

## WEGENISWERKEN EN TRAMVERKEER OP DE KORENMARKT (DEEL III: 1904 - 1914 )

### VOOR U VERZAMELD UIT 31 000 EDITIES VAN DE “GAZETTE VAN GENT”.

#### 19 februari 1904

Men is nu volop bezig met het plaatsen van de palen voor de luchtkabels van de elektrische tram in de omgeving van de Zuidstatie. De trolley zelf zal de dienst niet veel veranderen. Men zal enkel meer spoed en regelmatigheid kunnen bekomen als er overal een dubbel spoor zal liggen. Dan zullen de trams niet meer op elkaar moeten wachten.

De lijn van de Dampoort naar de Korenmarkt en de Brugsepoort zal later verlegd worden langs de Borluutstraat (\*\* *thans de Belfortstraat*) en de Botermarkt, om aan het belfort af te draaien langs de Cataloniëstraat en over de nieuw ontworpen brug van Sint-Michiels voort te lopen naar de Brugsepoort. Het spreekt vanzelf dat het huizenblok tussen het belfort en Sint-Michiels zal moeten afgebroken worden om aan de lijn de nodige kromming te kunnen geven.

Het schijnt vastgesteld te zijn dat men de ontworpen *Ketelbrug* aan Sint-Michiels niet zal maken, daar het ontwerp zoveel tegenstand ontmoet. Eens dat de lijn langs de Borluutstraat gelegd is, zal deze langs de Vrijdagmarkt en de Langemunt opgebroken worden, aangezien de laatste straat zo nauw is.

#### 23 maart 1904

In de Vlaanderenstraat plaatst men haken aan de huizen om er de trolleydraden aan vast te hechten. Men zal van de Korenmarkt naar de Zuidstatie gaan. Van de nieuwe elektriciteitsfabriek die nabij de Minnemeersbrug gebouwd wordt, zal een onderaardse kabel tot aan de Korenmarkt worden gelegd, die de drijfkracht aan al de andere draden zal geven. Dat werk zal ongeveer een jaar duren.

De plaatsen in het werkhuis aan de Brusselsesteenweg, waar tegenwoordig de accumulatoren staan, zullen in loods en voor de rijtuigen veranderd worden. Er

bestaan thans 47 rijtuigen die geschikt zijn voor trolley en accu en 4 voor trolley alleen. Met het nieuwe stelsel zouden er bij het begin van het volgend jaar nog 17 rijtuigen bijkomen.

De heer Prosper Royaert, controleur, houdt zich sedert enige tijd bezig met de bedienden op de hoogte te stellen van het trolleysysteem en leert hen wat er te doen staat in geval een draad zou breken.

## **21 mei 1904**

Men is in de Posthoornstraat (\*\* *thans de Sint-Niklaasstraat*) begonnen aan het graven van de grachten voor de ondergrondse telefoonleiding. Daardoor moet zowel de dienst van Meulestede en het Rabot als deze van de Kortrijksepoort langs de Veldstraat gebeuren.

## **11 juli 1904**

In haar zitting van donderdag heeft de Gentse afdeling van de *Belgische Photographiebond* besloten aan de bevoegde overheden een protestbrief te zenden aangaande de betreurenswaardige wijze waarop men de masten van de elektrische trekkracht opricht.

Men vindt er zelden één die loodrecht geplaatst is. Toch zijn er echter, wat bewijst dat zij aldus kunnen geplaatst worden, zoals zij het overigens zijn in de andere steden waar de trolley werkt.

Bovendien vindt men onder deze masten alle soorten van modellen en vooral van overdreven dikte, terwijl men de dunste en de sierlijkste zou moeten nemen, om zoveel mogelijk het onooglijk uitwerksel te verzachten dat zij aan de straten geven!

## **23 september 1904**

Om het trolley-net op het deel tot aan Meulestede de nodige stroom te leveren zal een houten gebouw worden opgetrokken nabij het politiecommissariaat van de Muide, waarin een machine zal geplaatst worden werkende op een dynamo, die de lijn zal spijzen tot aan de Korenmarkt. Zodra de inrichting gereed is zullen de afreizen tussen de Korenmarkt, de Sassepoort en Meulestede op vaste tijden plaatshebben.

