

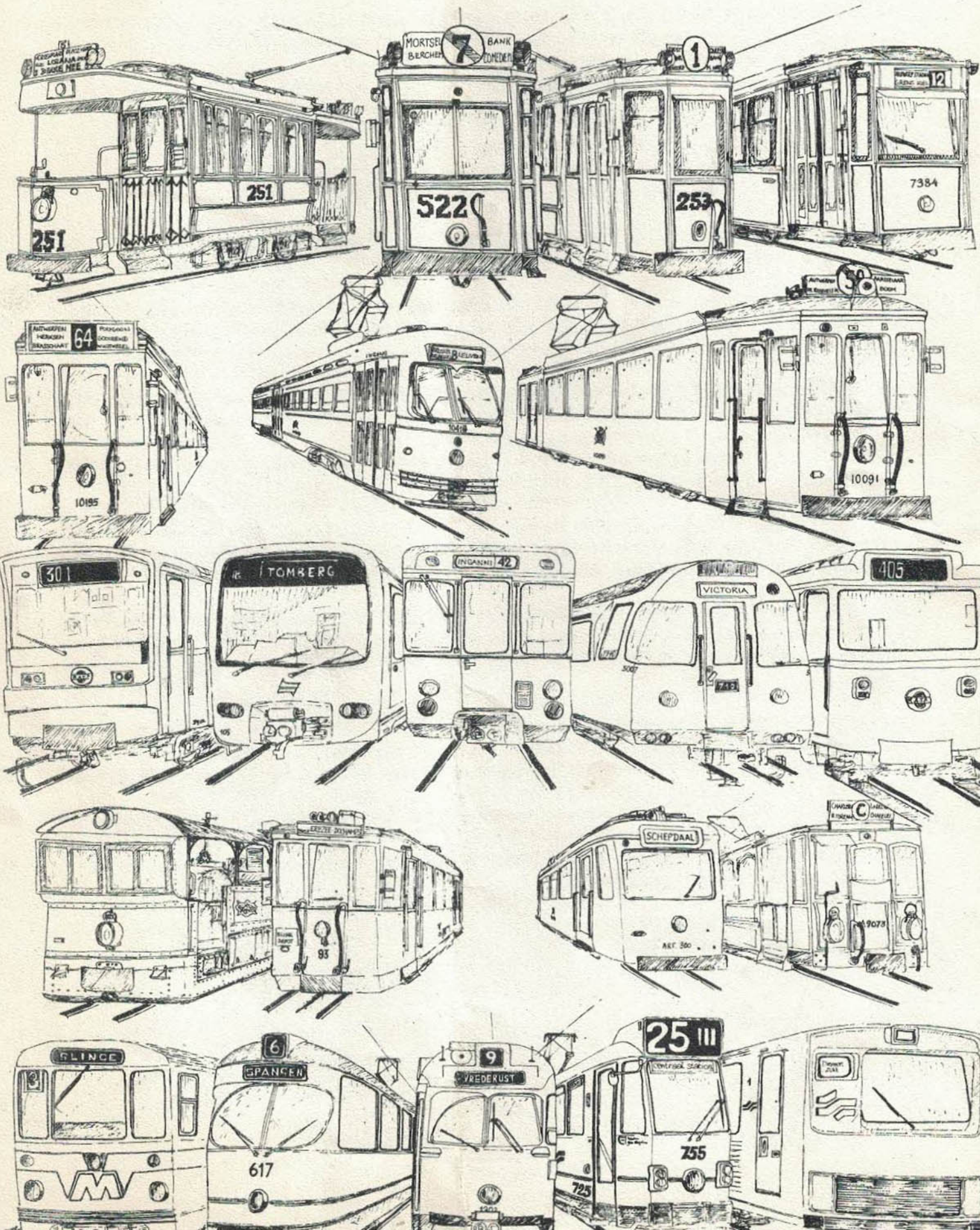


VeBOV koerier

- - AUG. 1976 nummer: 01

maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het  
Openbaar Vervoer

verantwoordelijke uitgever : Roger Bastaens  
Kerkendijk 1  
b - 2200 Borgerhout





VeBOV is een feit....

Wanneer U, geachte Lezer, deze regels leest heeft U voor de eerste keer een VeBOV-KOERIER in handen.

Alweer een nieuw blad? Inderdaad!

Toen VeBOV op 28 april bij notariële akte werd opgericht, was het een vaststaand feit dat deze nieuwe Vereniging een maandblad zou uitgeven, waardoor de leden zouden ingelicht worden over het wel en wee van VeBOV, en de goede- en minder goede- gang van zaken bij de Bedrijven van Openbaar Vervoer. Toen wij afscheid namen van Trampost was dat uiteraard niet tot ons genoeg. De opzet van bij het begin was dezelfde als van VeBOV-KOERIER, maar kon door tal van omstandigheden niet waar gemaakt worden. Regelmaat is een eerste betrachting van dit nieuwe tijdschrift, en wij zetten er ook alles op om dat te bereiken. Daarbij zal het duidelijk zijn dat tal van grotere en oudere verenigingen financieel krachtiger zijn dan wij, en terzake beter het klappen van de zweep kennen dan wij. Daarom uit de hoogte neerzien op VeBOV-KOERIER zou op zijn minst ongepast zijn. Ten slotte telt in eerste plaats de inhoud van een blad, en de opmaak, wij weten het, is er de afwerking van. Wij zullen trachten goed werk te leveren. Dat hangt voor een groot gedeelte af van uw medewerking. Het is ons voldoende bekend dat niet iedereen tot schrijven over gaat, maar mededelen van geziene feiten kan iedereen. Daarenboven zijn er een aantal personen die graag kritiek uitbrengen, wij zijn bereid die te aanhoren, maar in eerste plaats verwachten wij ook eens een daad van medewerking.... Dat voor wat VeBOV-Koerier aangaat. Er is echter meer. In de toekomst zullen wij trachten om de drie maanden een gedrukt nummer uit te geven, echter op voorwaarde dat de financiële toestand dat toelaat. Op de achterkant van de koft vindt U daar meer over. Om dat te kunnen verwezenlijken moet de oplage van het vorige nummer grotendeels zijn uitverkocht. Wij kunnen ons niet veroorloven telkens weer te investeren in een nieuw nummer, en de rest als dood kapitaal op te slaan. Daarom vragen wij eenieders medewerking, om de verspreiding van ons blad te veralgemenen.

Wat VeBOV betreft, leest U op de eerste binnenkft welke onze doelstellingen zijn. Onze Leden kunnen tevens de statuten van VeBOV raadplegen. Aan kandidaat-leden worden de statuten toegezonden, samen met het toetredingsformulier. VeBOV wil in eerste plaats een vriendelijke vereniging zijn, waar iedereen hartelijk ontvangen wordt, en waar een lid niet zomaar een nummer is. Wij zijn graag bereid tot samenwerking, maar wij zijn geheel onafhankelijk en wensen dat te blijven. Initiatieven nemen wij zelf, en dat zullen wij blijven doen, al zijn wij graag bereid met welke vereniging dan ook, te praten over de datum van een manifestatie bijvoorbeeld. Het zij echter gezegd, dat wij zelf onze activiteiten zullen bepalen, nu en later. Als met deze stelregel rekening zal worden gehouden, zal VeBOV een kollegiale partner zijn. Iedereen, zonder onderscheid van rang of stand, van godsdienstige of filosofische overtuiging, en van elke nationaliteit kan bij VeBOV lid worden, maar wij richten ons hoofdzakelijk tot mensen uit Vlaanderen die geïnteresseerd zijn in het openbaar personenvervoer in al zijn facetten. Op dit ogenblik zijn hoofdzakelijk tram- en treinvrienden aangesloten, maar wanneer personen zich melden die belangstelling hebben voor busvervoer zijn zij uiteraard welkom. Deze specifieke afdeling zal dan opgericht worden.

Ten slotte richten wij ons bijzonder tot de deelnemers van onze eerste VeBOV-expres van 26 juni 11. die nog geen lid

zijn van VeBOV.

U hebt kunnen vaststellen welke geweldige initiatieven wij kunnen uitwerken. Overigens voor het volgende jaar is het niet uitgesloten dat een dergelijke manifestatie plaatsvindt. Wij zouden het dan ook bijzonder op prijs stellen indien U zonder verwijl lid zoudt willen worden van VeBOV.

Daartoe zal het volstaan een kaartje te zenden aan de sekretaris van VeBOV, Dhr Freddy Geens, Elsenborghlaan 44 2520 - Edegem. Wij doen zonder verwijl het nodige.

Aan alle personen die meereden met de VeBOV-express zenden wij het eerste nummer van VeBOV-KOERIER gratis, voor zover wij in het bezit zijn van hun adres.

Indien U echt belangstelling hebt voor VeBOV verwachten wij rektie van U. De volgende nummers van ons blad zenden wij uitsluitend aan onze leden. Er wordt slechts een klein aantal eksemplaren in voorraad gehouden.

Wij wachten op uw lidmaatschap, U is van harte welkom.

Al onze leden zijn uitgenodigd op een buitengewone algemene vergadering te Antwerpen, op zaterdag 30 oktober e.k. Hierover vindt U meer, elders in dit blad.

