

**Provinciaal Centrum voor Volwassenenonderwijs  
PCVO Antwerpen**

Laageind 19 2940 Stabroek tel.03/561.05.47 fax 03/561.05.46  
Brialmontlei 45 2018 Antwerpen tel.03/286.41.60 fax 03/286.41.61  
Desguinlei 244 2018 Antwerpen tel.03/242.26.19 fax 03/242.26.22  
tilla.rauter@pcvoa.provant.be



**PAARDEN IN  
ANTWERPEN IN DE 19<sup>e</sup>  
EEUW**

**Eindwerk stadsgids Antwerpen  
Schooljaar: 2003-2004**

**Beatrix Mees**

## **WOORD VOORAF**

Het verzamelen van documentatie voor dit werk was niet eenvoudig. Iedereen weet dat paarden in de 19<sup>e</sup> eeuw een grote rol speelden in het transport en in het dagelijkse leven, maar er werd niets of bijna niets over geschreven.

Eerst trok ik naar het Volkskundemuseum, maar na enkele uurtjes stelde ik vast dat de informatie over mijn onderwerp er schaars was. In de stadsbibliotheek en in het stadsarchief kon ik iets meer documentatie vinden. In het Nationaal Scheepvaartmuseum kwam ik met de hulp van de bibliothecaris toch weer enkele stapjes verder.

Ik klopte ook aan bij verschillende naties en kreeg ook hier hetzelfde liedje te horen: weinig informatie.

In de openbare bibliotheek van de stad Antwerpen kon ik gelukkig toch enkele zeer nuttige boeken ontlennen.

Ik dank iedereen die mij geholpen heeft om dit werk tot stand te brengen en vooral dhr. Lode Jordaens en de secretaresses van het Karrenmuseum te Essen, dat niet alleen een prachtige verzameling karren en koetsen bezit, maar ook een bibliotheek waar een schat aan informatie verzameld is over voertuigen en paarden. Zij waren bovendien zo bereidwillig om mij een aantal boeken voor een onbepaalde periode ter beschikking te stellen.

## INHOUDSOPGAVE

	Blz.
A. HISTORIEK VAN HET BELGISCH TREKPAARD	7
B. HET VERVOER IN ANTWERPEN IN DE 19 <sup>E</sup> EEUW	9
I. HET NATIEPAARD	9
a. Naties en natiepaarden in de eerste helft van de 19 <sup>e</sup> eeuw	9
b. Naties en natiepaarden in de tweede helft van de 19 <sup>e</sup> eeuw	10
II. HET OPENBAAR VERVOER	13
a. Omnibussen en Vigilanten	13
a. Eerste helft van de 19 <sup>e</sup> eeuw	13
a.a. Omnibussen	13
a.b. Vigilanten	14
b. Tweede helft van de 19 <sup>e</sup> eeuw	15
b.a. Omnibusdiensten	15
b.b. Vigilanten	16
b. De Diligence	16
a. De eerste helft van de 19 <sup>e</sup> eeuw	16
b. De tweede helft van de 19 <sup>e</sup> eeuw	17
c. De Paardentram	18
c.a. S.A. des Tramways Anversois	19
c.b. S.A. des Tramways du sud d'Anvers	19
c.c. S.A. des Tramways Nationaux	20
c.d. S.A. des Tramways Maritimes d'Anvers	20
c.e. S.A. des Tramways du Nord d'Anvers	21
c.f. De Poneytram	21
c.g. Compagnie Anversoise des Tramways Omnibus	21
c.h. S.A. des Tramways Anvers-Wilrijk	22
c.i. Eenmaking	22
d. Paarden op de Sint-Annekesboot	22
e. Jaagpaarden	23
C. HET VERVOER VAN HET DORP NAAR ANTWERPEN	24
D. DE ORDEHANDHAVING IN DE 19 <sup>E</sup> EEUW	24
a. De Bereden Gendarmes (rijkswachters)	24
b. De Antwerpse Politie – de “Cavaliers”	25
E. HET LEGER	25
F. PAARDEN OP DE WERELDTENTOONSTELLING VAN ANTWERPEN IN 1885	26
G. PAARDEN IN OPENBARE DIENSTEN EN IN PRIVE BEZIT	27

## INLEIDING

Paard en kar of koets betekenden voor de mens van de 19<sup>e</sup> eeuw evenveel als de auto vandaag voor ons . Daarom vond ik het boeiend om te bestuderen welke rol het paard speelde in het leven van de gewone Antwerpenaar.

Vermits het paard zo belangrijk was, dacht ik dat het niet moeilijk zou zijn om documentatie te vinden over dit onderwerp. Niets is minder waar.

Het paard was eeuwen en eeuwen de trouwe metgezel van de mens en men vond dit blijkbaar zo “evident” dat men er totaal geen aandacht aan besteedde. In de meeste geschiedenisboeken wordt het paard niet eens vermeld. Overal in Antwerpen waar ik mijn licht ging opsteken, kreeg ik dezelfde reactie : “natuurlijk werden er in de 19<sup>e</sup> eeuw veel paarden gebruikt, maar er bestaat geen documentatie over !

Sporen heeft het paard echter wel nagelaten. Stille getuigen uit het verleden zoals : rijtuigen, koetsen, diligences, allerlei soorten karren, de paardentram enz.

Ik stelde me de volgende vragen :

- waar en hoe werden deze voertuigen gebruikt
- door wie werden ze gebruikt
- waar waren de paarden gestald die deze voertuigen voorttrokken
- hoe beïnvloedden paard en rijtuig het leven van de gewone mensen

Het werd een moeizame zoektocht die me leidde naar organisaties zoals : de naties, vervoersmaatschappijen, de post, bibliotheken van musea, een heemkundig museum, het stadsarchief, de stadsbibliotheek, de politie, het leger enz.

Eerst heb ik een kort overzicht gegeven van de geschiedenis van het paard in onze streken van in de Romeinse tijd tot het einde van de 19<sup>e</sup> eeuw. Daarna heb ik een beeld trachten te tekenen van het paard in het stadsbeeld. Waar mogelijk heb ik de eerste en de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw afzonderlijk besproken omdat er in de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw grote veranderingen plaatsvonden zoals de opkomst van “de paardentram”.

Graag had ik meer informatie gegeven over paarden en paardenstallen in het leger, maar de tijd om verdere opzoekingen te doen in het legermuseum te Brussel ontbrak.

In het stadsarchief heb ik het Straatnamenboek Van Floris Prims en Michel Verbeeck geraadpleegd om “de Paardenmarkt” op te zoeken. Hierin wordt vermeld dat de Jan II in 1298 de toelating gaf om alle zaterdagen paardenmarkt te houden, maar specifieke informatie over de “Paardenmarkt” en paardenmarkten die er eventueel zouden gehouden zijn in de 19<sup>e</sup> eeuw wordt niet gegeven. Ik heb dan ook niet dieper gegraven, wat ongetwijfeld mogelijk is als men zich enkel op dit onderwerp concentreert.

## **A. HISTORIEK VAN HET BELGISCH TREKPAARD**

(Van de Romeinse tijd tot het einde van de 19<sup>e</sup> eeuw)

“De Belgen zijn de dappersten van alle Galliërs” zegt Caesar in zijn relaas over de Gallische oorlog. Deze uitspraak verwijst ongetwijfeld niet alleen naar de moed van deze volksstammen, gevestigd tussen Marne, Seine, Rijn en de Noordzee, maar ook naar het uitzonderlijk goede paardenras waarover ze beschikten.<sup>1</sup>

Gedurende eeuwen heeft de mens het paard alleen voor oorlogsvoering gebruikt. Pas later werd het paard ingezet voor het vervoer en het landwerk.

In de middeleeuwen werd het paard een machtig wapen in het leger. Ruiter en paard werden zwaar geharnast om op de vijand in te beuken. De “Vlaanderaar” was toen het krijgsros bij uitstek.

Vanaf de 14<sup>e</sup> eeuw veranderde de methode van oorlog voeren en het Vlaamse paard als strijdros verdween van het toneel. Een nieuwe ruitery werd uitgebouwd met een nieuw type paard. Dit paard moest een lenige, vlugge draver zijn. De landen aan de Noordzee kusten hadden dergelijke paarden niet. Daarom trachtte men zo vlug mogelijk via kruisingen met ingevoerde Arabische, Spaanse en Napolitaanse hengsten dit type te fokken. Er werden hengstendepots en stoeterijen opgericht met warm-en volbloedhengsten.<sup>2</sup>

De “Haras (stoeterij) de Notre-Dame de Bonne-Odeur (welriekende)” in het Zoniënwoud was eigendom van de Hertog van Brabant. Ze werd gesticht in de 15<sup>e</sup> eeuw. Er werden goede jachtpaarden gekweekt, geen landbouwpaarden.

De hertogen Albrecht en Isabella stichtten in 1605 de stoeterij van Mariemont, die later werd overgebracht naar Groenendaal. Daarna werden de paarden overgeplaatst naar de Peerdenbergh in het Zoniënwoud. Tijdens de jaren 1640 tot 1657 werd de stoeterij fel bekritiseerd door de Rekenkamers omdat de paarden te veel schade aanrichtten in het Zoniënwoud!!! Ze bleef toch bestaan tot 1693.

Tijdens de 18<sup>e</sup> eeuw werden in onze gewesten nog verschillende pogingen ondernomen om sierlijke en fijnere rijpaarden te fokken voor de keizerlijke legers. Kruisingen met ingevoerde, lichtere hengsten werden in het wilde weg opgedrongen. Dit lukte niet zo best.

