



De Tram in Schilde - 's-Gravenwezel Van postkoets tot de laatste tram...

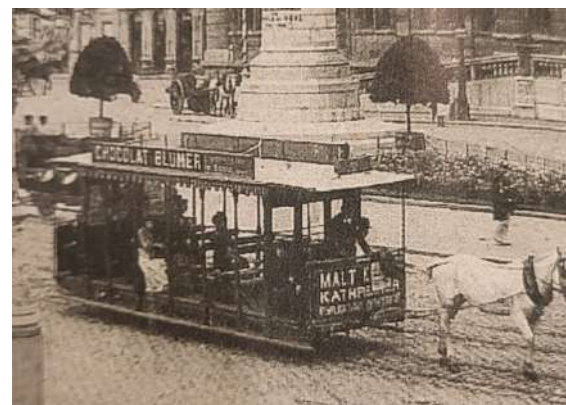
Lange tijd was de **postkoets** als de enige vorm van openbaar vervoer. Echter, dit vereiste veel geduld en tijd. Voor een reis van Antwerpen naar het populaire Klein Seminarie in Hoogstraten moest men rekening houden met een reistijd van ongeveer zes uur.



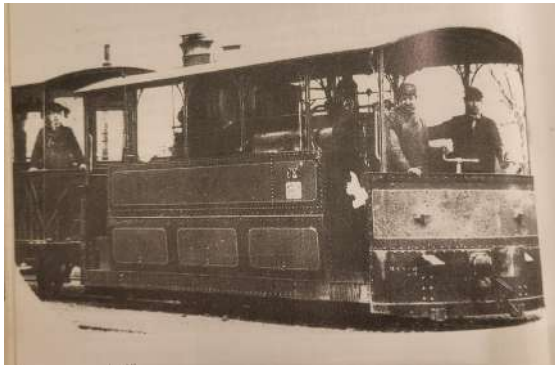
Vanaf 1835 begon de aanleg van het Belgische spoorwegnet, te beginnen met de lijn Brussel-Mechelen. Al snel ontwikkelde België het dichtste spoorwegnet ter wereld. Echter, de onderliggende verbindingen tussen de dorpen verder weg van de treinsporen bleven een uitdaging. Pas in 1875 kwam er een oplossing in zicht met de goedkeuring van de wet op de **'tramways'**.

In Antwerpen reden vanaf 1873 **paardentrams**, een initiatief van particulieren.

Deze trams bleven echter grotendeels binnen de stadsgrenzen.



In 1884 werd de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (NMVB) opgericht, gefinancierd door de staat, provincies en gemeenten. Aanvankelijk maakte deze maatschappij gebruik van **stoomtrams** voor haar diensten.



De lijn Antwerpen-Oostmalle-Hoogstraten werd in 1885 geopend, en een jaar later werd het traject uitgebreid met het deel Oostmalle-Turnhout. De keuze voor Hoogstraten als een van de eerste bestemmingen was vanwege het Klein Seminarie, een belangrijke onderwijsinstelling in de regio.

Het vertrekstation van de stoomtram op lijn 41 bevond zich bij het, nog altijd bestaande maar nu verlaten, tramdepot aan het huidige Tramplein in de wijk Zurenborg. Voordat de tram de route richting Turnhout via Schilde insloeg, moest er een riskante grote bocht genomen worden rond Fort 1 (*) in Wijnegem. Deze bocht was niet alleen gevaarlijk vanwege het risico om uit de bocht te vliegen, maar ook omdat het leger daar regelmatig schietoefeningen uitvoerde.

In **Schilde** werden **twee aftakkingen** van de tramlijn aangelegd. De eerste aftakking, op vraag van Burgemeester Baron van de Werve en van Schilde, was aan de Boerendreef. De tweede lag aan de Klein Waterstraat en leidde naar het hof van Baron Delbeke. Het is echter onzeker of deze aftakkingen veelvuldig gebruikt werden.

Tijdens de officiële opening in 1885 reden er twee trams met in totaal 120 genodigden van Zurenborg naar Hoogstraten. In Schilde werd het gezelschap opgewacht door burgemeester Baron van de Werve, die een ontvangstcomité had georganiseerd. Opvallend was de aanwezigheid van enkele van zijn huisbedienden, gekleed in rode galauniformen, als onderdeel van het comité.

