

## WEGENISWERKEN EN TRAMVERKEER OP DE KORENMARKT (DEEL I: 1874 - 1896)

VOOR U VERZAMELD UIT 31 600 EDITIES VAN DE  
“GAZETTE VAN GENT”.

**25 september 1895**

Er is sinds lang sprake van verfraaiingen aan te brengen op de Korenmarkt. Volgens men zegt zou het stadsbestuur binnenkort een ontwerp goedkeuren, waarbij de lijnen van de tram ietwat worden verlegd. Het trambuisje blijft waar het nu staat.

Volgens het plan worden op drie punten bijzondere parken gemaakt, door bomen omringd. Niet omzoomd met boordstenen, maar met kasseien die van elkander verschillen. Hiertegen zijn echter bezwaren gerezen, niet in het minst vanwege de handelaars, koetsiers van huurrijtuigen en eigenaars van lastwagens.

*Een persartikel dat bij de ietwat oudere Gentenaars uitstekend het “dèjà vue”-gevoel illustreert bij de aan gang zijnde openbare werken die kaderen in het Kobra-project, waarvan de heraanleg van onder meer de Korenmarkt deel uitmaakt.*

*Tijdens de laatste jaren van de negentiende eeuw was één en ander het gevolg van de ambitieuze plannen van de toenmalige Gentse burgemeester Emile Braun. De vrijmaking van de drie torens was daar een belangrijk onderdeel van. De huisjes aan beide zijden van de ingang van de Sint-Niklaaskerk werden gesloopt en het Pakhuis ruimte in 1897 plaats voor het nieuwe postgebouw.*

*Aan de noordzijde verdween de huizenrij van de “Kleine Korenmarkt”, die zowat de verbinding maakten tussen de huidige Pakhuisstraat en de Veldstraat. Daar werd in november 1907 de monumentale Sint-Michielsbrug voor het verkeer opengesteld.*

*Anderzijds is sinds de aanleg van sporen in 1874 het tramverkeer schier onafgebroken aanleiding geweest tot ingrijpende aanpassingen van de bestrating.*



*Dat de Korenmarkt reeds meer dan een eeuw eerder de draaischijf van het openbaar vervoer was, kan je ontdekken in het eerste artikel aangaande dit onderwerp.*

*Deze zomer is het net 135 jaar geleden dat de eerste paardentram over de Korenmarkt reed. Maar wegens de aan gang zijnde werken, waarvoor zelfs de legendarische Gentse Feesten moesten wijken, wordt dit slechts in mineur herdacht, alvast zonder trams...*

*Dat het plein ruim een eeuw voordien zowat de draaischijf van het openbaar vervoer was, kom je te weten in onderstaand artikel.*

Als men op zoek gaat naar een regelmatig georganiseerd en dagelijks vervoer voor personen en goederen tussen Gent en andere steden, denkt men in de eerste plaats aan diensten welke op hun beurt aansluiting gaven met andere verbindingen, zelfs over de landsgrenzen heen. Estafettenritten dus, met omwisseling van paarden en rijtuig en het verblijf van reizigers in hotels of afspanningen.

Elk door paardenkracht voortbewogen middel tot vervoer was daarom nog niet noodzakelijk een diligence, al hebben ze zich in de volksopvatting met-tertijd samen met de postkoets en de huurrijtuigen tot één begrip herleid. Het was echter enkel de diligence, een geregeld tussen twee plaatsen rijdende wagen voor personen- en postvervoer, die een dagelijkse dienst verzekerde, op vaste uren van vertrek en aankomst, van stad tot stad.

Lang voor de komst van de stoomtrein te Gent in september 1837, stond in 1757 het eerste officiële bericht vermeld over georganiseerd reizigersverkeer: *“Te 8 uur 's morgens zal voortaan iedere dag een vervoerdienst verzekerd worden tussen Gent en Brussel.”*

Deze dienst zou zich daarna uitbreiden tot alle steden gelegen binnen een bereikbare straal rond Gent. Een tabel uit de *Wegwijzer van de stad Gent* van 1836 leert, dat er een dagelijkse verbinding bestond naar en van Aalst, Antwerpen, Oudenaarde, Ronse, Bergen, Brussel, Dendermonde, Geraardsbergen, Lokeren, Kortrijk, Sint-Niklaas, Oostende en Rijsel. Twee vervoerdiensten gaven aansluiting met Doornik, Ieper en Brugge enerzijds, met Parijs anderzijds.

