ETG vzw
Erfgoed **T**ram en bus van **G**ent en Oost-Vlaanderen
Maatschappelijke zetel : Parkplein 22, 9000 Gent

ACTUA-47

De tram in Zwijnaarde opnieuw terug van weg geweest

Op zaterdag 6 november 2016 breidt De Lijn haar Gentse tramnet uit tot Zwijnaarde.
Voor de jonge generaties lijkt het alsof er nu voor het eerst een tram naar Zwijnaarde gaat rijden. Niets is minder waar. Voor de tram is het een terugkeer naar Zwijnaarde, zelfs al voor de tweede keer ! Om dit te begrijpen zetten we even een flinke stap terug in onze vaderlandse mobiliteits-geschiedenis.
Zwijnaarde werd in de vorige eeuw al bediend door de tramlijn Gent - Merelbeke - Herzele - Geraardsbergen van de NMVB. Die lijn kwam er in drie stappen.
De NMVB, of voluit de 'Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen', werd in 1885 opgericht door de Belgische staat. Ze kreeg als opdracht een net van lokale tramlijnen aan te leggen om zo de gebieden die niet werden bediend door de 'grote spoorwegen' te ontsluiten naar de steden toe. De NMVB legde de tramlijnen aan en telkens er één klaar was, werd de exploitatie ervan via een aanbesteding toegekend aan een privé-bedrijf.

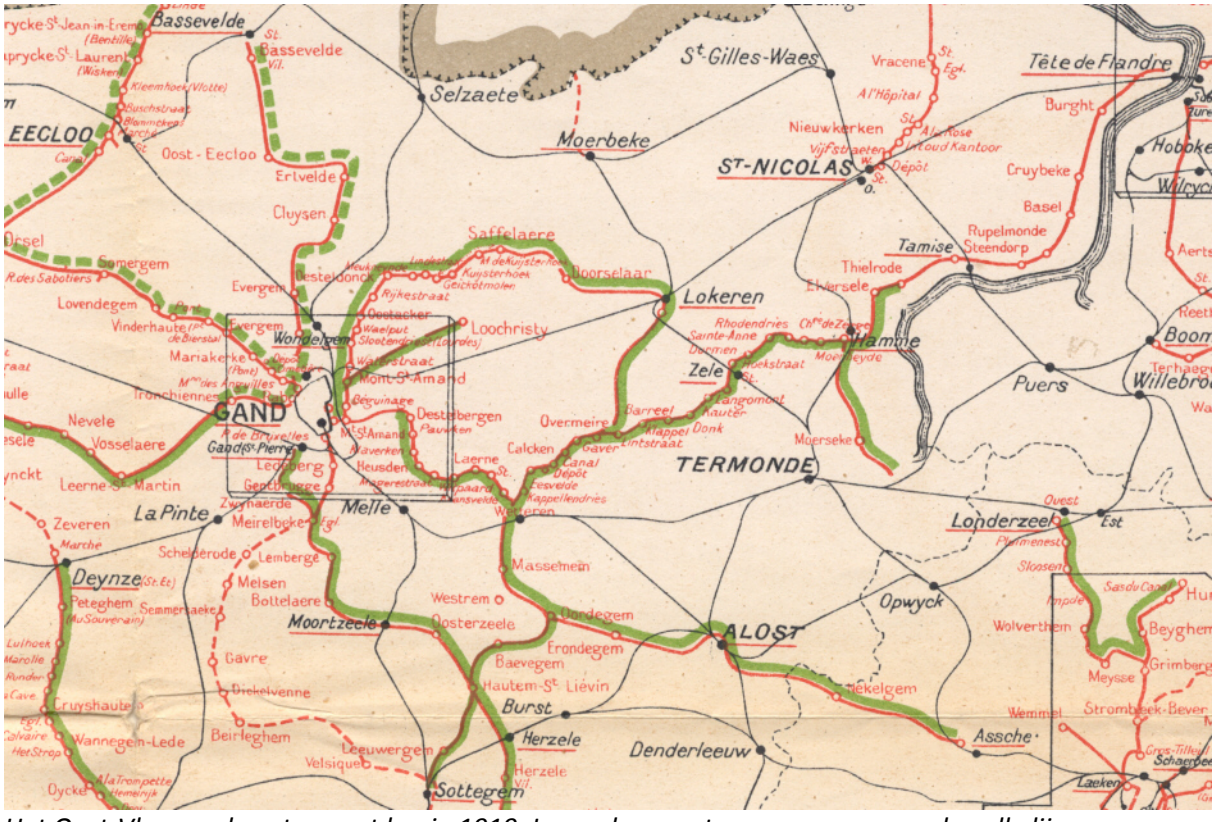
Een stoomtram in het begin van de jaren 1900 in Lochristi. Gelijkaardige trams reden in het begin op de lijn Gent-Zwijnaarde-Merelbeke-Herzele-Geraardsbergen. (verz. Dirk Eveleens Maarse)

