

van  
accumulatorentram  
naar  
elektrische trolleytram

Freddy Coussens

Toen in 1899 de paardentrams vervangen werden door accumulatorentrams, zag de Gentenaar voor het eerst rijtuigen die zich zonder zichtbare krachtbron voortbewogen op straat, midden in zijn leefwereld.

Dat moet een ware omwenteling geweest zijn toen!

De trams waren bij duister elektrisch verlicht, en zo iets haalde toen de kranten.

De accutram was geen lang leven beschoren, omdat de batterijen té vlug ontladden. Binnenin klaagde men over gaslucht en zuurvlekken op de klederen.

Uiteindelijk, na lange tijden van discussies, gaf het Stadsbestuur in 1904 zijn akkoord om langs de sporen bovenleidingspalen en elektrische bedrading aan te brengen.

De trams werden omgebouwd en kregen een stroomafnemer, de rijsnelheid werd hoger en de dienst vooral betrouwbaar, en dan pas in feite bloeide de tramtoekomst open...

Vele generaties mensen hebben de tram nodig gehad, vele generaties vaklui van gelijk welk niveau hebben de trams onderhouden, beter gemaakt.

Met de komst van de auto werd de tramtoekomst even onzeker, maar nu kunnen we stellen dat de tram het dagelijkse leven wéér leefbaarder maakt.

Er suizen nu vrijwel geruisloze, vijfdelige lagevloertrams met grote vervoerscapaciteit door de verkeersarm gemaakte Arteveldestad.

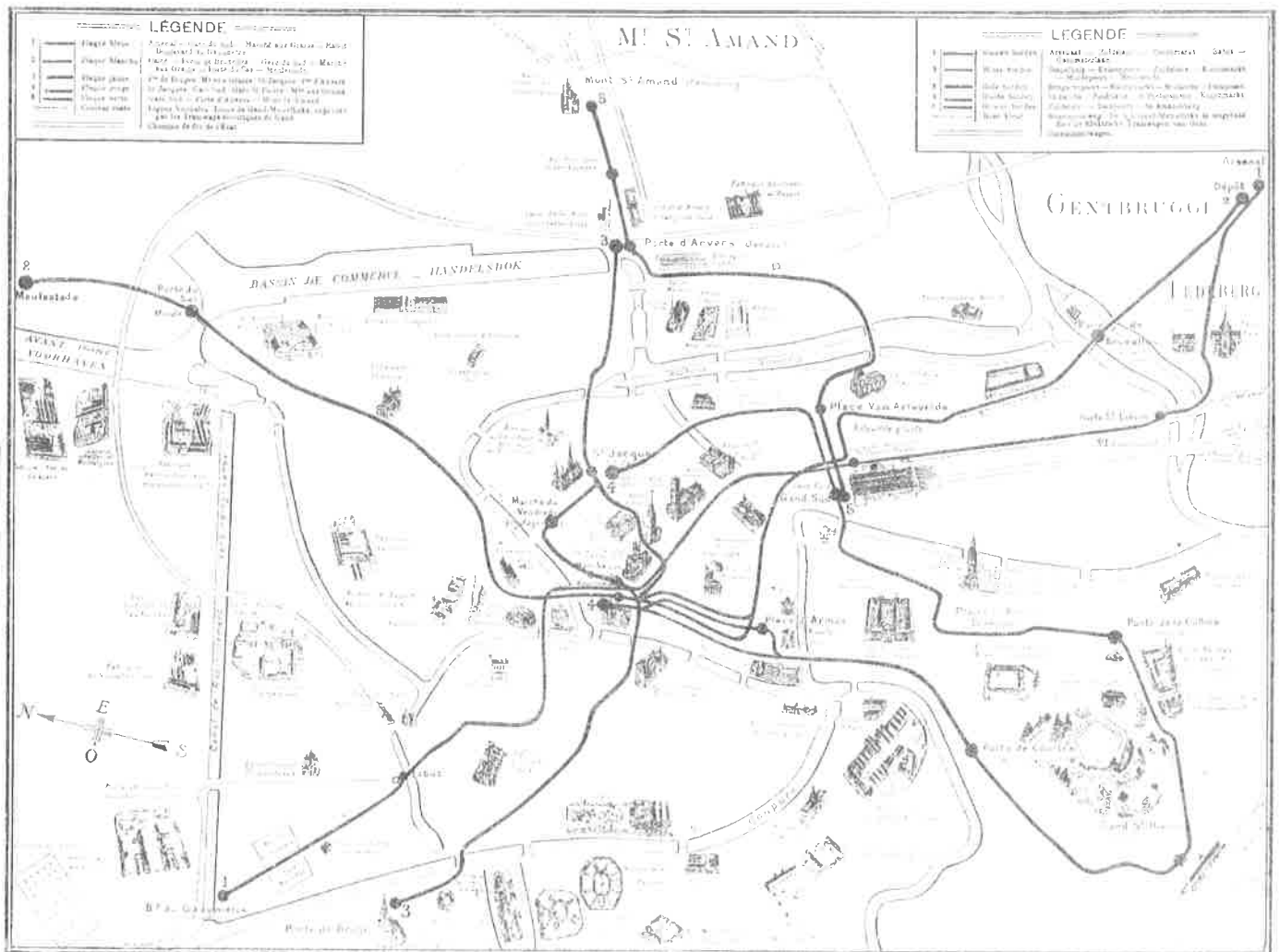
Het aantal reizigers groeit spectaculair...

Dat is onmiskenbaar het resultaat van een diep doorleefde geschiedenis van '100 jaar elektrische tram', die u, lezer, aangeboden wordt in deze kroniek.

#### Tramnet anno 1912

(verzameling G. Deseijn, Evergem)

### RÉSEAU DES TRAMWAYS



# Van accumulatorentram naar elektrische trolleytram

Kroniek van honderd jaar elektrische tram te Gent (1904-2004)

De openbare vervoersmaatschappij *n.v. Elektrische Tramwegen van Gent - Tramways Electriques de Gand* (afgekort ETG-TEG) werd op 4 januari 1898 opgericht, met een kapitaal van 3 500 000 Belgische frank, verdeeld in 35.000 aandelen van 100 frank en met zetel te Brussel. Dat luidde definitief een nieuw tramtijdperk in. De concessie van het paardentramlijnnet was immers verlopen en de nieuwe vervoersmaatschappij had het idee opgevat om resoluut voor het vervoer met elektrische trams te kiezen.

Het oude tramnet, al in gebruik sinds 1874, werd nog voorlopig met paardentrams uitgebaat. Bij het onderhandelen was het Gentse Stadsbestuur niet te vinden voor een dergelijke, doorgedreven omschakeling want er werd (toen al) gevreesd dat de stad ontsierd zou worden door de vele luchtlijnpalen en draden. Daarbij waren de talrijke, veelvuldig openstaande draaibruggen een serieus obstakel. De drukke binnenscheepvaart op de Gentse wateren was toen nog prioritair. Een compromis zag het licht, en

er werd gekozen voor de accumulatorentram. Dat was een tram die - met batterijen opgeladen - "wel 50km of meer" kon afleggen, en het bijladen kon gemakkelijk 's nachts gebeuren, dus buiten de diensturen.

De beslissing hield in dat op korte termijn een laadzaal met stoommachines moest gebouwd worden en dat zou gebeuren op inmiddels verworven terreinen in Gentbrugge. Het nodige water kon daar in de buurt gemakkelijk uit de nabijgelegen Schelde opgepompt worden. En verder moest het net met betere spoorstaven heraanlegd worden.

**Een paardentramritje door de Veldstraat...**  
(verzameling F. Coussens, Gent)



**Aan de Vlasmarkt...**  
(verzameling F. Coussens, Gent)





**1890, op de Korenmarkt, met drie verschillende types van paarden-tramwagens**

(foto ACL, Brussel)

Hier kwamen de trams dus binnen om bijgeladen te worden en dat zal op zich ook wel een karweitje geweest zijn... de accu's wogen immers 3300kg!

Op maandag 23 januari 1899 volgde de plechtige ingehuldiging van het tramnet: de genodigden werden op de Korenmarkt opgehaald door tien rijtuigen die langs drie verschillende trajecten naar de ETG werkhuizen te Gentbrugge reden. In de laadzaal bekroonde ETG de gebeurtenis met een groot feestmaal voor 200 man mét toespraken, en de volgende dag werd de dienst aangevat.

Het net had een totale lengte van 25km, er waren doorgaans 35 rijtuigen in dienst, het personeelsbestand bestond uit 50 geleiders en 51 ontvangers.

De lijnen hadden geen nummer, het waren gewoon de vastgelegde reiswegen uit de paardentramperiode.

Er werd gereden vanuit het centrum naar de diverse stadsranden, zoals de Muide, de Kortrijksepoort, het Rabot, de Brugse- en Antwerpse poort.

Verlengingen naar de aangrenzende buurten en gemeenten zouden niet zo lang meer op zich laten wachten. Na de eerste grote reeks trams werden nog twee kleinere reeksen bijgeleverd zodat in totaal 55 stuks beschikbaar waren.

Maar de uitbating verliep niet zoals eerst verwacht, het ging eerder problematisch. Het regende al gauw klachten. De ontlading van de batterijen verliep immers veel sneller dan aanvankelijk door de constructeurs was beloofd en de trekkracht bleek té beperkt: bij veel volk kon de tram geen bijwagens trekken, wat in andere steden met elektrisch aangedreven trams probleemloos wél kon. Meermaals stonden de trams werkloos te wachten om weggesleept te worden voor een bijkomende oplading, soms moesten ze hun rit daarvoor zelfs onderbreken! Binnenin klaagden reizigers over de *gasuitwasemingen* van de accuvloeistoffen en ook over morsvlekken van het zuur op de lange klederdracht van toen.



**Met op het Belfort nog de oude, gietijzeren toren**

(verzameling F. Coussens, Gent)



**De paardentram was de concurrent van het koetsenvervoer... Korenmarkt, 1893**

(foto ACL, Brussel)

Bij de S.A. Les Constructions Métallurgiques te Nijvel bestelde ETG 42 rijtuigen met het reizigerscompartiment verdeeld in twee klassen - capaciteit 24 reizigers - met open platforms (*balkons*) aan beide kanten. De elektrische uitrusting kwam van de firma *Westinghouse*.

De trams hadden elk twee motoren van 25 pk. De maximum snelheid was bepaald op 12km/u.

Op zondag 1 januari 1899 kwamen onder grote belangstelling van het publiek twee accutrams voor proefritten op de baan. Volgens het lastenboek moest twee dagen later al een regelmatige dienst starten.

Op steile hellingen zoals in de Lammerstraat en ook op diverse bruggen werden rijproeven uitgevoerd.

De eerste tramgeleiders kregen een opleiding in Brussel. De ontvangers werkten in fraaie uniformen en bedienden de reizigers met handschoenen aan.

De nieuwe stelplaats voor de ETG gebouwd langs de Brusselsesteenweg te Gentbrugge naderde haar voltooiing.

In een grote laadzaal voor de batterijen stonden drie reusachtige stoommachines van 300pk elk, met dynamo's voor de productie van 200kw, opgesteld.

## Nieuwe tramtijdingen (1900-1903)

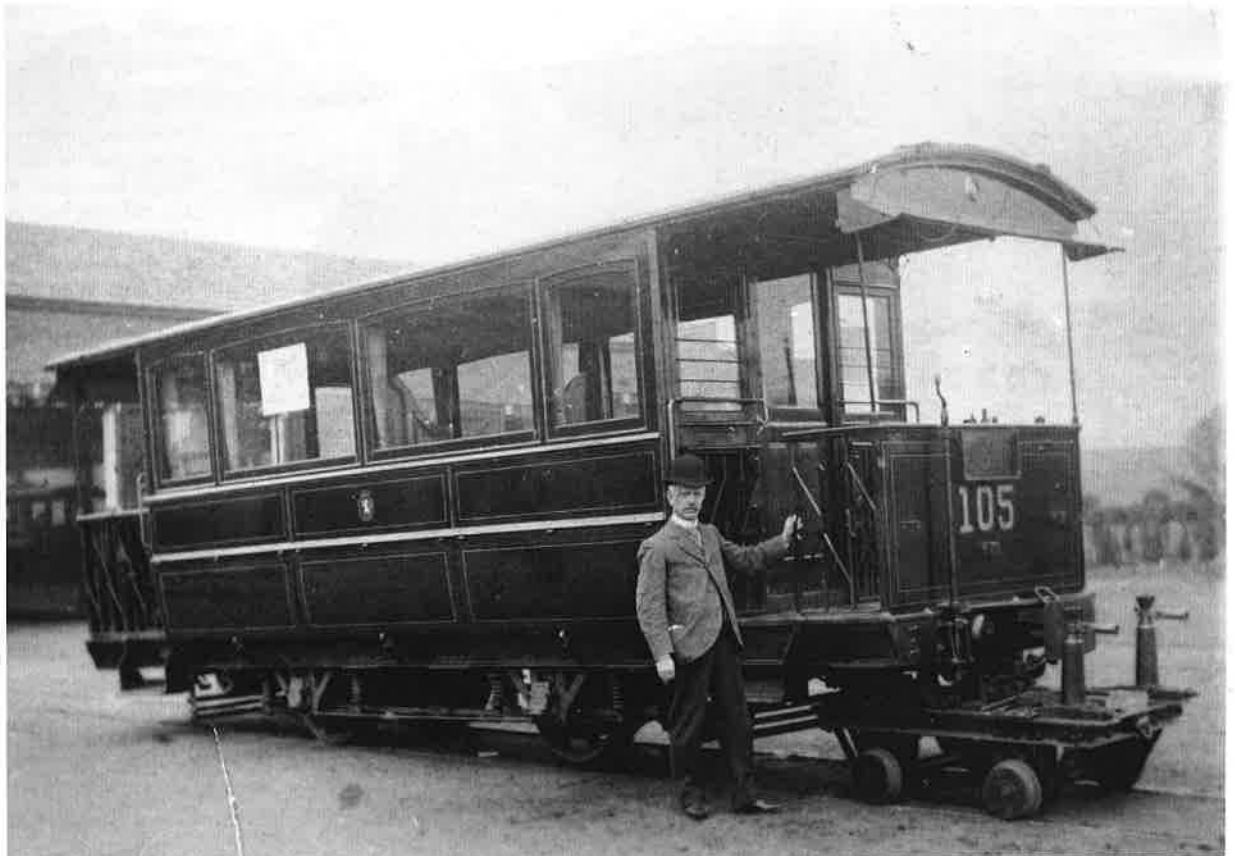
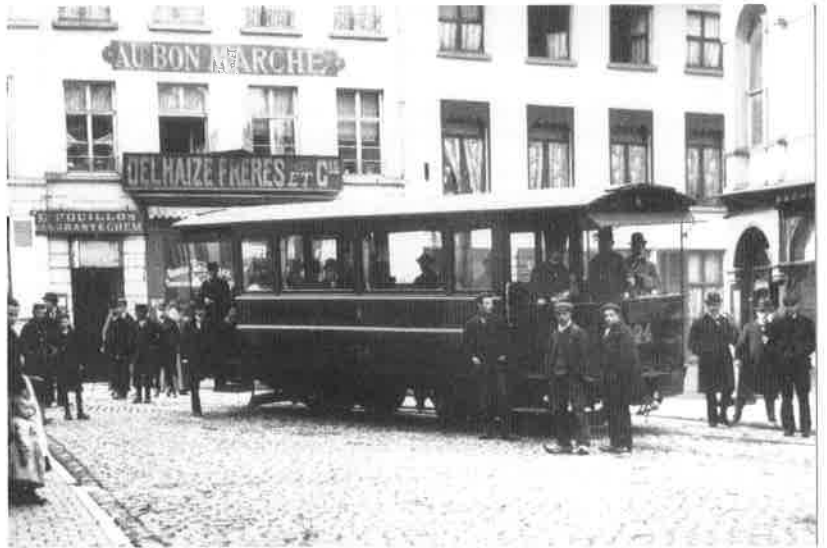
In februari 1900 deed de trammaatschappij ETG voor het eerst een voorstel om het complete net om te schakelen naar een net met elektrische trams, maar de gemeenteraad ging niet akkoord.

Een maand later kreeg de (concurrerende) buurtspoorwegmaatschappij wél gunstig advies voor elektrificatie van haar lijn naar Merelbeke ter vervanging van de stoomtrams, en die lijn bereikte via Ledeberg namelijk de stad aan het station Gent-Zuid!

### *Proefrit met een accutram op de helling van de Lammerstraat*

(foto ACL, Brussel)

Eind april 1901 was men op de Frère Orbanlaan volop palen aan het plaatsen voor het dragen van de luchtlijndraden en wat later kwamen de straten van Ledeberg aan de beurt, richting stelplaats. De proefritten verliepen met een omgebouwde (buurtspoorweg)-accutram, die voortaan met een trolleytang stroom kon afnemen van een rijdraad, en dat gaf ruimschoots voldoening. Deze eerste elektrische trolleylijn werd op 1 december 1901 voor het publiek opengesteld. Op de stadslijnen sukkelde men verder, met steeds méér onbetrouwbare accutrams, die geen



***Een mooie opname van zo'n accutram, op een zogenaamd 'asbreukwagentje' geplaatst, met 'mijnheer Henry', de werkplaatsoverste poserend..***

***Let op de sierlijntjes en het stadswapen, de remkolom aan de buitenkant van het balkon en de gong onderaan.***

***Binnenin de schotten voor de klassenindeling.***

(foto archief ETG, verzameling F. Coussens, Gent)

goede dienstverlening konden garanderen. De ontvangsten liepen enorm terug. De stadsverantwoordelijken concludeerden dat het lastenboek duidelijk niet gevolgd werd en lieten met speciale opzichters elke fout vaststellen en verbaliseren.

Een firma uit Parijs leverde in 1902 delen van een trolley-stroomafnemer en ETG ondernam proefritten in de zoektocht naar het geschikte systeem waarmee men de trams eventueel in orde kon krijgen. Ondertussen bleven de klachten binnenstromen en die haalden de gemeenteraad - met soms lange discussies tot gevolg - maar het probleem raakte er niet mee opgelost.

In het jaar 1903 werd in de Bomastraat de eerste Stedelijke Elektriciteitscentrale opgericht - voor stadsverlichting en de haveninstallaties - en in november van datzelfde jaar bekwam het stadsbestuur met de trammaat-

schappij ETG het akkoord om daar stroom af te nemen, mits de accutrams vervangen mochten worden door volwaardige elektrische trams.

Vanaf 1 januari 1904 verkreeg de trammaatschappij een nieuwe concessie die 50 jaar duurde. Het nieuw opgemaakte lastenboek beloofde een langere, en vooral stiptere dienstverlening. Het stadsbestuur gaf nog dezelfde week schriftelijk de toelating om het tramnet aan te passen, dus werd 1904 het jaar van de werken...

Langs de sporen plaatste ETG de nodige luchtlijnpalen voor de draagkabels en de rijdraad en in geschikte situaties koos men, om de visuele hinder van de palen te beperken, voor rechtstreekse ophanging aan de huizen. Daarvoor moest men in de huisgevels, weliswaar sierlijke, zogenaamde 'rozetten' met haken plaatsen en dat stuitte niet zelden op verzet van de eigenaars <sup>1</sup>.

Met behulp van voortduwbare, houten ladderwagentjes werd de rijdraad 's nachts op een hoogte van zes meter gespannen, zodat voor praalwagens in stoeten de doorgang vrij bleef.

Op belangrijke plaatsen werden stijlvolle houten schuilhuisjes gebouwd die met een contract verhuurd werden. Ze bestonden uit een wachtplaats voor de reizigers en een aparte ruimte waar dagbladen en allerlei (gecontroleerde) publicaties verkocht werden <sup>2</sup>.

In de overeenkomst met de huurders stond onder meer beschreven dat deze gedurende de ganse dienst aanwezig moesten zijn, van de eerste tot de laatste tramdoortocht.

Toen de trammaatschappij in 1903 bijvoorbeeld verklaarde dat ze de tramdienst ingrijpend ging uitbreiden - van 14 uur tot ruim 18 uur, en dat voorspelde lange dagen - werd gevraagd om de verkoopruimte afsluitbaar te maken zodat de uitbater naar huis kon en zo de nodige rust kreeg.

<sup>1</sup> Hier en daar in de binnenstad kan men op gevels nog vandaag dergelijke 'appliques' waarnemen

<sup>2</sup> Het houten schuilhuisje annex krantenkiosk aan het Sint-Annaplein bleef het langst bewaard - 50+ Gentenaars zullen het zich nog herinneren. Nadien (periode 1910 -1920) is dit aantal houten schuilhuisjes deels vervangen, deels uitgebreid met gietijzeren exemplaren, onder andere aan de Korenmarkt, de Vlasmarkt, de Sterre, het Maria-Hendrikaplein, aan het Zuidstation, voor Meulestede-kerk... Het laatste exemplaar, dat op de Korenmarkt, sneuvelde in 1985



GENTBRUGGE. - Société anonyme des Tramways électriques de Gand.  
Série 58 N. 2

Illustr. Albert Sigg, à Gand.

### **Het nieuwe tramdepot te Gentbrugge**

(postkaart, verzameling F. Coussens, Gent)

### **Gentbrugge: de loodsen en de stelplaatskoer**

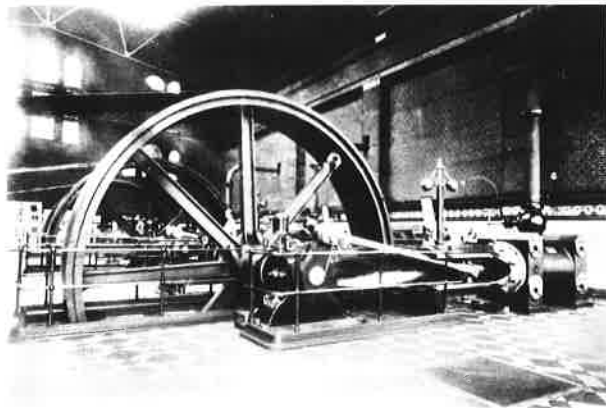
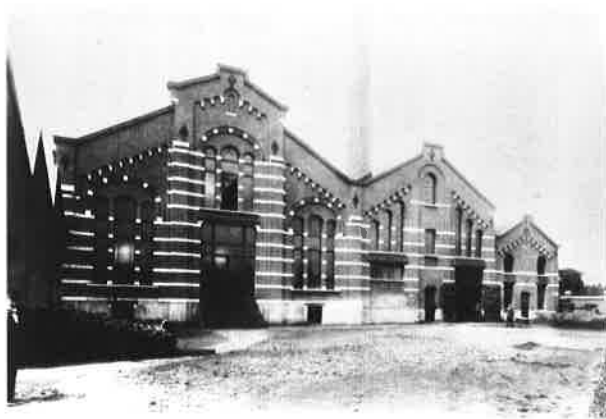
(foto Sacré, verzameling MIAT, Gent)



**Een paardentram op het 'Rond Punt': de stenen tweeling op het hoekgebouw ziet vandaag de modernste trams...**  
 (postkaart verzameling F. Coussens, Gent)

**Gentbrugge: de gebouwen en de grote machine-  
 laadzaal**

(foto's archief ETG, verzameling F. Coussens, Gent)



**De accutrams worden elektrische trams...**

(foto Sacré, verzameling F. Coussens, Gent)



**Twee stadszichten met de accutram in actie**  
 (postkaarten, verzameling F. Coussens, Gent)



## De trolleytram (1904)

De elektrische 'trolleytram' is een authentieke Belgische uitvinding. Karel Van de Poele uit Lichtervelde bracht dit systeem van stroomafname reeds in 1882 bij de Amerikanen op de markt. Over de ganse wereld vond het zijn toepassing, hier en daar is het zelfs tot op de dag van vandaag in gebruik gebleven.

De stroomafname van de rijdraad gebeurde bij dit systeem met een lange, metalen stang van ongeveer 3,5 meter waarop een wieltje gemonteerd was.

Deze stang werd met een sterke veer voortdurend tegen de draad geduwd.

De accutrams werden op die wijze omgebouwd tot volwaardige elektrische trams.

Op 20 maart 1904 reed ter gelegenheid van de lentefoor een speciale dienst met een trolleytram die een bijwagen trok, van het Zuidstation via de helling van de Lammerstraat naar het Sint-Pietersplein, een attractie voor de allicht zéér belangstellende toeschouwers.

Er werd voorlopig nog op 250 volt gereden, geleverd door de machinezaal in het tramdepot.

**Links: straatbeeld in de Veldstraat: een accutram, de man met de handkar en de 'shoppers' van weleer...**  
(postkaart verzameling F. Coussens, Gent)

**Rechts: de accutrams hebben een trolley-stang voor de stroomafname, nog met open balkons... Het nieuwe postgebouw wacht nog op z'n horloge.**  
(postkaart verzameling F. Coussens, Gent)

Het lang verhoopde akkoord met het Gentse Stadsbestuur was dus intussen gesloten, en zo vlug als mogelijk zou men het net nu omschakelen naar een volwaardig elektrisch tramwegennet...

Op straat viel toen veel te beleven, en de kranten volgden de zaken op de voet...

*Men is overal in de stad druk bezig met het plaatsen van de palen voor den elektrieke tram. In hare zitting van donderdag heeft de Gentsche afdeling van de Belgische Photographiebond besloten aan de bevoegde overheden eenen protestbrief te zenden, tegen de betreuenswaardige wijze waarop men in de stad de masten der elektrieke trekkracht plaatst.*

*Men vindt zelden een mast die loodrecht geplaatst is.*



1903.

