

WEGENISWERKEN EN TRAMVERKEER OP DE KORENMARKT (DEEL IV: 1919 - 1945)

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

**** Over de jaren van de "Groote Oorlog 1914-1918" wordt deze maal niets vermeld vermits er zich aangaande het tramverkeer en de wegenis op de Korenmarkt geen bijzondere feiten hebben voorgedaan.*

15 september 1919

De Gentse trammaatschappij zal vanaf 17 september op heel het tramnet de wijzigingen uitvoeren om het boogstelsel (** *de sleepbeugel*) binnen de kortste tijd in werking te stellen. De werken zullen bij voorkeur 's nachts geschieden en alle schikkingen zullen genomen worden om het reizigersverkeer regelmatig te doen plaatshebben. Het publiek zal nochtans overal van rijtuig moeten veranderen waar de trekkracht met de trolley door de boog vervangen wordt. Is er nu gedurende enkele weken door het overstappen een weinig vertraging te voorzien, dan moet men in aanmerking nemen dat er voortaan geen meer zal zijn door het afspringen van het trolleywielkje of de breuk van de draden.

10 november 1919

De werken tot verandering van het trolleystelsel vorderen zeer goed en behalve op de Korenmarkt, waar men van de lijnen 1 en 4 moet overstappen, wordt men niet eens gewaar dat er zulke belangrijke werken op ons tramnet uitgevoerd worden.

De bovenleidingen werden alle vernieuwd tussen 17 september 1919 en 23 februari 1920. Toen was op de rijtuigen de trolleystang overal vervangen door de sleepbeugel. Waar de spankabels over de straat aan gevels van huizen werden bevestigd, gebruikte men daarvoor sierlijke rozetten met wentelbare haken. Op de Korenmarkt en in de onmiddellijke omgeving zijn er tot op

heden nog een twaalfal te bespeuren!

- *Cataloniëstraat 3 en hoek Cataloniëstraat-Veldstraat;*
- *Korenmarkt 10, 37, Post Plaza en hoek Hooiaard;*
- *Groentenmarkt 14, hoek Langemunt-Hoogpoort en “Tierenteyn” (duo!!);*
- *hoek Veldstraat-Van Stopenberghestraat en zelfde gevel richting Veldstraat;*
- *Sint-Michiëlshelling (“Graaf van Egmond”)*



Sierlijke rozetten uit 1920 boven de ingang van “Tierentijn” aan de Groentenmarkt.
Daarop werden de spankabels voor de bovenleiding van de tram bevestigd.

13 januari 1921

Om te kunnen voldoen aan de algemene wens van het publiek dat de tramlijn Korenmarkt - Gent-Sint-Pieters - *De Sterre* benut, heeft het trambestuur besloten vanaf 16 januari bij wijze van proef het getal rijtuigen dat dienst doet tussen de Korenmarkt en Sint-Pieters te vermeerderen.

Een groter getal tramwagens zal bestemd worden voor de lijn naar *De Sterre* en de reis doen tot aan de Korenmarkt en terug. Ze zullen zich tussen de gewone dienst van lijn 4 voegen.

22 april 1922

Teneinde gevolg te geven aan het verlangen van het publiek, zullen van 26 april af belangrijke wijzigingen worden gebracht aan de dienst der elektrische trams. In afwachting van de dag dat de rijtuigen rond de Maria-Hendrikaplaats kunnen (** 1 april 1923), zal de tegenwoordige lijn 4 worden opgesplitst en zodoende beperkt worden tot het deel Sassepoort - Korenmarkt - Sint-Pietersstatie.

Het traject van lijn 3 werd in korte tijd tweemaal verlengd. Vanaf 14 april 1923 van de Rooigemlaan tot aan "Het Zandeken" te Mariakerke en vanaf 25 september 1924 van de Dampoort verder naar het Heernisplein tot aan Gentbruggebrug.

10 oktober 1924

Tijdens de vergadering van de Gentse gemeenteraad werd geklaagd over het gebrek aan organisatie op het tramnet. Bij het publiek zijn de klachten talrijk, voornamelijk op lijn 4.

