

## ZOEKEN NAAR ANDERE VORMEN VAN OPENBAAR VERVOER IN GENT (1897 - 1932)

### VOOR U VERZAMELD UIT 31 600 EDITIES VAN DE GAZETTE VAN GENT

*Wat hebben de begrippen “Navez”, “Diatot”, “tramcar”, “Bureau Technique Internatonal”, “autobus”, “autorail” en “electrobus” met elkaar gemeen? Dat het stuk voor stuk alternatieve projecten waren die, de één al wat meer dan de andere, pogingen waren om de onvolkomendheden van de toen geldende tramrijtuigen op zijn minst te verbeteren, aan te vullen en desnoods te vervangen.*

*Heel even mee genieten dus van dit door het publiek minder bekend hoofdstuk uit de geschiedenis van het openbaar vervoer in Gent...*

*\*\*\* Uit de periode van de paardentram (1874 - 1898)*

#### **12 december 1889**

Gelijk men weet bestaan er in Brussel trams die ook buiten de sporen kunnen lopen, de *dérailables* van de ingenieur Napoleon Navez. Deze in 1887 ontworpen “straatkeienomnibus” is uitgerust met 4 wielen beslagen met ijzer, zoals de karrenwielen en voorzien van een kleiner vijfde wiel met een balg. Dit bijkomend wiel kan tot in de gleuf van de rail neergelaten worden, zodat de omnibus beter en soepeler rijdt. In geval van opstopping van twee rijtuigen die in tegenovergestelde richting op éénzelfde lijn rijden kan de tram opgetild worden mits het opheffen van het vijfde wiel.

Het schijnt dat de Gentse trams ook dat stelsel gaan invoeren. Men heeft maandagmorgen een proefneming gedaan op de Kortrijksesteenweg en men zegt dat die wel gelukt is. De schokken waren niet geweldig en iedereen zou die verbetering toejuichen. Immers, het is volstrekt niet aangenaam op de kruisingsplaatsen soms nogal lang op de tram te moeten wachten, hetgeen onvermijdelijk is in een stad met zoveel draaibruggen als de onze.

*(\* Het initiatief bleef echter zonder gevolg...)*

## **1 mei 1896**

De heer Karel de Pauw, rijtuigmaker uit het Steendam, heeft bij het stadsbestuur de aanvraag ingediend voor een concessie van tramcars zonder riggels, gedurende 20 jaar, met een rente aan de stad van 5% op de bruto-inkomsten. De maatschappij *Compagnie Gantoise de Transports* zetelt in de Sint-Lievenslaan nr. 23.

Er zal worden voorzien in 17 rijtuigen met 24 plaatsen, 12 in de eerste klasse binnenin aan 15 centiemen de tocht en tweemaal 6 plaatsen op de platforms van tweede klasse aan 10 centiemen.

De rijtuigen zouden elk getrokken worden door twee paarden. De exploitatie zou drie lijnen omvatten: Korenmarkt - statie - Sint-Lievenspoort, Rabot - Dampoort en Heuvelpoort - Heilig Kerst.

## **12 februari 1897**

De *Maatschappij van Vervoer te Gent*, gevestigd aan de Sint-Lievenslaan, had gisteren de dagbladpers uitgenodigd om haar inrichtingen en rijtuigen te bezoeken. De gebouwen zijn nog ver van voltooid, maar alles doet voorzien dat wanneer de dienst zal aanvangen, alles zal gereed zijn.

De stallen zijn ruim en openluchtig gemaakt, met brede gangen tussen de twee rijen en bieden plaats aan 150 paarden, allen van het Ardeense ras. Er is een afzonderlijke stal voor zieke paarden. Grote voederzolders strekken zich over al de stallen uit en een ruime koer brengt veel lucht in het geheel.

De bewaarplaats voor de rijtuigen en deze waar ze 's nachts zullen gekuist en gewassen worden, zijn in orde. Na een wandeling door de gebouwen werd een proef gedaan met een *tramcar* en het rijtuig voldeed uitstekend. Men zit zeer gemakkelijk en schokken zijn er maar weinig, wat een wonder is met de slechte staat van de kasseien welke men in vele straten aantreft.

