www.etgvzw.be

FEESTELIJKE OPENING TROLLEYLIJN 3 24 MAART 1989

TERUG VAN WEGGEWEEST

Laat je niets wijsmaken. De door Werner von Siemens in de vorige eeuw uitgevonden trolleybus is geen ouderwets en „voorhistorisch" vervoermiddel zoals sommigen in Gent durven beweren.

De milieuvriendelijke trolleybus is sinds de oliecrisis in het begin van de jaren zeventig terug in opmars. Zo moderniseerde het Nederlandse Arnhem in de jaren zeventig en tachtig niet alleen het trolleynet maar breidde het ook fors uit.

In het Franse Nancy kwam een gloednieuw trolleynet tot stand waarop duobussen rijden.

De Tiroolse hoofdstad Innsbruck is druk bezig met de aanleg van een trolleybuslijn. En in het Nederlandse Groningen bepleiten velen de terugkeer van de trolleybus.

Eind 1987 waren er over de wereld circa 375 trolleybedrijven. Vermeldenswaard is ook Zwitserland met 15 moderne trolleybedrijven. Zürich bijvoorbeeld gaat nog steeds door met het trolleyficeren van dieselbuslijnen.

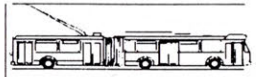
In België is de trolleybus terug van weggeweest. Van 14 augustus 1929 tot 9 november 1971 reden er in ons land trolleybussen. Antwerpen had de eerste trolleybus in huis. In de metropool waren ooit twee trolleylijnen in bedrijf. Brussel had één lange trolleybuslijn die Machelen met het Sint-Denijsplein in Vorst verbond. Luik beschikte zelfs over een uitgebreid net.

In het voorjaar van 1964 verdween de trolleybus uit het Antwerpse en Brusselse stadsbeeld. Op 9 november 1971 zette Luik een punt achter het milieuvriendelijke trolleybustijdperk.

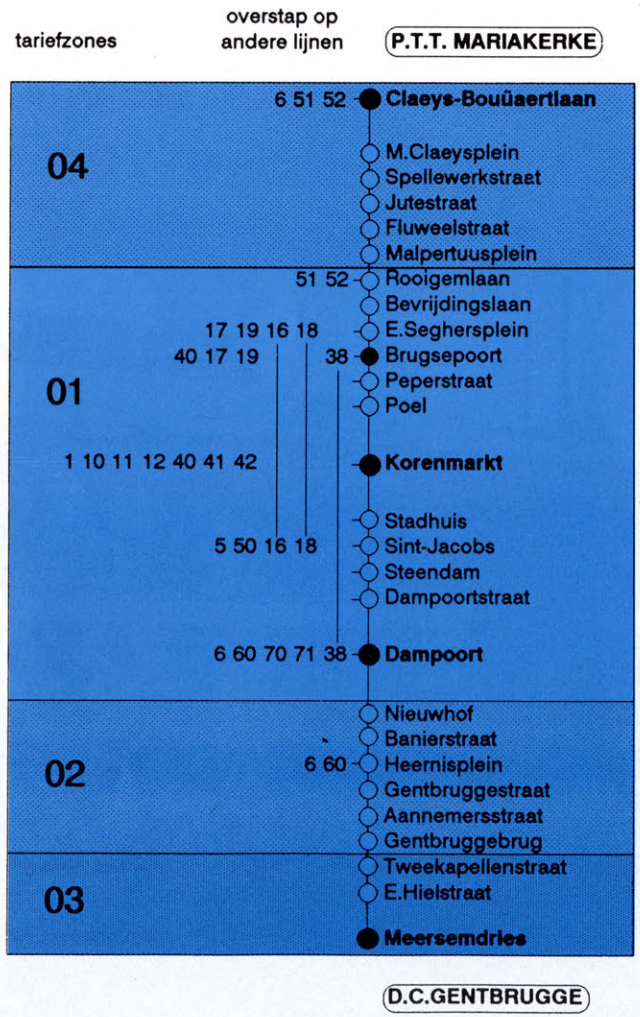
Zaterdag 25 maart 1989 doet de trolleybus in België zijn heroptreden. Na veel hindernissen te hebben overwonnen, krijgt Gent hoogwaardig milieuvriendelijk openbaar vervoer tussen Meersemdries in Gentbrugge en het PTT-gebouw in Mariakerke.

