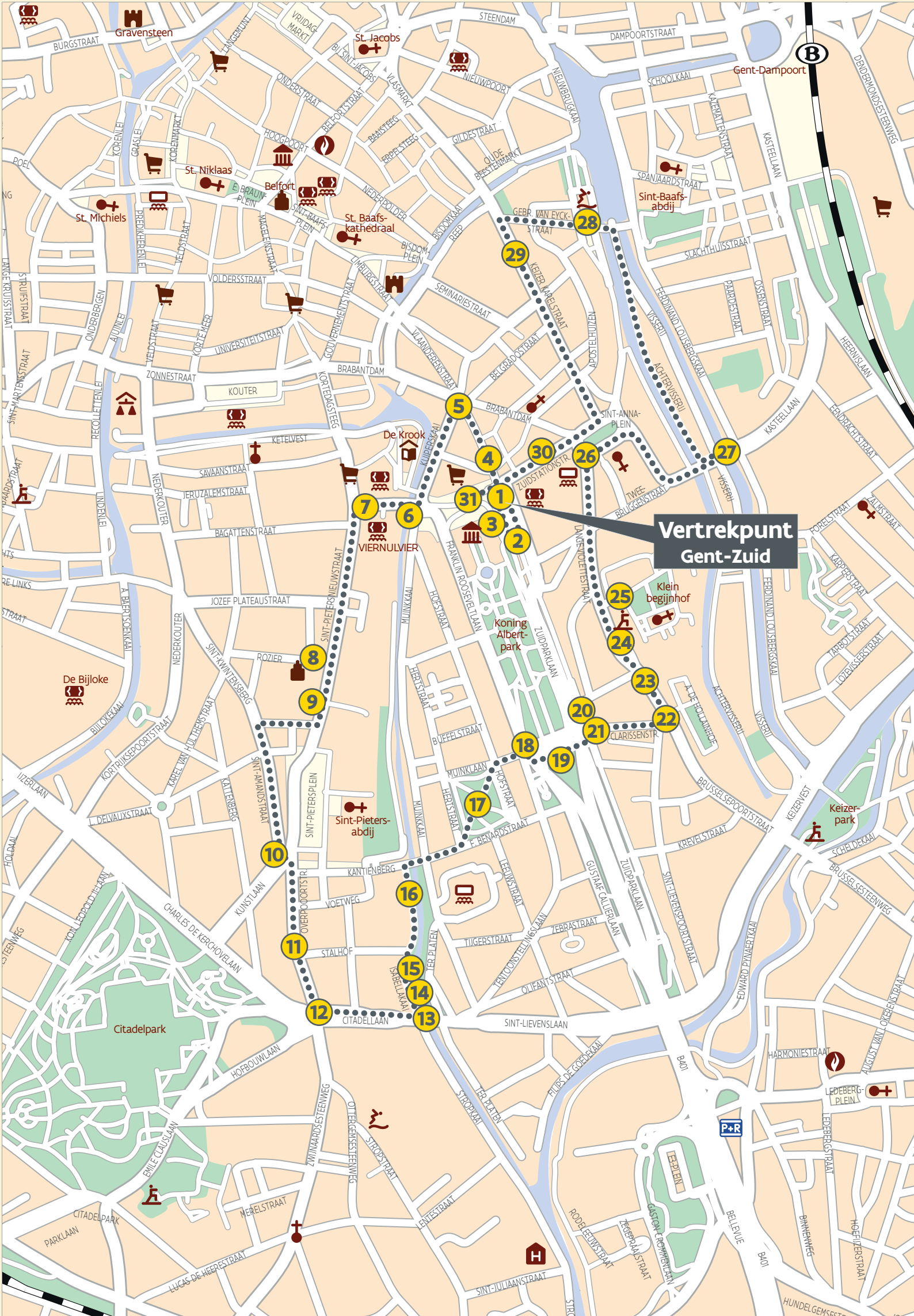




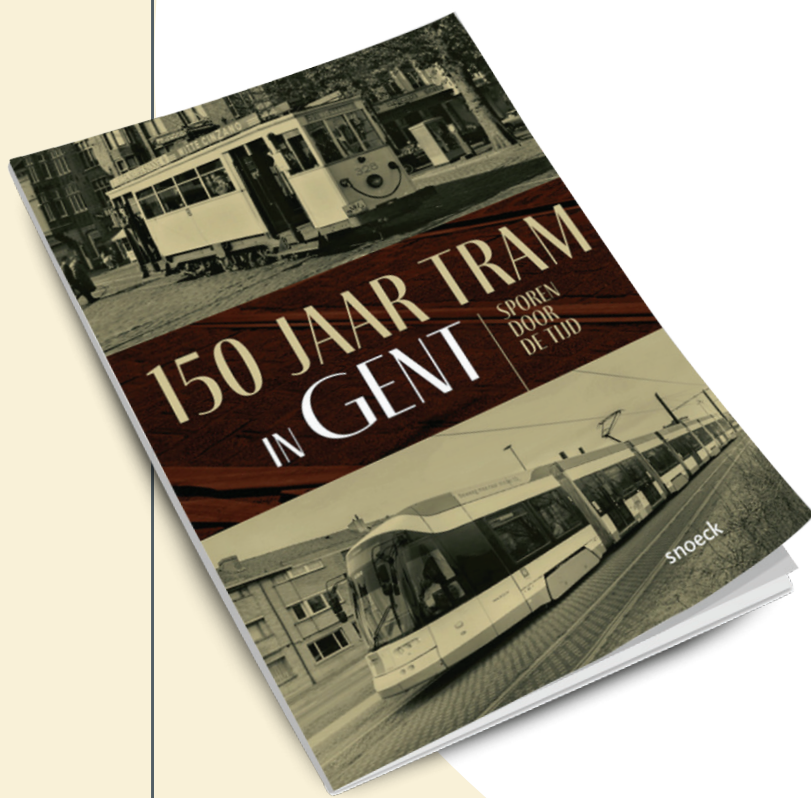
Nood aan nog een extra uitdieping?

Lees dan het boek 150 jaar tram in Gent. Deze is te koop in het Industriemuseum, de boekhandel en in de webshop op www.150jaartram.be.

Verantwoordelijke uitgever:

Bernard Vancraeynest, vzw META

september 2024
lay-out De Lijn



1. TRAM-EN BUSSTATION

Knooppunt van trams en bussen

Het Zuid is een belangrijk knooppunt voor trams en bussen. De heraanleg van het plein in de jaren negentig bood meer ruimte aan het openbaar vervoer. Daarom bouwde De Lijn in 1999 aan beide zijden van de tramsporen nieuwe gebouwen waar je vroeger ook kaarten en abonnementen op de kop kon tikken aan een loket. Ze gaven ook onderdak aan een wachtruimte. Ondergronds bevinden zich een tractiestation en personeelslokalen.

Eerste paardentramlijn

Tussen het Zuid en Gent-Dampoort reden op 24 mei 1874 de eerste paardentrams. Al twee maanden later werd een tweede lijn geopend van het Zuid naar de Korenmarkt. Begin twintigste eeuw stopten drie stadslijnen aan het Zuid. Lijn 1 maakte via het Zuid en de Korenmarkt een lus tot aan het Sint-Pietersstation, lijn 5 reed tot aan de terreinen van de Expo 1913 en

lijn 7 nam het traject naar Sint-Amandsberg voor zijn rekening. Vandaag stoppen hier de tramlijnen T1, T2 en T3.

Streektram naar Merelbeke

Niet alleen de stadstramlijnen waren hier prominent aanwezig. Ook de buurtlijn van Merelbeke stopte aan het Zuidstation. Gent-Zuid - Merelbeke was weliswaar een streektramlijn, maar werd in concessie uitgebaat door de stadstrammaatschappij.

In 1899 werden de sporen in gebruik genomen langs de Frère-Orbanlaan. Tot op 30 april 1955 zouden over dit traject trams blijven rijden naar Merelbeke.