Bovendien was er in het buitenland een héél grote vraag voor onze paarden. De afzet van onze paarden tussen de 17<sup>e</sup> en de 19<sup>e</sup> eeuw ging heel vlot. De Belgische boer was steeds trouw gebleven aan het strijdros van zijn voorvaderen. Bij de fokkerij primeerde het werkpaard.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Het Belgische Trekpaard 1885-1985 blz. 9

<sup>2</sup> “ “ “ “ “ blz. 17

<sup>3</sup> “ “ “ “ “ blz. 19

Omstreeks 1764 toonde het landsbestuur een plotselinge belangstelling voor de paardenfokkerij en wenste de medewerking van de plaatselijke besturen voor de oprichting van hengstendepots.

Het experiment moest in Vlaanderen starten omdat de fokkers daar specialisten waren en over een heel gezocht paard beschikten. Door de import van vreemde hengsten hoopt men niet enkel artilleriepaarden te kunnen fokken, maar ook paarden die zowel voor de cavalerie en de dragonders als voor het zadel en de koets zouden kunnen dienen. Dergelijke paarden werden voor groot geld in Holland en Duitsland gekocht.<sup>1</sup>

De eerste “haras” werd opgericht in Oudburg te Gent.

In onze streken werd de “haras” van St. Niklaas opgericht. De zwaarste hengsten werden het meest gebruikt. De boeren waren verplicht met hun merries naar de hengsten te gaan. De producten vielen zwaar tegen. In 1776 werd het depot van St. Niklaas afgeschaft.

In 1781 liet Jozef II alle zware hengsten verkopen. Vijf hengsten gingen naar het buitenland. De anderen raakten verspreid in het land. De duurste hengst bleef in Denderland. Een halve eeuw later zou deze streek beroemd worden voor zijn “dikke” paarden, die aan de wieg stonden van het “Belgische Trekpaard”.<sup>2</sup>

In de Franse tijd werd de paardenstapel zwaar geteisterd door de vele opeisingen.

Na de val van het Keizerrijk richtte Willem I weer twee stoeterijen op. Eén in Nederland en één in Walferdange (Groothertogdom Luxemburg). Weer werden onbevredigende resultaten bekomen.

Bijna 30 jaar werd er weinig gedaan voor de fokkerij. Iedereen deed zijn zin.

Bij de oprichting van de Belgische Staat in 1830 bleef de Stoeterij van Walferdange bestaan. In 1864 werd ze opgedoekt.

De opkomst van de spoorweg bracht echter een heel sterke vraag naar zware paarden teweeg.(1835- lijn Brussel-Mechelen). Ook de opkomst van de industrie, de havenuitbreiding (naties) en de uitbreiding van de sleepdiensten op de kanalen (jaagpaarden) vroeg een zwaar paard om zware lasten te sjouwen.<sup>3</sup>

In 1878 behaalde de Belgische hengst “Brillant” een eerste prijs op de Internationale Tentoonstelling van Parijs. Een ander Belgisch paard behaalde de derde prijs.

Ter gelegenheid van de wereldtentoonstelling van Antwerpen in 1885, werden internationale paardenprijskampen georganiseerd. Nog maar net thuisgekomen uit Antwerpen besloten paardenfokkers een afdeling op te richten voor de fokkerij van inheemse paarden. Er werd besloten een stamboek voor het Belgisch trekpaard uit te geven. Het kreeg de naam “Studboek”.<sup>4</sup> Het Belgische, maar vooral “Het Brabantse” trekpaard is jarenlang de bijzonderste trekkracht geweest in de Antwerpse haven. Het is gekend als “het natiepaard”.

---

<sup>1</sup> Het Belgische trekpaard 1885-1985 blz.20

<sup>2</sup> “ “ “ “ “ blz.21

<sup>3</sup> “ “ “ “ “ blz.22

<sup>4</sup> “ “ “ “ “ blz. 24 en 25

## **B. HET VERVOER IN ANTWERPEN IN DE 19<sup>e</sup> EEUW**

### **I. HET NATIEPAARD IN DE ANTWERPSE HAVEN**

“De naties “ zijn een begrip in de haven van Antwerpen. Het zijn gestructureerde organisaties die zich reeds gedurende eeuwen bezig houden met het in ontvangst nemen, het verzenden en vervoeren van goederen van de kaden naar de pakhuizen en omgekeerd.

Ook in andere havens van de oude Nederlanden bestonden zulke groeperingen, maar ze hadden een andere benaming. De benaming “natie” is typisch Antwerps. Alle Antwerpenaars zijn vertrouwd met woorden zoals natiebaas, natiegast, natiewagen en natiepaard.<sup>1</sup>

De natiepaarden staan bij paardenkenners bekend als grote paarden (ze wogen soms 1000 tot 1100 kg). Ze waren gekend om hun rust en trekkracht. Ze kenden hun stiel. De paarden waren er nodig voor het vervoer van kaai naar kaai, van kaai naar magazijnen, stations, fabrieken, particulieren en omgekeerd. Ze speelden een belangrijke rol bij het lossen en laden van schepen. Er werd heel veel zorg besteed aan het opsporen en kopen van de meest geschikte paarden. Hooi werd gekocht in de Polder, het Dendermondse en in Holland.<sup>2</sup>

#### **a. NATIEPAARDEN EN NATIES IN DE EERSTE HELFT VAN DE 19<sup>e</sup> EEUW**

Om te weten hoeveel paarden er in de haven waren in de eerste helft van de 19<sup>e</sup> eeuw en waar ze zich bevonden moeten wij uitzoeken waar de naties gevestigd waren. De Indicateur Commercial, een van de vroege adresboeken die Antwerpen rijk is, publiceerde in 1820 een lijst met elf naties.<sup>3 4</sup>

Uit die lijst blijkt dat alle naties, met uitzondering van die van de Kooldragers, in de eerste en de vierde wijk gelegen waren, achter het stadhuis en langsheen de vlieten. De afstand tussen kaai en magazijn was kort. De meeste goederen werden waarschijnlijk gedragen of met handkarren vervoerd. Paarden kwamen er in deze periode weinig aan te pas. Een telling gehouden op het einde van 1826 bevestigde dit.

In de eerste wijk bezaten de Groenroknatie, de Zilverhoeknatie, de Natiegasten van de Wijngaerdstraat en de Noordwerkers van de Blauwbroekstraat elk een kar met vier wielen en een paard. De Wevenaersnatie en de Vlasnatie waren elk twee karren en twee paarden

---

<sup>1</sup> De Antwerpse Naties blz.13

<sup>2</sup> Het Belgisch Trekpaard blz.124 en 125

<sup>3</sup> De Antwerpse Naties blz.150

<sup>4</sup> zie bijlage 1

rijk. <sup>1</sup> In de vierde wijk beschikte een tweede Noordwerkersnatie over een wagen en een paard . De Biernatie kon twee wagens en een paard inzetten en de Boternatie had eveneens twee karren en twee paarden. Dit brengt ons op een totaal van twaalf paarden. Pas vanaf de jaren 1840 zouden de naties meer in paarden investeren.<sup>2</sup>

Het pakhuis, de stallen van de paarden en het natiehuis waren gewoonlijk in hetzelfde pand gelegen. Zo verhuisde de Valkeniersnatie in 1836 naar een woning “achter het stadhuis”, later de Gildekamerstraat genoemd. In juni 1848 konden de deken en twee natiebazen dit huis met magazijn kopen voor de prijs van F 13500.- . Het werd beschreven als een pakhuis met “6 stagiën boven de grond met dobbelen reep, grote keldering, opene lucht, put met regenwater, gemak, stal, mestput en toebehoorten.”

Over het immobiliënbezit van andere naties is voor het midden van de eeuw weinig bekend. De geregelde adreswijzigingen doen echter vermoeden dat de meeste naties in deze periode een huis huurden.<sup>3</sup>

#### **b. NATIES EN NATIEPAARDEN IN DE TWEEDE HELFT VAN DE 19<sup>E</sup> EEUW.**

In de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw vond er een uitbreiding van de stad en de haven plaats. De naties zelf werden groter, hun wagenpark nam toe en in de smalle straatjes van de oude stad was er onvoldoende ruimte om te manoeuvreren. De naties gingen zich vestigen aan de Oude Leeuwenrui, de Ankerrui, het Hessenplein, in de nabijheid van het Koninklijk Stapelhuis en eens de vestingen waren afgebroken in de richting van het goederenstation, de “Gare Principale”.

Vanaf de jaren 1880 volgde er een beweging Zuid, waar de dokken voor de binnenscheepvaart waren gegraven.

De naties hadden nu wettelijk rechtspersoonlijkheid en konden bezittingen aankopen. Vele natiegebouwen hadden een gelijkvormig grondplan. Via de inrijpoort kwam men op een binnenplaats, waarrond de bureaus, de stallen, bij grotere naties een smidse, een zeilmakerij, een wagenmakerij en een schrijnwerkerij waren gebouwd.

De stallen die in de nieuwe natiegebouwen werden ingericht, waren bekend om hun lichte en luchtige vertrekken. Zij waren effen gevloerd en hadden dikwijls meer dan één toegang.

