

B 181

DEMANDER L'ARRÊT AU RECEVEUR

NIET SPUIWEN
GELEEFD DE CACHOIR

Tingeling

150 jaar tram in Antwerpen

Tingeling

150 jaar tram in Antwerpen

stadskronieken

Doorwoord

Tram 11

... En tot ons allen.
Tingeling, tingeling door de stad.
Het openbaar vervoer doet aan beschaving,
Aan feestelijkheid, aan wanordehandhaving.

Herman de Coninck, 1993

Tramtram

Dag meisje met het ijsje aan het raam.
Dag beentjes van het meisje in de tram.
Dag bengeling. En tingeling.
Dag reizigers allemaal. Dag elk verhaal.
Dag alle taal. Dag alle reizelingen
in de bedding van de stad. Dag dag dag.
Dagelijks klinkt in ons heelal de tingeling.

Bernard Dewulf, 2012

De fragmenten uit de gedichten van twee Antwerpse dichters, Herman de Coninck en Bernard Dewulf – die zelf nog Paul van Ostaijen erin weeft –, vatten mooi samen waarover dit boek gaat: de tram is poëzie. We waren al erg onder de indruk van een aantal eerder gepubliceerde Stadskronieken. Zo kwamen we op het idee om ook een kroniek samen te stellen over de tram in Antwerpen. Die tram mag, juist in 2023, 150 kaarsjes uitblazen. Bovendien is er de laatste tijd veel interesse voor erfgoed en verhalen (of anekdotes) uit de geschiedenis.

Wat wilden we brengen? Zeg nu zelf: het openbaar vervoer speelde ooit in ons leven een rol of doet dat nog. In goede en slechte tijden bracht het ons naar familie, feesten, begrafenissen of het hospitaal. We reden ermee naar ons werk. We gingen met de tram naar school. We hoopten dat ons onbereikbare lief erop zat en sommigen kregen er toch hun eerste kus – daarvoor diende het achterste balkon. Soms was de impact veel groter, want de tram loodste ons door oorlogen en zware sociale onrust. Die tram, met zijn veilige web van draden boven ons, was telkens een soort barometer. Wanneer hij niet meer reed, hing er meestal groot onheil boven ons. Wanneer de mensen zuchtten “oef... we horen zijn gedreun en zijn tingeling terug”, dan was alles weer normaal.

Wel, beste lezer, daarover wilden we een boek schrijven. Over het dagelijkse leven van de reizigers en de bemanning. Wie kent nog de trolleybus? Een ‘rechtdeureke’? De ‘receveur’? Hier gaat het niet over een trambestuurder, maar over de ‘wattman’. We hebben die lange periode, die in 1873 met de paardentram begon, in zeven hoofdstukken gegoten waarbij we ook de tramwereld van vandaag niet vergeten.

Waarover wilden we géén boek schrijven? Ah, datgene waarover al veel schitterend werk van specialisten vóór specialisten verscheen. Verbouwingen, reeksnummers, aantal pk’s, de nooit ophoudende veranderingen op de lijnen en ga zo maar door. Nu beseffen we wel dat je in deze kroniek niet zonder wat techniek kan, zolang het maar hoort bij de leuke vertelsels die naar boven kwamen.

Wij denken dat we hetzelfde proces hebben doorlopen als de samenstellers van andere Stadskronieken. Enthousiasme genoeg in de eerste werkvergaderingen: “Oei! Hoe gaan we dat vol krijgen?” Nog steeds enthousiasme genoeg in de laatste: “Oei! We hebben te veel! Dat wordt schrappen!” Een schat aan informatie hebben we gevonden. Daarvoor raadpleegden we het archief van het Vlaams Tram- en Autobusmuseum en doken we in krantenarchieven. Maar we namen ook interviews af met - hoe kan het ook anders - gepensioneerde wattmannen. We spraken met een controleur. En we luisterden naar een elektricien van de vaste installaties en zijn kompaan, de loodsoverste van depot Hoboken - nu beiden op rust, maar nog steeds ‘gebeten’. Zelfs de topdesigner van de nieuwste trams liet zich graag strikken. En natuurlijk ook een aantal bewonderaars die verknocht zijn aan het trammuseum. Allen dank daarvoor.

Ons verhaal bestaat uit meerdere hoofdstukken met tal van foto’s en kaderteksten die ervoor zorgen dat je het boek steeds in stukjes kan lezen. Daarnaast hebben wij, als zijspoor, het levensverhaal opgetekend van drie trams: een oude stadstram, een boerentram en een PCC.

Maar kom, stap in. We vertrekken! Tingeling! Tingeling!

De auteurs



Inhoud

- 7 1873-1898
DE BEGINJAREN VAN DE ANTWERPSE TRAM
Mijnheer, Madam, Daar is de tram
- 21 1899-1918
DE EERSTE TWEE DECENNIA VAN DE ELEKTRISCHE TRAM
Voici un heureux debut?
- 36 MEMOIRES VAN EEN TRAM
Een oude stadstram spreekt
- 41 1919-1939
DE TRAM TIJDENS HET INTERBELLUM
Stakingen en statusverlies
- 53 1940-1945
DE TRAM IN DE TWEEDE WERELDOORLOG
Doelwit, held en slachtoffer
- 62 MEMOIRES VAN EEN TRAM
De boerentram spreekt
- 67 1946-1962
DE NAOORLOGSE JAREN
Oud gerief en 'nief' trams
- 81 1963-1990
DE MIVA-JAREN
Erop of eronder
- 98 MEMOIRES VAN EEN TRAM
Een PCC spreekt
- 105 1991-2023
ONDER DE VLEUGELS VAN DE LIJN
De hoge vlucht van de lage vloer



Paardentram komende van Brouwersvliet met de Rijnkaai op de achtergrond, omstreeks 1900.

1

1873-1898
**De beginjaren van
de Antwerpse tram**

1873-1898

Mijnheer, Madam, Daar is de tram

Den Americaine

Napoleonsnoepjes, Elixir d'Anvers, borstbollen van Wycam's, een Bolleke, Seefbier,... de Koekenstad heeft veel iconische producten voortgebracht. Maar de uitvinding van 'den tram'? Nee, die pluim kunnen de Antwerpenaren niet op hun hoed steken. Antwerpen was zelfs geen *trampionier* toen het in 1873 drie paardentramlijnen in gebruik nam: Genève (1862), Den Haag (1864), Berlijn (1865) en Boedapest (1866) waren Antwerpen al geruime tijd voor. Zelfs voor België was de paardentram in 1873 eigenlijk geen nieuwigheid meer. Vier jaar eerder al,



De eerste paardentram, den Américain, bracht in mei 1873 een ware volkstoeloop teweeg.

in 1869, dook de paardentram in het Brusselse straatleven op, gevolgd door Luik in 1871. Maar laat dat voor die Brusselaars en Luikenaars geen reden zijn om een al te hoge borst op te zetten. Ook zij hebben de tram niet uitgevonden. Laten we het er gewoon op houden dat hun politici net iets sneller op de tramkar zijn gesprongen...

Toen de paardentram in 1873 zijn intrede deed in Antwerpen, noemde geen kat die 'paardentram', maar wel... 'den Americaine', naar het land waar de paardentram echt tot ontwikkeling kwam. In 1832 reed in de VS voor het eerst een paardentram voor passagiers op de spoorlijn New York - Harlem. Bijzonder aan die spoorlijn was dat ze op de openbare weg was aangelegd. Dat was daarvoor nooit gebeurd en in het begin leek ons dat eerlijk gezegd ook niet erg veilig. De spoorstaven staken tot 15 centimeter boven het wegdek uit, met alle gevaar van dien voor karren en wagens. Pas in 1852 werd, na verschillende technische verbeteringen, de groefrail in gebruik genomen zodat het spoor op gelijke hoogte van het wegdek kwam te liggen. De paardentram verwierf hierna een definitieve plek in het New Yorkse straatbeeld en de 'Amerikaanse spoorweg' kon aan zijn verovering van de wereld beginnen.



Rijtuig 43 aan volle snelheid voor het Koninklijke Atheneum, vóór 1900.

Politieke discussies en koetsiersprotest

Ondanks het succes in vele andere grootsteden was niet iedere Antwerpenaar de komst van de paardentram genegen. De paardentram kwam nochtans ten tonele in een tijd dat er weinig alternatieven waren. Anno 1869 doorkruisten al zo'n 3.000 kilometer aan spoorwegen ons land en was het heel gebruikelijk om met de trein te reizen tussen de steden. Binnen de steden, ook in Antwerpen, bestond er eigenlijk geen moderne vorm van openbaar vervoer. De meer gegoeden lieten zich vervoeren in private koetsen, de minder gegoeden gingen te voet. Bijna twintig jaar eerder, in 1851, probeerden twee moedige Antwerpse ondernemers wel al, onafhankelijk van elkaar, winst te halen uit het aanbieden van omnibusdiensten, respectievelijk tussen Antwerpen

en Berchem en Antwerpen en Borgerhout. Maar een lang leven waren die diensten niet beschoren. In het jaarverslag van 1853 van de Antwerpse gemeenteraad duiken ze alvast niet meer op. Te dure tarieven en te weinig comfort waarschijnlijk. En er zal te weinig vraag zijn geweest. We spreken nu over de tijd dat Antwerpen nog middeleeuwse stadsomwallingen had. En draai het of keer het zoals je wil, dat was toch een grens. Qua technologie stelden de omnibussen ook niet zoveel voor. Een stedelijke variant van de aloude diligence waren ze, ontstaan in Frankrijk in de jaren 1820. Schone dingen, maar het bleven koetsen.

Nee, geef ons dan maar de paardentram. Die reed met zijn ijzeren wielen op ijzeren spoorstaven. Dat gaf veel minder wrijving, met hogere snelheden tot gevolg. Op de paardentram was er ook meer plaats om te zitten. En je had minder last van

lawaai, oneffenheden in het wegdek of paardenstront op straat. Daar kwam nog bij dat het op- en afstappen makkelijker verliepen dat reizen een pak veiliger was door de aanwezigheid van een rem. Maar nog het meest waren de paardentrams economisch rendabeler dan het paardenvervoer van voorheen. Door de verminderde wrijving konden twee paarden dubbel zo veel gewicht trekken en dus dubbel zo veel reizigers vervoeren als een omnibus. Welkom betaalbare tarieven! Welkom nieuwe markt!

Nu ging de paardentram nog altijd niet zo snel. Gemiddeld kon een paardentram acht kilometer per uur afleggen, dat was toch al iets.

Toen in 1865 de allereerste aanvraag voor het uitbaten van een paardentramlijn bij het Antwerpse stadsbestuur terechtkwam, stond er nog niet genoeg politieke druk op de ketel om er veel aandacht aan te schenken. Maar toen er in 1869 uit verschillende hoeken vergunningsaanvragen binnenkwamen, moesten de raadslieden zich wel buigen over de paardentramkwestie. In *Plezante mannen in een plezante stad*, een stadskroniek uit 1913 van Edward Poffé, staat kleurrijk beschreven hoe dat in de gemeenteraad, net als bij de gewone bevolking overigens, voor verhitte discussies zorgde. De meest kritische gemeenteraadsleden argumenteerden dat een paardentram niet in de oude stad hoorde en dat de spoorlijnen “in plaats van tot algemeen nut te strekken, slechts eene onderneming van privaat belang [zouden] zijn”. Ze veronderstelden ook dat de bevolking zich toch niet van de paardenspoorweg zou bedienen, maar zou verkiezen om te voet te blijven gaan. Meer progressieve of visionaire raadslieden oordeelden dan weer dat met de bevolkingsexplosie, het dempen van de Spaanse vestingen in de jaren 1864-1865 en de inspirerende voorbeelden van elders, de tijd voor de paardentram meer dan rijp was. Zo bericht Poffé over een zekere “heer Vaes” die van mening was dat “het nieuw vervoermiddel stond

geroepen om een der belangrijkste factoren van den vooruitgang te zijn”. Hij maakte daarbij gretig de vergelijking met de spoorwegrevolutie van veertig jaar ervoor:

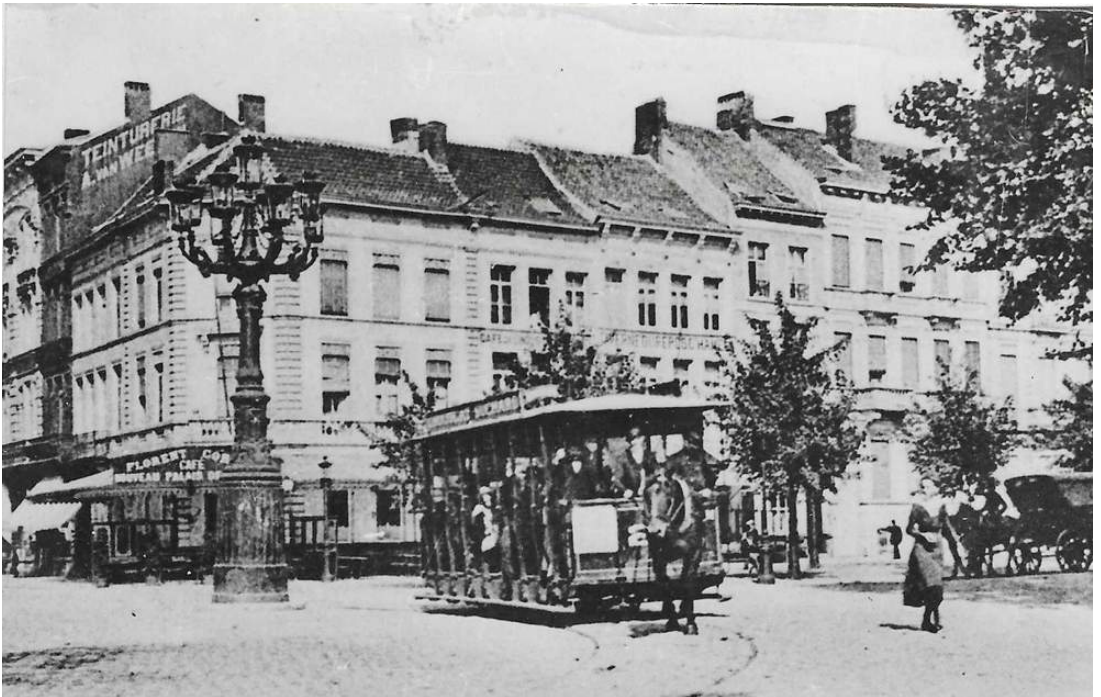
Hoe is het gegaan – vroeg hij – in 1835, als het ontwerp ter invoering van den ijzeren-weg werd ingediend? De voerlieden zouden hunnen kost niet meer winnen en tot armoede vervallen. Spotbeeldekens werden rondgestrooid, waarop paarden stonden afgebeeld die genoodzaakt waren te gaan bedelen. En wat is er van dit alles bewaarheid geworden? In de steden, waar de paardenspoorweg wordt benuttigd, brengt hij voorspoed voor allen, en zoo zal het hier ook gaan. Waarom zou hij de smalle straten ongemoeid laten? De « Amerikaan » zal, door zijn regelmatig, vluggen dienst, het volk spoedig aan de beweging gewennen en gij zult u laten overtuigen door deze waarheid, dat de nieuwigheid, wil ze leefbaar zijn, tot in 't hartje der oude stad moet komen.

De gemeenteraden waarop de paardentramkwestie besproken werd, verliepen al tumultueus, maar bij twee beroepsgroepen zat het spel helemaal op de wagen. Zeker nadat de gemeenteraad in maart 1871 na lange besprekingen eindelijk zijn principieel akkoord voor de aanleg van enkele paardentramlijnen gaf. De vrachtvervoerders waren bang dat ze met hun wagens de paardentram niet snel genoeg zouden kunnen ontwijken, maar het meest virulent in hun protest tegen de ‘Amerikaanse ijzeren weg’ waren de koetsiers. Met zo’n 200 waren ze en als premoderne taxibestuurders vervoerden ze reizigers naar de plekken in de stad waar ze heen wilden. Door de aangekondigde komst van de paardentram kwam hun broodwinning heel direct onder druk te staan. En dus was hun protest niet alleen hevig van toon, maar werd er ook nogal wat bij gesleurd: de paarden zouden met hun hoefijzers in de

“Het nieuw vervoer- middel stond geroepen om een der belangrijkste factoren van den voortgang te zijn”

sporen komen vast te zitten, ouderen en dames op hoge hakken liepen imminent gevaar, omwonenden konden definitief vaarwel zeggen aan hun nachtrust. En de ultieme troefkaart waren uiteraard de kinderen. In een protestbrief die “het bestuur en de leden van den Koetsiersbond van Antwerpen” in 1871 aan het stadsbestuur richtten, werd gewaarschuwd:

daar de Amerikaansche treinen weinig gerucht maken en NIET KUNNEN AFZETTEN, is er voor al wie in hun bereik komt, en bovenal voor de kinderen, een groot gevaar in het gedurig open afvaren dezer treinen.



Paardentram ter hoogte van de Anselmostraat, vóór 1900. Let ook even op de massieve gaslantaarn.

Het waren trouwens best wel nobele zielen, die koetsiers, want in dezelfde brief beloofden ze “eenen uitgestrekten dienst met vrije omnibussen” te organiseren, die van ’s morgens vroeg tot ’s avonds laat alle stadsdelen en voorsteden met elkaar zou verbinden. Het was het proberen waard.

De eerste paardentrams

Alle protesten ten spijt, kreeg Antwerpen op 25 mei 1873 zijn eerste paardentram. Al had het nog wat voeten in de aarde gehad, met wisselende vergunninghouders en zeer laattijdig gestarte werken. Op 13 maart 1873 was men nog niet eens met de aanlegwerken begonnen, maar de vooropgestelde datum van eind mei werd gehaald. De eer van de eerste paardentramlijn was weggelegd voor Antwerpen - Berchem, met de Meir en Berchem-Kerk als respectieve eindhaltes. Op die eerste officiële dag in de Antwerpse tramgeschiedenis waren drie rijtuigen voorzien, maar dat bleek onvoldoende om de massa reizigers te vervoeren. Veel directe getuigenissen over die dag zijn er helaas niet overgebleven. We stellen ons een aardige menigte voor die brandend van nieuwsgierigheid en misschien ook wel met enige terughoudendheid naar het paardentramspektakel kwam kijken. De paardentram kon alleszins meteen een succes genoemd worden: al de zondag erop, op 1 juni 1873, maakten zo’n 5.000 reislustigen tussen 8u30 en 21u30 gebruik van het nieuwe vervoermiddel.

Die eerste dagen en weken was de paardentram wel nog regelmatig het doelwit van protestacties of zelfs sabotage. Als we Poffé mogen geloven, reed ‘de Amerikaan’ nauwelijks “sedert enige daagen of men bevond, dat er steen, aarde en gruis op de riggels waren gelegd. Sommige voerlieden reden met opzet de tramwagens stuk; anderen wilden er niet voor uit den weg, maar

een reglement stelde aan deze booze handeling weldra een einde.”

Vrij snel kwamen er twee nieuwe paardentramlijnen in dienst: een lijn die Borgerhout met het stadscentrum verbond (op 10 juli 1873) en een lijn op de nieuw aangelegde Leien (op 25 augustus). En met het gevreesde onheil bleek het wel mee te vallen: ongelukken met ouderen en dames bleven uit, geen paard verloor zijn hoefijzers tussen de transporen en de sinjoren begonnen te ondervinden dat een zomerse rit in ‘open voituur’ toch best een prettig tijdverdrijf was. En de kinderen? Volgens Poffé waren die, in plaats van onder één of andere tram te belanden, “in de zevensten hemel” terechtgekomen. Ze verdrongen zich aan de standplaatsen van de ‘Amerikaan’ om trambriefjes op te rapen en tijdens het inzamelen zongen ze steevast een tramlied:

Mijnheer, madam, daar is de tram. Ge moet hem niet verachten. Met die voituur, op ieder uur, ge moet er niet naar wachten. Mijnheer, madam, daar komt de tram.

Paarden van witte of appelgrijze kleur

Na 1873 kwamen er onder meer nieuwe paardentramlijnen naar Boom, de Damwijk, Antwerpen-Zuid (de Montignystraat), Merksem en Wilrijk. Die werden allemaal uitgebaat door verschillende *sociétés anonymes*. De initiatieven om deze kleine paardentrambedrijven onder te brengen in één grote maatschappij kregen pas in de tweede helft van de jaren 1890 vorm. Elke paardentramlijn had zijn eigen kleur. Die was aangebracht onder de raampartij of dakplanken.

In het archief van het Vlaams Tram- en Autobusmuseum is nog een getuigenis bewaard gebleven van ene Emericus Debe uit 1965.

In zijn tekst heeft Emericus Debe het vooral over de voornaamste lijnen en maatschappijen die Antwerpen eind negentiende eeuw rijk was. De maatschappijen luisterden naar ronkende namen als de *Tramways Anversoïes*, de *Société des Tramways Nationaux* en de *Tramways du Sud d'Anvers*. Allemaal in het Frans. Jawel, zo ging dat in die tijd.

In zijn tekst vermeldt Debe enkele levendige details. Zo bleek er bij de *Tramways Anversoïes* geen enkele spoorverbinding te bestaan tussen de lijnen, maar “een rijtuig doen ontriggelen en over de kasseien trekken om van de eene lijn op de andere te zetten, was om zo te zeggen een kinderspel”. Wat Debe verder, ondanks zijn gebrek aan paardenkennis, trof, was:

dat al die paarden van die maatschappij van hetzelfde ras waren, met ronde vormen en van witte of appelfrijze kleur. Wij woonden op het Zuid en in de zes jaren dat ik het Atheneum bezocht had ik vier maal per dag de gelegenheid ze te aanschouwen, des te meer omdat ik met mijn makkers deze weg te voet aflegde. Van incidenten herinner ik mij niets bijzonders tenzij een of ander ontsporing als er door bengels een steentje op het spoor gelegd werd. Ofwel als er door ijzel het paard niet verder wou. De voerder legde dan zijn deken voor de poten, de passagiers stapten af van de balkons, gaven een duwtje en sprongen spoedig terug op het rijtuig als het zich in beweging zette.

Debe geeft ook nog aan dat er nogal een verschil was tussen het op- en afstapgedrag van de mannen en de vrouwen. We gaan ons niet uitspreken of de mannen vooral masculien waren of de vrouwen veeleer tuttig, maar “elke woning was een stilstand op vraag, vooral voor de dames, want de heren stapten op of af wanneer het rijtuig reed. Wanneer ik met mijn vader op stap was, nam hij mij onder zijn armen

en zo stapten wij af vóór ons huis.”

Een laatste vermeldenswaardig detail uit de tekst van Debe, is de moeilijkheid die paarden ondervonden om de tram over bruggen of viaducten te trekken. Bij het viaduct “aan den Boomsen Steenweg” moest een tweede paard worden aangespannen. Het paard dat van Antwerpen kwam, diende als tweede paard voor het rijtuig dat van het Kiel kwam – en het paard dat van het Kiel kwam als tweede paard voor het rijtuig naar Antwerpen. Daarna vervolgden ze elk hun weg. De paarden legden de rit over het viaduct dus twee keer af.

Een banket voor de stoomtram

Twaalf jaar na de intrede van de paardentram maakten de Antwerpenaren kennis met nog een ander briesend vervoermiddel: de stoomtram. De eerste stoomlocomotieven waren op 31 mei 1885 te zien op de Leien, op een tijdelijke lijn die vertrok ter hoogte van de Beleg- en Hoornestraat en eindigde bij het huidige Centraal Station. Reden voor het bezoekje: de Wereldtentoonstelling van datzelfde jaar. Het bezoekerspubliek bestond voornamelijk uit zakenlui die benieuwd waren naar de nieuwste evoluties op industrieel vlak. In zo'n context konden trams natuurlijk geenszins ontbreken. Er kwamen stoomlocomotieven in dienst op het tijdelijk aangelegde spoor en er werden ook internationale wedstrijden georganiseerd voor tram- en buurtspoorwegmaterieel.

Hun echte plek in het Antwerps geheugen veroverden de stoomtrams pas met de komst van de buurtspoorwegtrams in 1885. Het jaar ervoor, in 1884, was de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegtrams (NMVB) opgericht. Doel was om naast het grote spoorwegnet een secundair spoornet uit te bouwen dat de kleine dorpen en het platteland ontsloot. Belangrijk is vooral dat de NMVB over heel België buurtspoorweglijnen aanlegde.

Lange uren en acrobatische toeren

Wat jammer genoeg ontbreekt in de getuigenis van Emericus Debe hierboven is een echte poging om de ervaring te beschrijven van het reizen met zo'n negentiende-eeuwse paardentram. 't Moet alleszins een gezellige boel zijn geweest, met veel schoon en minder schoon volk en alvast niks voor de gejaagden van ziel. Reizigers zaten knie tegen knie op lange, tegenover elkaar geplaatste banken. De paardentram stopte aan iedere herberg en verder waar men ook het maar vroeg. Aan iedere wissel moest je wachten. Als er zich een ontsporing voordeed, was het massaal duwen en puffen geblazen om de tram weer op de rails te krijgen. Reed je in het donker, dan moest je het doen met een klein petroleumlampje dat door de ontvanger werd aangestoken. Over de soms barre temperaturen in het rijtuig zullen we maar helemaal zwijgen.

Voor de trammannen van toen moet het al evenmin een simpel bestaan zijn geweest. De menners bestierden hun trams door weer en wind en de andere arbeidsvoorwaarden waren ook niet om over naar huis te schrijven. In *Doorschuiven A.U.B.!!! De ludieke geschiedenis van de Antwerpse tram* vertelt J. De Graef dat de trammannen toen de gewoonte hadden lange uren te kloppen:

“van 7 uur 's morgens tot 10 uur 's avonds met 1 uur rust voor het eten”. Om de vier dagen was er weliswaar een rustdag voorzien, maar dat bleek wel heel relatief. Op die rustdag moesten ze toch nog drie uur met hun tram rijden. En verlofdagen? Ha, die bestonden gewoon niet! In België werd het betaald verlof pas in 1936 ingevoerd.

Naast de koetsier was er in de begindagen ook een ontvanger op de paardentram aanwezig. Zijn voornaamste taak was het geld van de reizigers innen. Hoe hij zich doorheen een overvolle tram moest bewegen? Tja, dat was zijn probleem. Nog het meest in de zomer, want dan waren de rijtuigen open en moest hij, dixit J. De Graef, “akrobatische toeren uithalen om zijn geld te innen. Hij slingerde zich als een aap over een trede buiten de tram en kwam vaak tegen de korst terecht.”



Twee man en een paardenkop poseren fier voor de foto. Belegstraat, vóór 1900.



De stoomtram als blikvanger. Foto gemaakt bij de ingang van de Wereldtentoonstelling in 1885.

“De buurtspoorweg- tram droeg de belof- te van economische bloei in zich”

Dit gebeurde meestal langs de kant van bestaande (kassei)wegen en in smalspoor, daar waar de grote ijzeren broer - de trein - gebruik maakte van het zogenaamde normaalspoor, met een spoorbreedte van 1.435 mm. De NMVB exploiteerde de lijnen doorgaans overigens niet zelf, maar deed een beroep op exploitanten, die vergunningen afsloten voor een periode van dertig jaar. De NMVB zorgde voor de lijnen, de infrastructuur en het rollend materieel. Alle onderhoud kwam bij de exploitant terecht. Een stevig plan en als we even chauvinistisch mogen zijn, ook wel uniek in de wereld. Geen ander land heeft zo'n fijnmazig spoorwernet gekend als België.

De buurtspoorwegtram droeg de belofte van economische bloei in zich. Ook in de provincie Antwerpen stonden verschillende gemeentebesturen elkaar te verdringen om zo snel mogelijk een buurtspoorweglijn naar hun gemeente te leiden. De spreekwoordelijke winnaar van de slag werd... Hoogstraten!

In een klein stationnetje

Niet alleen de kwadratuur van de cirkel en het geslacht der engelen zullen eeuwig onoplosbare kwesties blijven. Hier komt er nog één: waren het donkergroene *treinen* of *trams* die onze stad met het platteland verbonden? Waren het stoomlocomotieven of stoomtrams? Al die merkwaardige machines droegen opzij een grote, ovale plaat met het opschrift: “*Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, Société Nationale Chemins de fer Vicinaux*”. Dat prijkte rond hun nummer en een gevleugeld wiel in blinkend geel koper op een rode achtergrond. Officieel was het een trein, maar de mensen spraken altijd van een (stoom)tram. Talloze cafés onderweg heetten dan ook “De Tramstatie”!

Omdat het stadsbestuur die stomende, rokende locomotieven niet toeliet in het centrum, hadden de Buurtspoorwegen eigen stations net buiten de vesten. Die stations hadden een goederenemplacement,

een wachtzaal, een locomotievenloods, kortom alles zoals bij de grote spoorweg, maar allemaal wat kleiner. Net als de sporen zelf die maar een meter uit elkaar lagen. Die konden ze goedkoper naast de weg en in de dorpskom aanleggen.

Dan moesten de draaiende wielen, flitsende drijfstanen en ontsnappende stoom van die drie-assige locomotiefjes helemaal ingekast worden. Anders zouden paarden en vee op hol slaan, honden zich een breuk blaffen en de lange damesrokken tussen de wielen raken. Dat laatste bleek wel vooral een grap van de bemanning... In tegenstelling tot de grote spoorweglocomotieven hadden die van de Buurtspoorwegen twee stuurstanden zodat de machinist steeds vooraan stond. De stoker bleef aan zijn vuurhaard staan.

Waar bevonden die stations zich? De lijn naar Boom via Aartselaar vertrok aan de Boomse Poort, grofweg op het einde van de Brederodestraat. Als je naar het noorden wou, de polders in, moest je de stoomtram nemen in het grote station van Merksem-IJskelder. Die zijn beide nu zo goed als verdwenen onder de Ring. De Buurtspoorweg naar Turnhout en Broechem moest je nemen in het statige station Zurenborg aan het begin van de Cogels-Osylei. Niet voor niks heet dat daar nog steeds “Tramplein” - hoewel er nu bussen staan.

Maar de vraag blijft: was het nu een tram of een trein?



Brasschaat circa 1905. Stoomtram of -trein?

Op 15 augustus 1885 opende de NMVB het baanvak Borgerhout - Wijnegem. Een maand later, op 20 september, kon de héle lijn Antwerpen - Hoogstraten worden ingewijd. En ja, daar mag je gerust feestelijke taferelen bij bedenken, met plechtige inhuldigingen, trompettengeschal en voldoende versterking voor de innerlijke mens. Zo lezen we in *Mijn land in de kering*, een kroniek van het Vlaamse leven tussen 1830 en 1980 van Karel van Isacker, dat het konvooi in alle dorpen “langs een haag jubelende mensen en vlagjes zwaaïende schoolkinderen” reed. In Schilde reed de burgemeester de “feesttrein te paard tegemoet” en op het gemeenteplein stond een bont verkleed gezelschap de stoomtram op te wachten: “het college en de raadsleden, een dozijn dienaars van de baron, bepoederd in rode uniformen, en vooraan de majordomus van het kasteel met een gegalonneerde hellebaardier”. In Rijkevorsel was er dan weer kanonnengebulder te horen en “speelde de harmonie de Brabançonne”. Maar Hoogstraten zelf spande de kroon: op het einde van de rit wachtte de reizigers een banket met twaalf gangen. Stonden onder meer op het menu: tongen op Normandische wijze, getruffelde eendvogels, kreeftenkrans in gelei en patrijzen met fruitmoes. Om maar te zeggen: zo’n buurtspoorwegtram, het was nogal wat!

