



Informatieblad voor en door de medewerkers van de M.I.V.G.

Nummer 12

Driemaandelijks

Lente 1987

WARE TRAMLIEFDE...

Iedereen heeft wellicht al horen spreken van het broederpaar Achiel en Pierre Rijckaert. Je weet wel die twee tramliefhebbers in hart en nieren uit St.-Amandsberg. De mannen die het project van de paardetram op de Gentse feesten 1983 uit de grond stampten. Achiel was ook de man die onze 339 een ferme onderhoudsbeurt gaf zodat hij op de Floraliën 1985 tien dagen lang feilloos door de Gentse straten kon laveren.

In twee of drie afleveringen luisteren wij naar het ongelooflijk maar ware verhaal van Achiel Rijckaert die in 1974 van de M.I.V.G. een drie-assig motorrijtuig kocht en daar heel wat wetenswaardige avonturen mee beleefde. Wij laten Achiel zelf aan het woord.

allerlaatste dienst naar Mariakerke zou verzekeren. Maar dat interesseerde mij toen niet.

Wat ik wou was te kunnen meerijden met het motorrijtuig dat voor de laatste keer richting Gentbruggebrug aanded. Het ritgedeelte tussen Poel en Heernisplein beschouwde ik als „mijn“ tramlijn, aangezien ik 15 jaar lang, tweemaal per dag dit traject op en afgereden had.

En zo stond ik dan op 30/11/1969 om 22u45 op het perron aan de Koornmarkt te wachten naar de tram richting Gentbruggebrug. En die tram kwam aangereiden: het was motorrijtuig 354. En zonder het op dat ogenblik zelf te beseffen had het lot dit rijtuig een heel speciale toekomst weggelegd.

Gedurende die laatste rit richting Gentbruggebrug kwam mij ineens het idee op: indien ik nu eens dit motorrijtuig aankocht en er..., ja, wat ermee gedaan? In ieder geval was in mij op dat ogenblik de basis gelegd, de start gegeven aan een avontuur, dat ik samen met motorrijtuig 354 heb beleefd; een avontuur waar ik veel mooie herinneringen heb aan overgehouden, maar evenveel ontgoochelingen heb bij gekend.

DE LOTGEVALLEN VAN HET GENTSE DRIE-ASSIG MOTORRIJTUIG 354

1. Hoe het begon

Men zegt soms: dromen is bedrog. En inderdaad, men kan soms een droom hebben waar men in het holst van de nacht van wakker wordt en blij is dat de droom niet met de werkelijkheid overeenkomt.

Maar men kan ook — als tramliefhebber dan — dromen dat men met een tram rijdt, door straten en weiden, van de ene

stad naar de andere, en liefst dan nog terwijl men zelf de tram bestuurt.

Zo een droom heb ik destijds gehad en hij is nog werkelijkheid geworden ook. Alles begon op 30/11/1969. De laatste dag tramexploitatie op lijn 3. Zoals gewoonlijk bij elke afschaffing van een tramlijn, was ik ook nu zinnens de laatste rit van lijn 3 mee te rijden. Normaal gezien was het motorrijtuig 333 dat de

2. Aankoop van het motorrijtuig 354

Van zodra het idee van aankoop bij mij vaststond, ben ik de 354 op de voet blijven volgen. Want stel u voor: wat indien het motorrijtuig onmiddellijk na de afschaffing van tramlijn 3 verschroot zou worden? Of wat, indien het een zware aanrijding met veel schade tot gevolg zou

gehad hebben? Of indien het zou geschonken geweest zijn aan een of andere vereniging? Ik kon alleen maar hopen dat ik van zo'n tegenslag zou gespaard blijven. Het was voor mij dan ook al een hele geruststelling te mogen vaststellen dat de maanden na de opheffing van tramlijn 3, de 354 op de resterende tramlijnen bleef verder rijden. Ook had intussen iemand in 't werkhuis mij gezegd, dat de 354 wellicht tot het laatst zou blijven rijden, vooreerst omdat het een rijtuig uit de reeks „snellopers“ was, en ten tweede omdat het tot dan een rijtuig met een goed rijgedrag was geweest, en nog was. 10 juli 1971. Een mijlpaal in de geschiedenis van het Gentse Openbaar Vervoer: de eerste P.C.C.-trams op lijn 4 in officiële dienst! Nadien — op 2/11/1971 — P.C.C.-trams op lijn 1. En toen de 354 nog in dienst bleef na de vervanging van de goede oude gele Gentse trams door P.C.C.-trams op lijn 2, op 2/12/1972 begon ik er al wat geruster in te worden, dat men „mijn“ tram niet van onder mijn neus zou verschroten.

In die periode leerde ik de heer Wante uit Maldegem kennen. Wante was schroot-handelaar en had reeds een hele reeks oude Gentse trams naar het tramkerkhof afgevoerd. Iedere week was ik vaste bezoeker op het terrein in Maldegem, waar de trams werden afgebroken en reeds een goede bekende bij Kamiel. Kamiel was een flinke bejaarde, die in opdracht van Wante, alle non-ferro's, zoals koper en aluminium van de trams afdeed, om daarna de overblijvende houten tramkast in brand te steken.

Van Kamiel heb ik heel wat onderdelen van de Gentse tramrijtuigen „in 't zwart“ gekocht, en dankzij hem heb ik een grote voorraad onvervangbare onderdelen kunnen aanleggen.

