

Oud S & H toestel 'nieuw' voor Den Haag

(van een onzer verslaggevers)

In de centrale werkplaats van de Dienst van Elektriciteit en Seinwezen wordt momenteel een 'nieuw' bedieningstoestel voor den Haag HS getest. Het is het oude Siemens & Halske toestel uit Lage Zwaluwe. Het is nu geheel gereviseerd en aangepast aan de beveiliging van het station Hollandse Spoor en zal tijdelijk (ongeveer vijf jaar) op post I komen te staan.

Tijdens de ombouw periode van 'klassieke' beveiliging op NX is het Siemens & Halske toestel eenvoudiger te wijzigen dan een HSM-toestel. Bovendien biedt het S&H toestel mogelijkheden tot uitbreiding wat nodig is bij aanleg van het derde perron.

Schroot

Uit een aantal kasten, ogenschijnlijk geschikt voor de sloop, en een berg oud ijzer — die uit handels bestond — hebben vier mensen een bedieningstoestel gemaakt dat aan de 'Haagse' eisen voldoet. Vanaf half november hebben deze instrumentmakers er een dagtaak aan gehad.

Het bedieningspersoneel dat straks met dit toestel moet werken werd uitgenodigd om naar de werkplaats te komen. Zij kregen inspraak bij de groepering van de handels die voor een trein- of rangeerbeweging bediend moeten worden.

Op zaterdag 6 mei als het HSM-bedieningstoestel gesloopt is 'schuift' Es het S&H-toestel onder het bloktoestel en op maandagmorgen 8 mei bij aanvang dienst moet het allemaal kloppen.

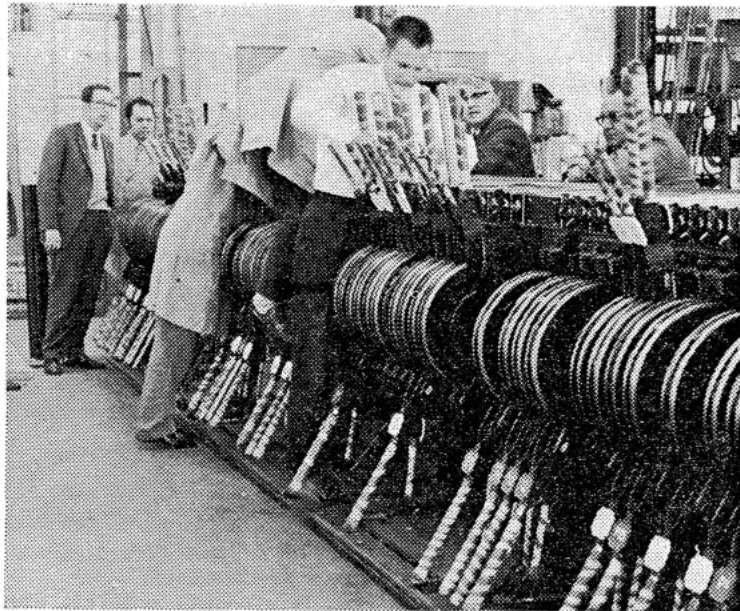
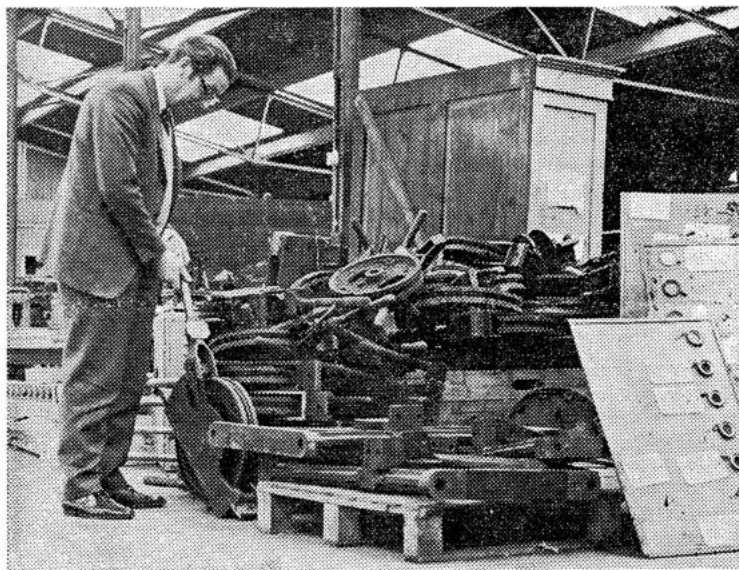


Foto boven:
Instrumentmakers hebben het Siemens en Halske toestel gereviseerd. Nu wordt het getest en kan het straks zo onder het bloktoestel geschoven worden.

In het magazijn van de centrale werkplaats van Es ligt een berg 'schroot'. Hieruit hebben we, aldus de heer M. Verbeek, de onderdelen gehaald voor het 'nieuwe' S & H-toestel van Den Haag HS.

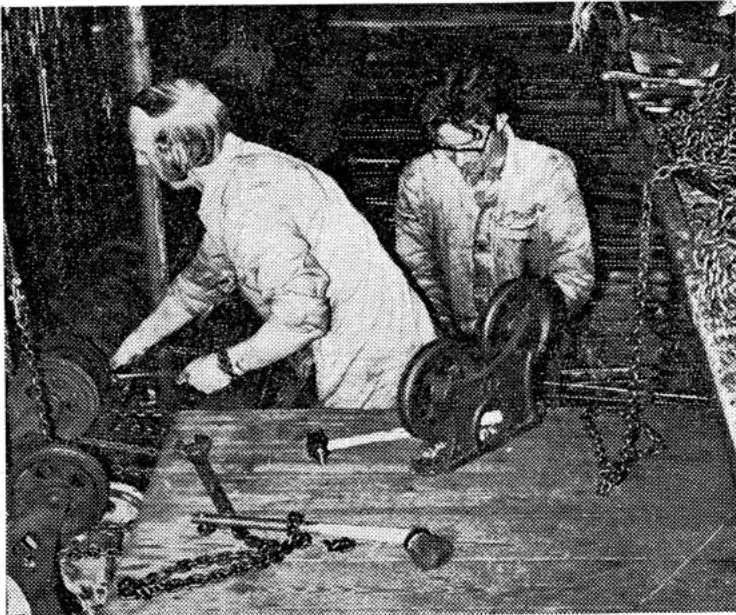


Den Haag HS bouwt aan nabije toekomst

(rayonverslaggever)

Dat in het 'spoorse' Den Haag niet alleen op het nieuwe Centraalstation aan de toekomst wordt gebouwd werd duidelijk op zaterdag 6 mei, toen op Station Den Haag HS het uur U sloeg voor een krachttoer van Es. Precies om 12.00 uur begon toen op post I de sloop van het 'uitgeputte', bijna driekwart eeuw oude, HSM-bedieningstoestel en werd gestart met de montage van een 'nieuw' Siemens & Halske-toestel. Het nieuwe toestel, dat meer mogelijkheden tot uitbreiding biedt, is een eerste aanzet om in de toekomst de wijzigingen in de sporen en beveiliging — bouw van een derde perron en van een postperron — door te kunnen voeren.

Een nieuw bedieningstoestel betekent dat ook beneden 'in de kelder' het nodige moet worden aangepast.



Tijdelijke halte

Met de sloop van het oude toestel werd Den Haag HS tijdelijk een soort 'halte op de vrije baan'.

De in- en uitrijseinen van en naar Leiden, Leidschendam-Voorburg en Binckhorst konden niet meer uit de stand 'stop' worden gebracht en ook de rangseinen in het beheersgebied van post I konden niet worden bediend. Ter vervanging van de inrijseinen uit de richtingen Leiden en Leidschendam-Voorburg werd door Es een tweetal lichtseinen ter hoogte van de normale seinen geplaatst, zodat het mogelijk was om de treinenloop — binnenkomst op geel 180

flikkeringen — praktisch zonder vertraging te doen verlopen.

Op maandag 8 mei stond er, dank zij de mannen van Es, Electro-Rail en nog vele anderen, op post I een compleet nieuw toestel, dat voortreffelijk werkte en was het oude HSM-toestel bijna vergeten.

HSM

Het oude, uit 1898 daterende, 80-voudige HSM-bedienings-toestel van post I moest worden gesloopt, niet alleen omdat het al zo oud was, maar ook omdat de mogelijkheden voor de toekomst uitgeput raakten. De sloop werd vakkundig aangepakt door het personeel van de firma Buijk uit Roosendaal die ook zorgde voor het transport van het nieuwe toestel naar Den Haag. Met slijpschijven 'sne-den' zij het frame in hanteerba-

re stukken die dan meteen met een kraan van de fa. Heindra in een gereedstaande vrachtauto werden geladen. Na enkele uren bleef een totaal onfluisterd sein-huis over dat op dat moment die naam eigenlijk niet meer verdiende.