Maar terug naar de *stad* Antwerpen. De komst van de stoomtrams bood de minder beslagen stadsmensen dan wel de kans naar het platteland te vluchten, maar de voertuigen zelf mochten de stad niet binnen. Te vervuilend met die kolen en zo. En stille beestjes waren het ook al niet. De stoomtrams kregen hun eindstation aan de rand van de stad. Pas in 1935 werden verschillende buurtspoorweglijnen doorgetrokken tot aan de Victorieplaats (nu Franklin Rooseveltplaats). Op dat moment waren de stoomtrams al massaal vervangen door elektrische trams.

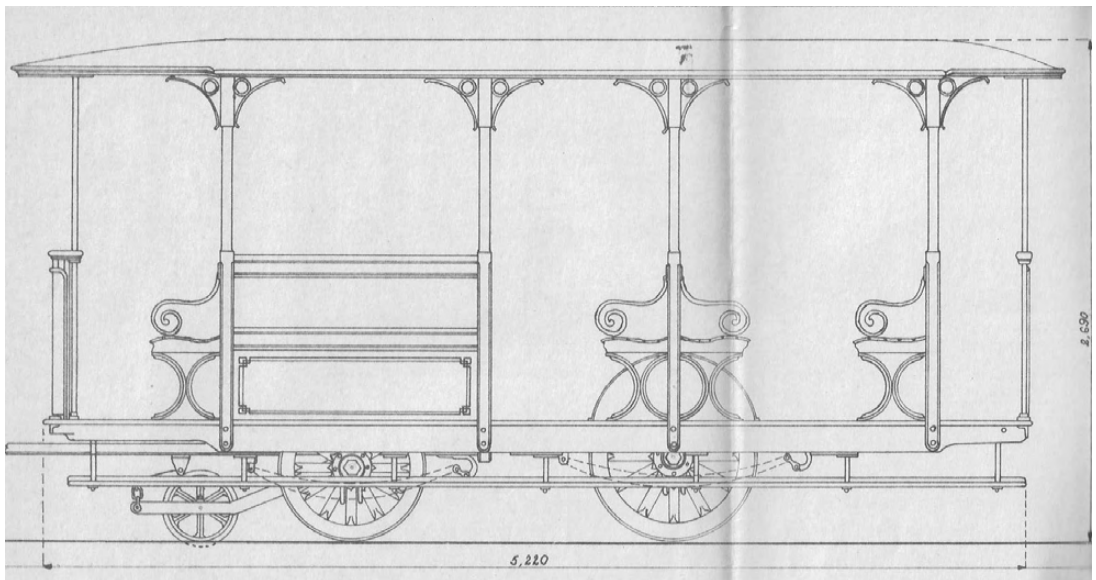
Pony's, trams met vijf wielen en nog meer omnibussen

Een eerste hoofdstuk uit de Antwerpse tramgeschiedenis is niet compleet zonder in te zoomen op nóg een aantal eigenaardige trams of afgeleiden uit de late negentiende eeuw. We hebben zo’n vermoeden dat de huidige generatie politici dit niet meer zou laten *passeren*, maar tussen 10 juni 1888 en 31 december 1890 reed er in Antwerpen ook een tram voortgetrokken door... pony's. Oorspronkelijk zou die als attractie rijden in de tuin van het Paleis voor Nijverheid, Kunsten en Handel, een gebouw dat voor de Wereldtentoonstelling van 1885 was opgericht. Uiteindelijk nam het dossier een iets andere wending en werd er een vergunning verkregen voor de uitbating van een volwaardige *tramway à poneys* tussen de Kammenstraat en de Zuiderlei. Er kwam een verordening om nergens sneller te rijden dan 12 kilometer per uur - wat ons voor kleine pony's toch geen geringe prestatie lijkt.

Tussen 1891 en 1896 reed er tussen de Draakstraat en de Meir nog een ander vreemd rijtuig. Het was geen omnibus, het was geen tram, het was een kruising van beide. Volgens de huidige woordvormingsregels hadden ze ‘tromnibus’ moeten heten, maar de exploitierende maatschappij had het weinig inspiratievol over *tramways omnibus*. Mooier waren dan de benamingen uit de volksmond: ‘vijfwielentrans’ of ‘ontriggelbare trams’. Ze hadden vijf wielen omdat ze beschikten over een extra wiel dat in de smalle groef van het spoor liep. En ze waren ‘ontriggelbaar’ of, in iets beter Nederlands, ‘ontspoorbaar’, want door het oplichten van dat ene wiel, konden ze eenvoudigweg het spoor verlaten waarop ze reden. Een multi-inzetbaar voertuig dus dat zowel op spoorstaven als op de gewone weg gewoon kon blijven rijden.



Omnibuswagen tjokvol personeel aan het gebouw van de Grotehondstraat, vóór 1900.



Plan van een vijfwielen tram of 'ontspoorbare' tram. Het lijkt gammel, maar het was stevig.



Een open, ontspoorbaar trammetje op de Draakplaats, 1890.

“De bak was handig bij regenweer, op het platform had je het beste zicht op de stad”

Ideaal voor smalle straten waar ze moeilijk sporen konden aanleggen en ideaal bij confrontaties met koetsen en natiewagens.

Tot slot kwamen ook de gewone omnibussen nog eens ten tonele. Vanaf 1890 baatte de *Société Anonyme des Omnibus d'Anvers* een vrij succesvolle omnibuslijn uit die voor een welgekomen verbinding zorgde tussen het oosten en het westen van de stad. Ze hadden bovendien een troef waarop al die paardentrams niet konden bogen: twee verdiepingen. Reizigers konden plaatsnemen in de bak of boven op het platform. De bak was handig bij regenweer, op het platform had je het beste zicht op de stad. De koetsier, die zat vooraan op een open bok met hoge buis. In 1899 besloot de *S.A. des Omnibus d'Anvers* zichzelf te ontbinden. Het was niet dat de zaken slecht gingen, wel dat een nieuwe, eengemaakte trammaatschappij was opgericht: de CGTA of de *Compagnie Générale des Tramways d'Anvers*.



Het Operaplein omstreeks 1912. Merk op dat tram 1 aan de linkerkant rijdt. In 1934 werd de rijrichting omgedraaid.

2

1899-1918
**De eerste twee
decennia van de
elektrische tram**

1899-1918

Voici un heureux début?

De paardentram versus elektrische tractie

Hoe belangrijk ze ook waren voor de ontwikkeling van de tram en het tramnet, in de jaren 1890 werd stilaan duidelijk dat de paardentrams in de vroege twintigste eeuw geen prominente rol meer zouden spelen. Voor een vervoermiddel dat de intentie had om modern te zijn en grote groepen reizigers te vervoeren, waren er te veel nadelen aan verbonden. Zo'n paard kon niet sneller lopen dan het kon en het werd al eens ziek of kreeg te maken met blessures. Je kon zo'n dier ook niet meer dan vier uur aan één stuk laten trekken en sleuren. En als het tracé een beetje moeilijk was, met bruggen of wat anders, moest er al snel een tweede paard worden aangespannen. Reken maar uit alle kosten die een paardentramexploitant hierdoor had. Een maatschappij had véél paarden te onderhouden. Die moesten eten en verzorging krijgen en ergens worden gestald. En er bleek extra personeel nodig voor het onderhoud van paarden en stallen.

Het was slechts een kwestie van tijd voor de paardentrams vervangen zouden worden. De elektrische tram was perfect geschikt om in het gat te duiken en dat hadden ze in de Verenigde Staten al in 1885 begrepen. De gemiddelde snelheden die de vroege elektrische trams haalden,

lagen dubbel zo hoog als die van de paardentrams en ook de rij-ervaring was opmerkelijk beter, met veel minder schokken. Dankzij elektriciteit, verlichting en verwarming op de tram kon je met elektrische tractie veel meer reizigers vervoeren. Dat was simpelweg een kwestie van extra aanhangwagens aan het motorrijtuig te koppelen. De exploitatieprijs per vervoerde reiziger daalde hierdoor significant. Elektrische trams hadden dus alles in zich om uit te groeien tot dé vorm van openbaar stadsvervoer, performant en democratisch. In 1893 kwam er een eerste kleine elektrische tramlijn in Luik. In Brussel zagen de eerste elektrische trams het levenslicht in 1894. In Antwerpen zouden de eerste elektrische stadstrams in 1902 volgen.

De elektrificatie van het paardentramnet

Zo'n gans tramnet elektrificeren was natuurlijk een hele onderneming die handenvol geld kostte. Ze moesten onder meer nieuwe loodsen bouwen, elektrische centrales oprichten, stoommachines aankopen, elektrische generatoren en koperdraad voor de bovenleiding aanschaffen en palen voor het luchtnet plaatsen. Alleen een grote, eengemaakte trammaatschappij zou het kapitaal voor een dergelijke investering kunnen vergaren. Al in 1895 ontstond de *Société*



© Stadsarchief Antwerpen
www.felixarchief.be

Eén van de eerste elektrische konvoien op lijn 1 aan de Geuzenhofkes (het latere Rooseveltplein), omstreeks 1903.

Anonyme Compagnie Mutuelle de Tramways, een financieringsgroep die tot een eenmaking van de Antwerpse tramwegen wou komen. Met de elektrificatie van het Antwerpse tramnet in het achterhoofd begon de Compagnie met verschillende paardentrambedrijven over een overname te onderhandelen. In 1899 vervelde ze tot de *Compagnie Générale des Tramways d'Anvers*, kortweg CGTA. Tegen het einde van 1899 had ze alle nog bestaande paardentram- en omnibuslijnen overgenomen.

De CGTA liet er geen gras over groeien. Op 12 juli 1900 en 2 mei 1901 sloot ze de nodige overeenkomsten met de Belgische Staat en werd ze tot 1945 vergunninghouder van het Antwerpse tramnet. Op 12 maart 1902 verkreeg ze de toelating voor de verbouwing en de elektrificatie

van het net. Het stadsbestuur lag wel nog even - zowat een jaar - dwars over de aanleg van een bovenleidingnet in de straten van de historische binnenstad. De halsstarrige houding van het stadsbestuur werd mogelijk aangewakkerd door een deel van de bevolking en door belangengroepen als het "Verbond der Kringen voor Stoeten" en de "Maatschappij tot Bescherming der Zichten en Monumenten der Provincie Antwerpen". Hun vrees was dat de bovenleidingpalen en de luchtbedrading het Antwerpse straatbeeld te veel zouden ontsieren.

Amper twee dagen na de verkregen toelating, op 14 maart 1902, startte de CGTA met de elektrificatiewerken. Nog eens drie maanden later, op dinsdag 10 juni 1902, kregen de Antwerpenaren de eerste bovenleidingpalen te zien. Zelfs zonder

Van paaltje tot draadje

Het had wat voeten in de aarde voor de elektrische tram in 1902 ging rijden in de stad. Eerst en vooral wilden ze hier niet weten van ondergrondse leidingen zoals in Londen en Brussel, waarbij de rijtuigen onderaan een soort metalen schaats in een gleuf tussen de sporen lieten glijden. Dat was duur in aanleg en het vereiste heel veel onderhoud om de elektrische goot vrij te houden van smurrie.

Accutrams kwamen evenmin in aanmerking omdat de loodzware batterijen van toen snel leegliepen en een enorm extra gewicht op de wagens gaven. Geen betrouwbare zaak.

Bovenleiding dus maar. De *Compagnie Générale des Tramways d'Anvers* moest van het stadsbestuur ook voor de elektrische straatverlichting zorgen. Een primeur! Bovendien moest de rijdraad aan sierlijke palen hangen. Wanneer ze aan de gevels werd vastgemaakt, moest dat bij voorkeur aan de scheidingsmuur en ook daar moest dat met versierde 'rozetjes' gebeuren. Het was allemaal in de luxueuze art-nouveaustijl. De bronzen draden hingen een halve meter hoger dan nu omdat de oude wagens ook wat hoger waren en omdat het voor een betere loop voor de trolleywieltes zorgde.

Aan de dwarsdraden van de bovenleiding hingen tot eind jaren 1950 trouwens de aanduidingen van de halten. Rode borden met in het wit HALT erop en ernaast apart een lijncijfer. De Buurtspoorwegen hadden er groene hangen. Onder dat plaatje was een grote koperen spijker tussen de kasseien geslagen zodat je wist waar je tram ging stoppen. Dat gaf aanleiding tot eindeloze discussies en klachten. "*Ge waart niet gestopt! - Ah nee! Ge stond niet aan de nagel!*" Paaltjes met halteborden hielpen later die misverstanden uit de wereld.

De laatste decennia kwamen er hoe langer hoe meer klachten en processen over het enigszins schurend geluid van de stroomafnemers dat via de dwarsdraden en de gevel tot in de huiskamers te horen was. Om van het gezeur af te zijn, besliste De Lijn om zoveel mogelijk palen te planten, ook in nauwe straten. De palen schilderen ze nu in een bruingrijze kleur, kwestie van ze wat te camoufleren in het stadsgezicht. Ze zijn gelukkig groot genoeg om er niet tegen te lopen... Ondertussen is de bovenleiding vereenvoudigd.

rijdende trams eronder en in hun ruwe vorm, zonder de voorziene sierlijke elementen, lokten ze veel nieuwsgierigen. Voor de journalisten van die dagen had het nieuwswaarde genoeg om er een stukje in de krant aan te wijden. Naar verluidt beloofde één van de schepenen dat de lantaarns “schoon als kandelabers” zouden worden.

De eerste elektrische tram

Op het einde van de zomer van 1902 was het dan zover: de elektrische tram mocht het net op. Eerst nog op proef, te beginnen in de nacht van donderdag 28 op 29 augustus. Een historische gebeurtenis was het. Slechts één motorrijtuig werd ingezet, sterk verlicht door drie grote lantaarns. Waarschijnlijk zijn er niet veel mensen getuige van geweest. Alleen een paar nachtraven en cafégängers, of zoals *De Nieuwe Gazet* het beschreef, de ‘plakkers’:

De eerste elektrische tram: Het stond geschreven dat de eerste Sinjoren die den electricen tram zouden zien rijden, de plakkers zouden zijn. En dezen nacht hebben de plakkers dan ook de eerste proefneming op de boulevards gezien. Om halfeen werd een rijtuig aan 't Zuid op de Westkant der Lei gebracht en vertrok naar de Entrepot. Een twintigtal personen, ingenieurs, werklieden en bedienden der Maatschappij hadden er plaats in genomen. Een man stond boven op het dak en hield van nabij den trolley in het oog.

Zoals wel vaker het geval is bij nieuwigheden, wist de verslaggever niet meteen wat te verwachten, maar hoopvol over het jongste vervoermiddel van de stad was hij wel:

Wij hebben alle redenen om te gelooven dat die eerste proefneming een bevredigende uitslag heeft opgeleverd. Het rijtuig bolde in matige

vaart tot aan den Entrepot, doch kwam langs de Handelslei terug met de snelheid van een stoomtram op den buiten. Hopen wij dat die, tenminste langsheen de boulevards - de normale vaart blijve. Dan zullen toch ook de menschen die geen tijd te verliezen hebben, van den tram gebruik kunnen maken.

Het enige wat blijkbaar tegenviel, was het waarschuwingssignaal van de tram. Volgens de verslaggever had de nieuwe tram “een van die afschuwelijke horentjes” gekregen “zooals de buurtspoorweg gebruikt”. In een lovenswaardige poging tot klanknabootsing werd dat: “Teut... Teut... Tt...t...t... Teu-eu...t.” Gelukkig lag het advies voor de hand:

Dat ze haar prachtige rijtuigen voorzie van groote bellen in verschillenden toon, dan hebben we toch de kans, op de plaatsen waar vele trams bijeenkomen een aangenaam beiaardspel te krijgen in stede van de oorverschurende cacophonie waaraan we ons mogen verwachten als een half dozijn van die schorre horentjes zich tegelijk aan het toeten zetten.

Na nog enkele proefritten, deze keer met meerdere nagelnieuwe rijtuigen tegelijkertijd, kon de elektrische tram op dinsdag 2 september 1902 ook officieel het net op. De eerste week gebeurde dat nog in gemengde dienst, met paardentram- en motorrijtuigen samen. Vanaf de week erop mocht de jonge snaak er alleen op uit. Tegenstanders van de elektrische tractie waren er nog altijd, maar vlammeende protesten en sabotagepogingen zoals in 1873 bleven uit. Bij *Het Handelsblad* liep er alvast een reporter rond die zijn enthousiasme niet onder stoelen of banken stak:

De “Matin” en ander missionarissen van het trolleystelsel zijn in de wolken. De elektrische trams rijden en er is niemand

die geprotesteerd heeft! De Nieuwsgierigen zien de rijtuigen met belangstelling na en het publiek is er zoodanig mee ingenomen, dat er menschen zijn, die tot viermaal toe heen en weer langs de boulevards reden.

Voici un heureux début?

En als er nu nog menschen zijn, die de draden boven de straten leelijk vinden, dan mag men zeggen dat zij niets kennen van esthetiek.

En het paard? Dat had voor zover wij weten geen mening over de esthetische kwaliteiten van de luchtbedrading. Het trok nog een jaar lang rijtuigen voort op de lijnen waar het welkom bleef en ging op 30 november 1903 definitief op stal, na een carrière van dertig jaar. We vermoeden dat het dat zelf maar best vond.

De geboorte van de wattman

De eerste geleverde wagens hadden nog geen regenkap aan de dakrand boven de bestuurderspost. Pas begin 1905 waren alle rijtuigen hiervan voorzien. In diezelfde periode kwamen er ook overal windschermen aan de platformen. Maar zo'n drie jaar lang waren de bestuurders van de elektrische trams bijna helemaal overgeleverd aan alle natuur-elementen. In de winter zat er niks anders op dan dikke jassen en met stro gevulde klompen te dragen.

Vergeef ons trouwens dat we in de alinea hierboven over een 'bestuurder' spraken. Louter om tekstuele redenen hebben we gezondigd tegen één van de absolute basiswetten voor de Antwerpse tramgebruiker: noem de persoon die in de stuurpost van een tram kruipt nooit een bestuurder, conducteur, voerder of chauffeur. Zulke types hebben in 't Stad nooit bestaan. Het gebod luidt: gij zult slechts het woord 'wattman' gebruiken! Al wie al in contact is gekomen met de oudere generatie wattmannen, kan erover meepraten: elk misspreken kan je op een strenge berisping komen te staan.

Het woord 'wattman' doet heel Engels aan, maar was in werkelijkheid, zoals zoveel Antwerpse tramterminologie, waarschijnlijk niet meer dan een directe ontlending uit het Frans. In het woord herkennen we uiteraard de watt als eenheid van elektrisch vermogen en zo was het woord wel goed gekozen. Een wattman moest niet aan een stuur draaien om zijn rijtuig links of rechts uit te sturen - een tram rijdt op rails. Wat een wattman wél moest doen bij het rijden, was bepalen hoeveel elektrische spanning hij naar de motoren stuurde. Daarvoor beschikte hij over een zwengel die hij met zijn linkerhand in verschillende standen kon plaatsen: de controller. Met zijn rechterhand bediende hij de rem.

De bezigheden van de wattman beperkten zich niet tot rijden en remmen alleen. In een reglementenboekje van de CGTA uit 1909, getiteld *Onderrichtingen voor de Wattmen*, stonden al zijn taken en plichten opgesomd. Belangrijkste verplichting was dat hij zich overal, zelfs buiten dienstverband, "betamelijk" gedroeg. Maar ook moest hij zorgen dat hij altijd zijn sleutels bij zich hield "alsof ze met eene koord of ketting aan een knopsgat waren vastgemaakt." En aan de vaste halteplaatsen die waren ingevoerd, moest de wattman "duidelijk, maar zonder te schreeuwen, de naam der statie in 't vlaamsch en in 't fransch afroepen".

Overigens: voor al wie gelooft dat het gezellige jaren moeten zijn geweest *omdat ge toen nog gewoon met de wattman spreken kon*: weet alvast dat dat volgens de trammaatschappij geenszins de bedoeling was. Het was de wattman namelijk "bijzonderlijk verboden":

- 1° met de reizigers of bedienden te spreken;*
- 2° 't is gelijk wie of wat te groeten;*
- 3° zich om te keeren onder geen enkel voorwendsel;*
- 4° zijne aandacht af te wenden van zijnen dienst door b.v. te eten, te drinken, te zingen, te fluiten, te rooken of te lezen.*

**“Om niet te bevriezen,
moest hij een gloeiende
potkachel stoken
waaraan hij zijn handen
warmen kon”**



Ontvanger Jules Sacré en wattman Jan Van Elsacker
broederlijk op hun staatsieportret vóór de Eerste
Wereldoorlog. Jules draagt fier de ketting van zijn
onmisbare zakhorloge en Jan heeft zijn leren vest zeker
nodig op die koude open platformen.

Je zal maar vaste vrienden onder de reizigers hebben gehad. Of de niet te onderdrukken aandrang altijd en overal volksdeuntjes te neuriën.

Voorhistorische, bebrilde beren

De wattmannen waren vanzelfsprekend niet de enige personeelsleden die de CGTA op haar loonlijst had staan. Aan het beroep van ontvanger veranderde strikt genomen niet zoveel, behalve misschien dat er nog méér evenwichtskunst vereist was om zich altijd staande te houden. Zeker als je je op de treeplank buiten het voertuig bevond, geen sinecure... Naast de wattman en de ontvanger had je nog de controleur, die erop toezag dat de wattmannen hun werk goed uitvoerden en de reizigers hun ritten keurig betaalden. En er was de wisselwachter, die verantwoordelijk was voor de bediening van wissels telkens er een tram naderde. Een eenzame job, lijkt ons, en zeker in de winter geen benijdenswaardige. Om niet te bevriezen, moest hij een gloeiende potkachel stoken waaraan hij zijn handen warmen kon.



Links een controleur, rechts een politieagent,
vermoedelijk nog vóór de Eerste Wereldoorlog.

Een eenmansorkest van jewelste

Alle elektrische trams vóór 1960 hadden een controller. Die werd vaak nogal oneerbiedig een 'koffiemolen' genoemd omdat de bestuurder aan een enorme, geelkoperen zwengel draaide. Daarmee maakte hij een reeks elektrische contacten in de grote stalen kast onderaan. Bij de nulstand was de stroom van de bovenleiding uitgeschakeld, maar met de andere standen kon hij stelselmatig de stroom verhogen die naar de motoren werd geleid. Om de tram niet vooruit te katapulteren, schakelde hij in feite eerst zo veel mogelijk weerstand *in* om die vervolgens weer stap per stap *uit* te schakelen. Zodra de tram op snelheid kwam, kon de zwengel terug naar de nulstand. Met de controller kon de wattman ook elektrisch remmen, maar dat mocht alleen in noodgevallen.



Een oude stuurpost met alle 'muziekinstrumenten' van de wattman. Van links naar rechts: de controller, de richtingaanwijzers, de remkraan met de manometers en de handrem.

Elk voertuig had zo zijn eigen nukken en er bestonden verschillende types van die controllers. Daarom reden de wattmannen graag met dezelfde reeks wagens of, met tegenzin, met één *met kuren*. Vlot rijden was een kunst. Je moest proberen om niet te snokken, maar toch snel genoeg te zijn. Te snel optrekken met een zwaarbeladen tram betekende dat de zogenaamde 'lijnbreker', een zwart kastje met een hefboompje tegen het plafond, met een enorme knal kon afslaan. Dan moest de wattman met de controller naar de nulstand gaan, terug inschakelen en opnieuw rustig aanzetten terwijl iedereen van de schrik aan het bekomen was.

De wattmannen hadden allemaal hun eigen stijl. Er waren er die rustig optrokken, maar met één zenuwachtige ruk naar nul gingen. Er waren er die staande naar rechts overhielden en zo hun rijkruk van zich afduwden. Sommigen *sméten* bijna de kruk in hoogste stand. Nog anderen hielden, in plaats van het houten handvat, hun rijkruk liever horizontaal vast. Ook was er vaak een *personal touch!* Sommigen trokken een soort wollen sok over het houten handvat, wellicht tegen zweethanden of eelt. In 't reglementair donkerblauw, uiteraard. Anderen verkozen een lederen hoesje. Dat had meer klasse.

De controller bracht een fel ratelend geluid voort, dat vanaf begin jaren dertig nog eens begeleid werd door het geblaas en gehijg van de luchtrem. Die liet de wattman continu, spelend met de kraan vanuit zijn rechterpols, naar links, rechts of in het midden gaan. Een rit op het plaatsje vooraan naast de controller, met de ratelende controller, het staccato gedreun van de luchtpomp en het geneurie en gejeugel van de motoren op de achtergrond: het was niet minder dan magisch.

Al die trammannen droegen een uniform dat gezag moest uitstralen. Het uniform van de wattmannen en ontvangers had veel gemeen met de kledij van een politieagent, maar was iets grijzer van tint – zeker bij de ontvangers. De wattmannen droegen in het begin nog een leren vest. Alle zilveren knopen moesten blinken. De kepie moest ‘s winters en ‘s zomers horizontaal op het hoofd gedragen worden, maar de vrolijke fransen onder hen droegen die dienstpet eerder naar achteren zodat hun gezicht en voorhoofd vriendelijker leek voor hun publiek. Er werd streng op toegezien door de controleurs. Ook zij moesten smetteloos rondlopen, maar hun kepie en kraag kregen sterren en strepen naargelang hun graad. Allemaal erg militair!

Uitpuilen van de ooggetuigenissen over de eerste jaren van de elektrische tram doen de archieven niet, maar ze bestaan gelukkig wel. Een even boeiende als merkwaardige is die van letterkundige Ger Schmook. Op het einde van zijn leven schreef hij een tekst die een ongeëvenaarde, directe inkijk in het Antwerpse tramverleden biedt. Hij bracht er onder meer de meest winterse tramdagen in herinnering. Kleine bijsluiters bij het fragment: ‘holleblokken’ zijn klompen.

Sensationeel werd het pas ‘s winters, als op de naar alle kanten open voorplecht onder volle stormlaag de voerder pal in de wind stond en rijdende tot sneeuwman werd in met stro, gevulde, zwartglimmende holleblokken. Een hele ijskast verdorie, die door zwaar labeur aan een hoge koperen kruk (met huls, ja! ja!) tot stilstand moest gebracht worden, of voorzichtig over de wissels gevoerd: een wisseldraaier stond op post en bij hem gloeide een komfoor dat ijsvorming moest beletten. Aan de Melkmarkt eindigde de rit voor 10 en 11 en daar daalden de voorhistorische, bebrilde beren van hun troon om met krachtig gezwaai de beide armen,

pats-pats, wel tien keer te strekken en boven en onder elkaar tegen de romp te slaan. Of ze gevloekt hebben, weet ik niet meer.

Ook het beeld van de ontvangers, op de proef gesteld door de wetten van inertie en zwaarte-kracht, kreeg Schmook niet uit zijn geheugen gewist:

Het heeft lang, heel lang geduurd vooraleer de ‘wattmennen’ beveiligd stonden op de voorplecht; vooraleer hun troon steviger weerstand kon bieden tegen de ‘platte’ zwaargeladen ‘natievagens’ in geval van aanrijding, maar ik zie ook nog lang de tramconducteurs aan de stangen hangen, staande op de treeplank, om al rijdend hun vier à vijf mannetjes per bank in de aanhangwagen van ticketjes te voorzien, die ze natuurlijk af te stempelen hadden. Af en toe was er geld te wisselen: papieren klein geld kenden we niet: dus woog de geldbeurs nog goed door aan de arme nekjes. Er is wel ooit een ontvanger van zijn trammetje geslingerd...

Wat de trammannen ontvingen in ruil voor zoveel heldhaftigheid? Weinig zout voor op de patatten alleszins. En nog minder vrije tijd. Het trampersoneel had een vierdagendienst en werkte drie dagen van veertien uur per dag, gevolgd door een ‘rustdag’ van drie uur. Vanaf 1904 kregen de trammannen daadwerkelijk, om de acht dagen, een vrije dag. Weliswaar onbetaald, onverzekerd en zonder enige garantie dat die niet verviel. De tramdienst moest verzekerd worden en van het personeel werd eenvoudigweg verwacht dat het altijd ter beschikking stond. Pas in 1919, na een lange staking van 31 dagen, verbeterden de arbeidsvoorwaarden van de tramlieden.

Rijden op kasseien

Over het algemeen waren er weinig samenlevingsproblemen in de straten vóór de invasie van de auto. Helaas, dat was in de tijd toen de natiepaarden nog spraken. Er dokkerden veel van die platte natiewagens over de kasseien in de stad, getrokken door reusachtige Brabantse trekpaarden, hier ook natiepaarden genoemd. De zwaarbeladen wagens vertraagden de trams, maar de wattmannen hadden respect voor dat koppel lieve reuzen met hun voerman. En dus staken ze een handje toe. Bij regenweer waren de kasseien extra glad en de paarden schoven al

eens uit, zeker als ze vanuit stilstand moesten vertrekken. Hoewel het reglement dat niet toeliet, zette de bestuurder dan zijn tram tot tegen de achterkant van de wagen en gaf een klein duwtje. Maar zo eenvoudig was dat niet. Een elektrische tram zet nukkig aan en door een te hevige schok zouden de beesten in paniek kunnen slaan of bijna voorover tuimelen. Onze wattman voelde het evenwicht met zijn controller en handrem doorgaans perfect aan. Zo bleef er toch, ook na het verdwijnen van de paardentram, tussen paard en tram een meer dan hechte band bestaan.



Tram 6 en de natiewagens leven in de beste verstandhouding, omstreeks 1925.

Sommige freulens drijven het te verre

Als we enkele - toegegeven: mannelijke - stemmen uit het verleden moeten geloven, vormden de vrouwelijke reizigers van de vroeg-twintigste-eeuwse trams geregeld een gevaar voor de anderen. De reden? De beginjaren van de elektrische tram vielen samen met de hoogtijdagen van de hoedenspel. Als dames op stap gingen, deden ze dat veelal met opgestoken haar en hoeden versierd met bloemen, pluimen, parels en dergelijke meer. Met hoedenspelden konden de dames hun hele boventooi op hun plaats houden. In een omgeving als de tram, waar de mensen dicht op elkaar gepakt zaten, konden de hoedenspelden schade aanbrengen

aan het gelaat van medereizigers en bedienden. Vanuit het stadsbestuur werden de nodige veiligheidsmaatregelen genomen, maar voor sommige verslaggevers ging dat duidelijk niet ver genoeg. We citeren *Het Vlaamsche Nieuws* van 23 juli 1915:

In zekere omstandigheden kan men wellicht eens toegevend zijn tegenover het zwak geslacht, maar sommige freulens drijven het te verre. Wanneer er nu zolang enige degelijke verordening bestaat waarvan iedereen de noodzakelijkheid inziet, vindt men nog van die onverstandige Eva's dochters die spelden dragen, welke minstens 10 centimeters uitsteken, wat uiterst gevaarlijk is en niet het minst voor de bedienden zelf.



16 juni 1909. Ter gelegenheid van de Koloniale Feesten wacht een grote menigte koning Leopold II op bij het Centraal Station. Een tram van lijn 2 moet wachten. De hoeden van de dames zijn heel typerend voor het tijdvak net vóór de Eerste Wereldoorlog.



De fraaie motorwagen 20 van Les Vicinaux Anversois, de 'Rode Tram'. Let ook op de metalen borstel onderaan voor het reinigen van de sporen.

We raden onze trambedienden aan, tegenover zulke verregaande moedwilligheid, kracht-dadig op te treden.

De veiligheid van het algemeen staat boven de kleingeestigheid van enkelingen.

