

ETG recupereert een oude Gentse stadsbus Brossel voor de META-collectie

Dankzij goede contacten met collega-erfgoedverenigingen, ook over de taalgrens, kon onze vereniging dit jaar een zeer interessante autobus verwerven voor de verzameling van META. Het gaat om een autobus van het type Brossel A92DLH – Jonckheere van 1960. Tussen 1960 en 1973 hadden de ETG (vanaf 1962 de MIVG) 7 autobussen van dit model in dienst. In Gent waren ze gekend onder de nummers 31-315 tot en met 31-321.



De autobus 31-317 in de stelplaats van Gentbrugge, in het begin van de jaren 60. (auteur onbekend).

De Gentse autobussen 315-321 maakten deel uit van een reeks van in totaal 9 stuks die in 1959 besteld werden door Electrorail, op dat ogenblik het moederbedrijf van de *Elektrische Tramwegen van Gent* (ETG).

De historiek van Electrorail en haar rol in de geschiedenis van het Gentse stadsvervoerbedrijf verdienen enige toelichting. Maar daarvoor moeten we eerst een flink stuk terug in de tijd.

Vanaf het einde van de jaren 1800 werden in ons land, net zoals in vele andere Europese landen, nieuwe industriële bedrijven opgericht die zich toelegden op twee activiteiten : (stedelijk) personenvervoer en, van zodra zij elektrische tractie gingen toepassen voor dit vervoer, ook de productie van elektriciteit.

Op 1 februari 1881 richtte Édouard Louis Joseph Empain, die toen amper 29 was, met behulp van zijn eigen investeringsbank, de *Compagnie générale des railways à voie étroite* op voor

de bouw en de exploitatie van tramlijnen in binnen- en ook buitenland. Datzelfde jaar, op 21 juli, richtte hij ook de *Société Anonyme des Railways Economiques de Liège-Seraing et Extensions* (RELSE), op om in eerste instantie de tramlijn van Luik naar Jemeppe-sur-Meuse aan te leggen en die te exploiteren.

De twee hierboven vermelde bedrijven verkregen in de jaren 1890 een aantal concessies voor tramlijnen in Gent. Op 4 januari 1898 stichtten ze samen de *Société anonyme des Tramways Électriques de Gand* (TEG, later ETG) en droegen zij die concessies over aan deze dochteronderneming.

De RELSE bleef vele jaren de uitbater van de lijn Liège-Seraing / Ougrée (tot de STILS, een van de twee voorlopers van de STIL, op 28 augustus 1961 de exploitatie overnam), maar trad ondertussen ook heel vaak op als moederbedrijf voor tal van andere trambedrijven, o.a. ook van de SELVOP (de *Société anonyme pour l'Exploitation des Lignes Vicinales d'Ostende et des Plages belges*) die als pachter van de NMVB tot in de jaren 1950 de Kustramlijn uitbaatte. De *Compagnie générale des railways à voie étroite* daarentegen verdween in november 1904 toen Édouard Empain ze omvormde in de *Compagnie Générale de Railways et d'Électricité*, een onderneming die al snel haar activiteitendomein uitbreidde van de sector van spoor- en tramwegen naar die van de productie van elektriciteit en de fabricage van spoor- en trammaterieel.

Het bedrijf *Electrorail* ontstaat in 1930 door een concentratiebeweging binnen de Empain-groep. Door de fusie van de hierboven vermelde *Compagnie Générale de Railways et d'Electricité* met de *Compagnie Belge des Chemins de Fer Réunis* en de *Fédération d'Entreprises de Transports et d'Electricité* wordt de *Compagnies Réunies d'Electricité et de Transports* gevormd, in de omgang *Electrorail* genaamd, met een kapitaal van 350 miljoen BEF. Dit nieuwe bedrijf wordt daarmee de nieuwe moeder/zuster van de RELSE, de ETG, de TEPCE (stadstram Charleroi) en de SELVOP (Kustlijn en Oostende), en dus ook de centrale spil tussen deze trambedrijven.

Enkele van deze (stads)trambedrijven waren eind jaren '20, begin jaren '30 ook gestart met autobusdiensten. Voor die autobussen hadden ze op 22 november 1929 een specifiek zusterbedrijf opgericht : de *Société Auxiliaire d'Autobus*. Op 25 februari 1934 werd dit omgevormd in de *Société auxiliaire de Transports et de Travaux*, afgekort SATTRA.



De Gentse bus 118, een Brossel BC.SAU6S, bouwjaar 1932, vertrekkensklaar voor een dienst op de lijn Gent-Deurle-Deinze. Deze busdienst werd uitgebaat door de SATTRA.

Aandeelhouders van de SATTRA waren de trambedrijven RELSE, ETG, SELVOP en TEPCE en grote zus Electroraïl. Doel van SATTRA was het uitvoeren van de autobusdiensten van de vier vermelde trammaatschappijen.