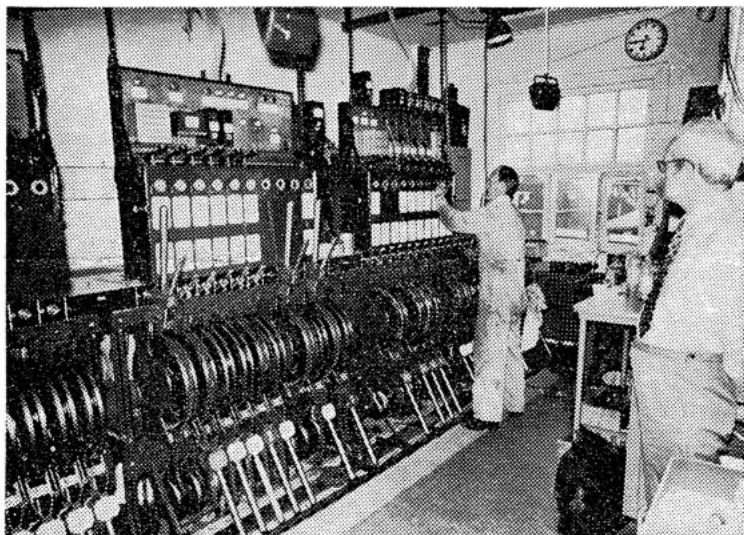
S & H

Voordat het nieuwe Siemens & Halske-toestel kon worden geplaatst moest eerst de vloer van het seinhuis worden versterkt omdat dit toestel andere steunpunten nodig had. Overigens is

het 'nieuwe' toestel van post I nu ook weer niet zo nieuw, want het is het oude toestel uit Lage Zwaluwe dat door Es 3A — wij schreven hierover al in Koppeling 417 van 21 april — volledig voor Den Haag HS werd vertaald en aangepast. Voordeel van het S & H-toestel is dat het eenvoudiger te wijzigen is dan het 'oude' HSM-toestel terwijl het met het oog op de toekomst — aanleg van een derde perron en een postperron met de daarbij noodzakelijke spoorwijzigingen — tevens de mogelijkheid tot uitbreiding biedt.

De opbouw en de montage van het nieuwe bedieningstoestel werd geheel uitgevoerd door de onderhoudssectie van Es Den Haag die dit extra werk klaarde met de normale bezetting en zonder dat het onderhoudsprogramma in gevaar kwam. Samen met het personeel van Electro-Rail die de bedrading verzorgde werd er door hen een stuk teamwork verricht waarop met voldoening kan worden teruggezien.

Maandag 8 mei. Het toestel staat er alsof het er altijd heeft bestaan en het werkt voortreffelijk. Een goede generale repetitie — in september zal ook post T in Den Haag een dergelijke operatie ondergaan — was achter de rug.



Controle op de goede werking van het nieuwe toestel.

Den Haag HS krijgt derde perron

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft zijn goedkeuring gehecht aan het investeringsvoorstel van NS de stationsaccommodatie te Den Haag HS uit te breiden met een derde perron voor éézijdige bediening.

Station Den Haag HS bezit een groot middenperron met aan de westzijde een perron dat als inhaalgelegenheid voor treinen uit noordelijke richting is ingericht. Voor de treinen zuid-noord bestaat een dergelijke inhaal-mogelijkheid niet. Dit inhalen voor die richting is alleen mogelijk te Rotterdam en te Leiden. De afstand Rotterdam CS-Leiden met daartussen reeds acht stations in de stopdienst leidt tot een zeer gespannen dienstregeling-opzet en -uitvoering op dit Randstadbaanvak (stopdienst 38 minuten, intercitydienst met stop te Den Haag HS 27 minuten). De praktijk is dat iedere kleine ontregelingsoorzaak vertragingen voor meerdere treinen tot gevolg heeft. Gedurende de dienstregeling 70/71 had op alle dagen meer dan 20 pct. van de treinen die Den Haag HS passeerden meer dan 4 minuten vertraging op de eindpunten. Deze vertragingen kunnen door het schepjen van een inhaal-mogelijkheid te Den Haag HS worden teruggebracht.

De capaciteit van Den Haag HS wordt daarom uitgebreid met een 160 meter lang éézijdig perron. Dit perron zal van een overkapping worden voorzien. Voor de reizigers wordt het perron bereikbaar door een van de bestaande tunnels door te trekken. Het perron zal in 1973 in dienst gesteld worden.



Het derde perron in Den Haag HS is officieel geopend. Dat gebeurde op vrijdag 25 mei toen om 14.08 de Huybens-Expres op het nieuwe spoor 6 voorreed. Deze speciale trein betekende daarmee zowel het einde van het actieve NS-leven van groepchef H. A. Huybens (die dezelfde middag afscheid nam) als het begin van een nieuwe periode voor Den Haag HS. Rayonchef J. A. Wiggers memoreerde in een korte toespraak het belang van het 3e perron in de totaliteit van de uitbreiding van de accommodatie van het openbaar vervoer in het gebied van de Oude Lijn. Hij dankte de heer Huybens voor zijn aandeel als coördinator tussen de verschillende diensten tijdens bouw en voorbereiding. Hij liet het vervolgens aan de scheidende groepchef over om het lint door te knippen, waarmee het 3e perron — zondag 3 juni officieel in gebruik — werd opengesteld.

Den Haag HS

post 1 van oud HSM naar nieuw S en H

"Een krachttoer van Es" werd het genoemd in de Koppeling van vrijdag 19 mei 1972.

Wat was er toch met Den Haag HS aan de hand?

Om in de toekomst wijzigingen in de infrastructuur voor verbetering van de treinloop op de "oude lijn" te kunnen realiseren, en om een goed onderhoud mogelijk te maken, zijn er in de posten T en I ingrijpende voorzieningen nodig.

Verbeterde treinloop

Te beginnen met de dienstregeling voor 1973 namelijk, wil men om het kwartier een stoptrein laten rijden in beide richtingen. Deze zullen in Den Haag HS worden voorbijgereden door sneltreinen. Hiervoor is een 3e perron nodig (zie fig. 1).

De stoptrein uit de richtingen Ledn komt binnen op sp 1, gevolgd door de sneltrein op sp 3. Wanneer deze vertrokken is kan de stoptrein van sp 1 vertrekken.

Hetzelfde geldt voor de richting Dt voor treinen op de sporen 6 en 5. Ook kwam nog de wens naar voren van de PTT om een postperron aan te brengen. Dit zal nu gebeuren na de realisering van het 3e perron. Zowel

in post T als in post I stond nog een HSM-toestel en wel een 90-voudig in post T en een 85-voudig in post I.

Bij de grote revisie van enkele jaren geleden bleek dat slechts gerekend kon worden op een beperkt aantal jaren van grote bedrijfszekerheid. Mede door de grote en ingrijpende wijzigingen, die de aangegeven uitbreidingen gaan inhouden voor bovengenoemde toestellen en om de steeds minder aanwezige vakkennis voor deze toestellen (door pensionering bankwerkers e.d.), heeft men besloten over te gaan tot het plaatsen van S en H-toestellen. Een andere factor die meegetekend heeft om deze S en H-toestellen te plaatsen is, dat het aantal mogelijkheden te beperkt was om dergelijke grote wijzigingen in de bestaande toestellen aan te brengen.

Ongeveer een jaar geleden is men op de tekenkamer van Es 3A begonnen met het tekenwerk voor de vervanging van het toestel van post I. Nauw overleg met Es 4 was daarbij nodig om de volgende redenen:

1. wijziging in de trekdraadgeleidingen moet tot het uiterste beperkt worden;
2. de mogelijkheden tot wijzigen in de schijvenkelder van post I zijn

gering;

3. de bestaande 10-voudige bloktoestellen (5 stuks) worden gehandhaafd;
4. de ombouw geeft mogelijkheden voor nog verdere wijzigingen.

Tevens kwam van Ep het verzoek, nu er toch een nieuw bedieningstoestel kwam, diverse handels een andere plaats te geven voor een vlottere bediening en om onnodig heen en weer lopen te vermijden.

Bij het HSM-toestel wordt elk vijfde veld ingenomen door een steunpoot; bij S en H is op de overeenkomstige plaats ruimte voor een handel, maar hier gaan een aantal handelposities verloren door naast elkaar geplaatste poten van de S en H-frames. Door een en ander was een verschuiving in de schijvenkelder en trekdraadgeleiding onontkoombaar en moesten er in totaal toch nog 14 handels verplaatst worden.

Bijgaand schetsje zal wellicht het een en ander verduidelijken (fig. 2).

Uiteindelijk kwam men tot de opstelling van een 75-voudig toestel (21 + 21 + 12 + 21).