Toen ik op een keer begin januari 1973 in Maldegem rond liep, en met lede ogen aanzag hoe men dan de „secheron“-rijtuigen (die aanhangwagens konden trekken) tot schroot verwerkte, viel het mij op dat één platform van tram 330 nog in zeer goede staat was. Eigenlijk te mooi om te vernietigen. En zoals dat dikwijls met mij gebeurd, kreeg ik ineens een idee. Indien ik nu eens dit mooie platform kocht van de heer Wante, het ter plaatse demonteerde, en terug monteerde in mijn hof te St.-Amandsberg waar ik woonde. Zo gedacht, zo gedaan. Na met de heer Wante tot een moeizaam akkoord over de prijs te zijn gekomen, ben ik dan in Maldegem begonnen met het demonteren van het platform van tram 330. Alles werd voorzichtig losgemaakt van de rest van de tramkast, tot en met de schuifdeur. En zie, het ging nog beter dan ik had gehoopt. Alle losgemaakte stukken werden netjes gerangschikt, en klaargemaakt voor transport naar St.-Amandsberg. Eens daar zijn alle onderdelen van het platform, waarvan er sommige toch nog een redelijk gewicht hadden — denk bijvoorbeeld aan het metalen chassis — door de gang van mijn huis in mijn tuin gebracht. In mijn vrije uren heb ik dan alle stukken gekuist, geschilderd en gemonteerd met alles erop en eraan, zodanig dat men de indruk kreeg dat in mijn hof een volledige tram stond. Om het geheel nog echter te maken, had ik het stuk platform op spiraalveren gemonteerd, zodanig dat

men bij het opstappen de indruk kreeg op een echte tram te gaan. Verder had ik de elektrische installatie (ook de elektrische bel) aangepast aan het lichtnet 220 volt, zodat ik 's avonds de verlichting kon aansteken en het trameffect nog mooier werd. Het platform van de 330 is daar in mijn hof blijven staan tot april 1983. Dan heb ik hem terug gedemonteerd, en heropgemonteerd in de grote inkomsthal van het Stadhuis van Gent, ter gelegenheid van de Gentse Feesten 1983. Heel wat Gentenaars, en ook anderen, zullen raar opgekeken hebben in het stadhuis een deel van een oud Gents tramrijtuig aan te treffen.

Hoe dan ook, toen ik begin 1973 dit platform aan het losmaken was, en ik onderzocht dat daar eigenlijk weinig problemen kwamen bij kijken groeide in mij de gedachte: indien ik het platform van een tram zo vlot kan demonteren, dan kan ik dat toch ook met een volledige tram. En zo kwam mijn besluit vast te staan: ik zou de 354 volledig demonteren, kuisen, schilderen, hermonteren en wie weet zou ik er dan niet ergens kunnen mee gaan rijden. Ondertussen maakte ik kennis met de heer Freddy Coussens, door de meesten van het personeel van de M.I.V.G. gekend, aangezien hij nu zelf op dit ogenblik tram- en busbestuurder is. Vermits de heer Coussens in 1973 reeds een goede bekende was bij de M.I.V.G. stelde ik hem de vraag of hij een brief in mijn naam naar de toenmalige directeur-generaal J. Wissaert wou schrijven. Het werd hoog tijd dat ik mijn wens tot aankoop van de 354 kenbaar maakte aan de directie. Ook wou ik bekomen dat het rijtuig zou blijven rijden tot op het einde van de exploitatie met oude trams. Als antwoord gaf de heer Wissaert de raad contact op te nemen met de heer R. Strubbe, directeur van Exploitatie. Wat eerst geruchten bleken te zijn, werd al spoedig werkelijkheid. Tram 20 ging eind 1973 verbust worden. Op oudejaarsavond 1973 reed tram 20 zijn laatste rit naar Melle, en toeval of niet: het was motorrijtuig 354!

Half januari 1974 vernam ik dat eind maart van dat jaar de laatste nog met oude trams bereden lijn 10 zou vervangen worden door P.C.C.-trams. In diezelfde periode kreeg ik het bericht van de M.I.V.G. voor een afspraak op een bepaalde dag in februari bij de heer R. Strubbe. Voor alle zekerheid nam ik mijn welbespraakte broer mee naar de afspraak bij de heer Strubbe. Deze gaf vrijwel onmiddellijk zijn spontane medewerking en zijn akkoord om motorrijtuig 354 aan ons te verkopen. In ieder geval ben ik zowel de heer Wissaert als de heer Strubbe dank verschuldigd. Hadden deze twee heren mij de aankoop van de 354 geweigerd, dan kon ik voor de rest al mijn verdere plannen vergeten. Ik zou dan nog wel kunnen proberen hebben de tram te kopen via Wante, schroot-handelaar, maar ik wist toen reeds dat de prijs die hij vroeg onbetaalbaar was.

3. Voorbereidingen voor het transport van de 354 naar St.-Amandsberg

Van zodra ik wist dat de aankoop van de 354 zeker was, moest ik onmiddellijk voor een aantal zaken zorgen die rechtstreeks verband hielden met het transport van de

stelplaats Gentbrugge naar de Philip Blommaertstraat te St.-Amandsberg. Ik wist dat de Buurtspoorwegen een speciale vrachtwagen hadden voor het vervoer van spoorvoertuigen. Dus schreef ik een brief naar het hoofdbestuur in Brussel, waarin ik een aanvraag deed voor het transport. In St.-Amandsberg had ik mij een stuk bouwgrond gekocht. Geld om een huis te bouwen hadden we toen nog niet. Maar aangezien het zeker was dat de 354 in mijn toekomstige tuin zou komen te staan, kon ik, zelfs al stond er nog geen huis, reeds beginnen met het aanleggen van rails.

Bij de heer Wante kocht ik 8 lengten van 12 meter vignoleraail van 23 kg per lopende meter en een honderdtal houten dwarsliggers.

