

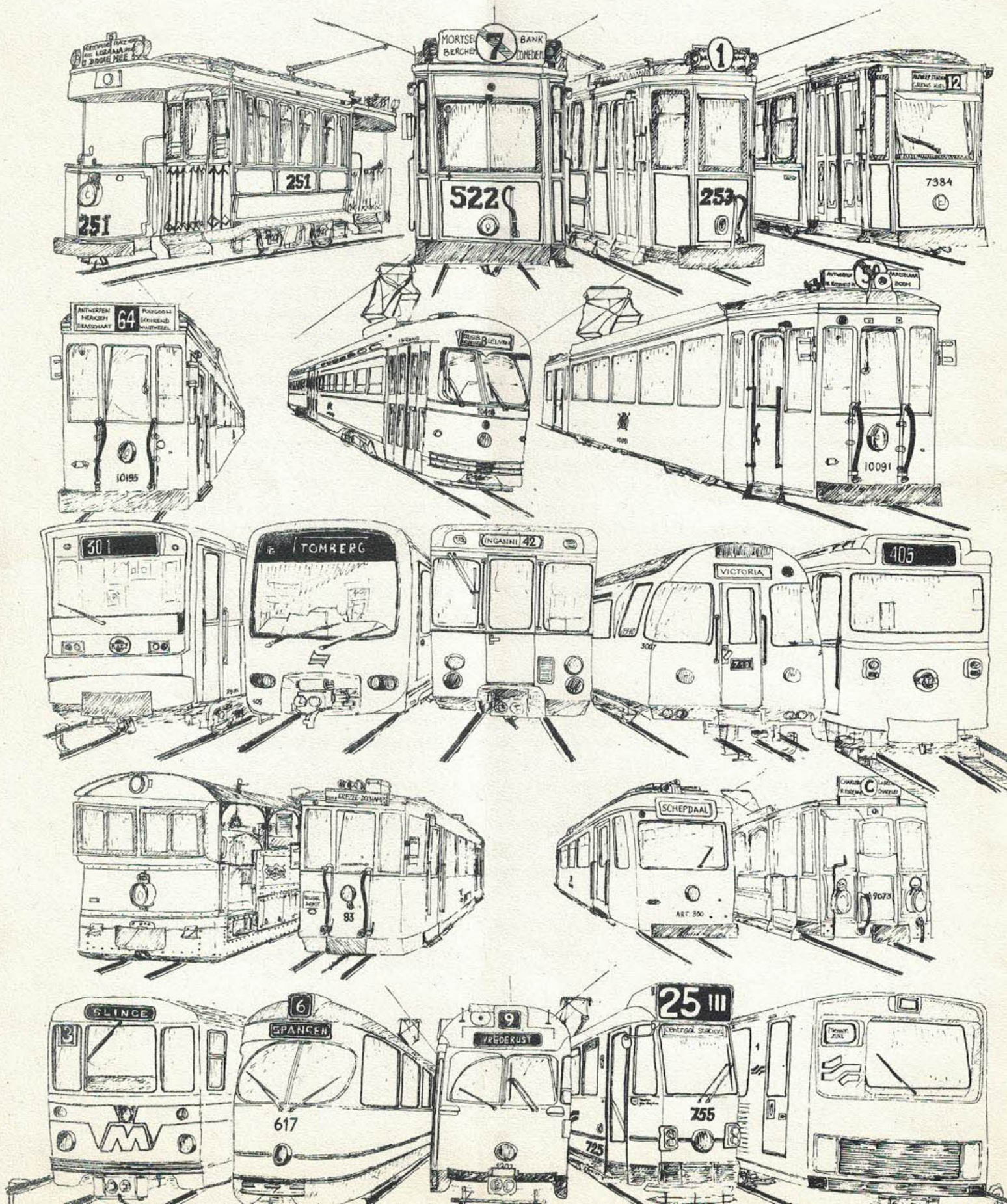


VeBOV koerier -- SEP. 1976

nummer: 2

maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer

verantwoordelijke uitgever: Roger Bastaens
Kerkendijk 1
b - 2200 Borgerhout



Deze maand wordt in Brussel de
eerste metrolijn geopend.

OPENBAAR VERVOER

is een zaak van de Maatschappijen die het mogelijk maken, maar niet minder van de gebruikers voor wie het wordt opgezet, en ten slotte ook voor de niet-gebruikers ervan. Inderdaad, een goed openbaar vervoer is ter beschikking van iedereen, dus ook van hen die er haast geen gebruik van maken. Schouderophalen bij deze bedenking is ongepast, want kijk bv. maar eens naar de eerste dag dat er wat sneeuw valt, dan komen duizenden plots tot de ontdekking dat er ook nog iets bestaat als tram of trein, en ze rennen dan overtuigd naar de plaats waar een dergelijk "vehikel" dan nog goed genoeg is om hen te vervoeren. Is die sneeuwval dan onverwacht opgetreden (wat veelal het geval is) dan gebeurt het maar al te vaak dat de aangeboden plaatsruimte ontoereikend is, en dan loopt de zaak wel eens in het honderd. Dat is natuurlijk koren op de molen van diegenen die er als het ware de oorzaak van zijn, en de vinnigste opmerkingen zijn dan gemeengoed.