Bij een S en H-toestel heeft elk veld normaal 2 assen. Om toch het benodigde aantal sluitingen en krukjes-as-

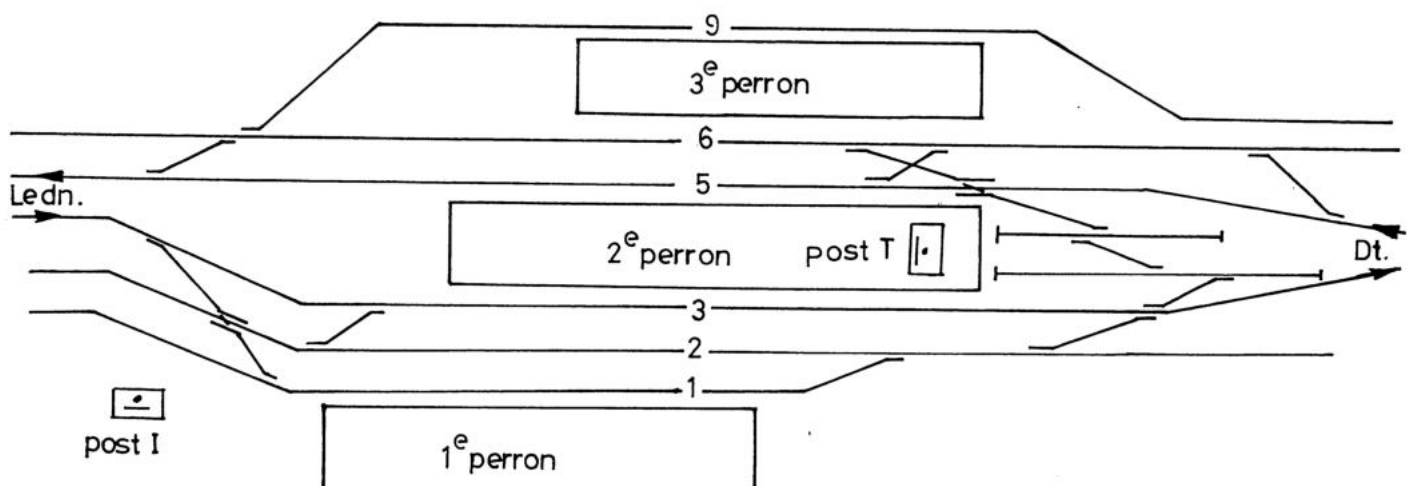


Fig.1 Situatieschets sporen Den Haag HS.



Linksboven:
De aansluitblokken van de ascontacten werden tevoren op een plank afgemonteerd en tijdelijk achter het HSM-toestel aangebracht.

Links onder:
Het transport van het nieuwe toestel van Wpes naar Den Haag gaat beginnen.

sen te krijgen moesten er in het 75-voudig toestel (rekening houdende met de nog te verwerken grote wijzigingen) een 25-tal z.g. 3e assen ingebouwd worden.

Aandeel Wpes

De Wpes heeft met het maken van het nieuwe bedieningstoestel een zeer groot aandeel in het werk gehad. Men heeft n.l. de toestellen die door modernisering vrijkwamen in Lage Zwaluwe, geheel omgebouwd en gereviseerd.

Diverse materialen moesten nieuw ingebracht worden, zoals honderden nokken 19E en 19T (de laatste voor de 3e assen).

Er is ongeveer 5 maanden aan gewerkt, waarna het door Es 4 getest is.

Extra werkzaamheden in post I

Ter plaatse in post I moesten ook de nodige voorzieningen getroffen worden. Er moest gedeeltelijk een nieuwe balklaag aangebracht worden voor ondersteuning van het S en H-toestel. Verder moesten er voor de 5 bloktoestellen nog hijsinrichtingen gemaakt worden (deze ontbraken in de post). Ook de bloktoestellen kregen een an-

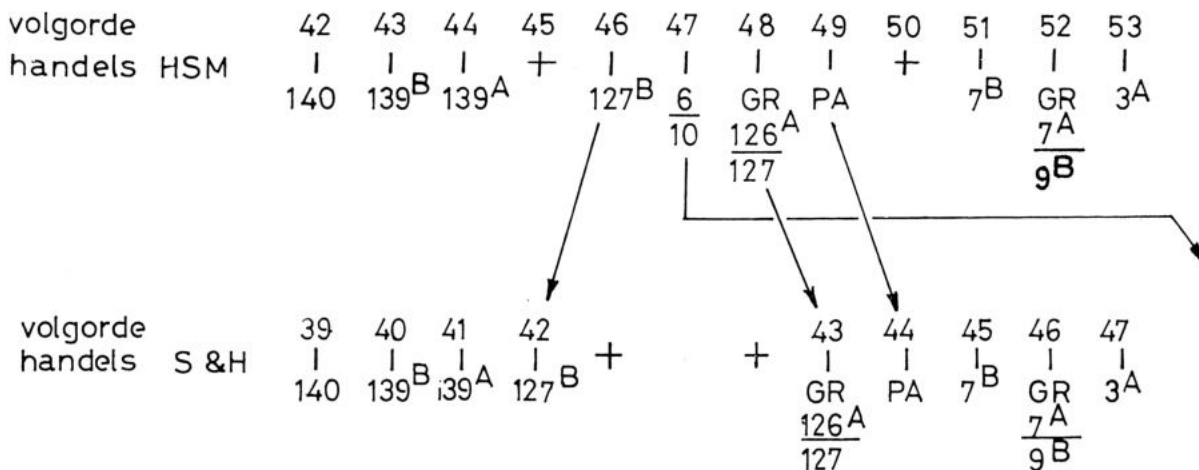


Fig.2 Schets van de wijziging in de handel opstelling



Boven:
Het overbodige bloktoestel vliegt naar buiten.

Rechts:
De laatste restanten HSM verdwijnen uit de post.

Onder: Het nieuwe toestel klaar voor de functietest.

Geheel onder:
's Morgens vroeg om half zes:
het sein gaat veilig.



dere opstelling en kwamen (door een andere toestelconstructie) meer naar voren.

Trekkersperren en trekkercontacten moesten vervangen worden door spermagneten en ascontacten.

Om met de indienststelling zo min mogelijk draden vast te moeten zetten werden alle aansluitblokken van de ascontacten op de juiste afstanden op een plank gemonteerd en tijdelijk achter het HSM-toestel aangebracht, waarna de nieuwe bedrading aangesloten kon worden. Ook de bedradingen van bloktoestel naar bloktoestel en/of naar de relaiskamer werden zo veel mogelijk van te voren overgenomen in nauwe samenwerking tussen ER en Es 3A.

Het nieuwe toestel gaat op transport

Het transport van het nieuwe toestel uit de Wpes naar Den Haag werd verzorgd door de Fa. Buik uit Roosendaal.

Handels, linialenkasten en frames werden apart verpakt en met vrachtauto's vervoerd. Ook het binnenbrengen in de post werd door bovengenoemde Firma uitgevoerd.

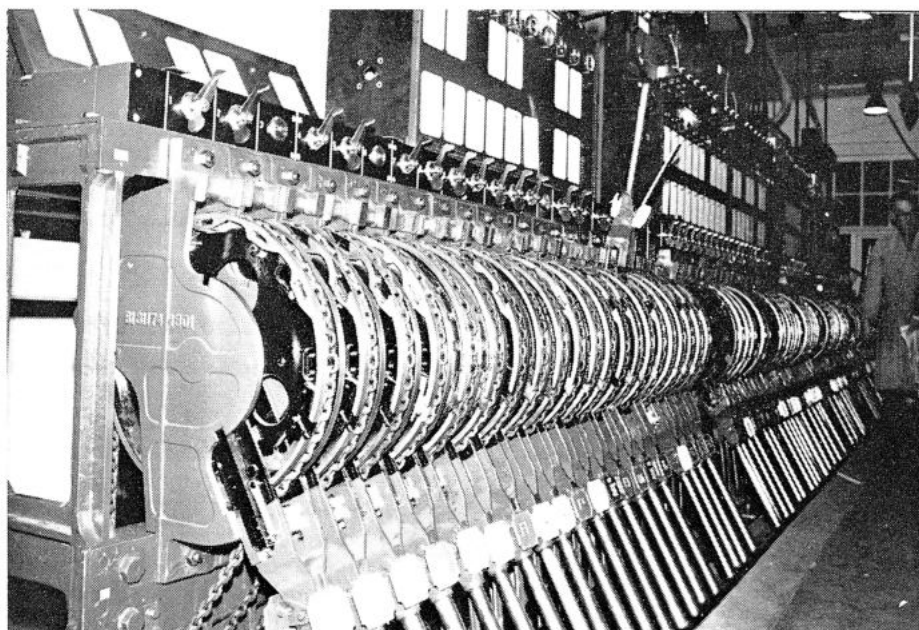
Intussen liepen er ook nog treinen

Om de treinenloop tijdens het plaatsen van het nieuwe toestel (tussen zaterdag 12 uur en maandagmorgen 5 uur) "gewoon" door te laten gaan werden een aantal voorzieningen getroffen.

De treinen van Leidschendam-Voorburg kwamen binnen op sp 1 en moesten vandaar ook weer vertrekken. Zodoende moest wissel 141 — normaal bediend door Post I handbediend gemaakt worden. Om vertraging te voorkomen werden bij de inrijseinen van Ledn en Ldv een paar tijdelijke seinen aangebracht die "rood" of "geel 180" konden tonen. Dit voorkwam dus het stoppen en telefoneren. Het overpad nabij het postkantoor werd tijdelijk buiten dienst gesteld.

De HSM gaat buiten dienst

Het begin van de buitendienststelling was gepland op zaterdag 6 mei 12 uur.



Men begon met het klemmen van de wissels in het gebied van post I. Daarna werden de bloktoestellen opgehangen en de bedrading losgemaakt van de trekkercontacten en trekker-sperren.

Vervolgens werden de kettingen van de handelschijven op kettingplaatjes aangebracht en kon men met de sloop van het HSM-toestel beginnen.

