

17 tramleven

Informatieblad

van de vereniging voor het trammuseum

5de jaargang / 2 □ 1970 □ prijs 25 fr.

Inhoud:

- *De heer Bertrand, Minister van Verkeerswezen, bezoekt het Trammuseum van Schepdaal.*
- *Antwerpen bouwt een pre-metro.*
- *Bijdragen tot de geschiedenis van de buurtspoorwegen in de provincie Antwerpen.*

Foto van de omslag : 4.5.1970 : De heer Bertrand, Minister van Verkeerswezen, tijdens zijn bezoek aan het Trammuseum van Schepdaal. (Foto Fr. Keutgens)

De heer Bertrand, Minister van Verkeerswezen, bezoekt het Trammuseum van Schepdaal

Maandag 4 mei 1970 zal in de annalen van de Vereniging voor het Trammuseum als een hoogdag genoteerd staan.

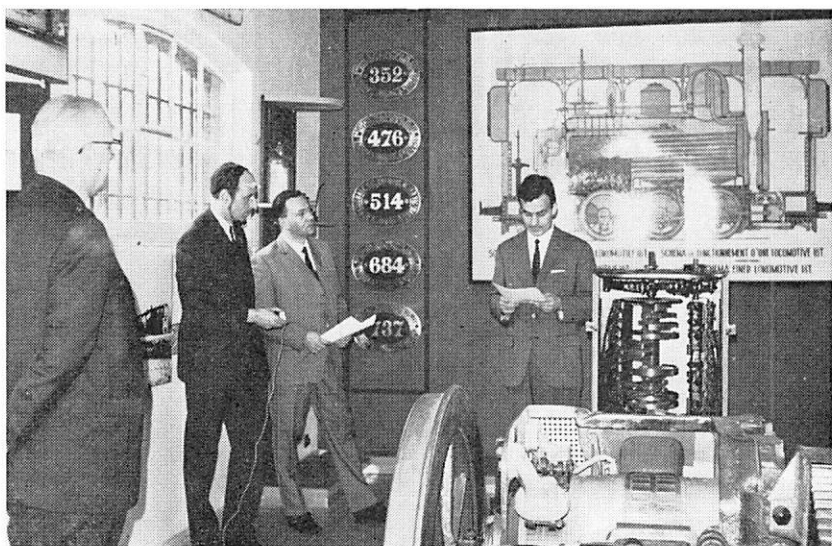
Na lang en veelvuldig aandringen heeft de heer Bertrand, Minister van Verkeerswezen, onze uitnodiging aanvaard om een bezoek te brengen aan ons Museum.

Door de Raad van Beheer van de Amutra werden ter dezer gelegenheid talrijke prominenten uitgenodigd, die een bepaalde rol spelen in het openbaar vervoer in ons land.

Op deze zonnige maandagnamiddag had de Raad het genoegen de heer Minister te mogen rondleiden met de talrijk opgekomen genodigden, o.a. de hh. Verbustel, Kabinetschef Ministerie van Verkeerswezen; Neuville, Directeur-Generaal Bestuur van het Vervoer; E. Lambotte, Directeur Bestuur van het Vervoer; M. Magdaleyns, Adjunct Adviseur Bestuur van het Vervoer; R. Hoens, Directeur-Generaal NMVB, thans oprustgesteld; A. Valcke, Directeur NMVB; L. Van Autgaerden, Directeur NMVB, heden Directeur-Generaal; R. Hausmann, Ingénieur; De Nève, Burgemeester van Schepdaal; Hourdeau, Notaris; Fr. Girardi-Corné, Voorzitter T.T.A.

Tot onze grote spijt moesten wij vaststellen, dat geen enkele van al de uitgenodigde Directeurs-Generaal van de stadstrambedrijven aanwezig waren.

Na de voorstelling van de leden van de Raad van Beheer aan de Minister en de genodigden, hield onze Voorzitter J. de Meurs een klein welkomswoord in de tentoonstellingszaal van het Museum, waarop de heer E. Keutgens, Sekretaris-Beheerder van de Vereniging, vervolgens het woord nam.



DE HEER E. KEUTGENS, SECRETARIS-BEHEERDER VAN DE AMUTRA TIJDENS ZIJN TOESPRAAK. (Foto Fr. Keutgens)

Wij geven hierna de volledige tekst van deze toespraak.

Mijnheer de Minister,
Mijne Heren,

Het is voor mij een groot genoegen U, in naam van de Raad van Beheer en gans onze Vereniging, van harte welkom te mogen heten. Wij zijn U allen zeer dankbaar voor de eer, die U ons heeft willen verlenen om ons Museum te willen bezoeken. Het is voor ons een onverhoopt genoegen U alhier te mogen ontvangen en ongetwijfeld zal deze maandag 4 mei 1970 een onvergetelijke dag blijven voor ons en de Vereniging.

Alvorens U in dit Museum rond te leiden, menen wij dat het geraadzaam is U haar even voor te stellen, door een bondig overzicht te geven van haar geschiedenis en van de activiteiten en de verwezenlijkingen van onze Vereniging.

De Vereniging voor het Trammuseum (afgekort AMUTRA)) werd gesticht op dinsdag 7 maart 1961 en is hoofdzakelijk samengesteld uit liefhebbers. Zij is totaal vrij van elke politieke, geloofs, gewestelijke, commerciële of publicitaire strekking.

Haar doelstellingen, bepaald door haar statuten verschenen in het Belgisch Staatsblad van 11 mei 1961 zijn :

- de oprichting, het beheren en het ontwikkelen van een trammuseum in België ;
- het exploiteren en het onderhouden van dit Museum, alsook het verkrijgen en ontwikkelen van haar verzamelingen ;

- het vormen van een zo groot en zo volledig mogelijke dokumentatie over de tramwegen en buurtspoorwegen ;
- tenslotte, het bijeenbrengen van alle personen, die op eender welke manier, belang stellen in deze onderwerpen.