Foto: Bart Vanacker

2. GYROBUSSEN NAAR MERELBEKE

Op 1 mei 1955 kwam een einde aan de tramexploitatie tussen Gent-Zuid en Merelbeke. De lijn werd niet vervangen door dieselbussen, maar door gyrobussen. Zo'n bus werd voortgedreven door een vliegwiel. Om de twee kilometer konden de bussen stroom afnemen aan een laadmast om het sneldraaiende vliegwiel aan te drijven tot 3000 toeren per minuut. De autonomie van de gyrobussen viel echter tegen en in 1959 werden ze vervangen door dieselbussen.



Foto: Jacques Bazin, collectie Pierre de Meyer, 1956

3. GENTS EERSTE TREINSTATION

Al 150 jaar lang stoppen trams aan het Zuid. Dat had alles te maken met het eerste treinstation van Gent dat hier in 1837 de deuren openzwaaide. Het was het kopstation van de spoorlijn tussen Mechelen en Gent. Een jaar na de opening ervan werd deze spoorlijn doorgetrokken richting Oostende en volgde een spoorverbinding met Kortrijk. Het stationsgebouw van Gent-Zuid barstte al snel uit zijn voegen en werd in 1850 vernieuwd door Auguste Payen, een architect in dienst bij de Belgische Staatsspoorwegen



Foto publiek domein

4. KOMEN EN GAAN VAN TRAMS

De Vlaanderenstraat verbindt sinds 1883 het Zuidstation met het historische centrum. Nog altijd is het een belangrijke toegangspoort tot de stad en een komen en gaan van trams. Dat hier al van oudsher trams passeren, merk je aan de rozetten ter hoogte van de gevels aan de nummers 129, 90 en 88. Aan deze kleine, sierlijke haken uit gietijzer werden de spandraden van de bovenleiding opgehangen voor de komst van de PCC-trams in de jaren 1970. Toen werd het bovenleidingsnet verlaagd, maar bleven de rozetten vaak hangen.



Foto: Bart Vanacker

5. SPLITSING

Aan het Lippensplein splitsen de tramsporen: T2 volgt verder de Vlaanderenstraat, dwarsst het centrum en steekt door tot in Evergem. T1 en T3 buigen af naar de Brabantdam en rijden over de Kouter, de Rozemarijnbrug en de Bijloke via het Sint-Pietersstation tot aan Flanders Expo (T1) en Zwijnaarde (T3).

Het plein werd tussen 1883 en 1885 aangelegd en Rondpunt gedoopt. Na de Wapenstilstand in 1918 werd het hernoemd tot Lippensplein, een ode aan Gents burgemeester Hippoliet Lippens.

6. TRAMS OVER DE CHARLES MARCELLISBRUG

De Charles Marcellisbrug was in 1844 de allereerste gietijzeren brug in Gent en werd vernoemd naar advocaat Marcellis. Hij verwierf faam met constructies in gietijzer en verleide de Gentse gemeenteraad tot de bouw van een ijzeren brug. Eén probleempje echter. De brug lag niet in het verlengde van de Lammerstraat. Daarom werd hij in 1866 vervangen door een nieuw exemplaar. Probleem opgelost? Toch niet. De brug was twee meter smaller dan de straat. Een flessenhals, dus. In 1952 kwam een brede brug in voorgespannen beton.



Foto publiek domein

7. KLIMMEN

Al sinds eind negentiende eeuw doorkruisten trams de Lammerstraat. Aan de gevels van huisnummers 37, 25, 21, 9 en 5 vind je nog rozetten terug waaraan de bovenleiding hing. De scherpe bocht waarlangs de trams de Lammerstraat inzwaaiden na de afdaling vanuit de Sint-Pietersnieuwstraat, was niet zonder risico. Op 21 maart 1899 weigerden de remmen van een accutram dienst. Een frontale botsing met een andere tram kon nipt worden vermeden.

