



# 150 jaar tram in Gent

Sporen door de tijd

Het Duitse woord Straßenbahn vat het treffend samen: een tram is een voertuig dat op sporen rijdt die gewoon in de straat zijn aangelegd. Maar net daardoor hinderen files, slecht geparkeerde auto's en leveranciers wel eens de trams. De vraag naar een betere doorstroming van tram (en bus) is dan ook van alle tijden; stipt en betrouwbaar openbaar vervoer is voor de reiziger een topprioriteit. Neem nu de Hubert Frère-Orbanlaan aan het Gentse Zuid. Vóór de aanleg van een vrije tram- en busbedding in de jaren 1990 was die heel gevoelig voor vertragingen door slecht geparkeerde auto's. Je kon niet naast de opvallende bordjes kijken die aan de bovenleidingspalen hingen: 'Opgelet trams niet hinderen.'

Met dit boek stap je aan boord voor een historische reis door 150 jaar tramgeschiedenis in Gent. Aan de hand van nooit eerder gepubliceerde foto's, anekdotes zoals die hierboven en de meest markante mijlpalen ontdek je het onweerstaanbare verhaal over anderhalve eeuw trams in de stad.

Dit boek komt in stand in samenwerking met o.a. De Lijn en Stad Gent. Auteurs zijn de door de wol geverfde journalisten **Bart De Landtsheer** en **Bart Vanacker**, met medewerking van Mark Rummens en Bernard Vancraeynest van De Lijn.

Met een feestelijke presentatie tijdens het Tramfeest in hartje Gent op 19 mei 2024.

## EXPOSITIE

*150 jaar tram in Gent*, Industriemuseum, Gent, van 16 mei tot en met 1 september 2024.



19/05/2024

€ 24

128 pp. / 170 x 240 mm

87 ill. / Softcover met flappen

NL ISBN 978 94 616 1898 6





## INHOUD

VOORWOORD WAT VOORUFGANG	7 11
1 DE PAARDENTRAM	13
2 DE ELEKTRIFICATIE	27
3 DE GROOTE OORLOG	41
4 DE TRAM TIJDENS HET INTERBELLUM	43
5 DUISTERE OORLOGSJAREN	57
6 HEROPSTANDING IN DE NAOORLOGSE JAREN	67
7 DE NEERGAANG VAN HET TRAMNET	75
8 HEROPBOUW VAN HET GENTSE TRAMNET	91
9 SAMENSMELTING VAN HET STADS- EN STREEKVERVOER	101
10 TOEKOMSTMUZIEK	119
II SLOT	123
BRONNEN	125



## WAT VOORAFGING

De eerste berichten over een georganiseerd wegvervoer van mensen in en om Gent dateren uit 1757. In dat jaar reed er dagelijks een zogeheten 'diligence' – een postkoets voor personenvervoer – tussen Gent en Brussel. De decennia daarop volgden verbindingen met onder meer Aalst, Antwerpen, Oudenaarde, Bergen, Dendermonde, Lokeren, Kortrijk, Oostende, Rijsel en – mits overstap – Parijs.

Reizen met de diligence was allesbehalve comfortabel want lange steenwegen waren in die tijd eerder uitzonderlijk. De openbare weg was op veel plaatsen weinig meer dan een diep uitgesletten karrenspoor; op de geneugten van de rubberband was het wachten tot de jaren 40 van de negentiende eeuw.

Er kwam enige vorm van soelaas toen in 1838 de omnibus, ook wel de paardenbus, in het Gentse straatbeeld verscheen. De omnibus reed niet van stad naar stad maar werd voeder ingezet op beperkte trajecten binnen de stadskern. Bovendien hadden die voertuigen geen vast uurrooster. Ze reden bijvoorbeeld in functie van de aankomst en het vertrek van de treinen, een populaire nieuwigheid medio de jaren dertig van de negentiende eeuw. Ongeveer tegelijkertijd begon de 'vigilante' aan zijn opmars, een variant op de omnibus die niet op vaste trajecten reed maar kon gehuurd worden voor specifieke verplaatsingen.

Een paar jaar eerder, meer bepaald in 1835, verscheen de eerste trein op Belgische bodem. De spoorlijn tussen Mechelen en Brussel was overigens een primeur voor het Europese vasteland. Mechelen werd het centrale knooppunt van het toenmalige treinspoornet; van hieruit ging het op korte tijd alle windrichtingen uit. Over de lijn naar Oostende, via Dendermonde, Gent en Brugge, werd in 1836 beslist. De spoorverbinding naar de Belgische kust was in minder dan twee jaar voltooid.

In New York City (VS) experimenteerde men intussen met de idee om de toegenomen en vooral luidruchtige stoomlocomotieven in te zetten op straatniveau. Men zag evenwel snel in dat het verstandig was om de spoorvoertuigen met paarden te trekken. Minder vervuilend, een pak stiller en bovendien veiliger voor de houten gebouwen langs het traject. Meer nog, op het traject tussen New York City en Harlem werd het gebruik van stoomvoertuigen vrijwel meteen verboden.