Eén van de eerste lijnen die de NMVB in de Gentse regio aanlegde was de lijn Gent - Merelbeke. De exploitatie van die lijn werd in handen gegeven van de 'Société anonyme des Tramways Électriques de Gand' die ook het Gentse stadstramnet bezaten en uitbaatten.
In 1905 startte de NMVB met de aanleg van de lijn Merelbeke - Herzele (18,845 km lang) die in Merelbeke op bovenvermelde lijn aansloot. Op 23 juni 1907 werd deze lijn in gebruik genomen en de exploitatie werd uitbesteed aan de 'Société anonyme des chemins de fer provinciaux'.
In tegenstelling met Gent - Merelbeke waarop toen al elektrische trams reden, werd de lijn Merelbeke - Herzele uitgebaat met stoomtrams.

ETG vzw
Erfgoed **T**ram en bus van **G**ent en Oost-Vlaanderen
Maatschappelijke zetel : Parkplein 22, 9000 Gent

ACTUA-47

Reeds in 1907 vroeg de NMVB de vergunning aan om de lijn naar Herzele te verlengen tot in Geraardsbergen. Die vergunning kwam er in 1909. Na de nodige studies startte de aanleg in 1911 en op 1 mei 1912 kon de 14 km lange verlenging tot Geraardsbergen in dienst worden genomen.
In 1911 vroeg de NMVB opnieuw twee vergunningen aan voor tramlijnen vanuit Merelbeke : de ene via Zwijnaarde naar Gent-St-Pieters, de andere via Gavere naar Zottegem (24 km).
Voor de lijn naar Zottegem werd de vergunning verleend in 1913. Studies en onteigeningen begonnen in 1914. Door de Eerste Wereldoorlog werd de aanleg ervan echter uitgesteld, een uitstel dat uiteindelijk afstel werd.
Voor de lijn naar Zwijnaarde en Gent-St-Pieters daarentegen verliep alles wel snel en goed : vergunning in 1912, onteigeningen en start van de werken nog hetzelfde jaar, zodat reeds op 11 oktober 1913 het vak Gent-Sterre - Zwijnaarde - Merelbeke kon in dienst worden genomen. De tram in Zwijnaarde was hiermee en feit.
De feestvreugde was echter van zeer korte duur. Op 4 augustus 1914 viel het Duitse keizerlijke leger ons land binnen. Toen de Duitse troepen in oktober 1914 de Gentse regio bereikten bliezen terugtrekkende Engelse geniesoldaten de Scheldebrug in Zwijnaarde op. Dit betekende het einde voor de exploitatie van het vak Gent-Zwijnaarde-Merelbeke. Op de rest van de lijn tussen Merelbeke en Geraardsbergen bleven de stoomtrams wel rijden.



Het Oost-Vlaamse buurtramnet begin 1919. Legende :zwart = spoorwegen; rode volle lijn = bestaande tramlijn; rode stippellijn = vergunde maar nog aan te leggen lijn; groene lijn = baanvakken die door de Duitse bezetter werden opgebroken tijdens de oorlog; groene stippellijn = baanvak vernield tijdens de oorlog. Men ziet op deze kaart duidelijk dat in de eerste maanden na de oorlog van het NMVB-net in het Gentse nog enkel de elektrische tramlijn Gent - Merelbeke in dienst was.

