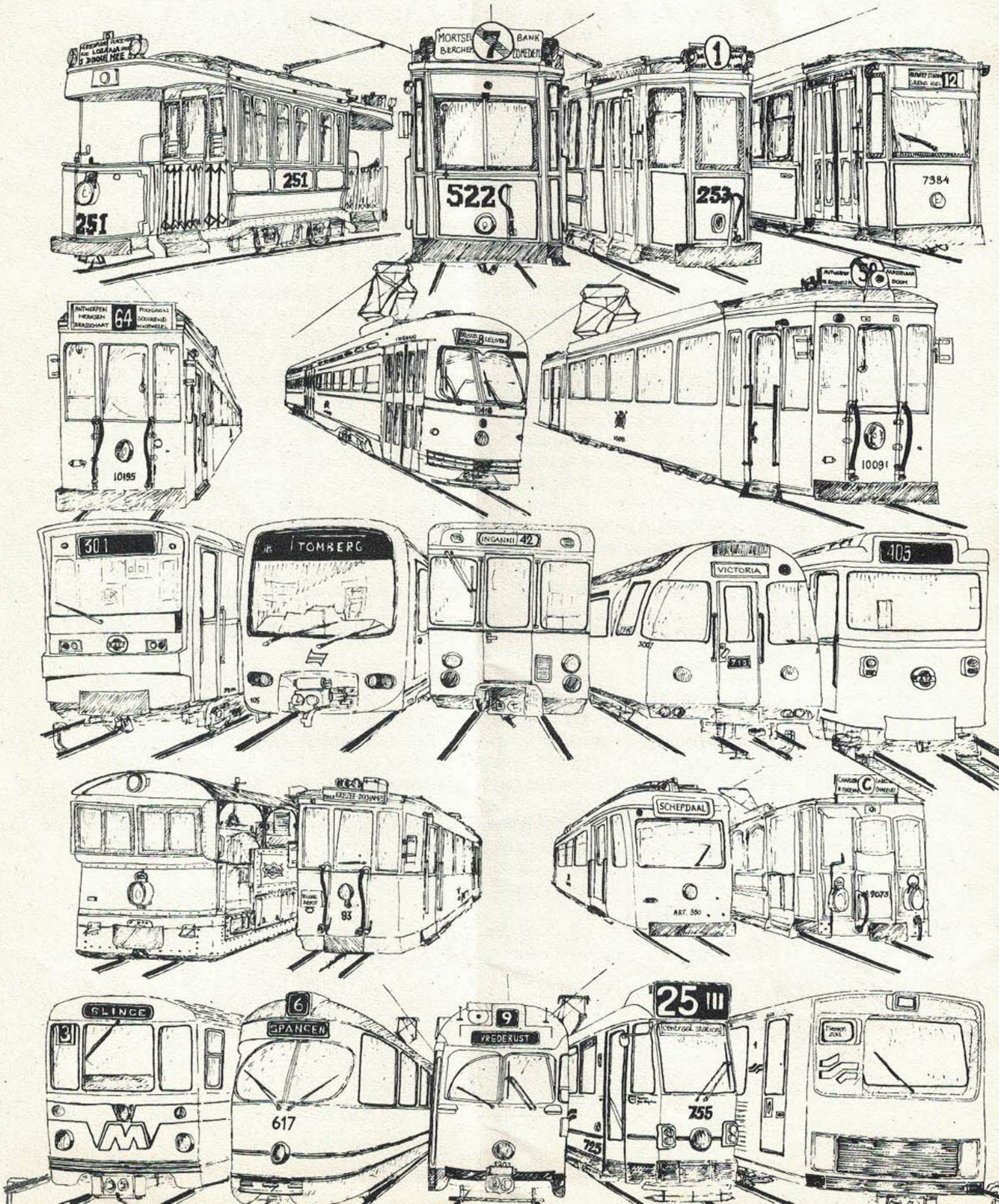




maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer

verantwoordelijke uitgever : Roger Bastaens  
Kerkendijk 1  
b - 2200 Borgerhout





NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN.

Dit jaar is het vijftig jaar geleden dat de N.M.B.S. werd opgericht. We nemen graag aan dat wij niet de eerste Vereniging zijn geweest om de feestvierende Maatschappij de feliciteren n.a.v. dit merkwaardig gebeuren. Dat neemt niet weg dat het daarvoor echt nog niet te laat is, en daarom willen we er graag even bij stil blijven staan. De N.M.B.S. weet veel beter dan wij, dat die vijftig jaar niet over bloemperken hebben geleid, of althans niet over bloemenperken alléén. Wij stellen doorgaans vlug vast dat ergens een verbetering tot stand is gekomen, maar wat het aan geld, moeite, overleg en diplomatie heeft gevegd, blijft ons meestal verborgen.

Wij weten doorgaans, elk voor onszelf, wat er allemaal zou moeten gebeuren, en hoe en wanneer het allemaal zou moeten gebeuren, maar we vragen ons vaak niet af of het wel in de praktijk om te zetten is.

Daar staat tegenover dat bepaalde verbeteringen echt haalbaar zijn, niet eens veel geld kosten in verhouding tot het resultaat, en niet aangepakt worden. Deze tendenzen moeten de N.M.B.S. wel als dagelijkse kost worden voorgeschoteld, en toch moet een normale aktiviteit mogelijk blijven.

