
VDK-AWARD

Evolutie van het openbaar vervoer in het Gentse

Erik De Keukeleire, samengevat door Guido Deseyn

Aan Erik De Keukeleire werd de VDK-AWARD van 25.000 frank toegekend voor zijn verzameld onderzoekingswerk en publicaties, waaruit onderstaande tekst over de beginjaren van het openbaar vervoer in het Gentse is samengevat.

Treinstilstand **Kriel** te Merelbeke op de eerste geëlektrificeerde lijn in het Gentse (1901) **Gent Zuid-Merelbeke**. (foto auteur)

Het reconstrueren van het ontstaan en de uitbouw van het openbaar vervoer in een streek of stad is een boeiende ontdekkings-tocht.

Gent, als vierde stad in België, na Brussel, Luik en Antwerpen, bouwde vanaf 1873-74 een paardetram-net uit. De privé-uitbating van deze **Chemin de Fer Américain**, later omgedoopt tot **Société Anonyme de Tramways de Gand**, was door het stadsbestuur verleend voor een periode van 25 jaar. Doch deze paardetramdienst op zes lijnen is nooit rendabel geweest. In 1896 wenste het stadsbestuur daarom een betere dienstverlening, en koos voor aandrijving door middel van elektriciteit.

De **Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen**, opgericht in

1885, werkte veel efficiënter met stoomtrams, en verzorgde in het Gentse drie lijnen: **Gent-Zomergem**, nadien verlengd tot **Ursel** (1886), **Gent-Oostakker-Zaffelare** (1888), **Gent-Destelbergen-Weteren-Hamme** (1891) en **Gent-Merelbeke** (1896). Doch de tractie met breedspoor stoomlocomotieven was enkel rendabel op eigen bedding boven of onder de grond, een stelsel dat enkel in metropolen kon worden toegepast (de stadsspoorweg, voorloper van de metro). Daarom opteerde men liever voor de minder in het stedelijk weefsel ingrijpende elektrische tram met luchtlijnen (trolley) of met accu's. Begin 1897 helde de voorkeur van het stadsbestuur over in het voordeel van de accutram, naar Parijs' model. De afwijzing van luchtlijnen gebeurde vooral op esthetische argumenten. Storende bovenleidingen bovenleidingen zouden enkel kunnen worden toegestaan buiten de historische stadskern.



Ondertussen werd toch nog een privé-initiatief, de **Tramcars De Pauw** (paardetram zonder sporen) in concessie gegeven, lijn die echter in 1898 reeds in likwidatie zou gaan.

Op 13 april 1897 werd de aanbesteding van het elektrische smal-spootnet uitgeschreven. Vier kandidaten kwamen opdagen: de **Gentse Naamloze Maatschappij van Vervoer** (accumulatorstelsel alleen), de Luikse **Société Anonyme d'Entreprise de Travaux** (idem), de Brusselse firma **Duguis** (gemengd stelsel accu's en trolley's) en de **Railways Economiques de Liège-Seraing et Extensions** (idem). Dit laatste bedrijf, reeds uitbater der buurtlijn naar Merelbeke, bood veruit de voordeligste voorwaarden en werd dan ook als concessionaris aangeduid voor een periode van 50 jaar. Daartoe stichtte men het daaropvolgende jaar de **E.T.G. (Electrische Tramwegen van Gent - Tramways Electriques de Gand)**. De eerste 42 accu-trams van het type **Westinghouse** werden besteld bij de **S.A. Constructions Métallurgiques** te Nijvel.

In Ledeberg, tussen de Brussel-sesteenweg en de Oude Brusselse weg werd een elektriciteitscentrale en werkhuis ("stelplaats") gebouwd. Drie stoomgeneratoren **Bollinckx** (Brussel) van 200 KW elk leverden de nodige elektriciteit voor het opladen der accumulators.

Midden december 1898 volgden de eerste proefritten en de feestelijke inhuldiging gebeurde op 23 januari 1899. Ondertussen werd door dezelfde onderneming de trolley-verbinding met Merelbeke (later verlengd naar Herzele en Geraardsbergen) afgewerkt volgens het Engelse systeem **Dickinson**.

De verbinding met Drongen werd besproken in 1899 en in 1909 nam de **Nationale Maatschappij voor Buurtspoorwegen** de lijn **Gent-Drongen-Nevele-Ruiselede** in gebruik.

