

NU HONDERD JAAR GELEDEN
KWAM
DE ALLEREERSTE TRAM
DOOR GENT, DIE OUDE STEDE,
- VENI, VIDI, VICI -
TE "PAARD" GEREDEN.

De geschiedenis van de Gentse paardentram begon vanzelfsprekend niet op de dag dat men het eerste stuk spoorstaaf tussen de straatstenen inwroeg. Evenmin met de eerste zweepslag op het paard dat die eerste tram had voort te trekken.

Zij begon integendeel met de uitvoerige en meestal enthousiaste relazen van bereisde Gentenaars die in andere steden van het land dat ultramodern vervoermiddel hadden leren kennen, een sympathiek ding dat tegelijkertijd spoorweg en stadsomnibus was.

Zij begon tevens met de menigvuldige pogingen die ondernemende lui in het werk stelden om onze stad met zo'n nuttig verkeersmiddel te begiftigen.

Ten slotte kon zij onmogelijk beginnen zonder de ontelbare besprekingen, interpellaties en bekvechterijen die binnen de muren van het Stadhuis niet van de baan waren. Noch zonder de even ontelbare polemieken en haarklieverijen die erbuiten maar aan geen einde willen komen.

Inderdaad waren drie steden Gent voorgegaan in het uit de grond stampen van wat men in die dagen een Amerikaanse Spoorweg of Tramway (chemin de fer américain) noemde : Brussel, Luik, Antwerpen.

Te Brussel dook de eerste concessie-aanvrager op in 1864. Het duurde niet lang of een zestal andere liefhebbers verklaarden zich bereid een paar straten met paardentrammen rijker te maken.

Onderhandelingen en ander over-en-weergeloop moeten veel tijd in beslag genomen hebben, want pas vijf jaar later, namelijk op 1 mei 1869, had de plechtige inhuldiging van het eerste baanvak plaats (1).

Reeds bij de aanvang had Antwerpen de gevoelige achterstand van vier jaar in te lopen aangezien de Sinjoren het tot 26 mei van het jaar 1873 moesten stellen zonder Amerikaanse Tramway (2).

Luik, dat eveneens van de partij wilde zijn, had inmiddels ook (1871) zijn Chemin de Fer américain liégeois gekregen.

Wachtte menig Gentenaar niet zonder een gevoel van discriminatie, dus met zoveel te meer ongeduld op het bollen van de eerste tram, geen en-

kele Gentse ondernemer of ondernemende Gentenaar scheen geld of lust te hebben om niet het paard, maar de stier bij de horens te pakken. Of met andere woorden gezegd om het rijdend ding letterlijk en figuurlijk uit de grond te stampen.

Men diende geduldig te wachten tot een Parijzenaar met name Oudot en een Londenaar, Ritterbrandt geheten, in de loop van 1872 aan de Gemeenteraad een plan voorlegden behelzende de aanleg van een paardentramnet.

De onderhandelingen schijnen vlot van stapel gelopen te hebben, want reeds op 25 januari van het volgend jaar werd door de twee partijen (het College en de concessionarissen) een overeenkomst gesloten. Helaas zou nauwelijks een paar weken daarop (27 februari 1873) een kink in de kabel komen : de Gemeenteraad maakte de overeenkomst ongedaan (3).

Nu verschenen andere (en betere ?) aspirant-tramwaybouwers ten tonele : primo de Belgische groep Dufranc-Finet-Banque de Bruxelles; secundo het Engelse duo Mathews & Wilson. Op 5 april daaropvolgend gooide dezelfde Gemeenteraad met een gracieuze zwier de aanvragen van de enen zowel als van de anderen in de papierkorf (4) om amper drie weken later de concessie dan toch maar aan de Belgen te verlenen (5).

“Het hart des mensen overdenkt zijn weg; maar de Here siert zijn gang” zegt een der vele bijbelse spreuken. Dat kent men op het Gentse Stadhuis, want nauwelijks een paar weken na het sluiten van de zo pas genoemde overeenkomst komt de Gemeenteraad met een spiksplinternieuw contract voor de pinnen, een definitief, heet het. Als concessionarissen worden genoemd Dufranc, Macart & Co, Louis Finet en de Banque de Bruxelles.

