

RAILNIEUWS-EXPRES

Januari 2010

RAILNIEUWS-EXPRES verschijnt maandelijks en kan gratis worden gedownload vanaf onze website www.hov-rn.nl

Internet: www.hov-rn.nl

Email: hov-rn@hov-rn.nl

T I J D S C H R I F T E N

Op de Rails, december 2009, nummer 2009-12 * Na uitgebreid spoor- en tramnieuws uit binnen- en buitenland de volgende artikelen: De dienstregeling 2010, Inzet van het NS-materieel. Krimp en vervanging: opstelreinen vol met materieel dat niet of nooit meer ingezet zal worden. SprinterLightTrain staat in de startblokken, maar wil daar maar niet uitkomen en mat '64 begint in de blessuretijd te raken. DM '90 en DDM-1 zijn hun bestaan ook al niet meer zeker. Een nieuwe treindienst en een 'robuust Amsterdam' veroorzaken in afwachting van de SLT veel materieelwisselingen in de stoptreindiensten in Noord-Holland en op de Flevolijn * Reizigersmaterieel: Het veranderende beeld van de NMBS. In de twee voorgaande artikelen (OdR 2009-3 en -6) is stilgestaan bij de veranderingen die zich hebben afgespeeld bij de locomotieven van de NMBS. In dit artikel wordt gekeken naar de recente en toekomstige ontwikkelingen op het gebied van de treinstellen en het getrokken materieel * Hogesnelheidsnet België compleet. Bijna niemand rekende er meer op, maar sinds 13 december 2009 rijden dan echt treinen via de HSL-Zuid en HSL 4 tussen Amsterdam en Antwerpen. Voor de Belgen dubbele vreugde, want met het in gebruik nemen van HSL 4 is hun hogesnelheidsnet compleet. Als eerste land in Europa * Belgische minitrambedrijven. De tram van de baron. Joseph Emmanuel Zaman bezat in de negentiende eeuw twee suikerfabrieken zonder behoorlijke verkeersaansluiting. Toen hij een smalspoor lijn wilde aanleggen naar een nabij gelegen spoorstation, bleek hij de wetgeving jaren voor te zijn. Dankzij goede contacten met Brussel kwam de lijn er toch, maar wat was het nu geworden: spoor of tram, industriële lijn of openbaar vervoer? Het hing er ergens tussen. Tachtig jaar later kwam na een avontuurlijk bestaan het einde als een min of meer normale NMVB-lijn. Toen was het dus toch een tram geworden * Verenigingsnieuws * Stichting NVBS-Excursies * Afdelingen * Boekbespreking * Actueel * Agenda * NVBS-winkel * Railkalender * www.nvbs.com

Rail Magazine, januari 2010, nr. 271 * verschijnt in week 4. www.railmagazine.nl

Rail Hobby, januari 2010, nr. 1 * Dubbeldekkers uit Görlitz * Polders van piepschuim * Duitse tenderloc BR 71 in H0 * Railview * Railmusea * Tram in model: Haags tramstel in 1:20 * Op glad ijs... modelspoorsteam bouwt een engelse baan * Javaanse suikerfabrieken koesteren laatste smalspoorsteamlocomotieven * Railvitrine * Vakwerkskeletbouw * Railpers * www.railhobby.nl

