



150 jaar tram in
Antwerpen

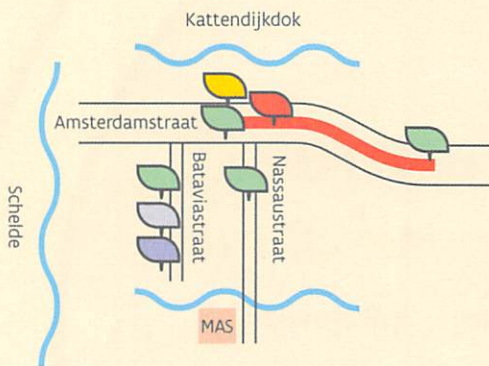
Tramfeest






Zondag 28 mei

11.30 uur - 18.00 uur





Eilandje, Antwerpen

www.150jaartram.be



-  Tramexpo
-  Paardentram
-  Paardenomnibus
-  Animatie
-  Opstaphalte publieksrit



-  Route tramparade
-  Route publieksritten
-  Route paardentram
-  Route paardenomnibus



150 jaar tram: waar moet je zijn?

Op 25 mei 1873 reed in Antwerpen de eerste paardentram uit, tussen de Meirbrug en Berchem-Kerk. Vandaag, 150 jaar later, is de tram een icoon van 't Stad. Reden genoeg om de trams van vroeger en nu in de bloemetjes te zetten. Dat doen we op zondag 28 mei op het Eilandje, van 11.30 uur tot 18 uur.

Opbouw tramparade

10-11.30 uur | Havenhuis

Tramparade

11.30-12 uur | Havenhuis – Amsterdamstraat

Tramexpo

12-18 uur | Amsterdamstraat

Publieksritten

12-18 uur | Amsterdamstraat – Meirbrug – Nationale Bank – Opera – Londenstraat

Paardentram en paardenomnibus

12-18 uur | Bataviastraat

Animatie

12-18 uur | Londenbrug – Amsterdamstraat – Nassaustraat

Ontdek het volledige programma op www.150jaartram.be





1

Paardenomnibus

De paardenomnibus is een replica die begin van de jaren 2000 werd gebouwd op initiatief van de vzw Jut & Aer uit Wuustwezel en dit op basis van de originele plannen. In tegenstelling tot de paardentram rijdt de omnibus dus niet op sporen. Vanaf 1890 werden veertien dergelijke omnibussen ingezet tussen de Draakplaats en het station 'Land van Waes' (St-Michielskaai). Later kwamen daar nog een tiental stuks bij.

Bouwjaar	1890
Constructeur	Omnibus Works – Alexander Dodson (Harmood Grove, Camden Town, Londen)
Reeks	1 – 14
Beremming	handrem
Gewicht leeg	3,25 ton
Zitplaatsen	26 (12 binnen op het benedendek + 14 buiten op het bovendek)



2

Paardentram 8947

Dit open zomerrijtuig werd in 1916 in gebruik genomen op de elektrische tramlijnen rond Brussel. Het is dus van oorsprong geen voertuig dat in Antwerpen als paardentram heeft gereden, maar wel heel vergelijkbaar zal geweest zijn. In 1956 stond de 'baladeuse' klaar om verkocht te worden naar Iran, maar de verkoop ging niet door. In 1973 en 1974 werd het rijtuig al ingezet voor ritten op de Herentalsebaan in Deurne en in 1984 op de Gentse Feesten.

Bouwjaar	1916
Constructeur	Compagnie Centrale de Construction te Haine-St. Pierre
Reeks	A 8935 – A 8949
Beremming	handrem
Gewicht leeg	4,06 ton
Zitplaatsen	24



3

Motorwagen 200

De 200 was de eerste elektrische tram die aan de Compagnie Générale des Tramways d'Anvers (CGTA) werd geleverd. Hij werd op 21 januari 1901 op de Draakplaats aan de sinjoren voorgesteld als dé stadstram die de paardentram moest vervangen. Na veertig jaar reizigersdienst verhuisde de 200 in 1941 naar de dienst weg en werken. De tram werd gedeeltelijk omgebouwd tot trekker voor de spoorwag en in het bruin, de kleur van de werkvloot, geschilderd.

In februari 1974 werd de 200 (toen 8824) naar Brussel gebracht om bewaard te blijven voor museumdoeleinden. De Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB) herstelde de tram in 1982 in zijn originele staat.

