



VeBOV

koerier

maandblad

nummer 52 AUGUSTUS

1981



**MAANDBLAD
VEBOV - KOERIER**

verschijnt elf maal per
jaar, en wordt gratis
besteld aan alle leden
van de VeBOV.

Redactie:

R. Bastaens en F. Geens
Redactie-adres:
Baggenstraat, 6,
2200-Borgerhout. (Antw.)
Hoofdredactie en verant-
woordelijke uitgever:
Roger Bastaens,
Baggenstraat 6
2200-Borgerhout-Antw.

Niets uit dit blad mag
worden overgenomen
zonder voorafgaande
schriftelijke toestem-
ming van de redactie.

Ondertekende inzendingen
blijven onder verant-
woordelijkheid van de
auteur en geven niet
noodzakelijk het stand-
punt van de redactie of
het bestuur weer.

**VERENIGING VOOR
BELANGSTELLENDEN IN HET
OPENBAAR VERVOER-VEBOV.**

Opgericht te Antwerpen,
op 28 april 1976.

Statuten verschenen in
het Belgisch Staatsblad
van 9 sept. 1976, onder
het nr 7568 van de
bijlagen.

Samenstelling van het
bestuur en praktische
inlichtingen, zie
binnenkant achterkaft.

FOTO VOORPAGINA:

Antwerpen, 2 maart 1966.
PCC 2008, lijn 2, op de
Jan Van Rijswijcklaan, richting
Hoboken, even voorbij het
Bouwcentrum. In dit geval een
opname na ruim vijf jaar
goede dienst op het MIVA-net.
Foto: Archieven Eigen Baan.

TWINTIG JAAR PCC IN ANTWERPEN.

EEN GESCHIEDENIS VAN TWINTIG JAAR HARDE ARBEID, IN LIEF EN LEED MET ONZE METROPOOL, EN HOE IN DIE TIJD ONZE SCHELDE-STAD EVOLUEERDE OP TRAMWEGGEBIED.

VOORGESCHIEDENIS.

In deze bijdrage willen wij graag even terugblikken op wat aan de komst van de PCC-tram is voorafgegaan, wat er mee gepaard ging, en waar het ons naartoe heeft geleid.

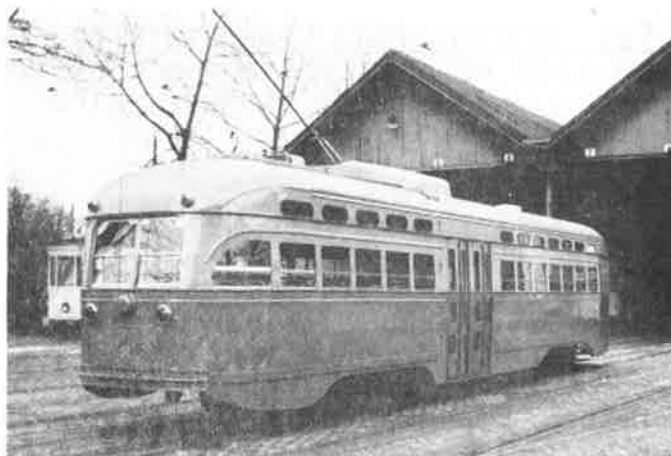
Toen aan het einde van 1960, PCC 2000 zijn eerste wiel op de goede bodem zette, was hij lang niet de eerste in zijn soort, maar hebben soortgenoten in andere landen reeds getoond hoe het kon. Grotere en ruimere trams zijn thans algemeen in dienst in de ons omringende landen, maar de rol die de moderne vierasser speelde in die tijd, was er een die gespeeld moest worden, om te komen tot de hedendaagse ontwikkeling. Amerikaanse bedrijven waren al vroeger gekonfronteerd met bepaalde moeilijkheden, die zich pas later in Europa zouden manifesteren. In Amerika immers was het gebruik van de auto en de autobus al langer en verder doorgedrongen dan in de oude wereld. Daar ook was de harde strijd tussen tram en auto al eerder uitgebroken, en was de terugloop van het reizend publiek al langer aanvoeld dan bij ons. Om aan de terugloop van het publiek het hoofd te bieden, was het nodig een tramtype te ontwerpen dat het qua comfort en snelheid, met de autobus kon opnemen. Het feit dat de bus een kortere levensloop beschoren is dan aan de tram, staat waarborg voor een vluiggere vervanging, en aanwending van de laatste snuffjes op het gebied van comfort en techniek. Daardoor moest de tram het vaak afleggen tegen de bus. Dat bracht de Direktoren van de Amerikaanse trambedrijven ertoe, een conferentie te beleggen waarop de kollektieve moeilijkheden besproken zouden worden, en waarop men kon nagaan op welke manier de moeilijkheden konden worden bestreden. Daar ook kwam men tot een akkoord omtrent een te bouwen tramtype dat in de tekortkomingen van de tot dan toe bestaande types moest voorzien. Deze bewuste conferentie had plaats in 1927, en twee jaar later, in 1929, was men het een met een bepaald ontwerp. Het werd echter toch nog 1935 alvorens het betrokken type op de weg verscheen bij de Brooklyn and Queens Transit Corporation. Dat type staat vandaag bekend als de PCC-tram, genoemd naar de conferentie der Direktoren, het Presidents Conference Committee. Uit dit Presidents Conference Committee ontstond in 1936 een v.z.w., de Transit Research Corporation een organisme dat later, alleszins in 1948, de licenties tot het bouwen van dat rijtuigtype verleende. De hoofdingenieur die de werken van de TRC voorgezeten en gekoördineerd heeft, was de Belgische ingenieur Piron. Deze man verliet ons land om in 1912 in Rusland voor een Belgische trust te werken. Het uitbreken van de Russische revolutie en de eerste wereldoorlog verhinderden hem naar België terug te keren, en hij week uit naar Amerika om er te werken aan de totstandkoming van de eerste PCC-tram. Hij zou tot in 1948 in de V.S. verblijven. Graag hadden wij nog wat meer vernomen over deze illustere landgenoot. Mocht iemand van U daar kunnen bij helpen, dan graag!

De gebeurtenissen van 1939 - 1945 hebben er echter toe geleid dat de PCC-tram pas na de oorlog zijn intrede in Europa zou doen, en wel te Brussel, in het najaar van 1947. De eerste PCC-tram voor Europa, ingevoerd door de St Louis Car Company en Westinghouse, deed op 25 januari 1948 enkele ritten tussen stp

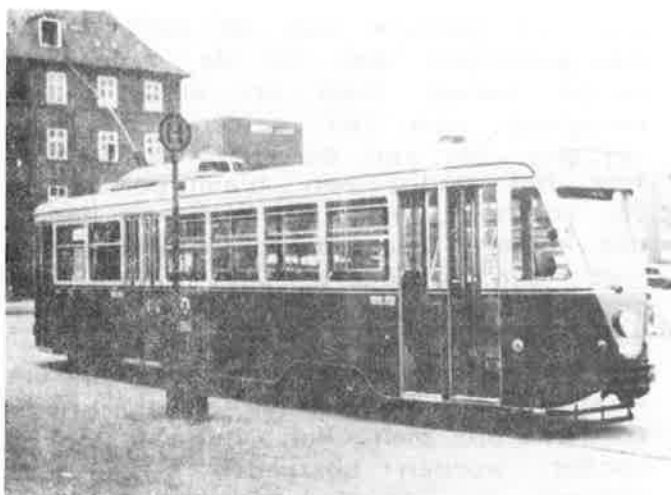
Woluwe en Tervuren. In verband met de breedte, 2,50m van het rijtuig, was het niet mogelijk op andere lijnen van het net te rijden. Begin 1948 kocht de N.M.V.B. het rijtuig aan, en na aanpassing van de onderstellen aan het meterspoor werden enkele ritten gereden op de lijn Brussel-Leuven, en later op de lijn Luik - Herstal-Riemst.

DE PCC 10419.

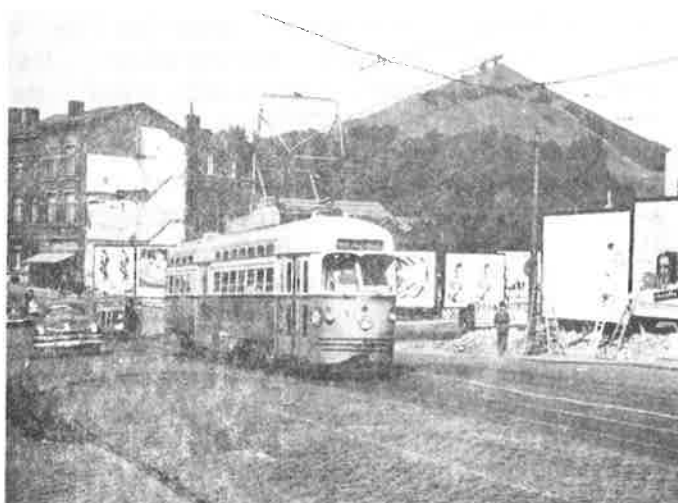
In augustus 1948 is het rijtuig overgebracht naar de kust, waar het op zaterdag 28 augustus officieel in dienst is genomen op de lijn 13-Knooke-Oosthoek - Siska. Bij zijn aankomst aan de kust, droeg hij foutief het nummer 100419. Eens de vergissing vastgesteld, werd dat veranderd in 10419, zijnde het nummer, volgend op de ondertussen door de NMVB bestelde reeks van 24 trams van dat type, 10395 - 10418. In mei 1950 vinden wij de 10419 terug in Kessel-Lo, van waaruit hij in de namiddagspits wordt ingezet als versterking op de lijn Brussel - Leuven, vertrek St Joostplein om 17u.18, en rijdend vòòr de normale dienst van 17u.20. Nadien is hij overgebracht naar Henegouwen, waar hij in Jumet op 19 juli 1956 buiten dienst kwam te staan, waarschijnlijk als plukwagen. Eigenlijk is van de 10419 verder weinig geweten, zij het dan dat hij op 24 september 1959 in Jumet stond voor sloping..