## **19 oktober 1904**

De rijtuigen tussen Gentbrugge en Meulestede zullen vanaf heden de trolley

kunnen benutten. In hetzelfde geval verkeren weldra deze van de lijn naar het Rabot. Het ware te wensen dat de bedienden van de rijtuigen op die lijn aan de kiosk op de Korenmarkt, de reizigers tijdig zouden verwittigen dat het rijtuig als eindbestemming het Rabot heeft.

### **19 november 1904**

Het trambestuur maakt aan het publiek kenbaar dat maandag 21 dezer de dienst zal onderbroken zijn tussen de Korenmarkt en de Vrijdagmarkt, teneinde toe te laten de onderaardse kabels te plaatsen.

### **26 november 1904**

Te rekenen van heden worden de lijnen Ledeberg - Frère-Orbanlaan - Zuidstation - Korenmarkt en Korenmarkt - Rabot vervangen door de lijn Ledeberg - Frère-Orbanlaan - Zuidstation, voorzien van een oranjekeurige aanduidingsplaat en de lijn Zuidstation - Korenmarkt - Rabot met een blauwe aanduidingsplaat.

### **1 december 1904**

Nauwelijks toegelegd heeft men de Langemunt alweer opengebrouwen voor het leggen van de tweede tramlijn, alhoewel de straat reeds nauw genoeg is.

Het is niet voldoende dat de inwoners van de straat in hun handel en wandel lijden, men heeft het nu nog beter uitgedacht. De kasseien die uitgebroken zijn heeft men op de voetpaden gestapeld, zodat er nauwelijks doorgang is voor één persoon en hij mag dan nog niet te dik zijn!

In gans de straat brandden er gisteravond welgeteld twee lantaarns en we hebben verscheidene personen tegen de kasseien zien lopen. Wacht men misschien om maatregelen te treffen tot zich daar iemand de nek breekt? Het is al erg genoeg dat de reizigers die onze stad bezoeken zeggen dat Gent de modderstad bij uitstek is!...

### **13 februari 1905**

Te beginnen van 2 maart zullen 17 nieuwe tramrijtuigen in dienst worden gesteld. Gedurende een zekere tijd wordt het tramnet in twee verschillende secties verdeeld, de ene gevoed met 500 volt drijfkracht door de nieuwe centrale die reeds op halve toeren draait, de andere door het werkhuis van Gentbrugge, dat slechts 250 volt kan leveren. De reizigers zullen van rijtuig

moeten veranderen.

## **25 februari 1905**

Er wordt gevraagd dat het bestuur van de tramdienst op de Korenmarkt door middel van lantaarns zou willen aanwijzen in welke richting 's avonds laat nog een afreis gedaan wordt. Het publiek zou dan ook niet nutteloos moeten staan wachten als de laatste trams vertrokken zijn, aangezien de uitgedoofde lantaarns zulks zouden aantonen.

## **28 april 1905**

Vanaf morgen zal het middenwerkhuis in de Bomastraat de elektriciteit leveren voor al de tramlijnen. Daarmee zal het overstappen gedaan zijn. Ook de houten loods met de voorlopige dynamo aan de Sassepoort zal kunnen verdwijnen. Er zullen alle tien minuten trams zijn die op vaste uren vertrekken, natuurlijk voor zoveel de draaibruggen het toelaten.

## **14 november 1905**

Gisteravond is op de Korenmarkt een draad van de elektrische tram afgesprongen. Het uiteinde viel op de straatstenen en wierp vonken vuur uit. Gelukkig werd niemand getroffen. De paarden van de rijtuigen die daar hun standplaats hebben schrokken en begonnen te stijgeren. Twee dieren werden gekwetst met tegen elkander te springen. De tramdienst is gedurende meer dan 15 minuten onderbroken geweest.

## **22 januari 1906**

Op de tramrijtuigen zijn houten borden in verschillende kleuren geplaatst die zijdelings kunnen worden verlicht. Daarop staat een nummer vermeld en de bestemming in twee talen. Het beheer wil die maatregel algemeen maken, ten einde aan de reizigers nog meer gemak te geven bij het opsporen van hun gevraagde correspondenties.

