

FRANÇOIS NUYENS UIT LEDEBERG ZORGDE IN 1905-1908 VOOR EEN ELEKTRISCH TRAMNET IN TIANJIN

Mark Rummens

Deze bijdrage betreft het werk van de Ledebergenaar François Nuyens, die aan het begin van de vorige eeuw het trambedrijf van Tianjin in China hielp uitbouwen. De beschrijving geeft ook een idee van hoe de Belgische industrie – in dit geval onder leiding van Emile Francqui en Edouard Empain – mede aan de top stond van de industrielanden. Het trambedrijf in Tianjin wordt vergeleken met dat van Gent. De trams van het hier beschreven type bleven gedurende 60 tot 75 jaar, weliswaar met verschillende aanpassingen, rondrijden op het Gentse net.



Afb. 1. François Nuyens kort na zijn aankomst in Tianjin. Let op de aangepaste flanelle kledij (archief nalatenschap familie Nuyens).

Inleiding

Wanneer ons gevraagd wordt vijf Chinese steden te noemen zullen daar zeker Beijing en Shanghai bij zijn, sinds 2020 onvermijdelijk ook Wuhan, maar wellicht niet Tianjin (voor de invoering van de Pinyin spelling in 1982 Tientsin geschreven). Nochtans is deze stad met zijn 13,2 miljoen inwoners (2018) de vierde grootste van China en de twintigste wereldwijd. Het is een havenstad aan de Gele Zee op amper 50 kilometer van het landinwaarts gelegen Beijing en aldus de poort tot Noord-China.

In het begin van de twintigste eeuw was Tianjin de Chinese stad waar het snelst hervormingen werden uitgevoerd. In 1902 was het de eerste Chinese stad met een modern politiekorps. In 1907 was het de eerste stad waar democratisch lokale verkiezingen georganiseerd werden. Het jaar voordien was in Tianjin, als derde stad in China, een tramnet opgestart onder leiding van de jonge technicus François Nuyens, geboren en getogen in Ledeberg.

China was toen een onmachtig ontwikkelingsland dat volledig in de greep was van de grote mogendheden. Die verwierven in de belangrijkste steden ‘concessies’, zones waarin ze vrij konden handelen, eigenlijk koloniale enclaves. In Tianjin hadden in 1902 liefst acht landen een concessie. Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk al vanaf 1861, de overige zes volgden vanaf 1895. België bekam haar concessie in 1902, en zou die houden tot in 1931. Naar omvang mocht België klein zijn, vóór WO I behoorde het tot de grootste wereldindustrieën. Met name in de bouw van spoorwegen, tramnetten en elektriciteitscentrales waren Belgische bedrijven in vele landen prominent tot exclusief aanwezig.

Tramnet in Tianjin

In november 1901 had de stad Tianjin een concessie verleend voor elektrische verlichting en transport aan een plaatselijke onderneming. Bij gebrek aan ervaring in het runnen van een trambedrijf werden de rechten verkocht aan de Belgische *Compagnie Internationale d’Orient*. Die richtte hiervoor in juni 1902 te Brussel de *Compagnie internationale de Tramways et d’Eclairage de Tientsin* (CTET) op. De CTET was het geesteskind van Emile Francqui (1863-1935), van 1896 tot 1902 de vertegenwoordiger van het Empain imperium in het Verre Oosten. Edouard Empain (1852-1929) had al in 1881 de *Compagnie Générale des Railways à Voie Etroite* opgericht, moederonderneming van veel Belgische trambedrijven, waaronder de *Tramways Electriques de Gand*. Daar bleef het niet bij. Niet alleen in buurland Frankrijk, inbegrepen

de metro van Parijs (!), werden tramnetten aangelegd, maar ook in o.m. Egypte, Rusland, Perzië (Iran), de Filipijnen en China.

In Tianjin had de CTET het recht om een tramnet te bouwen en gedurende vijftig jaar uit te baten in een gebied van drie kilometer vanaf de centrale toren in de oude stad, althans in het Chinees deel ervan. Vervolgens werden overeenkomsten bereikt met de Oostenrijks-Hongaarse, Italiaanse en Russische concessies (samen in november 1905), de Franse (augustus 1906) en de Japanse (mei 1907), zodat ook op hun gebied het tramnet kon aangelegd en uitgebraat worden. Met het Verenigd Koninkrijk werd geen overeenkomst bereikt, zodat de verder gelegen Duitse concessie evenmin kon bediend worden. Op te merken valt dat het tramnet, eens volledig aangelegd, de excentrisch gelegen en weinig bevolkte Belgische concessie niet bediende.