*Het ombouwen van de accutrams was ongetwijfeld een groot project. De heer P Lasseel zou later chef van de bovenleidingsdienst worden*

(foto verzameling F. Coussens, Gent)





**De Sint-Jorisbrug**

(postkaart verzameling F. Coussens, Gent)

**Rechts boven:**

**de drie tractievormen naast elkaar: de paardentram, de stoomtram en op de voorgrond de accutram**

(foto archief ETG, verzameling F. Coussens, Gent)

**Rechts onder:**

**Voor de buurtlijn naar Merelbeke waren deze ex-accutrams in dienst. Ze trokken soms een pakwagen mee, zoals bij deze opname te zien is**

(foto archief ETG, verzameling F. Coussens, Gent)

*Er zijn er toch echter, wat bewijst dat zij aldus geplaatst kunnen worden, zooals zij overigens zijn in de andere steeden waar den trolley werkt.*

*Daarenboven vindt men onder deze masten alle soorten van modellen en vooral van overdreven dikte, terwijl men de dunste zou moeten nemen om zoveel mogelijk het onooglijk uitwerksel, dat zij aan de straten geeven, te verzachten..."*

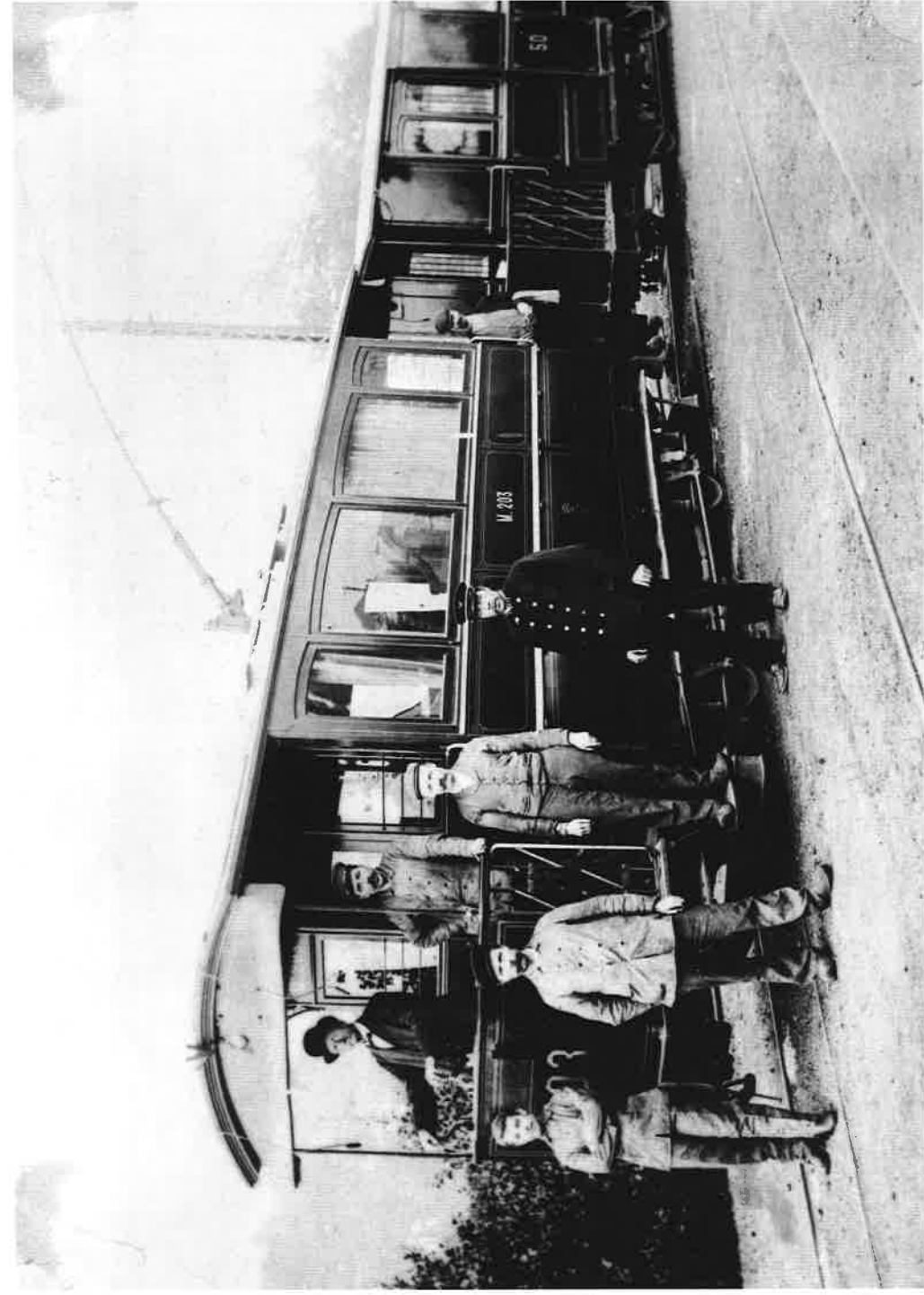
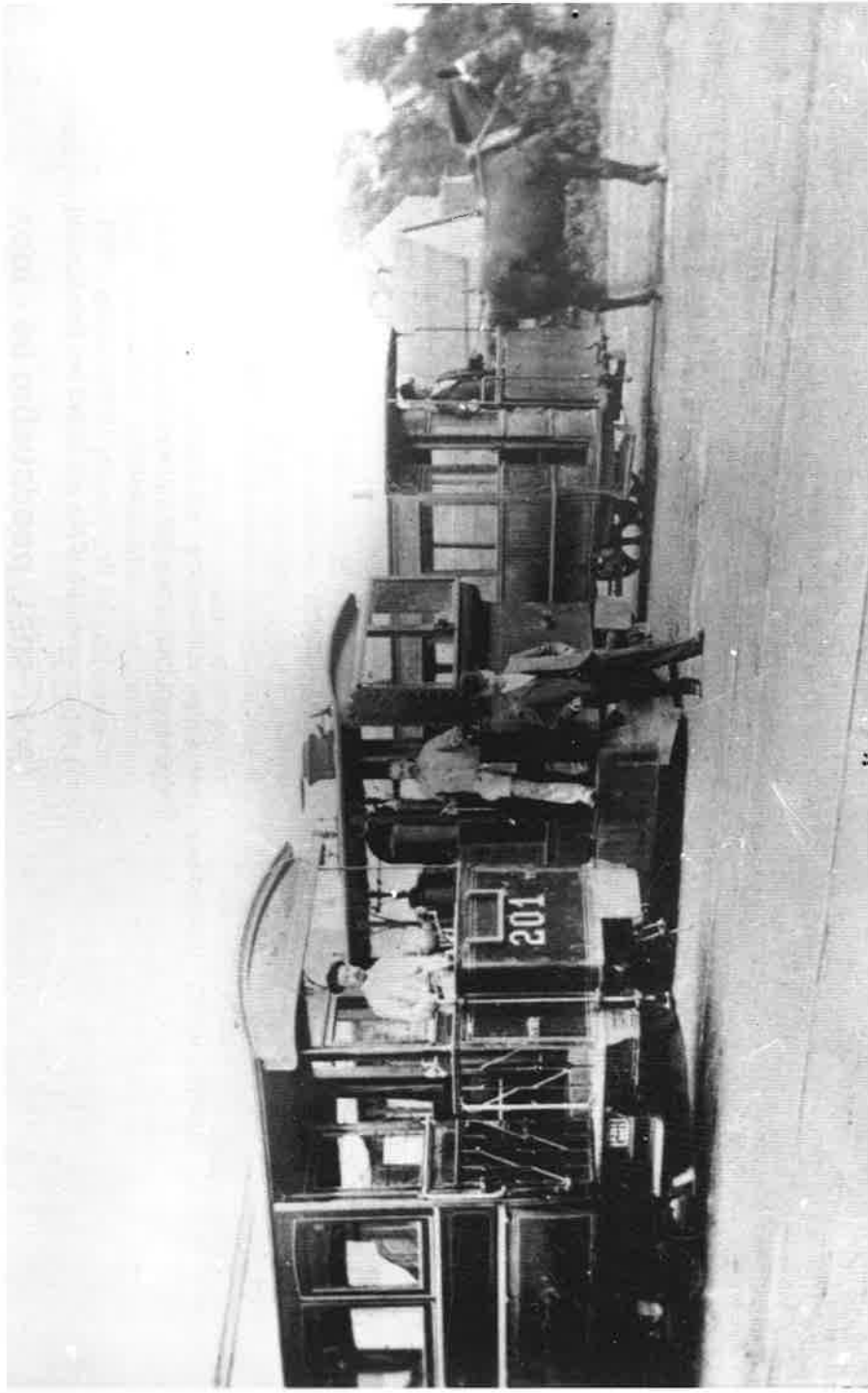
(uit de krant *De Gentenaar* van 11 juli 1904)

In haar schrijven van 5 november 1904 gaf het stadsbestuur de maatschappij formeel toelating om haar rijtuigen om te bouwen tot trolleytrams.

De trams moesten wel 2 deurtjes openhouden en de deuropening met een ketting afsluitbaar zijn. Omstreeks die tijd bestelde ETG bij *Ateliers Métallurgiques de Nivelles* de eerste reeks elektrische trams, de elektrische installatie werd geleverd door ACEC. Ze zouden nog altijd in het groen geschilderd worden en hadden ook nog open 'balkons'.

De geleider diende zijn job nog steeds in openlucht te doen en trotseerde hierbij alle wind- regen- en sneeuwvlagen...

De lijnen kregen een nummer dat groot op bestemmingsborden bovenop de trams werd aangebracht, en om de herkenbaarheid nog te verhogen gaf men elke lijn ook een eigen 'lijnkleur', want niet iedereen kon toen lezen. Er werd nog gesleuteld aan bepaalde trajecten om tot een regelmatiger en snellere dienst te komen.



## Voor - en tegenspoed (1905-1906)

In 1905 zag het net er als volgt uit :

- Lijn 1 (kleur: blauw)

Zuid - Koornmarkt - Gasmeterlaan

(voorlopig beginpunt Gent Zuid, tracé loopt tot Arsenaal)

(Zuidstation - Sint-Baafsplein - Korenmarkt - Burgstraat - Rabotstraat - Gasmeterlaan).

- Lijn 2 (kleur: wit)

Arsenaal - Koornmarkt - Meulestede

(Brusselsesteenweg - Zuidstation - Kouter - Veldstraat - Korenmarkt - Lange Steenstraat - Sleepstraat -

Muidebrug - Meulestede).

- Lijn 3 (kleur: geel)

Antwerpsepoort - Koornmarkt - Brugsepoort

(Dampoortbrug - Sint-Jorisbrug - Sint-Jacobs - Vrijdagmarkt - Lange Munt - Korenmarkt - Hoogstraat -

Brugsesteenweg).

- Lijn 4 (kleur: rood)

Koornmarkt - Sint-Pieters - Van Arteveldeplein - Sint-Jacobsplein

(Korenmarkt - Veldstraat - Kortrijksepoort - Sint-Pieters - Citadelpark - Sint-Pietersnieuwstraat - Zuidstation -

Keizer Karelstraat - Sint-Jacobsplein).

- Lijn 5 (kleur: groen)

Zuidstation - Sint-Amandsberg

(Zuidstation - Van Arteveldeplein - Kasteellaan - Antwerpsepoort - Sint-Amandsberg - Antwerpsesteenweg).

- Lijn 6 (geen lijnkleur, voorlopige lijn)

Zuidstation - Arsenaal

(Zuid - Frère Orbanlaan - Sint-Lievenspoort - Ledeborg Kerkplein - Hoveniersstraat - Brusselsesteenweg.

Dit was een voorlopige lijn in afwachting dat lijn nr. 1 het tracé tot het Arsenaal kon bedienen. Voorlopig pachtte de ETG de sporen op het traject aan Gent Zuid van de NMVB. De ETG wilde op korte termijn een eigen spoor op de Frère Orbanlaan).



De talrijke wissels werden door de jongste bedienden goedgelegd telkens een tram naderde.

'Naaldenleggers' werden ze genoemd.

Ze bleven permanent bij 'hun' wissel, volgens overlevering in de winter dik ingeduffeld, met omzwachtelde schoenen stampvoetend naast een open vuurtje.

Het personeel op de voertuigen bestond uit een geleider en een ontvanger in uniform. De ontvanger was de baas. Hij greep bijvoorbeeld in om bij vertragingen, de tram zonder passagiers te laden een paar halten te laten doorrijden.

Ze maakten lange werkdagen, soms zonder pauzes, en bij de minste nalatigheid werden ze door controleurs en ook met klachtenbrieven (in het Frans!) streng aangepakt en gestraft. Geldboetes en schorsingen waren schering en inslag.

We keren nog even terug naar de toenmalige berichtgeving in de pers, voor een beknopte 'rij- en bedieningsinstructie':

*"Wetenschappelijk onderhoud over den trolley.*  
(wekelijks bijvoegsel bij *Het Volk* van juni 1905)

*Bij het trolleystelsel bestaat op geheel den doortocht eene geleiding langs dewelken den elektrischen stroom heenvloeit. Een metalen rolleken, gehecht aan het boveinde van eenen hefboom of peers, wordt althoos tegen dien geleider gedrukt.*

*Om het verslijten van den draad te voorkoomen, kan het rolleken om een asken wentelen.*

*En daarbij kan den hefboom, teneinde de krommingen der straten te volgen die in sommige oude deelen onzer stad niet zeldzaam zijn, langs alle kanten overbuigen.*

*Telkenmale wanneer den wattman den elektrischen stroom toelaat door den ontvangstdynamo van het rijtuig heen de reels te bereiken, en dit verwezenlijkt hij door een handvat langsvoren van het voertuig aangebracht even te*

*verdraaien, stelt het rijtuig zich in beweging.*

*Naarmate hij het handvat verder zet is telkens eene grootere hoeveelheid van dezen stroom opgenomen en het rijtuig beweegt zich telkens sneller en sneller omdat den ontvangstdynamo onder den invloed van den sterkeren stroom sneller draait.*

*Draait hij daarentegen het handvat terug, dan zal natuurlijk het tegenovergesteld verschijnsel zich voordoen tot wanneer den stroom geheel afgesloten is en het rijtuig stilvalt.*

*Het terugkeeren van den stroom over de reels heeft voor gevolg dat bij de minste onderbreeking groote vuursprankels tusschen de wielen en de reels opschieten. Dat komt bijzonderlijk voor bij droog weer of als er steentjes en vuiligheid in de groef liggen.*

*Hoe machtig die vonken ook zijn, toch bieden zij geen gevaar, noch voor de reizigers, noch voor de voorbijgangers.*

*Wat een grooter gevaar daarstelt, is de luchtgeleiding zelf, wanneer zij met geene genoegzame zorg is gelegd.*

*Wee degene die zich in een kortsluiting bevindt tussen eenen afgebrooken draad en den reel, zoodat den stroom hem door het lichaam gaat. Het is allergevaarlijkst den draad met de bloote handen aan te raken. Men moet die eerst voorzien van handschoenen in caoutchouc.*

*Ook doet men wel, niet over de reels te gaan, onmiddellijk na het voorbijrijden van een tramrijtuig. Men kan niet weten, of door de schudding, die den draad op dat oogenblik ondergaat, geene breuk voordoet.*

*Zeeker is het, dat tot op heeden het trolleystelsel met luchtleiding de beste uitslagen oplevert. Welk stelsel verlost ons nochtans eens van het zwaard van Damocles, dat onder de vorm van eenen koperen draad ons gedurig boven het hoofd hangt".*



**Enkele mooie zichten met trolleytrams, nog zonder lijnnummer (boven), later mét nummer (onder)**

(postkaarten verzameling F. Coussens, Gent)

**Links: op de Brusselsepoort**

(postkaart verzameling F. Coussens, Gent)

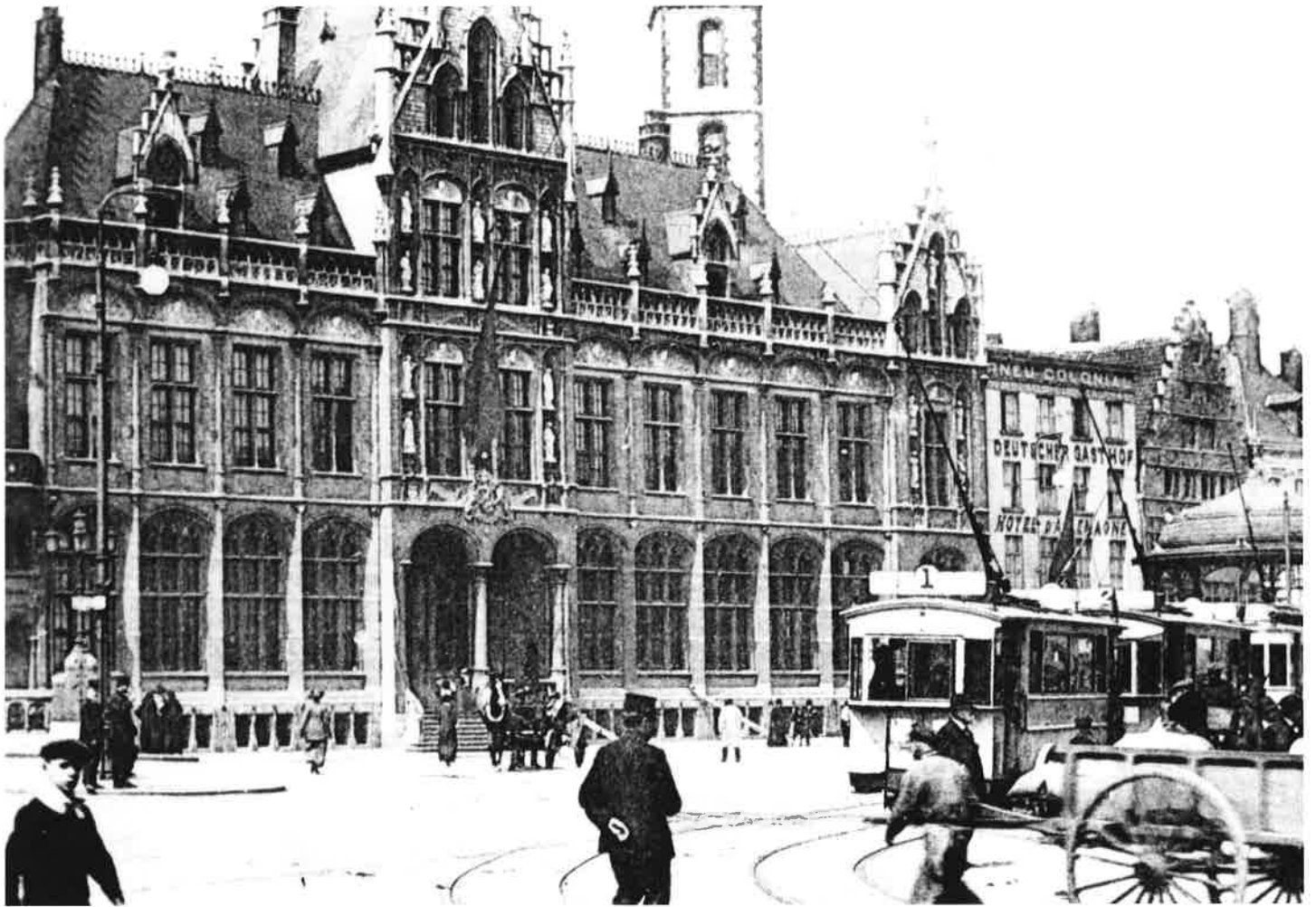
GAND -- Marché aux Grains



(postkaarten verzameling F. Coussens, Gent)

Gand Rue de Flandre.





### **Op de Korenmarkt**

(foto verzameling F. Coussens, Gent)

Zoals de mensen op straat ook konden zien, vermeldde de pers dat het trolley-stroomafname-systeem nadelen kende zoals het veelvuldig naast de draad lopen van het wielje bij wissels, waarbij de stang met geweld omhoog-schoot door de beweging van de tram en de krachtig duwende veer.

Niet zelden brak dan de rijdraad, met een lange dienstonderbreking (en weer klachten!) tot gevolg.

Aan de eindpunten moest van rijrichting veranderd te worden, en de stroomafnemer gedraaid, en dan had men toch een zekere vaardigheid nodig om 6m hoog dat wielje tegen de draad te passen!

*"Trolleydraad gebroken.*  
(uit *Het Volk* van 4 november 1904)

*Gisteravond is aan de Muidebrug een draad van den trolley afgeval-*  
*len.*

*Een paard botste met het hoefijzer tegen den draad, dien geheel de straat door eene groote klaarte verspreidde.*

*Toegeloopen personen sloten de leiding af en daardoor voorkwam men groote ongelukken.*

*Gedurende dat men den draad optrok, viel een haak af en kwam terecht in het oog van een werkmán die nogal erg gekwetst werd. Hij werd in den apotheek Silbo verzorgd..."*

In 1905 vroegen de inrichters van feestelijkheden op de Meulesteedsesteenweg nog aan de maatschappij de elektrische draden

weg te nemen om het aanbrengen van de verlichting mogelijk te maken! En ook op het Sint-Pietersplein wilde men dat voor het opstellen van de winterfoor. Voor dat laatste probleem zou men op korte termijn een meer definitieve oplossing gaan zoeken door het aanleggen van een vaste spoorverbinding via de Blandijn waarbij de trams gewoon zouden kunnen omrijden.

*"Meer trolleydraden breeken.*  
(uit *Het Volk* van 20 april 1906)

*Meer en meer trolleydraden breeken af. Dat weet elkeen die vertrouwd is met het tramwayverkeer in onzen stad.*

*Men denkt dat het systeem niet deugdelijk genoeg is. De meeste breuken komen van de peers die naast den draad schiet en de heele leiding verstoort..."*

## Verdere uitbouw van het tramnet (1907-1912)

Intussen veranderde één en ander aan de rijtuigen: de platforms werden met windschermen afgesloten en vanaf 1907 begon men de donkergroene trams systematisch in het 'Empain-crèmegeel' te schilderen.

Onder bezieling van burgemeester Jules Lippens en zijn opvolger Emiel Braun was de binnenstad intussen vrijgemaakt van kleine, smalle straatjes en verkrotte bebouwing en er was nu onder meer de rechtgetrokken verbinding van het Zollikofer-DeVignepan tussen de Korenmarkt en het Zuidkwartier afgewerkt, waarvan de tram later dankbaar gebruik zou maken.

Om problemen met de opendraaiende bruggen in de oost - west richting uit te schakelen, was de Sint-Michielsbrug tot monumentale boogbrug herbouwd en bood nu een uniek zicht (ook vanuit de tram!) naar de beroemde Gentse drie torens.

Hetzelfde gebeurde in 1905 met de Minnemeers - en de Sint-Joris ('Kemel') brug <sup>4</sup>.

En ook in de buurt van het stadhuis werd letterlijk ruimte geschapen.

Tram 3 verliet toen, komende van de Brugse Poort, de smalle Lange Munt en zou vanaf de Korenmarkt langs de Cataloniëstraat, de Botermarkt en de in 1901 aangelegde Borluutstraat (huidige Belfortstraat) gaan rijden. Voor de trolleytram vormde haar relatief steile helling geen obstakel meer. In de andere rijrichting bleef alles nog voorlopig bij het oude.

De ETG vroeg, om geen pacht meer te moeten betalen aan de buurtspoorwegen, een vergunning voor haar stadslijn over de Frère Orbanlaan. De voorlopige lijn 6 kon dan door lijn 1 opgeslorpt worden.

In augustus 1908 werd die vergunning bekomen. De sporen en bovenleiding werden voortaan gezamenlijk door de beide vervoersmaatschappijen onderhouden.

Lijn 6 was dus opgeheven, en lijn 1 reed voortaan tussen de Gas-meterlaan en het Arsenaal (bestemmingsbord: Rabot - Arsenaal).

De *Groep Empain* beheerde verschillende trambedrijven - tot in het buitenland toe - en zoals al in diverse 'steden van standing' het geval was kocht ook de Gentse trammaatschappij een reeks open zomertrams met bijpassende aanhangwagens.

Deze rijtuigen hadden houten dwarsbanken, en de rugleuningen konden aan de eindpunten omgelegd worden, zodat men steeds in de rijrichting meereed. Door het typisch Belgische klimaat waren ze niet dikwijls bruikbaar en stonden dan zonder nut in het depot...

Een anekdote van iemand, wiens grootvader met de open zomertrams in dienst was:

*"In de zomer had de brandweer de opdracht om de bloemen in het park te begieten en dat deed men met de grote spuit van op straat. Het tramspoor zou op een bepaalde plaats deels achter struiken gelegen hebben en de tramconducteurs werden verondersteld hun komst met een belsignaal aan te kondigen, dan ging de kraan even dicht".*

Een goede reden dus om wat langzamer en stiller te rijden en zeker NIET te bellen...

De *Belgische Werkliedenpartij* klaagde tijdens de gure weersomstandigheden eind december 1908, de traagheid aan waarmee de trammaatschappij haar rijtuigen van een windscherm op de platforms voorzag. Volgens haar zeggen was men al 3 jaar bezig om een 50-tal trams aan te passen.

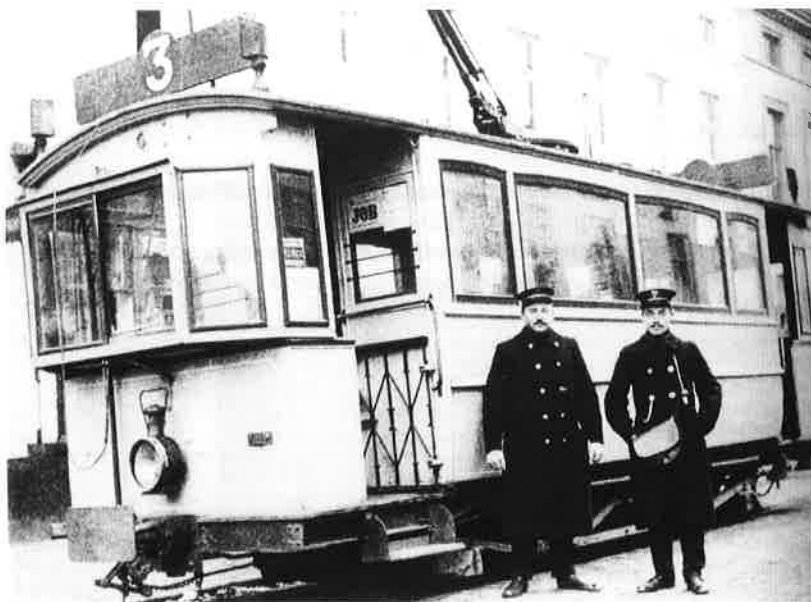
Op 8 juli 1909 verlengde de maatschappij de lijn 4 vanaf haar eindpunt Parkplaats via de Elisabethlaan naar het nieuwe treinstation aan het Maria Hendrikaplein.