PCC 10419 op normaalspoor in stp Woluwe van de MIVB, op 25 jan.1948. Foto onbekend auteur. Archieven Eigen Baan.



PCC 3060 van Hamburg, in dienst op lijn 8. Opnamedatum onbekend. Foto H.L.Schleier. Arch.Eigen Baan.



PCC 10407/62, op het Viadukt de Charleroi, op 6 sept.1958. Foto HanKa. Archieven Eigen Baan.

ANDERE PCC-WAGENS.

La Brugeoise, Nicaise et Delcuve te Brugge, en ACEC te Charleroi hadden ondertussen de vergunning gekregen om PCC-wagens te bouwen voor West-Europa. De eerste PCC-trams in Brugge gebouwd, waren de 199 en 200 voor Den Haag, en dat gebeurde met uit Amerika betrokken onderdelen. Deze rijtuigen zijn later omgenummerd in 1001 en 1002. Met dit nummer rijden ze vandaag nog, zij het dan dat de rijtuigkast geheel naar Europees - én Haags! - model verbouwd is. Deze twee rijtuigen zijn later gevolgd door nog eens 22 rijtuigen, waarvan er nu nog een twintigtal in dienst zijn, maar echt niet meer voor lang. De 1017 is onlangs gesloopt, en er staan reeds enkele wagens terzijde. De kleine raampjes zijn echter in de loop der jaren merkkelijk vergroot.

De eerste voor eigen land bestemde rijtuigen behoren tot de reeks 10395 - 10418 van de NMVB. Daarvan zijn de 10395 - 10397 geleverd in augustus 1950, de 10398 - 10410 in september, en de 10411 - 10415 in oktober 1950. In november volgde de 10416, en de hekkesluiters 10417 en 10418 volgden in december 1950. De 10412 - 10418 hebben gereden op lijn B, Brussel - Leuven, maar in januari 1952 zijn ook zij naar Henegouwen overgebracht, waar ze de anderen vervoegden. Al deze rijtuigen hadden een breedte van 2,30m. en ze konden 110 reizigers vervoeren, waarvan er 32 over een zitplaats beschikten. In Henegouwen vormden ze een sterk opvallend geheel, dat terdege afweek van de overige rijtuigen. Op 7 sept. 1957 verscheen de 10402 als eerste in de buskleuren van de NMVB, rood en kreem. Nadat de onderhandelingen met de T.A.O. niets hadden opgeleverd, zijn ze aan Belgrado verkocht. Een vakbond was van mening dat Antwerpen nieuwe rijtuigen nodig had, en het best kon stellen zonder aflatertjes. Nou ja, de technische kant van de zaak, de breedte van de rijtuigen, zal zeker ook wel doorgewogen hebben. In Belgrado kwamen ze in dienst onder de nummers 117 - 140. Voordat het echter zover was, werden ze allemaal teruggebracht in hun oorspronkelijke kreemkleurige uitvoering. Zo kwamen ze in Belgrade terecht, en zo hebben ze daar nog een tijdlang rondgereden. Nadien zijn ze lichtgroen geworden, en zo rijden ze er, wellicht ten dele, nog vandaag hun rondjes. Voor andere steden zijn eveneens in Brugge een aantal rijtuigen gebouwd, maar die komen in het bestek van dit artikel niet aan bod.

EN TOEN KWAM BRUSSEL.

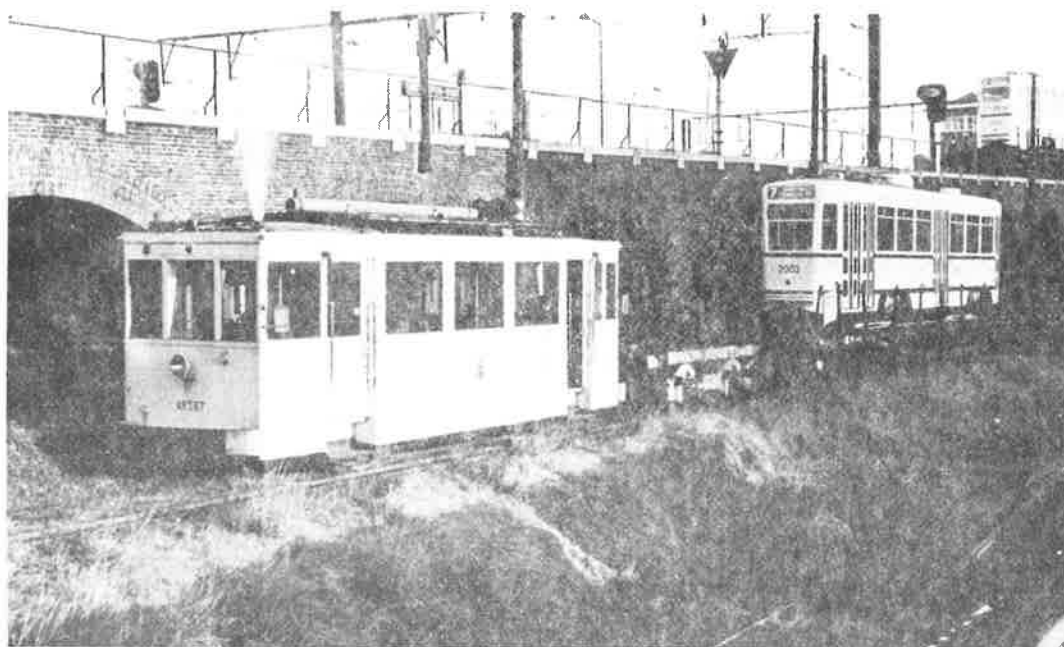
Tussen 1951 en 1953 kwamen er in Brussel 50 rijtuigen in dienst, maar aangepast aan onze Europese smaak en vormgeving. De kleine ramen waren door veel ruimere vervangen. Bij hun indienst komen waren alle lijnfilms blauw-blauw met witte letters, en het cijferveld was wit met blauw lijnnummer. Het eerste rijtuig dat ik ooit in Brussel zag, reed op lijn 39, die toen van Laken naar Stokkel reed, via het Rogierplein en het oude Noordstation, dat er toen nog was, maar al veel van zijn pluimen verloren had. De Brusselse rijtuigen droegen de nummers 7001 - 7050. In verschillende fasen zijn er later nog meer bijgekomen, en vandaag zijn er de 7000 7171 nog in de gewone dienst te zien. Een buitenbeentje van deze reeks is de 7000, die in 1952 gebouwd is, samen met de eerste reeks van Brussel. Hij kwam echter in dienst in Hamburg, onder het nummer 3060, en hij reed er op lijn 8. In verband met de toen vrij nieuwe rijtuigen van Hamburg, de reeksen V6 en V7, en het veelvuldig gebruik van bijwagens in die Hanzastad, bleek de 3060 minder geschikt voor het net, en belandde hij in Kopenhagen. Daar deed hij dienst op lijn 7, en reed er toeristische stadsrondritten. Uiteindelijk kwam hij in Brussel terecht, waar hij de reeks ging vervoegen die samen met hem gebouwd was, en werd er de 7000.

EN ANTWERPEN ?

Toen in het begin van de vijftiger jaren de eerste PCC-trams in Brussel verschenen waren, keek trammend Antwerpen afgunstig naar de Hoofdstad. Daar kon het allemaal wel, maar hier...

Onze oudjes reden gestadig hun aantal dagelijkse toertjes, de een al met meer overtuiging dan de andere, maar het ging wel, Omdat het moest! Op 6 juli 1959 echter bestelde de T.A.O. haar eerste 39 rijtuigen in Brugge. In die tijd werd daar hier niet zoveel over geschreven of gezegd, maar stilaan echter werden deze geruchten een bekend feit, en tramminnend Antwerpen keek dus verlangend uit naar hun komst. Wel was el geweten dat ze eerst op de lijne 2 en 7 zouden gaan rijden. Dat was goed nieuws, maar niets bijzonder voor de getrouwen van de andere lijnen. "t Is hier altijd hetzelfde, die van de Van Rijswijcklaan, die nooit met de tram rijden, zijn weeral eerst! " Dat is dan meteen een getuigenis van de vitaliteit van de Sinjoor, alléén als hij dood is zwijgt hij, en dat is dan ook niets bijzonders.