Daar het stuk bouwgrond een 50-tal meter diep liep, was ik verplicht 3 lengten van 12 meter na elkaar aan te leggen, en wel zo naar de straatkant toe, dat de vrachtwagen met de 354 geladen, deze gemakkelijk kon afzetten. Het moest wel allemaal goed bedacht worden: de speciale vrachtwagen van de buurtspoorwegen had immers een totale lengte van 25 meter en er mocht zeker niets verkeerd gaan als hij aankwam met zijn vracht. Zoveel vertrouwen als de heer Wissaert en Strubbe in mij schenen te hebben, zo weinig vertrouwen hadden de Buurtspoorwegen in mij.

Als antwoord op mijn aanvraag voor transport kreeg ik al, vooraleer er ook maar iets kon gebeuren, een hele reeks bepalingen opgelegd:

- ik moest een speciale verzekering afsluiten voor brand, burgerlijke aansprakelijkheid en risico arbeidsongevallen;
- een pilootwagen moest gedurende de tijd van het transport ter beschikking staan;
- een depanagewagen met windas, door mij geleverd, moest helpen bij het openen en afladen;
- ik moest een borgsom van 10.000 fr. betalen;
- ik moest een machtiging aan het Ministerie van Verkeerswezen aanvragen, die de Buurtspoorwegen toestonden transporten voor derden te doen.

Ik keek wel wat raar op toen ik dit alles las. Eerlijk gezegd, ik had het mij eenvoudiger voorgesteld.

Om op al deze administratieve rompslomp niet te moeten ingaan, ben ik dan naar een privé-transportfirma gestapt. Maar al vlug bleek dat de transportkosten bij privé-firma's astronomisch hoog lagen. Dus dan maar terug naar de Buurtspoorwegen. Na de afschaffing van tramlijn 20, bleef de 354 verder rijden op lijn 10, de enige lijn waarop nog oude tramrijtuigen in dienst waren.

In de laatste week van maart — de eindperiode dat de gele trams reden — deed zich een eigenaardige toestand voor: de 354 reed nog in dienst van de M.I.V.G., maar was reeds door mij afgekocht en betaald.

Van toen af reed ik veelvuldig met de 354. Op een keer zei ik tegen de ontvanger voor de grap: „Eigenlijk zou ik nu niet meer moeten betalen, want ik rijd met mijn eigendom mee“. De ontvanger heeft niets gezegd, maar mij eens goed van kop

tot teen bekeken: verhaal zonder woorden!

Op 30 maart, een zaterdag, was door verenigingen een afscheidsrit met oude trams voorzien. Alle nog bestaande tramlijnen werden afgereden, ook lijn 22. De motorrijtuigen die deze speciale rit met tramfians reden waren de 333 en de 354. Dat de 354 er ook bij was had ik te danken aan de heer Walter Gogaert, ook een gekende tram- en busliefhebber. Het spreekt vanzelf dat gedurende die rit beide trams niet honderden, maar misschien wel duizenden maal zijn gefotografeerd. De dag nadien, de allerlaatste dag exploitatie met oude rijtuigen, reden nog vier trams tussen het St.-Pietersstation en de Muidebrug over en weer en de 354 was er terug bij.

Dat ik dan de ganse namiddag en avond meereed, aanzag ik maar als mijn plicht. Spijtig genoeg was de 354 niet voorzien om als allerlaatste de stelplaats binnen te rijden, dat viel te beurt aan motorrijtuig 360.

Rond 20u30 reed de 354 de stelplaats binnen en ik had het genoeg te mogen meerijden binnen in de tramloods tot de allerlaatste „officiële” meter.

De 354 stond juist naast P.C.C. 30 die 's anderdaags voorzien was als eerste op de lijn 10. Daarmee was een punt gezet achter tientallen jaren trouwe dienst en wachtte de 354 op een heel andere toekomst dan de schroothoep.

4. Het vervoer van de 354 van de stelplaats te Gentbrugge naar de Philip Blommaertstraat te St.-Amandsberg

Intussen waren de 36 lopende meter spoor op mijn terrein aangelegd, was ik reeds op een aantal punten in verband met het vervoer met de Buurtspoorwegen tot een akkoord gekomen, was de borgsom van 10.000 fr. betaald, maar had ik nog steeds geen vergunning van het Ministerie van Verkeerswezen gekregen. Uiteindelijk heb ik nog twee maand moeten wachten, om dan van een Adjunct-controleur van het Ministerie van Verkeerswezen die persoonlijk bij mij aan huis is geweest, te horen te krijgen dat ik helemaal geen vergunning nodig had. Volgens die controleur hadden de Buurtspoorwegen ten alle tijde de machtiging om gelijk wanneer en voor gelijk wie transporten te doen. Zo waren al twee kostbare maanden nutteloos verloren gegaan en had ik mijn woord dat ik gegeven had aan de heer Strubbe om de 354 zeker half april uit de stelplaats weg te halen, niet kunnen houden. Intussen was het reeds eind mei 1974 geworden. Na de Buurtspoorwegen op de hoogte te hebben gebracht, kreeg ik na herhaald aandringen het bericht dat het vervoer was vastgelegd op 11 juni. Op 10 juni bracht de speciale vrachtwagen van de Buurtspoorwegen P.C.C. 52 van B.N. te Brugge naar Gentbrugge. Het

was de 354 die met een trekbaar P.C.C. 52 van de wagen haalde en op de sporen trok. De dag nadien kwam P.C.C. 53 aan en het was motorwagen 339, die hem op de sporen trok. De 354 stond ontdaan van zijn sleepbeugel, klaar om op de vrachtwagen getrokken te worden. een gebeurtenis waar ik uiteraard bij was. Ik moet nog steeds geamuseerd terugdenken aan de ogenblikken van opladen van de 354 in de stelplaats. Uiteraard ging het opladen van mijn tram niet door het personeel onopgemerkt voorbij: een tram die verkocht was aan een particulier, was zeker geen alledaagse gebeurtenis en ik werd dan ook van alle kanten bekeken en gekeurd. Tot plotseling het iemand niet meer kon houden en mij op de man af vroeg wat ik met de 354 nu eigenlijk ging doen. Na die man alles te hebben uitgelegd zegde hij mij: „Wat, gij die tram demonteren en achteraf terug monteren, maar mijn beste vriend, ge gaat hem zelfs nog niet eens los krijgen, ge weet zeker niet aan wat ge gaat beginnen?”