Tot aan de 2^{de} Wereldoorlog werden alle autobussen die in Gent op het ETG-net werden gebruikt, besteld en uitgerust door de SATTRA.

Na de oorlog wijzigde de situatie enigszins : vanaf dan tot aan de oprichting van de MIVG (in 1961), werden de autobussen rechtstreeks door het moederbedrijf Electroraïl besteld, en dit bijna altijd tezamen met autobussen voor de zusterbedrijven in Luik, Charleroi en Brussel.

Laten we die bestellingen even in detail bekijken :

- een eerste naoorlogse bestelling was een reeks van 10 bussen op een onderstel Brossel A65DS met een koetswerk van Ets. Paul d'Heure en vier bijpassende aanhangers, eveneens op een onderstel van Brossel en met een koetswerk van d'Heure. 4 van die bussen en 2 aanhangers kwamen in Gent terecht. Deze autobussen met aanhangwagens waren voor België een vrij uitzonderlijke verschijning. Ze deden dienst op de lijnen Gent – Deinze en Gent – Nazareth.

- tussen de 1951 en 1957 bestelde Electroraïl, opgedeeld in 6 reeksjes, in totaal 27 stadsbussen op een chassis Brossel type A88DLH. De eerste twee schijven werden verdeeld over de dochterbedrijven in Charleroi (de TEPCE) en Luik (de RELSE). Van de derde schijf, 5 bussen met een koetswerk van Van Hool en bestemd voor Luik, werd er in 1954 één aan Gent geleverd waar die het nummer 31-209 kreeg. Van de vierde schijf, opnieuw 5 stuks met een koetswerk van Van Hool, kwamen er in 1955 ook 2 naar Gent : de 31-223 en 225. Van de volgende schijf, 3 stuks met koetswerk Jonckheere, werden in 1955 eveneens 2 stuks geleverd aan Gent : de 31-238 en 239.

Door de levering einde 1957 van de laatste Mack-bussen (reeks 260-269) werden deze 5 Brossel-busjes overtalig in Gent en werden ze naar Charleroi en Luik gemuteerd. De 31-209 ging in Seraing bij de RELSE haar reeksgenoten vervoegen en kreeg daar het nummer 75. De 223, 225, 238 en 239 gingen naar de TEPCE in Charleroi waar ze respectievelijk de nummers 39, 42, 40 en 41 kregen.



Links de Gentse stadsbus 31-225, geleverd in 1954 met een koetswerk van Van Hool, die in 1958 verhuisde naar Charleroi om daar met een andere livrei in dienst te komen onder het nummer 42 (foto L.Bollen). Rechts, een van haar tweelingzussen maar met een Jonckheere-koetswerk, de Charleroise stadsbus 40, die tussen 1955 en 1958 in Gent dienst deed onder het nummer 31-238 (foto J.H.Manara).

- in 1954 ontving Gent een volledig in Amerika gebouwd demovoertuig. Het was een bus op een onderstel Mack met een koetswerkvormgeving zoals die toen in de Verenigde Staten gangbaar was. In 1955 bestelden de MIVB en Electroraïl respectievelijk 15 en 10 gelijkaardige Mack-bussen. De voor Brussel bestemde bussen werden in 1956 geleverd, die voor Gent in 1957.

Het koetswerk van deze bussen werd op basis van de Amerikaanse plannen, onder licentie gebouwd door de Ateliers de Familleureux, een voormalige tram- en treinconstructeur. De in België gebouwde reeks-voertuigen hadden hierdoor dezelfde "Amerikaanse" look als het prototype.

De combinatie Electroraïl – MIVB voor deze bestellingen zal sommigen misschien vreemd lijken. Nochtans is ze dat niet. Electroraïl en MIVB hadden immers nauwe familiebanden. Toen de MIVB begin 1954 werd opgericht was de ene helft van het kapitaal in handen van de overheid, de andere helft was van de *Tramways Bruxellois* als compensatie voor de inbreng van haar vaste activa. En in de praktijk was het het management van de oude *Tramways Bruxellois* dat verder bleef instaan voor het dagelijkse en technische beheer van het nieuwe bedrijf. Bij de belangrijkste aandeelhouders van die *Tramway Bruxellois* zaten nou net Electroraïl en Electrobél (op dat ogenblik het moederbedrijf boven Electroraïl).



Links de Gentse Mack-bus 31-262, geleverd in 1957. Rechts de Brusselse 8054, geleverd in 1956. (foto's J.H.Manara).