Vanaf de oprichting van ons organisme, was de hoofdbekommernis van haar 53 stichtende leden, het tot stand brengen van een van haar voornaamste doelstellingen van haar statuten : de oprichting in België van het eerste en ook ENIGE museum, uitsluitend toegewijd aan het gemeenschappelijk vervoer.

Dank zij de welwillende en milde medewerking van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen kon dit museum officieel ingehuldigd worden op zaterdag 26 mei 1962 en sinds deze datum, hebben meer dan 50.000 bezoekers kunnen terugblikken op de meest waardevolle verzameling van de wereld op gebied van gemeenschappelijk vervoer.

Bij de opening van ons Museum, beheerde de Vereniging een 30-tal rijtuigen. Zij beschikt thans over 103 verschillende rijtuigen, te weten : 2 paardentrams, 5 stoomlokomotieven, 2 spoorauto's, 37 elektrische motorwagens, 33 aanhangwagens, 16 verschillende goederenwagens, 1 autobus, 4 trolleybussen, 1 gyrobus en 2 dienstrijtuigen.

Onder dit afwisselend materieel, zijn er toch enkele eenheden de moeite waard om te worden vermeld : het oudste rijtuig : een paardentram gebouwd in 1873 voor de oude « Compagnie Brésilienne de Tramways » van Brussel. Een trolleybus op 3 assen van Luik. Het Koninklijk rijtuig gebruikt door Zijne Majesteit Koning Leopold II op het net van de Kust. De laatste nog bestaande gyrobus. Een van de eerste elektrische buurtspoorwegrijtuigen gebouwd in 1894 van de NMVB. De laatste spoorauto-traktor door de NMVB in dienst gesteld. Een stoomlokomotief gebouwd in Engeland in 1917 en in dienst gesteld aan het front tijdens de Oorlog 1914-1918 ; enz...

Deze verzameling bevat ook rijtuigen uit het buitenland : een motorwagen en aanhangwagen van Luxemburg, een motorwagen van Fribourg in Zwitserland, een motorwagen van Lille en tenslotte, de allerlaatste bestaande motorwagen van de Parijse Tramwegen.

Een aantal van deze rijtuigen werden aan onze Vereniging toevertrouwd, andere werden ons geschonken en verscheidene werden door onze zorgen aangekocht. Verschillende rijtuigen zullen in de toekomst onze verzameling nog komen verrijken.

De Vereniging telde bij haar oprichting 53 leden, thans bedraagt dit meer dan 500, waarvan vele buitenlanders. Ter intentie van de leden worden er maandelijks vergaderingen gehouden ; uitstappen ingericht op Belgische en buitenlandse tramnetten ; bezoeken gebracht aan stelplaatsen, werkhuizen, enz. Tevens worden er filmavonden, fotowedstrijden, enz... ingericht. De Vereniging publiceert in de Nederlandse taal « Tramleven » en haar bijvoegsel « Trampost » en in de Franse taal « Présence du Tramway », alsook allerhande dokumenten, zoals postkaarten, technische steekkaarten, foto's, enz...

Tenslotte tracht de Vereniging een bibliotheek aan te leggen, zo groot, zo gevarieerd en zo volledig mogelijk over alles wat het openbaar vervoer aangaat. En dit over alle aspecten van het onderwerp: de geschiedenis, de techniek, de exploitatie, de folklore, de iconografie enz... Doorlopende opzoekingen worden gedaan met het inzicht deze dokumentatie te verrijken en die, voor wie er belang in stelt, steeds kan geraadpleegd worden.

De meest intieme wens van het overgroot gedeelte van onze leden bestond er in hun activiteiten van het Museum, dat hoofdzakelijk statisch is, op een zekere dag zien gedubbeld te worden door een meer dynamische activiteit, nl. het oprichten en exploiteren van een echte tramlijn. Deze wens werd werkelijkheid, want de Vereniging voor het Trammuseum lag ook aan de basis van de thans reeds gekende « Toeristische Tramlijn van het Aisnedal » (afgekort T.T.A.). Deze nieuwe vereniging werd opgericht op 18 september 1964 en exploiteert een tramlijnsekte van een 12-tal km tussen Pont d'Erezée en Dochamps, gelegen op de oude buurtspoorweglijn Manhay - Melreux, in het hartje van de Ardennen.

Al deze resultaten werden zo maar niet bekomen zonder een hele boel van soms onverwachte moeilijkheden.

Tot heden hebben wij dit alles bekomen zonder enige subsidie of financiële hulp van hogerhand. Onze Vereniging ontleent haar geldmiddelen enkel van het inkomgeld van de bezoeker, van de verkoop van brochures, van dokumentatie en foto's, van het lidmaatschap van haar leden en van de milde vrijgevigheid van enkele onder hen.

Zo dit Museum ontegensprekelijk geslaagd is, is dit hoofdzakelijk te danken aan het harde onophoudelijk werk van haar vrijwillige leden, die er al hun vrije tijd aan opofferen om het Museum te beheren, te onderhouden, te verbeteren en te bewaren: om de rijtuigen die er in ondergebracht zijn te restaureren en te onderhouden en tenslotte, om de Vereniging zelf te beheren en te besturen.

Een probleem, bijzonder erg, en die ons dagelijks kwelt, is het ontbreken van de nodige plaatsruimte.

Zo het kader en het typisch uitzicht van dit Museum van Schepdaal, ons zeer bereidwillig ter onze beschikking gesteld door de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, zeer goed geschikt is voor de tentoonstelling van het Buurtspoorwegmaterieel zelf en waaraan het ook grotendeels is gewijd, kon het tot volle waarde brengen van onze belangrijke verzameling stedelijk materieel nog niet worden tot stand gebracht.

Deze rijtuigen, waarvan de historische waarde evenmin te onderschatten is, zijn verspreid over verschillende plaatsen van ons land en waar het niet mogelijk is hen waardig tentoon te stellen.

Reeds bij meerdere gelegenheden hebben wij een grote hoop gekoesterd van uiteindelijk een zo broodnodige uitbreiding te kunnen toevoegen aan dit bestaande Museum. Telkenmale, helaas, werd onze hoop de kop ingedrukt door een of andere onverwachte rede en onafhankelijk van onze wil.