ETG vzw
Erfgoed **T**ram en bus van **G**ent en Oost-Vlaanderen
Maatschappelijke zetel : Parkplein 22, 9000 Gent

ACTUA-47

In de loop van 1916 begon de Duitse bezetter met het opeisen van spoor- en rollend materieel van diverse buurttramlijnen om dit materieel elders, aan één van de fronten of in Duitsland zelf te gaan gebruiken. Met uitzondering van de lijn Gent-Merelbeke, die een beetje werd beschouwd als behorend bij het Gentse (voor)stadsnet, werden zowat alle buurttramlijnen in het Gentse door deze opeisingen getroffen of door oorlogsoperaties vernield (zie het kaartje hiervoor). Alleen al in de provincie Oost-Vlaanderen waren 222 km sporen van het vooroorlogse buurttramnet verdwenen of vernield ! Ter vergelijking : het huidige Gentse tramnet is zowat 30 km lang.
Na de oorlog startte de NMVB zo snel mogelijk met het herstel of de heraanleg van de vernielde of uitgebroken tramlijnen. Ook rollend materieel, of wat er nog van overbleef, moest terug bij elkaar gezocht worden en hersteld of vervangen door nieuw materieel.
In het Gentse was de lijn naar Lochristi de eerste die klaar was. Ze kwam terug in dienst in maart 1919. In mei van hetzelfde jaar volgden al de lijnen naar Oostakker en Heusden.
Voor de lijn Gent-Merelbeke-Herzele-Geraardsbergen duurde het heel wat langer : het vak Herzele-Merelbeke kwam pas terug in dienst in april 1921, in oktober 1921 gevolgd door het vak Herzele-Geraardsbergen. Het stuk Gent - Merelbeke tenslotte kwam pas in 1922 in dienst omdat de NMVB moest wachten op de herstelling van de brug in Zwijnaarde die werd beheerd door het bestuur van 'Bruggen en Wegen'. Na een onderbreking van bijna 8 jaar keerde de buurttram dan toch eindelijk terug in Zwijnaarde.
In 1924 begon de NMVB dan met de aanleg van het traject Gent-St-Pieters - De Sterre dat op 1 april 1925 in dienst werd genomen. De lijn Gent-Merelbeke-Herzele-Geraardsbergen was hiermee eindelijk volledig afgewerkt.

De spoorauto AR.277, een dieseltram gebouwd in Destelbergen, houdt even halt voor een tankbeurt in het tramstation van Herzele. (foto J.Bazin)
Hoewel de tram boven de voorruit is uitgerust met een grote kast die kan gebruikt worden voor de lijn- of de bestemmingsaanduiding, moeten de reizigers het stellen met een klein bordje met de tekst 'Herzele Geraardsbergen' achter de linker voorruit om te weten waar de tram naartoe rijdt.

ETG vzw
Erfgoed Tram en bus van Gent en Oost-Vlaanderen
Maatschappelijke zetel : Parkplein 22, 9000 Gent

ACTUA-47

— 32 —

GENT-MEIRELBEKE-HERZELE-GEERAARDSBERGEN. —
Afstanden voor de toepassing der prijzen op het vervoer van reizigers, reisgoed, goederen, enz. —

— 33 —

GAND-MEIRELBEKE-HERZELE-GRAMMONT.
Distances pour l'application des taxes aux transports de voyageurs, de bagages, de marchandises, etc.

VAN NEVENS- NAAR ONDERSTAANDE PLAATSEN en omgekeerd. — *DES POINTS CI-CONTRE AUX POINTS CI-APRES et réciproquement.*