- nummer 1	blauw	Gasmeterlaan - Korenmarkt - Arsenaal
- nummer 2	wit	Sassepoort - Korenmarkt - stelplaats
- nummer 3	geel	Brugsepoort - Korenmarkt - Dampoort
- nummer 4	rood	Sint-Jacobs - Sint-Pieters - Korenmarkt

## 5 april 1906

Van maandag 9 april zal de tramdienst van en naar de Brugsepoort onderbroken zijn tussen de Korenmarkt en de Sint-Michielsstraat. Dit voor zolang het bouwen van de nieuwe Sint-Michielsbrug zal duren. De tramreizigers zullen van de ene plaats naar de andere moeten gaan langs het hoog brugje dat aan het *Schippershuis* gebouwd is.

## 26 april 1906

Na lang aarzelen en zeer talrijk bij ons toegekomen klachten, mogen wij vaststellen dat er van heden af reeds *een kemel geschoten* is bij de pas aangevangen werken voor de Sint-Michielsbrug.

*“Bekijken we even de tramdienst. Men komt van de Brugsepoort, stapt af aan het Ingelandgat, gaat door de Huurdochterstraat en de Bezemlei over ontoegankelijke trappen, treden en “terten” naar de Graslei, langs modder of zand, hoogten en diepten, naar en door de Sterrestraat en dan over de Korenmarkt tot aan de kiosk, waar men misschien een tram vindt om de onderbroken reis verder te zetten.*

*Voor een goede voetganger kost dat vijf minuten als 't klaar is, maar 's avonds mag je Onze-Lieve-Heer danken als men er zonder hals of benen te breken vanaf komt. Wat is het dan voor ouderlingen, kinderen en vrouwen?*

*Een veel beter gepast ontwerp is ons inziens het volgende. Men moet op de Poel een verlenging aan de tramlijn maken doorheen de Drabstraat tot aan de Jan Breydelstraat en van daar tot aan de "aubette" op de Korenmarkt is het twee minuten gaan. Men moet dan toch geen vuil "Klein Zwitserland" passeren.*

*En als de Grasbrug gedraaid is? Wat zou dat? Als de Sint-Michielsbrug gedraaid was stond je er met de tram en al toch ook voor! Overigens wil men "malgré bongré" gebruik zien maken van de houten "halsbrekersbrug". Men zou beter het straatje naast het "Schippershuis" openen, dat recht op de "aubette" van de Korenmarkt uitkomt, zoals eerst beloofd werd. Dat zou reeds een gedeeltelijke verbetering zijn, maar het eerst opgegeven plan doorheen de Drabstraat lijkt ons alleszins het beste.”*

Ter overweging van wie het behoort!

## **23 mei 1906**

Een beweging is gisteren bij de ochtendploeg ontstaan onder de trambedienden, die tot doel heeft een vermindering van werkuren te bekomen die thans 14 en soms tot 16 uur per dag bedragen. Zij vragen ook tijd om behoorlijk te eten, de afschaffing van het willekeurige boetestelsel en de installatie van een degelijke scheidsrechtersraad, samengesteld uit vertegenwoordigers van al de beambten, bedienden en werklieden. Van de 142 beambten legden er dadelijk 110 het werk neer. Nog 20 kwamen zich in de loop van de dag bij de groep voegen.

Rond de middag kwam tijdens de vergadering van de stakers in het Hôtel d'Allemagne op de Korenmarkt het antwoord van het bestuur. Er werden enkele toegevingen gedaan, maar over de scheidsrechtersraad werd geen akkoord bereikt. De houding der stakende bedienden is dusdanig, dat zij de sympathie van de ganse bevolking wegdragen. Een jonge knaap kwam met een kartel op de Korenmarkt waarvan de tekst luidde: *Reizigers, eerbiedig de gewettigde staking*. Neem de tram niet!!! Het is te hopen dat het geschil spoedig zal bijgelegd zijn.

