

25
JAAR



25 JAAR M.I.V.A.

EEN TERUGBLIK OP EEN STUK
ANTWERPSE
VERKEERSGESCHIEDENIS

25
JAAR



EEN TERUGBLIK
OP EEN STUK
ANTWERPSE
VERKEERSGESCHIEDENIS

Wettelijk Depot: D/1988/5.217/1

Niets uit dit boek mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze zonder voorafgaandelijke schriftelijke toestemming van de auteur.

No part of this book may be reproduced in any form by print, photoprint, microfilm or any other means without permission from the author.

TEN GELEIDE

Tram- en busverkeer hebben onbetwistbaar een grote rol gespeeld bij de ontwikkeling van Antwerpen, de haven en de industrie. Door het toenemende individueel verkeer heeft die rol tijdelijk aan belang ingeboet.

De reeks wel gekende negatieve effecten van ongebreideld autoverkeer deed echter bij vele personen en besturen vragen rijzen. Het besef dat zowel automobilisten als tram- en busreizigers in deze omstandigheden verliezende partijen zijn, leidde als het ware tot een herontdekken van het gemeenschappelijk vervoer. Dat mag zich sedert enige jaren terug verheugen in een ruime belangstelling vanwege de publieke opinie en de overheid. Thans neemt iedereen aan dat tram- en busdiensten een doeltreffend instrument kunnen vormen als alternatief voor privé-verkeer, om alzo het leefmilieu aanzienlijk te verbeteren.

Nog steeds is M.I.V.A. een belangrijke verkeersdrager maar vooral de toekomstige rol die men van haar verwacht, vormt de aanleiding om bij dit zilveren jubileum even terug te blikken op haar verleden, verwezenlijkingen en plannen. Tegelijk kan dit overzicht verhelderende informatie verschaffen, om nog bestaand onbegrip bij reizigers en ook bij niet-gebruikers van tram en bus weg te nemen.

In de afgelopen jaren heeft M.I.V.A. veel kunnen verwezenlijken. Daarom wil ik hier graag mijn oprechte dank betuigen aan alle medewerkers, voor hun inspanningen en inzet, die dit resultaat mogelijk maakten.

Op de drempel van een nieuw tijdperk, waarin het maatschappelijk nut van tram- en busdiensten meer en meer zal beklemtoond worden, durf ik rekenen op dezelfde inzet, nodig om het bedrijf met de nieuwste technieken bestendig aan te passen aan de wensen van de bevolking.



Marc WELLENS
Voorzitter Raad van Bestuur
M.I.V.A.

DE VROEGERE MAATSCHAPPIJEN

HET ONTSTAAN

Onze moderne samenleving kan men zich nauwelijks voorstellen zonder vervoer. Bij dit korte overzicht van 25 jaar M.I.V.A. loont het alleszins de moeite om eens terug te kijken naar het ontstaan van personenvervoer.

De vraag naar behoorlijk vervoer — waarvan het doel echter veeleer op militair dan op economisch vlak lag — is waarschijnlijk zo oud als de mensheid zelf. De eersten die in Europa het belang van goed vervoer beseften en daarvoor een voor de toenmalige begrippen uitstekende oplossing zochten, waren de Romeinen. Hun heirbanen dwingen heden nog respect af en dikwijls volgen moderne snelwegen nog de oude trajecten.

Het vervoer te land gebeurde te voet of te paard, soms met logge wagens. Een reis ondernemen in die tijden was een buitengewone onderneming: niet zelden moest men dagen- en wekenlang verder trekken over min of meer slechte landwegen. Het afscheid vormde soms een hele ceremonie en sommige ridders hielden er erg merkwaardige ideeën op na wat betreft voorbereiding en voorzorgsmaatregelen.

Zeer lang kwam er in deze toestand geen evolutie. Na de spectaculaire ontwikkelingen van de zeevaart in de jaren 1400, ziet men in de zestiende eeuw georganiseerd personenvervoer met postkoetsen.

De Franse filosoof BLAISE PASCAL erkende als eerste de noodzaak van een geregeld openbaar personenvervoer. Vanaf 1662 reden te Parijs koetsen met 8 zitplaatsen — bediend door personeel in uniform — over vaste trajecten en volgens vooraf bepaalde dienstregelingen. Elders kende men tot in de 18de eeuw éénpersoonsdraagstoelen: een mogelijk middel om de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer te verhogen en de werkloosheidsproblemen op te lossen.

Toch duurt het nog een eeuw vóór de basis van modern personenvervoer wordt vastgelegd.

De grote mijlpaal is onbetwist de uitvinding van de stoommachine in 1774 door JAMES WATT. Hierdoor konden andere pioniers de wereld verrijken met 2 praktische toepassin-

gen: in 1807 bouwde de Amerikaan ROBERT FULTON het eerste bruikbare stoomschip en 17 jaar later bouwde de Engelsman GEORGE STEPHENSON de eerste succesvolle stoomlocomotief, de legendarische «LOCOMOTION», die op 25 september 1825 de eerste trein trok tussen Stockton en Darlington. Op 6 oktober 1829 won Stephenson's al even legendarische «ROCKET» de wedstrijd voor stoomlocomotieven: «The Rainhill Trials». Een jaar later, op 15 september 1830, opende men met veel ceremonieel de eerste grote spoorlijn Liverpool-Manchester.

Het openbaar vervoer per spoor begon zijn boeiende loopbaan. Wel verliep de eerste aankomst met veel «boe»-geroep omwille van de niet gewaardeerde aanwezigheid van een eregast, de beroemde Hertog van Wellington.

Al bij al waren de nieuwe technieken meer gericht op goederenvervoer. Men zag vanzelfsprekend ook de mogelijkheden voor het personenvervoer, maar door de beperkte capaciteit en de hoge tarieven bleef het gebruik ervan voorbehouden aan de beter bemiddelde bevolkingslagen.

Ondertussen zag men in Amerika en Europa allerlei vormen van omnibussen: de eerste echte omnibus reed in Nantes in 1820.

Carrosse à 5 sols — Parijs einde 17de eeuw.



De echte doorbraak van het massavervoer kwam met het indienststellen van het spoorvervoer. De eerste paardetram reed te New York in 1832.

Pas 20 jaar later volgden andere steden dit voorbeeld, maar dan ging de evolutie zeer snel: zo ziet men paardetrans te Parijs in 1854, in Londen vanaf 1860, in Den Haag in 1864 en in Brussel vanaf 1869. Op het einde van de jaren 1870 beschikken nagenoeg al de belangrijkste steden in Europa, Noord- en Zuid-Amerika en Australië over een paardetramnet.

Hoewel meerdere projecten technisch nog niet volledig uitgewerkt waren, dacht men in dezelfde periode toch al aan een andere vervoersvorm: de metro!

De Londense Metropolitan Railway was in 1863 de bakermat. De uitbating gebeurde met stoommaterieel. Men had hiermede aangetoond dat reizigers veilig en comfortabel met ondergrondse middelen konden vervoerd worden. Drie jaar later vond de Engelsman M.J.H. GREATHEAD de schildmethode uit voor de bouw van metalen tunnels: de eerste proef gebeurde bij Londen Tower in 1866.

DE EERSTE MAATSCHAPPIJEN

Hoe evolueerde de toestand in Antwerpen?

Vooreerst bracht de havenactiviteit veel vervoer mee, vanaf de Stad in 1263 haar eerste kraan opstelde. In de volgende eeuwen kende Antwerpen een enorme bloei.

Postkoets op de lijn Antwerpen-Turnhout, omstreeks 1890.



De Florentijnse geschiedschrijver L. GUICCIARDINI, die lang in Antwerpen verbleef, meldt in zijn «Beschrijving voor geheel de Nederlanden» dat in de periode van de «gouden zestiende eeuw» op sommige dagen tot 500 schepen de haven in- en uitvoeren, en het aantal vreemde vrachtwagens tot 10.000 per week opliep. Zelfs al zijn die getallen meer dan waarschijnlijk erg overdreven, dan wijzen ze alleszins op enorme handelsactiviteiten, die gepaard gingen met veel vervoer van goederen, maar ook van personen. Men neemt aan dat nagenoeg 1 % van de bevolking (in 1566: 100.000 inwoners) vreemdelingen waren uit Engeland, Portugal, Italië, Duitsland, Spanje, enz... Alleen al de bevoorradings van zulke belangrijke metropool veronderstelt georganiseerde arbeid en vervoer.

In het begin van de jaren 1800 wordt de haven uitgebreid met de eerste dokken; de bevolking neemt toe, de activiteit groeit. Toch is het vooral de opkomst van de spoorwegen, die de belangrijkste rol speelt voor de ontwikkeling van het personenvervoer.

Op 3 mei 1836 stelt men de spoorlijn Antwerpen-Mechelen-Brussel in bedrijf en van dan af stijgt het reizigersvervoer per trein bestendig. Het vroegere Ooststation (dat stond op het huidige Koningin Astridplein) lag buiten de stad en daarom richtte men omnibusdiensten in tussen het station en verschillende plaatsen in de stad. Verder waren er veel vigilantes: koetsen, die vaste standplaatsen hadden en de reizigers tot hun bestemming brachten; als zodanig vormden zij de voorlopers van de moderne taxi.

Het drukke handelsleven in de metropool bracht uiteraard veel contacten met het bui-

Paardetram bij het Koning Albertpark op de eerste lijn Berchem Kerk-Antwerpen Meir; op de achtergrond: Warandestraat, thans Koningin Elisabethlei: ca. 1900.



tenland mee: geen wonder dat de idee van een «tramway Américain», zoals men de paardetram noemde naar het voorbeeld van New York, vlug ingang vond. Meteen ontving het Stadsbestuur tientallen aanvragen voor de aanleg van paardetramlijnen, de eerste reeds op 27 juni 1865.

De behandeling van deze aanvragen leidde er toe dat de Commissie van Wegenis en Werken een verslag opstelde over de vraag om paardetramlijnen al dan niet op het stadsgrondgebied toe te laten. In dat advies stelde men tevens voor, indien de Gemeenteraad akkoord ging met het principe, om drie lijnen te voorzien.

De Gemeenteraad bevestigde zijn akkoord op 14 maart 1871 en besloot dat voortaan de bouw van tramlijnen bij openbare aanbesteding zou gebeuren. Het lastenkohier werd op 18 december 1871 goedgekeurd, op 26 maart 1872 volgde de aankondiging en op 4 mei 1872 gebeurde de aanbesteding.

De vergunning werd op 21 mei 1872 verleend aan de Heren J.S. BERGHEIM en A.G. RENSHAW uit Londen. Een half jaar later droegen deze de vergunning over aan de SOC. FELIX NEURENBERG & CIE, die de eerste tramlijnen aanlegde.

Op zondag 25 mei 1873 werd het baanvak Berchem Kerk - Antwerpen (Meir) plechtig

geopend; op 10 juli volgde de tweede lijn tussen Borgerhout (Turnhoutse Poort) - St.-Jacobsstraat. Op 20 juli verlengde men de eerste lijn tot de St.-Paulusplaats en een maand later opende men op 25 augustus de lijn «Leien» tussen het Koninklijk Stapelhuis en de Anselmostraat, samen met de verlenging van de tweede lijn tot de brandweerkazerne Kipdorp.

De vergunningen werden nog twee keer overgedragen en uiteindelijk stichtte men de S.A. DES TRAMWAYS ANVERSOIS op 20 januari 1877 voor de uitbating van de lijndiensten. Ondertussen had de regering de wet van 9 juli 1875 uitgevaardigd omtrent de vergunning van tramwegen. In dat jaar werden nog twee maatschappijen gesticht voor de uitbating van andere tramlijnen.

In totaal hebben, vóór de eeuwwisseling, 13 maatschappijen één of soms meerdere lijnen geëxploiteerd; bovendien bestond er in 1885 nog een tijdelijke vergunning voor een lijn naar de wereldtentoonstelling vanaf de Groenplaats.

De techniek stond echter niet stil: integendeel kan men van een stormachtige evolutie spreken. Een paar zich kort opeenvolgende gebeurtenissen illustreren dit zeer duidelijk.

In 1879 toont WERNER VON SIEMENS op de Berlijnse nijverheidstentoonstelling een kleine elektrische spoorweg, die tot 20 per-

De miniatuurlijn van Werner von Siemens.



sonen met een snelheid van 7 km/u. vervoerde over een gesloten omloop van 300 m. Deze prestaties kunnen de moderne mens hoogstens even welwillend doen glimlachen. Maar deze miniatuurlijn, in de ogen van vele bezoekers een soort «attractie», toonde duidelijk de bruikbaarheid van elektrische energie voor spoorvervoer aan. Het experiment nam bij SIEMENS de twijfel weg om te Berlijn een net van elektrische sneltramlijnen te bouwen, los van de openbare weg. Twee jaar later beproeft hij de eerste elektrische tram te Lichterfelde bij Berlijn op een 2,5 km lange lijn. In 1882 dan, bouwt SIEMENS de eerste trolleybus.

In dezelfde periode brengt de Vlaming KAREL VAN DE POELE uit Lichterfelde, die in de V.S.A. werkte, uiterst belangrijke verbeteringen aan op allerlei elektrische toepassingen, waaronder dynamo's, motoren, verlichting en vooral op gebied van trams. De alomgekende trolleystang is één van de 250 uitvindingen waarop hij een patent bezat.

Tijdens de wereldtentoonstelling van 1885 te Antwerpen houdt men een internationale wedstrijd voor tram- en buurtspoorwegmaterieel. Dat jaar is nog om een andere reden uiterst belangrijk: de Belgische Spoorwegen vieren hun 50ste verjaardag. Met de wet van 24 juni 1885 richt men de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen op. Om internationale samenwerking en uitwisseling van ideeën van openbaar vervoer mogelijk te maken sticht men te Brussel de UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS PUBLICS, alsook het INTERNATIONAAL VERBOND VAN SPOORWEGCONGRESSEN.

Maar in datzelfde jaar 1885 verschijnt de meest geduchte concurrent voor het

gemeenschappelijk vervoer op het toneel: CARL BENZ rijdt met zijn eerste auto, een driewieler. Een jaar later bouwt GOTTLIEB DAIMLER de eerste auto op 4 wielen.

In 1890 rijdt de eerste elektrische metro te Londen. Tegen het einde van de negentiger jaren verschijnen de eerste autobus-types.

Tegen deze enorme ontwikkelingen was de paardetram niet opgewassen, al deed het edele dier nog zo trouw zijn dienst, zonder enigerlei defect. De meest hartstochtelijke verdedigers en romantische zielen moesten finaal de voordelen van de nieuwe technieken onderkennen. Aanvankelijk rees er bij de stedelijke overheden verzet tegen de nieuwe vervoermiddelen, omwille van de ingrepen in het wegdek en de risico's van de elektrische energie, maar vooral ook wegens de bovenleidingen. Toen al wenste men het stadsbeeld ongeschonden te bewaren, en zo vond de trolleybus, met een dubbele bedrading, jaren lang geen genade.

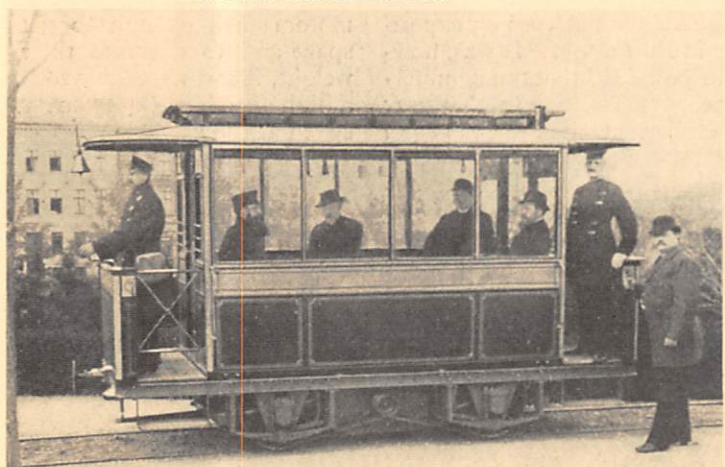
DE EENMAKING

Ondertussen kenden de paardetrammaatschappijen in het Antwerpse afwisselend succes. Bij de eeuwwisseling bestonden er nog 9 van de 13, en één was onmiddellijk overgedragen aan de N.M.V.B. Voor 3 maatschappijen draaide het paardetramavontuur uit op een financiële catastrofe.

Vermits de paardetrammaatschappijen onderling onafhankelijk waren, bestond het rollend materieel uit de meest diverse wagentypes met verschillende spoorbreedtes. Dergelijke uitbating brengt veel nadelen mee. Deze toestand, samen met de nieuwe ontwikkelingen, deden bij een aantal personen de idee ontstaan om een financieringsgroep op te richten, die zich bijzonder zou toeleggen op de tramnijverheid en de exploitatie: de «COMPAGNIE MUTUELLE DE TRAMWAYS, S.A.», gesticht op 28 september 1895.

De nieuwe onderneming begon onderhandelingen met de bestaande om tot de éénmaking van de lijnuitbating te komen. Na enige overnames stichtte zij voor de lijnuitbating in de stad Antwerpen en omgeving op 24 april 1899 de «COMPAGNIE GENERALE DES TRAMWAYS D'ANVERS, S.A.» (C.G.T.A.). Deze vennootschap zette de onderhandelingen voort. Vanaf 1 januari 1900 beheert zij voortaan alle lijnen. Na de procedure voor

De eerste elektrische tram.



wettelijke regeling van de éénmaking, sluit de CGT.A. op 12 juli 1900 een overeenkomst met de Stad over de voorwaarden van de vergunning: de CGT.A. ging de verbintenis aan het paardetramnet met elektrische trams te exploiteren en lijnen te wijzigen. De vergunning zou eindigen op 31 december 1945.

Deze datum zal op de evolutie van de toekomstige maatschappijen een enorme weerslag hebben, maar dat kon men toen niet weten.

DE NIEUWE MAATSCHAPPIJEN

Onmiddellijk trachtte de maatschappij de gunst van het publiek te winnen, vermits men zich nog aan heel wat tegenwind mocht verwachten bij de aanleg. Op 21 januari 1901 stelt de maatschappij een volledig gesloten en een open rijtuig voor aan het publiek. Het Stadsbestuur gaf de voorkeur aan het gesloten rijtuig. Men kan het thans bewonderen in het Trammuseum te Edegem; helaas heeft men geen enkele paardetram bewaard.

De maatschappij bestelt 170 trams en begint met de verbouwing van de sporen: ingevolge de beslissing om de spoorwijdte op 1 m te voorzien, moest men alle sporen uitbreken en vervangen door groefrails. Ondertussen startte men met het plaatsen van zeer fraaie bovenleidingspalen, getekend door de Antwerpse schepen VAN KUYCK.

Na enige proeven is het eindelijk zo ver: vanaf 2 september 1902 begint de dienst met elektrische wagens op de Leien. Op 30 november 1903 rijdt de laatste paardetram binnen.

In de periode 1902-1914 ontplooidde de CGT.A. een enorme activiteit na de reorganisatie van het tramnet. Voor het onderbrengen van trams en bijwagens trok de maatschappij 4 loodsen op en paste ze 3 oudere paardetramloodsen aan. Bovendien bouwde ze te Merksem een eigen elektrische centrale en tenslotte een nieuwe hoofdzetel met werkplaatsen in de Grotehondstraat.

Voor de lijnuitbating fabriceerde de maatschappij zelf, of gedeeltelijk in samenwerking met andere firma's, 256 trams en 193 bijwagens. Verder construeerde ze rijtuigen voor de Buurtspoorwegen en voor buitenlandse maatschappijen o.a. in Griekenland, Roemenië, Rusland, Joegoslavië, Spanje en Argentinië.

Het net wordt aanzienlijk uitgebreid en rond 1910 plaatst de maatschappij elektrische wissels. Het tarievenstelsel lag vast door de hoger vermelde overeenkomst. Het was erg ingewikkeld en duur: een ticket kostte tussen 1/4 en 2/3 van het uurloon van een chauffeur, afhankelijk van het aantal secties en verbindingen.

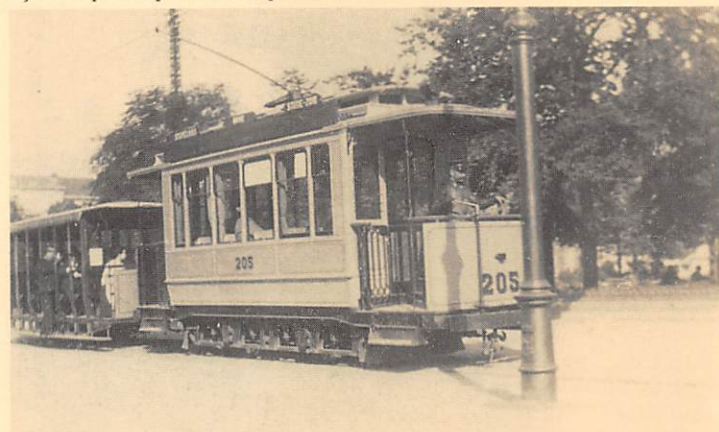
Binnen de twee jaar na de electrificatie verdubbelt het aantal reizigers, en nadien blijft het bestendig stijgen.

De eerste wereldoorlog breekt deze dynamische aanpak; een treffend voorbeeld: sommige trams worden omgebouwd tot ziekenwagens voor het vervoer van gekwetsten.

De periode 1918-1940 begon in een onrustig economisch en sociaal klimaat. De maatschappij kende in 1919 de eerste algemene staking die bikkelhard 35 dagen duurde. Verder gaven te beperkte tariefverhogingen onvoldoende meerinkomsten om het vooroorlogse beleid verder te zetten.

Ingevolge omstandigheden is de CGT.A. verplicht op 7 mei 1926 een maatschappij te stichten voor de uitbating van buslijnen: de «ANTWERPSCHE AUTOBUSSEN N.V.» (A.A.). Inmiddels zag ze toch kans haar sociale en economische activiteiten uit te breiden: op 26 maart 1927 sticht ze een nieuwe trammaatschappij, de «TRAMWAYS D'ANVERS» (T.A.), die de exploitatie verder zal zetten. Uit de CGT.A. zelf ontstaat later «ELECTRAFINA»; deze maatschappij blijft nog lange jaren onrechtstreeks bij het tramgebeuren betrokken. Om een betere samenwerking te bekomen neemt de T.A. het exploitatiebeheer van de buslijnen van de A.A. over in 1933.

De eerste geleverde tram 205 met een aangepaste paardetram als bijwagen; de tram heeft nog geen koersbord: de lijnaanduidingen staan langs de zijkant op een publiciteitspaneel.



Het tramlijnnet kent aanzienlijke wijzigingen: zo komen er 10 tramlijnen bij. Hoogtepunten waren de Floraliën en de Olympische Spelen in 1920, en vooral de wereldtentoonstelling in 1930: op de sluitingsdag telde men bijna 400.000 reizigers en in totaal boekte de maatschappij een reizigersaanwinst van 10,6 miljoen; toch had men meer verwacht.

Het tarievenstelsel bleef erg ingewikkeld; de invoering van rittenkaarten en kniptangen in 1935, bracht al veel verbetering.

Door de reizigerstoename moest de maatschappij nogmaals trams bestellen: 3 reeksen, samen 80 stuks. Eind januari 1930 ontving ze de laatste wagen. Het zou dertig jaar duren, voor men terug nieuwe bestelde. Bovendien kocht de maatschappij nog 60 bijwagens, deels in eigen werkhuis gebouwd. Die aankopen noopten tot de bouw van de loods Hoboken.

Verder bracht de maatschappij talrijke verbeteringen aan de rijtuigen aan, zoals snel werkende remmen, pneumatische plooiduren, sterkere motoren, enz... Ondertussen waren de eerste trams al meer dan 30 jaar oud: daarom startte de maatschappij in 1937 met een moderniseringsprogramma.

Blijkbaar moet de maatschappij één van de motorrijtuigen te sterk gemoderniseerd heb-

ben, want het personeel sprak al gauw van de «rijdende doodskest»!

In de periode 1918-1940 doet ook de trolleybus haar intrede: men vond het een veelbelovende techniek omdat het goedkoper zou zijn dan trams, veel soepeler en beweeglijker en vooral moest men geen straten opbreken voor het leggen van sporen. De maatschappij bouwde zelf enige voertuigen om tot trolleybussen; later werden ze bij constructeurs gekocht. De eerste proeven gebeurden op tramlijn 13 in 1929. Misschien zit het ongeluksgetal er voor iets tussen dat de techniek nooit volledig doordrong. Buiten de proef waren er maar twee volwaardige lijnen. Toch liet de maatschappij een trolleybusloods bouwen in het havengebied.

Na de stichting van de A.A. ontwikkelt het busnet zich bestendig verder, met als meest opmerkelijke nieuwe lijn: Centraal Station - Linkeroever, vanaf 25 april 1934.