Akkoord, er mag, of beter er moet, ernstig gesleuteld worden aan het huidige openbaar vervoer, en wij weten heel goed dat zulks gebeurt, al zal dat wel een kwestie van jaren zijn. Juist dat is nu spijtig te noemen, want er zijn heus wel andere posten waarop kan bezuinigd worden. Daarmee willen wij niet beweren dat zulks niet gebeurt, maar al te vaak wordt te gemakkelijk de spons gehaald over de begroting van Openbaar vervoer, en dat zou anders kunnen. Om reizigers te trekken moet het openbaar vervoer zelf aantrekkelijk zijn, en daar valt nog wel eens wat op te zeggen. Wij komen uiteraard meermaals op dat onderwerp terug. Een goede zaak wordt echter al te vaak als "niet meer dan juist" ervaren, en dat is wat deze maand niet aan onze aandacht mag ontsnappen. Brussel opent deze maand de eerste metro-lijn voor het publiek. Het zou dwaasheid zijn alle tramlijnen onder de grond te stoppen, maar rekening houdend met de oppervlakte van Brussel is een vijftal metrolijnen geen overbodige lukse, maar realistisch! Als lijn 1 volledig klaar zal zijn, en een verbinding tot stand kan brengen tussen St-Lambrechts-Woluwe en Laken, is dat een verbetering, want dan zou zelfs een tram op eigen baan daar nog minstens het dubbele in tijd aan nodig hebben, terwijl het plaatsaanbod van een metrotrein zeker het viervoudige vertegenwoordigt van een gelede tram. Wij weten dat niet iedereen onze mening deelt, en wij begrijpen dat, maar wij geven hier onze eerlijke overtuiging ter overweging. Wij zijn echt geen overtuigden dat alléén de metro oplossingen brengt, maar het nut van grote metrolijnen in twijfel trekken is op zijn minst tendentieus. De metro is gebouwd met gemeenschapsgelden, vóór de gemeenschap, en in dit geval mag eens duidelijk worden gesteld, dat het hier geen zaak is voor bevoordeelden.

R.F.DE BOCK.

Geschiedenis van de Haagse
Tramlijn 7.

1° deel: 12 dec. 1906 - 10 mei 1940

1° vervolg.

Nu zat lijn 7 aan de Bezuidenhoutsheweg, en de vraag rees: "Hoe verder te gaan?" In het grote vierkant tussen de spoorlijn van de Staatsspoorwegen, de Schenkkade, de Laan van Nieuw Oost-Indië en de Bezuidenhoutsheweg, was een fraaie en ruim aangelegde woonwijk verrezen, die echter het nadeel had dat zij vanaf de Bezuidenhoutsheweg, door de smalle daarop aansluitende straten, zeer moeilijk toegankelijk was. Plaats voor dubbelspoor bood géén van die straten, weshalve besloten werd, door die wijk een zgn. lus aan te leggen, die om en bij de 2 km. lang zou worden. Vanaf de Bezuidenhoutsheweg door de 1° Van Den Boschstraat (nu Prins Clauslaan) - een onmogelijk smalle straat waarin het toenmalige rijverkeer al de grootste moeite had om zich in beide richtingen ongehinderd voort te bewegen. Vervolgens door de 3° Van den Boschstraat (nu Theresiastraat), eveneens een straat vol problemen, met als toppunt van verkeersellende de idioot aangelegde kruising 2° Van Den Boschstraat met de Anna van Saxonstraat. Via de aanzienlijk bredere Adelheidstraat (nog bestaand) naar het riante Juliana van Stolbergplein, en vandaar door de brede 2° Adelheidstraat (nu Pr. Beatrixlaan) door de Schenkstraat naar het eindpunt op het fraaie Louise de Colignyplein. Opgaand werd van dit punt gereden door de Amalia van Solmsstraat en de smalle Helenastraat naar de Bezuidenhoutsheweg, een traject vol boschten en daardoor kostbaar in onderhoud. Maar, de hindernissen voor lijn 7 waren met deze oplossing nog niet gesloopt! Grote herrie ontstond er met de gemeente, in casu de Gemeentelijke telefoon-dienst, over de kosten verbonden aan het verplaatsen van een hoge stalen mast van die dienst, staande in de 1° Van Den Boschstraat. Deze mast droeg de kabels - het telefoonnet was toen nog bovengronds - van de geabonneerden in de naaste omgeving van die mast. Na veel geharrewar kwam er ook op dit punt een oplossing en kon lijn 7, ingaande 15 juni 1907 het geplande traject Beeklaan-Schenkstraat, uiteindelijk gaan berijden. Maar... weer zat het niet lekker met onze lijn: de bewoners van het Bezuidenhoutkwartier vonden de komst van lijn 7 wel aardig, en velen vonden de verbinding wel goed, maar als een groot bezwaar werd gevoeld dat men geen rechtstreekse verbinding had met het stadscentrum. Dit bezwaar kwam voornamelijk van de bewoners in het wijkgedeelte ten oosten van de Juliane van Stolberglaan. De andere helft woonde in de omgeving van de Bezuidenhoutsheweg, waar lijn 3 een stadsverbinding leverde, of was de afstand van woonhuis naar centrum en omgekeerd zo gering dat deze gemakkelijk te voet kon worden afgelegd. Toch bleef dit probleem de aandacht vragen van gemeente en HTM, vooral toen rond de Laan van Nieuw Oost-Indië, de verdere bebouwing van de Bezuidenhoutwijk een feit werd.