Pas op 10 januari 1874 wordt het plan (van 12 augustus 1873) ter goedkeuring neergelegd. Luidens Art. 1 van het dit plan betreffend bestek, verleent de Stad de concessie slechts voor de duur van 25 jaar. Behalve het vervoer van reizigers zal ook voor het transport van goederen gezorgd worden. Zoals we verder zullen zien kwam van dat goederenvervoer absoluut niets in huis.

Wat de omvang van het net betreft wordt gesteld dat er vier lijnen zullen uitgebaat worden :

lijn 1 zal de twee stations verbinden en dit traject volgen : Zuidstatie, Statiestraat, Van Arteveldeplaats, Keizer Karelstraat, St.-Jacobsnieuwstraat, Vlasmarkt, Steendam, Dampoortstraat, Eekloostatie;

lijn 2 : Zuidstatie, Statiestraat, Brabantdam, Brabantstraat, Vogelmarkt, Kouter, Zonnestraat, Koophandelplaats;

lijn 3 : Vlasmarkt, Korte Kamerstraat, Kamerstraat, Vrijdagmarkt, Lange Munt, Groenselmunt, Korte Munt, Koornmarkt, Veldstraat, Koophandelplaats, Nederkouter, Kortrijksche Straat, Kortrijksche Poort;

lijn 4 : Koornmarkt, Sterrestraat, St.-Michielsplaats, St.-Michielsstraat, Poel, Hoogstraat, Brugsche Poortstraat, Brugsche Poort.

Naderhand zouden nog twee lijnen de eerste vier komen vervoegen; een

die de Groenselmart zou verbinden met de Muide en een die aan de Van Arteveldeplaats zou vertrekken om te eindigen aan de Brusselsche Poort. Tevens was gedacht aan de aanleg van een ceintuurbaan die via de Plezantest, de Begijnhoflaan en de Coupure (rechts) de Sassche-poort in verbinding zou stellen met de Lindenlei. Van die ceintuurbaan zal natuurlijk nooit ofte nimmer iets in huis komen.

Al even veelbelovend - het zal ook bij een belofte blijven - was de aanleg van een speciale tramlijn bestemd voor het vervoer van goederen. Ware ze tot stand gekomen, dan zouden de Dokken, de Rabotstatie, de Zuidkaai en het einde van de Coupure (links) met elkaar verbonden geweest zijn. Voorwaar te schoon om waar te zijn; daarom bleef het bij een vrome wens.

Wat het trampersoneel betreft is voorzien dat zowel de bestuurder als de ontvanger een bepaald uniform zullen dragen. Daarenboven krijgen ze elk een nummer. Waar dit dient aangebracht wordt niet omschreven: wellicht op de dienstpet of op de kraag van jas of mantel of misschien op de drie plaatsen.

De bestuurders worden gewapend met een fluitje dat ze dienen te gebruiken bij het naderen van een kruispunt of het tegemoetkomen van een kar, een wagen, een vigilante of eender ander voertuig. Meer dan 12 km per uur mag de tram niet rijden.

Er zijn twee soorten van plaatsen: eerste-klasplaatsen (12 zitplaatsen en 10 staanplaatsen / op de twee open maar overdekte platforms /) en tweede-klasplaatsen (8 zitplaatsen).

In de week moet een eerste-klasrit 0,08 F per km kosten met een minimum van 0,15 F. In de tweede klas betaalt men 0,06 F en 0,10 F.

's Zondags en op feestdagen dient men respectievelijk af te dokken: 0,10 F en 0,15 F in eerste en 0,08 F en 0,10 F in tweede.

Of de eerste-klasreizigers op kussens zitten, vind ik niet vermeld. Zo ja, dan zal de ontvanger bij de aankomst van de tram aan een terminus met de kussens niet van de ene naar de andere afdeling moeten sjouwen hebben wegens het ruimteverschil van die afdelingen. De eerste klas zal dan ook afwisselend vooraan en achteraan in het rijtuig ondergebracht zijn. Iets dat niet voorkwam bij de elektrische tram, waar de eerste klas steeds achteraan te vinden was.

Alles schijnt dus in januari 1874 in kruiken en kannen te zijn. Gaat men eindelijk de hand aan de ploeg, pardon, aan de schop en het houweel slaan?