Bouwjaar	1899
Constructeur	Ateliers Franco-Belge, La Croyère
Onderstel	Brill
Motoren	2 motoren van 20 pk
Beremming	handrem
Gewicht leeg	6,64 ton
Zitplaatsen	16



4

Motorwagen 305

Motorwagen 305 behoorde tot een bestelling van 150 trams, oorspronkelijk geleverd met open balkons. Vanaf 1907 werden ze technisch verbeterd en kregen ze windschermen aan de balkons. Veertig jaar daarna werd de 305 uit de reizigersdienst genomen en als werktram ter beschikking gesteld van de Centrale Werkplaats in de Grote Hondstraat. Aan het koetswerk werd niet geraakt. In 1963 kreeg de 305 het nummer 5855. In 1966 werd op het dak naast de trolleytang ook een pantograaf geïnstalleerd zodat hij op hele net inzetbaar was.

In 1993 werd de werkwagen gerestaureerd door het personeel van De Lijn in de oorlogsuitvoering van 1943. De tram is representatief voor de periode 1940-1944.

Bouwjaar	1902
Constructeur	Ateliers Métallurgiques de Nivelles
Reeks	201-230, 251-370
Motoren	2 motoren van 20 pk
Beremming	handrem en luchtrem
Gewicht leeg	11,8 ton
Zitplaatsen	16



5

Motorwagen 5351

Oorspronkelijk behoorde deze tram tot de reeks 251-370. In 1948 werd de 351 gemoderniseerd. In juni 1949 kwam hij als prototype in dienst. Hij was uitgerust met een verende koppeling tussen wielschijven en velg, een rationelere besturing, pneumatisch aangedreven deuren aan de rechterkant, betere verlichting en ventilatie en richtingsfilmen. De twee balkons werden vergroot en de stuurpost op het achterbalkon verwijderd. Een minpunt was dat de ontvanger zijn dienst nog steeds lopend moest doen.

Met de 351 als voorbeeld werden tussen 1948 en 1954 dertien wagens gemoderniseerd. In 1963 kregen die het cijfer 5 voor hun nummer. In 1966-1967 werden zij nog omgebouwd voor eenmansbediening. Alleen de 5351 overleefde. De andere trams van dit type werden in 1974 en 1975 gesloopt.

Bouwjaar	1903
Constructeur	Ateliers Métallurgiques de Nivelles
Motoren	2 motoren van 20 pk
Beremming	handrem en luchtrems
Gewicht leeg	10,1 ton
Zitplaatsen	11



6

Motorwagens 4408 en 645

Eind 1904 begon de Compagnie Générale des Tramways d'Anvers (CGTA) met de bouw van een reeks van 71 motorwagens. Deze tram werd het typerijtuig van het bedrijf. Dertig motorwagens werden in 1925 uitgerust met twee motoren van 29,44 kW. Vanaf 1937 bouwde de CGTA een aantal trams uit deze reeks om tot het type 101.

In 1963 kregen de motorwagens een 4 voor hun nummer. Dat cijfer stond voor 40 pk (29,44 kW). In 1966 verving men op de nog in dienst zijnde trams de trolleytang door een pantograaf en werden 22 wagens omgebouwd voor eenmansbediening.

Motorwagen 4408 (toen 408) raakte zwaar beschadigd tijdens het bombardement van de geallieerden boven Mortsel op 5 april 1943. De trambestuurder kwam daarbij om het leven.

Motorwagen 6451 werd in 1941 uitgerust met twee motoren van 66 pk (48,76 kW). In 1963 werd een 6 voor het nummer geplaatst, verwijzend naar de 66 pk. In 1966 werd de trolleytang vervangen door een pantograaf. In 1968 werd de wagen aangepast voor eenmansbediening en uitgerust met een elektrische railrem.