## **24 oktober 1906**

Sinds zondag rijden na het eindigen van de schouwburgvertoningen zes trams naar het Rabot, de Sint-Pietersstatie, de Heuvelpoort, de Antwerpsepoort, de Korenmarkt, Sint-Jacobs, de Zuidstatie en Ledeberg.

In geval van noodzakelijkheid zal het aantal rijtuigen vermeerderd worden. Zijn er te weinig reizigers, dan wordt de dienst weer afgeschaft. De trams zijn ook toegankelijk voor personen die niet uit de schouwburg komen.

## **3 december 1906**

De reizigers worden verzocht de kortste weg te nemen om op de plaats van hun bestemming te geraken. Zo zullen degenen die aan de Zuidstatie opstappen, rond het park en langs de Sint-Pietersstatie en de Kortrijksepoort willen rijden om op de Korenmarkt te komen, niet meer aanvaard worden tegen de betaling van één biljet.

## **31 maart 1907**

De werken aan de nieuwe Sint-Michielsbrug vorderen goed. Was de aankomst van de stenen niet wat vertraagd geworden, dan zou de middenboog nu al

gesloten zijn. Men is nu begonnen aan de steunmuren voor de hellingen. Denkelijk zal men de gehele voltooiing niet afwachten om de riggels van de tramlijn naar de Brugsepoort te leggen.

### **17 april 1907**

De drie vouten van de nieuwe Sint-Michielsbrug zijn voltooid. Men is nu begonnen aan de hellingen. Men hoopt binnen een paar maanden zo ver gevorderd te zijn, dat men de tramriggels over de brug zal kunnen leggen en deze met de Gentse kermis voor het verkeer zal kunnen openen.

### **27 april 1907**

Op woensdag 1 mei begint voor de elektrische trams de zomerdienst. Het laatste vertrek van de rijtuigen aan de Korenmarkt in alle richtingen zal zowel op zondag als in de week geschieden om 9 uur 30 's avonds.

### **4 juni 1907**

In de zitting van de stedelijke raad werd door de maatschappij van de elektrische trams aan de bevoegde commissies het ontwerp voorgesteld van een nieuwe lijn, gaande van de Cataloniëstraat langsheen de Botermarkt en de Borloutstraat (\*\* *thans de Belfortstraat*) naar Sint-Jacobs.

De commissies keurden het voorstel goed, maar verscheidene leden drongen aan om van de maatschappij te verkrijgen dat zij als compensatie open rijtuigen zou inleggen gedurende de zomermaanden.

### **1 juli 1907**

De werken aan de Sint-Michielsbrug die gedeeltelijk moesten stilgelegd worden bij gebrek aan de nodige stenen, zijn sedert enige dagen volop hernomen. Tegen de Gentse kermis zal de tramlijn er echter niet meer kunnen overgelegd zijn.

### **14 augustus 1907**

De vouten van de nieuwe Sint-Michielsbrug worden met teerkarton bedekt om alle doorsijpeling te beletten. Langsheen de leuning die er bijna geheel staat, is men bezig de waterleiding te leggen.

De palen voor de trolleyleiding van de trams zijn bijna alle opgericht. De dub-

bele tramweg zal in het midden van de brug liggen, zodat er langs weerskanten tussen de riggels en de voetpaden plaats genoeg zal zijn voor al het andere gerij.

De Gentse gemeenteraad heeft nu ook beslist dat het enkel spoor op de Botermarkt en in de Borluutstraat in het midden zal aangelegd worden. In de Cataloniëstraat wordt aan de tramwegen niets veranderd.

#### **4 september 1907**

Op de Sint-Michiëlselling plaatst men de sporen voor de trambaan van de Korenmarkt naar de Sint-Michiëlsplaats. Ook de boordstenen worden er aangebracht. De verlichting zal niet anders dan elektrisch kunnen zijn.

#### **18 september 1907**

De monumentale Sint-Michiëlsbrug is bijna voltooid. De tramsporen liggen over de brug en weldra zal zij aan het verkeer kunnen overgeleverd worden. Men is volop bezig met het leggen van de enkele lijn tussen de Kammerstraat en de Cataloniëstraat.