De grootste oorzaak van het onregelmatig tramverkeer is het menigvuldig draaien van de Vleeshuisbrug. De werkzaamheden voor de herbouwing van de spoorbrug over de Schelde aan de uitgang van de Zuidstatie belemmeren aldaar de doortocht en de schippers zijn verplicht door de stad te varen.

Het beheer van de maatschappij tracht de tijdelijke moeilijkheden te keer te gaan. Binnen enkele dagen zal een rijtuig aan de Sint-Niklaasstraat in reserve staan en naar Sint-Pieters rijden als de trams te lang oponthoud hebben aan de Vleeshuisbrug.

Er is sprake van de standplaats in het midden van de Korenmarkt af te schaffen en alleen die op de hoek van de Sint-Niklaaskerk te behouden, zulks om tijd te winnen. Een nieuwe uurtabel zal binnenkort ingevoerd worden voor de

ritten gedurende de avond- en nachturen, opdat na een zeker uur de aansluitingen zouden verzekerd wezen op de voornaamste punten, waaronder de Korenmarkt.

19 november 1924

Het bestuur van de tramwegen verzoekt ons mee te delen dat vanaf maandag 25 november de standplaats voor de kiosk op de Korenmarkt zal afgeschaft zijn. De rijtuigen van de lijnen 1, 3 en 4 welke van de Zuidstatie, de Dampoort of de Kortrijksepoort komen, zullen enkel nog aan de hoek van de Cataloniëstraat en de Korenmarkt blijven staan.

De rijtuigen van de lijnen 1 en 4, komende van de Groentenmarkt, zullen stilhouden aan de bestaande schuilplaats rechtover de Sint-Niklaaskerk. De stilstand van lijn 3 aan het hotel *Wilson* blijft behouden.

1 december 1924

De trams 1 en 3 die van het belfort naar de Korenmarkt rijden, stoppen nu in de Cataloniëstraat in plaats van op de markt. We geloven dat dit een goede zaak is, maar het is gevaarlijk voor de reizigers die daar afstappen en ieder ogenblik door een aankomende auto kunnen gevat worden.

Wil men de stopplaats behouden, dan zou men er een kort verhoog of een voetpad moeten aanleggen, al was het er maar één van 70 centimeter breed. Het zou ook een goede gids zijn voor allerlei gerij.

6 december 1924

Met veel genoegen zagen wij verleden week de voorgenomen “aanzienlijke verbeteringen” in de tramdienst aangekondigd. In elk geval moet iedereen echter vaststellen dat die nog nooit zo ellendig is geweest als nu en de nieuwe standplaatsregeling aan de Korenmarkt is daar een goed voorbeeld van.

Indien vlijtig gestudeerd werd om waar het maar mogelijk is alles in de war te sturen, de reizigers alle ongemakken te bezorgen en het openbaar en regelmatig verkeer te belemmeren, dan heeft men er voorzeker een prachtige uitslag bekomen!

De trams 3 welke van de Dampoort komen, hadden aan het hotel *Wilson* een open standplaats en ook deze uit de andere richting aan de Sint-Niklaaskerk beschikten over een goede aansluiting met de andere lijnen. Nu doet men de reizigers vijf maal zo ver lopen en stremmen ze onophoudelijk het verkeer in de zo bedrijvige Cataloniëstraat.

Op de Korenmarkt beschikte men aan de kiosk over een schoon plein om de reizigers van de lijnen 1 en 4 te laten op- en afstappen. Nu moet dat geschieden aan de betrekkelijk smalle doorgang tussen de voorgevel van de Sint-Niklaaskerk en het schuilhuisje daar rechtover.