Gemeente	Halte	Sint-Pieters (Maria-Henriettaplaats) *Saint-Pierre place Marie-Henriette)*	Ster	Baan op Audenaerde *Route d'Audenarde*	Rollebergen	Hutsepot	Statie *Station* (Zwijnaerde)	Dorp *Village* (Zwijnaerde)	Kluyze	Kerk *Eglise*	Egijptessenplein	Lemberge (Statie *Station*)
Gent *Gand*	St-Pieters (Maria-Henriettapl.) St Pierre (pl. Marie-Henriette) (4)	—										
	Ster (4)	2	—									
	Baan op Audenaerde *Route d'Audenarde* (2)	2	1	—								
Zwijnaerde	Rollebergen (2)	3	2	1	—							
	Hutsepot (2)	4	3	2	1	—						
	Statie *Station* (4)	5	4	3	3	2	—					
	Dorp *Village* (2)	6	4	4	3	2	1	—				
Meirelbeke	Kluyze (2)	8	6	6	5	4	3	2	—			
	Kerk *Eglise* (4) ◆	8	6	6	5	4	3	3	1	—		
	Egyptessenplein (2)	10	8	8	7	6	5	4	3	2	—	
Lemberge	Statie *Station* (4)	10	9	8	7	7	5	5	3	3	1	—
Bottelaere	Kasteel (2) & Statie *Station* (5)	12	10	10	9	8	7	6	5	4	3	2
	Dorp *Village* (4)	12	11	10	9	8	7	7	5	5	3	2
Moortzeele	Statie *Station* (4)	14	12	12	11	10	9	9	7	6	5	4
Oosterzeele	Meerschstraat (2)	16	14	14	13	12	11	10	8	8	6	6
	Station *Station* (4)	16	15	14	13	12	11	11	9	9	7	6
	Vredegerecht *Justice de Paix* (2)	16	15	15	14	13	11	11	9	9	7	7
	Smessenbroek (2)	17	15	15	14	13	12	12	10	9	8	7
	Heistraat (2)	18	16	16	15	14	13	13	11	10	9	8
Sint-Lievens-Hautem *Hautem-Saint-Liévin*	Statie *Station* (5) ■ & Meire Stichele (2)	21	19	19	18	17	16	15	14	13	12	11
	Dorp *Village* (2) ●	21	20	19	19	18	16	16	14	14	12	12
	Krapenijk (2) & verbinding *raccordement* Saey (3)	22	20	20	19	18	17	17	15	14	13	12
Herzele	Provinciale baan *Route provinciale* (2)	24	23	23	22	21	20	19	17	17	15	15
	Staatsstatie *Station-Etat* (2) (6)	25	23	23	22	21	20	19	18	17	16	15
	Statie voor overlading *Gare de transbordement* (1) (5)	25	24	23	22	21	20	20	18	18	16	15
	Sint-Rochus *Saint-Roch* (2)	26	25	24	23	22	21	21	19	19	17	16
	Groote Markt *Grand'Place* (2)	27	25	25	24	23	22	21	20	19	17	17
	Stelplaats *Dépôt* (4) & verbinding *raccordement* Saey (3)	27	25	25	24	23	22	22	20	19	18	17
Sint-Lievens-Essche *Essche-Saint-Liévin*	Brilstraat (2)	29	27	27	26	25	24	24	22	21	20	19
	Statie *Station* (4)	30	28	28	27	26	25	25	23	22	21	20
Steenhuyze-Wijnhuize	Bergstraat (2)	32	30	30	29	28	27	27	25	25	23	22
	Statie *Station* (4)	32	31	30	29	29	27	27	25	25	23	22
Ophasselt	Waterlooze (2)	33	32	31	30	30	28	28	26	26	24	23
	Statie *Station* (4)	35	33	33	32	31	30	29	28	27	26	25
	Vrijheid (2)	35	34	33	32	31	30	30	28	28	26	25
	Peperstraat (2)	36	34	34	33	32	31	30	29	28	27	26
Hemelverdegem	Trippen (2)	37	36	35	34	33	32	32	30	30	28	27
Schendelbeke	Oude-Barreel *Vieille-Barrière* (2)	38	37	36	35	34	33	33	31	31	29	28
Deftinge	Gemeldorp (2)	39	37	37	36	35	34	33	32	31	29	29
Nederboulaere	Reep (2)	40	39	39	38	37	36	35	33	33	31	31
Geeraardsbergen *Grammont*	(Staatsstatie *Station-Etat*) (1) (4) (6) ▲	41	39	39	38	37	36	36	34	33	32	31