Straßenbahn Magazin, Januari 2010, 41^e jaargang, nr. 243, ISSN 0340-7071*10815, 84 blz., in kiosk €7,90 (D).
Uit de rubriek "Journal" lezen wij de volgende kortere onderwerpen: het trambedrijf in Hannover heeft 37 tramhaltes een nieuwe naam gegeven. Dat gaf natuurlijk protesten, maar als hoofdargument wordt gesteld, dat haltenamen op de Hannoverse plattegrond terug te vinden moeten zijn. Zeker ook t.b.v. toeristen. En tegenwoordig is het vaak zo dat commerciële sponsors hun naam opdringen aan gebouwen e.d., waardoor binnen een relatief korte periode soms vaker een benaming veranderen moet. In Kassel komt er een tramnetuitbreiding die de nieuwe woonwijk Waldau (6400 inwoners) in 2013 moet ontsluiten. De Rhein-Haardt-Bahn had nog één actieve 12-assige Düwagtram (nr. 1022), die helaas door een brand geteisterd werd. In het Oost-Duitse Schwerin ervoer men plotseling een narigheid: een nog niet 40 jaar oude betonnen trambrug vertoont aardig wat betonscheuren. Een éénsporige hulpbrug moet aan 3 tramlijnen zolang soelaas gaan bieden. Het trambedrijf te Schöneiche (SRS) heeft een drietal KTNF6-trams uit Cottbus overgenomen, waarvan het middenstuk een lage instap kent. De huidige, ook tweedehandse Düwag-tramstellen blijven in actieve dienst. De ellende bij de Berlijnse S-Bahn is nog steeds niet ten einde. Daarom worden er stellen uit de serie 485 alsnog gereactiveerd. Marokko gaat ook een tramland worden. De stad Casablanca heeft bij Alstom 74 Citadis-tramstellen besteld. Einde 2012 moeten deze dan actief worden op een 30 km lange lijn die door de stad van het oosten naar het westen doorkruist. De nieuwe trams voor het Marokkaanse Rabat zijn bij dezelfde firma reeds in aanbouw. Stadler Rail is inmiddels begonnen met de uitlevering van de bestelde Tango-trams t.b.v. Basel (BLT). Dezelfde firma heeft de eerste van de 45 bestelde Variobahn-trams aan het Oostenrijkse Graz uitgeleverd. De tram in het Ierse Dublin blijft qua uitbreiding de vaart erin houden. In 2010 wordt een nieuw lijn, gedoopt C1, in dienst gesteld. De zogenaamde "groene lijn" wordt in het zelfde jaar verlengd. De Zwitserse stad Bern heeft net haar eerste nieuwe zevendelige lagevloertram ontvangen. En wel van het type Combino Classic, knalrood met een wit streepje onder de ruiten. Wel een contrast met het saaie doffe groen tot dusver. Het betreft 21 stellen die op nieuwe lijnen gaan rijden. Daarmee verdwijnen tevens de laatste hoogvloerige gelede trams. Een droevig bericht: in Oostenrijk zag de firma Stern & Hafferl zich gedwongen de interlokale tramdienst Lambach – Haag am Hausruck te verbussen. Een groot deel van dat traject is namelijk eigendom van ÖBB Infrastructuur AG die per 13 december j.l. het contract opzegde. De Over-Oostenrijkse landsregering zal zich er over buigen of een hergeboorte van dit fameuze interlokale tramtraject tot de mogelijkheden kan behoren. Vooral de ouderen onder ons zullen met weemoed terugdenken aan het hoekige, twee-assige crème-bruine tramwagentje met pantograaf, gekoppeld aan een eveneens twee-assig wagentje met een omvormer ook voorzien van een panto. Dit materieel werd nog niet zo lang leden door moderne 4-assige tweestroomsysteemtrams vervangen. Het hoofdartikel gaat over het feit dat 50 jaar geleden in de stad Duisburg de achtassige Düwagtrams werden geïntroduceerd. Het bijzondere aan deze gelede trams waren het tweetal stuurposten, het tweetal pantografen, deuren aan beide zijden en de deurloze middenbak. Eerst in 2001 was het afgelopen met dit schier onverslijtbaar tramtype. Een heel groot aantal verdween vervolgens naar het buitenland, tot in Hiroshima, Japan, toe. In Duisburg zelf er nog een als partytram actief en een staat in het lokale trammuseum. Voorts staan er twee bij particulieren. In Mannheim heeft men uitbreidingsplannen gelanceerd t.b.v. de noordelijke woonwijken. Deze zullen straks bediend worden door de huidige tramlijnen 4 en 5. De Oost-Duitse stad Halle an der Saale was de enige stad in de DDR die Tatra-tramstellen van het type T4D/B4D op meterspoor met 474 stuks 40 jaar geleden binnen haar poorten

