

**WEGENISWERKEN EN TRAMVERKEER OP DE
KORENMARKT (DEEL II: 1897 - 1903)**

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

22 januari 1897

Het schepencollege heeft de laatste hand gelegd aan het ontwerp van de nieuwe tramlijnen welke door een aan te wijzen compagnie moeten worden geëxploiteerd. De bestaande lijnen worden behouden, maar heraangelegd op een spoorbreedte van één meter.

Een nieuwe lijn zal gemaakt worden van de Korenmarkt tot aan de Sint-Lievenspoort, langs de Vlaanderenstraat en de Frère-Orbanlaan. De heer

Coene, stadsingenieur, werd naar Parijs gezonden, waar het stelsel van de accumulatoren wordt toegepast. Het schepencollege is voornemens voor de elektrische kracht het gebruik van dit stelsel op te leggen. Het kan gemakkelijk worden toegepast aan de talrijke draaibruggen en zal de binnenstad vrijwaren van een spinnenweb aan gevaarlijke draden. De trams met trolley zullen maar in de afgelegen wijken mogen gebruikt worden.

12 mei 1897

Gisteren werd in de zitting van de gemeenteraad het voorontwerp van lastenkohier voor de inrichting van de elektrische tramways goedgekeurd. Onder hoofdstuk I, "Algemene beschouwingen", worden 7 lijnen vooropgesteld. Vijf daarvan liepen over de Korenmarkt :

- de tweede lijn zal de Korenmarkt met de Keizerpoort verbinden langs de Cataloniëstraat, Sint-Jansstraat (** *thans Limburgstraat*), Vlaanderenstraat, Statiesstraat, Lange Violettestraat en Brusselsestraat;
- de vierde lijn zal de grensscheiding van de stad en Sint-Amandsberg verbinden met de kerk van Sint-Jan Baptist langs de Dampoortstraat, Steendam, Sint-Jacobsplaats, Kammerstraat, Vrijdagmarkt, Langemunt, Korenmarkt, Sint-Michielsplaats, Hoogstraat en Brugsepoortstraat en Noordstraat;
- de vijfde lijn vertrekt aan de Gazometerlaan langs de De Smetstraat, Van Wittenberghestraat, Rabotstraat, Burgstraat, Veerleplein, Korenmarkt, Veldstraat, Zonnestraat, Kouter, Brabantstraat, Vlaanderenstraat en zal eindigen op de Graaf van Vlaanderenplaats;
- de zesde lijn vertrekt aan Meulestedebrug langs de steenweg van die naam, de Sassepoortstraat (** *thans de Voormuide*), Sint-Salvatorstraat, Sloopstraat, Langesteestraat, Geldmunt en Korenmarkt en zal langs dezelfde weg als de vijfde eindigen op de Graaf van Vlaanderenplaats;
- de zevende lijn zal de Korenmarkt verbinden met de statie Sint-Pieters (** *toen gelegen aan de Parkplaats*) langs de Veldstraat, Nederkouter, Kortrijksestraat en Kortrijksesteenweg.

Het huidige tramnet zal op 1 januari worden afgekocht. De studies van het nieuwe net moeten zo spoedig mogelijk worden doorgedreven, teneinde op 1 juli aanstaande tot de aanbesteding te kunnen overgaan. In dit geval zou de elektrische tram met de Gentse kermis van 1898 geopend worden. Op de Korenmarkt zal een kiosk worden opgericht.

14 augustus 1897

Op 2 augustus heeft de aanbesteding plaats gehad voor de inrichting van de elektrische tramways te Gent. De voorkeur van het schepencollege is gegaan naar het stelsel dat hen op voorbeeldige wijze was aangeprezen door de zustermaatschappijen Société Anonyme des Railways Economiques de Liège-Seraing et Extensions en Compagnie Générale de Railways à Voie Etroite. (** daaruit werd op 4 januari 1898 de naamloze maatschappij “Tramways Electriques de Gand” - “Elektrische Tramwegen van Gent” opgericht).

21 februari 1898

De rijtuigen van de Kortrijksepoort zullen rijden van de Korenmarkt tot aan de statie Gent-Sint-Pieters en dan verder langs de Parklaan en de Hofbouwlaan naar de Heuvelpoort, de grote statie van de staatsspoorweg (** *Gent-Zuid*), de Sint-Jacobsplaats en terug. De trekking zal uitsluitend geschieden bij middel van accumulatoren. Men zal om te beginnen 42 rijtuigen hebben.