Er zijn zeer zeker projekten waar de Spoorweg mee inzit, maar die niet te verwezenlijken zijn, om meerdere redenen. Toch rijden de treinen, uit drang en uit noodzaak!

Van de NMBS wordt verwacht dat ze zich als een maatschappij van Openbaar Nut zal manifesteren, maar dat openbaar nut brengt konsekwenties met zich, en daaraan wordt niet of onvoldoende de hand gehouden. Zeker, Minister Chabert heeft heel wat gepresteerd voor het Openbaar Vervoer, maar de Minister van Verkeerswezen is maar één stuk van de regering, en dus budgettair gebonden. Ook de Regering is dat, maar in hoeverre zijn de verdelingen juist?

Daar kan echt wel over gepraat worden. Wij vinden dat de NMBS te kort gedaan wordt in verhouding met wat van haar verwacht, zelfs geëist wordt. We kunnen alleen maar hopen dat er vlug een tijd zal komen waarin de man uit de straat, en dus ook elke volksvertegenwoordiger, het als normaal zal ervaren dat Openbaar Vervoer een noodzaak is, en daarmee overeenstemmend zal handelen. Op dat ogenblik zal er een verbetering intreden waar zovelen al zolang op wachten.

Toch onderstrepen wij graag dat, uit recente ondervragingen van het publiek is gebleken, dat de meerderheid niet echt ontevreden is, en die realiteit doet ons ergens deugd. De ondervragende reporter (door de ERT-radio uitgezonden) deed anders moeite genoeg om het tegendeel uit de mond van de ondervraagden los te krijgen!

Feiten, dromen, verwachtingen, stellingneming, kritiek en lof zijn de ingrediënten waaruit de NMBS-feesttaart is gebakken. Wij hebben zo waar ook onze mening, en die is ook genuanceerd; maar alle factoren in overweging genomen, weet de NMBS zich op Europees vlak flink te handhaven, en dat is de reden waarom wij vandaag zeggen: Voortdoen N.M.B.S., volhouden, en vooruit zien. Wie niets doet, niets misdoet. En dan maar weer op weg naar de volgende vijftig jaar!

---

 R.F.DE BOCK.

 GESCHIEDENIS VAN DE HAAGSE  
 TRAMLIJN 7.

1° deel - 12 dec.1906-10 mei 1940.

2° vervolg.

---

In de eerste weken liep de zaak op de nieuwe route niet al te best - de in aanbouw zijnde panden waren grotendeels nog niet gereed voor bewoning - reden voor de HTM om met ingang van 24 augustus 1922, het vertrekpunt c.q. eindpunt, enkele honderden meter terug te brengen, nl. bij de Sportlaan/Fahrenheitstraat. Op 26 oktober 1922 was het aantal bewoonde huizen om en bij de Sportlaan zodanig gestegen dat lijn 7 weer naar en van de Sportlaan/Goudenregenstraat kon worden gevoerd.

En voort ging de Haagse bebouwing in westelijke richting. Al op 4 februari 1923 ging lijn 7 weer enkele honderden meter verder rijden over de Sportlaan, en naderde nu de kruising Teunisbloemlaan-Kwartellaan. Tussen de Goudenregenstraat en de genoemde kruising werd een groot kringspoor aangelegd, afgaand via de Segbroeklaan en opgaand via de Sportlaan. Voorlopig werd op deze verlenging enkel op zon- en feestdagen gereden, om op 1 september 1925, opgenomen te worden in het dagelijkse net.

Voor een tramfiethebber was dat lange rechte stuk, dat enkele kilometer omvatte en aanvankelijk weinig halten telde, een gunst om de prestaties van de "Fordjes", reeks 21 - 150, te kunnen bewonderen en waarderen. Dat was vooral zo in de lente van 1927 toen de sporen uit de rijweg van de Sportlaan verlegd waren naar een vrije baan in het ernaast gelegen plantsoen. Een mooi traject waarop wagenbestuurders, indien zij achter waren op hun rijschema, deze trammetjes "vol gas gaven"! Met zo'n vaartje van tegen de 40 km/h stoven de kleine rijtuigen over de baan. Vanuit het tramexploitatiestandpunt gezien was het lange traject niet zo denderend; een probleem waar Den Haag steeds mee te kampen had, en heeft. Uitgestrekte woonwijken met een tuinstadkarakter betekenden relatief weinig bewoners, dus per gereden wagenkilometer een zeer magere bezetting der rijtuigen. In dit verband wordt herinnerd aan de toenmalige lange uitlopers van de lijnen 2 (Spoorwijk) en 3 (Marlot).

Die enorme stadsuitbreidingen brachten gevolgen met zich voor tal van belangrijke verkeerswegen in de oudere stadsdelen. Het sterk toenemende rijverkeer maakte het daar noodzakelijk om in de twintiger jaren profielswijziging en asfaltering van die hoofdaders door te gaan voeren. In 1925-1926 was de Laan van Meerdervoort aan de orde, die tijdelijk lijnverlegging van lijn 7 noodzakelijk maakte. In 1927-1928 was de Bezuidenhoutscheweg aan de beurt; een zware ingreep die de vele daar lopende tramlijnen in moeilijkheden bracht. Vertraging in de diensten kon niet vermeden worden, en soms waren tijdelijke routewijzigingen noodzakelijk. Het aanbrenge van het grote kruisstuk met aansluitende bogen en wissels op de Bezuidenhoutscheweg - Boschlaan/1° Van den Boschstraat bezorgde lijn 7 tussen de Javabrug en de Boschlaan v.v. met ingang van 18 juni 1927 een zeer bijzondere omleidingsroute. Vanuit de Javastraat werd over de sporen van lijn 9 via de Koninginnegracht, Prinsessegracht, Kanonstraat, Nieuwe Uitleg, Smidsplein, Korte Voorhout en Tcernooiveld gereden naar de Korte Vijverberg. Vandaar via lijn 3 naar het Plein, Korte Poten, Herengracht, Bezuidenhoutscheweg waar bij de ingang van de 1° Van den Boschstraat het eigen afgaande traject weer werd bereikt.