8. BOEKENTOREN

Henry Van de Velde ontwierp de nieuwe bibliotheek van Universiteit Gent. De 64 meter hoge betonnen toren is een baken van kennis en wetenschap in de stad. De bouw had echter wel wat voeten in de aarde. Zelfs de trammaatschappij werd ingeschakeld om grond af te voeren van de bouwwerf met een

motorwagen en vier goederenwagens. In de zomer van 1941, in volle oorlogstijd, werden enkele honderden meters sporen aangelegd om de uitgegraven grond tot aan het UZ Gent te voeren. De boekentoren werd in september 1942 voltooid.

9. TRAMSEIN

De rozetten blinken uit door afwezigheid in de Sint-Pietersnieuwstraat, nochtans het traject van tramlijn 5. Let op de bussen die voorbijrijden. De nummers 5a en 5b zijn verwijzingen naar die tramlijn. Het is wachten geblazen tot je aan huisnummer 214 komt om een tramrestant te zien. Op de eerste verdieping steken twee ooghaken uit. Hier was een tramseïn gemonteerd en dat had alles te maken met de jaarlijkse Halfvastenfoor op het Sint-Pietersplein toen de trams moesten omrijden via een enkelsporige omleidingsroute langs de Sint-Amandstraat. Dit enkelspoor werd beveiligd door een tramseïn.

10. TRAMROZETTEN

Zelfs op deze tijdelijke omweg door de Sint-Amandstraat vind je ter hoogte van huisnummer 30 nog een rozet terug. Ook verderop, aan de gevel van het pand op de hoek van de Sint-Amandstraat en de Kunstlaan, hangt een rozet dat nog altijd dienst doet, weliswaar niet meer om de bovenleiding te dragen.



Foto: Bart Vanacker

11. MET DE TRAM DOOR DE OVERPOORT

We keren terug naar het vaste traject van tramlijn 5 dat via de Overpoortstraat liep. Aan de gevels van de cafés ter hoogte van nummers 74, 86 en 108 hangen de typische tramrozetten.

12. KRUISPUNT VAN TRAMLIJNEN

De aanleg van de stadsring betekende de doodsteek voor veel tramlijnen. Ook voor tramlijn 5 die op 31 mei 1965 vervangen werd door een busdienst.

Tramlijn 5 kruiste hier trouwens de tramlijnen 7 en 9 die van het station kwamen en richting Terplattenbrug bolden. Op 13 september 1963 reden de laatste trams over lijn 9 tussen het Sint-Pietersstation en de Arsenaalsite. Een jaar later was het over en uit voor tramlijn 7. Ook de buurtspoorwegen passeerden er tot 1958.

13. OPGEBLAZEN BRUG

Stadstram 7 en 9 en de streektrams naar Oostakker, Lochristi en Wetteren staken via de Terplattenbrug de Muinschelde over. Net voor de Tweede Wereldoorlog losbarstte, was de metalen brug uit 1882 (zie foto) vervangen door een nieuw exemplaar. De Duitse inval in België gooide zand in de wielen. Om de Duitse opmars te vertragen, werden zo'n 26 bruggen opgeblazen door de Belgische genie. Voor de nieuwe Terplattenbrug kende de genie geen genade. Ook die verdween in het water.

Door de vernielingen was het Gentse tramverkeer bij het losbreken van de Tweede Wereldoorlog zwaar verstoord. De Duitse bezetter maakte wel snel werk van de heropbouw: op 28 januari 1941 was de Terplattenbrug hersteld en konden opnieuw trams over de brug rijden en het Sint-Pietersstation bereiken.



Foto: Stadsarchief Gent

14. AQUARAIL

Een fotomontage uit een brochure over de Aquarail toont een beeld van een monorail die over de Muinschelde zweeft, een plan dat in 1987 werd voorgesteld door D&C Van Impe & Partners om de doorstroming te verbeteren. De Aquarail (een monorail) zou grotendeels gebruikmaken van de beddingen van waterwegen die door het in gebruik nemen van de Ringvaart er grotendeels onbenut bijlagen. De aanleg werd geraamd op 6 miljard Belgische frank (150 miljoen euro in prijzen van 1987). Het plan stierf een stille dood.