<sup>4</sup> Burgemeester Braun zou tussen 1910 en 1913 een tweede brug van het type Sint-Michiels promoten aan het Koophandelsplein, om de Kouter te verbinden via de Gebroeders Van de Veldestraat met Ekkergem. Dit project bleef echter in de projectfase steken zodat een doorgang voor de tram aldaar door de regelmatig opendraaibare Recollettenbrug nog lang gehinderd bleef.





*Door hun vooruitspringende balkons kregen deze trams de bijnaam 'preekstoelentram'*  
(auteur onbekend, foto's verzameling F. Coussens, Gent)



*Aan de Muidebrug: de preekstoelentram kreeg een sleepbeugel als stroomafnemer*  
(auteur onbekend, foto verzameling F. Coussens, Gent)

De lijn 3 werd op 14 december 1910 doorgetrokken vanaf de kerk van Sint-Jan-Baptist (oude terminus) naar de Rooigemlaan, via een inmiddels rechtgetrokken Brugsesteenweg.

Aan de andere zijde van de stad beëindigde ETG enkele maanden later, op 1 maart 1911, de verlenging van lijn 5 vanaf de Schoolstraat te Sint-Amandsberg (oude terminus) tot aan de Verkortingstraat (Potuit), wat verderop. En vanaf 6 augustus 1911 reed lijn 4 voortaan langs de Dierentuinlaan (latere Rooseveltlaan) om een snellere verbinding tussen de twee treinstations Zuid en Sint-Pieters te garanderen.

Het tramnet werd nu in snel tempo geschikt gemaakt voor de Gentse Wereldtentoonstelling van 1913. In oktober 1912 verlengde ETG de lijn 4 vanaf het Sint-Pietersstation naar de Kortrijksesteenweg, tot aan het koffiehuis *De Sterre*. Op 26 december 1912 volgde de in dienst stelling van een nieuw aangelegde lijn tussen Gentbrugge en Melle, onder het nummer 10. De lijn liep in Melle tot aan het *Smiske* (buurt van het gemeentehuis). De geplande Wereldtentoonstelling gaf veel tramzaken een duwtje vooruit: er werden een paar lijnen tot aan de terreinen verlengd, en er werd een grote reeks van 36 trams aangekocht die nog tot vele jaren nadien 'het type Expo' zou genoemd worden. Deze rijtuigen waren zowat negen meter lang, met een leeggewicht van 10150 kg. Ze boden plaats aan 46 reizigers, waarvan 18 staanplaatsen. Speciaal aan deze moderne, met veel zorg afgewerkte rijtuigen, waren de gewijzigde vensterindeling en de dwarsbanken zodat iedere zittende passagier vanaf nu een apart venster had. De zetels waren in gevlochten riet afgewerkt. Om een compromis tussen een open en een gesloten tram te bereiken moesten alle vensters kunnen neergelaten worden. De lijnaanduiding gebeurde op het dak met grote gekleurde, verlichtbare platen boven aan de beide koppen. Tot dan toe hadden alle Gentse trams twee assen, elke as had afzonderlijke motoraandrijving.

### **Een overzicht van de reeksen motorwagens:**

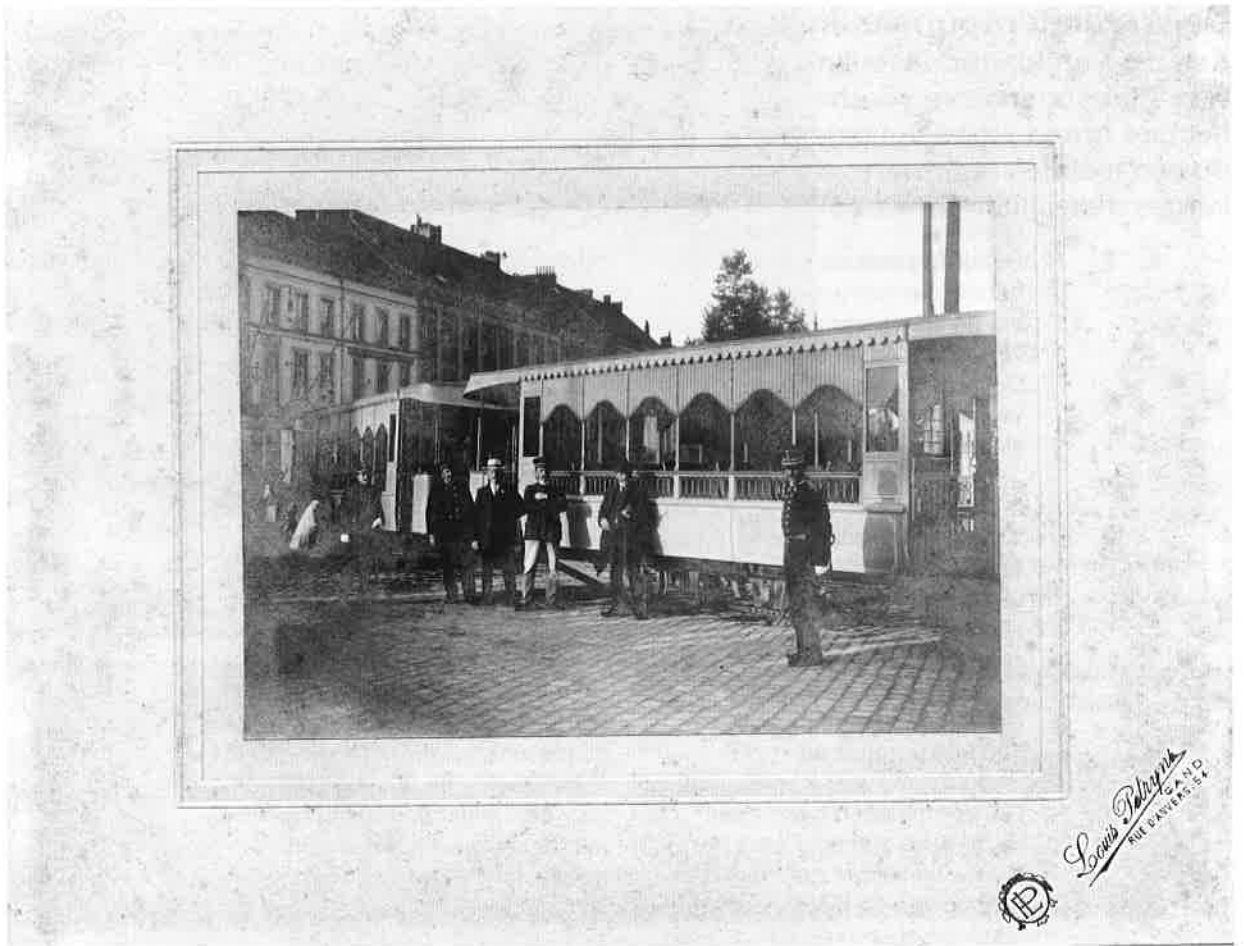
- nr. 101 - 155: 3 reeksen ex-accutrams, tot elektrische tram verbouwd
- nr. 156 - 172: eerste reeks nieuw geleverde trolleytrams in groene kleur, met vooruitstekende, uitgebouwde fronten (door de Gentenaars algauw smalend 'aquariums' of 'preekstoelentrans' gedoopt), vóór het begin van de Expo van 1913 in gele kleur herschilderd
- nr. 173: werktram in groene kleur
- nr. 174 - 179: eerste trams met gesloten platforms, voor de buitenlijn naar Melle, nog met oude ramenindeling en langsbanken
- nr. 180 - 215: reeks 'type Expo', nieuwe ramenindeling, dwarsbanken
- nr. 216 - 234: zomertrams, met open zijwanden, met open gelaten platforms (oorspronkelijk genummerd van 201 tot 219, maar wegens de levering van de 'expotrans' nadien hernummerd)

### **De eerste uitbreiding van de lijnen:**

- begin januari 1913: de sporensituatie aan de Heuvelpoort werd aangepast, lijnen 4 en 5 daarbij met elkaar in verbinding gebracht
- een nieuwe, voor de Wereldtentoonstelling aangelegde uitbreiding van lijn 5 vanaf de Heuvelpoort via de Normaalschoolstraat tot het spoorwegviaduct op het einde van de Zwijnaardsesteenweg, werd op het tramnet aangesloten
- rond die tijd deed lijn 2 de wijk Meulestede niet meer aan en was dus ingekort tot de Muidebrug, er kwam een nieuwe lijn 6 in omloop tussen de Muidebrug en Meulestede
- op 16 januari 1913: plechtige inhuldiging van lijn 7 (verbinding van de twee treinstations Zuid en Sint-Pieters) en van de verlenging van lijn 4 tot 'De Sterre' (verdubbeling van de vroegere lijn 4), het traject Hofbouwlaan - Parklaan van lijn 4 was tot na de tentoonstelling afgeschaft
- traject lijn 4: Korenmarkt - Kortrijksepoort - Kortrijksesteenweg - Sint-Pieters (ingang tentoonstelling) naar De Sterre en terug
- traject lijn 7: Sint-Jacobskerk - Zuidstation - Dierentuinlaan - Tentoonstellingslaan - Ter Platenbrug - Heuvelpoort - Citadellaan - Kortrijksepoort en -steenweg - Sint-Pieters (ingang tentoonstelling) - De Sterre en terug
- 19 maart 1913: verlenging van lijn 7 vanaf Sint-Jacobskerk naar de 'Stapelhuizen' (Handelsdok) via Baudeloohof en Congostraat

Vanaf 20 februari 1913 dreef ETG de frequentie op de lijnen 1, 2, 3 en 4 gevoelig op, tijdens de dag gold voortaan een 5 minuten-dienst.

Klassenverschil was nog schering en inslag toen, óók bij de trams: 1<sup>ste</sup> en 2<sup>de</sup> klasse imiteerde de indeling van de spoorwegen. De 'Metsersvereniging' dankte de trammaatschappij voor het inleggen van vroege trams waarop een prijsvermindering voor haar arbeiders van toepassing was, maar vroeg toch ook méér plaatsaanbod, wegens de voortdurend volgeladen voertuigen. Daartegenover stond, dat belangrijke functionarissen met een vrijkaart kosteloos vervoer genoten, bij een bevordering kon het zelfs voorkomen dat ze een 'parcours' voor de 1<sup>ste</sup> klasse in de rijtuigen mochten aanvragen.



**Boven: aanhangwagens van de zomertrams aan Gent Zuid**  
 (foto verzameling F. Coussens, Gent)

**Onder: een tram uit de grote reeks die voor de Wereldexpo van 1913 gekocht werd. Depot Gentbrugge**  
 (foto archief ETG, verzameling F. Coussens, Gent)



## De Wereldtentoonstelling van 1913

Aan de Wereldtentoonstelling van 1913, die 6 maanden zou duren, was 7 jaar intensieve voorbereiding en opbouw voorafgegaan. 120 hectare grond stond vol paleizen en paviljoenen, veelal van pleister op een metalen raamwerk, om het opruimen nadien te vergemakkelijken. Er waren 30 landen vertegenwoordigd.

Bedoeling was de industrie en de handel een extra elan te geven, om de stad meer aanzien te laten verwerven op de wereldkaart. De eerste wereldoorlog zou deze verwachtingen en dromen stukslaan.

In deze euforische dagen deed 'Den Tram' gouden zaken, met dagelijks 110 rijtuigen op de baan. Er was een enorme drukte en tijdens de eerste drie dagen zouden er volgens de pers 230.000 passagiers geteld zijn. Op één dag had men zelfs 120.000 ticketjes verkocht!

Om vertragingen beter op te vangen, en zo nodig zelfs trams sneller vanuit het centrum in de richting van de tentoonstelling te laten terugkeren werden 2 terugkeerlussen in het centrum aangelegd: voor lijn 4 aan de Korenmarkt (via Klein Turkije) en voor lijnen 5 en 7 op het Jacob Van Arteveldeplein (nu Sint-Annaplein).

Na de tentoonstellingsperiode groeiden op de vrijgekomen expoterreinen de nieuwe wijken Sint-Pieters-Aalst en het zogenaamde 'Miljoenenkwartier'.

De werken om lijn 2 vanaf het Koophandelsplein (Gerechtshof) te verlengen naar de Coupure tot vóór de Rozemarijnbrug, begonnen na lange voorbereiding uiteindelijk op 22 december 1913. De bocht van lijn 2 tussen de Veldstraat en de Zonnestraat werd daarbij weggebroken. Eens de werken op het Koophandelsplein ten einde zouden zijn (voorziene duur: enkele weken) hielden de trams van lijn 2 daar voorlopig terminus. Lijn 4 zou dan vanaf de Kouter via de Korte Meer naar de Korenmarkt en zo verder naar de Muidebrug rijden. Lijn 7 zou tot het Sint-Pietersstation ingekort worden.

Op 29 december 1913 moest ETG de verlengingswerken van lijn 2 op

bevel van de overheid stilleggen omdat de nodige vergunning niet verkregen was.

De lijn bleef daardoor onderbroken tot de Zonnestraat en kon niet meer naar de Muidebrug doorrijden omdat de bocht met de Veldstraat reeds weggenomen was...

Deze toestand zou tot 18 mei 1914 aanhouden en lijn 2 bleef voorlopig haar terminus maken in de Zonnestraat.

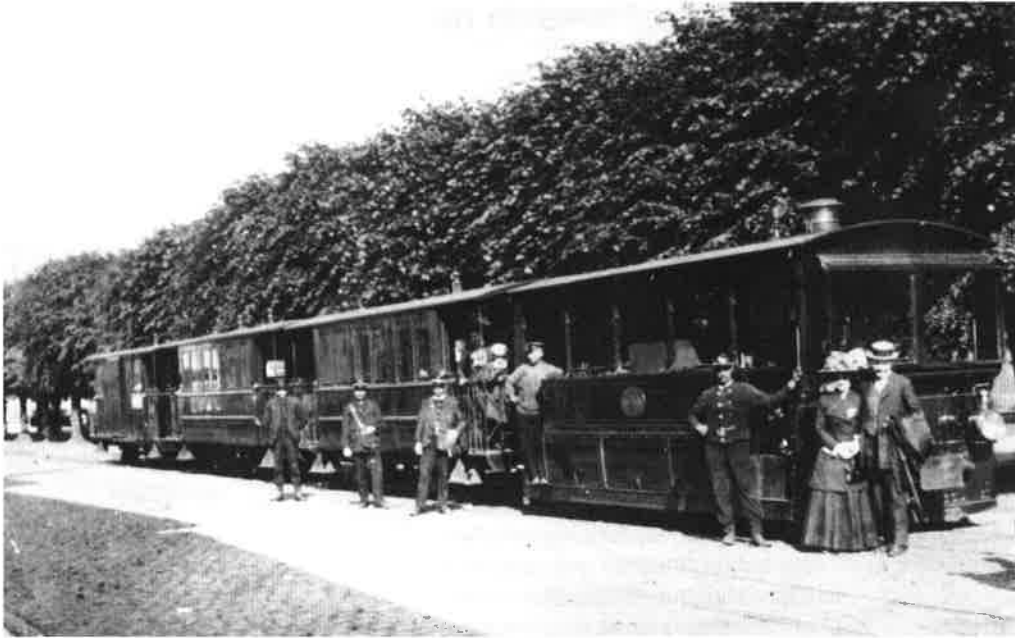
De talrijke onderbrekingen door gebroken trolleydraden - vanwege de losschietende stroomafnemers - noodzaakten de maatschappij om voor een ander soort stroomafnemer te kiezen, waar men elders goede resultaten mee boekte: de sleepbeugel.

Een beugel, ook soms lier genaamd, had boven aan een brede sleeplaat in plaats van het berucht geworden trolleywiel. Om wrijvingsschade tussen die sleeplaat en de rijdraad tegen te gaan diende het ganse bovenleidingnet zigzag heraangelegd te worden, meer ondersteund in de bochten met dus...meer palen! ETG zou in fasen, en lijn na lijn, dit omvangrijke werk uitvoeren, maar door het uitbreken van de oorlog zouden daar meerdere jaren overheen gaan...

Om reizigers van het platteland naar de stad te brengen bestond de *Nationale Maatschappij voor Buurtspoorwegen* (NMVB), met lijnen die vanuit alle richtingen en soms tientallen kilometers lang de steden met elkaar verbonden.

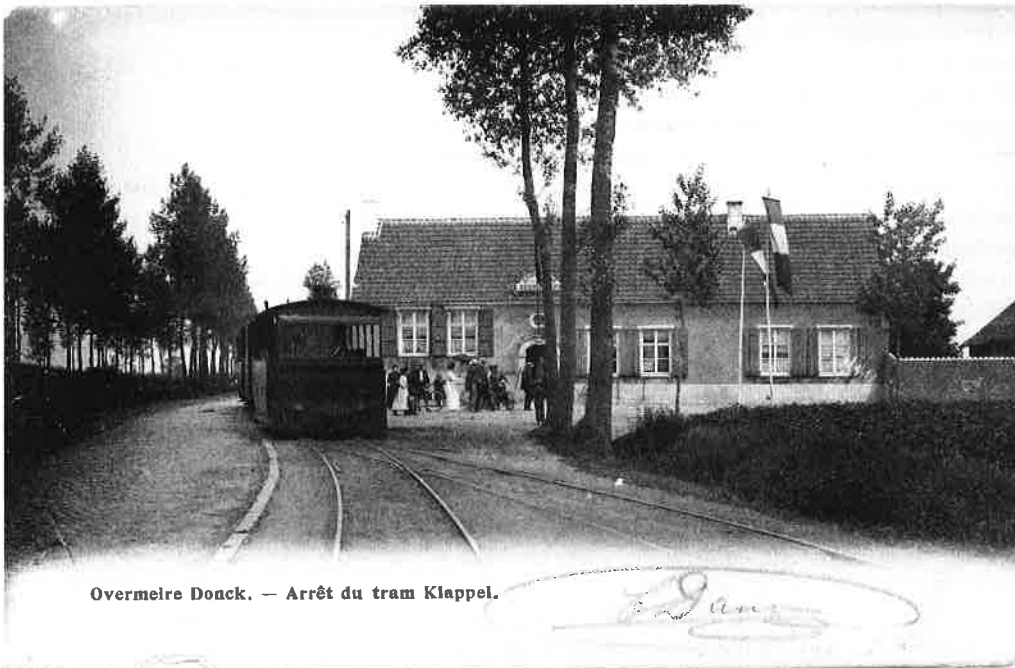
Toen de Eerste Wereldoorlog uitbrak had de NMVB al 4095 km lijnen in exploitatie.

Deze lijnen zorgden ook voor de noodzakelijke bevoorrading van bedrijven en handelszaken door een uitgebreid goederenvervoer. Er waren daarvoor platte wagens in verschillende afmetingen beschikbaar en gesloten bakwagens, beestenwagens, sproeiwagens en zo verder...



**Op het Dorpsplein van Drongen,  
de lijn naar Nevele**

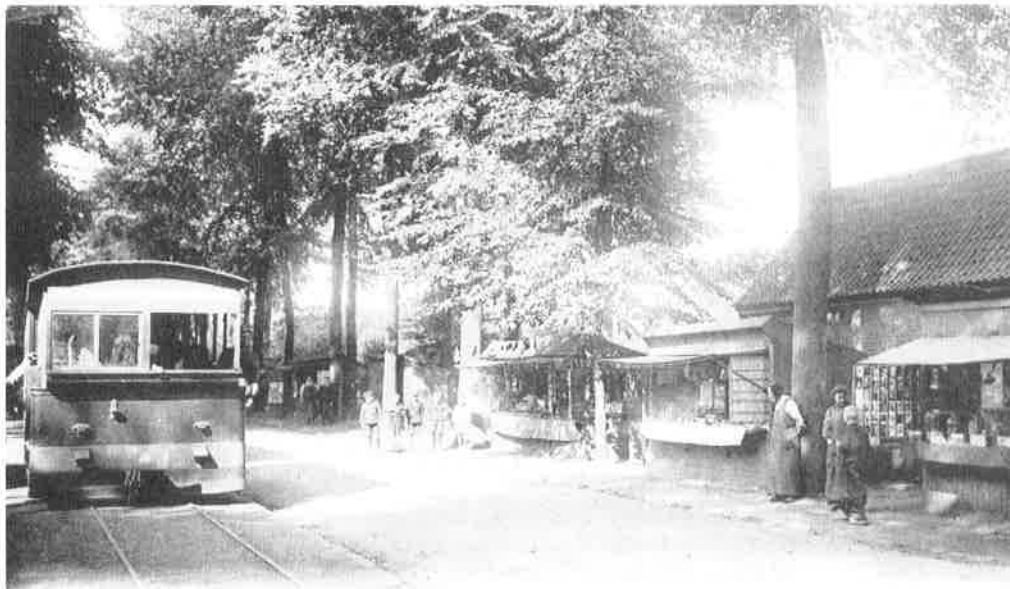
(foto verzameling F. Coussens, Gent)



Overmeire Donck. — Arrêt du tram Klappel.

**De stoomtram bepaalde mee het  
dagelijkse leven, vooral op het  
platteland**

(postkaart verzameling F. Coussens, Gent)



Oostacker-Lourdes — La Drève - De Dreef

**Het 'tramke van Lourdes'...**

(postkaart verzameling F. Coussens, Gent)

Gebeurde dit transport overdag dan kreeg de reizigerstram voorrang, het goederenkonvooi rangeerde dan even op een zijspoor om hem vrije doorrang te verlenen.

Er waren ook overladingsstations met het 'grote spoor' waar rechtstreeks van op treinen overgeladen kon worden. In Gent was dit het geval aan het Rabot. In die tijd reden de buurtspoorwegen nog voornamelijk met logge, trage (en vervuilende!) stoomtrams op lijnen die aan de rand van de stad stopten, en bij het overstappen op een snelle elektrische tram waande men zich pas écht in moderne tijden!

Beide maatschappijen beschouwden elkaar als concurrenten, met zéér goed afgebakende werkterreinen. Samenwerking viel niet altijd mee. Een doortocht van rijtuigen op elkanders net was alleen met een speciale toelating te regelen - bij voorkeur schriftelijk en enkele dagen vooraf - de betaling volgde dan kort nadien.

Voor de onvermijdelijk gemeenschappelijk gereden trajecten werden onderhoud - en herstellingskosten nauwkeurig verdeeld in gebruikspercentages, en dat leverde bij het vereffenen van de factuur niet zelden discussie op...

Na het einde van de Wereldtentoonstelling kon het stadsnet verder gemoderniseerd worden.

Eind januari 1914 rondde de maatschappij de voorbereidingswerken op het Koophandelsplein af met een terminus vóór de niet berijdbare oude Rozemarijnbrug, met het doel lijn 2 door te trekken naar de wijk Ekkergem. De trams keerden voorlopig nog terug in de Zonnestraat.

Lijn 4 reed intussen van de Muide naar de Korenmarkt en zo verder op het vertrouwd traject naar de Kortrijksepoort, het Sint-Pietersstation en De Sterre met extra rijtuigen in verband met de inkorting van lijn 2.

Inmiddels was ook de toelating gevraagd voor een verdere verlenging van lijn 2 vanaf de Rozemarijnbrug naar de Rooigemlaan en de Groendreef. ETG onderzocht de mogelijkheid

van een uitbreiding vanaf de Rozemarijnbrug naar het Sint-Pietersstation via de Bernard Spaelaan, Martelaarslaan, Albertlaan en -brug.

Vanaf maart 1914 begon ETG het tramnet in de buurt van het Citadelpark terug in de oude toestand van vóór de Wereldtentoonstelling te brengen. Lijn 5 was alvast een stukje verlengd vanaf de vroegere tentoonstellingsingang tot aan het spoorwegviaduct aan de Sint-Pieters-Aalststraat.

In mei 1914 was lijn 6, die van de Muidebrug naar Meulestede liep, als eerste geschikt gemaakt voor trams met het nieuwe type van stroomafnemer, de sleepbeugel. Het ganse tramnet moest met die omschakeling van nieuwe rijdraad voorzien worden.

Het korte lijntje naar Meulestede lag wat geïsoleerd van het net, door de regelmatig openstaande Muidebrug.

Volgende werkwijze werd toegepast bij het aldaar in dienst brengen van een al aangepaste tram: een klassieke trolleytram van lijn 4 bracht het rijtuig met neergestreken beugel tot bij de brug en gaf het dan een duwtje zodat het (hopelijk) de andere kant bereikte, waar de lijn begon.

Daar ging de sleepbeugel tegen de draad.

En 's avonds, bij het einde van de dienst, volgde hetzelfde spektakel: de tram moest zich bij het naderen van de brug aan een zekere snelheid lanceren om er (stroomloos) over te geraken.

Een wachtende trolleytram nam dan het rijtuig op sleeptouw naar de stelplaats.

Lijn 7 was intussen ingekort tot het Sint-Pietersstation, met geel/rode koersborden, en lijn 4 reed voortaan naar De Sterre, met rode lijnkleur.