Opgaand werd vanaf de Boschlaan via lijn 3 gereden over de Bezuidenhoutscheweg, Herengracht, Blijenburg, Heerenstraat, Plein, Lange Houtstraat naar het Korte Voorhout, vandaar via lijn 9 door het Korte Voorhout, Prinsessegracht en Koninginnegracht, waar via de aansluitende boog weer op het eigen traject door de Javastraat naar de Sportlaan kon worden gereden.

Op 5 juli 1927 was het sporenkompleks gereed en meteen was deze lange en interessante omleidingsroute geschiedenis geworden. Voor de statistiek is het vermeldenswaardig dat van 6 feb. 1928 tot 14 feb. 1928 terug gebruik gemaakt werd van deze omlegging, ditmaal i.v.m. de nodige sporenaanleg van het Malieveld enz. ten behoeve van de verlenging van de interkommunale lijn 1/2 Den Haag - Leiden v.v.

Het materieel dat in die dagen op lijn 7 reed was van het reeds gekende recept: "Fordjes" en wel de zgn. "zwakken" uit de reeks 21 - 150, die soms wel eens werden aangevuld met een "sterke" uit diezelfde reeks, of een "sterke tweeramer" (6 - 20) van lijn 3. Als attractie kreeg lijn 7 in de jaren twintig de fameuze "Zeppelin", de grote vierasser 200, de eeuwige verschoppeling bij de HTM. In de tweede helft der twintiger jaren verscheen op de lijn, als een brok lekkernij, het grote motorrijtuig 250, afkomstig uit de reeks 250 - 279. Dit rijtuig, dat voorzien was van bijzondere sloten op de balkondeuren, had bij de HTM tot taak, in de vroege ochtenduren bij de drie stadsstelplaatsen de ontvangen duiten van de voorgaande dag op te halen en deze af te leveren bij de kassier van het hoofdkantoor. Daarna mocht deze miljonair als een doodgewoon passagierstrammetje mee gaan draaien in de diensten van lijn 7.

Als bijwagens deden aanvankelijk de rijtuigen van de reeks 308-334 dienst. Dat waren kleine gesloten rijtuigen van de vroegere paardetram. Ze werden in de zomer vervangen door de kleine open rijtuigen van de reeks 423 - 452, eveneens afkomstig uit de periode van de havermotor.

Als enige "elektrische bijwagens" draaide de 350 mee, een proef-eksemplaar dat uiterlijk veel weg had van de motorrijtuigen 21 - 150. Evenals het motorrijtuig 200 bleef ook de bijwagen 350 als eenling binnen het toen zo rijk gevarieerde bestand aan rollend materieel, bij de HTM meedraaien.

In september 1927 - het GBHTM had met ingang van 1 jan. 1927 de zaak van de HTM overgenomen, en was met grootse plannen ten aanzien van het lijnennet en het materieel in de publiciteit gekomen - verschenen de grote bijwagens 600 - 606 op lijn 7, (reeks 600-629; in de jaren 1912-1913 aangeschaft) Ze werden getrokken door de "zwakke" Fordjes, iets wat voordien een uiterst zeldzaam gebeuren was. Ook "sterke" Fordjes, de SSWers lieten meer en meer hun neus op lijn 7 zien. Dat was een gevolg van de geplande modernisering van de motorrijtuigen 21-150, die later als de "Ombouwers" een grote bekendheid zouden krijgen. Als eerste exemplaren die een moderniseringskuur zouden ondergaan, waren de 80 "zwakke" AEGers aangewezen, waarna de "sterke" SSWers aan de beurt zouden komen. Tachtig AEGers en 1 SSWer waren eind 1931 gereed, toen de inmiddels ingetreden economische crisis elke verdere vooruitgang deed stoppen. 81 Ombouwers en 49 "Fordjes" was het droevige resultaat van de zo groots opgezette plannen.

In de zomer van 1923 kreeg lijn 7 als enige stadstramlijn rechtstreeks contact met de op 2 juni 1923 geopende interkommunale tramlijn Den Haag - Wassenaar, later verlengd tot Leiden, van de HTM.

Tot op zekere hoogte ging lijn 7 nu als aan- en afvoerlijn

van reizigers voor en van die interkommunale lijn fungeren. Ze werden hierin bijgestaan door de in de onmiddellijke nabijheid lopende stadstramlijnen 5 en 9 bij de Dierentuinbrug, en lijn 3 bij Marlot. (15 mei 1925)

Tot 1 mei 1928 had lijn 1/2, de Leidenaar, haar standplaats op de Benoordenhoutscheweg (Zuid-Hollandlaan) nabij de Dierentuin, (nu Provinciehuis) en betrok daar het zgn. Dierentuinspoor, dat daat omstreeks 1908 was aangelegd en aftakte van het spoor van lijn 7. Het was bestemd voor het opstellen van ekstratrams voor bezoekers aan de dierentuin, en de veelvoudige evenementen die daar en in de grote zaal ervan, gehouden werden.