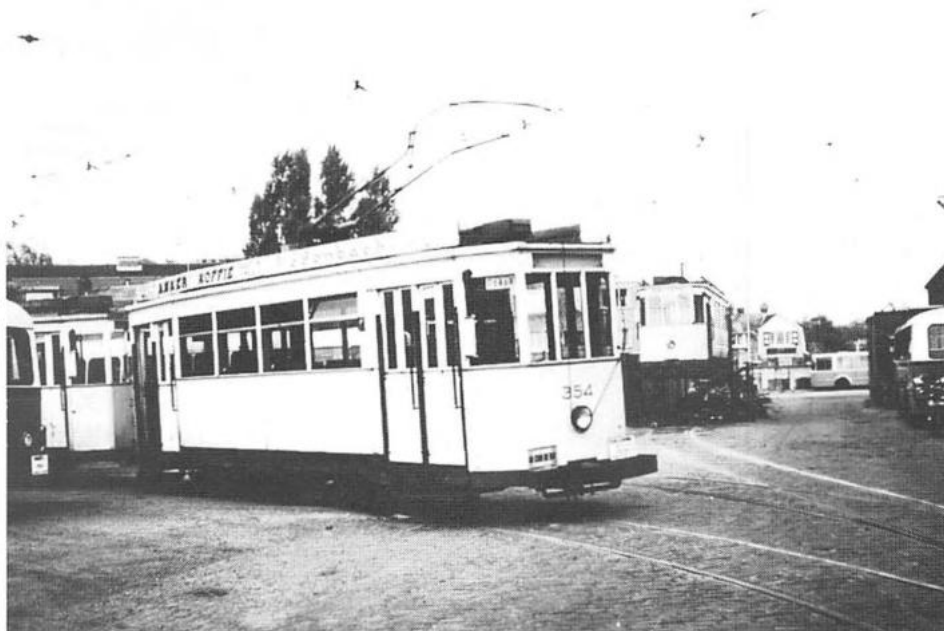
Ik zou die persoon de dag van vandaag eens terug willen ontmoeten. Hopelijk leest hij dit artikel! Het vervoer van de 354 naar St.-Amandsberg verliep zo vlot als maar kon. Voorafgereden door de pilootwagen met zwaailichten, mij bereidwillig aangeboden door de M.I.V.G., zijn we via de E3, naar de ring richting Zeehaven gereden, om dan langs de Antwerpse steenweg naar de Philip Blommaertstraat te gaan.

Eens daar aangekomen was het wel wat manoeuvreren om de vrachtwagen, onder grote belangstelling van de buurt, juist tegenover de reeds aangelegde sporen te rijden. Alles was op voorhand tot in detail voorzien. Even hield ik bij het afladen toch mijn adem in. De speciale vrachtwagen voor het vervoer van spoorvoertuigen is uitgerust met rails waar het spoorvoertuig tijdens het transport op staat. Wanneer men het nu wil afladen, dan laat men het chassis van de vrachtwagen aan één kant in de langsrichting met een speciaal hefboomsysteem tot op de grond zakken en wel zo dat de rails op het chassis precies overeenkomen met de rails op de begane grond. Daar er dan nog altijd een hoogteverschil van zowat een halve meter bestaat tussen de twee rails (de hoogte van het chassis), wordt dit overbrugd door een speciaal tussenstuk van ± 4 m lengte dat schuin naar beneden uitloopt op een punt. De helling van dat tussenstuk van het chassis tot de grond is echter nog zo steil, dat bij het afrijden het spoorvoertuig moet tegengetrokken worden met de windas van de vrachtwagen om te verhinderen dat het spoorvoertuig met een te grote snelheid de helling zou afgaan.

Welnu, wanneer alles in gereedheid was gebracht om de 354 van de vrachtwagen te laten bollen, vonden de chauffeurs van de vrachtwagen het niet nodig de tram af te remmen met de windas, men zou dat met de handrem wel doen.

Dus dan maar de 354 in gang geduwen met mankracht. Dat gaf geen probleem aangezien het chassis van de vrachtwagen reeds lichtjes naar beneden liep. Dan kwam het voorste wiel van de tram op de knik naar beneden, en nam de snelheid plots toe. En inderdaad, die snelheid werd onmiddellijk verminderd door de handrem

De 354 enkele dagen na het definitief stopzetten van de exploitatie met oude trams op 31 maart 1974.





De 354 op de verkeerswisselaar te Destelbergen richting St.-Amandsberg.

BERICHT

Liefhebbers die een rit wensen te maken met een oude Gentse tram met sleepbeugel kunnen dat deze zomer doen in een zeer mooie streek. Op 11 en 12 juli 1987 rijdt de Gentse 354 op de toeristische lijn tussen Lobbes en Thuin, iets ten zuidwesten van Charleroi. Lobbes is gemakkelijk te bereiken per wagen via de weg Anderlues-Beaumont.