Een ander probleem was de opening in 1908 van de eerste elektrische spoorlijn in ons land, lopende van Den Haag via Leidschendam-Pijnacker-Berkel Rodenrijs naar Rotterdam, het zgn. Hofpleinlijntje. Voor deze lijn was aan de Laan van

Nieuw Oost-Indië / Schenkkade een haltegebouwtje verrezen. De vraag was daardoor aan de orde gekomen, of het nodig was lijn 7 naar dit stationnetje te gaan leiden. Pas 20 jaar later, op 6 augustus 1929, via een routewijziging op 1 juli 1915 door het Bezuidenhoutkwartier, zou lijn 7 dat station gaan bereiken, althans er direkt "voor de deur" komen te staan!

Een ander, toevallig probleem was het tramverkeer tussen Den Haag en Voorburg. Hierin werd op de toenmalige exploitatiewijze van veel Nederlandse stoomtramwegen, -lange enkelsporige trajekten met hier en daar een wisselplaats - voorzien; een stelsel dat lang niet ieders tevredenheid wegdroeg, omdat door die enkelsporige trajekten de reisduur vaak aanzienlijk verlengd werd door het lange wachten op de wisselplaatsen, op de tegemoetkomende tram. Zowel de gemeente Voorburg als de HTM waren erg gebrand op een goede, dubbelsporige, elektrisch tramlijn. Bovendien was de gemeente Voorburg druk bezig met de aanleg van de riante en brede Koningin Wilhelminalaan, die in het verlengde van de (Haagse) Adelheidstraat (Prinses Beatrixlaan) kwam te liggen.

De HTM, die in die jaren druk ijverde om van de HSM, de stoomtramlijn Den Haag SS (nu CS) - Scheveningen Haven en ook de SS-stoomtramlijn Den Haag SS - Scheveningen Kurhaus in handen te krijgen (pogingen die in het zicht van de haven stranden, en pas vele jaren geheel of ten dele werden verwezenlijkt), zag brood in die voorburgse affaire, en kreeg de steun van de gemeente Voorburg die maar al te graag koncessie verleende, daardoor hopende van die beroerde tramlijn van de MET af te komen.

Aanvankelijk had men de bedoeling lijn 7 vanaf de 2^o Adelheidstraat en door de Koningin Wilhelminalaan naar en van Voorburg te gaan voeren. Dat voornemen liet men weldra varen daar men inzag dat, wilde men de MET-stoomtram de wind uit de zeilen nemen, een rechtstreekse verbinding tussen het Haagse stadscentrum en Voorburg aanzienlijk beter zou zijn. In het plannenboek werd een lijn 18 opgetekend, lopende van het Plein naar Voorburg en terug. Op papier was alles in orde, de koncessie was verleend, en het wachten was op de aanleg van de baan. Helaas ging ook deze tramdroom door futiliteiten van andere openbare diensten, in rook op.

We keren terug naar de eerste aksplloitatiejaren van lijn 7 die, zoals eerder vermeld, zich ontpopte als een typische schoollijn. Er werd overwegend met losse motorwagens gereden en wel met de zgn "zwakke" AEG-ers uit de grote reeks 21-150, soms aangevuld met een aantal "laagdakkers", SSW-ers uit de Binnenhofreeks 151-168 van lijn 3. Om de toen ook al rumoerige schooljeugd uit de motorrijtuigen te houden, kreeg lijn 7 in die begintijd, op de spitsuren, de blauwkleurige bijwagens reeks 301-307, in 1904 door de HTM overgenomen van de tram in Keulen.

Amper was op 4 maart 1907, door de opening van lijn 4, het elektrifikatieplan 1904 voltooid, of de steeds voortgaande stadsuitbreidingen van Den Haag gingen om tramverbindingen vragen. Zo verschenen er tussen 1907 en 1913 de fakultatieve-, zomer-, winter-, en definitieve lijnen 12, 12(2^o) 13, 14 en 15 ten tonele; een hoofdstuk apart en onmogelijk binnen dit kader te behandelen. Een en ander leidde tot een nieuw tram-