Bouwjaar	1905-1913
Constructeur	CGTA-werkplaats Grotehondstraat, Antwerpen
Reeks	401-471
Motoren	2 motoren van 40 p
Bremming	handrem en luchtrems
Gewicht leeg	11,8 ton
Zitplaatsen	9



7

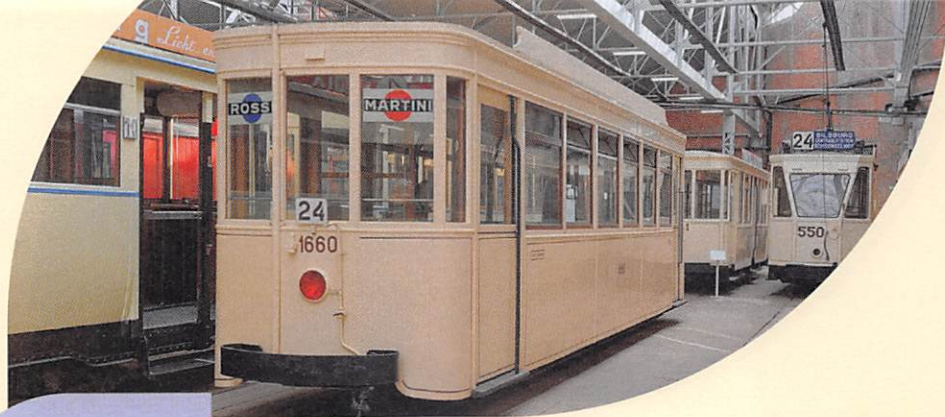
Motorwagen 7386

De Compagnie Générale des Tramways d'Anvers (CGTA) bouwde twintig motorwagens voor Les Vicinaux Anversois, de exploitant van de elektrische buurttramlijnen naar Brasschaat en Schoten. De rijtuigen kregen de nummers 1 tot 20. De rijtuigen hadden een karmijnrode jas met sierlijnen en opschriften in het geel.

In 1920 verkocht de CGTA er tien aan de Buurtspoorwegen. De andere tien bleven bij de Antwerpse trammaatschappij. In 1928 ging er nog één rijtuig naar de NMVB. Het personeel noemde ze de VA's, verwijzend naar de Vicinaux Anversois.

In de loop der jaren ondergingen de wagens talrijke verbouwingen. Naar aanleiding van de Wereldtentoonstelling van 1930 in Antwerpen werden ze omgebouwd tot rijtuigen met uitsluitend staanplaatsen, zodat zo'n honderd reizigers konden worden vervoerd. Later kwamen ze terecht op lijn 1 (Noorderplaats – Zuidstation).

Bouwjaar	1908
Constructeur	CGTA-werkplaats Grotehondstraat, Antwerpen
Reeks	379-387
Motoren	4 motoren van 25 pk
Beremming	handrem en luchtrem
Gewicht leeg	14,5 ton
Zitplaatsen	17



8

Aanhangrijtuig 1660

Het aanhangrijtuig 601 werd in 1922 in de CGTA-werkplaats gebouwd als een prototype. Het stond model voor een reeks van zestig aanhangrijtuigen (602-661). Tussen februari 1952 en oktober 1954 werden 30 aanhangrijtuigen verbouwd tot eenrichtingsrijtuigen met een zitplaats voor de ontvanger en schuifdeuren langs de rechterkant. De kant binnenspoor werd volledig gesloten. Instappen gebeurde vooraan, uitstappen langs de middenschuifdeur. De achterste plooi-deuren dienden als nooduitgang.

In de periode 1955-1958 werden nog eens 31 aanhangrijtuigen verbouwd tot tweerichtingsrijtuigen, met stoelen in simillieer. De wagenbak werd verbreed met 18 centimeter, zodat er meer plaats bleef voor de middengang. De zitplaats voor de ontvanger was verplaatsbaar, afhankelijk van de rijrichting. De 1660 is representatief voor die verbouwde reeks. Hij werd in juli 1973 buiten dienst gesteld. In 1963 kregen alle aanhangrijtuigen het cijfer 1 voor hun reeksnummer (1601-1661). Vanaf 1966 gingen de aanhangrijtuigen naar de sloper.

Bouwjaar	1922/1924-1925
Constructeur	CGTA-werkplaats Grotehoofdstraat, Antwerpen Usines Ragheno, Mechelen
Beremming	handrem en luchtrem
Gewicht leeg	5,6 ton
Zitplaatsen	17



9

Motorwagen 181

In de tweede helft van 1937 begonnen de Antwerpsche Tramwegen hun motorwagens te moderniseren. Het ging hoofdzakelijk om het verlengen van de balkons en het aanbrengen van pneumatische deuren. Een aantal kreeg ook een luchttrem. 133 wagens werden verbouwd en kregen een nieuw reeksnummer. Het ging om de reeksen 201-230, 251-370 en 401-471. Het prototype 101 (ex-450) verliet op 15 januari 1938 de werkplaats. De laatste wagen, de 233, op 15 januari 1946.