## **10 maart 1897**

De officiële inhuldiging van de tramcars is bepaald op zaterdag 13 maart en de bestuurraad wil dat met enige plechtigheid doen. Rond 15 uur zullen de heer burgemeester, schepenen, gemeenteraadsleden en genodigden aan het stadhuis afgehaald worden door vier tramcars, elk door twee paarden bespannen, om zich te begeven naar de lokalen van de maatschappij aan de Sint-Lievenslaan.

De heer baron de Maere zal de inhuldigingsrede uitspreken, waarna een beker champagne zal worden geledigd en de genodigden de stallen en remises zul-

len zien. De openbare dienst zal zondag 14 maart beginnen. De eerste lijn zal deze zijn van de Korenmarkt naar de Vlaanderenstraat, de Zuidstatie, de Frère-Orbanlaan en de Sint-Lievenspoort.

Tijdens de foor op het Sint-Pietersplein zal een buitengewone dienst worden ingericht tussen het plein, de statie en het midden van de stad.

### **16 maart 1897**

Elk der tramcars heeft zondag ongeveer 800 reizigers vervoerd. De voorwerpen welke in de rijtuigen gevonden werden mogen afgehaald worden in de burelen aan de Sint-Lievenslaan.

De dienst van de foor zal gedaan worden van de Korenmarkt langs de Cataloniëstraat, Mageleinstraat, Koestraat, Kortedagsteeg, Walpoortstraat en Sint-Pietersnieuwstraat.

### **9 juli 1897**

Ter gelegenheid van de paardenlopen wordt tussen de Korenmarkt en het koersplein te Sint-Denijs een bijzondere dienst ingericht met *tramcars* van de vervoersmaatschappij De Pauw op zondag 11, dinsdag 13 en donderdag 15 juli. Vertrekken om 12 uur 30, 1 uur, 1 uur 30 en 2 uur, zonder stilstand onderweg. Terug na afloop van de koersen. Prijs: 50 centiem.

### **9 juli 1898**

De *Gentse Maatschappij van Vervoer*, gekend om haar dienst met de tramcars, richt voor de koersdagen van 10, 12 en 17 juli een bijzondere dienst in van breaks naar het plein te Sint-Denijs. Men zal van half één beginnen vertrekken aan de Cataloniëstraat nabij de Korenmarkt. Terugkeer onmiddellijk na de koersen. Prijs per reis: 50 centiem.

\*\*\* *Uit de periode van de accumulatorentrams (1898 - 1904)*

### **12 december 1898**

De private onderneming der tramcars van de heer Karel De Pauw is gisteren in liquidatie gesteld en wordt ontbonden. De paarden zullen openbaar worden verkocht.

## 7 maart 1900

Gisteravond hield in de *Kunst- en Letterkring* de heer Marcel Huart uit Parijs een zeer belangrijke voordracht met lichtbeelden over de gemeenschappelijke vervoermiddelen en de verschillende stelsels van elektrische trekkracht met accumulators, trolley en onderaardse leiding en somde er de voor- en nadelen van op

Hij gaf ook een beschrijving van het gans nieuwe stelsel *Diatot*, in 1897 uitgevonden. Het is tot hertoe in Tours toegepast geworden en wordt tegenwoordig te Parijs geplaatst over een lengte van 199 kilometer. Het is heel eenvoudig en levert geen gevaren op.

In dit stelsel ligt de elektrische kabel in een omhulsel onder de kasseien midden de riggels en alle vijf meter staan *plots* er rechtstreeks mee in verbinding. Deze plots werken op automatische wijze en gelijken op grote, koperen champignons. In het middengedeelte ervan is een weinig kwikzilver als isolant aangebracht, waarop een ijzeren nagel staat. Het tramrijtuig wordt er mee in verbinding gebracht door een kleine accumulator.

Onder de bodem van het rijtuig is een elektromagneet geplaatst. Wanneer die over de *plots* gaat, trekt hij de ijzeren nagel aan en op die wijze ontstaat de verbinding met de stroomgeleider, die dan de elektriciteit levert aan de motoren. Eens de tram voorbij valt de nagel neer en is de stroom onderbroken, zodat alle gevaren voor personen en dieren worden vermeden. De herstellingen van de *plots* kunnen in 50 seconden volbracht worden.