#### **28 september 1907**

De twee tramlijnen naar de Brugsepoort zijn gereed. Men zal ze evenwel maar kunnen gebruiken wanneer de kasseiwerken aan de Sint-Michiëlsbrug zullen voltrokken zijn. In afwachting heeft men in de Cataloniëstraat de samenloop van de lijnen geplaatst, die deze straat met de Botermarkt en de Borluutstraat moet verbinden.

Er blijven nog enkele verbindingssporen te plaatsen aan de hoek van de Cataloniëstraat. Zodra dit werk zal beëindigd zijn, zullen alleen de rijtuigen van Sint-Jacobs naar de Korenmarkt nog langs de Vrijdagmarkt en de Langemunt blijven rijden.

#### **9 november 1907**

De doortocht van de trams op de Botermarkt en in de Borluutstraat heeft gisteren geen de minste moeilijkheid veroorzaakt. De eierkooplieden zijn geplaatst langsheen het stadhuis en de boterverkopers staan langs de tegenovergestelde zijde tot aan de Nederlandse schouwburg.

De rijtuigen hebben natuurlijk hun snelheid wat verminderd. In gewone dagen moeten zij in 17 minuten de afstand afleggen van de Dampoort tot aan de





Brugsepoort. Het terugkeren wordt gedaan in 15 minuten.

### **31 maart 1908**

In het *Café des Arcades* is het ontwerp goedgekeurd, opgemaakt door de heer F. d'Aoust die wordt bijgestaan door de heer Versluys, bestuurder van de tramdienst, om op 26 april, eerste zondag van de grote hofbouwtenoonstelling in de *Casino*, een lichtstoet in te richten.

Het is gemakkelijk te begrijpen dat de trams daarbij van groot nut kunnen zijn, daar zij over al de elektrische stroom beschikken. Men zal aan de rijtuigen een aantal platte wagons van de buurtspoorwegen toevoegen om met groepen personen de vier jaargetijden te kunnen verbeelden.

De trams zullen rond 20 uur de standplaats te Gentbrugge verlaten en langs de Brusselsepoort, het Van Arteveldeplein, de Vlaanderenstraat en de Korenmarkt tot aan de Muide rijden en langs dezelfde weg terugkeren, om dan langs de Veldstraat en de Kortrijksepoort tot aan de Sint-Pietersstatie te rijden. Ten slotte gaat de stoet terug naar de Kouter voor de apotheose, waarna hij wordt ontbonden aan de Zuidstatie.

### **1 juli 1908**

Vier open tramrijtuigen zijn thans in de stad aangekomen. Ze zullen op zondag 3 juli naar aanleiding van de plechtige opening van de *Gewestelijke Landbouwtentoonstelling van Oost-Vlaanderen* in de citadel van het park, rijden op de lijn Zuidstatie - Gent-Sint-Pieters - Korenmarkt. Volgende week zullen er nog vier bijkomen.

### **30 september 1908**

Dikwijls hoorden wij onder het publiek de wens uitdrukken dat gedurende het wintergetijde na 8 1/2 uur 's avonds alle half uren tot 11 uur een vertrek van de Korenmarkt in alle richtingen zou gegeven worden. Dat zou aan talrijke personen die later in de stad moeten verblijven toelaten, per tram naar hun woning terug te keren. Deze trams zouden ook benuttigd kunnen worden voor de bezoekers aan de schouwburgen, enz.

### **8 juli 1909**

De gewijzigde loop van tramlijn 4 tussen de Korenmarkt en de nieuw te bouwen statie van Gent-Sint-Pieters wordt vandaag in dienst gesteld. De trams

gebruiken wegens de sluiting van de oude statie niet langer de reisweg langs de Kortrijksesteenweg naar de Parkplaats, maar rijden nu langs de nieuw aangelegde Elisabeth- en Clementinalanen naar het park en de Heuvelpoort.

### **10 september 1909**

Gedurende de bouw van de grondvesten van een nieuwe trap aan de Sint-Michielsbrug, mogen de trams niet over de brug rijden. De reizigers van de Brugsepoort zullen dus gedurende die tijd te voet moeten gaan van de Sint-Michielsplaats naar de Korenmarkt.