Vanaf 1952 werden de eerste gemoderniseerde wagens afgevoerd voor de sloop. Enkele trams zetten hun loopbaan voort als 'trekkers' bij de dienst weg en werken of als 'depanneurs' in de remise. De depanneur 5851 (ex-405/ex-181) ging in februari 1992 naar de werkplaats van De Lijn in Hoboken. Daar werd hij gerestaureerd als tram 181 met zitplaats voor ontvanger (toestand 1952).

Bouwjaar	1937-1946
Constructeur	Tramways d'Anvers (TA) - Antwerpsche Tramwegen
Reeks	101-233
Motoren	2 motoren van 20 pk
Beremming	handrem en luchttrem
Gewicht leeg	11,2 ton
Zitplaatsen	16



10

PCC 2000

Het ministerie van Verkeerswezen schreef op de begroting van 1959 75 miljoen frank in om nieuwe trams voor Antwerpen te kopen. Het prototype van de PCC, de 2000, werd geleverd op 3 oktober 1960. PCC staat voor Presidents Conference Committee. Die Amerikaanse organisatie werd in 1929 opgericht om een standaardtram te ontwikkelen voor de grote Amerikaanse steden. In de periode 1960-1975 bouwde BN-ACEC in licentie 166 PCC's (2000-2165) voor Antwerpen. Bij De Lijn kreeg de 2000 het nummer 7000. De 7000 heeft weliswaar nooit in de kleuren van De Lijn gereden, maar wel in een rood-witte jas, de huisstijlkleuren van de MIVA sinds maart 1980.

Bouwjaar	1960
Constructeur	La Brugeoise et Nivelles (BN/ later Bombardier Transportation), Brugge
Reeks	2000-2165
Motoren	2 motoren van 35 kW
Beremming	elektrische remming, trommelremmen en railremmen
Gewicht leeg	16,4 ton
Zitplaatsen	29



11

Dienstvoertuigen

Kipmotorwagen 8821

Tot omstreeks 1915 gebruikte de Compagnie Générale des Tramways d'Anvers (CGTA) afgedankte paardentramrijtuigen om spoomateriaal te vervoeren. Paarden trokken de afdankertjes voort. De kipmotorwagen 8821 was in 1913 het eerste motorrijtuig dat voor de dienst weg en werken werd gebouwd in de CGTA-werkplaats aan de Grotehondstraat. Hij was uitgerust met vier kيبakken voor het vervoeren van grind, zand en steenslag. De wagen kreeg het nummer 1. In 1963 werd dat 8821. Op 19 januari 1987 ging hij met pensioen. Het bruine trammaterieel van de dienst spoor en wegenis werd door het personeel destijds 'duvels' genoemd, omdat het alle mogelijke klussen opknapte.

Trekker 8826

De 'depanneur' 8826 was oorspronkelijk een reizigerstram uit de reeks 401-471, gebouwd door de CGTA. In mei 1970 verhuisde de trekker naar de dienst spoor en wegenis, waar hij tot 1999 platte wagens of lorries vol spoomateriaal trok.

Zandwagen 8885

De 8885 is ook een product van de CGTA. Hij bracht remzand naar de eindpunten van de tramlijnen, waar het in een kist werd overgeladen.



12

Motorwagen 9994

Motorwagen 9994, bijgenaamd 'De Poldertram', is een buurtspoorwegtram van het type 'Standaard'. In de periode tussen de twee Wereldoorlogen werden van dit type wel 400 rijtuigen gebouwd voor het ganse Belgische net. De 9994 zelf kwam in 1931 in dienst als aanhangwagen.

Al in 1932 werd hij omgebouwd tot motorwagen en reed hij op zowat alle elektrische buurttramlijnen van en naar Antwerpen. Daarbij haalde hij makkelijk snelheden tot 70 kilometer per uur. Tussen 1955 en 1961 bolde de 9994 vooral naar de polderdorpen, vandaar zijn bijnaam. Vanaf 1966 werd hij ook nog ingezet als werkwagen aan de kust.

In 1978 ging hij buiten dienst. Na ruim twintig jaar te hebben staan verkommeren in openlucht, werd het rijtuig in de tweede helft van de jaren 2000 rijvaardig gerestaureerd door vzw Poldertram.