wegnetplan dat voorzag in een reorganisatie van het bestaande net en de verlenging van verschillende lijnen. Voor lijn 7 hield dat in dat de grote lus door het Bezuidenhoutkwartier moest worden afgestaan aan lijn 4, die dan door haar trajekt de Bezuidenhouters de zo vurig gewenste verbinding met het Centrum ging geven. Daarentegen zou lijn 7 in beide richtingen vanaf de Boschlaan via de Bezuidenhoutseweg over de Laan van Nieuw Oost-Indië naar de Schenkkade gaan rijden, enkele honderden meter verwijderd van het reeds bekende stationnetje ZHESM. Dat hield ook in dat over de gehele Laan van Nieuw Oost-Indië dubbelspoor gelegd moest worden. Ook dat verliep niet helemaal zonder hindernissen, daar een werkstaking van de stratenbouwers roet in het eten gooide. Verder was men het niet eens met de aanleg van de straten, en daardoor ook niet met deze van de sporen tussen de Christoffel van Swollstraat en de Schenkkade. Hier was een soort plein geprojecteerd van langwerpig model. Dat hield in dat het afgaande spoor op de Laan van Nieuw Oost-Indië kwam te liggen, en het opgaande vanaf de Schenkkade door de Johannes Camphuysstraat en de Chr. van Swollstraat naar de Laan van Nieuw Oost-Indië. Begin 1915 werd reeds een stuk spoor gelegd in de Chr. van Swollstr., een werk dat kort daarop vergeefs bleek te zijn, daar de plannenmakers hun plannen hadden verandert. Het opgaande spoor mocht nu ook hier op de Laan van Nieuw Oost-Indië komen. De tweede wijziging die lijn 7 onderging op 1 juli 1915 -de dag waarop zij de Laan van Nieuw Oost-Indië ging berijden- was een ruiltje met lijn 3. Tot die datum reed lijn 7 over de Laan van Meerdervoort, tussen de Valkenboschkade en de Waldeck Pymontkade; lijn 3 daarentegen tussen beide punten over de Beeklaan, Groothertoginnelaan en Waldeck Pymontkade. Voor lijn 7, gezien haar karakter, een aantrekkelijke route, daar de toen elkaar zoveel bezoekende bewoners van het Bezuidenhout, de Nassaubuurt, de Archipelwijk en Duinoord, het openbaar vervoer nu zowat vlak voor hun deur kregen, maar voor het personeel van lijn 7 was het een rotroute! wat was nl. het geval? Zoals bekend opereerden er in die jaren in en om Den Haag een vijftal stoomtramlijnen, waarvan er één tot de HTM behoorde. De vier andere tot de SS, HSM, WSM en de MET. Voor de HTM-trams waren de lijnen van de HSM en de SS hinderlijke lastposten omdat volgens de voorschriften de stoomtrams op kruisingen met elektrische trams, voorrang genoten; een voorrang waarvan de HSM-lijn te pas, en soms ook te onpas, gebruik maakte, vooral op het viervoudige kruisstuk in de Laan van Meerdervoort bij de Reinkenstraat. Hier lagen immers de sporen van de HTM lijn 7 (later 3) met de HSM-lijnen Den Haag HS - Scheveningen Haven en Den Haag HS - Anna Paulowna-straat. Naderde een HTM tram van lijn 7 een kruising met een stoomtram, dan moest de kondukteur (ontvanger) het voertuig te verlaten om zich ervan te overtuigen dat de kruising stoomtramvrij was (blijkbaar kon de bestuurder een dergelijk feit niet waarnemen of beoordelen). Pas op een fluitsignaal van de uitkijk-kondukteur mocht de tram zich weer in beweging zetten. Maar... een stoomtramvrije kruising betekende in de praktijk dat er geen doorrijsignaal mocht gegeven worden als er in de verte een stoomtram naderde; ook niet als die stoomtram aan een halte stilstond om passagiers op te nemen of te laten uitstappen. (Bij de Reinkenstraat ook goederen!) De HTM moest wachten tot de in de verte aankomende stoomtram, al dan niet aan een halte wachtend, voorbij was. Klachten van HTM reizigers over de onnodige verdragende handelingen van HSM-personeel bij de halte Reinkenstraat waren dan ook aan de orde van de dag.

Nu zat onze lijn 7, eerst gekonfronteerd met die kruising aan de Reinkenstraat, ook nog met de kruising met de SS-stoomtram aan de Koningskade, Raamweg. Naast het gebruikelijke oponthoud en het geloop van de kondukteur, waren er hier vrijwel nimmer problemen van kwalijke aard. Maar na de bekende routeruil met lijn 3 op 1 juli 1915 kreeg onze lijn er naast de kruising met de HSM stoomtram in de Groot-Hertoginnelaan, er nog een kruising bij met diezelfde tram op de Waldeck Pymontkade, waar de HSM-lijn Den Haag HS - Anna Paulownastraat reed. Gelukkig werd dit lijntje begin december 1915 opgeheven, zodat én tram én kondukteur op een rit slechts tweemaal in plaats van drie-maal de malle ceremonie moesten opvoeren.

Toch kon je op die vroegere lijn 7 als vaste reiziger en daardoor bekend bij het personeel (lijn 7 had in die jaren vast personeel dat afwisselend drie weken dienst deed, en dan voor eenzelfde periode naar lijn 12(2°) ging, en omgekeerd) vaak schik hebben. Ondanks de strakke discipline en de strenge controle kon het vaste personeel van lijn 7 toch nog een sfeer scheppen die door de goede verstandhouding met de dagelijkse klanten, zó karakteristiek was voor deze lijn, in de befaamde twintig jaren.

De oorlogsjeren 1914-1918 drukten, ongeveer eender aan de jaren 1940-1944, loodzwaar op het Bedrijf. Een enorm oplopend aantal reizigers, gebrek aan rollend materieel en aan personeel, sterk doorgevoerde beperkingen van het energieverbruik, wat voor gevolg had dat het aantal diensten moest worden ingekrompen, en op vele lijnen, gedeelten van de zgn. uitlopers, slechts spaarzaam kon worden bediend, enz. enz. Lijn 7 kwam in de jaren 1914-1918 vrij goed door de crisis, en kon ondanks de bergen moeilijkheden de diensten zeer behoorlijk uitvoeren.

