

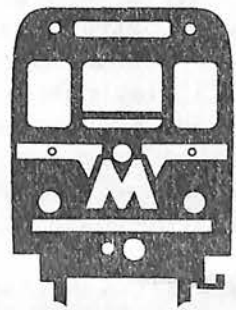
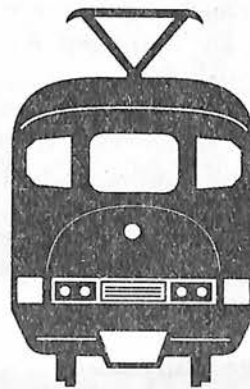
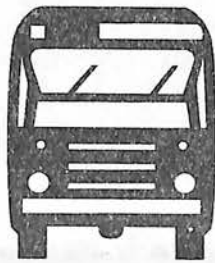
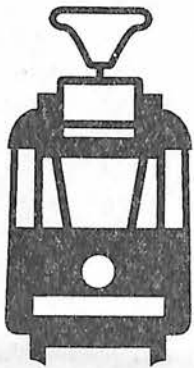
Het

35^e jaargang

NR. 415

DECEMBER 1992

Openbaar



tram

bus

trein

metro

Vervoer

maandblad gewijd aan het stads-, streek- en spoorwegvervoer

uitgegeven in samenwerking met de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen

HET OPENBAAR VERVOER

Nr.415-DECEMBER 1992

redactie:

p.h.kiers
assumburg 94
1081 GC amsterdam

telefoon (020) 6 42 29 79

contact a.d.v.:

j.c. van hartingsveldt

administratie:

p.h. kiers

abonnementsgeld f 15,-- per jaar
(buiten Benelux f24,50 per jaar)

postrekening 133100
t.n.v. "Het Openbaar Vervoer"

M.i.v. 1993 f 17,-- , resp. f 25,--

losse nummers f 2,75(incl. verzendkosten)

INHOUDSOPGAVE

| | blz. |
|---|---------|
| 1. Gemeentevervoerbedrijf Amsterdam | 199-200 |
| 2. Haagsche Tramweg-Maatschappij | 201 |
| 3. Rotterdamse Elektrische Tram | 202-203 |
| 4. Verenigd Streekvervoer Westnederland | 205 |
| 5. Nederlandse Spoorwegen | 206-210 |
| 6. Randstadrail Zoetermeer-Rotterdam | 203 |
| 7. Paardetramrijtuigen in Ginneken en Joppe | 205 |
| 8. R.T.M. - Grevelingen | 203 |
| 9. Stoomtram Goes-Borsele | 205 |
| 10. Stadsbus Maastricht | 204 |
| 11. Streekbusbedrijven: CN, NZH, VAD, De Jong | 204 |
| 12. Het autobussen Hiernamaals (II) | 205 |
| 13. Bezuinigingen bij het streekvervoer | 204 |
| 14. Nieuwe tarieven stads- en streekvervoer | 210 |
| 15. Veerponten Noordzeekanaal | 205 |
| 16. Berichten uit België (NMBS, VVM, TFC, MIVB) | 211-212 |
| 17. Berichten uit andere landen | 213-216 |

NIEUWSGAARDERS Uw berichten voor het januarinr. hebben wij gaarne in huis op 9 jan. '93

ABONNEMENTSGELD 1992 De volgende abonnees betaalden nog niet (ab.nrs + eerste letters achternaam); enige van hen zegden het wel al toe: 9353(dGra),9354(Ter),9487(dBl), 9585(Kre),9642(Hil),9840(Vand),9879,9910,9992(vAn),10019. Wij zouden het zeer op prijs stellen dat deze lezers hun abonnementsgeld thans zouden betalen. Onze dank daarvoor.

ABONNEMENTSGELD 1993 Velen betaalden reeds het abonnementsgeld, hartelijk dank. De overige abonnees verzoeken wij vóór 15-1-1993 te betalen (f 17,-,buiten Benelux f25,-).

INHOUDSOPGAVE 1990-1991 kunt U bestellen door overmaking van f 3,- op onze giro (vermelding 1991-92 vorige maand was natuurlijk onjuist). Ook zijn er nog oudere opgaven; voor aanwezigheid en prijsopgave kunt U met ons contact opnemen.

ADVERTENTIES, EXCURSIES, MEDEDELINGEN ENZ. VERVOLG OP BLZ. 201 onderaan

TE KOOP AANGEBODEN W.o.t.k. originele NS vertakkings-seinvleugel i.z.g.st.

Vraagprijs f 450,--. Te bevragen telefoon 04780 - 83842.

"BLAUWE TRAMS IN NOORD-HOLLAND" is de titel van een videoband over de NZH-lijnen in Waterland (15 minuten, opnamen uit 1955/56) en Amsterdam-Zandvoort (45 minuten, opnamen uit 1956/57), soms zelfs begeleid door echte NZH-geluiden. L.J.P.Albers, bekend kerner, fotograaf en filmer van NZH-lijnen, heeft destijds de films opgenomen en deze thans geschikt gemaakt voor de videoband. De trajecten met hun trams komen vrijwel volledig in beeld. Uitgave Rail Art, Postbus 11219, Leiden; bestelnr. 10 020. Prijs f 98,--.

EXCURSIEPROGRAMMA SPOOR- EN TRAMREIZEN 1993 van INTRA EXPRESS is verschenen

Vele hobby/studiereizen zijn hierin vermeld: Istanbul 5-9/3; Stoom in Oost Polen 8-12/4; Spoorwegen Bulgarije 24/4-1/5; Met stoom door Polen 9-15/5; Trams USA/Mexico (2 delen: 25/5-4/6 oostkust; verder 4/6-16/6); Stoom-bosspoorwegen in Roemenië 7-14/8; Trams Witrusland en Letland 21-30/8; Transsiberische naar China 6-24/9; Stoomtrein door Turkije 18-25/9; Japanse spoorwegen 3-16/10; Stoomtrein door Pakistan 21-30/1-'94, evt. aansluitend Stoom door India 29/1-13/2-'94. Inlichtingen Intra Express, Burgherrenstr. 2, D-W1000 Berlin 42, Duitsland. Aan deze reizen nemen steeds veel Nederlanders deel.

"NEDERLANDSE BRUGGEN STICHTING" is opgericht, secr.G.J.Arends, TU Delft, Fac.Bouwkunde, Berlageweg 1, 2628 CR Delft. Doel: bevorderen kennis, inventariseren en documenteren van Nederlandse bruggen uit ver en nabij verleden, dus ook van tram- en spoorbruggen.

g v b

a m s t e r d a m

Investeringsbegroting 1993

In deze begroting zijn onder meer opgenomen: trambogen op de Dam van Paleisstraat linksaf naar C.S. (voor omleiding Voorburgwallijnen) en weer van Mozes en Aäronstraat linksaf naar N.Z.Voorburgwal (voor lijnen 1,2,5), zodat bij stremmingen niet meer ver van de route gereden hoeft te worden. Inhaalsporen zullen worden aangelegd bij de eindpunten Osdorpplein van lijn 17 en Pres. Kennedylaan van lijn 25. Op het Weesperplein worden nieuweabri's geplaatst ter vervanging van de vervuilde, afwijkende, die er thans staan.

Wijzigingen routes autobuslijnen

Lijn 19 rijdt m.i.v. 23-11-1992 wegens uitbreiding van de bebouwing in Nieuw Sloten, vanaf standplaats Louwesweg via Antwerpenbaan, linksaf laan van Vlaanderen (deze weg heeft 2 bochten naar rechts) tot Plesmanlaan, daar linksaf huidige route.

Lijn 29 heeft vanaf 23/11 in Zuidoost minder haltes (5 stuks) wegens te krappe rijtijd. Het betreft de haltes Eeftink, Echtenstein, Dennenrode, Daalwijk, Dolingadreef.

Lijn 48 rijdt vanaf 7-12-1992 weer (zoals tot 5 oktober) leeg terug, waardoor voor de werkers bij en reizigers vanaf Sloterdijk de snelle verbinding naar Buitenveldert vervalt.

Komende efficiëncy maatregelen

Bij het ingaan van de zomerdienst 1993 worden de PEP-maatregelen van kracht. Dit "Productie Efficiëntie Projekt" (PEP) is een onderdeel van het Keerpuntprogramma. Hierdoor wordt het aantal wagenuren en dus personeelsuren verminderd, terwijl het huidige productieniveau ongewijzigd blijft. M.a.w. personeeltijd, die als overbodig werd beoordeeld, vervalt, waardoor o.a. het aantal wagens dat aan de eindpunten staat, vermindert.

Met de winterdienst 1993 wil men het eerste gedeelte van de optimaliseringsmaatregelen in het net uitvoeren, d.w.z. met minder wagenkilometers meer passagiers vervoeren, hetgeen verwezenlijkt kan worden door lijnwijzigingen en frequentie-aanpassingen.

Aanleg tramsporen op route van lijn 15 en naar de VU (Vrije Universiteit)

In de raadscommissievergadering van 14-1-1993 komt het voorstel aan de orde lijn 15 als buslijn te handhaven, maar wel tramsporen aan te leggen over de route van lijn 15 op Stadionweg, Scheldestraat en Europaboulevard. Volgens een enige tijd geleden verkozen variant zouden hierover moeten gaan rijden lijn 24 (Stadionweg-Ferd.Bolstraat) en lijn 25 (rechtdoor naar de RAI en later naar Buitenveldert). I.v.m. de komende optimaliseringsmaatregelen kunnen andere tramvarianten echter de voorkeur verdienen.

Tevens komt het voorstel aan de orde een trambaan aan te leggen van het Stadionplein langs de Amstelveenseweg naar de omgeving VU. Het oorspronkelijke plan was lijn 24 hierover te verlengen; het is nu echter ook mogelijk dat het een andere lijn wordt.

Volgens bepaalde berekeningen, onder meer met betrekking tot de ringsneltram, zou lijn 15 in de toekomst niet meer zoveel reizigers aantrekken, dat een vertramming van deze lijn verantwoord is. Het enige traject waar op de route geen rails zal liggen, zal dus de Haarlemmermeerstraat zijn; de Amstelveenseweg is hiervan echter een goede vervanging mits een buslijn de Haarlemmermeerstraat blijft bedienen. Doch zover is het nog niet...

Twijfels aan noodzaak ondergronds busstation C.S. van de NZH

Ook NS-regiodirecteur Vriesendorp twijfelt aan de noodzaak van een ondergronds busstation bij het C.S. Het is een zeer duur plan en het betekent dat de omgeving van het C.S. jarenlang opgebroken is. Voor hetzelfde geld -waarvan de NZH zelf de financiering ongetwijfeld niet kan verzorgen- kan een belangrijk deel van de ondergrondse Noord-Zuidlijn worden aangelegd; dit deeltraject kan beginnen bij het Buikslotermeerplein, waar de buslijnen dan kunnen eindigen. Het Stationsplein moet slechts "doorrijdpunt" zijn.

Amsterdam moet binnenkort beslissen of inderdaad een busstation moet worden gebouwd.

Nieuwe GVB-tarieven voor meerdagenkaarten en gezelschapsbiljetten per 1-1-1993

De kaarten voor 1 dag kosten voortaan f 11,50 (reductie f 5,75), 2 dagen f 15,25 (red. f 7,65), 3 dagen f 18,85 (red. f 9,45), 4 dagen f 22,45 (red. f 11,25), 5 dagen f 26,05 (red. f 13,05), 6 dagen f 29,65 (red. f 14,85), 7 dagen f 33,25 (red. f 16,65), 8 dagen f 36,85 (red. f 18,45), 9 dagen f 40,45 (red. f 20,25).

Het gezelschapsbiljet kost f 3,- (red. f 1,50) p.p. voor minimaal 10 personen.

Al deze kaarten zijn verkrijgbaar bij GVB Stationsplein, Amstelstation, Scheepvaarthuis.

Stappenplan voor de realisering van een autoluwe binnenstad

In de komende fase van dit plan wordt onder meer voorgesteld de Utrechtsestraat op zaterdag autovrij te maken. Rechtstreeks met betrekking tot het openbaar vervoer worden genoemd: verbetering van de doorstroming door het voorkómen van blokkerende linksafslaande auto's, wijziging van verkeerslichtenregelingen en enkele halte-aanpassingen.

Verschenen zijn een folder met de nieuwe tarieven per 1-1-1993 en een plukfoldertje met betrekking tot het eenrichtingvervoer van lijn 48 (laatste vertrek Sloterdijk 14.30).

Materieel tram Gelede wagens

Tussenrevisie + schilderbeurt kreeg mw 714 (in dienst 28/11); 660 kwam 24/10 in dienst. Geschilderd werden in november + rode deuren: 682(had al rode deuren), 675, 774. Op 27/11 gingen de wagenbakken van 659 en 724 naar de Westhaven voor ontasbesting; die van 724 keerden terug op 4+7/12, die van 659 op 7/12; naar Montfoort ging 672 op 27/11, 671 op 28/11; deze keerden terug op 12/12, resp. 15/12. Op 12/12 werd toen 634 daarheen gebracht, op 15/12 de 635. De achterbak van 799 is in Dinther:constructiebedrijf Cranen (zie blz.183); de beide andere bakken zijn thans in de werkplaats binnengenomen. De vier defecte, buiten dienst staande 800-trams zijn thans ook naar Poznan gereisd: 859 vertrok op 24/11, 860 op 30/11, 868 op 7/12 en 876 op 14/12 uit Amsterdam. Door het GVB worden ook onderdelen geleverd en wordt advies gegeven over herstel ervan; daar het technisch personeel in Polen goedkoper is dan hier, is voor deze constructie gekozen. Op 16 december werd weer een thematram onthuld: mw 602 werd "Evolutietram", ontworpen door Henriette Brun Hansen. Evolutie is in de visie van de ontwerpster weergegeven als samensmelting van biologische, geologische en culturele factoren, uitmondend in de aanwezigheid van imaginaire historische diersoorten zoals de "Van Goghosaurus", "Kaasosaurus" en "Haringosaurus". Aan de linkerzijde van de tram is een versimpelde evolutie weergegeven van de interpretatie van de kunstenaars van de geologische perioden. In ieder geval is de tram een kleurig geheel geworden: rood, geel, groen, blauw, wit. Het ligt in de bedoeling een lagevloertram van Bremen binnenkort in Amsterdam te laten proefrijden; een eventuele bestelling kan echter niet binnenkort worden verwacht.