Een ander vermeldenswaardig feit in die periode was wel het doordringen van de «boeretram» tot in het stadscentrum. Voordien moesten de stoomtrams buiten het centrum blijven, omdat men meende dat ze dood, vuur en vernieling zouden zaaien. Met de elektrische trams hoopten de Buurtspoorwegen de toestand te veranderen: dat gebeurde na veel moeite vanaf 1 juli 1935.

Autobus Straker-Squire 1923 — 30.6.1926.



Autobus Scemia-Schneider, type «Stad Parijs» — 1926.



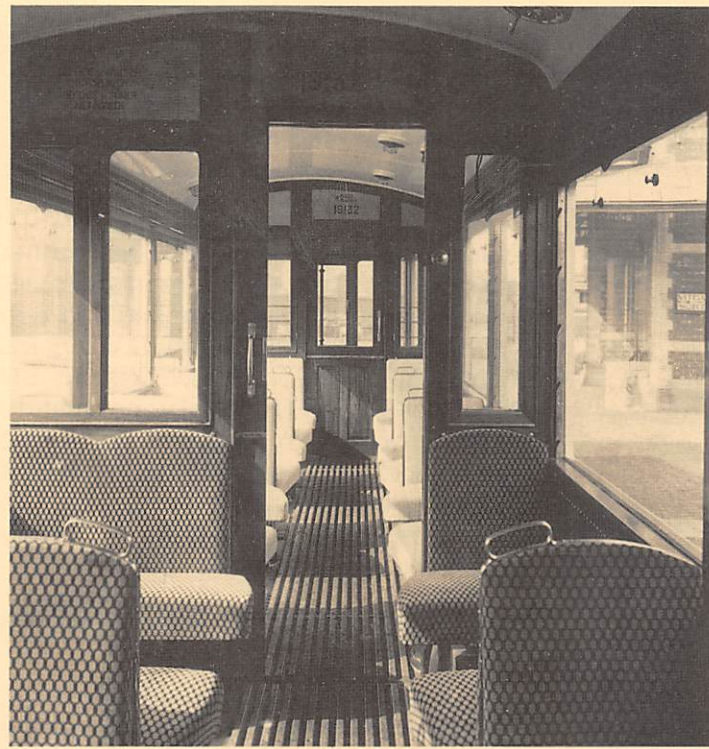


Zitplaatsen: harde houten banken bij de Trammaatschappij en...

Deze grote verbetering voor de bevolking en de werknemers, bracht toch 2 belangrijke gevolgen met zich mee: met hun snelle, ruime en comfortabele rijtuigen snoepte de N.M.V.B. veel reizigers af van de trammaatschappij; verder hebben de Buurtspoorwegen eerst de ontvolking van de kernstad en later van de agglomeratie in de hand gewerkt, lang vooraleer de opkomst van de auto dit proces overnam.

Hoewel de maatschappij een moderniseringsprogramma begon, kan men zich niet van de indruk ontdoen dat het beleid toch een beetje afzwakte, gelet op het nakende einde van de vergunning. Nergens maakte ze plannen voor de aankoop van trams, en na 1934 bestelde men slechts sporadisch een enkele bus. Het aantal reizigers daalde na 1930 met 20%: de toestand was dus zeker niet rooskleurig.

Dan breekt de tweede wereldoorlog uit: het tram- en trolleybusnet moet men drastisch inkrimpen. Alle bussen worden opgeëist, dus geen buslijnen meer. Gebrek aan materiaal belet het degelijk onderhoud, goede herstellingen en moderniseringswerken. Opeising van personeel leidt tot aanwerving van ontvangsters. Vanaf 9 mei 1945 herstelt men alle diensten. De vergunning bleef nog



...fluwelen zetels bij de Buurtspoorwegen.

maar 8 maanden geldig, te weinig om een oplossing te vinden voor de voortzetting van de exploitatie.

DE T.A.O.

Vroeger moesten de bedrijven winst opleveren, zelfs al legde de overheid tarieven op. Door de toename van kosten, geraakten

Tramontvangsters tijdens de opleiding — januari 1943 (Ons Land — 23.1.1943).



meer en meer onder hen in de rode cijfers. In de periode tussen de wereldoorlogen verandert de houding van de openbare besturen: langzaam groeit het bewustzijn dat de gemeenschap kredieten ter beschikking moet stellen voor het behoud van de diensten om sociale redenen.

Steunend op wetten sluit de Staat op het laatste ogenblik nog een overeenkomst met de Provincie voor de aanstelling van een «VOORLOPIG BEHEERSCOMITE VOOR DE TRAMWEGEN VAN ANTWERPEN EN OMGEVING» (T.A.O.), met als opdracht de uitbating «voor rekening van wien het behoort» voort te zetten gedurende een half jaar. De opdracht werd 4 keer verlengd, de laatste maal zonder tijdsgrens: voorlopig wordt dus relatief definitief.

Van in het begin kan het Comité eigenlijk niet normaal werken:

1. er was geen kapitaalbreng, m.a.w.: op het moment dat de vraag naar vervoer het hoogst was, had men geen verse geldmiddelen om de slecht onderhouden rijtuigen terug in orde te brengen, en nog minder om nieuwe trams te kopen;
2. het Comité had geen rechtspersoonlijkheid zoals een andere firma of maatschappij; dit betekende dat de leden persoonlijk verantwoordelijk waren voor alle daden van hun beheer; zelfs al waar-

borgde de Staat de leden tegen mogelijke gevolgen, vormde dit toch geen goede basis voor een dynamisch beleid vol initiatieven;

3. hoewel de ontvangsten amper 14% hoger lagen dan in 1940, stond het Comité voor meer dan dubbele kosten voor lonen, en driedubbele kosten voor materialen. In de loop van het eerste jaar daalden bovendien de tarieven! Pas na een staking verhoogde de Staat de tarieven.

Zo moest het Comité zijn werkzaamheden beginnen op 1 januari 1946 met 319 trams, 216 bijwagens en 22 trolleybussen, waarvan 80 buiten dienst stonden en vele andere in een zeer slechte staat verkeerden. Sporen en bovenleiding waren er al even slecht aan toe. Verder beschikte men over 1 werkplaats, 5 oude loodsen en 1 relatief nieuwe, maar men had geen enkele bus.

Een dag voordien stelt men tijdens de eerste vergadering van het Comité het exploitatiereglement op en legt men de principes voor het verdere beleid vast. Het Comité vertrekt vol goede wil: het onderneemt zelfs studies om nieuwe grote trams te kopen. Kenschetsend is ook volgende beslissing op 8 januari 1946: «Het Comité is het eens dat het Nederlandsch zoowel in de binnendienst als in de betrekkingen met het publiek dient gebruikt».

Autobussen BROSEL — Jonckheere — 1.10.1953.



Na enige maanden is er al reizigersverlies door de opkomst van de fiets! Later wordt dit nog aangescherpt door een tariefverhoging. Het jaar 1946 was het enige waarin het Comité nog een kleine bedrijfswinst kon boeken.

Uit deze vaststellingen moest het Comité het besluit trekken «dat met groote omzichtigheid moet tewerk gegaan worden in de exploitatie, wil men evenwicht behouden tussen ontvangsten en uitgaven».

Hoe omzichtig men werkte blijkt al uit de eerste aankoop in 1947 van 3 busjes, met 9 zit- en 9 staanplaatsen, in een jaar waar men zowat 400.000 reizigers per dag had. Dage-lijks zag men dat de werkelijke bezetting in die busjes meer in één of ander recordboek thuis hoorde.

Toch bekommerde men zich om de reiziger: men trof maatregelen om overbelasting tegen te gaan en men onderzocht onmiddellijk de mogelijkheid om aansluitingsbiljetten voor N.M.V.B.-lijnen af te leveren. Het zou nog dertig jaar duren vooraleer die wens een concrete vorm kreeg met het algemeen abonnement.

Vermits er weinig armslag mogelijk was, en men hoegenaamd geen verbetering kon ver- wachten in de nabije toekomst, voerde men alleen de meest dringende onderhoudswer-

ken uit. Voor de rijtuigen bleef het beperkt tot inbouwen van een zitplaats voor de ontvan- ger en verbouwen tot éénrichtingstrams.

Bij gebrek aan bussen werden tussen 1947 en 1952 buslijnen verpacht aan privé- maatschappijen, waaronder de firma DE POLDER.

Verder besliste men de meest verlieslatende tramlijnen om te schakelen op busexploita- tie. Zo verdwenen tussen 1952 en 1958, 6 tram- lijnen en 1 trolleybuslijn; ze werden vervangen door 10 buslijnen. Verder richtte het Comité 4 nieuwe lijnen in.

Daarom kocht men meerdere reeksen, in totaal 82 autobussen. Twee tramloosden wer- den gedeeltelijk aangepast als garage voor bussen.

In 1955 ziet men een eerste teken van een waarachtige modernisatie van het bedrijf: de nieuwe spooraanleg is voorzien voor uitba- ting met grote trams. Toch zou het nog 4 jaar duren vooraleer men een eerste bestelling van 39 PCC-trams plaatst, nl. op 6 juli 1959. Op 18 juli 1960 volgde een tweede bestelling van 22 PCC's. Het prototype 2000 werd ge- leverd op 3 oktober 1960. Na een persconfe- rentie volgde op 18 oktober 1960 de officiële eerste rit op lijn 2: een feestelijke en hoop- volle dag die grote veranderingen aankon- digde.

Ladderwagens Draakplaats — omstreeks 1955.





DE HEROPBOUW: 1963 - 1969

De stichting

Kort na de oprichting van de T.A.O. diende de regering op 16 december 1947 een wetsontwerp in voor de oprichting van nieuwe maatschappijen te Antwerpen en te Brussel. Het ontwerp kreeg geen goedkeuring: men achtte het strijdig met het algemeen belang en een inbreuk op de gemeentelijke autonomie.

Maar met de jaren verliepen nog andere concessies. Ondertussen was er al wel een wettelijke regeling voor Brussel getroffen.

Daarom diende de bekende Antwerpse politicus P.W. SEGERS, Minister van Verkeerswezen, op 13 juli 1960 een ontwerp in van een algemene wet voor de oprichting van nieuwe trammaatschappijen. In de toelichting wijst men erop de oprichting te overwegen van maatschappijen waarin de openbare besturen innig samenwerken met de vroegere concessiehouder. Deze had immers het net opgebouwd en geëxploiteerd en kende dus beter dan wie ook de bijzondere problemen waarvoor met de hulp van openbare besturen een oplossing moest gevonden worden. Tegelijk wordt de rol van de Buurtspoorwegen omschreven: het verzekeren en het bevorderen van de intercommunale en buitenstedelijke verbindingen, waarin het groot spoor niet voorziet. Men was zich toen al degelijk bewust van de problemen van de coördinatie N.M.B.S. - N.M.V.B. In dat perspectief kan men zich dus best indenken dat de ondernemingen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer afzonderlijk blijven voortbestaan, vooral omdat de vereisten van net tot net sterk verschillen. Tenslotte voorzag het ontwerp dat de Minister van Verkeerswezen, los van de rol die andere openbare besturen moesten vervullen, de voogdij zou uitoefenen.

De wet werd goedgekeurd op 22 februari 1961. Daarna kon men beginnen met de eigenlijke stichting. De oprichtingsakte werd verleden op 10 oktober 1962 voor de Heer A. BERTRAND, die inmiddels als Minister van Verkeerswezen benoemd was. Er bleef alleen nog een Koninklijk Besluit nodig voor de goedkeuring, het verlenen van de mach-

tigingen en de aanduiding van een Raad van Beheer. Dat gebeurde op 21 december 1962 en zo kon de nieuwe maatschappij «M.I.V.A.» haar werkzaamheden beginnen vanaf 1 januari 1963. Voorzitter werd de Heer Frans TIJSMANS, Schepen van de stad Antwerpen, die sedert mei 1952 lid was van het Voorlopig Beheerscomité T.A.O. en tot Voorzitter benoemd werd vanaf 4 oktober 1961.

Minister Bertrand installeerde «M.I.V.A.» op het Antwerpse stadhuis

Naar snelle vernieuwing inzake openbaar vervoer ?

In aanwezigheid van de minister van Verkeerswezen, dhr. Bertrand, ging donderdag op het Antwerpse stadhuis de installatievergadering door van de «Maatschappij voor Interkommunaal Vervoer te Antwerpen» — de M.I.V.A. — die voortaan de T.A.O. zal vervangen. Ter gelegenheid daarvan had nadien op het stadhuis een receptie plaats, aangeboden door het Antwerpse stadsbestuur aan de zo pas geïnstalleerde maatschappij, waarvan de oprichting goedgekeurd werd bij koninklijk besluit van 21 december 1962.



Dhr Bertrand tijdens de toespraak van de burgemeester, omringd o.m. door dhrn Tijsmans en De Vocht, resp. voorzitter en onder-voorzitter van de beheerraad van M.I.V.A.

Nadat dhr Tysmans, voorzitter, burgemeester Cracybeckx, had de nieuwe maatschappij aan het voorgesteld, nam de burgemeester stadsbestuur, voorgezeten door even zelf het woord.

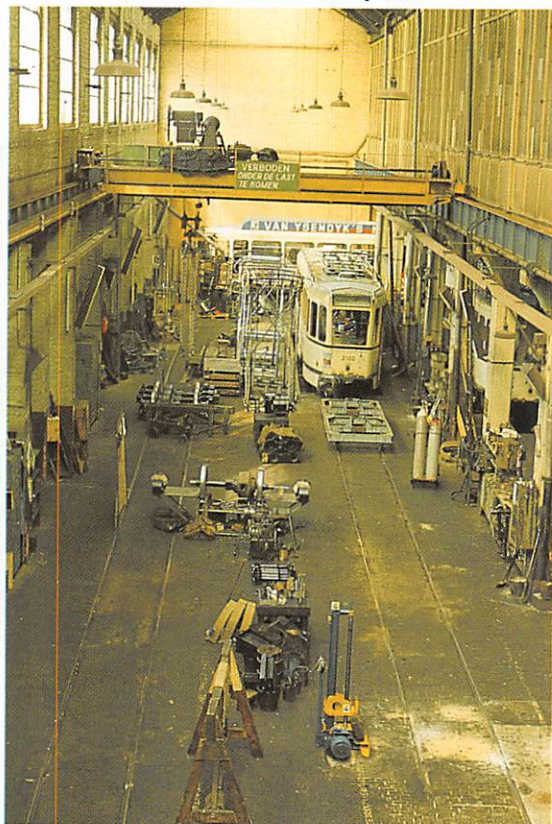
Op 3 januari 1963 installeerde de Minister van Verkeerswezen A. BERTRAND de nieuwe Raad van Beheer in het Stadhuis, in aanwezigheid van Burgemeester CRAEY-BECKX. De eerste beslissing betrof de overname van het T.A.O.-personeel, samen met de bestaande arbeids- en pensioenvooraan. Aansluitend benoemde de Raad, na geheime stemming, de Heer Alfons RITS, beheerder die de N.V. ELECTRAFINA vertegenwoordigde, tot beheerder-directeur-generaal.

Tijdens de eerste stafvergadering op 7 januari 1963 leggen de directieleden een aantal uitbatingsprincipes vast. Toen al had men de idee gekoppelde trams in te zetten.

Wat waren nu de omstandigheden waarin de nieuwe maatschappij vertrok?

Vooreerst beschikte men over 12 tramlijnen, 12 buslijnen en 1 trolleybuslijn. Maar de toestand was alles behalve gunstig: sedert 1947 (als men het ongewone jaar 1946 buiten beschouwing laat) daalde het aantal reizigers tot op iets meer dan de helft. Oorzaken vormden de opkomst van privévervoermiddelen, de uitwijking uit het stadscentrum en de verandering van werkregime, nl. de veralgemening van de vijfdaagse

Beelden uit de oude centrale werkplaats.



werkweek met inkorting van de middagpauze.

Het rijtuigpark bestond uit 61 nieuwe PCC's, 154 oude trams (40 tot 60 jaar!), 115 even oude bijwagens, 14 oude trolleybussen (25 jaar), 7 totaal versleten bussen, 39 bussen die ca. 8 jaar en 36 bussen die ca. 6 jaar oud waren.

Bovenleiding en sporen had men zo goed mogelijk onderhouden. Daarentegen waren de gebouwen hoegenaamd niet aangepast aan de bedrijfsnoodwendigheden.

In de centrale werkplaats, in 1904 de meest moderne, werden bijna alle machines nog centraal aangedreven met behulp van riemschijven en lederen riemen. Men behield zich zo goed het kon.

De loodsen Draakplaats, Pothoek, Brusselstraat, Driehoek, Groenenhoek en Hoboken waren navenant. Hoewel men 82 bussen had, was er geen enkele garage: onderhoud gebeurde in twee loodsen! Een aantal bussen (10 tot 15), stond gewoon op straat geparkeerd bij de loods Pothoek en soms bij de Brusselstraat. Ooit heeft een spelende snotneus een bus gestart!

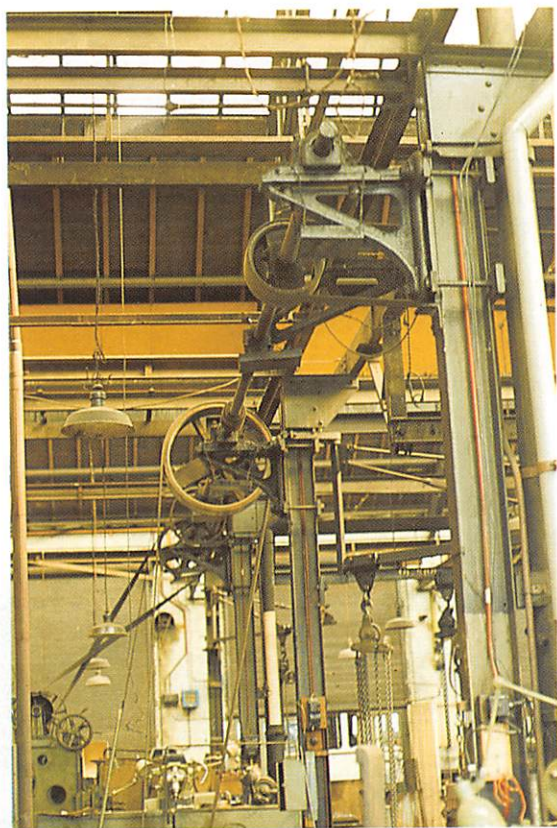
Vermits men belangrijke meerkosten verwachtte en er de vorige boekjaren steeds verlies was, hoeft het geen betoog dat een exploitatie in evenwicht uitgesloten was. Bijgevolg moest het nieuwe beheer onmiddellijk rationalisatiemaatregelen treffen en uitgaven proberen te beperken. Die studie leidde tot het opstellen van een uitgebreid moderniseringsprogramma.

De opgave was enorm; binnen een zo kort mogelijke periode was het nodig:



- nieuwe trams te kopen,
- nieuwe bussen te bestellen,
- een nieuwe garage te bouwen, aangepast om het onderhoud van grote bussen te verzekeren,
- een nieuwe centrale werkplaats op te richten voor de PCC's,
- enige loodsen te moderniseren en te rationaliseren en andere af te schaffen,
- maatregelen te treffen om reizigersvlucht tegen te gaan,
- kosten besparende maatregelen uit te werken o.a. door de invoering van het systeem der éénmansbediening en door het installeren van automaten voor het afstempelen.

Met de toenemende verkeersmoeilijkheden in de binnenstad had de Minister van Verkeerswezen A. BERTRAND een regionale commissie opgericht voor de studie en de bevordering van het stedelijk vervoer. Deze commissie kwam al vlug tot het besluit dat men moest streven naar een volledige scheiding tussen het gemeenschappelijk vervoer en het algemeen verkeer, door, in het centrum, de trams ondergronds te laten rijden en erbuiten op eigen baanvakken. Vermits de verkeersmoeilijkheden hoe langer hoe groter werden, lag het in de bedoeling zo vlug mogelijk dit plan te verwezenlijken.



Dat kwam neer op een bijkomende en niet geringe opdracht: studie en bouw van een premetronet.

Het nieuw rollend materieel

Dat de maatschappij deze ambitieuze opdracht zo snel mogelijk tot een goed einde wilde brengen, blijkt uit een hele reeks beslissingen.

Men zag duidelijk dat de eigen geldmiddelen onvoldoende of te beperkt waren, zodat men een lening van 200 miljoen frank moest aangaan voor de financiering van diverse projecten.

Reeds op 18 oktober van het stichtingsjaar bestelt M.I.V.A. een eerste reeks Fiat-bussen. In vergelijking met de vroegere bustypes boden deze enige opmerkelijke voordelen: o.a. meer ruimte en comfort, automatische versnellingsbak, dubbele in- en uitstapdeuren en allerlei veiligheidsinrichtingen.

Die eerste reeks was ontoereikend: de maatschappij had immers het plan opgevat tramlijnen om te schakelen naar busexploitatie en daarom bestelde ze op 16 juli 1964 een tweede reeks, kort nadat de eerste geleverd was.

Tegelijk begint de maatschappij met de voorbereiding van de aankoop van een derde reeks PCC's; dat gebeurde op 9 juli 1964. Ingevolge de beslissing om trams te koppelen, moest de constructeur heel wat elementen anders ontwerpen dan bij het oorspronkelijke type. Tevens had de erva-

Autobus FIAT — Van Hool — 3.3.1964
Presentatiefoto Van Hool & Zonen.

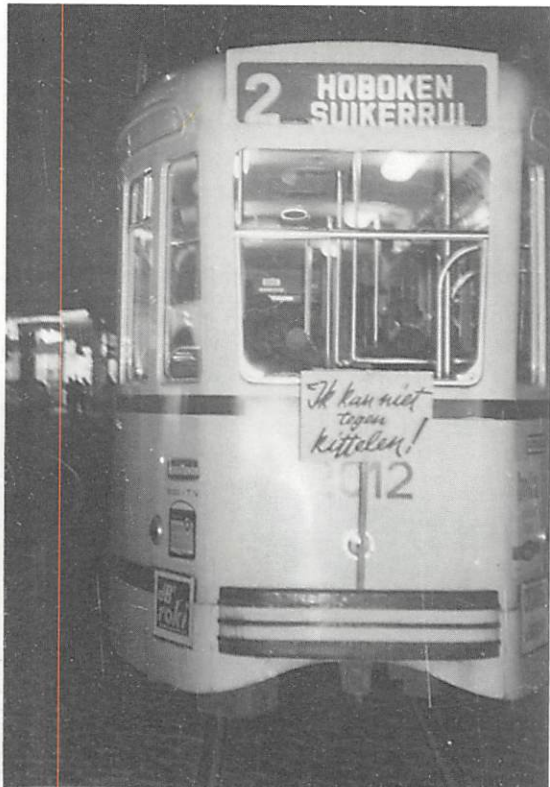


ring gedurende 3 jaar de noodzaak van enige verbeteringen aangetoond, waaronder het plaatsen van bijkomende stangen en handgrepen voor reizigers en chauffeur.

De eerste twee reeksen PCC's kenden vanwege het publiek een grote belangstelling: iedereen wilde wel eens kennis maken met de nieuwe trams; ze waren zelfs mikpunt van overigens goed bedoelde en onschuldige studentengrappen. Dat bracht veel meer reizigers mee dan in vorige jaren. M.I.V.A. zette de trams in op de drukste lijnen 2, 3, 4/8, 7 en 12, vooral op de basisdiensten t.t.z. van 's morgens heel vroeg tot 's nachts. De nieuwe trams legden ongeveer 80.000 km per jaar af, wat neerkwam op meer dan 5.000 uren bedrijf per jaar of ca. 60% meer dan het vroegere gemiddelde.

Eén motor van een PCC (en zo heeft hij er 4) bezat meer vermogen dan veel van de oude trams, die ook nog een bijwagen moesten slepen. De gemengde lijnuitbating, met nieuw en oud materieel, leverde heel wat problemen op, niet alleen technisch gezien (bv. koppelen en opduwen van een defecte tram) maar ook op het psychologisch vlak. Zo vroeg een chauffeur, nadat hij al enige uren met zo'n oude «koffiemolen» had gereden, nogal eens om een vervanging van zijn schokkende tram wegens «defect»; dat is menselijk en aannemelijk.

Leysstraat — Oktober 1962.



Van hun kant lieten de reizigers zo'n oude tram soms voorbijrijden in de hoop dat de volgende een PCC zou zijn.

Door de hoge snelheid van de PCC, gebeurde het dat de rijtuigen zich groepeerden, met als gevolg dat een reiziger soms lang moest wachten om dan een kleine vloot van 3 of 4 trams ineens te zien aankomen.