Further destination columns printed on page 33: Botte-laere: Kasteel & Statie *Station*; Dorp *Village* — Moortzeele (Statie *Station*) — Oosterzeele: Meerschstraat; Statie *Station*; Vredegerecht *Justice de Paix*; Smessenbroek; Heistraat — Sint-Lievens-Hautem *Hautem-Saint-Liévin*: Statie *Station* & Meire Stichele; Dorp *Village*; Krapenijk & verbinding *raccordement* Saey — Herzele: Provinciale baan *Route provinciale*; Staatsstatie *Station-Etat*; Statie voor overlading *Gare de transbordement*; Sint-Rochus *Saint-Roch*; Groote Markt *Grand'Place*; Stelplaats *Dépôt* & verbinding *raccordement* Saey — Sint-Lievens-Essche *Essche-Saint-Liévin*: Brilstraat; Statie *Station* — Steenhuyze-Wijnhuize: Bergstraat; Statie *Station* — Ophasselt: Waterlooze; Statie *Station*; Vrijheid; Peperstraat — Hemelverdegem (Trippen) — Schendelbeke (Oude-Barreel *Vieille-Barrière*) — Deftinge (Gemeldorp) — Nederboulaere (Reep) — Geeraardsbergen *Grammont* (Staatsstatie *Station-Etat*).

Visible values of the page-33 columns (those from Kasteel to Brilstraat are covered by the caption box):

Halte	Sint-Lievens-Essche Statie *Station*	Bergstraat	Steenhuyze Statie *Station*	Waterlooze	Ophasselt Statie *Station*	Vrijheid	Peperstraat	Hemelverdegem (Trippen)	Schendelbeke (Oude-Barreel)	Deftinge (Gemeldorp)	Nederboulaere (Reep)	Geeraardsbergen *Grammont*
Statie *Station* (Sint-Lievens-Essche)	—											
Bergstraat	3	—										
Statie *Station* (Steenhuyze-Wijnhuize)	3	1	—									
Waterlooze	4	2	1	—								
Statie *Station* (Ophasselt)	5	3	3	2	—							
Vrijheid	6	4	3	2	1	—						
Peperstraat	6	4	4	3	1	1	—					
Trippen	8	6	5	4	3	3	2	—				
Oude-Barreel	9	7	6	5	4	3	3	1	—			
Gemeldorp	9	7	7	6	4	4	3	2	1	—		
Reep	11	9	9	8	6	6	5	4	3	2	—	
Geeraardsbergen	11	9	9	8	7	6	6	4	3	3	1	—

(1) Plaats voor de overgave en de overlading van zendingen bij wagenladingen of als stukgoed, over te laden van wagen tot wagen, van of naar de banen met breed spoor.
(2) Plaats enkel open voor zendingen stukgoed.
(3) Plaats open voor zendingen van ten minste 2000 kg. of voor dat gewicht betalende.
(4) Plaats open voor allerlei zendingen.
(5) Plaats enkel open voor zendingen bij wagenladingen.
(6) Plaats voor de overgave van zendingen stukgoed van of naar de banen met breed spoor, met uitzondering van die over te laden van wagen tot wagen.
■ Plaats van overgave met Wetteren-Sottegem, met uitzondering der zendingen stukgoed te vervoeren tusschen het baanvak van Sottegem naar Sint-Lievens-Houtem en het baanvak van Sint-Lievens-Houtem naar Geeraardsbergen en omgekeerd.
● Plaats van overgave der zendingen stukgoed tusschen het baanvak van Sottegem naar Sint-Lievens-Hautem en het baanvak van Sint-Lievens-Hautem naar Geeraardsbergen en omgekeerd.
▲ Plaats van overgave met Geeraardsbergen-Audenaerde.
◆ Plaats van overgave met Gent-Meirelbeke.

… ou à charge incomplète, à … grande section.
… poids.
… estination des lignes à grande …
… incomplète à effectuer entre … in à Grammont et vice-versa. … utem-Saint-Liévin et celle de …

De officiële afstandstabel uit de jaren '30 van de tramlijn Gent-Zwijnaarde-Merelbeke-Herzele-Geraardsbergen.
Het vervoertarief werd toen nog bepaald in functie van de afgelegde afstand of van het aantal 'secties' waarin men reisde. Uurtarief of zonetarief kende men in die tijd niet.
Deze afstandstabel werd gebruikt voor het bepalen van de prijs, zowel voor het vervoer van reizigers, als voor het vervoer van goederen. Tot in de jaren '50 van vorige eeuw verzekerden de Buurtspoorwegen immers ook goederen-vervoer op haar tramlijnen.
De tabel vermeldt de verschillende haltes die de tram had in Zwijnaarde en de andere bediende gemeentes, en ook de aansluitpunten met andere tramlijnen van de NMVB.