De Trammaatschappij had ondertussen el meerdere pogingen gedaan om te modernizeren, denken we maar aan de reeks 5000, en de verbouwingen van de latere reeks 7000. Men bleef echter niet bij de pakken zitten. Immers, de nieuwe rijtuigen zouden sneller en stabielere moeten kunnen rijden. Dat bracht de aanpassing van het ganse sporennet met zich, en nog veel meer. In samenwerking met de dienst Openbare werken van de stad, en de Ministeries van Openbare Werken en Verkeerswezen, moest een aantal werken aan de bestrating worden uitgevoerd. Niet alleen de tram, - dat was toen ook al bijzaak voor het stadhuis - maar koning Auto moest naar behoren worden gediend! Gelukkig echter profiteerde de tram daar mee van. Met het begin de werken, waarbij lijn 2 op eigen baan zou gaan rijden tussen de Belgiëlei en de Erik Sasselaan (aan de huidige Kamiel Huysmanslaan) zou tevens een programma worden aangevat, dat tot op heden allicht meer veranderingen heeft aangebracht aan het tramnet, dan op alle andere jaren voordien. Ook de Antwerpsestraat in Mortsel, tussen het Gemeenteplein en de Hendrik Kuypersstraat (grens Berchem) werd onder handen genomen, en ook hier kreeg de tram vrije baan tussen beide rijwegen. De komst van de nieuwe trams bracht echter ook een aantal technische noodwendigheden met zich, nodig voor een goede dienstverlening. Om de voeding van het net te verbeteren werd het onderstation van de Italiëlei versterkt, en kwamen er nieuwe onderstations aan de Desguinlei, de Populierenlaan en in de kelder van het Koninklijk museum voor Schone Kunsten. Deze nieuwe onderstations werden van op afstand bediend door dat van de Italiëlei. Deze werken waren in uitvoering in 1960, hetzelfde jaar waarin de voorbereidende werken tot aanleg van een terminuslus voor lijn 24 aan het Schoonselhof waren begonnen. In de C.W. werd een slijpmachiene voor wielbanden voor PCC-wagens geïnstalleerd. Eindelijk was het dan zo ver! Op 3 oktober 1960 kwam de eerste tram, PCC 2000, per spoorweg aan in het Ooststation te Antwerpen. Het Ooststation bezat in die tijd een spoorverbinding met het Buurtspoorwegstation op Zurenborg. Er was in die tijd nog een kleine overslag van goederen tussen NMBS en NMVB, en omgekeerd. De spoorverbinding tussen beide instellingen met verschillende spoorbreedte was uitgevoerd volgens het systeem met drie rails. In die periode was op Zurenborg de ART 67 in dienst, maar de ART 100 was er ook regelmatig te zien. De NMBS bracht de spoorwegwagens op het spoor aan de kant NMVB, dat alleen bereikbaar was uit de richting Berchem. De wagens werden daar achteruit opgeduwd, dan reed de NMBS-lok weg, en ondertussen stond ART 67 al te wachten om over te nemen. Hij nam twee kleine of één grote wagen aan, reed dan voorwaarts in



Aankomst en overbrenging van de NMBS naar de NMVB, van PCC 2002, door ART 67 op 18 november 1960. Op de spoor-aansluiting bovenaan rechts, wacht de 2003. Foto: Jos Keutgens.

de richting Berchem, op een zacht hellend spoor, tot tegen het Tramplein. Dan werden wissels omgeworpen, en dan reed men achteruit naar beneden, tot in het NMVB-station. Dat gebeurde ook zo ten tijde van de aankomst van de PCC-wagens. De 2001 kwam in Antwerpen Oost aan op 8 nov. 1960, en de 2002 - 2004 volgden op 18 november.

Tot en met de 2060 zouden allen toekomen op Antwerpen-Oost. Later schakelde men over naar Merksem, want toen had de MIVA het station Zurenborg gekocht van de NMVB, en waren de werken tot het bouwen van de huidige busgarage al begonnen. Zoals gezegd, was de levering van de eerste 39 rijtuigen begonnen op 3 okt. 1960. Op maandag 17 okt. werd via een perskonferentie het nieuwe rijtuig aan de bevolking voorgesteld, en op 18 okt. bolde de versierde 2000 zijn eerste rondje door de Scheldestad! Op 31 dec. '60 waren er al vijftien rijtuigen geleverd, en reden er al meerdere op lijn 2. Op 18 juli van dat jaar had de T.A.O. echter al een tweede bestelling geplaatst van nogmaals 22 rijtuigen, de 2039 - 2060.

Als gevolg van de komst van de PCC-rijtuigen zijn een aantal oude wagens buiten dienst gesteld in 1960, en gesloopt. Dat waren de motorrijtuigen 140, 149, 152, 153, 154, 167 en 206. Ze verdwenen in april 1960. In september van hetzelfde jaar volgden de mw. 102, 106, 109, 111, 121, 129, 137, 139 en 443. Nog drie wagens, de 110, 119 en 150 volgden in november, en ten slotte in december de 107, 112, 113, 116, 122, 130, 131, 133 en 151. Dat waren niet de eerste trams die uit het bestand verdwenen, dat was immers al begonnen in 1952 - 1953, toen rijtuigen vrijkwamen als gevolg van het afschaffen van tramlijnen. Aan de vooravond van de komst van de PCC waren in Antwerpen de volgende tramlijnen al afgeschaft, en door buslijnen vervangen: 13, 9, 23, 5, 17 en 18. Juist als gevolg van het in dienst nemen van nieuwe enkelrichtingsrijtuigen zou dan later nog lijn 16 verdwijnen, omdat het niet mogelijk bleek bij de lichthaven een keerlus aan te leggen. Dat smoesje werd ons tenminste aangesmeerd, want het verbussen van lijn 16 is zeer zeker een blunder geweest! Hoe gemakkelijk in die jaren een tramlijn verdween is ons bekend, en vandaag is ons ook bekend hoe moeilijk het is om er een nieuwe te bouwen.

De herbestravingswerken van de Jan van Rijswijcklaan tussen de Harmonie en de K. Huysmanslaan nam in 1961 een einde, en eindelijk had de tram op dat gedeelte een eigen baan verworven. De Kolonel

Silvertoplaan (toen nog -straat), kreeg ook een stuk eigen bedding voor de lijnen 4, 12 en 24, voor het gedeelte gelegen tussen de K ielsevest en de Volhardingsstraat. De lus van lijn 24 aan het Schoonselhof kwam eveneens in dienst. De 24 rijtuigen van de eerste reeks, die einde 1960 nog achterop waren, werden geleverd, terwijl de levering van de tweede reeks vertraagd was als gevolg van een staking bij de ACEC. In 1961 werden er weer 15 rijtuigen aan de slopershamer toevertrouwd: 126, 132 en 143 in januari, gevolgd door de 114, 117, 118, 135, 136, 138, 145 en 146 in maart. In april was het de beurt aan de 103, 144, 155 en 158. Met hen gingen 13 bijwagens naar de sloper, terwijl er in 1960 al 22 die weg waren opgegaan/ Ook in 1962 veranderde er veel. De Kolonel Silvertoplaan werd aangepast tussen de Jan de Voslaan en de Emiel Vloorsstraat waarbij de trams eigen bedding kregen. Dat was ook het geval voor de Komfortalei in Deurne, waar de trambedding in straatkeien werd uitgevoerd, en de rijwegen in asfalt. Dat heeft als gevolg dat haast nooit een auto op de trambaan rijdt. De brug over het Albertkanaal in Merksem werd vernieuwd, met eigen baan voor de trams. Dat werk zou duren tot in 1964. De tweede reeks PCC-rijtuigen, 2039 - 2060 werd geleverd tussen 22 februari en 21 mei 1962. met als gevolg dat weer 15 bijwagens werden gesloopt en de motorwagens: 164, 170, 177, 180, 187, 188, 189, 201, 205, 217, 226, 227 (in maart), 165, 185, 191, 195, 197, 199, 207, 208, 230, 231, en 277 (april). Een hele tijd zouden nu geen oude wagens meer verdwijnen.

