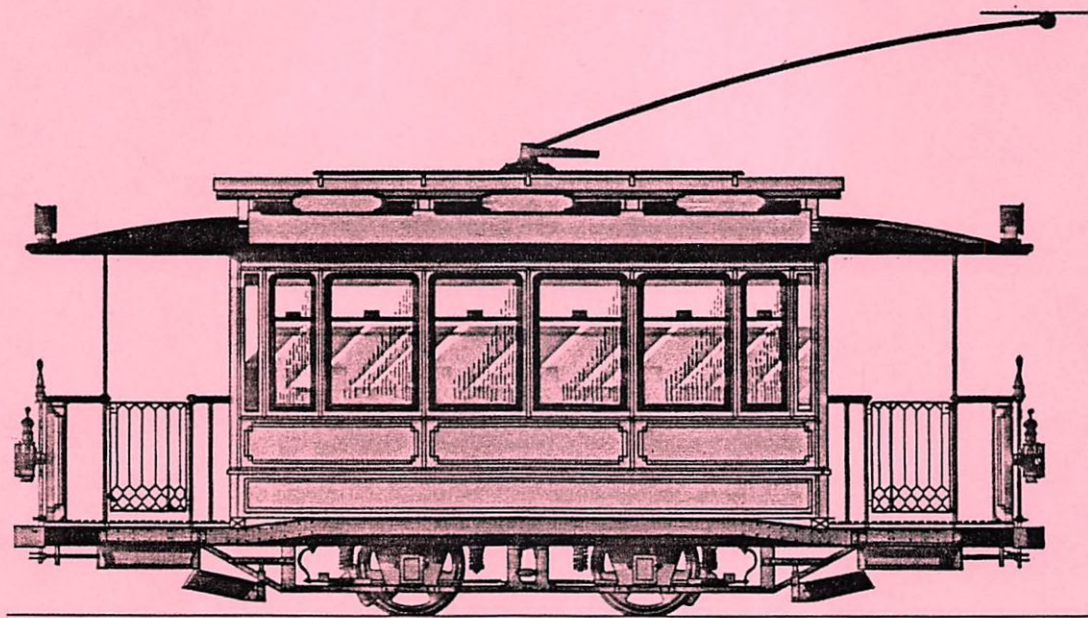


MAANDBLAD DECEMBER 1981



Antwerpen 1963 Anvers

TRAMBOTEN IN DE ANTWERPSE DOKKEN (deel 2)

Veel aarde schijnen deze maatregelen niet aan de dijk te hebben gebracht. Op 24 juli volgde reeds klachten, en op 27 juli in een nieuwe brief en dezelfde dag '4 heures de l' après-midi' schreef de heer Philippsen : 'cette situation commence insupportable'. Ondertussen grepen er ook een paar aanvaringen plaats en werden verdere klachten geuit.

In de maand augustus bekloegen de uitbaters zich over de wispelturigheid en de nalatigheid van de sasseniërs. Zij lieten uitschijnen dat de vorige uitbaters door deze gang van zaken hun bedrijf moesten opgeven : 'pendant 3 ans Messieurs De Leeuw & Philippsen ont éprouvé des pertes considérables uniquement à cause de la négligence ou de la nonchalance des employés et éclusiers de port. Nous ne voulons pas nous laisser maltraiter' benadrukte de heer Levoir (28 aug. 1891).

Er werd weer voortdurend geklaagd over het gedrag van de binnenschippers die met hun schepen de doorgang in de haven versperden. De havenluitnants slaagden er blijkbaar niet in hier enige orde in te brengen. In een van de klaagbrieven werd geschreven dat de schippers de orders van het havenpersoneel niet opvolgden en dat een van de loodsen zelfs aan land sprong, dreigend de havenbeambte te slaan. Er werd ook geklaagd over de toestand van het vaarwater. Er bleken teveel balken, stokken en planken in rond te drijven waardoor een van de boten zelfs lek stootte. Een andere keer geraakte een visnet in de schroef, want men viste toen met netten in de dokken !

Toch schijnt de toestand nog niet te verbeteren. Er bleven klachten volgen met het gevolg dat de maatschappij op 25 oktober aan het College vroeg de dienst te schorsen. Op 16 november ging het College op dit verzoek in, en de tramboten werden geschorst tot einde februari 1892.

Op 22 maart scheen er weer schot in de zaak te komen want in een brief gericht aan de havenkapitein werd aangekondigd dat de dienst zou hervat worden op 11 april, echter maar voor enkele maanden.