Deze hoop, en wij hebben hem nog niet laten varen, is het voornaamste doel van onze huidige betrachtingen.

Bij deze gelegenheid willen wij ook de belangrijke rol onderlijnen van alle maatschappijen van gemeenschappelijk vervoer in de oprichting van dit Museum, dat zonder hun begrip, hun steun, hun medewerking en hun vrijgevigheid, vandaag hier niet zou bestaan hebben.

In naam van gans de Vereniging willen wij hiervoor nogmaals onze oprechte en welgemeende dank uitdrukken. Wij geloven dat het beste bewijs van erkentelijkheid, dat wij U kunnen betuigen, erin bestaat, in de blijvende inspanningen die wij ontplooiën, om het succes van dit Museum te waarborgen en te vergroten. Want in feit is dit ook uw Museum.

Het blijkt tenslotte, ook interessant te zijn, U even te doen opmerken dat het Trammuseum bestaat en onze Vereniging zich juist ontwikkelt in een periode waarin het openbaar vervoer een crisis doormaakt, ingevolge een zeker misprijzen door het publiek. Dit misprijzen, hoe spijtig als onjuist ook, is een rechtstreeks gevolg van de huidige aangroei van het persoonlijk vervoer.

Zeër dikwijls, helaas, tracht men de belangrijke rol te minimaliseren, die het openbaar vervoer heeft gespeeld — en nog speelt — in de oprichting, de ontwikkeling en de evolutie van onze grote stadsagglomeraties. De toekomst zal de grootsheid en de waarde van deze rol nog doen toenemen.

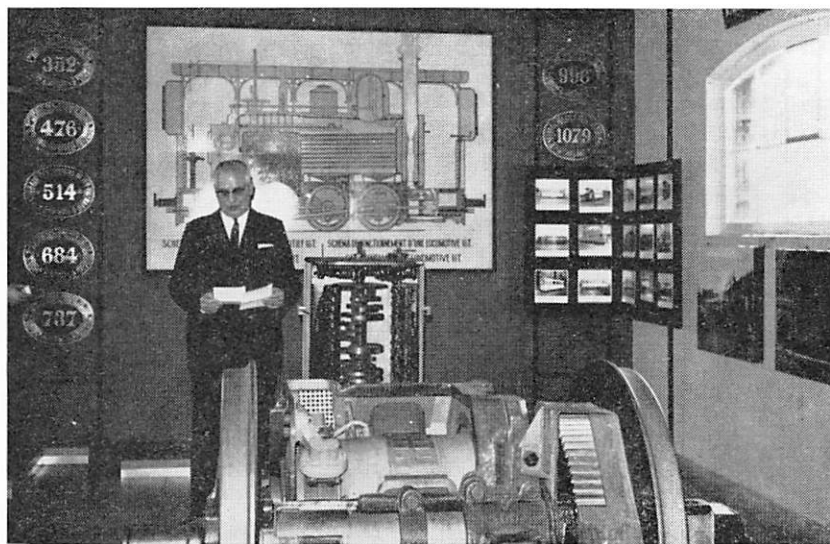
Haar diepe en werkelijke bestaansrede van onze Vereniging voor het Trammuseum is te kunnen bijdragen tot het herstellen van het vertrouwen in deze belangrijke rol van het gemeenschappelijk vervoer bij de publieke opinie, door ze te dokumenteren over de oorsprong, de geschiedenis, de evolutie en de doorlopende aanpassing van dit kollektief vervoer.

De doelstellingen nagestreeft door onze Vereniging zijn : het terugvinden, het redden en het bewaren van de overblijfselen van het verleden van het gemeenschappelijk vervoer ; het groeperen van hen die er belang in stellen en tenslotte, de belangstelling doen toenemen, sterker nog, de bekoring doen opwekken voor dit onderwerp. In het kort samengevat :

- het verleden redden ;
- het heden dienen ;
- en de toekomst voorbereiden.

Na de franstalige toespraak van onze Voorzitter nam de heer Bertrand het woord.

De Minister deed opmerken dat de Amutra bestaat sinds 1961 en dat hij eveneens in vermeld jaar Minister van Verkeerswezen geworden is. Vervolgens ging hij verder :



DE HEER BERTRAND, MINISTER VAN VERKEERSWEZEN, TIJDENS ZIJN TOESPRAAK.
(Foto Fr. Keutgens)

Mijnheer de Voorzitter,
Mevrouwen, Mijne Heren,

Met veel genoegen ben ik ingegaan op uw vriendelijke uitnodiging om een bezoek te brengen aan uw trammuseum waarover ik reeds zoveel gunstige echo's gehoord heb.

Ik kan de Vereniging van het Trammuseum niet genoeg gelukwensen om het initiatief dat zij in 1961 genomen heeft, en voor het doorzettingsvermogen en werkkraft waarvan zij blijk heeft gegeven om op een zo korte tijdspanne een zo gunstig resultaat te bereiken.

Bij deze gelegenheid dient ook een lofwoord gericht aan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen die haar installatie in Schepdaal ter beschikking van de Vereniging heeft gesteld, alsmede aan de exploitanten van het gemeenschappelijk vervoer die eveneens het hunne hebben bijgedragen tot het welslagen van deze onderneming.

Dank zij het initiatief van AMUTRA zal een visuele herinnering bewaard blijven uit een periode dat het gemeenschappelijk vervoer enorme diensten heeft bewezen aan de bevolking en een belangrijke bijdrage heeft geleverd aan de economische en industriële ontwikkeling van het land.

De stijging van de welvaart die het gelukkig gevolg is geweest van deze ontwikkeling, heeft echter het bezit van de eigen wagen in de hand gewerkt. Steeds meer mensen hebben het openbaar vervoer de rug toegekeerd en kunnen de faciliteiten die het eigen vervoermiddel hun verschaft niet meer missen.