Op 1 mei 1928 werd de interkommunale tramlijn via het spoor van lijn 7 tussen Haagsche Bosch en Malieveld, en over nieuw gelegde sporen in de Leidsche straatweg (nu Koekamplaan) verlengd naar het befaamde Haagse Tramlijnenknooppunt PLEIN. Het Dierentuinspoor werd verlaten, doch bleef in gebruik als uitwijkmogelijkheid en voor het opstellen van ekstra- en/of defekte trams. Omstreeks 1966 is het opgebroken.

Met de verlenging van lijn 1/2 verdween in het Haagsche Boshspoor van lijn 7, ter hoogte van de driesprong van de boswachterswoning, de beruchte "knak". Deze knak, zo genoemd door het trampersoneel, was een korte, venijnig-scherpe boog in beide sporen. De wagenbestuurders dienden uiterst behoedzaam deze knak te doorrijden, want de Fordjes met hun vaste truck en radstand van slechts 1800 mm. konden bij een iets te hoge snelheid in die knak, behoorlijk zwiepen en schudden, wat vooral door staande reizigers niet op prijs werd gesteld. Had je wel eens een bestuurder die wat meer risico durfde te nemen, dan konden wij, schooljongens, onze pret niet op bij het aanschouwen van de kapriolen van de evenwichtszoekende reizigers in het rijtuig en op de balkons.

In 1938 stond een aantal werkzaamheden de vrije loop van lijn 7 weer wat in de weg. De Boschzoomroute werd onderhanden genomen, wat voor lijn 7 tot gevolg had, dat over een deel van het traject een vrije baan werd geschapen. Daarnaast werd de Laan van Nieuw Oost-Indië, die voorbestemd was om deel uit te gaan maken van de grote autoweg Duitse grens - Scheveningen, van profiel veranderd en geasfalteerd. Lijn 7, die op 6 augustus 1929 een kleine verlenging had gekregen vanaf de Schenkkade tot voor het station ZHBSM, (Laan van Nieuw Oost-Indië) kreeg in de gemoderniseerde laan, sporen gelegen direkt weerszijden van de weg, die gemarkeerd was door een verkeersgeleider. In het prille begin van de dertiger jaren waren de gemoderniseerde motorrijtuigen "ombouwers" op lijn 7 verschenen, die op drukke uren, bijwagens uit de reeks 650 gregen. Maar de economische crisis ging in de jaren dertig ook hevig te keer in Den Haag, met het gevolg dat het openbaar vervoer steeds minder klanten trok.

Angstwekkend snel daalde jaarlijks het aantal reizigers, en daarmee ook de inkomsten. De vette jaren voor het GBHTM waren voorbij, en i.p.v. winst, kwamen nu forse en alsmaar stijgende verliescijfers in de boeken voor. Lijn 7, van ouds al niet zo'n bar sterke lijn, kreeg het met andere eveneens zwakke lijnen zwaar te verduren, en geruchten over "verbussing" staken de kop op. Om de uitbatingskosten te drukken, ging de maatschappij er toe over, met ingang van 15 mei 1938, op de lijn éénmansdienst in te voeren, iets wat de Hagenaar van toen niet zo best lag. Gemopper daarover, vooral in de rubrieken "Ingezonden stukken" van de dagbladen logen er niet om. Wel te begrijpen, daar de toenmalige trams door hun model en geringe comfort (hoge instap) erg moeilijk waren voor vele bejaarden van die lijn, en die nu

de steun van de behulpzame kondukteur bij het in- en uitstappen moesten missen. Maar al die klachten baatten niets: de zaken gingen slecht! Per slot van rekening verkozen veel bejaarden de eenmanstram boven de in hun ogen zo kwalijk hobbende autobus. Wel werden in bijzondere omstandigheden, bv. sneeuwval, en op zomerse zondagen, als het verkeer toenam en de éénmanswagens het verkeer niet meer aankonden, deze rijtuigen vervangen door tweemansbediening en bijwagens uit de 650-reeks. Maar tariefsverhogingen of tariefsverlagingen, het invoeren van korttrajektarieven of het invoeren van vastrechtskaarten, loonsverlaging of personeelsontslagen, kortom al die ingrepen uit de nood geboren, vermochten niet het Haagse vervoer uit de puree te halen.

Het is droevig te moeten vaststellen dat de heropleving en de herwaardering van de tram, dus ook lijn 7, te danken was aan de tweede wereldoorlog, de jaren waarin van partikulier vervoer nauwelijks of helemaal geen sprake kon zijn. In een volgende bijdrage komt deze periode, waarin de tram zo goed als het alleenrecht op straat had, uitvoerig aan de orde.