Materieel autobus

De 376 keerde 25/11 terug naar Den Oudsten. De 001 is nu eigendom van het GVB.

Materieel Veren

De overdekte pont 13 werd op 12/11 officieel ingewijd; in december kwam deze in dienst.

Dienstuitvoering

Vanaf 17/11 rijden lijnen 4,20,24,25 niet langer de oranje dienst (met langere rijtijden), daar de werkzaamheden in Van Woustr. en Ferd.Bolstraat vrijwel gereed waren.

I.v.m. koopzondag 20/12 reden de tramlijnen vanaf de ochtend de zaterdagse dienst. Op de Kerstdagen wordt de zondagdienst gereden, evenals op Nieuwjaarsdag hoewel dan later wordt begonnen. Op 31/12 vertrekken de laatste wagens om 20.00u (20.30u vanaf C.S.). Soms vallen nog trams uit wegens gebrek aan materieel of aan personeel.

De exploitatie op de Amstelveenlijn is wel eens interessant: op 25/11 strandde ± 18.00u de 54 van lijn 51 bij De Boelelaan richting Amstelveen; een paar trams van lijn 5 kwamen er achter te staan. Lijn 5 werd ingekort tot Station Zuid, lijn 51 reed linkerspoor tot wissel Van Boshuizenstraat. Om de 54 op te halen, reed echter een tram van 51 tegelijk linkerspoor richting Zuid om later als koppelstel naar Amstelveen te rijden, met even later daarachter de gestrande trams van lijn 5. Tezelfdertijd reed nog een tram van lijn 51 via het linkerspoor, die dan ook de genoemde wagens van lijn 5 inhaalde. Na omrangeren werd de 54 circa 19.15 uur getrokken richting Spaklerweg.

Op 24/11 kreeg mw 859 op de Einsteinweg een aanrijding: althans de oplegger waarmee de tram werd vervoerd; dit resulteerde o.a. in vertraging op lijn 48.

Metrostations

Om de passagiers duidelijk te maken waar korte treinen en sneltrams halteren, wordt op die plaatsen de bovenzijde van de stroomrail rood, met de tekst "korte trein".

Vanaf 14/12 zijn de in/uitgangen Koningsstraat en Snoekjessteeg van metrostation Nieuwmarkt slechts geopend van 7.30 tot 20.00, resp. 21.00 uur, i.v.m. verslaafden-overlast.

Extra wagens reden in de volgende aantallen o.a. voor de volgende gebeurtenissen:

Ajax-Stadion zat.av. 26/9 en 21/11: 9:20; 69:9; 9 extra wachtbussen. Zo.mi. 18/10+8/11 id.

Olympisch St. wo.mi. 30/9: 16:12; 24:4; 15:14; 23:2; 69:3; extra wachtbussen: 4.

Efficiency Beurs in RAI 1 t/m 9/10: 4:2 extra wachtwgs; 15(of elders):2 extra bussen.

Artis: Teddyberendag do 22/10: erg druk, o.a. door de vele teddyberen, vergezeld door kinderen; 9:8 E's(tussen 8.00 en 19.30u) C.S.-Tropeninstituut. Voor verwijzingen waren

beren aanwezig, 's ochtends bij C.S., 's-middags bij Artis(in de beren zaten studenten).

Ol.Stadion wo.av.4/11+ vr.av.4/12: 16:18; 24:7; 6:2;15W:10;15 O:11;23:2;69:3;wachtbus:6.

Intocht St.Nicolaas za 14/11 ±11.25u bij C.S.; tot 14.30u veel inkortingen/omleidingen.

Vernieuwen brugdelen met tramsporen Middentoegangsbrug C.S.: in verband hiermee reden

op zo 15/11 de Damraklijnen vanaf de Dam via N.Z.Voorburgwal naar het C.S. v.v.

Caravan en Camping-RAI 20 t/m 25-11-1992: lijn 4 speciale dienst met m/v 4 wagens meer, za 3, zo 6; lijn 15: 4 extra's.

Ol.Stadion wedstrijd 24/11 begon al om 18.30u, waardoor reeds in de middagspits extra's moesten rijden: 16:18; 24:6; 6:2; 15W:7; 15 O:10; 23:4; 69:3; 9 pendelbussen. Hierdoor moest op een aantal lijnen grijs worden gereden.

h t m
d e n h a a g

Tramtunnel Grote Marktstraat

Gemeente en Rijk hebben overeenstemming bereikt over de financiering van de tramtunnel annex parkeergarage onder de Grote Marktstraat. Het project kost f 350 miljoen, V&W moet hiervan f 200 miljoen betalen. De eerste aanbestedingen zullen plaatsvinden in het tweede kwartaal van 1993, de bouw begint pas medio 1995 en duurt 8 jaar. Op twee plaatsen zal dan begonnen worden: aan de kant van het C.S. en bij Brouwersgracht/Jan Hendrikstraat. De Grote Marktstraat zelf moet een voetgangersgebied worden; voor omleidingen wil de H.T.M. wel de bovengrondse sporen handhaven. In een van beide ondergrondse stations worden de IC-ers ondergebracht.

Verlenging lijn 7 in Leidschendam

B. & W van Leidschendam hebben aan de gemeenteraad voorgesteld goedkeuring te verlenen voor verlenging van lijn 7 rond de wijk Prinsenhof. Gereden moet worden via Prinsen-, Noord- en Dillenburgsingel naar het huidige eindpunt aan de Graaf Willem de Rijkelaan. Op Prinsen- en Noordsingel moet de tram in de middenberm gaan rijden, op de Dillenburgsingel langs de zijberm. De aanlegkosten worden geschat op f 17 miljoen, die terugverdiend worden door de toeneming van het aantal reizigers. Zoals gebruikelijk begonnen omwonenden meteen, toen zij dit vernamen, te schreeuwen over tramgeluiden en groen dat verdwijnt. Wethouder Van Erp beloofde de raadscommissie (14/12) alternatieven te bekijken.

Aanleg lijn 1 naar Delft-Zuid

Begin november waren de keerdriehoek Krakeelpolderweg/Westlandseweg en de Buitenhofdreef gereed. Op de plaats voor de eindlus in Tanthof is een zandlaag aangebracht. In februari zal worden begonnen met de bouw van de Irene-tramtunnel.

Bouw tramtunnel bij Station Hollands Spoor

Voor de tunnelbouw is door het ministerie f 16½ miljoen toegezegd. Hierdoor is het mogelijk datvoor het eind van dit jaar al begonnen kan worden met de uitvoering ervan.

Bestrijding zwartrijden

Het is de bedoeling dat vanaf 1-1-1993 het tramplatform C.S. door middel van controle niet meer toegankelijk is voor lieden zonder geldig plaatsbewijs. Daarna wil men alle passagiers van lijn 6 steeds laten controleren door de bestuurder.

Het Combo-mobilfoon-systeem wordt ingevoerd vanaf 17 maart 1993; de eerste tijd zullen het oude en nieuwe systeem naast elkaar in werking moeten blijven.

Trammaterieel

Aanvulling/correctie op blz.186: Op 15/10 verdween ook 1118 richting sloper. De 2107 werd uiteraard slechts éénmaal weggevoerd, namelijk op 15/10 (dus niet op 24/10).

Afgeleverd werden 3106 op 25/11, 3107 op 8/12, 3108 op 15/12.

In Zichtenburg stonden 11/12 buiten dienst voor sloop: 1105,1117,1154,1162,1200,1319, 2123. (buiten dienst ging 16/11: 2102, 18/11: 1162, 2/12: 1115). Op 11/12 stonden in de werkplaats i.v.m. sloop: 1115,1160,2102; 1154 en 2123 gingen 2/12 naar Zichtenburg, 1162 volgde op 7/12.

Situatie C.W. op 11-12-1992: hefput: 3010(had ontsporing),3107; electriciën: 1330, 1106; museumwagens 1101,1210; in depot buiten dienst 3008,3030,3061; zie ook bij sloop. De 3099 kreeg op 6/12 zwart/gouden reclame voor Stuut & Bruin.

Met het in dienst komen van de nieuwe trams op lijn 3, schuiven oude gelede wagens door naar lijn 2; 1300-en verhuizen dan naar Scheveningen en worden als enkele wagen op lijn 10 ingezet.

De 3101 verscheen op 20/11 als eerste nieuwe tram op lijn 2; na instructie met de 3055 van 10 tot 19/11 in Zichtenburg, verhuisde de 3101 namelijk op 20/11 daarheen.

Geschilderd in november werden: 3021, 3027.

Afwijkende materieelverdeling: PCC's reden o.a. behalve vele malen op 2,3,8, ook op 27/10 9:1121+1195; 30/10 9:1327+2103; 31/10 1:1328+2102; 6:1312+2120,1316+2123,1317+2105; 7/11 6:1314+2121; 7:1329+2128; 9/11 9:1195+1193; 14/11 11:1115+1183; 19/11 6: 1333+2113; 21/11 1:1113+1152,1327+2103; 6:1318+2124; 9:1326+2128; 20/11 6:1311+2119, 1321+2129. (HTN)

De gereconstrueerde Prinses Mariannelaan in Voorburg werd op 27/11 officieel heropend door de interlokale museummw 57 en een heropgestane Prinses Marianne in de tram.

Zomerdienst 1993 zal gelden van donderdag 1 juli t/m zondag 22 augustus.

De St.Nicolaasoptocht op 14/11 veroorzaakte vele omleidingen/inkortingen:7 tot Duinstr.

MEDEDELINGEN - VERVOLG VAN BINNENZIJDJE VOORPAGINA

Een aantal abonnees ontvangt deze maand HOV in een witte enveloppe met zijsluiting. De enveloppen waren op; nieuwe ontvangen wij pas volgende maand. Dit ter informatie.

WIJ WENSEN AL ONZE LEZERS PRETTIGE KERSTDAGEN EN EEN VOORSPOEDIG 1993 (red+medew.HOV)

r e t

r o t t e r d a m

Trammaterieel

In het kader van "TramPlus" en de "opknappbeurt" van lijn 2, zijn de mr. 724 en 729 op resp. 13 en 16/11 naar de C.W. overgebracht. Zij krijgen, analoog aan de 749 en 750 de groen-witte beschildering en een nieuw interieur. Hierna zouden voorlopig nog drie mr. zo'n behandeling ondergaan. Binnenkort zal mr.1619 de C.W. verlaten; dit rijtuig krijgt als eerste een verbouwde bestuurderscabine, w.o. een nieuw dashboard, andere bestuurdersstoel, afsluitbare deur. De tram zal eerst door bestuurders van Hillegersberg worden getest en daarna door die van Kralingen. In dienst na revisie 1 kwam mr.838; uit revisie 2 kwamen 808 en 809. Na herstel van aanrijdingsschade kwamen ook de 704 en 706 weer in dienst. In de C.W. staat nu de 819 (met schade). In Hillegersberg staan nog met schade de 1612 en 1625.

Metro/Sneltrammaterieel

In revisie 4 zijn thans 5123, 5010 en 5017.

Autobusmaterieel

De gelede bussen 516,517 en 518 zijn geschikt gemaakt voor de biologische dieselbrandstof (Diesel-Bi); begin december was 518 nog niet in dienst. De bussen zijn met stickers beplakt, doch men kan ze ook goed herkennen aan de lucht van patat-frites, welke ze produceren; zij zijn bij T.N.O. getest. Op 28/11 liep de 458 zware schade op toen hij vlak na het uitrukken uit garage Sluisjesdijk in frontale aanrijding kwam met een truck. Thans ondergaan alle Mercedes-bussen een onderhoudsbeurt aan garage Sluisjesdijk. In dienst zijn nu ook gesignaleerd de wagens 734, 781 en 791.

Remises

Het schijnt thans in de bedoeling te liggen dat op korte termijn de uitbreiding van remise Kralingen in uitvoering wordt genomen. In 1994 zal dan ook lijn 5 daar gehuisvest kunnen worden. In tegenstelling tot eerdere berichten wil men, ook in de toekomst, remise Hillegersberg nog niet afstoten i.v.m. de onzekere plannen die er zijn m.b.t. het railvervoer naar de nieuw te bouwen wijken ten noorden van de stad.

Materieelverdeling wijzigde niet; de 1600-en verdwenen weer uit Kralingen.

Infrastructuur De werken, vermeld op blz. 185, kwamen gereed.

Exploitatie

In de week voor St.Nicolaas werd de koopavonddienst gereden (bij de tram is dit slechts op lijn 1). Bij voldoende personeel werd ook 's-avonds een opstelmr. gezet op Kruisplein. Gedurende de Kerstvacantie wordt weer de "bepaalde dienst" gereden.

Historisch materieel

De T.S. begon aan de restauratie van de 2505 (509); de 192 is in afwerkstadium, gewacht wordt nog op o.a. nieuwe wielbanden. 119+284 is in de C.W. voor reparatie. Op 14/11 maakte mr.565 een gezelschapsrit naar/van Kunsthof. Op 29/11 maakte mr.303 een rit. Deze tram werd ook op 3/12 ingezet voor een huwelijksrit.

Borstelwasmachine

Voor het metro-onderhoud werd een KMS roll-over wasinstallatie in gebruik genomen met een lengte van 130 meter. Deze is computer gestuurd en werd ontwikkeld door samenwerking van RWT, Kleindienst en KMS. Deze installatie wast volautomatisch tussen de metrorijtuigen zonder dat zij ontkoppeld worden.