Eindelijk? want niet weinigen beginnen danig op hete kolen te zitten: aldoor maar horen spreken over dat Amerikaans wonder zonder ook maar een glimp van het mirakel gewaar geworden te zijn. "Le public est impatient de jouir de ce mode de transport si commode pour les voyageurs et qui doit être si avantageux et si profitable pour les marchandises et je voudrais savoir quand la compagnie concessionnaire pourra être en demeure de commencer les travaux" lezen we in Le Bien Public. U ziet van hier wat voor het toenmalige Gent de uitvoering van die



De Koornmarkt einde 19de eeuw. Let op de gaslantaarnen en de waterplaats alias pissijn
(achter de tram met het witte paard. (Copyright A.C.L. : A. 127467)

“werken” betekende. Waarmee zeker niet gezegd wordt dat die gebeurtenis door eenieder op dezelfde geestdriftige wijze onthaald werd. Ik denk dat de talrijke huurhouders en de nog talrijkere koetsiers en blauwkielen met gemengde gevoelens de straten zagen openbreken en de met schuld beladen spoorstaven in de grond stoppen. Ook zal menig buurtbewoner heel dat lawaaierig gedoe naar de drommel gewent hebben. Hoe dan ook, aan “Gentse curieuzeneuzen” heeft het gedurende heel dat ongewoon straatgebeuren niet ontbroken : toevallige passanten en minder toevallige wandelaars, om de zonnekloppers en de straatjeugd niet te vergeten, waren van 's morgens tot 's avonds present : de enen mochten nog zo enthousiast zijn en de anderen nog zo kritisch of criticaters aangelegd, zonder hen zou het toch niet gegaan hebben... Men had het beloofd, geprofeteerd, geschreven en voortverteld : de Gentsche Tramway américain zou zonder mankeren vóór de 1ste juni ingehuldigd worden. Om de puntjes op de i te zetten, de lijn, die het nummer 1 zou dragen, en die geroepen was om de 2 stations met elkaar te verbinden. Dan het bericht : de plechtige inhuldiging zal geschieden de 24ste mei te 11 uur stipt.

Het wereldschokkend evenement - voor de Gentenaars werkelijk een buitengewone, voor het eerst voorkomende gebeurtenis - nam eigenlijk een aanvang op zaterdag 23 mei (1874). De “ijzeren weg”, de wagens, de paarden, de koetsiers, pardon, trambestuurders, werden terdege getest. Vanzelfsprekend onder het verwonderd, bewonderend, hier en daar spotziek of misprijzend oog van een menigte nieuwsgierigen. En, hoe kon het anders, “De omnibussen werden door een zwerm jongens achternagelopen”, zoals de Gazette weet te berichten.

De echte, plechtige inhuldiging zou zoals voorzien 's anderen daags plaats hebben.

Een weinig voor het vastgestelde uur brachten 3 rijtuigen de afgevaardigden van de Banque de Belgique (dus niet de Bruxelles !), de concessionarissen van de Tramway, en nog een paar andere uitgenodigden naar het Zuidstation. Daar werd heel dit voornaam gezelschap opgewacht en verwelkomd door de heren Burgemeester (K. de Kerchove) en Schepenen van de stad, op hun beurt begeleid door een aanzienlijk aantal voor-
aanstaande personaliteiten. “De eigenaar van den Tramway hield een toespraak en bedankte het Stadsbestuur. De Burgemeester sprak eenige woorden van lof over de goede inrichting van den Gentschen Tramway; drukt den wensch uit dat de onderneming een sukses worde.”

Daarop stapten gastheren en gasten in de 3 voor het station wachtende trams om de inhuldigende ererit af te leggen. Helaas waren slechts 2 rijtuigen in staat te vertrekken, het derde niet kunnende starten wegens een opgelopen panne (breuk van het lamoen).

Nadat de valide wagens het traject Zuidstation - St.-Jacobskerk gaan en keren zonder verdere tegenspoed hadden afgelegd, werd “de genoodigden een prachtig ontbijt aangeboden in de oude vestibule der statie.” De rest van de solemnele dag werd gevuld met het (gratis) over- en weer-

rijden van met uitnodigingskaarten voorziene liefhebbers van avontuurlijke ondernemingen.

Het (betalend) publiek kon pas 's anderen daags (maandag 25 mei) van de Tramway gebruik maken. Van 's morgens te 7 uur tot 's avonds te 9 uur. Er was gezegd geworden dat een rijtuig om het kwartier vanaf de twee terminussen zou vertrekken, maar van dat mooi perspectief schijnt niet veel in huis gekomen te zijn. Ook van het in dienstnemen van andere lijnen was voorlopig geen sprake.