Belangrijke naties hadden een eigen smidse waar paarden werden beslagen, materiaal werd hersteld en op aanvraag van de gasten handige werktuigen werden gesmeed.<sup>4</sup>

De naties bezaten nu ook veel meer paarden dan in de eerste helft van de eeuw. Waternaties en uiteraard ook voerliedennaties hielden er een hele stal op na. Iets minder talrijk waren ze bij graan- en houtnaties, die in drukke tijden paarden huurden bij voerlieden of bij andere naties.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> De Antwerpse Naties blz. 151

<sup>2</sup> De Antwerpse Naties blz. 152

<sup>3</sup> De Antwerpse Naties blz. 155 -157

<sup>4</sup> De Antwerpse Naties blz. 174 -175 -177

<sup>5</sup> De Antwerpse Naties blz. 178



De directeur van een natie werd “een deken” genoemd. Hij werd bijgestaan door een “onderdeken” en “hulpdekens. Bij grotere naties was er ook een “paardendeken” of “peerdsdeken”.

Bij de Riganatie luidde het reglement: “De Paarden deken is uitsluitelijk gelast met al hetgene de paarden en den stal aangaat. Hij alleen is bevoegd om desaangaande te bevelen en geen baas zal zich zonder zijne toelating met de paarden of de stallen mogen bemoeien op straffe eener boete van vijftig franken”<sup>1</sup>.

Bij een andere natie luidde het reglement : “De Peerdsdeken is gelast met ’t order in de stal, het opzicht der peerden en wagens en het billijk ronddelen derzelve. Hij doet, met raadpleging van den Dekens en den Onderdeken, de inkopen der stalprovisiën, den verkoop en den aankoop van peerden, den onderhoud en vernieuwing van wagens, getuigen, gereedschappen, met den onderhoud derzelve, met het nazien of derzelve niet mishandeld worden, niet verloren gaan en op hunne plaats teruggebracht worden.”<sup>2</sup>

Zoals eerder gezegd behoorden de paarden tot het Brabantse ras, maar ze kwamen uit alle windrichtingen. De Valkeniersnatie ging haar paarden halen tot in de Westhoek, in Limburg, in het Hageland, in Haspengouw, in het Waasland en in de Antwerpse Polders. Voor de paardendeken en zijn gezelschap waren het mooie reisjes. Verbruik en reiskosten werden in rekening gebracht. Soms kwam daarbij nog makelaarsloon. Het was een dure aangelegenheid, zodat wel eens een vergunning werd aangevraagd om een buitengewone paardenmarkt te organiseren.

De paarden waren meestal ruinen, een enkele keer ook hengsten of merries in alle mogelijke kleuren. Elk paard had zijn naam : Kobeke, Pol, Spits, Den Danser enz. Men kocht ze op vier- à vijfjarige leeftijd aan prijzen die schommelden tussen de 1.100 en 2.000 frank voor de zware trekpaarden. De lichte of camionpaarden, ingezet voor het aan- en wegbrengen van het getuig of voor het vervoer in de stad, waren iets goedkoper.

Tot in 1870 werden de dieren bij het lossen van de schepen gebruikt. Dit veroorzaakte veel ongelukken en werd uiteindelijk verboden, uitgezonderd voor het lossen van hout. Oudere paarden hing men na een zware dagtaak in een gareel op, zodat hun doorgezakte benen konden rusten.

Zieke of versleten paarden waren nog maar 120 à 200 frank waard en de mest van één week van 29 paarden bracht nauwelijks 20 frank op. De uitgaven daarentegen waren zeer hoog: het beslaan van paarden in eigen smidse of buitenhuis, honoraria voor de dierenarts, betaling van gareel- en zadelmaker en de aankoop van voeder.

Sommige naties bezaten een perceel hooiland, zoals de Noordnatie die in 1856 grond aankocht aan den Dam. Later bleek dit een goede investering, toen er magazijnen werden opgericht. Van de Valkeniersnatie is geweten dat zij in de jaren 1870 een gehuurde opslagplaats voor hooi liet verzekeren op de Linkeroever. Zij kocht in het seizoen

---

<sup>1</sup> De Antwerpse Naties blz. 180

<sup>2</sup> De Antwerpse Naties blz. 180

geregeld enkele gemeten <sup>1</sup> vers “tijdsgras”. Voor het overige werden haver, gerst, maar ook meel voor de paardenkoeken, zemelen, bonen en lijnzaad aangeschaft. <sup>2</sup>

Daar het paardenbestand een hele investering betekende, werden de dieren verzekerd. In juli 1891 ging de Bond der Vereenigde Natiën over tot verzekering in blok. Negen naties ondertekenden:

De Noordnatie	42 paarden
De Werf – en Vlasnatie	36 paarden
De Wijngaardnatie	31 paarden
De Amerikanatie	28 paarden
De Rijnnatie	22 paarden
De Vlaeynatie	21 paarden
De Molenbergnatie	14 paarden
De Romeinnatie	8 paarden

Nadien traden ook de Valkeniersnatie met 14 paarden en de Nieuw Werknatie toe.<sup>3</sup>

Uit wat vooraf gaat kan men afleiden dat paarden, vooral in de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw voor de naties zeer belangrijk waren. Men kan zich dan ook best voorstellen dat zij alomtegenwoordig waren in het straatbeeld. Om het vervoer van allerlei soorten materialen en producten te verzekeren beschikte men over verschillende types van wagens.<sup>4</sup>

Op oude foto's kan men de drukte zien die er toen heerste in de haven. Men kan hier reeds spreken van “verkeersdrukte”!

In een Franstalig boek getiteld “Chronique d'une Famille Anversoise au Siècle passé” vertelt de auteur in een paragraaf die handelt over het jaar 1830 dat een wandeling met de kinderen naar de haven om naar de boten te kijken beslist niet zonder gevaar was. Hij beschrijft de drukte die er heerste aan de Schelde en langs de vlieten. De zware karren getrokken door machtige, gespierde natiepaarden konden enkel langs de smalle straatjes rijden die door heel de stad kronkelden en die bovendien “geurden” naar paardenkeutels. Het kruispunt aan het Kipdorp en le “Canal des Récollets” (Minderbroedersrui) wordt beschreven als een echte vernauwing. Bovendien konden de karren de ruien enkel oversteken over smalle stenen bruggetjes.

Hij vertelt ook dat er in de buurt van de naties met hun entrepots en paardenstallen verschillende “estaminets” waren waar koetsiers en voermannen samen met de studenten van de Academie voor Schone Kunsten lustig het glas klonken<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> Een gemet : oude vlaktemaat gelijk aan 4455,99 m2

<sup>2</sup> De Antwerpse Naties blz. 178

<sup>3</sup> De Antwerpse Naties blz. 178

<sup>4</sup> Zie afbeeldingen 18,19 : enkele algemene beelden

<sup>5</sup> Chronique d'une Famille Anversoise au Siècle Passé blz. 25

## **II. HET OPENBAAR VERVOER**

### **a. OMNIBUSSEN EN VIGILANTEN**

#### **a. EERSTE HELFT VAN DE 19<sup>e</sup> EEUW**

In de eerste helft van de 19<sup>e</sup> eeuw ontstaat het openbaar vervoer in de stad. Paarden doen hun intrede in het stadsverkeer.

##### **a.a Omnibussen**

In 1836 was de stad nog tamelijk klein en de meeste bewoners waren gewoon om alle afstanden te voet af te leggen, maar op 3 mei van dat jaar werd de spoorlijn Antwerpen-Mechelen-Brussel geopend. Het station lag toen buiten de Spaanse vestingen. Het reizigersvervoer per trein ging in stijgende lijn zodat het nodig werd om omnibusdiensten in te richten tussen het Ooststation (nu centraal station) en verschillende plaatsen in de stad.<sup>1</sup>

De Omnibusmaatschappij “Den Brabançonner “ werd opgericht. Stichter was J.B. Verstrepen. Hij stuurde het volgende bericht de wereld in : “Ik kom in deze stad een publieke voituur, gezegd omnibus, in de vaart brengen. Onmiddellijk dient zich een concurrent aan: Koelmans Lauwers en De Wit. De Antwerpenaren kunnen nu met de omnibus van het ene naar het andere einde van de stad rijden. Ook vreemdelingen die van de haven naar het station moeten, maken er regelmatig gebruik van. De twee omnibusmaatschappijen proberen echter mekaar dood te concurreren. Zij proberen mekaar in te halen en rijden koers.

A. de Lattin schrijft :

“Telkens is het tusschen de beide bussen een wedloop van de haven naar het station. Met een vaart die iedereen kippenvel op het lijf jaagt, stormen zij over de Meir. Bevindt de ene zich reeds midden op de Meir en de andere nog maar aan de Meirbrug, dan doet deze laatste al wat hij kan om de eerste nog voor het station in te halen. Kortom, het is iets ongehoords Nog erger dan met de vigilanten<sup>2</sup>, en hoe bedenkelijk is het daarmee al niet gesteld.”<sup>3</sup>

De stad Antwerpen heeft de omnibusdiensten gereguleerd in 1838.<sup>4</sup> Op 14 april 1838 deelde het Gemeentebestuur aan het Ministerie van Openbare werken mede dat er in Antwerpen 12 omnibusdiensten bestonden die een regelmatige verbinding onderhielden tussen stad en station. Zij waren in feite de voorlopers van het stedelijk openbaar vervoer.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> Honderd jaar tramexploitatie in Antwerpen blz. 7

<sup>2</sup> Vigilante : gesloten huurrijtuig

<sup>3</sup> A. de lattin De politie waakt blz. 67

<sup>4</sup> Honderd jaar Tramexploitatie in Antwerpen Deel I blz.192

<sup>5</sup> Honderd jaar Tramexploitatie in Antwerpen Deel I blz. 7

## a.b. Vigilanten

In 1840 reden er in Antwerpen 134 vigilanten met vier plaatsen.