haalden. In 2012 moet naar gepland de laatste exemplaren door lagevloertrams afgelost zijn. In 1929 – dus weer een soort jubileum – werd te Waltherhausen de tramsporendriehoek geactiveerd als onderdeel van de Thüringerwaldbahn, thans lijn 4 van Gotha naar Tabarz. 80 jaar na de opening ervan werd deze driehoek grondig gesaneerd. Lazen wij in de vorige afleveringen over de Samba-trams van Keulen, ook Bonn heeft soortgelijke dubbeltrams in luxe-uitvoering gekend. Ja, deze waren zelfs met een buffetinrichting uitgerust en reden op de lijn H naar Bad Honnef (Zevengebergte). De komst van de moderne sneltrams in 1975 luidde geleidelijk aan het einde in. De stad Krefeld heeft de eerste lagevloertrams van het type Flexity Outlook op haar rails rijden. Zullen dus dan toch die ouderoude Düweg achtassers het veld gaan ruimen? Onder de titel: “Afbraak of Lethargie” wordt de tramgeschiedenis in Roemenië over de periode 1990 – 2010 nader beschouwd. Een interessant artikel. Aandacht voor de tram in Trondheim (Noorwegen), waarvan gezegd kan worden dat die trambedrijf wel een zeer bewogen leven tot dusver gekend heeft. Oorspronkelijk 24 km lang, een grote brand gehad, dan geheel verbust. Toch weer opnieuw tot leven gewekt over een tracé van amper 9 km. En haar toekomst blijft ongewis. In deel 4 over Sovjet-Russische trambedrijven met smalspoor is thans het trambedrijf(je) van Schytomyr aan de beurt. Dit is een industriestad in het midden van Oekraïne gelegen. Het trambedrijf heeft nog slechts 22 trams actief, terwijl een beduidend aantal in de stelplaats het einde staat af te wachten. Niets meer wordt er aan gedaan, wel aan het trolleybusnet. Naast modeltrams is er ditmaal ook ruimte gemaakt voor modeltrolleybussen. De geschiedenis van de tram in Lübeck is toe aan deel 3 en gaat over de periode 1925-1945. Het topjaar was 1928, 45 km aan spoorlengte en 13 tramlijnen. Net als in Utrecht destijds begon men in de dertiger jaren het net in te krimpen (te smalle straten, ouderwets en zo). Toen de oorlog uitbrak werden met bekwame spoed de bussen en brandstof gevorderd en bijgevolg de nog aanwezige tramrails weer voor actief tramverkeer gereed gemaakt. (In Utrecht kon dat niet meer omdat na elke lijnopheffing gelijk de rails verwijderd werden). Tot slot nog dit: een grote jaarkalenderposter is los bijgevoegd. Daarop staat in kingsize formaat de eerste gelede tram van Oberhausen (1959), bestaande uit twee drie-assige onderstellen met een zwevend middenstuk. Vermeldenswaard is ook nog dat men de prijs ingaande 2010 niet verhoogd heeft. (Waarvoor dank).
www.strassenbahn-magazin.de, www.abo@geramond.de

ThN.

Schweizer Eisenbahnrevue nr. 01/2010. A4, 10,50 euro. Zwitsers- en internationaal nieuws. Geheel in kleur. Artikelen: Ongeluk door lawine op de Oberalppas (trein het dal in); Vergelijking ÖBB Railjet en Transalpin; hoge snelheidstreinen voor Zuid-Tirol (Italië); technische problemen (Knorr-Bremse) bij de nieuwe dienstregeling in Duitsland. Verder een artikel over de SBB-dubbeldekkers voor het lange-afstandsverkeer. Begin van de bouw van een 2^e spoorbrug over de Rijn in Basel; suikerbieten per smalspoor; eerste etappe van de uitbouw van het railnet. Tot slot een lang artikel over industriële aansluitingen: bron en doel van het wagenladingverkeer, en verder enkele korte artikelen over het goederenvervoer. Elk nummer van dit blad bevat een lijst van boeken die gaan komen of al leverbaar zijn. <http://www.minirex.ch/>

Fern Express. Uitgevoerd in A4, 58 blz., 10,80 euro. Deel 3 van de reeks geheel gewijd aan de ontwikkelingen in China. Kleur en zwart/wit met dit maal het accent op de moderne tractie. De stoom is immers officieel ten einde. Het eerste artikel gaat over de industriële elocs van het type crocodil ZG (lange en fraai geïllustreerde reportage). Dan volgt een impressie van de Cheng Kun lijn (bergen en dalen). Vervolgens een samenvatting van de laatste stoomgebieden. Verder “Dieselgroszen” in binnen-Mongolië (mooie kleuren); in kleur het traject Jinwen-Tielu; stoom in Balyin (zo te zien ook industrie). Tenslotte een lang en interessant verhaal over Chinese diesellocs (deel 2). Ook hier weer fraaie kleur. Dan resten nog enkele pagina's nieuws. Één van de beste nummers tot nu toe. www.fern-express.de