Vanaf 21 mei reden de trams van lijn 4 terug zoals vóór de Wereldtentoonstelling langs de Hofbouwlaan en de Parklaan.

De verbindingssporen naar de Wereldtentoonstelling die nog op de Charles de Kerckhovelaan (vroegere Citadellaan) lagen werden nu in versneld tempo uitgebrouwen.

Het tramnet in 1914:

- [Lijn 1](#): Arsenaal - Gasmeterlaan
- [Lijn 2](#): Arsenaal - Zonnestraat
- [Lijn 3](#): Brugsepoort - Antwerpsepoort
- [Lijn 4](#): Muide - Sint-Pietersstation - De Sterre
- [Lijn 5](#): Antwerpsesteenweg - Zwijnaardsesteenweg
- [Lijn 6](#): Muidebrug - Meulestedebrug
- [Lijn 7](#): Stapelplein - Zuidstation - Sint-Pietersstation
- [Lijn 10](#): Gentbrugge - Melle

Het ETG-net telde toen een totale lengte van 39,665 km

## De Eerste Wereldoorlog en de gevolgen (1914-1921)

In augustus brak de Eerste Wereldoorlog uit en Gent werd op 12 oktober door de Duitsers (te paard en per fiets!) ingenomen. Gent werd 'Etappenstadt' <sup>6</sup>. Voor de trammaatschappij had de bezetting ingrijpende gevolgen.

<sup>6</sup> Hoe men zich dat moet voorstellen, kan men nalezen in de onthullende kroniek 'uit eerste hand' door Heinrich Wandt: 'Etappenleven te Gent - Kanttekeningen bij de Duitse ineenstorting' (2 delen), uitgeverij H. Janssens, Hovenierstraat, Ledeburg-Gent, 1921

Een groot deel van het trampersoneel werd door Duitsland opgeëist.

De tramdiensten werden fel ingekrompen. Om energie te sparen bediende de maatschappij een reeks halten niet meer.

De koperen stroomdraad van de luchtlijnen werd opgevorderd en vervangen door ijzeren, getrokken in de door de Duitsers opgeëiste 'Puntfabriek' op Gentbrugge.

Alle vernieuwingswerken en lijnuitbreidingen werden uitgesteld. Het Stadsbestuur stelde ETG voor om maar onmiddellijk aan het uitbouwen van de lijn naar Akker-gem-Rooigem te beginnen om de werklozen bezig te houden.

Verder gaf ze het verzoek door van een aantal Russische studenten die belangstelling vertoonden voor een job als tramconduc-teur.

Op 1 november 1918 begon de aftocht van de Duitsers nadat ze eerst nog de perrons van het Sint-Pietersstation en enkele spoorwegbruggen opgeblazen hadden. Er werd dan maar een noodspoor voor de treinen aangelegd vóór het station.

En de trams deden ook het Maria Hendrikaplein niet meer aan, de Clementinalaan was ook onderbroken en de lijn naar De Sterre zou lange tijd onbruikbaar blijven. Tot 2 juli 1919 bleef deze onderbreking voor de treinen duren en vanaf oktober kwamen de trams terug naar het stationsplein.

De lijn naar De Sterre zou zelfs tot februari 1920 onderbroken blijven.

Het vernieuwingsprogramma van de vaste installaties en het materieel naar de tractievorm met sleepbeugels werd met 5 jaar opgelopen vertraging hervat. Tegen 1 januari 1920 moest het tramnet compleet vernieuwd zijn. Deel per deel werden de lijnen aangepakt, de werken werden vooral 's nachts uitgevoerd. Tijdens de dagdienst moesten de reizigers vaak overstappen van

**1914. De Duitsers nemen de stad in, per fiets!**

**Een tram van het type Expo heeft nog doorgang verkregen...**

(postkaart verzameling F. Coussens, Gent)



trolley- naar sleepbeugeltrams en omgekeerd.

Het wagenpark van de trammaatschappij bestond toen uit 115 gesloten en 19 open motorwagens, en er waren in totaal 11 aanhangwagens waarvan 5 gesloten exemplaren.

Voor de dagelijkse dienst waren 74 gesloten motorwagens en 6 tot 8 aanhangwagens nodig.

De dienst startte om 6.30 uur en ging door tot 23 uur. Van 7.30 tot 21.30 uur reed elke 5 minuten een tram.

Om een betere aansluiting te realiseren met lijn 5 naar Sint-Amandsberg, reden de trams van lijn 3 vanaf 3 januari 1920 over de Dampoortbrug.

Op 19 februari 1920 was het ganse vernieuwingsprogramma van de lijnen om met sleepbeugels te rijden afgewerkt. Een uitzondering vormde de lijn naar Merelbeke. De rijtuigen vertrokken vanaf Gent Zuid, met eerst een sleepbeugel als stroomafnemer op het stadsdeel van de lijn, en wanneer Ledeberg bereikt was gebruikte men verder de oude trolley-stang naar Merelbeke, omdat de lijn daar nog niet aangepast was. Deze trams beschikten daarvoor uitzonderlijk over beide types van stroomafnemer op het dak.

Net als in de tijd van de paarden-tram legde ETG op lijn 2 opnieuw een spoor aan vanaf het Van Arteveldeplein dóór de Brabantdam. De trams gebruikten vanaf 7 maart 1920 dit traject om een vlotte verbinding naar het Sint-Pietersstation mogelijk te maken en dat bespaarde het ommetje langs de Stationsstraat en Vlaanderenstraat.

Lijn 1 kreeg op de Frère Orbanlaan een aparte (en in dubbelspoor uitgevoerd) bedding, afgescheiden van de buurtlijn naar Merelbeke.

Vanaf 4 augustus 1920 reed lijn 4 van de Muide via het Sint-Pietersstation naar het Zuidstation en dan naar het Stapelplein (Dok). Lijn 7 reed vanaf dan nog alleen tussen De Sterre, de Parkplaats en het Sint-Pietersstation.

Op 28 november 1920 was tramlijn 2 vanaf de Zonnestraat verlengd via de Recollettenbrug, de Gebroeders Van de Veldestraat en de Annonciadenstraat, tot aan de Rozemarijnbrug.

De trams stopten aan het einde van de Papegaaistraat, vóór de brug. In januari 1921 kreeg lijn 5 een voorlopig eindpunt aan de Sint-Pietersaalstraat, ter hoogte van het viaduct aan de (Achilles) Musschestraat.

Lijn 7 reed nu van de Sterre naar Sint-Pietersstation en de Korenmarkt.

Het toenemend autoverkeer begon haar tol te eisen. In antwoord op een klachtenbrief van het stadsbestuur over de vele botsingen met trams antwoordde de ETG dat *"sinds de omschakeling naar betere stroomafnemers de controllers niet meer op dood punt terug moeten gezet worden bij een sectie-overgang omdat luchtlijnontsporingen verleden tijd zijn en dat geeft een vlotter verloop van de dienst"*, en daarbij, gevat: *"...over de traagheid van vroeger waren toch ook klachten?"*

## Grote veranderingen bij het begin van het Interbellum (1922-1923)

**In maart 1922 werd een bijzondere studiegcommissie benoemd die de vernieuwing van het tramnet zou onderzoeken.**

Op 26 april 1922 splitste ETG de lijn Muide-Sint-Pietersstation - Stapelhuizen (lijn 4) in 2 afzonderlijke delen:

- lijn 4: Muide - Korenmarkt - Sint-Pietersstation
- lijn 7: Stapelhuizen - Zuidstation - Sint-Pietersstation

Er kwam een nieuwe, afzonderlijke lijn:

- lijn 8: De Sterre - Sint-Pietersstation

Aan het Maria Hendrikaplein maakten nu 3 tramlijnen hun eindhalte.

Tegen de Floraliën van 1923 - waarbij een tentoonstelling in Gent georganiseerd zou worden - plande ETG een ringspoor rond het plein. Zo kon de dienst intensiever rijden.

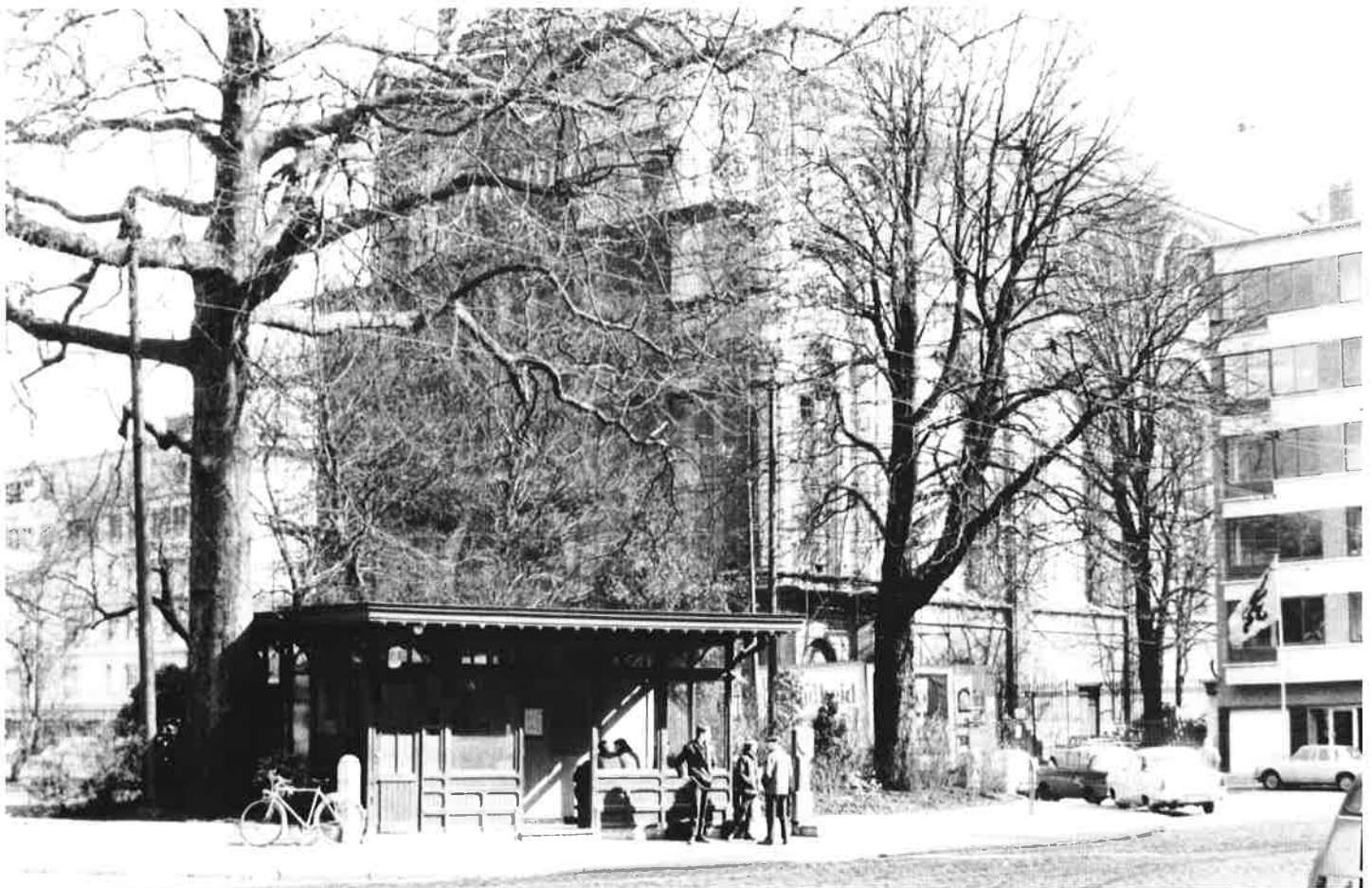
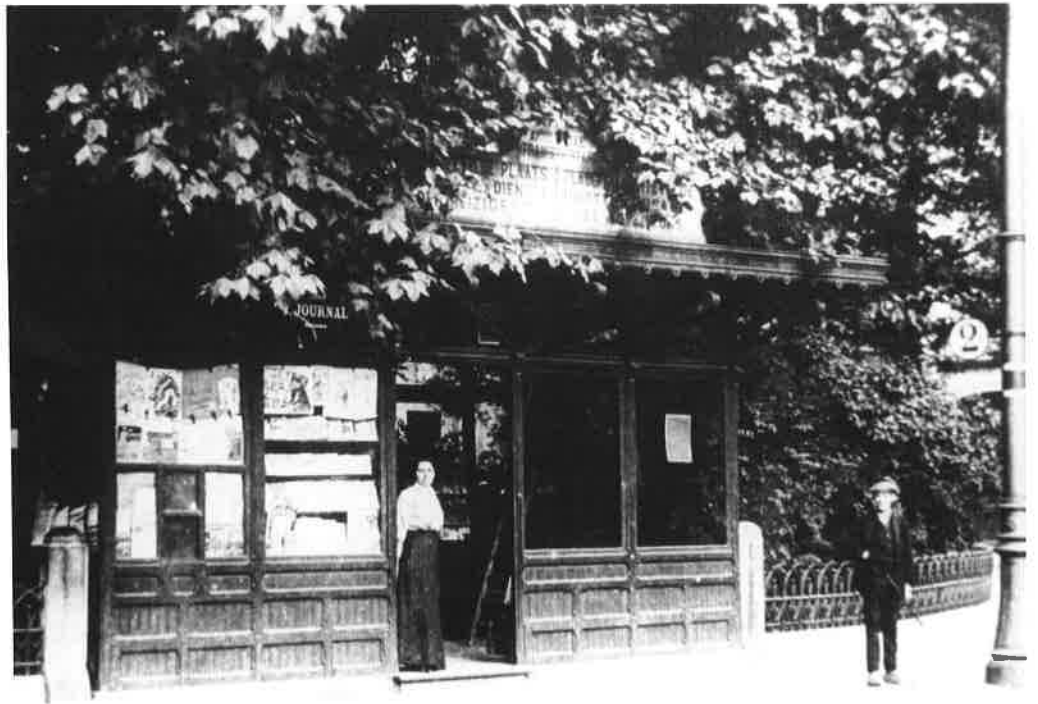
De huidige aparte pleintjes moesten volgens de plannen tot één groot plein samengevoegd worden, omzoomd met een dubbele rij bomen.

Vooraleer de maatschappij aan een verdere verlenging van lijn 2 door Ekkergerm begon moest de Rozemarijnbrug herbouwd worden.



**Op het Arteveldeplein, vóór Sint-Annakerk.  
Hier kwamen 3 tramlijnen.  
Tot 1969 bleef dit wachthuisje in  
gebruik.  
In vroegere jaren werden er ook  
dagbladen en tijdschriften ver-  
kocht**

(foto boven: repro, auteur onbekend,  
foto onder: 1968, auteur R. Bastaens,  
verzameling F. Coussens, Gent)



Overzicht van de lijnen, per 1 juni 1922:

- Lijn 1: Arsenaal - Gasmeterlaan (6005m)
- Lijn 2: Arsenaal - Coupure (4230m)
- Lijn 3: Antwerpse Poort - Brugse Poort (Rooigemlaan) (4905m)
- Lijn 4: Muide – Korenmarkt - Sint-Pietersstation (4485m)
- Lijn 5: Sint-Amandsberg - Zuid - Zwijnaarde (5325m)
- Lijn 6: Muide - Meulestede (1950m)
- Lijn 7: Sint-Pietersstation - Zuid - Stapelhuizen (5165m)
- Lijn 8: Sint-Pietersstation - De Sterre (1680m)
- Lijn 10: Arsenaal - Melle (5225m)

De trajecten van twee lijnen waren bij wijze van proef deels met elkaar verwisseld zodat men één tramlijn bekwaam die 3 treinstations met elkaar verbond:

- Lijn 7: Sint-Pietersstation - Heuvelpoort - Zuidstation - Kasteellaan - Dampoortstation - Sint-Amandsberg tot Verkortingstraat
  - Lijn 5: Zwijnaardsesteenweg - Heuvelpoort - Sint-Pietersplein - Zuidstation - Keizer Karelstraat - Sint-Jacobskerk - Stapelplein.
- Deze regeling zou later als definitief aanvaard worden.

In november 1922 wachtten de volgende uitbreidingsplannen nog op goedkeuring van overheidswege:

- Lijn 1: van De Smetstraat/ Gasmeterlaan over de De Smetbrug, langs de Palinghuizen en Ferrerlaan tot het Van Beverenplein.
- Lijn 2: na het in gebruik nemen van de nieuwe Rozemarijnbrug, verlenging via de Martelaarslaan - Britanniëlaan - Albertlaan naar het Sint-Pietersstation.
- Lijn 3: verlenging van de Antwerpsepoort tot aan Gentbruggebrug via Dendermondsesteenweg - Heirnisplein langs de ene kant,

en vanaf Rooigemlaan tot Maria-kerke via de Brugsesteenweg anderzijds.

Tegen 1 april 1923 was na infrastructuurwerken het Maria Hendrikaplein tot een groot middenplein met een dubbele rij bomen aangepast. Rond het plein werd een bovenleiding gespannen en er waren zeven wissels nodig. De trams stopten van toen af pal vóór het stationsgebouw.

Er rees een capaciteitsprobleem op sommige delen van het net. Om dat op te vangen bestudeerde de maatschappij de verbouwing van het eigen trammaterieel om geen (dure) nieuwe trams te moeten aankopen.

Nog een bestelling twee-assers plaatsen was voorbijgestreefd omdat deze rijtuigen té klein bleken bij een volkstoeloop. Het inleggen van méér aanhangwagens vergde extra personeel en was dus ook duur...

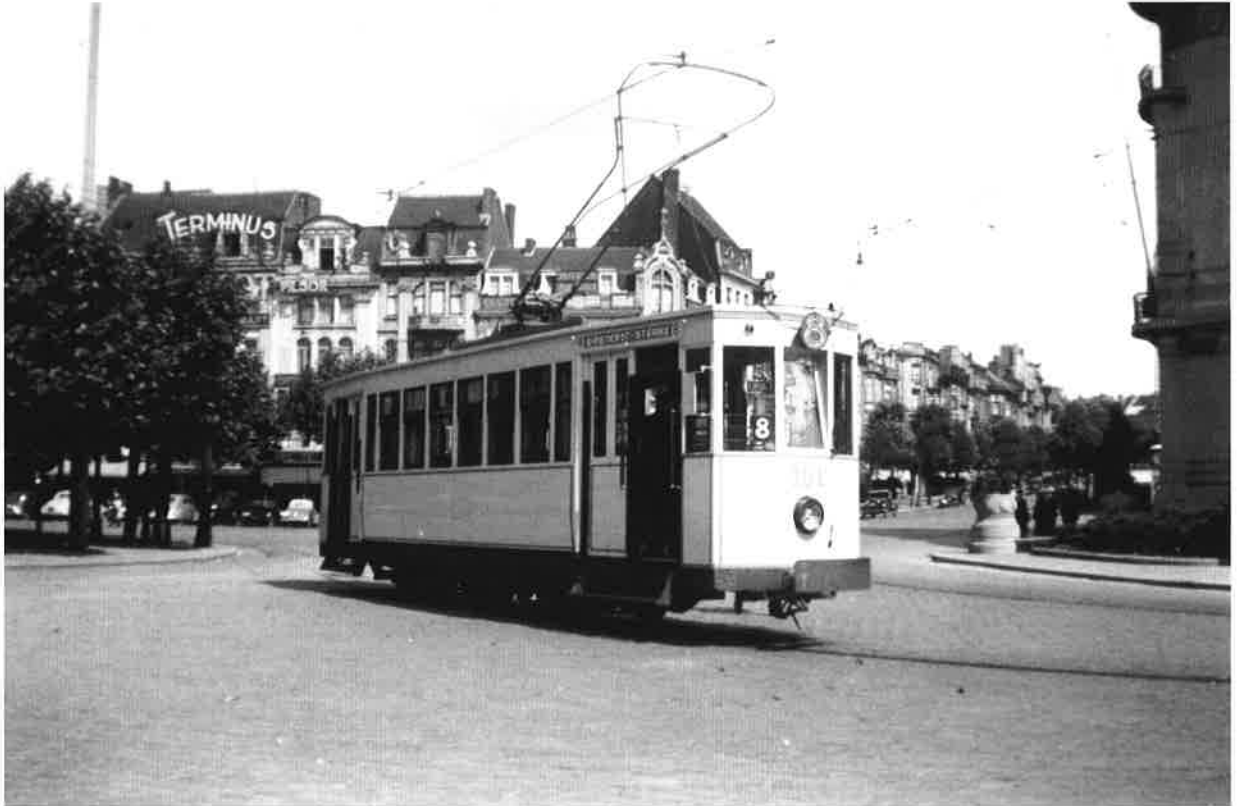
Er werd naar een mogelijkheid gezocht om een 'prototype tram met grote capaciteit' in eigen beheer te vervaardigen, en gezien de zomertrams wegens het typisch Belgische weer toch dikwijls werkloos terzijde stonden zou ETG met zo'n rijtuig iets proberen...

Op een langer chassis werd de rijtuigkast van een intussen gesloten gemaakte zomertram gemonteerd met aan beide uiteinden nieuwe, eikenhouten koppen. Twee gemotoriseerde draaistellen met één as, *bissels* genaamd, zouden voor de aandrijving zorgen.

Proefritten met deze grotere, nog altijd twee-assige tram die het nummer 301 toegekend kreeg, gaven geen goede resultaten omdat de tram te weinig stabiliteit bij het rijden vertoonde, hij slingerde teveel.

**Het prototype-drie-asser, nr. 301  
was en bleef afwijkend van vorm  
en reed bijna altijd op lijn 8.  
Hier het Maria-Hendrikaplein op-  
draaiend**

(archief NVBS, verzameling F. Coussens  
Gent)



## **Toenemende overheidsinmenging (1923-1924)**

Kamer en Senaat keurden op 12 juli 1923 het door een bijzondere studiegcommissie ontworpen vijfjarenplan goed, omtrent het vernieuwen en uitbreiden van het Gentse tramnet.

Het voorstel van de commissie, indien de prijs van de benodigde rails niet boven de 650fr/ton ging, hield in:

- eerste jaar: verlenging lijn 3 vanaf Dampoortbrug langs de Dendermondsesteenweg tot de Toekomststraat te Sint-Amandsberg, op dubbelspoor (1000m)
- tweede jaar: verlenging lijn 2 vanaf de Rozemarijnbrug tot het

Sint-Pietersstation via de Martelaarslaan en de Albertlaan, op dubbelspoor (1900m)

- derde jaar: verlenging lijn 3 van de Toekomststraat tot Gentbruggebrug, op dubbelspoor (800m)

- vierde jaar: verlenging lijn 3 op de Brugsesteenweg tot de splitsing van de steenweg te Mariakerke, dubbelspoor (700m)

En met onbepaalde duur bestudeerde ETG een lijn naar de wijk Rijnhovelaan.

Het Gents stadsbestuur drukte de wens uit voor volgende realisaties:

- een lijn van de Rozemarijnbrug, via de Akkergemlaan en Rooigemlaan, tot de Brugse Vaart
- een rechtstreekse verbinding Brugsepoort - Sassepoort

- uitbreiding van lijn 5 tot in Zwijnaarde (blokhuizen)
- een lijn vanaf de Dampoort langs de Kleine Doklaan en de Afrikaanlaan tot de Vliegtuiglaan.

Op 9 december 1923 werd een nieuwe lijn 8 (lijnkleuren wit/geel) ingehuldigd, met volgende reisweg: De Sterre - Sint-Pietersstation - Rozemarijnbrug:

*“Gisteren, zondag, had de plechtige inhuldiging plaats van de lang verwachte tramlijn tussen Sint-Pietersstation en de Rozemarijnbrug. In de spijzaal van de statie werd een welkomsreede gehouden voor de talrijke overheeden daar aanwezig.*

*Het muziek der weesjongens*

*speelde bij de intrede van den burgemeester, de gemeenteraadsleden en de afgevaardigden van de tramcompagnie, het nationaal lied.*

*Drie nieuwe trams, versierd met vlaggetjes, waarin de overheeden en 't muziek der weesjongens had plaatsgenomen, reeden toen voor den eersten maal van de statie langs de Albertlaan naar de Coupure.*

*Langs den weg stond veel volk te zien en begroette de zoo lang verwachte tram. Tijdens den doortocht werden salvo's schoten gelost.*

*Als slot had in "salon Napoléon" eene ontvangst plaats, waarin allen hun wederzijdschen dank uitdrukten voor de gulle ontvangst, de bekoomen uitslagen die de welgeslagen poogingen hebben bekroond.*

*Een prachtig vuurwerk, 's avonds afgeschooten, besloot deze plechtigheid".*

*(Uit Het Volk)*

Op 14 april 1924 nam ETG de uitbreiding van de Rooigemlaan tot Mariakerke in gebruik, een verlenging van 1410 meter, terwijl aan de andere kant van lijn 3 de werken startten voor de doortrekking tot aan Gentbrugge-brug. Voor een nieuwe tramdienst tussen de Koornmarkt en het Zuidstation. - 'lijn 1 doorstreept' - opgestart op 18 mei 1924, kwam de terminus aan Gent Zuid, aan de hoek van de Vlaanderenstraat met de Stationsstraat.

Nog in hetzelfde jaar, op 14 september, werd dan de verlenging van lijn 3 vanaf de Dampoort via het Heirnisplein in Sint-Amandsberg tot aan Gentbrugge-brug, tijdens een plaatselijke kermis, plechtig ingereden.

Er kwam protest toen er in de normale diensturen maar één rijtuig op vier naar Gentbrugge-brug reed, terwijl de andere zoals vroeger het geval was terugkeerden aan de Dampoortbrug. Vanaf 25 september kwam daar verbetering in: alle rijtuigen reden tot het Heirnisplein en 1 rijtuig op 2 reed toen door naar de grens van Gentbrugge.

Bij wijze van proef kwamen op 1 december 1924 twee nieuwe lijnen in dienst.