De Antwerpse vigilantenkoetsiers schijnen een ras apart geweest te zijn. Zij dronken teveel en vochten voor een niemendalletje. Soms weigerden ze gewoon iemand te vervoeren omdat zij de persoon in kwestie niet mochten. Soms diende de klant klacht in en dan nam men de koetsier zijn boekje af. Dat was een ramp want een koetsier zonder rijboekje was al even weinig waard als een koetsier zonder paard.

Het stedelijk reglement bepaalde dat de koetsiers op hun standplaatsen niet heen en weer mochten rijden, met de zweep kletsen of met elkaar twisten. Zij mochten niet uit de rij komen en naar de reizigers roepen om een voorkeurbeurt te krijgen. Roken was ook verboden!!

Voor een reis binnen de stad mochten zij voor één reiziger 50 centiemen rekenen; voor twee of vier personen, één frank. Vanaf 22 uur tot 's morgens kostte de reis 50 centiemen meer. De vigilanten hadden ieder een vaste standplaats aan het station. Er waren twee rijen. Aan het begin van elke rij stond een paal met opschrift. Dit opschrift luidde:<sup>1</sup>

- “voitures retenues” : rijtuigen die vooraf gereserveerd waren
- “station de voitures disponibles” : beschikbare rijtuigen

Enkele jaren later werd er een reglement uitgevaardigd dat bepaalde dat :

- de stationsvigilanten genummerd moesten zijn
- zij bespannen moesten zijn met goede sterke paarden
- de rijtuigen geen gebreken mochten vertonen

Het uniform van de koetsiers werd ook gereguleerd:

- zwarte vilten hoed met zwarten saaien galon en vest
- frak van notenbruin laken versierd met koperen knopen
- zwarte halsdoek
- broek in notenbruin laken
- laarzen
- katoenen handschoenen

Dus : echte heren !!

Er is niets nieuws onder de zon! Ook in die periode bestond de technische controle al. Op vastgestelde dagen werd het gespan gekeurd. De koetsiers en huurhouders (ondernemers die paarden verhuurden) wisten dus wanneer de controle gebeurde. Op de keuring verschenen zij dan ook met gezonde, sterke paarden. Gewoonlijk waren die voor de gelegenheid ergens ontleend. Eenmaal de keuring voorbij werden ze terug vervangen door wat men toen “haridellen” (ongezonde, afgebeulde paarden) noemde. Rijtuigen kon men niet verwisselen en zij werden dan ook dikwijls afgekeurd.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> A.de lattiin De politie waakt blz. 67 68 69

<sup>2</sup> A. de lattiin De politie waakt blz. 69

Koetsiers laptten alle reglementen aan hun laars en bezondigden zich aan allerlei onwettige praktijken. De paarden werden dikwijls wreed behandeld en het gebeurde meer dan eens dat ze neervielen van uitputting. Zij bedrogen hun klanten en brachten ze bijvoorbeeld naar andere hotels dan zij gevraagd hadden omdat zij van deze hotels een premie per aangebrachte klant kregen. Zij waren ongemanierde dollemannen en dronkelappen. Er waren er die op hun bok zaten zoals het hoort, maar anderen wipten er tijdens de rit af en sprongen als een ruiter op hun paard. Sommigen galoppeerden voor hun plezier als gekken over de Meir. Ook voetgangers werden niet ontzien. A. de Lattin vertelt volgende anekdote:

“Op den hoek der Twaalfmaandenstraat staat als alle dagen het ventje dat de schoenen van de heeren der Beurs poetst tot zij glimmen als een spiegel. Hij staat rustig, van geen kwaad bewust. Doch daar komt Adriaan Verhoeven als een bolide aangestormd en rijdt onder een schaterlach, met zijn dollen voittuur recht over den bak van het verbauwereerd manneken”.<sup>1</sup>

## b. TWEEDE HELFT VAN DE 19<sup>E</sup> EEUW

### b.a. Omnibusdiensten<sup>2</sup>

Op 4 januari 1890 werd de S.A. DES OMNIBUS D'ANVERS opgericht. In hetzelfde jaar liet het College van Burgemeester en Schepenen aan de nieuwe maatschappij weten dat er een vergunning nodig zou zijn om omnibusdiensten in te richten daar anders iedereen zulke diensten kon starten. De wet op de tramwegen was niet van toepassing op omnibusdiensten omdat voor deze diensten geen werken aan de straat moesten gebeuren.

Ondertussen had de maatschappij een bestelling geplaatst van 14 omnibuswagens bij A. Dodson in Engeland. In april 1890 startte zij met de bouw van een lokaal, loodsen en stallingen in de Grote Hondstraat. Tijdens de maand augustus van hetzelfde jaar werden 102 paarden aangekocht. In december van hetzelfde jaar waren er reeds 110 paarden.

Op 1 september 1890 startte de omnibusdienst tussen de Draakstraat en het station “Land van Waas”. Alhoewel de gemeenteraad had beslist dat er niet mocht gereden worden langs de Carnot-, Gemeentestraat en Gemeenteplaats, gebeurde dit toch. De maatschappij kreeg hiervoor reeds op de eerste dag een proces-verbaal. Er werd nog een tweede proces-verbaal opgesteld omdat de koetsier het handboekje vereist door het politiereglement niet in bezit had.

De zaak kwam voor de Politierechtbank en er werden twee vonnissen uitgesproken. Deze vonnissen bepaalden dat de gemeentelijke overheid het recht had omnibussen langs sommige straten te verbieden en dat de beheerders van de omnibusdiensten een officieel handboekje moesten bezorgen aan hun koetsiers. Tegen deze vonnissen werd beroep aangetekend. De zaak bleef aanslepen tot 1892 en eindigde in het voordeel van de omnibusmaatschappij.

Ondertussen bleef de maatschappij langs de betwiste straten rijden.

In de eerste helft van 1891 werden 29 nieuwe paarden gekocht. De route werd ondertussen verschillende malen verlegd.

---

<sup>1</sup> A. de Lattin De politie waakt blz. 70

<sup>2</sup> Zie afbeelding nr.9

Op 8 april 1899 werd een verzoek ingediend om de omnibuslijn te vervangen door een vaste spoorinstallatie. De Compagnie Générale des Tramways d'Anvers nam de lijn over op 1 juli 1899 en onder het beheer van deze maatschappij werd dit verzoek gerealiseerd.<sup>1</sup>

#### b.b. Vigilanten

In 1851 bestonden er in Antwerpen de volgende staanplaatsen voor vigilanten :

Grote Markt	Mechelse plein
Muntplaats	St. Walburgisplein
Minderbroedersrui	Kelderstraat
Van Schoonbekeplein <sup>2</sup>	

In 1861 waren er in Antwerpen 179 vigilanten ingeschreven met een vaste standplaats op bepaalde plaatsen in de stad. Zij vervoerden de reizigers naar de door hen gevraagde bestemming. Wij kunnen hen vergelijken met de huidige taxi's.<sup>3</sup>

### **b.DE DILIGENCE**

#### a. DE EERSTE HELFT VAN DE 19<sup>E</sup> EEUW

Velen denken dat “diligence” een synoniem is voor “postkoets”. Het verschil is klein, maar het is er wel. De “postkoets” was zoals de naam het zegt speciaal bedoeld voor postdiensten. Soms nam ze wel enkele reizigers mee. De “diligence” vervoerde mensen en goederen en soms ook postzakken en correspondentie.<sup>4</sup>

Alle diligences waren niet van hetzelfde model. Ze verschilden van land tot land. In Europa kwam de grote diligence het meest voor. Ze kon 16 passagiers meenemen. Meestal was ze te zwaar geladen en er waren enige “verstekelingen” aan boord. Het geheel woog bij vertrek gemakkelijk vijf ton. Er waren vijf stevige trekpaarden nodig om deze mastodont te trekken.<sup>5</sup>

Sinds eeuwen bestonden er te Antwerpen al verbindingen met andere lokaliteiten.

In 1830 zorgde een zekere L.François voor twee ritten per dag naar Brussel : één om 5.30 's morgens en een tweede om 6 uur 's avonds. In 1831 kwam J.B. Van Gend met zijn “nouveau service de diligences” tussen Antwerpen en Brussel met stop in Mechelen. Bovendien werd er halt gehouden in bijna alle dorpen om passagiers en goederen mee te nemen of af te zetten. De reis duurde vijf uren. Het reglement bepaalde dat de conducteur verplicht was zittend in de cabriolet zijn paard te leiden ofwel postrijdersgewijs indien de wagen bespannen was met vier paarden.<sup>6</sup>

---

<sup>1</sup> Honderd jaar tramexploitatie in Antwerpen Deel I blz. 190 tot 195

<sup>2</sup> A. de latten De politie waakt blz.70

<sup>3</sup> Honderd jaar tramexploitatie in Antwerpen Deel I blz. 7

<sup>4</sup> Geschiedenis van de Post blz. 67

<sup>5</sup> Geschiedenis van de Post blz. 70

<sup>6</sup> A.de Latten De politie waakt blz.62

De belangrijkste uitbater van vervoerdiensten was Van Gend & Loos. Dhr. Van Loos was de grondlegger ervan. Hij kwam in bedrijf in 1783 met een diligence op Leuven uit het Hotel van Engeland in de Keizerstraat. In 1797 kreeg hij concurrentie van zijn neef Petrus Jozef Loos en zijn zuster Maria Francesca, gehuwd met de Antwerpse koetsier Jan Baptist Van Gend. Na de dood van haar man Petrus Jozef Loos associeerde de weduwe Loos zich met Van Gend en zo ontstond de firmanaam Van Gend & Loos.

