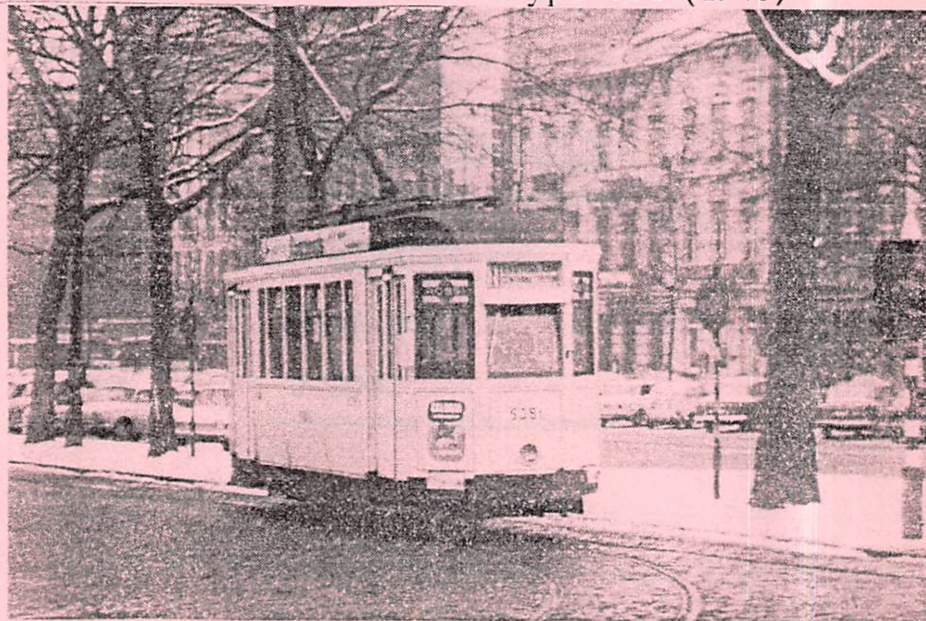


COMPAGNIE GENERALE DES TRAMWAYS
D'ANVERS (C.G.T.A.)
Motorwagen 5351 (ex-351).
Reeks 201-230/251-370. Prototype 351 (1948)



Antwerpen, Fr. Rooseveltplein, 29 december 1964. Motorwagen 5351 in dienst op lijn 11 (Eksterlaar-Centraal Station) en gefotografeerd aan zijn voormalig eindpunt. Foto E. Keutgens.

Afdeling : KULTUUR

Tak : GOV.

Geïnteresseerden Openbaar Vervoer.

Verantwoordelijken:
=====

Voorzitter & Penningmeester

E. van de WEYER

J. Pauwelstraat, 152

2710 HOBOKEN Tel. 828.91.24
=====

HOOYBERGHS Jos.

D. Hereynslaan, 56 Bus 1 archief en foto's

2610 WILRIJK Tel. 827.93.07
=====

TRUYENS Fred.

C.V. Manderstraat, 4 H/13 Redactie Maandblad

2050 ANTWERPEN Tel. 219.19.69
=====

PETIT Jos.

Ijskelderstraat, 62

2710 HOBOKEN
=====

Voor algemene informatie staan bovenstaandenter beschikking
om U zoveel mogelijk te helpen

=====**G-O-V**
=====**EEN VERENIGING****VOOR U EN****DOOR U**
=====

Niets uit deze uitgave mag onder welke vorm ook worden over-
genomen zonder toelating van de redactie.

=====

Verantwoordelijk uitgever : E. van de WEYER.

November 1983

AFDELINGSNIEUWS

=====

Het jaar 1983 loopt stilaan naar het einde. We trekken dan ook met dit bericht Uw aandacht op de betaling van het lidmaatschap voor het nieuwe jaar.

De betaling kan geschieden op het Sekretariaat van KOSIVA DE EERSTE 4 dagen der week tussen 13.30 en 15.30 uur. Ook kunt U steeds terecht bij de verantwoordelijken van GOV. die vermeld staan op de binnenzijde van het eerste blad van dit nummer.

Ter herinnering : Aktieven betalen 100.-fr.
Gepensioneerden betalen 75.-fr.

Ons INFO-CENTER.