Het reizen ging volgens de begrippen van toen relatief snel. Aan elke post spande men verse paarden in. De diligence die 's morgens uit Doornik vertrok, kwam 's avonds al in Gent aan. De aanleg van steenwegen droeg er toe bij dat de koetsen in goede omstandigheden steden en gemeenten met elkaar verbonden.

Ze konden een twintigtal reizigers vervoeren. In de rijtuigen waren verschei-

dene banken en boven op het dak werden de koffers onder een zeil geplaatst. Tot 1838 was de Korenmarkt de terminus voor de meeste diligences en postkoetsen. De burelen van de exploitanten waren gelegen op de benedenverdieping van het *Pakhuis* of in de *Dry Koningen*, *De Ster*, *Den Hazewind*, *Den Graef van Egmond*, het *Hôtel de Commerce* of *De Gouden Sleutels* nabij de Sint-Niklaaskerk.

De *vigilante* (van *vigileren*: heen en weer lopen en stationeren met een gesloten huurrijtuig), kwam in gebruik in 1838. De verschijning in het stadsbeeld was het gevolg van de aankomst der eerste treinen in het Zuidstation. Meteen was daar een nieuwe wijk ontstaan die in belang zou winnen met de uitbouw van het spoorwegnet. Exploitanten van vigilanten zagen brood in het aanbrenge en wegvoeren van personen en hun reisgoederen van en naar het Zuidstation. Het was de eerste vorm van stedelijk openbaar vervoer, uitsluitend een privé-initiatief waarin de Korenmarkt alweer de voornaamste rol speelde.

Niet iedereen was gelukkig met deze evolutie. De gevaarlijke tuigen zouden wellicht onvoorzichtige of verstrooide mensen kunnen omverrijden. Gentse kwatongen beweerden dat ze het geen jaar zouden volhouden...

In de stad waren evenwel ook een aantal huurhouders die goede zaken deden. De *Wegwijzer van Gend* voor 1839 vermeldt 39 huurhouders, 13 rijtuigmakers en 12 rijtuigschilders.

*Omnibusdiensten* kwamen er eveneens vanaf 1838. Een openbaar vervoermiddel dat aanvankelijk bestond uit een groot rijtuig met banken in de lengte van de wagen en op vaste trajecten passagiers vervoerde. Vertrek en aankomst waren afgestemd op deze van de treinen in het Zuidstation. De drukste reiwegen leidden enerzijds naar de Korenmarkt langs de Brabantdam, de Kouter, de Zonnestraat en de Veldstraat, anderzijds langs het Koophandelsplein en de Nederkouter naar de Kortrijksepoort.

In 1832 werd in de Verenigde Staten een spoorverbinding aangelegd om de steden New York en Harlem te verbinden. Omdat langs deze lijn veel houten gebouwen stonden was het gebruik van stoomlocomotieven er verboden. Daarom spande men paarden voor de wagens.

Iedereen was enthousiast. Bovendien veroorzaakten de paarden van de *Amerikaanse tramway* minder luchtvervuiling en maakten ze minder lawaai dan de locomotieven. Het enige euvel was de mest die ze tussen de sporen achterlieten...

Het succes van deze wijze van stedelijk vervoer was zo groot, dat het voor-





beeld in Europa werd overgenomen, het eerst in Parijs en Londen.

## **10 november 1858**

Wij willen er ons op toelagen om de onberekenbare voordelen te bewijzen die zouden voortspruiten uit de inrichting van ijzeren wegen op Amerikaanse wijze, bestemd om de voornaamste middenplaatsen van steden en voortbrengselen te verbinden aan de grote ijzeren banen welke door locomotieven worden bediend.

In België, evenals in Frankrijk en Duitsland, bestaan er op gans het grondgebied talrijke groepen van plattelandsbevolkingen, welke afgezonderd zijn van de snelle gemeenschapswegen. Door tijd en afstand te verkorten zal de verkoop van levensmiddelen vergemakkelijken en aldus een aansporing zijn voor de voortbrengst.

Men moet bekennen dat de ijzeren wegen met stoom hun weldaden niet aan alle plaatsen kunnen verlenen. De kosten voor bouw en installatie zijn zonder tegenspraak te aanzienlijk opdat landbouwbedrijven die buiten de grote lijnen verspreid liggen, mogen hopen op de gunst van een vertakking. Het is dan dat de ijzeren wegen op Amerikaanse wijze een wezenlijk openbaar nut kunnen stichten.