- in 1959, tot slot, bestelde Electroraïl 9 autobussen op een onderstel Brossel A92DLH met een koetswerk van Jonckheere. De eerste twee van deze reeks werden geleverd aan de RELSE waar ze de nummers 75 en 76 krijgen. De zeven andere werden begin 1960 geleverd aan Gent waar ze de nummers 31-315 tot 31-321 kregen. Het koetswerk van deze laatste reeks Electroraïl-bussen vertoont voor een aantal punten sterke gelijkenissen met dat van de zowat gelijktijdig geleverd busreeks 8151-8220 van de MIVB, eveneens bussen op een Brossel-chassis en met een Jonckheere koetswerk. Ook hier zal de familieband tussen Electroraïl en MIVB wel een invloed gehad hebben. De ETG had in 1960 ook een nieuwe overeenkomst af gesloten met de NMBS. Door deze overeenkomst kon de ETG de lijn naar Deurle voor eigen rekening gaan exploiteren. In ruil ging de exploitatie van de lijnen naar Nazareth en Deinze naar de spoorweg-maatschappij.

De nieuwe bussen 31-315 – 31-321 werden in dienst gesteld op de lijn naar Deurle waar ze zorgden voor een frequentieverhoging.



De eerste bus van lijn 8 in 1962 aan de Terminus Maalte Park. De lijn 8 was de eerste tramlijn die door de kersverse MIVG werd vervangen door autobussen. De bus heeft nog de oude crème livrei met lichtblauwe band onder de ramen van de vroegere ETG, maar draagt al wel het MIVG-logo.



De bussen 319 en 318 rusten tijdens de daluren uit in de stelplaats in Gentbrugge. Beide bussen hebben inmiddels de blauwe MIVG-livrei en hun wagennummer is ingekort tot de eindcijfers (foto Fr. Coussens).

Als de MIVG vanaf 1962 in een snel tempo tramlijnen begint te vervangen door bussen komen de bussen 31-315 – 31-321 ook in dienst op deze nieuwe buslijnen. De reeks bleef uiteindelijk in dienst tot 1973, wanneer de instroom van de eerste Van Hool-Fiat-bussen 01-34 zorgt voor hun vervanging.



Een groot deel van de vloot Brossels 315-321 in de stelplaats Gentbrugge (foto verz. P.De Meyer).

Al de Gentse bussen van dit type eindigden na hun buitendienststelling bij de schrootboer, hoewel tenminste 1 het nog een tijd volhield in een tuin in de Zwalmstreek. De twee Luikse exemplaren verging het wat beter. Die werden door een schrijnwerkerijbedrijf aangekocht en ingericht als mobiele refter. Toen ze daar buiten dienst gingen werd de RELSE 76 gerecupereerd voor het Luikse museum Natalis, en in afwachting gestockeerd in de metrotunnel St-Léonard. Omdat die moet ontruimd worden voor de aanleg van de nieuwe Luikse tram werd een nieuw onderkomen gezocht. Omdat 7 van de 9 bussen van dit type in Gent hebben gereden, tegenover slechts 2 in Luik, was een overheveling naar de 'Gentse' collectie een voor de hand liggende oplossing.

De bus vult een belangrijke leemte in de verzameling van Gents materieel. Tot nu toe was enkel de autobus 101, een Van Hool A120 – Fiat, typerend voor de jaren '80 - '90, bewaard, in de gekende blauw-gele MIVG-livrei (zoals ook de PCC's 01 en 25).

Deze Brossel-bus biedt de mogelijkheid om nu ook een beeld te schetsen van het busmaterieel gebruikt einde jaren '50 en jaren '60. Aangezien dit bustype nog in het ETG-tijdperk werd in dienst gesteld, kunnen we er binnen de collectie ook de specifieke crème buslivrei van het naoorlogse ETG-busmaterieel mee tonen. En tenslotte kunnen we aan deze bus ook het wel heel bijzondere verhaal van de Electrorail-groep ophangen, en haar belangrijke rol in de ontwikkeling van het naoorlogse materieel van diverse stadsbusnetten in ons land.

Voor het zover is, is er nog heel wat werk aan de winkel, maar 2024, de 150^e verjaardag van het Gentse openbaar vervoer, is alvast een mooie streefdatum.

Bronnen :

- *Tractebel 1895-1995, Metamorfosen van een industriële groep; René Brion en Jean-Louis Moreau; Mercatorfonds, 1995; D/1995/703/2, ISBN 90-6153-338-4.*
- *diverse artikels op Wikipedia en Zone01;*
- *gegevens uit eigen archieven.*

ETG vzw

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

ACTUA-55



De autobus RELSE 76 bij haar vertrek vanuit Luik. De inrit van de tunnel St-Léonard waar de bus jaren was ondergebracht, bevindt zich vlak bij het museum 'Le Grand Curtius', dat ondergebracht is in het prachtige Renaissance-gebouw zichtbaar achter de autobus. (foto Jean Jandric)



De nieuwe aanwinst werd in Weelde gestald naast de Gentse trolleybus 08. (foto Jean Jandric)