#### BOEKBESPREKING.

De Uitgevers WYT, Pieter de Hoochweg 111, NL - 3025-Rotterdam, brachten het 23<sup>o</sup> deel van de reeks Trams en Tramlijnen in omloop. Vrij moeilijk om gangbare, nog niet gebruikte superlatieven te vinden om het nieuw werkje aan te kondigen, daar het patroon ruime bekendheid heeft verworven bij tramliefebbers! Het feit alleen al dat er 23 deeltjes van de pers kwamen, bewijst dat de uitgevers in de roos mikten. Het nieuwe deel "De paardetrans in Noord- en Oost Nederland" door Mr. T. Olthoff is een waardige aanvulling van de reeds verschenen werken. In kleinere plaatsen zijn vervoersbehoeften vaak door de paardetram ingelost geworden, maar wie van ons weet dat nog? Juist daarom is een werk als dit waardevol. Overigens moet het al van een sterk doorzettingsvermogen getuigen om uit zo verre tijden het nodige fotomaterieel bijeen te krijgen, om er een dergelijk werk voldoende te kunnen mede illustreren. Dat rechtvaardigt dan ook het begrip van de lezer als een foto naar zijn mening niet is zoals hij ze zou willen. Voor vlaamse lezers is het nogmaals een gelegenheid om van wat we uit Nederland niet wisten, nu wèl te weten. De prijs van het werkje is 13 fl. (195 fr) en kan besteld worden bij de uitgevers, op hogerstaand adres. VeBOV-leden kunnen bestellen door overmaking van 195 fr. op rekening van VeBOV.

#### TENTOONSTELLING. (Advertentie)

De "Antwerp Model Railroad Association - AMRA" richt in haar lokalen in het Bisschoppenhof, Suzanne Spanhovenstraat in Deurne (Antw.) haar tweejaarlijkse tentoonstelling in, over modelbouw. Trams, treinen, boten figuren enz.

De tentoonstelling is toegankelijk op volgende dagen:  
 zaterdag 13 en zondag 14 nov. van 10 tot 20h.  
 vrijdag 19 nov. van 19 tot 22h.  
 zaterdag 20 en zondag 21 nov. '76 van 10 tot 20 h.  
 Modelbouwers en personen die belangstelling hebben voor spoorvervoer mogen niet nalaten hiaraan een bezoek te brengen. Warme en frisse dranken zijn ter plaatse te bekomen. Het Bisschoppenhof is te bereiken met de volgende MIVA-lijnen: tram 12 en bussen van de lijnen 19 en 33.

Trammuseum Schepdaal is gesloten tot Pasen 1977. Tot zolang !

VeBOV - KRANT.

Adreswijziging: Met ingang van 25 november 1976 wordt het adres van de sekretaris: F. Geens - Menegemlei 55, 2100-Deurne. Het telefoonnummer zal volgende maand medegedeeld worden. Alle briefwisseling kan vanaf die dag daarheen worden gezonden.

-----  
Op de buitengewone algemene vergadering, gehouden te Antwerpen, op 30 oktober, werd volgende beslissing genomen:  
De lidmaatschapsbijdrage voor 1977 is als volgt vastgesteld:  
gewone leden: 375 fr; voor Nederland: 26 fl.;  
Aspirant-leden: 325 fr; voor Nederland: 22,50 fl;  
Buitengewone leden: 800 fr, voor Nederland: 56 fl;  
Begunstigers: 800 fr; voor Nederland: 56 fl.  
Personen die op dit ogenblik lid wensen te worden en onze leden kunnen vanaf nu, en tot uiterlijk 15 februari 1977 hun bijdrage overmaken op de rekening van VeBOV te Antwerpen of in Ossendrecht-Putte, a.u.b. met duidelijke vermelding van reden van storting.  
Personen die hun lidmaatschap bij VeBOV wensen op te zeggen, moeten dit schriftelijk doen bij de sekretaris, uiterlijk op 1 december 1976, zoals bepaald door de statuten, Art. 9 sub. b. Wanneer dat niet gebeurt, zal de jaarlijkse bijdrage dienen betaald te worden in overeenkomst met het art. 10-1-c.  
Uiteraard rekenen wij hier op een vlotte afwikkeling door onze leden. Het heeft geen zin het werk van de penningmeester nutteloos te verzwaren. De lidmaatschapsbijdrage kan ook aan de penningmeester worden overgemaakt tijdens de maandelijkse bijeenkomsten te Antwerpen.

VeBOV - KOERIER - EXTRA.

Het nummer van VeBOV-KOERIER voor de maand oktober heeft bij de drukker enige vertraging opgelopen. Wij verontschuldigen ons hiervoor bij onze lezers, maar het wordt hen toegezonden omstreeks 15 november.

OVER FOTO'S GESPROKEN:

De twee reeksen aangeboden foto's hebben een zodanig succes gekend, dat wij er zelf verbaasd van stonden. Voor zover dit nog niet gebeurd is worden de foto's eerdaags verzonden. Met genoegen kondigen wij U deze maand een derde reeks aan, aan de prijs van honderd fr. verzendingskosten inbegrepen. Bestelling geschiedt door overmaking van het verschuldigde bedrag op onze rekening, zoals aangegeven op de binnenzijde van de achterkaft. MAAR ER IS MEER:  
De begeestering van onze leden heeft er toe geleid dat DHR Delie zich bereid verklaard heeft, dezelfde reeks te leveren op het formaat 18 x 24, aan de prijs van 175 fr, verzending inbegrepen. In de handel kosten deze foto's 50 fr. per stuk en meer. Uw mogelijke bestelling dient dus te vermelden:  
Reden van de storting: fotoreeks 3  
formaat: gewoon of voor de 18 x 24 afmeting: DIN A.4.  
Voor niet-leden dienen de prijzen met 25 fr. per reeks verhoogd!  
Voor Nederland gelden de prijzen: 7,00 fl, en 12 fl., voor niet-leden van VeBOV, zijn deze prijzen met 2 fl. te vermeerderen.  
Bij de bestelling dient dus tevens op de stortingsstrook het lidnummer vermeld te worden.  
De reeks 3, waarvan de samenstelling verder volgt, kan besteld worden tot 10 december. Verzending volgt na die dag.