Op 24 september bevestigde het College andermaal dat instemming werd betuigd met een schorsing die op 10 september een aanvang nam zonder voorafgaand akkoord met de Stad. Dit betekende het einde van de tramboten. Op 25 mei 1893 werd een verslag over de toestand aan de Gouverneur gezonden waarin de 'beweegredenen die aanleiding hebben gegeven tot het nemen van deze beslissing uitvoerig zijn vastgelegd'. In de brief werd de mening uitgesproken dat de nieuwe sluisbouw waarschijnlijk oorzaak zou zijn voor de herneming van de dienst. De bedoelde sluis was de Royersluis waarvan de bouw in 1905 begon.

Hiervan is echter niets terecht gekomen. Op 30 januari 1894 waren al drie wachthuisjes van de stoombootdienst buiten weten van het gemeentebestuur verdwenen. Een ervan was overgedragen aan de 'COMPAGNIE ANVERSOISE DES TRAMWAYS OMNIBUS' die het als wachthuisje in de Mercatorstraat zette.

De liquidatie van de firma zou echter nog lang aanslepen. Op 11 mei 1897 richtte een zekere Alfred Boelens in opdracht van de maatschappij der trambootjes een brief aan het College om een aan de Stad gestorte borgsom van 5 000 F 'voorlopig' terug te vragen vermits de dienst nu reeds vier jaar stillag. Het College besliste echter op dit verzoek niet in te gaan zolang de concessiehouders niet van het contract wensten af te zien. De heren Philippsen en De Leeuw bevestigden eerst op 29 augustus 1902 dat zij door de hindernissen in de dokken van verdere uitbating van de tramboten afzagen en dat zij verplicht geweest waren de tramboten te verkopen 'à vil prix'. De liquidatie van de firma was trouwens reeds op 6 maart 1900 in nr. 871 van het Staatsblad verschenen. Op 1 september 1902 behoorde de zaak van de Antwerpse trambootjes tot het verleden toen de uitbaters de als borg gestorte som van 5 000 frank terug in handen kregen.

Maar de kat kwam weer, even toch. Op 21 oktober 1902 schreef de eerste initiatiefnemer Olof Ahlstrand een brief aan het College waarin hij de heropening van de dienst voorstelde. Op dit voorstel werd niet ingegaan en de trambootjes geraakten vlug volkomen vergeten.

Over de tramboten zelf is slechts weinig bekend. In het lastkohier van 1890 (1) is omschreven hoe de boten er moesten uitzien: 'De bootjes, voor dezen dienst te bouwen, moeten vrij onder de bruggen doorkunnen, zelfs wanneer de waters van het dok hun hoogste peil bereikt hebben, ze zullen van kleine afmetingen zijn, weinig rook gevende, zeer handig en zoo gemakkelijk te besturen als de toogboten der Stad'. Zij mochten niet meer dan vijf knopen varen. Ook was ergens in het geheugen van een kleine jongen een beeld van die trambootjes blijven hangen. De Antwerpse marineschilder Maurice Seghers (1883-1959) ging met zijn vader, marineschilder Henri Seghers (1848-1919), toen waterklerk, talrijke malen mee het havengebied in met de tramboten. In 1941-1942 toen hij de prenten voor een boek over binnenschepen en vissersvaartuigen van de Schelde (2) tekende, schreef hij ten behoeve van de mede-auteur René De Bock een aantal notities over de in het boek op te nemen schepen. In een notitie (3) vinden wij enige gegevens over de tramboten:

'Het waren ijzeren bootjes van ongeveer een twaalftal meter, gansch open met in het midden een stoomketel met kleine machine, rondom de banken. Zij waren en lagen zeer diep omdat zij onder de bruggen door moesten, en hun schouw lieten vallen. De vorm van de bootjes was plomp en deed op een kleine sleeper denken. Zij waren bijzonder diep, want een mensch van zekere gestalte kon juist over de reling kijken, op de banken staande kon een kleine dit ook.

- (1) Lastkohier voor het aanbesteden van den Dienst der Trambootjes voor reizigers in de dokken. Antwerpen, 1891.
- (2) Maurice Seghers en René De Bock. Binnenschepen en Visschersvaartuigen op de Schelde rond 1900. Antwerpen, 1943.
- (3) Bezit van de auteur.

Tegen de brugge liet de stuurman de schouw zakken, de smoor bleef dik hangen onder de brug en men bevond zich in een zeer benauwd atmosfeer, bijzonder in de zomer. Ik heb met mijn vader er zeer dikwijls mede gevaren. Hetgene wat wel eigenaardig is, is dat er tot hier toe nog geen enkel photo van ontdekt is geworden.'