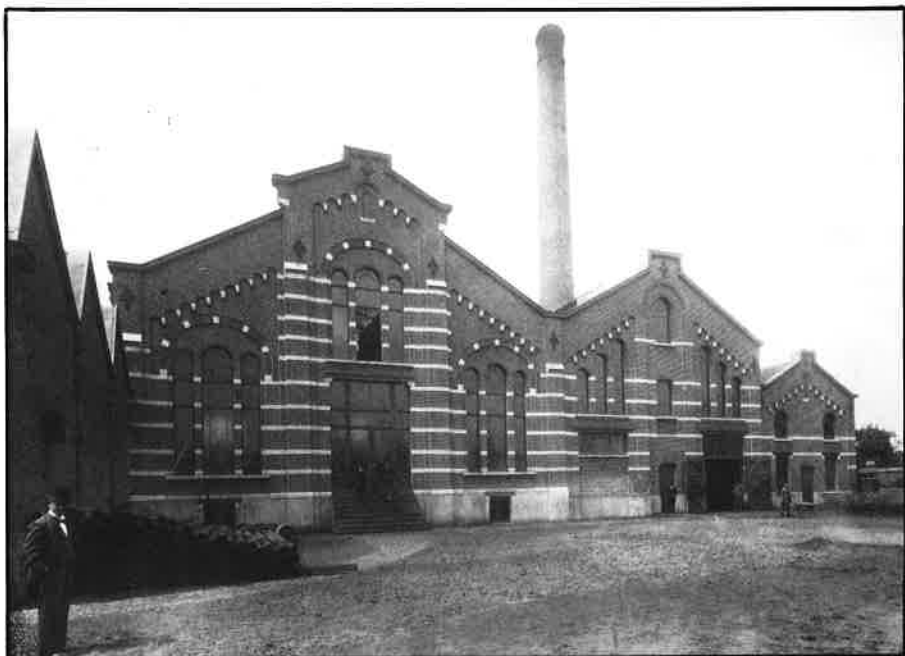
De accutrams bleken na verloop van tijd niet aan de verwachtingen te voldoen wegens een te traag rendement. Daarom zocht men vanaf 1902 van de stadslijnen toch over te schakelen op het trolley-systeem en deed men proeven met een Parijs' bovenleidingstype. In 1903 was het lot van de accutram voorgoed bezegeld. In samenwerking met de **A.E.G.-BERLIN** stond de Gentse tram-maatschappij vanaf 1904 zelf in voor de ombouw van de accu-



Stoomtramstel op de terreinen van de stelplaats te Mariakerke. De lijn werd op 23 november 1886, daags na het verschijnen van het koninklijk besluit in gebruik genomen. De eerste stoomtramlijn in het Gentse liep tussen **Gent Rabot** en **Zomergem, Motje** (boven). (foto auteur)

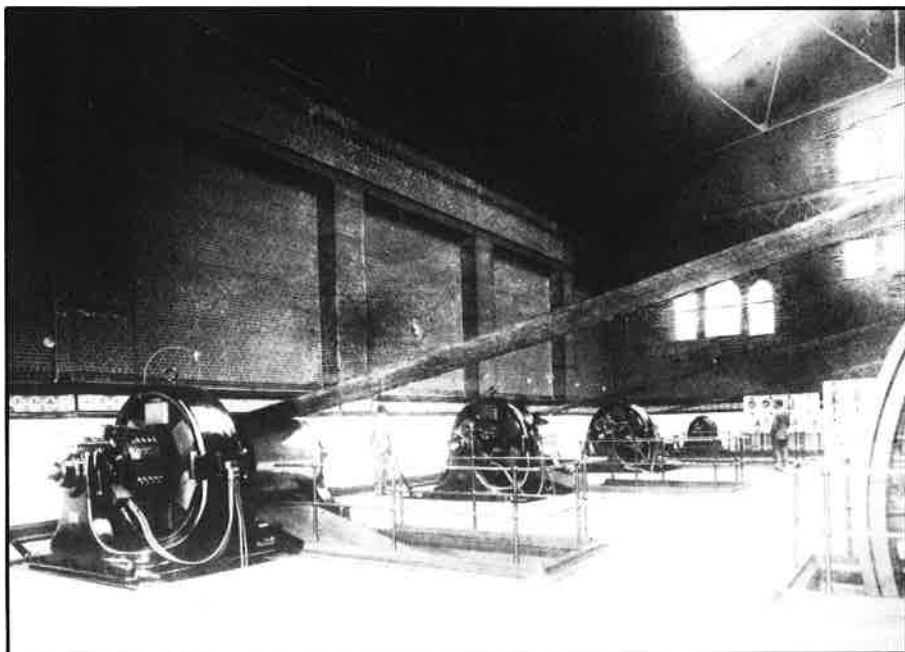
Stoomlocomotief in de stelplaats te Merelbeke-dorp in 1898/1901. De lijn **Ledeberg-Merelbeke** werd met stoom ingereden op 16 januari 1898 en in pacht genomen door de **Gentse Tram-maatschappij** die vanaf juli 1899 de stoomtractie door accumulators verving. Dit bleek geen succes: de batterijlading was onrendabel en de stoomtractie kwam in 1900 terug tot de lijn één jaar later was geëlektrificeerd. (foto auteur)