Roger Bastaens.  
Voorzitter.

R.F. DE BOCK.  
HTM-LIJN 7  
12 dec. 1906 - 30 okt. 1966  
Deel I  
periode 12 dec. 1906 -  
10 mei 1940.

DE HEER RON. F. DE BOCK, SCHRIJVER  
VAN MEERDERE WERKEN EN GEWAARDEERD  
HEEMKUNDIGE UIT DEN HAAG WAS ZO  
VRIENDELIJK ONS DE GESCHIEDENIS  
VAN DE HAAGSE LIJN 7 TE LATEN  
GEWORDEN. WIJ GUNNEN HEM DAN OOK  
GRAAG HET GENOEGEN ALS EERSTE  
MEDEWERKER ZIJN UITGEBREIDE  
HISTORIE AAN ONZE LEZERS VOOR  
TE STELLEN.

Nota: Straatnamen en dergelijke, in dit artikel voorkomende zijn, voor zover zij een rol spelen in hun tijdvak, overeenkomstig de toen geldende spelling gesteld.

Gelijktijdig met de ingebruikneming van het sneltramviadukt tussen de wijnhaven en de Laan van Nieuw Oost-Indië op 30 mei 1976, keerde na een afwezigheid van bijna tien jaar, een tramlijn onder het nummer 7 in de Haagse straten terug. Deze lijn die (voorlopig) de verbinding gaat onderhouden tussen het Kurhaus en het station Den Haag-Centraal v.v. volgt voor goed 90% (Kurhaus - Spui) deroute van lijn 8; de resterende 10% zijn goed voor een al jaren zo vurig verlangde verbinding van het Nederlandsch Congresgebouw in Zorgvliet met het Centraalstation, vóór de nieuwbouw Station Staatsspoor genoemd.

Er zal in de komende maanden genoeg informatie, voor zover nog niet verschenen, over deze lijn 7 in persorganen en tijdschriften van spoor- en tramwegbelangstallenden verschijnen. Reden voor ons tijdschrift om, zoals de titel van dit stuk reeds aangeeft, de historie van de voormalige tramlijn die van 1906 tot en met 1966 door de Hofstedelijke straten reed, wat meer bekendheid te geven. Niet alleen vanwege het typische karakter van die lijn, maar nog te meer door het feit dat het verdwijnen van lijn 7 op 30 oktober 1966 door duizenden Hagenaars diep werd betreurd en dat velen nog heden ten dage hun vertrouwde lijn missen en in de geboden compensaties in de vorm van buslijn 13, spitsuurbuslijn 7

(thans 37) en overstapmogelijkheden om, van buslijn 18 op tramlijn 3(3°) geen bevrediging vinden.

Juist gezien is lijn 7 op 30 okt. 1966 niet uit het stadsbeeld verdwenen; in feite werd deze lijn gekombineerd met de bestaande lijn 3(2°) tot een nieuwe lijn 3(3°). Eén en ander geschiedde binnen het kader van het plan Lehner dát, na een intensief onderzoek van het Haagse tram- en buslijnnennet, in de eerste helft van zestig tot stand kwam, en in 1965/66 werd gerealiseerd.

Om de zaken nauwkeurig weer te geven reed lijn 3(2°) voordat de combinatie 3-7 tot stand kwam, het traject Kwartellaan - Staatsspoor v.v. en lijn 7 het traject De Savornin-Lohmanplein-Laan van Nieuw Oost-Indië (ZHESM) v.v. Eén van de opdrachten aan de heer Lehner gegeven hield in, dat er naar gestreefd moest worden i.v.m. de alsmaar oplopende exploitatiekosten, de sporen lengte te verminderen. Het onderzoek wees uit dat de uitloper van lijn 3(2°) van de Laan van Meerdervoort (Goudenregenstr.) - Kwartellaan v.v. gezien de geringe bezetting van de rijtuigen, uit het lijnnennet kon verdwijnen. De eveneens lange uitloper, Laan van Meerdervoort (Goudenregenstr.) - De Savornin-Lohmanplein v.v. waarop de lijnen 7 en 14 reden, lag aanmerkelijk gunstiger in de markt, ondermeer omdat deze route mogelijkheden inhield t.z.t. tot spoorverbindingen met Kijkduin en/of de stadswijken Waldeck/Loosduinen te komen.

Aan de oostelijke zijde van de lijnen 3(2°) en 7, gelegen in het Bezuidenhoutkwartier, kon door de verlenging van lijn 3(2°) vanaf de Koningskade over de Bezuidenhoutseweg en de Laan van Nieuw Oost-Indië ZHESM, de combinatie 3-7 het traject Bezuidenhoutseweg - (Boslaan) Laan van Nieuw Oost-Indië ZHESM van lijn 7 overnemen. Aldus geschiedde. Lijn 3(2°) deed afstand van het Kwartellaantraject en nam met ingang van 30 oktober '66, nu als lijn 3(3°) het De Savornin-Lohmantraject van lijn 7 over, en eveneens van die lijn het Bezuidenhoutse deel. Van lijn 7 ging de grote middenmoot, gelegen tussen het Valkenbosplein en de Bezuidenhoutseweg, de geschiedenis in. Een fraai en hoogst interessant traject, voerende door Duinoord, langs Zorgvliet, door de Archipel- en Nassaubuurten alsmede een stuk van de zoom van het Haagse Bos.

Hoewel schrijver dezes, die lijn 7 al sinds 1914 bewust heeft gekend, het in de grond van zijn hart diep betreunde dat deze lijn moest verdwijnen, is hij realistisch genoeg om te beseffen dat het niet anders kon. Eerstens was lijn 7 niet zo'n heel sterke lijn binnen het totale net; vanouds had deze lijn een sterk spitsuurkarakter door de vele scholen en kantoren langs deze lijn. Daarnaast een typische "visitelijne" plus een lijn die buiten de spitsuren - ook in het verleden - een druk vervoer kende bij evenementen in het Malieveld, de Dierentuin en het sportgebeuren rond de Wassenaarseweg en achter het sportveld Houtrust. Allemaal wel aardig, maar geen vaste basis voor een gezonde en evenwichtige exploitatie. Bovendien, en dit wordt maar al te vaak over het hoofd gezien, wierpen de verkeerszaken al in de jaren vijftig hun schaduw vooruit. Het ontzaglijk toegenomen autoverkeer ging zijn eisen stellen, en juist in het traject van lijn 7 lagen verschillende knelpunten die met de dag om een oplossing vroegen. Gedacht wordt hierbij aan de Groothertoginnelaan ter ontlasting van de alsmaar drukker wordende Laan van Meerdervoort, de z.g. "smalle" Laan van Meerdervoort die met éénrichtingsverkeer enigszins uit de problemen zou komen, het eveneens zo smalle gedeelte van de Javastraat, de Zuid-Hollandlaan (v.h. Benoordenhoutseweg), de Boslaan waar het project Utrechtsebaan (een in open uitgraving liggende autoweg tussen Voorburg en Den Haag-Malieveld) was gepland. Om

dan niet te vergeten de Bezuidenhoutseweg die door het toenemende rijverkeer, de tram steeds meer ging hinderen. Kortom, een gans kompleks van oorzaken dat lijn 7 het voornaamste gedeelte van haar traject ging kosten.

Gaan wij verder terug in de historie van die lijn, dan stellen wij vast dat zij haar oorsprong niet vond in een bestaande paardetramlijn. Voor diegenen die niet op de hoogte zijn van de geschiedenis van het Haagse trambedrijf diene het volgende. Na jarenlange en moeizame onderhandelingen tussen het gemeentebestuur van 's Gravenhage en de partikuliere N.V. Haagsche Tramweg-Maatschappij, werd in 1904 een aanvang gemaakt met het elektrificeren van het paardetramwegnet, bestaande uit zes lijnen, die in het elektrische net, dat in maart 1907 voltooid werd, de nummers 1, 2, 3, 4, 8 en 9 kregen. Als nieuwe lijnen werden daaraan toegevoegd de lijnen 5, 6, 7 en 10, nodig om tal van nieuwe stadswijken die een slechte of helemaal géén verbinding hadden met het centrum en/of de grote stations, uit hun isolement te halen. Men moet hierbij in ogenschouw nemen dat Den Haag tot circa 1860, behoudens enkele losse bebouwingen, zich niet buiten de nog aanwezige grachtengordel rond het stadscentrum uitstreckte. Na 1860 begon de bebouwing buiten die gordel op gang te komen, en in een steeds hoger tempo rees de ene stadswijk na de andere uit de grond, voor de toenmalige voorloper van de HTM, de Belgische S.A. Tramways de La Haye, een ondoenlijke zaak om al die nieuwe wijken een verbinding te geven. De Haagse tramzaak was voor de Brusselse heren geen vetpot, en door tegenwerking van verschillende zijden een moeilijk te exploiteren objekt. Ook de N.V. Haagsche Tramweg-Maatschappij (eveneens Belgisch) die op 17 mei 1887 de moeilijke affaire overnam, kon met pijn en moeite de stedelijke ontwikkeling van Den Haag bijhouden en moest zelfs met lede ogen zien hoe partikuliere paardeomnibusondernemingen in en om de nieuwe stadswijken de rail ver vooruit waren of soms bekonkureerden. Helemaal onbegrijpelijk was het van de zijde van de HTM niet om al die stadsuitbreidingen op de voet te volgen met de aanleg van paardespoorbanen. Immers de elektrifikatie, in het buitenland al aardig op gang gekomen, en het was onzinnig om in het vooruitzicht van deze elektrifikatie, grote kapitalen te gaan investeren in materieel, paarden enz.