Inspraak over nieuwe metrolijnen

Op een raadscommissievergadering van 12 november bleek dat vertegenwoordigers van belanghebbenden wel meer metroverbindingen willen hebben, maar dan wel uit het zicht, dus geheel ondergronds. Dit zal wel een onoverkomenlijk dure zaak worden.

Enige bijzonderheden per datum; omleidingen

6/11 In de namiddag had mr.734/1 een aanrijding op het Mathenesserplein. Richting CS reden 1+7 Math.laan-C1.de Vrieselaan. Opstelmr.608 reed een rit als 1 (ochtend: rit op 5).

9/11 Rond 0.10 uur verspeelde mr.732/9 zijn beugel in de Statentunnel. De tram werd door zijn achterwagen opgeduwd naar het Mathenesserplein.

10/11 In de middag derailleerde mr.814/9 bij de Rochussenstraat. Richting Burg.Oudlaan werd ca. $\frac{1}{2}$ uur gereden via Westzeedijk-Wendrachtsweg-Mauritsweg-C.S.-Schiekade.

12/11 's-Middags raakte een bus van Westnederland defect op de Oostzeedijk. Lijn 3 moest toen richting Blijdorp gedurende ca. 45 minuten omrijden via Oudedijk.

15/11 In de vroege ochtend ontspoorde mr.820/3 op Oostzeedijk, richting De Esch. Na 15' tram de tram weer in de rails. Laat in de avond had mr.802/5 een zware aanrijding met een auto op kruising Westzeedijk/Vasteland-Wendrachtsweg. Het mr. derailleerde daarbij. Gedurende ruim een uur werden de lijnen 5 en 6 omgelegd.

19/11 Omdat nachtelijke werkzaamheden in de v.Oldenbarneveltstraat niet tijdig gereed waren, moest van aanvang dienst tot 8.00u lijn 3 omrijden via Coolsingel-Weena v.v.

Dezelfde ochtend ontspoorde mr.823/3 op hoek Mauritsweg/v.Oldenbarneveltstraat: 4 werd omgelegd vanaf CS via Weena-Coolsingel-Vasteland-Willemspl.-Eendrachtsweg-Nw.Binnenweg, 5 vanaf CS idem tot Willemsplein. In de avond had mr.826/7 een aanrijding in de Vierambachtsstraat; richting C.S. reden 1 en 7 toen via Mathenesserlaan-Claes de Vrieselaan.

21/11 In de namiddag brak brand uit in een pand aan de Zaagmolendrift; 6 reed toen via Noordsingel-C.S. en 9 Oostplein-Blaak-Coolsingel-C.S.-Schiekade v.v. Bij het achteruit rangeren van de gestremd staande 824/9 op de Zaagmolenbrug, liep deze uit de rails.

26/11 Na een nacht met zware storm waren diverse boomtakken op de bovenleiding van lijn 2 terechtgekomen bij Smeetslandsedijk/Groenezoom; enkele trams verspeelden de beugel daar zodat van ±5.30-8.45 uur pendelbussen werden ingezet tussen Beverwaard en Putsebocht.

2/12 's-Ochtends vroeg ontsporing in remise Kralingen: diverse trams rukten toen vanuit Hillegersberg uit naar Kralingse lijnen. Op lijn 1 reed mr.1616, op 3: 1621, op 9: 1611, 1628. ±18.00u raakte een tram van 1 op de Rotterdamsedijk defect omdat er een hek onder de tram was terechtgekomen; er moest een takelwagen aan te pas komen. Ca.45' reden 1 en 4 tot Marconiplein en was er een "stadsdienst" in Schiedam: Woudhoek-Broersvest.

4/12 In de avond had een wagen van lijn 2 een flinke aanrijding met een auto bij de Lange Hilleweg. Doordat de politie lang weg bleef, ontstond een lang durende stremming. Wegens chauffeursgebrek konden geen pendelbussen worden ingezet; er werd niet ingekort.

8+9/12 Lijnen 1,7,9 ondervonden hinder van het boerenprotest: 's-Gravendijkwal, Midd.str. Vervoersplannen Rotterdam

Op 23 november vond in het stadhuis een uiteenzetting aan de pers plaats over het in ontwikkeling zijnde verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Rotterdam.

Meegedeeld werd dat eind november een grootschalig onderzoek gestart zou worden naar het verkeer en vervoer in de haven, waarmee de behoefte aan nieuwe infrastructuur en de effecten daarvan op de bereikbaarheid van "Mainport Rotterdam" voor de komende 20 jaar kunnen worden gepland. Dit betreft niet alleen nieuwe rijkswegen, maar ook verbeteringen van het openbaar vervoer op verbindingen met veel werk-, sociaal en recreatief verkeer. Bij "Mainport" behoren alle modaliteiten op vervoergebied (spoor, weg, water, lucht), naar het havengebied is thans veel te weinig openbaar vervoer.

De Beleidsnota Verkeer en Vervoer uit juni 1991 is thans, na een consultatieronde, in herziene versie gereedgekomen; de inzet is een evenwichtig verkeers- en vervoersbeleid. Wat o.v. betreft, worden hierin uiteraard de geplande drie nieuwe metrolijnen genoemd en de studie/uitwerking van het TramPlussysteem, waarbij ook de tramverbinding naar de Kop van Zuid werd genoemd.

Meegedeeld werd dat binnenkort een gesprek tussen de grote steden en de minister zou plaatsvinden over de Randstadrail (plaatselijke of N.S.-exploitatie?). Op een vraag of bij metro-aanleg de tramlijnen 2 en 5 gehandhaafd blijven, werd geantwoord dat dit inderdaad het plan is, omdat de metro te grootschalig is voor vervoer over korte afstanden.

RANDSTADRAIL ZOETERMEER - ROTTERDAM

Een projectgroep waarin de betreffende gemeenten en vervoermaatschappijen vertegenwoordigd zijn onder leiding van de provincie heeft onderzocht wat de vervoer- en netwerkwaarde, kosten, verstedelijkingspotenties en ruimtelijke consequenties zijn van de nieuwe railverbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam. De projectgroep heeft 22 mogelijke verbindingen teruggebracht tot een keuze uit 4 tracé's: metro/randstadrailverbinding via Voorafsch Polder; idem via de Landscheiding; treinverbinding langs Katwijkerlaan, geplaatst in een ontwikkelingsperspectief naar randstadrail; de ZoRo-verbinding als onderdeel van het Randstadspoorconcept. Een metro/sneltramachtige verbinding tussen Zoetermeer, Den Haag en Rotterdam is namelijk een veelbelovende oplossing voor de toenemende verkeersbehoefte in dit gebied. Een treinverbinding wordt voor de lange termijn in dit te verstedelijken gebied minder aantrekkelijk geacht, zo werd geconcludeerd.

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland menen dat de verstedelijkingsplannen voor dit "Tussengebied" nauw samenhangen met de ontwikkeling van een ZoRo-lijn. Ook de ontwikkeling van woningbouwlocaties aan de noordrand van Rotterdam is mede afhankelijk van een goede openbaar vervoer voorziening. Daarnaast wordt de ZoRo-lijn gezien als een belangrijk element in het provinciaal mobiliteitsbeleid. Op 4 december werd de nota in de Statencommissie Verkeer en Vervoer behandeld. Volgend jaar wordt een milieu-effectrapportage gemaakt over de vijf alternatieven.

R.T.M. - GREVELINGEN

Voor de restauratie van mr.M67 is door de Tafelronde 118 van Goeree-Overflakkee een bedrag van f 12.000,- bijeengebracht, dat 31 oktober aan het R.T.M. werd overhandigd. Stoomlocomotief 56 werd na de grote reparatie van de ketel op 4/9 weer in dienst gesteld. U kunt donateur worden: inlichtingen bij R.T.M., postbus 5, 3220 AA Hellevoetsluis.

STADSBUS MAASTRICHT

De laatste jaren werden wit/rode Volvo B10R/Den Oudsten 3 deurs bussen in dienst gesteld (34 zit-,45 staanpl.): in 1990 de 55-70, in 1991 de 801-812. Afgevoerd in 1990: 50-54 (uiteindelijk naar NZH), 79,93-95,97; in 1991: 71-76,78,80-85, 96. In 1992 ging de 92 naar de regionale brandweer. Alle Volvo B59 wagens zijn nu uit het wagenpark verdwenen. Thans zijn 63 bussen aanwezig, namelijk:

| | | |
|-------------------|--|----------------------------|
| Volvo B10R/Hainje | 1980-1981: 86-91, 21-30 | |
| " | " | Voor 1993 worden besteld: |
| " | 1983-1985: 31-49 | 10 Volvo B10B/Den Oudsten. |
| " | /Den Oudsten 1990-1991: 55-70,801-812. | |

VERVOERMAATSCHAPPIJ CENTRAAL NEDERLAND

CN

In november werden afgevoerd: 1269,6286. De Alliance protobus (adm.wagenparknr.5500) kwam begin september weer in de lijndienst. Volop wordt nu gewerkt aan het blauw schilderen van de onderzijde van alle bussen (dan geen geheel gele gelede meer; nu wel gelede die de witte bovenzijde behielden). Volkswagenbusje 7075 is sinds begin september in Zeist en rijdt bij gebrek aan grote bussen op spitslijn 42 Uithof-Wijk(waainig vervoer!). Zoals al vermeld is besloten de 25 ruim 1 jaar oude 10 meter lagevloer stads-Neoplans te ruilen voor 23 grote 12 meter wagens. Er zijn namelijk over deze Hilversumse stadswagens zeer veel klachten, o.a. door het stabalcon kan men nauwelijks een comfortabele stoel bereiken. Onder het mom van "te kleine wagens" worden ze ingeruild ondanks het kapitaalverlies. Als vervanging werd eerst gedacht aan het afnemen van de al gebouwde Alliances, die nrs. 5501-5530 krijgen, met een motor met te hoog brandstofverbruik en deze in 1993 van nieuwe motoren te voorzien. Begin januari zijn de nieuwe DAF-motoren echter al beschikbaar. Die serie bestaat dan uit 40 Den Oudsten Intercity streek Alliances en 13 Den Oudsten City stads Alliances met DAF motor voor Hilversum. Meldt zich een koper voor de Neoplans, dan worden die direct geleverd; begin oktober gingen al de 2038 en 2039 via Den Oudsten naar Luxemburg en werden de 9 bij BOVA voor verkoop gestalde oude shuttles teruggehaald en op diverse versterkingsritten ingezet (zoals tot begin jaren tachtig gebeurde met oude touringcars; de geschiedenis herhaalt zich!). De vorige grote miskoop bij het streekvervoer was die van 25 Leyland National.

NOORD-ZUID-HOLLANDSE VERVOER MAATSCHAPPIJ

NZH

In oktober werd als eerste de overtollige 10 meter stadsbus 6441 verkocht: aan een carnavalsvereniging. Sinds begin zomer staan 10 ervan buiten dienst (stadsdiensten Hoorn en Alkmaar worden met grote wagens gereden). De Leidse stadslijnen 15 en 16 worden nu bijna geheel met grote wagens gereden, inzet van 10 m wagens als versterking op de streeklijnen verviel, zodat nog meer daarvan buiten dienst staan. Daarentegen rijdt de oudste serie 8053-8072 volop rond samen met 10 wagens uit Hainje serie 1275-1324. Onderhandeld wordt over de verkoop van 40 buiten dienst staande streekbussen. Half september verscheen gelede 7606 als eerste in een opvallende kleur met reclame voor Het Parool, bijna iedere week volgde een ander: het front is streekgeel, kleur o.a. diep rood, donkerblauw, wit, rose. De eerste verschenen in Waterland, daarna in Kennemerland en dan in de Zaanstreek op ex Enhabo-wagens. Eerst werd 501 diep blauw geschilderd met een streekgeel front, toen 502 volledig rose, daarna 503 oranje/geel; zij kregen het NZH-logo, maar behielden de Enhabo-nummers, waardoor nu dubbele wagenparknummers bij de NZH voorkomen. De grijze shuttlebussen krijgen een geel front en een brede gele band aan de zijkant met grote NZH emblemen. Vanaf begin december rijdt als proef voor 3 maanden de Dennis/Berkhof proefbus nummerloos in de dienst. 6/11 is de busstrook Broek in Waterland-het Schouw(westzijde weg) opengesteld.

VERENIGDE AUTOBUS DIENSTEN

4287 werd Zilveren Kruis-bus (niet 4573, zie blz.190). VAD

Verkocht is de 8159, beter gezegd: geruild, want de 1743 keerde in zijn plaats terug. De busbaan Zielhorst in Amersfoort verdwijnt; waar vroeger een busluis was, komt nu een drempel. Op de Heiligenbergerweg wordt thans een busbaan aangelegd, dit tot ongenoegen van een aantal buurtbewoners, die er bezwaar tegen maken.

N.a.v. vele klachten zijn m.i.v. 25/10 in Amersfoort de dienstregelingen van de lijnen 7/8, 10/11 en 12 gewijzigd en beter op elkaar afgestemd.

DE JONG (zie blz.186) Ook de 567 kreeg het opschrift "Comfort Lines".

BEZUINIGINGEN BIJ HET STREEKVERVOER

Door diverse bedrijven zijn al bezuinigingsplannen bekendgemaakt. Om nadelige effecten te spreiden gaat de nieuwe dienstregeling bij Westnederland al in op 31 januari (f4,5 miljoen moet worden bezuinigd). Bij GSM is dit bedrag f 1,8 miljoen; op stadsdienst Deventer wordt al vanaf 3-1-1993 4% bespaard. Ook de NZH heeft al de vele beperkingen per 23-5-1993 bekendgemaakt. In de landelijke gebieden van het land zullen vooral op de stille tijden vele verbindingen verdwijnen, waardoor ook personeel moet verdwijnen.