7 april 1898

Alle nieuwe lijnen zijn nu in kaart gebracht. Men zal de werkzaamheden beginnen in de straten waar nog geen tramweg ligt. Daarna zullen de aanpassingen beginnen van de lijnen welke heden nog met paarden worden uitgbaat.

29 juni 1898

Op aanvraag van de inwoners van de Veldstraat heeft het schepencollege beslist, geen dubbele linie te laten leggen voor de elektrische tram. De tweede linie zal in één der nabijgelegen straten komen.

Op donderdag 7 juli zullen de inschrijvingen plaatshebben voor het opbouwen van de wachtzaal-kiosk op de Korenmarkt.

20 augustus 1898

De Sint-Michielsbrug (** *toen nog een platte draaibrug*) gaat verbreed worden opdat er een dubbele tramlijn over zou kunnen lopen. De nieuwe brug zal op een enkele pijler rusten, te midden van de Leie gebouwd. De schepen zullen langs beide kanten van de brug kunnen doorvaren.

9 september 1898

De tramcompagnie heeft een paar open rijtuigen van de paardentram aan de nauwere spoorbanen doen aanpassen. Waar het mogelijk is wordt de tramdienst met paarden op de omgebouwde lijnen op deze wijze hervat. Weldra zal men hiermee beginnen van de Korenmarkt naar de Sassepoort.

23 september 1898

Behalve een paar open trams heeft de maatschappij ook enkele gesloten rijtuigen voor de nieuwe sporen doen veranderen. Hiermee zal vanaf zondag worden gereden van de Burgstraat naar de Brugsepoort.

27 september 1898

Een Koninklijk Besluit keurt de beraadslaging van de gemeenteraad goed, waarbij het toegelaten wordt een terugkerend tramspoor naar de Korenmarkt aan te leggen langs de Korte Meer en de Posthoornstraat (** *thans de Sint-Niklaasstraat*).

Een voorlopige tramlijn zal gelegd worden van de Veldstraat langs de kant van de Sint-Niklaaskerk naar de Geldmunt, voor het vervoer van reizigers tijdens het leggen van de riggels op de Korenmarkt.

29 september 1898

Binnenkort zal men de ingewikkelde kruissporen aanleggen op de Korenmarkt, alsook de riggels op de Sint-Michiels- en Vleeshuisbruggen, zodat de Brugsepoort en de Muidepoort weldra zullen verbonden zijn met het midden van de stad.

De lijn van de Sint-Lievenspoort die reeds voltrokken is tot aan Sint-Baafs, zal ook tot aan de Korenmarkt gebracht worden door de Cataloniëstraat. Als die werken zullen voltrokken zijn, zal men de dienst doen met de oude rijtuigen van de paardentram die daartoe geschikt worden gemaakt.

Vervolgens zal men de lijn leggen van de Korenmarkt langs de Langemunt, Vrijdagmarkt, Sint-Jacobs en Sint-Anna naar de grote statie en de Dampoort, alsook die naar de Kortrijksepoort.

30 september 1898

Binnen weinige dagen zal men op de Korenmarkt beginnen met het bouwen

van de nieuwe kiosk. Ze zal een achthoekige vorm hebben, in arduin en ijzer worden opgetrokken, uit twee verdiepingen bestaan en voor meerdere doeleinden aangewend worden.

Gelijkvloers komt een wachtzaal voor de reizigers van de tramway, een ruimte voor krantenverkoop en *pissijnen*. Ze zal 2,80 m hoog zijn. Boven deze wachtzaal zal zich een deel bevinden dat bestemd is voor het geven van concerten. De vloer van het verdiep zal 2,80 m boven de grond zijn. Het gewelf zal een hoogte van 4 meter bereiken.

Het is te voorzien dat de kiosk op korte tijd zal gemaakt worden. Ze moet in elk geval voor het einde van het jaar voltrokken zijn, om de inhuldiging van de nieuwe tramwaydienst op passende wijze de nodige luister te kunnen bijzetten.

5 oktober 1898

Zondag zijn een paar tramrijtuigen welke men voor het nieuwe spoor veranderd heeft, van de Korenmarkt naar de Brugsepoort en vice-versa gereden. Ze lopen ongewoon zacht en schokken niet meer zoals vroeger het geval was. Het tramhuisje van de Korenmarkt is maandag van zijn plaats weggenomen en wat verder gezet. Een tramrijtuig is tot wachthuisje en dagbladwinkel ingericht.