Samenstelling van foto-reeks 3:

- 1 - Hl 58037 in de stelplaats Hasselt, juni 1964;
- 2 - Hl 81061 in stp Hasselt - juni 1964;
- 3 - Hl 50003 in stp Merelbeke - mei 1962;
- 4 - Hl 7029 met trein in station Kontich-kazernen, vertikaal, juli
- 5 - Hl 64130, los, rangeert in Antw.Zd, juni 1963. Z 1956.

Volgende maand hopen wij U een vierde reeks treinfoto's te kunnen aanbieden, samen met een reeks tramfoto's.

SPOORSLAGS. VeBOV's Spoorwegenkrant.

In ons volgend nummer brengen wij een artikel over België's nieuwste troetelkind - het elektrisch viertje reeks 08. Het werd samengesteld door dhr. J. Casier. Wij willen onze leden graag verzoeken alle gegevens over de spoorwegen in binnen- en buitenland, te willen doorzenden aan de heer Julien CASIER, Radiostraat 19, - B - 3700-Tongeren, Hij houdt ons spoorwegdossier van dag tot dag bij, en is tevens belast met de berichtgeving over dit onderwerp.

Een vraag aan onze leden:

Dhr Casier doet een oproep tot onze leden bij de samenstelling van een ertikel over het type 59.

Wie kan inlichtingen verstrekken over de stelplaatsen en diensten (lijnnummers...) waar de reeks 59 (ex t.201) juist na hun aflevering (1955 - 1960) werd ingezet. Antwoorden aan hoger vermeld adres.

Lok-reeks 20:

De eerste reeks van 15 lokomotieven is afgeleverd. Acec werkt thans aan een bestelling lokomotieven voor Kenya. Daarna volgt een tweede reeks van tien lokomotieven type 20 voor de N.M.B.S., waarschijnlijk medio 1977. Lok-reeks 20 wordt vooral ingezet op de lijn naar Luxemburg. Tijdens de zomer reed zij ook een sneltrein Brussel-Oostende H.T., en tevens twee stoptreinen Oostende - Gent - Brussel. Deze reeks mag op het CFL-net rijden als alle motoren zijn ingeschakeld. Wanneer er dat slechts drie zijn, worden de seinen op het CFL-net erdoor gestoord.

Reeks 22.

Als lichterlokomotief wordt te Luik-G. gewoonlijk lok 2208 gebruikt, die uitgerust is met een drukmeter op één der buffers. Bij grote drukte komen loks van de reeksen 23, 25 en 55 ter hulp.

Reeks 49:

De 4903 van stp Antwerpen-Dam is voorzien van drie gele zichtbaarheidsstrepen over de kopwanden. Deze spoorbus wordt gebruikt voor het vervoer van personeel en voor de opleiding van bestuurders. (lijnstudie) De 4907 werd onlangs omgebouwd tot voertuig voor het onderhoud van bovenleidingen. Schildering zoals 4903, maar stelplaats Namen.

Reeks 52: 5205 is nog steeds getooid met het oude symbool van de NMBS: het vliegend wiel.

Reeks 53: 5302 en 5312 (stp. Latour) werden met een nieuwe schildering uitgedost.

Reeks 54: Alle loks zijn voorzien van dubbele koplampen.

Nochtans zijn er voor de acht loks, drie verschillende beschilderingen: 5407 en 5408 hebben nog de dubbele strepen; 5402-5403-5405 en 5406 moeten het met één streep stellen; 5401 en 5404 kregen nieuwe schildering. 5401 staat in stp Stockem, 5402 en 5408 in Ronet.



Reeks 55: Sommige loks hebben nog de karakteristieke V op de neus, in stp. Jemelle. Ze worden ingezet op de lijnen 42 en 43. Op 2 oktober trok 5507 (stp Montzen) een speciale trein bestaande uit een TEE-uitzichtsrijtuig vanuit Aken Hbf over Veenbaan. (Lijn 48)

Reeks 64: Lok 6406 kreeg een nieuwe schildering, maar heeft nog steeds de enkele koplampen.

Reeks 70: Lok 7006 is in herstelling, terwijl 7002 en 7005 hun oorspronkelijk uitzicht nog hebben. De 7001-7003-7004 en 7006 hebben de nieuwe beschildering en dubbele koplampen.

Reeks 81: Lok 8102 stond met uitgebouwde assen in CW Salzannes, en wordt verschroot. De andere twee lokomotieven ondergingen vroeger reeds hetzelfde lot.

Reeks 84: Van de 12 lokomotieven die in de groep Hasselt zijn ondergebracht (8 in Hasselt - 4 in Leuven) zijn er 11 van het gewone type (ex 250), terwijl één, de 8468, van het vroegere type 251 is. Deze lok bezit nog de oude schildering. Enkele van hen, bv. 8428-8442-8456, hebben reeds dubbele koplampen.

De Hasseltse loks worden als volgt ingezet: 3 bedienen de rangeerheuvel, één bedient de koer, één rangeert de reizigersrijtuigen en bedient het goederenterrein, richting Tongeren; één lok is actief in de bundel van de CHW - wagens, één lok rangeert in Mol. Tijdens het weekeinde trekken ze de werktreinen bij het vernieuwen van de sporen op lijn 34: Hasselt-Tongeren.