Ondertussen is deze lacune acherhaald. Door toedoen van wijlen René De Bock, in leven voorzitter van de Iconografische afdeling van de Marine Academie werden een aantal foto's ontdekt. Het waren kiekjes van Antwerpse fotografen waaronder L. Keusters en E. Borrenbergen. (1)

Uit deze foto's blijkt dat de tramboten nogal sterk van elkaar verschilden. De beschrijving van Maurice Seghers schijnt met een van de afgebeelde bootjes overeen te stemmen. Het slechts ten dele afgebeelde open trambootje heeft een voorplecht -of is het de achterplecht- waarop de bolders staan. Op een trap die naar een ogenschijnlijk diep ruim leidt staat een man met een bootshaak (?). Op de zijkant bevindt zich eveneens een trap ten behoeve van de passagiers. In het ruim staat verder de korte schouw van de stoommachine.

Naast de stoomketel was een bord met vermelding van de prijzen opgehangen. Afgaande op de hoogte van de machine komt men tot het besluit dat het bootje inderdaad een diep ruim moet gehad hebben, zoals door Maurice Seghers wordt vermeld.

Een tweede tramboot is gefotografeerd aan een van de stations in het Kattendijkdok. Het vaartuig is meer een pontje met rond voor- en achterschip die door een plechtje afgedekt zijn. Tussen de plechten bevindt zich een niet te diep ruim waarvan het vrijboord verhoogd is door een vaste verschansing. Die verschansing was tevens rugsteun voor tegen het boord aan-gebrachte banken. Midscheeps staat de stoommachine en er is zelfs een stuurhut voorzien. Het gehele passagiersverblijf en de stoommachine zijn afgedekt door een tent uitgespannen op scepters. Waar de schouw zit, is op de foto niet te zien.

De foto van het derde bootje toont weer een ander soort vaartuig. Het is een laag op het water liggend sloopje met een rond voorschip, dat bestemd is door een zware kurkezak. Op het boord is een uit ijzeren scepters bestaande verschansing opgericht voor de passagiers, want deze tramboot heeft een voldek zonder ruim. Midscheeps of meer naar achter staat de met een tent overdekte stoommachine. Ook hier is niet te zien waar de schouw zit.

(1) Marine Academie, Iconografische afdeling.

Emile Borrenbergen : Antw. 13/05/1884 - 26/01/1966

Leon Keusters : Antw. 10/05/1858 - 14/01/1942

J. Van Beylen

SLOT

Met dank aan het Antwerps Stadsarchief.