12 oktober 1898

De werken zijn nu op vele plaatsen tegelijk aangevangen. De verbinding van de lijn der Sint-Jans- en Cataloniëstraten met de Korenmarkt is bijna voltrokken. De overtocht op de Vleeshuisbrug is bij ministerieel bevel opgeschort voor het leggen van de riggels en men werkt er dapper aan.

Men is nu ook begonnen in de Schouwburgstraat en weldra zal men dit deel langs de Korte Meer en de Posthoornstraat ook met de Korenmarkt verbinden. De koffiehouders schijnen in het geheel niet ingenomen te zijn met de tramlijn die voorbij hun deur loopt. Dit ontnemt aan de meesten hun terrassen op de dagen van concerten op de Kouter. Er is bevel gegeven om dit deel van de lijn ten spoedigste te voltooien.

17 oktober 1898

De riggels over de Vleeshuisbrug zijn voltooid en de brug is weer voor het verkeer van voetgangers geopend. Ook in de Cataloniëstraat gaat het kasseiden nu goed vooruit. Maandag zal men beginnen aan het leggen van de riggels om de Korenmarkt met de Geldmunt en de lijn naar de Muide te verbind-



Aanleg sporen in oktober 1898

den.

Om die kromming te bewerkstelligen heeft men wederom een deel moeten wegnemen van de Groentenmarkt, wat voor het leggen van de paardentram-riggels ook al eens noodzakelijk was.

21 oktober 1898

De grondvesten voor de kiosk op de Korenmarkt zijn voltooid. Eerstdaags zal de dienst tussen de Muide en de Zuidstatie gebeuren langs de Cataloniëstraat en de Vlaanderenstraat. De lijn naar de Dampoort zal deze week voltooid zijn tot aan Sint-Jacobs.. Dan zal de dienst tussen deze plaats, de Korenmarkt en de Brugsepoort ook met veranderde rijtuigen gebeuren.

1 november 1898

De dienst tussen de Zuidstatie en de Korenmarkt langs de Vlaanderenstraat en de Limburgstraat is zondag ingehuldigd. De weg wordt met de paardentrams afgelegd in 6 minuten. Met de elektrische tram denkt men het te zullen doen in hoogstens 4 minuten.

16 november 1898

De dienst tussen de Korenmarkt en Ledeberg wordt naar gewoonte gedaan van de Korenmarkt tot aan de Sint-Annakerk en van daar rijdt men met tramcars (** *die niet gebonden zijn aan sporen*) naar Ledeberg langs de Visserij.

21 november 1898

De oude riggels van de paardentram tussen de Korenmarkt en de Kortrijksepoort worden opgebroken. De nieuwe lijn zou over een paar weken moeten voltooid zijn. De dienst geschiedt nu op het nieuwe spoor langs de Posthoornstraat, de Korte Meer, de Schouwburgstraat en dan verder langs het oude spoor.

De werken worden door het slechte weder erg tegengewerkt en de straten blijven open liggen, tot groot nadeel van de handelaars.

5 december 1898

Waar blijft men met de verbreding van de Korte Meer nu de Posthoornstraat voltooid is? Wanneer men de huidige toestand van in de Cataloniëstraat

bezieet, is het juist alsof men in het begin van de Korte Meer in een trechter komt, die gedurig bestormd wordt uit de Voldersstraat, Veldstraat en Kouter. De grond welke moet dienen tot verbreding werd reeds aan de stad geschonken. Nu is het te hopen dat de heren gemeenteraadsleden en burgemeester weldra een einde zullen stellen aan die gevaarlijke toestand, vooraleer de elektrische tram er voor goed doorrijdt!...

7 december 1898

Het vervaardigen van de nieuwe aubette op de Korenmarkt heeft enige vertraging ondergaan doordat men zich in de steengroeve bij het houwen vergist heeft. Men heeft bijna alle stenen moeten herkappen. Dit werk zal weldra beëindigd zijn. Het ijzeren gedeelte is sinds lang gereed.

2 januari 1899

De dienst van de elektrische tramways is op nieuwjaarsdag voor het eerst met reizigers beproefd. Twee rijtuigen deden tien reizen heen en terug van de Zuidstatie naar de Korenmarkt en gaven een ontvangst van 100 frank. Zo kon men ook de mensen en de paarden er stilletjes aan laten wennen. De plechtige inhuldiging van de elektrische rijtuigen zal plaatshebben op maandag 23 januari.