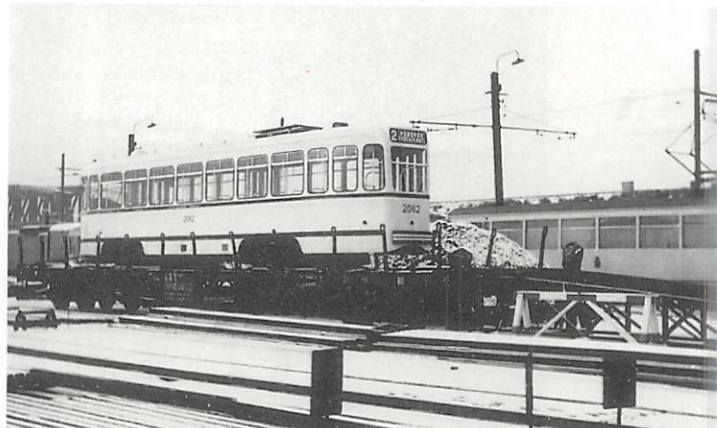
Dat moest uiteindelijk leiden tot reizigersverlies en de maatschappij was zich daar goed van bewust. Maar na 3 jaar waren de bovenvermelde kredieten al opgebruikt. Desondanks begon de maatschappij na de levering van de derde reeks toch met de voorbereiding voor de aankoop van een vierde reeks: ze plaatste nog eens een bestelling van 25 trams op 1 september 1968. Op dat ogenblik bezat ze reeds 101 PCC's.

Ondertussen werden de bussen niet vergeten: een 5-jarenplan voor de jaarlijkse aankoop van 15 bussen, in vervanging van versleten materieel, werd opgesteld. In de hier beschouwde periode tot 1969 plaatste de maatschappij aldus 3 bestellingen op respectievelijk 13 mei 1967, 14 juni 1968 en 29 juli 1969.

Het overige dienstmaterieel was ook verregaand versleten of totaal verouderd. Zo kocht de maatschappij in 1968 een chassis ter vervanging van een ladderwagen uit 1936! Dat was geen uitzondering, vermits ze in ditzelfde jaar nog 2 vrachtwagens aanschafte als vervanging van wagens uit 1943.

Buiten deze aankopen trachtte M.I.V.A. het bestaande materieel te verbeteren, onder andere door het inbouwen van sterkere motoren. De langzame snelheid van de oudste trams was dikwijls het mikpunt van spottende tekeningen en artikels in dag- en

Levering van PCC 2062 per spoor — N.M.V.B.-stelplaats Merksem, IJskelder — 19.1.1966.



weekbladen. In dezelfde periode plaatst men op de oude rijtuigen pneumatische ruitewissers. Voordien moest de bestuurder zich behelpen met een wisser, die hij van binnenuit met een handvat zelf bediende.

In een nostalgische bui kan men misschien even glimlachen om het vleugje romantiek, verbonden aan deze oude trams, om nadien onbegrijpend het hoofd te schudden bij de gedachte hoe men in die omstandigheden de dienst moest en kon verzekeren gedurende zoveel jaren. Met de levering van de PCC's werden veel oude trams en bijwagens naar de schroothoop verwezen of enkele verkocht als tuinhuisje. Nog andere werden door verenigingen overgenomen voor museumdoeleinden.

Vanaf 1965 begint de maatschappij de PCC's aan te passen voor de éénmansbediening; een jaar later plaatst ze de automatische ontwaardingsapparaten. Tegelijk startte de maatschappij met een systematisch vervangen van de trolley'stangen door moderne pantografen.

De nieuwe garage

Ondertussen hadden de Buurtspoorwegen een voor de huidige begrippen merkwaardige ervaring opgedaan: men stelde vast dat de nieuwe buslijnen meer reizigers telden dan de tramlijnen waar het aantal gelijk bleef. Ook het succes van stadsbusdiensten elders in het land en de goedkopere éénmansbediening zetten de N.M.V.B. ertoe aan de nog overgebleven tramlijnen geleidelijk te «verbussen».

Autobus FIAT — Van Hool



De petroleumcrisis in 1973, de veranderde mentaliteit, het milieubewustzijn en het openthoud van bussen in het algemeen verkeer, zouden aantonen dat het onbeperkte «verbussen» van tramlijnen zeker geen goede zaak was, maar dat kon men in het begin van de zestiger jaren niet voorzien.

Toen de lijnen ten noorden van Antwerpen aan de beurt kwamen, geraakte de N.M.V.B.-stelplaats «Zurenborg» langzaam maar zeker buiten gebruik.

Zo kreeg de M.I.V.A. een uitstekende gelegenheid om de twee kleine garages in de loodsen Pothoek en Brusselstraat te centraliseren in één modern gebouw op het vroegere N.M.V.B.-terrein. M.I.V.A. kocht het in 1964 en een jaar later, op 18 mei, kon men feestelijk de eerste steen leggen. Twee jaar later bracht men alle bussen en materieel over en ging de garage op 16 maart 1967 in bedrijf.

Naast het technisch gedeelte (werkplaats en parking) voorzag men een volledig apart gedeelte voor de buschauffeurs. Dat gaf aanleiding tot één van die pittoreske uitvindingen van het technisch personeel: een M.I.V.A.-dienstfiets, voor een snelle verplaatsing van het personeel van het technisch gebouw langs de ene zijde van de parking naar het gebouw voor de buschauffeurs aan de overzijde of naar het vroegere centraal magazijn in de oude werkplaats. De fiets kwam aan zijn einde door overbelasting.

De loodsen

Door de opening van de nieuwe garage hadden de loodsen Pothoek en Brusselstraat

M.I.V.A.-garage Zurenborg in opbouw — 16.5.1966.



geen functie meer. De maatschappij ont-ruimde beide loodsen in maart 1967. Kort daarna verkocht ze de loods Pothoek. De loods Brusselstraat lag binnen de werken voor het traject Binnensingel: ze werd daarom onteigend door de Intercommunale Vereniging voor de E3-autoweg en afgebro-ken begin 1968.

De trolleybuslijn 6, tramlijn 16 en tramlijn 1 waren omgeschakeld op buslijnen op respectievelijk 17 maart 1964, 1 januari 1965 en 15 juni 1965. Daardoor kon M.I.V.A. een herschikking van de rijtuigen in de overige loodsen doorvoeren. De kleine loods Drie-hoek werd afgeschaft, en op 9 maart 1967 ver-kocht voor afbraak. Een bijna vergeten kuisvrouw had voordien drie maanden lang de functie van «waarnemend loodshoofd» uit-geoeffend!

De loods Groenenhoek, al meer dan 50 jaar in gebruik, zou blijven bestaan, maar aanpas-sing en vernieuwing drongen zich op. In de jaren 1965-1966 legde men nieuwe wissel-kammen aan, zodat in- en uitrijden in lusvorm kon geschieden. Bovendien bouwde men nieuwe lokalen voor rijdend en technisch personeel en werd een eerste automatische wasmachine voor de trams geïnstalleerd: voordien gebeurde alles met de hand!

De nieuwe centrale werkplaats

Door de vrij eenvoudige constructie van de oude trams kon men heel wat onderhoud in de loodsen verzekeren, ook veel herstellin-gen. Voor de hernieuwing, botsingen en grote herstellingen stuurde men de trams naar de centrale werkplaats.

Met de komst van de PCC's lag de toestand totaal anders: voor veel onderhoud moest men nu beroep doen op de centrale werk-plaats, omdat het in de loods gewoon niet kon bij gebrek aan gespecialiseerd personeel en materiaal.

Een en ander bracht een toename mee van het werkvolume voor de te beperkte cen-trale werkplaats. Bovendien vereiste het onderhoud van de PCC nog andere machi-nes. Zo groeide de idee om een centrale werkplaats te bouwen in Hoboken, samen met de vernieuwing van de bestaande loodsen.

Onmiddellijk na de stichting had de maat-schappij al enige voorontwerpen laten uit-werken. De constructie en de levering van de derde reeks PCC's vroeg echter alle aan-

dacht om eerder vermelde redenen, en zo geraakten de plans wat op de achtergrond.

De definitieve uitwerking van de gedachte kreeg vorm in 1968 en op 10 januari 1969 kon de maatschappij een overeenkomst tekenen met de Staat voor de oprichting, waarover verder meer.

De andere maatregelen

Onmiddellijk na de stichting trad M.I.V.A. ook in contact met de N.M.V.B. voor de overname van enige spoorvakken, eigendom van deze laatste, teneinde haar lijnuitbating volledig te kunnen ontplooiën. De maatschappij begon ook met de systematische vernieuwing van de sporen; bovendien moest zij de tractiestations uitbreiden of nieuwe bijbouwen, gelet op het hogere electriciteitsverbruik van de PCC.

In 1964 neemt men de eerste proeven met de elektrische verwarming van wissels, zodat ze blijven werken in sneeuw en ijs. Het succes leidde tot het opstellen van een verbeteringsprogramma voor tientallen wissels.

In 1966 zien wij dat meerdere belangrijke spoorgedeelten in eigen baanvakken wor-den gebracht. Toch kan men dit project niet zo snel afwerken als gewenst: meer en meer sporen moest men tijdelijk verleggen in ver-band met de E3-werken. Maar achteraf kwam er wel compensatie: op alle kunstwer-ken van de E3 lagen de sporen voortaan in eigen bedding.

Bij deze technische vernieuwingen en uitge-breide werken verloor de maatschappij de eigenlijke lijnuitbating niet uit het oog.

In het stichtingsjaar liet ze in overleg met een publiciteitsfirma wachthuisjes en informatie-borden oprichten. Verder zou men uitsluitend standaard haltepalen plaatsen. Twee jaar later bouwt de firma 2 kiosken voor voor-verkoop van rittenkaarten.

De controle op de dienstregelmaat wordt vol-ledig gereorganiseerd. Om de hinder bij ongevallen en dienstonderbrekingen te beperken door een snel optreden, stelt de maatschappij op 31 mei 1965 een radiofonie-net in bedrijf.

Teneinde de zelfbediening op tram en bus te kunnen invoeren, bestelt M.I.V.A. ontwaar-dingstoestellen. Het systeem van de één-mansbediening begint vanaf 1 juni 1966 op de lijnen 4 en 8. Men wenste het systeem geleidelijk in te voeren om de aanpassing

voor het personeel en het reizend publiek te vergemakkelijken. Zelfbediening veronderstelt voorverkoop van rittenkaarten: dat begon vanaf 16 januari 1967 en geleidelijk vertrouwdde de maatschappij de verkoop van rittenkaarten ook toe aan financiële instellingen en winkels. Het systeem kende vlug veel succes.

Naast het reeds versnelde omschakelen van tramlijn op buslijn, was de directie zich bewust van het gebrek aan bediening in sommige nieuwe wijken binnen de perimenter. Daarom richt ze vanaf 1 oktober 1964 de nieuwe buslijn 28 — een pendeldienst voor tramlijn 3 — in, welke later rechtstreeks zal doorrijden tot het stadscentrum. Begin 1965 richt de maatschappij nogmaals twee nieuwe buslijnen in, nl. lijn 20 en de pendeldienst 22, die later zal opgenomen worden in de lijndienst 16.

De premetro

Zoals hoger vermeld moest de Regionale Commissie voorstellen uitwerken voor de verbetering van het openbaar vervoer in het Antwerpse.

In aansluiting met de studies gaf het Ministerie van Verkeerswezen opdracht aan een gespecialiseerd studiebureau om een grondig marktonderzoek van het personenvervoer uit te voeren met het oog op een blijvende verbetering van het openbaar vervoer en het algemeen verkeer. Men wenste vooral een beeld van de toekomst te krijgen.

Op basis van de resultaten stelde de werkgroep een ontwerp voor een premetronet op, samen met de aanleg van nieuwe eigen baanvakken of een verbetering van de bestaande. Als basisprincipe stelde men dat het premetronet in verschillende vakken zou aangelegd worden, die men onmiddellijk na de afwerking in dienst zou kunnen nemen. Het net moest geschikt zijn voor de bestaande trams en voor latere grotere voertuigen: Het omschakelen van het stervormig tramnet op een net met meer doorlopende lijnen moest vanzelfsprekend mogelijk blijven; verder moest het net goede aansluitingsmogelijkheden met spoor, Buurtspoorwegen en autobusdiensten bieden.

Het rapport pleitte voor het behoud van enkele Buurtspoorwegvakken. Dat is helaas niet gebeurd: voor sommige voorgestelde gedeelten is er nog steeds wat ruimte, andere werden gedeeltelijk ingenomen door nieuwe wegen. Op dat vlak waren de

te volgen basisprincipes in het rapport correct, maar de petroleumcrisis in 1973 zou heel wat voorspellingen dooreen schudden.

In 1964 werden al de eerste kredieten voor de werkingskosten van de premetro vastgelegd. Toch is het pas op 22 december 1966 dat de Staat met M.I.V.A. een overeenkomst sluit, waardoor de algemene leiding, de studie en de uitvoering van de werken aan de maatschappij wordt toevertrouwd. Meteen begon de BIJZONDERE STUDIEDIENST PREMETRO (B.S.D.) zijn werkzaamheden. Voordien bestond er binnen de maatschappij een werkcel.

Toen was men al een heel eind gevorderd met de ontwerpen van het gedeelte Centraal Station - Groenplaats, en ook van een stukje koker onder de Amerikalei, omdat dit moest gebouwd worden in coördinatie met de E3-werken. Men kon dus onmiddellijk na de overeenkomst studie-opdrachten toewijzen. In 1967 deed men uitgebreid onderzoek en begon de bouw van eigen baanvakken. De werken aan het eerste stukje koker bij de Amerikalei begonnen op 1 oktober 1968. In hetzelfde jaar worden de definitieve ontwerpen goedgekeurd. In 1969 treft men de laatste voorbereidingen.

Zo ziet men dat de maatschappij tijdens de eerste jaren van haar bestaan begon met de uitvoering van de 8 opdrachten. Dat daarbij sommige elementen over het hoofd werden gezien, of dat men fouten heeft begaan, kan men niet ten kwade duiden, gelet op de enorme omvang van het te verwezenlijken programma. Integendeel moet men de toenmalige Raad van Beheer en directie feliciteren voor haar moed om alle problemen tegelijk aan te pakken.

Niettegenstaande de zware financiële inspanningen bereikte de maatschappij in die periode nog behoorlijke resultaten: de inkomsten dekten voor 84% tot 97% de kosten, naargelang het jaar; van dergelijke fabelachtige percentages kan men alleen maar dromen in de volgende periodes.

Middenin die belangrijke periode van wederopbouw moet de maatschappij op 4 maart 1967 het schielijk overlijden betreuren van haar Voorzitter, de Heer Frans TIJSMANS. Deze bijzonder populaire figuur had, in de hem typische geest van dienstbetoon, onverpoosd gestreefd naar een verbetering van tram- en busvervoer. Hij werd opgevolgd door de Heer René DE VOCHT, bestendig afgevaardigde van de Provincie Antwerpen.

Een andere schaduwzijde is wel dat men met alle getroffen maatregelen de gestadige achteruitgang slechts tijdelijk kon vertragen; men kon hem niet omkeren. Bij ontstentenis van de vereiste begeleidende verkeers-technische maatregelen, haalden de genomen initiatieven niet het volle rendement. Men bevond zich in de «gouden zestiger jaren» waarin het privé-vervoer een enorme opgang meemaakte.

Misschien kwamen de wet en de stichting van de nieuwe maatschappij enkele jaren te laat; misschien had de tram de juiste trein gemist.

PERIODE 1970 - 1974

De bouw van de eerste twee vakken

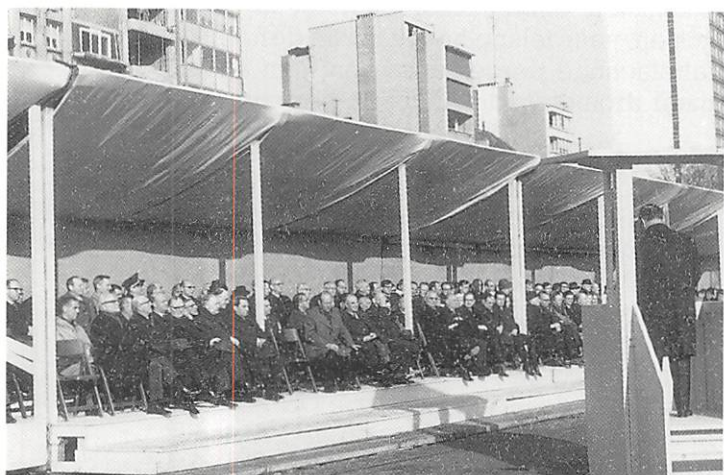
De tweede periode in het bestaan van de maatschappij wordt vooral beheerst door de premetrowerken.

Het oorspronkelijke plan omvatte de aanleg van drie assen telkens met twee vertakkingen. Vanzelfsprekend zou men beginnen met het asgedeelte waar men het snelst rendement kon bekomen: het vak tussen de twee kernen van het tramnet Centraal Station en Groenplaats.

Na 6 jaar voorbereiding begon men op 5 januari 1970 met de ruwbouw van het kruisstation Teniers - Opera en het gedeelte wegtunnel op de Leien. Vijf weken later, op 9 februari 1970, werd in aanwezigheid van Minister BERTRAND en vele genodigden, de eerste symbolische spadesteek verricht.

Men paste de klassieke open bouwwijze toe: graafwerken, gieten van beton, en heraanleggen van het wegdek. De problemen waren zeker niet te onderschatten: niet alleen moest men slibwanden steken tot een grote diepte, maar ook één van de ruïen omleggen. Bovendien lag bij het geplande station Opera een bijzonder belangrijke kamer met R.T.T.-kabels, die men in het station moest integreren. Verder bevatte de ondergrond nog andere onverwachte obstakels: grote funderingszolen, resten van vestingmuren en zware eiken palen, kortom van alles wat behalve schatten. Daarenboven wenste men dat de trams zo lang mogelijk hun originele reiweg zouden volgen. Tenslotte trachtte men het verkeer te laten doorgaan door het aanleggen van tijdelijke wegverhardingen omheen de werven. Dat alles vormde zeker geen bevordering voor snel en ordelijk werken.

De voorbereidende werken voor het station Meir begonnen op 16 juli 1971. Vermeldenswaard hierbij is dat men de grote oude ruï moest afbreken en een nieuwe moest bouwen. Antwerpen bezit een erg oude stadskern, vandaar dat men tijdens de werken herhaaldelijk op afvoerleidingen, een



tweede rui en zwaar funderingsmetselwerk stootte, waarvan niemand het bestaan nog kende; dikwijls moest men daarom de originele plans wijzigen. Een klein half jaar later begonnen op 3 januari 1972 de eigenlijke tunnelwerken voor het vak Leysstraat - Meir.

Drie maanden later, op 25 april 1972, startte men de werken voor de koker Schoenmarkt - Groenplaats met keerlus. Ook daar stootte men op zware massieven, muren tot 4 m dikte, waarschijnlijk funderingen van de oude Meirbrug; dat leidde tot bijzondere voorzorgsmaatregelen, met uiteraard vertraging der werken.

Om het eerste gedeelte in bedrijf te kunnen zetten, moest men nog een voorlopige helling aanleggen in de De Keyserlei; tegelijk bouwde men aanzetstukken voor de aftakkingen naar de Pelikaanstraat en het Koningin Astridplein.

In 1972 is dus het ganse eerste vak Centraal Station - Groenplaats in aanleg. Terzelfder tijd start de Bijzondere Studiedienst Premetro met de voorbereiding voor het tweede vak Centraal Station - Belgiëlei, de vakken Frankrijklei - Gemeentestraat tot Singel, met aftakkingen Kerkstraat en Van Wesenbekestraat.

Nog dat jaar begint men met de bouw van het station Diamant. De nauwe ruimte in de Pelikaanstraat samen met de noodzaak om de boogfunderingen van de koepel van het Centraal Station te versterken en te verankeren, stelden totaal nieuwe technische problemen, waarvoor men gepaste oplossingen uitwerkte.

Pas twee jaar later, begin januari 1974, kon men met de constructie van het station Plan-

tin en van de koker Mercatorstraat beginnen. Dan duurt het bijna nog een jaar voor de aanvang der werken naar de Belgiëlei.

Vanzelfsprekend had de Bijzondere Studiedienst Premetro tijdens de ruwbouw alle dossiers voor de afwerking voorbereid en in 1972 gebeurden de belangrijkste aanbestedingen voor roltrappen, pompstations, watervoorziening, bouw van het controlecentrum, afstandstoezicht, telefonie, informatiepanelen, tractiestations, ventilatie, verlichting, noodverlichting en tenslotte montage van de sporen.

Eindelijk was het dan zo ver: laat in de avond, op 23 december 1974, reed de eerste PCC stapvoets door de premetro. De rit was zuiver technisch bedoeld; daarom waren er geen genodigden, noch pers aanwezig. Uit de ervaring bleek dat de pantograaf op alle wagens moest vervangen worden om schokken tijdens de rit en mogelijke schade te vermijden. Daarom installeerde de centrale werkplaats stelselmatig dubbele slijtlatten met dempers. Dan lag de weg open voor de opleiding van het personeel.

Onbekend is onbemind: daarom richtte men in 1970 een public-relations dienst op teneinde inlichtingen te verstrekken over de werken en om contacten tot stand te brengen met de handelszaken nabij de werven. Naargelang de werken vorderden publiceerde de dienst informatiefolders voor alle belangstellenden, naast heel wat bijdragen voor vaktijdschriften. Verder opende de dienst op 15 maart 1971 in het Stadspark een expopaviljoen met allerlei informatie en maquettes. Deze tentoonstelling kende veel publieke belangstelling, tot ze in de zomer van 1981 uiteindelijk werd overgebracht naar nieuwe lokalen in het station Diamant.

Niettegenstaande al deze inspanningen rees er van in het begin bij handelaars en bevolking op de belangrijkste handelsas in de metropool, veel verzet en misnoegdheid. De klassieke bouwwijze voor tunnels en stations bracht inderdaad ernstige problemen mee vooral door het onvermijdbare slijk, wat resulteerde in klantenverlies, moeilijke bevoorrading, enz... De onvermoede hindernissen, zoals hoger beschreven, verergerden nog de problemen.

Hierdoor begon men aan ondergrondse bouwwijzen te denken. Een eerste poging gebeurde met de bouw van het dak van de koker tussen stations Diamant en Plantin met de «MESSERVORTRIEB-methode»: vijzels dreven ijzeren, puntvormig afgeschuinde profielen horizontaal in de grond; daarna zou

Meir: voorlopig wegdek tijdens de werken.



men daaronder de grond uitgraven en een stuk van het dak betonneren.

Zelfs al gaf de methode geen 100% voldoening, toch rijpte de idee hoe langer hoe meer om definitief op ondergrondse technieken over te schakelen.

De bouw van dit eerste premetrovak Centraal Station - Groenplaats maakte het behoud van lijnen 2 en 3 over de Meir uiteindelijk onmogelijk. Ook het algemeen verkeer moest men omleiden. Om het reizend publiek toch in de omgeving van de kathedraal te brengen, bleef er maar één reisweg min of meer parallel aan de vroegere reisweg, nl. lijn 10 en 11 naar de Melkmarkt. Om daar een vlot verkeer te bekomen moest men de lijnrichting omkeren en de sporen op eigen baan leggen. Dan ontbrak nog de belangrijkste schakel: het bijzonder drukke kruispunt Frankrijklei - Italiëlei/Fr. Rooseveltplaats, waarvoor men het voorlopig metalen verkeersviaduct bouwde. Zo verlieten, vanaf 31 maart 1972, de lijnen 2 en 3 hun oude reisweg over de belangrijkste handelsas in de metropool.

Ook dit viaduct is voorwerp geweest van heel wat kritiek, die echter voorbijgaat aan zijn onbetwistbaar verkeerstechnisch nut.

De reizigersevolutie

Wegens de werken bij de Meirbrug, moest de maatschappij ook nog de tramlijnen 7 en 8 inkorten.

Autoloze zondag 18.11.1973 — hoek Mercatorstraat-Belgiëlei.



Deze noodzakelijke omleidingen en inkortingen hebben veel reizigers gekost. Bovendien stegen de uitbatingskosten zeer snel zodat de maatschappij zware verliezen begon te lijden.

In 1972, na 10 jaar uitbating door de nieuwe maatschappij, was het aantal reizigers gedaald tot 68% t.o.v. 1963, terwijl de inkomsten de uitgaven nog maar voor iets meer dan de helft dekten.

Gebrek aan personeel liet anderzijds niet toe dat men door nieuwe lijnen, lijnverlengingen of verbeteringen van diensten meer klanten kon winnen. Het gewijzigde traject van buslijn 36 bracht weliswaar veel reizigers aan, te weinig echter om het tij te doen keren. De nieuw opgerichte buslijn 29 reed vanaf 15 september 1972, doch ze kende te weinig belangstelling en na een half jaar bedrijf werd de dienst stopgezet.

Tijdens de petroleumcrisis in 1973 was iedereen tijdens de autoloze zondagen aangewezen op tram en bus. Alle wagens reden tot barstens toe vol. Dat brak de tendens van zwaar reizigersverlies, doch van reële aanwinst was nog geen sprake. Pas na 1974 kon een grote reorganisatie van de diensten naar Wilrijk het verlies licht afremmen.