KOSIVA

AFDELING

KULTUUR

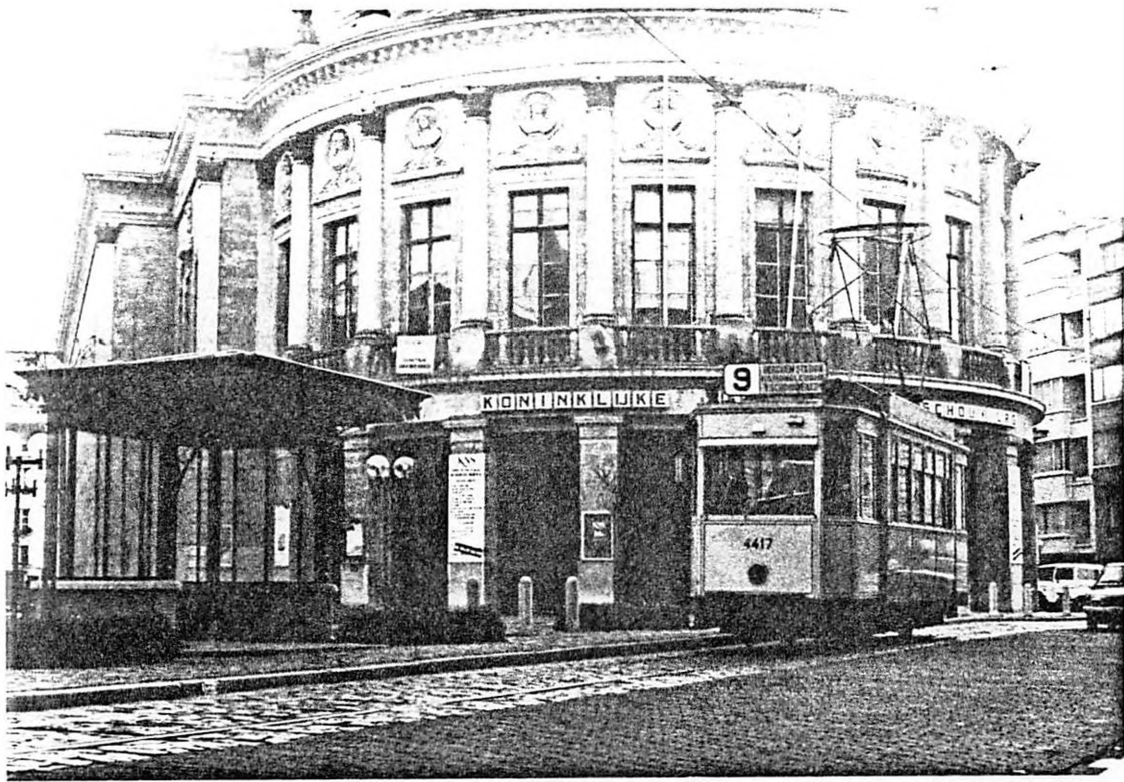
WENST ZIJN LEDEN

EEN VROLYK KERST-
FEEST EN VOORSPOE-

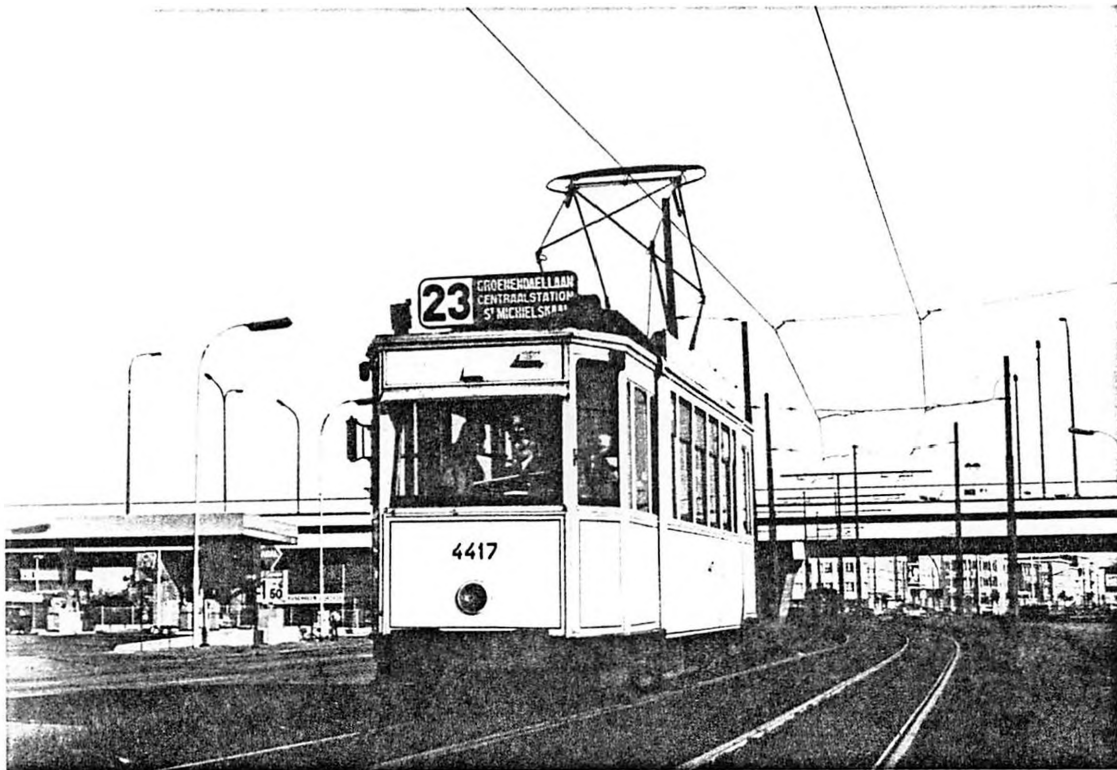
DIG 1982

A.T.V

G.O.V



ATV RONDRIJ 15-11-81 KOERS BORDEN.





Kulturele Vereniging

De WELDAADSVRIENDEN

Van bovenstaande vereniging vernamen wij dat ons bestuurslid Dave van Looy zijn debuut zal maken als toneelspeler.

Op VRIJDAG 8 JANUARI 1982 en op ZATERDAG 9 JANUARI 1982
in de dolle klucht

DAAR GAAT DE BRUID

De voorstellingen gaan door in de zaal P A X Sterlingerstr. te Borgerhout telkens te 20.00 u.

Inkomkaarten kan men in voorverkoop aan de prijs van 100 Fr bij Dave van Looy verkrijgen of anders op de volgende telefoonnummers 22.09.87 - 28.76.73

Men kan eveneens kaarten aan de zaal verkrijgen aan de prijs van 125 Fr.

Het bestuur van G.O.V. hoopt dat talrijke leden Dave van Looy die in onze vereniging penningmeester is zullen komen aanmoedigen in zijn toneeldebuut.

Op het allerlaatste ogenblik hebben wij van de voorzitter van De Weldaadsvrienden vernomen dat de voorstelling van zaterdag 9 januari 1982 reeds volledig uitverkocht is, er zijn dus nog enkel kaarten voor de voorstelling van VRIJDAG 8 JAN. te verkrijgen.