=====

Sinds 30 oktober 11. is het Tram- en Autobusmuseum te Edegem gesloten tot Pasen 1984.

De "Geïnteresseerden van het Openbaar" dus de GOV. maakt van deze gelegenheid gebruik om U mede te delen dat gedurende deze periode het INFO-CENTRUM, gehuisvest in het Station Opera voor alle belangstellenden zal geopend zijn alle zaterdagen der maand (UITGEZONDERD DE TWEDE ZATERDAG DER MAAND) van 13.30 tot 17.00 uur.; en dit voor alle inlichtingen, stickers van kopborden, netplans van Miva, postkaarten van trams en autobussen, enz.....

Voor de verzamelaars van Stickers van kopborden is nog te vermelden dat er reeds 6 reeksen ter beschikking zijn en dat momenteel de 7de reeks in voorbereiding is.

Aan het album wordt ook met man en macht gewerkt.

ONS BEZOEK AAN HET GEMEENTEVERVOERBEDRIJF
=====

van AMSTERDAM
=====

Op 3 november was het dan zo ver, en vertrokken we met een praktisch volledig bezette autobus (49 personen) naar Amsterdam voor een bezoek.

Door de sociale spanningen die daar waren gerezen was het wel met een benepen hart en zweefden we wat tussen hoop en vrees tijdens de rit.

Het was dan ook een grote opluchting wanneer we, éénmaal in de binnenstad toegekomen de Autobussen en de Tramrijtuigen in het Centrum zagen voorbijrijden.

De ontvangst was ; kort samengevat, werkelijk zeer hartelijk en doordat alles tot in de puntjes verzorgd was, kon zelfs het vooropgestelde tijdschema nagenoeg gevolgd worden.

De begeleiding door bevoegde personen maakte het ons mogelijk een idee te vormen over een bedrijf dat, met zijn ongeveer 4.200 personeelsleden moeilijk vergelijkbaar is met MIVA.

Zelfs de Ontspanningskring, met een waaier van verschillende activiteiten is na meer dan 40 jaar werking uitgegroeid tot een kring van standing. Een eigen muziekkorps en koor zorgt voor het opluisteren van hun eventuele feesten. Er wordt zelfs met succes ingeschreven in prijskampen.

Alle aanwezigen werden trouwens verrast met een fonoplaat waarop uitvoeringen zijn opgenomen van deze laatsten.

Ik ben er dan ook van overtuigd de tolk te zijn van alle bezoekers, wanneer ik hierbij alle verantwoordelijken



DE PREMETRO TE ANTWERPEN.

1. INLEIDING.

Van bij de aanvang van de studie voor de bevordering van het Antwerps openbaar vervoer werd gestreefd een zo groot en zo degelijk mogelijke scheiding met het privéverkeer te realiseren.

Daar waar de stratenconfiguratie het toelaat, en dat is hoofdzakelijk buiten de periferie, staat de aanleg van vrije trambanen en de verbetering van bestaande, centraal..

Daarenboven wordt gestreefd naar een optimaal gebruik van de eigen beddingen door het invoeren van positionele maatregelen met als resultaat een verhoogde commerciële snelheid.

Gezien het stratenpatroon, de verkeersdrukte en de waardevolle bebouwing dient binnen de periferie veelal overgegaan tot de uitbouw van een ondergronds net.

Binnen het beschikbaar budget en rekening houdende met de uitvoeringsmethoden, worden de Premetrokunstwerken in vakken gebouwd waarbij voorrang verleend wordt aan de meest intensieve tramlijnen.

2. RECENTE GEGEVENS BETREFFENDE HET AUTOVERKEER EN DE BEVOLKING

IN EN ROND ANTWERPEN.

a) Autoverkeer:

Aangroei van het wagenpark(op 1 augustus)... BELGIE.