6 januari 1899

Maandag hebben nogmaals een paar elektrische rijtuigen gedurende een gedeelte van de dag dienst gedaan. Het was namelijk op 3 januari dat volgens het lastenboek de regelmatige tramdienst moest beginnen.

Gisteren heeft men in tegenwoordigheid van de ingenieur van Bruggen en Wegen een proef gedaan op de Vleeshuisbrug, die zeer wel gelukt is. Te rekenen van zondag 8 januari zal de dienst met drie rijtuigen geschieden en zal men naar de Muide rijden.

25 januari 1899

Eergisteren heeft in de namiddag de feestelijke inhuldiging plaats gehad van de elektrische trams in de stad. Om twee en een half uur zagen de Korenmarkt en de aanpalende straten zwart van het volk. Bij de tien elektrische rijtuigen, waarvan één prachtig versierd was, verdrongen zich een paar honderd genodigden, waaronder gemeenteraadsleden, volksvertegenwoordigers en senato-



Inhuldiging trams 23/1/1899.

ren.

Er was echter een dronkaard die meende groot te zijn met wat ongepaste heden te roepen. Een paar politieagenten hebben hem gauw weer klein gemaakt.

Het was omtrent 3 uur dat de rijtuigen zich in drie verschillende richtingen in beweging zetten, bij de tonen van het muziek dat op de prachtige, nieuwe kiosk werd gespeeld door een korps van het leger. Alom langs de weg werden de rijtuigen door het volk gunstig begroet.

De regelmatige dienst zal na de rustdag van gisteren heden aanvangen. Acht nieuwe rijtuigen zullen het reizigersvervoer verzekeren. Eerst zal men de lijn uitbaten van Ledeborg langs de Keizerpoort naar de Zuidstation en de Korenmarkt, alsook deze van de Korenmarkt naar de Kortrijksepoort. Op de andere lijnen gebeurt de dienst verder met paardentrams.

3 februari 1899

Gisteren is de regelmatige tramdienst begonnen op de lijn van de Korenmarkt naar Gent-Sint-Pieters, de Heuvelpoort, Gent-Zuid en de Vlasmarkt nabij Sint-Jacobs.

10 februari 1899

Te rekenen van heden zal de dienst van de elektrische trams beginnen te 7 1/2 uur 's morgens. en alle 10 minuten aan ieder uiteinde vertrekken. Men zal de

aansluitingen van de rijtuigen met paarden niet meer afwachten. Op 14 februari begint de dienst der Brugsepoort bij middel van elektrische rijtuigen.

2 maart 1899

Sedert enige dagen rijden de elektrische trams op elke lijn afzonderlijk. Een rijtuig dat bijvoorbeeld aan de Brugsepoort vertrekt, rijdt aan de Korenmarkt rechtdoor naar de Zuidstatie, zonder daar op het andere te wachten dat van Ledeberg of van de Kortrijksepoort komt.

Dat is voor de reizigers allesbehalve aangenaam. Dit zal ook ver van voordelig zijn voor de maatschappij en haar integendeel veel schade berokkenen. Een persoon die aan de Korenmarkt 10 minuten lang op een correspondentie moet wachten, zou bijna even spoedig de weg te voet kunnen afleggen. Het is te hopen dat weldra een betere regeling zal gevonden worden.

29 maart 1899

Er rijden nog paardentrams van de Korenmarkt naar de Dampoort langs Sint-Jacobs en op de lijn van het Rabot naar de Gazometerlaan. Wanneer het personeel en de rijtuigen zullen gereed zijn, zal er ook op deze lijnen met elektrische rijtuigen gereden worden. (***aan het tijdperk van de paardentram kwam een einde toen vanaf 26 april ook op de lijn naar het Rabot elektrisch werd gereden...*)

15 april 1899

Te rekenen vanaf heden zal er in de wachthuisjes van de statie Gent-Zuid, de Van Arteveldeplaats (*** thans Sint-Annaplein*) en de Korenmarkt een register worden neergelegd om de klachten van de reizigers te aanvaarden. Het publiek wordt verzocht de nummers te doen kennen van de bedienden van het rijtuig, de juiste plaats, het uur en desnoods de getuigen.