Foto: Scan Bernard

15. STADSOMWALLING

We slaan de Isabellakaai in die begin twintigste eeuw werd aangelegd tussen de Terplattenbrug en Stalhof. Langs deze kaai zie je een torentje prikken, de Peperbus. Deze uitkijktoren werd opgetrokken midden zeventiende eeuw en maakte deel uit van de Gentse stadsomwalling. Het torentje werd in 2019 van top tot teen opgeknapt en dankzij haar vorm kreeg ze de bijnaam peperbus, een verwijzing naar een houder voor peper die er gelijkaardig uitziet.



Foto: Bart Vanacker

16. UCO TER PLATEN

Ter hoogte van de Arteveldehogeschool werd in 1905 katoenspinnerij Cotonnière de Gand uit de grond gestampt. Deze vestiging van UCO sloot in 1969 als eerste UCO-bedrijf de deuren. De fabrieksgebouwen verdwenen tegen de vlakke. Arbeiders zoals van UCO Ter Platen genoten van een arbeiderstarief op het Gentse tramnet. Wie voor 7 uur 's ochtends met de tram reisde, betaalde slechts de helft van de prijs.



Foto Industriemuseum Gent

17. DE ZOO VAN GENT

Via de Muinkbrug, een stalen brug uit 1937 die recent werd gerestaureerd en sinds 2023 weer open is voor het verkeer, stap je richting Muinkpark. Het Muinkpark is het enige echte tastbare restant van de dierentuin die hier in de negentiende eeuw was gevestigd. De straatnamen in de buurt verwijzen nog naar de dieren die hier echte publiekstrekkers waren zoals de Tijgerstraat, de Leeuwstraat, de Olifantstraat en de Zebrastraat. De openbare verkoop van de dieren en inboedel van de zoo vond plaats in 1904.



Foto: publiek domein

18. TRAMLIJN 7 EN 9

Nadat tramlijn 7 en 9 de Terplattenbrug waren overgestoken, draaiden ze de Tentoonstellingslaan in en reden ze via deze laan, de Franklin Rooseveltlaan, tot aan het Zuid. De rozet ter hoogte van nummer 403 getuigt van hun passage.

Nu rijden hier geen trams meer, maar auto's. De bussen van lijnbundel 7 steken hier de drukke weg over en vervolgen hun route naar het Zuid langs de andere kant van het Koning Albertpark, het stadspark op de plaats van het vroegere Zuidstation.



Foto: Bart Vanacker

19. RELICTEN VAN HET ZUIDSTATION

Een monument herinnert de oorlogsslachtoffers van de Eerste en Tweede Wereldoorlog. De zuilen die rond het monument werden opgericht, zijn afkomstig van het gesloopte Zuidstation. Het Koning Albertpark, kortweg het Zuidpark, werd dan weer aangelegd op de plaats van de voormalige sporen en perrons.

20. EERSTE BOVENLEIDING IN GENT

In 1899 worden in de Frère-Orbanlaan sporen aangelegd voor de accutrams richting Merelbeke, een streeklijn die in concessie werd uitgebaat door de ETG. In 1901 begon de ETG (Elektrische Tramwegen van Gent) op deze plaats met de bouw van een bovenleidingsnet, al was het niet de bedoeling om dat elders in de stad in te voeren. Op 1 december 1901 werden de stoomtrams op de buurtspoorweg naar Merelbeke vervangen door 5 elektrische rijtuigen, een primeur voor de provincie Oost-Vlaanderen.

21. SPLITSING

Ter hoogte van de Clarissenstraat splitsen de sporen. T3 (Zwijnaarde - Sint-Pieterstation - Kouter - Zuid - Moscou) en T1 (Flanders Expo - Sint-Pietersstation - Kouter - Zuid - Gentbrugge Stelplaats) gaan rechtdoor langs de Zuidparklaan richting Ledeborg.