ETG vzw
Erfgoed **T**ram en bus van **G**ent en Oost-Vlaanderen
Maatschappelijke zetel : Parkplein 22, 9000 Gent

ACTUA-47

Vanaf midden jaren ’20 begon de NMVB trams uit te testen die werden aangedreven door benzinemotoren. Na meerdere jaren van testen en vergelijken werd een standaard-model ontwikkeld en gestart met de bouw in serie. De eerste reeksen (geleverd vanaf 1933) hadden nog een koetswerk op houten structuur, later volgden zeer gelijkaardige reeksen (geleverd vanaf 1935) met een volledig metalen koetswerk en inmiddels ook uitgerust met een dieselmotor. Deze dieseltrammetjes werden bij de NMVB aangeduid als ‘autorail’ of AR. De exemplaren die reden op de lijn Gent - Zwijnaarde - Merelbeke waren zowat allemaal gebouwd in de eigen NMVB-werkplaatsen in Destelbergen.
Op de lijn Gent - Merelbeke - Geraardsbergen verschenen de eerste ‘autorails’ einde 1932.

Een zeldzame foto van een dieseltram in Zwijnaarde. (Foto verzameling P. de Meyer)
De tram - duidelijk een spitsuurtram want hij trekt twee aanhangrijtuigen- is op weg van Gent (r) naar Merelbeke (l) en is net gepasseerd over de in 1950 geplaatste ophaalbrug over het kanaal van Zwijnaarde.

Na de oorlog had de NMVB nog de intentie om het vak Gent - Zwijnaarde - Merelbeke te elektrificeren. Dat was een vrij logisch idee, want het was het enige niet elektrische baanvak van het Gentse voorstadsnet van de Buurtspoorwegen. De tijdsgeest van begin de jaren 50’ besliste er echter anders over : alles moest wijken voor koning auto !.
Vele buurttramlijnen die aangelegd waren in een eigen bedding langsheen bestaande wegen - wat in Vlaanderen doorgaans zo was - werden opgedoekt en vervangen door autobuslijnen. Zo kon die trambedding worden ingelijfd in de weg om extra auto-rijstroken te creëren.
Het sneuvelen van de tramlijn Gent - Merelbeke - Geraardsbergen was een geval apart. Begin jaren ’50 werd de autosnelweg Brussel - Oostende aangelegd. Het vak Wetteren - St-Denijs-Westrem werd op 16 april 1954 plechtig geopend. Dat vak dwarste in Zwijnaarde de tramlijn. Om de tram veilig de autosnelweg te laten dwarsen werd zelfs een uitgebreide lichtsignalisatie aangebracht. Een onvoorstelbare situatie die zo snel mogelijk moest verdwijnen. In zeven haasten kreeg de NMVB de vergunning om de tram te vervangen door een busdienst en zo reed op 24 april 1954 de tram voor het laatst het traject Gent-St-Pieters - Zwijnaarde. Op 2 oktober 1954 was het de beurt aan het vak Zwijnaarde - Merelbeke en namen ook daar de rode NMVB-bussen de dienst over.

ETG vzw
Erfgoed **T**ram en bus van **G**ent en Oost-Vlaanderen
Maatschappelijke zetel : Parkplein 22, 9000 Gent

ACTUA-47

Een dieseltrammetje van de lijn Gent-Geraardsbergen aan het St-Pietersstation in 1953. (Foto J.Bazin) Het tractievoertuig, de AR.280, werd in 1939 gebouwd in de NMVB-werkplaatsen in Destelbergen. Achteraan hangt een rond 1919-1920 gebouwd stoomtramaanhangrijtuig dat enigszins aangepast en gemoderniseerd werd voor de spoorautodiensten.