Bouwjaar	1931
Constructeur	SA Dyle & Bacalan, Kessel-Lo
Reeks	9990-9994
Motoren	Vier elektrische motoren ACEC MTV 215 van 55pk
Beremming	Westinghouse luchtrem, reostatische rem (als noodrem), handrem
Gewicht leeg	20 ton
Zitplaatsen	30



13

Motorwagen 7001

Na zo'n 62 jaar trouwe dienst zwaaide PCC 7001 begin 2023 af als reguliere tram. Daarmee was hij tot voor kort de oudste nog in dienst zijnde PCC. Toen dit tramtype in 1960 naar Antwerpen kwam, maakte die grote sier met zijn stijlvolle, futuristische ontwerp. In vergelijking met de twee-assers die ervoor op het Antwerpse net reden, kon hij enorm snel, maar toch zacht optrekken.

De 7001 heeft vele gedaanteverwisselingen gekend. Van 1960 tot 1983 reed hij in een crème kleur rond, vanaf 1983 reed hij rond in het rood en wit van de Antwerpse trammaatschappij MIVA, en vanaf 1995 in de kleuren van De Lijn. Op initiatief van enkele liefhebbers werd de 7001 eind 2006 opnieuw in een crèmekleurige jas gestoken. Hij is ook goed herkenbaar aan de reclameborden voor het Vlaams Tram- en Autobusmuseum.

Bouwjaar	1960
Constructeur	La Brugeoise et Nivelles (BN/ later Bombardier Transportation), Brugge
Reeks	2000-2165
Motoren	2 motoren van 35 kW
Beremming	elektrische remming, trommelremmen en railremmen
Gewicht leeg	16,4 ton
Zitplaatsen	29



14

Gekoppelde PCC

In 1975 ging het eerste stukje premetro open, tussen de Groenplaats en het Centraal Station. In functie van die premetro werden de nieuwere PCC's al vanaf begin jaren zeventig uitgerust met een automatisch remsysteem en met koppelingen, zodat ze samen met een andere PCC een stel konden vormen. Een eerste reeks PCC's, de reeks 2061-2125, gebouwd tussen 1966 en 1970, kreeg er vanaf 1972 een koppeling bij. Een tweede reeks, de reeks 2126-2165, gebouwd in 1974 en 1975, kreeg van bij aanvang een koppeling mee. Enkel de oudste generatie PCC's, de reeks 2000-2060, werd nooit met een koppeling uitgerust. In de tramwereld worden ze daarom ook wel 'platkoppen' genoemd.

Toen De Lijn in 1991 de activiteiten van de MIVA overnam, werden alle rijtuigen vernummerd. De twee vooraan werd een zeven.

Bouwjaar	1966-1974
Constructeur	La Brugeoise et Nivelles (BN/ later Bombardier Transportation), Brugge
Reeks	2000-2165
Motoren	4 motoren van 35 kW
Beremming	elektrische remming, trommelremmen en railremmen
Gewicht leeg	16,4 ton
Zitplaatsen	29



15

Hermelijn

Met de Hermelijn maakte de lagevloertram eind jaren negentig zijn intrede in Antwerpen. Naast de lage vloer sprongen vooral de zachte bumpers, de grote deuren, de vouwbalgen – “accordeons” – en de grote lengte van het voertuig (zo'n 30 meter) in het oog. Omwille van zijn sierlijke bewegingen en zijn kunststof bumpers, kwam een personeelslid van De Lijn uit Gent met de originele naam 'Hermelijn' op de proppen. De Hermelijnen waren ook de eerste Antwerpse trams met elektronische sturing. Ondertussen slingeren de Hermelijnen zich al een bijna een kwarteeuw door het Antwerpse verkeer.

Bouwjaar	1999-2006
Constructeur	Siemens/Bombardier/Adtranz
Reeks	7201-7265
Motoren	4 motoren van 95 kW
Beremming	elektrische remming, schijfremmen en railremmen
Gewicht leeg	39 ton
Zitplaatsen	72



16

Albatros

Als opvolger van de Hermelijintrams doken de Albatrossen voor het eerst in september 2015 op. Het ging om het tramtype Flexity 2, gebouwd door Bombardier. De naam van de lagevloertram werd bedacht door Gentenaar Gunther Govaert. Hij verwees tegelijkertijd naar de grote lengte en de energiezuinigheid van de tram: "De albatros is een van de grootste vliegende vogels en kan met weinig energie heel ver vliegen." Van de Albatrossen bestaan twee modellen: een grote broer met zeven delen (43 meter lang), en een kleine met vijf (32 meter lang).