Allemaal dingen die evenwel niet beletten dat de nieuwigheid in de smaak van de man in de straat gevallen was. "Iedereen prijst zeer de schoone inrichting der rijtuigen welke sierlijker zijn dan die in de hoofdstad. Wat de paarden betreft : een goede dertigtal staan reeds in de stallen : waarlijk prachtige dieren" vertelt ons een verliefd doende Gazette-schrijver.

Die gedenkwaardige maandag deed de "nieuwigheid" - wat te verwachten was - goede zaken. "De omnibussen waren van 's morgens tot 's avonds steeds met volk opgepropt" lezen we in een volgend bericht, dat jammer genoeg op een minder feestelijke toon moest eindigen : "Op den doortocht zijn echter een tweetal plaatsen waar men de ligging der rails zal moeten wijzigen."

Niettemin duurt het maken van uitmuntende zaken voort. Dat vernemen we op 1 juni. Belangrijker voor ons is de mededeling waarmee men het bericht besluit : "Men rijdt met 2 rijtuigen. Steeds te klein om al het volk te vervoeren". Zonder commentaar !

Zoals reeds aangestipt telde de tram 2 klassen die door middel van een beschot van elkaar gescheiden waren. De eerste klas beschikte over 12 en de tweede klas over 8 zitplaatsen. Op elk van de balkons was er plaats voor 5 eerste-klasreizigers. Ongelooflijk maar toch waar !

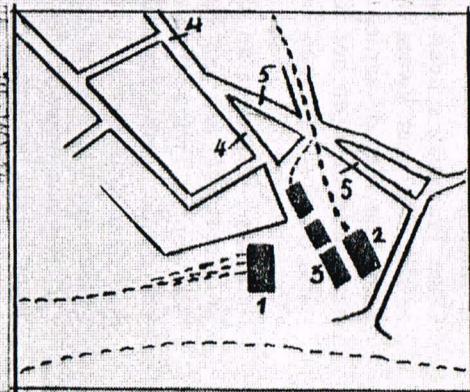
Het duurde niet lang of het begon uit meer dan één hoek klachten te regenen. In de eerste plaats in verband met het bestaan van die klassen, die "geen reden van bestaan hebben vooral op dagen - zondagen, feest- en marktdagen - dat er veel reizigers van de tram gebruik maken. Dan gaat het inderdaad in den tram gelijk op de foore : de eerste binnen, de beste geplaatst; en de reiziger ziet er niet naar in welk compartiment hij plaats vindt. Men is daarenboven meer of min genoodzaakt de eerste klas te nemen", natuurlijk wegens het bespottelijk gering aantal tweede-klasrijtuigen : 8 op 30 ! (Zoals voldoende bekend is zou het nog lang duren aleer men aan dat klasverschil een einde zou maken.)

Een andere klacht betrof de uurregeling, namelijk "Over het vroege uur waarop in het tegenwoordig jaargetijde (we zijn de 13de juni) de tram ophoudt te rijden, namelijk te 9 uur des avonds. Verleden Zondag is aan de statie de laatste tram kwart voor 9 vertrokken. Men vocht om er in te kunnen geraken en meer dan een tiental personen konden geen plaats vinden. (...) Wij zien niet in waarom men den tram niet tot 10 uur 's avonds in dit jaargetijde zou kunnen laten rijden vooral den Zondag als vele personen van de wandeling terugkomende er gebruik wenschen van



DE EERSTE PAARDENTRAM TE GENT

Let op het beschot tussen de 1ste klas (6 zitplaatsen per bank) en de 2de klas (4 zitplaatsen per bank).
 Let op de commandobel: de ontvanger van een der rijtuigen doet de tram stoppen om laatkomers te laten instappen.



te maken.”

Onze Tramway scheen waarlijk onder geen gelukkig gesternte geboren te zijn. Dit keer kwam het pech van de Brabantdam waar men naarstig bezig was met de aanleg van de lijn 2; u weet wel, de verbinding tussen het Zuidstation en het Koophandelplein, via de Statiesstraat, de Brabantdam, de Brabantstraat, de Vogelmarkt, de Kouter en de Zonnestraat.