Door een voorgaande wijziging (n.l. het vervallen van het blokstelsel naar Den Haag SS) bleef in de eerste blokkast (6-voudig) slechts één venster over.

Door dit gelijktijdig met het nieuwe bedieningstoestel te verplaatsen kon bovengenoemde blokkast vervallen. Inmiddels kon men ook een begin maken met de wijzigingen in de schijvenkelder.

Het nieuwe toestel wordt geplaatst

Nadat de laatste restjes van het HSM-toestel uit de post waren verdwenen kon men beginnen met het stellen van het frame en het binnenbrengen van linialenkasten en handels, waarna het samenstellen van het S en H-toestel kon beginnen. Tevens moesten alle ondersluitpennen van de vensters vernieuwd worden en pas gemaakt op de hamertjes.

Het vervangen van een HSM- door een S en H-toestel heeft ook buiten de post gevolgen.

Bij een HSM-toestel staan de handels normaal omhoog en bij een S en H-toestel normaal omlaag. De trekdraden van sein- en wisselstellers moeten daardoor gekeerd worden d.w.z. de „toegevende” trekdraad wordt „haler” en andersom.

Inmiddels was ER begonnen met het vastzetten van de ascontactblokken op de assen van het toestel en nu konden ook de spermagneten bedraad worden. Nadat e.e.a. geregeld was, kon Es 3A het elektrisch gedeelte functietesten.

Het sein gaat veilig

Daarna werden de kettingen weer aangespannen, wissels ontklemd en beproefd en omstreeks half zes (maandagmorgen) kon het sein "veilig" gegeven worden.

Tot besluit kan nog vermeld worden, dat de Wpes reeds bezig is met het vervaardigen van het S en H-toestel voor post T (63-voudig), waarvan de indienststelling op een vergelijkbare wijze aangepakt gaat worden.

Tekstgegevens: M. Reijnhout
Foto's: M. v. Werkhoven

Es 3A

ZWERFSTROOMPJE



dienstorder 887

In deze rubriek worden inzendingen volgens DO. 888 behandeld, die het daar nèt niet hebben gehaald! Vandaar dat wij voor deze rubriek de titel DO 887 hebben gekozen. In werkelijkheid zal deze DO 887 wel een goed geredigeerd en doorwrocht stuk N.S.-proza zijn geweest, maar dat moet u dan maar vergeten. De inzending, die wij deze keer behandelen, is afkomstig van wrpsklgm P. van Donderen uit Ter Apel. Deze collega kwam met het volgende voorstel:

„De nieuwe telefoontoestellen zijn een stuk lichter in gewicht dan de oude. Tot mijn verwondering overigens, want dit werkt het (nog) langer telefoneren in de hand en er wordt al genoeg geouwe... Ik stel daarom voor, de telefoonhoorns tot ± 5 kg. te verzwaren. Het voordeel hiervan is, dat men er toe gedwongen wordt, een eventuele telefonische vraag of mededeling vooraf in enkele bondige zinnen samen te vatten en elk gesprek aldus tot een minimum te beperken. Geboren langpratere storten automatisch in, waardoor langs de weg van de natuurlijke afvloeiing zonder moeite een grotere efficiëncy in ons bedrijf wordt bereikt.”

Tot zover collega v. D. Hoewel wij zijn vernuft bewonderen, menen wij toch zijn voorstel niet te moeten overnemen, en wel om de volgende redenen:

1. Het gevaar is niet denkbeeldig, dat men in vele gevallen „geen gehoor” krijgt, met name van de Hgb's, de bedrijfsbladredacteuren, en de Districtsbureaus... (Dit is een doordenkertje).
2. De al bestaande mogelijkheid tot liggend telefoneren wordt in de praktijk een noodzakelijkheid (voor de niet-ingewijden: liggend telefoneren bestaat hierin, dat men de hoorn op het bureau legt en zichzelf zodanig opstelt, dat het oor op de hoorn rust). Het stimuleren van deze handelwijze moet o.i. vermeden worden.
3. De ergonomen onder ons zouden er geen toestemming voor geven.
4. De mensen houden niet van „zware” gesprekken.
5. De N.S. zou een stom bedrijf worden. Deze vorm van huisstijl is funest voor het winnen van welke spoorslag dan ook. Het is toch al zo moeilijk om je image te behouden.

Lezers, die hier of daar nog een DO 887 hebben liggen, geschikt voor deze rubriek, kunnen de redactie geen groter genoegen doen dan door ze aan „Espress” op te zenden!

(Aangepast overgenomen, met welwillende toestemming van „De Schakel” - werkpl. Amf.).



'de mensen houden niet van zware gesprekken'

N.V. Nederlandse Spoorwegen
Dienst van Elektriciteit en Seinwezen

Utrecht, 5-10-1972

Resume no 63 van de vergadering van
het Managementteam Es 4, gehouden te
Utrecht, 2 oktober 1972

Aanwezig: Esb-Sme-Sms-Sat-Smp-Smm-Sma-Hr Pronk-Hr de Jong
De Es Asd-Ehv-Ut-Zl-ply De Es Rtd

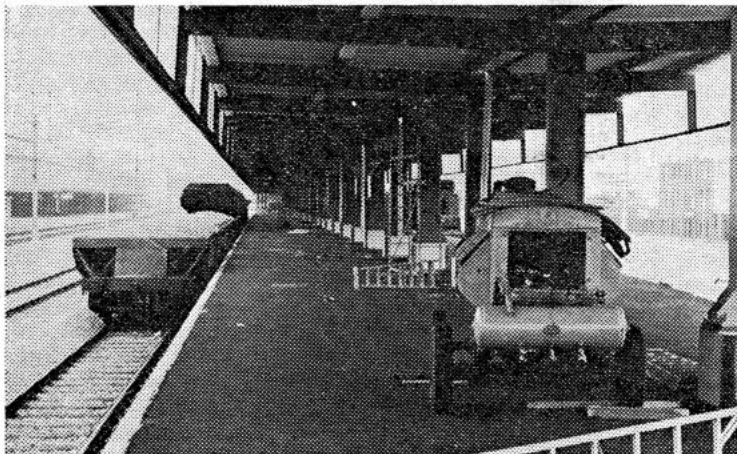
63.1 Mededelingen

a. Nieuw toestel Gv

Esb vermeldt het goede verloop van dit werk, dat als voorbeeld gesteld kan worden wat met een goede samenwerking tussen Es 3A, Es 4 en Ep bereikt kan worden.

b. Modellen 1463

Vooraf bij Ep waren er moeilijkheden met de inzendtermijn van deze modellen door de administraties.



Eigen postperron voor PTT Den Haag HS is klaar

(rayonnieuwsгаarder)

Aanstaande vrijdag neemt de PTT op station Den Haag HS een eigen los- en laadperron in gebruik. Daarmee zijn alle PTT-werkzaamheden t.b.v. het postvervoer per trein op één punt, overdekt en vlakbij het PTT-districtskantoor gekonsentreerd. Met de bouw werd in september van het vorig jaar gestart. Daarvoor werd destijds een oude goederenloods van Van Gend en Loos afgebroken en verdwenen de sporen van het voormalige goederenemplacement Den Haag HS.

Het in gebruik nemen van het postperron luidt meteen — de start is maandag a.s. — een nieuwe fase in van de nieuwbouw/ombouw van Den Haag HS waar in de toekomst voor het reizigersvervoer crossplatform-overstapgelegenheden wordt gerealiseerd. Maandag a.s. begint men dan ook met de afbouw van het derde perron zodat dit met de zomerdienst van dit jaar aan beide zijden door reizigers-treinen kan worden aangedaan.

Nuttige lengte

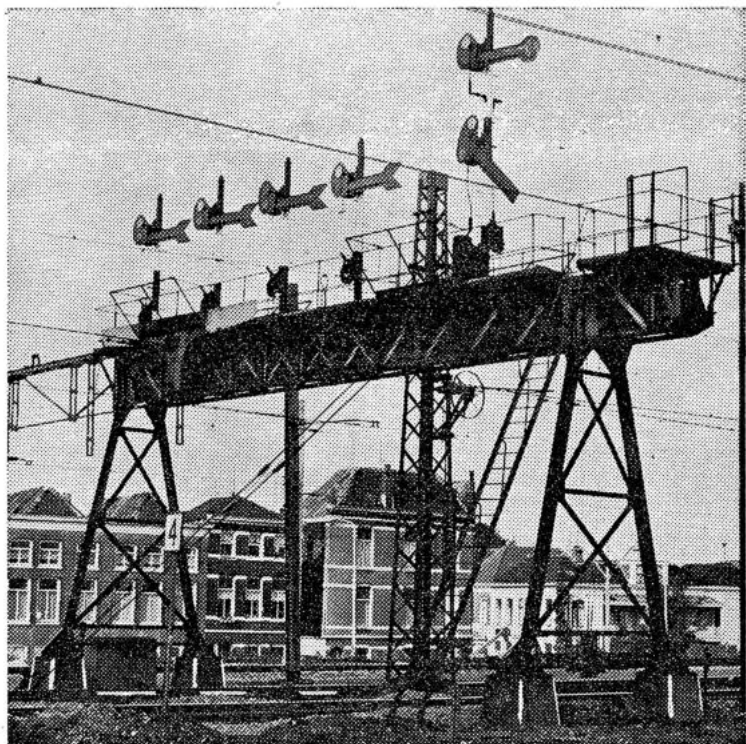
Het nieuwe overdekte postperron heeft een lengte van 310 meter, een grootste breedte van 15 meter en is geheel geasfalteerd. De eerste 40 meter kunnen door vrachtauto's van de PTT worden bereden. De overkapping van het perron bestaat uit gegolfde staalplaten en plexiglas.