Naast reizigersvervoer had de tram ook een belangrijke rol in het **goederentransport**. Zo werden er onder andere dennenhout voor de koolmijnen, steenkolen en bakstenen vervoerd. De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (NMVB) had zelfs speciale tankwagens voor het vervoer van beer. Deze wagens werden gevuld door de Antwerpse beerruiming en gelost in speciaal gebouwde beerputten in Schilde. Boeren hadden de mogelijkheid om tegen betaling beer uit deze putten te halen voor de bemesting van hun gronden. De snelheid van de tram was beperkt tot 10 km/u in bebouwde gebieden en tot 30 km/u op open trajecten buiten de dorpen.



Vanaf 1920 ondervond de tram concurrentie van de **autobussen**. Deze waren comfortabeler dan de veelal verouderde tramstellen. Bovendien hadden de autobussen het voordeel dat ze de reizigers direct tot in het hart van de stad konden brengen. Dit contrast met de trams, die vaak hun haltes aan de randen van stedelijke gebieden hadden, maakte de autobussen een aantrekkelijker optie voor veel reizigers.

De **elektrificatie van de tramlijnen** begon in 1927, en in 1930 werden de standaard motorrijtuigen in gebruik genomen. Deze waren bekend om hun rechthoekige vorm met vlakke voorzijde en haalden hun stroom van bovenleidingen. Het voltooien van de elektrificatie tussen Schilde en Turnhout duurde echter tot 1941.



Gedurende deze overgangperiode reden zowel stoomtrams als elektrische trams op de lijnen. De allerlaatste stoomtram die door Schilde reed, deed dit in 1938, waarna de stoomtrams volledig plaatsmaakten voor de modernere **elektrische trams**.

Na de Tweede Wereldoorlog, toen het privévervoer weer opbloede, verslechterde

de financiële situatie van de trammaatschappij. Grote investeringen werden niet gedaan, en op de niet rendabele lijnen werden trams vervangen door bussen. Deze vervanging was niet alleen een besparing op loonkosten, maar ook het onderhoud van bussen bleek voordeliger. Daarnaast boden bussen meer flexibiliteit, bijvoorbeeld voor schooltransport.



Uiteindelijk reed de **laatste tram** door Schilde in mei 1962, waarmee een einde kwam aan het tijdperk van tramvervoer in deze regio.

Aan de kant van 's-Gravenwezel, grenzend aan Schoten, bevond zich de terminus van de elektrische "**boerentram**" (lijn 61). Deze tramlijn, die vanuit Antwerpen langs Iepenburg in Schoten reed, stopte met zijn diensten in mei 1965.

Joos Verschueren



() Fort 1, een van de acht Brialmontforten ten oosten van Antwerpen, is inderdaad het enige fort dat werd gesloopt. In 1959 werd besloten om de Turnhoutsebaan recht te trekken, wat leidde tot de sloop van het fort. Op de plek waar Fort 1 ooit stond, bevindt zich nu het Wijnegem Shopping Center.*

De Toekomst van Openbaar Vervoer

Waarom trams niet de oplossing zijn voor Schilde

Nu duurzaam vervoer steeds belangrijker wordt, vragen mensen zich af hoe het openbaar vervoer er in de toekomst uit zal zien in dorpen zoals Schilde en 's-Gravenwezel. Terwijl sommigen pleiten voor de terugkeer van een tram zijn er sterke argumenten die aangeven dat **trams niet het juiste vervoermiddel** zijn voor de toekomst van onze gemeente.



Tramlijnen vereisen aanzienlijke investeringen, niet alleen voor de aanleg maar ook voor onderhoud. De **infrastructuur van trams is ingrijpend** en vaak disruptief voor de historische dorpskernen. De beperkte ruimte in onze dorpskernen maakt van de integratie van trams een complexe en potentieel ontwrichtende onderneming.

Er zijn **alternatieven** die mogelijk nog ecologischer en flexibeler zijn, zeker met de technologische revolutie die we vandaag kennen. **Elektrische bussen, deelauto's** bijvoorbeeld bieden een groen alternatief zonder de noodzaak voor vaste sporen. Ze kunnen bestaande wegen gebruiken en zijn daarmee flexibeler en minder invasief. **Fietsen** en andere vormen van

micromobiliteit versterken het lokale, groene vervoersnetwerk en ondersteunen een gezonde, actieve levensstijl.