Na het einde van de eerste wereldoorlog kwam de stadsuitbreiding weer op gang; in een waanzinnig hoog tempo werd de ene stadswijk na de andere uit de grond gestampt. Dat had als gevolg dat de HTM wederom voor het feit stond, het lijnennet te moeten aanpassen. Nieuwe lijnen, verlenging van bestaande en reorganisatie van verschillende lijnen, waren aan de orde van de dag. In het gebrek aan rollend materieel kon door de komst van de reeks motorrijtuigen 250 - 279, en de verdere aflevering van de grote bijwagenreeks 650-689 behoorlijk worden voorzien.

Voor lijn 7 brachten al deze zaken grote gevolgen met zich. Achter het sportveld Houtrust, waar zich langs de duinvoet tot onder de rook van Kijkduin talrijke voetbalvelden bevonden, de zgn. Bondsvelden, werd in augustus 1918 begonnen met de aanleg en de bebouwing van de Vogelwijk, een langgerekte stadstuinwijk. Aan de andere zijde werd in de Segbroekpolder in hoog tempo de Bomenbuurt geschapen. Vanzelfsprekend moesten deze nieuwe wijken een tramverbinding krijgen met de rest van de stad. In de voorzomer 1922 begon men met de aanleg van sporen in de rijweg van de Sportlaan bij de Goudenregenstraat naar de Houtrustbrug; en vandaar over het Stadhoudersplein (thans: Cornelis de Witlaan) naar de 2° Sweelinckstraat waar aansluiting werd verkregen op de sporen van lijn A (Staatsspoor-Franckenslag v.v.)

Op 9 augustus 1922 was de zaak gereed, en werd lijn 7 vanaf de Goudenregenstraat over de Sportlaan en door de 2° Sweelinckstr. naar de Groothertoginnelaan-en terug- geleid. Een en ander betekende dat deze lijn van de oude standplaats aan het Valkenboschplein/Beeklaan, ging verdwijnen. (wordt voortgezet)

Uit verschillende reacties blijkt dat VeBOV-KOERIER bij onze leden en elders, gunstig werd ontvangen. Wij zijn er tevreden om, maar dat betekent niet dat er minder zorg zal besteed worden aan de produktie, integendeel!

Enkelen vonden de doorlopende tekst wel bezwaarlijk, maar op stencyl zijn de mogelijkheden begrensd. Toch zullen we trachten wat op te vrolijken, zo gauw als dat mogelijk is. Akkoord?

Een ander lezer vond dat de in het artikel naar aanleiding van het 50-jarig bestaan van de NMBS (blz 12) gebruikte uitdrukking "Heren van Brussel" enige vrevel zou kunnen verwekken. Wij van onze kant nemen graag aan dat leidende ambtenaren bij de NMBS wel meer gewoon zijn dan dat, en dat zij hierin geen vergelijking gaan zoeken met de "Heren van Zichem", al liggen die ons ook nauw aan het hart. 't Waren toch ook mensen, al wanen wij ons vaak stukken beter... Maar kom, in Brussel zullen ze dat wel begrepen hebben zoals wij het bedoelden, dus positief!

-Wij hadden de bedoeling in ons vorige nummer een folder bij te voegen over het verschijnen van de Geschiedenis van de Brusselse tram. Wij ontvingen inderdaad de gevraagde eksemplaren op 14 september. Mochten onze leden alsnog geïnteresseerd zijn, kunnen zij telefonisch een druksel aanvragen op nr (031) 360492. Van onze kant zullen wij de overige nummers verspreiden in Nederland, waar zeer zeker belangstelling voor dit werk bestaat. De tekst van de aankondiging in ons blad is nagenoeg identiek aan deze van het foldertje, zodat al onze leden waren ingelicht.

-Wij hadden de bedoeling ons eerste nummer veertien dagen vroeger te bezorgen, maar het drukken van de kافت liep vertraging op, waardoor dat niet kon. Wij kunnen nu eenmaal ook niet een kei het vel afstropen, maar nu er een goede reserve bestaat, is dat verholpen.

Natuurlijk weten wij dat U, geachte lezer, zoekt naar een verklaring voor het feit dat wij U een gedrukt nummer beloofden, en dat U toch "maar" een stencyl ontvangt. De reden is hier eveneens dat de drukker niet tijdig kon gereed zijn. Daarom wordt het gedrukte nummer naar oktober verschoven.

In dat nummer gaat U vinden:

MIVA-LIJN 24 vijftig jaar jong: uitgebreid artikel;

NMBS-station ntwerpen-Dam ging 70 jaar geleden op wandel;

MIVB-Metrlijn 1 ingehuldigd;

en tal van nieuwsjes geïllustreerd.

Onze leden ontvangen het gratis, niet-leden betalen 50 fr. voor dit nummer, dat wij om wille van onze nog te jonge kas, niet als proefnummer kunnen opzenden. Helaas! Maar, wij bedriegen niemand, en de 50 fr. zal niet vergeefs zijn. Bestellen kan op de rekeningnummers in België en in Nederland, zoals in de kافت van dit nummer is aangeduid. Beperkte oplage, dus NU handelen!

OVER FOTO'S GESPROKEN

Door de vertraging in ons vorige nummer kan de bestelling van fotoreeksen, in ons nr 1 op blz 11 aangekondigd, nog geschieden tot 15 oktober. Twee nieuwe reeksen worden aangekondigd in ons volgend nummer van VeBOV-KOERIER!