De Heer R. DE VOCHT, wiens mandaat als voorzitter ten einde was, werd op 29 mei 1972 opgevolgd door de Heer K. BLANCKAERT, lid van de Kamer van Volksvertegenwoordigers. Hij geeft de nodige impuls voor een verkeerstechnische studie: een peiling naar de redenen waarom men al dan niet tram of bus gebruikt.

In 1973 voert men een eerste proefonderzoek uit op lijnen 3, 7 en 11 om de werkmethode voor het groot onderzoek te verfijnen. Een jaar later voert een combinatie van 2 gespecialiseerde bedrijven, DIMARSO en SOBE-MAP, het eigenlijk onderzoek uit met een dubbel doel:

- inlichtingen verkrijgen waaruit maatregelen moeten voortvloeien voor een reizigerstoename op korte termijn;
- andere inlichtingen en aanwijzingen vergaren voor een betere aanpassing en uitbouw van het lijnennet op middellange termijn.

Dit onderzoek zal belangrijke gegevens opleveren en een grote invloed uitoefenen op het latere beleid.

De verdere opbouw

In deze tweede periode neemt het project voor een nieuwe stelplaats met loods en concrete vormen aan. De bestaande oppervlakte was onvoldoende, zodat men nog ca. 8.200 m² moet onteigenen, waarna de gewone procedure volgt: overeenkomst met architecten, bouwtoelating en aanbesteding. De bouwwerken begonnen op 17 april 1972. Tijdens de werken legde de maatschappij een tijdelijke parking in openlucht aan voor de trams. Anderhalf jaar later kon het technisch personeel de nieuwe loods in gebruik nemen. De chauffeurs beschikten al vroeger over hun lokalen. Daarna begon de bouw van de eigenlijke werkplaatsen, die men officieel, maar zonder vertoon, op 20 juni 1975 in gebruik kon nemen. Samen met deze werken legt de maatschappij bijkomende sporen en wissels aan, zodat in- en uitrij over afzonderlijke sporen konden gebeuren; voordien lag er slechts 1 spoor en van daaruit moest men achterwaarts de loods binnen rijden.

Tijdens dezelfde periode investeert de maatschappij nog belangrijke bedragen voor de verdere uitrusting van de garage. Ook de vernieuwing van het rollend materieel was nog niet voltooid: in deze periode werden nog 4 bestellingen geplaatst voor in totaal 50 bussen.

Dan is het hoog tijd om te beginnen met de studies voor de aanpassing van de trams voor premetrobedrijf. In februari 1972 begint men met de aanbouw van de automatische SCHARFENBERG-koppeling: de twee proeven gaven voldoening en meteen start een systematisch programma.

Centrale werkplaats Hoboken (Foto Lukas).



Om redenen van veiligheid werd uiteindelijk beslist, na uitgebreide testen, om in de premetro een systeem van automatisch afremmen der trams te voorzien. Bijgevolg moest men ook in de rijtuigen de nodige apparatuur inbouwen.

Tenslotte, omdat men vaststelde dat op het loopvlak van de sporen uiterst kleine golvingen waren ontstaan, waardoor op de duur voortijdige sleet van de sporen optrad en vooral abnormale sleet in de lagers van de wielen, bouwde de maatschappij een oude tram om tot railslijpwagen.

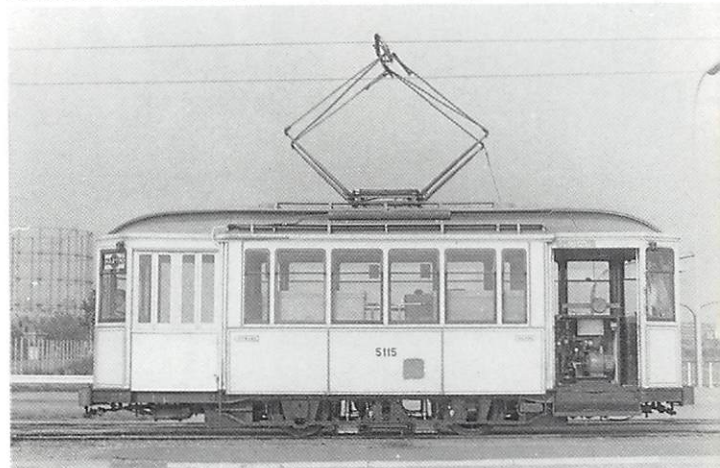
Bij deze gelegenheid mag hier wel met fierheid aangestipt worden dat de maatschappij bij deze werken pionierswerk heeft geleverd, zowel bij de aanbouw van de Scharfenberg-koppelingen aangepast aan PCC-bedrijf, als bij het oppuntstellen van het automatisch afremmen in functie van een permissief bloksysteem, als bij de ombouw tot railslijpwagen. M.I.V.A. was na Bremen de tweede maatschappij in Europa die dit werk zelf verrichtte.

Een eeuw trams in Antwerpen

In 1973 kon de maatschappij de honderdste verjaardag vieren van de eerste tramrit in Antwerpen.

De bedoeling van de viering was drievoudig: vanzelfsprekend het herdenken van de eerste rit, maar ook het herwaarderen van de as Meir - De Keyserlei als verkoopcentrum en tenslotte het brede publiek kennis laten

Railslijpwagen tijdens de eerste proeven — Borsbeekbrug: 17.9.1973.



maken met de premetrowerken. Daarom gebeurde de viering in twee schuifjes!

Tijdens het weekend van 25 tot en met 27 mei werd de eigenlijke verjaardag herdacht: alle trams reden met versiering, de maatschappij bracht speciale rittenkaarten in omloop en men deelde zelfklevers uit. De Vereniging voor het Trammuseum organiseerde speciale ritten met passend versierde rijtuigen.

Bij deze gelegenheid publiceert de Heer E. KEUTGENS het eerste deel van zijn boek: «HONDERD JAAR TRAMEXPLOITATIE IN ANTWERPEN EN RANDGEMEENTEN 1873 - 1973».

De grote viering gebeurde van 15 tot en met 23 september. Weer reden alle trams versierd rond. Op 19 en 20 september kregen het personeel en de gepensioneerden de gelegenheid om de premetrowerken te bezoeken. Vrijdag 21 september werden de directie en andere genodigden ontvangen op het Stadhuis voor een speciale herdenkingszitting. Die dag was de metro gereserveerd voor de Antwerpse scholen; 's avonds en op de volgende twee dagen kon het brede publiek tunnels en stations bezoeken.

In het station Opera organiseerde men een tentoonstelling onder het motto «VAN PAARDETRAM TOT PREMETRO» met filmvoorstellingen over de werken. De maatschappij zorgde voor gratis tram- en busvervoer. Op de Meir stond de kermis; fanfares brachten de stemming. Vele handelaars namen actief deel aan de feesten en talrijke uitstalramen waren in het teken van 100 jaar tram versierd. Op zaterdag en zondag



reed een echte paardetram nabij het Steen met natuurlijk speciale paardetram-tickets. Verder organiseerde de maatschappij een groot bal in de Handelsbeurs. Ook de Vereniging voor het Trammuseum organiseerde een tentoonstelling.

Iedereen vierde mee: alleen het weer zat typisch Belgisch tegendraads! Alle manifestaties genoten grote belangstelling: nagenoeg 80.000 bezoekers wandelden in de Antwerpse ondergrond.

De verdere initiatieven

In deze periode stelt de maatschappij zich langzaam maar zeker anders op ten overstaan van het publiek: men stond meer open

Massale belangstelling voor de premetrowerken — 22.9.1973 (Foto G. Coolens).



Kermis op de Meir — 22.9.1973 (Foto G. Coolens).



voor ideeën en initiatieven, die soms nauwelijks iets met de «tram» of de «bus» te maken hadden.

Het begon op die gure, erg winderige St.-Valentijnsdag in 1970. Toen deelden zes charmante hostessen, in een wit kleedje, bloemen uit op enkele trams. De mensen, met een van koude vertrokken gezicht, stapten op en... kunnen hun ogen niet geloven als hun een bloemetje wordt aangeboden. Sommigen denken dat ze verkeerd op «een extra-dienst» zitten, en willen terug afstappen, anderen tasten direct in hun «portemonnee» om te betalen! Heel wat mannen werden op 't laatste moment vlug herinnerd dat ze die dag nog voor «iets» moesten zorgen. Het initiatief kende veel succes: iedereen sprak over die «fleurige» aanpak en het deed de maatschappij veel goed. Wat een bloem vermag te doen: flower power!

Op 1 oktober van datzelfde jaar sluit de maatschappij een contract af voor muziek en publiciteit op de trams, een initiatief van de firma I.A.V.P.T. Stelselmatig bouwde men in 54 trams een automatisch terugspoelende bandopnemer, met de nodige luidsprekers. Aanvankelijk stond het publiek er wat onwennig tegen, sommigen vonden het goed. Wel-



dra werden op die muziektrams nog andere manifestaties ingericht: een keer traden er echte goochelaars op, andere keren deelde men pralines uit en zo meer. Toch rees er stilaan verzet tegen deze muziektrams, ook vanwege sommige chauffeurs. Technische problemen deden de rest en langzaam verdween de muziektram uit het stadsbeeld.

Op zaterdag 5 mei 1973, toen een Rotary-club uit het Ruhrgebied, Duitsland, een bezoek bracht aan een bevriende club uit Boom, dacht men aan een stadsrondrit per tram als onderdeel van het programma, maar «bitte, mit Schnaps!» Hiertoe bouwde de centrale werkplaats een bar die achteraan in een PCC paste. De achterdeur werd geblokkeerd, de treden opgevuld als plaats voor een kelner achter zijn bar: het achterbalkon bleef gereserveerd voor «voorraad». 's Zaterdagmorgens reed de tram met kelners en enige directieleden naar het afspraakpunt. Onderweg in de Ommeganckstraat wilde het toeval dat een suite huwelijksauto's achter de tram aansloot. Helemaal in stijl brachten de tramreizigers op het achterbalkon een toast op het kersverse bruidspaar en van verbouwereerdheid vergat de chauffeur aan te zetten, toen de tram met groen licht vertrok. Zoals het Duitsers past, stonden ze stipt op de afgesproken plaats en dan complete verrassing. Vijf minuten later zat de stemming aan boord in hogere regionen: waarschijnlijk hadden meerdere bezoekers de avond voordien hun «tram» bijna of helemaal niet gezien, met alle gevolgen. Of daar verbreederd werd; wat had Antwerpen hun één onvermoede ontvangst bereid.

Draakplaats: aangepaste tram tijdens opnames voor de film «De komst van Joachim Stiller» van Harry Kümmel — 28.5.1974.



Sedertdien heeft de bartram vele keren gereden bij diverse gelegenheden: soms diende men tijdens de rit broodjes en koud buffet op! Ooit organiseerde een firma in relatiegeschenken een echte Breughel-avond, compleet met grote boterhammen en bier; voor alle zekerheid draaide de trambestuurder het licht uit, waardoor de sfeer nog steeg.

Inkrimping van de diensten tengevolge van besparingen waren oorzaak dat de bartram verdween.

In hoever dat initiatief een weerklank had, is niet geweten. Enkele maanden na die eerste rit, deed de Franse Televisie, 3de programma, beroep op de maatschappij voor filmopnames in een tram, terwijl die reed over een brug bij de verkeerswisselaar nabij de Kennedy-tunnel: het decor met honderden brandende lampen paste ideaal in het script.

Het waren allemaal initiatieven waarop de maatschappij zo goed mogelijk inspeelde: alleszins verbeterde daardoor het imago bij het publiek, iets waar grote behoefte aan was.

Als besluit kan men stellen dat de M.I.V.A. in deze periode haar ambitieus programma voltooide, behalve wat betreft de premetro. Met de nieuwe gebouwen, trams en bussen, de vernieuwde sporen en allerlei andere maatregelen, waren de voorwaarden geschapen voor een commerciële expansie.

DE VOLLE BLOEI: 1975 - 1981

Deze derde periode mag men gerust de volle bloei van M.I.V.A. noemen om meerdere redenen. Vooreerst kent de premetro-bouw een enorme uitbreiding: in deze tijdspanne wordt evenveel geïnvesteerd als in de overige 18 jaar. De toepassing van de ondergrondse technieken zal een onverhoopt buitengewoon succes kennen.

Verder kan de maatschappij een reeks directe maatregelen treffen, die uitmondten op een flinke reizigersaanwinst: in 4 jaar (1978 - 1981) boekt men een grotere toename dan de reizigersvlucht in het voorafgaande decennium.

Mag men in deze periode dus spreken van een merkwaardig resultaat gedurende «7

vette jaren», dan moet men er onmiddellijk aan toevoegen dat de periode onvoldoende lang duurde om alle projecten te voltooien. Dat was bijzonder jammer omdat een aantal daarvan reeds voor driekwart verwezenlijkt waren, en het zou veel moeite vragen het restant in de navolgende «7 magere jaren» af te werken.

Midden in deze periode gaat de Heer Alfons RITS als directeur-generaal met rust vanaf 1 november 1977. Hij wordt opgevolgd door de Heer Albert BLONDE, die reeds vanaf 1 maart 1975 aangeworven en benoemd was als adjunct directeur-generaal.

De premetro

Technisch vernuft vond voor alle problemen een oplossing en zo kon de maatschappij, zij het met enige vertraging op de oorspronkelijke planning, het eerste vak van de premetro openen.

Personeel en gepensioneerden genoten de eer als eersten de kunstwerken in gebruik te nemen op 23 maart 1975, nog vóór de officiële opening. De personeelskringen hadden elk een tram volledig versierd en opgesmukt met gordijntjes en guirlandes. Eén PCC was van boven tot onder beplakt in lichtblauw behangpapier. Waarschijnlijk een lichte wenk om de tramkleur eens te veranderen! Deze trams pendelden tussen het station Groenplaats en het Koningin Astridplein. In het station Opera had een kring een koud buffet ingericht, daarnaast nog een hobbytentoonstelling en een orkestje zorgde voor de muzikale sfeer.



Twee dagen later brak de grote dag aan met de officiële opening van het eerste vak: meer dan 500 genodigden, en naar later bleek, meerdere niet-uitgenodigde maar enthousiaste deelnemers, kwamen samen in de grote lokethal van het station Opera. Zes gekoppelde PCC-stellen zorgden voor de openingsrit. Nadien volgden de traditionele toespraken en onthullingen van de kunstwerken. Het belangrijkste element uit deze toespraken is ongetwijfeld de melding van de beslissing dat men voortaan uitsluitend ondergrondse technieken zou toepassen.

In werkelijkheid heeft men het ganse premetroconcept herzien. Men kan het samenvatten in drie hoofdprincipes:

1. buiten de Ring: aanleg van sporen op eigen baanvakken en verbetering van de bestaande baanvakken;
2. binnen de Ring: aanleg van sporen op eigen baanvakken behalve waar het door plaatsgebrek niet mogelijk is. Praktisch komt dit neer op behoud bovengronds van de lijnen 4, 7, 8 en 11, en ondergrondse gedeelten voor de lijnen 2, 3, 10, 12, 15 en 24. De aanleg gebeurt uitsluitend met ondergrondse technieken, namelijk de schildmethode, het uitvoeren van dakplaten door het ondergronds inpersen van buizen, galerijbouw, grondinjectie en bevrozing. De schildmethode en het buizenpersen zijn de belangrijkste te Antwerpen op punt gestelde methoden zodat perspectieven geopend werden voor toepassingen in het buitenland.
3. alle afmetingen afgestemd op de lengte van 2 gelede rytuigen: t.t.z. perronlengte

beperkt tot 60 m. De nog te bouwen stations zullen dus aanzienlijk kleiner zijn.

Terwijl in de premetro de plechtigheden plaatsvonden, werd op straat gemanifesteerd tegen de verovering van de stad door de auto. Men wenste het behoud van een goed georganiseerd bovengronds openbaar vervoer, aldus pleitend voor een betere doorstroming voor tram en bus.

Ter gelegenheid van deze feestelijke opening publiceerde de Heer E. KEUTGENS het tweede deel van zijn reeds eerder vernoemd werk, handelend over de periode vanaf 1902 tot 1975. Het was een primeur voor België; nadien publiceerden ook andere trammaatschappijen gelijkaardige werken.

De buizenmethode

Ingevolge de beslissing om ondergrondse methodes toe te passen, moesten de studiediensten alle plans herwerken. Voor alle veiligheid besliste men vooreerst een proef te ondernemen met het persen van buizen op een kleine werf, midden in het Koningin Astridplein. De proef slaagde volkomen, en meteen stond het licht op groen om de stations voortaan met die buizenmethode te bouwen, met als eerste het kruisstation Astrid.

Spijtig schoot het plein, door de afbraak van een huizenrij, er een deel van zijn typisch uitzicht bij in. De werken begonnen op 15 maart 1976 en weldra ondervond men het nut en de degelijkheid van de beproefde methode.

De buizenmethode is geïnspireerd op sommige uitvoeringen van doorpersingen van

Officiële opening van het eerste premetrovak — 25.3.1975: Burgemeester L. CRAEYBECKX tijdens zijn toespraak in station OPERA (Foto G. Coolens).



buizen voor leidingen van openbaar nut of rioleringen onder autosnelwegen of spoorweglijnen.

In principe kan de werkmethode, waarbij de uitvoering van de dakconstructie van het kruisstation Koningin Astrid als voorbeeld genomen wordt, als volgt beschreven worden.

Vanuit een bouwput worden asbestcementbuizen of stalen buizen met een lengte van 5 m en een diameter van 1,20 m één na één op een draagstoel geplaatst, achteraan voorzien van een verdeelring en in de grond geperst door middel van hydraulische vijzels met uitschuifbare zuigers. De 1ste buis wordt aan de voorkant uitgerust met een stalen snijshoep, voor het afsnijden van de grond, en voor het regelen van de richting. Het tweede stuk wordt ter hoogte van het eerste gebracht en er tegen bevestigd met een stalen steuning. Tussen de beide buizen plaatst men een schuimrubberen dichtingsstrip, en een houten ring welke de krachten éénparig over de volledige omtrek verdelen.

Naarmate het inpersen vordert, wordt de grond manueel uitgehaald en afgevoerd via een looprail. Bestendig worden controlemetingen met laserstraal verricht om mogelijke afwijkingen in verticale en horizontale zin te corrigeren. Tevens gebeurt een permanente controle van het wegdek op mogelijke zettingen. Na het inpersen van een volledige buis, wordt de ruimte tussen deze laatste en de naastliggende buis (10 tot 20 cm) met cement geïnjecteerd.

Er worden strenge eisen gesteld aan de tolerantie op de diameter der buizen teneinde de weerstand door uitspringende delen zo veel mogelijk te beperken, en aldus zettin-

gen te vermijden. Tijdens de ganse duur van het persen wordt in de buis geventileerd en is er detectie op schadelijke en gevaarlijke gassen. De benodigde persdruk bedraagt ongeveer 5 T per m ingeperste buis. Een rendement van ± 5 m per dag is als gemiddelde aan te nemen.

Na de fase van het persen wordt de wapeping ingebracht die kan bestaan uit wapeningskorven of uit voorspanstaal. Daarop wordt beton in de buizen gebracht, hetzij vanaf het uiteinde van de buis, hetzij vanaf de naastliggende buis door geboorde gaten, van waaruit het beton eveneens getrild wordt. Gezien echter de moeilijke omstandigheden van tewerkstelling wordt bij voorkeur vloei beton gebruikt. De goede vulling van de buis wordt tevens bekomen door een na-injectie met cementspecie.

Gelet op het succes van deze eerste uitvoering werd deze methode aangehouden voor de bouw van verscheidene andere kunstwerken, al dan niet gecombineerd met andere ondergrondse bouwwijzen.

Daarom werd besloten voor de bouw van meerdere andere stations — nl. de stations Drink, Zegel, Morckhoven, Foorplein (elk ca. 980 m), het station Carnot (ca. 1.200 m), het station Willibrordus (ca. 470 m), het station Elisabeth (ca. 660 m) met overgangskoker (ca. 450 m), het station Handel (ca. 900 m) en het station Stuivenberg (ca. 700 m) — en van sommige kokers t.t.z. de kokers Astrid - Diamant - De Keyserlei (ca. 2.045 m), de koker Opera - Astrid (ca. 1.400 m), de koker Van Wesenbekerstraat (ca. 1.400 m) en de koker Kerkstraat (ca. 470 m), hetzelfde systeem toe te passen. De buizenmethode wordt hier toegepast zij het dan met verschillende variaties en verbeteringen vergeleken met de eerste uitvoe-

Koningin Astridplein — 30.6.1975: persen van de eerste buis.



Onder het buizendak kunnen de werken zonder hinder voor de omgeving verdergaan — Station Astrid — 4.8.77.



ring, ofwel vanuit opstelplaatsen buiten de rijweg gelegen (braakliggend of onteigend pand) ofwel vanuit een kleine voorafgebouwde ondergrondse opstelplaats, ofwel vanuit een ondergrondse galerij, niet enkel buiten de funderingen van huizen, maar ook onder de funderingen van huizen en onder belangrijke gebouwen.

De diameter van de buizen varieert van 1 m tot 2 m, de lengte van 1 m tot 5 m al naar gelang de stabiliteitseisen en de mogelijkheid van aanwending. Als materiaal wordt benevens asbestcement ook staal gebruikt. De uitgraving gebeurt hetzij met de hand, hetzij machinaal, hetzij hydraulisch. Allerlei technische verbeteringen werden doorgevoerd.

Na de uitvoering van het buizendak gebeurt de verdere bouw van het station of koker vol-

ledig ondergronds met als voornaamste technieken galerijbouw, beschoeide sleuven en slibwanden.

In totaal werden 11 stations en 2 km tunnel gebouwd volgens de methode van geperste buizen. De ruwbouw hiervan is beëindigd. De waterdichtingswerken van de buizendaken zijn nog gedeeltelijk in uitvoering. In totaal werden 19.149 m buis geperst, waarvan 8.344 m in asbestcement en 10.805 m in staal.

De schildmethode

Kort na de opening van het eerste vak begon de studie voor de ruwbouw van de tunnels en stations op het vak Turnhoutsebaan, met

Werf MECOMA — Stenenbrug — 7.6.1979 (Foto G. Coolens).



schild- en buizenmethode. Vanaf het centrum van de Stad Antwerpen volgt het tracé volledig de Turnhoutsebaan en splitst zich ter hoogte van de Stenenbrug in twee richtingen:

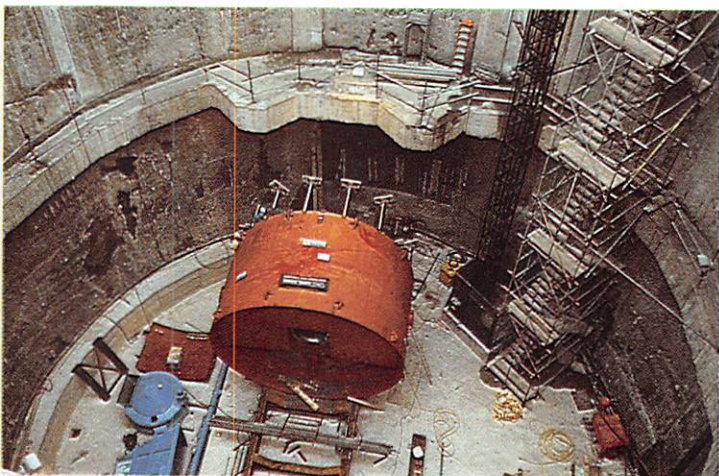
- de aftakking onder de Statielei door tot de brug van de Turnhoutsebaan over de Kleine Ring;
- de aftakking onder de Kleine Ring door, die daarna de richting van de Herentalsebaan volgt tot aan de Luitenant Lippenslaan.

Om een vlotte coördinatie mogelijk te maken tussen de verschillende werven, verkoos men de formule van één globale onderneming in plaats van verschillende opdrachten per tunnelvak of per station. Dat was het begin van de tijdelijke vereniging METRO COMBINATIE ANTWERPEN, afgekort MECOMA. De ruwbouw voor de werfput Stenenbrug begon op 21 maart 1977 en reeds op 19 december kon de Minister van Verkeerswezen J. CHABERT, het schild met een fles champagne lanceren.

Het door MECOMA aangewende schild bestaat uit een stalen cylinder met een uitwendige diameter van ca. 6,55 m. De lengte bedraagt aan de bovenzijde 6,20 m en aan de onderkant 5,55 m. Het schild wordt door twee dwarswanden in drie compartimenten onderverdeeld:

- vooraan is de kamer gesitueerd, gevuld met bentoniet onder druk waarin de graafmachine opereert;
- in het midden zijn de sluisen, de voortstuwvijzels en de hydraulische motoren ondergebracht;
- in de schildstaart bevinden zich de montage-apparatuur voor de tunnelbekleding (erector) alsmede de water- en luchtdichte afsluiting.