Momenteel wordt er onderhandeld over efficiënter openbaar vervoer van en naar Schilde & 's-Gravenwezel. Er is een voorstel voor een **nieuwe buslijn die Schilde en 's-Gravenwezel met Brasschaat verbindt**. Dit initiatief komt tegemoet aan de behoefte van veel inwoners, waaronder scholieren die naar Brasschaat reizen voor onderwijs en senioren die baat zouden hebben bij betere toegankelijkheid. Deze ontwikkeling benadrukt de behoefte aan flexibelere en aanpasbare vervoersopties boven de vaste infrastructuur van trams.

De geschiedenis leert ons dat de aanleg van tramlijnen vaak een katalysator is geweest voor verdere verstedelijking. Dit is iets wat ik in onze gemeente juist wil vermijden. Het behoud van het groene landelijke karakter en het **voorkomen van verstedelijking** zijn voor mij belangrijke doelstellingen.

Al heeft de tram ooit een belangrijke rol gespeeld in de mobiliteit van Schilde en 's-Gravenwezel, nu lijkt het tijd voor

alternatieve, flexibele en groenere vervoersoplossingen die beter passen bij de huidige en toekomstige behoeften van onze inwoners.

Philippe
Verschueren
Gemeenteraadslid



GEEF UW MENING!

Vindt u dat de tram tot in Schilde moet rijden?

Geef uw mening op hetverhaalvanschilde.be

Bekijk de Video over het vervoer van de toekomst

Klik hier: https://youtu.be/vgyL66Su_Ak



Joos & Philippe Verschueren



Joos Verschueren, 85 jaar oud, is een al meer dan een halve eeuw trotse inwoner van Schilde-'s-Gravenwezel. Eerst nam hij zijn intrek in het Zonnebos, om later te verhuizen naar de dorpskern van Schilde. Hij is de patriarch van een gezin met drie kinderen, waaronder **Philippe Verschueren**, die op 55-jarige leeftijd ook meer dan 35 jaar in Schilde-'s-Gravenwezel heeft doorgebracht en zelf vader is van vier kinderen.

Beide Verschuerens delen een diepgaande passie voor hun gemeente, haar ontwikkeling en hebben beiden betrokkenheid getoond bij hun gemeenschap door dienst te doen als gemeenteraadslid. Door een **verbindinglijn te trekken tussen het verleden en de toekomst** van Schilde, hopen ze ideeën te introduceren die gericht zijn op het verbeteren van de levenskwaliteit van alle Schilde inwoners. En daarbij willen ze graag weten wat u ervan denkt.

(* Geraadpleegde bronnen:

Heemkundige Kring Jan Vleminck : De tram in Wijnegem 2007
Heemkundige Kring Jan Vleminck : Wijnegem onder de grond 2017
Serge Migom: Van klei tot kerk 2004
Heemkundige Kring Jan Vleminck: 700 jaar Familie van Havre 2004
Joseph Schobbens : Les Environs d'Anvers 42 promenades pédestres 1921
Heemkundige Kring Jan Vleminck: De kastelen van Wijnegem 2016
Heemkring De Drie Rozen : Obiits en Rouwgebruiken bij de Adel 2002
Heemkring De Drie Rozen : Baron de Caters Een leven vol beweging
Heemkring De Drie Rozen: De Vogelenzang een wijk apart
Educatief dossier 2005-2006: Politiek en Spelling
Henri Breugelmans : 100 jaar Parochiekerk 100 jaar klooster 1978
Floris Prims : Geschiedenis van Antwerpen 1947
Heemkring Scilla : diverse artikelen
Heemkring De Drie Rozen: diverse artikelen
Yves van de Werve de Vorsselaer : Légendes et vérités 2009
Jan van den Bergh: Alhier tot Sgravenwezele 1991
Hugo Jacobs, Staf Oorts, Jos Van Bulck Toen we Nederlanders werden en waren 1814-1830
Jacques Claes: De Gebeurtenis Antwerpen Hoe het ging en gaat 2019
Gemeente Schilde en auteurs: Schilde 's-Gravenwezel in beeld 2011
Roland Baetens: Van abdijdomein tot villapark 2003
Parochie OLVrouw-ten-hemel-opgenomen Schilde 1942 – 1965 – 2022
Youtube