Bovendien wordt het verkeer daar nogmaals gestremd door de menigvuldige reizigers naar de Sint-Pietersstatie. Wij verstaan niet welk brein dergelijke regelingen heeft kunnen uitbroeden en nog veel minder hoe de stedelijke overheid, die toch ook wel iets te zeggen heeft, zulke onzinnigheden gedooft! Is het dat wat men geleerd heeft uit de fameuze *Week van het verkeer?*

10 december 1924

Een onderzoek van comodo en incommodo is tot 24 december geopend aangaande de vraag van de trammaatschappij, strekkende tot het verleggen van de sporen op de Korenmarkt, het behouden van het ringspoor rond de Sint-Niklaaskerk en de rechtstreekse verbinding van lijn 1 met de Korenmarkt, van aan het belfort, langs de Emile Braunplaats en Klein Turkije.

6 februari 1926

Het bestuur van de trammaatschappij bericht het publiek dat met het oog op de voetbalontmoetingen vanaf zondag aanstaande een bijzondere dienst wordt ingericht. Een tramtrein, bestaande uit drie rijtuigen, zal rijden tussen de Korenmarkt en het Arsenaal te Gentbrugge. Hij zal ter beschikking gesteld worden naast de Sint-Niklaaskerk, op het ringspoor in Klein Turkije.

Het rijtuig zal vertrekken om 13 uur 30. De ontvanger zal enkel heen-entertugbiljetten afleveren. De personen die een biljet nemen kunnen om 16 uur 30 aan het Arsenaal met hetzelfde rijtuig de terugreis naar de Korenmarkt aanvatten.

4 maart 1926

Maandag zijn op de Korenmarkt de werken aangevangen welke door de trammaatschappij worden verricht. Eerst en vooral werd het schuilhuisje afgebroken dat tegenover de Sint-Niklaaskerk stond. Binnen enkele dagen zal het verkeer van allerhande voertuigen op de Korenmarkt worden stopgezet en de tramlijnen verlegd worden. Die werken zullen 14 dagen duren.

19 maart 1926

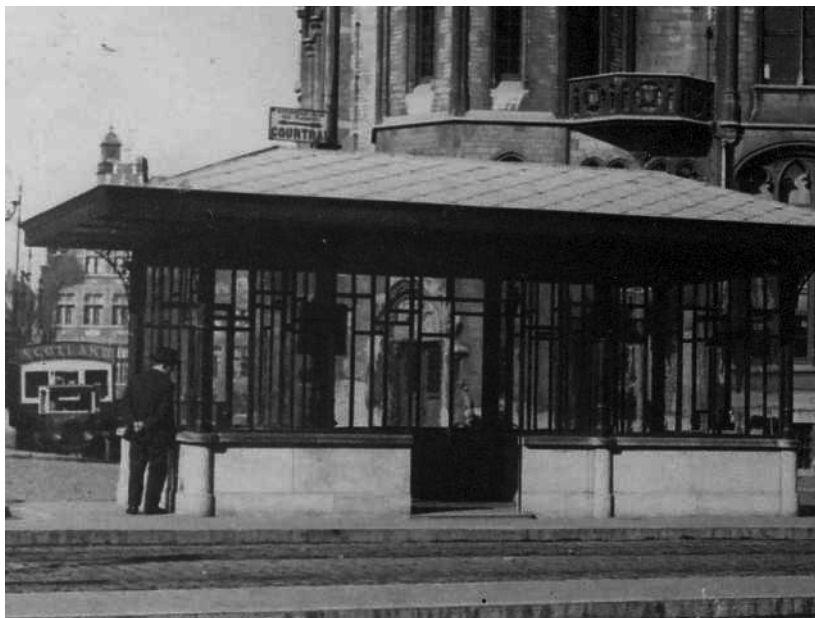
Zoals aangekondigd werd woensdagavond na 8 uur de tramdienst op de Korenmarkt onderbroken om de twee uiteinden van de nieuwe lijn die daar werd aangelegd, met de bestaande langs de kant van de Cataloniëstraat en deze dicht bij de Hooiaard te verbinden.

Die lijn dient voor het verkeer van de rijtuigen 1 en 4 die van de Groentenmarkt komen. Men moet ter plaatse ook ingewikkelde spoorstukken leggen voor de kruisingen tussen de lijnen 4 en 3. Voor de dienstneming van donderdagmorgen was alles klaar. Nu moet enkel nog de tweede lijn van de Korenmarkt worden gelegd.