De chicste trams waar je de dames met hoedenspelden kon aantreffen, waren trouwens die van de 'Rode Tram'. Officieel ging het om trams van een zustermaatschappij van de CGTA, *Les Vicinaux Anversois*. Maar dat waren allemaal veel te ronkende titels voor de Antwerpenaar, die gemakshalve van de 'Rode Tram' sprak. Het waren eigenlijk buurtlijnen die in 1908 vanuit de Varkensmarkt/Paardenmarkt

vertrokken naar Merksem en van daaruit verder gingen naar Brasschaat, Hoogboom en Schoten/Schotenhof. Erg residentieel! Prachtige villa's! Chic volk! Mooie trams, want ze waren in het karmijnrood geschilderd wat toen een heel dure verf was. Binnenin waren ze erg luxueus met een 1^{ste} klasse afdeling. Vooral de grote voertuigen op draaistellen stalen de show. Ze deelden de grote stelplaats aan de Bartholomeusstraat achter de dokken van Merksem met de stadstrams. Dat bleef zo tot 1920 toen de Buurtspoorwegen de *Vicinaux Anversois* overnamen en de rode trams de roomgele jas van de stadstrams aangemeten kregen.

De gruune

Het was een leuke kleurboel daar bij de CGTA, want niet alleen de trams zelf, ook alle *tramlijnen* hadden een specifieke kleur. Lijn 1 was wit, lijn 2 groen, lijn 3 geel en zo ging het verder. De kleur kwam terug op de koersborden, die tweetalig waren opgesteld met de Franse tekst vooraan. Hadden de koersborden maar één kleur, dan betekende dat dat de trams binnen de stadswallen bleven. Koersborden waarvan de rechterhelft in het wit was geschilderd, waagden zich ook buiten de stad. In de duisternis werd het koersbord verlicht door twee lantaarns die bovenop het dak van de motorwagen stonden.

Het voorste licht van de tram had in principe een witte kleur, maar tot in april 1936 reed de laatste tram van de dag - zo rond middernacht - niet met een wit, maar een groen licht vooraan rond. De late reiziger wist dat als je die miste, het hierna *met de voetentram* zou zijn. Ook gold er een ander tarief voor je reis. Het groene licht was tevens het sein voor de nachtploeg van spoorleggers dat ze konden beginnen met het vervangen van de rails. Dat karwei moest gedaan zijn tegen de vroege ochtend wanneer de eerste tram van de dag eraan kwam.

Nog tot in deze eeuw werd de uitdrukking '*ik ém de gruune*' door de oudere bestuurders, ook die van de bus, gebruikt om te zeggen dat ze de laatste dienst moesten doen en dus laat hun bed zouden zien. Ondertussen werkte de baanploeg voort.

De lelijke gewoonten van 't moffenvolkje

In februari 1914 pakte de CGTA uit met een nieuwe tramlijn: lijn 14, de eerste nieuwe tramlijn sinds 1903. Die verbond het Zuidstation met de Markgravelei, maar het was de bedoeling dat de lijn de komende jaren zou uitgroeien tot een echte ringtramlijn. De Eerste Wereldoorlog zorgde voor een bruuske onderbreking van de plannen.

Al snel na het uitbreken van de oorlog op 4 augustus 1914, werden de tramdiensten binnen de stadsvestingen sterk afgebouwd. De diensten extra-muros werden zelfs volledig afgeschaft. Van bij het begin van de oorlog ontvluchtten vele Antwerpenaren de stad. Vooral bij de Duitse inname in oktober ontstond er een ware volksverhuizing, waarbij haast iedere inwoner de stad verliet. De eerste dagen reed er volstrekt niets op de sporen. Vanaf 18 oktober 1914 hernamen de tramdiensten geleidelijk aan. De mensen kwamen terug naar huis en moesten leren leven onder de Duitse bezetter. Ogenschijnlijk ging het leven voort, maar de avondklok werd ingesteld en de stad oogde bij momenten uitgestorven. De laatste trams van de dag vertrokken al om 19u-19u30. De lijnen langs de dokken en de Scheldekaaien verdwenen volledig. De trammaatschappij had geen andere keuze dan te besparen op personeel en materieel.

Wat er tijdens de jaren van de Eerste Wereldoorlog wél in de stad reed: Rode Kruiskonvooiën! Die hadden een wit koersbord met een rood kruis erop en ze reden over een speciaal aangelegd spoor vanuit lijn 7 aan Berchem-Kerk tot in wat nu de Willem Van Laarstraat is. De school aldaar was ingericht als veldhospitaal. Alle andere trams waren verplicht om minstens 50 meter achter die ambulance op rails te blijven om zo absoluut een kop-staartbotsing te vermijden.

Wat de Antwerpenaren die in de oorlogsjaren in de stad bleven hangen, zich toch vooral zouden herinneren, was de minder comfortabele manier van reizen. De trams waren vaak vuil en slecht verlicht. En was het uitsluitend vanwege de besparingen en de beperkte dienstregelingen of was het vooral de bevolking die geen voetbreed wou wijken, we laten het in het midden, maar regelmatig zaten de trams onverantwoord vol. Zo berichtte *Gazet van Antwerpen* in mei 1915 over de "Rooden Tram" waar om 7 uur 's morgens "in eene enkele voittuur, op den kop geteld, 71 personen als haringen in de ben" zaten. En dat dat "nu alle morgenden letterlijk hetzelfde geval" was.



1917. Schade aan trams en stelplaats Driehoek.

**“Om haar personeel
deel te laten nemen
aan de festiviteiten
voor Wapenstilstand,
reden er op zondag
17 november geen
trams uit in de stad”**

Veel krasser nog is een artikel dat enkele dagen na de Wapenstilstand van 1918 in *De Nieuwe Gazet* verscheen – en dat op zijn zachtst gezegd wel wat opgekropte frustratie bevatte:

Nu hopen wij maar twee dingen, en die zijn dat onze tramrijtuigen, die vroeger altijd krakende proper waren, eens goed gekuischt en netjes geveerd zullen worden. 't Is hoogst nodig. En dan, dat ons publiek die leelijke gewoonte zal laten varen, die ze van 't moffenvolkje heeft geleerd, van met dertigen te willen meerijden, wanneer er maar plaats is voor vijftien.

Vanzelfsprekend waren niet alle tramproblemen zomaar af te wentelen op het “moffenvolkje”. Toen in het najaar van 1916 de avondklok kwam te vervallen, bleek een avondritje allerminst de gezellige belevenis van voorheen. Schuldige was niet de stedelijke overheid of de bezetter, wel de directie van de CGTA zelf, die uit financiële overwegingen besloten had de verlichting te doven. De Antwerpsche Courant schreef:

De compagnie die besparingen doet op het materieel en op hare bedienden en werklieden, wil er ook doen op de verlichting

Ah!

En daarom moeten wij in groene kassen rijden: onze ogen pijnigen om ons geld te tellen en ons heel den tijd door vervelen, want een dagblad lezen is bepaald niet mogelijk. Schoon van de compagnie is het niet.

Dan liet de maatschappij zich meer van haar beste kant zien toen de vijandigheden eindelijk waren gestaakt. Om haar personeel deel te laten nemen aan de festiviteiten voor Wapenstilstand, reden er op zondag 17 november geen trams uit in de stad. Vele vaderlandslievende Antwerpenaren zullen die dag met zware benen thuisgekomen zijn, maar na vier lange oorlogsjaren moet dat wel het minste zijn geweest wat ze konden lijden.

Dom dansen de trems op mijn gespannen nerven

Eén van de Antwerpenaren die in de periode 1914-1918 voortdurend de tram aan zijn neus voorbij heeft zien glijden, was dichter Paul van Ostaijen. De vorm die hij koos was radicaal en ontregelend, maar er is geen grotere chroniqueur geweest van Antwerpen in de oorlogsjaren dan hij. De dichter bekeek, onderging en beleefde een stad in angst en verveling en verwerkte zijn impressies in beklijvende, dwingende gedichten. Drie jaar na de oorlog, in 1921, bracht hij ze uit in de bundel die vaak als zijn magnum opus wordt beschouwd: *Bezette Stad*.

In *Bezette Stad* rijdt ook de elektrische tram enkele keren mee. Niet (meer) als symbool van de moderniteit of het bruisende stadsleven; in *Bezette Stad* is er zelfs geen plaats voor overvolle trams. De tram is deel van een troosteloos of onder vuur liggend stedelijk landschap, een levenloos relict uit een kapotte wereld. In het lange gedicht *Rouwstad* is het geknepper van de trolleys dof en de tram "beweging die dood is". In het hiernaast gepubliceerde gedicht, *Dodezondag*, is de tram een lege ruimte die dom en doelloos ronddanst, compleet misplaatst - "detoneert alledaags" - in een setting die nog slechts rouw en dood ademen kan.

Nog *pour la petite histoire*: van Ostaijen leerde de enige echte liefde van zijn leven, Emmeke Clement, kennen aan... een tramhalte. Al was hij eerst zo stompzinnig haar niet in het Nederlands of Antwerps aan te spreken, maar in het Frans. Reactie van Emmeke: "*zijde gij nie beschomd, gij!*"

Dodezondag

Zondag
 p a t e r n o s t e r t
 minuten niet vol of niet te vullen

de **TREM** staat steeds holheid
 zondag lege ruimte

mensen staan vereenzaamd verloren ge vallen paternosterkralen

trem detoneert alledaags in zondagwijding geklepel
 motbollen en burgersvrouw

die scherpte van het stompe zondag

Doelloos enkel koor **D**ansers
 op

Dom **D**ansen de trems
 m i j n g e s p a n n e n n e r v e n

uitgerekte nerven
 dans op de muziek
 van droge dorre p a t e r n o s t e r k r a l e n
 minuten





MEMOIRES – TRAM 4408

Een oude stadstram spreekt

Hallo, ik ben motorwagen 4408 en ik vervoer mensen kriskras over de Antwerpse tramsporen. Dat doe ik nu al sinds 1904. Niet te geloven wat ik in die tijd allemaal heb meegemaakt!

Mijn eerste dienstnummer was 408, in een periode waarin alles nog rustig was. De straten waar ik reed, zagen er anders uit dan nu. Veel volk op de straat, dat wel, maar weinig fietsers of auto's. Dus wij waren toen overal de snelste. Noch de wagtman, noch de ontvanger hadden toen een zitplaats. De reizigers uiteraard wel. Er bestonden nog geen keerlussen dus moesten ze aan de terminus wel de rugleuningen van de zitplaatsen in de juiste rijrichting zetten. Wij waren nog geen eenrichtingstrams, hé! En ja, die mannen van de tram moesten nog van ijzer en sterk leer gemaakt zijn! Wij genoten ook nog veel aanzien en respect, want we namen iedereen mee: van notaris tot klerk en van schoolmeester tot postbode.

De vrouwen droegen allemaal nog lange rokken tot tegen de grond, wat op- en afstappen niet altijd gemakkelijk maakte. En als we bijwagens moesten meeslepen, verkozen de dames eerder de lagere opstap van de bijwagen. Ja, die hogere opstap hé! Een perron bestond toen nog helemaal niet en opstappen vanaf het straatniveau zou nog lang een heel normale zaak blijven.

Het alledaagse leven zag ik grondig veranderen in augustus 1914. Het Duitse leger rukte op naar de vestingstad Antwerpen waardoor een groot deel van de bevolking naar Nederland vluchtte. Als stads-tram ben je dan plots niet meer zo belangrijk. 's Avonds mochten we van de militaire overheid zelfs niet meer de vestingen kruisen. Antwerpen zou de Duitse belegering amper twee maanden kunnen weerstaan. Er volgden dan vier sombere jaren, waarin ik soms werd ingezet als Rode Kruistram, om gewonde soldaten te vervoeren binnen de stad.

Na de Grote Oorlog bleken de spaarcenten van de reizigers plots veel minder waard te zijn, maar ze bleven ons trouw en hadden ons nog altijd nodig. Zonder dat ik het vroeg, kreeg ik plots sterkere motoren van wel 40 PK en nog wat later kreeg ik zelfs een heuse luchtrem. Ik voelde me veel beter. Ik had zelfs een beetje te doen met mijn soortgenoten die dat nog niet hadden.

“Na de Grote Oorlog bleken de spaarcenten van de reizigers plots veel minder waard te zijn, maar ze bleven ons trouw en hadden ons nog altijd nodig”

De Wereldtentoonstelling van 1930 vroeg het uiterste van ons. Met 336 rijtuigen deden we ons best om iedereen te brengen waar ze moesten zijn. Met zoveel nieuwe tramlijnen erbij moet dit wel het hoogtepunt in mijn tramleven zijn geweest. Trouwens, al die nieuwe of gewijzigde tramlijnen..., die moest de wattman kennen hé..., ik niet.

En toen kwam er weer een nieuwe oorlog! Een aantal tramlijnen werd samengevoegd en we reden minder diensten dan ervoor. Onze ramen werden groen geschilderd, want 'de vijand' mocht ons in het donker niet herkennen. Maar als we dienst hadden, trokken we soms wel twee bijwagens mee.

Mijn meest afschuwelijke dag was 5 april 1943. Een dag die nochtans begon onder een mooie lentezon. Ik had dienst op lijn 7 en was die dag met twee bijwagens onderweg. Rond half vier waren we aan het eindpunt, Mortsel-Oude-God, toen plots het luchtalarm te horen was. Onze wattman vertrok nog snel, maar de bommen waren al onderweg... Het centrum van Mortsel werd in enkele minuten weggevaagd,

met 934 dodelijke slachtoffers tot gevolg. Daarbij 258 kinderen. Het was het zwaarste bombardement ooit in de Benelux.

Daar stond ik dan te midden van al dat onnoemelijk leed, zwaar beschadigd... maar nog goed herkenbaar. Ze hebben me zo snel mogelijk weggetrokken naar de werkplaats. In mijn rijtuigkast vonden de werkmannen nog een onderarm, een teken dat er misschien meer slachtoffers waren dan het officiële aantal.

Toen ik opnieuw hersteld was, was de ellende nog niet ten einde. Nu konden er lukraak V1- of V2-raketten uit de lucht vallen. Tijdens mijn traject zag ik links en rechts overal de puinhopen, telkens een opeenstapeling van menselijk leed.

Toen de oorlog eindelijk gedaan was, hadden de mensen grote nood aan vervoer en gelukkig waren wij er nog. Alles wat kon rijden, werd ingezet en stilaan pikten we weer onze oude gewoonten op. En toch was er iets veranderd: de auto's reden ons meer en meer voor de wielen. Om maar te zwijgen over al die fietsers en voetgangers, die te midden van de ogenschijnlijke chaos hun weg zochten en soms nipt aan een botsing ontsnapten.

Ik nam veel andere mensen dan vroeger mee. Het was alsof er een andere generatie met me meereed. Nog steeds vervoerde ik arbeiders en bedienden of schoolgaande jeugd. Maar nu kon je toch, veel sneller dan in mijn beginjaren, de jonge koppeltjes herkennen op ons achterbalkon, want de schroom van vroeger was er niet meer. Voor mij was dat toch mooi, zo'n pril geluk te zien.

In 1960 kreeg ik iets heel nieuws te zien: de PCC, een tram die veel groter en sneller was dan wij. Al snel verdwenen er oude soortgenoten van de sporen en het was snel duidelijk dat alleen de besten onder ons nog een tijdje zouden blijven rijden. Ik kreeg zelfs nog een ander nummer op de flank: ik heette voortaan 4408! Blijkbaar geloofde men nog in mij, want ik kreeg ook nog een nieuw, vergroot voorbalkon en werd verbouwd tot eenrichtingstram, met eenmansbediening. Ook mijn trolleytang werd van het dak gehaald en vervangen door een moderne pantograaf.

En ja, ik bleef tot 1975 actief en ontsnapte als bij wonder aan de afbraak. Ik sta nu, samen met enkele andere oudgedienden, in het Vlaams Tram- en Autobusmuseum in de oude tramloods Groenenhoek. Ondertussen ben ik al lang de 100 gepasseerd. Op mijn ramen laat ik de bezoekers van het museum zien wat er op die verschrikkelijke 5 april 1943 gebeurde. Een dag die ik nooit zal vergeten...

De 4408.



1932. Een wattman en een ontvanger poseren op het Damplein voor een motorwagen van lijn 12. Het koersbord is nog tweetalig.



1919-1939
**De tram tijdens
het interbellum**

1919-1939

Stakingen en statusverlies

Het wrede spook der werkstaking

Wie gedacht had dat met het eindigen van de Eerste Wereldoorlog het leven veel eenvoudiger zou worden, kwam bedrogen uit. De bezetter was dan wel weg, België werd wakker met een enorme financiële kater. Begin 1914 was België nog de op vijf na grootste economische en industriële macht ter wereld, onder meer vermaard om zijn spoorweg- en tramindustrie. Vier jaar later zakte België al weg naar de 26^e plaats, als gevolg van massale plunderingen van machines en grondstoffen door de Duitse troepen. De prijzen van levensmiddelen en verbruiksgoederen stegen hallucinant. Ook voor de trammaatschappij waren het geen gemakkelijke tijden. Heel wat schade aan het trammaterieel en de infrastructuur moesten ze herstellen, maar de beschikbare middelen waren beperkt.

De harde economische realiteit zorgde ook voor veel sociale onrust. In verschillende sectoren kwamen arbeiders op voor een hoger loon en betere arbeidsvoorwaarden. De CGTA ontsnapte niet aan die maatschappelijke vloedgolf. Het trampersoneel begon zich te organiseren en drong aan op een werkdag van acht uur, jaarlijkse vakantie en een vastgelegd minimumloon. De directie

was niet meteen geneigd die eisen in te willigen. Langdurige besprekingen leverden niets op en op 18 mei 1919 besloot het trampersoneel gezamenlijk het werk neer te leggen. Vanaf die dag reed er een maand lang geen tram meer op de Antwerpse sporen. Het verenigde trampersoneel was niet te vermurwen, zelfs niet toen de directie dreigde met collectief ontslag.

De gemoederen bereikten een kookpunt op woensdag 18 juni 1919. Bij wijze van heropstart - of was het provocatie? - besloot de directie om een beperkte dienst te organiseren op lijn 1, de lijn van de avenues tussen de Noorderplaats en het Zuidstation. Zonder enig akkoord in zicht begonnen de trammannen rond 10u30 langs de lijn samen te troepen. Uiteraard brachten de rijtuigen, enkele niet-stakende personeelsleden en zelfs een onschuldige reiziger het er niet heelhuids vanaf. De vensters van de trams werden ingegooid, controleur Boone werd hardhandig tegen de grond geduwd, controleur De Vleeschouwer raakte gewond in het aangezicht en ook de heer Alexandre Louis, een toevallige passagier, werd aan het hoofd geraakt door een straatsteen. Daarmee was de woede van de stakers overigens nog niet bekoeld: ook de vensters van de uitgerukte hulpdiensten moesten er nog aan geloven.



Ontwerp in aquarel voor een vakbondsvlag (links zie je de lussen voor de stok), 1919.

Enkele dagen nadien kwam er dan toch een vorm van verzoening tussen het trampersoneel en de directie. Er kwam een loonovereenkomst tot stand en een afgevaardigde van de werknemers mocht voortaan in het bestuur van de trammaatschappij zetelen. De gemiddelde duur van een werkdag werd teruggeschroefd naar negen uur. Op zondag 22 juni, vier dagen na de ongeregelde heden, reden de tramdiensten weer als normaal.

De onvrede over de tramdirectie bleef de maanden erna nog erg groot. Zo werd er door enkele “welmenende bedienden” een brief gericht aan het bestuur van de CGTA. De brief was naar eigen zeggen een laatste poging om het “wreede spook der werkstaking” tegen te houden. De winter stond voor de deur, “doch aan het

opdoen van wintervoorraad kan, met het huidige loon, niet aan gedacht worden.” Volgens de brief bedroeg dat loon 8 frank per dag, terwijl zelfs werklozen 9 frank ontvingen zonder er iets voor te moeten doen. Daarmee konden ze amper hun mond openhouden, niet eens “rekenende op het verorberen van een stukje vleesch in de week”.

Laat het toch niet altijd door geweld of staking zijn dat men eenige verbetering in zijn lot kan bekomen.

Laat nu uw geweten en uw hart eens langs den goeden kant spreken, Heer Bestuurder, gunt ons een weinig verbetering uit menschlievendheid en U zult dan dank van gansch het personeel afgedwongen hebben



Tram 8 rijdt terug naar de stad over de Olifantenbrug, gebouwd ter gelegenheid van de Wereldtentoonstelling (en daarna terug afgebroken).

De Olympiade en de Expo

We denken niet dat er na hun smeekbrief extra brood op tafel kwam, maar Spelen kregen de Antwerpse trambedienden wel. Al durven we te betwijfelen of dat voor de trammannen veel te betekenen had. Ze moesten extra diensten verzorgen, dat wel, maar zélf iets van de VIIe Olympiade zien, was er hoogstwaarschijnlijk niet bij. De Olympiades waren nog een vrij elitaire bedoening, met disciplines als 'schieten op lopend hert' of voltige, een vorm van gymnastiek op rijdende paarden. Het is ook maar de vraag of de elite die naar de Olympiade afzakte wel met de tram kwam...

Tien jaar later stond Antwerpen opnieuw in de internationale belangstelling met een evenement dat in het verleden - net als de Olympische

Spelen - een sterk elitair karakter had gehad, maar nu meer een feest voor de massa was: de Wereldtentoonstelling. Ter ere van de honderdste verjaardag van België mochten zowel Luik als Antwerpen gaststad spelen. In Luik lag de focus op industrie en wetenschappen, in Antwerpen op scheepvaart, koloniën en de Vlaamse cultuur en kunst. De Expo werd opgetrokken op de gronden van een oud fort tussen de Jan Van Rijswijcklaan en de Kielse Vest.

De Wereldtentoonstelling was een niet geringe lakmoesproef voor de *Tramways d'Anvers*, de nieuwe vennootschap die in 1927 de activiteiten van de CGTA had overgenomen. Voor de hoofdingang, ongeveer waar de Van Rijswijcklaan de Vesten (Singel) kruiste, legde de trammaatschappij een 'tramstation' aan, met afzonderlijke op- en afstaphaltes langs de rechte stukken van

een keerlus. Aan de tweede ingang, die van het lunapark, kwam een tweede tramstation, grofweg waar nu het nieuwe Zuidstation ligt. Veel lijnen werden tijdelijk verlengd en versterkt - een veel te ingewikkelde geschiedenis om in deze kroniek te behandelen. Er was een speciale tentoonstellingslijn die de beide hoofdingangen met het Centraal Station verbond. Voor die dienst zette men vierassers in die ooit waren overgekocht van de Buurtspoorwegen. Die slokoppen konden tot 99 reizigers meenemen. Overal op die wagens stond het opschrift "Staanplaatsen / *Places debout*". Alle zetels waren eruit! De

twee ontvangers wisten niet waar eerst lopen en het vertrek met de overvolle trams ging veelal gepaard met een stevige snok. Overbodig om te zeggen dat niet weinig reizigers bij dit alles de nodige bedenkingen hadden...

Ook de buitenlandse gasten kregen hun rechtstreekse tramlijn naar het evenement. De Wereldtentoonstelling was de perfecte aanleiding om het internationale reizigersverkeer af te leiden van Antwerpen-Centraal naar een gloednieuw treinstation in chaletstijl: Antwerpen-Oost. De tijdelijke lijn 25 bracht de nieuwsgierigen snel naar het spektakel.

De taalwetgeving

De taalwetgeving werd vooraan in de jaren 1930 stapsgewijs veranderd en de vernederlandsing werd meer en meer toegepast. Dat betekende dat op de rechterzijde van het lijncijfer in een ronde schijf van de honderden koersborden geen Franstalige namen meer moesten staan. Heel wat werk voor de schilderafdeling. Het karwei moet zo zijn afgerond in 1935. Binnenin werden "*demander l'arrêt au receveur*" en "*défense de parler au conducteur*" verwijderd. De koersborden kregen een mooi gestileerd cijfer in de schijf en linksboven en rechtsonder verschenen nu de eindpunten in grote letters. Linksonder

en rechtsboven stonden de tussenstops in wat kleinere tekst geschilderd. 'Werf/Port' op lijn 2 werd nu 'Suikerrui' en het cijfer 2 werd bijna een zwaantje! 'Vieux Dieu' werd gewoon 'Mortsel' en aan de andere kant van lijn 7 werd 'Douane' een 'Tolhuis'. Maar de Antwerpenaar die zich beter voelde, bleef spreken over de 'Place Verte' en de 'Boulevards'. Iedereen bleef wel de trein in de 'Middenstatie' nemen, ook al vermeldde de laatste generatie koersborden 'Centraal Station'.

Nu, onze tram zelf bleef koppig Franstalig tot in de jaren 1960. De *motrice* trok de *remorque* en die werd stevig gekoppeld met *tendeurs*. Je stapte op en af een *marche-pied*. De *receveur* bleef *receveur* en de *conducteur* bleef uiteraard... de Wattman!



Op piekdagen vervoerde de trammaatschappij meer dan 500.000 individuele reizigers! Om alles te kunnen bolwerken namen de *Tramways d'Anvers* 144 tijdelijke personeelsleden in dienst.

Tijdens de zes maanden van de Wereldtentoonstelling bracht *Gazet van Antwerpen* dagelijks een eigen krant uit onder de titel "Antwerpen 1930, officieel dagblad-programma van de Wereldtentoonstelling voor colonien, scheepvaart en Vlaamsche kunst". In die krant konden ook de tramdiensten van en naar de tentoonstelling niet onbesproken blijven. Op 8 mei, bijna twee weken na de opening, verscheen het volgende stukje:

Den eersten zondag werd er geklaagd over den dienst der trams die van de Tentoonstelling naar de stad keerden. Vooral 's avonds was het een echte overrompeling en was het onmogelijk een plaatsken te veroveren.

Nu, het is eenigszins te begrijpen, toen was het nog een tasten, het inrichten van een nieuwen dienst, maar zooals we den dienst Zondag hebben zien werken, mochten we het de perfectie noemen.

Het bestuur der trams mag zeker geluk gewenscht en gaarne brengen wij hulde aan de politieagenten die de meeste behulpzaamheid aan den dag brengen.

De tram verliest aan status

Begin jaren 1920 keken de Antwerpenaren al met een andere bril naar de tram dan in de beginnendagen. Het merendeel van de reizigers werd niet meer warm of koud van de tram, laat staan dat er dankbaarheid optrad omdat de tram het leven vergemakkelijkte. De tram moest gewoon zien dat hij op tijd reed. Intussen werden er ook geen chique rijtuigen als die van de 'Rode Tram' meer gemaakt. Dames met extravagante, bloemrijke hoeden zag je nog nauwelijks. Langzaam

stapte de bovenklasse uit de tram. De boosdoener: de auto.

Voor de Eerste Wereldoorlog was de auto nog uitsluitend het speeltje van de allerrijksten, maar na de Tweede Wereldoorlog kon een iets grotere groep mensen zich een auto veroorloven. De auto werd een statussymbool, ook voor wie niét de middelen had om er één te kopen. In de auto had je ruimte en vrijheid om te gaan waar je wilde; in de tram was je meer en meer een haring in een ton, gebonden aan lijnen en halteplaatsen. Dat terwijl het in de paardentramdagen en de vroege jaren van de elektrische tram net nog de *tram* was geweest die de mensen vrijheid schonk en hen in staat stelde om een 'uitje te maken'. Illustratief in dat verband is een passage uit de verhalenbundel *De Idealisten* van Lode Baekelmans. In het verhaal "Vrijbuiters" besluiten twee vrienden uit het gewone volk, Wagner en Van Dijk, uit rijden te gaan. Wanneer Wagner voorstelt "den tram [te] nemen", komt hem dat op een ongeemeen harde sneer te staan: "Mijn vriend, in geval ge prijs hecht aan onze vriendschap kom dan nooit meer met zoo'n proletenvoorstel op de proppen." Wat dan wel een geschikt voertuig is? Een "voituur"!

De eerste autobussen

Midden jaren 1920 verschenen, naast de auto, zeer zoetjesaan ook bussen in het Antwerpse straatbeeld. De eerste bussen zag je al aan het einde van de negentiende eeuw, maar deze kruisingen tussen de nieuwe 'automobielen' en de aloude omnibussen, kregen pas na de Eerste Wereldoorlog enigszins voet aan grond in België. Door de grote schade aan spoor- en tramlijnen, werden autobussen voor het eerst een valabel alternatief. Het hielp ook dat de technologie zien-derogen verbeterde.

In eerste instantie zagen vooral privé-exploitanten, niet geremd door enig regelgevend

kader, de commerciële mogelijkheden van de autobus. Met name in de provincie Antwerpen vonden ze een geschikt territorium. In 1924 begonnen ook de Buurtspoorwegen bussen in te zetten, maar in Antwerpen-stad bleven de bussen lange tijd een vrij beperkt verschijnsel. Al in 1925 besloot de *Compagnie Générale des Tramways d'Anvers* zes autobussen aan te kopen en busdiensten te organiseren in de Antwerpse haven. Winstgevend waren de eerste buslijnen allerminst.

In 1929 trad nog een 'specialleke' in het daglicht: als eerste maatschappij van België begon de opvolger van de CGTA, de *Tramways d'Anvers*, een trolleybus uit te testen. Een eerste

trolleybuslijn, lijn 31, werd in gebruik genomen in 1933. Een tweede, lijn 6, volgde in 1938.

Voor de volledigheid vermelden we dat ook de tramtechnologie tijdens het interbellum niet stil stond. Tussen de twee wereldoorlogen werd het Antwerpse rijtuigpark grondig aangepast en gemoderniseerd. Wat we ons daarbij moeten voorstellen? In plaats van petroleumlantaarns kregen motorrijtuigen elektrische koplampen, motoren werden krachtiger en er kwamen buitenspiegels of 'rétroviseurs'. Ook snelwerkende luchtremmen, pneumatische deuren en aan de vooravond van Wereldoorlog II zelfs richtingaanwijzers, of omwille van de uitgesproken vorm: 'apothekersfleskes'.



Een close-up van een 'apothekersfleske' - een richtingaanwijzer die niet pinkte.



Hoofdcontroleur Senecaut van de TA straalt militair gezag uit, maar heeft hij geen vriendelijke ogen?



Ergens jaren 1930: trolleybus 34 – nog zonder nummerplaat – wringt zich door de Lange Beeldekenstraat. De sporen van tram 6 liggen er nog.

De trolleybus

Was een trolleybus nu een bus of een tram op luchtbanden? Dit merkwaardige voertuig nam stroom via twee beweegbare stangen op het dak. In 1930 kreeg het in België een apart statuut. De bestuurder moest voortaan een rijbewijs voor ‘trolleybuschauffeur’ kunnen tonen!

De Tramways d’Anvers vonden een trolleybus veel soepeler dan een tram in het drukke havenverkeer langs de Scheldekaaien, de dokken of in de nauwe straten van de Seefhoek. Zo ging lijn 31 van de Noorderplaats naar kaai 204 en lijn 6 van het Zuidstation naar Borgerhout.

Het enige nadeel aan die stille bus waren dus de twee draden met vaak lastige, ingewikkelde kruisingen. Het hele boeltje – bussen, draad en stroomvoorziening – raakte op lijn 6 totaal versleten zodat dieselbussen in 1964 de dienst overnamen. Lijn 31 werd al in 1955 opgedoekt.

Op de 6 en zeker op de 31 werd niet getalmd. Wanneer de shift in de haven gedaan was, overvielen de arbeiders zowat de aankomende trolleybus. Zodra de laatste man zich naar binnen had gewurmd, zette de bestuurder aan en tijdens het rijden werden alle biljetten met wisselgeld doorgegeven. De rekening klopte altijd. Alleen een *receveur* die nog groen achter de oren was, vroeg naar abonnementen, maar hij leerde al gauw dat hij dat maar één keer mocht vragen. Controleurs die op hun strepen stonden, konden kiezen tussen braafjes meerijden of in het dok belanden. Zwartrijden deed men niet.

De trolleybussen zelf waren reukloos, maar aan de terminus van het Zuidstation hing wel een speciale geur. Het was een mengeling van warme olie, elektriciteit, het paardenvet van de frituur naast de bussen én de straffe *toebak* van de bemanning van de trolleybus. Mjam!