De overeenkomst tussen de gemeente 's Gravenhage en de HTM gesloten op 28 maart 1904, opende veel perspectieven voor de elektrische tram. De nieuw geprojecteerde tramlijnen 5, 6, 7 en 10 zouden veel van het oude zeer bij de burgerij gaan wegnemen. Een blik op de tramkaart uit de jaren 1907-1910 laat zien dat de lijnen 6, 7 en 10 al een gebroken ringlijn om een groot gedeelte van het toenmalige stadscentrum vormden. Lijnen 7 en 10 onderhielden bovendien nog duidelijke verbindingen tussen diverse nieuwe stadswijken. Onze 7 kwam zodoende op 12 december 1906 in dienst op het traject Beeklaan - Valkenboschplein - Javastraat, bij de Koninginnegracht v.v. In beide richtingen werd gereden over de Laan van Meerdervoort en de gehele Javastraat. Het Valkenboschkwartier, de stadswijken Duinoord I en II, alsmede de Archipelbuurt werden aldus met elkaar verbonden, waaraan met enige reserve ook de Nassaubuurt mag worden gevoegd, de eerste aanzet tot aanleg en bebouwing van het Benoordenhoutkwartier. De lijnkleuren van lijn 7 - die aanvankelijk als lijnkleuren Blauw-Blauw (vertikale verdeling in het midden van de richtingsborden) had moeten krijgen volgens plan, maar die op historische gronden aan lijn 2 werden toegekend, werden nu

bepaald op blauw-geelbruin, met het inschrift BEEKLAAN - JAVASTRAAT (deze namen onder elkaar geplaatst) en op de terugweg: JAVASTRAAT - BEEKLAAN.

Uit het tweelijnig opschrift kan worden opgemaakt dat de lijn op de dag van haar indienststelling niet het traject, vastgelegd in de concessievoorwaarden ten volle ging berijden. In dat geval was voorgescreven dat het richtingsbord drie namen zou weergeven, nl. het vertrekpunt, het voornaamste punt halverwege en het eindpunt. Het grappige van het geval is, dat men in 1906 bij het vaststellen van het kleurenschema voor lijn 7 een fout beging, nl. i.p.v. blauw-geelbruin, hadden de kleuren moeten zijn: geelbruin - blauw. Pas na de tweede wereldoorlog, toen enkele niet-verbouwde 280ers op lijn 7 verschenen, werd de "fout uit 1906" hersteld.

Dat lijn 7 nog niet naar het gedachte punt "ergens in het Bezuidenhoutkwartier" kon worden geleid op 12 dec. 1906, had verschillende oorzaken. Eerstens was het wachten geblazen op het gereedkomen van de nieuwbouw Java-brug over het kanaal naar Scheveningen, dat de Archipelbuurt verbindt met de Nassaubuur. Tweedens zat het nog lang niet lekker met het Staatsbosbeheer over het traject langs het Haagsche Bosch, en ten slotte kon men het nog niet eens worden over de te volgen route door de vrij nieuwe stadswijk-Bezuidenhoutkwartier- die vanaf de Bezuidenhoutseweg gerekend door de smalle daarop uitkomende straten zeer moeilijk toegankelijk was. Bij al die tonelen kwam al spoedig een vierde ten tonele, met name het opstellen van, en het rengeven met tramrijtuigen in de smalle Javastraat bij de Koninginnegracht. Een aanzienlijke woonbuurt waar veel verkeer met rijtuigen plaats vond, welke rijtuigen last hadden met die stationerende en rangerende trams. Daar de bouwers van de nieuwe Javabrug nog zeker maanden nodig hadden om hun werkstuk af te leveren, en de HTM geen heibel wenste met de invloedrijke Hagenaars uit de Javastraat, werd met ingang van 4 januari 1907, lijn 7 vanaf de Javastraat via de sporen van lijn 8 naar het Plein geleid, op welk tramcentrum halte werd gemaakt bij lijn 9 in de binnenste boog naast het vermaarde tramwachthuis.

Het traject in de Javastraat tussen de Alexanderstraat en de Koninginnegracht kwam zodoende voorlopig buiten dienst te liggen, althans voor zover het lijn 7 betref; een klein gedeelte daarvan was in dienst voor lijn 1 (Hollands Spoor-Plein-Bankplein en V.V.) Keurig volgens voorschrift kreeg lijn 7 op zijn foutief gekleurde koersborden een vierlijnig opschrift, waaruit de bevolking, voor zover die ervan op de hoogte was, kon opmaken dat de tram een tijdelijk gewijzigde route volgde.

Het Staatsbosbeheer zat de aanleg van lijn 7 langs de boszoom behoorlijk dwars, hetgeen de HTM deed besluiten de reisweg tussen de Jan van Nassaustraats bij de Benoordenhoutscheweg (thans Zuid-Hollandlaan) en de Bezuidenhoutscheweg te voeren door de Benoordenhoutscheweg langs de Koningskade. Zover kwam het echter niet daar het Staatsbosbeheer uiteindelijk toch toestond dat lijn 7 langs de zoon van het Haagsche Bosch mocht gaan rijden, echter met de beperking dat op genoemd traject de tram niet sneller mocht rijden dan stand 5 op de rijkruk, de hoogste seriestand. Dat voorschrift was wel begrijpelijk daar het Haagsche Bosch toendertijd druk bezocht werd door wandelaars en ruiters. Deze strijd om de bosroute doet denken aan de felle en langdurige diskussie's tussen de Staat en de HTM (de gemeente!) uit de jaren 1905-1906 toen de paardetram lopende over het Binnenhof geëlektrificeerd ging worden. Ook toen had de Staat daartegen bezwaren die vnl. gericht waren tegen het verstoren van de rust op dat historische plein, en

de aantasting van de schoonheid daarvan door het aanbrengen van de elektrische bovenleiding. Daaruit kan besloten worden dat er op dat gebied momenteel niets nieuws onder de zon is, al verkeren velen in de mening dat dit wèl het geval is.  
(wordt vervolgd)

-----  
EVEN ACHTERUITKIJKEN . . . .

SPOORWEGEN -

Lijn 57 - Lokeren - Dendermonde

In het raam van algehele modernizeringswerken besliste de N.M.B.S. de spoorweglijn 57, Lokeren - Dendermonde te sluiten voor alle verkeer, en dit voor een periode van drie jaar. Dit lijkt ons een goede gelegenheid om aan onze lezers deze spoorlijn even nader te leren kennen.

ONTSTAAN.

De eigenlijke lijn 57, zoals wij ze terugvinden in onze archieven, bestond uit meerdere stukken van meerdere kilometer. In totaal was de lijnlengte 47 km. in betere tijden. De geboorte was een kwestie van enkele jaren (oef!) en begon op 9 juni 1853, zoals dat normaal gebeurt, met het hoofd eerst. De sectie Aalst-Noord - Dendermonde had een lengte van ruim 12 km. Op 13 feb. 1856 volgde het stuk Dendermonde-Lokeren, over een afstand van 15 km, op zijn beurt gevolgd door het sluitstuk Lokeren-Zelzate op 25 maart 1867, wat de laatste 20 km vertegenwoordigde. De reizigersdienst op dit laatste stuk, zou echter pas aanvangen op 5 april 1867. De stations op de lijn gelegen, samen met de stopplaatsen, droegen de volgende namen: Aalst-Noord, Hofstade, Gijzegem, Oudegem-Dendermonde, Grembergen, Huivelde, Zele, Bokselaar, Lokeren, Daknam, Eksaarde, Moerbeke, Wachtebeke, Zelzate-Kanaal. (de onderlijnde plaatsen zijn enkel stopplaatsen.)

Het is ons niet bekend welke types van stoomlokomotieven op deze lijn dienst hebben gedaan, maar zeker is wel, dat de laatste jaren van de stoomtraktie, vele treinen getrokken werden door lokomotieven type 16 en 41, terwijl de 64 zeker niet vreemd was op dit traject.

De frekwentie op lijn 57 was vrij hoog, in vergelijking met vele andere lijnen, die nochtans vaak belangrijker waren. Dit valt te verklaren door het hoge vervoer van arbeiders naar de grote centra. Tijdens het oorlogsjaar 1943 zien wij bv. op lijn 12, Antwerpen-Essen, vier lokaaltreinen per dag in elke richting, aangevuld door twee D treinen Amsterdam-Parijs en terug. Op lijn 57 is de dienst op dat ogenblik gesplitst in twee delen, nl. tussen Aalst en Dendermonde en tussen Dendermonde en Lokeren. Tussen Aalst en Dendermonde zijn er op dat ogenblik 7 vertrekken, en tussen Dendermonde en Lokeren rijden er alsdan 14 vertrekken per dag in beide richtingen, aangevuld met nog enkele vertrekken uit Lokeren naar Zelzate, of gedeeltelijke ritten van dat traject. De 14 genoemde vertrekken reden verder dan Lokeren, voor wat 9 van hen betreft. Als we weten dat op dat ogenblik op de toch ook sterke forenzenlijn Antwerpen-Aarschot, er slechts vier treinen per dag reden in beide richtingen, stellen we vast, dat lijn 57 vrij goed voorzien was. Als we daarenboven weten dat lijn 57 grotendeels enkelsporig was aangelegd, kunnen we besluiten dat de rookpluim vrijwel de ganse dag te zien was tussen Lokeren en Dendermonde, al dient hieraan toegevoegd dat in 1943 de diensten meestal met dieselstellen gereden werden.