De Gentse tram pas afgeladen op het terrein in de Philip Blommaertstraat te St.-Amandsberg.



dicht te draaien. Maar dan kwam het middelwiel aan de knik. De tram blokkeerde en vertoonde neiging om te gaan balanceren. Wat men dan ook met koevoeten en hydraulische heffers probeerde, er was geen beweging meer in te krijgen. Aangezien ik een depanagewagen had laten komen om te helpen bij het lossen en deze een windas had, lag het voor de hand dat we aldus de 354 van de vrachtwagen konden trekken. Het middenwiel is dan werkelijk over de knik gesleept geweest. Eens daarover ging de tram in hoge snelheid naar beneden, en stond op de rails nog vóór iemand de gelegenheid had gekregen de rem ook maar één toer dicht te draaien.

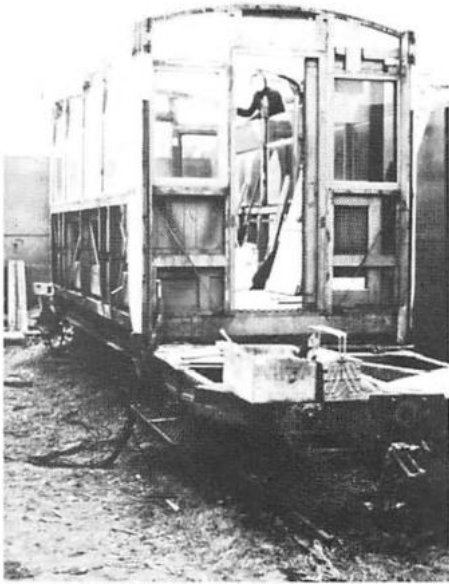
U kunt wel denken dat ik het dan een ogenblik warm heb gehad, voornamelijk omdat ik eerst de chauffeurs zo met aandrang had gevraagd de 354 heel voorzichtig op de rails te laten komen. Het was namelijk de eerste keer in mijn leven, dat ik rails had aangelegd, en van de deugdelijkheid van mijn werk was ik toen nog helemaal niet zo zeker. In elk geval is het goed afgelopen en heb ik nadien mijn schrik met een flinke pint weggespoeld. Zo stond dan de 354 op mijn eigendom, en na hem op de sporen achteraan tot in een zelfgebouwde loods te hebben geduwd, kon ik beginnen denken aan de volgende stap: het demonteren.

5. Het demonteren

Vermits ik de rails tot praktisch op het voetpad had aangelegd, ben ik onmiddellijk na de aankomst van de 354 begonnen met de 2 lengtes van 12 meter die het dichtst naar de straatkant toe lagen, uit te breken. Op de 12 resterende meter rail stond dan de tram, en juist op deze plaats was een houten loods gebouwd. Voor die houten loods die zeer eenvoudig van konstruktie was, had ik een tijdelijke vergunning gekregen. Er was een groot nadeel aan die loods: er stond geen dak op en de wanden waren uit houtvezelplaten. Deze waren op dat ogenblik het goedkoopst in aankoop, doch met ons belgisch weer, kon ik wel verwachten dat ze na korte tijd reeds zouden beginnen te ontbinden.

Door omstandigheden, die iets te maken hadden met het feit, dat de 354 twee maand later dan voorzien in St.-Amandsberg was aangekomen, ben ik pas in het weekeinde van 1 november 1974 met het eigenlijk demonteren begonnen. Het heeft gans dat weekeinde geregend, en dat heeft het gans de winter van 74/75 tot half maart toe gedaan. Het is een ongelooflijk natte winter geweest, met alle gevolgen voor het demonteren vandien. Het was enkel 's zaterdags en 's zondags dat ik aan de 354 kon werken, aangezien het in de winter te vroeg donker was om 's avonds in de week te kunnen demonteren.

Eerst is al wat op het dak van de 354 stond er afgegaan. De reclamepanelen, de weerstanden, de automatische schakelaar, alles werd heel voorzichtig losgemaakt. Daarna ging er de zinken boord rondom het dak, en de dakbekleding af. Die twee heb ik later niet meer kunnen recuperen, vermits zij bij het losmaken in stukken scheurden. Bij het latere hermonteren heb ik dan ook de dakbedekking



De beide platformen, de beplating en het dak zijn reeds weggenomen.

volledig moeten vernieuwen.

Onder de dakbedekking lagen bij de 354 een groot deel van de elektrische leidingen: de binnenverlichting, platformverlichting, richtingsaanwijzers, magneetremmen, bellen, e.d.m.

Aangezien ik op dat moment geen schema van de elektrische leidingen had en ik compleet leek was op gebied van electriciteit in trams, was ik genoodzaakt elke draad die ik losmaakte te volgen van zijn begin- naar zijn eindpunt en dat op papier te zetten. Op deze manier hoopte ik achteraf een inzicht van de functie van elke draad en schakelaar te krijgen.

Daarna zijn er de platformen afgegaan. Dat was geen probleem meer, aangezien ik reeds de nodige lessen had gehad bij het losmaken van platform van de 330. Alleen moest ik een eigen systeem bedenken om de stukken te merken; een merkteken dat zichtbaar diende te blijven tot op het moment van hermonteren.

Dat merken was een absolute noodzakelijkheid, omdat de meeste losgemaakte onderdelen van platform A, precies op deze van platform B geleken. Hetzelfde gold voor veel stukken van de binnenafdeling, daar die stukken later bij het hermonteren terug op hun specifieke plaats moesten komen.

Ik ben dan van een heel eenvoudig principe uitgegaan. De volledige tram werd in vier delen onderverdeeld. Als ik mij in het midden van de binnenafdeling ging gaan stellen met mijn aangezicht naar platform A dan werd alles dat rechts van mij was, — ook hetgeen zich op het dak en aan de onderstellen bevond —, getekend met A.R.; links werd getekend met A.L. Als ik mij dan omdraaide en naar platform B keek, dan werd alles rechts van mijn met B.R. en links met B.L. getekend. Met dat eenvoudig merksysteem is er achteraf geen enkel probleem geweest bij het hermonteren. Alleen diende ik goed het verschil te kennen tussen de onderdelen van de platformen, de binnenafdeling, de onderstellen, het dak e.d. en diende ik mij

nooit te vergissen in het geven van de merktekens.