- lijn 31 tussen Van Arteveldeplaats - Zuidstation - Korenmarkt en de Bargiebrug (lijnkleuren: blauw/geel)

- lijn 41 tussen het Zuidstation - Korenmarkt en het Rabot. (lijnkleuren: blauw/rood)

Beide lijnen hebben slechts enkele maanden gereden.

In een brief aan de Gentse burgemeester zet de ETG haar sterk verbeterde dienstverlening van de voorbije jaren uiteen.

Een paar vergelijkende cijfers over het aantal gereden kilometers op 1 maand, met het aantal rijtuigen dat daarvoor alle dagen nodig was:

- december 1922: 382 684 km - 70 trams

- december 1923: 441 780 km - 85 trams

- december 1924: 485 000 km - 93 trams

De trammaatschappij liet intussen ook weten dat ze bij wijze van proef de dienst 's avonds tot 23 uur zou verlengen zodat het theaterpubliek nog terug naar huis kon keren.

De werkzaamheden voor de bouw van een nieuwe Rozemarijnbrug werden op 1 april 1925 aangevat. Voor een belangrijk deel in de kosten kwam ETG tussen, want ze had er alle belang bij de verbinding tussen lijnen 2 en 8 te bespoedigen.

Er bestonden ook plannen om bij de ingebruikneming van een nieuwe Meulestedeburg lijn 6 door te trekken naar Wondelgemstation.

In juni-juli 1925 waren aan de Sint-Jacobskerk belangrijke werken aan de gang om lijnen 3 en 5 via wisselverbindingen op één spoor samen te brengen. De oude kruisingen en het tramhuisje werden toen weggenomen. De keerlus rond de Sint-Niklaaskerk aan de Korenmarkt was ondertussen heraangelegd en bij het Belfort op het net aangesloten



**Eén van de eerste grote trams op drie assen komt op straat. Bij de Korenmarkt, 1927**  
(auteur onbekend, foto verzameling F. Coussens, Gent)

**13 juli 1960. Het eindpunt van lijn 6 op Meulestede. Let op het kunstig afgewerkte wachthuisje uit ca.1920**  
(foto J. Oerlemans, verzameling F. Coussens, Gent)



## Vernieuwde rijtuigen met grotere capaciteit (1925-1934)

Op 12 oktober 1925 vroeg de maatschappij in een brief aan het Ministerie van Landbouw en Openbare Werken de goedkeuring voor haar plannen om de weinig gebruikte open zomertrams definitief te mogen ombouwen tot een reeks grote drie-assige (gesloten) rijtuigen.

Het prototype had pas een goed rijgedrag nadat er eerst nog een vaste middenas tussen de *bissels* ingebouwd werd. Dank zij dit gebrevetteerd systeem was nummer 301 de eerste tram op drie assen!

Nu pas kon met de seriebouw worden gestart, in verschillende reeksen: 14 rechte chassis uit samengesteld staal werden daarom voor een eerste reeks grote trams bij de *n.v. La Métallurgique de Nivelles* besteld.

De rijtuigkasten en platforms waren van hout, met daarop een ijzeren beplating, de schildering was met sierlijke biesjes afgewerkt.

In deze beginperiode zou men nog kleine stukken beplating voor de carrosserie gebruiken maar al vlug kregen de trams door de vele naden een roestig uitzicht.

Als eerste rijtuig kwam op 26 december 1925 het nummer 302 in dienst.

Het uitzicht van de koppen was in vergelijking met het prototype anders: de beide platforms waren hoekiger afgewerkt met een wat grotere frontplaat.

De rijtuigen waren op een paar centimeter na 12 meter lang, 2,20 meter breed en boden plaats aan zowat 65 reizigers.

Wel werd nog gebruik gemaakt van de elektrische installatie en motoren van de kleine trams waaruit ze vervaardigd waren, het vermogen bleef daarom (voorlopig nog, tot bij een volgende modernisatie) beperkt. De rijtuigen beschikten over twee verschillende remsystemen: afremming op de motoren, bij terugschakelen van de controller, en een handrem waarmee men via een kettingsysteem blokken rond de wielen aanspande.

Op 22 december 1925 werd, na omvangrijke testen met 2 trams en

een wagen die geladen was met kasseien, de nieuwe Rozemarijnbrug in gebruik genomen voor het tramverkeer.

Dit bracht enkele wijzigingen met zich op het net.

Lijn 2 liep voortaan van het Arsenaal naar het Sint-Pietersstation, en zo verder naar De Sterre (een nieuwe verbinding tussen de stations Gent-Zuid en Sint-Pieters).

Tegelijk was lijn 8 overbodig geworden en verdween hierdoor dit nummer voor een tijdje uit de omloop.

Lijn 1 werd op 10 juli 1926 verlengd vanaf de Gasmeterlaan tot aan het Van Beverenplein (1448 meter). De vroegere lijn Arsenaal-Gasmeterlaan werd nu de lijn 1 doorstreept.

Er was ondertussen een nieuwe De Smetbrug gebouwd, en een apart tramrijtuig verbond van toen af de Gasmeterlaan met het Van Beverenplein op enkel spoor.

Het vernieuwde net was grotendeels klaar in 1925.

In een brief aan de Burgemeester liet de maatschappij weten dat ze, nu de seriebouw in haar werkhuizen in volle gang was, het inleggen van grotere trams zou opdrijven.

Die rijtuigen kenden veel succes bij het publiek.

Op lijn 4 reden nu alle dagen vier grote trams en men verwachtte dit binnenkort ook op lijn 3 te kunnen verwezenlijken.

Men bekleedde de zetels nu in de beide rijtuigklassen met riet in plaats van fluweel, en dat zal wel om hygiënische redenen geweest zijn, en ongedierte te vermijden<sup>6</sup>.

Enkele jaren later zag ETG zich genoodzaakt opnieuw een aantal aanpassingen door te voeren:

- januari 1928: een ontwerp van de trammaatschappij om lijn 5 in twee afzonderlijke lijnen te verdelen, Zwijnaarde - Zuid - Korenmarkt en Zuid - Stapelhuizen - nieuwe verbinding naar lijn 4 tot de Muidebrug, werd nooit uitgevoerd omdat de definitieve sluiting van het Zuidstation ernstig overwogen werd. Bedoeling van dit ontwerp was een betere verbinding tussen de Sassepoort (Muide) en Gent-Zuid en tussen Zwijnaarde en de Koornmarkt. Intussen liet de verlenging van lijn 5 naar Zwijnaarde op zich wachten.

- 17 februari 1928: begin van een nieuwe dienst 'lijn 2 - doorstreept' tussen de Van Arteveldeplaats en de Rozemarijnbrug.

- 12 augustus 1928: wijzigingen op het net:

- lijn 2 verzorgde de verbinding tussen het Arsenaal - Gent Zuid - Kouter en de Rozemarijnbrug met het Sint-Pietersstation

- lijn 2 doorstreept (zie 17 februari) werd afgeschaft

- lijn 8 kwam terug en verzekerde met een 7,5 minuten-frequentie de dienst tussen het Sint-Pietersstation en De Sterre

- de trams die de dienst verzekerden tussen de Gasmeterlaan en het Van Beverenplein kregen nu ook het lijnnummer 1.

Er liep ook een onderzoek om het tramnet uit te breiden tussen de Sint-Lievenspoort en de Ter Platenbrug (510 meter).

<sup>6</sup> Een niet meer bruikbare grote rol van 524 meter groen fluweel voor zetelkussens werd nadien zonder succes te koop aangeboden bij de buurtspoorwegen...

## Gevolgen van de sluiting van het station Gent-Zuid (1929-1930)

Op 7 oktober 1928 sloot de Maatschappij der Belgische Spoorwegen het Zuidstation, en in de daaropvolgende jaren werden de treinsporen uitgebrouwen en de gebouwen geleidelijk gesloopt. Wel bleven de post- en telegraafdiensten nog ter plaatse functioneren.

Door die sluiting won het Sint-Pietersstation enorm aan belang, in die mate zelfs dat het tramnet aangepast moest worden.

Er was bijvoorbeeld, zoals onderzoeken vroeger al uitwezen, een nieuwe tramverbinding nodig tussen Ledeberg en het Sint-Pietersstation. De sporen waren intussen al gelegd op de Sint-Lievenslaan.

Op hogervernoemde dag werd ook een nieuwe tramlijn onder het nummer 9 tussen de Sint-Lievenspoort en het Sint-Pietersstation in gebruik genomen.

Lijnen 4 en 7 kregen een versterkte dienstuitvoering: tussen het Sint-Pietersstation en de Korenmarkt reed lijn 4 doorstreept, en tussen het Van Arteveldeplein (keerlus) en Sint-Pietersstation reed een lijn 7 doorstreept.

Er liep een onderzoek om tramlijn 5 vanaf het Stapelplein te verlengen tot aan de Muidebrug, teneinde lijn 4 te ontlasten. Door de afschaffing van het Zuidstation was er immers een toenemende drukte op lijn 4. Men dacht aan een dubbelspoorverbinding van 633m tussen de beide lijnen via het H. Kerst.

Een overeenkomst met de NMVB moest een tramdienst tussen het Rabot, de Brugse Poort en het Sint-Pietersstation mogelijk maken.

Op 16 januari 1929 gebeurden de volgende belangrijke wijzigingen van de tramdienst:

- Lijn 1: de terminus Gentbrugge-Arsenaal werd vanaf nu verlegd tot het uiteinde van de Hoveniersstraat te Ledeberg, bij de Brusselsesteenweg.

- Lijn 9: was vanaf de Sint-Lievenspoort doorgetrokken naar Ledeberg en ging dan via de Hoveniersstraat tot het Arsenaal. Het volledige traject werd dan: Sint-Pietersstation - Heuvelpoort - Ter Platenbrug - Sint-Lievensbrug - Eggermontstraat - Kerkplein Ledeberg - Hoveniersstraat - Brusselsesteenweg - Arsenaal.

- Lijn 3: tijdens de drukke uren kwam er een lijn 3 doorstreept tussen de Rooigemlaan en het Heirnisplein.

- uitbreiding Lijn 1: tijdens de drukke uren kwam er een lijn 1 doorstreept tussen de Verbindingsbrug (Gasmeterlaan) en de Eggermontstraat te Ledeberg.

De trammaatschappij verkreeg op 26 juli 1929 de vergunning voor een tramdienst tussen de Rozemarijnbrug en de Begijnhoflaan tot aan het Rabot.

Het gebruik van deze verbinding zou gedeeld worden met de buurtspoorwegen. In oktober was het leggen van de sporen op de Coupure al goed gevorderd.

In de briefwisseling met het Stadsbestuur kwam aan bod dat het reizen met de Gentse trams zo traag verliep, zeker in vergelijking met andere steden in binnen- en buitenland.

ETG repliceerde dat het getal grote drie-assige trams steeds aangroeide en vroeg de toelating om de commerciële snelheid te mogen verhogen van 12 km naar 15 km/u.

***De glorie dagen van het treinstation Gent Zuid: trams wachten op de overstappende passagiers***  
(foto verzameling F. Coussens Gent)

Overzicht van de tramlijnen in 1928:

- Lijn 1: Arsenaal - Rabot  
(blauwe lijnplaat, ritduur 29 min)
- Lijn 2: Arsenaal - De Sterre  
(witte lijnplaat, ritduur 32 min)
- Lijn 3: Gentbrugge - Mariakerke  
(gele lijnplaat, ritduur 32 min)
- Lijn 4: Sassepoort - Sint-Pietersstation  
(rode lijnplaat, ritduur 22 min)
- Lijn 5: Dokken - Zwijnaarde  
(groene lijnplaat, ritduur 21 min)
- Lijn 6: Sassepoort - Meulestede  
(witte lijnplaat, ritduur 8 min)
- Lijn 7: Sint-Amandsberg - Sint-Pietersstation  
(rood/gele lijnplaat, ritduur 28 min)
- Lijn 8: De Smetbrug - Van Beverenplein  
(blauwe lijnplaat, ritduur 6 min)





**Een blinkende autobus in het depot te Gentbrugge**

(foto archief ETG, verzameling F. Coussens Gent)

**In 1932 werd een eerste autobuslijn geopend, die vertrok vanaf vanaf de Korenmarkt, kris-kras door de stad...**

(foto archief ETG, verzameling F. Coussens Gent)





Op sommige trajecten moesten de bochten hiervoor aangepast worden, op lijn 5 was het tot dan toe zelfs daarom onmogelijk om met dergelijke trams te rijden.

Op 16 april 1930 was het traject Rozemarijnbrug - Coupure - Rabot in gebruik genomen als uitbreiding van lijn 9 en daarmee was haar volledige reisweg nu: Arsenaal - Sint-Pietersstation - Rabot, met de terminus aan de De Smetbrug (Gasmeterlaan) samen met lijn 1. Lijnkleuren: geel/groen.

Tijdens drukke uren zou een nieuwe lijn 10 dienstdoen tussen het Sint-Pietersstation, de Rozemarijnbrug en het Rabot, met eveneens de De Smetbrug als eindpunt.

De nieuwe lijn 10 reed voor het eerst op 11 mei 1930, lijnkleuren: rood/groen.

Vermoedelijk werd voor die gelegenheid de lijn naar Melle, die vanaf haar ontstaan in 1912 het nummer 10 droeg, gewijzigd in nummer 20.

De bewoners van de omgeving rond het buurtspoorwegstation van het Rabot klaagden dat ze dagelijks van 's morgens tot 's avonds gestoord werden door het gefluit van de stoomtrams en het voortdurend rangeren.

Op 27 oktober 1930 verwierf de trammaatschappij een groot braakliggend terrein langs de Afsneelaan (de huidige Fabiolaan). Gezien de gunstige ligging, dicht bij het Sint-Pietersstation, wilde ETG er een depot bouwen om rijkilometers en personeelskosten te kunnen besparen. Zover is het nooit gekomen: langs de straatkant van het terrein werden enkel tramrijtuigen gestationeerd die van daaruit konden ingezet worden op spitsuren.

## **Modernisering en uitbreiding van het net: de eerste autobussen (1931-1933)**

**Eind 1930 beschikte de trammaatschappij al over zo'n 80 grote rijtuigen met drie assen, samengesteld uit de diverse reeksen kleine twee-assers.**

Deze reeksen twee-assers hadden verschillende afmetingen, voor wat onder andere de afmetingen van de ramen betrof, en dus zette dit nadeel zich ook door in de drie-asservloot, die in niet-gelijke reeksen bleef voortbestaan. Bij elk schadegeval bijvoorbeeld moest de maat van het betreffende voertuig apart genomen worden.

De wissels werden van toen af door de trambestuurder elektrisch bediend.

Om naar links af te slaan zette deze de *controller* op één van de laagste tractiestanden, en met de andere hand zwenigde hij voor alle zekerheid de handrem licht gespannen aan om bij falen tijdig te kunnen stoppen.

Dit werd 'stroomgeven' genoemd: op het ogenblik dat de sleeplaat van de stroomafnemer aan het wisselcontact raakte sloeg het wissel in de juiste positie.

Om naar rechts af te slaan volstond het om 'stroomloos', dus zonder enige actie, het wisselcontact traag te passeren.

Op 26 juli 1931 werd de verlenging van lijn 5 tot de blokhuizen in Zwijnaarde ingereden, en op 5 september 1931 reed tram 1 door tot de wijk Moscou.

Ook de lijn 5 was verlengd - vanaf de 'Stapelhuizen' (heden Stapelplein) via de H. Kerstkerk naar de Muidebrug, als welgekomen verdubbeling van lijn 4, en op 5 oktober 1931 werd groen licht gegeven voor de verlenging van lijn 7 tot de Darsen.

Op 6 december 1930 bestonden de volgende uitbreidingsplannen:

- lijn 9: verlenging van het Rabot naar de Muidebrug
- lijn 5: verlenging op de Zwijnaardsesteenweg tot aan de 'blokhuizen'
- lijn 1: verlenging vanaf Ledeberg Kerkplein via de Kerkstraat en de Botermarkt tot de ringspoorweg in de Gontrodestraat, op de wijk Moscou.
- Lijn 7: verlenging vanaf de Verkortingstraat te Sint-Amandsberg (Potuit) via de Hoge Weg tot het spoorwegviaduct 'Darsen'

Het traject van lijn 5 bereikte dus zijn maximum uitbreiding: Zwijnaarde blokhuisen - Heuvelpoort - Sint-Pietersplein - Zuid - Van Arteveldeplein - Sint-Jacobs - Congostraat - Stapelplein - H. Kerst - Sint-Salvatorstraat - Neuseplein - Muidebrug. Begin november waren vanaf de Begijnhoflaan de werken bezig voor de uitbreiding van lijn 9 naar het Neuseplein. Er moest 1800 meter spoor aangelegd worden voor deze rechtstreekse verbinding van de buurt aan de Muide met het Sint-Pietersstation.

Een amusant *fait-divers* is het akkoord tussen de beide vervoersmaatschappijen - het stedelijk net en de buurtspoorwegen - om op het spoortraject langs de Brugse Vaart, de bekende roeiwedstrijden die destijds aldaar plaatsgrepen, ook vanuit een tram - weliswaar mits aangepaste snelheid - te kunnen volgen. Men had zelfs de intentie de open rijtuigen van het stadsnet daarvoor te gebruiken.

Eind 1931 uitte ETG het voorname het tramnet aan te vullen met autobusdiensten, wat het jaar nadien gebeurde.

Op 20 januari 1932 reed een nieuwe lijn 10 tussen de Muidebrug en het Sint-Pietersstation, en was lijn 9 vanaf dan ingekort. Het traject lijn 9 werd: Arsenaal - Ledeborg - Heuvelpoort - Sint-Pietersstation, en het traject lijn 10: Sint-Pietersstation - Rabot - Muidebrug. Ook de verlenging van lijn 7 vanaf de Verkortingstraat in Sint-Amandsberg tot het havengebied aan de Darsen werd in gebruik genomen.

## De samenwerking met de maatschappij van de buurtspoorwegen (1932-1934)

De uitbating van de buurttramlijnen naar Merelbeke en Zomergem was toen in handen gegeven van de Gentse trammaatschappij ETG.

De aanschaf van enkele sterkere rijtuigen, speciaal geschikt voor het trekken van één tot meerdere aanhangwagens, drong zich op. Daarom werden bij de rijtuigen nr. 323, 324 en 325 krachtiger motoren en 'controllers' ingebouwd. Deze waren nodig voor de drukke ritten op de lijnen naar Melle, Merelbeke en Zomergem. Beide maatschappijen overlegden intensief met elkaar om bij een Belgische constructeur 6 speciaal daarvoor geschikte drie-assers nieuw aan te kopen. Dat werden dan duidelijk rijtuigen die de kenmerken van de beide vervoersmaatschappijen droegen!

Ook andere buurtspoorweglijnen schakelden op hun belangrijkste trajecten, die kort rond de steden lagen, naar de elektrische tractie over. Om geen verwarring te stichten met de stadslijnen droegen ze in plaats van een lijncijfer een letter op hun koersborden. De 'L' reed naar Lochristi, de 'E' naar Evergem, enzovoort.

De buurtspoorwegen brachten grote, voor die tijd moderne vier-assige trams in omloop. Het goederenvervoer werd toen nog vele jaren lang op uitgebreide schaal met stoomtrams verwezenlijkt. Soms was zo'n samengestelde trein te lang of té zwaar geladen en, onderweg van de Dampoort via het Handelsdok en de Muide naar het station Rabot, bleek dikwijls dat de (nu verdwenen)

Tolhuisbrug een niet te nemen obstakel was. In voorkomend geval zat er voor de opgehouden stadstram, die er achter stond, niet anders op dan het konvooi over de brug te duwen. Natuurlijk bracht dit een uitvoerige briefwisseling tussen beide maatschappijen op gang...

Aan de Muidebrug kwam de goederenlijn via een met seinen beveiligd stuk enkelspoor samen met de stadslijn. Het trage vervoer deed aan de wachtende stadstrams kostbare tijd verliezen, het kwam al eens voor dat ze dan een stukje voorbij het signaal reden om dan op zicht vlug terug te keren. Maar soms liep dat minder goed af...

Op 15 november 1932 bijvoorbeeld 'ontmoette' stadstram nummer 350 van lijn 10 aldaar onzacht stoomtram nummer 313, onderweg van het depot Heirnis naar het station aan het Rabot. Gelukkig bleef de schade zeer beperkt.

Een jaar later, op 16 november 1933, werd lijn 10 'afgeschaff' in die zin, dat de rijtuigen van lijn 9, komend van het Arsenaal aan het Sint-Pietersstation ook het traject overnamen tot aan de Muidebrug, zonder nog terminus te maken aan het station. Het ging hier om een samenvoeging van twee lijnen, wat een besparing aan rijtuigen opleverde.

In 1933-1934 werd uit oude tweeassers nog een reeks stadslinjetuigen bijgebouwd met zwak motorvermogen en als laatste reeks aan de drie-asservloot toegevoegd. Dit bracht het uiteindelijke totaal op 105 rijtuigen.

De aslengte van het tramnet had toen zijn maximaal geplande uitgestrektheid van ongeveer 55 km bereikt.

Een overzicht van het tramlijnnet in 1934.

- Lijn 1: Moscou - Van Beverenplein
- Lijn 2: Arsenaal - Sint-Pietersstation
- Lijn 3: Gentbrugge brug - Mariakerke
- Lijn 4: Muidebrug - Sint-Pietersstation
- Lijn 5: Zwijnaarde - Muidebrug
- Lijn 6: Muidebrug - Meulestede
- Lijn 7: Darsen - Sint-Pietersstation
- Lijn 8: Sterre - Sint-Pietersstation
- Lijn 9: Arsenaal - Sint-Pietersstation - Muidebrug
- Lijn 20: Arsenaal - Melle



*Tijdens de zomervakantie namen de trams de kinderen uit de stad mee naar de speeltuinen  
(foto AMSAB)*

*In Heusden, voor speelplein 'De Kollebloem'  
(foto AMSAB)*



**Naar het bedevaartoord 'Lourdes' in Oostakker**  
(postkaart verzameling F Coussens, Gent)



**Op weg naar Nevele, op de Martelaarslaan**  
(foto verzameling F. Coussens, Gent)



## De technische perfectionering van het net (1935-1939)

Van de trambedrijven van Luik en Charleroi kon de ETG een lot krachtige trammotoren overnemen die mits revisie goed bruikbaar was voor de drie-assers.

In 1934-1937 werd er een eerste reeks mee voorzien. Gelijkijdig kregen die trams nieuwe wielen met raderwerk en een betere bekabeling. Omzeggens alle rijtuigen van de oudste reeks, de nummers 302 tot 315, moesten toen noodgedwongen een nieuwe rijtuigkast krijgen. Ze waren vervaardigd met de middenkast van de zomertrams en dat hout was van een soort dat alleen droogde in openlucht. Onder de metalen beplating bleef het hout vochtig en begonnen de rijtuigkasten uiteindelijk te vergaan.

Het ETG voertuigenpark per 1 januari 1937 bestond uit 133 rijtuigen, waarvan 105 drie-assige grote trams en 28 kleine twee-assige trams.

De tarieven werden vanaf 24 mei 1937 eveneens aangepast:

- rechtstreeks biljet 1<sup>ste</sup> klas: 0,85 frank
- rechtstreeks biljet 2<sup>de</sup> klas: 0,75 frank
- schoolabonnementen:
- gans schooljaar voor minder dan 16-jarigen: 138 frank
- gans schooljaar voor iemand ouder dan 16 jaar: 250 frank

ETG deelde aan het gemeentebestuur van Gentbrugge mee dat haar eigen elektriciteitscentrale vanaf 15 maart 1937 was stilgelegd. De Stedelijke Elektriciteitsdienst zou, na het tekenen van het contract om nu voortaan stroom te leveren, de oude stoommachine 'Bollinckx' van 300 à 400 pk en daterend van 1898 overnemen.

In datzelfde jaar werden bij wijze van proef bij motorwagen nummer 328 elektromagnetisch werkende remblokken tussen de wielen ingebouwd.

De gemeten resultaten waren veelbelovend.

Met deze extra remkracht kon de commerciële snelheid van een tramlijn verhoogd worden.

Er werd daarbij aan lijnen 5, 7 en 9 gedacht.

In 1938 werd de taalwetgeving ook op het ETG-net toegepast: ééntalig-Nederlands werd ingevoerd op alle rijtuigen, alsook op de halteborden.

Het is interessant, de verloning van het ETG personeel op het einde van de crisisperiode van het Interbellum na te gaan, en na het invoeren van de 'Congé Payé' ('jaarlijks arbeidersverlof' onder de regering Van Zeeland, 1936 - 1937).

De geleiders en ontvangers begonnen in 1938 hun loopbaan aan een dagloon van 42,46 frank. Dit loon verhoogde regelmatig en bereikte na 8 jaar dienst 48,87 frank.

Een werkdag duurde 7 uur en 50 minuten, daarin begrepen 10 minuten voor het uitrijden en 20 minuten voor het binnenrijden. Men moest 7 dagen werken met op de achtste dag een rustdag. De arbeiders werden al naargelang hun capaciteiten per uur betaald, met een minimum van 4,44 frank, om dan het bedrag van 6,94 frank per uur te bereiken voor gespecialiseerd werk. Ze werkten 48 uur per week en genoten de 'Engelse week' (een aaneengesloten week betaald verlof).

De ETG-directie had anno 1938 een tentoonstelling van rollend materieel te Düsseldorf bezocht, gehouden ter gelegenheid van een congres van Duitse trambedrijven.