C.W. SALZANNES: Bij de open-deur-dagen ondergingen volgende lokomotieven een herstelling: 5127-5148-5508-5928-5942-6029-6043-6045-6079-7006-8005-8223-8412-8441-8460-8507-8515. Dergelijke herstelling duurt ongeveer 30 dagen, en per week verlaten acht loks de C.W.

Buiten stonden afgesteld: 5538-6090 met ingedrukte neus; 6313 met ingedrukte en uitgebrande neus; 6403, 7327, 8427 en de reeds hogergenoemde 8102.

Nota: Onze leden-spoorwegvrienden stellen ons dermate veel kopij ter beschikking, dat wij niet anders kunnen dan in december een dikker nummer te verzorgen. Daarin komen ook onze lezers aan de beurt met ingezonden stukken, o.a. uit Halle.

#### TRAMPOST:

##### Uit de Metropool - MIVA:

PCC 2017 is op <sup>v</sup>r. 29 okt. 1976 terug in dienst gekomen op lijn 4. Op 24 maart 1975 kwam hij in botsing met de 2039, en werd daarbij frontaal vernield. Hij is voor herstelling terug naar Brugge gestuurd op 15 april 1975, vanwaar hij hersteld, maar ongeschilderd terug kwam op 17 feb. 1976. De 2039 kwam enkele weken later al terug in dienst. De 2017 is voorzien van automatische beremming, zodat hij in de ondergrondse mag rijden. Voorlopig echter wordt hij op lijn 4 nog in de gaten gehouden.

Het is de bedoeling om lijn 12 op de Ter heydelaan, waar een eigen baan bestaat, tussen twee hagen te laten rijden. Groen is er nooit teveel, en de veiligheid zal ermee gediend zijn.

Het verbindingsspoor tussen de lijnen 10 en 12 in de Leeuwlantstraat en de Gallifortlei is op 31 mei 1976 officieel buiten dienst gesteld. De wissels die toegang gaven tot dit spoor, zijn ondertussen aan beide zijden verwijderd. Voor de wissel Turnhoutsebaan-Leeuwlantstr. was dat op 23 en 24 sept. 1976, en de kruising met het tegenspoor van lijn 10 op deze plaats is weggenomen op 27 sept. 1976.

Op 28 maart 1975 reed emr 7382 zijn laatste rit op lijn 12, gevolgd op 1 april 1975 door de 4417 op lijn 10. Dat was het laatste oude rijtuig dat in normale reizigersdienst reed op het MIVA-net. Wij geven U hier een overzicht van de laatste oude rijtuigen in dienst op de verschillende lijnen.

lijn 2: 6331 en 5362 op 6 dec. 1974; lijn 3: 4432 op 7 jan. 1975;  
 lijn 4: 6451 op 6 maart 1975; lijn 7: 738.(?) op 28 jan 1975;  
 lijn 8: 4420 op 10 jan. 1975; lijn 10: 4417 op 1 april 1975;  
 lijn 11: 4416 op -- februari 1975; lijn 12: 7382 op 28 maart '75;  
 lijn 15: 5348 op -- okt. 1974; lijn 24: 4417 op 28 feb. 1975.

-----  
Uit de Arteveldestad: - MIVG:

Op 30 juni 1976 kwam PCC 21 in dienst op lijn 1, na eengedwongen rust van acht weken. De vier stoelen naast de zandbakken zijn weggenomen, en de stempelautomaat hangt nu bij het opstappen, links. De verticale staaf die vroeger de automaat droeg, is weggenomen, en ook deze achter de bestuurderszetel, waarop vroeger het lichtscherm bevestigd was. De bestuurder kreeg op dit rijtuig overigens een nieuwe zit, zachter dan de vorige. Dit rijtuig biedt daardoor meer staanplaatsen op de balkons. Tevens is een nieuwe afwateringsbuis aangebracht, veiliger voor wachtende reizigers.

-----  
 Op 5 juli 1976 is de bovenleiding van lijn 1 op het Van Beverenplein door een kraanwagen omlaag gerukt, zó dat de draad over de ganse lus op de grond lag. PCC 36 bleef stroomloos achter, tot 10u.35. De storing duurde ruim twee uur. Ondertussen was een buspendeldienst ter hulp gesnel.

-----  
 Door een verkeerd maneuver van een rijtuig van lijn 4, werd PCC 07 op lijn 10 een wielkje gelicht op de wissel van het wijkspoor op de Voormuide, waardoor dit rijtuig ontspoorde. Drie kwartier later stond de 07 terug in het goede spoor.

-----  
 3 sept. 1976 - 12 u. precies, viel het onverbidde bevel: de De Smetbrug (Palingshuizen, lijn 1) moet vanaf nu voor alle gemotoriseerd verkeer gesloten worden, wegens dreigend instortingsgevaar. Rijkswacht en Politie, gespecialiseerd in het opwerpen van versperringen bouwden in enkele minuten tijd een dergelijk euvel op, volgens de beproefde regels van de kunst, **en toen kwam lijn 1 van het Van Beverenplein...**, maar wie zou daar nu aan denken? Het duurde een hele tijd vooraleer Hermandad ervan overtuigd was dat de tram daar niet kon blijven staan tot de brug hersteld was (18 maanden!) en uiteindelijk mocht de tram erover rijden. En de brug? Zij zakte niet in... Sedertdien rijdt er een pendelbus tussen het Van Beverenplein en de Palingshuizen, waar de tram zijn taak overneemt. Op de bushaltes van de lijnen 52 - 54 is nu lijn 1 toegevoegd. Als in Wenen en brug instort, sluit men er te Gent een af. Zijn wij geen volk van wakkere wakers?