Petrus Jozef Loos was de vader van Jan Frans Loos die van 1848 tot 1862 burgemeester van Antwerpen was.<sup>1</sup>

De burelen van Van Gend & Loos bevonden zich in het afgeschafte klooster van de Beggaarden op de Eiermarkt. Zij stuurden hun wagens over Ieper tot in Rijssel en onderhielden zelfs tot in 1850 een dienst naar Amsterdam. In 1842 komt er een spoorverbinding van en naar Amsterdam en Leiden. Het einde van de diligence is in zicht. In 1849 geven vele uitbaters het dan ook op. Sommigen houden hardnekkig vol zoals bv de Messageries de Turnhout gevestigd in het Hotel des Armes op het Kipdorp. Zij rijden nog elke ochtend naar Turnhout.<sup>2</sup>

#### b. DE TWEEDE HELFT VAN DE 19<sup>E</sup> EEUW

In 1857 waren er vijf diligence-en twee goederenwagendiensten. Ze vertrokken allen uit Antwerpen. Bestemmingen waren: Aarschot, Boom, Brussel, Lier, Mechelen, Niel en Turnhout. Brasschaat, Leuven, Wuustwezel, Putte en Essen hadden diligence-diensten naar Antwerpen. Duur van de ritten :

Antwerpen – Brasschaat                      één uur

Antwerpen – Leuven                            vijf uur

De diligence-dienst van Antwerpen naar Turnhout, geëxploiteerd door Van Gend & Cie, vertrok alle dagen 's avonds om 17 uur van de Eiermarkt. De rit duurde 4.30. De goederenwagendienst naar Brussel vertrok ook aan de Eiermarkt en duurde 7 uur.<sup>3</sup>

Er komen toch nog steeds nieuwe exploitatie aanvragen binnen tot 1859. Hierna enkele bedrijven die nog actief waren:

H. Van den Wyngaert, Hotel du Miroir, Oude Koornmarkt : lijn Antwerpen-Lier-Aarschot  
Pierre Jean Schroyers : Antwerpen-Zandvliet. De reizigers betalen 1 Bef per plaats

J.B. Mortelmans : diligence op vier wielen en op ressorts die vijf maal per dag naar Berchem rijdt. Prijs van de rit 0,25 Bef. Duur van de reis: een half uur.

Opstapplaats te Antwerpen : Cheval de Bronze, Eiermarkt

Opstapplaats te Berchem : bij H. Verreeth à L'Empereur

Pas als de Buurtspoorwegen locomotieven op de baan brengen is het lot van de diligence echt bezegeld.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> A.de Lattin De politie waakt blz. 62 en 63

<sup>2</sup> A. de lattin blz. 63

<sup>3</sup> Honderd jaar Tramexploitatie in Antwerpen Deel 1 blz. 7-8

<sup>4</sup> A. de lattin De politie waakt blz. 63-64

### **c.DE PAARDENTRAM**

Na de afbraak van de Spaanse vestingen in 1864-1865 en de opkomst van de spoorwegen ontstond de noodzaak om een stedelijk openbare vervoersdienst op te richten in Antwerpen. Vanaf 1836 bij de ingebruikneming van de spoorlijn Antwerpen-Mechelen ging het reizigersvervoer per trein in stijgende lijn.<sup>1</sup>

Zoals eerder vermeld bestonden er verschillende omnibusdiensten, vigilanten, diligence-en goederenwagendiensten, maar die waren blijkbaar ontoereikend om de vraag naar transport in de stad te beantwoorden. Bovendien was het aantal inwoners in december 1856 aangegroeid tot 98.291 en het ging in stijgende lijn.

In 1865 werd er bij het stadsbestuur van Antwerpen een eerste aanvraag gedaan voor het aanleggen van een lijn met een vaste installatie, d.w.z. met spoorstaven in de grond, waarop zich rijtuigen zouden voortbewegen getrokken door een of twee paarden. In de volksmond werd dit nieuwe vervoermiddel “tramway Américain” genoemd of “den Amerikaan” of de “Amerikaanse IJzeren spoorweg”. Deze benaming ontstond omdat in verschillende grote steden in de V.S. al een paardentram bestond. De allereerste reed in New-York.<sup>2</sup>

De aanvraag werd druk becommentarieerd en er kwamen allerhande reacties los. De grootste tegenstander was natuurlijk het bestuur en de leden van de koetsiersbond van Antwerpen. Zij schreven een vlammende protestbrief waarin zij alle nadelen opsomden en voorstelden om zelf een omnibusdienst in te richten die van ’s morgens tot ’s avonds in heel de stad en alle voorsteden de dienst zou verzekeren.<sup>3</sup>

Het mocht alles niet baten.

Op zondag 25 mei werd de eerste paardentramlijn van Antwerpen plechtig in gebruik genomen; nl. de lijn Berchem-Kerk - Antwerpen (Meir). Drie paardentramwagens werden ingezet. Er was een massa reizigers en de drie wagens volstonden niet om alle nieuwsgierigen te vervoeren. Het nieuwe vervoermiddel was onmiddellijk een succes! Op zondag 1 juni 1873 vervoerde de paardentram een 5000-tal reizigers tussen 8.30 en 21.30.

In juli 1873 werd de lijn tussen de Turnhoutsepoort en de St. Jacobsstraat geopend. Op 20 juli werd de verlenging van de lijn van Berchem tussen de Meir en de St. Paulusplaats in dienst gesteld en op 25 augustus werd de lijn van de “Leien” tussen het Koninklijk Stapelhuis en de Anselmostraat in gebruik genomen. Er kwam ook een verlenging van de lijn Borgerhout vanaf de St. Jacobsstraat tot aan de pompierskazerne van het kipdorp.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Honderd jaar tramexploitatie in Antwerpen Deel 1 blz.7

<sup>2</sup> “ “ “ “ “ “ 1 blz. 8

<sup>3</sup> “ “ “ “ “ “ 1 blz.62

<sup>4</sup> “ “ “ “ “ “ 1 blz.67



De eerste paardentramlijnen werden uitgebaat door de “Société F. Neurenberg et Cie”. De vergunningen werden daarna enkele malen overgedragen aan andere maatschappijen nl. aan:

- de Banque Centrale Anversoise
- De Antwerp Tramways company Ltd. <sup>1</sup>

en uiteindelijk op 20.1.1877 aan de nieuw opgerichte :S.A. DES TRAMWAYS ANVERSOIS.

Van dan af neemt het aantal lijnen van de paardentram bestendig toe. Er wordt een groot aantal nieuwe trammaatschappijen opgericht. Al deze maatschappijen hadden meerdere paarden en natuurlijk ook paardenstallen.

Hierna een lijst van een aantal belangrijke maatschappijen, het aantal paarden dat ze bezaten en de plaatsen waar de dieren gestald werden; ook een korte aanduiding betreffende de gevolgde route. We beginnen met de zojuist vermelde

#### **c.a. S.A. des Tramways Anversois**

Uit een jaarverslag van de maatschappij blijkt dat ze 200 paarden bezat en 103 rijtuigen: 49 gesloten en 54 open rijtuigen, allen genummerd. Noch bij de open noch bij de gesloten rijtuigen was er een nummer 13. Van bijgeloof gesproken!!

De maatschappij beschikte over vier stelplaatsen, waar de paarden en het trammaterieel werden gestald:

- een terrein met wagenhuis, stalling en magazijn gelegen in de Luppenstraat te Berchem.
- gebouw met stallingen en afdaken, gelegen aan de Handelslei(Italiëlei) tussen de Koekensgracht en de Zwedenstraat.
- een terrein met stallingen, voedermagazijnen, afdaken, smidse, zadelmakerij, bureel, werkhuis voor herstelling van de rijtuigen en kleine magazijnen, gelegen te Borgerhout, tegen de baan van Antwerpen naar Turnhout (Turnhoutsepoort)
- een eigendom bestaande uit woonhuis, stallingen met voedermagazijn, zadelmakerswinkel en smidse, gelegen te Berchem, Mechelsesteenweg nrs. 161 en 163. Oppervlakte : 1.755 m<sup>2</sup>

#### **c b. S.A. des Tramways du sud d’Anvers**

Opgericht in 1875. In de volksmond sprak men van de “Zuidertram”.

Het baanvak Antwerpen –Anselmostraat - Antwerpen grens Kiel “Steenegoot” werd in gebruik genomen in juni 1875. Aanvankelijk werd er gereden met twee en later met vier rijtuigen.

De stallen en loodsen waren gelegen in de Boudewijnstraat te Antwerpen. De rijtuigen werden op het gelijkvloers gerangeerd en de paarden werden gestald op de eerste

<sup>1</sup> Honderd Jaar Tramexploitatie in Antwerpen Deel 1 blz. 69

<sup>2</sup> “ “ “ “ “ “ “ 1 blz 77 - 78

verdieping. Deze loods werd in 1925 verkocht aan Bell Telephone. De burelen waren gevestigd in de Solvijnstraat, 64.<sup>1 2</sup>

De lijnen van de Zuidertram werden daarna herhaaldelijk doorgetrokken en aangepast.