De heer Huart denkt dat het stelsel *Diatot* tot een grote toekomst geroepen is door zijn eenvoud en zijn prijs, die maar de helft belooft van de andere onderaardse stelsels. Hij hoopt dat dit ook te Gent zou aangenomen worden in geval de accumulators moeten vervangen worden door een andere vorm van trekkracht. Zijn voordracht werd door de aanwezigen met grote belangstelling aanhoord en zeer toegejuicht. (*\*maar meteen daarna vertikaal geklasseerd...*)

\*\*\* *Uit de periode van de trolleytrams (1904 - 1919)*

## 30 januari 1905

Bij het gemeentebestuur is een aanvraag ingekomen tot het inrichten van een nieuwe omnibusdienst van Gent-Zuid tot aan de Dokplaats en van de statie Eeklo-Brugge tot aan de Rozemarijnbrug.

De rijtuigen zouden op twee paar *Navez-wielen* rusten. Het wiel heeft een bijzondere velg die in een andere rolt van grotere diameter, wat het trekken van het rijtuig veel vergemakkelijkt.

De velg die in de andere rolt kan vergeleken worden met het wiel van een tramrijtuig op de riggel en de tweede velg moet, om de ronde te kunnen vervullen, maar enkele centimeter meer diameter hebben.

Tot nu toe moesten alle omnibussen die 26 reizigers vervoeren twee paarden hebben. Met de *Navez-wielen* zal één paard voldoende zijn.

### **3 april 1905**

Twee onderzoeken van commodo en incommodo over het inrichten van openbare vervoerdiensten zijn te Gent bijna gelijktijdig geopend:

- een tramcardienst *Navez* van Gent-Zuid naar het Dok en van de Dampoort naar Akkergem;
- een dienst van elektrische omnibussen op het grondgebied van de stad, op vraag van Clément, de Fuisseau en Racine. Deze zou maar de buitenboulevards gebruiken.

De eerste lijn zou gaan van het Dok naar de Zuidstatie langs de Kasteellaan, Slachthuislaan, Brusselselaan, Dierentuindreef en Lieven Bauwensplaats (\* *thans Frankrijkplein*), hetzij ongeveer 2 900 meter.

De tweede lijn zou gaan van het uiteinde van de Citadellaan tot het uiteinde van de Godshuizenlaan. De dienst zou geschieden met automobielen voor 24 personen of 30 met de platforms. De prijs zou 5 centiemmen per kilometer zijn, met een minimum van 10 centiemmen.

### **20 april 1905**

Het eerste rijtuig van de omnibustram voorzien van wielen met beweegbare riggels is dinsdag in onze stad aangekomen. De wielen worden alhier vervaardigd. De openbare en kosteloze proefneming zal in de eerste dagen van mei plaatshebben. Voor alle inlichtingen moet men zich wenden naar de Terplatenkaai 44.

### **17 mei 1905**

De omnibusdienst met *Navez*-wielen is door het schepencollege toegestaan, met voorbehouding der latere goedkeuringen door de hogere instanties.

### **4 augustus 1905**

De proef met de tramrijtuigen met *Navez*-wielen die gisteren om 2 uur van de Kouter moesten vertrekken is uitgesteld tot vrijdag om 11 uur. De rijtuigen

zullen op de Hoogpoort aan het stadhuis staan.

## **6 augustus 1905**

Gistervormiddag is een voorlopige proef gedaan met de Navez-tram. Het tuig kon maar stapvoets rijden en de nieuwsoortige wielen bleken nog niet bepaald afgewerkt te zijn. (\* *exit systeem*- “Navez”...)

## **27 augustus 1907**

Van 7 tot 15 september zal door de firma *Bureau Technique International*, Boulevard du Gazomètre te Brussel, een automobiendienst ingericht worden tussen de Kouter en Akkergem (\* *thans Ekkergerm*). De vervoerprijs per persoon is slechts 10 centiem.

## **11 september 1907**

Een Akkergemenaar schrijft ons: “In afwachting van de elektrische tram waarop we naar het schijnt nog lang zullen mogen wachten, gingen we het genot hebben om voor 10 centiem van Akkergemkerk naar de Kouter of omgekeerd vervoerd te worden per autobus. Deze grote gebeurtenis werd aangekondigd voor zaterdag 7 september en een groot getal Akkergemnaren was reeds vroeg te been om dit heuglijk feit te aanschouwen. Gewacht en nog gewacht... maar niets te zien!