9 wagens van de Vicinaux Anversoïes werden tussen de oorlogen grondig gemoderniseerd voor een lange carrière op lijn 1. Vergelijk eens met de foto op pagina 32.

“Toon uw opvoeding. Zeg nooit kortweg JA of NEEN op gestelde vragen”

Toon uw opvoeding

Ondanks de concurrentie van de auto, bleef de trammaatschappij tussen beide oorlogen haar uiterste best doen om een bedrijf te zijn ván waardige mensen vóór waardige mensen. Zo moesten de wattmannen en ontvangers, als eerste vertegenwoordigers van het trambedrijf, zich nog steeds keurig in het pak hijsen, zowel 's zomers als 's winters. Tot in 1939 haastte de *Tramways d'Anvers* zich om haar personeel eraan te herinneren dat warme dagen geen excuus mochten vormen om de gekende kledingvoorschriften te overtreden:

La guerre des uniformes

Omdat een stukje kolder in een tramboek als dit niet kan ontbreken: een Mevrouw Mertens uit Borgerhout stuurde volgende anekdote in 1980 naar *Gazet van Antwerpen*. Het was echt gebeurd, ergens in 1930.

Tegenwoordig kan men niet meer van een rijdende tram afspringen, vermits enkel aan de haltes de deuren automatisch geopend of gesloten worden.

Vroeger was dat niet zo, met die open platforms werd er al eens op en af de tram gesprongen vóór hij helemaal stilstond en dat was nu juist verboden en daar stond een geldboete op.

Personeel van openbare diensten zoals politieagenten, postbodes, telegramdragers en andere officiële klakkendragers mochten met twee gratis meerijden, staande op het platform. Kwam er een derde bij, dan moest

die ofwel betalen ofwel de volgende tram afwachten. Deze maatregel werd al eens door de vingers gezien door de ontvangers, bijzonder als er niet te veel reizigers waren.

Het gebeurde dus op tram 17 in de omgeving van het Nachtegalenpark. Er stonden reeds twee politieagenten op en er kwam een derde bij. Ongelukkig voor deze laatste, stapte aan de Wilrijkse plein een controleur op. Die zou zijn dienst nu eens in de perfectie doen en vroeg wie als laatste was opgestapt en of hij een plaatsbiljet had. Dat was natuurlijk niet zo en met een zuur gezicht betaalde onze derde agent zijn 70 centiemmen voor de rit.

De reizigers werden verder gecontroleerd en na afloop sprong de controleur van de rijdende tram. De derde polies was er als de kippen bij en beboette de controleur om 'van een rijdende tram te springen'. Jaja! De wraak was zoet!

Niettegenstaande dat reeds de helft van het personeel zich een nieuwe lichte zomerdienstkleedij heeft aangeschaft, waartoe ook de andere helft de gelegenheid had, zien wij nu met de warme dagen weer van alle soorten kledingstukken dragen die met de dienstkleedij niets gemeen hebben.

Die doenwijze is in strijd met het doel tot eenvormige dienstkleedij te komen. Deswegen zien wij ons genoodzaakt het dragen van grijze vesten en witte of gele broeken te verbieden.

De bedienden worden er tevens aan herinnerd dat de vest tot boven toe moet geknoopt worden.

Het waarschijnlijk belangrijkste criterium voor trambedienden was: beleefd blijven en respect voor de reiziger tonen. Wie dat niet kon opbrengen, had bij de trammaatschappij zijn plaats niet. De *Onderrichtingen voor Ontvangers* uit 1929 konden dat niet met genoeg synoniemen onderstrepen: "Wees altijd zuiver, kalm, deftig, welgemanierd. Tracht door takt en gemoedelijkheid alle geschillen zelf op te lossen." Ook de communicatie met de reizigers kende duidelijke regels:

Toon uw opvoeding. Zeg nooit kortweg JA of NEEN op gestelde vragen. Zulks klinkt hard. Die hardheid neemt ge weg door het bijvoegsel: "Mijnheer" (nooit vriend) of "Madame" (nooit madammeke, maske, wefke of vrouwtje.) Ge nadert een sectie. Roep haar naam af in 't Vlaamsch, daarna in 't Fransch, op luiden toon zonder te overdrijven. (schreeuwen) Vergeet dit nooit, zelfs al hadt ge maar één enkel reiziger.

Bij grooten toeloop van reizigers, overtuig U of ge niemand hebt vergeten te bedienen.



1925: wattman Louis Faes poseert met een nieuw model winterjas... in augustus!

Vraag daarom op luiden toon in beide landstalen: "Is iedereen bediend a.u.b.? Tout le monde est il servi s.v.p.?"

De trammaatschappij probeerde geen enkele laag van de bevolking uit te sluiten. Natuurlijk, elke tariefverhoging moet pijn hebben gedaan bij de mensen die het al niet breed hadden, maar de trammaatschappij voerde ook abonnementen in voor werklieden en bedienden met lage inkomens (1925).



Hoboken, voorjaar 1947.
Een fiere gemengde ploeg!

4

1940-1945
**De tram in de
Tweede Wereldoorlog**

1940-1945

Doelwit, held en slachtoffer

De herhaling van 1914

“DE TEERLING IS GEWORPEN. God bescherm ons Vaderland. DUITSCHLAND heeft BELGIE, NEDERLAND en LUXEMBURG aangevallen.” Met die onheilspellende krantenkop kondigde *Gazet van Antwerpen* op 10 mei 1940 aan haar lezers een nieuwe nachtmerrie aan. De oorlogswolken hadden zich al enkele maanden boven het land samengepakt. Nu barstte finaal, ondanks alle verzoeningspogingen, het onweer los. De gruwelen van '14-'18 lagen nog geen 22 jaar achter de rug.

In Antwerpen kwam het onweer ogenblikkelijk in de vorm van luchtbommen. In tegenstelling tot in 1914, toen de vesting Antwerpen pas acht weken na het uitbreken van de oorlog belegerd werd, was er nu geen dag respijt. Al op de eerste dag troffen bommen van de Luftwaffe het vliegveld van Deurne en de psychiatrische instelling van Sint-Amadeus. Verschillende burgers lieten daarbij het leven. Burgemeester Camille Huysmans zond prompt een reeks “onderrichtingen” aan de inwoners van zijn stad. Eén van de belangrijkste was dat ze bij het invallen van de duisternis alle lichten moesten doven. Met uitzondering van de rode achterlichten moest het trampersoneel ook bij de trams

alle lichtbronnen uitschakelen. Het was het begin van een weinig gerieflijk huwelijk dat de hele oorlog zou standhouden: de relatie tussen de tram en de duisternis.

Het huwelijk werd definitief voltrokken kort na 18 mei 1940. Die 18^e mei werd Antwerpen opnieuw wat het nooit meer wou zijn: een bezette stad. Burgemeester Huysmans had dan al, samen met ontelbare andere Antwerpenaren, de stad verlaten. De Duitse opmars was eenvoudigweg niet te stuiten. Bij de inname van de stad vielen de tramdiensten even helemaal stil, maar op 22 mei 1940 startten ze geleidelijk weer op. Om geen doelwit te worden van nachtelijke bombardementen, verordenden de Duitsers al snel dat de rijtuigen verduisterd moesten rondrijden. De trams kregen een kostuum dat bestond uit groene ruiten met een rond kijkgaatje, een zwarte metalen plaat boven de koplampen en buisvormige lampenkappen die het licht binnen bijna geheel dimden. Het gebruik van de richtingaanwijzers werd ten strengste verboden. De wattmannen werden zelfs door hun directie aangemaand geen vonken aan de bovenleiding te veroorzaken.

De Antwerpsche Tramwegen hadden geen andere keuze dan de orders van de militaire bevelhebber te slikken. In september 1940 voerde de

bezetter de “*Freifahrt-Regelung*” in. Die bepaalde dat Duitse soldaten zonder enige beperking gratis het openbaar vervoer konden gebruiken. Ook alle bedienden van Duitse nationaliteit kregen recht op “kosteloos vervoer tusschen hun woning en hun bureel”. De Antwerpenaren die, veelal zonder werk en zonder deftig eten, in de stad waren blijven hangen, konden uiteraard schoontjes blijven betalen.

Meisjes op den tram

Ten aanzien van de Antwerpse bevolking nam de bezetter steeds vaker maatregelen die veel kwaad bloed zetten. In maart 1942 probeerden de Duitsers iets te doen aan het probleem van de werklozen en andere ‘asocialen’ – zoals smokkelaars en werkweigeraars – door de gedwongen tewerkstelling in België af te vaardigen. In oktober 1942 gingen de Duitsers nog een stapje verder: alle mannen tussen 18 en 50 jaar en alle ongehuwde vrouwen tussen 21 en 35 konden voortaan verplicht naar Duitsland worden gestuurd om daar hun bijdrage te leveren aan de Duitse economie.

Voor het Antwerpse trambestel had de verordening van oktober 1942 toch één positief neveneffect: de vrouwen maakten hun intrede! Tot dan was de trammaatschappij een exclusief mannenclubje gebleven, maar met de opeising van de eerste personeelsleden van de *Tramways d'Anvers*, bleken vrouwen noodzakelijk om de personeelstekorten op te vullen. Voor wettvrouwen was de tijd klaarblijkelijk nog te vroeg, maar ontvanger spelen, dat moesten die vrouwen wel kunnen! Al viel die job zeker niet te onderschatten. Onder de Duitse bezetting klopten vrouwen dezelfde uren als mannen, maar ook de aard van de job was zwaar. Dat blijkt ook uit een korte getuigenis van een ontvangster met personeelsnummer 4410, die in het Vlaams Tram- en Autobusmuseum bewaard bleef:



Partituur van het stuk ‘Het meisje op de tram’ van Eugène Ionesco.

De verduisterde trams

De werkomstandigheden in de verduisterde trams waren op zijn zachtst gezegd niet simpel. Binnenin moest de ontvanger er maar voor zorgen dat hij zijn geld en tickets in het halfduister correct beheerde. De trolley in het donker weer op de draad krijgen, was al evenmin een sinecure. De wattman zag alleen het schamele streepje licht dat door de horizontale opening van de metalen plaat boven de koplamp op het wegdek viel. Bij momenten moet het levensgevaarlijk zijn geweest. Gelukkig kenden de trammannen hun lijn op

hun duimpje en liep er niet veel volk meer op straat na de *Sperrzeit*. De krant *De Dag* had in september 1941 alleszins met de wattmannen te doen:

Het ergste van al bij deze moeilijkheden hebben de voerder of de "wattmannen" te lijden. Naderen zij met het rijtuig een halte waar immer veel volk wacht, dan worden zij "onder vuur" genomen door meerdere zaklampen, wier stralen gericht zijn op de nummerborden der rijtuigen, maar meestal terechtkomen in hun ogen, met het gevolg dat zij gedurende enkele ogenblikken als verblind zijn, en aldus het leven van vele mensen in gevaar brengen.

Iemand die zelf nog als kind met de verduisterde trams heeft meegereden, is Paul Lesire. In september 2022 getuigde hij over zijn ervaringen in de afgeschermdde trams.

Het voorste licht scheen alleen vlak voor de tram. Het rode achterlicht scheen ook vlak achter de tram. De koersborden vanboven, waarop stond welke lijn het was, die waren heel miniem verlicht. En binnen in de tram was de verlichting ook heel miniem. Er werden gekleurde lampen gebruikt. Blauwe. Blauw is echt een camouflage, een bescherming. Plus het feit dat die trams helemaal afgeschermd waren. Er waren zo van die ronde kijkgaten in, of strepen. Dus vroegt ge u af: waar ben ik hier? Dan moest ge wel met uwe neus tegen het raam komen. Of, als ge een vriendelijke ontvanger had, die van voor naar achter liep en riep "Lakborslei", "Grijspeerstraat", dan wist ge tenminste dat ge er waart en al dan niet moest afstappen.



In het Vlaams Tram- en Autobusmuseum hebben ze tram 305 opnieuw verduisterd om de sfeer van tijdens de oorlog op te roepen.

Ontvangster zijn, een hele dag met die zware geldtas zich door 't volk wringen, 't was niet gemakkelijk. Duizend keren: 'Mag ik eens passeren?' Hoeveel 'gesneuvelde' knoppen ik terug aan mijn jas moest naaien, heb ik nooit geteld.

Na de oorlog verdwenen de vrouwelijke ontvangers snel weer van het toneel, maar ze zullen voor menig reiziger toch voor wat licht in de - jawel - duisternis hebben gezorgd. Voor componist en theatermaker Eugeen Beeckman vormden de ontvangsters alvast een inspiratiebron om er een luchtig lied aan te wijden:

Het meisje op den tram.

*Op den tram staat een juffrouw
Die de kaartjes knipt, die de kaartjes knipt
En met haar neusje wipt
Op den tram staat een juffrouw
Die de kaartjes knipt.
Een juffrouw waar ik toch zoveel van hou*

[...]

*Vanmiddag stond ze nog dromend van achter
op den tram
Ik stond heel alleen tot dat er iemand kwam
Ze lachte en ze pinkte, toen kwam ze ook tot mij
En ze knipte in mijn kaartje ik was blij
Ik sprak haar toen van liefde, ze trok een zuur
gezicht
En ze klapte met een slag haar doosken dicht
Toen sprak ze: "Wel gij 'n teppen! 'k Heb zes
kinderen en een hond"
Toen viel ik van 't verschieten op de grond*

*Op den tram staat een juffrouw waar dat ik
niet meer van hou.*

Een waar inferno

Op 5 april 1943 kende Antwerpen de dodelijkste dag uit zijn geschiedenis: twee eskaders Amerikaanse bommenwerpers bombardeerden het centrum van Mortsel helemaal plat.

De geallieerde bommen waren bestemd voor de Duitse vliegtuigmotorenfabriek ERLA, maar kwamen terecht in de wijk Oude God, op de Gevaertfabriek en een school. Er stierven maar liefst 936 mensen, waaronder 209 kinderen.

Ook de trammaatschappij werd hard getroffen. Er was schade aan het trammaterieel, maar dat viel in het niets tegenover de menselijke tol die betaald moest worden. Eén wattman in dienst verloor het leven: in het huis naast zijn tram sloeg een bom in. De helft van zijn voorplatform werd in één klap weggevaagd. Naast die ene tramman raakten 15 anderen gewond. 10 personeelsleden verloren bij het bombardement een familielid.

Een tramman die erbij was in Mortsel, was John, tijdens de oorlogsjaren ontvanger op lijn 15, Centraal-Station - Mortsel. In *Doorschuiven A.U.B.!!!* liet hij de volgende getuigenis optekenen:

Ik zal nooit 5 april 1943 vergeten. Wij waren juist de spoorwegbrug in Mortsel gepasseerd, richting stad. Het was bijna vier uur in de namiddag. Héél hoog klonk het geronk van vliegtuigen. Opeens hoorde ik een enorm nijdig geluid, een soort geloei dat ik nog nooit eerder had gehoord. Verschrikkelijk. Op een paar minuten tijd ontstond er een waar inferno. De ruiten van de tram vlogen in het rond. In paniek, met bebloede gezichten en gehavende kleren, renden de passagiers het rijtuig uit. Ik zelf was instinktief half onder een bank weggedoken.

[...]

De huizen waren ingestort of brandden.



Grote schade na het geallieerd bombardement boven Mortsel op 5 april 1943.
De motorwagen op de foto is opnieuw onze 4408.

“Pas ’s avonds, toen ik thuiskwam, kreeg ik een soort shock, ik ben er twee weken lang ziek van geweest”

Voor men zich goed en wel realiseerde wat er gebeurde was de luchtaanval, het bombardement al voorbij. Maar dan pas zag men de gevolgen. Overal liepen gillende mensen rond. Kinderen, vrouwen en mannen lagen dood of zwaar verminkt op straat. Verhakkelde slachtoffers hingen uit de ramen van hun vernielde huizen. In de bomen hingen armen en benen. Paarden lagen op hun rug, grotesk-gruwelijk, met hun vier poten naar boven. Een krankzinnig geworden vrouw rende in een kringetje rond en gilde: ‘Red mijn kind, mijn huis is ingestort, red mijn kind!’

[...]

Smokkelen op de tram

Vrijwel van bij het begin van de oorlog heerste er in Antwerpen grote voedselschaarste. Van overheidswege werd de verkoop van levensmiddelen sterk gereguleerd en de voedselprijzen stegen tot astronomische hoogten. Of je nu God was of klein Pierke, leefde op water en brood of toch meer op kreeft en bordeaux, het juiste eten vinden was voor iedereen een uitdaging. Volgens een kinderlijk eenvoudige logica die Paul Lesire ons van de hand deed, moest je dan de tram op:

Er was geen eten. De boeren hadden eten. Waar moest ge het dan gaan halen? Ja, bij de boeren. Wat hebt ge dan nodig? Nen tram! Als ge van 't stad kwam in verbinding met de buurtspoorwegen. En dat ging niet altijd even vlot. Men gebruikte het materiaal dat nog bestond. De stoomtram werd terug van zijn stal gehaald, die werd terug opgestookt. Als men maar kon rijden.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd de boerentram zo, meer dan in gelijk welke periode uit de geschiedenis, dé levensader voor de stad, als directe verbinding met het platteland, waar de zwarte markt welig tierde. Niet voor niets omschreef geschiedschrijver Herwig Jacquemyns de buurtspoorwegtram als “de held van de smokkeloorlog”. In Antwerpen stond onder meer tram 75, die van de Paardenmarkt door de polders naar Lillo reed, wijd en zijd bekend als smokkeltram.

Op de boerentram kwamen mensen van alle leeftijden en van alle slag samen. De ene al meer bedreven in de kunst van het clandestien transport dan de andere. Voortgaande

op Jacquemyns, hadden ze in de oorlogsjaren alvast geen assertiviteitscursus meer nodig:

Men stampt en bijt om een plaats te veroveren, men verdringt mekaar op de staanplaatsen, men trekt mekaar weg van de zitplaatsen. Vrienden en habitués worden door het raam binnengeloodst, amateurs of nieuwelingen worden doodeenvoudig onder de voet gelopen. In de oude, bomvolle voertuigen zonder comfort, zonder lucht, zonder licht, zit men op mekaar geperst, hangt men tussen de banken, hangt men naar buiten. De koffers, balen, pakken, zakken worden tussen de banken, tussen mekaars benen, onder de zitplaatsen, tot op de daken van de rijtuigen gestapeld. Vrouwen als slanke mannequins vertrokken, keren terug als zwaarlijvige matrones met de smokkelwaar onder hun rokken, tegen hun boezem, onder hun korset.



1944. Winterhulp in de Oranjestraat. De trams brachten soep naar verschillende punten in de stad.

Overal zag ik doden liggen. Gekwetsten strekten smekend hun armen uit of zaten versuft tegen een huis. De brandende huizen maakten een oorverdovend knetterend lawaai. Overal werd ik gekonfronteerd met telkens nieuwe verschrikkingen. Er waren ook bommen gevallen op een nonnetjesschool, waarbij bijna tweehonderd kinderen omkwamen. Ik probeerde te helpen waar ik kon. Toen wist ik pàs wat oorlog betekende. Pas 's avonds, toen ik thuiskwam, kreeg ik een soort shock, ik ben er twee weken lang ziek van geweest.

Bevrijding, V-bommen en bibbergeld

Op 4 september 1944 leek Antwerpen eindelijk verlost van het spook van de oorlog. Britse tanks rolden het centrum van Antwerpen binnen en namen de controle over de stad over. Uitbundige menigtes! Totale euforie! Bloemen, knuffels en kussen voor de Britse soldaten! Vlaggengezwaai! Be-vrij-ding! Net als in 1918 deed het trampersoneel gretig mee aan de festiviteiten. De dag na de bevrijding bleven alle trams braafjes in de loods.

De Duitse soldaten mochten dan wel uit de Antwerpse straten verdwenen zijn, voor de inwoners van de Scheldestad waren de gevaren allerminst geweken. Integendeel. Op 13 oktober 1944 viel de eerste V-bom op Antwerpen. Bijna dagelijks sloeg er wel ergens een V-raket in. De stad beefde van angst. En toch ging het leven van alledag gewoon door. Cafés, scholen, theaters en bioscopen: ze bleven open, alsof er niks gebeuren kon. De bioscoopbezoekers die op 16 december 1944 naar Cinema Rex trokken, zouden hun cinefilie met hun leven bekopen.

Onvermijdelijk maakten de V-bommen ook slachtoffers in en rond de tram. Op 27 november, op het middaguur, sloeg een V2-bom in op het kruispunt van de Teniersplaats. Van de tram die er rondreed, bleef alleen een verkoold geraamte over. Geen van de inzittenden overleefde de ramp.

Hun hals werd, aldus journalist Bert Govaerts, “doorgesneden door glasscherven”. Door de vliegende bommen lieten twee agenten van de tram-maatschappij tijdens hun dienst het leven, zeven werden er thuis verrast. Bijna dagelijks moesten ze tramdiensten schorsen of omleiden. Dat je in die omstandigheden als wattman of ontvanger gewoon je werk bleef doen, was niets minder dan heldhaftig. De compensatie kwam in de vorm van een speciale bijslag, die al diegenen toekwam die hun baan bleven uitoefenen in gevaarlijk gebied. Naast de personeelsleden van het openbaar vervoer ging het om havenarbeiders, medewerkers van openbare diensten en werknemers van grote bedrijven. Van de naam alleen al kreeg je schrik. Bibbergeld.

Op 28 maart 1945 viel de laatste V-bom op Groot-Antwerpen. Op 8 mei 1945 gaf Duitsland zich over. Opnieuw hadden de tramrijtuigen alle recht om voor een dag niet uit te rijden. Ook het huwelijk tussen de tram en de duisternis werd van de ene op de andere dag verbroken. Er lag nog steeds overal puin, maar het werd tenminste verlicht door het heerlijke schijnsel van een vrijstaande koplamp.

De Amerikaanse bevrijders, die trouwens nog wel even bleven in afwachting van hun repatriering naar het thuisland, kwamen in drommen terecht in het Top Hat Camp op Linkeroever. Bernard, een bestuurder op de boerentram, had er weinig goede woorden voor over:

Ze gedroegen zich op onze trams als varkens. Ze draaiden de lampen uit de fittingen, probeerden onze geldtassen af te nemen en gedroegen zich als cowboys. Geen vrouw was 's avonds nog veilig op straat. Ach ja, de bevrijders...



ANTWERP BELGIE
1945

à Lev
(cl. foto's)

1352

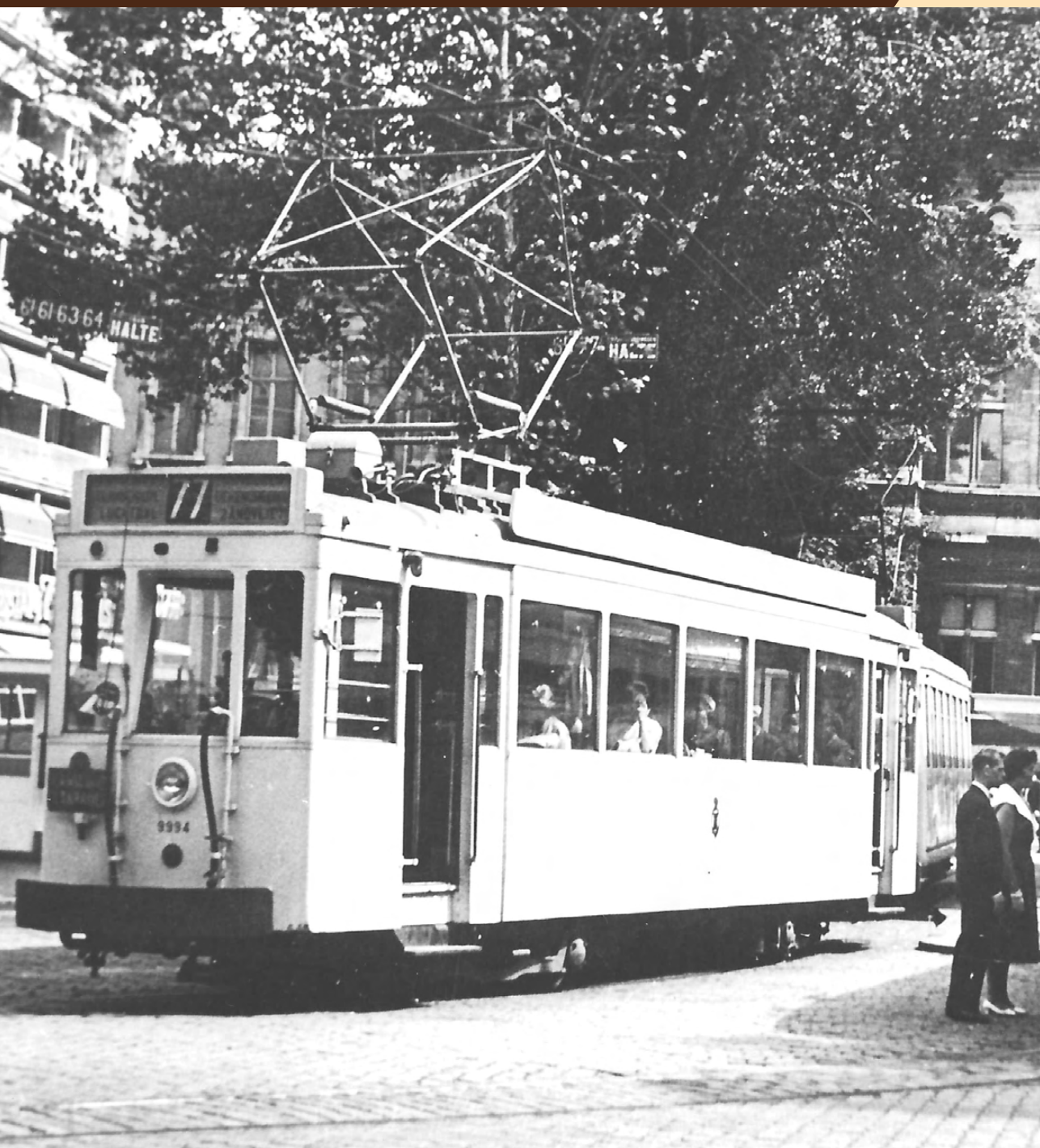
Echte
Photographie

2 WASHINGTON AVE.
DON JACOBS
TORONTO "F"
Antwerp, Belgium
1945

Stadsarchief Antwerpen
www.felixarchief.be

EH 88911

Een postkaart toont de euforie na de bevrijding in 1945. De trams zijn niet meer verduisterd, maar rustig reizen was niet aan de orde. De haringen draaien met tram - ton? - 12 het Astridplein op.





MEMOIRES – TRAM 9994

De boerentram spreekt

De boerentrans. Zo noemden stadsmensen ons en dat waren niet alleen Antwerpenaren. 't Was nooit kwaadaardig bedoeld, integendeel, het werd vaak met een glimlach gezegd. Officieel waren we bij de NMVB, de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen. Spoorwegen, hé! We waren, wettelijk gezien, dus treinen. Daarom droegen we fier een rode lantaarn achteraan en boven op ons dak hadden we die typische tweetonige toeter: *Poepah! Poepah!* We mochten die wel niet gebruiken in de stad, want dat maakte te veel lawaai. Dus konden we ook met een trambel van onze oren maken. Toen ze met die kronieken bezig waren, vroegen de auteurs zich af of wij, buurttrams, wel in dat boek thuishoorden. Het zal nog niet!

Ik stel me beter eerst even voor: nr. 9994, een typische 'Standaard' uit 1931. Vier motoren van 64 pk, 20 ton. Sterk beestje, niet? We konden dan ook hard gaan. Zeventig per uur op de Noorderlaan of de Bredabaan met een trein aanhangwagens: het was niet uitzonderlijk. In het begin hadden we nog eerste en tweede klasse, maar nadien was het voor alleman comfortabel en ruim zitten, met zelfs een tafeltje aan de vensters. Onze wattmannen noemden ons dan ook de 'Pullmans', naar de luxieuze slaaprijtuigen van de grote spoorweg. En de kleine

aanhangwagens die in de spitsuren achteraan hingen, noemden ze al lachend de 'geitenbakken'.

We verbonden dorpen en gemeenten op het platteland vanuit alle richtingen met de stad. Mijn eigen lijnen zijn mij het dierbaarst gebleven: de polderlijnen! Daarom noemen ze mij, sinds ik in het museum werk, ook wel de Poldertram. Ah... de Blauwhoef! Lillo! Berendrecht! Stabroek! Zandvliet grens! Goh, die lijnen 75 en 77. Ze zijn maar deels terug te vinden omdat heel dat poldergebied nu havengebied én dus Antwerpen is. Dorpjes als Oorderen en Wilmarsdonk: weg! Onze stelplaats aan de Blauwhoef, naast tulpenvelden, waar we altijd aansluiting verzekerden tussen lijn 75 en 77: weg, in het Kanaaldok! Wij, de vriendelijke buurttrams, hebben onze stroomafnemers er moeten bij neerleggen... Het was de vooruitgang, hé. Och en daarbij, te veel nostalgie naar vroeger is niet altijd juist en ge kunt de klok niet terug zetten. Ik ben ondertussen met mijn 91 jaar wijs genoeg om die dingen een plaats te geven.

“Och en daarbij, te veel nostalgie naar vroeger is niet altijd juist en ge kunt de klok niet terug zetten”

Nog even wat geschiedenis. Mijn voorouders, de donkergroene stoomtrams, mochten niet in de stad. Ze vertrokken aan echte stations net buiten de muren, zoals Zurenborg of de IJskelder. Later, toen wij, de elektrische trams, kwamen, mochten we na veel onderhandelen toch tot in het stadscentrum komen, meestal over de sporen van de stadstrams. Oei oei, niet gemakkelijk, want wie onderhoudt de sporen? Wie verslijt ze het meeste? Wie neemt stroom van wie? Géén reizigers van elkaar afsnoepen! Reden we uit de stad, dan mochten mensen aan al onze haltes opstappen, maar ze mochten niet afstappen tot we voorbij het 'jachtgebied' van de stadstrams waren. In omgekeerde richting mocht je bij de laatste haltes niet meer opstappen.

Tijdens en vlak na de Tweede Wereldoorlog is er veel met mij gesmokkeld. Kunt ge nagaan: de polder was nog echt landbouwgebied en op de 77 was onze terminus vlak tegen de Nederlandse grens. Ik moet daar geen zijspoor bij tekenen, hé! Trouwens, ook in vreedetijd kwamen de mensen van het platteland met hun producten naar de markten in Antwerpen. Dat was zo typisch voor ons, de boerentrans.

De Victorieplaats, dat was ons gemeenschappelijk eindpunt. Veel reizigers bleven dat Geuzenhofkes noemen, zelfs toen ze herdoopt werd in Rooseveltplaats. Ik stond altijd op de noordzijde, mijn maten naar Turnhout en Broechem aan “de Boerinnekes” naast de Opera. We namen daar ook postzakken mee, maar geen goederen. Die werden verhandeld in de oude stations buiten de stad. Stel u voor: in de spitsuren trok ik dikwijls drie grote wagens met nog wat ‘geitenbakken’ en er werd veel gekaart tijdens de rit! Pas op, zo’n rit naar Zandvliet duurde geen uren, hé. Van het ogenblik dat ik op dat viaduct achter de Noorderplaats draaide, gingen we hard, zeker op de lange rechte stukken. Dat ging van *padam padam, padam padam!* zoals een grote trein. Verder buiten de stad moesten we op enkel spoor met signalen op onze tegenligger wachten. Dat werkte perfect, hoor, tot we soms werden opgehouden door autoverkeer. En als er ene van ons vertraging had, dan werden de anderen daar ook door beïnvloed. Soms reden we dan ook tegen de richting van het verkeer en wij dan maar bellen, toeteren en koplamp op, maar er lieten er zich nog verrassen. Jaja... En dan was het nog meestal onze schuld, boerentrans... Ik denk dat dit twee van de vele redenen waren waarom ze ons door bussen hebben vervangen.