De spaarzame gemeenschapswegen bij middel van paardenkracht vereisen voor hun inrichting slechts kleine kapitalen en hun weinig kostelijk onderhoud zou toelaten die met schone winsten te exploiteren, daar waar een locomotief zelfs geen winst genoeg zou vinden om alleen de brandstof te betalen. De Amerikaanse ijzeren wegen zijn tevens tot een grote toekomst geroepen betreffende de afstanden tussen het handelscentrum van de steden naar stations van de ijzeren weg en dichtbevolkte wijken aan de rand. De nederige hulp van de Amerikaanse spoorwegen zou aldus een nieuwe bron van bedrijvigheid tewerkstelligen.

In België zijn de voordelen van dit stelsel nog in het domein van de theorie gebleven, in tegenstelling tot Frankrijk. Er is echter geen land ter wereld met zulk een groot aantal dichtbevolkte steden, waar de ijzeren wegen met paardentrekking een belangrijke rol te spelen hebben in het vervoeren van reizigers, alsook met betrekking tot de voortbrengselen van de landbouw als van de nijverheid, die zij belangrijke en schitterende diensten kunnen bewijzen. (\*\* *In ons land werden de eerste paardentramlijnen geëxploiteerd in Brussel, Luik en Antwerpen, respectievelijk vanaf 1 mei 1869, 2 juni 1871 en 26 mei 1873*).

## 24 april 1873

In de stedelijke raad verklaarde de voorzitter dat in de geheime zitting van 21 april het contract is ondertekend tussen de stad, de heren August Dufrane, Macart & Co en Louis Finet, voor het aanleggen van een Amerikaanse spoorweg, mits borgstelling ten bedrage van 75 000 frank door de Banque de Bruxelles, vertegenwoordigd door de heer J. Urbain. Deze zou twee netten bevatten, een tramway met paarden voor reizigers en een andere voor koopwaren (\*\* *echter nooit gerealiseerd*).

Wat de spoorweg voor de reizigers betreft weten wij nog niet juist langs welke weg de sporen zullen gelegd worden. Men spreekt evenwel over een weg van de Kortrijksepoort naar de Muide, van de Brugsepoort tot op de Korenmarkt en van de grote statie naar de beide statiën buiten de Dampoort.

Men wacht nog enkel op de goedkeuring van het gouvernement om de handen aan het werk te slaan. De spoorweg voor reizigers zou binnen de zes maanden na die goedkeuring moeten ingericht zijn.

## 23 mei 1873

De Amerikaanse spoorweg voor reizigers zal gelegd worden:

- van de staatsspoorweg (\*\* *Gent-Zuid*) naar de statiën Gent-Eeklo en het Land van Waas aan de Dampoort en het voorgeborchte van Sint-Amandsberg, langs de Statiestraat (\*\* *thans Zuidstationstraat*), Van Arteveldeplaats (\*\* *thans Sint-Annaplein*), Keizer Karelstraat, Vlasmarkt, Steendam en Dampoortstraat (2500 meter);
- van de staatsspoorweg naar het paleis van justitie langs de Statiestraat, Brabantdam, Kouter en Zonnestraat (1200 meter);
- van de Vlasmarkt naar de Kortrijksepoort langs de Vrijdagmarkt, Langemunt, Korenmarkt, Veldstraat, Nederkouter en Kortrijksepoortstraat (1800 meter);
- van de Korenmarkt naar de Brugsepoort langs de Sint-Michielsplaats, Hoogstraat en Noordstraat (1500 meter);
- van de Groentenmarkt naar de Muide langs de Geldmunt, Lange Steenstraat, Sleepstraat, Heilig Kerst en Sint-Salvatorstraat (1250 meter);
- van de Van Arteveldeplaats naar de Keizerpoort langs de Lange Violettestraat en Brusselsepoortstraat (1000 meter).

## **18 april 1874**

Wij vernemen dat de plans van de Gentse tramway door het gouvernement zijn goedgekeurd. De stedelijke overheid heeft deze beslissing onmiddellijk ter kennis van de maatschappij gebracht, die maandag aanstaande de riggels zal beginnen te leggen van aan de statie van de staat naar de statiën aan de Dampoort.

## **24 mei 1874**

Men verzekert dat de tramway die de statie van de staatsspoorweg aan die van de Dampoort moet verbinden, zondag aanstaande 24 mei zal worden ingehuldigd.