(Vergeet niet dat op dat ogenblik de Vlaanderenstraat nog niet getrokken was.) Waarover nu eigenlijk geklaagd werd? Laten we nogmaals de spreekbuis van Jan Publiek, namelijk de Gazette (van 18 juni) aan het woord. “Wij roepen de aandacht in van het bestuur van stadswerken op de ligging der rails van de Tramway in den Brabantdam. Er steken daar rails zoover boven de kalsijden (sic) uit dat zij een bestendig gevaar opleveren voor de rijtuigen welke die straat moeten doorsteken.

(...) Wij beschouwen den tramway als eene zeer nuttige inrichting die meer leven, beweging en vertier in onze stad brengen zal doch op voorwaarde dat hij goed gelegd worde. (...) De ondervinding in Brussel, Antwerpen, Luik en elders opgedaan moet genoeg geleerd hebben...”

Om te weten wat er eigenlijk met die rails aan de hand was moeten we de Gazette van de 21ste juni openslaan. Wat we tot nog toe niet wisten gaan we nu vernemen. De rails die men in de grond plantte geleken geenszins op die waarop de ons zo vertrouwde luxe-trams bollen. Het best kunnen we die paardentramrails vergelijken met die welke men voor de nu wel geheel verdwenen buurtspoorwegen alias “vicinalkes” ofte “boerentrams” gebruikte. Dus eenvoudige ijzeren staven of lopen (aldus genoemd omdat de wielen daarover lopen).

Van een gleuf of “gorge”, gevormd door de zoëven genoemde “loop”, loopvlak, railkop of rijvlak, en een smallere richel, contrarail of tegenrail genoemd, was er daar in de Brabantdam in het geheel geen sprake. De (paarden)tramwielen, niet beschermd zijnde door die smalle richels moesten onvermijdelijk in aanraking komen met de ernaast liggende straatstenen. Met de gevolgen van dien.

Dit kort intermezzo om het bericht d.d. 21 juni beter te begrijpen.

“Men werkt thans aan de herstelling van den tramway op den Brabantdam. (...) Langs den binnenkant der riggels (sic) wordt er eene lat van eenen duim dikte gelegd waartegen de kasseien gesloten worden zoodat er overal een gelijke afstand tusschen deze en de riggel is. Dit belet dat de wagens langsheen den tramway uit hunnen haak rijden en (maakt) dat de baan effen blijft.”

Enkele dagen nadien opende men zonder tralala de lijn 2.

Behoorden alle narigheden, tegenslagen en moeilijkheden voor het paardentramvolk nu tot de voltooid verleden tijd?

Helaas neen. Ook het pad door de lijn 3 bewandeld zal niet enkel met rozen bestrooid zijn. Hoor maar.

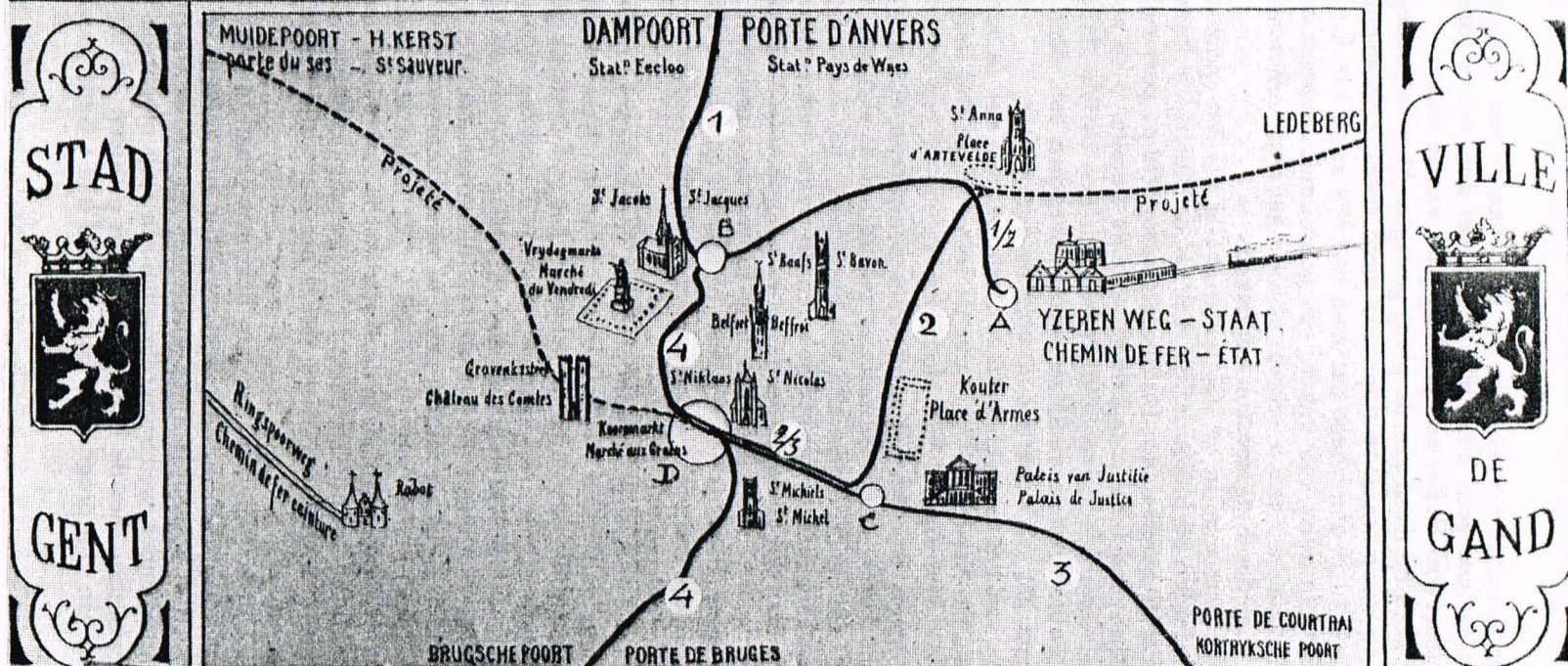
In 1859 had de Staat het glacis van de Citadel (kant gericht naar de Kortrijkse Steenweg) ter beschikking gesteld van de Stad.