Het eerste schild in de vertrekschacht Stenenbrug — 19.12.1977.



Het gehele schild weegt 210 ton. Achter het schild en daardoor voortgetrokken, volgt de slede, die zich over rails voortbeweegt. Deze slede draagt alle installaties die nodig zijn voor het functioneren van de graafmachine en de erector, zoals transportband, toevoeren afvoerleidingen, pompen en elektrische installatie. De werking van het schild berust op de ondersteuning van het boorfront met behulp van bentoniet, teneinde te voorkomen dat de ondergrond bij het boren zijn stabiliteit verliest. De bentonietsuspensie biedt tevens het voordeel dat door impregnatie van de omringende bodem het doorsijpelen van water ter plaatse van het boorfront wordt tegengegaan. De druk van de steunvloeistof wordt geregeld door een ingesloten luchtkussen achter de drukwand. Plotselinge drukveranderingen, waardoor een wand met geringe cohesie kan instorten, zijn hierdoor uitgesloten. Het steunen geschiedt onafhankelijk van de uitgraving en van de voorwaartse beweging van het schild.

De afgegraven grond bezinkt in de steunvloeistof en wordt door een grote zeef naar een afvoerleiding gezogen. Centrifugaalpompen brengen het mengsel grond-bentoniet naar de vertrekschacht. In de scheidingsinstallatie wordt de grond van de steunvloeistof gescheiden, zodat de bentoniet zoveel mogelijk opnieuw kan worden gebruikt. Ter plaatse van het boorfront wordt de grond afgegraven met een open wiel dat voorzien is van tanden. Dit wiel bestaat uit zeven armen en kan in beide richtingen draaien. De snelheid kan elk gewenst moment worden opgevoerd of verminderd. De maximale snelheid is 2 toeren per minuut.

Het schild wordt bestuurd door middel van 14 voortstuwvijzels, éénparig verdeeld over de volledige omtrek. Deze vijzels kunnen

Aankomst van het schild in station ZEGEL — 11.1.1980.



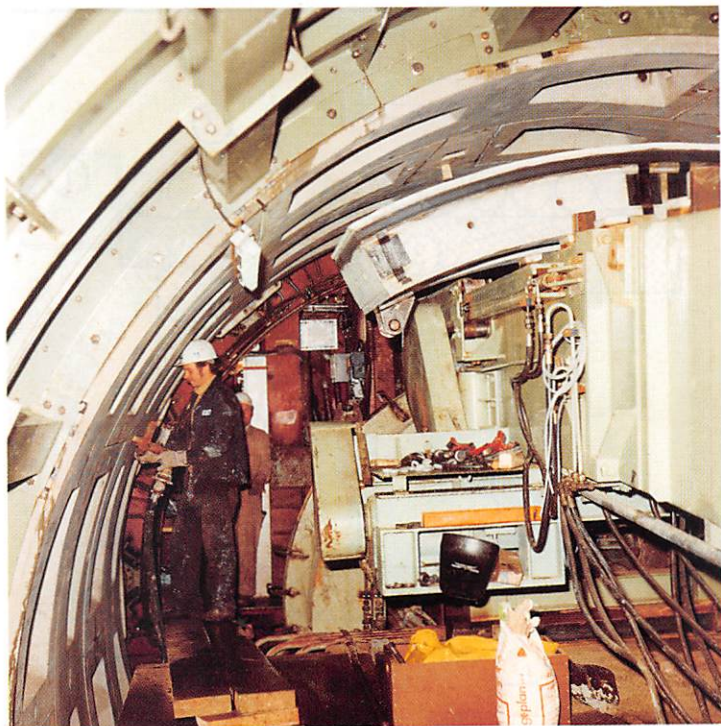
groepsgewijs met verschillende oliedrukken worden gevoed.

De richting die de bestuurder van het schild moet aanhouden, wordt door een laserstraal op een diagram aangegeven. Een rekencentrum oefent het toezicht uit en vergelijkt die theoretische koers met de werkelijke toestand. Scherpe correcties in de richting van de koers van het schild, met de daarvoor noodzakelijke grote stuurkrachten worden op deze manier vermeden.

De tunnelbekleding bestaat uit geprefabriceerde gewapend betonsegmenten met een dikte van 35 cm en een ringlengte van 1,10 m. Deze elementen worden door middel van de erector in de staart van het schild gemonteerd. De in totaal 7 segmenten en de sluitsteen die nodig zijn voor een volledige kokerring worden achtereenvolgens op de gewenste plaats gemonteerd. Terwijl het schild voortbeweegt, wordt vanuit de schildstaart de ruimte achter de bekleding voortdurend geïnjecteerd.

De schildmethode houdt een aantal karakteristieke voordelen in. Van al de ondergrondse methodes waarborgt de schildmethode de minste hinder op straatniveau. Het is inderdaad mogelijk om vanuit een bepaalde werfzone met centrale toegangspuut tunnels te bouwen, over zeer grote

Schildmethode vak Turnhoutsebaan — Stenenbrug — april 1978: voorbereiding voor de injectie achter de tunnelbekleding (Foto G. Coolens).



lengte zonder dat nog op straatniveau dient bovengekomen.

Voor Antwerpen was dit bijzonder gunstig, gezien met inplanting van de werfzone langsheen de open gronden van de Kleine Ring tot gelijk welk punt in de binnenstad kan doorgedrongen worden, zonder enige hinder voor de binnenstad.

De schildmethode vergt van bij de aanvang grote investeringen qua materieel. Vanaf een bepaalde, voldoende grote lengte te bouwen tunnel wordt dit materieel echter afgeschreven, zodanig dat de schildmethode concurrentieel wordt met de klassieke open bouwwijzen.

De schildmethode vertoont een repetitief karakter. Het uitgraven van de grond, het plaatsen van de bekleding, enz. wordt voortdurend herhaald en verbeterd. Dit heeft een zeer gunstige weerslag op de veiligheid en de kwaliteit van de uitvoering, evenals op de kostprijs.

De schildmethode laat toe om van het bestaande stratenpatroon af te wijken. Inderdaad, bij gunstige beheersing van de zettingen is het mogelijk onder de huizen door te gaan met voldoende veiligheid, zonder dat schade aan de huizen kan aangebracht worden.

Vermits men vlakbij de werfput onder de spoorwegberm moest werken trof men uitgebreide voorzorgsmaatregelen. Overigens gold voor alle aannemers dat zij risico's tot het uiterste moesten beperken. Deze voorzichtige werkwijze had tot gevolg dat de Antwerpse premetrowerken kunnen prat gaan op ongewoon hoge gemiddelde dagprestaties in tunnelbouw, maar boven alles op een bijzonder klein aantal ongevallen.

Schildtunnel klaar voor verdere afwerking.



Op 20 maart 1981 voltooide het schild zijn taak: in totaal had het 4,1 km tunnel gegraven.

Het succes van de schildmethode overtuigde iedereen, zowel techniekers als buitenstaanders. Het kwam zover dat het publiek begon te denken dat de premetrowerken stil gevallen waren omdat het nergens nog bovengronds hinder van de werken ondervond.

Het aantal bezoekers aan de werven liep steeds meer op, zowel uit binnen- als buitenland: men moest bijzondere maatregelen treffen om een maximum aantal nieuwsgierigen in veilige omstandigheden toe te laten.

Dat men volgende stukken met dezelfde techniek zou bouwen volgt uit dit succes. Daarom pasten de studiediensten de plannen aan van de twee tunnelvakken tussen Schijnpoort en het stadscentrum. Tegelijk trof men de beslissing de oorspronkelijk voorziene koker door te trekken tot voorbij de Ring. Nog vóór het einde van de eerste opdracht begon MECOMA op 1 december 1980 met het nieuwe project.

Er werden twee tunnels onder elkaar geboord onder de Handelsstraat en de Onderwijsstraat enerzijds en onder de Pothoekstraat en de Kerkstraat anderzijds. De booractiviteit werd beëindigd in november 1983. Weerom was 4 km (enkel spoor) tunnel gerealiseerd.

Werf Schijnpoort: schildmantel — augustus 1985.

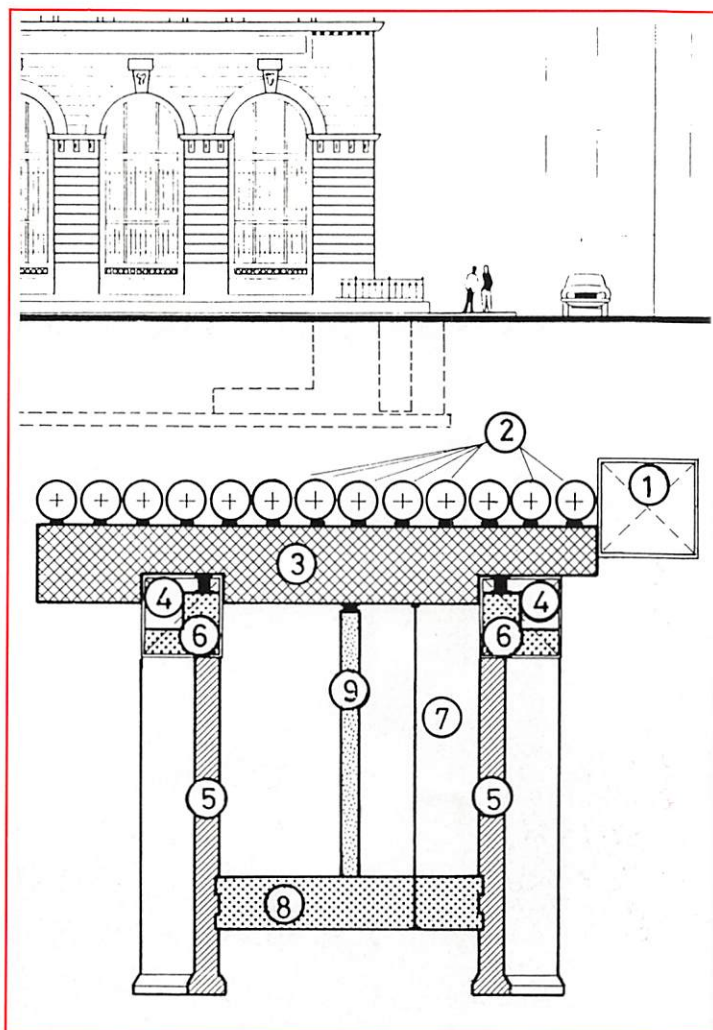


Niet zonder enige fierheid heeft Antwerpen met het schild een primeur in Europa naar zich toegehaald. Het personeel kan immers in grote mate onder normale atmosferische druk werken. Daardoor wordt het risico voor de geduchte caissonziekte, die dodelijke afloop kan hebben, uitgesloten.

Het Antwerpse voorbeeld heeft inspirerend gewerkt voor andere Europese steden, zoals o.m. voor de bouw van de metrotunnels te Rome, Berlijn, Lyon, Versailles en Rijsel, dit omwille van de gepaste referenties die met het hydroschild te Antwerpen bekomen werden.

Onder het Centraal Station

Tussen deze vakken, te bouwen met het schild, en de twee vakken in uitbating, moest men meerdere stukken met de buizenmethode bouwen omwille van de bochten in het



traject en de ondiepe ligging ten overstaan van de huisfunderingen. Vermits verschillende tunnelgedeelten onder gebouwen doorgingen en zelfs onder het Centraal Station, vergde dit bijzondere voorzorgsmaatregelen.

De definitieve dakplaat onder het Centraal Station werd uitgevoerd onder de bescherming van een constructiedak bestaande uit, vanaf een centrale dwarsgalerij, in langsricting geperste asbestcementbuizen met een kleine buitendiameter van 1,4 m (zie doorsnede nr. 1 + 2).

Teneinde de ovalisaties van de buizen en de daaruitvolgende zettingen van het Centraal Station, met belastingen op de ondergrond van 30 t/m² en een grote ouderdom te beperken, waren de persingen continu uitgevoerd terwijl de persing van een tussenliggende buis slechts aangevat werd nadat de naastliggende buizen gebetonneerd waren. Tevens was een verdere verfijning en splitsing van de uitvoeringsfasen vereist. Zo werd de definitieve dakplaat uitgevoerd in primaire en secundaire moten in dwarsrichting onder de buizen (3).

Tussen de primaire moten en de buizen werden platte vijzels met afzonderlijke mechanische blokkeringen voorzien met het opzet het constructiedak en het daarboven gelegen gebouw op constant niveau te houden tijdens de uitvoering van de secundaire dakmoten en de beschoeide sleuven met verbreed steunvlak in T-vorm (5). Na de uitvoering van deze diepe steunpunten vanuit 2 langsgalerijen (4) werden hydraulische vijzels met borgmoer op steunbalken geplaatst (6) tussen de dakplaat en de wanden en vervolgens in dienst gesteld, zodat door de automatische drukregeling in principe alle,

in volgende fasen optredende zettingen, gecompenseerd werden.

De verdere evolutie in bemalingstechnieken en het gebruik van diepvacuümfilters maakten het mogelijk het grondwater tot op de vereiste diepte neer te slaan. De verdere uitgraving gebeurde in beperkte fasen (7). Daarna werd de bodemplaat gebetonneerd (8) en de tussenwand (9) gebouwd. De hydraulische vijzels werden slechts verwijderd na de voltooiing van de laatste uitvoeringsfase. Zij hebben uitstekend werk verricht.

Niettegenstaande de belangrijkste belastingen van het Centraal Station en de hoge vetustiteit werden de werken uitgevoerd zonder bijkomende schade aan het station. Het werd mogelijk tunnels op een beperkte diepte onder huisfunderingen en kunstwerken uit te voeren zodat belangrijke perspectieven geopend werden voor toepassing in het buitenland.

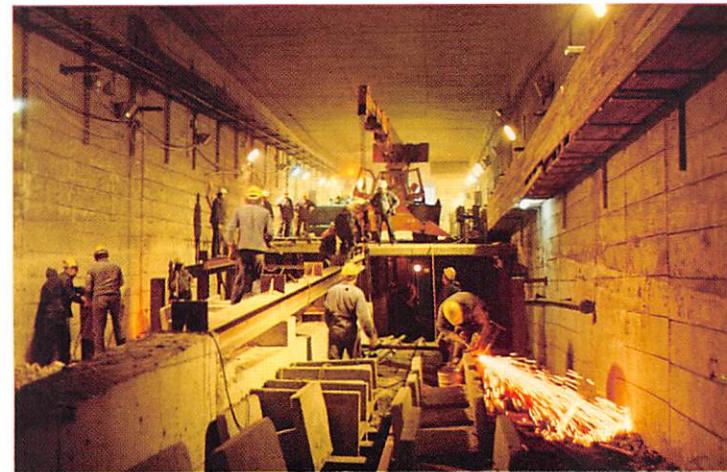
Ondertussen gingen de werken aan het tweede vak Centraal Station - Belgiëlei verder. In 1976 en 1977 kon men de ruwbouw van meerdere tunnelvakken en stations voltooien, wat voor direct gevolg had dat de bovengrondse hinder voor de tramlijnen verdween. Meteen kon de afwerking beginnen die toch nog 2 jaar in beslag zou nemen.

Het besluit van 12 maart 1975 — waardoor het Centraal Station als monument geclasseerd is — vormde een totaal onverwachte hinderenis voor een goede uitbating van het premetrostation Diamant, doordat een rechtstreekse trapverbinding verboden werd. Slechts 10 jaar later kon men het publiek een aanvaardbaar compromis aanbieden.

Hydraulische vijzels voor het compenseren van zettingen.



Afbraak van de voorlopige helling De Keyserlei — 8.3.1980.



Een ander bijzonder probleem vormde de voorlopige helling bij het eerste vak. Dank zij een nauwgezette voorbereiding kon de uiteindelijke afbraak gebeuren binnen één weekend; een huzarenstuk dat alle achtvinger verdiende. Tramlijnen 2 en 15 reden vanaf 10 maart 1980 ondergronds in het tweede premetrovak, wat het reizigersaantal gunstig beïnvloedde. De officiële opening door Minister J. CHABERT gebeurde pas op 15 april 1980. De Minister kondigde toen nog ander goed nieuws aan voor Antwerpen en M.I.V.A.: hij verklaarde zijn principieel akkoord met het doortrekken van de premetro naar Linkeroever.

Reeds in de oorspronkelijke premetroontwerpen was een oeververbinding opgenomen, maar net als de andere plannen werd dit project herzien na de opening van het eerste vak. De stad Antwerpen had in 1976 een onderzoek van het verkeer tussen beide oevers verricht, waarvan het besluit duidde op de noodzaak van een premetro-tunnel tussen Groenplaats en Linkeroever. Alhoewel het eerste schild zijn succesvolle tocht begonnen was, lag het niet zo maar voor de hand dat men dezelfde technieken onder de Schelde zou kunnen toepassen. Men vatte dus in 1978 een uitgebreide bodemstudie aan die hierover uitsluitsel moest geven.

Intussen was iedereen het eens over de noodzaak van die tunnel naar Linkeroever, zelfs de hardste premetrotegenstanders. Reeds in haar tweede gewone zitting formuleerde de nieuw opgerichte Regionale Commissie voor de Agglomeratie Antwerpen unaniem een gunstig advies voor de Minister van Verkeerswezen.

Toch verliep alles niet van een leien dakje: de verschillende grondlagen met onderling erg afwijkende eigenschappen, bemoeilijkten het ontwerp van een nieuw schild, zodanig zelfs dat men in 1981 nog bijkomende boringen en sonderingen moest uitvoeren. De eigenlijke bouw zal dus pas in de volgende beschouwde periode starten.

Samenvattend kan men stellen dat in de 4 jaren tussen 1976 en 1979 meerdere werven werden geopend, aan een voorheen nooit gekend ritme dat zelfs de stoutste verwachtingen overtrof.

De reiziger is «Koning»

Het onderzoek ter bevordering van het gebruik van de M.I.V.A.-diensten in de Ant-

werpse agglomeratie, uitgevoerd door de tijdelijke vereniging DIMARSO - SOBEMAP, leverde een schat aan gegevens op voor de uitbating. Ook kon de maatschappij uit de enquête aan huis vernemen wat de man in de straat zoal dacht over de lijndiensten. Over de voordelen van een tram waren de reacties zeker niet laaiend enthousiast: het kon gemakkelijk zijn, zeker als men tijdelijk geen auto had («Tja, geen parkeerproblemen, hé») en verder was het vrij goedkoop. Die gunstige beoordeling werd trouwens bevestigd door het feit dat de prijs slechts door 2,5% van de ondervraagden als een nadeel van de M.I.V.A.-diensten wordt aangehaald.

Dat vormde een complete verrassing voor het bedrijf. Aan de andere kant liet men de kans om zijn klachtenregister eens open te trekken niet onbenut. Samengevat beklagde bijna de helft van de ondervraagden zich over de wachttijden, ongeveer een derde was ontevreden over de ingewikkelde verbindingen en overstappen, het ontbreken van een lijn of de te grote loopafstanden tot de haltes. De overvolle wagens en het tekort aan zitplaatsen was voor 18% te weinig aantrekkelijk om bus of tram te nemen.

Zo ontving de maatschappij drie richtlijnen vanuit het publiek voor haar verder beleid.

Tot dan toe had men reeds enorme bedragen geïnvesteerd, en niemand betwistte er de noodzaak van, maar de reiziger zelf ondervond daar rechtstreeks weinig of niets van, buiten het verhoogde comfort van de nieuwe PCC's.

De maatschappij was zich er al lang van bewust dat de beperking van haar vervoersgebied een hinderpaal vormde voor het bedienen van nieuwe wijken met een tram- of buslijn. Bovendien verhinderde personeelsgebrek elke verlenging van lijnen.

Toch voert zij op 1 februari 1975 al een omvangrijke reorganisatie uit voor de bediening van Wilrijk. Belangrijkste element daarbij was wel dat voor de eerste keer de maatschappij uit haar vervoersgebied breekt om een nieuwe wijk te bedienen. Het is hier zeker gepast te wijzen op de positieve wil tot samenwerking van de Buurtspoorwegen, waardoor deze belangrijke stap kon gezet worden.

Twee maanden later zorgt de maatschappij niet voor een aprilvis, maar voor het definitieve afscheid van de oude trams op de lijnen: na een rit op tramlijn 10 rijdt de wagen 4417 binnen; na 68 jaar dienst!

Het abonnementensysteem was tot dan toe vreselijk ingewikkeld: 8 verschillende tarieven naargelang het aantal lijnen waarvoor het abonnement geldig was, met ofwel een éénmalige betaling voor het ganse jaar, ofwel met 12 maandelijks afbetalingen waarvan de eerste 4 voor telkens een verschillend bedrag en dan 8 gelijke. De schoolabonnementen golden maar van thuis tot school en omgekeerd, en dat binnen welbepaalde tijdstippen per richting. O wee echter als een scholier opstapte met boodschappen: ook al had hij deze gedaan in een winkel naast de school, dan nog moest hij een ticket betalen!

Het is een verdienste van Minister J. CHABERT dat hij het begrip dienstbetoon invoerde: meteen schafte men alle concurrentiebepalingen af tussen de maatschappijen, waar tenslotte alleen de reiziger maar de dupe van was. Tevens schiep hij de nodige voorwaarden voor het invoeren, op 1 juli 1976, van het algemene abonnement, waarbij een uitgebreide service aan de reizigers geboden wordt, tegen extreem lage tarieven en met onbeperkte overstapmogelijkheden tussen tram-, bus- en treinverbindingen binnen het vervoersgebied. Een eerste en overtuigend bewijs dat gecoördineerde samenwerking tussen de vervoermaatschappijen mogelijk is. Het abonnement kent een groot succes en goed anderhalf jaar later kan de maatschappij haar 5.000ste abonnee in de bloemen zetten. In 1980 vulde men het systeem aan met een junior- en seniorabonnement.

De geldigheid van het schoolabonnement werd tot de ganse lijn uitgebreid en de tijdsbeperking verviel. Ook werd voor de scholieren voortaan een netabonnement aangeboden. De jongste houder hiervan was een meisje van 6 jaar en 4 maanden: beter bewijs van de aantrekkelijkheid van dit nieuw abonnement kan men zich moeilijk indenken.

Dankzij de verbeterde economische omstandigheden kon de maatschappij — eindelijk — terug personeel aanwerven en op 5 jaar tijd groeide het aantal met 315 leden aan. Daardoor kon men de lijndiensten belangrijk versterken, vooral de tramlijnen vermits ze 2/3 van alle reizigers vervoerden. Op sommige buslijnen haalde men in de namiddag een frequentie zoals van een doorsnee tramlijn. Lange wachttijden, ook 's avonds, behoorden in de jaren 1978 - 1980 tot het verleden, teminste als de trams normaal konden rijden. Helaas zal de economische crisis al na 3 jaar een einde stellen aan die aanwervingpolitiek.

Voor een slecht product maakt men geen reclame, maar met zulke diensten kon de maatschappij wel uitpakken. Veel meer dan vroeger werd het publiek ingelicht: zo worden vanaf 1978 stelselmatig de doorgangstijden aan de halten uitgehangen.

De pers heeft daarbij een niet onaanzienlijke rol gespeeld door het opnemen van allerlei berichten. De maatschappij is de uitgeverijen dan ook veel dank verplicht voor het beschikbaar stellen van dit belangrijke informatiekanaal naar het groot publiek.

Om het contact met het publiek te vergemakkelijken richtte de maatschappij een nieuwe public-relations dienst op, met uitgebreide taken als het verstrekken van inlichtingen via diverse kanalen, zoals telefoon, briefwisseling, halteberichten, persmededelingen en informatiebrochures. De P.R.-dienst behandelt tevens alle klachten en vervult dusdanig ook min of meer de functie van ombudsman.

Laatste bladzijde van Trammagazine, uitgegeven in november 1978 (© J.T.).

DE NACHTRAVEN VAN M.I.V.A.