In de Brabantdam heeft men al de eerste riggels gelegd voor een tweede lijn. Tegen het tijdstip van de grote kermis zal ook de lijn gelegd zijn buiten de Kortrijksepoort, die tot aan de danszaal Den Hert zal worden gebracht.

## **7 juli 1874**

Men is in de Veldstraat begonnen met het leggen van de rails voor de tramway. Morgen zal men de tram beproeven op de tweede lijn, langs de Kouter, de Zonnestraat en het paleis van justitie aan de Koophandelsplaats.

## **2 augustus 1874**

In de gebuurte van de Veldstraat zullen deze namiddag de huizen bevlagd worden ter gelegenheid van de inhuldiging van de tramway, welke rond 6 uur voor het eerst van de grote statie langs de Brabantdam, de Kouter en de Zonnestraat naar de Korenmarkt zal rijden.

## **10 augustus 1874**

Een paard dat in een tram was gespannen is eergisteren avond rond 9 uur en half in de Veldstraat gevallen en heeft zich de linkerbil gebroken. Het dier is naar het voorgeborchte van de Dampoort gebracht om afgemaakt te worden.

## **7 september 1874**

De tramway van de Korenmarkt naar de Koophandelplaats en de Kortrijksepoort moest gisteren worden ingehuldigd maar heeft niet gereden.



De baan is geheel gemaakt, doch naar het schijnt is zij niet goedgekeurd door de ingenieurs van de staat. De vertraging wekt veel misnoegen onder de inwoners van die volkrijke wijk (\*\* *de eerste ritten hadden uiteindelijk plaats op 14 september*)

## **20 november 1874**

Gisteren is met de beste uitslag de tramway beproefd van de Korenmarkt door de Langemunt naar de Vrijdagmarkt en Sint-Jacobs beproefd. Zondag begint de regelmatige dienst op deze vertakking.

## **5 december 1874**

Het college van burgemeester en schepenen heeft de directie van de *Naamloze Vennootschap Tramways van Gent* bericht, dat na de goede uitslag van de keuring door de dienst *Bruggen en Wegen*, de lijn van de Korenmarkt naar de Brugsepoort vanaf zondag 6 december in gebruik mag worden gesteld.

## **24 maart 1875**

Op verscheidene plaatsen zullen voor de reizigers van de tramway aubettes worden opgericht, te weten op de Korenmarkt, aan Sint-Jacobs, op de Koophandelsplaats en verder aan de staatsstatie, de Begijnhoflaan, de Antwerpsepoort, de Sassepoort, de Kortrijksepoort en de Brusselsepoort. Ze zullen bijna alle aan de buitenkant worden verlicht door middel van een gaslantaarn. (\*\* *Het wachthuisje op de Korenmarkt kwam nabij het Hazewindstraatje te staan, ter hoogte van het toenmalige "Deutscher Gasthof", thans een Chinees restaurant. Rechts daarvan werd voorzien in een waterplaats, met ronde buitenwand, inclusief publiciteitszuil.*)

## **14 juli 1875**

De compagnie van de tramways heeft aan het stadsbestuur laten weten dat de aanleg van de lijn tussen de Korenmarkt en de Sassepoort voltooid is en tegelijk de vraag tot exploitatie ingediend. De aanvaarding van de lijn zal dan op 17 juli kunnen geschieden. (\*\* *In een tijdspanne van nog geen jaar vertrokken op de Korenmarkt dus paardentrams naar vijf eindbestemmingen: het Zuidstation via de Kouter, de Kortrijksepoort, de Dampoort via Sint-Jacobs, de Brugsepoort en de Muide!*)

## 10 november 1876

Gisteren namiddag is in de Langemunt het paard van één der rijtuigen van de tramway gevallen terwijl de tram in volle gang was. De voerman trachtte dadelijk het voertuig in te houden, maar hij gelukte er niet in en de tram trof het gevallen paard.

Het dier lag op zijn zijde en de voettrede van het rijtuig legde zijn buik open. Een stroom bloed liep op de weg en de ingewanden kwamen uit de buik van het paard.