Lijn 56, Dendermonde-Grembergen-Sint-Niklaas was in diensten eerder beperkt, maar dat werd gedeeltelijk ondervangen doordat een aantal treinen van lijn 57 vanaf Lokeren via lijn 59 verlengd werden tot Sint-Niklaas.

In 1949 is lijn 57 nog gaheel in dienst, en is de frekwentie aanzienlijk verhoogd, al rijden alle treinen niet over het ganse traject.

De jaren vijftig zijn voor de spoorwegen lang niet de meest succesrijke jaren, want dan begint vrij algemeen het beperken van reizigersverkeer, en zelfs sluiten van ganse lijnen. De economische heropleving begint zicht te laten voelen, en meer en meer komt het gebruik van de eigen wagen ter sprake.

#### AFTAKELING.

Het eerste stuk dat door autobussen wordt overgenomen is de sektie Zelzate - Moerbeke, vanaf 18 mei 1952, over een afstand van 10 km. Goederenvervoer blijft hier echter nog behouden tot in 1972.

In 1972 komt de lijn buiten dienst te staan tussen Lokeren en Moerbeke, maar blijft goederenvervoer behouden tussen Moerbeke en Zelzate. De reizigersdienst was geschorst tussen Moerbeke en Lokeren vanaf 4 april 1960.

Een grote aderlating volgt op 31 mei 1964. Dan wordt de reizigersdienst gans door autobussen overgenomen tussen Aalst en Dendermonde, en blijft die enkel op spitsuren bestaan tussen Lokeren en Dendermonde. Datzelfde jaar nog komt de lijn buiten dienst tussen de vertakking in Oudegem en Aalst, en in 1966 wordt de lijn opgebroken tussen Oudegem en Hofstade, gevolgd door Hofstade-Aalst in 1969. Er blijft dus nog enkel spitsuurvervoer over tussen Lokeren en Dendermonde. Deze toestand blijft behouden tot het einde van de treindiensten op dat lijngedeelte. Uiteraard is de dienstregeling van lijn 57 vanaf dat ogenblik (1964) in de reisgids nog maar een minimale aangelegenheid, maar....

#### HET EINDE...

is in het zicht.

Op 28 mei zal dan het laatste vertrek plaatsvinden.

Lokeren-Oost, onofficieel zo geheten, is het laag gelegen station, of wat er overblijft, van het vroegere station Lokeren. Inderdaad, sedert de elektrifikatie van lijn 59 heeft Lokeren een verhoogd station. Aan de oostelijke kant ligt sedertdien een spoorlichaam zonder sporen. Dat zal later dienen voor lijn 57, en de treinen van en naar Dendermonde (en Brussel) zullen er aankomen en vertrekken. Het is een kopspoor dat eindigt tegen het stationsgebouw.

Er is nog geen bovenleiding, maar dat komt wel. Even verder in de richting Gent is een helling naar beneden aangelegd, die in de richting van het oude spoor eindigt, voorbij de Durme. Over deze rivier is dus al de nieuwe brug gebouwd, die de oude hefbrug zal vervangen. Het ligt er allemaal erg rustig bij, op deze zomerse dag. In het lage station staat de spoorauto 4401, gekoppeld met 4404 klaar voor het vertrek naar Dendermonde. Het is 16.01u. Reizigers lopen over het stofferige perron naar de trein. De hoofdwachter doet hen teken rustig te zijn. Er resten nog twee minuten, voldoende om niet te moeten lopen. De treinbestuurder staat nog naast zijn trein, en kijkt naar zijn uurwerk. De elektrische trein naar Antwerpen is zopas geruisloos uit het station gegleden, en reizigers die aansluiting moeten nemen zijn allemaal bij de spoorauto aangekomen. Een tiental leden van VeBOV heeft zich vrijgemaakt om hier aanwezig te zijn. De spoorwegen



hebben er aangehouden eer afvaardiging te sturen, en de stad Lokeren is vertegenwoordigd door twee Schepenen.

De afgevaardigden van deze officiële instanties zijn op dit ogenblik echter nog niet tegenwoordig. De Hoofdwachter sluit de deuren, en de trein komt in beweging. Hebben de laatste reizigers van deze trein zich eigenlijk al gerealiseerd dat ze voor lange tijd met de laatste trein meerijden, na vele jaren wellicht?

Er wordt gefotografeerd en gefilmd, vooral de oude seinpalen op de lijn trekken de aandacht.

De rit duurt een half uur, maar het vliegt voorbij. Merkwaardig wat een vreemd gevoel zulke laatste rit meebrengt, en hoe je het dreunen van de trein en zijn rukken over de wisselnaalden gaat ervaren als muziek waarop je zacht heen en weer gewiegd wordt.

Tussen Zele en Grembergen is geen spoor meer te bekennen van de vroegere stopplaats Huivelde, maar in Grembergen is nog wel de afbuiging te zien van de vroegere lijn naar Hamme en Sint-Niklaas. In Dendermonde is de nieuwe brug in aanbouw over de Dender en de Schelde. De nieuwe lijn 57 krijgt hier ook een plaatsje op.

In het station van Dendermonde is er een stilstand van twee minuten, en dan gaat het alweer terug naar Lokeren.

Als we daar aankomen wordt een spandoek ontrold met het VeBOV-insigne en de tekst: "Lijn 57 komt elektrisch terug - Tot ziens in 1979"

De reeds hoger genoemde ambtenaren van de NMBS en de stad Lokeren zijn ondertussen aangekomen; de pers is ook, van de partij. Er worden opnamen gemaakt van de trein met onze spandoek, en er wordt gezellig wat over en weer gepraat tussen de personaliteiten en de pers, met betrekking tot de toekomst van lijn 57. Hieruit bleek dat de N.M.B.S. meer weet dan ze kwijt wilde. Ondertussen blijkt wel vast te staan dat in 1979 de lijn geëlektrificeerd zal zijn tussen Lokeren en Dendermonde. Ondertussen was ook een gesleepte dieseltrein binnengereden, gesleept door HLZ 6244. Toen deze lokomotief gekeerd stond, werd ook hierop een spandoek VeBOV gehangen, en werden er foto's gemaakt. VeBOV was de enige vereniging hierbij aanwezig. Uiteindelijk om 18u.52 vertrok trein 9674, gereden door 4401 en 4404 gekoppeld, voor de laatste dienst van Lokeren naar Dendermonde, waar vlug van reizigers werd verwisseld, om precies om 19u.14 uit Dendermonde terug naar Lokeren te vertrekken als trein 9679. Bij aankomst in Lokeren om 19u.34 was alles voorbij. De bloemen werden van de trein weggenomen, en het stel vertrok leeg naar Dendermonde. De laatste maal dat wielen over de ophaal- of liftbrug hebben gedenderd, was voorbij. In blok 7 stond de seingever, en met ontroering gooide hij de laatste maal zijn Saxby's naar beneden. Hij keek ons aan met een zucht, en zei: Meneer, het is de vierde keer dat ik een laatste trein laat rijden, en ook de laatste keer. Over enkele maanden ga ik met pensioen! Er rolden twee tranen over zijn wangen...

-r-

-----  
 Advertentie.  
 -----

Modelbouwer zoekt Fleischmann HO-draaischijf met bedieningsschakelaar, technisch in goede staat. Uitzicht mag beschadigd zijn. Schrijven aan redactie, met vermelding A.101  
 -----

VeBOV-KRANT.

VeBOV-Krant brengt U op de volgende bladzijden alle nieuwsjes en mededelingen in verband met het verenigingsleven. Deze krant staat ook open voor mededelingen van buitenaf, maar mededelingen van waar dan ook, moeten op de redactie binnenzijn, uiterlijk op de twintigste van de maand vóór de publikatie. Hiervan kan niet worden afgeweken, om een regelmatige verschijnen te helpen waarborgen. Telefoon Redactie: (031) 36.04.92 ná 18u. In geval van geen gehoor op dit nummer, bellen naar (031) 40.17.12, eveneens ná 18u.

ONZE DANK gaat in eerste plaats naar degenen die hebben geholpen, met de daad, bij het tot stand komen van ons tijdschrift. Daarbij denken wij in eerste plaats aan de heren R.P. De Bock, voor zijn uitgebreide geschiedschrijving over de Haagse tramlijn 7, en Jan Vermeiren die de kافت verzorgde. De produktie danken wij in grote mate aan de heer Rik Janssens. Korrespondenten uit binnen- en buitenland mogen zich voor onze erkentelijkheid gesteund weten.