Reeds vanaf eind 1904 kocht de CTET het materiaal voor de infrastructuur en het rollend materieel aan, uiteraard bij Belgische bedrijven. De rijtuigen werden besteld bij Baume-Marpent in Morlanwelz en bij Ragheno in Mechelen. De onderdelen werden in 16 kisten per rijtuig geleverd via de Trans-Siberische spoorlijn, die net voltooid was. Ondanks de inmiddels uitgebroken Russisch-Japanse oorlog gebeurde dit zonder grote vertraging. Aldus kon reeds op 16 februari 1906 (niet toevallig Chinees nieuwjaar) de eerste tramlijn van Tianjin in gebruik genomen worden.

Technisch tekenaar François Nuyens

Om de opstart ter plaatse te leiden werd de jonge technisch tekenaar François Nuyens (afb. 1) naar Tianjin gestuurd. François (volgens de huwelijksakte Francis) Nuyens was in 1878 te Ledeberg geboren. Steeds in Ledeberg wonende, was hij in 1900 in dienst gegaan bij de Belgische staatsspoorwegen. In hetzelfde jaar huwde hij met Marie Louise Eeckman (1877-1948), eveneens geboren en getogen in Ledeberg.

In mei 1905 ondertekende François een contract van drie jaar met de CTET om de werk- en stelplaats van het tramnet in Tianjin te leiden. Hij was er niet de directeur, maar had wel de hoogste technische uitvoerende functie. De directeur van CTET was, sinds de oprichting in 1902, Lambert Jadot, broer van de meer gekende Jean Jadot (naar wie in Congo Jadotville, nu Likasi, genoemd werd). Nuyens vertrok, zonder vrouw en kind, op 24 juni 1905 per trein naar Marseille om daar per schip naar Tianjin te varen, waar hij aankwam op 1 augustus. Kort daarna waren de onderdelen van de tramrijtuigen (56 motorwagens en 20 bijwagens) ter plaatse en werden die onder leiding van

Nuyens geassembleerd tussen 6 september en 15 november. Vervolgens zorgde hij voor de bouw van de elektriciteitscentrale, de stel- en werkplaats en het administratief gebouw. Het werk werd, onder Belgische leiding, uitgevoerd door Chinese arbeiders. Die kenden geen zondagsrust: enkel rond Chinees nieuwjaar waren er vrije dagen. We hebben geen getallen uit Nuyens' tijd, maar in 1911 had CTET een staf van 15 Europeanen en 636 Chinese ondergeschikten. In februari 1906 werd de eerste tramlijn ingehuldigd, spoedig gevolgd door nog eens vier lijnen.



Afb. 1. François Nuyens kort na zijn aankomst in Tianjin. Let op de aangepaste flanelen kledij (archief nalatenschap familie Nuyens).

Op 3 januari 1906 arriveerden echtgenote Marie Louise met Franske (nog geen drie jaar), zodat van dan af François in gezinsverband kon leven. We kennen veel details van het verblijf van Nuyens in Tianjin, omdat hij dat bijhield in een uitgebreid dagboek met inlassing van de vele door hem gemaakte tekeningen alsook foto's en krantenknipsels. Zeldzaam voor een Vlaams kaderlid in die tijd, is het dagboek, opgedragen aan Franske, in het Nederlands opgesteld, de huistaal van het gezin. Het is niet beperkt tot de trambedrijvigheid, maar verhaalt uitvoerig over China, de Chinezen en de Chinese cultuur en ge-

woontes. Nuyens leerde trouwens Chinees. Anders dan de meeste expats woonde hij niet in de concessie van zijn land, maar nabij de tramstelplaats in het Chinese deel van de stad. Het betrof wel een riante woning, eigendom van de CTET, met een hele staf aan huispersoneel. Uit zijn dagboek blijkt dat Nuyens geen hoge dunk had van de Chinezen. Het lijkt ons te delicaat om deze koloniale visie te beoordelen met de ethische normen van 2021.



Afb. 3. Een Gentse twee-asser in de versie van 1906 op de Hofbouwlaan (verzameling Pierre de Meyer).