Men heeft het arme dier met hamerslagen moeten afmaken. Men kon dit toch niet gemakkelijk doen. Het paard sprong recht en sloeg met geweld te midden van de verschrikkelijkste pijnen. Dit schouwspel heeft op de omstanders een smartelijke indruk gemaakt. (*\*\*Volgens een andere persbron werd het kreng door een plaatselijke slager aangekocht*)

## 28 mei 1877

Sedert zaterdag rijden op de tramlijnen open rijtuigen die zeer sierlijk en in de zomer zeer fris zijn. Dat is een nieuwigheid die onvoorwaardelijk door het publiek zou goedgekeurd worden, indien zij de tegenstrijdigheid niet opleverde van het bestaan van twee klassen, die in een open rijtuig door geen enkel beschot kunnen gescheiden zijn.

De personen die het meest betalen zitten met de rug naar die van de tweede klasse gekeerd, die zoals men weet nu altijd vooraan is. Als gevolg daarvan moeten zij achteruit rijden en dat is heel eenvoudig belachelijk vanwege de compagnie! (*\*\* Terloops vermelden we hier dat het wagenpark uiteindelijk bestond uit 43 rijtuigen, waarvan 29 gesloten en 14 open.*)

## 12 november 1886

In de zitting van de gemeenteraad vond de heer De Nobele het passend enkele woorden te willen zeggen in verband met de exploitatie van het tramway-net.

“Om van de Zuidstatie naar de Kortrijksepoort te gaan moet men zich vooreerst naar de Korenmarkt begeven. Het zou nochtans veel eenvoudiger zijn de Bagattenstraat te nemen.

Wanneer men van de Dampoort naar de Sint-Salvatorstraat wil, moet men insgelijks weer naar de Korenmarkt, terwijl er een rechtstreekse baan is langs de Ottogracht.

Het gaat hier inderdaad om een concessie, maar de stad zou zich in verbinding

moeten stellen met de maatschappij, om na te gaan of wijzigingen kunnen gebracht worden in een dienst waarvan het belang zodanig is, dat men deze als een openbare mag beschouwen. Dat zou trouwens in het belang zijn van de maatschappij en ook onze medeburgers zouden er door gediend zijn.”

De burgemeester-president bekende dat de trammaatschappij zich in verbinding heeft gesteld met het schepencollege voor het bekomen van tracéwijzigingen, maar deze die het raadslid bepleit maken echter geen deel uit van de voorstellen van de maatschappij.

De onderhandelingen hebben zich trouwens niet tot daar beperkt. Er mag niet vergeten worden dat, toen het tramnet in concessie werd gegeven, er nog geen speciale wetgeving terzake bestond. Deze was wel in voorbereiding. Met als gevolg dat de concessie door de stad verleend, de goedkeuring van de regering niet kon bekomen. Zo werd in dergelijke onderhandelingen te Brussel, elke uitbreiding van het tramnet aldaar verboden.

Een zelfde toestand doet zich voor te Gent en een zelfde afloop is te voorzien. Om er aan te ontsnappen zullen we de bepalingen moeten volgen van de wet van 9 juli 1875 en de concessie van nieuwe lijnen in aanbesteding geven. Deze werkwijze kan echter de huidige maatschappij niet het alleenrecht waarborgen waarvan ze heden geniet. Daarom vraagt ze de nieuwe lijnen als verlenging van bestaande, wat zou toelaten tot geen aanbesteding te moeten overgaan. (*\*\* Zolang de concessie liep werden geen enkele uitbreiding gerealiseerd. Ook deze niet langs de Kortrijksesteenweg naar het in 1881 geopende station op de spoorlijn naar Brugge en Oostende, niettegenstaande daarover regelmatig verzoekschriften werden ingediend.*)

## **20 mei 1887**

Gistermorgen omtrent half acht uur was een wagen met hooi geladen van de Korenmarkt de Langemunt ingereden. Toen hij er een eind ver in was kwamen vier tramwayrijtuigjes van de Vrijdagmarkt af om in dezelfde straat naar de Korenmarkt te rijden. De hooiwagen was zeer breed volgeladen, maar toch kon hij de eerste drie trams voorbij. De vierde echter sleepte hij terug en men hield stil.

Er ontstond een gekijf tussen de geleiders van de hooiwagen en de bedienden van de tram, doch met de tram wat achteruit te steken kon uiteindelijk de hooiwagen voorbij. Met wat meer beleefdheid en wat minder scheldwoorden zou het even goed gegaan zijn.