Het Trammuzeüm van SCHEPDAAL kunt U nog bezoeken tot het laatste weekeinde van oktober. Het is nog niet te laat maar het wordt wel tijd! Al gezien? U eet toch ook drie maal per dag?

ALGEMENE LEDENVERGADERING, zoals aangekondigd in ons vorige nummer mag U niet vergeten.
Herlees even de tekst in VeBOV-KOERIER nr 1 op blz.9 en 10.

Wij verwachten dezer dagen ons
HONDERDSTE LID

Inderdaad, op vijf maanden hebben zich bij VeBOV honderd leden aangesloten, en wij zijn daar gelukkig voor. Sommigen delen die mening niet. Wij van onze kant zijn daar tevreden mee, en wij verhelen niet dat wij er zelfs trots op zijn. Met honderd leden zullen wij de wereld niet tegenhouden, maar wij hebben echt vertrouwen in de toekomst. Uiteindelijk moeten de belangstellenden wéten dat VeBOV bestaat, eer zij zich kunnen aanmelden. Dat naar buiten treden is een opgave op zichzelf, en wij besteden daar veel aandacht aan, maar het vergt ook tijd. Wij blijven met beide voeten op de grond, en vinden honderd leden op vijf maanden tijd een prestatie, die iedereen mag proberen na te doen! Wie dat honderdste lid zal zijn, weten wij uiteraard nog niet, maar op de buitengewone Algemene ledenvergadering zult U het allemaal weten.

IS DAN EEN DOEL BEREIKT ?

Neen, zeer zeker niet, maar hoe meer mensen, hoe meer vreugd', en wij verwachten van elk van onze leden dat hij een nieuw lid meebrengt, dan zijn we meteen met 200! Honderd was geen doel, wel een streefgetal, en dat is al bereikt. In uw familie-of kennissenkring is er zeker iemand die geïnteresseerd is; praat eens over VeBOV, en werf een nieuw lid aan! Het kàn echt!

OOST-VLAANDEREN en LIMBURG

zijn de twee provincies van Vlaanderen waar de eerste tijd veel aandacht zal gaan besteed worden aan nieuwe leden.

De heer Patrick Lafontaine, Koning Albertlaan 98, 9000-Gent koördineert alle ledenactiviteiten voor Oost-Vlaanderen. Wij kennen hem als een actief lid, maar vooral als een goede vriend. Nieuwe leden kunnen steeds bij hem terecht. Telefoon 22.98.88 na de kantooruren.

Voor Limburg worden onze leden verwezen naar de heer Julien Casier, Radiostraat 19, 3700-Tongeren, die steeds paraat is om hun van dienst te zijn. Zij zullen graag te woord gestaan worden. Natuurlijk blijft ons sekretariaat steeds te uwer beschikking, en vragen wij niet beter dan U te helpen.

Leden en kandidaat-leden uit beide genoemde provincies, help ons bij het oprichten van een afdeling in uw provincie. Als wij een sterke VeBOV willen, zullen we dat samen moeten waar maken, en wij achten ons niet te groot om met de grootste aandrang om uw medewerking te vragen. Wij rekenen op U.

SPOORSLAGS - VeBOV's Spoorwegkrant.

In Nederland zijn verschillende muzeümlijnen in bedrijf. Ter attentie van onze leden voegen wij hierbij een folder over deze verschillende lijnen. Wat laat wellicht, maar wij hebben de folders pas nu ter beschikking. Alvast weet U dan wat U volgend jaar op uw programma moet plaatsen, als U dit jaar niet meer zoudt kunnen gaan zien. Kan dat nog wel, doe het dan!

In zijn zitting van 27 augustus 1976 heeft de Raad van Beheer van de NMBS besloten tot uitvoering van volgende werken:
Nieuw stationsgebouw te Roeselare;

- Herstelling gevels station Antwerpen-Centraal langs de De Keyserlei en langs het Koningin Astridplein;
- Oprichting van een autobusstation te Ronse;
- Oprichting elektrisch onderstation te Kortrijk voor de elektrificering van lijn 75:Gent-Kortrijk(-Rijsel);
- Aanbrengen omroepinstallaties met luidsprekers in het vormingsstation van Zeebrugge;
- Het plaatsen van kabels langsheen lijn 25:Antwerpen-Brussel, met het oog op de afschaffing van het onderstation te Mortsel;
- Optrekken van dienstgebouwen in het vormingsstation Merelbeke;
- Vernieuwing van de buiten-verlichtingsinstellingen in het station Dendermonde;
- Herinrichting van de galerij van de overdekte straat te Brussel-Zuid;kant stationsgebouw;
- De bouw van een derde spoor voor lijn 36,op viadukt,te Brussel, over lijnen 25-27:Antwerpen-Brussel;
- Het schilderen van de metalen draagkonstrukties van de bovenleidingen in de stations Brussel-Noord en -Zuid.