Op 18 juli 1908 verliet het gezin Nuyens Tianjin om via de Trans-Siberische spoorlijn huiswaarts te keren. Op 3 augustus was hij weer in Ledeberg. Opvallend bij de beschrijving van de heen- en terugreis is dat Nuyens van elk van de etappesteden commentaar gaf over het plaatselijk trambedrijf. De overeenkomst met de CTET beëindigd zijnde, ging hij weer aan de slag bij de Belgische staatsspoorwegen, in 1926 verveld tot de NMBS. Het gezin woonde vóór het verblijf in Tianjin te Ledeberg, eerst in de Driesstraat, dan in de

Langestraat, en vestigde zich in 1910 definitief aan de Ploegstraat in Gentbrugge, pal op de grens met Ledeborg. Afgezien van zijn Chinees avontuur heeft Nuyens nooit verder dan een kilometer van de kerk van Ledeborg gewoond. Hij is nooit teruggekeerd naar China. In 1938 ging hij met pensioen. Het jaar daarop overleed zijn zoon Frans, amper 36 jaar oud. In 1948 stierf echtgenote Marie-Louise, in 1951 François zelf, 73 jaar oud.



Afb. 4. Een Gentse twee-asser een jaar later, nu met door een windscherm afgesloten platforms. Omwille van de ruimte nodig voor de handremzwengel is het windscherm als een uitbouw geplaatst, waardoor de volksmond die preekstoeltrams noemde.

Ook werden van dan af de rijtuigen in het geel geschilderd (verzameling Pierre de Meyer).

Vergelijking met Gent

Als we de foto van een tram uit Tianjin in de oorspronkelijke versie (afb. 2) vergelijken met een Gentse tram uit hetzelfde jaar 1906 (afb. 3), voor de duidelijkheid ook met een zijdelings genomen foto van een Gentse tram in 1907 (afb. 4), zien we wel verschillen maar vooral opvallende gelijkenissen. Dit is geen toeval. Beide trambedrijven behoorden tot het Empain imperium. Bij de opstart van een trambedrijf werden de eerste rijtuigen besteld bij een beperkte groep van (Belgische) bedrijven. Bij latere modernisaties gebeurden de verbouwingen in eigen atelier van het trambedrijf, waardoor uiteindelijk ieder trambedrijf totaal verschillende trams had. Voor Gent waren dat de gele drieassers in de versie 1950-1954 (afb. 5). Ze werden uit dienst genomen tussen 1962 en 1974 en zijn nog goed gekend door de vijftigplussers onder ons. De

voertuigen waren het onherkenbaar resultaat van de opeenvolgende verbouwingen van de oorspronkelijk twee-assers, aangekocht tussen 1899 en 1912. Terzijde: tot de komst van de PCC-trams in 1971 heeft het Gents trambedrijf na 1912 geen enkele nieuwe tram gekocht, hetzij gedurende bijna 60 jaar!

In Tabel 1 worden de belangrijkste kenmerken van de tramvoertuigen en netten vergeleken. De tram in Tianjin was geenszins minderwaardig. Wat de stroomtoevoer betreft (met sleepbeugel) zelfs bedrijfszekerder dan de Gentse tram en meer comfortabel, want met ruimere plaatsen. Er werd enkel op het luxemateriaal bespaard: anders dan in België waren er geen vernikkelde noch koperen onderdelen.



Afb. 5. Een van de bewaard gebleven drie-assers na de laatste modernisering in 1953, in dienst tot 1974. In oorsprong dezelfde tram als de voorbeelden op afb. 3 en 4. Zo was dit rijtuig 354 verbouwd vanuit de twee-asser 150 uit 1904. De foto betreft een retrorit in 2013 bij de aankomst op het Maria Hendrikaplein. (foto ETG vzw)

Epiloog

Na het vertrek van François Nuyens breidde het tramnet in Tianjin verder uit, maar niet zo spectaculair als de groei van de stad (750.000 inwoners in 1911, 1,4 miljoen in 1931, 2,7 miljoen in 1953, 7,8 miljoen in 1984 en nu meer dan 13 miljoen). Vanaf 1932 werd busvervoer aangeboden. Het tramnet werd het laatst uitgebreid in 1946. Vanaf 1964 werden delen opgeheven tot het tramnet in 1973 volledig was opgedoekt. Vanaf 1976 werd een uitgebreid metronetwerk uitgebouwd, maar eind 2006 werd in een nieuw aangelegde wijk een

tramlijn van bijna 8 kilometer geopend, met de bijzonderheid dat de tram er op wielen met rubberen banden rijdt.