T2 (Evergem - Wondelgem - Korenmarkt - Zuid - Melle Leeuw) buigt hier af via de Clarissenstraat naar de Brusselsepoortstraat, een traject dat ook wij volgen.

22. DE POMP

Stadsarchitect Louis Roelandt ontwierp in 1837 deze militaire praalpompe pal voor de vroegere kazerne De Hollain. Je kan er weliswaar water uit tappen, maar het is grondwater en dus niet drinkbaar. Op de plaats van wooncomplex de Hollain bevond zich vroeger kazerne de Hollain. Het herenhuis er links van maakte deel uit van de paardenvolkskazerne. Op

23. VROEGERE TRAMROUTE

de gelijkvloerse verdieping bevonden zich stallingen, boven sliepen de soldaten. De tramsporen van T2 draaien de Brusselsesteenweg in richting Keizerpoort en terminus Melle Leeuw.

Aan de gevels van de Brusselsepoortstraat 63 en de Lange Violettestraat 132 en 277 merk je weer rozetten op. Het traject van tramlijn 2 volgde tot september 1969 de Lange Violettestraat richting Sint-Annaplein en boog nog niet af naar de Frère Orbanlaan. De trams weken vanaf 1969 via de Clarissenstraat uit naar de Frère-Orbanlaan om het autoverkeer niet langer te hinderen langs het Van Arteveldeplein (Sint-Annaplein) en de Lange Violettestraat.

24. ARENA VAN VLETINGEN

De Arena van Vletingen is een laatste herinnering aan de militaire aanwezigheid in deze straat in de negentiende eeuw. De arena was een overdekte rijbaan voor ruiters in de omgeving van de cavaleriekazerne die van 1851 tot 1853 werd gebouwd naar een ontwerp van - opnieuw - stadsarchitect Roelandt. Het religieus aandoende gebouw werd in 1991 door het Ministerie van Landsverdediging overgedragen aan de stad, nu biedt de rijbaan onderdak aan Forza Ritmica Gent, een ritmische turnvereniging.



25. KLEIN BEGIJNHOF

Het Klein Begijnhof Onze-Lieve-Vrouw Ter Hoyen vormt een oase van rust te midden van de stad. Het Klein Begijnhof werd in 1235 opgericht door de Gravin van Vlaanderen en kwam zonder kleerscheuren door de Franse Revolutie. Het is het best bewaarde Begijnhof van voor de Franse Revolutie en sinds 1998 erkend als UNESCO Werelderfgoed samen met twaalf andere Vlaamse begijnhoven, waaronder het Groot Begijnhof Sint-Elisabeth in Sint-Amandsberg.



26. WACHTHUISJE

Dit plein werd in de jaren 1840 aangelegd na de voltooiing van de Keizer Karelstraat. Later volgde de Statiestraat (nu de Zuidstationstraat). Oorspronkelijk heette het plein het Jacob Van Arteveldeplein. Bij de aanleg was dan ook nog geen sprake van de Sint-Annakerk. De bouw begon pas in 1853. Het plein werd in 1981 omgedoopt tot Sint-Annaplein. Vanuit de Lange Violettestraat reden de trams over lijn 2 de Brabantdam in langs een wachthuisje.



Foto: collectie Pierre de Meyer, voor 1914

27. VALSLUIS OF HEFBRUG?

De Lousbergbrug is een hefbrug om schepen door te laten. Al van in de beginjaren van de Gentse trams zorgden de vele openstaande bruggen voor vertragingen. Ook op deze tramlijn 7 was dat het geval. In 1964 werd de tramlijn echter opgedoekt. Voor de toekomstige heraanleg van tramlijn 7 is de Lousbergbrug een van de hindernissen die moet worden bedwongen door de bouw van een valsluis. In plaats van de brug omhoog te tillen, worden de schepen onder de brug naar beneden versast via een sluiscomplex.