In de Stoppelstraat te Gent had ik mij een magazijntje gehuurd. Alle losgemaakte stukken werden daar naartoe gebracht. Achteraf bleek zelfs dat het magazijntje te klein was, want wanneer men alle onderdelen van een losgemaakte tram samenbrengt, heeft men het driedubbele aan plaats nodig van een gemonteerde tram. Iets minder vlot ging het met de middenafdeling. Veel grote en zware houtvijzen zaten door verloop van tijd volledig vastgeroest en dienden met een engelengeduld losgemaakt te worden. Maar ook dat kwam in orde en uiteindelijk bleven nog het metalen raam en de wielstellen met motoren over. Maar ook die dienden gedemonteerd te worden. Daar het chassis te groot was om naar de Stoppelstraat te brengen, monteerde ik op een andere plaats op mijn terrein twee grote houten steunen op manshoogte. Met een kraan is het metalen chassis van de wielstellen afgenomen en over de houten loods op de steunen gezet. Het chassis is het enige stuk van de 354 dat te St.-Amandsberg is

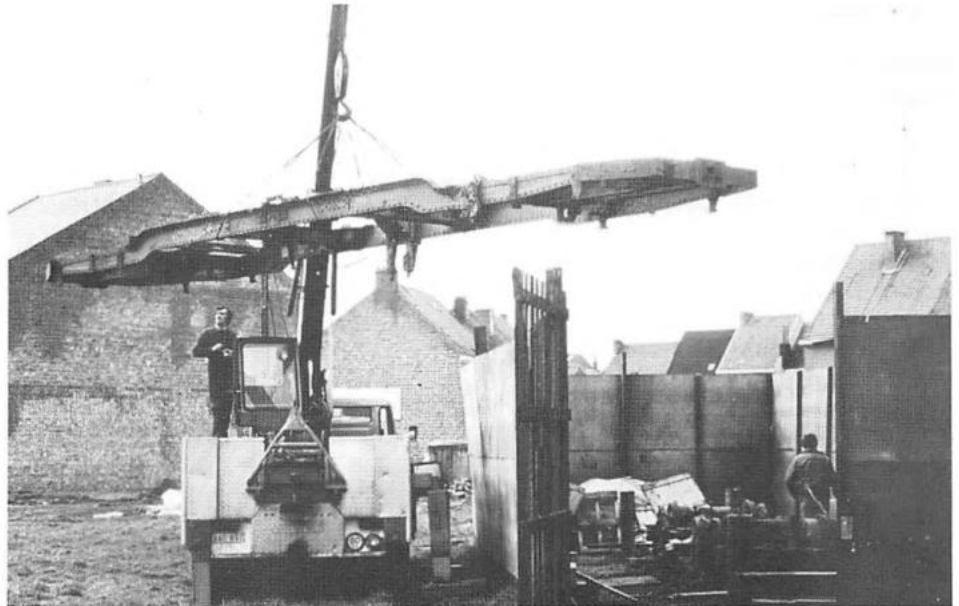
blijven staan.

Nu kwam het zwaar geschut om los te maken. De magneetremmen aan het middenwiel dienden gedemonteerd. De zware ijzeren draaistellen waarin de wielassen op hun plaats gehouden worden, moesten uit elkaar genomen worden. Het handremmechanisme, zandbakken, tandwielkasten, motoren, alles werd stuk voor stuk met veel moeite losgevezen. De meeste zware moeren heb ik eerst moeten opwarmen met een brander, om daarna met een ringsleutel met verlengbuis los te draaien.

Eens dat de onderstellen los waren zijn ook deze naar de Stoppelstraat overgebracht. Uiteindelijk bleven nog enkel de wielen met hun assen en de motoren over. Daar die te zwaar waren om met de hand te laden en te lossen, heb ik een vrachtwagen met kraan laten komen en zijn ook de motoren en de wielen naar de Stoppelstraat gevoerd.

Achiel Rijckaert

(wordt vervolgd)



Het wegnemen van het chassis van de wielstellen.

Moer na moer worden de zware onderstellen losgevezen.



Indiensttredingen

Kwamen onze rangen vervoegen:

Bediende

Frank DESLOOVERE (Chef-analyst) op 1.2.87.

Bediende-Stagiair

Véronique DANIS (Verkeersdienst) op 1.12.86.

Beweging

Ronny VAN LAEREBEKE op 8.12.86.

Guy VAN HOUTTE op 8.12.86.

Jean-Paul VAN ASSCHE op 2.1.87.

Maryse PATTYN op 2.1.87.

Patrick BRAEMS op 12.1.87.

Ronny MOSTAERT op 12.1.87.

Albert VAN DE WEGHE op 12.1.87.

Werkhuizen

Johan ACHTERGAELE op 22.12.86.

Bovenleiding

Christiaan PIENS op 23.2.87.

Geboorten

De ooielaar kwam op bezoek met:

Agneta, bij Jean-Pierre DHONDT (Spoor) op 11.12.86.

Stefano, bij Rudy ROEGIERS (Beweging) op 17.12.86.

Jeroen, bij Dirk BRACKE (Beweging) op 28.12.86.

Cindy, bij Danny DE RONNE (Bediende) op 30.12.86.

Vanessa, bij Dirk DE COCK (Toezichter) op 9.1.87.

Kenny, bij Luc AELBRECHT (Werkhuizen) op 29.1.87.

Debbie, bij Benny ROGIEST (Beweging) op 11.2.87.

Met pensioen

Genieten van een welverdiende rust:

Roger ANDRIES (Toezichter) op 1.12.86.