-privéwagens :	1946	86.001
	1972	2.273.163
	1974	2.502.356
	1976	2.737.989
	1978	2.973.418
	1980	3.158.737
	1981	3.206.472
	1982	3.230.951



- totaal aantal wagens :	1946	177.830
	1972	2.668.069
	1974	2.921.440
	1976	3.173.550
	1978	3.426.356
	1980	3.640.688
	1981	3.677.079
	1982	3.705.045

Provincie Antwerpen :

- Privéwagens :	1960	111.133
	1972	366.669
	1974	404.982
	1976	443.133
	1978	482.979
	1980	512.014
	1981	518.679
	1982	522.508
- totaal aantal wagens :	1960	139.739
	1972	419.620
	1974	461.014
	1976	502.360
	1978	546.048
	1980	579.592
	1981	584.577
	1982	588.473

+++++
+ WIE LIEFDE KAN GEVEN +
+ + + + +

+ BEZIT RIJKDOM IN T' LEVEN. +
+ + + + +
+++++

b) Bevolking op 31 december.... en privéwagens op 1aug.....

- Stad Antwerpen :	1946	259.622	-
	1960	261.619	28.207
	1972	220.296	58.295
	1973	217.254	59.596
	1974	213.304	61.157
	1975	209.200	62.084
	1976	206.786	62.923
	1977	201.806	64.013
	1978	197.305	64.397
	1979	194.073	64.666
	1980	190.625	65.283
	1981	187.682	64.348
	1982	-	63.529

Bevolking Antwerpen na fusie 1.1.1983

490.524 inwoners

Aangroei of afname in vgl.'82

per distrikt :

ANTWERPEN	185.021	(- 1.289)
BERCHEM	45.289	(+ 161)
BORGERHOUT	43.302	(- 254)
DEURNE	76.286	(- 458)
EKEREN	22.544	(+ 96)
HOBOKEN	34.562	(+ 57)
MERKSEM	41.553	(- 229)
WILRIJK	41.967	(- 382)

+++++

Onderwijzer:"Als ik drie eieren op de lessenaar
leg, en jij legt er twee bij, hoeveel heb ik er
dan ? Kristiaan: " Ik kan geen eieren leggen
Meneer."

+++++



3. RECENTE GEGEVENS BETREFFENDE HET AUTOVERKEER IN DE
VOERTUIGENTUNNELS L.O. - R.O. EN OMGEVING.

<u>Jaar</u>	<u>Waaslandtunnel</u>	<u>Kennedytunnel</u>
1969	8.962.758	6.663.483
1970	7.100.920	11.807.264
1971	6.842.310	16.580.259
1972	7.354.190	19.924.112
1973	7.706.460	20.061.728
1974	7.525.080	21.060.310
1975	8.253.600	22.026.142
1976	8.334.660	23.727.031
1977	8.187.750	27.360.778
1978	8.320.880	27.543.605
1979	8.226.557	27.630.199
1980	8.502.685	28.459.131
1981	8.562.157	28.905.262
1982	8.660.198	28.793.433

BRON / Imalso

BRON/ Intercomm.
Ver. E3

4. RECENTE GEGEVENS BETREFFENDE HET VOETGANGERSVERKEER IN DE
SINT ANNATUNNEL

1968	5.597.858	BRON : Imalso
1974	2.547.833	
1975	2.435.304	
1976	2.242.767	
1977	2.158.207	
1978	2.074.413	
1979	2.070.035	
1980	2.144.798	
1981	2.070.234	
1982	2.031.685	



5. BOUW VAN HET PRE METRONET : STAND DER WERKEN.

I. Oost-West of eerste as.

a) Aanleg van het 1ste Vak Groenplaats - Centraal Station.

Het omvat vijf kunstwerken over een totale lengte van 1.300 m. of 2.600 m. enkel spoor, waarvan de bouw in open bouwput achtereenvolgens werd aangevat.

Eerst het Kruisstation Opera, het omvangrijkste op 5 januari 1970, gevolgd van de andere kunstwerken in de volgorde van de duur van uitvoering ervan. De ruwbouw van dit vak was beëindigd einde 1973.

Het werd in gebruik gesteld op 25 maart 1975.

b) Bouw van het 2de vak Centraal Station-Belgiëlei-Mercatorstraat.

Het omvat vier kunstwerken over een totale lengte van 3.070 m. enkel spoor, waarvan de bouw in open put aangevat werd op 22 oktober 1973 met Station Diamant, gevolgd van het Station Plantin op 14 januari 1974, de koker Pelikaan-Simonsstraat op 12 augustus 1974 en de kokers en open hellingen Belgiëlei - Mercatorstraat op 12 december 1974.