HET AUTOBUSSEN HIERNAMAALS (II)

N.a.v. het artikel op blz.170 over de voormalige Nederlandse en andere autobussen in Roemenië, ontvingen wij van H. den Dulk een opsomming van waarnemingen die hij deed in Marokko in april en september 1992. Hier rijden ca. 370 voormalige Nederlandse bussen. Het interessantste is Casablanca met veel BBA-Volvo en DAF-Zabo's, HTM-ers, ZO 6100-en, SM en TET Volvo-Hainjes, o.a. 79,81,83,85-87, Fnhabo Volvo-Jonckheere's, de GVArnhem 80-serie, FRAM 8700-en, NZH 68/6900- en 1300-en, CN 1200-en, VAD 6200- en 8100-en, ZWN 2550 serie, enkele GSM-ers en de CVD-wagens, die nog bij de BBA hebben gereden. In totaal beschikt men hier over 43 Volvo's, ca. 150 DAF's en 7 Leylands. Al deze wagens zijn lichtblauw geschilderd met een witte streep.

Fes is de moeite waard, met zoals bekend de GVArnhem B7900-en, maar ook met ZWN 6200-en, VAD 62- en 8100-en (en de 3337 !) en enige NZH-wagens, o.a. de 8007. De B7900 zijn (nog) in de Arnhemse kleuren, de DAF/Den Oudsten zijn wit met licht en donker blauw geschilderd. Het betreft hier in totaal ongeveer 70 wagens.

Meknes mag ook in dit kader bezocht worden om de BBA Volvo-Zabo's, CN 1200-en en 8100-en (8107), CVD-wagens en de TET 90, de GVBA 152 en enige Fnhabo-Jonckheere's. Naar schatting rijden er hier ongeveer 80 ex-Nederlandse wagens, in ieder geval ook veel standaards van de RET of HTM. De kleur is lichtblauw met een gele band.

Safi Wie van rust en Nederlandse bussen houdt, doet er goed aan deze havenplaats te bezoeken. Daar doen 9 ex GSM 1400 (2x) en 8300-en (7x) dienst; zij zijn origineel, doen dienst met Nederlandse nummers, zijn geel en hebben Nederlandse kentekens ! Slechts de GSM-sticker is verwijderd. Hier doen ook ± 10 ex-Parijse stadsbussen dienst.

===== | Tram (incl. Utrecht)
w n | Begin 1993 wordt gestart met de inbouw van airconditioning in
w a d d i n x v e e n | de trams omdat bij een onderzoek tijdens de zomer gebleken is dat
===== | vooral in de bestuurderscabine de temperatuur op warme dagen
zeer hoog kan oplopen. Temperaturen boven 60° zijn zelfs gemeten!

Het aantal VIC's op de tram wordt uitgebreid. Chauffeurs worden namelijk ingezet als VIC om zo het teveel aan chauffeurs door de gedwongen bezuinigingen op te lossen. De PvdA-fractie van Provinciale Staten heeft ernstige bezwaren tegen de opmerkingen ("discussiebijdrage") over de autobussen die in plaats van de tram door Utrecht zouden moeten rijden. De Vervoerregio Utrecht houdt zich thans bezig met de regionale verkeers- en vervoersproblemen en streeft naar de aanleg van een sneltram naar de Uithof via de Utrechtse binnenstad. In de Vervoerregio zijn thans negen gemeenten opgenomen.

Autobus Afgeleverd zijn de wagens 2072-2077 Alliance City stadsbussen. De gelede DAF SB220 zijn nu alle 8 in Nieuwegein, waarvan 2 nog in de Floriade-bestickering rijden; de 8 Mercedes gelede 0405 zijn weer richting Den Haag e.o. gegaan. Vanaf 30/11 is een spitsverbinding (4 ritten v.v.) ingelegd tussen NS-station Voorburg en het Forepark in Leidschendam via station Voorburg/Leidschendam. Voorlopig betalen de ondernemingen in het bedrijfengebied de dienst; als er voldoende belangstelling voor blijkt te bestaan, neemt WN de dienst over. Het lijnr.is 133 (ex 133 ging op in 121).

PAARDETRAMRIJTUIGEN IN GINNEKEN EN JOPPE

De Heemkundekring Paulus van Daesdonck en de Stichting Annex 50 uit Ginneken zijn in het bezit gekomen van de wagenbak van een paardetramrijtuig van de Ginnekensche Tramweg-Maatschappij. Na zijn afvoer was de wagen woonhuis aan de Bieberglaan en vervolgens zomerhuis aan de Moerstraat in Galder. Daar rond de wagen muren waren geplaatst, bleef deze vrij goed geconserveerd. Kortgeleden werd de tram voor restauratie overgebracht naar een schuur bij de Fazanterie.

Een replica van een ponytramrijtuig is onlangs bij de Van Marleschool in Deventer gereedgekomen. Bij mooi weer rijdt deze in de kerstvacantie op de ponytramlijn te Joppe (Epse).

VEERPONTEN NOORDZEEKANAAL

Vanaf 1993 zal de NACO (dochter van NZH) de exploitatie van de ponten over het Noordzeekanaal overnemen van Rijkswaterstaat. Het betreft de verbindingen bij Zaandam (vanaf Hemplein in Amsterdam), Buitenhuisen en Velsen.

STOOMTRAM GOES - BORSELE

Het jaar 1992 was zeer succesvol met veel meer reizigers dan in 1991. In juli kwam het nieuwe perron in Goes gereed; het provisorisch gebouwde perron werd toen afgebroken. In oktober zijn op het nieuwe perron de fundamenten gestort van het nieuwe SGB-haltegebouw te Goes. Nog deze winter zal dit verrijzen, het bestaat dan uit een overdekte wachtgelegenheid, een berging en een loketgebouwtje waarin een handelinrichting wordt geplaatst. Op het perron van station Hoedekenskerke wordt binnenkort een overkapping gebouwd; voorts wordt binnenkort gestart met de bouw van een seinhuis aldaar.

=====
n e d e r l a n d s e
s p o o r w e g e n
=====

Indienststelling en afvoer materieel

In de maand november 1992 werd het materieelpark uitgebreid met de elektrische locomotieven 1708 (1/11), 1723 (1/11) en 1729 (26/11), de dieselelektrische locomotieven 6479 - 6481 en zeven dubbeldeksrijtuigen DDM-2: Bvk 270 7004, 7027 en 7028, Bv 280 7247 en ABv 380 7513, 7529 en 7530. Tevens werd in het materieelpark slaap rijk WLAB 771 84 70-70 018 opgenomen. Afgevoerd werden de elektrische locomotieven 1154 en 1157(30/11). Vernummerd werden de radiografisch bestuurbare locomotieven 621 in 683 (25/11), 649 in 692 (11/11) en 2338 in 2377 (11/11).

Treinstellen ICM-4

Op 26/11 werd de 4231 overgebracht van Aken naar Leidschendam. Het treinstel is het eerste van de vierde bestelling ICM, die zal bestaan uit 20 vierwagengstellen 4231-4250. De stellen worden in opdracht van Talbot gebouwd door Waggonfabrik Uerdingen (Duewag) en bij Talbot in Aken afgewerkt. Vervolgens worden zij naar de werkplaats Leidschendam overgebracht, waar zij rijvaardig worden gemaakt en de ATB wordt ingeregeld. De overdracht van een stel van de fabrikant aan de NS vindt plaats na de bijna traditionele proefrit naar Horst-Sevenum. De 4231 maakte deze rit reeds op 3 december. Op 10 december kwam het stel naar de hoofdwerkplaats Haarlem voor het inbouwen van magneetremmen, hetgeen waarschijnlijk weer niet tot de normale gang van zaken behoort. De 4232 wordt nog dit jaar in Nederland verwacht. De twee stellen worden vanaf eind januari in de reizigersdienst ingezet. Hoewel de treinstellen een vrijwel exacte kopie zijn van hun voorgangers ICM-3, 4201-4230, is toch gekozen voor een nieuwe reeks bakcodenummers: 394.000 voor de mBDk, 395.000 voor de sBFk, 396.000 voor de A en 397.000 voor de mB.

Treinstellen SM '90

De bestelling van dubbeldeksrijtuigen die zo snel mogelijk geleverd moeten worden, DD-IRM dat ontwikkeld moet worden en de langere ontwikkelingstijd voor het materieel zelf hebben ervoor gezorgd dat de levering van SM '90 meer dan een jaar is vertraagd. De levering van de 2101 is gepland op 15 januari 1993. De 2101-2109 zullen de naam Railhopper dragen, die werd gekozen uit 500 inzendingen van NS-ers.

Dubbeldeksrijtuigen DDM-2 en DDM-3

De rijtuigen Bvk 7031 + Bv 7252 + ABv 7533 werden op 17/11 overgebracht van Talbot Aken naar de werkplaats Leidschendam, op 8/12 gevolgd door Bvk 7032 + 7033 + Bv 7253 + 7254, op 15/12 door Bv 7255 + 7256 + ABv 7534 + 7535 en op 22/12 door Bv 7257 + ABv 7536 + 7537. Hiermee is de levering van de bestelling DDM-2 naadloos overgegaan in die van DDM-3. Verschil is er eigenlijk niet te zien, of het zou moeten zijn dat in DDM-3 het zeer kras- en vervuilinggevoelige blauwe linoleum is vervangen door grijs. Des te opmerkelijker is dat de rijtuigen DDM-3 weer in nieuwe series bakcodenummers zijn ondergebracht: 1165.000 voor de ABv's (vanaf 7534), 1166.000 voor de Bv's (vanaf 7253) en 1167.000 voor de Bvk's (vanaf 7034).

Elektrische locomotieven 1700

Op 17/11 kwam de 1738 in de hoofdwerkplaats Tilburg binnen en op 30/11 de (vertraagde) 1733, waarmee de eerste bestelling 1700-en voltooid werd. Op 8/12 kwam de 1739 als eerste "1700-2" in Tilburg binnen. Vanaf 17/1 zijn zeven 1700-en zonder automatische koppeling beschikbaar als gewone trekkraft, te weten 1735 - 1741. Drie van hen trekken treinen op het traject Den Haag - Venlo, twee zijn beschikbaar voor het weglere door de Spoortunnel Rotterdam en twee zijn reserve. De locomotieven krijgen hun onderhoud niet in het nogal overbelaste Leidschendam, maar in de wph Tilburg.

DE-locomotieven 6400

De 6482 arriveerde op 26/11 uit Kiel in Tilburg en maakte de afleveringsproefritten op 15, 16 en 17/12. De 6441 kreeg op 16/12 op de Rechtermaasoever in Rotterdam de naam Joyce, de 6444 op 27/11 op de Kijfhoek de naam Eeltje en de 6445 op 17/12 in Haarlem de naam Wijbo.

Elektrische locomotieven 1100

Op 30/11 werd de 1154 voor de tweede maal dit jaar terzijde gesteld, nadat de loc de 50.000 km na zijn veiligheidsbeurt (6/8) had afgelegd. Tevens werd de 1157 in Tilburg terzijde gesteld na het bereiken van zijn revisietermijn. Beide locomotieven kregen de bestemming "conserveren", de eerder afgevoerde 1151 het predikaat "sloop". De 1129 werd op 26/11 na een veiligheidsbeurt weer in dienst gesteld en zal dus nog zo'n 4 maanden blijven rijden.

DE-locomotieven 2200

Begin december werd aan de hoofdwerkplaats Tilburg de opdracht verstrekt om vijf 2200-en geschikt te maken voor gebruik in Zeeuws-Vlaanderen, waarbij de vorige maand genoemde wijzigingen worden uitgevoerd. Uitverkoren zijn de 2263, 2264, 2308, 2323 en 2336, die alle tot ten minste begin 1995 in dienst kunnen blijven. Het is de bedoeling drie locomotieven in januari in Zeeuws-Vlaanderen in te zetten, in maart de overige twee. Van de terzijde gestelde 2200-en werden de 2226 en 2333 begin december van Zwolle naar Tilburg overgebracht. Veel van de in Tilburg staande locs staan niet bij de wph, maar op Tilburg GE opgesteld.

DER-locomotieven 600

De inzet van 2200-en maakt de in Zeeuws-Vlaanderen gestationeerde 600-en in principe werkloos. Een drastische verkleining van het totale bestand 600-en is echter niet te verwachten, omdat de 2200-en in Zeeuws-Vlaanderen voorlopig nog "op proef" zijn. Niettemin is de verwachting gerechtvaardigd dat voorlopig geen revisies aan 600-en worden gegeven en dat locs die aan revisie toe zijn, terzijde gesteld zullen worden - zoals overigens al bijna twee jaar gebeurt. In Terneuzen zijn thans gestationeerd: 638, 643, 647, 651, 664 en 665.

Ongevallen Hoofddorp

Op 28 november ontspoorde een draaistel van het derde rijtuig van trein Int 286 Amsterdam - Parijs op het spoor Hoofddorp - Leiden, kort na het passeren van de wissels naar het opstel terrein Hoofddorp. De gebeurtenis vond plaats op het spoorgedeelte dat op 22 november in een langdurige buitendienststelling was omgelegd (zie blz. 194). Er lag een S-bocht in het spoor, net voorbij het middenspoor, waardoor maximaal 60 km/h gereden mocht worden. Een spoorstaafbreek van ca. 30 cm werd aanvankelijk als oorzaak aangemerkt, maar volgens getuigen was dit niet de oorzaak, maar eerder een gevolg, omdat trein 286 op volle snelheid het omgelegde spoorgedeelte bereed. Er mag dan ook duidelijk van geluk gesproken worden dat alle overige draaistellen van de trein het gat zijn overgesprongen zonder te ontsporen. Het spoor raakte over 800 meter beschadigd. Na provisorische reparatie werd het beschadigde spoor, gelegen voorbij het omgelegde spoor, op 29 november met slechts 30 km/h bereden. In de nacht van 29 op 30 november werd opnieuw aan het spoor gewerkt, maar dat veranderde aan de snelheidsbeperkingen niets: 60 km/h voor het omgelegde spoor, 30 km/h voor het aansluitende beschadigde spoor.