Toen de tweede reeks was afgeleverd, werden de lijnen 2, 7, 3, en 12 een tijdlang geheel met PCC-rijtuigen uitgebaat, terwijl op lijn 24 's avonds na 8 uur ook PCC-rijtuigen voorkwamen. Dat had als gevolg dat een aantal nieuwe rijtuigen overdag in de stelplaatsen vertoefde, en de ouwertjes zich verder moesten afsloven, en ondanks hun goede wil, terdege de snellere diensten verstoorden. Wat betreft lijn 24: hier dient verstaan dat met zekerheid kan gezegd worden dat nieuwe rijtuigen reden in 1964. Pas als de derde reeks wordt afgeleverd, tussen 13 jan. 1966 en 25 april 1966 worden de basisdiensten op alle lijnen met PCC gereden, terwijl op alle lijnen in de spitsuren terug oude wagens verschijnen. Dat vond ingang op 2 mei 1966. Het indienststellen van PCC-rijtuigen kan als volgt worden samengevat: Op lijn 2 begon het met 5 wagens op 1 dec. 1960. Vanaf 27 februari reden er dagelijks twee rijtuigen op lijn 7. Stelselmatig, naargelang de aankomst van nieuwe rijtuigen, werden die diensten op beide lijnen uitgebreid. Op lijn 12 verschenen ze vanaf 3 oktober 1961, gevolgd door lijn 3 met twee rijtuigen vanaf 20 maart 1962. Lijnen 4 en 8 die toen nog gekoppeld waren, kregen de eerste PCC-wagens op 2 mei 1962. Vanaf die tijd ongeveer kwamen er in de avonduren ook rijtuigen van het nieuwe type voor op lijn 24. De lijnen 10, 11 en 15 zouden moeten wachten tot in 1966. Van hen kreeg lijn 11 de eerste rijtuigen op 17 maart 1966, lijn 10 volgde op 23 maart '66, en lijn 15 volgde officieel op 2 mei '66. Op deze lijn echter was al een PCC in dienst geweest op zondag 6 februari 1966. Op zondag 17 april deed de 2080 er dienst, en zoals gezegd, begon men definitief PCC-wagens in te zetten vanaf 2 mei 1966. Dat is een weinig bekend détail, maar een feit. Het ging wel degelijk om gewone reizigersritten. Interessant voor onze jonge lezers is wel, dat de rijtuigen van lijn 2, tussen 1 dec. '60 en 25 nov. '63 met PCC-wagens reden tussen Hoboken en de SUIKERRUI. Vanaf 26 nov. '63 werden de diensten ingekort tot het Groenplein. Vanaf diezelfde dag werd de gekoppelde lijn 4 - 8, weer afzonderlijk bediend. Hiermede zitten we dan terug in 1963. De belangrijkste werken van dat jaar werden uitgevoerd op lijn 10, tussen de Turnhoutse Poort en het Cogelsplein in Deurne. Tot dan toe reden de rijtuigen van deze lijn gewoon in de straat, maar

nu zou in een eigen bedding worden voorzien. Die was echter niet zoals wij die nu kennen. Het spoor in de richting Deurne lag nagenoeg op de plaats van nu. Richting stadscentrum echter werd gereden aan de rechterkant van de weg tussen het Cogelsplein en de Turnhoutse Poort. Er was dus een vrije, gescheiden baan voor elke rijrichting. De huidige toestand zou pas tot stand komen bij het einde van de E-3 werken, aan het einde der zestiger jaren.

Na ruim twee jaar dienst komen, ten behoeve van de reizigers en hun veiligheid, bijzondere handgrepen boven de enkele zitplaatsen, en werden aan de dubbele zitplaatsen eveneens grijpstangen voor staande reizigers toegevoegd. De werken aan de Turnhoutse Poort werden verdergezet in 1964, en er worden eveneens belangrijke aanpassingswerken uitgevoerd op de Turnhoutsebaan tussen de Schoenstraat en de Engelselei. Toen werden de sporen van de lijnen 10 en 24 naar het midden van de rijbaan verschoven, zoals ze nu nog liggen. De lus van de Engelselei wordt bij die gelegenheid aangepast en heringericht zoals we ze nu nog kennen, dus berijdbaar vanuit , en in alle richtingen. Weer zeer grote werken worden ondernomen in de Simmonsstraat en de Mercatorstraat, tussen de Lange Kievitstraat en de Belgiëlei. Nadat de watertorens van de NMBS in de Simmonsstraat waren gesloopt (tegenover de Van Leriustr.), en de beplantingen langsheen de spoorbaan waren weggenomen, werden de sporen van de lijnen 2 en 15 verplaatst, en de rijweg geafalteerd. Dat waren ingrijpende veranderingswerken die het stadsbeeld erg hebben geschaad. Aan de indpuntlus van lijn 24 op Silsburg werd een uitwijkspoor gebouwd, om eventueel een defekt rijtuig te kunnen opzij zetten, en om inhaalmanoeuvres te kunnen uitvoeren. De eerste elektrische wissel werd ingebouwd in de Carnotstraat, op de afbuiging van lijn 11. Later zouden er nog veel andere volgen. Een tweede ingreep op de nieuwe rijtuigen betrof het aanbrengen op de nieuwe rijtuigen van een doorzichtig zonnescerm op de voorruit. De reeks van grote werken gaat verder in 1965. Nu wordt de Grote Steenweg in Berchem heraangelegd, en krijgen de lijnen 7 en 15 een eigen bedding tussen de Hendrik Kuypersstraat en de Uitbreidingsstraat. Voordien hadden deze lijnen daar ook al een vrije baan, maar de rijwegen waren geheel ongelijk. De sporen werden verschoven naar de kant van het Pulhof, en de toestand die we nu nog kennen, ontstond. Ook op het Groenplein werden zeer ingrijpende werken doorgevoerd, en ontstond de toestand van vandaag, die echter onderbroken is geweest tijdens de bouwwerken onder het plein. De keerlus aan de Zwaantjes, tussen de ST Bernardsesteenweg, de De Brijnlaan en de Voetbalstraat werd aangelegd. Met het oog op de toepassing van de éénmansbediening op de rijtuigen, werden 19 wagens voorzien van kniptoestellen voor tramkaarten. De eerste eenmansbediening is ongeoerd op de lijnen 4 en 8, op 1 juni 1966. Het eerste rijtuig van de derde reeks PCC-wagens kwam in Antwerpen aan op 13 jan. 1966. Deze reeks, 2061 - 2100, werd per spoor aangevoerd, en egeleverd op Merksem IJskelder, omdat de spoorverbinding NMBS - NMVB op Zurenborg niet meer bestond. De rijtuigen reden achterwaarts van de spoorwagen, werden voorzien van een pantograaf, en reden dan evenaans achterwaarts buiten, en via de Groenendaallaan naar de Ingenieur Menneslaan. Daar lagen overloopwissels, en de rijtuigen reden dan voorwaarts, de kop voorop, naar het eindpunt van lijn 3 in Merksem, en dan via de lijnen 3, 2 en 9 naar Zurenborg waar ze verder op punt werden gesteld. Op 25 april '66 kwam de 2100 aan, en dat was meteen de laatste die naar Merksem zou komen, want bij de aankomst van de 2101 op 25 nov. 1969, was de IJskelder eveneens herinnering geworden door de aanleg van de Kleine Ring - E 10. In 1966 werden 22 rijtuigen definitief uitgerust voor éénmansbediening, en werden op drie rijtuigen gevoelige treden aangebracht aan de achterdeur, ter beveiliging van uitstappende reizigers. Op 13 dec. '66 werd de wasmachiene voor tramrijtuigen

in stp Groenenhoek in dienst genomen. Een gevolg van de aflevering van weer 40 nieuwe rijtuigen was; dat alle basisdiensten op het net met PCC-trams werden gereden. Bij het in voege treden van éénmansbediening op lijnen 4 en 8, (1 juni '66) waren alle rijtuigen voor deze lijnen uigerust met kniptoestellen voor tramkaarten. De anderen zouden trapsgewijs volgen. Een kleine wetenswaardigheid is wel, dat het eerste rijtuig van de nieuwe reeks, de 2061, in dienst gekomen is op lijn 3, op 21 jan.'66. De keerlus te Berchem, in de Th. Solvijnstraat, de Uitbreidingsstraat en de Grote Steenweg, is eveneens aangelegd in 1966. Later zou ze echter worden vervangen door de huidige aan de Koninklijkelaan. Het pré-metroplan begint eveneens vormen aan te nemen, en de werken tot aanleg van de Kleine Ring zijn in uitvoering. Deze laatste werken zullen tevens leiden tot het omleggen ten tijdelijke titel, van alle tramlijnen. In het bestek van dit artikel zullen wij daar echter niet verder op ingaan, omdat we daar te zijner tijd op terugkomen. Van bij hun komst in 1960, waren alle PCC's uitgerust met pantograaf. Sedert 1965 worden alle nog in dienst zijnde oude rijtuigen eveneens met pantograaf uitgerust. In 1967 was dat werk uitgevoerd, met als gevolg dat de luchtwissels uit de bovenleiding konden verwijderd worden op het ganse net. De in 1966 aangevatte werken om lijnen 7 en 15 een eigen baan te geven op de Mechelsesteenweg, tussen de Belgiëlei en de Boomgaardstraat, langsheen het Albertpark, werden in 1967 beëindigd, maar ook het gedeelte van de Mechelsesteenweg, tussen de Belgiëlei en Gounodstraat, waar lijn 7 tussen het overige verkeer reed, werd met een vrije trambaan bedacht. Voordien was daar een dubbele bomenrij met wandelpad, dat door geen mens betreden werd omdat zulks levensgevaarlijk was. Om de vrije trambaan te kunnen anleggen, was het nodig één bomenrij op te offeren. Deze ingreep was goed merkbaar, maar de dienst Parken en Plantsoenen van de stad zorgde ervoor, dat de verdwenen bomen werkelijk goed zijn opgevangen doorbloemen en groen. De dienstuitvoering op lijn 7 was hierdoor weer een stuk verbeterd. Eveneens in 1967 meldde zich de eerste zichtbare getuige van de naderende pré-metro werken, nl. op de hoek van de Gemeentestraat en de Van Wezenbeeckstraat, waar een spoorbocht werd aangelegd, die de afbuiging van lijn 12 moest mogelijk maken. Eerst verscheen de bovenleiding, en dan de spoorbocht. De aanblik van de Carnotstraat veranderde helemaal toen de straat geasfalteerd werd. Vanaf de Ommeganckstraat waar de Carnotstraat vroeger zéér smal was, tot aan de Helmstraat in Borgerhout, werd de nieuwe rooilijn doorgetrokken, wat meteen spooraanpassingen vergde. Door de smalle straat van vroeger, lagen de sporen aan beide zijden vlak tegen de voetpaden. Nu werden ze verplaatst naar het midden van de rijweg. De sedert 1904(!) geplande verbreding werd uitgevoerd! Deze omvangrijke werken duurden meerdere maanden, maar tijdens de uitvoering ervan konden de tramdiensten gewoon doorgaan. De Carnotstraat zonder auto's was een zeer ongewone aanblik. Ook in Hoboken, waar sedert het prille begin van de paardetram, de trams op de Antwerpsesteenweg tussen het overige verkeer reden, werd begonnen met het aanleggen van een vrije trambaan tussen twee rijwegen in, en wel op het gedeelte tussen het Kioskplein en de Draaiboomstraat. Aan het einde van 1967 waren er 101 nieuwe rijtuigen in dienst, aangevuld met nog 73 oude, terwijl er nog 40 bijwagens meebolden. Het was duidelijk dat de MIVA er naar streefde om alles door nieuw materieel te bedienen. Daarom werd op 1 sept. 1968 een nieuwe bestelling geplaatst van 25 rijtuigen, 2101 - 2125. De 2101 is in Antwerpen aangekomen op 21 november 1969. Het vervoer geschiedde langs de weg met de wegtraktor van de NMVB. De rijtuigen werden gelost in de Emiel Banningstraat, op de nog aanwezige sporen van lijn 3, die als gevolg van het slopen van het Zuidstation in 1965 was ingekort tot het Lambermontplein. De rijtuigen werden voorwaarts van de