B O E K E N

EDITIONS DU CABRI. Jean Banaudo maakte “**Sur les rails de Normandie**”. “Sur les Rails..” is een serie die allang bestaat. Deze gaat over het railvervoer in diverse Franse provincies. De boeken zijn zeer uitbundig geïllustreerd in zwart/wit en kleur, soms met iets teveel foto's. Sommige opnamen verdienen een groter formaat. Het onderhavige boek bevat een weelde aan goed gereproduceerde ansichtkaarten, aangevuld met foto's uit de huidige tijd en uit de jaren 1930 tot 1960. Bepaalde belangrijke plaatsen zoals Rouen, Le Havre en Cherbourg krijgen extra aandacht. Een speciaal zeer interessant hoofdstuk is gewijd aan de zogenoemde “petit trains”, de meestal provinciale en particuliere lokaaltjes zoals die naar de beroemde St. Michel kloosters. Ook is er aandacht voor de trams van Elbeuf, Le Havre en Rouen (waar nu weer trams rijden). Bij de foto's veel stations en ook een aantal depôts. In Normandië waren de Engelsen in de begintijd actief. Het grote spoor kwam in handen van de Compagnie de l'Ouest, die failliet ging en opgevolgd werd door de État (Staatsspoorwegen) en in 1938 door de SNCF. Het boek volgt de provinciale indeling maar heeft een apart hoofdstuk over de hoofdlijnen. Prima druk kwaliteit. Iets voor de Frankrijk-fan en allen die van mooie (veelal oude) plaatjes houden! 31 bij 23,5 cm, 288 blz., 59 euro, ISBN 2-914603-43-6.

Ook via Cabri ontvingen we een uitgave van LA VIE DU RAIL, getiteld **Valenciennes-Thionville**, La route du Fer et du Charbon (G. Marlier). Het gaat om het deel van de Noordlijn Metz-Calais die het meeste goederenverkeer van de zware industrie kende. Met de neergang van de zware industrie van heden is het de vraag of men nog geëlectriceerd zou hebben. Dit gebeurde in de 60-er jaren. Hier reden onder andere de 4- en 6-assige krokodillen series 12, 13 en 14. Thionville had een gigantische collectie in huis. De schrijver heeft zich bij de beschrijving van geschiedenis en karakter van de lijn bediend van veel archiefmateriaal uit gemeentearchieven. Er is een gedetailleerde lijnenkaart opgenomen. Helaas is de druk kwaliteit en de selectie van de foto's teleurstellend. Vie du Rail was tot voor kort bekend om zijn haarscherpe beeldkwaliteit. Hier heeft de moderniteit ten nadele toegeslagen. U krijgt alleen zwart/wit en geen kleur, hoewel zeker in de krokodillentijd door hobbyisten veel in kleur gefotografeerd is (zie bijvoorbeeld in de tijdschriften). In de stoomtijd ging men er liever niet heen (vuil en zwart). De ex-DR 44-ers gingen naar Turkije en sneltreinen waren er nauwelijks. Personenvervoer was beperkt tot fabrieksvolk. Overdag reden er maar 2 sneltreinen de hele route tot Calais. Het boek bevat een lang hoofdstuk over de stoomtractie (Foto's bijna uitsluitend portret). De indruk bestaat dat ook hier alleen maar officieel fotomateriaal gebruikt is. Er zijn indertijd mooie overzichten van depôt Thionville gemaakt. We zagen ze niet. Jammer, voor 56 euro. 287 blz. met honderden zwart/wit foto's. 21,5 bij 30 cm. ISBN 978-2-918758-01-3.

www.cabri.fr

D V D - C D r

EDITIONS DU CABRI heeft een wel heel interessante DVD uitgebracht, namelijk **Les locomotives Mountain (241) Françaises**, betreffende de series 241A PLM, 241A Etât en Est 241P SNCF. Van de PLM-ers en Etât-machines zijn er historische opnamen. Die van de Etât verhuisden al gauw naar de Est. Van de naoorlogse 241P's zien we behalve bedrijfsopnamen ook het opknappen van de 65 en de 17 die nog moet gaan rijden. Voor allen gold: niet de snelsten op aarde maar wel machtig sterk. Tussen Parijs en Straatsburg reden die van de Est vaak met 17 bakken en tussen Lyon en Quimper zag ik eens een 241P zonder zuchtje vertrekken met 21 wagens. Eigenlijk waren de 241P's een lachertje voor Parijs-Marseille. Na electrificatie gingen ze naar Le Mans, Paris Nord/Est. Franse historische films zijn schaars, uw 35 euro meer dan waard. www.cabri.fr