Op 30 november ontspoorde trein 2127 Amsterdam - Vlissingen in de eerder genoemde S-bocht. De gevolgen waren zeer ernstig. De voorop lopende SBFK 4224 schoof met de kop naar rechts weg, botste op twee bovenleidingmasten, schoof tegen de verankering van de volgende mast omhoog, kwam met het midden van de linkierzijwand tegen de mast van dit zware bovenleidingportaal, draaide daar 180° omheen, kantelde ten slotte met deze mast op de linkerkant en gleed het talud af. Vijf passagiers kwamen om het leven. Zij bevonden zich allen op de plaats waar de mast de bak werd ingedrukt. De sBFk werd op deze plek bijna gespleten. Ook de meeste van de 33 gewonden vielen in deze rijtuigbak. De tweede bak, A 4224, raakte door de scharende sBFk aan de kop zwaar beschadigd en kantelde op de spoorbaan naar links. De mB 4224 ontspoorde naar rechts en liep zijwandschade op langs een bovenleidingmast, de mBDk voor een gedeelte eveneens. Van de achterop lopende 4038 botste de sBk door de klap op de mBDk 4224 en helde naar rechts. De AB 4038 kantelde naar rechts en liep zijwandschade op; de mBDk 4038 ontspoorde alleen en liep de minste schade op.

Na afloop van het reddingswerk werd 's avonds het wrak van de sBFk 4224 met kranen gelicht en op een dieplader naar de hoofdwerkplaats Haarlem vervoerd. De overige bakken werden op 1 december door deze kranen gelicht en herspoord en op het naastgelegen opstel terrein weggezet. De 4038 werd in de nacht van 4 op 5 december naar Haarlem gesleept, de A+mB+mBDk 4224 werden in de nacht van 11 op 12 december naar Leiden geduwd en naar Haarlem gesleept.

Het herstel van de baan en de bovenleidingconstructie duurde tot 4 december 's avonds, waarna het treinverkeer op 5 december hervat werd. Met behulp van hulpconstructies voor de bovenleiding werd het opstel terrein Hoofddorp op 1 december al weer bereikbaar gemaakt, waardoor die dag de treindienst met de aldaar kerende treinseries 700/1600/2300 hervat kon worden. De intercitytreinen serie 2100/2400 Amsterdam - Vlissingen/Brussel werden tot 5 december omgeleid via Haarlem, behalve op 30 november, toen zij in noordelijke richting van Rotterdam via Gouda naar Amsterdam reden. Gependeld werd tussen RAI en Schiphol, terwijl de treinserie 5300 Den Haag - RAI keerde in Leiden.

De oorzaak van het geval was vrijwel zeker dat snelheid van de trein hoger was dan waarvoor de baan geschikt was, of anders gezegd dat de baan ongeschikt was voor de snelheid waarmee de trein reed. Gezien de ravage werd vastgesteld dat de trein meer dan 120 km/h gereden moet hebben. Hoe het mogelijk was dat de trein zo snel reed, is het onderwerp van uitgebreid onderzoek. NS liet zich officieel tot geen enkele uitspraak verleiden, hetgeen als onbedoeld neveneffect had dat nogal wilde speculaties en beschuldigingen geuit werden. Een kwalijke rol werd gespeeld door enkele vakbonden, met name de Vereniging van Machinisten (VVM), die het ongeval aangrepen om voor eigen gewin allerlei praats in de wereld te brengen over de werkdruk van machinisten en de veiligheid van het treinverkeer. Dat zij daarmee impliciet de machinist van de trein beschuldigden, beseften zij kennelijk niet of was van minder belang. Een lid van de onafhankelijke Spoorwegongevallenraad dat zich publiekelijk uitliet over zijn mening over de oorzaak, wordt voor dit onderzoek buiten de Raad gehouden.

De kranten schakelden meteen over op "ramp" en rakelden traditiegetrouw alle ongelukken sinds Harmelen op. Het Parool spande de kroon door zelfs alle ongelukken van deze eeuw te memoreren. Het is overigens maar een heel kort lijstje, vergeleken met de dubbele zaterdagbijlage die een opsomming van de dodelijke ongelukken in het wegverkeer sinds 1962 zou beslaan. Toch is deze opmerking niet helemaal eerlijk: juist het feit dat een dermate veilig geacht vervoermiddel als de trein ook blijkt te kunnen verongelukken, veroorzaakt de overspannen aandacht ervoor.

DE2 171 met Indusi

Nadat met de nodige vertraging de benodigde apparatuur door de DB was geleverd, werd de op dat moment voor zijn opknapbeurt in Haarlem staande DE2 171 voorzien van Indusi. Op 16/11 werd het stel overgebracht naar de werkplaats Maastricht, waar DB-personeel de Indusi inregelde. Op 26/11 was het stel nog even terug in de wph voor het uitvoeren van enig nawerk. De 171 is nu de derde DE2 die op Heerlen - Aken ingezet kan worden. Zoals bekend zal het stel in Zwolle in onderhoud blijven en daarom alleen gebruikt kunnen worden bij problemen op wat langere termijn, zoals tijdens langdurige defecten of de opknapbeurten van de 178 en 179.

Materieelnieuws hoofdwerkplaats Haarlem (12/11 - 17/12)

Voor revisie of grote revisie kwamen in Hlm binnen: 833 (19/11), mP 3028 (23/11), 835 (2/12), mP 3031 (8/12), 520 (9/12), DE2 169 (14/12, uit Rsd, opknapbeurt), 837 (16/12). Afgeleverd werden: 831 (13/11), DE2 171 (16/11, opknapbeurt en Indusi), mP 3025 (19/11), 836 (27/11), 767 (27/11; BDK ex-768), 514 (9/12), 829 (16/12).

Met schade of defecten kwamen naar de wph: 820 (9/11) met storing, tevens ATB fase 4, 4084 (19/11) botsschade mBk, 841 (5/12) botsschade BPk, 4038 (7/12) ontsporingsschade, sBFk 4224 (1/12), mBDk+mB+A 4224 (14/12), 2853 (10/12) botsschade. Na herstel afgeleverd werden: 4072 (19/11), 2023 (20/11), 4029 (20/11), 411 (21/11), 886 (26/11), 820 (30/11), 2025 (17/12).

Voor het aanbrengen van ATB fase 4 kwamen de plan V's 820 (9/11, tevens storing), 961 (26/11), 952 (7/12) en 811 (15/12) binnen; de 960 (13/11), 820 (30/11), 961 (4/12), 952 (15/12) vertrokken. De plan W-rijtuigen 21-37 477 (20/11), 511 (2/12) kwamen naar Hlm voor het inbouwen van een statische omzetter; afgeleverd werden 21-37 522 (18/11), 477 (3/12) en 511 (17/12).

Materieelnieuws Roosendaal

Op 13/11 werd de Bk 392 overgebracht van de wphl Roosendaal naar de wph Haarlem, op 27/11 gevolgd door de ABDk 392. De 384 kwam op 13/11 in Roosendaal aan voor asbestbehandeling; de Bk werd op 11/12 overgebracht naar Haarlem, in combinatie met DE2 169. Op 18/12 volgde de ABDk 384. DE2 170 rolde op 25/11 in Roosendaal binnen, gevolgd door de 173 op 10/12. Ook enkele van de oudste DE3-en blijken nog asbestisolatie te bezitten, die voor revisie verwijderd of verlijmd moet worden. Zo kwam op 6/11 de 112 in Rsd aan, waarvan de mBDk op 23/11 naar Tb werd overgebracht, de B op 7/12 en de ABk op 14/12. Hierbij werd gebruik gemaakt van de officieel terzijde staande 2208 en de CKD 6925 als remrijtuig. Bij de firma Conrail kwam de 774 op 11/11 binnen voor een uitgebreide opknapbeurt; afgeleverd werden de 785 op 18/11 en de 786 op 2/12.

Veel schadegevallen

Even na middernacht op 3/11 botsten tijdens rangeren in Arnhem de 4029 en 4072 op elkaar. Nadat op 1/10 de 2025 bij Den Haag CS onder het Schenkviaduct door een stootjuk was gesukkeld, was het op 5/11 de beurt aan een sleep Sprinters, met voorop de 2023, die tegen een bovenleidingmast tot stilstand kwam. Op 10/12 ging de 2853 in Haarlem door een juk. Rangeerloc 607 botste al rangerend

in Maastricht op 6/11 tegen een aantal wagens.

In de kennelijk voortdurende serie confrontaties van treinen met vrachtauto's botste de 4084 als trein 3565 op 13/11 tussen Eindhoven en Acht op een exemplaar geladen met TV-toestellen en ontspoorde met een as. De 841 botste op 19/11 als trein 984 bij Roermond op een tractor en ontspoorde daarbij gedeeltelijk. De 2332 kwam op 24/11 op de Kijfhoek in botsing met een trailer. De 1631 met trein 3559 botste tussen Harderwijk en Putten op een auto. Ook botsingen van minder grote omvang kunnen aanzienlijke schade veroorzaken: de 1116 kwam op 14/11 tussen Boxtel en Vught in botsing met een fiets, waarbij de neus schade opliep, de trein niet meer verplaatst kon worden wegens luchtlekkege en de accukist van een rijtuig openscheurde.

De 1106(!) strandde op 6/11 in Den Bosch met trein 861 door brand in een tandwielkast. Op 8/11 maakte de loc vertraging met trein 962 in Haarlem door een vastgelopen rem en enkele uren later strandde de 1106 opnieuw in Den Bosch, nu met een brandende retourstroomkabel. Daarop ging de loc maar weer even in Tilburg op bezoek. Op 6/11 was trein 48111 in Gilze-Rijen tot stilstand gekomen door brand in een tractiemotor van de 2276. De 1307 kwam op 10/11 tussen Deventer en Rijssen met trein 55531 tot stilstand door een defecte tractiemotor. Hetzelfde overkwam de 1101 met trein 1816 op 25/11 te Breda Prinsenbeek. Op 18/11 had de 1301 kortsluiting in de hoogspanningsinstallatie op Utrecht GE. Door het niet goed werken van snelschakelaars van de bovenleiding smolt deze op een aantal plaatsen op het Utrechtse emplacement door en was het spoorknoppunt een tijdlang vrijwel onbereikbaar. Naar Maarssen en Vleuten was pas om 9.45 uur weer treinverkeer mogelijk; het geheel was bijna een kopie van de situatie op 8/10 (zie blz. 192). De treindienst rond Utrecht had het die week toch al zeer zwaar te verduren: zo traden op 16, 17 en 20/11 grote en langdurige stroom- en beveiligingsstoringen op tussen Driebergen, De Haar aansluiting en Ede-Wageningen. Voeg daarbij de twee nepbommen die een gestoorde geest in de vrijdagavondspits van 20/11 bij Utrecht in trein 861 en 19864 legde, waardoor het treinverkeer volkomen ontwricht raakte, en men kan zich de wanhoop van een aantal Utrechtse verkeersleiders voorstellen. Over gestoorde geesten gesproken: op 20/11 reed trein 7883 in Zutphen over een pop en op 21/11 trein 30553 tussen Meppel en Steenwijk eveneens.

Materieelnieuws hoofdwerkplaats Tilburg (9/11 - 13/12)

Naar de wph Tb kwamen voor grote revisie 203 (30/11), voor revisie 1124 (16/11), 1314 (27/11), voor tussenrevisie 2215 (4/12), voor TTA 1647 (13/11) en 1649 (30/11) en voor GAS 6451 (11/11), 6426 (17/11), 6425 (19/11), 6428 (24/11), 6437 (26/11), 6444 (1/12), 6432 (4/12), 6452 (7/12) en 6454 (11/12). Afgeleverd werden: na grote revisie 357 (23/11), 264 (7/12), na revisie 1114 (16/11), 1224 (16/11), na TTA 1648 (9/11), 1644 (19/11) en na GAS 6441 (10/11), 6448 (13/11), 6451 (17/11), 6453 (20/11), 6426 (23/11), 6425 (25/11), 6428 (27/11), 6437 (2/12), 6432 (10/12). Na een veiligheidsbeurt kwam de 1129 (26/11) in dienst.

Met schade/defecten kwamen naar Tilburg: 649 (6/11) elektrische storing, 2338 (5/11) en 2384 (10/11) defecte radiobesturing, 2276 (9/11) verbrande tractiemotor, 607 (13/11) botsschade, 1106 (13/11) verbrande kabel, 662 (18/11) verbrande kast, 1116 (17/11) botsschade, 1307 + 1308 (17/11) defecte tractiemotoren, 343 (23/11) botsschade, 1108 (23/11) assen wisselen, 1301 (23/11) elektrische storing, 2332 (26/11) en 1631 (27/11) botsschade, 625 (27/11) defecte hoofdgenerator, 1634 (1/12) schade dak, 1305 (3/12) wielassen wisselen. Afgeleverd na herstel: DE3 113 (11/11), 671 (ex-601) + 604 + 1104 + 1153 (10/11), 1117 (12/11), 679 (ex-614, 16/11), 689 (ex-652, 17/11), 1301 (18/11), 1127 (18/11), 1106 (20/11), 650 (24/11), 1122 (27/11), 1308 (2/12), 276 (2/12), 1301 (4/12), 1646 (7/12), 2377 (ex-2338, 9/12), 1210 (10/12), 1620 (10/12), 1108 (11/12),

Voor het aanbrengen van een permanent ventilatiesysteem kwamen de DH-stellen 3105 + 3107 (12/11), 3205 (19/11), 3203 (3/12) en 3221 (10/12) binnen; afgeleverd werden 3101 + 3116 (12/11), 3111 + 3118 (19/11), 3105 + 3107 (26/11) en 3205 (3/12).

ELP2 886 hersteld

Op 26/11 leverde de wph Haarlem de 886 af na herstel van de op 1-12-1991 in Maastricht uitgebrande ABk. Tijdens het herstel van deze bak heeft de BPk 886 nog zeven maanden dienst gedaan in treinstel 462. De ABk is overigens hersteld met het oorspronkelijke interieur met rode bekleding.