traktor gesleept, en éénmaal in de sporen, werden zij van een pantograaf voorzien. Vervolgens sleepte een vrachtauto van de MIVA ze onder de bovenleiding, en dan reden ze achteruit tot op het Lambermontplein. Van daaruit reden ze via de lijnen 3, 2 en 9 naar Zurenborg, waar ze helemaal in orde werden gebracht. Op 26 maart 1970 kwam de 2125 aan, en daarmee konden weer een aantal oude rijtuigen naar de vuurstapel worden verwezen. De volgende motorwagens stierven toen de vuurdood: 4404, 4410, 4412, 4418, 4419, 4431, 4434, 4439, en van het type Energie de rijtuigen: 4527, 4528, 4536, 4538, 4545 en 4547. Beide laatsten hadden een tijdlang dienst gedaan als depannagetrekker onder de nummers 5853 en 8826. Ze zijn opgebrand op 17 maart 1970, bij Heuvelmans. Tevens werden er weer acht bijwagens prijsgegeven, waarvan er echter twee bewaard bleven en naar de TTA gingen: 1623 en 1629.

Van grote betekenis echter was ook het officiële begin van de pré-metrowerken op 5 jan. '70. De toenmalige minister van Verkeerswezen de heer Bertrand, verrichte de eerste spadesteek. Ten slotte werd op 5 oktober 1970 op lijn 3, als laatste lijn, de éénmansbediening ingesteld. Op sommige rijtuigen echter bleef nog een ontvanger posten, omdat enkelen van hen te oud waren om nog om te scholen. Naargelang ze met pensioen gingen, viel hun spiedende oog ook weg, en na enkele tijd waren er geen tramontvangers meer in de Scheldestad.

In 1971 zijn alle nodige administratieve beschikkingen getroffen om in Hoboken te kunnen overgaan tot het oprichten van een nieuwe stelplaats met een gans nieuw Centraal werkhuis. Ondertussen waren de pré-metrowerken al flink op gang gekomen, zodat met ingang van 1 december 1971, de lijnen 7 en 8 werden ingekort tot de lus van het Komediëplein. Op dat ogenblik ook zijn er spoorwerken aan de gang in de Lange Gasthuisstraat, waar een inhaalspoor gebouwd. Eigen banen worden eveneens aangelegd voor de lijnen 10 en 11, vanaf het Rooseveltplein naar de Melkmarkt en terug. De bouwwerken aan de nieuwe stelplaats in Hoboken vorderen, en vereisen het in dienststellen van een openluchtstelplaats in september 1971. Dat was nodig om de tijdelijke onbeschikbaarheid van de oude stelplaats op te vangen. In Borgerhout wordt ten behoeve van lijn 24 een eigen vrije trambaan voorbereid tussen de Kollegelaan en de Luitenant Lippenslaan. Tussen deze laan en het Mestputteke wordt de bestaande eigen baan versmald, en de rijwegen worden verbreed. Het materieelsbestand blijft ongewijzigd, maar op 29 dec. 1972 worden nogmaals 40 PCC-wagens besteld, de reeks 2126 - 2165.

De nieuwe stelplaats in Hoboken wordt op 29 oktober 1973 in dienst genomen, en met het opbreken van de openluchtstalling wordt onmiddellijk begonnen. Op die ruimte moet immers de nieuwe CW worden gebouwd. Vijftien tweerichtings-bijwagens worden uit de dienst genomen, maar aan het overige materieel veranderd niets. De tunnelwerken kennen een vrij normaal beloop, terwijl 11 PCC's voorzien zijn van de nodige bedrading voor automatische beremming. Zes andere rijtuigen zijn voorzien van een Scharfenbergkoppeling. In 1974 begon de aflevering van de 40 bestelde rijtuigen met de aankomst van de 2126 op 29 oktober. De nieuwe reeks is voorzien van automatische beremming en Scharfenbergkoppelingen. Weer zijn 9 rijtuigen voorzien van de nodige bedrading voor automatische beremming in de tunnels, en 11 werden voorzien van een Scharfenbergkoppeling. Van tien rijtuigen is de installatie zodanig aangepast, dat de voordeur moet gesloten zijn om te kunnen vertrekken. De tunnelwerken zijn ondertussen zo ver gevorderd dat op 23 dec. 1974, PCC als eerste PCC-wagen door de tunnels rijdt tussen het CS en het Groenplein. Einde 1974 waren volgende rijtuigen uit de dienst genomen: 4409, 4425, 5259, 5261, 5262, 5263, 5469, 6309, 6320, 6355, 6323, 6331, 6336, 6342, 6353 en 7385. Voor het eerst in de Antwerpse tramgeschiedenis, rijden er gekoppelde PCC-rijtuigen

op lijn 8, met ingang van 2 sept.1974. Van de nieuw bestelde rijtuigen zijn er aan het einde van 1974 reeds 15 geleverd. Het laatste, de 2165 zal in Antwerpen aankomen op 3 april 1975. Dat valt typisch uit, want op 1 april 1975 reed de 4417 als laatste oude wagen op het net, zijn laatste reizigersdienst. In 1975 werden weer 5 rijtuigen voorzien van een Scharfenbergkoppeling, en waren er 62 volledig uitgerust voor tunnel-uitbating. Weer 25 wagens zijn aangepast, zodat de voordeur moet gesloten zijn alvorens ze kunnen vertrekken. Nadat de 4417 zijn laatste rondje had gereden op lijn 10, werden alle oude rijtuigen uit de dienst genomen, en zo verdwenen de 4415, 4416, 4422, 4424, 4432, 4441, 5257, 5303, 5312, 5348, 5462, 6349, 6350, 7379, 7380, 7381, 7382, 7383 en 7384. Wat restte was: 4405, 4413, 4430, 4433, 4417 en 4429, dienstrijtuigen, en 4408, 5351, 6403, 6451, 7386 en 7387 voor museumdoeleinden in binnen- en buitenland. De rijtuigen 4405, 4413, 4430 en 4433 kregen echter een ander nummer: de eerste twee in de reeks 58, de andere in de reeks 88.

Het einde van het oude materieel betekende -overigens niet toevallig- tevens het in gebruik nemen voor reizigers van het eerste tunneltraject op 25 maart 1975, nadat enkele dagen voorsien het MIVA-personeel bezit had genomen van de ondergrondse. In navolging van lijn 8 kwamen er eveneens gekoppelde rijtuigen op lijn 7, tijdens de morgenspits, en zulks met ingang van 20 oktober 1975.

Van belang is echter wel de vermelding dat vanaf 28 juni 1974 de tramlijnen 7 en 8 werden verlengd van het Komediëplein naar het Groenplein, en dat uiteindelijk lijn 7, met ingang van 4 september 1978 terug naar het Tolhuis ging rijden, iets wat zeven jaar voordien, niemand nog durfde verhoppen.