In 1872 kwam deze laatste, dank zij de bemoeiingen van haar burge-

DE TRAMWEG



LE TRAMWAY



61
Eerste Tramnet. Van de 4 belangrijkste haltes : A = Zuidstation; B = Sint-Jacobs; C = Koophandelplein; D = Koornmarkt is van meet af aan de Koornmarkt de voornaamste. Let wel = alle lijnen zijn enkelsporig.

meester Karel de Kerchove in het bezit van de rest van genoemde Citadel. En dat was geen klein bier ! Met het doel om er (onder de leiding van Hubert van Hulle) een prachtig park van te maken.

Direct werd de hand aan de ploeg geslagen. Men vergenoegde zich niet alleen op grote schaal te slopen, er werd vooral opbouwend werk verricht, en wel in dier voege dat men in 1874 al op een flink stuk park met wandelpaadjes kon kijken. Het gedroomde moment dus om er een paardentram naar toe te sturen, al ware het maar om waardering te betonen voor des Burgemeesters prestaties.

Begin juli was men in de Veldstraat ijverig aan het sporenleggen. De zaken vorderden zo uitzonderlijk snel dat de Kortrijkse Poort reeds op 22 augustus bereikt was. Diezelfde dag haastte de pers zich dan ook om het verheugend bericht te brengen dat de tramlijn 3 op zondag 30 augustus feestelijk zou ingehuldigd worden. Een bericht dat niet alleen menig enthousiast tramreiziger, maar bovendien een vloed van wandelaars naar het stadskwartier in wording zou lokken.

De clou van het feestgebeuren zou erin bestaan dat de zeer bekende fanfare "De Noordstar" te 5 uur de trams al spelend naar de Kortrijkse Poort zou voorafgaan. "De Noordstar zal verder een concert op den Glacis geven. Kortom het zal Zondag volop feest zijn buiten de Kortrijksche Poort." Er werd zelfs verzekerd dat de rijtuigen te dier gelegenheid zouden voorzien zijn van imperialen, het is te zeggen van zitplaatsen aangebracht op het dak van de trams. Hoe men dacht die ongewone planken stellages op de trams neer te zetten vertelt ons de geschiedenis niet, want het bleef naar lofwaardige gewoonte bij goede voornemens, of als u het verkiest, bij sierlijk gebouwde luchtkastelen. Want... Zoals voorspeld was kende die gedenkwaardige zondagnamiddag een volkstoeloop van belang.