Maar ’t kan verkeren, zei Bredero. Die nieuwe trams van De Lijn rijden terug over stukken die vroeger door ons, Buurtspoorwegen, werden bediend. Terug naar Merksem tot tegen Schoten, waar vroeger de 63, 64 en 65 reden. Naar Wijnegem, lang geleden van de 40 en de 41. En tot de Luchtbal. Ja, dat was een stukje van mijn lijnen, hé, de 70, 72, 75 en 77. Dat ik dat nog mag meemaken!

Amai, dat was een hele geschiedenis. En dan heb ik geprobeerd om het nog kort te houden.

Poehpàh! Poehpàh!

Standaard 9994, alias de Poldertram.



Tram 443 nadert zijn eindpunt aan Grens Kiel en gaat zo dadelijk linksaf een 'blokske rond' draaien. Midden jaren 1950.

5

1946-1962
De naoorlogse jaren

1946-1962

Oud gerief en ‘nief’ trams

De Tramwegen van Antwerpen en Omgeving (T.A.O.)

Door het verstrijken van de vergunningen van de NV Antwerpsche Tramwegen op 31 december 1945, stelden de Staat en de Provincie Antwerpen een voorlopig beheerscomité aan dat vanaf 1 januari 1946 verantwoordelijk werd voor de uitbating van het Antwerpse stadsvervoer. Het beheerscomité nam daarbij het voltallige personeel van de Antwerpsche Tramwegen over. Ruim 1.500 ontvangers en bestuurders, zo'n 250 bedienden en exact 700 arbeiders, verdeeld over de werkhuizen, de loodsen, de bovenleiding, de onderstations en de afdeling 'Weg en Werken', kregen een nieuwe werkgever: de T.A.O., voluit de 'Tramwegen van Antwerpen en Omgeving'. Initieel was het de bedoeling dat het voorlopig beheerscomité slechts een half jaar zou bestaan. Uiteindelijk duurde het zeventien jaar voor er in de gedaante van de MIVA een opvolger kwam...

Toen de T.A.O. in 1946 aan haar opdracht begon, leek ze dat te doen onder een gelukkig gesternte. 1946 werd qua reizigersaantallen het meest succesvolle jaar in de tramgeschiedenis, met maar liefst 138 miljoen vervoerde reizigers. Al ging de trammaatschappij, zo leerden we uit de mond van Paul Lesire, bij haar opstart wel ook sterk de mist in:

Het uniform van de T.A. (Tramways Anversois) veranderde toen het T.A.O. werd. In 1946 werd daar fel tegen geprotesteerd. Eerst en vooral al omdat het lichter grijs was en grijs droeg de bezetter. Maar nog erger was het insigne waarop T.A.O. stond. Dat had een ovale vorm, heel mooi en heel groot, maar met vleugels. En die vleugels gaven de indruk van... oei, wie droeg weer zo'n vleugels op zijn kepie? En dan nog die zware jassen, kapotjassen zoals wij ze noemden, in zo'n zware stoffen die kwamen dan heel laag.. Waar hadden we dat nog gezien, jaren geleden? "Oei! Amai!" werd er gezegd. "Zijn dat de mannen van den tram?"

Alsof ze door de pijnlijke uniformkeuze haar eigen onheil had afgeroepen, ging het vanaf 1947 bergaf voor de T.A.O. Amper zes jaar na de start was de T.A.O. al een derde van haar reizigers kwijt. Weer zat de auto er voor iets tussen. Die begon stilaan écht een revolutie in de persoonlijke mobiliteit te ontketenen. En de politiek, die was de tram over het algemeen weinig gunstig gezind en zag de autobus als ideale troonsopvolger. Aan de T.A.O. om daar met sterk verouderd materieel tegenop te boksen. De modernisering van begin jaren vijftig brachten geen zoden aan de dijk. Dat vanaf 1952 een deel van



1955 Groep agenten Soods II Driehoek

Het lijken wel politieagenten, maar het is een groepsfoto met daarop wattmannen en controleurs.

de 'mottenballenvloot' naar de schroothoop verdween, veranderde evenmin iets. Alleen een gloednieuwe tram maakte kans om het stigma van ouderwets vervoermiddel af te werpen.

Weg met die tram, welkom bus!

Op een gloednieuwe tram was het wachten tot in 1960. Intussen werd de auto de nieuwe halfgod. De auto werd betaalbaar voor Jan Modaal, benzine en diesel werden spotgoedkoop en busconstructeurs van over heel de wereld vonden een enorm gat in de nieuwe wereldindustrie. In België ging het vooral om Van Hool uit Koningshooikt en Jonckheere uit Roeselare. De auto- en bussector was ook ontzettend goed georganiseerd en lobbyde duchtig bij

de verschillende overheden voor een openbare ruimte die geheel op de autogebruiker was afgestemd. De tram bleek een evident slachtoffer. Een goed beeld van de ingesteldheid van de politiek en de belangengroepen in die jaren, gaf het magazine *De Autotoerist* van 16 februari 1956:

100% der automobilisten is vanzelfsprekend voor de afschaffing van de hinderlijke tramlijnen. Het openbaar vervoer is echter een noodzakelijkheid en er zijn slechts twee principes om van hinderlijke trams verlost te worden: vervanging door bussen en afzondering of omleiding der lijnen. In de loop van de jongste 6 jaren ijverde de V.A.B. te Antwerpen voor de afschaffing der trams 5, 8, 11, 13, 14, 18 en 23.

De nieuwe ring-bus-lijnen 33 en 34 droegen er toe bij om het aantal radiaal lopende tramwagens te verminderen.

Tja, een erg vriendelijk artikel was dat niet... Maar het Antwerpse tramnet werd effectief met rasse schreden 'verbust'. Ook voor veel lieden van de dagelijkse pers - in dit geval *Gazet van Antwerpen* - mocht de tram gerust baan ruimen: "Intussen zullen we maar voorttrammen met lijn 12 of 16 door de bochtige, smalle, kronkelende straatjes, net goed genoeg voor een oude karavaan aan een historisch sukkeldrafje."

Toegegeven: de bussen konden vlot de nieuwe wijken bedienen zonder de aanleg van een nieuwe

tramlijn. Maar in de nauwe binnenstad dreigden de bussen zichzelf net zoals de trams vast te rijden. Al vergde het veel moed om die conclusie te trekken. In *Gazet van Antwerpen* weerklonken in 1961 toch de profetische woorden "dat dient gewaarschuwd tegen overdreven gebruik van bussen die over enkele jaren alle hopeloos in het verkeer zullen vastlopen".

De bussen reden zich inderdád even vast als de tram en het tij keerde pas in 1982 toen lijn 12 verlengd werd naar het Wim Saerensplein in Deurne-Noord. Sindsdien breidde het tramnet gevoelig uit en beseften we dat trams terug hun verdiende plaats in de stad mochten krijgen.



December 1955. De nagelnieuwe bus met veel chroom neemt het over van tram 17 in de Laarstraat te Wilrijk.



1 april 1962, De Coninckplein. De 408 - daar is hij weer! - rijdt met twee bijwagens vol supporters richting het Antwerpstadion.

Allen naar den Bosuil!

Naast het tijdvak van de eerste 'verbusing', waren de jaren vijftig het tijdperk van de legendarische voetbalinterlands tussen België en Nederland. Tussen 1946 en 1964 namen onze Rode Duivels het twee keer per jaar op tegen het nationale voetbalelftal van onze noorderburen. De interlands van de onpare jaren vonden op Nederlandse bodem plaats, de interlands in de pare jaren op Antwerpse, *op den Bosuil*. Alles wat toen wielen had in de stelplaatsen moest rijden en buiten de gewone diensten waren er tientallen 'extra diensten' om supporters van het Centraal Station naar het Bosuilstadion te voeren. Ze reden over lijn 12 en 3 tussen de gewone diensten, maar ook over lijn 10 via de Turnhoutsebaan door Deurne tot het Rivierenhof. Daar stond een man om

de handwissel naar het opstelspoor in de Leeuwlantstraat en Gallifortlei te bedienen.

Vóór de match kwamen duizenden supporters nog verspreid toe, maar voor de terugritten was het alle hens aan dek. Een hele stoet trams stond te wachten op het dienstspoor. Wanneer er een konvooi met twee aanhangwagens volzet was, gaf de controleur van dienst het vertreksein. Ook het volgende konvooi moest wachten op het sein van de chef, want wanneer er te veel rijtuigen tegelijk vertrokken, zou dat het bovenleidingnet overbelasten. Of in mensentaal: de *plomb générale* zou springen. Met twee aanhangwagens rijden vereiste overigens serieus wat rijkunst, want dikwijls had de laatste wagon geen remaansluiting. Ondertussen kreeg de bemanning wel het verslag van de match uit eerste hand!

Kopeindpunten en kopbrekens

Nogal wat lijnen hadden 'kopeindpunten'. Er waren geen grote lussen voorzien zoals nu. De lijnen eindigden gewoon op een enkel spoor in het midden van de straat. Zodoende reden er tweerichtingswagens op die lijnen: trams met vier deuren en aan elke kant een stuurpost. De achterste deur rechts stond altijd open. Daar moest je instappen. Bij een eindpunt ging die weer dicht en werd ze vergrendeld, want dan werd ze de voorste deur links.

Bij het omkeren van richting was er veel werk voor de bemanning: leuninggen moesten worden omgelegd en de wattman moest zijn bedieningsleutels, zadel, wisselijzer en spiegel naar de nieuwe voorkant verhuizen. Ondertussen trok de ontvanger de trolley los, zwaaide die, rond de tram heen stappend, naar de andere kant en mikte die opnieuw op de draad. In de latere jaren verhuisde de ontvanger ook zijn bureautje naar de nieuwe achterkant. Tot slot ging het potje met het rode glas op de koplamp achteraan, zodat dat weer een achterlicht werd.

Dat de mannen soms wat hevig waren, blijkt uit een dienstnota uit 1951:



Een morbide zicht. Op Allerheiligen reed tram 12 uitzonderlijk door tot het Schoonselhof. Aan de keerlus leek het alsof de trams door het kerkhof reden, maar het ging om het terrein van een zerkenmaker! (1969)

Er wordt vastgesteld dat er op lijnen waar aan het eindpunt niet kan rondgedraaid worden, het overdragen van het materiaal, het openen en het sluiten van de deuren, het keren van de stoelen op zulke ruwe wijze geschiedt, dat de staat van het materiaal er moet onder lijden en zelfs de reizigers erdoor opgeschrikt worden. Wij zien ons genoodzaakt er het personeel aan te herinneren, dat het, de werknemers het toevertrouwde materiaal met omzichtigheid moet behandeld worden en de zenuwen der reizigers door nutteloos gerucht niet mogen geschokt worden.

De zaken werden nog ingewikkelder als er aanhangwagens aan te pas kwamen, zoals aan het Schoonselhof voor de drukke lijn 24. Daar was, in tegenstelling tot bij de meeste andere kopeindpunten, geen zijspoor, alleen een wissel. Dus stond er altijd een losse aanhangwagen voor de bloemenwinkel klaar. Wanneer er een motorwagen aankwam, koppelde de ontvanger de vrijstaande aanhangwagen aan de motorwagen en vervolgens duwde de gesandwichte motorwagen de boel een tiental meter verder. De 'oude' aanhangwagen werd daarna losgekoppeld op het klassieke plaatsje naast de bloemenwinkel. Op haar beurt reed de 'nieuwe' combinatie nog even verder over de wissel. Voor de terugkeer naar Silsburg stond de *motrice* zo opnieuw vooraan.

In 1961 was het gedoe gedaan toen ze een keerlus aanlegden door de werf van een grafmaker. Dat gaf aanleiding tot veel misverstanden én veel foto's. Velen dachten dat tram 24 daadwerkelijk door het kerkhof reed! De andere terminus lag aan het kerkhof van Silsburg, dus was het niet onlogisch dat de 24 ook wel de 'kerkhoflij' werd genoemd.



Maart 1953. De ontvanger draait de trolley aan de terminus op het Lt. Nayaertplein in Borgerhout.

De onzichtbare verandering

Tramlijn 13 werd vervangen door een buslijn in 1952. In 1953 'verbuste' tramlijn 9. Tramlijn 23 hield op te bestaan in 1954. Tramlijnen 5 en 17 verdwenen in 1957. In 1958 maakte tramlijn 18 plaats voor de bus. Tot slot gingen tram 16 in 1964 en tram 1 in 1965 voor de bijl. Met elke tramlijn verdween een stukje lokale geschiedenis, met zijn eigen gebruiken, eigen personages, eigen markante verhalen...

Het was het einde van een tijdperk, want langzamerhand ging een hele wereld die met de tram verbonden was, verloren. Vanaf 1960 verving een reeks koude knoppen en pedalen de intrigerende, goudkoperen rijkruk van de motorwagens. Vanaf datzelfde jaar werden de trams uitgerust met pantografen in plaats van met trolleystangen. De onderschatte behendigheid van het trolleyvissen,

waarbij je met veel gevoel en heel voorzichtig, de trolleytang tegen de bovenleiding moest mikken, werd overbodig. Door de aanleg van keerlussen gold hetzelfde voor het trolleyzwaaien aan de eindpunten van de tram. Het schouwspel van de ontvanger die zijn gewicht in de strijd moest werpen om de trolleytang van de draad te halen en in de juiste rijrichting te zwengelen, kwam ten einde. Weldra zouden ook de ontvangers van het toneel verdwijnen...

Niet alles wat in de loop van de jaren vijftig en rond 1960 verloren raakte, was echter zichtbaar of tastbaar. De associatie met vrijheid en vakantie vervloog - in 1950 kon je met wat spitsvondigheid nog met de tram van Antwerpen naar de kust reizen. Ook de sociale verbondenheid nam af. Een anoniem gebleven tijdgenoot van Paul Lesire beschreef dat in de jaren na de oorlog "iedereen [...] iedereen [kende], de

dagelijkse klanten praatten meer met elkaar, den auto bestond nog nauwelijks, men was meer op mekaar aangewezen.” De hele gevoelswaarde van de tram veranderde.

Boekskes schooien en de wattman bijstaan

Zodra we naar de naoorlogse periode vroegen, lichtten ook bij onze getuigen die die tijd hebben meegemaakt, de pretogen op. Paul Stryckers was één van de vele kinderen die *boekskes* verzamelde. Het ging om de opgebruikte ticketboekjes van de ontvanger. Nadat die zijn honderd tickets had afgescheurd, bleef er een stam van zo’n drie bij vier centimeter over. Die hield oom ontvanger dan opzij om weg te schenken: “En als er een braaf kindje voorbijkwam, dan kreeg die zo’n boekje mee. Dat voelde als een trofee die we kregen van de ontvanger. Dat was twee keer niks, maar we vonden dat geweldig.”

Paul Lesire had vooral goede herinneringen aan één wattman in het bijzonder: wattman Jef. Die reed vaak op lijn 12 tussen Deurne en het Kiel, de lijn die Paul moest nemen om naar school te gaan in de Dambruggestraat. Jef was een echte

“Als er een braaf kindje voorbijkwam, dan kreeg die zo’n boekje mee. Dat voelde als een trofee die we kregen van de ontvanger”

kindervriend en stond toe dat de lagere schooljongens de haltebel en de automatische deuren bedienden. Een absolute droom voor Paul. Om zeker te zijn dat hij met Jef op de tram zat, begaf hij zich iedere morgen extra vroeg naar de tramhalte en durfde hij zelfs trams te laten passeren die door een andere wattman werden bestuurd. Maar hij was niet de enige die aan de halte stond: “Ge moest ellebogen gebruiken om bij Jef te staan.” Maar dan kon de echte magie beginnen:

“Jef, mag ik bellen?” “Ja, ja, kom maar neffen mij staan.” En dan maar bellen: ding ding ding! Soms, als ik niet vlug genoeg was omdat er zich een abnormaliteit voordeed, ja, dan belde hij. Bellen gebeurde met de voet. Dat was zo een klepeltje dat er uitkwam met een grote platte schijf op, groot genoeg om uw voet op te zetten. En dan een halte: “Ja, doe maar open.” Dat was nog zo met een kraantje en met veel gesis ging die deur open.

Ook de anoniem gebleven tijdgenoot van Paul Lesire die we eerder citeerden, herinnerde zich Jef levendig: “Hij was een markante figuur met een dikke grijze snor en met zijn donkergrijze kepie en jas was hij een personage om wattman te spelen in een boek, film of nog beter in een ‘trammusical’ voor kinderen.” Maar dé tramfiguur uit zijn jeugd die hem het meeste bijbleef, was een ontvanger op lijn 18: Nest Deweerdt. Lijn 18 reed destijds van Schijnpoort naar de Ooststatie in Borgerhout en was het vaste traject van een bont gezelschap: “dokwerkers, pateekesmadammen, bediendes, schoolkinderen, hoerekens, Joden, doorsnee-Antwerpenaren en huisvrouwen die naar de markt gingen op het Sint-Jansplein”. Dat dit “sociaal allegaartje” zich toch helemaal thuis voelde op lijn 18, was geheel en al de verdienste van Nest. “Nest was de ‘socialen diplomaat’, de man die heel verstandig en fijn doorzicht had in de mens en zijn

De kleurtode van de ticketjes

Kleine kinderen kon je niet méér belonen dan met een *boekske*. Het mocht zo niet lijken, maar je kon daar veel mee doen! Het waren de goedkope voorlopers van de Legoblokjes, maar dan moest je wel zien dat ze mooi plat bleven. Je kon er ook een filmpje mee maken door op de achterkant tekeningetjes te maken en dan - *ffrrp!* - de blaadjes pijsnel om te slaan. Je kon ze ook onder een tafelpoot in de tuin steken tegen het kwikkelen. Of je kon er trammetje mee spelen! Eindeloze toepassingen hadden die dingetjes! De groene waren zeldzamer dan de witte van de rechtstreekse ritjes, want dat waren de stammetjes van de verbindingen. Nóg zeldzamer waren die van de rittenkaarten, maar die waren dan weer te groot voor je constructies.

Zwartrijden was onbegonnen werk, want er was een stevige sociale controle. Lees: iedereen hield je in 't oog, niet alleen de ontvanger. Al was die laatste wel de enige die iets op je biljet mocht schrijven. Nam je een groen ticket - een 'verbinding' - dan keek hij even op zijn polshorloge en duidde hij aan hoe laat het was. Je had dan één uur de tijd om van tram te veranderen. Ook kreeg je een blauw streepje als je van de rand naar de binnenstad reed en een rood als je het omgekeerde deed. Dat was makkelijk te onthouden: blauw binnenstad, rood randstad. Na het zetten van zijn streepje, trok de ontvanger in één snelle beweging het biljet los met het elastiekje of het gommetje van het potlood en scheurde het dan verder af. Tot slot knipte hij, met zo'n speciale verchromde tang, een gaatje in de rittenkaart.

In 1951 werd het sectietarief afgeschaft. Het kwam erop neer dat, hoe verder je reed, hoe meer je betaalde. Nacht- en avondtarieven verdwenen.

Begin jaren 1960 kwamen de zogenaamde Poortman-apparaten. De tramkaart kreeg een andere vorm. De ontvanger stak ze in een gleuf en duwde een hefboom naar beneden zodat er een stukje van de kaart werd geknabbeld en er een datumstempel werd gezet. Later, toen de MIVA in 1965 op éénmansbediening overschakelde, moest je zelf je tramkaart in een zogenaamd Campptoestel steken, een grijze kast met een grote rood/witte pijl. Er kwamen nog altijd de letters R en B op je kaart, want kleuren deed dat ding niet!



De wapens van de ontvanger: de geldwisselaar, het ticketplankje, de kniptang, het rood-blauwe potlood met elastiekje en een boekske.

gedragingskes en alle situaties en conflictjes met de nodigen takt en humor en grap relativeerde.” In een mooie ode aan de veelzijdigheid van de gewone tramman beschrijft de auteur hoe Nest soms “psycholoog” of “biechtvader” werd en dan weer de rol van “vrederechter”, “schoolmeester” of “wisselagent” speelde.

Al werd Nest zelf ook een speelbal van beslissingen van hogerhand. Na de afschaffing van lijn 18 in 1958 was Nest zijn “cliënteel [...] er niet meer, hij kende praktisch niemand meer, moest gewoon op zijn bankske van den Antwerp naar 't Kiel rijden. Praten met de mensen zat er niet meer in.”

Alle kinderfascinatie ten spijt bleven ook het loon en de werkomstandigheden van de wattmannen en ontvangers flink voor verbetering vatbaar. Sprekend is in dit verband de harde neen die Paul Lesire kreeg toen hij eind jaren vijftig aan zijn ouders vertelde dat hij wattman wilde worden:

*“Mama ik zou graag wattman willen worden.”
“Wablief? Wattman, zedde gij niet goe? En 's morgens vroeg uit uw bed! En in die kou! En in die tocht! En een armoepreeke. En wat denkte gij wel? Niks van!” En het gesprek was gedaan, he. Niet van “ik zal morgen nog eens proberen”. Een nee was een nee.*

De ontvangers kregen na de Tweede Wereldoorlog wel een klein bureau met een zeteltje dat zijdelings geplaatst stond. Op een volle tram bedienden ze nu de reizigers op het balkon via een schuifraampje. De wattmannen, die zaten op een soort fietszadel bevestigd op een buis. Weinig comfortabel... Terugkijkend op die periode noemde onze anonieme getuige de zitplaatsen zelfs “primitief” en met de ogen van nu “lachwekkend”. Maar onze wattmannen waren niet anders gewoon...

Ladies and gentlemen: de PCC!

“Er is iets veranderd in de wereld: zelfs de Antwerpse trams moderniseren!” Nee, het was niet zonder cynisme dat *Gazet van Antwerpen* op 27 september 1960 de komst van nieuwe tramwagens aankondigde. Nieuwe trams: waar gingen we dat nog schrijven? Het gaf wel aan hoezeer menig Antwerpenaar het gehad had met het aftandse trammaterieel:

Grote snelle tramwagens met tweemansbediening komen de afgeleefde “middeleeuwse” beestjes vervangen, die tot nu toe een blijvende bron van ergernis waren voor elke sinjoor en een welkome bron van inspiratie voor onze kollega's van de Antwerpse Handjes en van Onze Wandeling.

De nieuwe heiland heette ‘PCC’ en kwam oorspronkelijk uit - hoe kan het ook anders - de Verenigde Staten. In 1929 was daar een samenwerkingsverband tussen de grote trambedrijven ontstaan: de *Presidents' Conference Committee*. Als antwoord op de oprukkende auto en bus gingen ze een standaardtram ontwikkelen voor de grote Amerikaanse steden. Ze kwamen op de proppen met een revolutionair voertuig dat *every inch an American* was: stijlvol, futuristisch en snel. Vanop een comfortabele stoel reed en remde de wattman met zijn voeten. Met zijn vingers bediende hij alle overige schakelaartjes op het dashboard. De PCC kon enorm snel, maar toch zacht optrekken door een revolutionair draaiend contact dat in een soort carrousel van weerstanden door een hulpmotor werd aangedreven. De nieuwe tram reed op twee draaistellen en had acht wielen. Zo bleef hij soepel wiegen tegen hoge snelheid. Voor een noodremming sloegen er magneten tegen de rails. De linkse pedaal moest de bestuurder altijd alert in evenwicht houden,



Oktober 1960. De allereerste PCC, PCC2000, staat te blinken op de Draakplaats.

Tram 16 aan de terminus van de Wolstraat op 22 april 1964.



Schaakmat

Tram 16 deelde zijn blokje rond in de binnenstad lang met tram 10, maar die reed toen tegen de wijzers van de klok. Het ging via de Sint-Jacobsmarkt, Kipdorp, Wolstraat, Lange Koepoortstraat en zo terug door de Lange Nieuwstraat. Ze bleven even staan in de Wolstraat, waar de eindhalte was.

Net achter de hoek, in de Koepoortstraat, hield madam café en meneer was... wattman op de 16. Hij was een schaakliefhebber. Er stond steeds een schaakbord klaar, want er werd gespeeld onder de trammannen van de 16.

Telkens één van de schakers met zijn voertuig aan de terminus in de Wolstraat kwam, wipte die even binnen, deed zijn zet en vertrok dan weer naar de Vlieghaven - dat stond zo op het richtingsbord, niet 'Luchthaven'. Ondertussen kwam de tegenzet uit een andere 16. Terwijl ze langs het stationskwartier, door Zurenborg en over de Diksmuidelaan - en terug! - schommelden, hadden ze in ieder geval genoeg tijd om een meesterzet te bedenken.

anders stopte de tram automatisch. Nogal griezelig werd die de 'dodemanspedaal' genoemd...

De eerste Antwerpse PCC reed uiteindelijk zijn eerste dienst op lijn 2 op 18 oktober 1960, woog 16,4 ton, telde 29 zitplaatsen en kreeg het iconische nummer 2000 mee. 2000: het was alsof de T.A.O. al wist dat de PCC's met sprekend gemak het derde millennium zouden halen - en het vormde meteen ook een mooi eerbetoon aan de postcode van 't Stad.

Het verschil met de oude *trammekes* was dag en nacht. Met hun moderne stuurpost en hun soepele, bijna geruisloze rij-ervaring stonden wattmannen in de rij om met de nieuwe PCC's te mogen rijden. Ook voor de reizigers waren ze een flinke verbetering. Het ging allemaal veel sneller en zoals tramliefhebber Alain Janmart vertelde: "Ge zat toch comfortabeler". Toen hij als zeven- of achtjarige jongen met de eerste PCC's meereed, was dat niet minder dan een "belevenis".

Wat de PCC's nog het meest onderscheidde, was hun robuustheid. Voor tramkenner Stefan Justens past maar één woord: "PCC's zijn *onverwoestbaar*". Als je ze op tijd en stond een complete revisie geeft, kunnen ze blijven meegaan." Meteen ook de reden dat ze anno 2023 nog steeds door Antwerpen tjokken. Dat ze niet kapot te krijgen zijn, is zelfs geen boutade. Roland Hermans diepte voor ons een heerlijke anekdote op uit zijn jaren als hoofd rijkschool van De Lijn Antwerpen. Toen rond de eeuwwisseling, bij de introductie van de lagevloertrams, de beslissing werd genomen om de PCC's naar de schroothandel te sturen, werden de PCC's door een "oudijzermarchand" in drieën geknipt. Toen de neus en de staart eraf waren geknipt en de PCC's niet meer konden blijven staan, vielen ze om. Maar vaak zonder dat er ook maar één venster gebroken was!

Radio PCC

Naast een accelerator, een pantograaf en rijpedalen, hadden de *nief* trams, de PCC's, nóg een nieuwigheid in petto: een omroepinstallatie! Het moest het leven van de wattmannen gemakkelijker maken, want met een microfoon konden ze nu allerlei mededelingen aan de reizigers doen. Sommigen deden dat vrij vastberaden, zeker als de tram plots een ingekorte rit moest maken, maar vaak kwam er een gemompel dat niemand begreep. Het was nog geen *hifi* kwaliteit en een toneelopleiding kreeg je niet bij de tram.

Iemand die die misschien wél had gehad, was 'den bollenbakker' van lijn 24. Nogal ongebruikelijk gekleed in de stofjas van de buschauffeurs, wist hij als een ervaren gastheer al zijn klanten te bedienen. De lange rit van Silsburg naar het Schoonselhof doorspekte hij met persoonlijke berichten als "De mevrouw voor de Abdijstraat! Hier afstappen alstublieft!", of "De reizigers voor de Roma! Hier afstappen alstublieft!" Maar ook galmde het regelmatig van: "Jongeren, blijft niet zitten als ouderen moeten staan!" Altijd vol overtuiging gebracht.

Om tijdens het spitsuur te vermijden dat de mensen aan de middendeur bleven staan, maakte hij ook steevast dezelfde grap: "Doorschuiven alstublieft! Achteraan is er ook een deur... en die rijdt altijd mee!" Vooral hijzelf vond de grap telkens weer geweldig.



Een prentkaart van de Meir uit de vroege jaren 1960 waar de 2051 de show steelt in de souvenirshops.



1963-1990
De MIVA-jaren

1963-1990

Erop of eronder

De modernisering zet zich door

Op 1 januari 1963 trad de voorlopig laatste puur Antwerpse trammaatschappij voor het voetlicht: de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen (MIVA) nam het stokje van de T.A.O. over. Van bij het begin leverde de MIVA grote inspanningen om de vaste installaties en het rollend materieel te moderniseren. Er kwamen nieuwe autobusgarages, werkplaatsen en tramloodsen. De PCC's vervingen stelselmatig het oude materieel. Al zorgde dat niet meteen voor een kentering in de resultaten. Met zo'n 65 miljoen individueel vervoerde reizigers zat de MIVA in 1963 nog niet aan de helft van het aantal reizigers uit het debuutjaar van de T.A.O. De jaren nadien zou het aantal alleen nog maar afzwakken. Midden jaren zeventig raakte de MIVA nauwelijks boven de 40 miljoen.

Ook de 'verbussing' leek in eerste instantie gewoon door te gaan: in 1965 werden tramlijnen 1 en 16 vervangen door een autobusdienst. Van de achttien stadstramlijnen uit 1946 schoten er nu nog slechts tien over. Al bleef het daar wel bij. Het maatschappelijke klimaat werd niet van de ene op de andere dag meer tramgezind, maar alle tien de resterende tramlijnen bleven na 1965 operationeel, vermoedelijk vanwege de goede prestaties van de PCC's.

Wél terminaal waren de buurttramlijnen in de provincie Antwerpen. Op 25 mei 1968 reed er voor het laatst een tram op de buurtlijn Antwerpen-Schoten. Door een aankondiging van de lokale pers stonden duizenden mensen langs de kant van de weg de tram uit te wuiven. Bij zijn vertrek op de Rooseveltplaats deed ook kleinkunstzanger Wannas Van de Velde hem uitgeleide met zijn doedelzak. Voortaan waagden alleen bussen zich nog buiten de stad.

Een gefaseerd afscheid kwam er ook van de ontvangers. Vanaf 1965 werden de PCC's omgebouwd voor eenmansbediening. De wattmannen (en autobusbestuurders) moesten nu zelf 'rechtdeurekes' en 'verbindingen' verkopen. Vanaf de tweede helft van de jaren zestig werden de automatische ontwaardingsapparaten hun nieuwe, trouwe compagnons.

Ondanks de rationalisatie liet de MIVA geen personeel afvloeien. De ontvangers kregen een omscholing tot tram- of buschauffeur, ze kregen een andere functie binnen het bedrijf of bleven doodeenvoudig hun beroep van ontvanger uitoefenen tot echt alle motorrijtuigen met tweemansbediening uit het actieve wagenpark verdwenen. Met name op lijn 3 tussen Antwerpen-Zuid en Merksem (Oude Bareel) reden nog tot in de jaren zeventig ontvangers mee. Het ging vooral om



Begin jaren 1960. Ook op 'de niet trams' zetelen nog ontvangers. Hier geeft de ontvanger een demonstratie voor de pers met het nieuwe Poortman-toestel. Gedaan met de kniptang, al diende ze wel nog in noodgevallen.

**“Met name op lijn 3
tussen Antwerpen
Zuid en Merksem
(Oude Bareel)
reden nog tot in
de jaren zeventig
ontvangers mee”**

personeelsleden die niet geschikt waren voor omscholing. Ze werden ook wel oneerbiedig 'éénhandigen' genoemd.

Op 1 april 1975 werd er dan toch - weer maar eens - een tijdperk afgesloten. Nadat de oude trams nog enkele jaren versterking hadden geboden tijdens de spitsuren, reed er voor het laatst een oude motorwagen in reguliere dienst. Het rijk was nu helemaal aan de PCC's.