De ruwbouw van dit 2de vak was beëindigd begin 1978 en werd op 10 maart 1980 in gebruik genomen.

De trams rijden nu ondergronds over een totale lengte van 5.670 m. enkel spoor.

c) Koker De Keyserlei - Astrid en Diamant - Astrid.

De bouw van deze twee dubbele kokers werd op 10.03.1979 aangevat. De uitvoering geschiedt ondergronds (persen van buizen) en bedraagt 48 kalendermaanden.

d) Realisatie van het 3de vak Centraal Station - Van Wesenbeekstraat - St. Elisabethstraat - Schijnpoortweg.

De bouw van het Kruisstation " Koningin Astrid " werd aangevat op 15 maart 1976.

De bouw van dit belangrijk projekt werd voor het eerst ondergronds uitgevoerd.

De dakplaat werd gevormd door horizontaal geperste asbest-cementbuizen (Ø 1,20 m.) op een diepte van circa 1,20 m. onder het straatpeil.

In totaal werden hiervoor 3.112 m. buis geperst.

De ruwbouw van dit kunstwerk werd beëindigd in zomer 1980.

e) Koker Van Wesenbeekstraat.

Met de bouw van deze koker is op 23.04.1979 gestart.

Hij is gelegen tussen het Kruisstation Astrid en het Station Elisabeth. De uitvoeringstermijn voor de ruwbouw bedroeg 40 kalendermaanden. De uitvoering geschiedde ondergronds (galerij + persen van buizen.

Ter herinnering :

In de St. Elisabethstraat, tussen de hoek Dambruggestraat en het St. Elisabethplein, werden van midden '73 tot midden '74 reeds over een lengte van 95 m., de twee wanden en de dakplaat gebouwd van de gedeeltelijke koker aldaar.

f) Het station Elisabeth en de koker Elisabeth- Lge.Zavelstr.

De werken voor uitvoering van dit vak werden gestart op 30 maart 1981. Het station en de koker worden ondergronds uitgevoerd door middel van de buizenmethode.

De totale uitvoeringstermijn voor de ruwbouw bedraagt 36 kalendermaanden.

g) Kokers Handelsstraat - Onderwijsstraat.

Deze kokers worden aangelegd met de schildmethode.

Aanvang der werken : 01.12.80

De uitvoeringstermijn bedraagt 44 kalendermaanden (uitvoering kokers Kerkstraat - Pothoekstraat inbegrepen.)

h) Het Station Handel.

Voor de bouw van dit station wordt de methode van het "persen der buizen" toegepast.

Aanvang der werken : 01.03.1982.

De totale uitvoeringstermijn voor de ruwbouw (uitvoering station Stuivenberg inbegrepen) bedraagt 40 kalendermaanden.

i) Station Frederik van Eeden en Koker en Open Helling Blancefloerlaan (Linkeroever).

Deze kunstwerken worden in open bouwput uitgevoerd.

Aanvang van de werken : 21.02.1983.

De totale uitvoeringstermijn voor de ruwbouw bedraagt 40 kalendermaanden.

j) Koker Groenplaats - Linkeroever.

In studie.

II. Tweede As - Frankrijklei - Zuid - Fr. Rooseveltplaats - Carnotstraat - Turnhoutsebaan - Foorplein en vertakking Stenenbrug.

a) Eerste vak Turnhoutsebaan - Herentalsebaan.

De bouw van het 1ste vak van deze as, Turnhoutsebaan-Foorplein-Stenenbrug met vier stations, één halteplaats, tunnels en twee open hellingen werd op 21 maart 1977 aangevat.

Voor de constructie van de stations en de tunnels werden ondergrondse methoden toegepast. 4.125 m. tunnel werden verwezenlijkt met de schildmethode.

b) Tweede vak : Station en koker Carnot.

De bouw van het 2de vak, Koker Carnot-Station Carnot en

gedeeltelijke koker Carnot - Drink (Oosthoek - Turnhoutsebaan - Van Geertstraat) werd aangevat op 16 januari 1978, volgens de ondergrondse methode (persen van buizen). De uitvoeringstermijn van de ruwbouw bedroeg 48 kalendermaanden.

c) Derde vak : Koker Opera-Astrid en lus Fr.Rooseveltplaats.