### **22 december 1909**

Te beginnen van Kerstdag zal een nachtdienst ingericht worden. Na 8 uur 30 zullen ieder half uur van het uiteinde van elke lijn rijtuigen vertrekken tot 11 uur 30 's nachts. De correspondenties aan de Korenmarkt en de Zuidstatie zullen zoveel mogelijk verzekerd zijn.

### **25 oktober 1910**

Het nieuwe postbureau op de Korenmarkt werd maandagmorgen ter beschikking gesteld van het publiek. Bij die gelegenheid waren bijna al de huizen van de Korenmarkt en omliggende straten bevlagd en gans de dag door werd het monumentale gebouw door vele belangstellenden bezocht.

Door het openen van de nieuwe post is er nu ook elke morgen om 6 uur drie kwart een tramrijtuig dat van de Korenmarkt naar Sint-Pieters vertrekt, waar het om 7 uur zal zijn.

### **7 december 1910**

De verlenging van de tramlijn van de Brugsepoort tot aan de Rooigemlaan zal te rekenen van 14 december in dienst gesteld worden. Men is reeds begonnen met het plaatsen van het trolley-net.

### **24 augustus 1911**

De reizigers op lijn 4, rood bord, Sint-Jacobs - Gent-Zuid - Gent-Sint-Pieters - Korenmarkt mogen vanaf 27 augustus in de volgende voorwaarden rijden:

- heenreis langs Gent-Sint-Pieters met een doorgaand biljet van Sint-Jacobs

tot het justitiepaleis of van de Dierentuinlaan (\*\* *thans President Rooseveltlaan*) naar de Korenmarkt, met een aansluitingsbiljet tot aan het justitiepaleis;

- terugreis langs Sint-Pieters met een doorgaand biljet van de Korenmarkt tot het uiteinde van de Dierentuinlaan, met een aansluitingsbiljet van het justitiepaleis tot Sint-Jacobs.

## **4 november 1911**

Er wordt door de tramreizigers gevraagd dat de tramhuisjes 's morgens met de eerste en 's avonds tot de laatste tram open zouden blijven, om de wachtenden niet te verplichten in alle weer en wind tien minuten en meer in de open lucht te staan schilderen. Dat ware gemakkelijk te verwezenlijken door het deel dat voor de dagbladen bestemd is af te sluiten van het deel voor het wachtend publiek.

## **22 december 1912**

De inwoners van de Veldstraat, de drukst bevolkte straat van heel de stad, hebben aan de burgemeester een petitie gezonden om te wijzen op al de moeilijkheden en ongemakken die het leggen van een tweede tramlijn aldaar zou veroorzaken en om te bekomen dat van dit ontwerp van de maatschappij zou worden afgezien.

Over de gehele lengte van de straat zouden er geen rijtuigen meer kunnen stilhouden, die thans alle dagen vele personen naar de verschillende magazijnen brengen. Het bestellen van koopwaren aan huizen moet dan gebeuren langs de kleine, slecht gekasseide steegjes tussen de Korte Meer en de Veldstraat, langs waar men met geen grote of zware kisten door kan.

De tweede tramlijn zou ook een groot gevaar zijn voor het verkeer van gewone rijtuigen en voetgangers. Gezien de smalle voetpaden zouden deze laatsten uit vrees voor het gevaar de Veldstraat vermijden, tot groot nadeel van de talrijke handelaars in deze straat.

Was het overigens niet om al deze redenen dat er bij het aanleggen van de elektrische tram in 1898 een lijn voor terugkerende tramrijtuigen tot stand gekomen is langs de Korte Meer en de Posthoornstraat?...

## **17 januari 1913**

In november 1911 bestelde de trammaatschappij 36 rijtuigen van een gans

modern model (\*\* in de volksmond "Expotrams" genoemd omdat ze werden vervaardigd in het vooruitzicht van de Wereldtentoonstelling te Gent van 26 april tot 3 november). Enkele daarvan deden gisteren dienst op lijn 4, van de Korenmarkt naar de Sint-Pietersstatie en voor het eerst verder tot aan de afspanning In De Sterre.