Het geweldig toegenomen autobezit, dat in de komende jaren nog zal stijgen in ons land, heeft echter in onze steden nijpende verkeersproblemen doen ontstaan die steeds ernstiger vormen aannemen.

De steeds erger wordende verkeerschaos met haar nefaste gevolgen kan slechts met aanwending van reusachtige middelen en kapitalen die ver boven onze eigentijdse mogelijkheden uitreiken worden opgelost. Bij de openbare opinie en bij de machthebbers begint dan ook stilaan de overtuiging te groeien dat alleen een goed georganiseerd openbaar vervoer bij machte zal zijn aan de toekomstige vervoersbehoeften in de steden het hoofd te bieden.

Hoe paradoksaal het ook moge klinken, zal dus uiteindelijk het openbaar vervoer, dank zij de auto die oorspronkelijk een dreiging vormde voor zijn toekomst, binnen afzienbare tijd opnieuw aan betekenis gaan winnen, op voorwaarde dat men het zijn kwaliteiten van comfort, snelheid, frequentie en regelmatigheid kan teruggeven.

Het meest efficiënte middel daartoe is het openbaar vervoer te scheiden van het belemmerd algemeen vervoer door de aanleg van eigen beddingen zowel ondergronds als bovengronds.

Mesdames, Messieurs,

Nous sommes donc pour le moment dans une période de transition qui nous ouvre des horizons sur une revalorisation et l'on pourrait parler même d'une renaissance du transport en commun.

Déjà nous avons pu, avec une immense satisfaction, enregistrer le premier résultat concret de la politique poursuivi par mon département. En décembre dernier a eu lieu l'ouverture dans la capitale en régime pré-métro, du premier tronçon de l'axe métro Est-Ouest. Un deuxième tronçon sera mis en service sur la petite ceinture vers la fin de cette année.

L'ouverture d'autres chantiers aura lieu également à brève échéance notamment au square Montgomery, au boulevard Reyers sur la grande ceinture, à la Place Rogier.

Pour les agglomérations de province, les premiers travaux pourront également être entamés bientôt.

A Anvers, c'est chose faite pour la gare « Teniers-Opéra », premier pas avant le tunnel métro sous le Meir.

A Liège, dès qu'un plan d'aménagement de la Place St Lambert sera adopté, il sera possible de la liaison entre les gares « Sud » et « Quest ».

Si l'on ajoute qu'à Gand, la construction d'une gare pour le transport en commun devant celle de Gand-St. Pierre ainsi que divers travaux préparatoires à l'établissement du premier axe de pré-métro, sont prévus, on peut dire qu'en province aussi le renouveau du transport urbain est entré dans une phase active.

Il est évident que l'exécution d'une réforme aussi importante requiert des capitaux importants.

Pour 1970, des crédits de l'ordre de 1.500 millions sont mis à disposition.

Le problème qui retient actuellement toute mon attention est celui d'assurer un financement à répartir sur les années à venir, financement qui permettrait de réaliser sans à coup et à un régime satisfaisant les programmes établis pour ces diverses agglomérations.

Par ailleurs, ces programmes d'amélioration de l'infrastructure entraîneront la modernisation quasi totale du matériel roulant utilisé actuellement.

C'est dire que le programme est vaste et que de nombreuses difficultés devront encore être surmontées. Mais grâce au nouvel esprit qui règne actuellement vis-à-vis les transports en commun urbains, j'ai confiance dans l'avenir.

C'est sur ces mots de confiance que je félicite encore l'AMUTRA pour ses efforts tout en souhaitant que ses membres continueront à trouver une grande satisfaction dans la tâche qu'ils se sont assignée.

Na deze toespraken werden dan de genodigden in het Museum rondgeleid.

Tijdens het geleid bezoek werden dan de problemen van het Museum besproken. Menigkeer heeft de Minister zijn verwondering uitgedrukt over de prachtige verzameling rijtuigen, die in het Museum zijn ondergebracht.

Aan het einde van de rondgang werden aan de Minister twee geschenken overhandigd.

De Minister en de genodigden werden vervolgens uitgenodigd voor een receptie en lunch in het alomgekende restaurant « De Kroon » te O.L. Vrouw-Lombeek.

Deze lunch verliep in een zeer aangename en ontspannen sfeer. De Minister en de genodigden verlieten ons rond 21 uur.

Enkele nabeschouwingen

Tijdens de rondleiding mochten wij bij de heer Minister een verregaande belangstelling vaststellen voor onze problemen.

Deze belofde ons, in de mate van zijn mogelijkheden, hiervoor een oplossing te vinden.

Een eerste resultaat werd reeds geboekt, gezien een afvaardiging van het Ministerie van Verkeerswezen, in opdracht van de Minister, enkele dagen nadien het Museum is komen bezoeken om de problemen nader te onderzoeken.

Wij menen dan ook optimistisch te mogen zijn voor de toekomst.

* * *

Vrije vertaling van het franse gedeelte van de toespraak van de heer Bertrand.

Mevrouwen, Mijne Heren,

Wij zijn dus op het ogenblik in een overgangperiode, die voor ons horizonten opent naar een herwaardering en men mag zelfs spreken over

een herboren worden van het gemeenschappelijk vervoer.

Reeds hebben wij, met een geweldige voldoening, het eerste konkreet resultaat kunnen vaststellen van de politiek door mijn departement gevolgd. In december ll. heeft in de hoofdstad de opening plaatsgehad, onder het regime van semi-metro, van een eerste vak van de as metro Oost-West.

Een tweede vak op de kleine ring, zal in bedrijf genomen worden tegen het einde van dit jaar.

De opening van andere bouwwerven zal eveneens in de nabije toekomst geschieden, o.a. aan de Square Montgomery, Reyerslaan op de grote ring en aan het Rogierplein.

Voor de agglomeraties in de provincies, kunnen de eerste werken eveneens binnenkort aangevat worden.

Te Antwerpen, is dit reeds een gedane zaak, het station « Teniers-Opera » eerste stap voor de metro-tunnel onder de Meir.