Maurice DE BUCK (Beweging) op 29.12.86.

Gérard PLASSCHAERT (Beweging) op 29.12.86.

Germain ALLONCIUS (Beweging) op 29.12.86.

Daniel DE SMET (Werkhuizen) op 29.12.86.

Raoul DE VREESE (Brigadier Nacht) op 29.12.86.

Joel HAECK (Spoor) op 29.12.86.

Edgard BOELAERT (Spoor) op 29.12.86.

Willy FRANCOIS (Onderbureauchef Boekhouding) op 1.1.87.

Rudolf VAN WASSENHOVE (Nacht) op 26.1.87.

Overlijdens

Oprustgestelden

Richard PAELINCK (Gepens. Beweging) op 12.12.86.

Julien YSENBRANDT (Gepens. Beweging) op 30.12.86.

Weduwen

Angela DE MEULEMEESTER, weduwe van Eduard VAN DE BERGHE op 8.1.87.

Hortense PIJNAERT, weduwe van Lucien VERHULST op 18.1.87.

Maria JOREZ, weduwe van Jozef LEYMAN op 19.1.87.

Flora DE VUYST, weduwe van Arthur DE CUBBER op 7.2.87.

Aan familieleden en vrienden van de overledenen, bieden wij onze oprechte gevoelens van innige deelneming aan.

Deze gegevens werden afgesloten op 28.2.87.



Nieuw referendum over tolgeden

In Zwitserland zal een nieuw referendum worden gehouden over de controleversiele tolgeden die geheven worden voor het gebruik van de autosnelwegen. Een inwoner van Basel verzamelde 118.000 handtekeningen. Genoeg om een nieuw referendum te verkrijgen. Nog niet bekend is wanneer het referendum plaatsheeft, maar vermoedelijk niet voor eind 1987.

In Nederland blijft autoverkeer komende jaren toenemen

Het autogebruik zal de komende jaren nog aanzienlijk kunnen toenemen. Als het nationaal inkomen stijgt met 3,05% per jaar en als de benzineprijs rond f 1,50 blijft, zou de mobiliteitsindex van autobestuurders (100 in 1985) kunnen oplopen tot 125 in 1991. Maar ook bij een geringere economische groei en hogere benzineprijzen groeit het autoverkeer iets meer dan in het vorige MPP werd aangenomen (de index zou stijgen tot 109). De belangrijkste bepalende factor bij deze toename is de groei van de leeftijdsgroep van 20-65 jaar, waarin het autobezit groot is. Een en ander blijkt uit het Meerjarenplan Personenvervoer '87-91' dat in de Memorie van Toelichting op de begroting van Verkeer en Waterstaat wordt gepresenteerd. Bij het openbaar vervoer zullen de veranderingen minder groot zijn. Het gebruik van de trein neemt bij een hogere benzineprijs licht toe. Bij een geringere economische groei en lage benzineprijzen daalt het gebruik van de trein enigszins. Bij het streekvervoer daalt het aantal passagiers in alle varianten, vooral als gevolg van de daling van het aantal scholieren. Ook het stadsvervoer en het fietsgebruik zal in bijna alle varianten afnemen.

MAAT WILLY FRANCOIS OP PENSIOEN

Op 12 oktober 1953 kwam „onze Willy“ binnen bij de ETG, de voorloper van de M.I.V.G. Als 21-jarige bakkerszoon begon hij zijn carrière als bediende in de boekhouding. Als onderbureelhoofd ging hij op 31 december 1986 met brugpensioen. Na zoveel jaren trouwe dienst leerde Willy zelfs de politiek kennen! Bevordering zat er evenwel niet meer in op het einde van zijn loopbaan, althans niet aan de M.I.V.G. Doordat hij specialist werd in het zoeken naar de spreekwoordelijke frank verschil wordt hij nu alom gevraagd als penningmeester of voorzitter van supporters- en andere clubs. Zijn dagen waren vroeger reeds tekort om al zijn posten aan te doen... en om te reizen, liefst naar de zwartjes! Als collega was hij steeds te vinden om problemen te helpen oplossen of op bepaalde momenten bij te springen om taken over te nemen die men van hem niet zou verwachten. De weddeberekening van de administratieve bedienden kon in geen beter handen zijn. De stagiairs nam hij steeds vanachter! Hij stak het ook niet onder stoelen of banken dat hij graag met 55 jaar op pensioen wou gaan: de jonge garde moest het nu maar doen.

De wetterse moppen uit de beurs en omgeving zullen we zeker missen. De klassieke uitspraak zoals „trek u een raap uit“ horen we minder. We volgen de uitslagen van de „racing“ nu in de krant zonder de mondelinge verslagen van Willy.

We wensen Willy van harte nog vele jaren van gezondheid en vreugde... en dat hij er nog veel mag scheppen!

Jo, Alex, Geert, Luc, Karina

Twee oudgedienden van de M.I.V.G. Kassier Gustaaf Coppens (gepensioneerd sinds 1.10.84) en Willy François.



UITREIKING VAN ERETEKENS

In het winternummer van de M.I.V.G.-krant publiceerden wij de namen van de personeelsleden die op vrijdag 5 december 1986 tijdens een sfeervol feest in de salons Groenhof te Melle werden vereremerkt. Door

onvoorziene omstandigheden konden de groepfoto's op dat moment niet worden afgedrukt. Het is ons thans gelukt de namen bij de beelden op te nemen.

ARBEIDSERETEKEN 1ste KLASSE

In volgorde van links naar rechts:

Zittend:

De heren Verheyen Gaston, Steenhout Willy, Suttels Joseph, Bradt Roger, De Preitere Gustaaf, Beheerder-Directeur-generaal P. Roose, Directeur van Administratie A. Eggermont, Directeur van Exploitatie J. Lambert, Bracke Raymond.