Fietsenrijtuigen

Na het zomerseizoen zijn de Df's 92-37 001 - 006 naar de werkplaats van Wagons-Lits in Oostende teruggekeerd voor het afwerken van de in het voorjaar uitgevoerde verbouwing. Op 30/11 keerden zij

in Nederland terug. De 92-37 007 en 008 deden in de tussenliggende tijd dienst als rem- en schutwagens voor het CTO-meetrijtuig. Er zullen weer zeven Df's gebruikt worden als ballast voor de afleveringsritten van 1700-en, ter vervanging van de dubbeldeksrijtuigen die daarvoor nu gebruikt worden.

TIRM 517

Als laatste in de serie extra proefritten reed de 517 op 18/11 nog eens naar Horst, nadat het de hele dag in Boxtel had gestaan om eventuele radio(ont)storingen te meten. Op 19/11 kwam het stel naar de werkplaats Amsterdam en op 23/11 verscheen het voor het eerst in de reizigersdienst. Het is de bedoeling het stel tot januari 1994 met zijn draaistroomtractie-installatie dienst te laten doen.

Sloopmaterieel

Na de 360 werd op 18/11 de al langer terzijde staande 717 van Onnen naar Roosendaal gesleept. Het plan K-rijtuig 38-37 058 kwam op 28/10 op de Watergraafsmeer aan en, ontdaan van bruikbare onderdelen, op 10/11 in de Westhaven. Het is echter nog niet verkocht aan de sloper. Twee buffers van het rijtuig zijn naar het Spoorwegmuseum gezonden om daar "Villa Karel", de 38-37 071 te completeren, zodat ook deze naar de Watergraafsmeer vervoerd kan worden. Een derde plan K, 38-37 055, verliet voor het eerst in jaren zijn standplaats Roosendaal en werd op 10/12 te Breda, samen met de 2216, voor een oefening naast en weer in het spoor gezet.

Op 23/11 werden de plan E-rijtuigen B 29-37 288, 304, 366, AB 39-37 351 en RD 87-37 221 en 228 van Roosendaal naar sloperij Hollandia Westhaven overgebracht. Als remrijtuigen dienden ditmaal de "NS-150"-rijtuigen C 6714 en CKD 6925. Op 15/12 werden de RD's 87-37 201, 207, 214, 226 en 227 naar de sloper getransporteerd, nu met de remrijtuigen 18-37 233 + 39-37 357. Uit dit transport van RD's blijkt nog eens het besluit dat er niet meer fietsenrijtuigen ingericht zullen worden.

DE3 27 naar Roosendaal

De draaistellen van de motorwagen van het oer-stroomlijnstel DE3 27 zijn in het najaar van 1992 in de NS-hoofdwerkplaats Tilburg nagezien en opgeknapt. Nadat zij weer geplaatst waren, werd het oer-stroomlijnstel op 24/11 overgebracht naar Roosendaal voor behandeling van asbest. Het stel zal daarna in de hoofdwerkplaats Tilburg kosmetisch worden opgeknapt.

Korte berichten

- De in 1993 te openen halte Gouda Oost zal Gouda Goverwelle gaan heten.
- Nadat op 9/11 een deur van DE3 121 bij Elst was losgeraakt, tegen een tegentrein was geketst en door een raam de 121 in was geslagen, werden in een bliksemactie alle 1640 deurbevestigingen van de DE3-en gecontroleerd en waar nodig vervangen.
- Op 26/10 werd de nieuwe Vlakebrug in dienst gesteld, inclusief het laatste stukje ATB in Zeeland.
- In november werd de (klassieke) beveiliging van Borne verwijderd.

* * * * *

TARIEVEN STADS- EN STREEKVERVOER per 1 januari 1993

2-strippenkaart f 3,- ; 3-strippenkaart en urnetkaart f 4,25

8-strippenkaart (tevens dagkaart) f 11,50

Voorverkoopkaarten: 15-strippenkaart f 10,75 (reductie f 5,50); 45-strippenkaart f 31,-

| sterwaarde | weekabbonementen | | | maandabbonementen | | |
|------------|------------------|-------------------|------------------------|-------------------|-------------------|------------------------|
| | voltarif | jeugd 12-18 jr | Pas 65 en 4-11 jaar | voltarif | jeugd 12-18 jr | Pas 65 en 4-11 jaar |
| 1 ster | f 14,25 | f 8,50 | f 7,25 | f 48,75 | f 29,25 | f 24,50 |
| 2 ster | f 23,25 | f 14,- | f 11,75 | f 77,50 | f 46,50 | f 38,75 |
| 3 ster | f 35,- | f 21,- | f 17,50 | f 115,50 | f 69,50 | f 57,75 |
| 4 ster | | f 28,- | | f 153,50 | f 92,- | f 76,75 |
| 5 ster | | f 35,- | | f 191,50 | f 115,- | f 95,75 |
| 6 ster | | f 42,- | | f 229,50 | f 137,75 | f 114,75 |
| 7 ster | | f 49,- | | f 267,50 | f 160,50 | f 133,75 |
| landelijk | | f 56,- | | f 305,50 | f 183,25 | f 152,75 |

Buurtbus: enkele reis f 2,25 (reductie f 1,25); 4-rittenkaart f 7,- (reductie f 3,50)

Strippenkaarten, gekocht vóór 1992, zijn m.i.v. 1993 niet meer geldig.

BERICHTEN UIT BELGIË

N.M.B.S.

Nog enige gegevens uit het jaarverslag over 1991 (zie blz.176; okt.1992):

Onbewaakte overwegen zonder automatische seininrichtingen : 471

" " met " " 1761

bewaakte " 78

private " 379

Seinposten en Seinhuizen met mecanische overbrenging: 144; "al relais" : 296;

Overige berichten: " elektrische " : 30; elektronisch : 4.

Op 13-1-1992 werd baanvak Nivelles-Nord - Baulers (lijn 141) buiten dienst gesteld. Door K.B. van 30-4-1992 wordt de NMBS gemachtigd tot het opbreken van de sporen van lijn 109 tussen Thuin en Donstiemme.

De lijnen 112a (Roux-Courcelles-Centre) en 266 (Courcelles-Centre-Puits Périer) zijn buiten dienst gesteld op 1-6-1992.

Materieel Buiten dienst op 1-6-1992: H1 2616; 1-7-1992: AM 026; 1-9-1992: AM 116 en H1 6265. In juli 1992 werd in Schaarbeek gesloopt: H1 8060. Verkocht aan Italië: AM 058-061-062-099; H1 6010 en 6036.

Voorgesteld is de tarieven per 1-2-1993 met gemiddeld 3% te verhogen. Ongewijzigd blijven de Go Pass, Multi Pass en Golden Rail Pass en voorts de minimum prijzen voor trajecten tot 4 km. Voor lange trajecten wordt de prijs meer verhoogd dan voor korte.

De NMBS wil in mei 1993 meer dan 50 stations sluiten met minder dan 50 reizigers per dag (behalve 3, die toeristisch belang hebben), ook 13 stations met 50 à 100 reizigers nabij grote stations. In de weekeinden moeten treinen met minder dan 20 reizigers vervallen. Uiteraard komen van vele zijden protesten hiertegen. Af en toe verschijnen dan weer berichten dat een bepaalde lijn of enige stations toch blijven bestaan.

Wegens het verschijnen van het ondernemingsplan 1993-1996 ontstond al onrust onder het personeel: St.Ghislain en La Louvière gingen 27/11 in staking omdat het vormingsstation voor goederentreinen in St.Ghislain zou worden afgeschaft. Daarna werd door de vakbonden een staking aangekondigd van 16/12 22.00 uur tot 17/12 22.00 uur.

De Vlaamse minister Sauwens en de Brusselse minister Thys willen snel de werkgroep bijeenroepen van de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur omdat ingrijpende NMBS-maatregelen besproken moeten worden met de gewesten. Vervolg: blz.212

VLAAMSE VERVOER MAATSCHAPPIJ

DE LIJN

Teneinde de schuldenlast te verlichten vinden onderhandelingen plaats met Citilease (dochter Citibank) om via "sale and lease back" 110 A-600 autobussen te leasen, evenals de 50 kusttrams. De VVM blijft economisch eigenaar van de voertuigen.

In vele steden worden oudejaarsbussen ingezet tussen 31/12 20.00 en 1/1 8.00 uur. Het tarief voor heen en terug is steeds 80 frank; bij het reisbiljet (verkrijgbaar vanaf 26/12) zijn steeds 2 bonnen die elk recht geven op 40 frank korting bij aankoop van een bak bier (eventueel alcoholvrij) van de brouwerij Interbrew, die sponsor is.

Kust Minister Sauwens heeft op 7 december in het gemeentehuis van De Panne meegedeeld dat de tram vanaf mei 1995 verlengd zal worden naar het station van Adinkerke; hiervoor is 260 miljoen frank nodig. Een parking voor 500 auto's, die bij het station zal worden aangelegd, kost 18 miljoen. De electrificatie van de trein vindt tegelijk plaats.

Gent In de "De Lijn"kleuren werden herschilderd de PCC's 21 (in dienst 2/10), 28 (22/10), 13 (4/12), 22 (19/11), 34 (7/12). In herschildering is thans PCC 06.

Per 3 en 4 december is de scholing van trambestuurders voor het rijden met de drieasser 339 gestart, het betreft een groep van 8 personeelsleden en het is sinds 1973 geleden dat er met een drieasser scholingsritten verricht zijn.

Langs de Brusselsesteenweg is nu ook de bedding voor de tram naar Melle Leeuw uitgegraven, in het verlengde van de huidige trambaan tot het Arsenaal.

De Rabotstraat is afgewerkt. Thans moet men nog de Burgstraat grondig vernieuwen. In maart '93 hoopt men lijn 1 terug over het normale traject te laten lopen.

Trolleylijn 3 wordt niet verlengd tot de Planetenwijk in Mariakerke, een bestaande dieselbuslijn zal tot daar omgelegd worden.

Alleen trolley 01 is in de nieuwe De Lijn-kleuren in dienst, nr. 20 staat sinds begin 1992 bij gebrek aan wisselstukken buiten dienst.

Antwerpen De frequenties op de lijnen en het gebruik van koppelstellen is identiek aan vorig jaar. Enkel op lijn 10 rijdt er 's morgens 1 rijtuig minder.

Sedert 24-10-1992 rijdt lijn 7 terug tot Sint-Pietersvliet; ook lijn 8 werd tijdelijk hierheen afgeleid. In de Sint-Katelijnevest zijn de (nieuwe) sporen verplaatst en bij de kruising met de Meirbrug kan de tram op vrije baan voorsorteren.

In de Lange Gasthuisstraat rijdt de tram richting Nationale Bank nu aan de andere zijde; in maart komt het spoor in de tegenrichting in dienst, de sporen Leopoldstraat verdwijnen dan. In Sint-Pietersvliet wil men een inhaalspoor aanleggen, want als lijn 4 binnenkort daarheen verlengd wordt, ontstaan er anders problemen.

I.v.m. het toenemende vervoer naar Linkeroever en de versterkingen die nodig zijn voor "Antwerpen 1993" voorziet men dat binnenkort niet voldoende trammaterieel voor alle diensten aanwezig zal zijn. Tot de komst van tweedehands of nieuw materieel denkt men er nu aan tijdelijk lijn 10 op te heffen; de passagiers kunnen dan vooral gebruikmaken van buslijn 41 van het Rooseveltplein naar Turnhout, die vanaf het centrum via lijn 10 rijdt. Vanaf 1-9-1992 rijdt er op streeklijn 50 (Antwerpen-Rumst-Mechelen) één autobus ex MIVA, vertrek om 7 uur van het Rooseveltplein naar de Industriezone te Wilrijk.

Op 19/11 had PGC 2044 van lijn 7 op de Grote Steenweg in Berchem een zware aanrijding met een camion. De rechter zijde van de tram werd ernstig beschadigd, de wagen ontspoorde eveneens. 11 mensen werden hierbij lichtgewond.

In dienst na verbouwing, geschilderd in de nieuwe kleuren, kwamen 2114, 2115, 2116, 2121. In de nieuwe uitvoering verschenen ook 2021, 2051, 2084, 2085, 2155. De 2022 kwam eind oktober in dienst, na nog niet verder dan geheel wit geschilderd te zijn. De destijds door brand ernstig beschadigde 2138 keerde van Ypcar terug, de tram is hersteld en verbouwd.

SOCIETE DE TRANSPORT EN COMMUN

TEC

In de stelplaats Jumet wordt goederenwagen 20434 gesloopt. In Bastogne en omgeving is een belbus ingesteld; deze heet in het Frans "Telbus" (téléphone). (Tram 2000, 11/92) N.M.B.S. (vervolg van vorige bladzijde)

De Raad van Bestuur is accoord gegaan met de bouw van een nieuwe, bijna 40 km lange goederenspoorlijn voor de haven van Antwerpen; deze loopt langs het vrijgehouden tracé van een duwvaartkanaal. De lijn begint in Stabroek en loopt dan met een zeer ruime boog langs de oostkant van Antwerpen, ten noorden van Brasschaat en ten oosten van Oelegem, om met een boog ten oosten van Lier aan te sluiten op de bestaande spoorlijn Lier-Aarschot. De lijn ontlast de ringbaan langs Antwerpen Oost, Berchem en Mortsels aanzienlijk. Op 15-12-1992 begon de afbraak van de toren van het Zuidstation Brussel (i.v.m. SST).