Te Luik, van zodra een plan van inrichting van het St Lambertusplein zal goedgekeurd zijn, zal het mogelijk zijn te starten met de omvangrijke werken, die het openbaar vervoer er vragen.

Te Charleroi, brengt de bouw van het station voor het gemeenschappelijk vervoer mee, dat deze de verbinding zal vormen tussen de stations « Zuid » en « West ».

Zo men nog meldt dat te Gent, de bouw van een station voor gemeenschappelijk vervoer vóór dit van Gent-St. Pieter, alsook de verschillende voorbereidende werken voor het vestigen van de eerste as van de pré-metro, voorzien zijn, mag men zeggen dat in de provincie de heropbloei van het stedelijk vervoer in een aktieve faze is getreden.

Het is vanzelfsprekend dat de uitvoering van deze zo belangrijke hervorming tevens belangrijke kapitalen vereist.

Voor 1970, werden kredieten voor een bedrag van 1.500 miljoen ter beschikking gesteld.

Het probleem dat thans al mijn aandacht weerhoudt, is deze van het verzekeren van een doorlopende financiering over de jaren die komen ; een financiering die toelaat zonder onderbreking en aan een voldoende-gevend ritme, het opgebouwd programma te realiseren voor de verschillende agglomeraties.

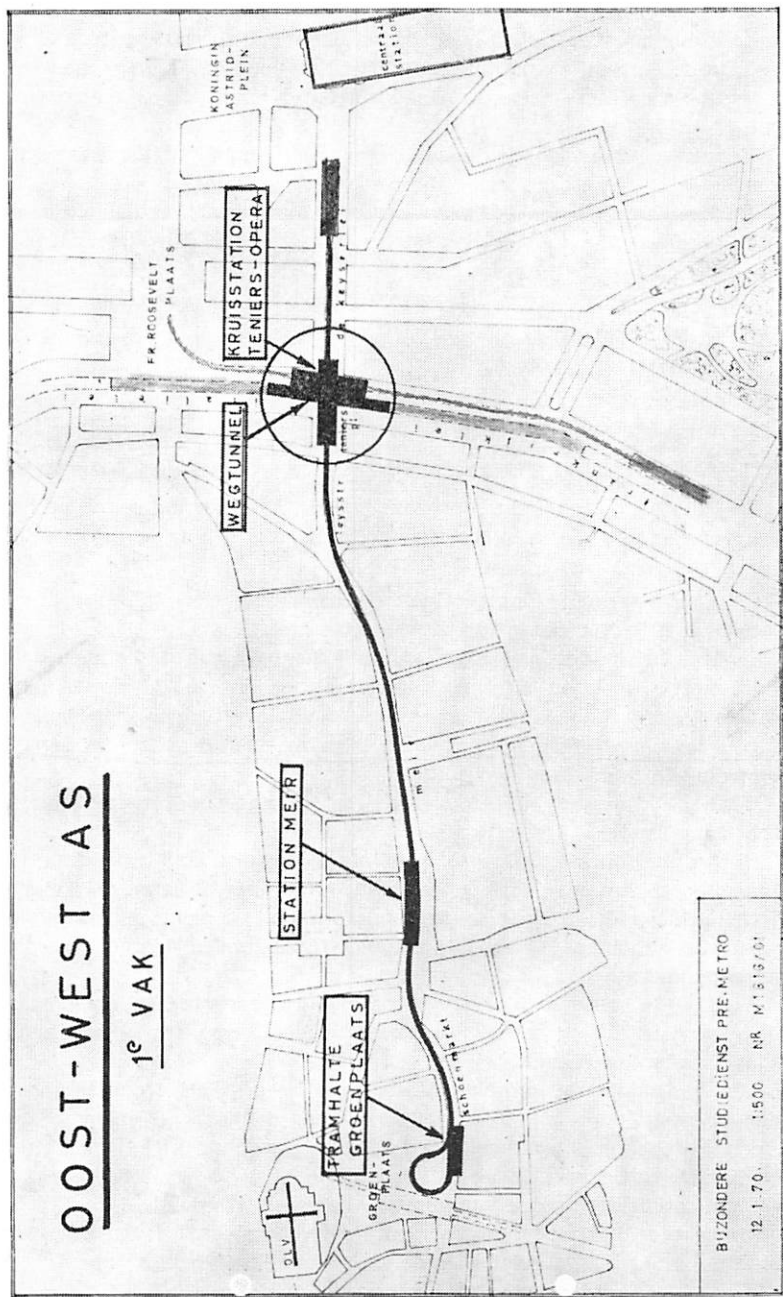
Anderzijds brengen deze programma's van infrastructuurverbeteringen de modernisatie mee van haast het volledige park van het huidig gebruikt rollend materieel.

Het vooropgesteld programma is groots en talrijke moeilijkheden zullen nog moeten overwonnen worden. Maar dank zij de nieuwe geest die er thans heerst ten aanzien van het gemeenschappelijk stedelijk vervoer, heb ik vertrouwen in de toekomst.

Het is op deze woorden van vertrouwen dat ik nogmaals de AMUTRA gelukwens voor haar inspanningen, al wensend dat haar leden een grote voldoening zullen blijven vinden in de taak, die zij zich hebben opgedragen.

OOST-WEST AS

1^o VAK



BIJZONDERE STUDIEDIENST PRE-METRO

12.1.70.

1:500 N.R. M.1313/01

Antwerpen bouwt een PRE - METRO

9 FEBRUARI 1970 zal in de annalen van het gemeenschappelijk openbaar vervoer in het Antwerpse een bijzondere weerklink vinden. Inderdaad, op deze zonnige maandagvoormiddag stelde de heer Bertrand, Minister van Verkeerswezen, met een vingerdruk de machine in werking voor het neerlaten van het eerste ijzeren geraamte, waarin het beton wordt gegoten, voor de opbouw van de slibwanden.

Door deze start, bijgewoond door talrijke prominenten, werden de pré-metro werken te Antwerpen officieel aangevangen.

Wat zijn nu de vooruitzichten ?