Langs de ene zijde van het postperron liggen de sporen 10a en b, ieder met een nuttige los- en laadlengte van 100 meter. Halverwege ligt een kruiswissel zodat van de ernaast liggende aankomstsporen — uit de richting Delft en Leiden/Binckhorst — de motorposttreinen van de PTT naar de sporen 10 langs het perron kunnen worden doorgewis-

seld. Aan de andere zijde van het postperron liggen dan nog twee kopsoren langs het perron, ieder met een nuttige lengte van 80 meter.

De bouw van het nieuwe postperron te Den Haag HS is een projekt van Spoorwegopbouw. De uitvoering was in handen van Strukton Groep B.V. De elektriciteitswerken werden uitgevoerd door de firma v. Dijk en Hoogstede.

In de onmiddellijke nabijheid van het postperron is ruimte vrijgekomen voor parkeergelegenheid van auto's van NS- en PTT-personeel. NS krijgt daar over een lengte van 80 meter de beschikking over 64 parkeerplaatsen, terwijl de PTT op 120 meter lengte 96 auto's kan parkeren.



De Haagse seinbrug is volgende week verdwenen

Afgelopen maandag is de seinbrug van Den Haag HS buiten gebruik gesteld en vervangen door één armsein dat voor de hele groep sporen H 1 tot en met 5 geldt. Dit sein geeft de treinen uit de richting Rotterdam toestemming voor binnenkomst via een nieuwgelegde wisselstaat achter het sein. Nog deze week is men begonnen met de sloop van de oude seinbrug. In de nacht van 19 op 20 oktober wordt de brug met behulp van kranen tussen de sporen uitgetild.

Al deze werkzaamheden maken deel uit van de grote ombouw van de beveiliging van Den Haag HS. Een van de eerste werken die in dit kader gereed kwam was de bouw van het hoofdperron van het derde perron, waardoor cross-platform kan worden overgestapt. Daardoor is een aanzienlijke verbetering in de overstapsituatie voor de reizigers en in de afwikkeling van de plaatselijke treindienst, ontstaan. Bijna wekelijks zullen de HS-ers wel iets zien veranderen, totdat in mei 1976 HS is uitgerust met NX-beveiliging.



In de WPES wordt nog eens
getoeken of alles wel soepel loopt



hier nog eens kijken



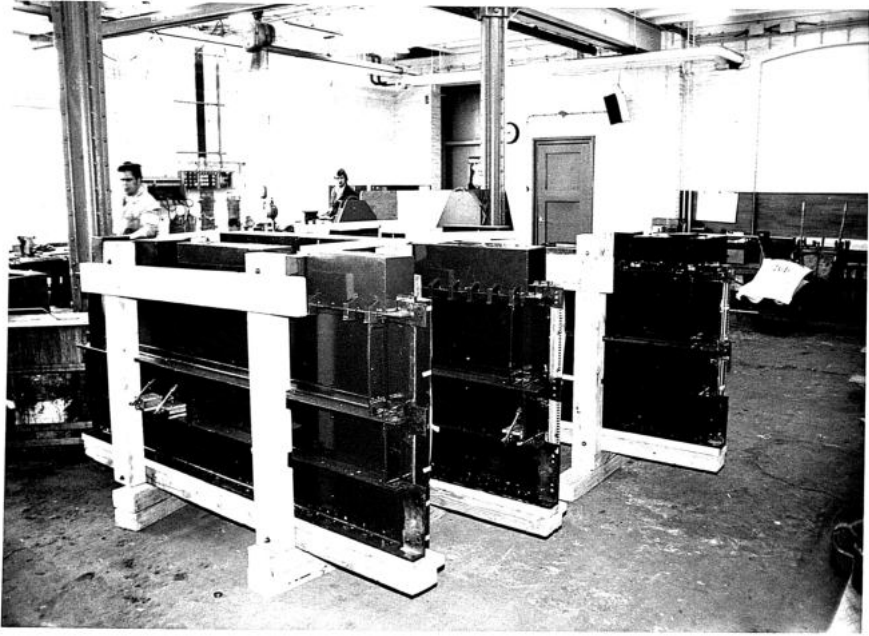
daar nog eens doen





nu niets meer aan doen.



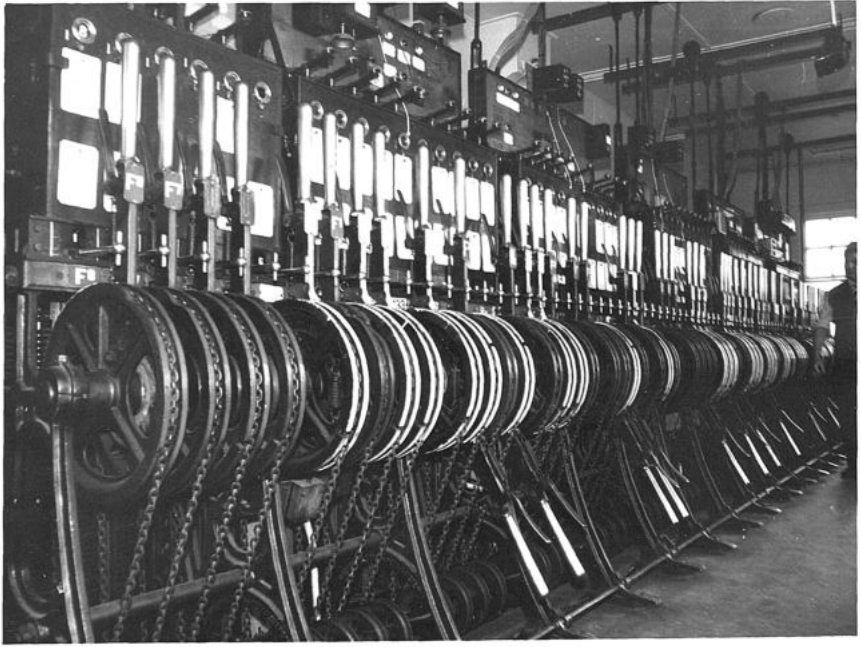


verwend klaar





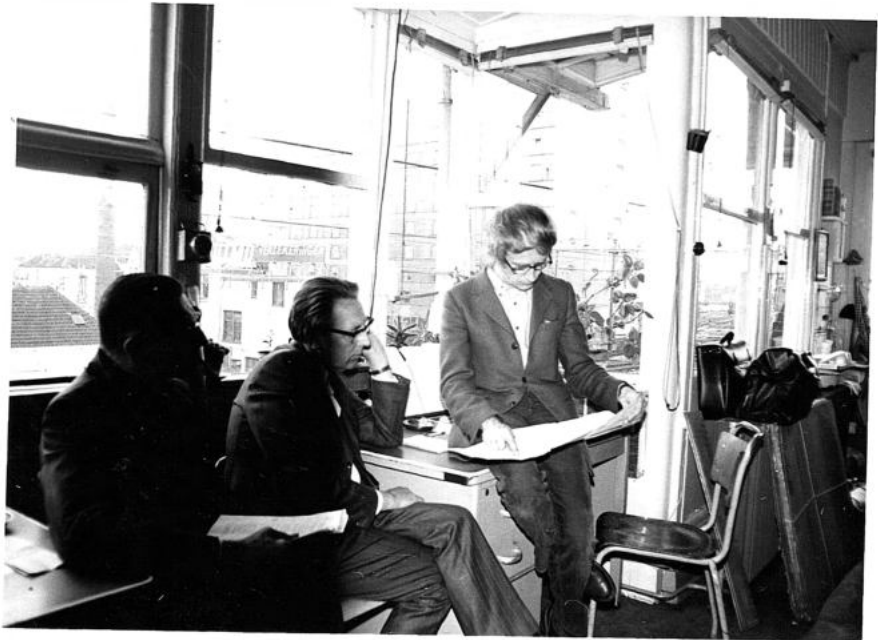


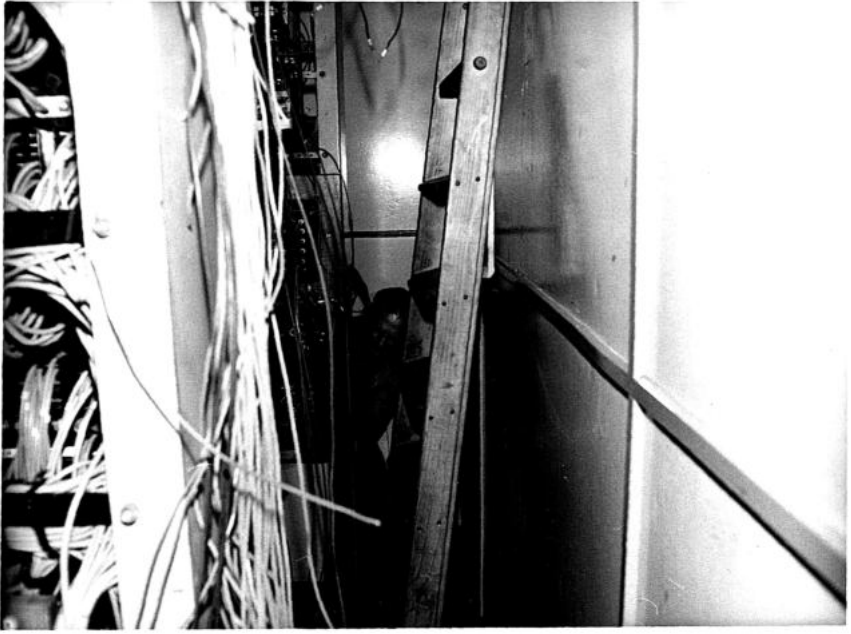


het oude toestel HSM.