-----  
 17 sept. 1976: spitsuur vrijdagavond - Rozemarijnbrug: Veel drukte en een rijtuig van lijn 10 dat het bovenleidingscontact raakt, nog voor PCC 11 op lijn 22 de wisselnaald verlaten heeft. Wat gebeurt er dan? JUIST! De 11 verliet het goede spoor, en ging zich een stukje schuin over de brug zetten. Tijdens het uur dat daarop volgde werd met man en macht geprobeerd om de republikeinse tram tot andere gedachten te brengen. Om 17.45h. lukte dat. Ondertussen reden de lijnen 21 en 22 om langs lijn 1 naar de Koornmarkt, en dan via lijn 4 naar het station.

-----  
 Volgende maand, busnieuws uit Gent, o.a. nieuwe lijnen 85, 86 en 86 doorstreept. Verder verlenging van de lijnen 30 en 32.

Maandag 20 september 1976: een grote dag voor Brussel. Na vele jaren werken is die dag een dag van herinnering geworden in Brussel. Immers werd de ondergrondse tramlijn door een echte metro overgenomen. Er is veel over geschreven en gewreven, maar het is er van gekomen, en als we de officiële mededelingen mogen geloven is er al een merkkelijke aanwinst van reizigers vastgesteld. Koning Boudewijn was eregast, Minister Chabert en de heer Cudel, voorzitter van de Beheerraad MIVB, waren gastheer. Vele honderden genodigden hebben helaas niets gehoord of gezien van de eigenlijke plechtigheid. De Muntshouwborg was maar half gevuld, maar de receptiezaal was overvol...

In de Muntshouwborg hielden beide Gastheren een redevoering, die op dergelijke plechtigheden onontbeerlijk is. Daaruit valt vooral te onthouden dat dhr Cudel verklaarde dat binnen enige tijd, de MIVB de NMVB-lijnen G, Ø en W, onder concessie zal uitbaten. Modern materieel zal worden ingezet, en een nieuwe trambaan zal onontbeerlijk zijn, waarbij het spoor op 1435 mm. zal gebracht worden. In dit verband wordt gedacht (maar dat is uiteraard voor wijzigingen vatbaar) van lijn 32 naar Wemmel te verlengen, en lijn 81 naar Grimbergen.

Op maandag 4 oktober 1976 was er in Brussel opnieuw feest, want vandaag reden de trams van de lijnen 52-55-58-62 en 81 hun laatste bovengrondse traject tussen het Noord- en het Zuidstation. Toen de laatste PCC in de Vooruitgangstr. over de wissel was gereden, richting Zuid, volgden de oude rijtuigen, die de muzeümvloot van de M.I.V.B. uitmaken, en werd de wissel weggenomen. Die vloot "reed" naar het Zuidstation en terug tot op het Rogierplein en Vooruitgangstraat, waar de wagens tot omstreeks middernacht tentoongesteld stonden.

Wij hopen binnenkort een ruimere reportage hierover te brengen.

-----  
De lijnen 81 en 62 rijden sedert zaterdag 25 september met pantograaf. De enige, overblijvende lijn met trolley uitgebaat, is de 35, tussen de Naamse Poort en Transvaal.

-----  
Sinds 21 september zijn de lijnen 39 en 45 ingekort tot het traject Montgomery 39 Stokkel en Montgomery 44 Tervuren. Er rijden op deze lijnen gelede tweeassers van de reeks 4001-4043. Diezelfde dag was lijn 25 uit het net verdwenen, samen met 41 en 45. Deze drie lijnen zongen hun zwanezang, op 20 sept. in de avond. Ook hierover brengen wij nadere gegevens.

-----  
De Noord - Zuid lijnen rijden dus ondergronds, maar er zullen nog wel enkele maanden overheen gaan vooraleer de werken echt gereed zullen zijn. Vooral in het Noordstation is er nog veel te doen. Dat neemt niet weg dat de dienst er heel wat vlotter verloopt, en de rijtijd is uiteraard flink ingekort. Neen, geachte lezer, wij nemen geen "pro" stelling in, want er zijn even veel voor- als tegenstanders van de ondergrondse trajecten, en juist omdat wij ook uw mening willen respekteren, laten wij U die graag. De reiziger zelf zal voor zich moeten uitmaken wat hij verkiest, maar dat de uitbating erbij gewonnen heeft, dat staat buiten twiifel, en juist dat wensten wij U maar te zeggen.

-----  
In ons vorige nummer vertelden wij dat lijn 35 met GPCC wagens zou gereden worden. Tot op heden is daarvan niets in huis gekomen. Wel rijden er op zaterdag enkel gewone PCC-rijtuigen.

-----  
De tentoonstelling die oorspronkelijk voorzien was in Woluwe, naar aanleiding van de openstelling van de Metro en de noord-zuid lijn, is door omstandigheden naar het voorjaar 1977 verplaatst. Wij houden onze lezers op de hoogte.