## **10 november 1887**

Zondagavond rond 6 uur wilde een houtdraaier uit de Veerstraat op de Korenmarkt van de tram afstappen. Hij deed een misstap en viel tussen twee rijtuigen in, met het ongelukkig gevolg dat hij inwendig ernstige verwondingen bekam. De geneesheer De Keghel, in alle haast bijgeroepen, heeft de man ter plaatse verzorgd en de politie heeft hem naar zijn woning overgebracht. Gistermorgen was zijn toestand bevredigend.

## **9 februari 1888**

In de zitting van 7 februari deed de heer burgemeester in de stedelijke raad lezing van een verzoogschrift, toegezonden door het Vlaams Grievencomiteit. Daarin wordt gevraagd dat op de rijtuigen van de tram niet alleen Franse maar Vlaamse opschriften zouden staan.

De heer burgemeester verklaarde in zijn toelichting geen enkele bevoegdheid te hebben om deze opschriften aan de maatschappij op te dringen. Het zal denkelijk volstaan dat de verzoekers zich richten tot de maatschappij om voldoening te bekomen.

## **1 juni 1888**

Het is zeer lang geleden dat sommige wijken van de stad bezocht zijn geweest door de straatvegers. Zelfs op de Korenmarkt laat hun aanwezigheid vaak veel te wensen over. Om daarvan overtuigd te zijn moet men maar de riggels van de tramway volgen. Daar tussen lijkt het een onafgebroken spoor van paardendrollen.

Onder het opzicht van de reiniging is onze stad veel slechter bedeed dan het kleinste dorp. Daar heeft men geen betaalde straatvegers, maar zo gauw een paard daar iets achterlaat, komt er een kind of een oude sukkelaar met een mand aan de arm en een schop in de hand om het goedje op te kuisen.

Dat stieltje geeft die arme duivels maar een mager bestaan, maar mochten zij eens naar de stad komen, dan zouden zij dagelijks een goede vijftig manden kunnen vullen en het uitzicht van de straten zou er veel bij winnen. (\*\* *Ligt hierin niet de oorsprong van het gezegde "nog juist te kunnen dienen als strontraper achter de tram?..."*)

## **14 juli 1890**

In de stedelijke raad deed de heer Duhayon lezing van enige opmerkingen

nopens de tramway en wees op zware overtredingen van het reglement.

“Wie van ons heeft niet sinds lang opgemerkt hoeveel sporen slecht geplaatst zijn, hoeveel rijtuigen vuil en onaangepast zijn? Hoeveel keren werd meer aandacht geëist voor het verruimen van de platforms, een groter dak voor de gesloten rijtuigen en stores voor de open exemplaren?

Gezien de gebrekkige staat waarin deze laatste zijn ingericht, is het bijna onmogelijk ze ‘s zomers te gebruiken, terwijl ik te Antwerpen en te Brussel zelfs bij slecht weer open rijtuigen in dienst heb gezien. Maar daar heeft me voorkomendheid ten overstaan van het publiek en de reizigers zijn er in de mate van het mogelijke beschermd tegen regen en wind.

Ook laat men hier op het rijtuig meer personen toe dan het getal dat is bepaald in het lastenboek. Vooral ‘s zondags zijn de trams overladen. Men laat er ook dronkaards toe en individu’s in klaarblijkelijk onzindelijke staat. Sommigen zijn dragers van grote korven en manden vlees. Ik wil enkel wijzen op de buitengewone vrijheid waarmee het reglement wordt toegepast.

De meeste paarden zijn onbekwaam om hun dienst naar behoren te vervullen. Zonder te spreken van de meeste paarden die door een overlast aan werk zeer vlug ongeschikt worden voor de tramdienst.”

De heer Colson antwoordde dat de compagnie aan het stedelijk bestuur en de staat bij de inrichting een stelsel van sporen heeft aangeboden dat door de beide instanties werd aangenomen. Men kan de compagnie dus niet verplichten een ander stelsel aan te nemen, alhoewel het huidige de oorzaak van alle bezwaren is.

Het type rijtuigen werd destijds eveneens goedgekeurd. Daardoor is het schepencollege ontwapend om de maatschappij een ander model te doen aannemen.

De heer burgemeester geeft toe gebonden te zijn door het contract, maar de omloop van de open rijtuigen denkt hij wel te kunnen verbieden. Aan de compagnie zal worden voorgesteld er verbeteringen aan te brengen, teneinde de klachten van het publiek te vermijden. Als zij het reglement overtreedt, zal zij tot haar plichten worden geroepen.