In het midden van de Nationalestraat lag tijdens de periode van de Wereldtentoonstelling van 1885 een tijdelijke lijn, die liep van de Groenplaats tot aan de hoofdingang van de tentoonstelling op de Zuiderlei, langs de Nationalestraat, Volksstraat en de Hornestraat. Na de wereldtentoonstelling vroeg de T.S.A. om het spoor tot aan de Groenplaats te laten bestaan. De gemeenteraad stond dit toe.

Uit een oude dienstregeling blijkt dat er op de Groenplaats alle 3.30 min. een paardentram vertrok naar het Justitiepaleis. Deze rijtuigen droegen als herkenningsteken een witte wimpel met de vermelding “Justitiepaleis”. Alle 7 minuten was er een vertrek naar het Kiel met de aanduiding “Kiel” op een wimpel met groene achtergrond en alle 35 minuten een vertrek naar Hoboken met het woord “Hoboken” op een rode wimpel.<sup>3</sup>

#### **c.c. S.A. des Tramways Nationaux**

In 1875 startte de maatschappij met de aanleg van de lijn: Warande – Groenplaats. Vanaf 1876 werd er gereden. De prijs van een gedeeltelijke rit bedroeg 10 ct.; 15ct. voor een rit tussen de twee eindpunten. De prijs van een schoolabonnement bedroeg 4 Bef per maand.

Al de rijtuigen waren groen geschilderd. Het koetswerk rustte op een metalen chassis. Het interieur was ruim, comfortabel en in lichte kleuren beschilderd en goed verlicht. In de gesloten rijtuigen waren 16 zitplaatsen en 22 staanplaatsen. In de open rijtuigen waren 28 zit- en staanplaatsen.

In 1899 besloten de aandeelhouders om de maatschappij te ontbinden.<sup>4</sup>

#### **c.d.S.A. des Tramways Maritimes d’Anvers**

(N.V. der Haventramwegen van Antwerpen)

Opricht in 1880. In 1881 werd een eerste lijn in gebruik genomen. Zij liep van de Beeldekensstraat (Pothoek) naar het Falconplein/Van Schoonbekeplein. Er werden verschillende verlengingen aangevraagd o.a. tot in de Brusselstraat, langs de Brouwersvliet, de Scheldekaaien, de Scheldestraat, de Vlaamse Kaai enz. Sommige plannen werden gerealiseerd andere niet.

In 1898 werd de lijn overgenomen door de Compagnie Mutuelle des Tramways<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> Honderd Jaar Tramexploitatie in Antwerpen Deel 1 blz.97 -98

<sup>2</sup> zie afbeelding nr.2

<sup>3</sup> Honderd jaar tramexploitatie in Antwerpen Deel 1 blz. 101

<sup>4</sup> “ “ “ “ “ Deel 1 blz. 109-110-113

<sup>5</sup> “ “ “ “ “ Deel 1 blz. 119-120-121

### **c.e. S.A. Tramways du Nord d'Anvers**

De maatschappij werd opgericht in 1878. Het doel van de maatschappij was het exploiteren van tramlijnen in de stad en de provincie Antwerpen en meer in het bijzonder de lijn van Antwerpen naar Merksem. De lijn die liep van de Varkensmarkt naar Merksem, Oude Bareel, werd geopend in juli 1879.

De maatschappij bezat bij de opening van de lijn 12 gesloten en 10 open rijtuigen.

De stelplaats van de T.N.A. was gelegen in de Driesnellenstraat, 20 en bevatte een woonhuis, portiersloge, koer en verscheidene gebouwen die dienden als stallen en loods. In 1881 bezat de maatschappij 42 paarden.<sup>1</sup>

### **c.f. De poneytram**

De poneytram is ongetwijfeld de merkwaardigste tram die ooit in het Antwerpse heeft gereden.

De Wereldtentoonstelling van 1885 werd gehouden op het terrein van het afgebroken Zuidstation en de onmiddellijke omgeving daarvan. Na de wereldtentoonstelling bleef het Paleis voor Nijverheid, Kunsten en Handel bestaan. Het was omgeven door een prachtige tuin waar vele Antwerpenaars hun vrije uren kwamen doorbrengen. De beheerders van dit Paleis deden een aanvraag om een tramlijn aan te leggen als attractie. De tram zou aangelegd worden op smalspoor en zou getrokken worden door poney's. Dergelijke lijnen bestonden reeds te Parijs in het "Bois de Boulogne" en in de dierentuin.<sup>2</sup>

De lijn werd geopend in juni 1888. Van 1 april tot 30 september werd er gereden van 8 uur 's morgens tot 10 uur 's avonds met minimum 8 rijtuigen. Tijdens de overige maanden van 9 uur 's morgens tot 7 uur 's avonds met maximum 4 rijtuigen. Er mocht niet sneller gereden worden dan 12 km per uur en de vervoerprijs bedroeg 10 centiemen per persoon.

De loods en de stallen waren gevestigd in de Kronenburgstraat.<sup>3</sup>

De exploitatie werd stopgezet in 1891.<sup>4</sup>

### **c.g. Compagnie Anversoise des tramways-omnibus<sup>5</sup>**

Op sommige plaatsen in de stad waren de straten te smal om een tramspoor aan te leggen. Op andere plaatsen waar markt gehouden werd vreesde men dat de paardentram het marktgebeuren zou storen. Er kwam een oplossing: de ontspoorbare tram; in de

---

<sup>1</sup> Honderd jaar tramexploitatie in Antwerpen Deel 1 blz. 129-130-131

<sup>2</sup> " " " " " Deel 1 blz. 148

<sup>3</sup> " " " " " Deel 1 blz. 150-151

<sup>4</sup> " " " " " Deel 1 blz. 154

<sup>5</sup> zie afbeelding nr. 3 en nr.10

volksmond sprak men van de “vijfwieltram” of de “ontriggelbare tram”. Dit stelsel werd ook gebruikt op sommige plaatsen in Brussel en in Hamburg.

Zoals het volkswoord “vijfwieltram” het zegt, had deze paardentram één wiel meer. Zolang het verkeer of de omstandigheden het toelieten reed de tram op sporen. Indien het nodig was om af de sporen te gaan kon men het extra wiel (een klein voorwiel) oplichten.<sup>1</sup>

De S.A. Compagnie Anversoise des tramways-omnibus werd in 1890 opgericht om zulke lijnen uit te baten. De benaming van de maatschappij verklaart zichzelf : de tramlijn-omnibus was een combinatie van beide. De lijn verbond het Oostkwartier (Draakstraat) met de Oude Dokken (Van Schoonbekeplein).<sup>2</sup>

Op een terrein gelegen tussen de Dolfijnstraat, de Lange Altaarstraat , de Draakplaats en de spoorweg werden in 1891 stallen, loodsen en woningen voor de bestuurder en de stalbaas gebouwd.<sup>3</sup> In het Spanjaardstraatje bij het Van Schoonbekeplein bezat de maatschappij nog een tweede paardenstal.<sup>4</sup>

Op 1 juli 1899 werd de lijn overgedragen aan de “Compagnie Générale des Tramways d’Anvers S.A.”<sup>5</sup>

#### **c.h. S.A. des Tramways Anvers-Wilrijk**

Bestond van 1891 tot 1895. Zij bezat 24 paardentramrijtuigen en 55 paarden.<sup>6</sup>

#### **c.i. Eenmaking**

De “Compagnie Générale des Tramways d’Anvers” of de “Algemene Maatschappij der Antwerpse Tramwegen” wordt in 1900 belast met de éénmaking van de Antwerpse trammaatschappijen. Deze maatschappij voert geleidelijk de elektrificatie van het net in en paarden verdwijnen uit het stadsbeeld.<sup>7 8</sup>

#### **d. PAARDEN OP DE SINT-ANNEKESBOOT**

Al van in de middeleeuwen bestonden er overzetsdiensten of veren op de Schelde. Het waren meestal plaatselijke vissers die deze diensten verzorgden.<sup>9</sup>

Tijdens het Franse regime werden de veerdiensten ingrijpend veranderd en aangepast aan de noden van het Franse leger. Deze hervormingen gaven aanleiding tot allerlei twisten

---

<sup>1</sup> Honderd jaar tramexploitatie in Antwerpen Deel 1 blz. 156

<sup>2</sup> “ “ “ “ “ Deel 1 blz. 160

<sup>3</sup> Honderd jaar tramexploitatie in Antwerpen Deel 1 blz. 160

<sup>4</sup> “ “ “ “ “ “ 1 blz. 164

<sup>5</sup> “ “ “ “ “ “ 1 blz. 165

<sup>6</sup> “ “ “ “ “ “ 1 blz. 170 en 173

<sup>7</sup> “ “ “ “ “ “ 1 blz. 215 en 219

<sup>8</sup> zie kaartjes en legende afbeeldingen 4 , 5 en 6

<sup>9</sup> Van oever tot oever aan de Schelde te Antwerpen blz.10

tussen de Heren van Burcht en Zwijndrecht en de stad Antwerpen, die slechts één vierde van de rechten ontving.<sup>1</sup>

Op 25 mei 1800 neemt het Beheer der Domeinen de pontons en veerboten over.<sup>2</sup> Uit tarieven gepubliceerd naar aanleiding van de openbare verpachting van verschillende veerdiensten op 21 augustus 1804 blijkt dat er paarden en dieren werden overgezet.<sup>3</sup>

Tijdens de periode van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden komt er in het jaar 1826 een stoomvaartuig van de Moerdijk toe, bestemd voor de veerdienst van de Schelde.