M.I.V.B. - BRUSSEL

M.i.v. 23-11-1992 werd lijn 58 in Vilvoorde ingekort tot de Schaarbeeklei (overloopwiesel Herlaar, ca. 200 meter van het eindpunt), dit op verzoek van de gemeente i.v.m. instortingsgevaar van de kerk waarlangs de tram rijdt. De MIVB heeft daarop laten onderzoeken of de tram trillingen veroorzaakt die nadelig voor de kerk zijn; dit blijkt niet het geval te zijn. Toch vond (voorlopig?) inkorting plaats. Vilvoorde wil zelf de tram niet terughebben, maar wil een buslijn, die tegelijkertijd een achterland bedient. Helaas is de trambaan naar Vilvoorde (Vilvoordelaan en Schaarbeeklei) ook vrij slecht.

De MIVB wil per 1-2-1993 de tarieven met gemiddeld 5½% verhogen. Een biljet wordt dan 50 fr (nu 45), 10-rittenkaart 290 (275), 5-rittenkaart net 220(200), 24 uren 290 (275). Op Oudejaarsnacht worden vanuit het centrum tussen 0.30 en 5.00 u gratis 12 buslijnen naar diverse wijken ingelegd, gesponsord door Delhaize Le Lion.

Het metronet krijgt een eigen radionet om vandalisme enz. te bestrijden. Politie- en andere organisaties die hulp moeten kunnen bieden, zullen het kunnen gebruiken evenals uiteraard de MIVB. Pas in 1994 worden de eerste stations hierop aangesloten. Van de metrostations blijkt Noord de onveiligste te zijn, dan volgt Zuid. Dit betreft niet zo zeer overvallen (daarbij werd de metro dit jaar veel veiliger), maar zakkenrollen e.d.

Materieel tram (deze en volgende berichten uit "Tram 2000"): in nieuwe kleur werden geschilderd sept. 7168, okt. 7159 (niet sept., blz. 195), 7157, 7169, nov. 7156, 7166, dec. 7170. De 7907 krijgt nieuwe brede deuren als proef met het oog op het nieuwe trammaterieel.

Materieel metro: een middendeel werd in oktober ingebouwd in de stellen 319 en 355.

Lijnwijzigingen voor de komende tijd zijn in principe bekendgemaakt, o.a. ondergrondse trajecten veroorzaken dit. Komend voorjaar wordt lijn 81 omgeleid via J.Lahayestr.-De Smet de Naeyerlaan (route Prins Leopoldsquare verdwijnt). Juli 1992 wordt metrolijn 2 verlengd tot Clemenceau. Lijn 18 wordt dan verlengd naar Dieweg. 103 wordt opgeheven en vervangen door 58 van Erasme naar Vilvoorde, in de spits met 7000-en versterkt tussen COOVI en Zuidstation. Op 81 vervallen de versterkingsritten tot Noordstation, nieuw ingesteld wordt dan lijn 82 van Berchem naar Montgomery, om en om met 81. In november komt tram-tunnel Zuid-Albertplein(55) in dienst; 18 gaat dan via Fonsnylaan-Th.Verhaegenstr. rijden; 58 wordt omgeleid via Argonnestraat. Voorts wordt lijn 90 ingekort tot Rondpunt Churchill en 23 verlengd via de Noord-Zuid as naar het Noordstation. (Tr.2000) / baan. Begin 1993 wordt op de Brugmannlaan begonnen met de aanleg van een verhoogde vrije tram. Een plaatselijk comité dringt er op aan lijn 55 door te trekken van het toekomstige eindpunt tot in Haren, teneinde weer een goede verbinding met het centrum te verkrijgen.

BERICHTEN UIT ANDERE LANDEN

CANADA

Edmonton De sneltramlijn werd op 23-8-1992 verlengd over de rivier van Grandin naar de University of Alberta. (MT 11/92)

DUITSLAND

Augsburg Vanaf 1 oktober rijdt er een ex-Stuttgart GT4-tramstel op lijn 1. (BS 6/92)

Bad Schandau Nagegaan wordt of de tram tot in het centrum verlengd kan worden. (BS 6)

Berlijn In oktober werd een overeenkomst getekend met AEG voor levering van 120 GT6N trams (type Bremen); deze worden geleverd door AEG Bahnsysteme, Hennigsdorf. Tussen juni 1994 en maart 1995 worden de eerste 29 van de lagevloer gelede wagens afgeleverd; deze zullen worden ingezet op lijn 4. De nieuwe, viercijferige tramnummers zullen als volgt worden ingedeeld: lagevloertrams 6-assig vanaf 1001, 8-assig vanaf 2001; 2-assige 2-richtingmws 3001, idem 1-richting 3050; 2-assige eenr.bws 3400; idem 2-richting 3701; Grossraum 1-richting mws 3805, idem bws 3904; werkwgs 4501; bij de Tatra's (alle 4-assig) Grossraum mws, thyristor, gemoderniseerd 5101; id. gemoderniseerde bws 5501; korte gelede mws (KT4D) gemoderniseerd 6001, idem met thyristor 7001; Grossraum mws met thyristor 8101, bws 8501; korte gelede mws 9004, met thyristor 9692. In november verschenen, na een schilderbeurt, de eerste in de nieuwe nummering: 3016 ex 223 016; 3255 ex 217 255; 9138 ex 219 138 en 9190 ex 219 190.

M.i.v. 1-1-1993 wordt lijn 84 ingekort tot S-Bf Adlershof (waar t.z.t. een lus wordt aangelegd) en bovendien tijdelijk (i.v.m. werkzaamheden aan de brug over het Teltowkanaal) tot Köpenick Köllnischer Platz. Voorts wordt lijn N60 beperkt tot Johannisthal en Köpenick, Hirtestr. Spitslijn 19 zal in Köpenick gaan eindigen bij het Betriebshof i.p.v. Krankenhaus. Wegens werkzaamheden aan de Müggelseedamm werden vanaf 30-11-1991 lijnen 25 en N61 omgelegd en spitslijn 23 opgeheven; hoewel het werk voltooid is, werd lijn 23 niet opnieuw in dienst genomen. Met de aflevering van de Vierteltzüge 485/885 167 en 168 op 2-11-1992 was de levering van deze S-Bahn wagens voltooid. (BVB 12/92)

Bremen De lagevloertram 801 is voortdurend op reis: in september reed de wagen in Warschau, Krakow en Poznan, in oktober in Praag; Amsterdam wil ook binnenkort met de 801 proefrijden. De historische trams kregen hun oude wagennummer terug (bovendien in kleine cijfers het nieuwe viercijfernr.): 149 (bouwj.1900) werd weer 49; LW 1(1904): 134; 886(1947): 701; 481(1954): 811; 487(1955): 827; 846(1957): 917; 696(1954): 1806; 695(1954): 1815. (BS 6/92)

Cottbus Vanaf 20/9 zijn bij Stadtpromenade de routes van lijnen 2 en 4 omgewisseld. Lijn 2 rijdt nu: Sandow-Stadthalle-Bahnhofstrasse-Sachsendorf; lijn 4: Neu Schmallwitz-Stadthalle-Stadtpromenade-Strasse der Jugend-Sachsendorf. (BS 6/92)

Dessau Vrijwel alle dienstdoende trams werden de afgelopen tijd uitgebreid gereviseerd, waarbij vele technische, elektronische en optische verbeteringen werden aangebracht.

Dresden De Tatra's, die gemoderniseerd worden, krijgen nieuwe nummers: 224 001 enz. (ex 222...) en 274 001 enz. (ex 272...). (BS 6/92)

Düsseldorf In september begon de levering door Duewag van 19 B80D-Alu wagens, genummerd vanaf 4270. (BS 6/92)

Halberstadt Het gemeentebestuur heeft besloten het trambedrijf te handhaven. Dit na-jaar zouden van Stuttgart 6 GT4-trams (+ 1 als onderdelenleverancier) overgenomen worden (zie verder bij Stuttgart). Mw 36 (1954) staat in de werkplaats om gerestaureerd te worden als historische tram. (BS 6/92)

Hamburg De plannen om de tram weer in te voeren, worden thans door vier ingenieurbureaus uitgewerkt. Het betreft de trajecten Osdorf-Altona, Barmbek-Steilshoop, Rahlstedt-Flughafen en de voormalige lijn 2 naar Schnelsen. (SV 11/12-92)

Harzer Schmalspurbahnen Op de Brockenbahn rijden nu voor het eerst ook na 31 oktober treinen volgens nevenstaande drg.

Wel moeten de weersomstandigheden dit mogelijk maken; inlichtingen daarover op telefoonnr. 0937-3943-33036-338. Alle treinen naar de Brocken worden gereden met een trekkende en een duwende loc (wegens sneeuw kan de loc niet omlopen). Voor zover mogelijk rijden de treinen met stoomtractie.

Om de smalspoorlijnen in de Harz te steunen bestaat de "Interessengemeinschaft Harzer Schmalspur- und

| | | | |
|------------------|-------|-------|-------------|
| Wernigerode | 8 40 | 9 50 | 15 03 |
| W'rode Westertor | 8 45 | 9 55 | 15 10 |
| W'rode Hasserode | 8 56 | 10 07 | 15 21 |
| Steinerne Renne | 9 02 | 10 13 | 15 27 |
| Drei-Annen-Höhne | 9 30 | 10 50 | 13 32 15 55 |
| Schierke | 9 49 | 11 07 | 13 50 16 07 |
| Brocken | 10 19 | 11 37 | 14 20 |

↑
Zug fällt bei schlechter Witterung ganz aus!

| | | | |
|------------------|-------|-------|-------------|
| Brocken | 10 28 | 11 47 | 13 10 |
| Schierke | 11 49 | 12 28 | 14 13 16 17 |
| Drei-Annen-Höhne | 12 04 | 12 40 | 14 25 16 30 |
| Steinerne Renne | 12 26 | 14 30 | 16 51 |
| W'rode Hasserode | 12 32 | 14 57 | 16 57 |
| W'rode Westertor | 12 50 | 15 09 | 17 08 |
| Wernigerode | 12 54 | 15 13 | 17 12 |

| | | |
|-------------------------|-------|-------|
| Nordhausen Nord | 9 34 | 17 57 |
| Niedersachsenweifen Ost | 9 56 | 17 38 |
| Ilfeld | 10 05 | 17 23 |
| Netzkater | 10 13 | 17 12 |
| Eisfelder Talmühle | 10 39 | 17 04 |
| Tiefenbachmühle | 10 43 | 16 54 |
| Benneckenstein | 11 09 | 16 29 |
| Sorge | 11 18 | 16 19 |
| Elend | 11 36 | 16 02 |
| Drei-Annen-Höhne | 12 02 | 15 50 |
| Schierke | 12 19 | 15 16 |
| Brocken | 12 49 | 14 44 |

Im Selketal gelten die im Kursbuch ausgedruckten Änderungen. Einige Züge verkehren Weihnachten und Silvester bzw. Neujahr nicht. Alle Angaben sind ohne Gewähr!

Brockenbahn e.V. De vertegenwoordiger hiervan in Nederland is Rein Korthof, Korenmolen 10, 1541 RX Koog a/d Zaan; hier kunt U inlichtingen erover krijgen.
Karlsruhe/Albtalbahn Na de feestelijke opening van lijn B naar Bretten op 25/9 konden belangstellenden gedurende drie dagen gratis met deze lijn kennismaken; dit werden ca. 100.000 passagiers, soms 650 reizigers per rit. Vanaf 28/9 wordt de normale dienst uitgevoerd, met in de ochtendspits een twee- en een driewagentrein. Per werkdag worden ca. 7400 passagiers vervoerd, terwijl dit aantal bij de D.B. voorheen slechts 2200 bedroeg. Thans zijn slechts 10 tweesysteemwagens aanwezig; in 1994 zullen de volgende 20 worden afgeleverd. (BS 6/92)

Kassel Op 28-11-1992 werd het nieuwe traject Walter-Schücking-Platz - Helleböhn officieel in dienst gesteld voor lijn 1, in de spits versterkt met lijn 4. (BS 6/92)

Krefeld Voor de stad is een verkeersontwikkelingsplan opgesteld, waarin het openbaar vervoer een belangrijke rol moet vervullen. In drie fasen zijn uitbreidingen voor de tram ontwikkeld, terwijl de spitsfrequentie op alle lijnen 10 minuten moet worden. Op zo kort mogelijke termijn moeten de volgende tramuitbreidingen plaatsvinden: lijn 044 in Hüls tot Reepenweg; lijn 043 via TFW Tor III naar Willich; aanleg lijn 040 ter vervanging van buslijn 057 met bediening van het geplande P+R terrein in Höhe Baakes Hof, waarbij o.a. stadhuis, Westparkstrasse, Bükerfeld, Dieselstrasse worden ontsloten; van Siempelkampstr. wordt naar een voorlopig eindpunt aan de Hülsenerstrasse gereden. In de 2e fase zijn nodig: verlenging van de nieuwe lijn 040 in het noordwesten, naar Hüls; verlenging van lijn 041 in St.Tönis tot Tempelshof met optie P+R-terrein daar; verlenging van lijn 043 voorbij Uerdingen Bf langs Duisburger Strasse tot Waldsee; bij Oppum niet meer via Sandberg, maar via Glockenspitz tot Hausbend, dan huidig tracé, waarbij een P+R-terrein bij Grotenburg komt; voorts aftakking vanaf Kuhleshütte via Werkstättenstr. naar Oppumer Bahnhof, waar dan het andere eindpunt van lijn 040 kan worden aangelegd. Voor de verdere toekomst wordt nog gedacht aan: verlenging van lijn 044 via Weidenbruchweg naar Gellep-Stratum en aan de andere kant naar het noorden van Hüls; herinstelling van de vroegere lijn 12 Nordwall-Moerser Strasse-Traar.

De halte Rheinstrasse is beperkt i.v.m. hogere frequenties. Omdat de halte niet langer gemaakt kan worden, denkt men nu aan vergroting van de capaciteit in de breedte: 4 sporen, hetgeen verlegging richting Nordwall betekent van het ept. van 070/076.