I. HET TOEKOMSTIG PRE-METRONET

Het pré-metronet, dat ontworpen werd, rekening houdend met het resultaat van een statistische verkeersstudie, voldoet principieel aan volgende voorwaarden :

- het is uitvoerbaar in verschillende vakken, die na afwerking onmiddellijk in dienst kunnen genomen worden ;
- het is bruikbaar zowel voor de huidige P.C.C.'s als voor de latere Metrotreinen ;
- de radiale lijnen in de Pre-Metrofase gebouwd moeten, mits kleine aanpassingen, voor de Metroexploitatie kunnen omgewerkt worden ;
- er wordt een goede coördinatie verwezenlijkt met de autowegen, de spoorwegen en de buurtspoorwegen.

De eerste fase van het Pre-Metro ontwerp bestaat uit :

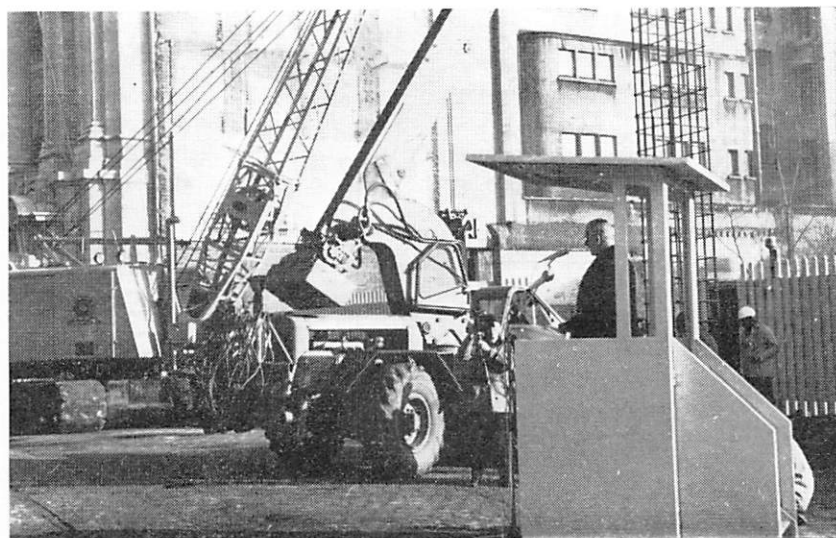
- 13 km. tunnel met 22 ondergrondse stations, op een gemiddelde onderlinge afstand van ong. 500 meter, waarin 26 km. enkel spoor kunnen aangelegd worden ;
- 57 km. enkel spoor in verbeterde eigen bedding.

In het ondergronds gedeelte kunnen we drie assen onderscheiden :

1. De eerste as gaande van de Groenplaats, Schoenmarkt, Meir, Leysstraat, De Keyserlei, met een noordelijke aftakking over het Astridplein, het De Coninckplein, Elisabethstraat (open helling) en een zuidelijke aftakking over de Pelikaanstraat, Simonsstraat, Belgiëlei (open helling) en de Mercatorstraat (open helling).
2. De tweede as van de Koepoortbrug, Blindenstraat, Ossenmarkt, Gemeentestraat, Carnotstraat, met een noordelijke aftakking door de Kerkstraat naar de Pothoekstraat (open helling) en een oostelijke aftakking over de Turnhoutse baan (open helling). Tevens is een aftakking voorzien ter hoogte van de Leien.
3. De derde as van de Koepoortbrug, Groenplaats, Nationalestraat met een aftakking langs de Nationalestraat, Volksstraat, Leopold De Waelplaats, Graaf Van Hoornstraat, Montignystraat (open helling) en een aftakking langs de Kammenstraat, Vleminkveld, Mechelsesteenweg (open helling) en St Jozefstraat (open helling). Tevens is een aftakking voorzien langs de Amerikalei ter hoogte van de Montignystraat.

II. BOUW 1ste VAK GROENPLAATS - CENTRAAL STATION

Thans werd aangevangen met het vak Groenplaats-Centraal Station, dat deel uitmaakt van de 1ste ondergrondse as (zie afbeelding). Het heeft een lengte van 1300 meter dubbelspoor en omvat volgende kunstwerken :



9.2.1970 : DE HEER BERTRAND, MINISTER VAN VERKEERSWEZEN, TIJDENS ZIJN TOESPRAAK BIJ DE OPENING VAN DE PRE-METROWERKEN TE ANTWERPEN. (Foto E. Keutgens)

- 1) Voorlopige open helling en koker De Keyserlei.
- 2) Kruisstation Teniers - Opera.
- 3) Koker Teniers - Meir.
- 4) Station Meir.
- 5) Koker Meir - Groenplaats met ondergrondse halte Groenplaats.

Het belangrijkste kunstwerk op dit vak is ongetwijfeld het Kruisstation Teniers - Opera, waarvan de werken officieus gestart zijn op maandag 5 januari 1970 en dat tevens de eerste stap betekent in de bouw van het ganse pre-metronet.

Samen met het Kruisstation wordt een deel wegtunnel verwezenlijkt van ongeveer 150 meter lengte, gelegen op het derde ondergrondse niveau en dat deel uitmaakt van de toekomstige ondertunneling van de twee kruispunten Teniersplaats en Fr. Rooseveltplaats.

De aanbesteding van de ruwbouw van het Kruisstation en deel wegtunnel heeft plaats gehad op 6 augustus 1969. De werken werden toegewezen aan de Algemene Ondernemingen Fernand GILLION en Zonen te Brussel, voor een bedrag van 320 miljoen B.F. De kontraktuele uitvoeringstermijn bedraagt 33 kalendermaanden.