28. OUDSTE BAD VAN BELGIË

Via het smalle wandelpad langs de Achtervisserij beland je aan de Slachthuisbrug, een brug waar nooit trams te bespeuren waren. Je vindt er wel het Van Eyck zwembad, het oudste zwembad van België. Bij de bouw ervan in 1886 werd het in een aantrekkelijk art-deco-jasje gestoken.

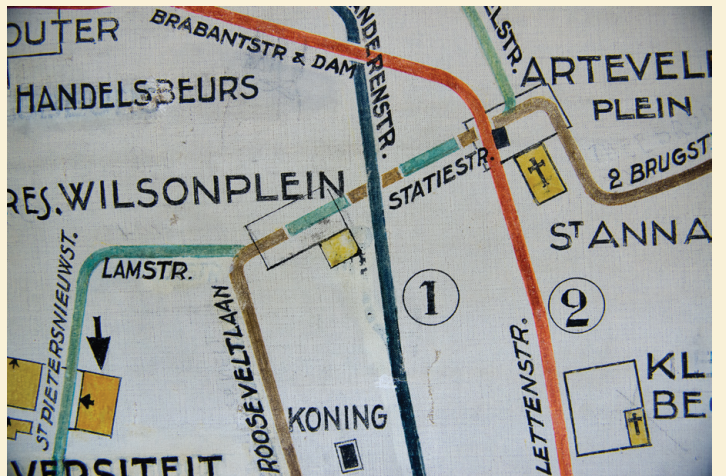


29. TRAMLOZE KEIZER KARELSTRAAT

Het voormalige traject van tramlijn 5 (Zwijnaardsesteenweg - Zuid - Muide) in de Keizer Karelstraat wordt gemarkeerd door een rozet aan de gevel van het Sint-Lievenscollege, maar ook verderop in de straat aan nummer 228. Sinds 1965 bollen geen trams meer door de Keizer Karelstraat: op 31 mei werden de trams vervangen door een busdienst.

30. STATIESTRAAT

Na de voltooiing van het Sint-Annaplein in 1846 werd de Statiestraat aangelegd, vandaag hernoemd tot de Zuidstationstraat. Een kaart met het Gentse tramnet toont nog de oude straatnaam die doorkruist werd door tramlijnen 2 en 5. Rozetten aan de gevels van nummer 2, 10 en 18 herinneren daaraan. Als tramlijn 7 wordt heraangelegd, dan zal de lijn vanaf het Zuid afslaan in deze straat en zijn weg verderzetten over het Sint-Annaplein.