De tramboulevard aldaar is eveneens gedoemd om te verdwijnen en dat zal geschieden van zodra de trammaatschappij een ander lokaal zal gevonden hebben voor het personeel. Uiteindelijk moet ook de grote kiosk er aan geloven, wat het uitzicht op die grote plaats waarlijk zal verbeteren.

13 mei 1926

Op de Korenmarkt is de ondernemer Myncke voor rekening van het trambe-



Het trambuis met keldering op de Korenmarkt in 1926, door de Gentse burgers al gauw “de vogelmuit genoemd”.

heer bezig aan de bouw van een nieuwe aubette met kelderingen. Het ontwerp werd in opdracht van de maatschappij uitgevoerd door de heer P. Verberkt, woonachtig in de Van Wittenberghestraat 7 te Gent.

Het gebouwtje zal 7 meter lang zijn en in twee compartimenten worden verdeeld. Het ene is voor de reizigers bestemd, het andere zal ingericht worden als bureel voor de dienstcontroleur. Een trap zal toegang geven tot een plaats in de keldering die zal gebruikt worden door het personeel.

Bij het delven van de grondvesten heeft men een oude riool van de Sterrestraat blootgelegd, alsook een muur van een oud huis.

In de gemeenteraad hebben sommige leden verzet aangetekend tegen de oprichting van een *vogelmuit*, zoals ze het nieuwe huisje nu al noemen. Ze menen dat het de artistieke waarde van de Korenmarkt sterk zal verminderen. De grote kiosk moet totaal verdwijnen. Men denkt de *pissijnen* voorlopig naar het straatje naast de post over te brengen. Later zouden ze onder de Sint-Michielsstelling worden geplaatst.

18 oktober 1926

Deze week is men begonnen met de afbraak van de kiosk op de Korenmarkt. Een schoon en nuttig werk. Geheel het bovendeel is reeds weggenomen. Voorlopig zal het onderste stuk nog wat blijven staan, maar weldra zal het ook verdwijnen.

Ook tramlijn 1 (Ledeberg - Korenmarkt - Rabot - Gasmeterlaan) werd in die periode aanzienlijk uitgebreid. Vanaf 10 juli 1926 over de vernieuwde De Smetbrug en verder langs Palinghuizen, "Medo" en de Ferrerlaan tot aan het Van Beverenplein.

*En vanaf 5 september 1931 van de Vooruitgangplaats (** thans Ledebergplein) langs de Kerkstraat (** thans Ledebergstraat), Botermarkt en de Jozef Vervaenestraat naar "Moscou" aan de ringspoorweg.*

4 januari 1928

De trammaatschappij zal aan de bevoegde overheden een belangrijk ontwerp voorleggen om de lijn 5, welke van de Zwijnaardsesteenweg naar de Wilsonplaats aan Gent-Zuid en verder naar het Handelsdok rijdt, in twee verschillende lijnen te verdelen.

De ene zal van de Zwijnaardsesteenweg naar de Wilsonplaats aan Gent-Zuid leiden, vervolgens de Vlaanderenstraat indraaien en langs lijn 1 de Korenmarkt als eindpunt bereiken.

De andere zal haar vertrekpunt hebben aan de Zuidstatie en langs de huidige lijn 5 naar de Dokplaats lopen, om dank zij een nieuwe uitbreiding langs de Priesterstraat (** *thans Doornzelestraat*) aan het Heilig Kerst lijn 4 te vervoe- gen tot aan de Sassepoort.

Het werk zal meer dan 800 000 frank kosten, maar de reisweg Heuvelpoort - Zuid - Korenmarkt zal veel verbetering brengen voor de reizigers van de Zwijnaardsesteenweg en de Sassepoort zal rechtstreeks in verbinding komen met de statie Gent-Zuid.