Onze oproep gaat naar alle leden om op zaterdag 30 oktober '76 aanwezig te zijn op een

BUITENGEWONE ALGEMENE LEDENVERGADERING.

Om hieraan te kunnen deelnemen moeten de deelnemers in het bezit zijn van hun lidkaart 1976.

Dat geldt ook voor het bezoek dat wij die dag brengen aan de in uitvoering zijnde pré-metrowerken in de Pelikaanstraat, de Simmonsstraat, Merkatorstraat en Belgiëlei.

Voor dit bezoek verzamelen de leden om 9.30u. aan het Pré-metro-paviljoen in het Stadspark, kant Quinten Matsijslei. Hier wordt een inleidende verklaring gegeven door bevoegde technici van MIVA. Nadien volgt een bezoek aan de ondergrondse werken.

Voor dit bezoek zal een verklaring van eigen verantwoordelijkheid ondertekend moeten worden.

VERGADERING.

Op 28 april 1976 werd de stichtingsakte van VeBOV ondertekend. De stichters hielden hierop de eerste statutaire algemene ledenvergadering, waarin de statuten en het huishoudelijk Reglement werden opgesteld, en het Bestuur werd verkozen.

Om praktische redenen en krachtens art. 19/2a van de statuten roept het Bestuur een buitengewone Algemene Ledenvergadering bijeen op zaterdag 30 oktober 1976 te Antwerpen.

Deze gaat door in het gewone vergaderlokaal "De Nieuwe Carnot" Carnotstraat 60 te Antwerpen, op de eerste verdieping.

Alléén leden, in het bezit van hun lidkaart hebben hier toegang! De vergadering begint om 14 uur, zodat na het bezoek aan de pré-metrowerf er ruim de gelegenheid bestaat om te eten.

AGENDA. (Art. 25 van het Huishoudelijk Reglement.)

- 1-Notulen Statutaire vergadering van 28 april 1976;
- 2-Overzicht voorbij werking;
- 3-Overzicht kastoestand;
- 4-Verkiezing kaskommissie;
- 5-Bevestiging in hun ambt van sekretaris en penningmeester.
- 6-Verkiezing van de Voorzitter. De huidige voorzitter is uittredend, maar stelt zich herkiesbaar. Kandidaturen voor deze functie moeten uiterlijk op 1 okt. '76 toekomen bij de Sekretaris.
- 7-Begroting voor het lopende Verenigingsjaar;
- 8-Vaststelling door de ledenvergadering van de bijdrage 1977;

9- Te verwachten activiteiten voor 1977;  
 10- Behandeling van door leden ingediende voorstellen, volgens art. 27 van het huishoudelijk reglement. Deze voorstellen moeten door ten minste drie leden worden ondertekend en uiterlijk op 1 oktober toekomen bij de sekretaris.

Het einde van de vergadering is te verwachten omstreeks 18 u.

BELANGRIJK. MAANDELIJKSE VERGADERINGEN TE ANTWERPEN.

Omdat "De Nieuwe Carnot" vanaf 18 aug. 1976 de deuren sluit om 19 u. zijn wij genoodzaakt de maandelijkse bijeenkomsten te Antwerpen te verplaatsen. Vanaf september hebben de vergaderingen plaats elke DERDE VRIJDAG van de maand op hetzelfde uur. De vergaderingen beginnen om 20u. en de vertoningen om 20u.30. De vertoningen eindigen om 22 u. en dan rest er nog ruim een uur om honderduit te praten. De vergaderingen zijn tot einde 1976 gepland als volgt:

- vrijdag 17 sept: Spoorwegen in Zaïre, dia's van dhr. Grandmont;
- vrijdag 15 oktober, dia, Trams in Antwerpen, MIVA+NMVB, R. Bastaens;
- zaterdag 30 okt. 9u.30, MIVA-paviljoen Stadspark, toelichting en bezoek pré-metrowerf Pelikaanstr, station Plantijn.
- 14u. Buitengewone algem. ledenvergadering, zie elders;
- vrijdag 19 nov. film, Stoom in Groot-Brittanië, B. Dom;
- vrijdag 17 dec: 20u. veilingavond ten bate van onze vereniging.
- In VeBOV-KOERIER van dec. volgt het programma voor de eerste helft van 1977.

STOOMLOKOMOTIEF 29013.

G.T.F. De G.T.F. Luik richt op zaterdag 18 sept. een rondrit in met lok 29013 en een aantal wagens type L, onze leden welbekend. Vertrek om 9u.00 te Luik-Guillemins. De rit loopt over Rivage, Trois-Ponts, Gouvy, Bastenaken, Libramont, Jemelle, Rivage, Luik, waar aankomst voorzien is om 18u.30. Belangstellenden kunnen zich wenden tot G.T.F., Quai Churchill 33/22-4020-Liège. De prijs bedraagt 550 fr. voor volwassenen; voor volwassenen-leden van G.T.F.: 500 fr. Kinderen beneden 12 jaar, vergezeld van ouders of begeleider: 250 fr. Er is omstreeks het middaguur een pauze voorzien voor pik-nik of middagmaal in een restaurant. Deze pauze duurt ongeveer twee uur. Eten in de trein tijdens het oponthoud is evenwel niet toegestaan. Inschrijvingen gebeuren tot 2 sept. In de brief moet een gezegelde omslag bijgevoegd zijn, met het eigen adres op de voorzijde.

N.V.B.S.: Op zaterdag 25 sept. richt de N.V.B.S. uit Nederland een dergelijke rondrit in met hetzelfde treinstel. De trein vertrekt uit Antwerpen-BERCHEM om 11.07u. en rijdt terug naar Berchem via Lier-Herentals-Mol-Hasselt-Luik-Kinkempois-Landen-Tienen-Leuven-Aarschot-Lier. (278 km) In Hasselt is er een schijnvertrek voorzien, waarna een middagpauze volgt. (13u. - 14u.30) Terug te Antwerpen om 18u.30. VeBOV-leden die wensen deel te nemen aan deze rondrit moeten daarvan aangifte doen bij de sekretaris, uiterlijk op 20 sept. De prijs Berchem-Berchem voor VeBOV-leden is 500 fr, te storten of over te schrijven op rekening 412-6131001-97 van VeBOV-Antwerpen, met duidelijke vermelding "N.V.B.S. 25 sept." en het nummer van de lidkaart. Deelnemers worden door ons verder ingelicht. Wij bezorgen hun de dienstregeling en de nodige bescheiden tot het bekomen van het treinkaartje.



OVER FOTO'S GESPROKEN....

De heer Max DELIE is zo vriendelijk geweest ons een aantal reeksen foto's ter beschikking te stellen van stoomtreinen en stoomlokomotieven van de N.M.B.S. De heer Delie is in spoorwegkringen zeer gekend om zijn buitengewoon mooie foto's. Derhalve kunnen wij onze leden deze opnamen ten zeerste aanbevelen. Let wel: onder geen enkel beding mogen deze foto's gereproduceerd worden: ze zijn beschermd door het copyright. In dit nummer vindt de lezer twee reeksen. Bestelling geschiedt door overmaking van 100 fr. per reeks op rekeningnummer 412-6131001-97 van VeBOV-Antwerpen, en voor Nederland gironummer 1107397 van de Rabo-Bank, vestiging Ossendrecht-Putte, ten gunste van het rekeningnummer 140511733 van VeBOV-Antwerpen. Voor Nederland is het bedrag vastgesteld op 7 gulden, per reeks. Verzending is in de prijs begrepen. Het formaat van de geleverde foto's is 105 x 145mm. (intern. zichtkaartformaat) Bestellingen worden aanvaard tot 30 september. Verzending geschiedt in oktober. Deze foto's kunnen niet nabesteld worden en zijn enkel per reeks bestelbaar. VeBOV brengt op de rugzijde enkel een reeksnummer aan, zoals de foto's in ons blad worden aangekondigd.

Reeks 1 (VeBOV-expres van 26 juni 1976, Hl 29013+trein)

- 1- Algemeen zicht op trein uit de hoogte, te Bornem
- 2- Lijn 59, naast een bos te Belsele, richting Gent.
- 3- Trein op lijn 54, Mechelen-St-Niklaas te Bornem, in't veld.
- 4- Trein in station Temse, uit de hoogte gezien;
- 5- Vooraanzicht van Hl 29013 in het station Bornem. (vertikaal)

Reeks 2 (allerlei)

- 1- Hl 64130 +trein, verlaat Zuidstation Antwerpen, sept. 1963
- 2- Rangeerhl 93011 aan de Scheldekade te Antwerpen-zuid; aug. 52,
- 3- Hl 40005 bij waterpomp in station Kortrijk, sept. 1962;
- 4- Hl 53055 in stp Hasselt, juni 1964,
- 5- Hl 16052 in stp Aat, juni 1964

FOTOWEDSTRIJD

De Uitgeverij WYT, Pieter de Hoochweg 111, NL-3006-Rotterdam organiseert dit jaar een fotowedstrijd met als thema "De tram in het leven van alledag"

Iedereen kan meedoen. Foto's van ten minste 13x18cm kunnen meedingen, als er maar een tafereeltje met een tram op voorkomt. De foto's moeten door de inzender zelf gemaakt zijn! Kleurendia's dingen niet mee. Er zijn rijkrijke prijzen voorzien. De inzendingen moeten op bovenstaand adres toekomen vóór 1 nov. 1976. Alle onderwerpen met de tram als thema maken een kans: de tram in de sneeuw, tram en auto, tram en economie, tram en kind, enz. Waag uw kans! Deelnemingsformulier bij WYT.