Al bij al was Antwerpen vanaf 2 april 1975 volledig in handen van de PCC. Slechts bij hoge uitzondering komt mw 4417 nog eens in reizigersdienst, ten behoeve van partikulieren die erom verzoeken. De laatste maal dat zulks gebeurde was op 21 maart 1981, toen de VeBOV haar eerste lustrum vierde.

Een opgemerkte nieuwigheid was wel het verschijnen op 14 augustus 1979 van de 2072 in het groen gesch!lderd! Sederdien heeft dat rijtuig meerdere schakeringen gehad, maar de nieuwe huisstijl werd uiteindelijk de rode kleur, met de raampartij in het lichtgrijs. De eerste die zo verscheen was de 2086, gevolgd door de 2087. Beide rijtuigen dienden als inhuldigingstram voor de tunneltrajekten tussen het Centraalstation en de Belgiëlei, op 15 april 1980. Bij die gelegenheid zei de heer Chabert, minister van Verkeerswezen, dat de studie voor doortrekking van de tram naar de Linkeroever was toegestaan. Wij zijn benieuwd welk rijtuig omstreeks 1988 als eerste zal rondtoeren op het Vlaams Hoofd.

Feit is wel dat de PCC-rijtuigen in Antwerpen nog niet hebben afgedaan, zij het dan dat een nieuw tramtype in studie is, waarop niet meer PCC zal staan.

Antwerpen, juni 1981.
Roger Bastaens.

NIEUWE ELEKTRISCHE SPOORLIJN...

A N T W E R P E N - L I E R - A A R S C H O T -

INLEIDING.

L E U V E N .

Toen België in 1830 onafhankelijk werd, zal wel niemand hebben durven veronderstellen dat juist dié jonge staat de eerste op het vasteland zou zijn om spoorwegen te gaan bouwen, en dat grotere landen als Frankrijk en Duitsland pas later zouden gaan volgen. Evenmin zal toen wel iemand hebben gedacht dat in dat kleine land, de spoorwegen zich op korte tijd zouden ontwikkelen tot het dichtste spoorwegnet ter wereld. Bij wijze van spreken werd toen bij ons een spoorweg even vlot gebouwd als een huis. Voor velen was dat een onbegrijpelijke situatie. Opmerkelijk is echter dat dit feit bij vele spoorwegvrienden in het buitenland zo weinig bekend schijnt te zijn, of misschien zijn wij wel weer erg chauvinistisch. Maar goed. In Antwerpen kwam de eerste trein aan op 3 mei 1836, op twee dagen na, een jaar na de inhuldiging van de lijn Brussel - Mechelen. Van Antwerpen naar Leuven, via Mechelen, kon men al vanaf 10 sept. 1837. Leuven - Tienen volgde al op 22 sept. 1837 en Tienen - Ans op 2 april 1838. Vervolgens kwamen de sekties Ans - Luik-Guillemins (1 mei 1842), Luik - Chaudfontaine (2 juli 1843), en Chaudfontaine - Verviers-Ouest (18 juli 1843) aan de beurt, terwijl het vak Verviers-Ouest - Aken in dienst kwam op 24 oktober 1843. Met de verbinding Antwerpen - Oostende werd begonnen vanaf Mechelen naar Dendermonde, op 2 jan. 1837, en men kon beginnen rijden op 28 augustus 1838.

De verbinding met Frankrijk verliep al even vlot, want door de beëindiging van het vak Bergen - Quiévrain op 7 aug. 1842, waren onze eerste drie internationale lijnen een feit. Vanwaar nu die haast? Na de opstand van 1830 vreesde men dat Nederland het vrije handelsverkeer via Schelde en Maas zou belemmeren, en om de nodige handelsbetrekkingen te stimuleren, wenste men geen risico's te nemen. Dat verklaart de haast bij de spoorwegenbouw. Dat belette echter niet dat ook de nodige spoorlijnen naar de Nederlandse grens in aanbouw waren. Eenmaal de grote lijnen gereed, kon men beginnen het aanleggen van kleinere verbindinglijnen. De verbinding tussen Lier en Turnhout, via Herentals, kwam gereed op 23 april 1855, maar in Lier was men daar niet heel erg gelukkig mee, omdat de Lierenaars liever een verbinding met het Staatsnet tot stand hadden zien komen. Die kwam er twee jaar later door het in dienst nemen van Lier - Kontich. Datzelfde jaar, op 1 feb. 1857, kon men eveneens van Antwerpen naar Lier via Boechout. De wet van 12 augustus 1862 voorzag in het bouwen van een spoorlijn Antwerpen - Hasselt via Aarschot, en vanaf 6 juni 1863 kon worden gereden tussen de Metropool en Aarschot, hoofdplaats van het Hageland.

LATER.

Wij hebben slechts weinig kunnen achterhalen van wat er in de vroegste jaren zo al gebeurde op deze lijn, zoals over de diensten en de belangrijkheid ervan. Men kan de lijn Antwerpen-Aarschot echter rangschikken als een goede tweede rang, met goede en slechte kanten. In de jaren dat wij dat hebben kunnen nagaan, waren de treinen steeds goed bezet bij aankomst in Antwerpen, en tussen beide steden is er overigens altijd een intensief forenzen-

verkeer geweest. Dat kwam doordat het Hageland nooit erg arbeidsintensief is geweest, en de werkende klasse verspreidde zich in alle richtingen om werk te vinden. Veel bewoners uit het Hageland vonden werk in de koolmijnen van Henegouwen, waar velen van hen zich mettertijd hebben gevestigd. Anderen werkten om den brode bij Waalse boeren, en kwamen slechts eenmaal in de week naar huis. Toen Andre Dumont de Limburgse koolmijnen ontdekte en ze in uitbating bracht, brak voor velen een betere tijd aan, weliswaar een harde arbeid, vaak ten koste van hun gezondheid, maar dichterbij de deur. En dan was er de Antwerpse haven en het Diamant. Veel, zeer veel mensen uit de streek van Lier en Aarschot hebben in die beroepen hun brood verdiend, wat het vervoer op de spoorlijn altijd gunstig heeft beïnvloed, en omgekeerd heeft juist die spoorlijn hen vele diensten geboden. Ging het goed in Antwerpen, dan ging het goed in het Hageland. Tijdens de eerste wereldoorlog hebben beide steden hun tol ruim betaald, omdat het niet anders kon weliswaar, maar zo was het.

DE TWEDE WERELDOORLOG.

Het geweld eiste een nieuwe tol tijdens de tweede wereldoorlog, en zoals elders op het spoorwagennet, werden de diensten aanzienlijk ingekrompen. In 1943 vertrokken slechts de volgende treinen in Antwerpen, tijdens de werkdagen: 4u.48, 6u.49, 17u.25 en 19u.29. Op zaterdag was er een bijkomend vertrek om 13u.15, en van maandag tot vrijdag ook nog een trein om 16u.40. Daarmee was het uit. Van Aarschot naar Antwerpen kon men vertrekken op de volgende uren: 5u.32, 5u.58, 7u.10, 9u.30 en 19u.30. De rit duurde ongeveer 85 minuten voor 43 km. Het laatste vertrek omsteeks half acht vanuit Aarschot heeft jarenlang bestaan. De stations en stopplaatsen die toen nog aanwezig waren volgen hierna. De vetgedrukte stopplaatsen werden echter toen al niet meer bediend. Antwerpen, Berchem, Mortsel, Boechout, Lier, **Lisp**, Kloosterheide, Berlaar, Melkouwens, **Itegem**, Heist op de Berg, Heide Lo, **Mechelbaan**, **Broekmansstraat**, Booischoot, **Begijnendijk**, **Aurodenberg**, en Aarschot. Vandaag zijn dat nog enkel: Antwerpen, Berchem, Mortsel, Boechout, Lier, Berlaar, Melkouwens, Heist op de Berg, Booischoot, Begijnendijk en Aarschot. Er is dus wel wat veranderd! Terug naar 1943.