Vertrekuren tram vanuit de binnenstad

vertrek Groenplaats → Hoboken (Kioskplaats) uur minuten 23 00 12 24 36 48 0 00 12 24 36 48 2 <small>enkel wekdienst • zaterdag- en zondagdienst</small>	vertrek Melkmarkt → Merkssem uur minuten 23 02 14 26 38 50 0 02 14 26 38 50 <small>enkel wekdienst • zaterdag- en zondagdienst</small>	vertrek Groenplaats → Lambertmontplaats uur minuten 23 06 22 38 54 0 06 22 38 54 3 <small>wekdienst • zaterdag- en zondagdienst</small>
vertrek Groenplaats → Hoboken (Kioskplaats) uur minuten 22 00 15 30 45 23 00 15 30 4 <small>wekdienst • zaterdag- en zondagdienst</small>	vertrek Tolhuis → Mortsel uur minuten 22 00 15 30 45 23 00 15 30 7 <small>wekdienst • zaterdag- en zondagdienst</small>	vertrek Groenplaats → Eksterlaar uur minuten 22 07 22 37 52 23 07 22 37 52 8 <small>wekdienst • zaterdag- en zondagdienst</small>
vertrek Melkmarkt → Deurne uur minuten 23 06 18 30 42 54 0 04 16 28 40 52 10 <small>enkel wekdienst • zaterdag- en zondagdienst</small>	vertrek Centraal Station → Grens Kiel uur minuten 23 11 26 41 56 0 11 26 58 <small>enkel wekdienst • zaterdag- en zondagdienst</small>	vertrek Centraal Station → Antwerp stadion uur minuten 23 03 18 33 48 0 03 18 12 <small>wekdienst • zaterdag- en zondagdienst</small>
vertrek Melkmarkt → Eksterlaar uur minuten 23 10 22 34 46 58 0 10 20 32 44 56 11 <small>enkel zaterdag- en zondagdienst</small>	vertrek Astridplein → Sitsburg uur minuten 23 07 22 37 52 0 07 30 <small>enkel wekdienst • zaterdag- en zondagdienst</small>	vertrek Astridplein → Schoonselhof uur minuten 23 14 29 44 59 0 14 24 <small>wekdienst • zaterdag- en zondagdienst</small>
vertrek Groenplaats → Mortsel uur minuten 23 06 18 30 42 54 0 06 18 30 42 54 15 <small>enkel wekdienst • zaterdag- en zondagdienst</small>	<p>Zorgen vermijden... trammetje rijden!</p> <p><small>Voor meer inlichtingen: Dienst Public Relations M.I.V.A. - Lucht-Hoofdstraat 58 - 2000 Antwerpen - 031/309915</small></p>	

De belangstelling voor het bedrijf groeide, het imago verbeterde en iedereen spande zich in om de goede resultaten te bestendigen. De maatschappij gunde het publiek een kijk achter de schermen en vele studenten schreven een eindwerk over een bepaald aspect van openbaar vervoer. De P.R.-dienst verleende ook zijn medewerking aan initiatieven van derden, die op een of andere manier verband hielden met tram of bus.

De voorverkoop van kaarten en abonnementen werd aanzienlijk versoepeld door bijkomende kantoren in premetrostations en via winkels.

Parallel met al deze initiatieven nam de maatschappij eveneens maatregelen om het de reizigers aangenamer te maken. Vooreerst neemt het aantal wachthuisjes in die periode toe met gemiddeld 17 per jaar, buiten de andere gebouwd door de gemeentebesturen. Een bijzonder gelukkig initiatief was de aanleg van verhoogde opstapplaatsen vanaf 1977. Het niveau van het perron komt gelijk met de eerste opstaprede van de tram, wat een belangrijke verbetering is voor de reizigers, hetgeen de hoge kostprijs verantwoordt.

In 1979 start men een programma voor de individuele naamgeving van elke halte en plaatst men fietsenrekken bij enige eindpunten. Toch koesterde de maatschappij grotere plannen, nl. het oprichten aan de eindpunten van dienstlokalen met aparte ruimten voor voorverkoop, wachtende reizigers en personeel. In 1980 begint de bouw van een eerste reeks.



Dan kan de maatschappij nog een belangrijk succes boeken : rond hetzelfde tijdstip treft men voorbereidingen voor een eerste proef van volledige beïnvloeding van verkeerslichten door de trams van lijn 12. De pers omschreef dit project als «een bescheiden begin, maar belangrijk genoeg om het principe als een mijlpaal te beschouwen voor de nieuwe richting die het openbaar vervoer opgaat!»

Na uitgebreide proeven bouwt men vanaf 1980 in alle rijtuigen een radiofonie-installatie in voor direct contact tussen chauffeur en verkeersleiding : zo kan men veel tijdverlies voorkomen bij allerlei voorvallen, wat elke reiziger zeker waardeert. In samenwerking met een gespecialiseerd bedrijf plaatst men stadsplanborden, verspreid over de agglomeratie. Tenslotte gebruikt de maatschappij vanaf 1981 een standaardtype halteborden om de herkenbaarheid te vergroten.

Eksterlaar : bloementram — 21.9.1979.



Loods Hoboken — 22.5.1979.



In die jaren gingen er hier en daar al eens stemmen op om de trams in een ander kleedje te steken. Een eerste gelegenheid bood zich aan met de 150ste verjaardag van de Koninklijke Land- en Tuinbouwmaatschappij in 1978: 3 trams worden met bloemmotieven beschilderd. Het jaar daarop organiseert de maatschappij in het kader van het «Jaar van het Kind» een kleurenwedstrijd en worden 3 trams en een bus beschilderd met de bekroonde tekeningen. De prijsuitreiking gebeurde in de loods te Hoboken, een onvergetelijke dag voor vele tientallen kinderen en voor de maatschappij.

Na die 7 speciale rijtuigen stond het licht op groen voor verdere proeven en zette de centrale werkplaats een tram en een bus in een groen-crème kleurencombinatie met blauwe boorden. Het personeel doopte die tram al rap tot «groene boomkikker». Een eerste aanzet tot verandering: groen, kleur van hoop,

Hoboken — Kioskplaats — 17.7.1979.



Eksterlaar — 13.9.1979: PCC 2072 — tweede kleurencombinatie.



kleur van milieuvriendelijkheid, kleur voor vrije doorgang. En toch sloeg het niet erg aan.

Dan maar de Antwerpse kleuren rood en wit. De eerste twee trams werden voorgesteld op 15 april 1980 bij de officiële opening van het tweede premetrovak. De positieve reactie van een verrast Minister J. CHABERT maakte dat rood en wit als de nieuwe huisstijlkleuren werden behouden.

Nog in datzelfde jaar publiceert de maatschappij het boek «DE ANTWERPSE TRAM», de herwerkte en aangevulde versie van het reeds vroeger vermelde werk.

Met dat alles genoot de maatschappij veel belangstelling van gebruikers en niet-gebruikers. Zo nam de B.R.T.-televisie op 2 mei 1981 M.I.V.A. als onderwerp voor een uitzending in Terloops. Vooral de menselijke en verkeersproblemen, die de chauffeurs ondervonden bij de uitvoering van hun dagelijkse taak, kwamen op de voorgrond, naast het leven binnen het bedrijf dat een gewone buitenstaander niet of nauwelijks vermoedt. Alleen heeft een man van de cameraploeg er een nat kostuum aan over gehouden, toen hij terloops de wasmachine voor bussen in gang zette.

Op 2 januari 1979 begonnen de werken voor de bouw van een administratieve zetel en reeds in februari 1981 kon het personeel de nieuwe burelen in gebruik nemen.

Met dit alles had de maatschappij de meeste punten van haar ambitieuze programma uit 1963 voltooid. Restten uiteraard de premetro en de andere werken voor een efficiënte uitbating, waarvoor zij geen volledige bevoegdheid had, zoals het aanpassen van wegenis voor een betere doorstroming. De wederop-

Antwerp Stadion — 26.3.1980.



bouw tot een gezond en modern bedrijf had negentien jaar zware inspanningen gevegd. Spijtig genoeg kon de maatschappij er slechts weinig vruchten van plukken: de economische crisis sloeg toe en noopte tot onverbiddelijke inkrimpingen en bezuinigingen. Reeds in 1980 moet de maatschappij haar personeelsaantal met 179 leden verminderen, veruit de grootste daling in haar geschiedenis. En toch boekt zij het jaar daarop nog het hoogste aantal reizigers uit de beschouwde periode.

WAARHEEN MET TRAM- EN BUSDIENSTEN? 1982 - 1987

Verdere ontwikkelingen

Aanvankelijk heerste nog het gevoel dat het wel niet zo'n vaart zou lopen en dat de moeilijkheden van korte duur zouden zijn; verder ging men ervan uit dat al een zware inspanning was geleverd, zoals eerder vermeld, en ergens rekende men erop dat de bijkomende inspanning toch beperkt zou blijven, vermits de maatschappij in de afgelopen jaren niet de kredieten had verkregen, waarop ze normaliter aanspraak kon en mocht maken.

De brutale werkelijkheid hield daar evenwel geen rekening mee: het gebrek aan geldmiddelen dwong de Overheid een Koninklijk Besluit uit te vaardigen met saneringsmaatregelen, toepasselijk op sommige instellingen van openbaar nut behorend tot het Ministerie van Verkeerswezen. Eén van de vrij ingewikkelde bepalingen verplichtte de

Koningin Astridplein — 26.3.1981: opnames voor het B.R.T.-programma «Terloops».



maatschappij een vijfjarenplan met voorstellen in te dienen. Het ergste was wel dat het bedrijfsverlies niet meer automatisch zou bijgesteld worden: men bepaalde op voorhand een limiet, onafgezien de reizigersevolutie.

Al de reglementeringen en plannen kan men in verstaanbare taal samenvatten tot besparen, bezuinigen, beperken, inkrimpen, verminderen, uitwinnen, enz. van alle uitgaven.

Een tweede karakteristiek element in deze periode is wel dat de Overheid nog geen beslissing had getroffen omtrent de verdere toekomst van de maatschappij, hoewel het einde van haar vergunning (31 december 1983) vlug naderde. In juli 1980 had de Minister van Verkeerswezen G. SPITAEELS het initiatief genomen om de fusie tussen de N.M.B.S. en de N.M.V.B. voor te bereiden, teneinde een betere coördinatie tussen spoorwegen en buurtspoorwegen te bereiken. Ongetwijfeld zou dat een grote weerslag kunnen hebben op de maatschappij vooral dan met betrekking tot de mogelijke uitbreiding van het vervoersgebied tot de tweede gordel randgemeenten in de Antwerpse agglomeratie.

Ondertussen werd die fusiegedachte verlaten, maar meer en meer stemmen gingen op voor een versmelten van de Buurtspoorwegen met de trammaatschappijen, met regionale of provinciale directies. Dat zou toelaten heel wat te besparen, vooral op parallellopende lijnen van beide maatschappijen. Maar ook die idee kreeg geen vaste vorm hoewel de samenwerking tussen M.I.V.A. en de gewestelijke directie van de Buurtspoorwegen sterk groeide, o.a. naar aanleiding van nieuwe tarieven en de gezamenlijke organisatie van pendeldiensten. In die omstandigheden kon men veronderstellen dat als de maatschappij dan toch zelfstandig zou blijven, men de wet, de statuten en het lastenboek, van bij de oprichting, grondig zou herwerken en aanpassen aan de vereisten van een modern bedrijf. Zelfs dat kon geen doorgang vinden zodat de vergunning van de maatschappij 2 keer met 2 jaar en 1 keer met 1 jaar zonder wijziging moest verlengd worden.

Een derde kenschetsend element is het reizigersverlies: sinds 1981 gemiddeld 2,64% per jaar. Nu kan de maatschappij allerlei oorzaken binnen en buiten het bedrijf opnoemen. Toch springen twee factoren in het oog. In tijden van crisis komen in de economische sectoren vaker werkonderbrekingen voor, spijtig genoeg ook enkele keren binnen het eigen bedrijf. In dit laatste geval moet men rekenen met een nadelige weerslag op

lange termijn. Maar tegelijk daalden de energieprijzen: benzine met ongeveer een kwart en diesel met zowat een derde. Gevolg: een stormachtige toename van het autogebruik en alle dagen radioberichten over stilstaand verkeer en kilometerlange files, met natuurlijk nog trager tram- en busverkeer, waardoor nog minder reizigers en de neerwaartse spiraal is weer op gang.

Sterke financiële beperking, onzekerheid over de toekomst en aanhoudend reizigersverlies; geen wonder dat de vraag zich opdringt: waarheen met tram- en busdiensten?

Deze elementen hebben een zware stempel gedrukt op het beleid omdat zij nauwelijks manoeuvreerruimte boden. Waar men zich in de vorige drie periodes toespitste op de investeringen, wat in essentie neerkwam op het wegwerken van een achterstand, richtte het beleid zich thans uiteraard op het verwezenlijken van de opgelegde beperkingen, maar ook op het meer ontwikkelen en toepassen van nieuwe technieken. Binnen de beperkte middelen stond het behoud van de bestaande infrastructuur centraal, zodat, als de uitgang van de donkere tunnel in 't zicht zou komen, alles klaar is voor een nieuwe expansie. Geen plaats dus voor zwartkijkerij, maar wel de vaste wil om door te gaan.

In deze 6 jaar kan de maatschappij toch nog met fierheid terugkijken op heel wat verwezenlijkingen.

Men moet in de eerste plaats de verlenging van tramlijn 12 op 3 september 1982 vermelden: de eerste spooruitbreiding sedert de oorlog. Het was rechstreeks het gevolg van een nieuw inzicht omtrent de sociale taak van het gemeenschappelijk vervoer, gekoppeld

Verlenging van tramlijn 12: Deurne-Ruggeveldlaan — 9.3.1984: eigen baanvak met omheining.



aan de zin voor milieubehoud. De verzorgde aanleg van de sporen vormde een goed voorbeeld van tramlijnbouw als verlenging van premetrolijnen met oog voor de veiligheid, de klantvriendelijkheid en het behoud van groene zones. Tegelijk werden 2 buslijnen uitgebreid en met elkaar verbonden tot een nieuwe ringlijn. Twee jaar later verlengt de maatschappij tramlijn 24 op voorstel van de Werkgroep Verkeer Antwerpen. In datzelfde jaar 1984 richt ze een nieuwe buslijn in als noodzakelijke vervanging van een spoorverbinding afgeschaft bij het invoeren van het IC/IR-plan door de Spoorwegen.

Nog in 1984 neemt de Heer Karel BLANCKAERT, ingevolge zijn benoeming tot rechter aan het Arbitragehof, ontslag als Voorzitter. De Heer Edward BEYSEN, plaatsvervangend voorzitter, neemt de functie waar van 1 oktober tot 30 november. Met ingang van 1 december wordt de Heer Louis VAN DER STRATEN, advocaat, die reeds sedert april 1967 deel uitmaakte van de Raad van Beheer, als nieuwe voorzitter benoemd.

Het jaar 1985, jaar van het openbaar vervoer, brengt het uurtarief, een ware revolutie met nog grotere invloed dan de invoering van de nieuwe abonnementen in 1976. Dit nieuwe tarief bevestigde de wil van M.I.V.A. tot samenwerking met de Buurtspoorwegen ten bate van de reiziger. Hieruit vloeien in 1986 de nieuwe gezamenlijke abonnementen.

De technische diensten werkten in deze periode mee met de industrie voor de ontwikkeling van nieuwe producten en technieken. Onder de vele voorbeelden verdienen er toch enige speciale aandacht. Vooreerst is er het project info-tram: met verlichte panelen geeft men aan de reizigers de werkelijke wachttijd op. De technologie werd in

Nieuwe terminus Silsburg; verhoogde opstapplaats, wachthuisje met informatie en fietsenstalling — 22.4.1988.





eigen studiedienst op punt gesteld, waarbij de maatschappij beroep kon doen op het nationaal budget voor spitstechnologie. Dezelfde dienst ontwikkelde ook de elektronische schema's voor de automatische sturing van elektrische wissels. Beide installaties bieden trouwens veel mogelijkheden voor het beheer van alle lijnen, zodat tussenkomsten veel sneller kunnen gebeuren in het belang van de dienstregelmaat. Thans bestudeert hij nog de vervanging van de klassieke seinlampen door lichtgevende diodes. Deze techniek, waarin meerdere constructeurs geïnteresseerd zijn, biedt

Terminus Lelieplaats Hoboken — 12.7.1984; PCC 2050 omgebouwd voor wisselstroomtraktie.



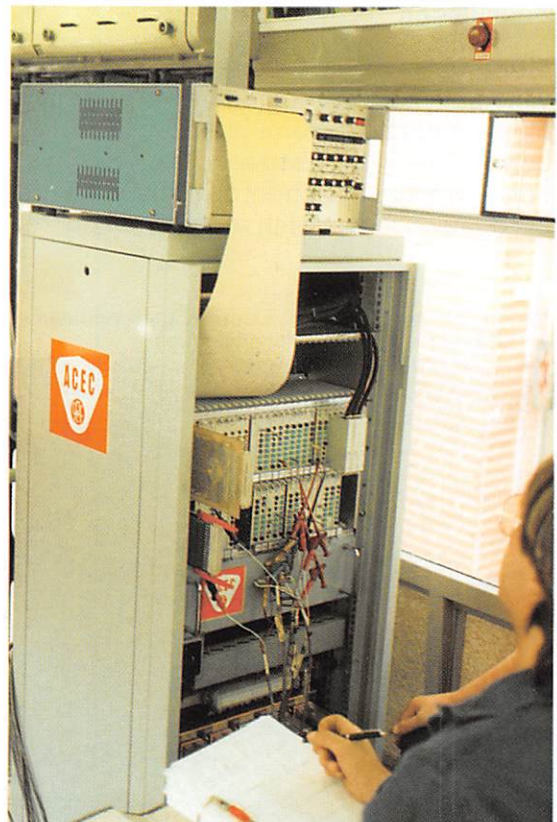
veelbelovende vooruitzichten qua bedrijfszekerheid, langere levensduur en energiebesparing.

Op gebied van tramtechnieken hebben er zich in de zeventiger jaren enorme ontwikkelingen voorgedaan.

Niemand zal nog kunnen aanvaarden dat de PCC's zo'n 70-tal jaren dienst zouden doen zoals vele voorgangers. Een nieuw type vraagt jarenlange voorbereiding, technische studies en productontwikkeling. Geen enkele proefstand evenaart echter de praktijk. Vandaar dat de firma ACEC de maatschappij vroeg om een PCC te lenen voor de ombouw naar aandrijving met wisselstroomtechnieken wat een aantal technische voordelen biedt. De ombouw omvatte de volledige elektrische uitrusting (waarvan ongeveer 1.000 kg op het dak van de tram), aanpassing van de draaistellen, plaatsen van bijkomende kabelkokers in het rijtuig, nieuwe verwarmingsapparatuur en een kast met regel- en controle-elektronica. Dit proefprogramma, begonnen in 1983, loopt nog steeds verder.

In hetzelfde jaar begon de voorbereiding voor de installatie van een vermogenrem voor busmotoren in de garage: een primeur

Controle-apparatuur in PCC 2050 — 12.7.1984.





Vermogenreminstallatie Zöllner C 500 A — MIVA-garage — 25.4.1988.

voor België, en ook voor de Duitse constructeur. Het toestel laat toe motoren te testen en in te lopen, maar de nieuwigheid bestond uit de mogelijkheid dit te doen met of zonder versnellingsbak, met al of niet daaraan gekoppeld een vliegwiel met een equivalente traagheidsmassa als een bus. Met programmeerbare elektronische sturingsapparatuur kan men zo het gedrag van een motor tijdens de gewone lijndienst volledig

Elektronische sturingsapparatuur — MIVA-garage — 25.4.1988.



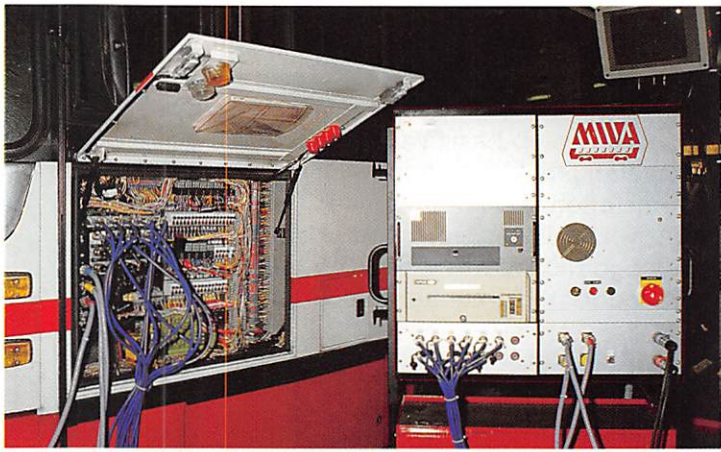
nabootsen. Deze vermogenreminstallatie leverde o.m. uiterst belangrijke gegevens op voor de constructeur van de versnellingsbakken; men kan systematische fouten opsporen en op basis van de resultaten de versnellingsbakken uiteindelijk nauwkeuriger afstellen wat leidt tot meer vermogen, lager verbruik, minder koelingsproblemen, verhoogd rijcomfort, beperkt onderhoud en verhoogde bedrijfszekerheid.

Al leverde de technische studiedienst bij M.I.V.A. aldus een knappe prestatie, toch moet de maatschappij in dezelfde periode een blaam van formaat inkasseren. Door de financiële beperkingen moesten de oude bussen veel langer behouden blijven dan de voorziene bedrijfsduur van 12 jaar. Finaal was de toestand onhoudbaar en zo zag de maatschappij zich verplicht in 1984 25 bussen over te nemen van haar Brusselse zustermaatschappij om de diensten te kunnen verzekeren (een in de grond treurige bladzijde, om zo rap mogelijk te vergeten).

Uiteindelijk kon men 2 reeksen bussen bestellen, ontworpen volgens de laatste stand der technologie, gecombineerd met een grote comfortverbetering voor de reiziger. De grootste nieuwigheid bij deze bussen ligt in een totaal nieuw **diagnose** en **analyse**-toestel voor preventief onderhoud: ingebouwde sensoren en meetpunten signaleren defecten en eventueel noodzakelijk onderhoud, zonder dat men hiervoor toestellen of organen moet demonteren of leidingen en bedradingen moet losmaken. Een wereldprimeur waar de maatschappij, de busconstructeur JONCKHEERE, SODIMATEL en de Franse firma CLEMESY PRODUCTIQUE, terecht fier mogen over zijn.

Jonckheere MERCEDES Transcity 0305J.





DIANA

Naar de beginletters kreeg het systeem de naam DIANA, godin van de jacht, maar ze jaagt dit keer op technische gebreken.

Meer en meer deed de electronica haar intrede in het materieel, en daarom bouwde men in de centrale werkplaats een afzonderlijk labo voor herstellingen en onderzoek: met een ontwikkelingssysteem kan men daar microprocessoren, gebruikt bij diverse toestellen zoals ontwaardingsapparatuur, radiofonie en dergelijke, onderzoeken en analyseren en naar wens veranderen.

Hoewel de middelen beperkt bleven, toch ontplooidde de dienst Public-Relations nog heel wat activiteiten. Vooreerst verleende hij zijn medewerking aan de B.R.T.-actie «Openbaar Vervoer».

In dezelfde periode ontstond uit de samenwerking tussen de Vereniging voor het Tram-museum te Schepdaal, de gemeente

Antwerps Tram- en Autobusmuseum Edegem — 3.4.1988; vooraan tram 200 die de voorkeur kreeg van het Antwerps Stadsbestuur in 1901; daarnaast de nieuwste aanwinst van het museum: de gerestaureerde eerste wagen met kipbakken gebouwd in 1913, voor de aanleg van sporen.



Edegem en de maatschappij, het Antwerps Tram- en Autobusmuseum, geopend op 12 juni 1982 in het recreatiegebied Fort V te Edegem.

Ingaande op de vele verzoeken heeft de dienst P.R. in 1982 het eerste uurroosterboekje in zakformaat uitgegeven. Binnen de 7 weken werd de ganse oplage verkocht. Het wees op de noodzaak informatie te geven en daarom werd in 1983 een apart promotie-team gevormd teneinde specifiek aangepaste inlichtingen te bezorgen aan bedrijven, instellingen, enz... In datzelfde jaar gaf de maatschappij een netplan uit, getekend door de eigen diensten volgens de modellen in de wachthuisjes en aangepast aan de opmerkingen vanuit het publiek.

Over 't algemeen stond men zeer open tegenover het publiek: elk idee werd onderzocht, elk initiatief kreeg belangstelling voor zover de middelen het toelieten.

Een paar voorbeelden mogen dit illustreren: de dienst P.R. verleende zijn medewerking aan de uitgave van «DE LUDIEKE GESCHIEDENIS VAN DE ANTWERPSE TRAM» door Jack DE GRAEF, een boek vol moppen, anecdoten, grappen en grollen. In de eerste uitgave van het «ANTWERPS KROEGENBOEK» stak een bladwijzer met een éénrittenkaart om de slogan «Glaasje op, laat je rijden» in daad om te zetten, hoewel iemand die boven zijn theewater is, eigenlijk niet met de tram of bus mag meerijden. De dienst hielp ook mee zoektochten per tram en bus te organiseren. Meerdere keren deden de B.R.T. en filmmaatschappijen beroep op M.I.V.A. voor opnames. Een keer zelfs moest de garage-overste naar lucht happen toen hij een uitgeleende bus na de filmopnames helemaal in 't grijs terug kreeg.

Het aantal bezoeken groeide bestendig: de belangstelling voor de maatschappij bleef erg groot bij alle gelegenheden. Zo zou John MASSIS bij de Zurenborgefeesten voor een stunt zorgen: een tram met de tanden verplaatsen. Sterke John, die al zoveel spoorwagens had weggesleurd, dacht dat het maar een koud kunstje zou zijn om zo'n gewone tram naar de maan te trekken. Slecht bekwam het hem: door de rubber afgeveerde wielen is de rolweerstand veel groter en zo schoot hij er bijna een paar tanden bij in.