De bouw van het derde vak werd aangevat op 15 maart 1978. Ook voor dit vak werd een ondergrondse methode toegepast (galerijbouw).

De uitvoeringstermijn van de ruwbouw bedroeg 48 kalendermaanden.

d) Vierde en laatste vak : Frankrijklei - Zuid.

De bouw van dit vak is nog ter studie.

III. Tweede as - Aftakking Kerkstraat - Pothoekstraat - Schijnpoortweg - Sportpaleis - Viadukt en vertakking Ten Eekhovellei.

a) Eerste vak : Koker Kerkstraat - Station Willibrordus.

De ruwbouw werd aangevat op 12 maart 1979.

De uitvoering gebeurde ondergronds (persen van buizen) en de uitvoeringstermijn bedroeg 38 kalendermaanden.

b) Tweede vak : Kokers Kerkstraat - Pothoekstraat.

Deze kokers werden aangelegd met de schildmethode. Aanvang der werken : 01.12.1980. De uitvoeringstermijn bedraagt 44 kalendermaanden (uitvoering kokers Handelsstraat - Onderwijsstraat inbegrepen).

c) Station Stuivenberg.

Voor de bouw van dit station wordt de methode van het "persen van buizen toegepast".

Aanvang van de werken ; 01.03.1982.

De totale uitvoeringstermijn voor de ruwbouw (uitvoering



VOOR DE LIEFHEBBERS VAN STATISTISCHE GEGEVENS.

Historische data bij het Rotterdamse Vervoerbedrijf.(R.E.T.)

- | | | |
|--------------|------|--|
| 12 november | 1878 | De Rotterdamsche Tramweg Maatschappij (R.T.M.) wordt opgericht. |
| 1 juni | 1879 | De eerste paardetramlijn wordt in dienst gesteld op het traject Crooswijksekade-Beursplein. |
| 9 april | 1881 | De stoomtram wordt in dienst gesteld op het Trajekt Schiedam-Nw.Binnenweg-Westersingel. |
| 7 april | 1904 | De R.T.M. wordt gesplitst. Een nieuw bedrijf, de R.E.T.M.(Rotterdamsehe Electriche Tramweg Maatschappij) aanschouwt het levenslicht. Het vervoer naar en op de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden zal uitsluitend worden verzorgd door R.T.M. |
| 19 september | 1905 | De eerste elektrische tramlijn(1) gaat rijden: Honingerdijk-Beursplein-Park. |
| 13 april | 1907 | Opening van de eerste elektrische tramlijn op de L.M.O.: lijn 9 Charlois-Wilhelminakade |
| 7 juni | 1920 | De eerste gemeentelijke autobusdienst wordt geopend(met R.E.T.M.personeel/conducteurs) op het traject Tuindorp/Vreewijk/Stieltjesplein. |
| 19 mei | 1924 | Op de laatste paardetramlijn(Rotterdam-Overschie) wordt de paardentractie gedeeltelijk vervangen door motortractie; vanaf 28 mei 1925 wordt de lijn volledig met motortrams geëxploiteerd en behoort het tijdperk van de Rotterdamse paardetram tot het verleden |
| 1 september | 1926 | Instelling van de eerste Noord-Zuid tramlijn Lijn 12 Stationsplein- Groene Hilledijk. |