Voor de eerste dag ging de dienst goed en waren de reizigers nogal talrijk. In het vooruitzicht van deze en andere nieuwe diensten zijn 49 tramontvangers en meer dan 50 wattmannen aangeworven.

### **23 januari 1913**

In het midden van de Korenmarkt heeft men rechtover de grote kiosk thans ook een streep grond voorbehouden voor de personen die de tram naar het Rabot of de Sassepoort afwachten. Een gelukkig gedacht. Spijtig nochtans dat dit voetpad niet breder is dan 70 centimeter! Wie te lijvig is kan hier zijn slep-  
pe kwijtgeraken! Op de twee uiteinden is een lantaarn geplaatst, kwestie van in het donker dat eindje slep-  
pe gemakkelijker te kunnen terugvinden...

### **11 maart 1913**

Men is begonnen met het herleggen van de trambaan in de Veldstraat. Teneinde het gerucht van de rijtuigen te verminderen zal men nieuwe riggels op *bielzen* leggen en gans de lijn aan elkaar lassen, wat ook de schokken zal doen afnemen.

### **27 maart 1913**

De handelaars en de herbergiers van de Botermarkt en omliggende straten protesteren op hun beurt tegen het ontwerp om in de straat een tweede tram-  
lijn aan te leggen. Volgens hen zal de uitvoering velen benadelen.

### **27 mei 1913**

Tijdens de zitting van de gemeenteraad werd de vraag van de trammaatschap-  
pij tot het leggen van een tweede lijn in de Veldstraat verworpen. Eenzelfde  
aanvraag voor de Borluutstraat werd toegestaan.

### **15 juni 1913**

Men is bezig met het leggen van een ringspoor rond de Sint-Niklaaskerk, om



de trams van de gestreepte lijn 4 te laten terugkeren naar de terreinen van de *Wereldfoor* zonder de moeilijkheid op te lopen van te moeten versporen op de Korenmarkt.

### **26 december 1913**

Men is begonnen met het vernieuwen van de wissels op de hoek van de Korte Meer en de Kouter. Het werk zal een tijdelijke onderbreking voor gevolg hebben van lijn 4 naar de Korenmarkt. Eén rijtuig zal heen en weer dienst doen langs de Veldstraat tussen de Korenmarkt en het justitiepalaais.

De werken zullen met spoed worden voortgezet en zohaast de riggels zullen geplaatst zijn zullen enkel nog de rijtuigen van lijn 4 langs de Korte Meer en de Posthoornstraat naar de Korenmarkt rijden.

### **12 januari 1914**

Sedert zaterdag is de nieuwe tramdienst naar de Muide ingericht. Voortaan zullen de rijtuigen van lijn 4, vroeger gaande van *De Sterre* tot aan de Korenmarkt, daar het gedeelte van lijn 2 overnemen tot aan de Sassepoort. Vroeger liepen er op die lijn 10 rijtuigen, nu zullen er 14 dienst op doen.

### **19 februari 1914**

Vanaf morgen zullen de dienstopzichters aan de Zuidstatie en de Korenmarkt ten titel van proef boekjes voor tramreizen verkopen die 20 coupons bevatten. De prijzen zijn 3 frank voor de eerste klasse en 2 frank voor de tweede. De reiziger mag er niets op schrijven. Hij moet het boekje steeds op zak hebben. Telkens hij met de tram reist scheurt hij er zelf een biljet uit en biedt het de ontvanger aan, die gemachtigd is er de nodige bemerkingen op te schrijven en het met een rood potlood te annuleren. De drie reglementaire aanduidingen zijn het uur, het nummer van de lijn en eventueel de gevraagde correspondentie.

### **3 juli 1914**

De tramrijtuigen van lijn 3 tussen de Dampoort en de Brugsepoort rijden sedert gisteren in beide richtingen langs de Borluutstraat. De dienst langs de Vrijdagmarkt en de Langemunt is daardoor afgeschaft.

## **9 juli 1914**

Bij het vernieuwen van de riggels op de Korenmarkt zal men de derde baan uitbreken die zeer dicht bij de kiosk ligt. Deze wordt nutteloos door de verkorting van de lijn naar de Brugsepoort langs de Borluutstraat en sedert lijn 4 naar de Sassepoort doorrijdt.