6 mei 1899

In de gemeenteraad werden gisteren verduidelijkingen verstrekt aangaande diverse ontwerpen van verandering in de exploitatie van de tramwegen, vermits de ondervinding vaak de beste raadgever kan zijn.

Van bij de aanvang van de elektrische exploitatie werd opgemerkt dat de verwisseling van de accumulatoren wanneer die uitgeput zijn, op de Korenmarkt zeer moeilijk te verwezenlijken is, omwille van de belemmeringen voor het

gewone verkeer. Daarom zal getracht worden dit aan de Zuidstatie te laten geschieden.

Anderzijds zorgt het tracé van de lijn Brugsepoort - Antwerpsepoort voor een zeer onregelmatige dienstverlening als gevolg van vier draaibruggen, de spoorwegovergang naast de statie *Land van Waas* en de hinderlijke doortochten in de Langemunt.

Daarom werd het voordeliger geacht de lijn te laten eindigen op de Korenmarkt en langs Sint-Baafs naar de Zuidstatie terug te keren. Dat gaf aanvankelijk betere resultaten, maar dat noodzaakt echter op de Korenmarkt over een kleine afstand het rijden op tegenspoor. Dat betekent dat de reizigers wegens het bestaan van de beide klassen, van platform moeten veranderen, wat leidt tot wanorde en tijdverlies.

Men weet dat binnen afzienbare tijd de Sint-Michielsbrug moet worden herbouwd, waardoor men hoe dan ook verplicht zal zijn maatregelen te nemen om de dienst naar de Hoogstraat te verzekeren. Deze beschouwingen hebben geleid tot de aanvraag voor een trajectwijziging, die zou toelaten de lijn van de Sint-Michielsplaats te verleggen naar de Drabstraat en de Hooiaard. (*** om diverse redenen nooit gerealiseerd...*)

14 mei 1899

De trammaatschappij heeft plannen om de lijn van de Korenmarkt naar de Zuidstatie tot Ledeberg te verlengen langs de Frère-Orbanlaan. Zolang echter de verstevigingswerken aan de Sint-Lievensbruggen niet beëindigd zijn, zal het plan niet kunnen uitgevoerd worden. De voltooiing van dit werk is tegen 15 juni beloofd. Het tramverkeer zal er vanaf 1 juli aanvangen.

29 mei 1899

Van 1 juni tot 3 oktober loopt in de citadel van het park de grote Provinciale *Tentoonstelling*. Een bijzondere tramdienst wordt ingericht van de Korenmarkt tot binnen de omheining mits een oplegcoupon van 5 centiemen. Behalve de vrijdag en de zaterdag wordt 's avonds een half uur langer gereden, dus tot 10 uur in de week en 11 uur 's zondags.

3 juli 1899

Sedert zaterdag zijn nieuwe wijzigingen in de tramdienst ingevoerd. De rijtuigen van de Brugsepoort rijden nu over de Korenmarkt rechtstreeks naar Sint-Jacobs en de Dampoort, deze van de Gazometerlaan en het Rabot langs de

Korenmarkt en Sint-Baafs naar de Zuidstatie.

16 augustus 1899

We kregen van een lezer de volgende klacht: *“Het bestuur van de tram zou wel een beetje mogen passen op de correspondenties, want zaterdag kwam ik per tram van de Provinciale Tentoonstelling en op de Korenmarkt was er geen rijtuig naar de Zuidstatie. Na twaalf minuten wachten daagde er één op voor de Dampoort en na twintig minuten één voor de Sassepoort. Zeg mij, is dat niet een beetje de zot houden met zijn klanten, het publiek?”*

14 oktober 1899

In de zitting van de stedelijke raad werd onomwonden bevestigd dat defecten bij de tramdienst veelvuldig voorkomen, tot groot ongemak van de tramgebruikers. De onderhoudsploegen dienen gedurig uit te rukken en vaak moeten trams met een vijzel naar het werkhuis worden gesleept. Het publiek wordt ongeduldig en verplaatst zich sneller te voet, wat op termijn de inkomsten voor de stad nadelig kan beïnvloeden.

Het vervangen van de ontladen accumulatoren kan moeilijk door de werklieden worden bijgehouden. Meer zelfs, zij moeten zelf vervangen worden wegens de ongezonde werkvoorwaarden in de laadzaal.

Ook in de rijtuigen regent het klachten over gasuitwasemingen en van vele personen, voornamelijk dames, werden de kleren beschadigd door zuurvlekken die voortkomen van lekkende accumulatoren.