Ongeveer dezelfde locatie als de bovenstaande foto maar bijna 25 jaar later. Alle Gentse buurttram-lijnen van de NMVB zijn ondertussen vervangen door rode lijnbussen (foto J.H.Manara).

ETG vzw
Erfgoed **T**ram en bus van **G**ent en Oost-Vlaanderen
Maatschappelijke zetel : Parkplein 22, 9000 Gent

ACTUA-47

Op het stadsnet reed tot 30 mei 1965 al een tram die als bestemming 'Zwijnaarde' voerde. Dat was de tramlijn 5 die toen het traject Muidebrug - Stapelplaats (dokken) - St-Jacobs - Van Arteveldeplein (nu St-Annaplein) - Zuid - Heuvelpoort - Zwijnaardsesteenweg reed.
De voorloper van deze lijn ontstond toen rond de vorige eeuwwisseling de paardetramlijnen vervangen werden door elektrische trams. Die reden eerst nog op batterijen, maar omwille van de beperkte bedrijfszekerheid van die batterijen, werd er al na enkele jaren overgeschakeld naar een bovenleiding voor de aanvoer van de elektrische stroom.
Om het tramnet voor de reizigers wat overzichtelijker te maken kregen de tramlijnen in januari 1906 een lijnnummer en een lijnkleur. Zo kreeg de tram die toen tussen St-Amandsberg (Antwerpse steenweg) en het vroegere Gentse Zuidstation reed het nummer 5 en de kleur groen. Vanaf 6 augustus 1911 werd deze lijn 5 verlengd door het traject Zuidstation - St-Pietersplein - Heuvelpoort van een andere lijn over te nemen.
In 1913 kwamen er, naar aanleiding van de Wereldtentoonstelling, een aantal tramlijnen bij. Eén daarvan was lijn 7 die het traject Stapelplaats - Zuidstation - St-Pietersstation - De Sterre reed. Lijn 5 werd toen ook via de Normaalschoolstraat verlengd naar de Zwijnaardse-steenweg, tot ter hoogte van de Vrijheidslaan, om daar de ingang van het terrein van de Wereldtentoonstelling aan de kant St-Pieters-Aalststraat te bedienen.
Op 16 juli 1922 ruilden de lijnen 5 en 7 onderling hun noordelijke takken waardoor voor de lijn 5 het traject Stapelplaats (dokken) - Zuid - Heuvelpoort - Zwijnaardsesteenweg ontstond.

Motorrijtuig 386, met als bestemming 5-Zwijnaarde, ergens in het begin van de jaren '50 bij Sint-Jacobs. In de achtergrond de Baudelokapel. (foto verzameling Michel Reps).
De tram komt uit de Bibliotheekstraat. De sporen rechts zijn die van de tramlijn 3 naar de Steendam en de Dampoort. De tramlijn 5 liep hier een heel kort stukje samen met de lijn 3, want even verder aan de Vlasmarkt splitsten de twee lijnen opnieuw, enerzijds richting Belfortstraat (toen nog Borluutstraat geheten) voor lijn 3 en richting St-Jacobsnieuwstraat – Keizer Karelstraat voor lijn 5.

ETG vzw
Erfgoed **T**ram en bus van **G**ent en Oost-Vlaanderen
Maatschappelijke zetel : Parkplein 22, 9000 Gent

ACTUA-47

Vanaf 10 april 1929 werd de lijn 5 aan de noordzijde verlengd langs de Priesterstraat (nu Doornzele-straat) en het Heilig Kerst tot aan de Muide. Vanaf 26 juli 1931 werd ook de zuidzijde verlengd en reed tram 5 verder langs de Zwijnaardsesteenweg tot net voorbij het Rerum-Novarum-plein. Als eindhalte werd daarbij Zwijnaarde vermeld.

Motorrijtuig 395 aan het eindpunt van tramlijn 5 op de Zwijnaardsesteenweg (ter hoogte de huizen die nu de nummers 688-682 dragen). De bestemmingsfilm van de tram is al gedraaid voor de terugrit naar de Muidebrug. De sleepbeugel moet nog gekeerd worden. (foto verzameling P. de Meyer)

↑ *Motorrijtuig 374 aan de 'blokken' tegenover het Rerum Novarumplein, vlakbij het eindpunt Zwijnaardsesteenweg van tramlijn 5.*
1 januari 1965. (foto R. Temmerman)
Het was de tijd dat elk huisje nog zijn eigen TV-antenne had.