Met dank aan Johan Mattelaer en Pierre de Meyer

*Aanleiding tot dit artikel was een tentoonstelling (oktober 2020 tot januari 2021) in het Vandenhovecentrum van de Universiteit Gent, Rozier, hoek Sint-Pietersnieuwstraat. Onderwerp was het China in de eerste jaren van de twintigste eeuw, zoals gezien door de ogen van drie Gentenaars: de gebroeders Adolphe en Philippe Spruyt, beiden van 1898 tot 1908 als artsen verbonden aan de onderneming die de spoorweg van Beijing naar **Hankou** aanlegde, en François Nuyens, die van 1905 tot 1908 het trambedrijf van Tianjin hielp uitbouwen. Het dagboek van Nuyens telde 235 pagina's en is bewaard gebleven samen met drie fotoalbums. In de jaren 1930 werd het dagboek in afleveringen gepubliceerd in het dagblad *Gazet van Gent*. In 1989 was het voorwerp van een masterscriptie aan de KU Leuven (L&W) en in 2019 van een aan de UGent (sinologie).*

Tabel 1. Vergelijking van het Gents trambedrijf in 1906 met dat van Tianjin in 1908, beiden het derde jaar na de start van het tramnet met elektrische bovenleiding

Specificaties	Gent 1906	Tianjin 1908
Netlengte (1)	26,3 km	13,5 km
waarvan dubbelsporig	22,5 km	volledig
Spoorbreedte	1m	1m
Lijnen	5	5 (1)
Rijtuigen	72 motorwagens geen bijwagens	56 motorwagens 20 bijwagens
Assen	2	2
Lengte	8,23 m	8,50 m
Breedte	2,12 m	2,12 m
Motoren	2 x 40 PK	2 x 40 PK
Rijrichting	dubbel	dubbel
Aantal plaatsen	20 zit 28 staan	16 zit 16 staan
Stroomtoevoer	trolley (2)	sleepebeugel
Platform	open (3)	open
Aanduiding op koersbord (4)	lijnummer en -kleur	lijnkleur
Zijramen motorwagens	2 kleine 2 grote	8 gelijke

Opmerkingen: (1) meer dan de helft van het net van Tianjin werd door vier lijnen samen bediend, vandaar relatief veel lijnen voor een kleine netlengte. (2) de vervanging door een sleepbeugel werd beslist in 1913, in 1914 enkel op de korte lijn 6 (Muide - Meulestede) uitgevoerd, wegens WO I op de andere lijnen pas in 1919-1920. (3) in Gent werden windschermen ter beschutting van de bestuurder geplaatst vanaf eind november 1906, in Tianjin vanaf 1912. (4) de lijnummers waren net in 1906 **te Gent** ingevoerd.

Referenties

Coussens, F., Keutgens, E. (2004). *100 jaar elektrische tram in Gent 1904-2004*, Vlatam, Antwerpen, p. 8-11.

De Keukeleire, E. (2005). *135 jaar openbaar vervoer in Gent. Uitbouw stedelijk tramnet en buurtspoorwegen in de Gentse Regio. Deel 1 1870-1907*. Eigen beheer, p. 254-305.

de Meyer, P. (1988 en 1989). *Geschiedenis van de Gentse tramwegen* (eerste en tweede deel) in Rail Revue, oktober 1988, p. 58-61 en april 1989, p. 129-132, bijgewerkte versie van de oorspronkelijk in de MIVG-krant in 1984 en 1985 gepubliceerde bijdrage.

Dobenie, F. (2019). *Het reisdagboek van François Nuyens: een onderzoek naar de historische achtergrond van een Vlaming in China (1905-1908)*. Ongepubliceerde masterscriptie Dept. Geschiedenis, UGent, 2019

Dussart-Desart, R. (2017). *Les Tramways de Tientsin. Un réseau sous six drapeaux*, Tramania, Sint-Pieters-Woluwe.

Mattelaer, J., Torck, M., Lagrange, C., Dussart-Desart, R., Maselis, P., Baert, T. (2020). *A Belgian Passage to China (1870-1930)*. Sterck & De Vreese, Corredijk (NL), 2020, p. 145-197, p. 205-248 en p. 273-285.

Vandamme, T. (1989). *De China-politiek van Leopold II aan de hand van de Compagnie Internationale de Tramways et d'Eclairage de Tientsin*. Ongepubliceerde masterscriptie Dept. Oosterse studies, KU Leuven.

Van den Ostende, C. (2004). *Gentse oude trams langs middeleeuwse glans*, Ostendis, Zaventem, p. 8-12.

Verschaffel, B. (2020). *Souvenirs de Chine. Belgische ingenieurs en dokters in China 1898-1908*, Vandenhove Centrum voor architectuur en kunst / UGent.

<https://de.wikipedia.org/wiki/Tianjin/Verkehr> (geraadpleegd op 13 december 2020)

https://en.wikipedia.org/wiki/Trams_in_Tianjin (geraadpleegd op 13 december 2020)

https://en.wikipedia.org/wiki/Trams_in_China#List_of_historical_tram_systems (geraadpleegd op 14 december 2020)