Tijdens het jongste congres in Londen heeft men dit stelsel veroordeeld omdat men het volkomen onbetrouwbaar heeft bevonden voor een regelmatige reizigersdienst.

28 oktober 1899

De maatschappij *L'Electrique* van Brussel die de accumulatoren verhuurt, heeft een proces ingespannen tegen de trammaatschappij en vraagt 300 000 frank schadevergoeding voor de slechte werking van de accumulatoren. Ze beweert dat de toestellen te snel verslijten door de slechte bouw van de rijtuigen en de onkunde van de geleiders.

De tramcompagnie zit met de droevige ervaring dat zonder grote onkosten te doen, de uitbating onmogelijk zal worden gemaakt. Het zou beter zijn het stelsel in zijn geheel te verlaten en naar een andere wijze van voortbeweging uit te zien. Een ogenblik werd gedacht het trolleystelsel aan te nemen maar even

snel werd er weer van afgezien wegens de te hoge kosten. Men heeft nu een ander model van accu's op het oog.

12 november 1899

Zaterdagavond verliet een jonge dame de peperkoekenbakkerij van De Laeter in de Korte Munt, gleed uit op de straatstenen en viel kruiselings over de riggels. Van de ene kant kwam een tram afgereden en van de andere een rijtuig. De dame was op het punt overreden te worden toen twee heren toesprongen. Ze gelukten er in haar buiten de riggels te brengen.

Maar hier deed zich een zonderling geval voor. De dame kon zich niet recht houden. Nochtans had zij het bewustzijn niet verloren en ze zou wederom gevallen zijn, moesten haar redders haar niet een tweede maal ondersteund hebben. Dat kwam doordat zij erg gespannen zat in haar korset en verward was in haar kleren...

24 november 1899

Op 26 november worden de nieuwe richtlijnen op het vervoer van kracht. De geleiders van welkdanige voertuigen ook moeten om te kruisen of te laten voorbijrijden, de rechterkant houden en de linker om voorbij te steken.

De rijtuigen van de tram zullen vanaf dan de rechterkant nemen in de richting van de gang, in plaats van de linker zoals tot heden het geval is. Men zal rechts moeten in- en uitstappen in plaats van links.

Van de Korenmarkt naar de statie Gent-Sint-Pieters rijdt men voortaan langs de Veldstraat, met terugkeer langs de Schouwburgstraat, de Korte Meer en de Posthoornstraat.

28 november 1899

Reeds de eerste dag waarop de nieuwe richtlijn op het vervoer in werking werd gesteld, is in de Veldstraat een zwaar ongeluk gebeurd. Een verstrooide ouderling is bij het oversteken verrast geworden door een elektrisch tramrijtuig dat in tegenstelling met de eerdere wijze, nu vanaf de Korenmarkt de straat kwam ingereden.

13 januari 1900

De beheerraad van de Gentse tramways heeft in de laatste zitting besloten stappen te doen bij het stadsbestuur om de tramdienst te wijzigen. Er zou heel

en al worden afgezien van de accumulatoren ten voordele van het trolleystelsel. Niet alleen in Gent, ook in Berlijn heeft men op al de lijnen die met accumulatoren worden uitgebaat dezelfde moeilijkheden ontmoet.

Alleen die verandering, welke een uitgave van 2 miljoen zou vergen, schijnt in staat te zijn de dienst naar de eisen van het publiek in te richten en tegelijk voldoende opbrengend te zijn voor de aandeelhouders.

De dienst van de Kortrijksepoort wordt thans verricht door rijtuigen van Ledeberg tot op de Korenmarkt en zo naar de Sint-Pietersstatie, het park, de Heuvelpoort en de Zuidstatie. Deze van de Zuidstatie naar de Van Arteveldeplaats en Sint-Jacobs wordt gedaan door een bijzonder rijtuig dat heen en weer rijdt.

14 februari 1900

Zaterdag hebben proeven plaats gehad met gewijzigde tramrijtuigen, voorzien van accumulatoren van een nieuw stelsel. Men verwachtte betere uitslagen maar ze blijken in hetzelfde bedje ziek te zijn als de andere. Het is niet mogelijk meerdere reizen te doen met een bijgevoegde wagen, zonder te moeten herladen en van een dienstregeling volgens de uurtabellen is geen sprake meer.