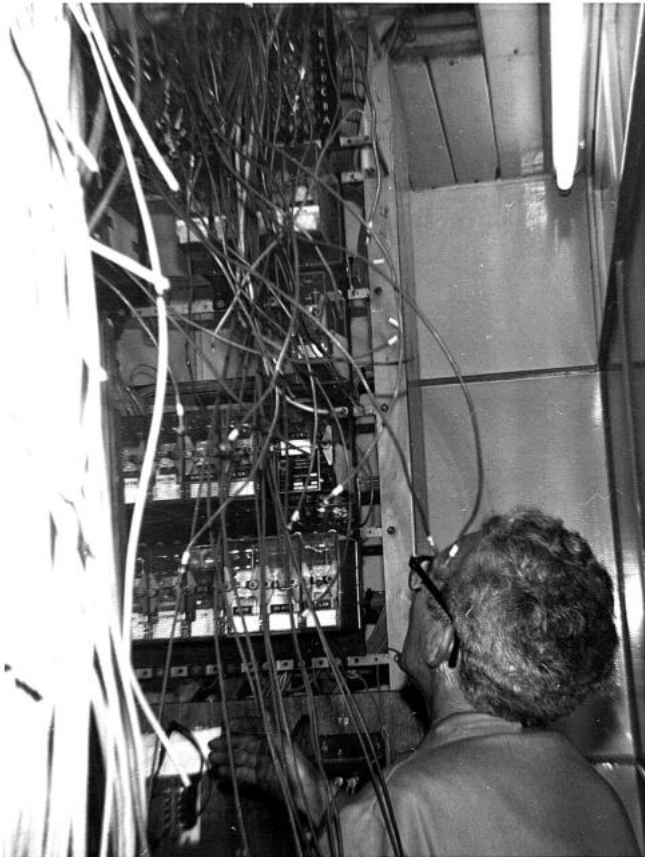


even voor het uur -U-





Keek het nou maar uit !!







wl 132. wordt geklemd zo als alle
andere in het gebied van I



behalve wl 141, deze wordt
hand bediend gemaakt, van/naar LdV $\frac{v}{3p}$ 1
op

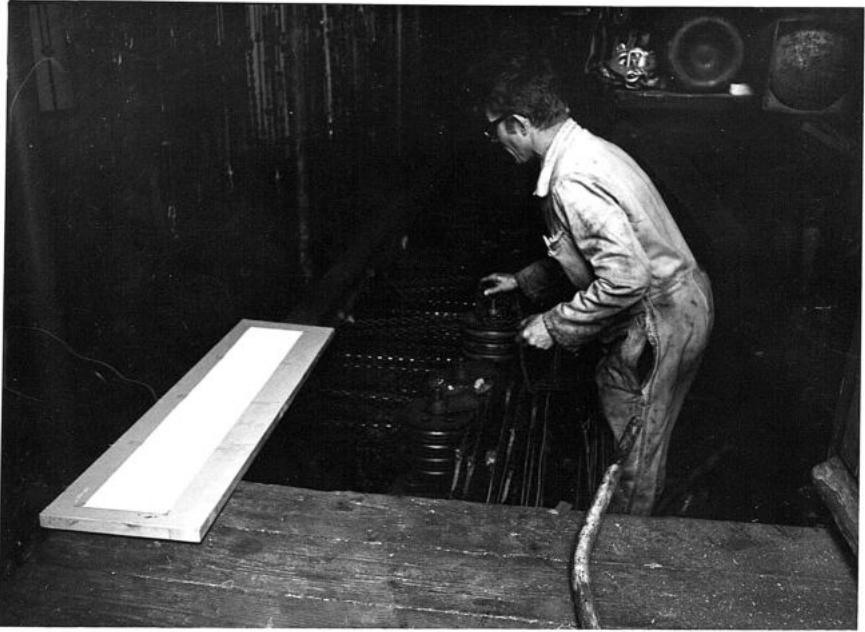


bin nen melding





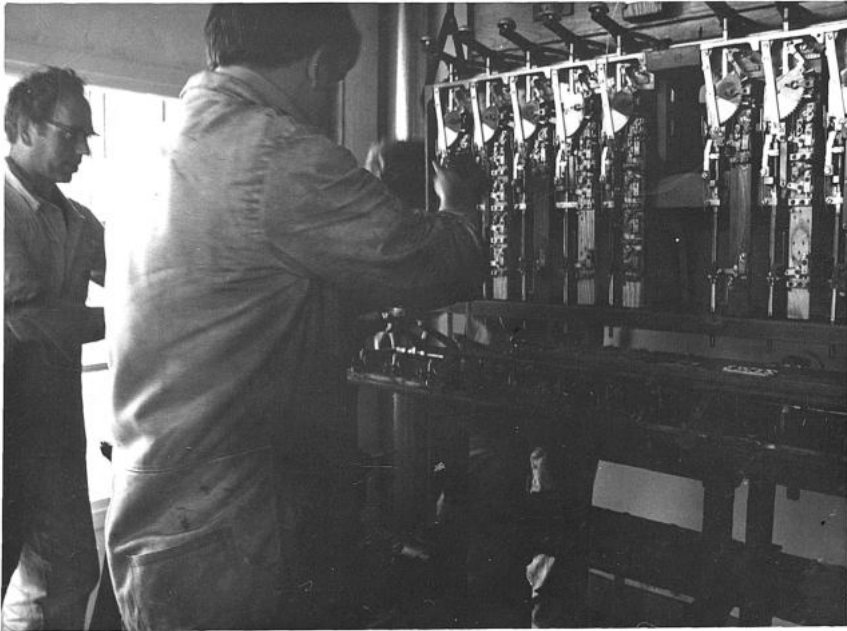
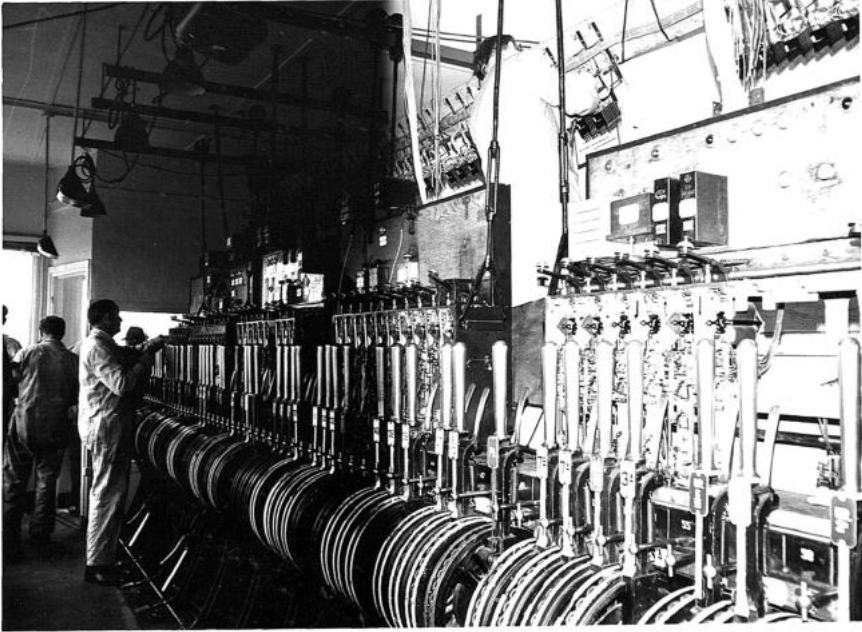
verkeer.







aan over van nieuwe handels.