Magdeburg Een overeenkomst werd in september gesloten met een consortium, dat bestaat uit LHB, Waggonbau Dessau en ABB Henschel voor de levering van 120 achtassige lagevloer gelede trams; de eerste hiervan zullen in 1994 afgeleverd worden en kosten per stuk 3,2 mio DM. Het lagevloergedeelte bedraagt 60,4%. In de komende jaren zal het tramnet met 8 km worden vergroot. (BS 6/92)

Mannheim De 50 lagevloertrams, die vorig jaar bij Duewag zijn besteld, worden vijfdeelige eenrichtingwagens met twee aangedreven en een loopdraaistel; de lengte is 30,2 m, de breedte 2,4 m; het lage gedeelte is 35 cm. De eerste wagen wordt eind 1993 geleverd. Voor Ludwigshafen zullen trams in vijf- en zevendelige uitvoering geleverd worden vanaf januari 1994. (BS 6/92)

Naumburg In de gereconstrueerde Bahnhofstrasse werd aan de zijkant een nieuwe vrije trambaan aangelegd. In de Jägerstrasse en op de Jägerplatz werden de sporen vernieuwd. I.v.m. het eeuwfeest reed op 19+20/9 mw 23 tussen remise en Theaterplatz. Echter is inmiddels ook een stukje rails met asfalt overdekt, zodat de toekomst onzeker is. (SV)

Nürnberg Op 15/9 kwam als eerste tram met ingebouwd lagevloer-middendeel de motorwagen 367 in dienst. (BS 6/92)

Potsdam Binnen 4 jaar worden 79 van de 109 KT4D-trams gemoderniseerd door Waggonbau Bautzen. Zij krijgen o.a. nieuwe fronten, zwenkdeuren, zachte stoelen, nieuwe films, extra vering en energiesparende besturing. Zij krijgen ook nieuwe nummers: de echte motorwagens vanaf 101; de gemotoriseerde bijwagens (vereenvoudigde bestuurdersapparatuur, geen ontwaardingsapparaten) vanaf 201; omgenummerd zijn reeds 101-112 en 201-208. I.v.m. het 1000-jarig bestaan van de stad worden bij Bautzen ook de Gotha bijwagens 214 en 218 thans opgeknaapt. (BVB 12/92)

Rostock Van de bij Duewag Bautzen en ABB/Siemens bestelde 50 lagevloertrams zullen er 15 afgeleverd worden in 1994, 20 in 1995/96 en 15 in 1997/98. (SV 11/12-92)

Schöneiche Eind oktober kwam uit Cottbus de Tatra KT4D mw 17 aan; deze is gehuurd om na te gaan of inzet van dit materieel op de lijn mogelijk is. Indien dat het geval is, worden van Cottbus de 17-22 gekocht. (BVB 12/92)

Stuttgart Aan Halberstadt werden verkocht de GT4 trams 547, 549, 550, 551, 648, 727 en de beschadigde 455 voor onderdelen; in Halberstadt was al de 719). (BS 6/92)

Waddeneilanden De Inselbahn Langeoog wil in 1993/94 het bedrijf moderniseren: in 1993 het station en in 1994 het materieel: 5 nieuwe 2-assige diesellocs, 8 4-assige rijtuigen, 2 4-assers voor het vervoer van kinder- en invalidenwagens en een wagen voor het vervoer van containers. De personenrijtuigen zullen een nostalgisch uiterlijk krijgen. Ook Borkum wil de Inselbahn moderniseren, wellicht in één materieelbestelling met Langeoog. Dit materieel moet in 1994 in dienst komen.

Op Sylt heeft men spijt van het opheffen van de Inselbahn in 1970 i.v.m. de grote aantallen auto's, die nu het eiland overspoelen. Men hoopt met behulp van sponsors weer een railvervoermiddel te verkrijgen, waarbij gedacht wordt aan een elektrische tram. Op de D.B.-smalspoorlijn op Wangerooge zijn de eerste gemoderniseerde (o.a. met verlichting, verwarming en blauw/lichtgrijs geschilderd) in dienst gesteld. Ook worden twee nieuwe Roemeense locomotieven ingezet, die voor een D.D.R.-bedrijf gebouwd waren, maar nooit afgenomen werden. (Wis.Kurier 10/92; Blick.Bahn 11/92)

Würzburg Aan de optocht t.g.v. het eeuwfeest van de tram in deze stad namen deel de mws Augsburg 14(bouwjaar 1898), Gera 29(1905), Innsbruck 3(1909), Zwickau 7(1912), Stuttgart 418(1925), Freiburg 56(1927), Plauen 51(1928), Erfurt 92(1938) en Würzburg 291(1954), 292(1952), 272(1962), 235(1968), 207(1989), werkmw 251(1963), eloc 299(1946), een lorrie en een bovenleidingswagen. In de stad waren bovendien tentoongesteld de paardentramrijtuigen 11 en 75 van Nürnberg. (SV 11/12-1992)

Zwickau (zie blz.197) Het 4½ km lange traject voor lijn 1 naar het nieuwe woongebied Eckersbach werd op 19/9 feestelijk geopend door het gemoderniseerde tramstel 949+939, de historische mw 7 en het Gotha-tramstel 912+980. Meer nieuwe trajecten zijn gepland.

ESTLAND

Ook hier is een spoormuseum opgericht, o.a. met smalspoor stoomlocomotieven. Op de 24 km lange industriebaar Lavasaari-Tootsi wordt zelfs iedere zaterdag gereden. Inlichtingen: Estonian Museum Railway Society, Sütiste tee 43-109, WF 0034 Tallinn, Estland.

FRANKRIJK

Lyon Vanaf 31 augustus vindt geheel automatische besturing plaats op metrolijn D via het Maggaly systeem. (1VdR 2360;10/9-92)

Marseille Een studie is gemaakt om het openbaar vervoer in de agglomeratie te verbeteren: verlenging van de beide metrolijnen, verdubbeling van de lengte van tramlijn 68 en een net van 40 km nieuwe tramlijnen op vrije baan om de stadsdelen waar geen metro is, op een goedkope wijze goed te bedienen. (1VdR 2364;8/10-92)

Nantes Zoals vermeld, begon op 7/9-1992 de dienst op het eerste gedeelte van lijn 2 (rode lijnfilm). Op 26/9 vond de officiële opening plaats met versierde trams. Van de nieuwe trams 329-334 zijn de eerste vier in dienst, zonder middenbak teneinde zo snel mogelijk enige beschadigde trams te vervangen. Begin oktober hadden de meeste trams een middenbak (verlaagd, totale lengte nu 40 meter, het zijn nu de langste trams ter wereld, daar de 12-assers van de Rhein-Haardtbahn slechts 38,5 m zijn). Voor de verlenging van lijn 2 naar het noorden komen nog 12 driedelige trams, te leveren vanaf 6-93. In remise Trocardière staat nu de Mekarski-tram (voertuig op perslucht), die voorheen in het Parijse St.Mandé museum was tentoongesteld en nu dus weer in zijn eigen stad terug is. Ook de historische mw 144 is in deze remise ondergebracht. Voorts zijn bij het bedrijf aanwezig (in garage St-Herblain) de wagenbakken van de oude bijwagens 303, 304 en 330 en van mw 199. Thans wordt gedacht aan restauratie van bw 330. (Tr.2000; Bull.Amt.)

St.Mandé Dit trammuseum in Parijs is nu gesloten, daar het de bedoeling was (mee) te verhuizen naar het nieuwe onderkomen van de RATP te Lyon-Bercy. De grote meerderheid van de leden van de AMTUIR (exploitante van het museum) heeft zich echter tegen verhuizing naar Lyon-Bercy verklaard, daar dan de collectie verbrokkeld zou worden. In onderzoek zijn thans twee andere locaties, te Nantes en te Verneuil-sur-Seine. In beide plaatsen kan de collectie volledig worden tentoongesteld (al ligt Nantes dan ver van Parijs) en er is bovendien het voordeel dat een museumlijn kan worden aangelegd. (Amtuir)

Strasbourg I.v.m. de financiële problemen bij de Italiaanse wagonfabriek Socimi, zullen de tramwagens nu gebouwd worden door ABB Transportation Ltd in Derby (ex BRWL), onder verantwoordelijkheid van ABB Verkehrssysteme. Aflevering vanaf voorjaar 1994. (SV 11/12)

GROOT-BRITANNIË

Leeds I.v.m. de toekomstige "supertram" vonden in november enige tentoonstellingen plaats in een "showbus" en een bibliotheek, de voorbereidingen zijn aan de gang.

Londen London Regional Transport en Croydon Borough Council hebben in oktober een contract afgesloten met de Franse reizigersvervoeronderneming Transdev om een project te ontwikkelen voor een concessie van de 40 km tramlijnen Croydon-Wimbledon (± 15 km van

het centrum van Londen). Transdev is o.a. een filiaal van Transcet, die verantwoordelijk is voor de uitvoering van de trammetten van Nantes en Grenoble. (1VdR 2368;5-11-92)

ITALIE

Genoa De sneltramlijn werd op 27-7-1992 verlengd van Dinegro naar Principe; de eerste van de nieuwe serie materieel werd toen in dienst gesteld. Thans wordt gewerkt aan de verlenging van Principe naar San Giorgio. (MT 11/92)

KROATIE

Osijek Na tijdelijke staking van de tramdiensten i.v.m. gevechtshandelingen, werden de trams vanaf april weer in gebruik genomen. (BS 6/92)

NOORWEGEN

Oslo Voorgesteld is de tramlijn van Ulleval hageby (7) te verlengen naar Blindern en dan via een stukje van de Sognsvannbanen (13) te laten rijden, met daarna een afslag bij Gaustad-jordene (naar een nieuw ziekenhuis) en vervolgens via de Holmenkollbanen (15) stadswaarts terug naar Majorstuen (via Slemdalsveien naar het tramnet). (MT12/92)

OOSTENRIJK

Graz Ex Duisburg 1086 werd als mw 530 op 2/10 in dienst genomen. Thans worden omgebouwd mws 1085 en 1087 tot 529 en 531. Remise II (tegenover het station) wordt eind 1992 gesloten. (BS 6/92 en Sch.v.akt. 12/92)

Wenen In oktober werden door SGP geleverd U1 2266/3266 en 2267/3267. (Sch.v.akt.12/92)

SPANJE

RENFE Nadat de dienstregeling het in september met 4% minder treinen moest doen, wordt in januari 1993 nog eens met 6% gekort. De vakbonden spreken van ontmanteling.

Valencia De aanleg van de nieuwe tramlijn vordert goed. Opening uiterlijk begin 1994.

TURKIJE

Ankara Op 8-8-1992 zijn de werkzaamheden begonnen aan het 8½ km lange ondergrondse traject van de oost-west sneltramlijn, die in 1995 in dienst moet komen. Een internationaal consortium onder leiding van Siemens bouwt de lijn; de 33 gelede trams ervoor worden gebouwd door Breda en AEG. (BS 6/92)

Istanbul Het eerste deel van de nieuwe normaalsporige stadstramlijn in het Europese deel van de stad werd op 30 mei geopend tussen Aksaray en Sirkeci (rijtijd 15'). Daar de trams van de Turkse fabriek Adapazari nog niet gereed zijn, wordt voorlopig materieel gebruikt van de sneltramlijn (Zweeds materieel naar voorbeeld van Göteborg), daar deze nog niet alle nodig zijn. Hiertoe zijn 16 wagens overgebracht, die met hun achterzijden aan elkaar gekoppeld in dubbeltractie dienstdoen; zij bezitten namelijk wel aan beide zijden deuren, doch slechts aan één zijde een stuurstand. Een remise ontbreekt nog. (BS)

Konya Het eerste baanvak Alaaddin (stadscentrum)-Cumhyriyet van dit nieuwe trambedrijf werd op 28-9-1992 voor het publiek geopend (10 km) met een rijtijd van ca. 30'. Hiervoor zijn beschikbaar de ex-Keulse trams 101-116, van welke er 12 dienstvaardig waren. (BS6)

U.S.A.

Chicago Voor de aanleg van een ringtramlijn in het centrum is voor het volgende fiscale jaar \$ 4 miljoen beschikbaar. Voorgesteld is 65 lagevloertrams hiervoor te kopen. (MT)

New York Van 13 fabrieken werden offertes ontvangen voor de levering van materieel voor de 42nd Street tramlijn. Deze zal worden aangelegd tussen 1 st Ave (UN-gebouw) en 12 th Ave (3,54 km). De opening ervan moet plaatsvinden in 1995. (MT 11/92)

Philadelphia Tramlijn 15 kwam op 16/8 weer in dienst. Vervolgens werd een overeenkomst gesloten tussen SEPTA en stadsbestuur, dat in afwachting van nieuw materieel de stadslijnen opgeheven worden, minstens tot 1996. Lijn 15 reed voor het laatst op 12/9; de vervangende bussen op 23 en 56 bleven gehandhaafd. Op aandrang van omwonenden en neringdoenden in Chestnut Hill werd echter vanaf 13/9 een weekend-dienst ingericht op lijn 23 tussen Germantown depôt en Chestnut Hill met een 20' dienst, waarvoor 6 PCC's ter beschikking staan. Prototype Norristown wagen 451 werd 17/8 in dienst gesteld. (MT12/92)

ZWITSERLAND

ASD Aigle-Sepey-Diablerets Vanaf zomerdienst 1993 wordt Les Planches-Le Sepey met bussen gereden. Het toeristenstel "Trans Ormonan" werd van 19 tot 21 september ingewijd met ritten tegen speciaal tarief. Er werden 10.000 mensen vervoerd.

Basel De Be4/6 620 werd op 17 augustus bij een botsing met een vrachtwagen ernstig beschadigd, doch wordt i.v.m. het materieeltekort hersteld.

Bern Het actieprogramma van SVB en samenwerkende bedrijven omvat verlenging lijn 3 naar Morillon GBS; de verlenging van lijn G naar de city blijft actueel. Gestreefd wordt naar een regionale dienstregeling en een tariefgemeenschap, hoewel de aanschaf van de daarvoor nodige kaartverkoopautomaten bij referendum is verworpen.