TRAMLIJN 24 TE ANTWERPEN.

Op 1 augustus 1926 verscheen tramlijn 24 voor het eerst in de Metropool. Wij zijn in onderhandeling om over dit gebeuren een kleine tentoonstelling in te richten in Deurne, ter gelegenheid van de wijkfeesten op de Herentalsebaan. Wij weten nog niet of het evenement kan doorgaan. In ieder geval verschijnt ons volgend nummer speciaal als herdenkingsnummer. Moesten er vooralsnog festiviteiten gehouden worden, dan zenden wij aan onze leden bericht daarover.

Pré-metro bezoek, elders in dit blad aangekondigd, moet om praktische redenen beperkt worden tot max. 50 personen. Indien de toevloed groter is, verzoeken wij de Antwerpenaars de

voorkeur te geven aan leden van verderaf. Ten behoeve van de Sinjoren wordt dan later een nieuw bezoek ingericht. Degenen die eventueel niet mee zouden kunnen, vinden echt wel de gelegenheid om enkele uren te verpozen. Daar zorgt VeBOV dan wel voor!

#### OVER BOEKEN WAAR WIJ NAAR UITZIEN ...

In september, bij de opening van lijn 1 van de Brusselse metro wordt aan Z.M. Koning Boudewijn het eerste exemplaar aangeboden van de Geschiedenis van de Brusselse tram. Dit werk zal in drie delen verschijnen, op 2500 ex. van elk der beide landstalen. De prijs is ons nog niet bekend, maar wij komen er op terug in ons volgend nummer.

De G.T.F. in Luik, voorziet in de verschijning van de historie van de Luikse trams, onder de titel "Les tramways au Pays de Liège" een werk van H.H. Féllingue, R. Hanssen, M. Lambou en J. Renard. Het wordt aangekondigd als deel I. Het is ons niet duidelijk of er over dit onderwerp nog meerdere delen zullen verschijnen. De oplage zal erg beperkt zijn. Afmetingen 210x297mm, 280 blz. met plans, schema's en meer dan 400 foto's. Prijs bij voorintekening: 1100 bfr, te vermeerderen met 90 fr. verzendingskosten, of 115 fr. bij aangetekende zending. De voorintekening is open tot 18 september. Het werk komt uit in december 1976. Na 18 sept. wordt de prijs opgetrokken tot 1400 fr. + eventuele verzendingskosten. Voorintekening kan geschieden door storting of overschrijving van het nodige bedrag op rekening nr 240-0217981-26 van G.T.F.a.s.b.l. te Luik. Belangstellenden kunnen bij de voorzitter van VeBOV een foldertje aanvragen, mits toevoeging van een gezegelde briefomslag voor opzending aan de informant.

#### VeBOV-KOERIER

is deze maal nogal aan de omvangrijke kant. Dat zijn we uiteraard zowat aan onszelf verplicht, gelet op de reeds voorbijgane activiteiten waarover we wensen verslag uit te brengen. Er is geen bepaald aantal bladen voorzien, zodat alle nummers niet even ruim zullen zijn, maar nieuws krijgt U van ons, daarvoor zijn wij er. Ons septembernummer wordt gedrukt, en wordt dus een VeBOV-KOERIER SPECIAAL, minder kleverig dan een Hamburger maar lekkerder!

#### DE N.M.B.S. BESTAAT 50 JAAR,

en al brommen wij er eens graag over als onze trein wat later aankomt, wij zijn bij dergelijke gelegenheden oprecht, en heten de N.M.B.S. van harte nog vele, gelukkige (en goede) jaren. Jong en weinig ervaren als we nog zijn met ons pas geboren tijdschrift, zullen wij vanwege de N.M.B.S. heel graag berichten ontvangen, en liefst van al heel gunstige. Voor een negatieve klank zorgen wij wel, anders wordt het eentonig. Wij hebben bij VeBOV geen specifieke Handelsdirectie, maar wij bestaan dan ook nog maar een goede 50 dagen. De goede wil die ons bezielt is echter oprecht en positief. Wij hopen op een goede verstandhouding en ruim begrip bij de "Heren van Brussel" en wij zien ons graag ondersteund door mensen die ons echt helpen kunnen. De meesten van onze leden zijn de N.M.B.S. goed gezind, en goede vrienden vergeet men niet. Voor sommige mensen bij de Spoorwegen zijn wij al geen

vreemden meer, en daar zijn we blij om. Ten gerieve van onze leden geven wij een overzicht van de voornaamste festiviteiten door de N.M.B.S. ingericht naar aanleiding van haar 50-jarig jubileum: Open-Deur dagen N.M.B.S.:

september:

- 1-2-3 Expo-trein goederen te Brussel-Zuid, 12-18u.  
 4 Centrale Werkplaats Gentbrugge, 11-17u.  
 4-5 Expo-trein goederen, station Leuven 11-17u.  
 4-11-18-25 Antw.CS, Antw.Nd en Haveninstallaties, 10-18u  
 4 C.W. E.S. Etterbeek 10-16u.  
 6-7-8 o idem maar van 13-16u.  
 6-7 Turmhout, expo-trein goederen 12-18u.  
 6-7-8-9 Brus.Zd, ontvangsalon-Plaatsreservering, dispatcher-  
 verdeler E.S: van 9.30-16u.  
 8-9 Expo-trein goederen in Mechelen, 12-18u.  
 10-t/m 13 Expo-trein reizigers, en lokomotieven Brus.Zd  
 van 12 tot 18u.  
 11-12 10-17u. Brus.Zd, voorverkoop postzegels en  
 verkoop spoorwegzegels;  
 14-15 Leuven, 10-17u. expo-trein reizigers;  
 16 Hasselt, 14-17u. Expo-trein reizigers en Station  
 17 t/m 20 idem maar van 10-17u.  
 21-22 idem, 10-17u. maar met expo-trein goederen  
 11-12-15 } 9-16 u. CENTRALE WERKPLAATSEN MECHELEN!  
 18 en 22 }  
 18-19 CS én expo-trein reizigers Antwerpen CS, 10-18u.  
 20 Antw.Oost Expo-trein reizigers en lokomotieven  
 van 10-18u.  
 28-29 Tienen, 12-18u. expo-trein reizigers;  
 30 Aalst, 8-17u, expo-trein reizigers.

oktober

- 2-3-4 Station Gent St Pieters - Gent-Oost+dispatcher  
 +verdeler elektriciteit;  
 2-3-4 Gent St Pieters: expotrein reizigers;  
 3-4-21-22 Gent-zeehaven;  
 5-6 Roeselare, expo-trein goederen;  
 5-6 station Kortrijk;  
 7-8 Station Kortrijk met expo-trein goederen;  
 9-10 Traktiewerkplaats Kortrijk, 14-17u;  
 12-13 station Roeselare;  
 12-13 Kortrijk, expo-trein reizigers;  
 14-15 Station St-Niklaas met wegcentrum, autobusstation,  
 vormingsstation, en expo-trein reizigers EN goederen;  
 16-17 Oostende: expo-trein reizigers;  
 19-20 Antwerpen-Oost, 10-18u. expo-trein goederen;  
 20 en 23 Oostende, 10-16u. traktiewerkpl. v.h. materieel;  
 21-22 Gent-Oost, expo-trein goederen;  
 23 Brugge, expo-trein goederen;  
 24 Oostende, expo-trein goederen;  
 26-27 Mechelen, 12-18u. expo-trein reizigers;  
 30-31 Brugge, expo-trein reizigers;

Omdat onze leden wonen in de hier genoemde plaatsen, hebben wij de Waalse stations niet vermeld, om plaatsbesparing. Mogelijke belangstellenden kunnen zich evenwel in verbinding stellen met de voorzitter.

In het Centraalstation te Brussel is er bovendien een tentoonstelling ingericht van 16-30 september. Aanbevolen!

-----  
 HET TRAMMUZEUM te Schepdaal verwacht U nog tot einde oktober!  
 Open op zaterdagen, zon- en feestdagen van 14 tot 18u.  
 Een bezoek overwaard, dat wéét U!  
 -----



WE ZIJN EENS NAAR DEN HAAG GEWEEST, MET VRIENDEN ONDEREEN...