In die tijd zaten alle treinen, begrijpelijk, flink volgeladen. Werk was er in Antwerpen ook niet veel, doordat elke havenactiviteit ontbrak, maar er werd wel gereden. En gesmokkeld! Er was haast geen smokkelwaar te bedenken, of ze werd ook op lijn 16 vervoerd! Tijdens de laatste oorlogsjaren werd er in Booischoot nagenoeg iedere dag markt gehouden aan het station. en nog wel Zwarte Markt! Geen koopwaar was te zeldzaam en geen prijs te hoog of in Booischoot werd ze verhandeld. Aardappelen en aardappelmeel, evenals pudding poeder beten de spits af. De Duitsers wisten dat ook, en de gevolgen lieten zich raden. De treinen werden meermaals tussen twee stations tot staan gebracht en doorzocht op alles wat de reizigers met zich voerden. Was er ergens controle in een station, dan werden door allerlei gebaren de reizigers in de trein die er naartoe reed, verwittigd. Dat gebeurde door mensen die langsheen de lijn werkten op het veld, door fietsers die uit de gevaarszone kwamen, of door reizigers uit de tegenrichting. Kwamen de Duitsers onverwachts opzetten in Booischoot, dan stoven de marktgangers uit elkaar, en dan verdween de koopwaar op en in alle mogelijke plaatsen, met een onvoorstelbare snelheid. Dat duurde echter niet lang, want dra stonden er langs alle mogelijke wegen uitkijkposten, en werd al van op grote afstanden teken gegeven door alle middelen die men kon bedenken. Tegen dat de gehelmde en grimmige soldaten ter plaatse kwamen was alles geruimd. Zelf heb ik meermaals vastge-

ste id dat smokkelaars - lees hongerende stedelingen - hun op de kop getikte levensmiddelen, meestal aardappelen of uien, door het raampje wierpen wanneer de trein vertraagde tussen twee stations en dat alleen al maar als men vermoedde dat er onraad was. De toenmalige treinen waren haast zonder uitzondering samengesteld uit GCI-rijtuigen, en ze bestonden toen vaak uit 12 zulke rijtuigen. In die periode was het onder vuur nemen vanuit de lucht, door geallieerde vliegtuigen, een haast dagelijks voorkomend feit. Natuurlijk niet elke dag op lijn 16, maar ergens anders op het net. Het gebeurde meermaals dat de vliegtuigen een eerste maal laag over de trein scheerden, zonder te schieten, en zo kregen de reizigers de kans om in de velden te vluchten nadat de machinist zijn trein tot stilstand gebracht had. De treinen waren heel gemakkelijk vanuit de lucht te herkennen aan hun rookpluim. Vanuit de veilige geachte landerijen zag je dan op enige afstand een sliert GCI-rijtuigen staan, toen ook al "krakende bakken" genoemd, achter een lokomotief type 38. De deuren van de rijtuigen waren dan allemaal wijd open, want niemand dacht eraan die te sluiten. Was het gevaar geweken, en de trein niet onder vuur genomen, dan spoedde iedere reiziger zich vlug naar de trein, om de reis voort te zetten. Men kon immers niet snel genoeg thuis komen, met of zonder voorraad.

In Lier was het meestal even -angstig- wachten. Het station van Aarschot is tweemaal gebombardeerd geweest, met de nodige doden en gewonden, en de onvermijdelijke stoffelijke schade. Vele spoorlijnen en stations hebben het oorlogsgeweld ondergaan, maar een mens voelt uiteraard het eigen leed het diepst aan. Lijn 16 bracht het er relatief goed van af, want buiten Aarschot is zij van bombardementen gespaard gebleven. Bij het vertrek van de Duitsers was de Netebrug in Lier opgeblazen, maar het verkeer kon vrij vlug hersteld worden. Na de oorlog begon de haven van Antwerpen weer op volle toeren te draaien, want die was praktisch geheel onbeschadigd in handen van de ge allieerden gevallen, waardoor het vervoer van oorlogsmateriaal naar het front 750 km. dichterbij kon ontschepen dan vanuit Frankrijk het geval was, en hier was relatief weinig schade aangericht in vergelijking met wat het front in dat land had achtergelaten. Dat feit heeft op de oorlogsduur zeer zeker een gunstige invloed gehad. De dienstregeling verbeterde bestendig op de lijn, alhoewel van een echt gekadanseerde dienst eigenlijk nooit iets te zien is geweest. De aan- en afvoer van werknemers naar en van Antwerpen bepaalde de eigenlijke diensten op de lijn. Vele arbeidsters hadden daarenboven werk gevonden in de chokolade- en koekjesfabrieken van de Scheldestad. Een aantal van hen werkte tevens in de haven, bij het herstellen van jutezakken. Zij noemden dat algemeen: het zakkenkot. Ter intentie van deze vinnige dames voorzag de NMBS twee rijtuigen, vlak achter de pakwagen, en alléén voor hen. Was er toch een argeloze heer in een van deze rijtuigen terecht gekomen, dan gedroegen deze dames zich vaak niet als dusdanig, en overstappen in een volgend station was de beste redding. Er werd met het treinpersoneel wel een hartig woordje gepraat als een man in een van deze rijtuigen aangetroffen werd. De getrouwen van deze lijn noemden deze rijtuigen eerder oneerbiedig: de geitenbakken. Was je nog maar een jongetje, dan mocht je in deze rijtuigen plaatsnemen, en dan genoot je meteen alle mogelijke bescherming, en was je getuige van de eindeloze breiwerken waarmede de vrouwen de kilometers aaneen strikten. Meteen was het argeloze kind dan op de hoogte van de geweldige familietoestanden van de Klavere Dames. Wat het materieel betreft, heb ik als kind steeds een lok van het type 38 voor de treinen gekend, en dat was later, zeker nog in 1951-52, ook zo. Later in de vijftiger jaren, vermoedelijk omstreeks 1959, verscheen ook het type 64 geregeld op de lijn, en verving het stilaan de 38. De 64 bleef er tot bij de vervanging van stoom door diesel. De GCI-rijtuigen zijn toen vervangen geworden door de M 1-rijtuigen, die er hebben gereden tot 10 januari 1980.

VERNIEUWINGEN.

Hoe vooruitstrevend we dan in 1830 ook geweest zijn, het is een niet te ontkennen feit dat de elektrische traktie op het einde der vorige eeuw al flink in toepassing is gebracht op tramlijnen voor stads- en buurtverkeer. Spoorwegen in de ons omringende landen hadden zich gretig op de toepassing van elektrische traktie gestort, maar bij de nazaten van 1835 waren blijkbaar niet meer zo ondernemend als de pioniers. Waren de helden moe? Hoe dan ook, de eerste elektrische treinen in België zouden niet rijden voor de NMBS, maar op een partikuliere lijn van Brussel-Leopoldswijk naar Tervuren. In 1933 deed die innovatie haar intrede. Men kon hier bezwaarlijk van een echte spoorlijn spreken, maar een tramlijn was het toch ook weer niet. Dit vervoer zou blijven bestaan tot 31 dec.1958. Met dat lijntje verdween tevens de eerste echte voorstadslijn of lichte metro. Het duurde nog wel tot 1970 vooraleer tot het opbreken der sporen werd overgegaan.

Met het vooruitzicht op het eeuwfeest van de eerste spoorweg van het vasteland, dacht men natuurlijk aan enige festiviteiten. De hoofdbrok werd dan de elektrifikatie van lijn 25, Brussel-Mechelen-Antwerpen. Kort daarop kwam de mobilisatie en W.O.II, met het gevolg dat bij het einde der vijandelijkheden eerst de wonden dienden geheeld, alvorens aan verdere elektrifikatie gedacht kon worden. In 1949 was het dan zo ver, en stelselmatig breidde de bovenleiding zich uit. Elektrische treinstellen hadden we al sedert 1935, maar de opvolger van de eerste stoomlokomotief zou zich dus pas meer dan een eeuw later aandienen op ons net. Dat was de toenmalige reeks 101.001 - 101.020, Deze pioniers werden in 1976 eigenlijk op rust gesteld, wat de overlevenden betreft, maar als gevolg van de elektrifikaties en het daaruitspruitende materieelsgebrek moesten ze weer van stal worden gehaald. De NMBS besliste de elektrifikatie van de lijn Antwerpen - Lier - Aarschot - Leuven op te nemen in haar plan 1976 - 1980. Voordien al was de sectie Antwerpen - Mortsel elektrisch uitgerust, zodat "slechts" 49 km. diende onder draad gebracht. Elektrifikatie immers is een bijna ideale oplossing om meerdere redenen. In dit geval kwamen -zoals elders overigens- grote kostenverwekkende factoren aan de oppervlakte. Denken wij bv. aan het vernieuwen van ballast en sporen, supprimeren van overwegen, bouwen van onder- en bovengrondse kruisingen met het overige verkeer. Men heeft er echter naar gestreefd zo snel mogelijk tot uitbating met stroom te kunnen overgaan. In de richting Antwerpen - Leuven werden rails van een zwaarder profiel aangewend dan het tegenspoor. Gewoon omdat in de toekomst zware ertstreinen voor de waalse staalnijverheid langs deze weg bevorderd zullen worden, meer dan nu het geval is. In de richting Antwerpen rijden die treinen leeg, en kan met lichtere sporen worden volstaan. Vanzelfsprekend brengt het omschakelen van de traktiewijze ook aanpassing van seininrichting en stationsinfrastructuur met zich. In Lier is een aanpassing doorgevoerd die zeer ingrijpend is geweest in de spoor- en perronindeling, terwijl een nieuw seinhuis moest gebouwd worden. In Heist op de Berg werden twee overbruggingen vervangen, omdat de bestaande de elektrische traktie niet voldoende ruimte gaven. Een wijkspoor werd tot 600 m. verlengd, en er werd een nieuw traktie-onderstation gebouwd. In Aarschot werd tussen de hoofdsporen 1 en 3 een centraal wijkspoor aangelegd, de goederenbundel werd verlengd voor lange treinen, en twee bruggen over de Demer en de Laak, moesten worden aangepast. Daarenboven werd voorzien in het aanleggen van een nieuwe goederenkoer. In Leuven werd de ondergrondse doorgang voor reizigers verlengd in de richting Kessel - Lo, het traktie-onderstation moest worden aangepast, en wisselverbindingen moesten worden aangepast. Volgend jaar dient nog een viadukt te worden gebouwd op de lijn Lauven-Aarschot-Hasselt, dat verhoging van de snelheid zal toelaten, en

