



**Nederlandse Vereniging van Belangstellenden
in het Spoor- en tramwegwezen**

RAILVERTIER

EEN UITGAVE VAN DE NVBS-AFDELING DEN HAAG

AFLEVERING 16

19 MEI 2021

VERSCHIJNT IN CORONATIJDEN ELKE TWEE WEKEN

NB. Ontvangers kunnen desgewenst reageren op het emailadres van de afdeling:

NVBSafdDH@outlook.com.

Dus liever NIET op eherbie@ziggo.nl / 'afzender beantwoorden'.

DE TRAM IN LEIDSCHENDAM

Een aanvulling van *Rob Heus*

Het verhaal van *Paul Muré* met foto's en tramkaartjes over de terugkeer van de tram in Leidschendam heb ik met zeer veel genoegen gelezen en bekeken. Over de eerste bladzijde maak ik een paar opmerkingen.

Over de MET

Nadat de Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen (MET) in 1890 de exploitatie van de stoomtramweg Leiden – Voorschoten – Den Haag had overgenomen, werd de MET in 1893 ook de eigenaar van de tramweg. De ombouw en verlegging van de lijn voor een elektrische tram op normaalspoor is door de MET gedaan. De MET bleef de eigenaar (tot 1946), maar deed in 1924 de exploitatie over aan de NZHTM.

Over de NZHTM

De Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HSM) kocht het stoomtramwegbedrijf met de stoomtram van Haarlem naar Leiden. De HSM veranderde de naam van het bedrijf in Noord-Zuid-Hollandsche Tramweg-Maatschappij (NZHTM) in 1909. De HSM had het doel om in dit bedrijf de exploitatie van elektrische tramlijnen onder te gaan brengen evenals eigendommen als de HSM daar de volledige eigenaar van was. In Leiden kreeg de NZHTM zo de paardentramremise in bezit en de nieuw aangelegde trambaan van het station naar de Hoge Rijndijk.

Over lijn 6 die „gewoon een stadslijn“ is

Ik ga even terug naar het begin. In 1864 krijgt Den Haag een paardentram over een 'paardenspoorweg' naar Scheveningen en in 1866 een paardentram over een 'railroute' naar Delft. Den Haag heeft zo een stadslijn en een buitenlijn.

In 1880 geeft een wet voor het eerst landelijke regels voor de openbare middelen van vervoer als vaartuigen en de rijtuigen langs de weg behalve als die rijtuigen van spoorwegdiensten zijn die daarmee sneller dan 15 km/h (vanaf 1890 20 km/h) rijden. In de praktijk komen die rijtuigen niet op de weg. De stoomtrams vallen wel onder deze wet. De wet bepaalt ook om geen regels te geven voor het vervoer van personen binnen een gemeente. Een stadslijn blijft daarmee een zaak voor een gemeentebestuur.

In 1900 komen de trams met „mechanische beweegkracht“ onder werking van de Locaalspoor- en Tramwegwet. De paardentrams blijven onder de wet van 1880. De verdeling stadslijn en buitenlijn tussen gemeenten en Rijk blijft bestaan. Nieuw is echter de mogelijkheid om een

tramlijn die een stukje in een andere gemeente komt of waar ook wat goederen over vervoerd worden, per besluit gelijk te stellen met een stadstramnet en deze lijnen zo onder de zorg van gemeentebesturen te laten.

In 1922 is de mogelijkheid gekomen om een tramweg door meer dan twee gemeenten ook gelijk te stellen met een stadstramnet.

In 1927 is het „tramwegnet te 's-Gravenhage“ van de HTM gelijkgesteld met de spoorwegen waarop geen ander vervoer dan personenvervoer binnen één gemeente plaats heeft. De HTM kan door dit besluit goederen vervoeren van de Delftselaan naar de Duinstraat in Scheveningen. Verder gelden door dit besluit de Rijksregels voor de buitenlijnen van de HTM niet binnen de gemeente Den Haag. Door de gelijkstelling kan in 1927 het beginpunt van de lijn naar Delft verlegd worden van het Huijgenspark naar het Plein met medegebruik van het stadstramnet over het Zieken, het Spui en de Lange Poten. Een jaar later komt de Wassenaarse tram ook naar het Plein.

Het traject van het Zieken naar het Plein krijgt er met de lijn naar Delft vervoer bij dat tussen meer dan één gemeente is en valt daardoor onder regels van het Rijk, maar door de gelijkstelling is dat niet meer zo.

Om lijn 6 door te trekken naar Leidschendam zonder dat de lijn onder Rijksregels gaat vallen, is een nieuw gelijkstellingsbesluit nodig waarbij de beperking te 's-Gravenhage komt te vervallen. De gelijkstelling van 1969 geldt voor het „door de N.V. Gemengd Bedrijf Haagsche Tramweg Maatschappij geëxploiteerde tramwegnet - met uitzondering van haar tramweg van 's-Gravenhage naar Delft, met een zijtak van Rijswijk naar Voorburg“. Een streepje tussen Tramweg en Maatschappij ontbreekt omdat dat streepje in 1927 en 1969 niet in de naam van het bedrijf stond.

En zo is lijn 6 naar Leidschendam dus 'gewoon' een stadslijn geworden en is de lijn naar Delft een buitenlijn gebleven.

Rob Heus

Een 'bruggetje' naar deel II van deze uitgave van *Railvertier*.
Een plaatje van een tramstel van lijn D op de Ponte Dom Luis I (1884)
over de Douro; Porto, 1 oktober 2015. Foto: *Erik Herbschleb*