*"Er is daar op te merken dat al de rijtuigen voorzien zijn van rem-schoenen voor rijsnelheden van 40km/u en meer. De tendens bestaat om ook de aanhangwagens ermee te voorzien en om controllers met meervoudige contacten (27 à 30) te gebruiken. De meeste trambedrijven vernieuwden na de eerste wereldoorlog al hun rails en zijn rond 1953, na een afschrijving van 35 jaar, aan vernieuwing toe. Men veronderstelt dat dan veel trambedrijven hun activiteiten zullen stoppen".*

Bij ETG hield men er rekening mee dat dus eind 1953 haar concessie zou aflopen.

De meeste trammotoren waren intussen op punt gesteld om betere prestaties te kunnen leveren. Men onderscheidde diverse types, met verschillende krachten. De lichte motoren werden bij reeksen rijtuigen ingebouwd welke op minder drukke lijnen moesten rijden, die rijtuigen hoefden er dan ook geen dure magneetremmen bij te krijgen.

De ganse reeks 316 tot 330 zou geschikt gemaakt worden om aanhangwagens te trekken door middel van een ander type 'controller' met 12 schakelingen, aangepast voor het (Zwitserse) *Sécheron*-systeem voor het mee elektrisch afremmen van de aanhangwagens. Nog vóór het uitbreken van de oorlog waren al enkele trams afgewerkt, herkenbaar aan de remslurven op beide frontplaten. In de volksmond sprak men van *lachende trams*, en daar leken ze goed op!

## Deprimerende oorlogsjaren (1939-1945)

### Vanaf 1939, toen het uitbreken van een oorlog onafwendbaar leek, begon men met de verduistering van de rijtuigen.

De koplampen werden afgeschermd waardoor slechts een smal streepje licht zichtbaar bleef, voor de ramen hingen gordijntjes en binnenin werden de lampen blauw geverfd (deugdelijkheid reeds getest op 29 april 1938, toen er 's avonds op de trams van lijnen 3 en 4 een verduisteringsproef met blauw geverfde lampen was uitgevoerd). Ook de ruiten van de schuifdeuren kregen een blauw geschilderde band.

In de fundering van de oude elektriciteitscentrale in het depot was intussen een schuilplaats ingericht die plaats bood aan 200 personen, met 2 uitgangen en met een telefoonaansluiting.

Bij het uitbreken van de oorlog viel de exploitatie van het ETG-net een tijdlang stil. De autobussen uit het depot te Gentbrugge waren al vroeger, in november 1939, door de militaire overheid opgeëist.

Eind 1940-begin 1941 werd lijn 10 terug in dienst gesteld, tussen het Sint-Pietersstation en de Muidebrug, afgeschaft zijnde op 16 november 1933 (zie hoger).

Vermits de Duitsers auto's en fietsen in beslag hadden genomen, waren steeds meer mensen voor hun verplaatsingen volledig aangewezen op de tram. Het laten functioneren van het tramnet was dus levensnoodzakelijk, maar stuitte op praktische problemen.

ETG liet aan het stadsbestuur weten dat de Duitsers telefoondraden geplaatst hadden onder de bovenleiding zodat het weer in dienst komen van de tramlijnen afhankelijk zou zijn van het wegnemen van die draden. Diverse opgeblazen bruggen onderbraken op veel lijnen de dienstverlening. De voertuigen stonden 's nachts verspreid over enkele stelplaatsen buiten de stad, om een totaalverlies bij een luchtaanval te vermijden. Een paar trams had men aan het Sint-Pietersstation in een gevechtssituatie zelfs beschoten.

Op 15 mei 1942 gingen de diensten 'Bruggen & Wegen' over tot het bouwen van een beweegbare noodbrug aan de Muide, waarvoor ETG alvast de toestemming bekomen had om er een voorlopig spoor op te leggen. Op die manier konden de twee trams van lijn 6 's avonds naar het depot terugkeren.

De dienstverlening gebeurde daarenboven onregelmatig. De bezetter beval strenge maatregelen bij bijvoorbeeld vliegalarm: - tijdens de alarmperiode moest de tramdienst stilgelegd worden en alle voedingspunten voor de stroom moesten dan uitgeschakeld - alleen op bevel van de Duitse luchtbescherming mocht het stroomgebruik worden hervat

Een ooggetuige:  
*"een triestige periode, alles diende verduisterd, ook de tram. Op het platform geen licht, en in het binnencompartment moesten de gordijntjes met het embleem van de ETG dicht. De conducteur moest 's avonds en in de donkere perioden van het jaar, vooral in de herfst en de*

*winter, voorzichtig zijn weg zien te vinden door de donkere straten van de stad. De voorlamp aan de buitenkant van de tram was ook afgedekt, er bleef nog een kleine opening over om toch nog wat licht te hebben. Je kunt je die situatie voorstellen bij mistig weder! Aan de bijzonderste haltes scheen er een flauw, blauw lampje.*

*Als er alarm was en de sirene afging moest iedereen zo vlug mogelijk 'de voiture' ontruimen. Indien er een schuilkelder in de buurt was, moest men daar zo vlug mogelijk in, indien er geen was moest men onder een portaal gaan staan. Als het alarm was werden alle lichten van de tram uitgeschakeld, want men was bang voor de vliegtuigen en hun vernielende bommen..."*  
(J. Dekeyser)

Een getuigenis van de zoon van de directeur - die in de stelplaats woonde - van wat hij dikwijls vanuit zijn bed hoorde:  
*" 's Nachts, bij het binnenkomen van de trams riep de man aan het hekken het nummer af van het spoor, waarop elk rijtuig moest afgesteld worden, voor de dienst van de volgende dag. En bij het overvliegen van gevechtsvliegtuigen paste hij dat afroepen aan: Keulen-direct, Stuttgart-direct..."*

Om inbeslagname te vermijden werd onder de houten plankenvloer in de werkplaats koperdraad verborgen gehouden. En in gesloten goederenwagens die af en toe verplaatst werden, en zelfs rondreden, stonden tonnen kostbare olie. De Burgerlijke Beschermingsdienst vroeg of er trams beschikbaar waren voor het vervoer van zand, en ETG antwoordde dat ze geen andere rijtuigen hadden dan de buiten dienst gestelde reizigersmotorrijtuigen die momenteel voor het onderhoud van de sporen gebruikt werden. Ze konden door hun beperkte remkracht niet meer dan één geladen wagen trekken.

De buurtspoorwegen richtten, om de onderbroken treinverbindingen

op te vangen, noodgedwongen interstedelijke diensten in met stoomtrams.

Het personeel ontving regelmatig extra bedelingen steenkool, aardappelen en groenten.

In 1942 was lijn 3 'doorstreept' op dubbelspoor vanaf de Rooigemlaan afgetakt tot aan de nieuwe Professor Guislainbrug. Het betrof een lijn van 350 meter nieuw aangelegd spoor op de Rooigemlaan. Er was dus een verbinding met lijn 1 'doorstreept' gemaakt. Op 16 juli 1942 ontstond tramlijn III (Romeins cijfer) via dit stukje uitbreiding, dat vanaf 30 oktober 1943 op vraag van de Duitse bezetter het nieuw nummer 31 toegewezen kreeg met blauw/geel als lijnkleuren.

Vanaf Gentbrugge brug volgde lijn 31 de lijn 3 tot aan de Rooigemlaan, en dan ging het over de Professor Guislainbrug naar de Ferrerlaan tot aan het Van Beverenplein.

Deze verbinding was noodzakelijk omdat de Duitsers de De Smetbrug (Verbindingsvaartbrug) hadden opgeblazen, lijn 1 was hierdoor onderbroken aan de Gasmeterlaan.

Op 5 augustus 1942 werd daarbovenop nog een beperking op het stroomverbruik opgelegd. Buiten de drukste uren werden diverse ritten afgeschaft. Om lege ritten naar de stelplaats te beperken werden er trams in de stad opgesteld, op uitwijksporen zoals bijvoorbeeld aan het Gouden Leeuwplein, het Van Arteveldeplein, de Afsneelaan, enz.

De capaciteit van de voertuigen werd opgedreven met het wegemen van enkele zitbanken.

Per rijtuig verdwenen 6 zitplaatsen en kwamen er op die manier 16 staanplaatsen bij.

Doordat het vervoer bijna uitsluitend met trams gebeurde, stegen de inkomsten van ETG opvallend. Maar de oorlogsomstandigheden beletten het aanwenden van fondsen voor investeringen, en zo kwam het dat het geld naar menselijke aspecten binnen de bedrijfsvoering ging.

ETG huurde zo in het voorjaar van 1943 een weide in Eeklo om er aardappelen voor haar personeel op te laten verbouwen.

Veel personeelsleden waren intussen door Duitsland opgeëist, om daar bij de trambedrijven te werken.

Daarom was men genoodzaakt om halverwege 1943 over te gaan tot het aanwerven van vrouwelijk personeel voor de taak van ontvanger op de rijtuigen.

Om de reizigers van de wijk Heirnis en de buurt van de Kasteellaan over de noodbruggen te transporteren werd bij wijze van proef vanaf 27 mei 1943 een tramlijn 17 in dienst genomen met volgend traject: Dampoort - Kasteellaan - Van Arteveldeplein - Wilsonplein - Korenmarkt.

In april 1944 bestond die lijn nog altijd, terugkerend voorbij het gemeentehuis van Sint-Amandsberg. Vanaf 7 juni werd deze 'oorlogslijn' om reden van elektriciteitsbesparingen op de zondagen niet meer bediend.

In de nacht van 10 op 11 mei 1944 kwam er een hevig luchtbombardement waarbij vele tientallen doden vielen en de lijnen 1, Melle en Merelbeke onderbroken bleven. Vooral voor de lijn naar Merelbeke was de dienst door het puin van ingestorte huizen verschillende dagen onmogelijk. Sommige baanvakken waren op een korte tijdsspanne al een tweede maal vernield. Op 25 mei moest ETG schriftelijk aandringen bij het Gentse stadsbestuur om het ruimen te bespoedigen, omdat ze zichzelf hiervoor in de onmogelijkheid verklaarde. Pas op 9 juni 1944, na bijna een maand, konden de trams Merelbeke weer bereiken.

Begin augustus 1944 belde een volgeladen verhuiswagen 'in moeilijkheden' bij het tramdepot van Gentbrugge aan. De bestuurder wilde zijn vracht niet achterlaten en kreeg toelating om op de koer te parkeren terwijl naar hulp gezocht werd.

Na de bevrijding kwam er een bedanking: in de verhuiswagen zat namelijk een radio waarmee men clandestien een verbinding onderhield met Engeland. Deze 'truc' werd alle dagen toegepast, zodat de wagen nooit een vaste locatie had, en in feite niet opspoorbaar was.

Op 25 januari 1945 tenslotte liet de geallieerde Militaire Overheid weten dat tijdens een luchtschik van tramdienst gewoon moest voortgezet worden, zoals dit ook in de andere steden van het land gebeurde.



**Kort na de Tweede Wereldoorlog, op de Korenmarkt: de lijnaanduiding gebeurde nog met geperforeerde, gekleurde lijnschijven (door het personeel 'disques' genoemd), waarachter 's avonds een licht brandde**

(foto verzameling F. Coussens, Gent)

## Na de Tweede Wereldoorlog... een inhaalbeweging (1946)

Eind september 1945 werd te Gentbrugge door een gespecialiseerde firma uit het Brusselse een model van een tramrolfilm met verlichtbare bak en draaimechanisme gedemonstreerd. Het jaar nadien kwamen de eerste drie-assers met voor elke lijn aparte gekleurde rolfilms, waarop duidelijke bestemmingen te lezen waren, in dienst.

In een schrijven van 22 maart 1946 aan het Gentse stadsbestuur gaf de maatschappij enige toelichting op hun planning om de dienstverlening te verbeteren:

*"In de eerstkomende maanden zal de commerciële snelheid omhoog gaan door het versterken van enige rijtuigen, ze worden uitgerust met magneetremmen, hierdoor kan op hogere snelheid gereden worden".*

Verder werd in een meerjarenplan de modernisatie van de ganse vloot drie-assers voorzien.

Aan het eindpunt Muidebrug zou een ringspoor komen voor de lijnen 4, 5 en 10, dat vanaf 22 mei 1946 in dienst zou worden gesteld. Zo konden aanhangwagens worden gebruikt tijdens de drukke ritten op de lijnen 4 en 10.

De dienst zou meer op de werkuren van de fabrieken afgesteld worden:

De Commissie Verkeer van 15 april 1946 vroeg of ETG zich niet beter kon organiseren om langdurige onderbrekingen bij sneeuwval te vermijden? De maatschappij beloofde hiervoor contact op te nemen met enkele Zwitserse, Noorse en Canadese tramnetten. In extreme gevallen bleef dit echter hopeloos...

De tramdienst ondervond veel hinder door de opendraaiende Vleeshuis- en Recollettenbruggen die nu 8 uur per dag voor de doorgang van het binnenschipverkeer konden opengedraaid worden, tegen 2 uur vóór de Tweede Wereldoorlog.

In juni 1946 reed motorwagen 339 als eerste rijtuig met nieuwe, zware 'controllers' van ACEC, die traploos geschakeld konden worden. Dat gaf onder meer een zachtere loop aan het rijtuig. Om te remmen moest de hendel

anderhalve toer teruggedraaid worden en dat bezorgde deze rijtuigen in de volksmond al vlug de bijnaam 'koffiemolen'.

Maar zo'n vernieuwing verliep niet zonder problemen...

In het eerste jaar stelden de geleiders op de meest onverwachte momenten een onderbreking in de remming vast, die zich dan met een bruuske schok herstelde. De oorzaak werd ondanks nauwkeurig onderzoek bij leverancier ACEC niet gevonden. Daarop besliste de directie om op elk rijtuig een instructeur naast de geleider te laten post vatten tot de fout aangetoond kon worden.

En op die manier werd het euvel uiteindelijk gevonden: een falend contactpunt dat beter in zilver in plaats van koper moest worden uitgevoerd!

Vanaf oktober 1946 vatte de maatschappij het plan op, het comfort van de reizigers te verbeteren door de zitbanken van de trams te laten bekleden met donkerblauw kunstleder en de platforms op te frissen met witte plafondbeplating.

Tot de meer dringende en zwaardere ingrepen behoorde evenwel het rechtekken en versterken van méér dan de helft van de drie-asseronderstellen, opgelopen door overlading tijdens de oorlogsjaren.

## Op de drempel van grote investeringen (1947-1949) Begin 1947 was er kort aan gedacht om samen met de Brusselse trammaatschappij een kleine reeks hypermoderne, nieuwe rijtuigen van het type PCC te bestellen.

Metingen op het tramnet hadden slechts twee plaatsen getoond waar de ligging van de rails een weinig moest aangepast worden om toe te laten dat dit nieuwe type trams tussen de oude drie-assers in konden rijden.

ETG voorzag in een vijfjarenplan een jaarlijks energieverbruik van 7 miljoen tot 7,75 miljoen kWh. Hierbij inbegrepen het verbruik van de NMVB-rijtuigen op gemeenschappelijke delen dat in 1946 560.000 kWh bedroeg.



In mei 1947 verscheen in het straatbeeld de eerste drie-asser van wat tot een ganse reeks zou uitgroeien, met elektromagnetisch werkende remblokken tussen de wielen, bediend met een duwknop op de hendel van de 'controller'. Deze remming werd gebruikt als 'noodrem', boven op de twee 'vaste' remsystemen waarover elke tram altijd beschikte (het fameuze 'hoopje wit zand' bekend bij de vaste Gentse tramgebruikers).

Op 20 augustus 1947 verkreeg ETG van het hoofdbestuur in Brussel een kredietopening om een sneeuwveger aan te schaffen gemonteerd op een oud, afgedankt tramrijtuig type 9200 dat in lang vervlogen tijden ooit een accutram van de lijn Merelbeke was geweest.

In november 1947 bestudeerde de maatschappij de modernisatie van de 15 oudste drie-assers, maar dat plan zou nooit uitgevoerd worden.

Men wilde er namelijk éénrichtingsrijtuigen van maken, met dus één stuurpost. Achteraan in de tram voorzag men een vaste plaats voor de ontvanger om dan daar het opstappen te verplichten en het uitstappen zou vooraan gebeuren, bij de geleider. Dit systeem werd ook in de Verenigde Staten toegepast.

Verder voorzag dat plan automatisch werkende deuren en alléén in de rijrichting opgestelde zetels. De capaciteit was berekend op 25 plaatsen door weglating van de binnenschotten van de vroegere klassenindeling, die toen nog altijd niet waren verwijderd.

Bij in totaal 43 andere rijtuigen wou men tegen eind 1949 nieuwe 'controllers' inbouwen om ze dan als 'vlugge' rijtuigen op drukke lijnen in dienst te kunnen brengen. Eén rijtuig zou bij wijze van proef voorzien worden van een verplaatsbaar stoeltje voor de geleider en verwarmingselementen op de platforms.

Maar de voortdurende daling van het aantal reizigers die vanaf eind september 1948 werd vastgesteld, zelfs in zorgwekkende mate, gooide roet in het eten. Daarenboven waren de tarieven, berekend op de vooroorlogse coëfficiënt, nog altijd geblokkeerd. Deze combinatie deed de ontvangsten voortdurend teruglopen. Er werden stappen ondernomen bij het ministerie voor een verhoging van de ritprijs met 24 tot 27%.

Liever dan de verregaande ingreep aanvankelijk voorgesteld, stelde ETG daarom opnieuw een modernisatieprogramma van de bestaande stellen voor dat zich over meerdere jaren uitstrekte. Daarenboven zouden jaarlijks de rails bij grote delen van het tramnet worden vernieuwd. De rijtuigen gingen de werkplaats in voor diverse verbeteringen en modernisaties: gekleurde lijnfilms, in de frontplaat ingewerkte sterkere koplampen, witte plafondbepla-

***De buurtspoorwegen stelden vanaf 1953 vijf moderne 'S-wagens' in dienst. Hier te Nevele***

(foto J. Bazin)



ting, verwarming voor de geleider op de stuurposten, in kunstleder overtrokken zetels, elektrische haltebellen in plaats van de bellen die tot dan met een lederen riem aangetrokken moesten worden. Intussen vond in het Gentse stadhuis een onderhoud plaats met de Vervoerscommissie, waar aangedrongen werd op uitbreiding van het vervoersgebied naar Zwijnaarde met bediening van de Rooigemlaan, en het verwerven van nieuwe rijtuigen voor een vlotte verbinding vanaf Gent Sint-Pieters via het stadscentrum met het havengebied.

Een fabriek in Brugge, gespecialiseerd in het vervaardigen van spoorweg- en trammaterieel had ondertussen de licentie bekomen om "PCC-tramrijtuigen" te bouwen. Dit waren van oorsprong Amerikaanse rijtuigen met een groot optrekvermogen en dito afremming, in de jaren 1930 door een groep tramdirecteuren en ingenieurs gezamenlijk uitgedacht om de concurrentie met het groeiend autoverkeer te kunnen aangaan.

Een serieus nadeel bij dit type rijtuig was echter de kostprijs én het hoge energieverbruik.

De heer Chenu, directeur-generaal van ETG ging dit rijtuig in Amerika bestuderen en in Gentbrugge hield men kapitaal opzij om een rijtuig te kopen. De buurtspoorwegen gingen met de eer lopen en kochten een 'prototype'-PCC.

Nu kon de fabriek in Brugge een rijtuig dat rechtstreeks per schip aangevoerd was, demonstreren. Het Gentse stadsbestuur en de directie van ETG gingen op die uitnodiging in.

Maar in datzelfde jaar gaf ETG aan dat, gezien de toenmalige conjunctuur en het naderende einde van de concessie, het niet meer verantwoord was nu nog nieuwe rijtuigen aan te kopen. De beperkte kredieten voor de jaren 1948-49 zouden moeten worden gebruikt voor de herstelling van het in de oorlogsjaren verwaarloosde of beschadigde net, en om onder meer lijn 3 vanaf terminus Gentbrugge-brug doorheen het centrum van Gentbrugge

te verlengen, met een verbinding naar het depot. De nodige rails werden alvast aangebracht op de nieuwe brug over de Schelde die men toen aan het bouwen was (doch deze zijn niet gebruikt - de verbinding is er nooit gekomen...).

Op 3 april 1949 werd de nieuwe De Smetbrug opengesteld zodat lijn 1 vanaf de Gasmeterlaan opnieuw naar het Van Beverenplein kon doorrijden. Tramlijn 31 werd hierbij afgeschaft en een dienst 3 'doorstreept' ingesteld van het Heirnisplein naar de Guislainbrug.

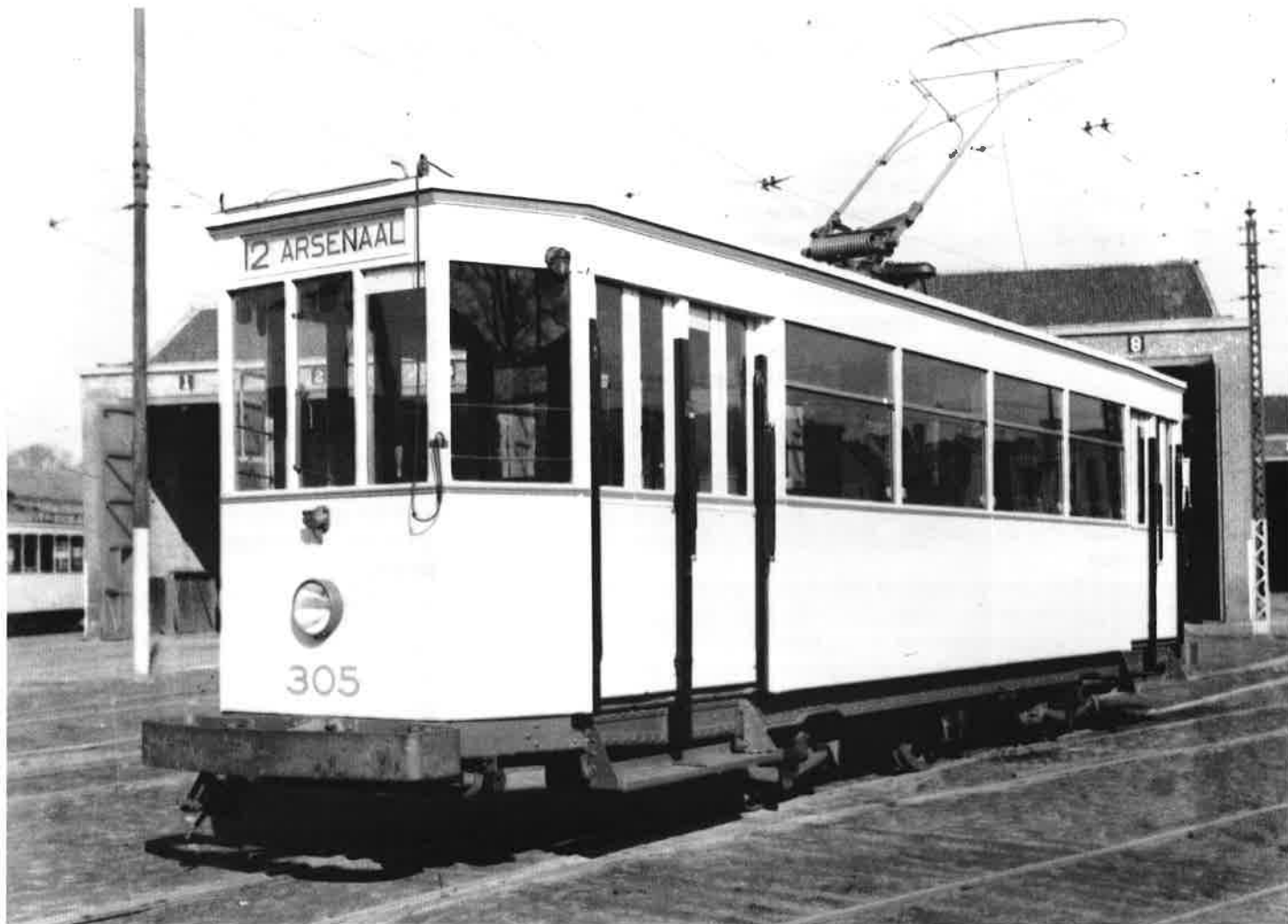
Daarenboven zouden voortaan alle trams om de vijf jaar een volledige schilderbeurt krijgen ('*peinture complète*' in het jargon), en jaarlijks een bijwerking ('*retouche*'). Vroeger paste men een tussenbeurt toe na dertig maanden. Met de nieuwe werkwijze zagen de rijtuigen er nu veel netter uit. De data werden na zo'n complete schilderbeurt of bijwerking steeds op het chassis geschilderd, dat leek voor een buitenstaander op een geheimzinnige code: men had immers de gewoonte om de cijfers van de jaartallen omgekeerd weer te geven!

Vervangen van de remschoenen gebeurde elke 15.000 à 20.000 km, de slijtage bleef bij de Gentse tram in tegenstelling tot andere maatschappijen niettemin beperkt door het gebruik van de elektrische rem op de motoren als 'dienstrem'.

## **Op naar de moderne tijd (1950-1960)!** **De bediening op sommige delen van het ETG-net vereenvoudigde toen de binnenschepen niet meer het Gentse stadscentrum moesten doorkruisen.**

De resterende draaibruggen lagen er van toen af ongebruikt bij en konden het privaat en openbaar vervoer niet meer hinderen. De wet van 15 februari 1950 verbood immers het dagelijks opendraaien van onder andere de Recollettenbrug op lijn 2 en de Vleeshuisbrug op lijnen 1 en 4, en beperkte dat tot 4 keer per week. Alleen op lijn 7 bleef de Lousbergbrug nog meerdere keren per dag opengaan wat enorm hinderend was voor de dienst <sup>8</sup>.

<sup>8</sup> Bruggen en Wegen onderzocht toen de mogelijkheid van een vaste brug op die plaats, maar dit is op langere termijn ook overbodig geworden door het succes van diezelfde Ringvaart...