Het «Jaar van het openbaar vervoer» in 1985 bood nogmaals goede gelegenheden om het imago op te poetsen: een Kerstmanactie, een Sint-Valentijnactie en op zaterdag 1 juni een opendeurdag in de werkplaatsen. Voor die

gelegenheid werd een video-film gedraaid. De maatschappij mocht de hoop koesteren dat niettegenstaande de opgelegde beperkingen, het reizigersaantal terug zou stabiliseren, zoniet zou stijgen.

Maar het aantal daalde verder zoals eerder vermeld. Gezien de enorme inspanningen en investeringen die werden geleverd, lijdt het geen twijfel dat andere oorzaken, buiten het bedrijf, het publiek deden afkeren van tram- en busdiensten.

Op het einde van deze periode werd de Raad van Beheer ingevolge wettelijke beschikkingen herschikt. Hierdoor kwam op 30 april 1987 een einde aan het mandaat van de Heer L. VAN DER STRATEN. Per 1 mei werd de Heer Marc WELLENS, Schepen van Openbare Werken der stad Antwerpen, benoemd als nieuwe voorzitter.

Premetro naar Linkeroever

Bij de premetro valt in deze periode de klemtoon vooral op de bouw van de Linkeroeververbinding. Het project stelde grote technische problemen: verschillende grondlagen, de resten van de vesting Vlaams Hoofd, harde kalkconcreties (septariaste-

nen) in de kleilaag onder de Schelde. Op Rechteroever moet men onder zeer oude bebouwing werken, en tenslotte vergt het project de ombouw van het station Groenplaats, terwijl de tramlijnen gewoon verder blijven rijden.

Op 16 februari 1987 is de TIJDELIJKE VERENIGING GROENPLAATS met de werken voor de ombouw van het station Groenplaats en de aansluitingskoker gestart. De uitvoeringstermijn bedraagt 27 kalendermaanden.

De eigenlijke ombouw van het station omvat in grote lijnen volgende werken:

- Lokethal (niveau -1): de bestaande lokethal blijft nagenoeg behouden. Aan de noordkant van het station, binnen de keerlus, wordt een nieuw trappencomplex (1 vaste en 2 roltrappen) gebouwd, dat de lokethal met perron 1 (niveau -2) verbindt.
- Perron 1 (niveau -2): op deze verdieping zullen, zonder onderbreking van de bestaande tramexploitatie (met uitzondering van één weekend), vrij belangrijke aanpassingswerken dienen te gebeuren: het huidige perron en de spoorzone moeten onderling verwisseld zodat uiteindelijk het perron aan de noordkant (= kant Groenplaats) komt te liggen. Deze aan-

Centrale Werkplaats Hoboken — 1.6.1985: opendeurdag (Foto G. Coolens).



passing zal uiteraard in verschillende, weloverwogen fasen uitgevoerd worden.

— Perron 2 (niveau -3): op dit bestaande, maar nog niet afgewerkte niveau, kunnen de noodzakelijke werken in hoofdzaak als volgt omschreven worden:

- * aanleg van de sporen en bouw van het perron met inbegrip van afwerking en electro-mechanische uitrusting;
- * aanleg van de sporen in de stijgende helling van de koker Schoenmarkt (richting Centrum), afbraak van de bestaande dalende helling en aansluiting van de sporen, waarvoor in laatste fase de tramexploitatie gedurende één weekend dient onderbroken;
- * aanpassing en verbouwing van de trapcomplexen tussen perron 2 en de lokethal. De bestaande roltrappen tussen lokethal en perron 1 worden herbruikt.

Anderzijds kan een belangrijk deel van de ondieper gelegen tunnels tussen de Oude Koornmarkt en de Groenplaats niet met de schildmethode uitgevoerd worden. Hiertoe werden door de Bijzondere Studiedienst van de M.I.V.A. alternatieve ondergrondse technieken zonder hinder voor de bevolking uit-

gewerkt, waaronder de buizenmethode, de beschoeide sleuven en vijzelingen die reeds met succes onder het Centraal Station werden toegepast.

Het gewone schild dat al zo succesvol had gewerkt, kon men niet gebruiken, omdat het gebouwd was voor 1 soort zandlaag. Daarom ontwierp men een nieuw type, dat in meerdere soorten zand en in leem kon werken, met een inrichting om de kalkstenen te verbrijzelen.

Om de kosten te beperken werd beslist te vertrekken vanuit de ruwbouw van het toekomstige station Frederik van Eeden op Linkeroever. De voorbereiding vroeg dus vele jaren. De tijdelijke vereniging R.O.L.O. begon de werken op 21 februari 1983. De Minister van Verkeerswezen Herman DE CROO legde een maand later «de eerste steen». Een welkomstgroet werd tijdens de plechtigheid omgedraaid tot een perspectiefzicht in de toekomstige tunnel met vooraan een nieuwe sneltram: de lijnfilm vermeldde veelbetekend «Beveren». Deze symbolische opening duidde daardoor niet alleen op het belang van het project, maar ook op de noodzaak dat het tramverkeer tot in de randgemeenten zou doordringen vermits een groot deel van de stadsbevolking daar naartoe getrokken was.

Het deel Linkeroever omvat de koker en open helling Blancefloerlaan en het station Frederik van Eeden. De uitvoeringstermijn bedroeg 40 kalendermaanden.

De koker Blancefloerlaan bestaat uit een nagenoeg 417 m lange, dubbele koker voor dubbel spoor, inbegrepen een open helling van 95 m lang met hellingen van 6% voor het open gedeelte en 4,2% voor de gesloten tunnel.

Het station Frederik van Eeden met een totale lengte van 65 m omvat:

- op straatniveau: een toegangcomplex ten noorden van het station, uitgebouwd met een centraal gelegen trappencomplex, waardoor een vlotte coördinatie met het bus- en privévervoer mogelijk is evenals een bijkomende veiligheidsuitgang en een liftschacht tot op straatniveau;
- op de 1ste ondergrondse verdieping: een lokethal en de noodzakelijke technische ruimten;
- op de 2de ondergrondse verdieping: twee perrons met een lengte van 60 m en beide ca. 18 m onder het maaiveld gelegen.

Voor het station Frederik van Eeden werd afgestapt van de klassieke opvatting van de

Linkeroever — 21.3.1983.



stations op Rechteroever. De belangrijkste wijziging bestaat erin dat de lokethal over een oppervlakte van ongeveer 50% onderbroken wordt, zodat ze in rechtstreekse visuele verbinding komt te staan met de in volume verruimde perrons. Hierbij werden bepaalde constructiedelen in een structureel sierbeton met suggestieve decoratieve vorm definitief afgewerkt. De ruwbouwwerken werden voltooid op 5 juni 1987.

De contractuele buiten termijn gestelde werken in het station (o.a. aanleg perrons, dichtleggen vertrekschacht) kunnen slechts na het beëindigen van de Scheldetunnel uitgevoerd worden.

De totale lengte van elk van de tunnels uitgevoerd met de schildmethode bedraagt respectievelijk 1.034 m voor de 1ste en 988 m voor de 2de tunnel, waarvan 2×375 m onder de Schelde.

Linkeroever Station Frederik van Eeden — 10.9.1986: het schild bijna klaar voor een nieuwe opdracht.



De onderzijde van het horizontaal deel onder de Schelde is ca. 31,5 m onder het gemiddeld hoogwaterpeil gelegen, waardoor op elke plaats een nuttige gronddekking in de ongevoerde zanden en klei van min. ca. 7 m voorkomt. De hellingen naar de Linker- en Rechteroever toe zijn beperkt tot max. 5,5%.

Op 14 februari 1986 kwam het schild toe op de werf Frederik van Eedenplein. Na montage werd het op 9 oktober 1986 officieel in dienst gesteld. Na 550 m graafwerk boorde het schild op 9 april 1987 onder de kaaimuur door om tenslotte op 10 juli 1987 het station Groenplaats te bereiken.

Op maandag 19 oktober 1987 werd vanop Linkeroever officieel gestart met de bouw van de tweede tramtunnel onder de Schelde. Het tweede schild boorde op 12 februari 1988 onder de kaaimuur door om op 1 april 1988 het eindpunt te bereiken.

De boorkop van het snijrad werd dermate ontwikkeld om zowel in de zandlagen als in de klei met de aanwezige hindernissen onder de vorm van kleibroden te kunnen werken.

Moeilijkheden van verkleving in de gemengde overgangszone zand-klei hebben het gemiddeld rendement voor het eerste schild beperkt tot ca. 6 m/dag.

Ingevolge de bij de Katholieke Universiteit Leuven doorgevoerde studie, op basis van een schaalmodelonderzoek, werden verscheidene parameters geoptimaliseerd, waaronder aantal en oriëntatie van de bentonietspuitkoppen, aan- en afvoerdebieten, enz. Mede ingevolge de doorgevoerde aanpassingen werden voor het tweede schild gemiddelde rendementen van ca. 10 m/dag bereikt met in de klei piekrendementen tot 17 m/dag.

Het onder de kade doorboren heeft met de beide schilden geen enkel probleem gesteld. De gemeten zettingen bedragen slechts een fractie van de ingevolge de getijdenwerking vastgestelde bewegingen.

Afwaarts van de waterkeermuur ter hoogte van de Schelde is de uitvoering van twee afzonderlijke verticale veiligheidsschachten voorzien, met het oog op de evacuatie van eventuele rookgassen en de tussenkomst van de hulpdiensten.

Deze schachten worden uitgevoerd door middel van schachtafbouw onder beveiliging van geprefabriceerde ringen, deels droog, deels na uitvoering van een scherm met hogedrukinjectietechnieken gerealiiseerd en reikend tot de in de klei.

De aansluiting van de verticale schachten met de schildtunnels wordt uitgevoerd met de techniek van de horizontale doorper-singen.

Aangezien de nieuwe Scheldetunnels onder de kaaimuren zouden doorlopen, moesten de studiediensten de nodige voorzorgen tref-fen gelet op de geringe stabiliteit van die muren. Daartoe heeft de gespecialiseerde firma SMET - BORING nieuwe technieken ontwikkeld en toegepast, die internationaal in havenkringen een buitengewone belangstelling genoten.

De stabiliteit van de kademuur werd hersteld door middel van schuine actieve trekankers, aangebracht vanuit een batiscaaf (onderwa-terkamer) opgehangen aan een hefeiland. Deze technieken lieten toe de verstevigings-werken quasi onafhankelijk van de getijden uit te voeren.

Bij de uitvoering van een aantal controlebo-ringen doorheen de kade, werden ander-zijds een groot aantal abnormaliteiten vastgesteld waaronder holten en scheuren in het metselwerk en uitgewassen beton. Teneinde de kademuur te consolideren wer-den zeer hoge drukinjecties toegepast en verticale wapeningsstaven in het metselwerk verankerd.

De nieuwe vierde oeververbinding tussen het station Frederik Van Eeden en Groen-plaats werd ingewandeld op 3 september 1987.

Vanzelfsprekend werd verdergewerkt aan de verbindingskokers nabij het Centraal Sta-tion en Fr. Rooseveltplaats, alsook aan de sta-tions en tunnels tussen Schijnpoort en het centrum.

In 1983 kreeg een delikaat punt een defini-tieve oplossing: op 4 juni begon de bouw van de rechtstreekse verbindingstrap tussen

Linkeroever Station Frederik van Eeden — november 1987



Centraal Station en het premetrostation Diamant. Na de voorlopige trap naar de grote lokethal, die eerst nog op 16 november van datzelfde jaar in dienst werd gesteld, kon pas op 8 juli 1985 het publiek de definitieve trap in gebruik nemen.

Op 1 maart 1984 startte de bouw, met de schildmethode, van de verbinding tussen Schijnpoort en Sportpaleis. Dit was nogmaals een delicate opdracht: de N.M.B.S. wenste tegelijk de oude spoorwegbrug bij Schijnpoort te vervangen. Nu rijdt over die brug minstens een derde van alle vrachtvervoer per spoor in België. Uiterste voorzorgen moesten samengaan met een maximum aan onderlinge afspraken en coördinatie.

Wanneer voltooiing?

Achttien jaar premetrobouw en een luttele 2,5 km in dienst.



Werf Schijnpoort: uiterst links de nieuwe spoorwegbrug, in het midden de vertrekschacht voor de schildtunnel, rechts achter de spoorweg de werf Station Schijnpoort — 20.4.1988.

De Antwerpse burger vraagt zich terecht af waarom er na zovele jaren bouwactiviteit

Linkeroeververbinding — april 1988: tunnel naar Groenplaats; wachtend op verdere afwerking.



voor de uitvoering van tunnels en stations, geen premetrovakken in dienst gesteld worden.

De ruwbouw van sommige kokers en stations werd reeds meer dan 5 jaar geleden beëindigd o.a. van het kruisstation Koningin Astrid (augustus 1980), de koker Van Wesenbekerstraat (augustus 1982), de koker Opera - Astrid en keerlus Fr. Rooseveltplaats (januari 1983), de kokers Carnotstraat en het station Carnot (december 1982), het station Willibrordus (oktober 1982) en van tevens een zeer belangrijke schakel in het Antwerpse premetronet nl. het vak Turnhoutsebaan - Herentalsebaan met 4.125 m koker, de stations Drink en Zegel op de Turnhoutsebaan, het station Morckhoven afbuiging Stenenbrug en het station Foorplein afbuiging Foorplein en de halteplaats Collegelaan. De ruwbouwwerken hiervan werden reeds beëindigd in november 1981. Nochtans kan dit belangrijk tracé met de huidige vooruitzichten in verband met de beperkte budgettaire middelen, zeker niet in dienst gesteld worden vóór 1995. Er ontbreekt immers nog steeds een belangrijke schakel van de 2de as, met name de Leien, richting Frankrijklei Zuid - Britselei.

De verdeeldheid van verschillende bestuursinstanties inzake een «korte oplossing» met slechts 1 premetrostation, nl. ter hoogte van de Louiza-Marialei en 2 open hellingen, of een «langere oplossing» zijnde de inplanting van 3 premetrostations, nl. ter hoogte van de Louiza-Marialei, de Nationale Bank, de Anselmostraat voorbij het Justitiepaleis met koker en open helling tot tegen Bell Telephone, heeft het ganse project steeds op de lange baan geschoven.

December 1986 — Sinterklaas in premetrostation DIAMANT: met een zak vol budgetten?



Uiteindelijk werd slechts in september 1983 door het Ministerieel Comité ingestemd met de middellange oplossing met de inplanting van 2 stations in plaats van 3, zijnde een station bij het kruispunt Louiza-Marialei - Stoopstraat en een station bij het kruispunt Mechelsesteenweg aan de Nationale Bank. Een dubbele open helling wordt voorzien in de nabijheid van het Justitiepaleis, even voorbij de Anselmostraat. Het premetrovak «Leien» heeft een totale lengte van ca. 1.490 m dubbel spoor en omvat:

- een verbindingskoker aansluitend aan station Opera (lengte ca. 65 m);
- de stations Park (lengte ca. 72 m) en Bank (lengte ca. 72 m);
- de vertrekkamer voor het schild bij het Gerechtshof (lengte ca. 63 m);
- de kokers en open helling Amerikalei (lengte ca. 184 m);
- de schildkokers (lengte ca. 1.034 m) met een lengte van 2.068 m enkele schildkoker.

De stations Park en Bank hebben beide 2 perrons van 60 m lengte en 3 m breedte, gelegen op het niveau 16,33 dit is ca. 10,70 m onder straatniveau. Het niveau lokethal bestaat telkens in hoofdzaak uit een verdeelgang vanwaar de trappen naar de beide perrons vertrekken: één roltrap en één vaste trap per perron.

De verbinding met het straatniveau omvat voor beide stations:

- één trappencomplex bestaande uit een roltrap (breedte 1,75 m) en een brede vaste trap (breedte 3,00 m), gelegen in de Louiza-Marialei (station Park) en in de percelen Frankrijklei 129-131 (station Bank); deze trappen leiden naar de bovenvermelde verdeelgang;

Tunnel Schijnpoort-Stuivenberg — 14.4.1988: wachtend op verdere afwerking; het einde van de budgettaire tunnel is niet in zicht.



- één vaste trap (breedte 3,00 m) per station, die in hoofdzaak als nooduitgang dienst doet; deze trappen zijn in de oostelijke berm gelegen en geven rechtstreeks op de perrons extra-muros uit.

De nagestreefde eenvoud van opvatting van de stations wat betreft het aantal en de inplanting van de trappen, evenals het principe van een verdeelgang, in de plaats van een volwaardige lokethal, hebben volgende voordelen tot gevolg:

- gans open en ruime stations, wat interessante architectonische mogelijkheden biedt;
- eenvoudige en logische voetgangersstromen van en naar de perrons en bijgevolg zeer gebruiksvriendelijk;
- onderhoudsvriendelijke stations door een beperking van het aantal roltrappen en wegens de eenvoud van opvatting.

De schildkokers omvatten:

- een dubbele koker op niveau tram, 11,5 m diep, tussen de vertrekkamer en station Bank;
- een dubbele koker tussen de stations Bank en Park, uitgaande van een ideaal

lengteprofiel (laagste niveau tram op - 13,60 m);

- een dubbele koker tussen het station Park (trampeil op - 10,90 m) en de verbindingskoker Opera (trampeil op - 15,5 m). In tracé werd gestreefd naar een minimumstraal van 400 m.

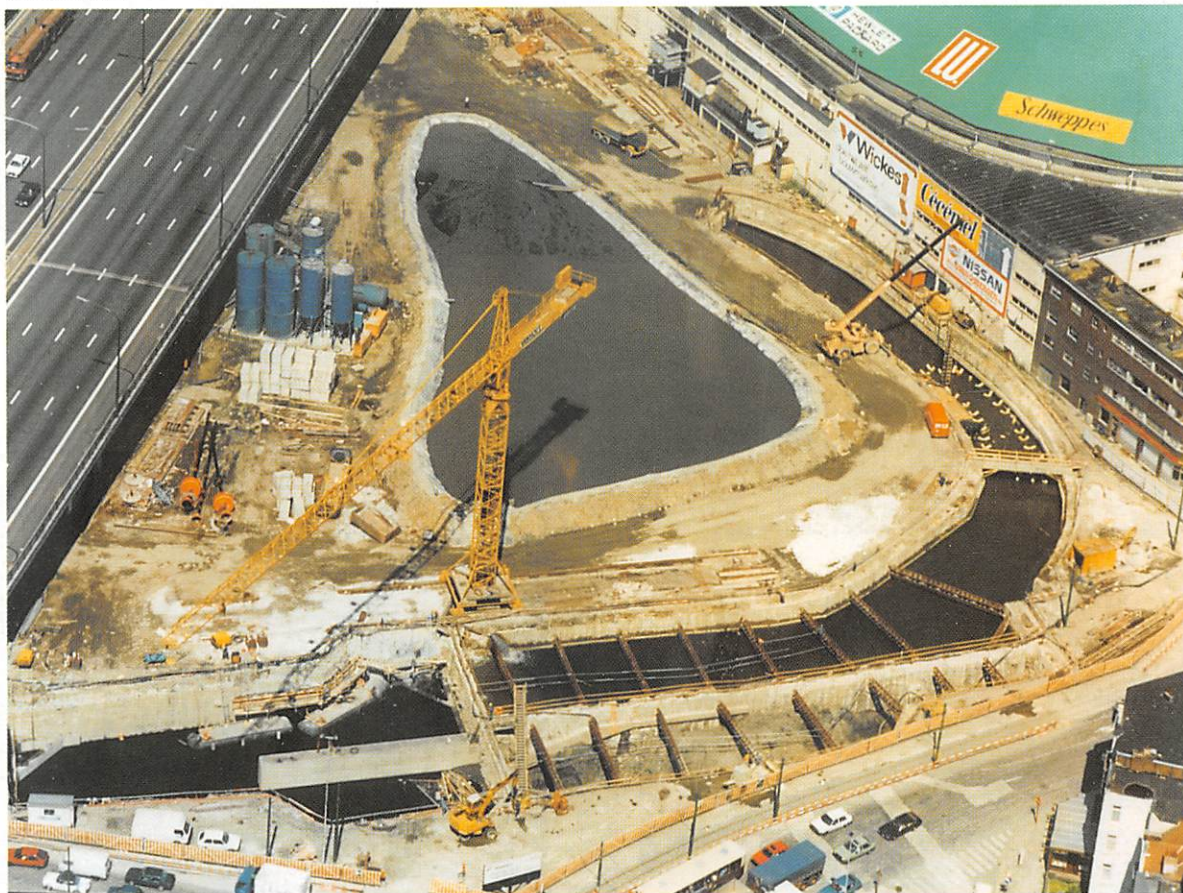
Om de bovenvermelde schildkoker te kunnen uitvoeren dient bovendien voorzien in volgende elementen:

- de uitvoering bij het Gerechtshof van een vertrekkamer lengte 63 m en breedte 23 m;
- de uitvoering van de daarbij aansluitende dubbele koker met open helling (lengte 90 m/helling 6%) in de oostelijke berm, ten zuiden van de Anselmostraat;
- de verbindingskoker aansluitend aan het station Opera met een lengte van ca. 65 m;
- de algemene en bijzondere werfinstallaties.

De aanbesteding van de Leien laat echter op zich wachten doordat de vrijkomende kredieten ontoereikend zijn.

Zij zullen immers worden ingezet voor de indienststelling van de prioritaire as Sportpaleis - Linkeroever.

Station Sport en keerlus bij het Sportpaleis, mei 1986: voorbereiding voor het onder water storten van beton.
© Van Hout.



Met het doortrekken van de lijn onder de Schelde wordt het bestaande net immers veel beter exploiteerbaar en zijn er 3 tramlijnen beschikbaar voor een optimale bediening van de Linkeroever en het verlengen van een sneltramlijn Waasland - Ekeren.

Wat de electromechanische uitrustingen en afwerking van de tramlijn naar Linkeroever betreft dient benadrukt dat de meeste werken werden aanbesteed, namelijk: ombouw Station Groenplaats, transportmiddel in de kokers, spoorwagens, radiotelefonie, omroep, telefonie, afstandstoezicht en infotram, televisietoezicht, uitrustingen in kokers en stations, uitrustingen onderstation, branddetectie station F. Van Eeden, tractiestation F. Van Eeden, afwerking F. Van Eeden, roltrappen, aanleg sporen en bovenleiding.

Met het oog op een spoedige indienststelling zouden de kredieten van deze werken in 1988 ter beschikking dienen gesteld.

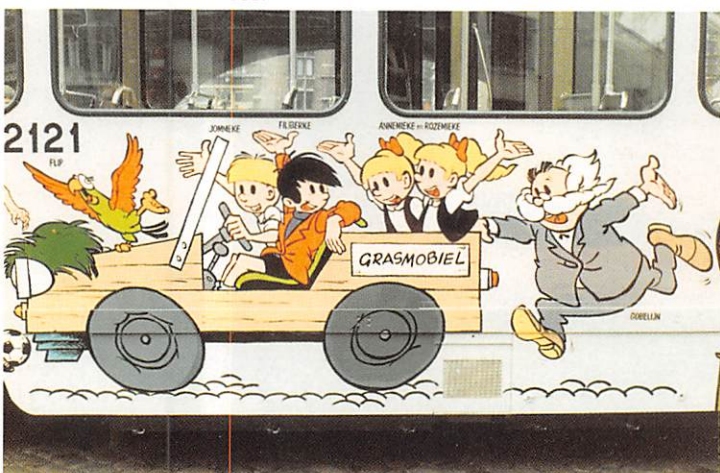
De ruwbouw van de ganse prioritaire 1ste as is ofwel voltooid of bijna voltooid t.t.z. de as Groenplaats - Centraal Station (reeds in dienst), kokers Astrid - Diamant - De Keyserlei (ruwbouw voltooid op 11.03.1984), het kruisstation Koningin Astrid (ruwbouw voltooid op 14.07.1980), de koker Van Wesenbekastraat (ruwbouw voltooid op 22.08.1982), het station Elisabeth - koker Elisabethstraat (ruwbouw voltooid op 29.03.1984), de kokers Elisabeth - Schijnpoort (ruwbouw voltooid op 06.01.1985), het station Handel (ruwbouw voltooid op 05.08.1987). De ruwbouw van het station Schijnpoort en de koker Schijnpoort - Sport zal beëindigd zijn vóór de bouwvakantie 1988. De ruwbouwwerken van het station Sport zullen in 1989 beëindigd zijn.

Het spreekt dus voor zichzelf dat ook deze as rijp is voor afwerking en uitrusting, om niet eveneens in een jarenlange onrendabele toestand te vervallen.

Na de bloementrams kwamen nog veel speciaal beschilderde rijtuigen in dienst: Flandria-bus in dienst sedert 6.8.1986.