Voorgevel en interieur van de **elektricitetsfabriek** in de tramwerkhuizen te Gentbrugge.

De stoomgeneratoren geplaatst in 1899 door de firma **Bollinckx en Cie** uit Brussel, leverden elk 200 KW. (foto auteur)



trams en het plaatsen van de bovenleiding. Elektriciteit werd geleverd door de nieuwe centrale in de Bomastraat (gebouwd in 1903 met A.E.G.-technologie). Wacht-huisjes, annex krantekiosken werden op de voornaamste knooppunten opgetrokken.

Tussen 1907 en 1910 zouden de Gentse stadstrams voor het eerst hun typisch geel "jasje" bekomen waarmee zij decennia lang in het stadsbeeld herkenbaar zouden zijn. Nieuwe trams werden geleverd door de **Metallurgique** uit Nijvel en de **A.C.E.C** van Charleroi.

De elektrificatie der buurtspoorwegen werd in de periode 1911-1914 druk bestudeerd maar zou slechts 15 jaar later een realiteit worden...

Ter gelegenheid van de wereltentoonstelling van 1913 nam men de zogenaamde "Expotrams" in gebruik. Dit type zou mits kleine aanpassingen, in functie blijven tot de vervanging van de trolleys-tang met wieltje door de bekende sleepbeugels tussen 1919 en 1924.

Aanpassingen en uitbreidingen van de stadslijnen gingen het ganse Interbellum onvermoeid verder. In het jaar 1932 ondernam de **Maatschappij der Buurtspoorwegen** een eerste proefneming met wat in de pers een "auto-tramrijtuig" werd genoemd. Bedoeld werd hier de spoorauto of "mazouttram", een erg economisch voertuig, dat weldra op alle niet-geëlektrificeerde buurtlijnen de verouderde stoomtreinen zou vervangen.

De eerste autobuslijn, constructie **Minerva**, van de **Gentse Tram-maatschappij**, begon haar carrière op 20 december 1932. Op dat ogenblik beliep de totale lengte van het Gentse tramnet ongeveer 54 kilometer.

In 1933 werd als eerste het kabelnet van de lijn Gent-Merelbeke aangepast aan een nieuwe bovenleiding met hoogstelsel, de zogenaamde **pantograaf**.

Het experiment met de **Electro-Gyrob** tussen 1956 en 1959 was, tot de algehele vernieuwing van het tramrijtuigenpark enkele jaren terug, de voornaamste innovatie van het openbaar vervoer in het Gentse. Door de machinefabriek **Oerlikon** uit Zürich (Zwitserland) werd, na experimenten tussen 1945 en 1947, een gyrobuss gecommercialiseerd. Het prototype van de eerste gyrobuss ter wereld, een type dat ook te Gent zou worden gebruikt, dateert van