NOG SPOORWEGNIEUWS:

Enkele veranderingen aan traktiemiddelen zijn onlangs aangebracht.Enkele lokomotieven en stellen zijn herschilderd:

- Reeks 001-008:de zes overblijvende stellen zijn voorzien van dubbele koplampen(wit-rood).Op 5stellen is de schildering aangepast,waarbij een gele streep over de kopwand heenloopt. Alleen de 005 heeft de oorspronkelijke schildering nog.
 - De 050 kreeg eveneens de hogergenoemde schildering.
- Het stel 670 is met een opvallende schildering op het spoor verschenen.Een brede,gele streep loopt tot aan de eerste deuren,terwijl de rand van de kopdeur ook in het geel staat.
- Een lokomotief van de reeks 15 komt nog steeds tot Aachen-Hbf.
 - Reeks type 23:Enkele lokomotieven uit deze reeks hebben een vierde ventilatiefilter aan één zijde.Deze is tussen de vensters geplaatst,o.a.lok nr 2307,2320,2331 en 2313.Van het type 22 is de 2202 aldus ook aangepast.
- Reeks type 26:twee lokomotieven uit de prototypen,nl.2601 en 2602 zijn tot de reeksuitvoering omgebouwd.De 2603-2605 zijn nog in hun oorspronkelijke uitvoering te zien.De schildering heeft echter betere tijden gekend.
- Type 29(HLE) Enkele eksemplaren staan nog als reserve in Ronet.
 - Type 50:Lokomotief staat met defekte motoren in stp Kinkempois,waar hij op nieuwe ACEC-motoren wacht.Deze lok rijdt nl.nog in fabriekswaarsborg.
 - Type 51:Lok 5142 van stp.Oudenaarde is in het geel geschilderd. onderstel:zwart;kast:geel met groene strepen(oorspronkelijke gele strepen werden nu groen) dak:groen.
 - Type 62: de lokomotieven van stp Aat staan nog steeds in hun oorspronkelijke schildering.Enkele van hun dragen zelfs nog hun oude nummer:vb. 6254 en 212154.
- Type 66:werden uitgerust met rode en witte lampen.
- Type 83:Bij de modernisering ontstonden er drie typen:
 - a)nieuwe schildering maar geen dubbele koplampen;bv.8303;
 - b)nieuwe koplampen in het machinistenhuis aangebracht, boven elkaar,én nieuwe schildering,bv.8321;
 - c)nieuwe schildering en koplampen naast elkaar op voetplaat, bv. 8302;
 - Type 84:Ook bij dit type treft men de drie hogergenoemde veranderingen aan.

WIJ VERWACHTEN VAN ONZE LEDEN DAT ZE DERGELIJKE NIEUWSJES DADELIIK AAN DE VOORZITTER DOORZENDEN.Waarvoor onze dank.

TRAMPOST.

UIT DE METROPOOL - M.I.V.A:

Na emr 484 is nu ook bw 919 terug in de Scheldestad aangekomen voor herschildering. Hij kwam in Hoboken aan op 24 augustus 76. Beide rijtuigen zijn ondertussen gans herschilderd en worden dezer dagen terug naar Brussel gebracht. De tentoonstelling in stp Woluwe is ondertussen verdaagd tot het voorjaar 1977.

-Eerlang wordt de tramlijn in de Lange Gasthuisstraat tussen het Komediëplein en het Mechelsplein op eigen bedding gebracht aan de kant van het voormalige Antwerps Badhuis.

-Eigen baan krijgt ook lijn 12 op de Ten Eekhovelaan in Deurne. Deze werken zullen binnenkort eveneens beginnen, zodat degenen die er geen foto's van hebben, niet meer moeten uitstellen.

-De werken op de Bredabaan in Merksem, waarbij lijn 3 een eigen baan krijgt, die tevens dient als eigen baan voor de NMVB-buslijnen, naderen stilaan hun voltooiing. Onbegrijpelijk is daarbij, dat op dit ogenblik althans de auto's die komend van Merksem, linksaf buigen naar de Deurnebaar, op de tramsporen mogen of moeten staan, zodat de aankomende rijtuigen van lijn 3 hetzelfde tijdverlies lijden als vroeger. In palaberen en halfslachtige beslissingen blijft de Belg toonaangevend. Wij weten niet wie hier de verantwoordelijkheid voor draagt, maar er zijn al mensen voor minder wandelen gestuurd.

De verlenging van lijn 3 naar de Kleine Barreel laat ondertussen ook maar op zich wachten, al weten wij wel dat aan dat projekt gewerkt wordt. Zou er nog één stad in de wereld zijn waar met een dergelijke uitbreiding als Antwerpen de laatste jaren gekend heeft, zó weinig aan tramuitbreiding gedaan is als in de Scheldestad? Wij geloven het niet. Praat ons maar niet over investeringen, wij weten dat dat alles veel, heel veel geld kost, maar als de overheid het openbaar vervoer wil bevorderen zal dat in eerste plaats moeten gebeuren door uitbreiding van alle in Antwerpen bestaande tramlijnen, omdat juist deze tien tramlijnen nog steeds veel meer personen vervoeren dan alle bestaande buslijnen van de MIVA. De ontvolking van het centrum is door iedereen voldoende gekend. Alleen een degelijk railvervoer kan baat brengen aan degenen die de randgemmenten boven het centrum verkozen. Dit is geen verwijt aan MIVA, want MIVA alleen staat machteloos. In elk gemeentebestuur zitten echter overjaarse pezewevers die van openbaar vervoer geen kaas hebben gegeten, en die het veelal nog voor het zeggen hebben ook. Alleen een gekoördineerd optreden van Verkeerswezen en Openbare werken kan hier verbetering brengen. Daarbij stippen wij graag aan dat de heer Chabert, minister van Verkeerswezen tijdens zijn ambtsperiode meer voor het openbaar vervoer heeft gedaan dan al zijn naoorlogse voorgangers samen, maar hij zal nog verschillende ambtsperioden moeten aanblijven om tot goede uitslagen te komen. Hopelijk laat men hem in de toekomst aan het roer op Verkeerswezen: Hij is er hard, zeer hard nodig!