In 1830 hielden de Nederlandse troepen stand in de citadel op het Vlaams Hoofd. De veerdienst werd opgeschort. In 1831 werd de verbinding hersteld. Vanaf de lente van 1834 gebeurde de veerdienst terug regelmatig.<sup>4</sup>

In 1839 werden de tarieven van 1835 en 1836 herzien. Ook uit deze tarieventabellen is af te leiden dat personen, dieren en rijtuigen werden overgezet. Er werd onder meer geklaagd over het feit dat voor een gezadeld paard meer betaald moest worden dan voor een geladen muilezel.<sup>5</sup> In bijlage tarieven uit 1838.<sup>6</sup>

### **e. JAAGPAARDEN**

“Jagen is het vanaf de wal voorttrekken van een vaartuig. Dit geschiedde door mankracht of door paarden. Voor dit doel liep er vroeger langs de kanalen een jaagpad. In 1811 werd bij decreet van de keizer (Napoleon) bepaald dat het aanleggen van een jaagpad verplicht was en in 1866 werd deze verplichting bij wet gehandhaafd.”<sup>7</sup>

In de schipperij werd het jaagpad de “paardenwal” genoemd. Het wegdek van de paardenwal was breder dan een gewone weg en met steenslag verhard. Vanuit de stevige houten mast van het gesleepte schip werd een “paardenlijn” verbonden met het gareel van het paard. De echte lijnpaarden waren op het scheepstrekken getraind en bleven altijd in rechte lijn met de treklijn. Zij kruisten min of meer de poten om voorwaartse trekkracht uit te oefenen. Sommige houten schepen hadden een eigen stal aan boord..<sup>8</sup>

De Kempense kanalen verbonden voor het eerst de Schelde met de Maas. Ze werden aangelegd in het midden van de 19<sup>e</sup> eeuw. Nu worden ze overwegend gebruikt voor recreatie en sport, maar in de 19<sup>e</sup> eeuw werden ze vooral benut als goedkoop vervoermiddel.

---

<sup>1</sup> Van oever tot oever aan de Schelde te Antwerpen blz.21

<sup>2</sup> “ “ “ “ “ “ “ “ “ “ “ blz. 22

<sup>3</sup> Zie afbeelding nr. 7 Van Oever tot oever aan de Schelde te Antwerpen

<sup>4</sup> Van oever tot oever aan de Schelde te Antwerpen blz. 25 en 26

<sup>5</sup> “ “ “ “ “ “ “ “ “ “ “ blz. 26 en 27

<sup>6</sup> Zie afbeelding nr.8 Van oever tot oever aan de Schelde te Antwerpen

<sup>7</sup> Maritiem Encyclopedie blz. 226

<sup>8</sup> De scheepvaart in vroeger jaren Deel V – een woord vooraf

Tussen 1846 en 1876 werd het kanaal Dessel-Schoten doorheen de Noorderkempen gegraven.<sup>1</sup> Logischerwijze kan men aannemen dat ook langs dit kanaal jaagpaarden werden ingezet.<sup>2</sup>

### **C. HET VERVOER VAN HET DORP NAAR ANTWERPEN**

Een voorbeeld uit het laatste jaar van de eeuw: 1900. De voerman of bode beschikte meestal over één wagen getrokken door één of twee paarden. De paarden van de voerman waren gewone boerenpaarden. Een paard ging gemiddeld 10 jaar mee.<sup>3</sup>

Een voerman die bijvoorbeeld uit Essen vertrok naar Antwerpen moest om 1 à 2 uur 's morgens uit de veren om rond 7 uur in Antwerpen aan te komen. Tussen Kalmthout en Antwerpen waren er verschillende stopplaatsen, “afspanningen” genoemd. In Antwerpen zelf, aan de Paardenmarkt was er “de Paardewei” en de “Eekhoorn”. De Paardewei was de plaats waar alle goederen opgestapeld lagen. De voerman moest ze daar opladen. Hier waren ook stallen voor de paarden. De afspanningen waren rustplaatsen voor man en paard. De voerman kon er een maaltijd en een drankje krijgen en desnoods ook overnachten. Aan de gevel was er een houten bak waaruit het paard kon eten. De voerman vertrok thuis meestal met goederen van boeren in de omtrek en kwam met eetwaren of andere goederen uit Antwerpen terug.<sup>4</sup>

### **D. DE ORDEHANDHAVING IN DE 19<sup>e</sup> EEUW**

#### **a. DE BEREDEN GENDARMES (rijkswachters)**

Een verslag van de “Driedaagse Veldtocht van 1876” uit het boek van Amand de lattin “Contacten met vroeger Antwerpen” illustreert het optreden van de gendarmes.

Hierna volgt een korte samenvatting van dit verhaal. Na het bekendmaken van de verkiezingsuitslagen van 1876 ontstonden relletjes tussen katholieken en liberalen. In de stad zelf hadden de liberalen gewonnen, maar in alle dorpen van het arrondissement hadden de katholieken gewonnen. Toen de katholieken de vlag uithingen in het lokaal van de Katholieke Kring aan de Meir, kwam er een duizendkoppige massa tegenbetogers op straat en het regende stenen in de ruiten van de Cercle. Daarna trok de menigte onder het zingen van het Geuzenlied naar de Jezuïeten aan de Frankrijklei, waar zij op een twintigtal bereden gendarmes stootten die de betogers met de blanke sabel chargeerden.

Voor een dozijn gendarmes te paard sloeg toen heel Antwerpen op de vlucht.

De volgende avond was er opnieuw onrust. Meer dan 25.000 man waren samengetrokken op de Meir en de Frankrijklei. De menigte verdeelde zich in drie afzonderlijke bendes die ieder een deel van de stad voor hun rekening namen. Een groep maakte aanstalten om het

---

<sup>1</sup> Brochure Dienst voor de scheepvaart

<sup>2</sup> Zie afbeelding nr.11

<sup>3</sup> De Spycker 40<sup>ste</sup> jaargang blz. 138-140

<sup>4</sup> De Spycker 40<sup>ste</sup> jaargang blz. 142-143

klooster van de Paters Capucijnen aan de Ossemarkt te bestormen. De ruiten waren reeds ingegooid. De gendarmes voerden een van hun gevreesde charges uit en zwaaiden lukraak met hun sabels boven de hoofden van de vluchtende mensen. Hetzelfde spektakel herhaalde zich later in de Carnotstraat. Er waren nog een 1.500 tal betogers en de aanval van de gendarmes gebeurde plots en onverwacht.

Onverwachte aanvallen behoorden in die periode tot de geliefde taktiek van de gendarmes. Zij braken gewoonlijk los wanneer de gendarmes rustig op hun paarden in stilstand gezeten, toonbeelden van vreedzaamheid waren. Bij de charge in de Carnotstraat vielen enkele zwaargewonden.<sup>1</sup>

### **b. De Antwerpse politie – de “Cavaliers”**

De Antwerpse politie heeft nooit een echte ruitrijbrigade gehad. Er waren wel de “Cavaliers”, gewone politieagenten te paard. Deze brigade werd opgericht in 1890. Antwerpen was toen bekend als “stoetenstad”. De cavaliers moesten deze stoeten begeleiden. Zij traden voor het eerst op in 1890 tijdens de bloemenstoet in augustus. Zij waren een echte blikvanger. De aangeduide manschappen hadden meestal al ruitervaring opgedaan tijdens hun militaire dienst. Zij kwamen regelmatig samen om te oefenen, maar hadden ook nog een andere taak.

Paarden werden uit allerlei diensten en instellingen geleend of gehuurd. De Cavaliers kregen een schitterend gelegenheidsuniform. Een blauwe jas met zilvergalon, een witte broek en hoge, zwarte lederen kaplaarzen, een statige helm (Minervamodel) met bovenop een paardenstaart (wit voor de officier en zwart voor de manschappen) en een lange, blinkende, gebogen sabel. Zij reden voor het laatst uit tijdens de lichtstoet van 15.8.1932.<sup>2</sup>

## **E. HET LEGER**<sup>3</sup>

Al eeuwen en eeuwen werden paarden gebruikt door het leger. De “vesting Antwerpen” bestaat in 1867 uit : - een belegeringsomwalling  
- een fortengordel met acht forten  
- een aantal inundaties

De meest opvallende onderdelen van de omwalling waren ongetwijfeld de monumentale poorten en de defensieve kazernes die tussen de poorten lagen. Waarschijnlijk bevonden de paardenstallen zich in deze kazernes.

Ligging van enkele kazernes : Kazerne 7-8 : Kazerne van de Linie-infanterie, tussen Borsbeekse en Spoorwegpoort  
Kazerne 8-9 : Geniekazerne, tussen de Berchemse en de Mechelsepoort  
Kazerne 9-10: Artilleriekazerne, tussen de Edegemse en Wilrijksepoort  
Kazerne 10-11: Kazerne van de Trein, tussen de St.Laurens en Kielsepoort

---

<sup>1</sup> Contacten met vroeger Antwerpen blz. 77 tot 80

<sup>2</sup> Politiemuseum Oudaan blz.28

<sup>3</sup> Militair vervoer – afbeelding nr.12

Ook op andere plaatsen werden er kazernes gebouwd: achter het front 11-12 de Pontonniers-kazerne, het Artilleriepark en het Arsenaal.<sup>1</sup>

## **F. PAARDEN OP DE WERELDTENTOONSTELLING VAN ANTWERPEN IN 1885**

In het België van 1885 had men nog nooit een wereldtentoonstelling ingericht. Het leek dan ook een heel waagstuk toen Antwerpen besloot dit te doen. Antwerpen verkeerde echter in een overmoedige stemming. De werken voor het rechte trekken van de Schelde waren net voltooid en de stad wou zijn nieuwe kaaimuren tonen. De zaken werden groots aangepakt; men zou er wel 4,5 miljoen frank aan besteden.