Jaaroverzicht 2009. Geert Wessels uit Den Haag legde al zijn persoonlijke rail-belevenissen uit het afgelopen jaar op film vast, monteerde deze achter elkaar en zette deze vervolgens op DVD. Met dit overzicht pretendeert hij geenszins een compleet jaaroverzicht te geven, maar het bevat een greep van wat er zoal op spoor- en tramgebied te beleven viel. Netjes gefilmd en gemonteerd ziet u o.a. evenementen bij de stoomtrein Valkenburgse Meer, Terug naar Toen bij de VSM, Stoomdagen bij de SSN en Thomasfestival bij de ZLSM. Verder (museum)spoorvaria uit Nederland, België en Duitsland; RandstadRail, de NZH A327 te Den Haag, Trams in Nordhausen e.a. U kunt de DVD voor € 12,- (incl. porto) bestellen via de mail machinistgeert@gmail.com

HSL-ZUID – DE TOTSTANDKOMING

Totaaloverzicht van de totstandkoming van de eerste spoorbaan in Nederland voor hogesnelheidstreinen. Samengesteld en geschreven door F.F.W. Beijerling, projectvoorlichter HSL-Zuid 1997—2009. NU VERKRIJGBAAR OP CDR. PRIJS: €19,50. Dit uitgebreide overzicht op CD-r van de aanloop naar en de aanleg van de eerste hogesnelheidspoorlijn in Nederland, en enkele andere spoorse aangelegenheden in perspectief, bevat 263 pagina's op A4-formaat. U leest ondermeer over: * de eerste plannen * een kijkje bij o.a. de eerste moderne elektrische HSL "Shinkansen" in Japan * Elektrische TGV (Train à Grande Vitesse) in Frankrijk op de LGV (Ligne à Grande Vitesse) Paris—Lyon en andere hogesnelheidstreinen in Europa en daarbuiten * Spoorwegen in Nederland door de jaren * Overzicht van elektrisch reizigersmaterieel 1908 – 2009 * Veranderingen in Nederland als gevolg van de aanleg van HSL-Zuid * de contracten * Vervolgens wordt het gehele traject letterlijk en figuurlijk stap voor stap besproken; geïllustreerd met vele tabellen, schema's en luchtopnamen * Techniek, stroomvoorziening e.d. * Proefritten * archeologische vondsten * geluid * Tunnel in het Groene Hart * Financiering * De hogesnelheidstreinen * Station Antwerpen * Kortom teveel op op te noemen: lees alles over de HSL-Zuid op deze CD-r. Te bestellen door overmaking van € 19,50 op rekening (ING) 2497842 t.n.v. C. Nagtegaal o.v.v. HSL-Zuid. Vermeld duidelijk naam en adres!! De CD-r wordt per ommekeer opgestuurd.

A G E N D A (BINNENLAND)

20 februari 2010: 10-15 uur: Modelspoorbeurs in Expo te Houten. <http://www.modelspoorbeurs.nl/>

26 t/m 28 februari 2010: Ontraxs, Modelspoormanifestatie in het spoorwegmuseum te Utrecht. www.ontraxs.com

20 maart 2010: Modelspoor- en autobeurs SPIJKSPOOR in Delta, Albrandswaardsdijk 74 te Poortugaal. www.spijkspoor.nl

1 mei 2010: 10-15 uur: Modelspoorbeurs in Expo te Houten. <http://www.modelspoorbeurs.nl/>

8 mei 2010: Modelspoor- en autobeurs SPIJKSPOOR in Delta, Albrandswaardsdijk 74 te Poortugaal. www.spijkspoor.nl

18 september 2010: Modelspoor- en autobeurs SPIJKSPOOR in Delta, Albrandswaardsdijk 74 te Poortugaal. www.spijkspoor.nl

11 december 2010: Modelspoor- en autobeurs SPIJKSPOOR in Delta, Albrandswaardsdijk 74 te Poortugaal. www.spijkspoor.nl

A G E N D A (BUITENLAND)

17 t/m 19 maart 2010: Exporail 2010, Expocentr in Moskou. www.exporailrussia.com

2 t/m 6 april 2010: viering 175 spoorwegen in Duitsland in de driehoek Gerolstein – Koblenz - Trier.
<http://www.dampfspektakel.info/>

24 t/m 29 september 2010: 125 jaar tram in Blackpool. Tramparades, gasttrams, open huis. Meer info volgt.

Met deze agenda vervalt de agenda uit onze vorige editie.

Nadere info uitsluitend bij de betrokken organisatoren.

Alle aankondigingen zijn onder voorbehoud van wijzigingen, typefouten e.d.