Kaart collectie Alain Bondroit

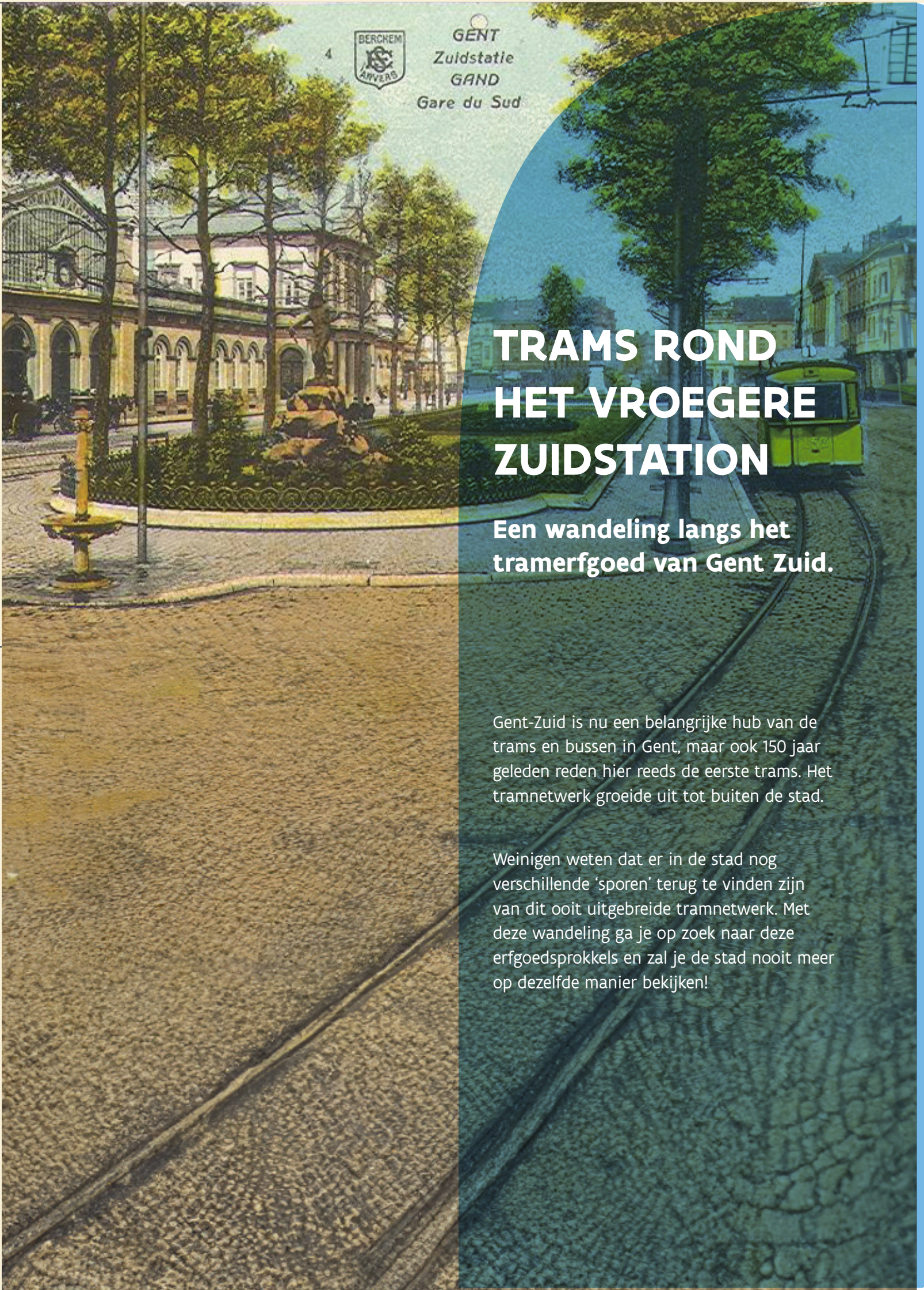
31. HALTE AAN HET ZUID

De tramlijnen 5 en 7 hadden een gemeenschappelijke halte op het Woodrow Wilsonplein tegenover het huidige shoppingcenter. Na de heraanleg van het plein in de jaren negentig is het tafereel bijna niet meer herkenbaar. Enkel het hoekhuis met de Zuidstationstraat doet nog een belletje rinkelen.

Deze halte is ook het eindpunt van deze wandeling rond het vroegere station Gent-Zuid.



Foto Pierre de Meyer



TRAMS ROND HET VROEGERE ZUIDSTATION

Een wandeling langs het tramerfgoed van Gent Zuid.

Gent-Zuid is nu een belangrijke hub van de trams en bussen in Gent, maar ook 150 jaar geleden reden hier reeds de eerste trams. Het tramnetwerk groeide uit tot buiten de stad.

Weinigen weten dat er in de stad nog verschillende 'sporen' terug te vinden zijn van dit ooit uitgebreide tramnetwerk. Met deze wandeling ga je op zoek naar deze erfgoedspokkels en zal je de stad nooit meer op dezelfde manier bekijken!

Meer weten?

Na deze wandeling honger naar meer?

Je kunt ook onze twee andere erfgoedwandelingen terugvinden via de erfgoedapp of scan de QR-codes hieronder vanuit de erfgoedapp.



Ook op www.150jaartram.be vind je nog verdere informatie rond de Gentse tramgeschiedenis en kom je te weten komen welke iconische trams ooit hebben gereden in en rond Gent.