De tentoonstelling was opgebouwd ver van het stadscentrum, op het Zuid, in een verlaten, braakliggende wijk. Moderne vervoermiddelen bestonden nog niet. Wie naar de expositie wou moest er te voet naartoe of met de populaire paardentram.

De monumentale inkom van de tentoonstelling bevond zich aan de leien, ongeveer ter hoogte van de huidige Brederodestraat. Het middengedeelte bestond uit een 64 meter hoge portiek en was bekroond met een Atlasfiguur die de wereldbol torste. Deze wereldbol was uren ver in de omgeving van de stad zichtbaar.<sup>2</sup>

Op zaterdag 2 mei 1885 opende de Wereldtentoonstelling officieel haar deuren. Gans de Koninklijke familie kwam in het Ooststation toe om half twee onder het kanonnengebulder van de forten op de vestingen. Vandaar reden zij in open koetsen te midden van een dubbele haag soldaten en gardcivikken voorafgegaan door de fiere “gardes d’honneur” te paard, naar de tentoonstelling.

Een van de grote trekpleisters van de wereldtentoonstelling was het unieke schouwspel geleverd door meer dan duizend paarden van alle rassen en herkomst die bijeengebracht waren in de stallingen tegen de expositie, aan de Volksplaats.

Van daaruit werden paardenwedrennen ingericht die telkens duizenden toeschouwers trokken en waaraan, volgens het reglement, alleen ruiters getooid met een deftige hoge hoed mochten deelnemen. Prijskampen voor rijtuigen met één paard, voor tweespannen en zelfs voor vierspannen verhoogden nog de spanning.<sup>3</sup>

Ook de naties lieten zich niet onbetuigd. De natiebazen vertoonden zich graag als groep. Het was dan ook niet toevallig dat de optocht ingericht naar aanleiding van de inhuldiging van de Scheldekaaien plaats vond tijdens de eerste Wereldtentoonstelling, die veel

buitenlandse bezoekers trok. Eenendertig naties verleenden hun medewerking. De volgorde van de naties in de optocht was democratisch door loting bepaald. Elke natie

---

<sup>1</sup> Vesting Antwerpen blz 34 tot 44

<sup>2</sup> Contacten met vroeger Antwerpen A.de Lattin blz 171-172-173

<sup>3</sup> Contacten met vroeger Antwerpen A.de Lattin blz 173 tot 178



mocht op eigen kosten maximum drie wagens uitrusten met producten waarin zij gespecialiseerd was en zoveel paarden inspannen als gewenst.<sup>1</sup>

Blikvanger was de Noordnatie met een enorm blok witte marmer uit Carrara. De Werf-en Vlasnatie toonde een houten imitatie van een monsterkanon van de firma Krupp uit Essen, voortgetrokken door tien prachtige paarden. De Hessenatie voerde een wagen met de voorstelling van de Wereldtentoonstelling.

De optochten van de naties waren een groot succes en er werd dan ook geregeld beroep gedaan op natiepaarden voor het organiseren van allerlei optochten zoals bv. de Joost van de Vondel optocht in 1887 en de stoet van het Landjuweel in 1892. De Bond ging echter selectief te werk. Aanvragen met politiek karakter werden afgewezen. Individueel konden de naties wel beslissen om deel te nemen en paarden te leveren.<sup>2</sup>

De wereldtentoonstelling werd druk bezocht. Op zondag 28 mei telde men 60.000 bezoekers. De paardentram had het dan ook bijzonder druk : 60 tot 70 rijtuigen reden op de verschillende lijnen van de leien. Alle vigilanten en open rijtuigen reden ook mee, maar toch kloegen de uitbaters ervan over de concurrentie van de paardentram.<sup>3</sup>

#### **G. PAARDEN IN OPENBARE DIENSTEN EN IN PRIVE BEZIT.**

Zoals blijkt uit bijgevoegde afbeeldingen werden paarden ook gebruikt in allerlei openbare diensten zoals de brandweer en de ruimdienst.<sup>4</sup>

Bemiddelde personen bezaten hun eigen voertuigen en paarden. Voertuigen waren er in allerlei types en modellen zoals :Tilbury, Tonneau, Coupé, Victoria, Dameskoets of Calèche, jachtbrik, Landauer, familie-omnibus, Hansom cab enz.<sup>5</sup> Blijvende getuigen hiervan zijn de talrijke koetspoorten aan historische gebouwen.

---

<sup>1</sup> Zie afbeelding nr.13

<sup>2</sup> De Antwerpse Naties blz. 217

<sup>3</sup> Contacten met vroeger Antwerpen A. de Lattin blz.173

<sup>4</sup> Zie bijgevoegde afbeeldingen 14 en 15

<sup>5</sup> Zie afbeelding 16 en 17

## **BIJLAGEN**

### **Bijlage 1**

#### **LIJSTEN MET NATIES**

In de patentrollen is hier en daar sprake van arbeiders of kruiersbazen die de zetel van de natie als domicilie kozen. Op die manier kan in 1816 de natie van de Graenmeters, gevestigd aan de Tavernierkaai, worden geïdentificeerd evenals die van de Kooldraegers aan de Lombardenvest, later in 1838 de Kleyn Kool Natie genoemd. In 1817 duiken de leden van de Boternatie in de documenten op.

De *INDICATEUR COMMERCIAL*, een van de vroege adresboeken die Antwerpen rijk is, publiceerde in 1820 een lijst met elf naties:

- de Kraenkinders met 16 leden gevestigd in de Steenstraat
- de Noordmannen met 12 leden eveneens in de Steenstraat
- de Steenkoolnatie met 12 leden aan de Zeeuwse Korenmarkt
- de Kooldraegers met 28 leden aan de Lombardenvest
- de Boterkruyers met 36 leden aan de Boterrui
- de Buyldraegers met 54 leden aan de Zeeuwse Korenmarkt
- de Graenmeters met 20 leden aan de Tavernierkaai
- de Kalk-en Steen natie met 16 leden aan de Sint-Janvliet op het Scheldeken
- de Werklieden van den Platten Stegel met 12 leden, met loodsje aan de Sint-Jansvliet
- de Vlasnatie en de Wervenaers met 36 leden in de Nosestraat <sup>1</sup>

-----

#### **Bijlagen 2 tot en met 19 zijn bijgevoegde afbeeldingen.**

---

<sup>1</sup> De Antwerpse Naties blz. 150

## **BIBLIOGRAFIE**

- Dr. O. Van den Abeele, HET BELGISCH TREKPAARD 1885-1985  
Uitgever : Eeuwfeestcomité v/h Belgisch Trekpaard
- Gustaaf Asaert, Greta De Vos, Ferdinand Slycken –Eindredactie :Gustaaf Asaert  
DE ANTWERPSE NATIES, Zes eeuwen actief in Stad en Haven Uitgeverij Lannoo
- E. Keutgens, HONDERD JAAR TRAMEXPLOITATIE IN ANTWERPEN EN  
RANDGEMEENTEN 1873-1973 Deel I 1873-1901 Uitgever E. Keutgens
- Eric Keutgens, DE ANTWERPSE STADSTRAM IN BEELD, Europese Bibliotheek,  
Zaltbommel Nederland
- Amand de Lattin, CONTACTEN MET VROEGER ANTWERPEN, Uitgeverij : C. de  
Vries-Brouwers p.v.b.a.Antwerpen
- Amand de Lattin, DE POLITIE WAAKT, Uitgeverij: C.de Vries-Brouwers p.v.b.a.  
Antwerpen
- G. Van de Poel, POLITIEMUSEUM OUDAAN Uitgave 1996
- Jean-Jacques Gevers, CHRONIQUE D'UNE FAMILLE ANVERSOISE AU SIECLE  
PASSE 1989 Uitgever Jean-Jacques Gevers
- E. Van Peel, VAN OEVER TOT OEVER AAN DE SCHELDE TE ANTWERPEN,  
Drukkerij-Uitgeverij Halewijn N.V. Antw; 1969
- Georges Renoy , GESCHIEDENIS VAN DE POST, Lannoo Tielt 1999
- Robert Gils , BELGIE ONDER DE WAPENS, VESTING ANTWERPEN  
Uitgeverij : De Krijger
- DE SPYCKER , orgaan van de Heemkundige Kring Essen 40° jaargang 1983 nrs. 1 – 2
- Joseph Jobé, VAN KOETSEN EN KAROSSEN 1977, Unieboek Bussem
- Lode Jordaens , HET KARRENMUSEUM, JMW Printing Kontich 2001 Kon.  
Heemkundige Kring
- Albert Dubois, AUTREFOIS ET AUJOURD'HUI- LES MOYENS DE TRANSPORT  
ET DE COMMUNICATION
- Octave Uzanne LA LOCOMOTION A TRAVERS LE TEMPS
- MARITIEM ENCYCLOPEDIË DEEL III, Redactie J. Van Beylen P.A. De Grootte
- G. Nauwelaers-Wanders, DE SCHEEPVAART IN VROEGER JAREN DEEL V,  
DE VOERMAN (Foto Postkaart)
- Brochure, KANALEN VAN WELVAART NU EN MORGEN, Dienst voor Scheepvaart  
Hasselt