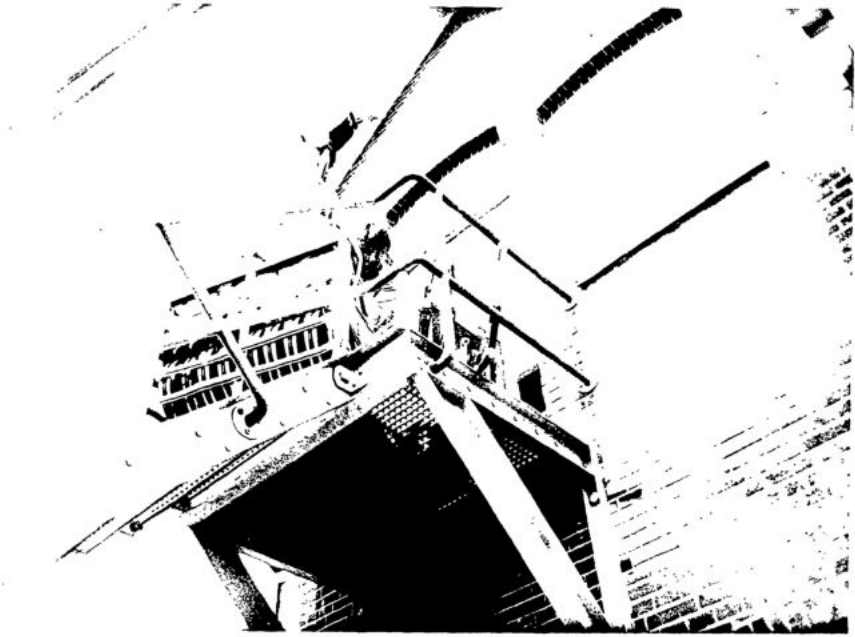




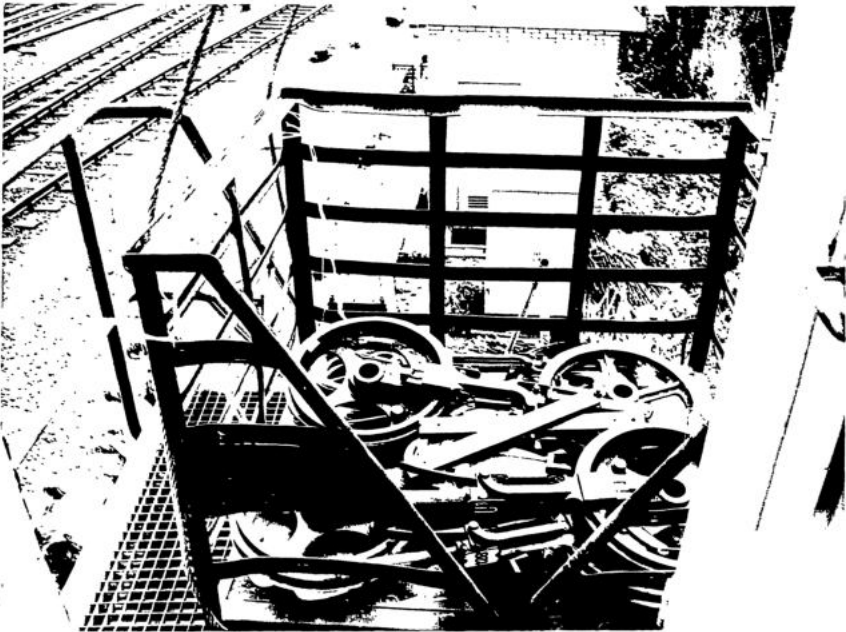
achter contacten moeten wel gespaard blijven



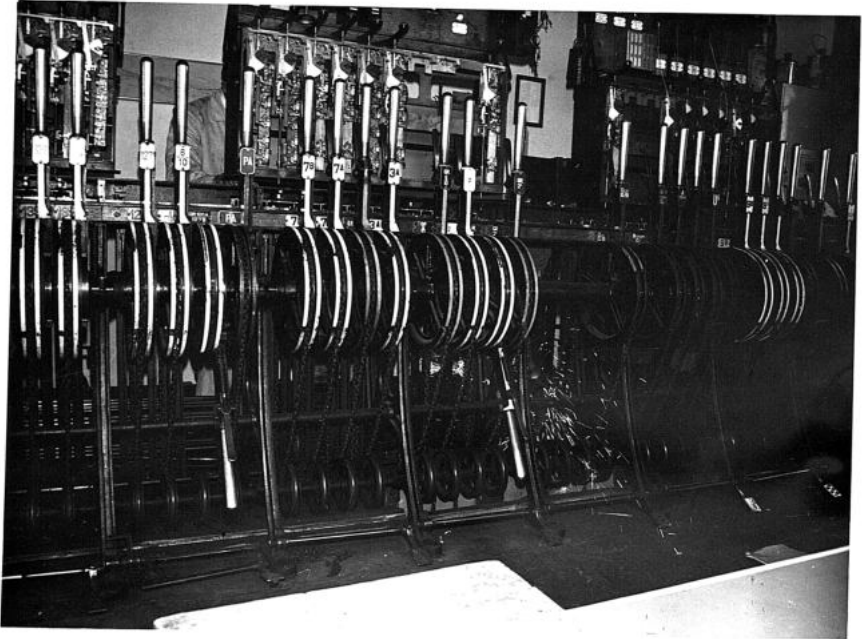
het blok stelsel van naar 33 is vervallen.

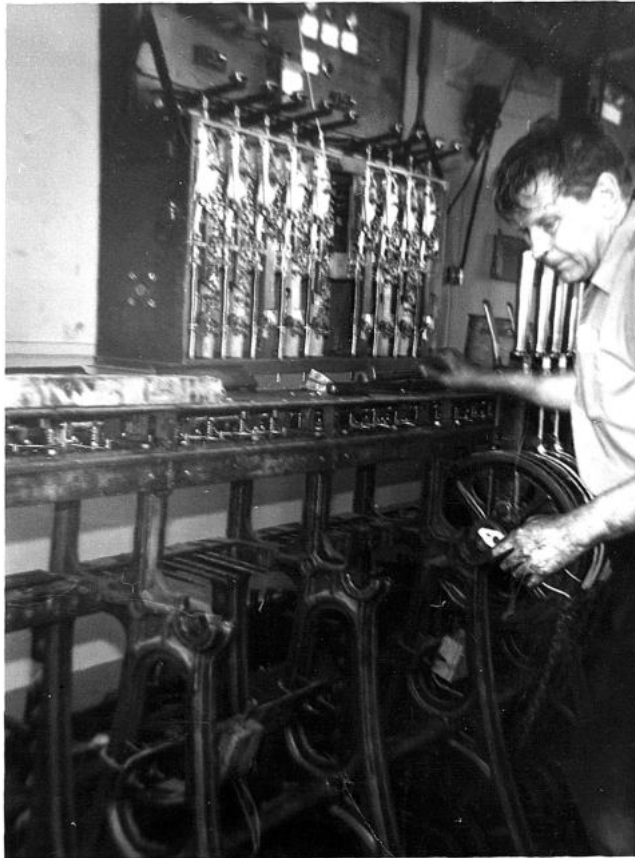
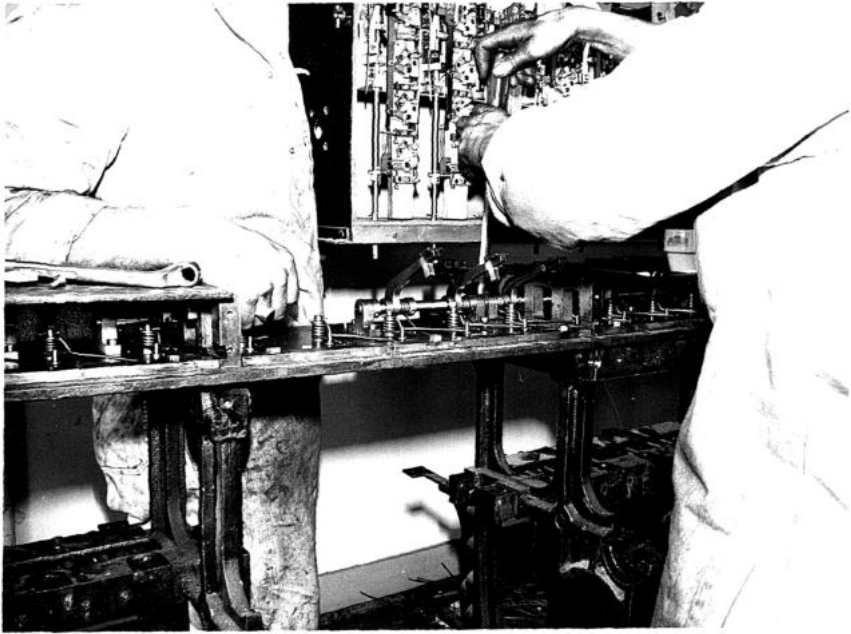