Een van de drie ingezette PCC-tramlijnen uit Bochum op de Voorruide op de toenmalige lijn 42 tijdens de winter van 1998. (© foto Luc Kestel)

PCC-trams zaten nokvel tijdens de spits. Bovendien werden lijnen verlengd en stonden andere nieuwe verlengingen in de steigers. Langere tramlijnen betekenden meer trams, maar die zijn niet op een-twee-drie geleverd. In afwachting van de komst van nieuwe, gelede trams, werden bij het trambedrijf van Bochum (Duitsland) negen gelede trams tweedehands aangekocht om de dringende noden te lenigen. Bij de eerste proefritten met de Bochumtrams liep het al meteen fout. Een reiziger slaagde erin de deuren te openen terwijl de tram al in beweging was. De tweedehands trams kregen bovendien af te rekenen met allerlei andere technische problemen. Zowel de bestuurders als de vakbonden gaven tegengas. Toen een Bochumtram begin 1998 een PCC-tram ramde, was het kalf verdrongen. De Bochumtrams verlieten vanaf 1999 de stelplaats van Gentbrugge langs de achterdeur.

### HANGBUIKJE TEGEN DE GROND

Hermelijnen zijn volgens woordenboek van Dale grote wezels, maar in Gent wordt het diertje vooral geassocieerd met de nieuwe lagevloertrams uit 2000: "Zijn korte pootjes en buikje hangen bijna tegen de grond, net zoals bij het bewuste beestje." De gelede lagevloertrams waren inderdaad van een heel ander kaliber dan de vroegere drieassers en PCC-trams. De nieuwe tramtuigen hangen veel lager tegen de grond waardoor het op- en afstappen veel vlotter verloopt. De Her-

daarentegen het handvatset 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 reëls heeft voor gevolg dat bij de minste onderbrekking groot

### HET TRAMNETWERK ANNO 1905

Lijn 1 (blauw): Zuid - Korenmarkt - Gasmeterlaan  
Lijn 2 (wit): Arsenaal - Korenmarkt - Meulestede  
Lijn 3 (geel): Antwerpsepoort - Korenmarkt - Bruggepoort  
Lijn 4 (rood): Korenmarkt - Sint-Pieters - Van Arteveldeplein - Sint-Jacobsplein  
Lijn 5 (groen): Zuidstation - Sint-Amandsberg  
Lijn 6 was een voorlopige lijn en kreeg geen kleur. De lijn liep van het Zuidstation naar het Arsenaal in afwachting dat lijn 1 het tracé tot het Arsenaal zou 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-Olimliaan en zal uiteindelijk in 1907 aan de stad vragen om niet langer pacht te moeten betalen aan de buurtsporwegen. In 1908 werd het traject door beide vervoermaatschappijen onderhouden. Dat betekende concreet dat lijn 6 werd opgeheven en dat lijn 1 tot aan het Arsenaal kon rijden.

Een geleider en ontvanger plaatsen bij het aansluitingspunt van de Antwerpsepoort op de Antwerpsepoortweg, nabij de Paktul. Dit bijzondere uitsluit van het antiekform schrik af type tram zijn bijnaam de 'spakkebaantrams'. De foto werd genomen tussen 1911 en 1914. (© fotograaf onbekend, collectie Pierre de Maeyer)



Veel belangstelling op de Korenmarkt in maart 2000, bij de voorstelling van de Gentse Hermelijnen. (© foto Luc Kestel)

melijnen bestaan uit liefst vijf delen en zijn bijna 30 meter lang. Aan boord zijn 58 zitplaatsen en 192 staanplaatsen terwijl de maximumsnelheid 50 kilometer per uur bedraagt.

Op 1 oktober 1999 werd de eerste lagevloertram van Siemens geleverd in de stelplaats van Gentbrugge, een kolos van liefst 30 ton. Later volgden nog eens veertig zalkte trams. Prompt werden verkenningsritten op touw gezet met de nieuwe tramtuigen en kregen de bestuurders rijlessen. Vanaf 14 maart 2000 was het dan eindelijk zo ver: de Hermelijnen werden voor reizigersverkeer ingezet op de drukke lijn 1 tussen de Korenmarkt en het Sint-Pietersstation. Met de modernisering van het trammaterieel had ook het Gentse tramnet de stap gezet in het nieuwe millennium.

De voordelen ten opzichte van de PCC-trams waren namelijk: ze kunnen veel meer reizigers in een keer vervoeren en dankzij de lage instap is de tram veel toegankelijker voor wie slechter te been is, voor rolstoelgebruikers en voor ouders met kindwagens. Op de trams zijn bovendien speciale plaatsen voorzien voor rolstoelers. Ook voor de bestuurders zijn de trams comfortabeler. De bestuurderspost is veel groter en met één druk op de knop kon de bestuurder alle acht films in één keer verdraaien. Vanaf 2014 werden de rollfilms op de Hermelijnen vervangen door digitale aanduidingen. Een twintigtal van de PCC-trams die nog in dienst waren, werden tussen 1999 en 2001 vernieuwd tot PCC2-trams. Ze kregen een opgesmukte binneninrichting, nieuwe koplichten en een afgesloten bestuurderspost.

Ook aan het comfort van de wachtende reizigers werd trouwens gedacht. Het Gentse stadsbestuur ging in 1999 in zee met City Adver-

Dankzij de lage instap is de tram veel toegankelijker voor wie slechter te been is, voor rolstoelgebruikers en voor ouders met kindwagens. Op de trams zijn bovendien speciale plaatsen voorzien voor rolstoelers.