Trouwnens, er bereiken ons berichten dat vanwege het stadsbestuur aangedrongen wordt op de verwijdering van de tramlijnen op het verkeersvrije Groenplein. Er is geen enkele reden om dergelijke beslissing te staven. Zinvol zou het wel zijn lijn 7 naar het Lambermontplein te verlengen en aldus de zenuwslopende korte lijn 3 op te doeken tussen het Groenplein en het Lambermontplein. Wij menen te weten dat de MIVA ook wel beter weet dan het terug aaneen koppelen van lijnen 4 en 8. In Amsterdam, in de Leidsestr. kunnen de verantwoordelijken eens gaan kijken hoe het daar gaat, op enkel spoor en twee tramlijnen met een frekwentie van 3 en 4 minuten. Gevaarlijk voor voetgangers? Je reinste onzin!

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

In tegenstelling met vroegere berichten heeft de MIVB beslist tramlijn 35 niet op te heffen, maar vanaf 21 september 1976 alle dagen uit te baten, ten dele zelfs met geleed materieel. Een pluim voor die maatregel! Daarenboven zal lijn 35 versterkt worden door een busdienst 35 doorstreept, tussen Transvaal en de Kazernen. Aan de kazernen is geen mogelijkheid een lus voor de tram aan te leggen.

-Waarschijnlijk kunnen nog 5000en gezien worden op lijn 81 tot 4 oktober '76. Dan gaat de ondergrondse in dienst tussen het Noord- en het Zuidstation. Zeer waarschijnlijk zullen dan geen 5000en meer buitenkomen. Ze staan op de slopingslijst.

-Op de Van Praetbrug zijn grote werken aan de gang, waarbij tramlijnen 52 en 92 betrokken zijn. Wij hopen U hierover meer inlichtingen te kunnen geven over de draagwijdte van deze werken. Wij weten nl. nog niet of ze verband houden met de geplande viadukt op de Willebroekkaai.

-Wegens het bouwen van een brug op grote hoogte over de Vilvoordelaan (Schaarbeeklaan) in Vilvoorde, in de as van de Grote Ring rond Brussel, waren de diensten op lijn 58 op 1 en 2 mei ingekort van Ukkel tot het Verboeckhovenplein. Verder pendelden bussen met rood lijncijfer 58 op witte grond, en zonder tekst.

-Sedert juli is lijn 102 in de Schoolstraat op enkelspoor uitgebaat over ongeveer 100m. wegens metrowerken.

-Het Brusselse wagenpark zag er op 1 mei 76 uit als volgt:
 Standaard: emr 1259; omgebouwde standaardwagens: 1501-1515;
 1601-1603 en 1605-1611; bijwagens: 601, 602, 604-609 en 2104, 2120.
 Type 4000: 4001-4043. (ondertussen is de 4018 buiten dienst)
 type 5000: 5001-5008, 5011, 5013-5021, 5023 en 5025.
 Type 7000: 7000 - 7171;
 Type 7800: 7801 - 7830;
 Type 7500: 7500 - 7528 en 7530 - 7598;
 Metro: 101 - 158 en 165-174.

Van het type 9000 zijn er ondertussen reeds 5 rijtuigen voor sloop terzijde gesteld, waarvan wij er in V-K nr 1 reeds drie noemden. De overige nummers vermelden wij volgende maand.

Graag vermelden wij enkele oude maar nog niet gepubliceerde berichten over de MIVB, om uw dokumentatie op **peil** te houden.

Een nieuwe terminus voor buslijnen 46 en 49 is sedert 16.2.74 in dienst op het Bockstaelplein, naast de trams, op de vroegere standplaats van lijn 40.

-In 1973 werden de volgende rijtuigen gedeklasseerd:
 1006 - 1019 - 1027-1057-1060-1061-1079-1086-1095-1130-1136-
 1170-1208-1210-1220-1250-1293-1299-1300-1306-1311-1366-1385
 1387-1401-1442-1450-1451-1896, en de bijwagens:
 107-139-750-887-907-917-929-937-947-952-960-967-989-2011-
 2025-2030-2044-2049-2080-2141-2143-2154-2158-2181 en 2200.
 Daarenboven zijn de rijtuigen (emr) 1064 en 1342 aan de stad Brussel afgestaan. (Wie weet er waarvoor?)

Volgende rijtuigen werden naar Wegen en werken overgeheveld:
 1004 werd 83, 1178/31, 1266/131, 1302/32, 1317/11, en 1339/84.

-De verlenging van lijn 103 naar het Heizelstadion is ingegaan op 26 maart 1974;

Berichten over Charleroi publiceren wij in ons volgend nummer, geïllustreerd met enkele foto's.