Anderen zeggen dat men in onze stad nu toch de echte spinnenwebben zal moeten spannen die een zo lelijk uitzicht hebben en tevens zo gevaarlijk zijn. Dat de uitbating niet de verhoopte winsten afwerpt is echter gemakkelijk te verklaren. Uit louter winstbejag werden de rijtuigen tijdens de *Provinciale Tentoonstelling* zwaar overladen en het overdadig gebruik van sleepwagens ging het vermogen van de elektrische toestellen ver te boven, zodat het voorziene aantal kilometer per wisselbeurt hoegenaamd niet kon worden in stand gehouden...

2 maart 1900

De maatschappij *L'Electrique* heeft eergisteren al de werklieden afgedankt die aan de fabricatie van de accumulatoren werken. Zij behield enkel degenen die gelast zijn met het uitnemen en terugplaatsen van de toestellen in de rijtuigen.

20 mei 1900

De Gentse trammaatschappij heeft er van afgezien om nieuwe rijtuigen met accumulatoren als drijfkracht in te zetten. Ze werden in het werkhuis te

Gentbrugge ondergebracht, om ze op termijn om te bouwen naar het trolley-stelsel.

21 november 1900

De leden van de stedelijke raad hebben gediscuteerd over het gebruik van de trolley tussen de Sint-Lievenspoort en de Graaf van Vlaanderenplaats. De heer burgemeester ontkende vijandig te staan tegenover het gemengd systeem dat zekere voordelen vertoonde en had niet langer bezwaar tegen het aanleggen van een trolleylijn in sommige verwijderde delen van de stad. De Frère-Orbanlaan is net één van die delen.

17 oktober 1901

Het bestuur van de elektrische trams brengt ter kennis van het publiek dat de dienst in de Korte Meer vanaf heden zal geschorst worden, uit oorzaak van de werken aan de in opbouw zijnde huizen.

De rijtuigen op de lijn Ledeberg - Korenmarkt - Sassepoort zullen rijden langs de Vlaanderenstraat en Sint-Baafs. Deze van de Kortrijksestraat en Sint-Pieters zullen zowel bij het gaan als bij het keren langs de Veldstraat rijden.

7 november 1901

Woensdagnamiddag is de trolley toegepast op de elektrische tram tussen het werkhuis te Gentbrugge en de Zuidstatie. Op vrijdag 8, zaterdag 9 en zondag 10 november zullen voor het publiek om de 5 minuten bijzondere diensten worden ingericht met 5 trolleytrams en een bijgevoegd rijtuig tussen de Zuidstatie en het oefenplein te Gentbrugge-Arsenaal. Dit naar aanleiding van de vertoningen door het wereldbepaalde Amerikaanse circus *Barnum & Bailey*.

Vanaf 1 december zullen deze rijtuigen dienst doen op de buurtlijn naar Merelbeke. Er zullen 12 afreizen per dag zijn in de beide richtingen.

5 juni 1902

Een tramrijtuig is ingericht met het dubbel stelsel van trekkracht, trolley en accumulatoren, teneinde aan de Zuidstatie de wisseldienst te vergemakkelijken. Het gebeurt dikwijls dat een rijtuig onderweg gebrek krijgt aan elektrische kracht, doordat de accumulatoren uitgewerkt zijn. Dan moet het door een ander naar het werkhuis worden gesleept om de toestellen te vervangen, doch

door deze dubbele vracht geraken deze van de trektram vaak zelf uitgeput. Voortaan zal het rijtuig met het gemengd stelsel gebruik maken van de luchtkabel tussen Ledeberg en de Zuidstatie en verder rijden naar de Korenmarkt of Sint-Pieters bij middel van accumulatoren.

25 oktober 1902

De tramrijtuigen zullen op de Korenmarkt in het vervolg blijven staan voor het kiosk-wachthuisje. Men weet dat men vroeger soms wel een vijftigtal meter ver moest gaan om van tram te veranderen, wat in geval van slecht weder niet aangenaam was.

8 januari 1903

In de gemeenteraad nam de heer Bayens het woord aangaande de tramdienst. De plaatsing van de stelplaats werd slecht gekozen en moest in het midden van de stad opgericht geweest zijn. Herladingen na 20 tot 25 kilometer in plaats van 100 maken veelvuldige terugritten noodzakelijk en het trekken van bijwagens is niet mogelijk. De toestellen vervangen op de Korenmarkt en aan de Zuidstatie mislukte wegens plaatsgebrek.