Bouwjaar	2014-2016
Constructeur	Bombardier Transportation
Reeks	7301-7362
Motoren	4 motoren van 110 kW (5 delen) / 6 motoren van 110 kW (7 delen)
Bremming	elektrische remming, schijfremmen en railremmen
Gewicht leeg	53 ton (7 delen) / 39,5 ton (5 delen)
Zitplaatsen	67 + 42 (7 delen) / 54 + 23 (5 delen)



17

Gentse PCC

Deze kleine reeks is op dit ogenblik een buitenbeentje op het Antwerps tramnet omdat het de enige tweerichtingstrams zijn. Eerder reed deze tram in Gent, maar zeven stuks kwamen in 2018 naar Antwerpen om dienst te doen op tramlijn 12, waar de keerlus aan het eindpunt Sportpaleis uit dienst werd gesteld door de Oosterweelwerken. Deze tram is net zoals de Antwerpse PCC's gebouwd bij La Brugeoise et Nivelles, maar hij is een pak jonger: de tram kwam in dienst in 1971. Ook verschilt het ontwerp op een aantal vlakken met de Antwerpse PCC's – er is bijvoorbeeld geen middendeur. De tram werd in de jaren 2000 gemoderniseerd.

Bouwjaar	1971-1975
Constructeur	La Brugeoise et Nivelles (BN), Brugge / ACEC, Charleroi
Modernisatie	1999-2003 (Adtranz/MGB)
Reeks	6201-6254 (6202-6223 gerenoveerd)
Motoren	2 motoren van 35 kW
Electrische rem	elektrische remming, trommelremmen en railremmen
Gewicht leeg	19 ton
Zitplaatsen	28 + 2



18

Stadslijner

De nieuwste telg uit het Antwerpse tramgeslacht werd begin 2023 'Stadslijner' gedoopt. Dat gebeurde naar analogie van de nieuwe kusttrams, die 'Zeelijner' heten. Als nieuwe lagevloertram werd gekozen voor het tramtype Urbos 100 van het Spaanse CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles).

De Stadslijners worden op dit moment al dagelijks ingezet op lijn 10 tussen Winegem en het Schoonselhof. De huidige Stadslijners zijn eenrichtings-trams, maar in 2024 komen er ook tweerichtingsmodellen.

Bijzonder aan de Stadslijners is dat ze veel comfort bieden aan minder mobiele reizigers, voorzien zijn van airconditioning en zitmeubilair in recuperatieleder.

Bouwjaar	2023 - ...
Constructeur	CAF
Reeks	7401-7458
Motoren	4 motoren van 107 kW
Beremming	elektrische remming, schijfremmen en railremmen
Gewicht leeg	40 ton
Zitplaatsen	54 + 22

Uit liefde voor de tram (en de bus)

Alle activiteiten in het kader van 150 jaar tram in Vlaanderen worden georganiseerd door én voor tramliefhebbers. In Vlaanderen worden zij vertegenwoordigd door META vzw: Mobiliteitserfgoed Tram en Autobus. META vzw heeft als doel de rijke geschiedenis en het bijhorende erfgoed van het openbaar stads- en streekvervoer in stand te houden, te beheren en te presenteren aan het grote publiek.

META vzw kan daarbij rekenen op de steun van haar zeven aangesloten lidverenigingen. Deze verenigingen bestaan volledig uit vrijwillige tram- en busliefhebbers die zich inzetten voor het actieve behoud van het tram- en buserfgoed in Vlaanderen. Dankzij deze liefhebbers beschikken we nog over een mooie en representatieve collectie van zo'n 200 trams en bussen in Vlaanderen.

MobiliteitsErfgoed
Tram en Autobus vzw

metavzw.be

De volgende vrijwilligersverenigingen maken deel uit van de META-koepel:

Vlaams-Tram- en Autobusmuseum

museum, ritten op het Antwerps stadsnet

www.vlatam.be

Poldertram

restauranties

www.herita.be/nl/poldertram-antwerpen

Depot 145

restauranties, ritten met bussen

www.depot145.com

ETG

restauranties, ritten op het Gentse stadsnet

www.etgvzw.be

Nostalbus

restauranties, ritten met bussen

www.nostalbus.be

Tramsite Schepdaal

museum

www.tramsite-schepdaal.be

TTO-Noordzee

restauranties, ritten vanuit De Panne

www.ttonoordzeevzw.be



150 jaar tram in
Antwerpen