### **30 augustus 1892**

In de stad heeft men reeds honderd maal gevraagd om niet verplicht te zijn, als men aan de Zuidstatie de tram neemt, langs de Korenmarkt te moeten rijden om aan de Kortrijksepoort te kunnen komen. Deze en andere verbeteringen worden halsstarrig geweigerd. Niet te doen!

## 19 juli 1893

Uit het Antwerps weekblad *L'Employé* verdient een artikel een bijzondere vermelding. Het is getiteld *Le surmenage aux Tramways de Gand*, de werkoverlast bij de *Tramways van Gent*. Daaruit zou blijken dat de bedienden de maandag 15 en de zondag 16 uren werken, terwijl op alle andere dagen zij 14 uren in dienst zijn. De aandacht van het stadsbestuur wordt op die toestand gevestigd.

## 9 april 1894

Vrijdagmiddag rond 4 uur heeft Kamiel Smesman, ontvanger bij de tramway, staande op de voettrede van een open tram, in het voorbijrijden van het huis van weduwe Geirnaert in de Veldstraat het hoofd tegen het paviljoen gestoten en zich hierbij gekwetst aan het linkeroor. Een onderzoek is ingesteld om te zien of het paviljoen in de vereiste voorwaarden geplaatst was.

## 13 juni 1894

Uit verlangen om aan de wensen van de bevolking te voldoen begon het bestuur van de tramway op 1 mei en voor het ganse zomerseizoen, een tarief in te voeren dat gelijk is voor alle afstanden, namelijk 10 centiemmen in tweede en 15 centiemmen in eerste klasse.

Die maatregel levert onder financieel opzicht goede uitslagen op voor de maatschappij. Verleden week was er een verschil van meer dan 800 frank met dezelfde week in 1893. Echter zullen de paarden wat eerder afgewerkt zijn, aangezien zij onderweg meer moeten stoppen en weer aanleggen.

## 17 juli 1894

Een ongeluk dat zeer erge gevolgen kon hebben gebeurde zondagmorgen bij de aankomst der cyclisten van de concours Brussel - Nieuwpoort in onze stad. Een wielrijder draaide uit de Cataloniëstraat naar de controle af, als juist een rijtuig van de tramway van de Korenmarkt in de richting van de Brugsepoort wegreed.

De heer Malfait zag dat de vélocipèdist op de tram ging botsen en riep nog "Stopt een minuut!", maar de bediende van de tram antwoordde met zijn gewone beleefdheid: "Dat gaat u niet aan, ik weet wat mij te doen staat!". Een seconde later botste de rijder op de tram. Ten gevolge daarvan was zijn rijtuig erg beschadigd en hijzelf bekwam een wonde boven het linkeroor, dat door



de geneesheer Colson moest worden verbonden.

Het bestuur van de tram zou zijn bedienden wel onder oog mogen brengen dat het hun eerste plicht is beleefd te zijn tegenover zijn publiek. Het is gelijk wat er nu gezegd of gevraagd wordt, het antwoord is altijd: "Dat gaat u niet aan!" of "Bemoei u met uw zaken!" en dergelijke liefalligheden.

### **1 augustus 1894**

Het bestuur van de tramways heeft reisbiljetten van een nieuwe vorm doen drukken en het behoorlijk gevonden die uitsluitend in het Frans op te stellen. De opschriften in en boven de rijtuigen zijn ook alle Frans. Men kan niet meer minachting tonen voor ons Gents volk, waarvan meer dan twee derden geen letter van die vreemde taal verstaat.

Aan dit verregaand Franskiljonisme heeft ons gemeentebestuur wel wat schuld. Zij had bij het afsluiten van de overeenkomst met de tramway moeten gebieden dat alle stukken voor het publiek bestemd in de twee talen dienen te zijn. Wij hopen dat bij het eindigen van de lopende concessie, het gemeentebestuur de belangen van en de eerbied voor ons Gents volk beter in het oog zal houden. Hebben wij het wel voor, dan heeft men in Antwerpen reeds bepalingen in die zin aan de tramways opgelegd.

### **13 november 1894**

De maatschappij van de tramways is voornemens een dubbel getal rijtuigen in te voeren voor de dienst tussen Ledeberg en de Korenmarkt en het vertrek te doen plaatshebben om de 6 minuten in plaats van om de 12 zoals nu gebeurt. Men heeft met dat doel nieuwe kruispunten ingericht.