6 februari 1928

De nieuwe *pissijnen* voor mannen aan de zijkant van de Sint-Michielselling ter hoogte van de Korenmarkt, worden heden in gebruik gesteld.

2 maart 1928

Men weet dat de trammaatschappij het plan had opgevat de lijn nr. 5 in twee verschillende secties te verdelen. Wegens de aangekondigde sluiting van de Zuidstatie op 7 oktober aanstaande, zal het eerste ontwerp, van de Wilson- plaats naar de Vlaanderenstraat tot aan de Korenmarkt, niet uitgevoerd wor- den.

25 maart 1928

De bladen die de openbare denkwijze vertolken zijn het eens om te vragen dat de half afgebroken kiosk op de Korenmarkt, waarvan het bovenste deel al in oktober van twee jaar geleden werd weggenomen, ten spoedigste helemaal zou verdwijnen. Moeten er bij speciale gelegenheden concerten gespeeld wor- den, dan kan de betrokken stadsdienst daarvoor een vervoerbare kiosk aan- brengen.

We hebben al de aandacht gevestigd op de *pissijn* onder de Sint-Michiels- helling. De beschuttingen naar de Korenmarkt en de Leie toe dienen doelma- tiger te zijn. We hernieuwen onze klacht in opzicht van betamelijkheid. We zijn hier in de Kongo niet!!

29 maart 1928

Het zal er eindelijk van komen dat het lelijk overblijfsel van de kiosk op de Korenmarkt zal verdwijnen. De aanbesteding is gedaan en de ondernemer heeft de verplichting alles voor 10 april weg te nemen, zodat de plaats in orde

zal zijn met de *Floraliën* die op zaterdag 21 april de deuren openen.

23 april 1928

Er wordt aan herinnerd dat gedurende de *Floraliën* lijn 4 doorstreept rijdt van de Sint-Pietersstatie naar de Korenmarkt en terug.

6 oktober 1928

Te rekenen van zondag zullen wegens de sluiting van de Zuidstatie de diensten op lijn 4 merklijk worden versterkt. De rijtuigen met doorstreept nummer zullen bollen tussen de Sint-Pietersstatie en de Korenmarkt.

15 januari 1929

Te rekenen van 16 januari zullen er belangrijke veranderingen worden gebracht aan de dienst van de elektrische trams op de lijnen 1 en 3. Deze van lijn 1, die nu rijden van het Arsenaal naar Gent-Zuid, de Korenmarkt, de Verbindingsbrug en het Van Beverenplein, zullen op de uren van druk verkeer versterkt worden met bijzondere rijtuigen, aangeduid met een doorstreepte 1. Ze zullen rijden tussen de Verbindingsbrug, de Korenmarkt en de Eggermontstraat te Ledeberg.

De rijtuigen van lijn 3 zullen tussen Mariakerke en Gentbruggebrug ongeveer hun vertrek hebben om de 6 minuten. Op de uren van druk verkeer zullen er bijzondere rijtuigen met een doorstreepte 3 ('s avonds rood) bijgevoegd worden, die de dienst zullen verzekeren tussen de Rooigemlaan en het Heernisplein.

De doorstreepte rijtuigen 1 en 3 zullen aan de Korenmarkt aansluiting geven met lijn 4.

17 april 1931

In tal van trams is het volgend opschrift gehangen: *Werp a.u.b. noch biljetten, noch vuilnis in het rijtuig. Het zal netter blijven. En ook: Om het werk der ontvangers te vergemakkelijken, betaal a.u.b. met gepast geld of maak gebruik van kaarten.*

Hopelijk zal de trammaatschappij er aan denken, aan de Sint-Pietersstatie en de Korenmarkt winketten te openen waar biljetten en kaarten te bekomen zijn. Dat zou voorzeker veel gemak opleveren voor de reizigers.

3 mei 1931

Zaterdagmiddag omstreeks 2 uur 30 werd een tram van lijn 4 die uit de Posthoornstraat (** thans Sint-Niklaasstraat) kwam, aangereden door een tram van lijn 1. De stoffelijke schade is zeer groot, maar er waren geen persoonlijke ongelukken. De dienst was lang onderbroken.