Om 11 uur kwam een luimigaard een koffiehuis binnen, waar verscheidene vrienden samen waren. Dadelijk rolde het gesprek over de aangekondigde maar onzichtbare autobus.

“Zo”, zei de heer voor de grap, “hebt gij de autobus nog niet gezien? Ik ben er zoëven uitgestapt.” Algemene aandacht als de heer omstandige uitleg gaf over de nieuwe verrukkelijke vervoerdienst. De vrienden verlieten het koffiehuis om de autobus te gaan bewonderen, anderen met het gedacht er maar seffens een toertje mee te doen.

Na lang en vruchteloos wachten riep eindelijk een teleurgestelde nieuwsgierige uit; “Asasa... het is vandaag toch geen 1 april?”

Heren Akkergemnaren, het was geen 1 april, maar oktober is aanstaande en meteen de verkiezing van de gemeenteraad. Met het oog daarop moest het stadsbestuur toch iets beloven? De Akkergemnaren zijn zinnens met de kiezing het gemeentebestuur een *schone vaze* aan te bieden, uit erkenning voor de menigvuldige diensten welke het hun al bewezen heeft!”

## 16 september 1907

De autobusdienst naar Akkergem is gisteren ingericht. Van de Kouter langs de Zonnestraat, Vandevelde-, Korte Violette-, Twaalfkameren- en Bellevuestraat naar Akkergemkerk in 8 minuten. Talrijke personen hebben er aan gehouden met dit vreemde ding een reisje te maken!

De terugkeer naar de Kouter geschiedt langs de Akkergemlaan, Godshuizenlaan, Coupure, Bagattenstraat en Kortedagsteeg op 11 minuten. De autobus zal zondag dienst doen tussen de Zuidstatie en Akkergem.

## 25 september 1907

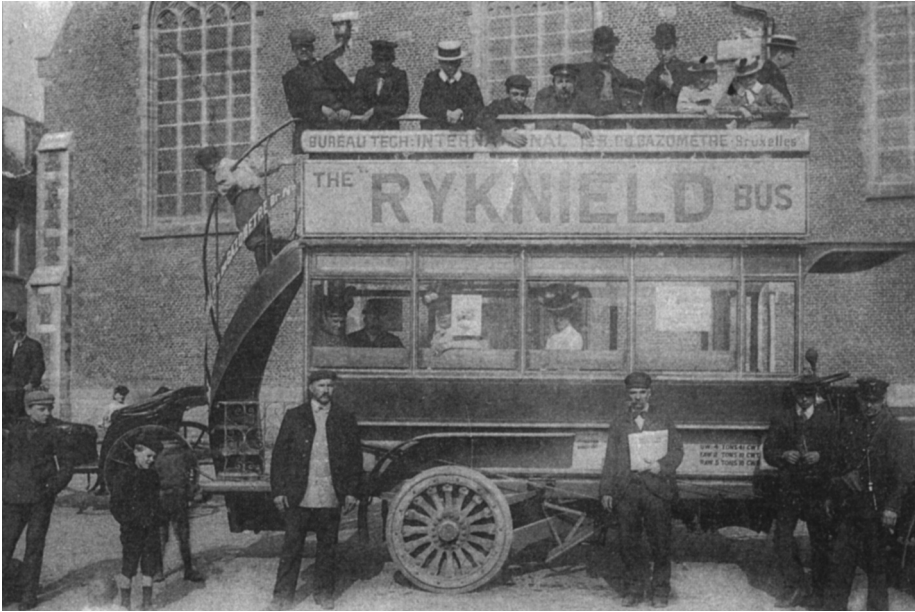
Gistermorgen rond 10 1/2 uur is de autobus die sedert enige dagen in onze stad reed tussen de Kouter en Akkergemkerk in brand geschoten terwijl het rijtuig aldaar stond te wachten. De *naphte* welke de drijfkracht leverde was in aanraking gekomen met de elektriciteit. Een ontploffing had plaats en er ontstond brand. De schade was echter gering en een half uur nadien hernam de autobus zijn dienst.