www.etgvzw.be

maatschappij voor het intercommunaal vervoer te gent



3

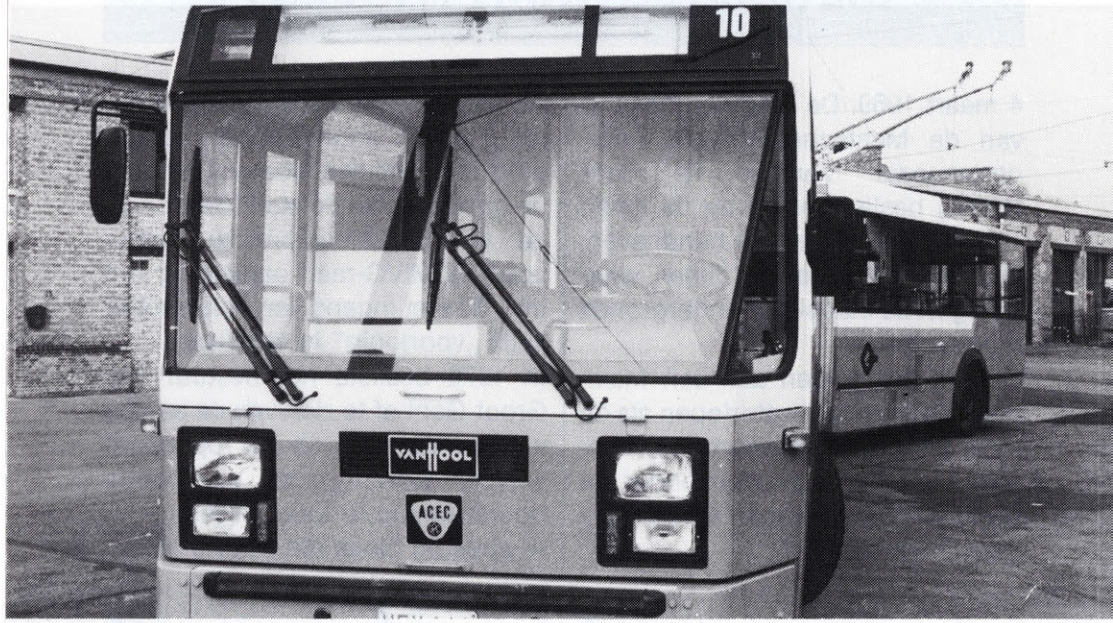


www.etgvzw.be

KNUS IN DE TROLLEYBUS

De twintig gelede trolleybussen voor lijn 3 zijn puur Belgisch. Busconstructeur Van Hool in Koningshooikt nabij Lier tekende voor het mechanische, het Waalse ACEC voor het elektrisch gedeelte. De tijdelijke vereniging leverde de eerste bus op 27 november 1987, de laatste op 5 mei 1988.
Enkele technische kenmerken: 17,90 m lang, 2,49 m breed, topsnelheid 60 km/u, 131 plaatsen waarvan 46 voor zittende en 85 voor staande reizigers.
Extra aandacht werd besteed aan het reizigerscomfort en de veiligheid: vormgeving van de opstaptreden, een oordeelkundige plaatsing van de handgrepen, het gebruik van functionele kleuren voor alarm- en belknoppen, individuele stoelen met stoffen bekleding. Verder vallen de gelede trolleys op door hun dynamisch ogende jas.
Via de twee trolleystangen op het dak, wordt de elektrische energie aan de ACEC-gelijkstroommotor met een vermogen van 177 kW aangevoerd. Om hindernissen bij wegenwerken of ongevallen te omzeilen, of voor het maneuvreren in werkplaats of loods beschikken de trolleys over een hulpmiddel. Dit is een luchtgekoelde Hatz-dieselmotor met een vermogen van 57 kW. De via deze motor aangedreven alternator met ingebouwde gelijkrichter levert 50 kW aan de elektrische tractiemotor.
Bij een tram wordt de tractiestroom geleverd via een ééndradige bovenleiding en afgevoerd via de rails. Bij de trolleybus gebeurt de stroomaanvoer en -afvoer via twee parallel opgehangen stroomdraden. Links van de rijrichting van de trolleybus hangt de positieve draad. Die staat onder een gelijkspanning van 600 Volt maar deze kan schommelen tussen 720 en 420 Volt. De andere rijdraad is de negatieve en staat onder nulspanning.