21 november 1931

Sedert enkele dagen zijn werklieden van de trammaatschappij bezig de palen weg te nemen die op de voetpaden staan van de Sint-Michielsplaats. De kabels worden vastgelegd aan de gebouwen. Dat is voorzeker een goede maatregel.

4 januari 1932

Binnenkort zullen de trams van de lijnen 1 en 3 dank zij een rechte verbinding over het Emile Braun- en Gouden Leeuwpleinplein, tussen het belfort en Klein Turkije naar de Korenmarkt kunnen rijden. Die nieuwe schakel zal het mogelijk maken dat tijdens de uren van grote toeloop van reizigers, trams rechtstreeks van de stelplaats naar het midden van de stad kunnen rijden zonder tijdrovende wisselingen van richting op de Korenmarkt of het afleggen van nutteloze trajecten.

21 december 1932

Gisteren is de eerste autobuslijn van de Gentse trammaatschappij in werking getreden tussen de Sint-Pietersstatie, de Korenmarkt en de Dampoort. De dienst beschikt over acht *Minerva*-bussen van Belgische makelij. Drie rijden heen en terug, twee blijven in reserve, nog drie andere kunnen bij bijzondere gelegenheden worden ingezet, zoals de foor, voetbalwedstrijden, feestelijkheden, onderbrekingen in de tramdienst, enz.

17 december 1938

Het *Christelijk Syndicaat der Trambedienden* heeft aan het bestuur een nota bezorgd waarin de ontevredenheid wordt geuit over de verwarming in de kelder onder het wachthuisje op de Korenmarkt.

“Het nieuw systeem van gaskachel geeft thans maar voldoende warmte opdat

hun pullen niet koud zouden blijven en bijgevolg is daar niet de minste warme temperatuur voor hun kleren en voeten gedurende hun aflostijd. In deze gure winterdagen was het toch wenselijk daar op één of andere manier in te verhelpen.”

*** *De uitgave van de "Gazette van Gent" werd stopgezet op 31 december 1938. Voor volgende artikels uit de oorlogsjaren 1940-1945 werd gebruik gemaakt van de archieven van de toenmalige trammaatschappij E.T.G.*

31 mei 1941

“Door verschillende inwoners van Klein Turkije werd mijn tussenkomst gevraagd om bij U aan te dringen op een gunstige oplossing van het verkeersvraagstuk aldaar. Er wordt sterk over geklaagd dat de stilstaande trams op de hoek zeer hinderlijk zijn voor het gebruik van de opgestelde terrassen. Wij verzoeken U deze stilstand zonodig af te schaffen, hetzij hogerop in de straat in te richten.”

(nota van de dienstdoende burgemeester van Gent aan de ETG)

4 juni 1941

“Betreffende de klacht der inwoners van Klein Turkije, menen wij dat het nuttig ware de redenen van dit stilstaan uiteen te zetten, evenals de maatregelen die genomen werden om in de mate van het mogelijke te verhelpen aan de hinder die er voor de inwoners uit voortvloeit.

Het is inderdaad van belang dat de rijtuigen 4 *doorstreept* zo nauwkeurig mogelijk op de helft van de frequentie der rijtuigen 4 die van het Sas komen ingeschakeld worden, hetgeen op de Korenmarkt stoptijden van 1 tot 3 minuten veroorzaakt.

Bij het aankomen van de rijtuigen is het insgelijks van belang dat de reizigers die aansluiting met de lijnen 1 en 3 moeten nemen, zo dicht mogelijk bij de vluchtheuvels van de Korenmarkt kunnen afstappen. Deze reizigers zijn tegenwoordig dikwijls met allerlei pakken beladen. Deze beschouwing laat niet toe het eindpunt van de 4 *doorstreept* hoger in de straat te plaatsen.

Teneinde nochtans aan de hinder, veroorzaakt door het onvermijdelijke stilstaan der rijtuigen te verhelpen, hebben wij reeds in 1939 maatregelen getroffen.