## 4 oktober 1907

“De wijk Akkergem is beroofd van zijn autobus. Het rijtuig heeft enige tijd van de statie naar Akkergem geschokt en is naar Antwerpen vertrokken, waar hij ook een proeftijd zal doen, om vervolgens naar Engeland terug te keren. Het is dus een voldongen feit, Akkergem-autobus heeft opgehouden te bestaan. Niettegenstaande deze vervoerdienst niet ideaal was, waren de Akkergemnaren er toch mee ingenomen en dachten zij dat ons stadsbestuur eindelijk ging inzien dat een wijk van 17 000 zielen wel mocht in aanmerking genomen worden. Helaas, het waren slechts hersenschimmen. Niet alleen zijn we weer van alle gemeenschap met het centrum van de stad beroofd, zelfs hebben we nu de overtuiging nog langer als paria's of verstotelingen te zullen behandeld worden...” (vanwege een koolkapper)

## 10 december 1907

Een nieuwe autobusdienst naar Akkergem is bij het stadsbestuur aangevraagd door de heren Van der Voort en Ernest Verhulst van Brussel. De rijtuigen zullen niet zwaar en lomp zijn als de eerste autokarren en geen *impérial* (\* *bovendeel met zitbanken*) hebben. Binnenin zullen er 16 plaatsen zijn en 8 op elk platform.



De “autobus van Ekkerghem” zorgde voor de verbinding met de Kouter.  
Reeds na enkele dagen wordt de uitbating wegens een brand stopgezet.



Autobus van de buurtspoorlijn Gent - Merelbeke - Zottegem.



Er zouden op de doortocht vaste standplaatsen zijn aangeduid door plaatjes, zoals voor de tramdienst. De reisweg zou gaan van Gent-Zuid naar Akkergem en omgekeerd, tegen het tarief van 10 centiemmen voor elke tocht, geheel of gedeeltelijk. Er zouden gelijktijdig voertuigen in de twee richtingen rijden.

### **31 december 1907**

Wij hebben gezegd dat een nieuwe autobusdienst aangevraagd was. Naar het schijnt duurt het onderzoek door de bevoegde overheid nog voort. In het belang van de talrijke inwoners van Akkergem en gezien het slechte en koude weder, ware het nochtans te wensen dat dergelijke dienst zo spoedig mogelijk kon ingericht worden. (\* *geen tweede autobus dus...*)

### **12 oktober 1908**

In afwachting dat Akkergem zijn elektrische tramdienst bekommt, krijgt de wijk nu weer een autobusdienst tussen de kerk en de Zuidstatie langs de volgende straten:

- gaan: Akkergem- en Godshuizenlaan, Godshuizenstraat, Coupure, Verlorenbroodstraat, Nederkouter, Bagatten-, Sint-Pietersnieuw- en Lammerstraat, Lieven Bauwensplaats en Zuidstatie;
- keren: idem tot de Sint-Pietersnieuwstraat, Walpoortstraat, Kortedagsteeg, Vogelmarkt, Kouter, Zonnestraat, Koophandelsplaats, Vandeveldestraat, (voorlopig Onderbergen en Korte Violettestraat), Annonciaden- en Twaalfkamerenstraat, Rozemarijnbrug, Bellevue- en Akkergemstraat en de Sint-Martinuskerk. (\* *geen vervolg gevonden over het al of niet in voege stellen van de dienst...*)

\*\*\* *Uit de periode van de sleepbeugels (vanaf 1920)*

### **11 juni 1923**

De *Club Automobiles des Flandres* heeft aan de Gentse gemeenteraad een verzoeking gezonden, waarin de vervanging van de trams door autobussen wordt vooruitgezet en aangeprezen.

De sporen in de straten maken een goede kasseiding onmogelijk en veroorzaken putten, die bij regenweder poelen en moddermoerassen worden, met vervuiling van personen en huisgevels tot gevolg. In smalle straten en bochten belemmeren ze het verkeer en soms volgen ze de linkerkant, waardoor het gevaar van botsingen met andere rijtuigen verhoogt.