De trams zitten tegenwoordig dikwijls vol volk, dank zij de toepassing van de algemene taks die onlangs werd ingevoerd. Sedert de trammaatschappij haar vervoerprijzen heeft afgeslagen, is de winst merkkelijk verhoogd.

### **3 februari 1896**

Alle dagbladen stellen eensluidend vast dat de dienst van de tramway zoals hij nu bestaat ellendig is. De rails zijn slecht en alles wordt onvoldoende onderhouden. Het is algemeen geweten dat in geen stad van het land minder van de tram gebruik wordt gemaakt als te Gent.

De concessie van de compagnie eindigt in 1899. Zij bepaalde zich bij de lijnen die rechtstreeks winst opleverden. De heer burgemeester Braun is voorstander van onmiddellijk de trams, mits vergoeding, over te nemen en daar de

stad sinds het tiende jaar van de exploitatie dat recht heeft, is hij van gevoelen dat het beter is dit onmiddellijk te doen, in plaats van te wachten tot de concessie ten einde is.

Er zal een inventaris gemaakt worden van de waarde der onroerende goederen welke aan de compagnie behoren: de rijtuigen, paarden, harnassuren, enz. Die moet door drie experten worden opgesteld waarvan één wordt benoemd door de stad, één door de trammaatschappij en een derde door de rechtbank van koophandel.

Van het ogenblik dat dit vonnis wordt uitgesproken, zou men voor de tijd dat die vergunning nog loopt, een rente van 40% op de bruto-ontvangst der drie laatste jaren toestaan, zonder dat die lager mag zijn dan de bruto-ontvangst van het laatste jaar.

De heer burgemeester toont zich vooral aanhanger van nieuwe ontwerpen buiten de reeds bestaande lijnen. Voornamelijk de inrichting van een lijn welke zou lopen van de Korenmarkt langs de Cataloniëstraat naar Sint-Baafs, de Vlaanderenstraat, de Zuidstatie en de boulevard Frère-Orban, om te Ledeborg te eindigen.

Op dit ogenblik zouden bij het gemeentebestuur verschillende concessieaanvragen toegekomen zijn. De trams zouden door elektriciteit worden voortbewogen.

## **1 mei 1896**

De heer Karel de Pauw, rijtuigmaker uit het Steendam, heeft bij het stadsbestuur de aanvraag ingediend voor een concessie van tramcars zonder riggels, waarvan zijn maatschappij, de Compagnie Gantoise de Transports, zetelt in de Sint-Lievenslaan nr. 23.

Er zal worden voorzien in 17 rijtuigen, elk getrokken door twee paarden. De exploitatie zou drie lijnen omvatten, waaronder één van de Korenmarkt naar de Zuidstatie en de Sint-Lievenspoort.

## **15 december 1896**

In één der laatste zittingen van het jaar hielden de bevoegde commissies zich andermaal bezig met de overname van de tramways. De heer burgemeester deelde mee dat groepen die de aanvraag gedaan hebben verschillende wegen voorstellen.

Zij denken ook dat de regelmatigheid van de dienst de aanleg van een dubbel spoor noodzakelijk maakt. Men weet dat de herhaalde stilstanden zeer onaangenaam zijn en kostbare tijd doen verliezen. De onvoldoende breedte van onze

straten brengt echter een ernstige opwerping teweeg tegen die gedachte. Voor de elektrische trekkraft zal hij de verschillende stelsels laten onderzoeken. Uiteindelijk gaf hij een overzicht van de ontwerpen omtrent het nieuwe net, ingediend door de verschillende maatschappijen.

Een eerste voorziet onder meer in een lijn van de Korenmarkt naar de Kortrijksepoort tot aan Gent-Sint-Pieters (\*\* *toen gevestigd aan de Parkplaats*) en een andere van de Korenmarkt naar de Zuidstatie langs de Vlaanderenstraat (\*\* *de omstreeks 1884 aangelegde rechtstreekse verbinding, onderdeel van het plan Zollikofer-De Vigne*).

Een tweede ontwerp omvat naast andere lijnen een verbinding tussen de Korenmarkt en de Heuvelpoort langs de Cataloniëstraat, Koestraat, Kortedagsteeg, Sint-Pietersnieuwstraat en het Sint-Pietersplein.

ERIK DE KEUKELEIRE

Uit "135 jaar openbaar vervoer in de Gentse regio" deel 1 (1871-1906) - 382 pagina's - herwerkte uitgave in eigen beheer - 2008.

---