Telkens wanneer zulks de doortocht van een rijtuig der lijn 1 niet hindert, moet het stilstaan van de 4 *doorstreept* voor het wachthuisje op de



Een 'reserverijtuig' buiten de spitsuren gestationeerd voor het terras van restaurant Mercator.
(hoek Korenmarkt - Klein Turkije - 1938)



Een "tramtrein" van lijn 4" op het rechte verbindingsspoor tussen het Belfort en Klein Turkije
langs de gevels van het Emile Braunplein.

Korenmarkt geschieden en niet in Klein Turkije. Wanneer het blijven staan onvermijdelijk is, zal dit op een voorgeschreven plaats gebeuren, deels voor het koffiehuis *Mercator*, deels voor het hotel *Telegraaf*.

Wij hebben deze voorschriften aan onze agenten herinnerd, die ze in de laatste tijden uit het oog verloren hadden en menen aldus in de mate van het mogelijke aan de klacht van der inwoners van de bedoelde wijk geantwoord te hebben, zonder schade te berokkenen aan het belang van de menigvuldige betrokken reizigers.”

(nota van uitbatingsdirecteur Chenu van de ETG aan burgemeester Elias van Gent)

14 december 1942

“Wij laten u de plans geworden aangaande kleine wijzigingen die in het wachthuisje op de Korenmarkt zouden moeten aangebracht worden, om er een kleine plaats vrij te houden aan het vrouwelijk personeel, dat wij in de laatste tijd hebben moeten aanwerven om dienst te doen op onze rijtuigen. Een rechtstreeks gevolg van het feit dat steeds meer mannelijke agenten door de Bezettende Macht opgevorderd zijn om in Duitse bedrijven te gaan arbeiden.”

(nota van de uitbatingsdirecteur van de ETG aan het stadsbestuur van Gent)

28 december 1942

“Wij verlenen U machtiging tot het uitvoeren van geschiktmakingswerken aan het bestaande wachthuisje op de Korenmarkt, daar zij ten spoedigste zouden moeten verwezenlijkt worden. Dit wel te verstaan met uitsluiting van alle andere werken en onder voorbehoud van de bepalingen van de verordening van 5 augustus, die het verbod inhoudt bouwwerken uit te voeren, waarvan de gezamenlijke kosten de 10 000 frank overtreffen.”

(nota van het stadsbestuur van Gent aan het bestuur van de ETG)

16 maart 1945

“Als inwoner van een eigendom van de stad Gent aan het Emile Braunplein kom ik U een verzoek te doen, teneinde te bekomen dat geen tramrijtuigen voor mijn uitstalraam geparkeerd worden.

Het is daarbij verloren gekuist, daar de straat volbesmeurd is met mazoutolie

en dit wordt door de voetgangers bij ons binnengebracht. Nu we over zoveel zeep beschikken om te schuren, zijn deze vlekken bijna niet te verwijderen.”

(nota van de heer Tytgat, beenhouwerij "Belfort", aan de burgemeester van Gent)

“In naam van onze vennootschap wil ik uw bemiddeling invoeren bij het bestuur van de trammaatschappij, tegen het alledaags stationeren van drie tot vier trams achter elkaar en dat gedurende verscheidene uren 's morgens en 's namiddags, juist voor de uitstalramen van onze magazijnen, Emile Braunplein 4.

Daar die trams het zicht op onze etalage beletten, zijn zij de oorzaak van veel schade aan de verkoop van onze artikelen. Wij rekenen op uw tussenkomst.

(nota van de heer Gevaert van de "Grote Magazijnen 't Belfort" aan het stadsbestuur)

ERIK DE KEUKELEIRE

Uit “135 jaar openbaar vervoer in de Gentse regio” deel 2 (1907-1922) - 278 pagina's, deel 3 (1923-1939) - 474 pagina's en deel 4 (1940-1953) - 380 pagina's - herwerkte uitgaven in eigen beheer - 2008.