**De eerste van vele tientallen te moderniseren drieassers zal ter gelegenheid van de Floraliën in 1950 feestelijk in gebruik genomen worden.**

**De lijnaanduiding gebeurde nu met gekleurde rolfilms, binnenin was o.m. de verlichting 'modern' en elke tram kreeg 4 grote, gelijke ramen**

(foto archief ETG, verzameling F. Coussens, Gent)

### **Bovenleidingwagens**

(foto's: P. De Meyer)



Op 20 april 1950 nodigde ETG het Stadsbestuur bij de voorstelling uit van een gemoderniseerd drie-assig tramrijtuig met vernieuwd interieur. Het zou ingelegd worden bij de opening van de Floraliën. De daaropvolgende jaren zouden de meeste drie-assers zo'n ingrijpende vernieuwingsbeurt van hun rijtuigkasten ondergaan. De ramenpartijen zouden dan voor alle verschillende series gelijk gebracht worden in vier gelijke, rechthoekige vensters:

- nr. 301 : prototype, oude rijtuigkast, nooit gemoderniseerd
- nr. 302 tot 315 : rijtuigen met lichte motoren, ex-zomertrams
- nr. 316 tot 330 : trams met remslurven op de fronten, die aanhangwagens konden trekken
- nr. 331 tot 361 : rijtuigen voor de belangrijke, zware lijnen, sterkere motoren en controllers
- nr. 362 tot 363 : vanaf 1960 geschikt gemaakt voor de belangrijke, zware lijnen
- nr. 364 tot 380 : rijtuigen met lichte motoren
- nr. 381 tot 387 : rijtuigen met lichte motoren en nog oude controllers
- nr. 388 tot 405 : rijtuigen met lichte motoren en nog oude controllers, en met lichtkap op het dak

In de jaren vijftig werden de Gentse bruggen - soms nog noodbruggen uit de oorlogsperiode - versterkt en waar nodig herbouwd, meestal als vaste (boog)brug in gewapend beton<sup>9</sup>. De nieuwe Muidebrug daarentegen moest ten behoeve van de scheepvaart opendraaiend blijven, en werd begin 1951 net als de Meulestedebrug in staal geconstrueerd door de Beauval-scheepswerven.

ETG liet in een brief aan de burgemeester weten dat men, alhoewel nog niet bekend was hoeveel maal per dag de brug zou openstaan, de doortrekking van een stadslijn overwoog tot de wijk Meulestede. Vanaf 8 uur 's avonds bleef de brug immers dicht zodat lijn 6 dan samengevoegd kon rijden met één of meer stadslijnen. Naast het probleem van de brug bleek ook de spoorwegovergang op dit korte lijntje een serieus obstakel, ongeveer tachtig keer per dag stond de tram hierdoor stil!

De lijnen 1, 9 en Merelbeke moesten in beide richtingen op één spoor rijden en daarvoor gebruikte men de 'loodsstok'. Dat is een stok die doorgegeven wordt van rijtuig tot rijtuig, alleen dat rijtuig waar de stok op aanwezig was had vrije doorgang op het stuk enkelspoor.

Op 31 december 1953 verviel de concessie van 1904, en werd een overeenkomst met verschillende belanghebbende openbare besturen getekend om een voorlopige uitbating te garanderen in afwachting van een definitief statuut voor het stedelijk vervoer van de Gentse agglomeratie.

De belanghebbende besturen waren de Belgische Staat, de Provincie Oost-Vlaanderen, de Stad Gent, de Gemeenten Sint-Amandsberg, Ledeborg en Gentbrugge.

Dit akkoord ging in voor een periode van dertig jaar.

Van 1 januari 1954 tot 31 maart 1961 werd ETG dus in voorlopig beheer uitgebaat.

In een brief van 10 februari 1954 vroeg de maatschappij aan het stadsbestuur om geen zeezout meer te gebruiken bij het strooien der straten bij vriesweer - dit had een vernielende werking op de isolatie van de bekabeling van tractiedelen. Hierdoor raakten massaal trams buiten werking. Calciumchloride was beter en had dezelfde uitwerking. Het stadsbestuur zou hieraan een gunstig gevolg geven.

Op 20 december 1954 kwam op de al bestaande sporen van lijnen 3 en 7 de nieuwe tramlijn 37 -lijnkleur: geel-rood - in dienst: van de wissel op de Sint-Michielsbrug aan de Korenmarkt via Sint-Jacobskerk en de Sint-Jorisbrug naar de Dampoort met terminus aan het gemeentehuis van Sint-Amandsberg. Deze lijn kende geen lang bestaan. Ze werd al vanaf 26 augustus 1956 'verbust', met uitbreiding door de wijk 'Westveld'.

Ook de tramlijn van Gent-Zuid naar Merelbeke werd vanaf 1 mei 1955 met autobussen uitgebaat.

In het jaar van Expo 1958 te Brussel nam ETG in overweging om lijn 4 om te zetten in een trolleybuslijn, één van die typisch *Fifties* ontwikkelingen op gebied van het openbaar vervoer.

De maatschappij vroeg daaromtrent op 28 februari een onderhoud aan met de burgemeester. Maar het bleef bij een experiment<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> Bij de Sint-Lievensbrug bijvoorbeeld was vanaf 20 oktober 1951 de ene helft wegens herstellingswerken voor maanden buiten dienst omdat het paalwerk van de noodbrug in slechte staat was bevonden.

<sup>10</sup> Slechts jaren later, eind jaren 1980, zal een Gents traject - dat van de Lijn 3 - worden omgevormd voor trolleybussen

Diverse buurttramlijnen hadden intussen in de loop der jaren 1950 al overgeschakeld op autobussen. ETG kon bij deze en andere moderne ontwikkelingen op gebied van openbaar vervoer niet lang achterblijven...

Eind april 1960 wisselden ETG, de Gentse burgemeester en de bevoegde minister van gedachten over de problematiek van het verkeer in diverse stadscentra en het op punt stellen van een voorontwerp tot het ondergronds aanbrengen van sommige delen van het Gentse openbaar vervoernet, net als dit in andere Belgische en buitenlandse steden ter discussie lag.

## De eerste jaren van de Gentse Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer (1961-1964)

Op 15 maart 1961 werd de *'Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent'* (MIVG) opgericht bij akte opgemaakt door het Ministerie van Verkeerswezen. Het Koninklijk besluit van 25 maart 1961 verleende aan de MIVG tot 31 december 1983 de concessies en vergunningen waarvan de *'Elektrische Tramwegen van Gent'* (ETG) titularis was geweest tot 31 december 1953.

In de zomer van 1961 hakte de MIVG een eerste knoop door. Het tramnet zou op korte termijn herbekeken worden. Voor het aanleggen van de Ring werd het stukje van lijn 3 doorstreept op de Rooigemlaan niet meer met trams bediend en twee korte tramlijntjes waren alvast in hun voortbestaan bedreigd.

Omstreeks 20 juli 1962 was het begin van de levering van nieuwe autobussen met de blauw-gele MIVG-kleuren voorzien.

Een maand later, op 20 augustus, zouden deze bussen de dienst op tramlijn 8 overnemen, en vanaf 1 januari 1963 op lijn 6 (in werkelijkheid stopten de trams enkele dagen vroeger wegens een staking...)

Daarenboven zouden na 4 maart 1963 bij uitbreidingen en in gebruik nemen van nieuwe autobuslijnen de buslijnen een lijnnummer krijgen, en de rolfilms

**17 maart 1971: de eerste nieuwe tram van een ganse reeks is onderweg uit de fabriek naar Gentbrugge (zie ook pagina 49)**  
(dia R. Bastiaens, verzameling F. Coussens, Gent)



een vast kleur naargelang de gemeente die ze aandeden. Gezien de geplande infrastructuurwerken aan de Ringlaan (bijvoorbeeld aan de Rooigemlaan, de Sint-Lievenslaan of de Citadellaan) moest de MIVG voor onder andere de tramlijnen 7 en 9 sporen en bovenleiding volledig vernieuwen. De MIVG zag daarvan af, en wenste ook deze lijnen liever te 'verbussen' dan te moeten verplaatsen <sup>11</sup>.

Vanaf 14 oktober 1963 werd tramlijn 9 daarom eveneens met autobussen uitgebaat. Tramlijn 7 zou vanaf 1 januari 1964 gedeeltelijk met autobussen worden bediend die de tramloos geworden Kasteellaan aandeden. De trams reden dan een omleiding via lijnen 3 en 5. De volledige stopzetting van de uitbating met trams op deze lijn volgde vanaf 1 juli 1964.

In hetzelfde jaar, in augustus 1964, had de MIVG nog geen definitieve beslissing genomen over het behoud van tramlijnen 2 en 10, in verband met de semi-metroplannen..

Tramlijn 1 wenste de maatschappij voor modernisatie te weerhouden. In dit geval zou men voor te behouden tramlijnen nieuwe tramtypes met één stuurpost aankopen, met automatisch werkende deuren, zodat keerlussen op de eindpunten onnodig werden.

<sup>11</sup> Begin augustus 1963 werd in een bericht aan het personeel de verkoop aangekondigd van een eerste lot oude tramrijtuigen die door de 'verbussing' niet meer nodig waren, om bijvoorbeeld als zomerverblijf te gebruiken. Geïnteresseerden onder het personeel mochten een bod doen en aan de hoogstbiedende werd de koop toegewezen.

## Intermezzo:

### de semi-metro kwestie (1965-1969)

Een nieuw probleem stelde zich weldra voor de MIVG en de Gentse bevolking die zij moest bedienen: het project voor een pre- of semi-metro!

Een storm van protest door de tegenstanders zou weldra losbarsten...

Er ontspoon zich een vinnige en jaren aanslepende discussie tussen voor- en tegenstanders van een Gentse semi-metro - breeduit uitgesmeerd in de pers - waarbij de tegenstanders het uiteindelijk haalden.

Een eerste voorzichtig 'ballonnetje' was al opgelaten op 25 mei 1964, met het voorstel tot herinrichting van het Maria-Hendrikaplein.

Na de recentste vergadering van de werkgroep van de Regionale Commissie voor de Studie en Verbetering van het Gemeenschappelijk Vervoer te Gent stelde de MIVG 2 voorontwerpen aan het stadsbestuur voor:

- 1<sup>ste</sup> : een voorontwerp wijziging plein met behoud van de lijnen 2, 4 en 10 boven de grond met uitbreiding van het huidige busstation
- 2<sup>de</sup> : een voorontwerp met tracé van 1 enkel *ondergronds ring-spoor* voor lijnen 2, 4 en 10 met een *ondergronds station* met 1 enkel perron van 87m lengte"

Op 4 november 1964, vervolgde de MIVG in een brief naar de Directie Wegenwerken van Gent met het voorstel een autobusstation op de Vrijdagmarkt te voorzien, bestemd voor de lijnen van de NMBS en de NMVB die normaal hun terminus zouden moeten krijgen op de Koornmarkt: *"Dit station zou als eventueel doorgangsstation voor sommige lijnen bij het ondergronds brengen van tramlijn 3 gebruikt worden..."* Er was in dit plan al in een ruimte voor de uitrit voor dit ondergronds station voorzien!

De MIVG schreef het stadsbestuur op 31 maart 1965:

*"De verkeersbelemmering in de nauwe straten van het centrum die wij in januari vorig jaar schetsten is merkkelijk verergerd: het openbaar vervoer krijgt hiermee de naam onbetrouwbaar te zijn, en het gebruik van de auto wordt aangemoedigd..."*

De Regionale Commissie voor de Bevordering van het Stedelijk Vervoer aanvaardde in 1965 het principe dat de enige mogelijke oplossing om in de Gentse agglomeratie een openbaar vervoer te bekomen dat aan zijn doel beantwoordde bestond in het 'ondergronds' brengen van de lijnen in het stadscentrum. In maart 1965 diende de Commissie een voorontwerp in voor een mogelijke verlegging van de sporen van lijn 1 in een tunnel tussen de Jan Palfijnbrug en het Rabot via de loop van de Leie en de Lieve, met behoud van een ondiep wateroppervlak om het uitzicht te bewaren.

Ook vanaf de Zuid wilde men de lijn 1 ondergronds in de bedding van Schelde en Ketelvest tot aan de Recollettenbrug.

Intussen was vanaf 1 juni 1965 tramlijn 5 ook met autobussen uitgebaut.

De sporen in de Stationsstraat bleven wel nog in gebruik voor de noodzakelijke verbinding van lijn 1 met lijn 2.

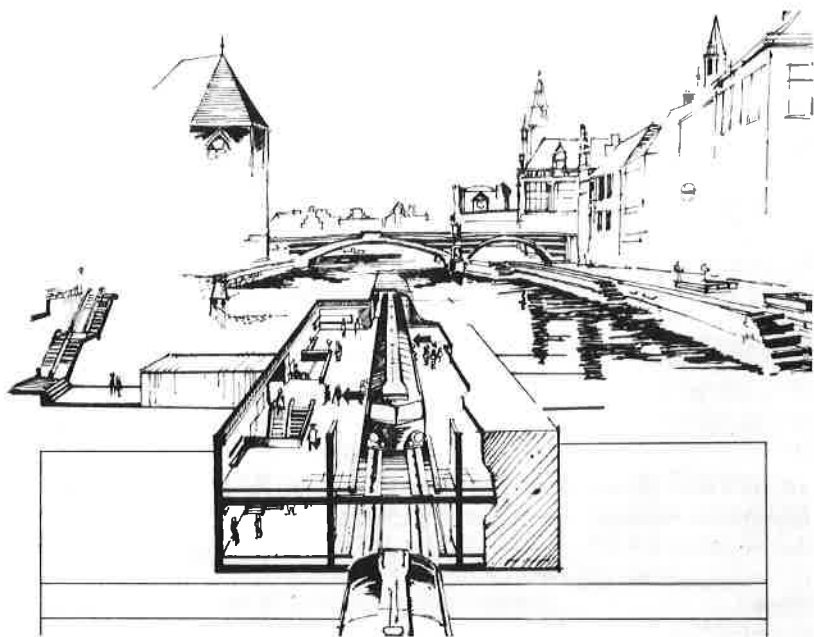
Toen het College van Burgemeester en Schepenen op 14 maart 1966 daarenboven de beslissing nam het uitbreken te eisen van de lus rond het Jacob Van Arteveldeplein voor de heraanleg ervan, was tramverkeer via Keizer Karelstraat, Nieuwenbosstraat en Lange Violettenstraat voor de toekomst uitgesloten.

De studie kende haar verloop. In een brief dd.12 juli 1967 kondigde de MIVG deze aan, ter verplaatsing van de tramlijnen 1, 3 en 4 naar de bedding van de Leie, vermits na het in dienst stellen van de Ringvaart deze niet meer als waterloop in gebruik zou zijn, en de verplaatsing zélf kon voor 1969 gebeuren.

Nog op 27 februari 1969 bezorgde de MIVG aan de dienst Wegenwerken van de Stad Gent een plan voor het verplaatsen van haar tramlijnen 1 en 2 in de omgeving van het Graaf van Vlaanderenplein, ondergronds in de bedding van de Schelde.

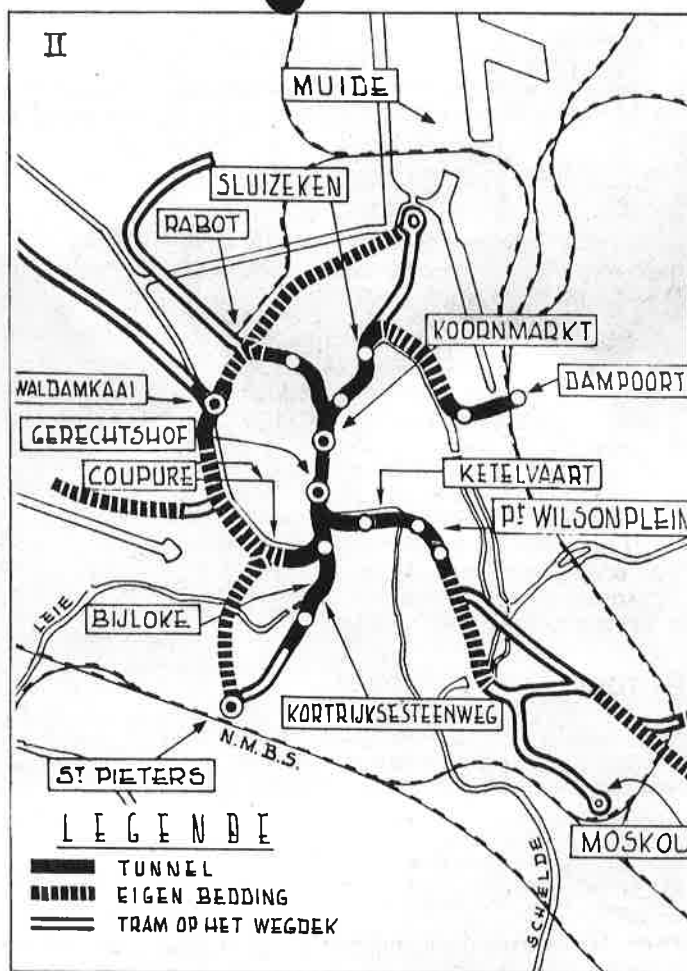
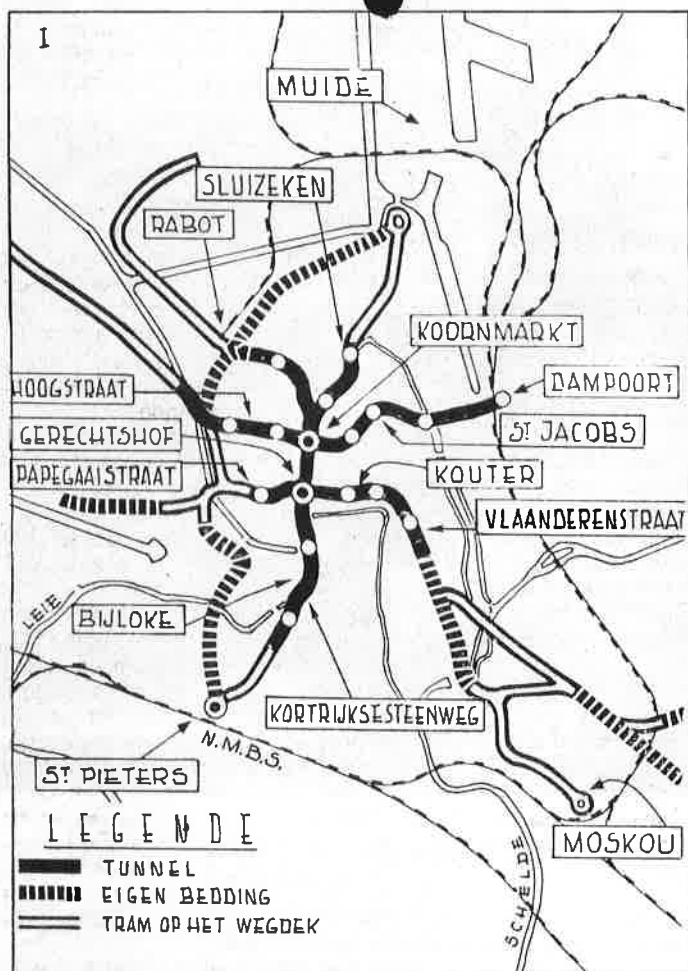
Officieel was er niets aan de hand: in de ondernemingsraad van 28 maart 1969 deelde de directie mee dat de beslissing genomen was om lijnen 1, 2, 3 en 4 als tramlijnen te behouden. De toekomst van de lijnen 10 en 20 werd nog bekeken. Een bestelling van 30 nieuwe tramrijtuigen, die in het begin van 1971 op de lijnen 1 en 4 in dienst zouden komen, was momenteel ter studie.

In juni 1969 richtte de MIVG het verzoek aan het stadsbestuur om bij verkopen van onroerend goed voortaan rekening te houden met de lijst van geplande ontelingen voor de semi-metro. In september 1969 werd de bouwvergunning voor een appartementsgebouw aan het Sluizeken geweigerd door het bestaan van semi-metroplannen. Onder druk van het protest werden de semi-metro plannen uiteindelijk in de koelkast gestopt - maar voor de MIVG nog niet definitief afgeblazen...



**Gent en de metromanie.**  
*Tegenstanders noemden het een bedreiging voor tal van historische gebouwen en een hinderpaal voor het goed functioneren van het stadsleven tijdens de jarenlange werken*  
 (verzameling F. Coussens, Gent)

*Vooraf de oost-west ondertunneling vlak door het historische centrum vond geen genade (links). Hetzelfde gebeurde met de aangepaste versie (rechts)*  
 (verzameling F. Coussens, Gent)



## De nieuwe PCC-trams (1971)

Vanaf 30 september 1969 volgde lijn 2 het traject van lijn 1 tussen de Vlaanderenstraat en de Brusselsepoort. De Lange Violettenstraat en het Jacob van Arteveldeplein waren hiermee 'tramloos' geworden.

Omdat - nog steeds in de optiek van de semi-metro - tramlijn 3 niet vóór 1980 ondergronds heraangelegd kon worden, koos de MIVG tijdelijk voor een uitbating met autobussen op die belangrijke lijn. Op 30 november 1969 wuifde Sinterklaas samen met vele buurtbewoners in Mariakerke de laatste tram 3 uit...

Intussen werd het tramnet op de nodige plaatsen aangepast voor de komst van de moderne PCC-trams<sup>12</sup>. Geen verloren investering voor de MIVG, omdat hetzelfde tramtype (ooit) bij een semi-metronet kon worden gebruikt...

**10 juli 1971: de eerste passagiersrit met een PCC-tram, voor de gelegenheid bevlagd. Terminus Muidebrug**  
(foto W. Gogaert)



<sup>12</sup> Afkorting van *Presidents Conference Committee*, commissie die ten tijde van Roosevelt in de V.S. dergelijke soort voertuigen uitkiende



Aan het station werd een tweede tramspoor aangelegd zodat de eerste PCC-lijn 4 afzonderlijk kon rijden, en sommige spoorbochten en voetpaden op lijn 1 en 4 moesten wat verplaatst worden omdat de nieuwe tram een grotere 'uitzwaai' had. Het uitwijkspoor op de Afsneelaan, waar buiten de spitsuren trams gerangeerd stonden, is in het kader van dezelfde operatie op 3 augustus 1970 definitief buiten dienst gesteld.

De verdubbeling van de tramsporen in het midden van de rijweg van de Ferrerlaan en de aanleg van een keerlus rond het Van Beverenplein was ter studie (en in dienst genomen vanaf september 1973). Het met seinen werkend enkelspoor op aarden berm dicht bij de huizen behoorde tot het verleden.

Op 17 maart 1971 gebeurde de levering van de eerste PCC-tram uit een bestelling van 30 stuks. Twee dagen later ging 's avonds de beheerraad door, men had personaliteiten uitgenodigd en de nieuwe tram op de stelplaatskoer te bewonderen gesteld. Het gezelschap vond dat een ritje toch een nog méér passende indruk na zou laten en drong daartoe aan. Onverwacht reed de nieuwe tram toen zijn *maiden-trip* door het stadscentrum!

*"Verbaasd Gent maakt kennis met nieuwe tram.*

*"Onverwacht heeft Gent vrijdagavond kunnen kennismaken met de nieuwe tramrijtuigen zoals zij - althans op lijn 4 - van 1 mei af de stad zullen doorkruisen.*

*Uiteraard was de verbazing vrij algemeen in het vrijdagavond drukte kennende stadscentrum, toen het tingeltangelende blauw-gele voertuig over de sporen schoof. En aan Sint-Pietersstation verdrongen zich reeds potentiële reizigers voor de klapdeuren, die echter potdicht bleven.*

*Was het in een overmoedige bui dat vrijdagavond besloten werd maar direct een proefrit te doen door de stad met een voor de gelegenheid bebloemd brand-nieuw tramrijtuig, dat nog geen 3km in de wielen had? Allicht wel, want dat had men nog nooit meegemaakt, zegden de constructeurs van La Brugeoise et Nivelles. Er onmiddellijk de bedenking aan vastknopend dat met het vlot afleggen van het 15km lange traject een bewijs geleverd werd van de kwaliteit van de PCC-trams. Maar daarnaast - wat een reclamestunt..."*

*"Over de kwaliteit zal wel elk van de eerste reizigers, hoofdzakelijk leden van de raad van beheer van de MIVG en vertegenwoordigers van de Stad Gent en enkele randgemeenten, en van La Brugeoise et Nivelles het eens geweest zijn. Met de oude rijtuigen, die nu nog door de stad denderen, is geen vergelijking mogelijk. En ook de bussen kunnen het niet halen wat betreft rijnsnelheid en -comfort, doordat de nieuwe PCC-rijtuigen in sporen lopen en dus voorrang genieten.*

*Hun commerciële snelheid ligt hoog dank zij het snelle ophalen, te vergelijken met een auto. De trams kunnen dan ook 60km per uur bereiken.*

*Enkele andere kenmerken van deze éénmansvoertuigen, die geen middendeur hebben, zijn: 14,50m lengte, 2,22m breedte en een gewicht van 16,3 ton. Er zijn in totaal 100 plaatsen, waaronder 34 zitplaatsen..."* (uit de pers)

Kort na de levering begonnen de instructiedagen. Drie instructeurs hadden de kunst van het 'PCC's besturen' intussen op het Brusselse tramnet geleerd, de pre-metrotunnels inbegrepen! Gedurende het rijden moest de bestuurder met de linkervoet

voortdurend een veiligheidspedaal - het zogenaamde 'dodemanspedaal' - op een juiste stand ingedrukt houden. Liet hij een weinig los, of drukte hij iets te hard door dan ging een zoemer af en sloten zich de trommelremmen, en trad uiteindelijk een noodremming in waardoor het rijtuig onmiddellijk tot stilstand kwam.

Een veiligheid die ook op treinen voorkomt, voor het geval de bestuurder onwel wordt tijdens een rit...