Ze maken veel gerucht en lopen soms zeer dicht bij de voetpaden, waardoor voetgangers dreigen meegesleept te worden. Tramrijtuigen staan vaak geblokkeerd bij ongevallen, manifestaties en onderbrekingen van de elektrische stroom, wat zeer vervelend is voor het publiek. Overvloedige sneeuwval belemmert bijna volkomen de dienst en bij ijzel hebben de wielen geen vat op de sporen.

Alle grote steden verzaken aan het stelsel van de trams en willen ze door autobussen op luchtbanden vervangen. Ze kosten minder, rollen zonder veel gerucht en beschadigen de wegenis niet. De onesthetische palen en kabelnetten verdwijnen. Valt er aan een autobus een ongeval voor, dan wordt het rijtuig eenvoudig aan de kant geplaatst en onverwijld door een ander vervangen, enz.

## **22 september 1924**

Het nieuw vervoermiddel, de automobiel, had van het einde van de vorige eeuw af de aandacht getrokken van de leiders van de *Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen*. Zij maakten zich namelijk zorgen over het met het algemeen belang strijdig karakter, dat de automobielen diensten in de toekomst zouden kunnen aannemen.

In 1906 werd de minister van Financiën een wetsontwerp voorgelegd, bedoeld om de bevoegdheid van de maatschappij uit te breiden, zodat het haar mogelijk zou zijn automobielen diensten in te richten. Dit ontwerp bleef toen zonder gevolg. In de periode na de oorlog, toen de tramdiensten te kampen hadden met de moeilijkheden die voortkwamen uit de economische omstandigheden, het heraanleggen van lijnen en het overnemen van uitbatingen die door de pachtende maatschappijen waren opgegeven, zag men zowat overal in het land door private ondernemingen ingerichte autobusdiensten tot stand komen. Meestal volgden ze dezelfde reisweg als de buurtlijnen en de uurregelingen waren op zulke wijze vastgesteld, dat ze aan de verschillende halten enkele minuten voor het aankomen van de buurttram stilhielden. Aldus werd het grootste deel van de klanten weggekaapt.

Om die plundering van de bestaande openbare diensten te beletten, was er slechts één enkele wet, daterend van 1892, waarbij de exploitatie van openbare diensten voor het gemeenschappelijk vervoer te land onderworpen was aan het bekomen van een machtiging die voor hoogstens 20 jaar kon verleend worden. De ontreddering was echter zo groot, dat alle wegdiensten zonder machtiging geduld werden, want de bedoelde wet, waarbij geen enkele sanctie was voorzien, bleef praktisch zonder uitwerking.

De *Nationale Maatschappij* vermenigvuldigde haar stappen en haar protest-

nota's. In juni laatstleden richtte de raad van beheer zelfs een nota aan al de parlementsleden, waarin de onmiddellijke aanneming van de door de regering ingediende wetsontwerpen werd gevraagd. Op 11 augustus en 15 september werden eindelijk twee wetten bekend gemaakt. Die van 11 augustus heeft speciaal betrekking op de *Nationale Maatschappij* en kent haar nu een voorkeursrecht toe voor het inrichten van autobusdiensten.

### **21 september 1925**

Verscheidene regelmatige autobusdiensten kwamen de laatste tijd in voege om de verbindingen van Gent met de grote nijverheids- en landbouwcentra van Oost-Vlaanderen te vergemakkelijken en tevens de plattelandsbewoners van nut te zijn, die nog al te vaak van vervoermiddelen verstoken blijven.

Thans zijn aan de Maria-Hendrikaplaats lijnen ingericht van Gent naar Sint-Denijs-Westrem, Sint-Martens-Latem, Deurle, Deinze, Eke, Nazareth en Afsnee (\* *spoedig gevolgd door lijnen naar Gavere en Zottegem.*)