- Het eigenlijke Kruisstation bestaat uit drie ondergrondse niveaus :
- op het eerste niveau bevindt zich de lokethal, met een lengte van ongeveer 120 meter ; de trappen zijn zo ingeplant dat de voetgangers het grote kruispunt ondergronds kunnen oversteken. Naast de technische lokalen op dit niveau, zoals het traktiestation, de uitrustingszaal voor de afstandsbediening, toezicht en signalisatie, de lokalen ten dienste van het personeel, zijn er tevens een reeks utilitaire installaties ten behoeve van het publiek ondergebracht, zoals winkeltjes, telefoon-toestellen, enz... ;
 - op het tweede niveau bevindt zich het station Teniers, de toezichtszaal van het controlecentrum, benevens andere technische lokalen ;
 - op het derde niveau komt het station Opera, gelegen in de richting van de Frankrijklei, dus dwars onder het station Teniers.

De uitvoeringswijze van de ruwbouw kan als volgt omschreven worden :

De ganse omtrek van het toekomstige kunstwerk wordt uitgevoerd in slibwanden van 80 cm dikte, met een diepte van ongeveer 30 meter. Deze muren reiken tot 2 meter in de waterdichte Boomse klei. Tegelijkertijd worden de Rul en alle leidingen van openbaar nut omgelegd, behalve de R.T.T.-kokers welke in het station ingebouwd worden, vermits een verlegging te kostelijk zou zijn en tevens veel te lang zou duren.

Wanneer de ganse omtrek verwezenlijkt is zal de uitgraving in vakken uitgevoerd worden. Op dat ogenblik worden kolommen tot op volle diepte geplaatst. Na enkele meters uitgraving kan reeds het dak gebouwd worden. Naargelang de grond verder wordt uitgehaald worden de onderliggende vloeren gebetonneerd in de volgorde van boven naar beneden en wordt het betonnen skelet verder afgewerkt.

Tijdens de werken blijft het voetgangersverkeer behouden in alle richtingen; de breedte der voetpaden wordt aangepast aan de mogelijkheden tijdens de verschillende uitvoeringsfasen. Het tramverkeer blijft behouden, maar de tramsporen dienen een paar maal verplaatst te worden. Het autoverkeer op de Leien wordt op 2 x 3 rijstroken behouden, met uitzondering evenwel voor een korte periode waarop in totaal 5 rijstroken beschikbaar zijn. Op de Teniersplaats en op de Keizerlei wordt het autoverkeer evenwel onderbroken.

Het tweede belangrijkste kunstwerk op het eerste vak is de koker van 500 m. lengte, tussen het station Teniers en het station Meir. Teneinde verkeer en handel op de Meir zo weinig mogelijk te storen zal deze koker ondergronds gebouwd worden.

Een derde kunstwerk is het station Meir, gelegen ter hoogte van de Twaalfmaandenstraat. Dit station bestaat uit twee ondergrondse niveaus, met op het eerste niveau een oostelijke en een westelijke lokethal en op het tweede niveau de perrons.

De koker op de De Keyserlei, met de voorlopige helling ter hoogte van het Century Hotel en anderzijds de koker op de Schoenmarkt met de ondergrondse keerlus en halte Groenplaats, vormen de laatste schakels van dit eerste vak.

Naarmate de vorderingen van de ruwbouw zullen de aanbestedingen van de elektro-mechanische uitrustingen, de signalisatie en het afstands-toezicht, de decoratieve afwerking uitgeschreven worden, zodat al deze werken ongeveer gelijktijdig klaar komen om dit eerste vak in zijn geheel in dienst te stellen.



PRE-METROWERF KEIZERLEI — TOESTAND OP 9 APRIL 1970.

(Foto E. Keutgens)

Volgens de streefplanning zal het eerste deel Groenplaats - De Keyserlei tegen eind 1973 in dienst kunnen genomen worden.

Wanneer dit tunnelgedeelte zal afgewerkt zijn, kunnen de P.C.C.-trams het traject De Keyserlei - Groenplaats, heen en terug, afleggen in minder dan 7 minuten, wachttijden in de stations inbegrepen. Thans duurt dit traject 17 minuten en op drukke dagen zelfs 30 tot 40 minuten.

De verwezenlijking van de volledige eerste fase, behoudens onvoorziene omstandigheden, is geprogrammeerd op een duur van 12 jaar.

Van dat ogenblik af zullen al de trams in de binnenstad ondergronds rijden en zullen de vakken op eigen bedding uitgebreid en verbeterd zijn. Dan eerst zal het openbaar vervoer volledig tot zijn recht kunnen komen.

Wij besluiten met een zinsnede van de heer Bertrand, Minister van Verkeerswezen uitgesproken tijdens zijn toespraak op 9 februari 1970 : « Zo gezien zal de Pre-Metro te Antwerpen, een waardevolle bijdrage blijken te zijn voor de verbetering van het personenvervoer, zodat de merkwaardige expansie die deze stad kenmerkt, ongehinderd zal kunnen voortgaan ten bate van de bevolking die hier woont, werkt en leeft ».

E. KEUTGENS

Bronnen : — Brochure « Antwerpen groeit en bouwt een Pre-Metro », uitgegeven door de Bijzondere Studiediensten van de Pre-Metro van Antwerpen. — Toespraak van de heer Bertrand, Minister van Verkeerswezen.



PRE-METROWERF TENIERSPLAATS — TOESTAND OP 9.4.1970.

(Foto E. Keutgens)

Bijdragen tot de geschiedenis van de Buurtspoorwegen in de provincie Antwerpen

door J. NIJENS

Brasschaat - Wuustwezel (grens).

Het kapitaal van deze lijn was op 8 oktober 1888 onderschreven. Op 18 juni 1888 werd aan de regering de vergunning aangevraagd en deze werd toegestaan op 4 november 1889.

De opening van de lijn op 3 januari 1890 stelde de grensgemeenten Wuustwezel en Loenhout in verbinding met de Antwerpse agglomeratie en had een aanzienlijke verhoging van de ontvangsten voor gevolg, vooral van het goederenvervoer.

Een Koninklijk Besluit van 3 oktober 1890 voegt de kapitalen samen van de drie voornoemde lijnen, die thans de naam krijgen van « Antwerpen-Brasschaat-grens en uitbreidingen ».