Tunnelvisies

Door de toename van het auto- en busvervoer dreigde het verkeer in Antwerpen en de rand steeds meer dicht te slibben. Daarom werd in 1963 werd een Regionale Commissie opgericht

Pakt dan gauw die nieven tram

In de jaren zestig reden de nieuwe PCC's nog zij aan zij met de oude twee-assers. Ze staken schril tegenover elkaar af en dat gold ook voor de meningen over de trams. Midden jaren zestig brachten De Strangers, als vertolkers van de Antwerpse volksstem, kort na elkaar twee nummers uit over de Antwerpse tram. Ze staken de draak met de drukte op de tram, de vrij hoge kostprijs voor een ticket, het gerammel op de "ouwe tram" en het gevaar van den "nieven". In 1964 werd *De Sinjorentram* op plaat vastgelegd, zonder twijfel het beroemdste tramlied uit de Koekenstad.

*Moette ievrans heen waar g' heel haastig
voor moet zijn*

Pakt dan de sinjorentram

*Hebt ge 't geere breed, houdt dan uw centen
maar gereed*

Rijdt met de Sinjorentram

Hangt ge met trossen aan de deur

Zegt die lekkere receveur:

*"Schuift maar naar binnen, d'r is plaats
genoeg van veur!"*

*Gaat ge naar uw werk, zijt ge werkman of
klerk*

Pakt dan de sinjorentram

*Moet ge op 't Noord zijn of op 't Zuid of op den
Dam*

Doet gelijk wij en neemt een ferm besluit

Geeft maar gauw die nieuwe opslag uit

*En laat u maar eens sjokkelen met die goeie
ouwe tram*

De Sinjorentram werd een jaar later opgevolgd door *De nieven tram*, min of meer op dezelfde melodie. Ook op de nieuwe trams was het blijkbaar een drukte van jewelste en bovendien riskeerde je er lijf en leden. Hield je je niet goed vast, dan vloog je "gelak ne zot van jut no jààr".

*Moette ievrans heen waar g' heel haastig
voor moet zijn*

Pakt dan gauw die nieven tram

En dan maar rije, en rije

*Doe dan maar eerst ne veiligheidsgordel
aan*

[...]

En dan maar rije, en rije

*Als 'em vertrekt dan ligd' aan d'
achterdeur*

En dan maar rije, en rije

*Als 'em dan stopt dan sta'de terug van
veur*

Daar blijfde botsen

*En als ge u niet goed vasthoudt aan de
barre*

Wilde nie knotsen

*Dan vlieg'de gelijk ne zot van jut no jààr
't is om te kotse*

Maar nu, in alle fatsoeng

Wat moeten we gaan doeng

Als onze goeien tram niet meer bestoeng?

die voorstellen moest uitwerken voor het verbeteren van het openbaar vervoer. De Commissie opperde dat het openbaar vervoer best zo veel mogelijk gescheiden bleef van het andere verkeer. In het centrum van de stad konden de trams beter onder de grond rijden, buiten het centrum waar mogelijk in een eigen bedding. Na een eerste reeks studies kreeg de ambitieuze MIVA eind 1966 het vertrouwen om een premetronet uit te bouwen. Een nieuwe reeks studies, ontwerpen en aanbestedingen volgde en uiteindelijk volgde op 5 januari 1970, ter hoogte van de Opera, de eerste spadesteek.

De as Centraal Station - Groenplaats was de eerste metrotunnel die werd uitgegraven. Hierbij werd de zogenaamde 'cut & cover'-methode toegepast: er werden damwanden gemaakt, daarop werd een dak gelegd en dan werd alles uitgegraven. Het was een lawaaierige, slijkerige bedoening én een nachtmerrie die voor winkeliers en horeca véél te lang duurde.

Ook veel niet-handelaars waren niet opgezet met de premetrowerken. Langs de werkterreinen was regelmatig de boodschap "Weg met de Metro" te lezen en er ontstond een protestbeweging onder de naam 'Aktiegroep Oude Stad' (A.G.O.S.). De actievoerders hadden het niet begrepen op het gebrek aan overleg met de bevolking, en de trams of metro's onder de grond moffelen vonden zij geen goed signaal. In een 'premetro-zwartboek', dat ze op 20 maart 1975 aan de pers bezorgden, eisten ze de onmiddellijke stopzetting van de metrowerken en de "drastische beperking van de milieuverpestende, gevaarlijke, ruimtevtretende en bereikbaarheidsverslechterende kris-kras-verkeerschaos van de automanie". Fieeuw! Bovendien moest de stad zich niet aanpassen aan het verkeer, maar juist andersom. De échte behoefte lag bij een "goed funktionerend openbaar vervoer op de BEGANE GROND".

Een educatieve metro

Op 25 maart 1975 werd het eerste Antwerpse metrobaanvak toch officieel ingehuldigd. Denk aan mannen met lange jassen. Speeches waarbij al wie bedankt kon worden, ook werd bedankt. De onthulling van een abstracte sculptuur. De obligate receptie. Én - het moet gezegd - een gratis uitsmijter voor de gewone reiziger: vanaf 14 uur reden drie PCC's doorlopend af en aan door de metrokoker. Bovengronds hielden de tegenstanders van de metro een protestmars. Ze deelden pamfletten uit en verkochten een speciale rouweditie van de 'TramGazet' - "ter gelegenheid van de opening van het eerste miezerige metrokokertje".

Ze hadden ergens wel een punt. Er was 'maar' 1,4 kilometer metro klaar en eigenlijk mocht je het ook niet metro noemen, want de exploitatie gebeurde nog met trams die grotendeels bovengronds reden. Premetro dus. En ja, zeker in de eerste maanden reden er niet zo veel trams door de kokers. Af en toe één trammetje 2. Koren op de molen van de spotters natuurlijk, die er weer een bewijs van de Antwerpse dikdoenerij in zagen. Zeg nu zelf.

De reizigers, die wisten het in het begin ook nog niet zo goed. Een journalist die bij de inhuldiging reacties verzamelde voor het tijdschrift *Shopping Magazine*, trof een dame die weigerde in de metro af te dalen omdat ze had "gezien hoe men die metro heeft gebouwd". Een heer vond dat het veeleer om een educatieve dan om een echte metro ging:

Er rijden trams en de afstand is veel te kort. Maar de Antwerpenaar kan nu toch vertrouwd worden met het verschijnsel metro. Komt hij in het buitenland dan zal hij daar gemakkelijker gebruik kunnen maken van een echte metro. De onze heeft dus een educatief karakter.

Het prototype van de wattman

De Antwerpse tramperikelen vormden ook de inspiratiebron voor het eenenzeventigste Suske en Wiske-album in 1967. Het was geheel gewijd aan een Antwerpse wattman die geen rust kon vinden zolang hij de laatste ritten met *zijn* tram zeven niet had afgewerkt. De korte, krachtige titel lag voor de hand: *Wattman*.

Met zijn blauwe cape, zijn oogmasker en zijn superheldkrachten deed de naamloze wattman denken aan zijn bijna-naamgenoot *Batman*, maar *Wattman* vertelt ook veel over de tijd waarin het geschreven is. Onze wattman blijkt jaren en jaren met tram zeven gereden te hebben en “duizenden en duizenden mensen” te hebben vervoerd, maar dan werd zijn “oude trammetje door een nieuwe wagen vervangen”. Klinkt bekend in de oren. Ook is het niet moeilijk in *Wattman* verwijzingen te zien naar het opbreken van de Antwerpse stads- en streektramlijnen: “Tram zeven is meer dan een oud trammetje! Het is het symbool van al wat moet wijken voor de snelle vooruitgang naar de ondergang!” Zelfs de als hoog gepercipieerde ticketprijzen – anno 1967 zeven frank per rit – komen terzijde aan bod: koning “Lowie Katorze” mag gratis met de tram meerijden, want “het is vandaag de dag haast niet meer te betalen”.

Bovenal heeft Willy Vandersteen in *Wattman* een wattman voor het collectief geheugen gecreëerd. Hét prototype van de wattman misschien wel: een trotse, wat mysterieuze, ontzag inboezemende man, helemaal vergroeid met zijn werk en zijn tramlijn – “Hij was een zonderling kereltje! Maar één ding is zeker, hij deed zijn werk met liefde en was een gelukkig man.”



De beroemdste wattman uit de cultuurgeschiedenis begeleidde zijn superhelddaden steevast met een aanstekelijk deuntje. ©2023 Standaard Uitgeverij

Nóg een andere man wou voor de gratis tramritten - sorry: metroritten - koste wat het kost betalen. De reden was even eenvoudig als cynisch: "De schuld is al groot genoeg".

Enkele weken na de inhuldiging was er wel al enige gewenning. Eind mei 1975 sprak *De Nieuwe Gazet* reeds over "een fraaie aanwinst voor de Scheldestad". Op de Groenplaats kon men nu "lekker kuieren zonder voortdurend aandacht te moeten schenken aan de verkeers-heksenketel die de rest van het stadscentrum in zijn ban heeft." Maar... het geluid zorgde wel voor veel hinder:

Telkens er in de buik van de Groenplaats een tram door de krap bemeten keerlus van de premetro schuurt, stijgt er uit de catacomben onder Rubens' voeten een pijnlijk gejammer op. De trouwe klanten van lijn 2 zijn er al wat aan gewend geraakt en de wattmannen bereiken stilletjes de totale immuniteit.

Doch ook bovengronds wordt er, als nat weer in aantocht is, voor een dergelijke portie lawaai gezorgd door de trams die naar de noordkant stevenen. Het gesnerp doet beslist afbreuk aan de reputatie van een vervoermiddel dat zo graag als helemaal "milieu-zuiver" wordt voorgesteld. Zelfs de duiven beginnen het een bedenkelijke toestand te vinden...

De journalist had maar deels gelijk. Trams maken nu eenmaal veel lawaai als ze door bochten knarsen en piepen, maar niet specifiek bij "nat weer in aantocht". In de ondergrondse keerlus van de Groenplaats regende het ook nooit. Toen in juni 1975 tram 15 erbij kwam, werd het lawaai overigens zodanig sterk dat de technici van de sporen... het wél ondergronds lieten regenen. Ze lieten continu wat water over de rails lopen en zo kwam er een einde aan het spookhuis onder Rubens!

De korte weg naar het wattmanschap

De MIVA was een trots trambedrijf met een fier personeelsbestand, maar begin jaren zeventig was er ook grote nood aan extra mankracht. Dus werd er bij de selectieproeven wel eens een oogje dichtgeknepen. Het theoretisch toelatingsexamen voor wattmannen bestond uit een klein dictee, oefeningen op de vier hoofdbewerkingen en het schrijven van een opstel, bijvoorbeeld een zakelijk verslag van een fictief tramongeval. William Luyckx, die in 1973 als wattman bij de MIVA aan de slag ging, herinnert zich de toelatingstesten nog goed. Het waren de mannen van de binnendiensten die, tussen hun andere taken door, de testen afnamen. Het dictee en het "opstelletje" stelden weinig voor en de oefeningen op de vier hoofdbewerkingen mochten de kandidaat-wattmannen zelfs in potlood maken. Zo bleef er altijd ruimte over voor correcties... door de examinatoren. "Was er iets fout, pakten die mannen *van den bureau* hun potlood en die verbeterden dat. Zo ver ging dat, ja. Ze hadden volk nodig, hé."

Na de schriftelijke toelatingstesten volgde nog een typisch motivatiegesprek en een medische controle. Vooral een uitstekend gezichtsvermogen was daarbij belangrijk, maar William verbaasde zich nóg over de eenvoud van de leesproef: "We kregen een soort broodplankje in handen, waarop de tekst stond: 'In de straat

**"Fier als een gieter,
want ik had een klak
op mijn kop, een
satothe aan mijn
nek en een eigen
dienstnummer"**



© Stadsarchief Antwerpen
www.felixarchief.be

De Groenplaats in september 1974, op het hoogtepunt van de premetrowerken.

stond een huis.' En dat was het! Oké! goedgekeurd!" Ook toen hij later op jaarlijkse medische controle moest, kreeg hij telkens hetzelfde zinnetje te zien. *In de straat stond een huis*: een driejarige had het uit het hoofd kunnen leren.

Werd je aangeworven, dan kreeg je - betaald - een bestuurdersopleiding van amper twee weken die bijna uitsluitend op de praktijk was toegespitst. Het voornaamste was met de verschillende tramtypes leren rijden en de kneepjes van het ontvangersvak onder de knie krijgen. Theoretische vakken kreeg je niet echt, of toch niet volgens William:

Ge moest natuurlijk uw haltes wel kennen. Maar dat ging vanzelf. Ge kon ook het chassis van een PCC gaan bewonderen en zien hoe dat in elkaar zat. Maar dat was het ongeveer van theorie dat wij kregen. Of ja, natuurlijk, leren ontvangen was ergens ook theorie.

De opleiding eindigde met een klein examen in de vorm van een rit met reizigers. Slaagde je, dan ontving je je personeelsnummer en uniform en mocht je kort erop officieel als wattman aan de slag. Een onvergetelijk moment voor veel trambestuurders en dus ook voor William Luyckx.

Aan het einde van de baan

Zijn naam is al een keer gevallen, maar iemand die geen fan was van de metro, was Wannes Van de Velde. Van de Velde behaalde nooit een rijbewijs, laat staan dat hij een auto had. De (bovengrondse) tram was zijn uitverkoren vervoermiddel. Er was geen betere plek om de stad te observeren. In 1986 schreef hij er het pakkende lied *Het venster van de tram* over.

*Langs het venster van den tram
Laat ik heel de stad passeren,
Die daar in de twintigste eeuw
moedig ligt te paraderen.*

*Door het venster van den tram
Is zo'n stad een heel theater,
Echt en ongesubsidieerd,
Zonder culturele kater.*

Maar ook al in 1976, kort na alle heisa rond de inhuldiging van de metro, bracht Van de Velde een nummer uit waaruit een groot misnoegen sprak over de evoluties in het openbaar vervoer:

't Einde van de baan. Van de Velde zong er over een onbehaaglijke, artificiële stad: het Antwerpen dat hij met lede ogen zag veranderen. De referentie aan de langdurige metrowerken in de strofes hieronder is alleszins onmiskenbaar. De "*muzikalen tram*" is dan weer een mogelijke verwijzing naar de muziektrams die vanaf 1970 rondreden. Verschillende PCC's werden toen uitgerust met een muziekinstallatie. In de trams weerklonk lichte muziek, afgewisseld met de nodige reclameboodschappen.

*Al de straten lagen open,
Het gewoon verkeer lag lam
En in 't slijk van de riolen
Reed de muzikalen tram.*

*Op dien tram moest ik betalen
Voor een spoeling van mijn brein,
Voor seniele commentaren
En publicitaire schijn.*



"Nog een pintje, tram?"

De zatten tram

Tijdens hun opleiding leerden de wattmannen om altijd defensief te rijden. Deed je dat niet, dan kon het duchtig fout gaan. Bijvoorbeeld voor tram 2077 die de eerste dienst van lijn 7 moest rijden op 7 december 1971. De bestuurder had zich overslapen en het was nog een hele rit van de stelplaats Hoboken naar het Gemeenteplein in Mortsel. Het was nog doodstil op straat en dus zette de man er de vaart in. Aan het Zwaantje even vertragen voor de elektrische wissel en dan weer voluit de De Bruynlaan op dat de vonken eraf schoten. Alleen ging de wattman ervan uit dat de handwissel van de Voetbalstraat reglementair rechtdoor lag, want die sloeg af naar een dienstspoor.

De wissel moest iedereen na gebruik steeds terug rechtdoor leggen. Dat waren ze in de nacht daarvoor vergeten... Tram 2077 vloog uit de bocht, boorde zich in de gevel van het café op de hoek en kwam tot stilstand... vlak aan de toog. Daar stond nog iemand door te zakken en vanaf dan lopen de verhalen uiteen. De smakelijkste versie was die van de tooghanger die, alvorens hij in zwijm viel, nog gezegd zou hebben *"N-nog een laatste voor mij, en euh, geeft die tram ook nog iets!"*

Daarna is de 2077 is nog lang 'de zatten tram' genoemd en het verhaal vertellen we alleen omdat er wonder boven wonder zelfs geen gewonden vielen. Wat de tram juist besteld had, zullen we nooit weten.



Oktober 1973. Terminus Silsburg met oude en nieuwe tram. Tot in 1975 zette MIVA nog altijd oude k(n)arren in tijdens de spitsuren. Voor de wattman van de 5312 was zo'n dienst geen sinecure.

Hij had “stress tot over zijn oren”, maar hij was ook “fier als een gieter, want ik had een klak op mijn kop, een sacocoe aan mijn nek en een eigen dienstnummer”.

Het basisloon van een MIVA-chauffeur lag niet hoog, maar wie bereid was vroege of late diensten te rijden of op zondagen te werken, kon een erg schone cent verdienen. Zeker in 1973, toen William Luyckx aan zijn loopbaan begon. Toen hij zijn eerste *pree* ontving, had hij elfduizend Belgische frank op zijn loonbrief verwacht. Het werden er vijfendertigduizend. Een beloning voor alle overuren, *vroeges*, *lates* en zondagwerk. En dan kon je ook nog... dagen in het zwart werken: “Ik dacht ‘*Allez*, bij een openbare dienst, hoe kan dat nu, een dag in ’t zwart?’ Maar ik heb dat dan maar gedaan. Dat kwam goed binnen... Pas getrouwd... Mijn echtgenote zei: ‘Ik blijf maar bij u, want dat verdient hier goed.’”

Mosselsoupers en luciferdoosjes

Tegenwoordig is het Vlaams Tram- en Autobusmuseum (VlaTAM) er gevestigd en zijn de trambewegingen veeleer beperkt, maar tot 15 december 1997 heerste er grote bedrijvigheid in de loods van Groenenhoek. Voor veel oud-personeelsleden van de MIVA was het een haast mythische plek. De plaats waar heel wat vriendschappen werden gesmeed, vaak voor het leven.

Wie dacht dat met de komst van de eenmansbediening de wattmannen eenzaam zouden worden, had het mis. De trambestuurders kenden elkaar goed en er bestond een grote onderlinge verbondenheid. Dat ze in het pre-gsmtijdperk regelmatig als reserve in de loods de wacht hielden, versterkte dat alleen maar. Per dag werden er, verdeeld in shiften, tot 25 à 30 reservekrachten opgetrommeld.

De Margarinelij, Diamant en de man van 100 frank

Elke lijn had zo haar eigen charmes, maar ook haar eigen reizigers. Op lijn 7 reden heel wat deftige dames van de Fruithoflaan in Berchem mee. Op de Groenplaats kwamen ze, in het volle zicht, hun koffietje drinken. Onder elkaar spraken ze Frans. *Mais oui! Évidemment!* Maar in werkelijkheid waren die dames helemaal zo welgesteld niet. Of minstens heel krenterig. Mon Poot:

Ik heb eens met één van die garçons gesproken en die zei: "Dat zijn geen goei klanten, hé. Want die komen het café binnen, vragen een filter [...] en dan zeggen ze 'Garçon, kunde gij nog een beetje water brengen, want de koffie is toch te straf.'" En dan dronken ze van hun koffie, deden er wat water bij en zo konden ze wat langer aan hun koffie zabberen.

De altijd spitsvondige wattmannen hadden dan ook een bijzondere naam voor lijn 7: de



23 augustus 1974.

Het is aanschuiven bij de MIVA-loketten op de Groenplaats. Even ervoor had de MIVA een stevige tariefverhoging aangekondigd.

‘margarinelijn’. De lijn van de vrouwen die wel indruk wilden maken met hun uiterlijk voorkomen, maar voor de rest “in plaats van goei boter” gewoon *margarine* op hun boterhammen smeerden.

Eén van de meest memorabele reizigers op het tramnet, was Diamant. Zijn naam deed vermoeden dat hij zichzelf zo had genoemd, maar hij heette écht Diamant. Francis Diamant. Het ging om een wat vereenzaamde, Joodse reiziger, met de 11 als vaste lijn. Hij moet een fenomenaal geheugen hebben gehad, want hij kon, aldus William Luyckx, “tegen iedere chauffeur, werkelijk iedere chauffeur zeggen: ‘Gij heet zo, uw dienstnummer is dat, en ge zijt op die dag begonnen.’ Die kon ook zeggen: ‘Morgen moet ge die dienst doen’. Ik dacht: ‘Jongens, die heeft een glazen bol.’”

Ook alom bekend bij de trambestuurders, was de man die ’s morgens bij het uitrijden van lijn 3 steevast met een biljet 100 frank wilde betalen. De man wist dat de wattmannen van dienst op dat moment nog geen wisselgeld op zak hadden en dat hij dus *de facto* niet zou moeten betalen. Op een dag nam Mon Poot hem schoon te grazen en betaalde hem uit met zo veel mogelijk kleine muntjes:

Ik dacht: "Maat, gij kunt den boom in! Dus had ik in mijn wisselaar goed wat kleingeld gestopt. Hij kocht dan met zijn 100 frank een rechtdoorke. Ik dacht: "Dat komt hier goed, jongen!" Ik geef een ticketje, en doe dan met mijn eenarmige bandiet 'tik tik tik, jackpot, tik tik tik.' "Wat is 't? Hedde niks anders? Nee, geld is geld."

Er was altijd genoeg volk om mee te praten of te kaarten. Voor William Luyckx was het niet minder dan één grote familie. De sfeer zat zelfs zo goed dat er spontaan mosselsoupers werden georganiseerd:

In de Groenenhoek helemaal vanachter stond een smidsvuur. En dan was dat van: "Mannen wat gaan we morgen doen?" "Ja, we gaan mosselen eten." De ene bracht mosselen mee, de andere groenten, nog een andere - echt waar - bracht dan blikjes bier mee. Dat mocht allemaal in die tijd. En dat maakten wij die mosselen klaar op dat smidsvuur in de hoek. En dan was er een collega, die heette Stan de Melkboer, want die was vroeger melkboer

geweest, die bracht zijn accordeon mee. En dan zaten wij mosselen te eten, met bokes, een pintje bier en die Stan zat maar op zijn accordeon te spelen.

Nog zo'n mooi voorbeeld van de goede groeps sfeer: de vele grappen die onder collega's werden uitgehaald. Een klein *sabotageke* hier en daar, bijvoorbeeld wat lucht uit de remmen laten: weinigen die er hun hand niet voor omdraaiden.

Ook op de andere werkplaatsen van de MIVA was de sfeer doorgaans opperbest. In de Centrale Werkplaats in de Grotehondstraat organiseerden ze tijdens de *schaft* of tijdens kalme momenten geregeld weddenschappen.



1982. Spektakel in loods Groenenhoek! Ter voorbereiding van een stunt op de Zurenborgse Feesten trekt krachtpatser John Massis een PCC-tram voort met zijn tanden.



September 1990. Twee PCC's in een mooi rood jasje aan Terminus Linkeroever, kort na de opening van de Brabotunnel. De PCC's waren vroeger al met koppelingen aangepast om in duo te rijden.

Wat de inzet was doet niet ter zake, maar ze reden er met de rangertram – de *maneuver* – tot een meter of zo van een ander rijtuig. Dan werd er met *sparrendrap* (kleefpleister) een *stekendooske* op de buffer van de rangeertram gekleefd. Dat lucifersdoosje stond open geschoven en diegene die het doosje zo toe mogelijk wist te rijden, won! Heel vaak was dat 'Den Engelsman' – zo genoemd omdat zijn vader vermoedelijk een Brits soldaat was. Hij voelde de ziel van de tram als het ware perfect aan...

Uiteraard was het ook niet altijd *peis en vree* tussen de tramlieden. Er kwamen wel eens woordenwisselingen voor. Als iemand iets lelijks over een ander zei. Of als iemand zonder goede reden veel te laat kwam bij zijn aflossing. Maar als we Mon Poot mogen geloven, bleven de ruzies

altijd verbaal. Met name de collega's die te snelle diensten reden en de trams vóór hen bijbeenden, zorgden voor ergernis.

Er waren er bij die echt met dien tram doorpeerden zodat ze zo rap mogelijk hun voormaat hadden en zo minder moesten werken. Maar de jongen die daarachter kwam, kreeg dan een pak meer volk op zijn tram. Op den 12 was 'de smalle' zo ene. De volger zei dan: "Ik zal subiet in den depot het eens zeggen se." En dan in den depot zei hij: "Hè smalle, dat flikt ge me niet meer, hé maat! Of het zit er bovenarms op, daar moogde zeker van zijn." Maar er werd nooit gevochten. Dat werd eens gezegd en dan was het gedaan.

Adellijke zwartrijdsters

In het vorige hoofdstuk kwam Roland Hermans al eens langs als voormalig hoofd van de rijsschool, maar in de jaren tachtig was Roland nog controleur bij de MIVA. Een controleur, zo verzekerde Roland ons, moest eigenlijk álles kunnen: de toestand van de sporen, haltes, wachthuisjes en voertuigen nakijken, het werk van de chauffeurs beoordelen, problemen melden, tussenkomen bij calamiteiten, tellingen doen langs de lijn en uiteraard ook de vervoerbewijzen van de reizigers controleren en toezicht houden op de bussen en trams.

Roland was en is een aimabel man, maar ook een imposant figuur. Het type controleur dus met wie je wel kon praten, maar niet sollen. At je je vers pak friet op de tram op, dan liet hij je vriendelijk verstaan dat je die toch beter buiten op at. Maakte je het nog bonter en begon je – echt gebeurd – mayonaise aan de stangen af te vegen, dan kreeg Roland wel van je gedaan dat je het allemaal zelf met een zakdoek proper maakte. Zo’n controleur dus. Met een fijn gevoel voor humor bovendien: “Het is trouwens niet gezellig om te eten op een tram. Dat ruikt niet zoals in een restaurant.”

Op een dag mispakte Roland zich toch aan twee zwartrijdsters en werd hij op het matje geroepen bij de directeur. Roland had vastgesteld dat twee knappe, rijk geklede dames, vermoedelijk een moeder en een dochter, slechts voor één persoon betaalden. Hij stapte samen met de dames af bij de eerstvolgende halte en begon de naam van de dochter als zwartrijdster te noteren. Dagelijkse routine voor Roland en zoals altijd was hij zijn

vriendelijke zelve. Maar terwijl hij aan het schrijven was – iets wat even duurde, want “dat was een redelijk groot papier” – werd Roland verrast:

Die begon haar hele leven te vertellen: en ja en ditte en datte. En dan zei ze ineens: “En daarbij, ik ben familie van de koning.” Toen kon ik me niet houden natuurlijk... Ik ben ook altijd te vinden voor een grapje, dus ik zei: “Ja, ik ook.” Dus oké, zij weg met haar toeslagticket.

De dag erop moest ik naar de directeur. Ik zweer het u: het was een brief van een meter lang! Ze had hem aaneen gekleefd en heel het verhaal gedaan dat ik controle had gedaan op de tram en dat ik wel vriendelijk was, maar [...] dat dat toch schandalig was dat ik die mensen opschreef zomaar in het midden van de straat. Ze werden daar een beetje te kakken gesteld. “En daarbij,” zei ze, “ik ben familie van de koning”. En ze had er dan een stukje van een enveloppe van de koning bij gekleefd. [...] De directeur, die zei: “Ja, je hebt goed gehandeld, hé. Bij dat eerste gedeelte van de brief heb je alle dingen gedaan die een normale controleur moest doen. Maar dan heb je gezegd: ‘Ik ben familie van de koning’. Zoiets zeg je toch niet?” Ik zei: “Ja, meneer de directeur, ik weet het, dat kwam er onbewust uit, maar mijn schoonzuster is wel... Ann De Coninck.”

Of die vrouw echt familie van de koning was, zijn we nooit nagegaan. Ook familie van de koning moet betalen, hé!



Rijdende reuzereclame voor tabak Gosset? Het zou nu niet meer kunnen! Harmonie 1969.

En ze groeven voort

Midden jaren zeventig al werd duidelijk dat Antwerpen nooit een metronetwerk van wereldklasse zou krijgen. Te duur, te veel hinder bovengronds, te veel moeite voor een stad die, hoe graag ze ook een metropool wou zijn, het eigenlijk niet was. In 1974 stelde schepen H.B. Cools, onder meer bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, onomwonden:

Het geheel ondergronds brengen van het tramnet is een zeer dure, overbodige onderneming die in de oude stad, zeer veel schade zou aanbrengen. Het hele opzet van een premetro-project dat uiteindelijk moet dienen om over te schakelen op een metronet moet dringend herzien worden.

**“Iedereen enthousiast!
Geen pamfletten of
protestmarsen bij
de opening!”**

Enkele maanden later stemde het Stadsbestuur in met het zogenaamde 'Programma tot 1980'. Minder ambitieus dan de initiële plannen, maar het voorzag nog steeds twee uitbreidingen van het bestaande baanvak – één zuidwaarts richting de Belgiëlei en één noordwaarts richting de Sint-Elisabethstraat – én de constructie van een tweede metro-as tussen de Frankrijklei en Stenenbrug. Het leidde, keurig in het symbolische jaar 1980, tot de opening van een bijkomend stuk (pre) metro tussen de Belgiëlei en de De Keyserlei.

Daarna was het lang wachten tot er nieuwe stukken premetro gereed waren. Gelukkig legden de werken de hele stad niet meer plat. Vanaf de jaren tachtig gebruikten de aannemers namelijk een 'mol': een enorme, zichzelf voortbewegende boormachine die prefab-tunnelstukken tot een ronde pijp samenbrengt. Duur gereedschap! Pas midden jaren negentig raakte er één van de tunnels ten oosten of ten noorden van het Centraal Station af.

Op de valreep, in 1990, kon de MIVA wél nog uitpakken met een prestigieuze realisatie: de Brabotunnel. Een tunnel onder de Schelde! Iedereen enthousiast! Geen pamfletten of protestmarsen bij de opening! Het was van 1959 geleden dat er nog een tram op Linkeroever had gereden, de lange Buurtspoorweglijn H, die je via Rupelmonde en Temse naar Hamme voerde.

Een kleine mooie revolutie

Tijdens het hele MIVA-tijdperk bleef de PCC de referentietram. Dat betekende niet dat de vooruitziende MIVA geen andere pistes onderzocht. In 1979 werd voor het eerst een voorstudie naar sneltrams uitgevoerd: trams die volledig waren aangepast aan het premetronet, de hogere comfortwensen van de reizigers en de capaciteitsuitdagingen tijdens de piekuren. De droom werd enkele jaren hardop gekoesterd, maar verzandde uiteindelijk vanwege geldgebrek. Er werd dan

maar besloten om de PCC's grondig om te bouwen en ze zoveel mogelijk gekoppeld te laten rijden.

Vanaf de jaren tachtig begonnen die PCC's er trouwens helemaal anders uit te zien. In maart 1980 werden het rood en wit van de stad ook de huisstijlkleuren van de trammaatschappij (of Beerschotfans daar grote fan van waren, dat is dan weer een ander verhaal). Stelselmatig werden de PCC's dus in een rood-wit jasje gestoken. Tenminste als ze al niet helemaal met reclame werden bedekt. Ook dat fenomeen deed namelijk zijn intrede: reclametrans-van-kop-tot-teen. In het begin werden de trams echt geschilderd, nadien gebruikte men een folie. De eerste PCC's reden rond in een geschilderde bloemenweelde, maar dan volgde een schier onuitputtelijke reeks van bedrijven die hun merknaam meer dan levensgroot tussen draad en rails wilden zien. Zoals bij alles waren er voor- en tegenstanders.