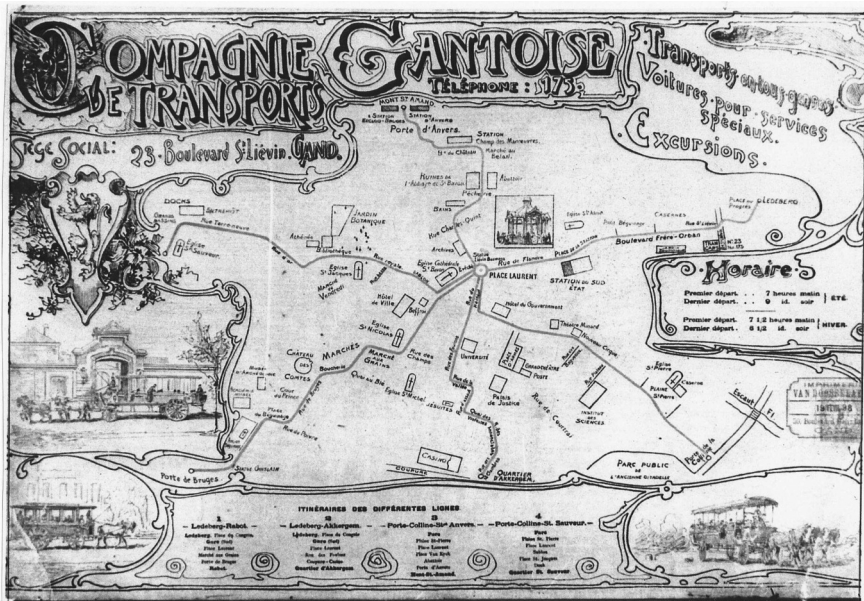
### **16 maart 1931**

Gisteren werd door de *N.M.V.B.* een *auto-motrice* in dienst gesteld. Het is een autobus op een buurttramlijn met een krachtvermogen van 68 pk en een commerciële snelheid van 24 km per uur, elektrisch verlicht en door het ontsnapingsgas verwarmd tot 16 graden.

Deze *auto-rail* (\* *alias spoorauto, benzine-motorwagen, mazoetje*”, “*kamielke*”, ...) is een prachtig initiatief en sluit aan bij de grootse plannen aangaande de opruiming of uitschakeling van het verouderd stoomtrammaterieel op de niet geëlektrificeerde tramlijngedeelten met minder verkeer, waar de kosten van de elektrificatie buiten verhouding zouden staan tot de opbrengst van de exploitatie.

### **3 september 1931**

De Gentse trammaatschappij bestudeert de inrichting van een autobusdienst voor de stad. Dit zou vooral bedoeld zijn als een middel voor snel verkeer en zekere tramlijnen te ontlasten, waar het op sommige uren van de dag zeer druk is. Weldra zal men een proef doen die van groot belang zal zijn, aangezien het bestuur en het publiek de voor- en nadelen zullen kunnen beoordelen van de beide middelen van vervoer.



Affiche van de Compagnie der Tramcars, met uurregeling en de vier geplande lijnen: Ledeborg - Rabot, Ledeborg - Ekkergem, Heuvelpoort - Antwerpsesteenweg en Heuvelpoort - Salvatorstraat.

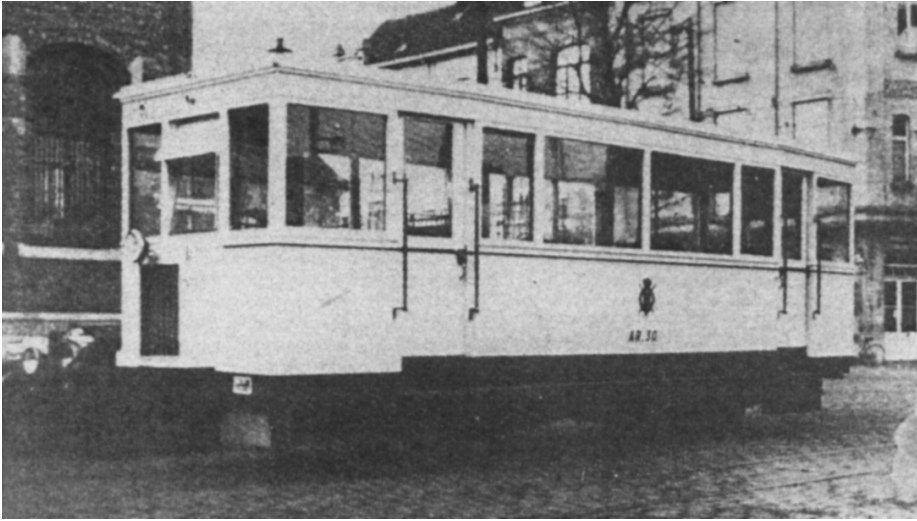
## 8 oktober 1931

“De maatschappij van de elektrische tramwegen gaat weer een nieuwe lijn leggen, ditmaal de verlenging van lijn 7, Sint-Pietersstatie - Sint-Amandsberg naar de *Darsen* onder de viaduct van de Hogeweg.