- 15 oktober 1927 De R.E.T.M. houdt op te bestaan. Het gemeentelijk vervoerbedrijf gaat van start.
- 26 mei 1928 De R.E.T. opent haar eerste autobuslijn. Lijn A Station D.P.-Nenijtoterrein(Blijdorp)
- 1 augustus 1929 Het eerste moderne vierassige motorrijtuig (nr.436) wordt in dienst gesteld op lijn 8.
- 1 juli 1936 Invoering van sectietarief: 6,10 en 15 cent.
- 27 maart 1937 Eerste tramdiensten naar Feijenoordstation
- 10-17 mei 1940 Tram- en autobusnet wordt stilgelegd als gevolg van ernstige oorlogshandelingen.
- 27 september 1942 Het sectietarief vervalt. Het basistarief van 10 cent wordt weer ingevoerd.
- 7 september 1944 De autobusdiensten worden gestaakt. Slechts vier rijvaardige bussen nog beschikbaar.
- 1 december 1944 De tramdiensten worden stilgelegd in verband met het stopzetten van de stroomvoorziening.
- 8 juni 1945 De eerste tramlijnen worden weer in dienst gesteld (lijnen 2,3,8,10 en 16.
- 3 september 1945 De autobuslijn E (Oostplein-Capelle a/d IJssel) wordt als eerste weer in dienst gesteld.
- 18 september 1948 Twee nieuwe tramstellen(571-1021 en 572-1022) worden in dienst gesteld op lijn 4 (Schiedam-Station Maas).
- 8 december 1956 Het eerste Schindlerrijtuig (serie 1-15) arriveert in de maasstad en wordt in dienst gesteld op lijn 22. Hiermede vangt de periode aan van tramrijtuigen met plaatsgebonden conducteur en gesloten deuren tijdens de rit.
- 14 november 1960 De metrobouw gaat officiëel van start met het slaan van de eerste damwandplank voor het bouwdok Weena.
- 5 juni 1961 De nieuwe R.E.T.gebouwen aan de Kleiweg worden feestelijk in gebruik genomen.

- De gebouwen aan de Isaïc Hubertstraat (kantoren en werkplaatsen) waar sedert 1879 de zetel van het vervoerbedrijf was gevestigd, worden voorgoed verlaten.
- 6 november 1965 De R.T.M. stoom/motortramdienst verdwijnt uit het stadsbeeld. Op 14 juni 1966 wordt tenslotte de laatste tramdienst op de eilanden gereden en met autobussen voortgezet.
- 15 juni 1966 Het eerste motorrijtuig arriveert in Rotterdam.
- 26 juni 1967 Metrorijtuig Nr. 15 is het eerste metrorijtuig dat de Noord-Zuid verbinding berijdt (van Parallelweg naar Leuvehaven). Op 10 juli d.a.v. vangen de proefritten aan over het gehele traject Zuidplein-Centraal Station.
- 9 februari 1968 H.K.H. Prinses Beatrix stelt de metro in bedrijf. Op 10 februari wordt de metrolijn voor het publiek opengesteld.
- 2 november 1968 Het is zaterdagochtend, 10.37 uur, als de laatste tramrijtuigen de maasbruggen passeren. Achtereenvolgens de rijtuigen 253, 252, en 261, welke aan de rechter Maasoever naar de Remise Hilledijk worden overgebracht. Een periode van ruim 40 jaar oeververbinding per tram wordt hiermede afgesloten.
- 2 januari 1969 Aanvaarding van de voorstellen tot aanleg van de metro/sneltramlijn Eendraxhtsplein-Ommoord.
- 27 april 1970 De laatste officiële dienstrit met een vierassig motorrijtuig volgens type 1929 wordt gereden op lijn 1 (Honingerdijk-Schiedam). Rijtuigen van dit type worden nog sporadisch

als extra dienst ingezet tijdens sport-
manifestaties e.d.

- 25 november 1970 Verlenging van de metrolijn tot de Slinge.
- 26 februari 1972 Laatste tramdiensten naar het Feijenoord-
station.
- 21 mei 1973 De aanleg van de Oost-West-lijn gaat op de
Blaak van start.
- 1 september 1974 Invoering van het Zonetarief.
- 25 oktober 1974 Verlenging van de metro-Noord/Zuid lijn
(met 9.3 km.) naar Zalmplaat.
- 15 oktober 1977 50 jaar R.E.T.
- 12 november 1978 Oprichting van het "Initiatiefcomité tot
stichting van een Trammuseum in Rotterdam".
o.a. in tegenwoordigheid van de R.E.T.-
Directie en afdelingsleiding Electrisch
Materieel. Het is precies een eeuw geleden
dat de grondslag werd gelegd voor het
Rotterdamse trambedrijf.

Deze gegevens werden overgenomen uit de door R.E.T uitgegeven
brochure bij het 100 jarig bestaan van het vervoer.

=====

=====

Make, vraagt Lieje: " Wat is nu eigenlijk een schimmel ?"
Antwoord : " Eén schimmel, liefje, wel dat is een heel wit
paard, net als dat van Sinterklaas." Waarom moet dat paard
van Sinterklaas dan nu juist op mijnen boterham komen zitten? "

=====