In het begin was alles dus nieuw, en de pedalen stonden heel secuur afgesteld.

Dus blokkeerde de tram af en toe wel eens, wegens een ongeoeffende, onvaste voet, en bij één geval zelfs reed een bestuurder gewoon zonder schoenen tot hij zich voldoende getraind voelde.

Op 10 juli 1971 reden de nieuwe trams voor het eerst in passagiersdienst, fel bewonderd en voor de feestelijke gebeurtenis van vlagjes voorzien op de belangrijkste lijn van het net, de lijn 4.

Na enkele dagen was het snel duidelijk geworden dat er toch nog méér aanpassingen op het tramnet nodig zouden zijn, bijvoorbeeld ook aan de bovenlijnen. De stroomafnemers (pantograaf, type Stemman) bleven regelmatig haperen en raakten totaal verwrongen. Soms werden ze in volle rit afgerukt om op het voetpad in stukken neer te komen.

De MIVG beschikte toen nog niet over een eigen kraanwagen zodat bij ontsporingen een gespecialiseerde firma moest uitrukken, wat lange dienstonderbrekingen opleverde.

De kinderziekten lieten zich daarbij ook geregeld voelen zodat in die eerste weken noodgedwongen de goede oude tram weer van stal moest gehaald worden om bij te springen...

De pers schreef toen in één van haar krantenkoppen: *"nieuwe trams bezorgden de MIVG reeds grijs haar..."*

## Het einde van de goede oudgediende, gele Gentse trams (1971-1974)...

Met de komst van de nieuwe trams konden de oude rijtuigen van het lichte type zonder magnetische blokremmen buiten dienst gaan en op 20 oktober 1971 vertrok nummer 378 als eerste Gentse tram naar een trammuseum.

Op tramlijn 1 liet men de oude, gele trams nog in dienst voor de jaarlijks terugkerende zeer drukke kerkhofbezoekdagen.

Op 2 november schakelde men volledig over op de uitbating met moderne, snelle PCC-trams.

Ervaringen van een jonge reiziger, met een hart voor de tram:

*"... daags na de omschakeling was de sfeer op de tram toch vooral onwennigheid: als scholier met een tramabonnement was ik het gewoon om op de duistere platforms opeengepakt tussen het volk te luisteren naar de zingende trammotoren en het nijdig belgestamp van de geleider - onverbreekelijk met gevloek en soms commentaar van mijn medepassagiers - als er een auto opdook op de sporen.*

*De gezichten rond me waren vertrouwd en om af te stappen was wat wringwerk nodig...*

*Op de nieuwe trams zagen we*

*elkaar weer in een ruime helverlichte ruimte die vlug, zacht en zonder geluid over de sporen schoof. De geleider zat nu apart want wij moesten naar achter doorschuiven om zélf de uitstapdeuren te openen. Bij het optrekken schoof je vanzelf met de kretenslakende massa naar achter, want zo'n kracht in een tram waren we niet gewoon".*

(F. Coussens)

Met de omschakeling naar éénmansbediening was er personeel over. Aan de oudste trambestuurders werd geen opleiding meer gegeven, dus mochten die mits een speciale regeling aan de leeftijd van 58 jaar op vervroegd pensioen.

Aan het einde van het schooljaar 1971-1972 reden voor het laatst aanhangwagens (die toch ook al dateerden van 1912!) in de dienst tijdens de spitsuren.

**1999..**

***Terwijl het oude trammetje uit 1930 toekijkt rijdt zijn opvolger met passagiers voorbij op de Brusselsesteenweg en wordt de eerste lagevloertram geleverd..***

(foto F. Coussens, Gent)



Op zondag 3 december 1972 reden de drie-assers voor het laatst op lijn 2, die vanaf de daaropvolgende dag ook met PCC's bediend werd, en hierbij het nieuwe lijnnummer '21' toegevoegd kreeg.

Op 15 mei 1973 werd na vele jaren van afbouwen het tramnet opnieuw uitgebreid. Tramlijn 21 kreeg met lijnnummer 22 aan het depot op de Brusselsesteenweg een aftakking naar het zogenaamde 'centrum' van Gentbrugge.

De nieuwe lijn reed enkele honderden meters ver onder de hoger gelegen snelweg naar Antwerpen (E3, nadien E17 herdoopt).

Daarlangs had men immers het bouwen van 2000 nieuwe woningen gepland, nu was de tram er alvast eerst...<sup>13</sup>

Er was aan het eindpunt een keerlus gepland die al grotendeels aangelegd was, maar problemen om een laatste stukje terrein te verwerven hield de afwerking tegen, zodat de bestuurders van post moesten (blijven) wisselen om naar de stad terug te keren. Voortaan reed tramlijn 21 naar het Arsenaal, en de nieuwe lijn 22 naar 'Gentbrugge centrum'.

Tramlijn 20 zou nog tot 31 december van dat jaar als 'buitenlijn' van het net het centrum van Melle doorkruisen, met het college wat verderop als terminus.

Deze enkelsporige lijn was in té slechte staat om er de nieuwe trams op te laten rijden.

Bij het verbreden van de Brusselsesteenweg zou dan na ontegeningen tot aan het kruispunt De Leeuw de tram op eigen berm terugkomen.

Op nieuwjaarsdag van 1974 namen autobussen de dienst over.

Zondag 31 maart 1974 was de allerlaatste dag voor de oude

Gentse drie-assige trams, na bijna een halve eeuw in reizigersdienst, op de overgebleven nog te moderniseren lijn 10 van het station via het Rabot naar de Muidebrug.

Met slechts een drietal, speciaal voor de gebeurtenis opgedaagde liefhebbers en enkele nietsvermoedende 'gewone' passagiers die opstapten aan de terminus Sint-Pietersstation, gaf de ontvanger zijn laatste belsignaal - waarop de geleider getrouw wachtte om aan te zetten.

Tram van dienst was de 360, 'één van de beste koffiemolens' volgens het personeel, voor die laatste dag speciaal door hen op de baan gevraagd.

Aan het hekken van het depot tenslotte, nam een man van de nachtploeg in blauwe overall deze laatste gele tram uit de dertiger jaren over, voerde die traag laverend - schommelend ook - over de vele wissels op de koer naar z'n laatste rustplaats, waar hij de dag daarop al in afbraak was. Zo verliep roemloos het einde. Het dagelijkse zandbakken volgieten en olie bijvullen aan de motoren, was nu niet meer nodig. De laatste oude tram die tot nu toe in het depot te Gentbrugge aanwezig gebleven bleef, het nummer 339 daterend van 1930, zou nog een aantal jaren als 'werktram' gebruikt worden en dan als 'oldtimer' vele jaren later, kort voor de zomer van 1989, gerestaureerd worden om (onder meer) in de Gentse Feesten bijzondere ritten te doen (bleven bewaard : nr. 328, 332, 339, 354 en 378).

Vanaf maandag 1 april 1974 reden dus ook op lijn 10 de moderne blauw-gele PCC-trams en daarmee was het volledige tramnet in bijna 3 jaar tijd met éénmanswagens gemoderniseerd. Het beroep van ontvanger behoorde hiermee tot het verleden, en de bestuurder kreeg een zogenaamde *one-man-car*-premie - gelijk aan 10% loon - omdat hij voortaan beide functies moest waarnemen.

## De semi-metro

### definitief van de baan (1975-1985)

In opdracht van de MIVG startte in oktober 1974 het personeel van het Rijksinstituut voor Grondmechanica verbonden aan de Rijksuniversiteit met grondboringen rechtover het Justitiepaleis.

Daar zou de geplande pre-metro een eveneens ondergronds aan te leggen spoorlijn in meerdere verdiepingen kruisen en daar zijn diepste punt in de ondergrond bereiken.

Sonderingen op andere plaatsen hadden aangetoond dat de bodem voor de constructie zeer geschikt was. Eens de resultaten bekend kon men met de definitieve voorontwerpen starten.

In 1975 werd de MIVG belast met de voorstudie voor de modernisering van het tramnet.

De Raad wenste aan te stippen dat er in een stad met de grootte van Gent, geen sprake kon zijn van een echte metro.

De enige hier passende benaming was het "*ondergronds aanbren-gen*"...

De MIVG stelde dat ze nooit één meter tunnel méér zou vragen dan strikt noodzakelijk.

Een eigen baan in het centrum van de stad was volgens de trammaatschappij wegens ruimtegebrek onmogelijk of zeer moeilijk te realiseren gezien de benodigde zes meter breedte van zo'n baan, die dan nog moet afgescheiden zijn met boordstenen.

De tegenstanders argumenteerden over de kostprijs, nog méér auto's te verwachten op de vrijgekomen vroegere trambanen, de bedreiging van historische gebouwen bij de omvangrijke graaf - en bouwwerken, en de jarenlange hinder ook zeer nadelig voor de plaatselijke middenstand... Ze concludeerden dat dit een prestigestunt betrof.

<sup>13</sup> Die woonuitbreiding is er echter nooit gekomen en de tram rijdt er vandaag wat verloren bij...

De MIVG waarschuwde dat Gent een zo belangrijke investering aan subsidies voor de modernisering en uitbreiding van zijn openbaar vervoer, ook toegekend aan bijvoorbeeld Antwerpen en Luik, aan zich zou zien voorbijgaan ingeval de semi-metro plannen niet konden doorgaan.

Uiteindelijk zouden de plannen voor het ondergronds brengen van de tram opgeborgen worden bij het aantreden van de nieuwe bestuurscoalitie na de fusie van de tien deelgemeenten in 1976.

De wet van 22 december 1977 betreffende de budgettaire voorstellen voor 1977-1978 deed de statuten van de MIVG wijzigen en de maatschappelijke aandelen van de privé-sector werden door de Belgische Staat afgekocht. De afkoopoperatie, gespreid over 3 jaar, werd ingezet op 1 januari 1978.

Vanaf mei 1981 startten de werken om tramlijn 1 naar Wondelgem te verlengen.

Op 1 september 1982 werd lijn 1 doorgetrokken tot de Botestraat in Wondelgem, en enkele weken later - op 16 oktober - bereikten de tramsporen de Liefkensbrug. Vanaf 22 februari 1984 werd lijn 1 tot aan de Industrierweg verlengd, (voorlopige) eindhalte van het project.

Aanvullend werden, om een noord-zuid tramverbinding te realiseren die als ruggengraat van het net kon dienen, vanaf 2 juli 1984 de trajecten van lijnen 1 en 4 voorbij de Korenmarkt met elkaar omgewisseld. Lijn 1 reed nu, komende van Wondelgem, vanaf de Korenmarkt naar het Sint-Pietersstation, en lijn 4 nam, komende van de Muidebrug het deel naar de wijk Moscou over <sup>14</sup>.

De lijnen die geen volledig traject aflegden kregen een eigen lijnnummer:

- Lijn 11 reed van het station tot het Van Beverenplein
- Lijn 12 reed van het station tot de Korenmarkt en vervangt de vroegere lijn 4 doorstreept
- Lijn 41 reed tussen het Kerkplein van Ledeberg en de Korenmarkt.

Vanaf 1 september 1984 werden de Palinghuizen op het traject van lijn 1, waar de trams veel vertraging opliepen, niet meer aangedaan. Er was een rechtstreekse doorsteek gemaakt tussen de Verbindingsvaartbrug, langs het Guislain-instituut, naar de Ferrerlaan.

<sup>14</sup> Op 25 maart 1989 zou de tramlijn 1 uiteindelijk noordelijk haar maximum lengte bereiken, doorgetrokken tot Evergem Brielken

**25 juni 1973... Een PCC-tram is buiten gebruik, de bus neemt tijdelijk het reizigersvervoer over**  
(foto F. Coussens, Gent)



## Een veelbelovende toekomst... en niet alleen voor de trolleybus (1986-1989)

De eerste proefrit van een nieuwe trolleybus op Gents grondgebied, dd. 7 oktober 1985, was een evenement <sup>15</sup>. Dit ter voorbereiding van een internationale demonstratie van verschillende soorten trolleybussen die doorging in het kader van het 'Jaar van het Openbaar Vervoer' op 7 november 1985, op het stukje lijn dat al berijdbaar was van Gentbrugge tot de Dampoort.

Ook nog in 1985 besloot MIVG om lijn 10 als tramlijn te behouden. Vanaf 29 september 1986 voegde de maatschappij de lijnen 4 en 10 samen tot een nieuwe lijn 40. Hierdoor was de bedreigde lijn 10 als tramlijn gered en door deze samensmelting realiseerde men bovendien een besparing op het benodigde trammaterieel. Op 30 augustus 1987 werd daarenboven de keerlus rond de Sint-Niklaaskerk en Klein Turkije opgeheven. Deze toezegging werd aan het stadsbestuur gedaan opdat er tegen vroeger gemaakte afspraken in een trolleybusbovenleiding zou mogen aangebracht worden in de Belfortstraat.

De MIVG beraadde zich over de aankoop van nieuwe trams in de komende jaren. Er bestonden contacten met de fabriek BN in Brugge, over 15 tot 20 rijtuigen type 'lichte metro' met één geleiding. Plannen voorzagen immers om ook Evergem, Melle en Zwijnaarde met het tramnet te verbinden.

Het Koninklijk besluit van 10 december 1985 liet toe om de concessies en vergunningen die aan de MIVG verleend waren, te verlengen tot 31 december 1987. Het Koninklijk besluit van 24 december 1987 daarbij aansluitend, met inwerkingtreding op 1 januari 1988, stond op zijn beurt toe de einddatum van de concessies en vergunningen aan de M.I.V.G. verleend, nogmaals te verlengen, en dit tot 31 december 1988.

<sup>15</sup> Het was van november 1971 geleden dat er *überhaupt* nog een trolleybus in ons land gereden had, nl. in Luik

Het belangrijk Koninklijk Besluit van 8 maart 1988, met inwerkingtreding op 1 maart 1988, wijzigde de statuten van de Maatschappijen voor Intercommunaal Vervoer, de vroegere statuten werden hiermee opgegeven.

Ingevolge de wet op de regionalisatie en meer bepaald de overheveling van de bevoegdheden inzake stads- en streekvervoer naar de gewesten volgens de wet van 8 augustus 1988, werd in 1989 met diverse werkgroepen onder leiding van een stuurgroep een aanvang gemaakt met de voorbereiding van de omvorming van de MIVG, de MIVA(antwerpen) en de Nationale Maatschappij Voor Buurtspoorwegen tot één nieuwe maatschappij – DE LIJN...

Om onder andere te verwachten tekorten aan trams bij de schooldienst in september op te vangen, zocht de maatschappij haar rijtuigenpark uit te breiden met tweedehands exemplaren. Er bestonden contacten met Duitse trambedrijven waar, op korte termijn, gelede trams vrij zouden komen. Deze zoektochten zouden echter niet tot een resultaat leiden.

Op 25 maart 1989 werd lijn 3 als 'trolleybuslijn' feestelijk geopend. Deze volgde het vroegere tramtraject beginnend in Gentbrugge, en reed via Sint-Amansberg en de Dampoort door het stadscentrum naar de Brugsepoort en Mariakerke, met een aslengte van 8,5 km. Er was bewust voor deze milieuvriendelijke tractievorm gekozen omdat een eigen, bovengrondse trambaan op dit traject, aan vernieuwing toe zijnde, nog moeilijk langer economisch te verdedigen viel.

En een trolleybuslijn aanleggen en onderhouden viel nog altijd 50% goedkoper uit dan een tramlijn. Daarbij hebben trolleybussen in vergelijking met een dieselbus een beter optrekvermogen en een zachtere 'loop' waardoor ze meer comfort bieden.

Voor lijn 3, als oost-west-aslijn voor wat reizigersbezetting betreft de tweede belangrijkste lijn van het net, was een dergelijke investering zeker verantwoord. De twintig bij Van Hool-ACEC aangekochte gelede trolleybussen

hebben een lengte van 17,90m en een capaciteit van 131 reizigers (met 46 zitplaatsen), nemen hun voeding van een dubbele luchtlijn. Bij belangrijke onderbrekingen kunnen ze hun stroomafnemers intrekken en gebruikmaken van een diesel-hulpmotor, op zijn beurt voldoende stroom opwekkend om met een beperkte snelheid te rijden. Dit pluspunt kwam goed van pas in de doortocht van het beschermd stadsgezicht van stadhuis/Belfort/Sint-Niklaaskerk/Sint-Michielskerk, waar bovenleidingen storend werkten...

De nieuwe structuren gingen in op 1 januari 1991.

Op 31 juli 1990 regelde een Decreet van de Vlaamse Gemeenschap tenslotte de oprichting van de VLAAMSE VERVOERMAATSCHAPPIJ 'DE LIJN'.

De buitengewone Algemene vergadering van de MIVG van 7 februari 1991 besliste tot formele ontbinding en in vereffening stelling van de MIVG, met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 1991.

## De oprichting en uitbouw van DE LIJN (1990-...)

Door het Koninklijk Besluit van 5 oktober 1989 werden vanaf 1 januari 1989 de maatschappelijke aandelen van de MIVG overgedragen van de Staat naar het Vlaamse Gewest.

Ingevolge de wet op de regionalisatie en meer bepaald de overheveling van de bevoegdheden inzake stads- en streekvervoer naar de gewesten werd in 1990 met diverse werkgroepen onder leiding van een stuurgroep verder gewerkt aan de voorbereiding op de fusie van de MIVG, de MIVA en de NMVB.

De Vlaamse Vervoermaatschappij kreeg haar maatschappelijke en administratieve zetel in Mechelen en groepeerde 6 bedrijfseenheden:

1. de centrale diensten
2. de exploitatie-entiteit Antwerpen
3. de exploitatie-entiteit Oost-Vlaanderen
4. de exploitatie-entiteit Vlaams-Brabant
5. de exploitatie-entiteit Limburg
6. de exploitatie-entiteit West-Vlaanderen

De entiteit Oost-Vlaanderen, waarin de Gentse trammaatschappij opgenomen was, wordt geleid door een directeur en de 5 afdelingshoofden van de diensten Exploitatie, Personeel-Organisatie & Integrale Kwaliteitszorg, Marketing, Financiën & Administratie en Rollend Materieel & Vaste Installaties.



**13 oktober 1999, 3u10 nachts...**

**De nieuwe lagevloertram staat achter het Sint-Pietersstation voor een proefrit**

(foto F. Coussens, Gent)



De eerste tram en autobus in de nieuwe huisstijlkleuren van DE LIJN kwamen gelijktijdig op 24 januari 1991 in dienst op de lijnen 9 en 40.

Op 1 september 1993 werd tramlijn 21 doorgetrokken van het Arsenaal tot aan het kruispunt Melle-Leeuw.

Diverse delen van tramlijnen zouden in de komende jaren vernieuwd worden.

In de loop van 1994 werden de eerste van een lot gelede trams, tweedehands aangekocht in het Duitse Bochum, uitvoerig getest en opgeknapt. Vanaf 1 september werd een rijktuig in dienst gesteld tijdens de spitsuren op lijn 1.

In juni 1996 kwam de tramtunnel naast het Sint-Pietersstation in gebruik, hierbij was een langverwachte doorbraak van het tramnet naar het zuiden van de stad gerealiseerd.

Vanaf het treinperron boven, hadden en hebben de reizigers een rechtstreekse toegang naar de trams in de tunnel.

Op de Raad van Bestuur van 22 mei 1997 werd de beslissing genomen om 22 PCC-trams uit het Gentse materieelpark te renoveren. De rijktuigen ondergingen deze ingrijpende vernieuwing bij een gespecialiseerd bedrijf ten zuiden van Berlijn.

De werkzaamheden omvatten de volledige ontmanteling met behandeling van de rijktuigkast, een nieuwe bekabeling, het inbouwen van een energiebesparende elektronische 'hakker', ruimere deuropeningen met brede zwenkdeuren, en het afsluiten van de stuurcabines.

De tramtoekomst ligt bij het inzetten van grote lagevloertrams, waarmee dus comfortabel in één keer honderden reizigers vervoerd worden.

Na bestudering van de modellen die de Europese constructeurs op de markt brengen koos De Lijn bij Bombardier/DWA te Bautzen voor haar tramnetten in Antwerpen en Gent het model dat in het daar nabij gelegen Dresden 'zijn sporen verdiende', weliswaar aangepast aan de Vlaamse eisen.

**Vergelijk beide foto's vóór en na de modernisering: 15 mei 1973: de PCC-trams rijden nog in hun staat van aflevering (links).**

**Augustus 2003: de gemoderniseerde PCC-tram bepaalt nu het stadsbeeld (rechts)**

(foto's F. Coussens, Gent)



Op 1 oktober 1999 werd de 6301 van het type 'Hermelijn' geleverd, als eerste Gentse Siemens-lagevloertram uit een bestelling van 14 stuks <sup>16</sup>.

Het rijtuig is in de nacht van 13 oktober een eerste keer uitgetest, en daarna moesten wat lichte aanpassingen op het net gebeuren want dit type tram is wat breder dan de PCC-trams.

Op 14 maart 2000 kwam de Siemenstram in reizigersdienst op lijn 1.

<sup>16</sup> Enkele kenmerken van deze nieuwe tram:

lengte: 29,620 m

breedte: 2,300 m

vijfdelig, met aan elk uiteinde een stuurpost

gewicht: 39 ton

capaciteit: 250 reizigers

4 watergekoelde motoren van 95 kW

Met een tweede bestelling van 17 rijtuigen - levering vanaf 2005 voorzien - zullen er voldoende trams van het type 'Hermelijn' beschikbaar zijn om een inzetten op alle hoofdassen mogelijk te maken.

Op 28 mei 2000 werden de lijnen 21-22 doorgetrokken vanaf het Sint-Pietersstation naar Zwijnaardebrug, deels op eigen bedding.

Het recentste project is in de fase van afwerking en voorziet vanaf 1 september 2004 de verlenging van de belangrijke lijn 1 via de Voskenslaan tot Maalte dicht bij Flanders Expo waar tegen mei 2005 uiteindelijk de tram zal verschijnen...

Er komt een tweede tramdepot op een verworven terrein niet ver van de Nieuwe Vaart, in afwachting wordt de grote busloods in Gentbrugge (weer) tramloods.

Tegen 2009 zal Zwijnaarde nóg beter bediend worden met een doortrekking van lijnen 21-22 via een nieuwe trambrug, door het dorp tot de wijk Terlinden.

Omvangrijke werken zijn voorzien om het Sint-Pietersstation te vernieuwen waarbij ook de buurt er rond herbekeken wordt. De trams van lijn 21-22 zullen de huidige tunnel niet meer gebruiken en worden voorlopig omgeleid langs de Clementinalaan. Er komt later een nieuwe tramtunnel onder de treinsporen.

Een tweede belangrijke vervoerskern wordt het station van de Dampoort en twee tramlijnverbindingen naar daar zijn nu ter studie: lijn 3 vanaf de Korenmarkt en lijn 7 vanaf het Sint-Pietersstation via de Heuvelpoort.

En zo komt er terug een tramlijn 7 die de treinstations met elkaar verbindt, net zoals in 1922....

#### **Map:**

**Korenmarkt, Gentse Feesten 1979: John Massis trekt de PCC-tram in beweging**

(foto F. Coussens, Gent)



## **DE LIJN OOST-VLAANDEREN**

**spreidt vandaag, anno 2004, zijn actiegebied uit tot ver buiten Gent!**

**Uit de website van deze maatschappij filteren we de volgende informatie:**

*"Bij De Lijn Oost-Vlaanderen staan 1200 personeelsleden (waaronder ongeveer 800 chauffeurs) paraat om reizigers te vervoeren.*

*Naast drie tramlijnen en één trolleylijn in Gent heeft De Lijn Oost-Vlaanderen 158 buslijnen.*

*Deze lijnen bedienen in totaal 6900 haltes die verspreid zijn over een net van 2704 kilometer. Net zoals in de andere provincies zet ook De Lijn Oost-Vlaanderen belbussen in om in dunbevolkte regio's openbaar vervoer aan te bieden. Momenteel hebben we 21 belbusgebieden. Dit aantal zal de komende jaren nog stijgen.*

*Sinds februari 2003 rijden op vrijdag- en zaterdagavond in Gent ook zes nachtlijnen.*

*In onze provincie is Gent het drukste bedieningsgebied. Niet alleen cultuur brengt de mensen naar Gent: tijdens grote evenementen nemen mensen massaal bus en tram. Denken we bijvoorbeeld maar aan de Gentse Feesten, de City Parade en evenementen in Flanders Expo (Jaarbeurs, I Love Techno). Ook in de rest van Oost-Vlaanderen werkt De Lijn regelmatig mee aan evenementen door extra vervoer in te leggen.*

*Ons voertuigenpark bestaat uit 68 trams, twintig trolleybussen, 219 standaardbussen, 77 gelede bussen en twee belbussen. Daarnaast rijden er nog eens 237 standaardbussen en 25 belbussen in onderaanneming voor De Lijn Oost-Vlaanderen bij privé-exploitanten. Al deze voertuigen samen legden in 2002 bijna 34 miljoen kilometer af..."*

In deze moderne tijden is de geschiedenis, die begon met het oude, sympathieke kleine trammetje v<sup>é</sup>r af... Maar er is geen toekomst zonder verleden, en ooit wordt wat wij nu beleven uiteraard ook... geschiedenis!

**Opgedragen aan de Gentse trammaatschappij, aan al die zorgdragende mensen uit de verschillende diensten, de groep waarvan ik intussen al zo lang met een warm hart deel van uitmaak.**





**Boven: 13 oktober 1999. Nachtelijke proefrit met de nieuwe Siemens-lagevloertram door de tramtunnel aan het Sint-Pietersstation**  
(dia, verzameling F. Coussens, Gent)

**Onder: februari 2001. De Hermelijn in zijn element trotseert met gemak elke weersomstandigheid (uitbreiding Evergem)**  
(dia, verzameling F. Coussens, Gent)