EN HOE STAAT HET MET DE SERVICE?



De gemiddelde snelheid op de trolleybuslijn bedraagt 15,45 km/u. De gemiddelde afstand tussen de haltes is 327 m. Er wordt met een hoge frequentie gereden. Op werkdagen komt er tijdens de spits om de 6 minuten een bus aan de halte voorbij, in het dal is dit iedere 7 1/2 minuten. Zaterdagvoormiddag wordt er om de 10 minuten gereden, zaterdagnamiddag iedere 7 1/2 minuten. Op zon- en feestdagen rijdt de trolley de hele dag om de 10 minuten.
Tijdens de avonduren wordt elke dag van de week een kwartierdienst gereden.
De huidige eindpunten van de 8,5 km lange trolleybuslijn 3 zijn voorlopig. Zodra de geplande wegenwerken aan de Trekweg, Zuidbroek en Petrus Meirestraat in Mariakerke beëindigd zijn, is het de bedoeling de bovenleiding door te trekken zodat de verkaveling Planetenwijk eveneens door de trolleylijn kan worden bediend.
Ook de keerlus aan Meersemdries in Gentbrugge is niet definitief. Omdat de bovenleiding nu reeds doorloopt via Braemkasteelstraat, Land van Rodelaan en Brusselsesteenweg tot aan de stelplaats, wordt overwogen de lijn te verlengen tot aan het dienstencentrum van Gentbrugge. Met geringe kosten krijgt de woonwijk tussen het E17-viaduct en de Brusselsesteenweg dan een zeer frequente verbinding met de Dampoort en het stadshart.

www.etgvzw.be

VAN TRAM VIA DIESELBUS NAAR TROLLEY

4 maart 1969. De raad van bestuur van de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Gent (MIVG) besliste enkel op de lijnen 1, 2, 3 en 4 de tram te handhaven. Wel zouden deze vier lijnen waar nodig in de stadskern ondergronds moeten lopen.
Daarbij dacht men aan een maximaal gebruik van waterlopen als de Leie, Lieve en Ketelvaart. Tramtunnels voor lijn 3 zouden onder de bestaande invalswegen moeten gebouwd worden.

De sterke verkeershinder op tramlijn 3 en de noodzaak van verlenging naar nieuwe woonwijken aan de oostkant van de stad (Gentbrugge en Sint-Amandsberg) waren voor de MIVG-raad aanleiding om lijn „3" met ingang van 1 december 1969 „voorlopig" te verbussen.
In 1976 besliste het bestuur van Groot-Gent af te zien van de aanleg van tramtunnels en het openbaar vervoer bovengronds een vlotte doorstroming te waarborgen.
Al spoedig bleek dat een herinvoering van tramexploitatie op lijn 3 geen kans maakte. Het Gentse college gaf de MIVG de raad uit te kijken naar een ander vervoermiddel van behoorlijke kwaliteit. Het moest soepeler zijn dan de spoorgebonden tram, milieuvriendelijker dan de dieselbus en met een grotere capaciteit, vooral voor de spits.
Het College zou dan bepaalde doorstromingsfaciliteiten verlenen aan lijn 3 en tevens het in slechte staat verkerende wegdek vernieuwen.
Een elektrisch bussysteem lag voor de hand. De gyrobus en de batterijbus vielen uit oogpunt van exploitatie en techniek snel af. De keuze ging tussen de trolleybus en de duobus met hulpmotor.

De duobus heeft een volwaardige elektrische en thermische tractiemotor. Op het moment dat de keuze werd gemaakt was de duobustechniek echter vrij onzeker. Maar vooral de kostprijs en het onderhoudsniveau van dit voertuigtype zijn hoger dan bij een trolleybus met lichte hulpmotor. Daarom werd voor Gent een moderne, een „tweede generatie" trolleybus met lichte hulpmotor gekozen. Via twee bovenleidingdraden krijgt dit voertuig vanuit de tractiestations zijn energie toegevoerd.