De cirkel rond de Sint-Niklaaskerk blijft behouden voor het geval er een buitengewoon druk verkeer is op die lijn.

## **28 juli 1914**

Met het oog op de vervanging van het trolleystelsel door dat van de boog in een zeer nabije toekomst is men op de Groentenmarkt bezig de tramlijn te verleggen, waar zij een grote kromming beschrijft om op de Vleeshuisbrug te komen. Men gaat die kromming verzachten. Daartoe is het nodig de hoek rechtover de Hoogpoort gedeeltelijk in te nemen. Reeds is de lantaarn achteruit gezet welke daar staat.

Op de Korenmarkt is de derde lijn naast de kiosk uitgebroken. Men is er nu bezig aan het herkasseiden. Het uitzicht van die plaats zal er merkkelijk door verfraaien.

*\*\* Op 4 augustus brak de Europese oorlog uit. Duitsland verklaarde de oorlog aan België, Frankrijk, Engeland en Rusland. Duitse troepen vielen aan de oostgrens ons land binnen.*

## **16 augustus 1914**

Aan het stadhuis van Gent brak iets voor 9 uur de stok van het Franse vaandel en viel op de beschermdraad van de trolleyleiding. Er vielen daarbij geen ongelukken te betreuren, maar het tramverkeer op lijn 3 bleef wel dertig minuten onderbroken.

## **6 oktober 1914**

Maandagavond zijn in enige straten van het centrum proefnemingen gedaan met een stoomtram van de buurtspoorwegen die enkele rijtuigen voortsleepte op de sporen van het elektrisch net. Men denkt dat die proeven gedaan werden om te trachten de vluchtelingen die nog in onze stad aankomen gemakkelijk te kunnen vervoeren.



*\*\* Op 12 oktober 1914 werd de stad Gent door de Duitse troepen bezet...*

ERIK DE KEUKELEIRE

Fragmenten uit "135 jaar openbaar vervoer in de Gentse regio" deel 1 (1871-1906) - 362 pagina's en deel 2 (1907-1922) - 278 pagina's - herwerkte uitgaven in eigen beheer - 2008.

---

## **VERGETEN GENTSE SCHRIJVERS: ARCHILLES GAUTIER 2**

Achilles kwam alle dagen naar Gent en nog steeds regelmatig bij ons op bezoek. Hij kwam nooit ongelegen, integendeel. Hij reed met een Mini. Mij een raadsel hoe hij telkens weer ongeschonden in Zomergem belandde. Op een morgen stond hij op en zijn auto was verdwenen. Dacht dat hij hem in Gent had achtergelaten en dat iemand hem had thuisgebracht. Hij is zijn auto in Gent gaan zoeken. Vruchteloos. (Ik heb er meerdere gekend die niet meer wisten waar ze hun auto 's nachts hadden achtergelaten en een van hen heeft hem 's anderendaags teruggevonden op de markt midden de groentenkramen.) In de namiddag kreeg hij bezoek van zijn broer. Die had zijn autootje zien liggen, daar een eindje verder in een gracht, verscholen tussen het hoge gras. Achilles kon zich niet meer herinneren hoe hij in de sloot, uit zijn auto en thuis is geraakt. Wel wist hij nog dat er die nacht een dichte nevel hing. Bovendien woonde hij nog niet zolang in Zomergem en was hij in de mist waarschijnlijk een straatje te vroeg ingeslagen.

Achilles zit bij ieder gesprek aan tafel te tekenen. Ik geloof dat hij speciaal daarvoor altijd papiertjes op zak heeft. Tekeningen die hij in alle richtingen verder uitwerkt. Zijn schilderijen gaan in dezelfde richting: een mengeling van expressionistische vormgeving met surrealistische inslag. Komen niet erg aantrekkelijk over bij de meeste toeschouwers. Ik kon die vreemde beelden niet goed linken aan zijn zachtaardige persoonlijkheid. Toch niet-verteerde frustraties of hersenschimmen, twijfels en scepsis over wat er allemaal mis gaat? Mettertijd en naarmate hij meer verantwoordelijkheid kreeg op de uni-