Ook binnenin de tram vond een kleine, mooie revolutie plaats. Rond 1985, zo'n veertig jaar nadat er voor het eerst vrouwelijke ontvangers kwamen (en nadien weer verdwenen), kropen er vrouwelijke bestuurders achter de pedalen. En of het tijd was! 1985! Enige scepsis in de mannenwereld van de tram was er natuurlijk wel, maar de eerste *wattvrouwen* bewezen meteen dat ze niet moesten onderdoen voor hun mannelijke collega's. Sowieso moesten ze al een langere opleidingstijd doorlopen dan de wattmannen een decennium ervoor: 24 dagen. Ook Roland Hermans twijfelde nooit een seconde aan hun kunnen: "Toen de eerste twee dames in de rijkschool binnenkwamen, waren alle ogen op hen gericht: 'Gaan die dat wel kunnen?' Natuurlijk kunnen die dat! Als je hen dezelfde uitleg geeft, gaan die zeker zo goed rijden."





MEMOIRES – TRAM 2017

Een PCC spreekt

Sta me toe mezelf voor te stellen: 7017, alias 2017. PCC in Antwerpen met 60 jaar dienst. Meer dan twee en half miljoen kilometers bijeen gebold, of anders gezegd: tientallen miljoenen keren gestopt en terug opgetrokken. Nog meer reizigers door mijn deuren laten op- en afstappen. Ik heb zeker twaalf keer een grondig nazicht gekregen met daarbij een nieuwe laklaag. Ik ben een beetje een buitenbeentje, al zeg ik het zelf, maar daarover later meer. Och, veel van mijn collega's van het eerste uur hadden wel iets speciaals op hun palmares, denk ik. Die zijn er al niet meer. Verschroot.

Voor ik het vergeet, dat is waar, ik ben een PCC en dat staat voor Presidents Conference Commitee. Bedacht door de directeuren van de Amerikaanse trammaatschappijen toen die bijeen kwamen om een nieuw revolutionair type tram te ontwikkelen. *I have American roots, baby!* De laatste jaren kregen we van sommigen de bijnaam 'platsmoel', omdat we niet zo'n koppeling hadden die mij altijd aan een blikopener deed denken. Wij vonden dat nogal platvloers, ja, na zestig jaar trouwe dienst! Onze snuit was helemaal niet plat, maar mooi afgerond en wat gestroomlijnd volgens een Amerikaans design!

Ik ben in 1960 in Brugge geassembleerd – niet geboren, hé, ik ben maar een tram! – en zette mijn eerste wiel op Antwerpse rails in Zurenborg op 3 januari 1961. De eerste van dat jaar dus en ik ben nog met de trein gekomen! Ik werd door de toenmalige TAO (Tramwegen Antwerpen & Omgeving) met de anderen op lijn 2 ingezet. We reden nog tot de Suikerrui en we hadden bijna de hele breedte van de Reynderstraat, de Vlasmarkt en stukjes van de Oude Koornmarkt nodig als we erdoor reden, haha. 't Heeft niet lang mogen zijn... We moesten op de Groenplaats draaien. De Groenplaats, ze heeft altijd een haat-liefdeverhouding met ons gehad, weet ge.

“De Groenplaats, ze heeft altijd een haat-liefdeverhouding met ons gehad, weet ge”

In 1963 is mijn bedrijf dan MIVA (Maatschappij Intercommunaal Vervoer Antwerpen) gaan heten en er kwamen nog 35 PCC's bij. Stilaan werden wij met de eerste 25 de vaste kliek op lijn 3, waar wij ons ontvangersbureautje hielden om de laatste ontvangers aan hun pensioen te helpen. Of ik tot eind 1965 in stelplaats Driehoek sliep voor we allemaal naar Hoboken verhuisden? Goh, ik was nog zo jong, maar het is best mogelijk. We verzekerden daar de dienst op lijn 3 en 7, want die van de 2 sliepen in Hoboken. Er waren nog veel oude wagens met maar vier wielen en een stok met een wieltje tegen de draad, maar ze deden hun best om tussen ons – de PCC-elite met een pantogràaf tegen de draad, ahum! – op tijd te rijden. Chapeau ook voor hun wattmannen die er ondertussen eenmansbediening bij kregen. Tot de zomer van 1965 reed ik op de 3 nog rond de Bolivarplaats, te samen met die antieke twee-assertjes op lijn 1. Daar was ook nog die bus onder die twee draden, een... trolleybus heette dat ding. We mochten nog op de Meir en de De Keyserlei, heel chic! 's Avonds met de cinema's en de grote cafés! En al die winkels op de Bredabaan waar we de sporen moesten delen met die zware trams naar verre bestemmingen met hun sliert bijwagens, hun gekke claxon

en die grote lantaarn achteraan. Ik was er soms wat jaloers op, maar ineens waren ze weg. 't Moet zo rond mei 1968 geweest zijn. Ik was zeven jaar.

Nu ik eraan denk, we stonden toen al voortdurend vast tussen de auto's op de Meir en in de Nationalestraat. Ze wilden ons daar niet meer, zegden ze. Niet van deze tijd, zegden ze. We moesten maar onder de grond, zegden ze. Het was voor ons een rotperiode, dat gebagger en die vertragingen door dat slijk van die metrowerken. Laat in de avond op 30 maart 1972 deed ik de laatste doorgaande dienst op lijn 3 Zuid - Groenplaats - Meir - Centraal Station - Merksem en schreef zo mee geschiedenis. 't Was gedaan met de klassieke 3 en we reden vanaf dan allemaal naar de Melkmarkt. Jongens, jongens, die Melkmarkt! In file met die van lijn 2, 10 en 11 tot de premetro er lag. Regelmatig stroompanne als we met velen tegelijk aanzetten! Miserie! Ik kende die wat jongere collega's van de Groenenhoek maar van ziens. Wij, PCC's van de eerste serie, kwamen daar nooit. In die tijd leken de loodsen van de Groenenhoek en de Zwaantjes twee aparte trambedrijven, weet ge. We moesten toen wel een paar jaar buiten slapen toen de MIVA daar een nieuwe stelplaats en centrale werkplaats bouwde.

En toen, zowat drie jaar later: 24 maart 1975, volle ochtendspits. Bibi in de Gemeentestraat van het Astridplein naar Merksem. Ik ben er nooit geraakt. Bang! Kopstoot van de 2039 op de 24. De wissel had blijkbaar gehaperd voor hem. Ze zeggen dat ze me dan op het Astridplein hebben getrokken en me daar een hele dag hebben laten staan. Mijn kop was helemaal schots en scheef, buiten profiel geknald en daarom konden ze me maar 's nachts naar het Centrale Werkhuis - toen nog in de Grotehondstraat - brengen. Daar beslisten de ingenieurs om me bij BN in Brugge te laten herstellen. Ik weet daar allemaal niet veel meer van.

Bijna een jaar later brachten ze me ongeschilderd terug naar het nagelnieuwe Centrale Werkhuis in Hoboken. Daar hebben ze nog veel tijd nodig gehad om me weer rijvaardig te maken, maar in oktober 1976 was ik er terug. En hoe! Ik was de eerste tram van de oude serie die ondergronds mocht! Ik kreeg automatische remmen! Ik stelde geen problemen en was als vijftienjarige vanaf dan regelmatig in dienst op lijn 2 tussen al die gloednieuwe trams met hun grote koppelingen zodat

ze per twee konden rijden. In het begin, roetsj naar beneden in de De Keyserlei en dan onder de Groenplaats met veel gepiep terugdraaien. Over al die uitbreidingen van de metro ga ik het nu niet hebben, maar die pijp onder de Schelde was toch wel spectaculair!

In 1987, ik weet niet meer juist wanneer, kreeg ook ik een rood-witte jas. Ik reed toen ook op lijn 15 in de metro. Eigenlijk op alle lijnen, want zeker toen de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn de MIVA overnam, werden we regelmatig uitgewisseld tussen de depots.

Alweer geschiedenis voor mij op 19 mei 1992, 's avonds laat op de Groenplaats. Ik was er de laatste tram op de oude lijn 8 die daar ronddraaide en aan de kathedraal stopte. Weer werken, weer omleidingen, pfff... daar ga ik maar niet verder op in. Die aangename terminus is sindsdien een 'evenementenlus'. M'n wielen, ja! 'Dienstspoor' zal je bedoelen.

Mijn rode jas bleef ik behouden tot in Augustus 1993. Ik woonde toen voor een paar jaar in depot Groenenhoek. In dat jaar werd ik met een gele reclamejas van M&M bekleefd. Daarmee heb ik moeten rondrijden tot in december van dat jaar. Ha! Ik was wéér het buitenbeentje, want de hele vloot was ondertussen reeks 7000 in plaats van 2000. Toen ze mijn plakjas met 7017 erop hadden afgepeld, hadden ze mijn echte 2 vergeten om te nummeren. Ikke dus eigenlijk de laatste 2000 tot half januari 1994! En dan nog twee weken in 't rood als 7017 tot mijn wit-gele outfit in februari, die alweer vrij snel overplakt werd met ik weet niet meer wat. Och, die originele roomkleur met bruine snor, dat stond me nog het beste...

Ja, en vanaf de komst van die grote nieuwe Hermelijnen in het jaar 2000, met hun accordeons ertussen, waren wij niet meer 'de nief trams', hé. Dan kwamen er die nieuwe depots aan de Luchtbal en in Deurne bij. De Groenenhoek sloot, maar 't werd een trammuseum. Ik verhuisde regelmatig tussen de drie stelplaatsen en moest dat tot het einde doen. Och, het wende wel.

Maar ik heb mijn beperkingen. Er kwamen zoveel uitbreidingen op het metronet en verlengingen van lijnen. Of nieuwe lijnen! Naar Zwijndrecht, naar grens Merksem/Schoten, naar Boechem, de Luchtbal, Wijnegem, het Havenhuis of de nieuwe lijn 1 en 9. Ja, zie, onze 7017 werd daar wat te klein voor, toegegeven.

Maar wie hebben ze gebruikt voor testritten op het nieuwe stuk in de Brusselstraat? 7017, uw dienaar. Die Bolivarplaats en heel dat Zuid, daar zat terug leven in. Ik reed daar graag. En wie, denkt ge, kreeg, als één van de oudste rakkers, voor de nieuwe signalisatie in de Reuzenpijp onder de Turnhoutsebaan, nog een soort strijkijzer aan zijn achterste draaistel? Een heel nieuwe lijn 8, een beetje als *fin de carrière*, dat vond ik eervol. Op volle snelheid door de pijp en na wat getreuzel op de Herentalsebaan wéér alles geven naast de autosnelweg tot het rondpunt van Wommelgem. Maar ook daar werd ik te klein bevonden.

“Ja, en vanaf de komst van die grote nieuwe Hermelijnen in het jaar 2000, met hun accordeons ertussen, waren wij niet meer de *nief trams*”

Ondertussen zijn er ook nog die héél lange jongens op het tramnet gekomen. Ablatro... Olbatra... 't heeft iets met een vogel te maken... Albatrossen! Leve de jeugd, nietwaar? Mijn laatste dienst heb ik op 11 september 2020 op lijn 11 gereden en tijdens het inrijden van de keerlus aan de Groenenhoek... Ja, alweer: knà! Deze keer een auto links vooraan tegen mijn kop. Ernstige schade, niet meer de moeite om te herstellen. Ze namen nog goeie onderdelen weg alvorens mij helemaal af te breken. Och, weet ge: eindelijk rust. Ik ben er niet rouwig om.

Nu zult ge u afvragen: hoe kan die dat dan allemaal vertellen? Ah, ik ben een spook geworden! Een spooktram, maar absoluut niet kwaadaardig. Ik rij nu 's nachts overal. Zwijndrecht! Luchtball! Boechout! Havenhuis! Wommelgem! Wijnegem! En soms nog eens een rondje Groenplaats.

De 2017.



In 2023 deden de Stadslijners, de derde generatie lagevloertrams in Antwerpen, hun intrede.

7

1991-2023
**Onder de vleugels
van De Lijn**

1991-2023

De hoge vlucht van de lage vloer

De PCC krijgt goed gezelschap

Op 1 januari 1991 kregen de Antwerpse trams er enkele tientallen stiefbroers bij. Bij de derde staatsvorming had de politiek beslist dat het stads- en streekvervoer een *gewestelijke* bevoegdheid moest worden. Haast in één klap moest het ook maar eens gedaan zijn met de verscheidenheid aan vervoermaatschappijen. Met het oog op meer klantgerichtheid en een kwalitatievere dienstverlening fuseerden de MIVA, de Gentse stadsmaatschappij MIVG en het Vlaamse deel van de Buurtspoorwegen tot één groot openbaarvervoerbedrijf: De Lijn. Voortaan reden alle trams in Vlaanderen – in Antwerpen, maar ook die aan de kust en in Gent – rond met een grijs-geel-blauw logo. Een logo dat, volgens de consultants van het ontwerp bureau van Axel Enthoven, net als de nieuwe naam “alles met de toekomst en ook iets met het rijke verleden van NMVB, MIVA en MIVG te maken” had.

Eengemaakt openbaar vervoer of niet: in Antwerpen bleven de PCC's ook ná 1991 vrolijk *trammen*. Al gingen ook zij mee met hun tijd. Vanaf 1991 nam De Lijn 105 PCC's onder handen om ze geschikter te maken voor de premetro. Ze kregen nieuwe deuren, banken en stoelen en een moderne elektrische installatie.

Door die grondige facelift konden de PCC's nog een hele poos meegaan.

Intussen sloeg ook de nieuwe directie van De Lijn aan het dromen. In diezelfde periode dook er voor het eerst een nieuw woord op: de 'lagevloertram'. Waarom zou een mens aan boord van een tram moeten *klauteren* als je ook eenvoudig kan opstappen? Zeker als de tram daardoor minder lang bij de haltes moest wachten.

Uiteraard reden die lagevloertrams niet van de ene op de andere dag in de straten van 't Stad. Pas in 1996 kreeg Siemens de opdracht om 31 nieuwe trams te bouwen. Drie jaar later, op vrijdag 4 juni 1999, reed de eerste ervan zijn *maidentrip*. Een dag vol feestgedruis! Voorpaginanieuws! Een ware volkstoeloop langs lijn 3! Gevleugelde woorden! Gedeputeerde Jos Geuens: “De Antwerpenaar heeft iets met zijn tram.” Toenmalig directeur van De Lijn, Hugo Van Wesemael: “Zoveel belangstelling had ik niet verwacht. Dit overtrof mijn stoutste dromen! Maar trams spreken nu eenmaal tot de verbeelding.”

Officieel heette de eerste lagevloertram in Antwerpen de MGT 6 van Siemens/Bombardier/Adtranz, maar tegen dat je zoiets kon uitspreken, was hij al aan de terminus. Hij kreeg dan ook de geuzennaam 'Hermelijn', bedacht door een Gentenaar, want daar reden de trams ook. Het



Juni 1999. Een van de eerste Hermelijnen oogst veel belangstelling op de Bredabaan in Merksem.

was ook een logische naam, als je zag hoe sierlijk die zich, meer dan 30 meter lang, door de straten en de premetro slingerden. Jawel, net als een hermelijn. Dat de naam van het baasje er subtiel in verwerkt zat, was ook nog eens fantastisch! Met de PCC's hadden de Hermelijnen overigens nog maar weinig van doen. Ze bestonden uit vijf delen die verbonden waren met vouwbalgen ('accordeons'), die op hun beurt op drie onderstellen rustten met telkens twee assen. Ze waren dubbel zo lang als de originele PCC's, wogen meer dan twee keer zo veel en ze boden maar liefst 250 zit- en staanplaatsen (tegenover 110 bij de PCC's).

De nagelnieuwe trams *zagen* er trouwens niet alleen anders uit, ze *klonken* ook anders, zeker in de bochten. Dat kwam omdat de Hermelijnen niet meer over de klassieke draaistellen met

vier wielen beschikten. Zo was de stad, naast de sirenes, de vuilniswagens, de kraaiende kleine *pagadders*, de *crème glace*-karren en de mussen, een nieuw geluid rijker.

Juist aan dat geluid van de Hermelijnen was er trouwens heel wat aandacht besteed. Onze Roland Hermans, die eind jaren negentig hoofd werd van de tramrijschool in Antwerpen, trok daarvoor zelfs naar de heimat van de Hermelijn:

We mochten een bezoek brengen aan Dresden, waar de nieuwe trams gemaakt werden. Zo'n nieuwe Hermelijn, zoveel groter dan een PCC, moest minder bodemtrillingen maken dan een PCC. Siemens vond een aandrijving uit met zo weinig mogelijk gewicht op de assen: de techniek van de holle assen. Die moest getest worden, in het testcentrum in Wildenrath.

Daar hadden ze een blokje op het spoor gelegd en die PCC daarover laten rijden. Met antennes in de grond en microfoons langs de lijn konden ze meten hoeveel decibel die PCC maakte. Daarna moest de Hermelijn erover rijden. Dat is het stilste moment in mijn leven geweest...

Vuistje voor de reiziger

Dankzij zijn lage vloer en grote deuren was er op de nieuwe grote tram massaal veel plaats. Doordat De Lijn begon met het systematisch ophogen van de halteperons, werd de tram vlot toegankelijk voor reizigers die moeilijk te been zijn. Zo stapten reizigers klantvriendelijk de 21^e eeuw binnen. Natuurlijk was er ook wel kritiek: bijvoorbeeld op het meubilair. Die kleine zitbankjes voor twee, dat was toch nogal krap berekend...

Voor een bestuurder die van een PCC naar een Hermelijn moest overschakelen, was het ook een hele aanpassing: voetenwerk werd opnieuw handwerk, maar de trambestuurders schakelden nu niet meer *elektrisch* maar *elektronisch*, met een stuurknuppeltje waarmee je tractie geeft en remt. Je kon er heel precies mee bepalen hoe hard je wilde rijden. In *Tussen de Lijnen*, het personeelsmagazine van De Lijn, liet Gino Bogaerts in 2011 optekenen:

Het is net een PlayStation-spelletje. Je stelt je lijnnummer en volgnummer in, je hebt een joystick en eenmaal op je lijn, ben je vertrokken. De wisselsturing gaat volledig automatisch, je moet enkel de joystick bedienen en in 't oog houden of de wissel is gesprongen.

Het belangrijkste verschil met de PCC's zat hem echter niet in het stuurknuppeltje, maar in de afgesloten stuurpost. De bestuurders kregen een ruime cabine met een glazen wand die hen afschermdde van de reizigers.

Daardoor verminderde het sociaal contact met de reiziger, zeker ook omdat reizigers niet meer vooraan moesten opstappen. Voor gewezen wattman William Luyckx was het allerminst een fijne evolutie: "Wij zijn in een kot geplaatst. Ge hadt geen contact meer met de reiziger. Ge zat daar maar. Daarvóór was het een prachttijd. Ik droom er nog van. Dat die tijd maar eens terugkwam..."

"Ik droom er nog van. Dat die tijd maar eens terugkwam"

Een groot deel van de trambestuurders voelde zich echter wél comfortabeler en veiliger in de nieuwe stuurposten. Bij het ontwikkelen van de stuurposten had Antwerps designer Axel Enthoven, die met zijn bureau alle moderne Antwerpse tramtypes ontwikkelde, ook goed geluisterd naar de trambestuurders. En er waren meerdere redenen om de wattmannen achter glas te plaatsen:

Met de gesloten wand en het niet meer vooraan mogen opstappen, is de bron van communicatie en informatie weg. Maar de veiligheid is belangrijk. Ook kan je, als de chauffeur afgesloten zit, hem bij grote warmte airconditioning geven die niet door het altijd opengaan van de deuren teniet wordt gedaan. Dat zijn allemaal elementen die we bij het ontwerpen meenemen.

Vele trambestuurders van vandaag zullen overigens sterk tegenspreken dat een goed contact met de reizigers niet meer mogelijk is.

Kleur of geen kleur?

Met de intrede van De Lijn verdween het MIVA-rood weer uit het straatbeeld. Ook het geel van de oer-PCC kwam niet meer terug. Wit werd het nieuwe devies. Die keuze was zeer weloverwogen. Designer Axel Enthoven:

We hebben gekozen voor een lichte kleur die goed zichtbaar is. Je ziet ook wanneer de tram vuil aan het worden is, dus het wordt beter onderhouden. Het moet er ook fris uitzien, het moet er modern uitzien, maar ook tijdloos. Een tram heeft een levensduur van soms meer dan veertig jaar. De kunst is om tijdloze dingen te maken die blijven en die een esthetische waarde hebben die past in de stedelijke omgeving.

De Hermelijnen hadden nog veel meer reclamepotentieel dan de PCC, dus uiteraard kregen zelfs de hagelwitte trams zo nu en dan een ander jasje aangemeten. Dat de vele gedaanteveranderingen occasioneel bij de trams zelf tot een existentiële crisis konden leiden, bewijst het verhaal van de arme tram 7006 begin 2002. De 7006 was al een tijdlang uitgedost in een tweekleurig pak. Rechts helemaal geel, links helemaal purper. Het had iets met snoep te maken, maar het zag er bovenal erg psychedelisch uit. Speelde dat hem parten toen hij op een februaridag wegens werken van zijn vertrouwde lijn 11 moest afwijken? Aan de kruising in de Mercatorstraat,

waar de trams elkaar rechts kruisen, wou hij niet verder. De wattman had al zijn ervaring nodig om hem toch verder te laten rijden. Links? Rechts? Geel? Purper? Lijn 11 naar Linkeroever? De 7006 raakte in een diepe bui van zelfvertwijfeling. Toen hij 's avonds in de stelplaats kwam, trilde hij over al zijn veren, de deuren gingen open en dicht, de lichten aan en uit en de stroomafnemer op en neer. De technici raakten er niet wijs uit. De dag daarop? Nee, de 7006 wou absoluut niet vertrekken. Ze hebben hem ten einde raad op een dieplader gezet en naar de kust gebracht. De zeelucht zou hem goed doen en ze lieten hem zoveel mogelijk buiten staan terwijl ze hem een licht dieet van 220 volt gaven. Na een maand haalden ze hem terug, maten hem weer zijn standaard Lijnjasje aan en sindsdien reed hij weer vrolijk zijn ritten op de normale lijn 11. Zonder psychische of andere stoornissen.



De 7006, uitgedost in psychedelische (reclame)kleuren. De arme tram raakte in de Mercatorstraat danig de kluts (en de goede richting) kwijt.

Zo ook Fikri Achahbar:

In een kot, afgesloten? Ik denk dat mensen dat verkeerd zien. Het klinkt alsof je geen contact hebt, maar dat is niet zo – al is het oogcontact, maar dat is ook contact, he? Je kiest er zelf voor om contact te maken of niet.

Fikri heeft trouwens zo zijn technieken om contact met reizigers te leggen:

Bij het aanrijden bij de halte maak ik oogcontact – één keer, twee keer – tot er respons van de reiziger komt. De volgende keer steek ik m'n hand op. Zo ontstaat die band. Ik heb een reiziger op lijn 8 die me vraagt om altijd even mijn deur open te doen zodat hij me een vuistje kan geven. Anders is hij niet gerust. Eerst zei ik: "Nee, die deur gaat niet open." "Allez, jong, mag ik jou geen vuistje geven?" Dus ja...

Den Dispatch

In de eerste vijftien jaar van De Lijn nam de technologie een hoge vlucht. Er kwam niet alleen elektronische sturing, ook op het vlak van communicatietechnologie betraden we een nieuw tijdperk. Als man van dertien tramstielen maakte ook Roland Hermans de evoluties van zeer nabij mee. Van 1989 tot 1999 werkte hij als dispatcher: eerst bij de MIVA, daarna bij De Lijn. Hij herinnerde zich dat ze in de Grotehoofdstraat bij de MIVA nog waren begonnen met amper twee telefoons. Maar dat was al een verbetering: in de jaren ervoor moesten de wattmannen en de lijncontroleurs nog naar hun stelplaatsen bellen als er tijdens hun dienst iets aan de hand was. Dat gebeurde vanuit de telefooncel of vanuit een café.

Het systeem met die eerste twee telefoons werkte toch ook niet zo goed: de lijncontroleurs moesten zelf nog ieder uur naar dispatching

bellen om te polsen of er iets gebeurd was. Dus begon De Lijn te experimenteren met radiofonie. Eerst voor de lijncontroleurs, zodat die onmiddellijk bereikbaar waren, daarna op tram en bus, zodat er snel kon worden ingegrepen bij calamiteiten. Voor Roland was de job van dispatcher heel boeiend en afwisselend:

Dispatching, dat was een beetje dj spelen. Ik ben heel vaak begonnen om kwart over vier: licht aansteken, radio opzetten, de computers inschakelen – want die zijn er natuurlijk nadien nog bijgekomen – en dan de communicatie met de stelplaatsen. En dan begon het, hé: die chauffeur is te laat, dáár moet iemand inspringen, dáár staat een auto op de tramsporen geparkeerd, die moeten we laten wegtakelen,... En zo ging dat de hele dag maar door tot ik ook late diensten deed, tot één uur 's nachts. En wij deden dat maar met zes personen in het begin. Dus dat was zeer intens, in een systeem van vier dagen werken, twee dagen thuis, en dan bijna twintig uur per dag aanwezig zijn.

Voor menig bus- of tramchauffeur was het ook wel prettig om contact te kunnen maken met de collega's van *den dispatch*, al moesten ze daar zeker niet in overdrijven. Inschikkelijk als hij was, kon je bij Roland occasioneel wel eens terecht voor informatie over het dagmenu in de refter van de Grotehoofdstraat.

Daar dient dispatching niet voor, dat weet ik. Maar ik keek dan eens op de kast naar de menu's en dan zei ik: "Het is tomatensoep." "Ah, dat is goed, meneer Hermans," zei de chauffeur, "dan kom ik seffens een tasje soep eten en dan kan ik het tweede deel van mijn dienst goed aanvangen."

Bij zijn collega's moesten ze dat evenwel niet proberen. Toen de bestuurder in kwestie de dag erop opnieuw met dezelfde vraag naar dispatching belde, kreeg hij een uitbrander van jewelste. "Na die uitval van mijn collega denk ik toch niet dat hij de reizigers nog met open armen heeft aangenomen op het voertuig."

Ook voor de reizigers was het vaak fascinerend om de communicatie met dispatching af te luisteren. Je kreeg dan respect voor die mensen, die soms ineens een reusachtige knoop moesten ontwarren, zoals blijkt uit een getuigenis, ergens in de jaren negentig. Door een gesprongen waterleiding was er een reusachtige tramfile van drie lijnen aan de Harmonie ontstaan. Plichtsbewust maakte de bestuurder van lijn 7 contact met dispatching:

"Hallo? Hallo? Hier volgnummer 12 op lijn 7 richting Tolhuis. Ik sta hier in een rij aan de Harmonie. Wat moet ik doen?"

- "Jaah (zucht)... ik weet het, jongen... Moet ge ook afgelost worden?"

"Nee, dat niet, maar moet ik aan de Bank terugdraaien?"

- "Ja, dat is goed... of neeje! ..." (zucht) "Och jongen, doe maar wat..."

"De vluchtige contacten die op de tram ontstaan, zijn verre van betekenisloos"

Allemaal door elkaar

In de periode van De Lijn werd de tram meer en meer de weerspiegeling van de diverse samenleving. Begin jaren negentig al was de diversiteit simpelweg een gegeven. In de microkosmos van de tram kwamen mensen van verschillende culturen en achtergronden bij elkaar. Toen Herman de Coninck in 1993 een gedicht wijdde aan lijn 11, de lijn die hem van *zijn* Zurenborg naar de Melkmarkt bracht, werd zijn tram bevolkt door een "jonge Zairese" met baby, een Marokkaanse met een "jengeland zoontje" en een "Antwerpse volksmadam".

Ook bij de bestuurders stelden - naast dames - almaar meer mensen met een migratieachtergrond zich kandidaat. Uiteraard vormde dat meestal geen probleem, al dook er af en toe een taalbarrière op. Al was niet meteen duidelijk of dat aan de kandidaat lag of aan de lesgever, zo wist ook Roland Hermans: "Een collega was het gewoon om op de *Antwarpse* tram in het *Antwarpse* les te geven, maar ik heb hem gezegd: 'Denk eraan dat ze niet alle *Antwarpse* woorden zullen verstaan. Je moet je taal wat opkuisen.'"

Iemand die de diversifiëring en het samenleven op de tram met bijzondere aandacht bestudeerde, is antropologe Ruth Soenen. Begin jaren 2000 nam ze negen maanden lang haast dagelijks tram 12 tussen Deurne en het Schoonselhof om de gedragingen van reizigers en de intermenselijke contacten te observeren. Op dat moment was tram 12 de tramlijn met de meest heterogene bevolkingsmix. Haar bevindingen schreef Ruth neer in het boekje *Het kleine ontmoeten*.

Waarschijnlijk de belangrijkste vaststelling van Ruth Soenen: dat vluchtige contacten die op de tram ontstaan verre van betekenisloos zijn. Of ze nu positief of negatief geladen zijn, de contacten gaan verder dan een "koude instrumentele relatie. Ze betekenen emotioneel iets." Bovendien hebben



Poëzie op de tram voor meer respect op de tram: in 2012 bundelden toenmalig stadsdichter Bernard Dewulf en De Lijn de krachten - met *Tramtram*

kleine persoonlijke interacties het vermogen om een kettingreactie op gang te brengen met een groot sociaal effect. In het slechtste geval ontstaan er dan discussies of rellen, in het beste een tijdelijke vorm van verbinding of saamenhorigheid. En eigenlijk gebeurt dat laatste vaker dan we denken:

Je ziet de mooiste momenten van samenzijn, ook intercultureel samenzijn. Je voelt dat mensen de deur voor elkaar openhouden. Ze moeten allemaal de tram halen, dus dan gaan ze dat ook wel voor mekaar doen. Het is eigenlijk ongelooflijk hoeveel er goed loopt op de tram.

Intussen, onder de grond

Toen op 21 september 1990 het traject onder de Schelde naar Linkeroever geopend werd, was de stad zelf al zo goed als helemaal ondertunneld. Alleen waren de tunnelkokers nog niet allemaal afgewerkt, waren er nog niet overal stations en reden er nog niet overal trams door. Daar kwam in de loop der jaren verandering in. In 1996 dook lijn 3 onder de grond, van het Sportpaleis tot op Linkeroever. Lijn 5 volgde tien jaar later en amper anderhalf jaar later was het de beurt aan de fonkelnieuwe lijn 6, tussen de Luchtbal en de Jan De Voslei. En daar stopte het nog niet bij:

In ons heelal de tingeling

Wanneer ben je écht een Antwerps icoon? Als de stadsdichter een gedicht aan je wijdt – en zeker als die dichter dat gedicht óp jou schrijft. Denk maar aan de liefdesverklaring van de Boerentoren aan de Onze-Lieve-Vrouwekathedraal (Tom Lanoye). Of aan hoe Maud Vanhauwaert *Deze Oude Lieve Vrouw* zelf aan het woord liet of aan het *Liedje voor de Kanaalzone* (Joke van Leeuwen) op de Bosto-site in Merksem.

Bernard Dewulf liet zich in 2012 inspireren door de tram. De Lijn lanceerde toen, samen met de vakbonden en de vzw's Objectief en Samenlevingsopbouw Antwerpen, een campagne onder de naam 'Respect op De Lijn'. Dewulf kreeg de vraag om via poëzie op te roepen tot meer verdraagzaamheid op tram en bus. Het resultaat werd *Tramtram*, een speels gedicht met een stevige knipoog naar de klassieker "Marc groet 's morgens de dingen" van Paul van Ostaijen, nog zo'n Antwerps icoon.

We zijn allemaal *reizelingen*, verenigd in de tram én in de – *Tingeling!* – ontwapenende taal van Dewulf.

Tramtram

*Dag meisje met het ijsje aan het raam.
Dag beentjes van het meisje in de tram.
Dag bengeling En tingeling.*

Dag Marokkaan, dag Indiaan, dag onderdaan.