Zulke ideeën zijn in onze moderne tijd volkomen voorbijgestreefd! Zelfs in tweederangssteden als Wiesbaden overweegt men zulks! De reden laat zich gemakkelijk raden: de tramrijtuigen versperren de stad en de sporen steken heel dikwijls meer dan 5 centimeter boven de kasseien uit. Hun gepolierd oppervlak is uiterst glibberig en een echte glijbaan, waarop *déravage* onvermijdelijk is. Maak maar eens een ritje door de stad per velo!

Er bestaat nochtans een praktisch middel om ze te vervangen dat ook door de trammaatschappij moet gekend zijn: het gevaarlose systeem van de *electrobussen* (\* voorlopers van de trolleybussen, toen in opkomst in Antwerpen en Luik), een versmelting van tramrijtuigen en autobussen.

Alleen de kosten voor de luchtlijnen zijn noodzakelijk en er moeten geen sporen meer worden gelegd. De *electrobussen* zijn door losse kabels met het luchtnet verbonden, zodat de voertuigen op gummibanden over heel de breedte van de straat kunnen rijden, zoals een gewone automobiel.



Prototype van een spoorauto aan het Maria Hendrikaplein te Gent in 1932.



Autobus van de ETG aan de Korenmarkt in 1932.

Meer dan 25 Engelse steden maken van dit systeem gebruik en de *N.M.V.B.* zal op die wijze de lijn Brussel - Overijse exploiteren. Hoe is het mogelijk dat de Gentse trammaatschappij dan nog denkt aan nieuwe tramlijnen?..."

## 7 december 1931

Door de trammaatschappij werd het voornemen geuit een autobusdienst in te richten van Sint-Pieters naar de Dampoort enerzijds en de Brugsepoort anderzijds om het tramverkeer te ondersteunen. Dat zou zeker van groot belang zijn, aangezien het aan het beheer en het publiek zal gegeven zijn de voor- en nadelen van de beide vervoermiddelen te beoordelen.

Zoals het is voorgeschreven zouden ze minstens voorlopig de bestaande tramlijnen volgen en langs de Korenmarkt doorgaan. De vervoerprijs zou enigszins duurder komen dan met de tram - 1 frank per reis - doch veel tijd zou worden gewonnen, aangezien de standplaatsen niet zo talrijk zouden zijn. Men zou dan ook gemakkelijker op uren en dagen van groot verkeer voertuigen bij de bestaande dienst kunnen inschakelen. De kwestie zal onderworpen worden aan de gemeenteraad.

## 21 juni 1932

De *N.M.V.B.* laat reeksen *benzine-motorwagens* gereed maken om ze in dienst te stellen op minder winstgevende spoorlijnen, in vervanging van de stoomlocomotieven. In de provincie Oost-Vlaanderen komen daarvoor in aanmerking:

- gans de lijn Gent - Merelbeke - Herzele - Geraardsbergen;
- de baanvakken Wetteren - Oordegem - Aalst, Wetteren - Zele - Hamme, Oostakker - Zaffelare, Zomergem - Ursel, Evergem - Bassevelde en Nevele
- Ruiselede.

## 21 december 1932

De eerste autobuslijn van de Gentse trammaatschappij is gisteren in werking getreden. De dienst beschikt over acht *Minerva*-bussen. Drie rijden heen en terug tussen Sint-Pieters, de Korenmarkt en de Dampoort, twee blijven in reserve en nog drie andere kunnen bij bijzondere gelegenheden worden ingezet zoals de foor, voetbalwedstrijden, feestelijkheden, onderbrekingen in de tramdienst, excursies naar *Het Patijntje*, *Den Anker*, *De Nénuphar*, enz.

ERIK DE KEUKELEIRE

Fragmenten uit "135 jaar openbaar vervoer in Gent", deel 1 (1871-1906), deel 2 (1907-1922) en deel 3 (1923-1939), samen 1 114 p. - 2008 - uitgaven in eigen beheer.