Eilaci ! De feestelijke inhuldiging was voorbestemd om feestelijk in 't water te vallen. En wel in het water van het Ketelvestkanaal. Op het laatste ogenblik was namelijk gebleken dat er iets mank gelopen was met de rails die de trein rijtuigen over de Ketelbrug moesten brengen. Voorwaar een beschreienswaardige tegenslag voor de op een extraritje vlassende feestelingen. De wandelaars die zoveel talrijker waren opgekomen hadden gelukkig minder pech te verwerken want het concert had zoals beloofd plaats "op den Glacis". "Er is dus geen been aan gebroken dat de eerste tram naar de Kortrijksche Poort niet heeft kunnen rijden" kregen 's anderen daags de ontgoochelde imperiaal-toeristen in hun Gazette opgedist. Zoals u ziet is het niet altijd een kinderhand die gauw gevuld is.

Nu blijken de tramwaybazen hun bekomst gehad te hebben voor het op touw zetten van inhuldigingen, want in het vervolg zal men braafjes maar in stilte bestaande lijnen uitbreiden en nieuwe lijnen openen. Alle ondervonden wederwaardigheden ten spijt mocht de Tramway bij de jaarwisseling met de hand op het hart getuigen dat hij het voornaamste punt van zijn programma gerealiseerd had : Gent was in het bezit

gekomen van zijn 4 lijnen.

Ter gelegenheid van die jaarwisseling liet het Tramwaybestuur een in het oog vallend grote wandkalender verschijnen die zonder enige twijfel in groten getale in herbergen, hotels en nog elders uitgehangen hebben. Van die kalender reproduceren we twee belangrijke fragmente (de enige stukken trouwens die we persoonlijk bezitten). Veel commentaar vragen die afbeeldingen o.i. niet. Hoewel ze geen exempels van nauwkeurige informatie kunnen genoemd worden - wat zou dat onschuldig Gerechtshof de brave tekenaar kunnen misdaan hebben om het van zijn eerbiedwaardige kloostergrond weg te halen om het op de rand van de Kouter te gaan neerzetten, is gewoonweg niet te gissen - blijven ze naar waarde te schatten heemkundige documenten.

Wat de inzet bij een van de afbeeldingen betreft duiden de cijfers 1 tot 5 aan :

1 : de Eekloostatie; deze dagtekent van 1861; ze werd in 1911 na de afschaffing van de Antwerpsche Statie (zie punt 2) de (nieuwe) Antwerpsche - of Dampoortstatie, nu wat verder ondergebracht in een nieuw gebouw; in 1897 nam de Staat ze over;

2 : de Antwerpsche Statie, alias Dampoortstatie, alias Land van Waasstatie, alias Station du Pays de Waes; ze dagtekent van 1847; zoals reeds gezegd sedert 1911 gesloten; afgebroken in 1914;

3 : *de vermoede ligging van de paardenstallen en van de stelplaats van de trams;*

4 : de Antwerpsche Steenweg;

5 : de gewezen Land van Waasstraat;

2 & 3 gesloopt, maakten plaats voor de Land van Waasplaats, nu Antwerpenplein genoemd.

Met het vaarwelzeggen aan het jaar '74 en het begroeten van het jaar '75 beëindigen we ons verhaal. Zullen de jaren die nu volgen gaan voor "den Tramway" voorspoediger, milder, fortuinlijker zijn dan de maanden die komen te verstrijken ? Ik geloof het niet. In '75 maken de concessionarissen van hun zaak een Société anonyme (uit weelde ?); in '76 wacht men nog steeds op de aanleg van de goederen-lijn en verbiedt de Regering de aanleg van de beloofde lijn naar de Brusselse Poort; in '77 komt er een tariefverhoging; in '78 spreekt men over de "mauvais résultat de l'exploitation", over de "mauvais état de la voirie, conséquence inévitable de l'établissement des lignes malgré et justement à cause des réparations incessantes". (6) Enz. enz.

Een ding is zeker : de paarden hebben hun "term" uitgedaan : ze gingen pas op stal nadat de accu's hun plaats ingenomen hadden.

M. VAN WESEMAEL

NOTEN

(1) G. Jacquemyns, Histoire contemporaine du Grand-Bruxelles, Brux. 1936.

(2) Medegedeeld door Prof. Dr. Fr. Blockmans.

- (3) Bulletin Communal, zitting 27 febr. '73.
 - (4) Bulletin Communal, zitting 5 april '73.
 - (5) Bulletin Communal, zitting 26 april '73.
 - (6) Bulletin Communal, '73 p. 478.
-