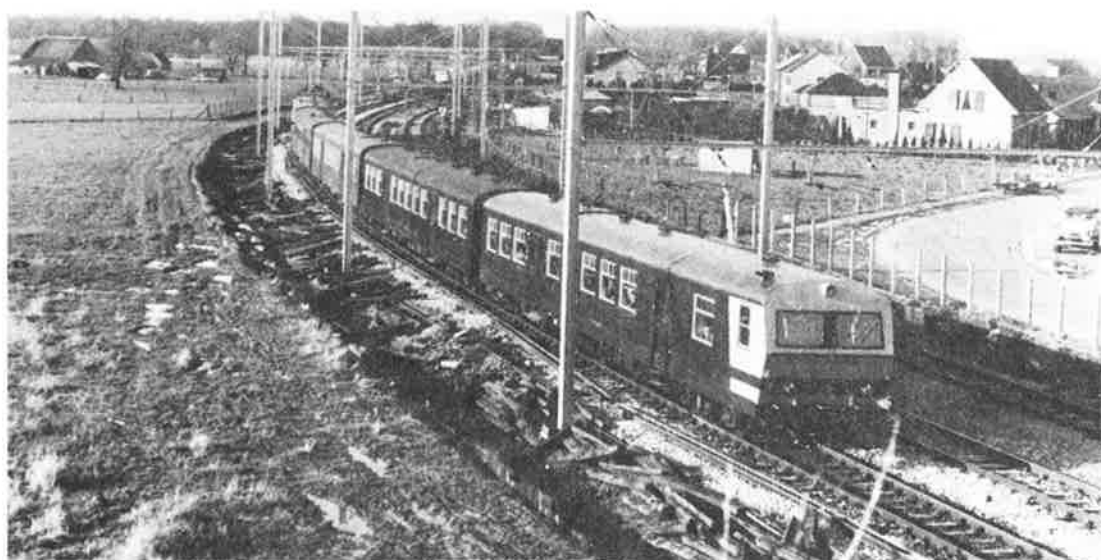
dat eveneens een gunstig effect laat voorzien op de versoepeling van de uitbating. Wat betreft het afschaffen van de overwegen, kan men stellen dat een aantal reeds verdwenen is, en men hoopt op vrij korte termijn de 49 overwegen tussen Lier en Aarschot te kunnen terugbrengen tot 15.

FEEST! - FEEST?

Eindelijk brak de dag aan waarop zoveel reizigers hadden gewacht: uitbating met elektrisch materieel. Op 11 jan.1981 begonnen de elektrische treinen te rijden, en de dag daarop werd de lijn officieel ingehuldigd. Spoorwegpolitie bespiedde argwanend elke drager van een fototoestel, en men verloor hem niet uit het oog. Het gevaar moest worden voorkomen! Wie meereed weten wij niet, wel was de Minister van Verkeerswezen ter plaatse. Wij waren er vast niet bij, en daardoor moeten wij U dat spannende relaas schuldig blijven. Op 18 januari echter was er feest voor iedereen. Jan met de pet mocht de ganse dag gratis rijden tussen Antwerpen en Leuven. De toeloop was bijzonder groot, en volgens de kranten zijn er minimum 40.000 reizigers vervoerd die dag. Velen van ons hebben toen post gevat langsheen de lijn, en zij zijn getuige geweest van de nokvolle treinen die in beide richtingen de diensten reden. Zelfs moesten dieseltreinen worden ingezet om de reislustigen te vervoeren. Een dag om nooit te vergeten.

Is alles nu perfekt? Klachten zijn er nog dagelijks, en wij kunnen ons voorstellen dat aan een goede dienstverlening nog moet worden gesleuteld, al moet een meer dan honderdjarige ervaring toch ook iets opleveren. Reizigers die 's morgens met de direkte trein 3453 meekomen, maken meermaals mee dat de vooroprijdende stoptrein 6081 hen al parten speelt vòòr het binnenrijden in Heist op de Berg. Bij de Netebrug in Lier staat dan al een trein uit Herentals te wachten, die aan de 6081 moet gekoppeld worden in Lier. Als dat konvooi weg is mag de 3453 uit Lier vertrekken. Al de tijd die nodig is om die bewerkingen uit te voeren, loopt de bestuurder van de "direkte" trein naast zijn lok te ijsberen. Kan dat niet wat "direkter" worden geregeld?

Roger Bastaens.
Antwerpen, juni 1981.



Een trek- en duwtrein verlaat het station Lier, op weg naar Antwerpen. Zo 18 jan.1981. Foto genomen van op een brug van de Lierse Ringlaan. Arch. Eigen Baan.



Het station Lier, gezien langs de kant van het Stationsplein, bij het begin van deze eeuw. Let op de slechte toestand van het Stationsplein. De kar voor het station was een bestelwagen van de Spoorwegen, en draagt de tekst: Chemins de fer de l'Etat - Staatsspoorwegen.



Het station Aarschot omstreeks 1910, aan de spoorzijde gezien. Dit gebouw werd tijdens de tweede wereldoorlog vrij zwaar beschadigd, en is in de jaren vijftig door een nieuw gebouw vervangen. Beide foto's behoren tot het Archief Eigen Baan - Borgerhout.

VeBOV - VERENIGING VOOR BELANGSTELLENDEN IN HET OPENBAAR VERVOER. vzw

Het verenigingsleven is in ons land nog zeer sterk ontwikkeld. Tal van verenigingen vechten om te blijven bestaan, maar ze houden vol. Wij behoren tot diegenen voor wie het bestaan geen probleem is, en daar zijn wij gelukkig om. Om het onze leden aangenaam te maken, laten wij echter niets onverlet, en een talrijke aanwezigheid op onze manifestaties is daar het bewijs van. Ten behoeve van onze leden worden maandelijks vergaderingen ingericht in Antwerpen, Brussel, Brugge en Zolder. Op deze bijeenkomsten is er bijna steeds vertoning van films, of diapositieven.

Verder richten wij meermaals per jaar bezoeken in, aan binnen- of buitenlandse bedrijven, of is één of andere uitstap naar een spoorlijn ons doelwit. Het inrichten van een tentoonstelling, of in verenigingsverband aan een door anderen ingerichte tentoonstelling deelnemen, behoort tot onze activiteiten.

Ten behoeve van onze leden hebben wij een eigen winkel opgezet, Het VeBOV-Centrum. Dat centrum is gelegen onder het kruispunt van De Keyserlei en de Frankrijklei te Antwerpen, in het pré-metrostation OPERA van de MIVA. Het VeBOV-Centrum staat ter beschikking van onze leden, elke tweede zaterdag van de maand, tussen 14 en 18 uur.

Ten slotte is er ons tijdschrift, de VeBOV-Koerier, die elf maal per jaar verschijnt. Via dit maandblad worden onze leden op de hoogte gehouden van de activiteiten bij de bedrijven en in de Vereniging. Tevens wordt ruim aandacht besteed aan de geschiedenis van tram- en spoorweglijnen, en alles wat daarbij hoort.

Onze vergaderingen kenmerken zich door een vriendschappelijke sfeer, waar vrienden ondereen van gedachten wisselen, en vele foto's van hand tot hand schuiven om te tonen wat er te zien en te beleven valt op het gebied van het personenvervoer.

Op vijf jaar tijd is onze vereniging uitgegroeid tot een vriendenkring van ruim vijfhonderd leden, en het aantal is steeds groeiende.

Als U, beste lezer, geboeid wordt door het openbaar vervoer, en als onze activiteiten U aanspreken, dan is uw plaats bij ons, en dan zullen wij U graag verwelkomen! Het lidgeld wordt elk jaar door de leden op de Algemene Ledenvergadering bepaald.

Wij zijn geen actiegroep, maar wij stellen het bijzonder op prijs onze mening te uiten via ons tijdschrift als daartoe aanleiding bestaat. Dat gebeurt dan objectief en eerlijk, zonder beïnvloeding van welke zijde ook. Dat houdt meteen in dat VeBOV buiten elke politieke of filosofische beschouwing staat, en een geheel eigen structuur nastreeft.

Samenstelling van de beheerraad:

Voorzitter: Roger Bastaens, Baggenstraat, 6, 2200-Borgerhout.

Tel: (031) 36.04.92, nà 18 uur. (1982: 03-236.04.92)

Sekretaris: Willy Bomans, Molenlei, 44 - bus 2, 2060 Merksem.

Tel: (031) 46.34.43 nà 19 uur. (1982: 03-346.34.43)

Penningmeester: Johnny Dobson, Alfons Schneiderlaan, 65, 2100-Deurne.

Bankrekening: België, 412-6131001-97, VeBOV-Antwerpen.(Kredietbank).

Nederland: Girorekening 1107397 van de RaBo-Bank, vestiging Ossendrecht en Putte, ten bate van rekening 140511733 van de VeBOV-Antwerpen.