Vanaf 1 januari 1891 werd deze lijn, ten voorlopige titel geëxploiteerd door de maatschappij « Tramway du Nord d'Anvers », overgemaakt aan de « Antwerpsche Maatschappij voor den Dienst van Buurtspoorwegen » en aan de « Zuid-Nederlandsche Stoomtramweg Maatschappij ». Deze laatste maatschappij was reeds vergunninghoudster van de Nederlandse stoomlijn Breda-grens, geopend op 24 juli 1890 en die een verlenging was van de Belgische lijn Antwerpen - Wuustwezel (grens) en aldus een rechtstreekse verbinding vormde tussen Antwerpen en Breda.

De overeenkomst, bij deze gelegenheid gesloten, was zeer gunstig voor de aandeelhouders. Ten einde het vervoer van reizigers, reisgoed en goederen tussen België en Nederland te vergemakkelijken hadden de twee maatschappijen, door tussenkomst van de N.M.V.B., een overeenkomst gesloten voor de uitwisseling en het huren van hun tractie- en vervoermaterieel.

Dit exploitatiecontract werd opgezegd tegen 3 september 1907. Met het doel deze lijn samen te brengen met de lijn Antwerpen - Zandvliet - Lillo en met het oog op de electricatie van sommige secties werd onderhandeld met de N.V. « Compagnie Générale des Tramways d'Anvers », die vanaf bovenvermelde datum deze beide lijnen zal exploiteren.

Hiervoor werd een filiaal gesticht onder de naam van « Les Vicinaux Anversois ».

De electricatie van de baanvakken Merksem (Oude Barreel) - Brasschaat (dorp) en Brasschaat (dorp) - Brasschaat (Polygoon) werden respectievelijk doorgevoerd op 18 mei 1909 en 15 juli 1912.

(wordt voortgezet)

**VERENIGING VOOR HET TRAMMUSEUM,
v.z.w.d. « AMUTRA »**

Gesticht op 7 maart 1961.

MAATSCHAPPELIJKE ZETEL : Wielemans Ceuppenslaan 47,
1190 Brussel. P.C.R. 449.80 ten name van « AMUTRA » te 1190 Brus-
sel.

Bijdragen :

Gewoon lid : 200 Fr. Beschermend lid : 300 Fr (minimum). Steu-
nend lid : 500 Fr. Aangesloten lid : 50 Fr. (wonend onder hetzelfde
dak van een gewoon, steunend of beschermend lid).

Bijkomende bijdrage voor het ontvangen van « Présence du Tram-
way » (in franse taal) : 100 Fr.

REDAKTIE : « TRAMLEVEN » en nederlandse briefwisseling :
Lange van Ruusbroecstraat 44, 2000 Antwerpen.

« TRAMLEVEN » verschijnt viermaal per jaar.

« TRAMPOST » gestencileerd mededelingsorgaan - verschijnt maan-
delijks.

TRAMLEVEN

Dienst gratis voor de leden van AMUTRA.

Abonnement op de periodiek « TRAMLEVEN » voor niet leden :
100 Fr. Op de twee periodieken « TRAMLEVEN » en « PRESENCE
DU TRAMWAY » : 200 Fr.

LEDENVERGADERINGEN

- **Te Antwerpen :** elke derde woensdag van de maand om 20 u.
in de zaal « OSBA », 1ste verdiep, Italiëlei 189 te Antwerpen.
Geen vergadering tijdens de maanden juli en augustus.
- **Te Brussel :** elke tweede vrijdag van de maand om 20 u. in
« Aux Armes des Brasseurs », Anspachlaan 56 te Brussel. (Nabij
de Beurs)
- **Te Brugge :** gelieve hiervoor contact op te nemen met onze
plaatselijke afgevaardigde de heer D. De Volder, Eigen Heerd-
laan 26 te 8200 St Andries-Brugge.

**TOERISTISCHE TRAMLIJN VAN HET AISNEDAL,
v.z.w.d. « T.T.A. »**

PR : 2173. 61 ten name van T.T.A. (Tramway Touristique de l'Aisne)
te Amonines.

Voor alle inlichtingen : Algemene Direktie T.T.A., Aug. Lambiotte-
straat 79-81, 1030 Brussel.

PRAKTISCHE INLICHTINGEN :

— Het Buurtspoorwegmuseum is toegankelijk voor het publiek van Pasen tot 31 oktober, alle zaterdagen, zon- en wettelijke feestdagen, van 14 tot 18 uur. In diezelfde periode kunnen groepsbezoeken aangevraagd worden voor de donderdag en vrijdag-namiddagen, echter op voorwaarde dat de groep uit minstens 15 personen bestaat, en het groepsbezoek enkele dagen op voorhand werd aangevraagd bij de N.M.V.B., Barastraat 105-107, 1070 Brussel. — Tel. 21.00.07. Het Museum is gesloten van Allerheiligen tot Pasen.

— De toegangsprijs bedraagt 15 Fr. per persoon ; talrijke verminderingen zijn voorzien voor kinderen, groepen, grote gezinnen, leden van erkende toeristische verenigingen, enz...

— Gelegen op 11 km. van het centrum van Brussel is het Museum bereikbaar langs de weg, of met de autobus « Ni » waarvan het vertrekpunt gelegen is te Brussel, Ninoofse Poort. (Aansluitingen met lijnen 20, 62, 63, 76, 101 en 102).

— *Stelt U belang in tramwegen en Buurtspoorwegen ?*

— *Wenst U onze vereniging te steunen ?*

Laat U dan als lid inschrijven bij de Vereniging voor het Trammuseum : de jaarlijkse bijdrage is vastgesteld op 200 Fr (minimum 300 Fr. als beschermid).

Dit bedrag kan gestort worden op P.C.R. nr. 449.80 van AMUTRA te 1190 Brussel.

Buiten de gratis toegang tot het Museum hebben de leden nog andere voordelen : maandelijkse bijeenkomsten, periodieken, filmvoorstellingen, groepsreizen, enz...

De zetel van de vereniging is gelegen te :

AMUTRA, Wielemans Ceuppenslaan, 47, 1190 BRUSSEL.