De trolley zou veel beter zijn voor de maatschappij. Die belooft nu veel voordeliger voorwaarden aan de stad als zij dit stelsel mag invoeren. Hij vraagt een nieuwe studie daarover.

De burgemeester is het eens dat de tramdienst slecht gaat. De stad moet niet koppig zijn maar indien wij aan de maatschappij het trolleystelsel toelaten, moet zij ons grote voordelen in de plaats aanbieden.

Raadslid Coppieters legde alle schuld bij de maatschappij en eiste dat die nu maar het contract moet naleven dat zij heeft aangegaan. Daarop werd de zaak voor onbepaalde tijd verdaagd.

19 januari 1903

Op de Korenmarkt zijn door het stadsbestuur twee paarden gesteld. Zij zullen een rijtuig dat ten gevolge van een breuk aan de accumulatoren niet meer kan rijden, naar de werkhuizen trekken. Anders moet het door een ander rijtuig worden weggebracht, hetgeen een storing in de dienst veroorzaakt.

24 maart 1903

Aanbiedingen zijn binnengekomen voor het bouwen en uitbaten van een

openbaar elektriciteitswerkhuis voor verlichting en drijfkracht te Gent, waaronder één van de elektrische trams, die de inrichting ervan verbindt aan de afschaffing van de accumulatoren en de algemene invoering van het trolley-stelsel.

5 september 1903

Er is donderdagnamiddag nogal wat te doen geweest in het midden van de stad. Eerst had op de hoek met de Sterrestraat (*** verbindingsweg tussen de Korenmarkt en de draaibrug aan Sint-Michiels*) een botsing plaats tussen een elektrische tram en het stedelijk celrijtuig, in de volksmond beter gekend als het dievekerreke. Beide rijtuigen werden daarbij beschadigd. In het celrijtuig zaten twee agenten van politie en een aangehoudene. Niemand werd gekwetst. Een andere tram welke dienst deed tussen de Korenmarkt en de Brugsepoort is wat later in dezelfde straat bijna in een put gevallen. Die was naast de tramlijn gemaakt voor het leggen van de telefoondraden. Reeds eerder was er een kleine instorting geweest. Gelukkig werd die door een bediende bemerkt. De dienst is er lange tijd geschorst geweest.

3 november 1903

Het schepencollege en de bijzondere commissie van elektriciteit zijn overeengekomen aan de gemeenteraad een definitief voorstel voor te leggen. De stad zou de inrichting van de fabriek op zich nemen en de uitbating toevertrouwen aan de maatschappij *Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft* (A.E.G.).

Ten gevolge van deze onderhandelingen heeft de tramcompagnie de verbintenis genomen zich van haar drijfkracht te voorzien door het middenwerkhuis van de stad, dat zo spoedig mogelijk in de Bomastraat moet worden opgericht. Als voorwaarde werd gesteld de accumulatoren door de trolley te mogen vervangen. De drijfkracht zou van de stad worden afgekocht aan de prijs van 8 centiemmen per kilowatt.

26 december 1903

Donderdagnamiddag rond 2 uur kwam een *teuf-teuf* afgereden naar de hoek van de Hoogpoort met de Langemunt en botste daar op een tram die zich naar de Korenmarkt begaf. De tram bezeerde zich niet, maar de *teuf-teuf* ontwrichtte zich een wiel en moest naar de heelmeeester op 't Steendam...

29 december 1903

De stad heeft de toelating verleend om overal de trolley in te voeren, onder voorbehoud van de goedkeuring door de hogere overheid. Een nieuw lastenboek is daartoe opgesteld en door de gemeenteraad goedgekeurd. Een vergunning van 50 jaar is aan de trammaatschappij verleend, lopende tot 31 december 1953.

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.



In aflevering 4/2009 van Ghendtsche Tydinghen sprak Frans Heymans met Rik Lanckrock (°1923), die zijn beroepsloopbaan had afgesloten als Subregionaal directeur van de toenmalige Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening (de RVA) in Kortrijk maar daarnaast een brede culturele en literaire belangstelling én bedrijvigheid aan de dag had gelegd en nog steeds legt. Met enige vertraging krijgt u nu de foto van deze vurige verdediger van ons literaire erfgoed.

Door een misverstand ontbrak deze foto in ons vorig nummer bij het artikel op pagina 283-288.