De verschillende bestemmingen die voor tramlijn 5 op de rolfilmen van de drieassige motorrijtuigen stonden. ↓

ETG vzw
Erfgoed **T**ram en bus van **G**ent en Oost-Vlaanderen
Maatschappelijke zetel : Parkplein 22, 9000 Gent

ACTUA-47

Vanaf zaterdag 1 mei 1954 bediende het stedelijke vervoernet eindelijk ook Zwijnaarde. De MIVG verlengde toen haar buslijn Rooigemlaan - Heuvelpoort naar deze toen nog landelijke gemeente. Een week ervoor, op 25 april was de NMVB met haar busdienst begonnen die de dieseltrammetjes op het vak Gent-St-Pieters - Zwijnaarde moesten vervangen. (foto verzameling P. de Meyer)

Vanaf maandag 31 mei 1965 verdween tram 5 en werd deze vervangen door een autobus. Dezelfde Mack-autobus - geleverd in 1957 - nu op lijn 5 op de Zwijnaardsesteenweg net voorbij het kruispunt met de De Pintelaan. 6 februari 1968. (foto verzameling P. de Meyer)

ETG vzw
Erfgoed **T**ram en bus van **G**ent en Oost-Vlaanderen
Maatschappelijke zetel : Parkplein 22, 9000 Gent

ACTUA-47

Vrijdag 26 mei 2000. Het lint wordt geknipt voor de indienstname van de tramverlenging van Gent-St-Pieters tot Zwijnaardebrug. Van links naar rechts : voorzitter van de Raad van Bestuur van De Lijn Jos Geuens, minister van Mobiliteit Steve Stevaert, directeur De Lijn Oost-Vlaanderen Antoon Eggermont, Burgemeester Frank Beke en eerste schepen Sas Van Rouveroij. (foto verz. P. de Meyer)

28 mei 2000. PCC-tram 01 in dienst op lijn 22 Zwijnaardebrug - D.C. Gentbrugge aan het eindpunt op de Zwijnaardsesteenweg dat toen net voorbij het kruispunt met Edelsteen- en Haardstedestraat lag. PCC 01 is inmiddels museumtram en terug in de blauwe MIVG-livrei geschilderd (foto P. de Meyer)

ETG vzw
Erfgoed **T**ram en bus van **G**ent en Oost-Vlaanderen
Maatschappelijke zetel : Parkplein 22, 9000 Gent

ACTUA-47

PCC-tram 25 (ondertussen ook museumtram) in dienst op lijn 4 Zwijnaardebrug - St-Pietersstation - Muide - Korenmarkt - Zuid - Moscou. De foto is genomen op de Zwijnaardsesteenweg ter hoogte van het Rerum-Novarumplein, ongeveer op de plaats waar tot in 1965 de terminus van lijn 5 lag. Vergelijk even met de foto op pagina 8 van de drieasser 374 in dienst op lijn 5.

Het meest markante (bouwkundig) kunstwerk op de verlenging van de tramlijn naar Zwijnaarde is de nieuwe trambrug over de Ringvaart. Deze metalen vakwerkbrug is in bocht aangelegd. Op 18 augustus 2016 onderging deze brug statische belastingsproeven waarbij op de twee buitenste overspanningen telkens twee Albatrostrams werden opgesteld. (foto M. Rummens)

ETG vzw
Erfgoed **T**ram en bus van **G**ent en Oost-Vlaanderen
Maatschappelijke zetel : Parkplein 22, 9000 Gent

ACTUA-47

In de nacht van 8 op 9 oktober 2016 werden de sporen van het nieuwe traject naar Zwijnaarde aangesloten op het bestaande tramnet. In afwachting van de indienststelling ervan keren de trams nu terug via de overloopwissel kort voor de nieuwe trambrug over de Ringvaart. (foto M. Rummens)

24 oktober 2016. Een Hermelijn-tram aan de nieuwe tramterminus in Zwijnaarde. (foto M. Rummens)