Detail van de striptram die reed vanaf 5.11.1982 tot 15.5.1987.



PCC 2029: geen reclame maar een dringend verzoek — Groenplaats 24.6.1987.



HET PERSONEEL

In die 25 jaar is er ook voor het personeel enorm veel veranderd. Aanvankelijk stonden op elk rijtuig een chauffeur en een ontvanger, naast nog een ontvanger per bijwagen: een echt ploegje. In de periode 1966-1969 schakelde men geleidelijk om op de éénmansbediening: de chauffeur vervulde eveneens de functie van ontvanger. Toch betekende die reorganisatie een hele omwenteling. Sedert de stichting daalde het personeelsaantal met gemiddeld 85 per jaar. In de «Golden Sixties» lokten hoge lonen in de industrie heel wat personeel weg: omschakeling op éénmansbediening was dus dringend nodig om het dienstniveau te behouden.

Door de collectieve arbeidsovereenkomsten in die periode verbeterde de loonsituatie en daalde het aantal arbeidsuren van 44 naar 38. Daarnaast zijn er uiteraard de speciale voordelen eigen aan het bedrijf.

Bij de trammaatschappij heerste steeds een uitgesproken sociaal klimaat; in het beleid stond verbetering van de menselijke verhoudingen hoog aangeschreven. Waar zoveel personeel is, groeien vanzelfsprekend personeelsverenigingen.

Het specifieke karakter van het beroep van tramchauffeur, met zijn onregelmatige diensturen en de verschillende arbeidsregimes in de andere diensten met continu-, semi-continu- en dagploegenstelsel gaven deze clubs aanleiding tot een heel aparte structuur en werking.

Bij de stichting van M.I.V.A. waren er nog drie verenigingen:

Rusttijd bij de terminus St-Michielskaai: soepbedeling tijdens de strenge winter 1956-1957.



- Sport en Ontspanning Antwerpsche Tramwegen (S.O.A.T.)
- Antwerpsche Tramwegen Bureelbedienden Sportkring (A.T.B.S.)
- C.A.T.B.A.-vrienden (Centrale van Antwerpsche Tram-, Buurtspoorweg- en Autobuspersoneel).

Elke vereniging had meerdere actieve afdelingen voor sport en ontspanning en uiteraard zorgde een apart comité voor coördinatie tussen de drie kringen.

In die tijd voerde een kring zelfs jaarlijks een toneelstuk op; het werkhuis zorgde indien nodig voor enige rekvisieten en zo lag er jarenlang een monsterachtige drakekop in het houtmagazijn.

Veranderde omstandigheden, opkomst van de televisie en van de auto hadden ook op het verenigingsleven een weerslag: sommige takken verdwenen, andere ontstonden.

Interieur van het dienstlokaal Silsburg, 22.4.1988.



Thans beschikt het rijdend personeel over dienstlokaaltjes bij meerdere eindpunten: Mortsel Gemeenteplein, 21.4.1988.





MAANDELIJKE INFORMATIE VOOR EN DOOR DE MEDEWERKERS VAN M.I.V.A.

NUMMER 1

10 JUNI 1979

JACQUES EN "DEN TRAM".

HOBBY ALS BEROEP

Een druilerige middag, koningin Astridplein. Jacques hangt met beide handen over het stuur van zijn bus en tuurt even naar een wagen die verkeerd geparkeerd staat aan de halte. Hoofdschuddend overhandigt hij een zelfgemaakt naamkaartje: "Jacques De

EEN NIEUW IDEE

Langzaam maar zeker groeide het besef dat de vroegere scheidingslijnen tussen de kringen in de grond toch wat artificieel waren en weinig zinvol; anders gezegd, men vatte de idee op een nieuwe personeelsvereniging te laten groeien uit de 3 bestaande. Op 10 juni 1979 verscheen zo het eerste nummer van het nieuwe personeelsblad «TRAMMELAND»: een concreet initiatief in de richting van eenmaking.

Kosiva voetbalploeg.



In de nieuwe administratieve zetel was er een sportzaal en een clublokaal voorzien. Om mogelijke onderlinge concurrentie en rivaliteit tegen te gaan, groeide daardoor als vanzelf de idee dat de bundeling van de krachten een veel betere bezetting van deze ruimten zou toelaten.

Zo werd op 5 juni 1981 de werkgroep KOSIVA gesticht voor de verdere uitbouw van de

Kosiva jiu-jitsuploeg.



nieuwe personeelsvereniging, met het statuut van vereniging zonder winstgevend doel. Enkele maanden later konden, tijdens een opendeurdag op 17 oktober, de sportzaal en de andere lokalen plechtig in gebruik genomen worden.

In een geleidelijke ontplooiing ontstaan nieuwe takken van sport, binnenhuisontspanning en cultuur. De vroegere scheiding tussen arbeiders en bedienden is volstrekt verdwenen. In de toekomst zal de kring zich ook meer en meer richten op de kinderen. Het parool blijft steeds: voor en door het personeel, tot nu toe met groeiend succes.

MEN MAG ER GERUST OVER SPREKEN...

... over het feit dat men met de diensten en de dienstverlening hoegenaamd niet ingenomen is, en dat men dit bij gelegenheid heftig zal aanklagen, per telefoon of per brief, bij krant of lokaal bestuur, of bij de maatschappij zelf.

Natuurlijk komen trams en bussen te laat. Dat komt bij alle vervoerbedrijven voor.

Allicht en al te licht vergeten de reizigers dat de tram of bus 's morgens zoveel keren wel stipt op tijd was, zelfs bij de slechtste weersomstandigheden. Er zijn vele verhalen bekend van mensen die tot op de laatste seconde rustig binnen blijven om dan naar de halte toe te komen als de bus reeds aan de vorige vertrokken is, maar o wee, als een nieuwe chauffeur een paar minuten later aankomt dan normaal ofwel zijn collega twee minuten vroeger als zijn uurwerk wat voorloopt...

Centrale werkplaats Hoboken: schildersploeg.



De maatschappij weet nauwkeurig wat het publiek van haar verwacht en alle dagen tracht ze die wensen te voldoen, maar vooral het autoverkeer steekt hier stokken in de wielen.

Waarschijnlijk zijn er geen voorschriften in de wegcode waartegen zoveel inbreuken gepleegd worden als de artikelen 1 en 12.1, die de voorrang van spoorvoertuigen regelen.

Verder heeft de maatschappij er ook niet om gevraagd dat per jaar zowat 9.750 rijtuigen moeten omgeleid worden en daarenboven nog eens 5.000 rijtuigen vertraging lijden ingevolge allerlei manifestaties zoals carnavalstoeten, stratenlopen, volksspelen, wielervedstrijden, braderijen, rommelmarkten en dergelijke.

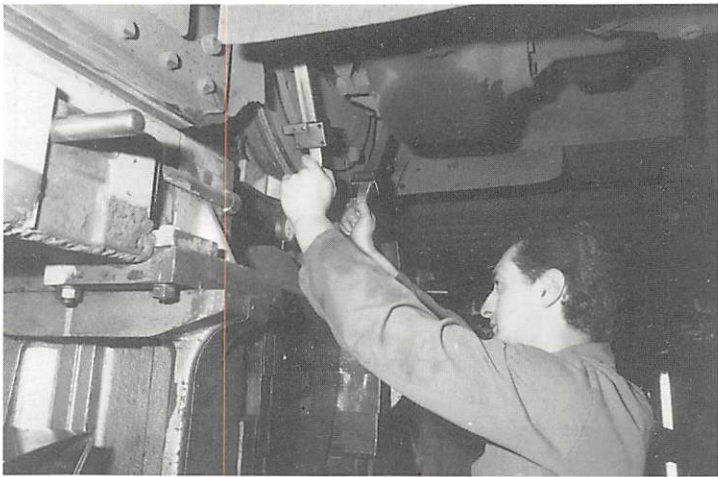
Evenmin is het haar schuld dat in 1987 de dienst op één of meerdere lijnen 1.383 keren werd verstoord door foutief geparkeerde auto's of door botsingen in de spoorzone. Tenslotte vraagt de maatschappij niet liever dan dat de automobilist haar 1.077 haltes vrij laat om de reiziger gemakkelijk te laten in- en uitstappen: in werkelijkheid parkeren daar jaarlijks tienduizenden automobilisten en niettegenstaande de 5.494 P.V.'s in 1987 is er nog geen schijn van verbetering.

Om veiligheidsredenen werden bepalingen opgenomen in de wegcode in verband met de inplanting van halteplaatsen. Gevolg: ontevredenheid over de grote loopafstanden, de moeilijke overstappen, het tijdverlies voor het oversteken van de rijweg...

Het komt ook al te dikwijls voor dat de maatschappij niet op voorhand ingelicht wordt over wegonderbrekingen waardoor zij de rijtuigen moet omleiden. Het gevolg is dat het

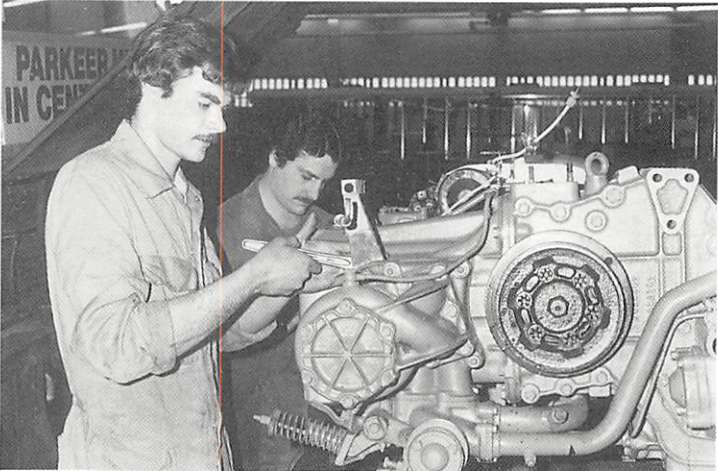
Centrale werkplaats Hoboken: plaatslagers.





Centrale werkplaats Hoboken: slijpen van wielbanden.

Garage Zurenborg: revisie van motoren.



Aanleg van sporen.



publiek niet tijdig kan geïnformeerd worden en tevergeefs aan de halten staat te wachten.

Het zijn maar enkele voorbeelden van tekortkomingen in het dagelijks bedrijf waarvan de oorzaak volledig buiten de maatschappij ligt of waarvoor ze geen bevoegdheid heeft om in te grijpen. Meerdere van die kleine dagelijkse problemen kunnen de reizigers zelf vrij gemakkelijk oplossen door wat meer hoffelijkheid en begrip. Daarom ook neemt de maatschappij deel aan de campagne georganiseerd door de Orde van de Hoffelijkheid.

De chauffeur is vaak het mikpunt van veel kritiek. Natuurlijk is er onder alle koren kaf, maar laten we even stilstaan bij datgene wat zoal van die bestuurder wordt verwacht. Vooreerst is het een zwaar beroep: niet zelden begint de dienst om kwart na vier, en 's avonds eindigt die soms na één uur. Zaterdag en zondag, Kerstmis, Oudejaarsavond of Vastenavond, winterweer of zomerse hitte, de tram moet rijden! Naast zijn beroepskennis, eist men van hem blijvende waakzaamheid in het verkeer en kalmte in noodsituaties. Bij de uitoefening van zijn vak, eist men van de chauffeur een pak psychologisch inzicht en kennis. Voor de ene is hij te spraakzaam, voor de andere te zwijgzaam, voor de derde is hij te onverschillig en voor de vierde is zijn goed bedoelde helpende hand een opdringerige handtastelijkheid, voor de vijfde rijdt hij te traag en de zesde vindt dat hij vliegt. Bij een gesprek verlangt de intellectueel een totaal andere taal en behandeling dan de werkmans of landbouwer. Liefst van al wil men een individuele behandeling. En natuurlijk moet de chauffeur de hele stad kennen, alle straten met de belangrijkste gebouwen erbij! Voor de automobilist is hij bovendien lastpost nummer één, hoewel de werkelijkheid juist omgedraaid is. Meer dan 2/3 van de klachten handelt over de houding van de bestuurder en toch verlangt men er in andere omstandigheden alles van.

Laat men echter het subjectieve karakter van de klachten wegvallen, dan blijkt dat heel dikwijls een gebrek aan informatie aan de grondslag ligt. Bovendien komt uit de ervaring naar voor dat de chauffeur nogal gemakkelijk als uitlaatklep fungeert: maandagmorgen, slecht geslapen, weeral regen, geen zitplaats meer, en als dan de bestuurder niet reageert zoals verwacht, is dat de druppel die de emmer doet overlopen en krijgt hij de volle laag. Meestal ziet de reiziger achteraf zelf in dat de geuite klacht niet in verhouding staat tot de oorzaak.

Toen er nog ontvangers waren kon er gemakkelijker een verhelderend praatje af. De éénmansbediening heeft deze menselijke contacten stroever, zoniet onmogelijk gemaakt.

Toch kan hier met veel genoegen vermeld worden dat felicitatiebrieven geen zeldzaamheid zijn. Ook die goede ervaringen vertelt de reiziger verder en soms drukt hij zijn waardering uit met een geschenk. Waarom niet? Tenslotte danken reeds meerdere inwoners van de agglomeratie hun leven aan een gepast optreden van een M.I.V.A.-bestuurder of -arbeider bij een noodgeval.

Bovendien zorgt de chauffeur in menig geval dat men een verloren gewaand voorwerp terug krijgt. Wat de reizigers verliezen grenst aan het ongelooflijke: vanaf de gewone paraplu of handschoenen over boekentas, zwempak en sportuitrusting, zelfs juwelen, tot de meest ongewone als een kunstgebit. Ooit vergat een verstrooid mamaatje haar baby in een draagwiegje. De trambestuurder ontdekte het braaf slapend kindje bij zijn controle van de wagen aan de terminus.

Door een woordje van dank of een vriendelijk gebaar van het publiek kan de chauffeur zijn «batterij» bijladen om met volle moed tram of bus tussen al dat verkeer verder te loodsen en minder prettige ervaringen gepast op te vangen. Overigens, de onverwachte gebeurtenissen vormen de charme van het beroep: daarom houden nog vele bestuurders van hun taak.

EN DE TOEKOMST?

De 25ste verjaardag van de maatschappij valt het jaar na een eeuw auto. Vermits beide vervoermiddelen onafscheidelijk verbonden zijn met het stadsleven, dringt een vergelijking zich op.

Niemand twijfelt aan het economisch nut en de positieve elementen die de auto meebrengt: de tewerkstelling, de verplaatsingsmogelijkheid, de bevoorrading, meer welstand, vooruitgang van handel en zo meer. De inmiddels gekende slogan «mijn auto, mijn vrijheid» illustreert de haast blinde voorkeur voor het bezit ervan. Hij gaat echter voorbij aan de minstens 35% van de bevolking die nooit over een auto beschikken, maar die toch mee alle gevolgen draagt van die 65% met hun zogenaamde vrijheid. Kan er van dit laatste wel sprake zijn als er



Reinigen van wissels.

Op drukke kruispunten gebeurt het onderhoud 's nachts.



Mercedes-Schörling ladderwagen voor het monteren van de bovenleiding.





Nieuwe halte Ter Heydelaan/Palinckstraat: verhoogde opstapplaats met veiligheidshekken, wachthuisje met informatie, omheining van de spoorzone — 14.4.1988.

Waar het niet mogelijk is de opstapplaats te verhogen kan het voetpad tot tegen de sporen verbreed worden: halte De Vriërestraat — 30.4.1984.



De Bruynlaan, 26.8.1980: eenvoudige efficiënte doorstromingsmaatregel.



4 miljoen voertuigen rondtoeren in ons land, als grosso modo anderhalve keer meer auto's in Antwerpen binnen rijden dan het gemiddeld aantal reizigers per dag bij M.I.V.A. ?

Zeker, men kan zich de moderne samenleving niet meer zonder auto's inbeelden, maar enige zin voor realiteit legt onmiddellijk de keerzijde van de medaille bloot, en die is allesbehalve fraai.

Vooreerst wordt het stadsbeeld beheerst door verkeersopstoppingen, zo omvangrijk dat men gerust het woord chaos mag gebruiken. Zelfs met alle maatregelen ter beveiliging loert er overal gevaar; in België sterft één kind per dag bij een auto-ongeval. Verder twijfelt niemand meer aan de enorme milieubelasting en de daarmee gepaard gaande schade aan monumenten en landschappen, die de auto veroorzaakt.

Voetgangers en fietsers en tram- en busverkeer krijgen te weinig voorrang en aandacht. Hoofdstraten raken hoe langer hoe meer ontvolkt omdat de bewoners het bestendig lawaai niet meer kunnen verdragen en verkiezen uit te wijken naar de randgemeenten. Maar ook daar vormen zich reeds files.

De veiligheid voor de inzittende van een auto is veel lager dan voor een gebruiker van het openbaar vervoer. Het is dan ook niet verwonderlijk dat al 25 jaar geleden de auto in een economisch rapport vergeleken werd met een monster dat we ten koste van veel krachtinspanning onderhouden, en dat in staat is enorme schade te berokkenen, maar dat we toch zo teder lief hebben.

Er is al een kentering zichtbaar. Overal rijst er weerstand tegen het onbepaalde gebruik van de auto. Men kan al meerdere voorbeelden aanhalen van ingrepen door lokale overheden; het meest typische is wel het ontstaan van woonerven. Zelfs de autofabrikanten hebben ingezien dat er iets moet veranderen, vandaar allerlei technieken om het verbruik te verminderen en om de emissie van schadelijke uitlaatstoffen te vermijden. In het buitenland heeft men op sommige plaatsen al heel drastisch ingegrepen: autovrije stadskernen zijn er geen zeldzaamheid.

In de Verenigde Staten neemt het aantal projecten van openbaar vervoer enorm toe. Bovendien ziet men, onder andere in Japan, dat het commerciële leven heel bloeiend kan zijn, ondanks sterke beperkingen op het autogebruik. Nederland biedt eveneens mooie voorbeelden van voorrang ten bate van het gemeenschappelijk vervoer.

Zo komt men automatisch tot de toekomstwens van de maatschappij: het doordringen bij bevolking en overheden van het belang en de voordelen van goed gemeenschappelijk vervoer. Alzo scheidt men dan de voorwaarden die nu, ondanks zovele investeringen, nog ontbreken voor het ontplooiën van het bedrijf naar het voorbeeld van meerdere buitenlandse steden die men zo dikwijls als ideaal of als referentie aanhaalt. Daarbij vraagt de maatschappij niet alleen financiële middelen, maar bovenal aanpassingen in wegcode en andere verkeerstechnische voorschriften. Hierdoor kan een mentaliteitsverandering ontstaan, waarbij iedereen, overheid en bevolking, de absolute voorrang voor het tram- en busverkeer aanvaarden.

Meer concreet betekent dit:

1. voltooiing van de premetro met prioritair een snelle verwezenlijking van de Linkeroeververbinding; verder de afwerking van de vakken die nu reeds jaren in ruwbouw klaar liggen; tenslotte een snelle uitvoering van de tak Leien, zodat de maatschappij het hele net in gebruik kan nemen;
2. doorstromingsmaatregelen om een vlot tram- en busverkeer te bekomen:
 - aanleg van voorbehouden baanvakken en verbetering van de bestaande door een efficiënte bescherming en het afschaffen van kruisingen
 - meer vrije busbanen
 - parkeerverbod in smalle straten met openbaar vervoer
 - voorrangmaatregelen voor tram en bus bij verkeerslichten
 - beperking van de storting door allerlei manifestaties van de uitbating;
3. aanpassing van het lijnennet aan de reële behoeften: verlengen van stadslijnen tot in de tweede gordel randgemeenten, in coördinatie met de Buurtspoorwegen.
4. op lange termijn: aankoop van sneltrams en bouw van een aangepaste werkplaats, bij voorkeur op Linkeroever.

Met genoeg stelt de maatschappij vast dat de stad Antwerpen voor meerdere van de aangehaalde elementen een zelfde denkwijze begint te volgen, vooral wat betreft het beperken van het autoverkeer in de oude stadskern. Gelet op de alsmaar toenemende

milieuproblemen en op het streven naar meer leefbaarheid van de stadscentra, is er maar één alternatief: het gemeenschappelijk vervoer. De toekomst van de maatschappij is dus verzekerd, maar de resultaten zullen afhangen van de daadwerkelijke beslissing door nationale en lokale overheden.

Met de aanleg van klinkers in dambordvorm wordt veel beter de aandacht op de spoorzone getrokken.



Belgiëlei/Charlottalei/Nerviërsstraat: de vroegere dwarsverbinding, waar veel zware ongevallen gebeurden, werd afgeschaft en vervangen door een groenzone — 3.5.1988.



BIBLIOGRAFIE

- M.I.V.A. : Jaarverslagen T.A.O. 1946 - 1962
Jaarverslagen M.I.V.A. 1963 - 1987
Dienstberichten
Brochures, uitgegeven door de
Bijzondere Studiedienst Premetro
- E. Keutgens: «*De Antwerpse Tram 1873 - 1979*»
MIVA, Antwerpen-1980
- E. Keutgens: «*Een eeuw mobiel met tram en bus*»
N.V. De Vlijt, Antwerpen-1985
- «*Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen -
Vijftigste verjaring*» -
N.M.V.B. - Brussel 1934
- R. Michael Robbins: «*Un siècle de Transport
Public*» - U.I.T.P., Brussel-1985
- «*50 Jahre B.V.G. 1929 - 1979*» -
Berliner Verkehrs-Betriebe-
Berlijn-1979
- «*The Electric Railway Number*» -
Cassier's magazine - 1899
- A. Haeck: «*De Kerbinders van het Hessenhuis en
de Hessenatie*»
N.V. De Vlijt - Antwerpen 1960
- L.T.C. Rolt: «*George and Robert Stephenson -
The Railway Revolution*»
Longman - Londen 1971
- A. Burton: «*The Rainhill Story -
The Great Locomotive Trial*»
British Broadcasting Corporation -
Londen 1980
- Kamer van Volksvertegenwoordigers -
zitting 1959 - 1960
Document 603 - 1, 13 juli 1960
603 - 2, 8 november 1960
603 - 3, 10 november 1960
603 - 4, 29 november 1960
603 - 5, 13 december 1960
- Belgische Senaat - Zitting 1960 - 1961
Document 58, 22 december 1960
93, 31 januari 1961
94, 31 januari 1961
95, 31 januari 1961

Inhoud

	Blz.
Ten geleide	5
DE VROEGERE MAATSCHAPPIJEN	7
Het ontstaan	7
De eerste maatschappijen	8
De éénmaking	10
De nieuwe maatschappijen	11
De T.A.O.	13
M.I.V.A.	17
De heropbouw: 1963 - 1969	17
De stichting	17
Het nieuw rollend materieel	19
De nieuwe garage	21
De loodsen	21
De nieuwe centrale werkplaats	22
De andere maatregelen	22
De premetro	23
Periode 1970 - 1974	24
De bouw van de eerste twee vakken	24
De reizigersevolutie	26
De verdere opbouw	27
Een eeuw trams in Antwerpen	27
De verdere initiatieven	28
De volle bloei: 1975 - 1981	30
De premetro	30
De buizenmethode	31
De schildmethode	33
Onder het Centraal Station	36
De reiziger is «Koning»	38
Waarheen met tram- en busdiensten? 1982 - 1987	42
Verdere ontwikkelingen	42
Premetro naar Linkeroever	47
Wanneer voltooiing?	51
Het personeel	55
Men mag er gerust over spreken	57
En de toekomst?	59

COLOFON

Dit gedenkboek werd uitgegeven in mei 1988 ter gelegenheid van 25 jaar M.I.V.A.

Tekst en vormgeving: ing. R. RUWISCH,
met medewerking van
ir. G. VANDENBRIL

De technische beschrijving van de buizenmethode, de schildmethode, het systeem met bouwvijzels onder het Centraal Station, en de paragrafen «Premetro naar Linkeroever» en «Wanneer voltooiing?» werden samengesteld door de Bijzondere Studiedienst Premetro.

Foto's:

Archief M.I.V.A. - Antwerpen
Archief Bijzondere Studiedienst Premetro -
Antwerpen
Archief E. KEUTGENS - Berchem
Archief VAN HOOL en Zonen - Koningshooikt
Archief JONCKHEERE - Roeselare
E. KEUTGENS - Berchem
Foto Guido COOLENS - Antwerpen
Foto KLINGNER - Ons Land - Antwerpen
Foto LUKAS - Bornem
Foto L. RYCKAERT - Borgerhout
G.M. Photos Industrielles - Brussel
J. COLLIER - Bijzondere Studiedienst Premetro
M. BRODDIN, R. RUWISCH, G. VANDENBRIL,
A. VAN STAEY - M.I.V.A. Antwerpen

Plan: Bijzondere Studiedienst Premetro -
Antwerpen

Illustratie: J. TRENTELS - Merksem

Ontwerp en Druk: Drukkerij ROELS n.v.
Antwerpen-Borgerhout