*Dag mevrouw getrouwd met uw sjakosj.
Dag meneer in de weer met uw moustache.*

*Dag gast, ik zie u groeien aan uw rugtas.
Dag Turk. Dag snurker uit de late nacht.
Dag Chinees, dag Kongolees, dag Kees.
Dag Jood, dag tingeling, dag rode muts,
dag kleine duts in de te grote koets.
Dag blinde en dag hond, dag blind verbond.*

*Dag hanger in de lus, dag musje in de hoek,
dag denker aan het venster,
dag oortjes in de oren van de stille zanger.*

*Dag reizigers allemaal. Dag elk verhaal.
Dag alle taal. Dag alle reizelingen
in de bedding van de stad. Dag dag dag*

Dagelijks klinkt in ons heelal de tingeling.

Helpende handen

Hoe stevig de tram ook verankerd is in de stad, hij kan toch altijd een helpende hand gebruiken. En af en toe mag je dat gerust letterlijk nemen. Al gehoord van tramduwen? Wie weet wordt het ooit nog een volwaardige sport. Het is zeer laagdrempelig en geschikt voor alle personen van goede wil. Tramliefhebber Alain Janmart herinnert zich levendig een voorval uit 2017:

Op een bepaald moment was het aanschuiven in de Minderbroedersrui, ter hoogte van het standbeeld van Paul van Ostaijen. De trambestuurder reed traag en kwam met zijn stroomafnemer juist onder die isolator te staan met een gekoppeld stel. Hij kon niet meer voor- of achteruit. Die man was geambeteerd. Hij vroeg aan de reizigers, een man of twintig, dertig, om even af te stappen en te helpen. Hij heeft de veiligheid gegarandeerd en wij hebben

die tram dan – al was het maar een meter – voortgeduwd, zodat hij weer vrij was. Toen zag je de spontane behulpzaamheid van de reizigers.

En het bleek ook niet de laatste keer: waar de capriolen van lijn 7 in 2017 alleen de lokale pers haalden, drong lijn 15 in de herfst van 2021 zelfs door tot de internationale media.

Woensdagmorgen, 17 november: aan de keerlus en het wisselcomplex op Linkeroever waren grote spoorwerken bezig, waardoor er een tramfile was ontstaan. Een reusachtige Albatros reed even achteruit op een zijspoor om de weg vrij te maken, maar een draaistel kwam naast het spoor terecht en de tram zat zonder stroom. Veel getelefoneer. Dispatching? Roodgloeiend. Depannage? Niet meteen. Enkele medewerkers van De Lijn begonnen de tram te duwen – tevergeefs – maar hun daadkracht zette een aantal

reizigers wel aan om een helpende hand te bieden. Ze stapten uit en overall waar ze een houvast vonden, aan de deuren, achteraan en tussen de vouwbalgen, duwden ze het ontspoorde draaistel van de Albatros weer in de rails en onder de juiste draad. Veilig? Misschien niet. Efficiënt? Dat zeker wel. Iedereen klopte tevreden z'n handen af en bewees dat de folklore van de tram nog lang niet tot het verleden behoort.



Een tram besturen? In 2017 was het eventjes handenarbeid in de Minderbroedersrui.

in 2012 gebruikte lijn 9 voor het eerst de open helling naar de Mercatorstraat, op haar traject van Eksterlaar naar Linkeroever.

Op het paradedepaardje van het premetronetwerk was het echter wachten tot 2015. Dan werd de Reuzenpijp – ja, sinds Brabo afrekende met Druon Antigoon heeft Antwerpen iets met reuzen – onder de Turnhoutsebaan in gebruik genomen. Eerst lijn 8 en daarna lijn 10 gingen er ondergronds. En bon, eigenlijk lag de Reuzenpijp er intussen al 35 jaar, maar goede dingen vragen nu eenmaal tijd...

Door de ingebruikname van steeds weer nieuwe tunnels, breidde ook de opleiding van de trambestuurders uit. Om je weg te leren vinden en de gebruiken van de premetro te leren kennen, waren twee à drie extra opleidingsdagen geen overbodige luxe. Voormalig hoofd rijschool Roland Hermans:

We hebben een groot netwerk en onder de grond moet je je weg toch een beetje weten. Dat maakt de premetro een beetje speciaal: trams die van links of van rechts komen, je kunt mekaar

niet zien,... Om aanrijdingen te vermijden, is er in de metro ook een automatische reminstallatie geïnstalleerd. Die zorgt ervoor dat trams mekaar niet kunnen raken, niet van links of van rechts, en ook niet kop-staart. Er wordt ook altijd een zekere afstand gehouden tussen de trams onderling. Door dat systeem kunnen we trams laten rijden om de negentig seconden, wat een enorm hoge opvolging is van voertuigen.

Maar zelfs zonder premetro is de eerste tramrit een ervaring die blijft, herinnert ook Fikri Achahbar zich: “De eerste keer? Bom, bom, bom... Mijn hart, de adrenaline. Alles wat ik in mijn opleiding leerde, kon ik gebruiken.”

“Precies of ik in eersteklas zit”

Met de lagevloertram kregen De Lijn en de Antwerpse tramreizigers de smaak te pakken. Waar de PCC's jarenlang het rijk voor zich alleen hadden, konden de Hermelijnen niet lang genieten van hun



In de zomer van 2015 rijden medewerkers van De Lijn de nieuwe Albatros in, vanuit de stelplaats in Deurne. Luttele dagen later mag ook het grote publiek mee.

status als *leading lady* van het Antwerpse tramspoor. In september 2015 was het tijd voor alweer een nieuw tramtype: Flexity 2 van Bombardier. In navolging van de Hermelijnen werden ook zij bedacht met een naam uit het dierenrijk: Albatros. Het was niet dat ze *boven* de stad zweefden, maar even sierlijk als de Hermelijnen waren ze wel. En groot ook. De eerste Albatrossen bestonden uit liefst zeven delen, goed voor 43 meter tram. Later kwamen er nog kleine broertjes bij van vijf delen. Nu ja, klein: ze waren nog altijd 31 meter lang.

In 2023 maakte nóg een nieuw type zijn opwachting: de Urbos 100 - van het Spaanse CAF (*Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles*). Die kreeg zijn vuurdoop al aan de kust, waar ze hem 'Zeelijner' doopten. Maar die vlieger ging in Antwerpen uiteraard niet op. Het werd dus 'Stadslijner', en op maandag 30 januari 2023 reed de eerste Stadslijner zijn ritten op lijn 10. De 11-jarige Emile, die die dag nietsvermoedend de tram naar school nam, reageerde alvast enthousiast: "Ze hebben een nieuwe tram! Het is precies of

Een bermuda, begot

De Lijn doet niet alleen haar best om uit te pakken met hypermodern trammaterieel, ook in haar personeelsbeleid wil ze een organisatie zijn die zich aanpast aan de veranderde tijden. Dat betekent, tot treurnis van sommige oudere tramliefebbers die vol nostalgie terugdenken aan de plechtige uniformen van weleer, dat er ook op vestimentair vlak een grote soepelheid is gekomen. Ja, de trambestuurders dragen nog steeds een uniform. En ja, professionele herkenbaarheid is daarbij nog steeds erg belangrijk. Maar welk uniformstuk je wanneer aantrekt? Het is voortaan de verantwoordelijkheid van de trambestuurder zelf. Ze mogen zelfs al eens een poloetje of een bermudaatje dragen. We citeren even een intern dienstbericht uit het voorjaar van 2015:

De richtlijnen over het tijdstip waarop het zomer- en winteruniform gedragen mogen worden, vervallen met onmiddellijke ingang. Dit wil zeggen dat elke medewerker voortaan mag kiezen wanneer

hij/zij:

Een polo wil dragen

Een das wil dragen

Een bermuda wil dragen (voor chauffeurs)

Wel vragen we dat iedereen die in contact komt met onze externe klant, zijn/haar uniform correct draagt.

[...]

We zijn ervan overtuigd dat het aangenamer is als je zelf kunt kiezen welke kledingstukken van het uniform je aantrekt en je kleding kunt afstemmen op je eigen behoeften. We vertrouwen erop dat je hierbij de juiste keuzes maakt zodat je uniform herkenbaar professioneel blijft.

Zelf kunnen kiezen... Ze hadden het eens moeten weten, die wattmannen uit het interbellum die hartje zomer nog in hun winterjas stonden te zweten!



Op zaterdag 28 januari 2023 kreeg de nieuwste Antwerpse tram zijn naam: Stadslijn.
Twee dagen later mocht de strik eraf en was het werken geblazen op lijn 10.

ik in eerste klas zit.” Misschien speelde het gebruik van gerecycleerd leder in plaats van stof voor de zetelbekleding daarbij wel een rol. Dat lijkt in elk geval luxueuzer en het is ook veel hygiënischer.

Drie nieuwe types in goed dertig jaar tijd. Dat zorgde voor behoorlijk wat verandering. En toch bleef één type koppig en onverzettelijk het Antwerpse straatbeeld kleuren: de PCC. Oude, niet-gerenoveerde PCC's werden dan wel buiten dienst gesteld bij elke levering van nieuwe trams, maar toch zijn ook vandaag nog niet alle krasse k(n)arren vervangen. Al zou het afscheid nu écht wel nakend zijn, toch blijft het moeilijk om er afscheid van te nemen. Dat vindt ook Marleen Mertens. Zij was jarenlang

magazijnmedewerkster en prijst de PCC: “Een PCC is een gezellig *trammeke*, niet te groot. Oké, 't is niet van het comfort dat je 't moet hebben, maar 't is robuust, met onderdelen die niet kapot te krijgen zijn. Je kunt erop rekenen, op die trams.” Fikri Achahbar treedt haar bij: “Een PCC, da's het echte werk. Maar aan de andere kant: technologie kan geen kwaad.”

Alleen is niet alleen

Zouden we de technologische evoluties van de laatste tien jaar in één woord moeten samenvatten, dan maakt 'automatisering' veel kans. Betalen doen reizigers ondertussen zelf, *cashless*

met hun betaalkaart, via de app op hun smartphone of door hun MOBIB-kaart te scannen. Halte-aankondigingen? Die klinken automatisch door de tram of verschijnen op digitale schermen en reizigers die daar geen boodschap aan hebben, schakelen toch gewoon de afstapwaarschuwing in de app in? Het is, toegegeven, soms wat onpersoonlijk allemaal. Maar wel zo makkelijk voor een overgrote meerderheid van de reizigers.

Werd de job van trambestuurder door de verregaande automatisering dan niet bijzonder saai? Zo kan het vaak lijken. Gewezen wattman Mon Poot, die pas enkele jaren geleden afzwaaide, noemt de wattmannen van nu wat

plagerig 'showwattmannen': "Sommigen zitten zo helemaal onderuit. Dat is gemakkelijk. En af en toe eens kijken of de wissel juist staat." Neen, dan de wattmannen uit de tijd van Mon:

We moesten 'rechtdooren' verkopen, verbindingen, rittenkaarten, aan elke terminus ons rittenblad invullen, de wissels in het oog houden. Iets wat ge nu ook nog moet doen, maar toen moesten we ze zelf bedienen. Als ge aan een halte kwam, moest ge de deuren opendoen, zien dat iedereen eraf was, dan de deuren toedoen. Er kwam veel meer bij kijken dan nu.

De taal van de tram

Dat de tram een zeer prominente plek in de leefwereld van de Antwerpenaren heeft ingenomen (en blijft innemen), bewijzen enkele uitdrukkingen die we vandaag de dag nog steeds veelvuldig gebruiken.

Waar de meeste Vlamingen 's avonds in hun nest kruipen, kruipen Antwerpenaars in hunnen tram. Geen idee wie ooit de link tussen 'bed' en 'tram' heeft gelegd, maar misschien is het rijcomfort van een tram alleen maar te vergelijken met dat zalige, huiselijke gevoel wanneer je 's avonds je bed opzoekt?

In Antwerpen word je ook geen dertig, veertig of vijftig jaar. Nee: je stapt op tram drie, vier of vijf. Het grote voordeel is dat je op die manier héél oud kan worden in Antwerpen.

Van tiener tot kranige 120-plusser? Voor elke kaap die je rondt, is er wel een toepasselijke tramlijn. Al is het misschien niet zo verwonderlijk dat lijn 12 de kortste van allemaal is...

Wat daarentegen absoluut geen tramtaal is, *Antwaarps* of niet, is het woord 'tramchauffeur'. En daar is een goede reden voor, vindt Mon Poot:

Wij zijn geen chauffeurs, wij zijn wattmannen. Wij zetten elektrische motoren in gang. Kijk maar na: in geen enkel woordenboek vind je 'tramchauffeur', maar wel 'trambestuurder'. Ge zegt toch ook niet 'chauffeur' tegen een piloot van een vliegtuig? Als hij dan de deuren openzet en ge hebt geen parachute... dan hebt ge pech.

Fikri Achahbar, trambestuurder anno 2023, kan het er niet méér mee oneens zijn:

Er bestaat zo'n fabeltje over de trambestuurders... Wat moet je doen? Je volgt de sporen en that's it. Nee, je hersenen moeten constant 120 procent aanstaan.

Je moet het verkeer in de gaten houden, je moet de haltes in de gaten houden, je moet de mensen op de tram in de gaten houden, je moet de uren in de gaten houden, te vroeg rijden, te laat rijden, enzovoort. Er komt zoveel bij kijken. Je moet je echt goed concentreren om met een tram veilig te kunnen rijden. Dat met de tram rijden makkelijk is, is gewoon een fabeltje.

Maar een eenzame job lijkt het wél. Staan de wattmannen van vandaag er dan niet alleen voor? Ondersteuning is er wel degelijk, zowel op het terrein als achter de schermen. Lijncontroleurs zijn niet alleen gemachtigd om vervoerbewijzen te controleren (met de tablet, tegenwoordig), ze staan de trambestuurders ook bij bij calamiteiten. En achter de schermen - neem dat gerust heel letterlijk - houdt dispatching het hele tramnetwerk van Antwerpen in de gaten. Non-stop. De tijd van om het uur even bellen ligt intussen al heel ver achter ons...

Buitengewoon belangrijk

In het laatste decennium is er op de tram nog het een en ander veranderd. De technologie is nog sterker aanwezig. Daardoor kan het lijken dat reizigers zich meer dan ooit afschermen van elkaar. Daarbovenop zijn die reizigers mondiger geworden, soms zelfs té mondig - of is het net onmondigheid? De gevallen van ernstige agressie op tram en bus nemen alleszins alsmat toe.

Dat de agressie is toegenomen, durft Ruth Soenen als wetenschapster niet zomaar te beamen, maar ook zij stelt vast dat de polarisering en de verharding van de standpunten is toegenomen. Maar net in deze moeilijke context blijft de tram voor haar een buitengewoon belangrijke ruimte. Het blijft één van de zeldzame plaatsen waar alle groepen van de samenleving samenkomen, één van de plekken waar je nog tegenstellingen kan overbruggen, minstens voor de duur van een korte ontmoeting.

“De tram is een publieke ruimte om te koesteren”

Je voelt dat mensen altijd zin hebben om hun verhaal te doen, maar je voelt ook dat mensen nood hebben aan aandacht. Gewoon aandacht. Een beetje babbelen... Velen hebben het gevoel dat precies niemand nog capabel is om naar iemand anders te luisteren. En daarom blijft dat tramverhaal zo belangrijk in deze tijd. De tram is een publieke ruimte om te koesteren.



Waar nu naartoe?

En nu? Waar gaat het nu naartoe met de Antwerpse tram? Een terugkeer naar de paardentram zit er uiteraard niet in. Massale verbussing is evenmin aan de orde, zeker nu almaar meer elektrische voertuigen in het straatbeeld opduiken. Helemaal plaats ruimen voor Koning Auto dan? Weinig waarschijnlijk: de Antwerpse reizigers verplaatsen zich steeds vaker met de fiets, met steps en met deelmobiliteit. Dus, ja: de tram zal blijven. Met voertuigen die misschien wel minder charmant zijn dan de zo geliefde PCC, maar die een surplus aan comfort en gebruiksgemak bieden. Met wattmannen en vaste reizigers die verknocht blijven aan ‘hun’ tram (en er bijwijken eens stevig over *zagen* als één en ander weer eens niet blijkt te functioneren zoals het hoort). Met toeristen en occasionele reizigers voor wie het toch altijd weer even wennen is. Met trams die niet alleen door het stadcentrum toeren (boven en onder de grond), maar ook een eind daarbuiten.

Eerlijk? We kunnen ons ook geen stad zonder tram meer indenken. De tram is, zoals ontwerper Axel Enthoven ons zo treffend zei: “Een icoon van een stad, een monument, een rijdend stuk architectuur dat een stad heel duidelijk een herkenning geeft.”

En nee, ook in de toekomst zal niet alles op het Antwerpse tramnet rozengeur en maneschijn zijn. Maar uiteindelijk is de relatie tussen tram en stad zoals die met een oud lief: je laat elkaar nooit echt los.

De Antwerpse tram heeft dus, letterlijk en figuurlijk, z’n grenzen nog lang niet bereikt. *Au contraire*. Voor een 150-jarige kan hij nog altijd aardig uit de voeten. En heeft hij nog altijd voldoende energie om er nog eens 150 jaar tegenaan te gaan.



de n.e



Dankwoord

Een uitdagende rit als het publiceren van een boek tot een goed einde brengen, kan alleen maar met de steun van de juiste mensen. Misschien hadden we ook zonder die mensen de eindhalte wel bereikt. Maar we hadden dan zeker een minder stipt traject gereden en het is nog maar de vraag hoeveel builen en blutsen ons koetswerk aan de rit zou hebben overgehouden.

Dank aan Bernard Vancraeynest om binnen META vzw de nodige ruimte vrij te houden voor dit project.

Dank aan De Lijn voor de inhoudelijke ondersteuning bij het samenstellen van deze kroniek.

Dank aan de medewerkers van het FelixArchief en de Erfgoedbibliotheek Hendrik Conscience voor hun hulp bij ons zoekingswerk.

Dank aan allen die ons verrijkten met beeldmateriaal en boeiende of zelfs noodzakelijke historische informatie. In alfabetische volgorde zijn dat: Guy De Kimpe, Werner Keutgens, Luc Koenot, Peter Scholliers, Johan Tyssens, Paul Van Heesvelde en Paul Guillaume.

Dank ook aan alle mensen die in het kader van dit project een videogetuigenis kwamen afleggen: Fikri Achahbar, Axel Enthoven, Roland Hermans, Alain Janmart, Stefan Justens, Paul Lesire, William Luyckx, Marleen Mertens, Mon Poot, Ruth Soenen en Paul Stryckers.

En ten slotte een dankjewel aan ErfgoedLab Antwerpen, Wannes Verbist voorop, voor de vakkundige begeleiding bij de totstandkoming van deze publicatie.

Over de makers

Willem Maes is taal- en letterkundige en werkte in het verleden in de uitgeverijsector en in het onderwijs. Hij was van 2021 tot 2023 actief als erfgoedmedewerker bij META vzw (kort voor MobiliteitsErfgoed Tram en Autobus).

Bob Morren is een voormalige leraar maar is ook nog even wattman geweest. Hij is hoofdgids in het Vlaams Tram- en Autobusmuseum - VlaTAM in Antwerpen-Berchem en weet als geen ander de interessantste stukken uit het museumarchief op te diepen.

Communicatiespecialist Tom Melis is tramreiziger sinds het begin van de jaren 80 van vorige eeuw. Sinds 2021 werkt hij bij De Lijn.

Freddy Geens was tijdens en na zijn carrière als ambtenaar bijzonder actief in de wereld van erfgoedtrams en -bussen. Hij was mede-oprichter en bestuurder van diverse verenigingen.

Erik Heylen is één van de drijvende krachten achter het Vlaams Tram- en Autobusmuseum - VlaTAM. Hij is gebeten door tramtechniek en tramgeschiedenis én een kritische gebruiker van het openbaar vervoer in zijn stad.

Fotoverantwoording

DISCLAIMER: De makers hebben alles in het werk gesteld om de rechthebbenden bij elke foto op te sporen en de regels van het auteursrecht correct toe te passen. Mocht iemand van oordeel zijn dat de publicatie van één of meerdere beelden indruist tegen het copyright, verzoeken we die persoon contact op te nemen met de verantwoordelijke uitgever.

Rechtenvrije foto's

p.6 (Origineel: Nationaal Scheepvaartmuseum),
p.11, p.14 p.18 boven

FelixArchief/Stadsarchief Antwerpen

inv. = inventarisnummer

p.8 (inv. 2036#364), p.9 (inv. FOTO-OF#9742),
p.15 (inv. FOTO-OF#13805), p.19 (inv. PB#1256),
p.23 (inv. FOTO-OF#9725), p.27 rechts (inv. 283#673),
p.31 (inv. FOTO-OF#15196), p.32 (inv. FOTO-OF#7122),
p.34 (inv. FOTO-OF#8525), p.59 (inv. FOTO-OF#12096),
p.61 (inv. PB#1352), p.77 (inv. FOTO-T#5028),
p.88 (inv. FOTO-OF#5695), p.92 (inv. FOTO-OF#9761),
p.93 (inv. 944#9323), p.96 (inv. FOTO-OF#9752)

Archief Vlaams Tram- en Autobusmuseum

p.16, p.18 onder (foto: P. Roovers),
p.27 links (verz. De Ceulaerde),
p.40, p.43, p.44, p.47 rechts, p.49, p.51, p.55, p.62, p.66, p.69,
p.71 (verz. E. Bouwman),
p.72 (verz. E. Bouwman),
p.73 (verz. E. Bouwman, foto: Van Witsen),
p.78 (foto: Nauwelaerts), p.90

Collectie Bob Morren

p.20, p.30, p.36, p.48 (Archief MIVA),
p.70 (Archief MIVA), p.75, p.80, p.83, p.91, p.94, p.109

Lander De Coster

cover, p.28, p.45, p.47 links, p.56

Verzameling familie Keutgens

p.52 (foto: J. Onghena), p.58

Standaard Uitgeverij

p.86

Archief J. Tyssens

p.98

Stefaan Van Hul

p.107, p.115, p.117

De Lijn

p.104, p.112, p.120, pp.122-123

Collectie Alain Janmart

p.114

Bibliografie

Primaire bronnen gebruikt voor meerdere hoofdstukken

- J. DE GRAEF. *Doorschuiven A.U.B.!!! De ludieke geschiedenis van de Antwerpse tram*. Antwerpen: De Dageraad, 1983.
- P. DE MEYER, S. JUSTENS, E. KEUTGENS & W. STUYVERS. *Tram en bus in Vlaanderen. 140 jaar stads- en streekvervoer*. OKV 2010.6.
- E. KEUTGENS. *100 jaar elektrische tram in Antwerpen 1902-2002*. Antwerpen: Vlaams Tram- en Autobusmuseum, 2002.
- E. KEUTGENS. *De Antwerpse Tram 1873-1979. Van paardetram tot premetro*. Antwerpen: M.I.V.A., 1980.
- L. KOENOT. *Flash 2006. Atlas Belgische trams, metro's en trolleybussen op 08.03.2006*. Groot-Bijgaarden, Flash België, 2006.
- T. OTTOMER. *'t Stad van vroeger 2 – Het bruisende Antwerpen van weleer*. Antwerpen: Luster, 2015.
- H. WELTER. *De collectie van het Vlaams Tram- en Autobusmuseum*. Antwerpen: Vlaams Tram- en Autobusmuseum, 2007.
- P. WUILLAUME. *Terugblik op de startperiode van het openbaar vervoer in Antwerpen*. Eigen studie, niet publiek verspreid, 1990.

Archiefstukken uit het Vlaams Tram- en Autobusmuseum

- E. DEBE. *Herinneringen van een oud-Antwerpenaar inzake tramwegen*. 06/10/1965.
- Brief vanwege "Het bestuur en de leden van den Koetsiersbond". 1871.
- Brief, vermoedelijk vanwege een functionaris of de directie van de CGTA, gericht aan de Heer Procureur des Konings. 24/06/1919.
- Brief namens "eenige welmenende bedienden" gericht aan "den Heer Bestuurder der Antwerpsche Tramwegen." 02/10/1919.
- Dienstnota nr.19. Tramways d'Anvers, N.V. 16/06/1939.
- Dienstnota nr.33. Tramways d'Anvers, N.V. 23/08/1940.
- Getuigenis van personeelslid 4410, vermoedelijk mevr. De Cock of mevr. Veeckmans, precieze datum onbekend.
- Affiche van Revue *Het meisje op den tram* in Femina Theater door Eugeen Beeckman, datum ongekend.
- Dienstnota nr.2. Tramwegen Antwerpen en Omgeving (T.A.O.). 26/01/1951.
- Magazine *De Autotoerist*, 16/02/1956.
- Shopping Magazine*, 03/04/1975.
- Bijdrage over de Antwerpse tram, lijn 2. *Gazet van Antwerpen*. November 1980.
- Anonieme getuigenis: "Herinneringen aan de Antwerpse tram". Vermoedelijk bezorgd ergens midden jaren '2000.

Historische krantenartikels

- "Dienst van den Rooden Tram." *Gazet van Antwerpen*, 18 mei 1915, p.3.
- "De tram en de hoedenspelden". *Het Vlaamsche Nieuws*, 23/07/1915.
- "De Antwerpsche trams". *De Antwerpsche Courant*, 28/11/1916.
- "Onze trams". *Gazet van Antwerpen*, 18/11/1918, p.1.
- Antwerpen 1930. Editie 08/05/1930.
- "Oproep aan de Antwerpsche Bevolking". *Gazet van Antwerpen*, 11/05/1940, p.6.
- "Onze wandeling". *Gazet van Antwerpen*, 26/05/1960.
- Gazet van Antwerpen*, Editie 25/11/1961.
- De Nieuwe Gazet*, Editie 29/05/1975.

Mijnheer, Madam, daar is de tram!

- E. POFFÉ. *Plezante Mannen in een Plezante Stad (Antwerpen tusschen 1830 & '80)*. Antwerpen: C. De Vries – Brouwers, 1913.
- K. VAN ISACKER. *Mijn land in de kering 1830-1980. Deel 1: Een ouderwetse wereld 1830-1914*. Amsterdam: De Nederlandsche Boekhandel, 1978.
- H. WELTER. "Hoe de 'Amerikaanse spoorweg' 150 jaar geleden Antwerpen veroverde." In: *Gazet van Antwerpen*, 26/03/2022.

Voici un heureux début?

- G. SCHMOOK. "Van T.A.O. over T.A.O. tot M.I.V.A." In: J. DE GRAEF. *Doorschuiven A.U.B.!!! De ludieke geschiedenis van de Antwerpse tram*. Antwerpen: De Dageraad, 1983. pp. 139-145.
- P. VAN OSTAIJEN. *Verzamelde gedichten. (Verzamd werk deel 1 + 2)* (ed. Gerrit Borgers). Amsterdam: Prometheus / Bert Bakker, 1996
- Boem Paukeslag*. Klara, 2022. (podcast)
- Onderrichtingen voor de Wattmen*. Antwerpen: Compagnie Générale des Tramways d'Anvers, 1909.

Stakingen en statusverlies

- L. BAEKELMANS. *De Idealisten*. Amsterdam: P.N. Van Kampen & Zoon, 1919.
- D. BAERT. "Hoe de Eerste Wereldoorlog industrieus België herschiep in een industrieel kerkhof." VRT NWS, 10/11/2018. URL: <https://vrtnws.be/p.MyZMqLap>
- J. ROSQUIN. "Expo 1930: Eigen GvA-paviljoen op wereldtentoonstelling". Gazet van Antwerpen, 03/11/2011.
- "De trolleybus in Antwerpen." Zone01, 25/08/2013. <https://www.zone01.be/artikel/de-trolleybus-in-antwerpen>
- "De eerste busdiensten, de eerste wetten." Zone01, 15/01/2015. <https://www.zone01.be/artikel/de-eerste-busdiensten-de-eerste-wetten>
- Onderrichtingen voor Ontvangers*. Antwerpen: Tramways d'Anvers, 1929.

Doelwit, held en slachtoffer

- B. GOVAERTS. "75 jaar geleden: Antwerpen leeft in angst door terreur van 'vliegende bommen'". VRT NWS, 27/10/2019. URL: <https://vrtnws.be/p.wZJaMd00p>
- H. JACQUEMYS. *België in de Tweede Wereldoorlog. Deel 2: Een bezet land*. Kapellen: DNB/Uitgeverij Peckmans, 1984.
- Tijdlijn Antwerpen Herdenkt. <https://www.antwerpenherdenkt.be/tijdlijn> (laatst geraadpleegd op 16/01/2023)

Erop of eronder

- W. VANDERSTEEN. *Wattman. (Suske en Wiske nr.71)* Antwerpen: Standaard Uitgeverij, 2021.
- "De sinjorentram". Muzikum.eu. <https://muzikum.eu/nl/de-strangers/sinjorentram-songtekst> (laatst geraadpleegd op 21/02/2023)
- "De nieven tram". Muzikum.eu. <https://muzikum.eu/nl/de-strangers/de-nieven-tram-songtekst> (laatst geraadpleegd op 21/02/2023)
- "'t Einde van de baan". Antwerps.be. <https://www.antwerps.be/tekst/450/wannes-van-de-velde-t-einde-van-de-baan> (laatst geraadpleegd op 22/02/2023)
- "Het venster van den tram". Antwerps.be. <https://www.antwerps.be/tekst/637/wannes-van-de-velde-et-venster-van-den-tram> (laatst geraadpleegd op 22/02/2023)

De hoge vlucht van de lage vloer

- H. DE CONINCK. *De gedichten. Samengesteld en verantwoord door Hugo Brems*. Amsterdam: De Arbeiderspers, 2009.
- R. SOENEN. "De connectie tussen pinguïns, vluchtige contacten en kantelmomenten. Een antropologische kijk op het alledaagse tramleven." In: M. REYNEBEAU, B. DEWULF, G. ALLAERT e.a. *De Kusttram. Een veelzijdige kijk op de ontwikkeling van de Belgische kust*. Tiel: Uitgeverij Lannoo, 2010.
- "INTERVIEW. Ruth Soenen." De Standaard, 17/12/2005.
- B. DEWULF. "Tramtram" Magazine.antwerpen.be. URL: https://magazine.antwerpen.be/stadsdichters_archief/bernard-dewulf (laatst geraadpleegd op 22/03/2023).
- Tussen de Lijnen* nr.163, oktober 2011, Editie Antwerpen.
- Tussen de Lijnen* nr.169, december 2012, Editie Centrale Diensten.

Colofon

Tingeling

150 jaar tram in Antwerpen

Stadskronieken zijn erfgoedverhalen over Antwerpen en de Antwerpse districten, verzameld en geschreven door een groep bewoners of een vereniging.

In een Stadskroniek tekenen zij zelf een stukje stadsgeschiedenis op. ErfgoedLab Antwerpen begeleidt hen daarbij.

Meer informatie?

Kijk op antwerpen.be/stadskronieken

Hoofdttekst: Willem Maes en Bob Morren

Tekst hoofdstuk 7: Tom Melis

Tekst 'Een stadstram spreekt': Erik Heylen

Opzoekingswerk archieven: Bob Morren en Freddy Geens

Afname interviews: Tom Melis en Willem Maes

Assistentie interviews: Freddy Geens

Verwerking interviews: Willem Maes en Freddy Geens

Eindredactie: Stijn de Koning

Lay-out: Lander De Coster

Wettelijk depot: D/2023/0306/29

V.U.: Bob Morren, p.a. VlaTAM, Diksmuidelaan 42, 2600 Berchem

Druk: Albe de Coker

Disclaimer: De meningen die in de interviews of teksten worden geuit, zijn die van de geïnterviewden en niet noodzakelijk die van de redactieleden of de uitgever van deze kroniek.



Vlaanderen
verbeelding werkt



MobiliteitsErfgoed
Tram en Autobus vzw