Inderdaad op 8 mei leidde onze eerste uitstap ons naar Den Haag. We kregen er een primeur: rijden met de omgebouwde 1001 op de nog niet in dienst zijnde lijn 7. We hadden er al dadelijk de vaart in, toen wij werden gereden van Scheveningen via het heroemde geheel van Haagse Bosjes naar het nieuwe, op dat ogenblik nog niet in dienst zijnde tramstation DEN HAAG-CENTRAAL. Wij hebben hier kunnen zien hoe prachtig tram en trein en bus hier geïntegreerd zijn in dit nieuwe gebouw. De akkomodatie is geweldig, ook al horen wij vandaag velen klagen dat ze steeds weer verloren lopen. Niets is ideaal van wat door stervelingen gemaakt is, maar vele steden zijn zeer zeker jaloers op zulke ruime verwezenlijking. Men is geen Sant in eigen land, en dus zijn er ook een heleboel tegenstanders van het verdere tot stand komen, met name de lus vanaf het CS naar de Prinsessegracht, waar zou aangesloten worden op de bestaande lijn 9. Oorspronkelijk wilde N.S. de spoorlijn verlengen tot Scheveningen, maar na lang onderhandelen resulteerde het projekt in een kompromis waarbij NS een kopstation zou bouwen, met alle nodige akkomodaties voor het stadsvervoerbedrijf. Op het dak van het nieuwe station kwam een tram- en busstation, maar lijn 9, die zou instaan voor het vervoer naar Scheveningen, is nog niet klaar en wordt nogmaals in diskussie gesteld. Einde van dit jaar wordt wellicht een beslissing genomen. Langs de oostzijde verlieten wij het CS, om via het nieuwe viadukt van lijnen 3 en 6 naar het voormalige eindpunt van lijn 6, Station Mariahoeve, te rijden. Vandaar reden wij terug langs de Laan van Nieuw Oost-Indië en de Bezuidenhoutseweg naar het Centrum, en verder via lijn 1 naar de stp.'s Gravenmade waar gekeerd werd. Via het stadscentrum belandden wij uiteindelijk op lijn 11, waarlangs we terugreden naar Scheveningen. In de namiddag bezochten wij het stoomtrambedrijf van de NSS in de duinen van Katwijk-aan-zee. Frisse lucht, ruime, reine duinen, gastvrijheid en verpozing zijn enkele goede kwaliteiten van dit bedrijf. Wij hebben genoten van het traject, van het primitieve materieel, van het vriendelijke onthaal, en wij hebben toen besloten om daar nog terug te komen. Dank aan allen die hebben bijgedragen tot het welslagen van die eerste uitvlucht, zo deze van den Haag als die van Katwijk.

HET EVENEMENT VAN 1976

was zonder tegenspraak wel de fameuze stoomtreinrondrit van 26 juni waaraan ruim 600 personen deelnamen. We herhalen hier de reisweg zonder echter in bijzonderheden te treden, daar elke deelnemer uitvoerig werd medegedeeld waarover het ging aan de hand van het verstrekte folder. We vertrokken te Leuven en reden via Mechelen-Bornem-Temse-Sint-Niklaas-Gent-Dampoort - Dendermonde-Puurs en Mechelen, terug naar Leuven. Het enige waarvan we last hadden was de dorst, maar vermits de rijtuigen geen vouwbalgen hebben was het niet mogelijk dranken aan te bieden. Er waren trosjes mensen te zien langs de spoorlijn, rijkelijk met fototoestellen beladen, en overal zagen we wuivende boeren en toevallige getuigen. Het was opmerkelijk dat zovelen dadelijk merkten dat die stoomtrein iets ongewoons was. We genoten er van! In Bornem stond het hele dorp te wachten en te wuiven, maar het meest imposante was wel in Temse, waar vanaf het station tot over de spoorbrug heen, hele rijen mensen stonden te wuiven. Echt spijtig was wel het magere schijnvertrek in Temse, daar hadden

wij heel wat meer van verwacht, al kunnen wij best begrip opbrengen voor de omstandigheden.

Via Gent-Dampoort en Merelbeke kwamen wij in Dendermonde. Hier was een korte dienststop voorzien. Een minuut later ging het al verder naar Puurs. We zijn nooit zo blij geweest met een vaststelling als toen we bemerkten dat alle cafeetjes rijkelijk van drank voorzien waren. En wat dacht U van ons nationaal gerecht? Of dacht U dat er geen aardappels meer waren om fritten te bakken?

In Mechelen verliet een groot aantal deelnemers de trein, om wille van de goede aansluitingen. Toen we in Leuven terugkwamen was de dag al ruim gevorderd, maar het was een dag van spanning, inspanning en ontspanning: wat wil je nog meer?

Ondertussen denken we al aan nieuwe ritten. We zouden het erg op prijs stellen dat de deelnemers ons laten weten in hoeverre zij belangstelling hebben, zoals gevraagd werd in het VeBOV-foldertje dat aan de Deelnemers werd uitgereikt.

-----  
NOG OVER BOEKEN WAAR WE NAAR UITZIEN... (vervolg van blz.12)

Nog maar één dag nadat we de tekst van blz.12 tikten, bereikte ons het foldertje over het aangekondigde werk over de Brusselse tram. Wij komen er hier op terug, gezien vlugge bestelling besparing kan meebrengen.

DE GESCHIEDENIS VAN HET OPENBAAR VERVOER TE BRUSSEL, door Emile Cosaert en Joseph Delmelle, beide personeelsleden van de M.I.V.B.

Deel I verschijnt binnenkort, en de verzending ervan vangt aan op 22 september. Er verschijnen 2500 ex. in het nederlands, op formaat 28 x 28 cm. 320 blz. waarvan 200 blz. tekst in letters Garamond van 12 en 14 punten, en letters Univers van 8 punten. 120 blz. illustraties van destijds, weergegeven door middel van fotogravuren in éénkleurendruk op donkere achtergrond, en vierkleurendruk. Deel I verschijnt onder de titel

"De Belle Epoque" en uit de inhoud citeren we:

- bewaarde of verdwenen monumenten;
- modes op het gebied van kledij;
- personaliteiten en het volk;
- gebeurtenissen in het Brusselse leven;
- perscommentaren;
- vergelijking met de spoorwegen.

Eerste tekenen van openbaar vervoer:

- rollend materieel,
- vaste installaties;
- koncessies;

- ... concurrenties en geleidelijke samensmelting der netten. Intekening kan geschieden door betaling op het hoofdkantoor van de MIVB,

-per storting of overschrijving op rekening 000-0039442-60 van de MIVB met vermelding "De Belle Epoque",

-per mandaat, of met internationale antwoordkoepons.

De voorintekenprijs is vastgesteld op 900 fr, verzending inbegrepen, en moet gebeuren VOOR 12 SEPTEMBER 1976.

Vanaf 1 oktober wordt het boek verkocht in alle informatiecentra van de MIVB aan de prijs van 1500 fr.

Later zullen dan verschijnen, deel II: Het gouden jaartal (van 1919 tot 1944) en deel III: De Vernieuwing (1945 ....)

Uiteraard houden wij onze lezers daarvan op de hoogte.

-----  
In het Noordstation te Brussel is het Spoorwegmuzeüm gevestigd, en in Schepdaal het Trammuzeüm.

Misschien een tip voor uw volgende vrije zondag?

-----

## EN OM VeBOV-KRANT TE BEEINDIGEN, NOG EEN STOOMTREIN...

---

Inderdaad, wij krijgen net een telefoontje binnen uit Turnhout, vanwege de Stoomklub-Turnhout.

Op zondag 19 september 1976 worden in Turnhout de jaarlijkse Tijnfeesten gehouden, die zich steeds weer in een ruimere belangstelling mogen verheugen. In Turnhout had men gehoopt die dag de stoomtrein uit Tilburg te kunnen begroeten, maar dat zal nog niet voor dit jaar zijn. Daarom werd beroep gedaan op de 29013. Er zijn nog geen precieze gegevens, en wij moeten onze lezers dus aanraden de pers te volgen, waar alleszins nadere gegevens zullen verstrekt worden over dit evenement. VeBOV is natuurlijk klaar om én Stoomklub Turnhout én, kan het anders, haar leden en simpatizanten te informeren

De trein vertrekt in het station Antwerpen-Berchem, op zondag 19 september omstreeks 11u. en rijdt, met stops in Lier, Herentals en Turnhout, naar Weelde-grens, waar aansluiting voorzien wordt met de trein uit Tilburg!

In Weelde wordt dan om de trein gereden, en tender voorop, terug naar Turnhout gereden. Daar aangekomen kunnen de deelnemers de Tijnfeesten bijwonen, zelfs voor "stoomlopers" niet te versmaden, en een gelegenheid om de familie eens te vergasten op een originele combinatie!

De Tijnfeesten nemen ongeveer vier uur in beslag. Ondertussen zal waarschijnlijk de 29013 los naar Kontich rijden, om er te gaan keren! Nadien brengt deze "onvermoeibare-van-het-laatste-uur" de Tijnfeesters terug naar de Metropool.

De prijs ligt tussen de 200 en 250 fr., toegang tot de TIJLfeesten inbegrepen. Kaarten worden te koop aangeboden bij de VVV Turnhout, Geel, Mol, Lier, Herentals en Antwerpen. Daarenboven zullen de stations waar de trein stopt, nog kaarten verkopen juist voor het vertrek. Maar nog eens, omdat er nog geen precieze gegevens zijn, moeten wij U verder naar de pers verwijzen. Inlichtingen kunnen ook nog bekomen worden op volgende telefoonnummers: (031) 36.04.92, in de voormiddag tot 12u, en dit tot 10 september. Vanaf nu, en tot 19 sept. eveneens op nr (014) 41.90.74, nà 19u. STOOM ? Aanbevolen!