ruime en



oude hamels

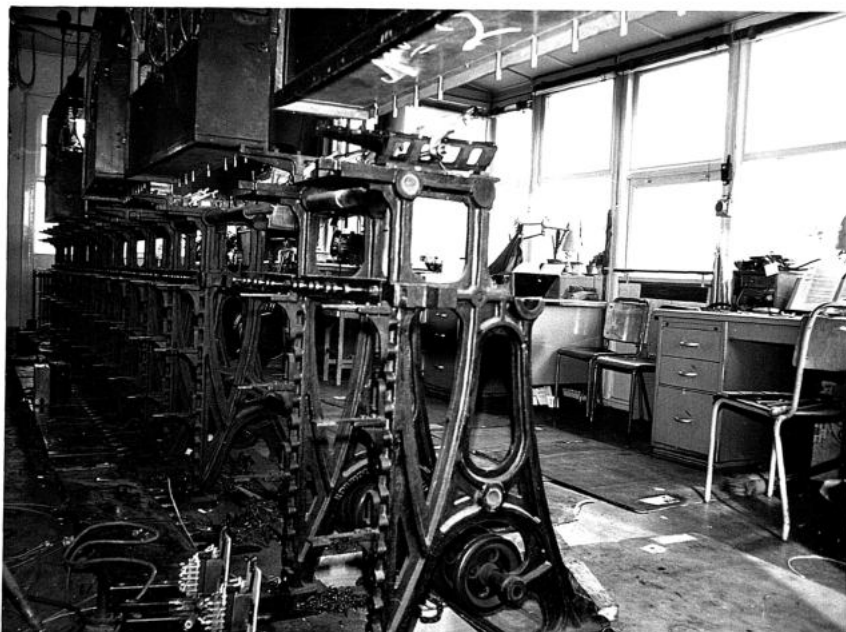






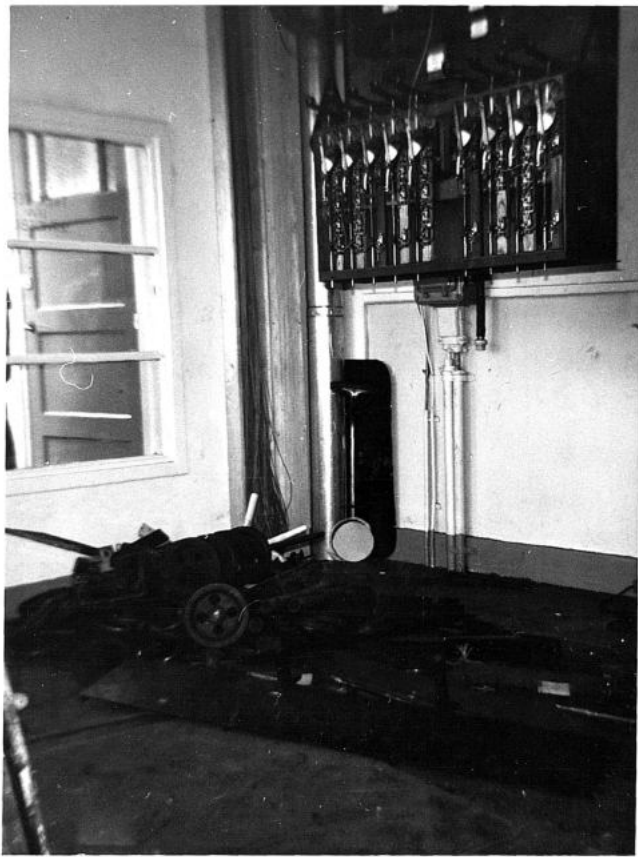












De laatste restjes



van een beveiliging.



opbouw van het meubel

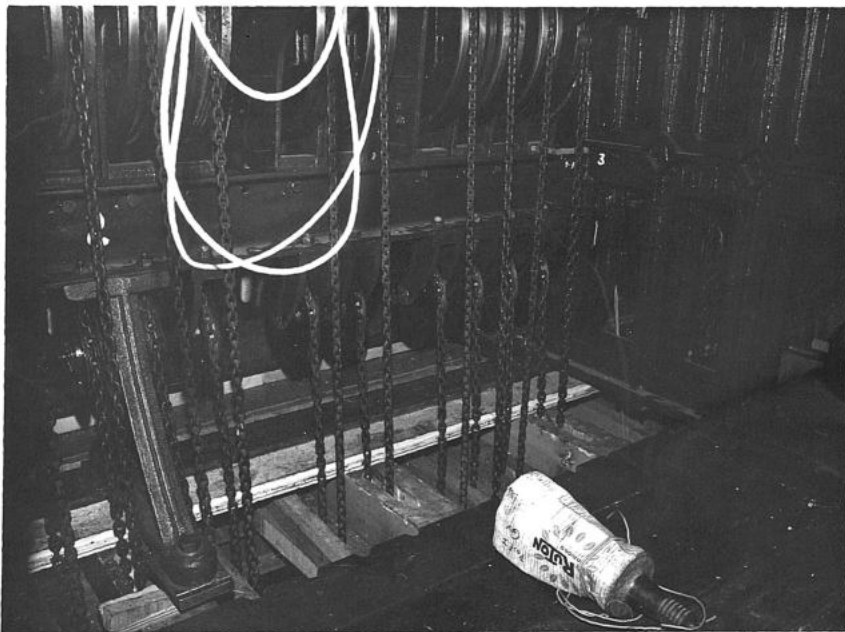


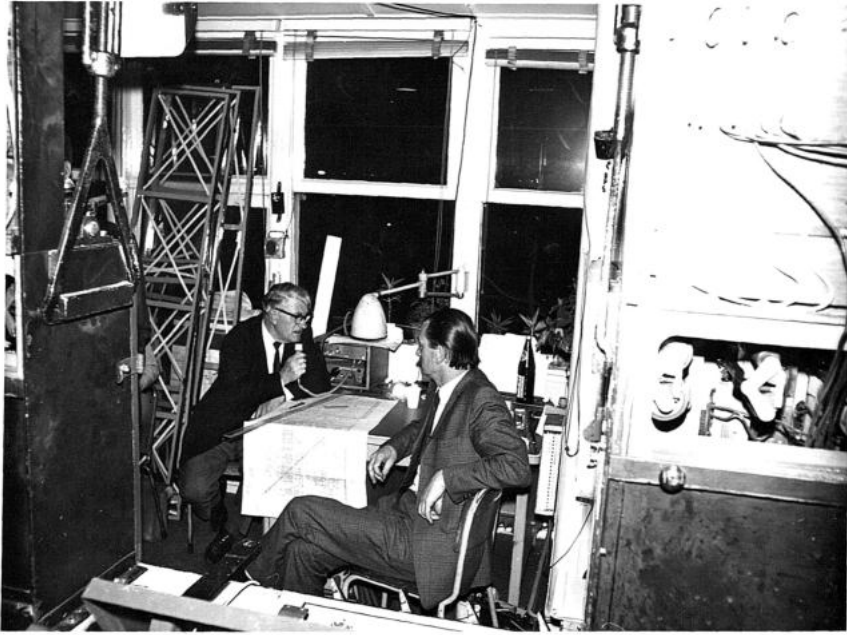




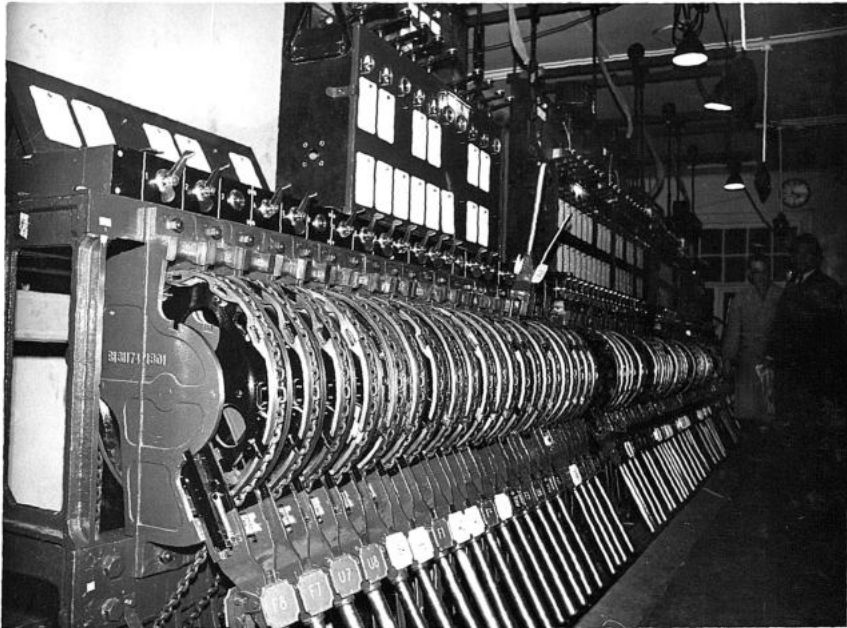
opbouw van het meubel







getest en in orde bevonden.





RJDT U MAAR

... EN VEILIG ...

Het nieuwe postperron bij het NS-emplacement Hollands Spoor te 's-Gravenhage nadert zijn voltooiing en zal op 4 februari 1974 in gebruik worden genomen.

De officiële opening zal plaatsvinden op vrijdag 1 februari a.s. te 14.45 uur.

Het is mij een genoegen u hierbij uit te nodigen deze officiële opening bij te wonen.

U wordt verwacht op de 1e verdieping, ingang achterzijde, van het districtspostkantoor Rijswijkseweg.

De directeur van het
postdistrict 's-Gravenhage
J. A. H. van der Vlugt



Gesloopt 19/20 okt 1974

M. Jeynhout

Gemeente 's-Gravenhage

GEMEENTESECRETARIE

Burg. De Monchplein 14

KZ 142 - GD 76442



BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN 'S GRAVENHAGE

hebben het genoeg U uit te nodigen tot het bijwonen van een bijeenkomst ter gelegenheid van de feestelijke afsluiting van de laatste grote werken rondom het Centraal Station op vrijdag 28 mei 1976, van 18.00 uur tot circa 19.30 uur in het Stephensonrestaurant van Den Haag Centraal.

Tijdens deze bijeenkomst zal de Wethouder van Openbare Werken, Verkeer en Vervoer, de heer G. C. Wallis de Vries het woord tot U richten.

★

Deze uitnodiging is tevens bewijs van toegang.