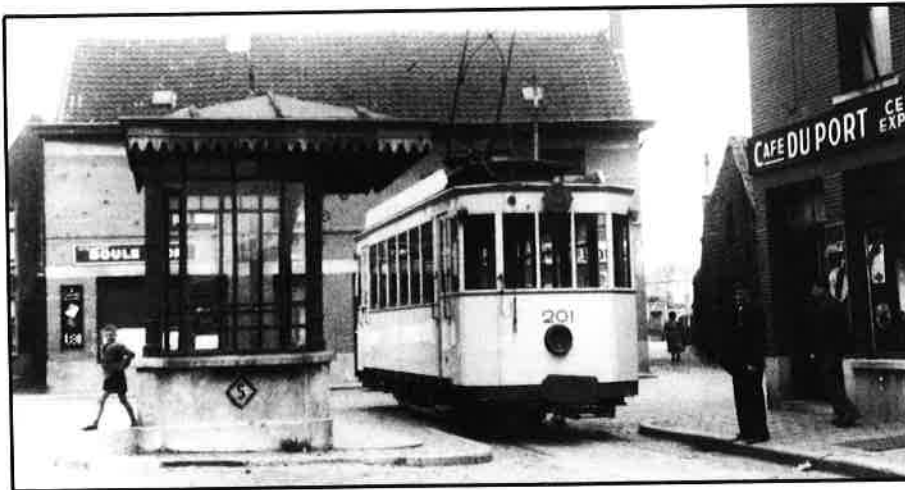
1950. Doch dit type voertuig bleek op onze wegen niet economisch en het experiment werd stopgezet. De gyrobus staat heden in depot in een loods te Destelbergen, wachtend op een plaatsje in het **Regionaal Museum voor Openbaar Vervoer**, museum waaraan momenteel hard wordt gewerkt...

Uit:

- **Historisch overzicht van de Gentse tramwegen 1897-1934** (1985)
- **De eerste jaren van de stoomtram naar Zomergem 1886-1898** (1986)
- **Het experiment met de gyrobus op de lijn Gent-Merelbeke 1956-1959** (1986)
- **Een stukje Gentse tramgeschiedenis: Muidebrug-Meulestede 1899-1962** (1987)
- **De tram te Drogen 1909-1959** (Heemkundige Kring Dronghene 1987)

Van dezelfde auteur zijn in voorbereiding:

- **Het Gentse tramnet tijdens de oorlogsjaren 1939-1945**
- **De lijn Gent Zuid-Merelbeke 1898-1955**



Een "stuka" aan de terminus van lijn 6 te **Meulestede**.

Nr 201 was één der laatste twee-assers met versterkte motor die tot in de vijftiger jaren op deze korte lijn in dienst bleef. De naam kwam van het lawaai van de motor (als van een aanvallend vliegtuig!...).

Links het metalen tramhuisje uit de twintiger jaren, zoals er een door het MIAT is ontmanteld en terug zal worden opgebouwd in het museum. (foto auteur)

Ontvanger Albert Stevens (rechts) en geleider Gomaar Bastens (links) poseren bij hun twee-assige stuka aan het **Café du Port**, terminus Meulestede lijn 6 (1947). (foto auteur)

Volledige accumulatorenteam van de eerste reeks (101-142), zonder windscherm. Zijdelings onder: de laadruimte van de accumulatoren (boven). (foto auteur)



Voorbeeld van een tot trolleywagen omgebouwd rijtuig uit de eerste accumulatorensreeks.

Windscherm aan platformen sedert 1907, gele kleur sedert 1907.

Op de foto: terminus lijn 5 (Verkortingsstraat Sint-Amandsberg), het groene kopbord wijst op de wereldtentoonstelling van 1913 (midden). (foto auteur)

Eerste gesloten tramtype uit de bestelling van 1913.

Niet minder dan 36 dergelijke twee-assige rijtuigen werden bij de **Métallurgique** te Nijvel en **ACEC** gebouwd (de nrs 180-215) met het oog op het toenemend reizigersverkeer n.a.v. de wereldtentoonstelling (onder). (foto auteur)



De eerste autobuslijn van de **E.T.G.**, in gebruik genomen op 20 december 1932.

De rit kostte toen 1 frank (wat duur was), en de reisweg ging van het Sint-Pietersstation over Kouter, Korenmarkt naar de Dampoort. Hier op de Korenmarkt (boven). (foto auteur)

Inhuldigingsrit van de gyrobuslijn **Gent Zuid-Merelbeke**, met ministrieel gevolg, in de ochtend van 10 september 1956, ter hoogte van het kruispunt **Vier Wegen** te Merelbeke (Hukkelgem).

De bus laadt stroom bij één der ladingpunten (onder). (foto auteur)