---

### SPOORSLAGS. (VeBOV-Spoorwegenkrant)

---

Elektrificering lijn 75: Gent-Kortrijk: De als het ware natuurlijke verlenging van de lijn Antwerpen-Gent is thans in uitvoering. Tussen Gent en Deinze zijn de fundamenteën voor de bovenleidingsmasten reeds gestort, terwijl tussen Deinze (km. 19) en Waregem (km 27) deze masten al geplant worden.

Oude seinpalen vindt U nog op lijn 35: Leuven-Aarschot-Hasselt. In het voormalige station Rotselaar en in Zichem zijn nog een paar prachteksemplaren te bewonderen.

Elektrische lokomotieven die een geel jasje kregen, zijn er meer te zien, o.a. 2355-2376-2380

De dieseldiesellokomotieven van de reeks 7100 die in Merelbeke dienst deden zijn buiten dienst gesteld. Ze staan terzijde sedert begin juni '76 op een doodspoor, en worden misschien nog eens overgedaan aan een ander land. Ze droegen de bijnaam Carlossen.

Een rode posttrein is geregeld te zien op lijn 25.

Op donderdag 12 aug. 76 reed een oude stoomlok van Genk naar Mariembourg. De lok, La Meuse nr 7 is een vierassige industrie-



lokomotief,afkomstig van de kolenmijn André Dumont in Winterslag,en in 1942 gebouwd.Ze wordt thans ingezet op de eerste belgische toeristische spoorweglijn,Mariembourg-Treignes,op de vroegere spoorlijn 132:Charleroi-Treignes,die nu door de NMBS nog slechts gebruikt wordt tussen Charleroi en Meriembourg.Wij hebben echter nog maar weinig of geen gegevens over deze onderneming,maar wij nemen inlichtingen.De lokomotief blijkt,naar wij achteraf vernamen,in Hasselt gestrand te zijn.Het af te leggen trajekt is Genk-Hasselt-Diest-Aarschot-Leuven-Ottignies-Charleroi-Charleroi-Philippeville-Mariembourg.Het uitgebate trajekt is Nismes-Treignes,over een afstand van 14 km.

Op 17 juli'76 omstreeks 9u.heeft ons nieuw viertje 812 vuur gevat,in Marchienne au Pont,rijdend naar Charleroi,als gevolg van een kortsluiting,die op haar beurt het gevolg was van water dat in de hoogspanningskabine was gedrongen.Toen de machinist vaststelde dat de verbinding tussen zijn wagens verbroken was,schakelde hij over op hulpsysteem.Bij controle kon geen zichtbaar feit worden vastgesteld.Vijf minuten later hoorde men een verdacht gerucht en stelde men brand vast tussen de laatste twee wagens,als gevolg van water dat in de hoogspanningskabine was gedrongen.De panto was naar beneden gevallen,maar als gevolg van de hitte smolt de bovenleiding,die op haar beurt naar beneden viel,op de panto! Als gevolg van dit ongeval moest de 812 naar Brugge terug voor herstelling,maar het stel is ondertussen al terug in dienst gezien.

Op woensdag 18 aug.76 is HL 12004 van Leuven naar Antwerpen-Dam overgekracht,waar zij zal toonbaar gemaakt worden.Het drijfwerk wordt terug aangebracht.Ze zal worden tentoongesteld op een manifestatie voor het personeel.

-----  
TRAMPOST LEEFT VOORT...(Of wat dacht U ? )

#### Uit de Metropool - MIVA:

Op de Frankrijklei staat sedert vele maanden een hoge kraan aan een bouwwerk.De aannemer is door faillissement getroffen, en de weersomstandigheden deden vele maanden hun slopend werk.Er dreigde gevaar dat het tegengewicht naar beneden zou komen,en met loeiende sirenen gierden de brandweerwagens naar de plaats van het onheil,op vr 13 aug.76.(nee nee,de chef was zijn sigaretten niet vergeten!)Als gevolg van deze hinder reden de trams van lijnen 12 en 24,komende van Deurne naar de Melkmarkt,en deze,komende uit richting Kiel,via lijn 7 en 8 naar het Groenplein.

-Het spoor in de Leeuwlantstraat,verbinding tussen lijn 10 en het stadion,is op 31 mei 76 buiten dienst gesteld.Tijdens dezelfde maand is een nieuw opstelspoor bij het stadion,aangebracht.Het ligt in het verlengde van de Ter Heydelaan, en is zo gebouwd dat het te zijner tijd meteen een stuk is van de te verlengen lijn 12.

Tijdens de nacht van 22/23 maart 76 reed 8823 zijn proefrit.Het rijtuig is ontdaan van zijn opdak en heeft nu nog maar één pantograaf.

-PCC 2017 is op 17 feb.76 uit Brugge terug naar Antwerpen gekomen.Het rijtuig is nog steeds niet terug in dienst.

-Volgens kranteberichten wordt de frekwentie van buslijn 33 vanaf 1 sept.e.k.verhoogt,en wel alle 30' i.p.v.45',en tijdens de spitsuren tot een 20'dienst.

1.18(slot)

-emr 484 is uit Schepdaal terug naar Antwerpen gekomen op 4 aug.76 en herschilderd te worden. Dezelfde dag vertrok emr 7386 naar Brussel, waar het rijtuig voorlopig zal ondergebracht worden. Ook de bw 919 komt voor herschildering terug, en dan gaan beide voertuigen naar een tentoonstelling in Woluwe, begin oktober. Als de 919 komt, gaat de 6451 eveneens naar Brussel.

-Op 2 aug.76 is buslijn 1 verlengd van het Bolivarplein naar Hoboken-Centrum. Lijn 18 daarentegen is reeds vroeger verlengd van het Gitschotelhof naar Berchem, oude kerk. (tot 20u)

-----  
N.M.V.B.-Antwerpen.

De bussen van de N.M.V.B. worden geleidelijk aan-eindelijk!- van nieuwe films voorzien. Alle lijnen worden nu terug van kleuren voorzien, en vele lijnen kregen een nieuw lijnummer. Wij brengen binnenkort een overzicht van de nieuwe films.

-----  
UIT DE HOOFDSTAD - M.I.V.B:

De M.I.V.B. heeft de eerste rijtuigen van de reeks 9000 buiten dienst gesteld, nl. 9061, 9092 en 9099.

-De 5000en zullen wellicht nog terug in dienst komen de eerste drie weken van september. Dan is ook dat geschiedenis!

-Op 20 sept. a.s. zal Koning Boudewijn de eerste metrolijn van Brussel openen. Vanaf 14u. zal het publiek toegang hebben tot de ondergrondse. Naar verluidt zouden die dag alle lijnen gratis mogen bereden worden. (zonder garantie vanwege redactie) De opening van de metro zal uiteraard enkele konsekwenties met zich brengen:

Lijn 35 wordt in buslijn uitgebaat;

Do 16 sept: lijn 25 over lijn 35 naar Naamsepoort;

lijnen 44 en 45 via lijn 41 naar Naamsepoort;  
het vervoer van deze tramlijnen tussen De Jacht en Katelijnepl.

Ma 20 sept: voormiddag: opening metrolijn 1; al die tijd, dus van 16 sept. af, blijft de dienstregeling voor hogergenoemde lijnen als op 16 sept. Op 20 sept. vanaf 15u. wordt de pendelbusdienst opgeheven.

Di 21 sept: tramlijnen 41, 45 en 25 opgeheven, bús 27 en 30...  
rijden enkel vanaf Tomberg (aansl. metro) en bus 28 eveneens ingekort, maar tot Schumanpl.

Buslijn 35, verlengd tot het Prinsenperk; bus 35 bis komt in dienst tussen het Prinsenpark en Baron Rob. Hankarplein, waar aansluiting is op de metro. Bus 36 wordt omgelegd via de Oudergemlaan, naar het nieuwe eindpunt Schumanplein.

Tramlijnen 39 en 44 van Stokkel, resp. Tervuren tot het Montgomeryplantsoen, aansl. metro. Bus 42 wordt verlengd tot Tomberg (metro). Buslijn 80 wordt verlengd van het Montgomeryplantsoen tot de Naamsepoort via de verlaten tramlijnen 41-45. Buslijnen 85-87-89 worden verlengd tot de Bisschopstraat.

NOORD - ZUID Op 4 oktober gaat voor de lijnen 52-55-58-62 en 81 de ondergrondse noodr-zuidverbinding open. Lijn 90 gaat dan terug eindigen onder het Rogierpl., waar voor deze lijn een terminus gebouwd is op niveau -1. Lijn 47 (bus) wordt dan ingekort tot de Beurs, via het Katelijneplein. Het metrostation Katelijne wordt omstreeks december opengesteld voor het publiek. Buslijnen 85-87-89 worden dan terug ingekort tot dat plein.

-----  
Tot hier de belangrijkste mededelingen. Het viadukt in Charleroi is op 20 juni voor het verkeer van spoorrijtuigen opengesteld. Daarover, en nog veel meer, leest U in ons volgend nummer van VeBOV-KOERIER in september...