Staan:

De heren Lamote Hendrik, De Jonghe Remi, Bogaert Adolf, Buys Wilfried, Van de Velde Roger, Thevissen Albert, Haeck Joel, Van der Beken Georges, Persijn Hilaire, De Scheemaeker Edmond, Lapinne Lucien, De Sutter Robert, Buysse Roger, Van der Schueren René, Bogaert Prosper, D'Havé André, Buys Jan, Bastiaen Jeroom, Den Tijn Albert, Sciffer Maurice, Van Parijs Noel, Picquet Wilfried, Voorzitter van de Raad van beheer P. Cools, Den Broeder Johannes, Van Hoorde Robert, Vermaercke Valeer, Willems Willy, Lapinne Edmond, Temmerman

Marcel, Steyaert Gaston, Mas Prosper, Buysse André, Van Speybroeck Hiëronymus, Plasschaert Gerard, Pieters Gaston, Rogiest Roger, D'Haese Francois, Van Rysselbergen Roger, De Rocker Roger, Martens Valère, Van Zande Ivo, De Blauwe André, Knockaert Roger, Van Daele Jacqui, Vlaeminck Joseph, Frigne Armand.

Ontbreken op de foto:

de heren Boesman Octave, De Buck Maurice, De Noble Marcel, D'Heretoge Albert, Maes Theophiel.



ARBEIDSERETEKEN 2de KLASSE

In volgorde van links naar rechts:

Zittend:

De heren J. Lambert, Directeur van Exploitatie, P. Cools, Voorzitter van de Raad van beheer, Meijuffrouw De Feyter Yvonne, de heren P. Roose, Beheerder-Directeur-generaal, A. Eggermont, Directeur van Administratie, Hubo Willy.

Staan:

De heren Willems Jeroom, Wille Gerard, Tack Roger, Van Canegem

LAUREAAT VAN DE ARBEID

In volgorde van links naar rechts:

Zittend:

De heren Van Nieuwerburgh Jules, Den Broeder Johannes, Alloncius Herman, Voorzitter van de Raad van beheer P. Cools, Beheerder-Directeur-generaal P. Roose, Directeur van Administratie A. Eggermont, Directeur van Exploitatie J. Lambert.



UITREIKING VAN ERETEKENS

In het winternummer van de M.I.V.G.-krant publiceerden wij de namen van de personeelsleden die op vrijdag 5 december 1986 tijdens een sfeervol feest in de salons Groenhof te Melle werden verermerkt. Door

onvoorziene omstandigheden konden de groefoto's op dat moment niet worden afgedrukt. Het is ons thans gelukt de namen bij de beelden op te nemen.

ARBEIDSERETEKEN 1ste KLASSE

In volgorde van links naar rechts:

Zittend:

De heren Verheyen Gaston, Steenhout Willy, Suttels Joseph, Bradt Roger, De Preitere Gustaaf, Beheerder-Directeur-generaal P. Roose, Directeur van Administratie A. Eggermont, Directeur van Exploitatie J. Lambert, Bracke Raymond.

Staan:

De heren Lamote Hendrik, De Jonghe Remi, Bogaert Adolf, Buys Wilfried, Van de Velde Roger, Thevissen Albert, Haeck Joel, Van der Beken Georges, Persijn Hilaire, De Scheemaecker Edmond, Lapinne Lucien, De Sutter Robert, Buysse Roger, Van der Schueren René, Bogaert Prosper, D'Havé André, Buys Jan, Bastiaen Jeroom, Den Tijn Albert, Sciffer Maurice, Van Parijs Noel, Picquet Wilfried, Voorzitter van de Raad van beheer P. Cools, Den Broeder Johannes, Van Hoorde Robert, Vermaercke Valeer, Willems Willy, Lapinne Edmond, Temmerman

Marcel, Steyaert Gaston, Mas Prosper, Buysse André, Van Speybroeck Hiëronymus, Plasschaert Gerard, Pieters Gaston, Rogiest Roger, D'Haese Francois, Van Rysselbergen Roger, De Rocker Roger, Martens Valère, Van Zande Ivo, De Blauwe André, Knockaert Roger, Van Daele Jacqui, Vlaeminck Joseph, Frigne Armand.

Ontbreken op de foto:

de heren Boesman Octave, De Buck Maurice, De Noble Marcel, D'Hertoge Albert, Maes Theophiel.



ARBEIDSERETEKEN 2de KLASSE

In volgorde van links naar rechts:

Zittend:

De heren J. Lambert, Directeur van Exploitatie, P. Cools, Voorzitter van de Raad van beheer, Mejjuffrouw De Feyter Yvonne, de heren P. Roose, Beheerder-Directeur-generaal, A. Eggermont, Directeur van Administratie, Hubo Willy.

Staan:

De heren Willems Jeroom, Wille Gerard, Tack Roger, Van Canegem

Ronny, De Swaef Maurice, De Buck Etienne, Van Hoorde Robert, Van Hulle Eric, Franshet Gustaaf, Van den Bossche Louis, Goethals Roger, Antheunis Carolus, Steyaert Gaston, Lambert André, Van de Velde Noël, Van den Berghe Ferdinand, Van Hecke Wilfried, Tack Marcel.

Ontbreken op de foto:

de heren Rodts Julien, Schatteman Roger, Van Imschoot Julien, Verschraegen Adolf.

LAUREAAT VAN DE ARBEID

In volgorde van links naar rechts:

Zittend:

De heren Van Nieuwerburgh Jules, Den Broeder Johannes, Alloncius Herman, Voorzitter van de Raad van beheer P. Cools, Beheerder-Directeur-generaal P. Roose, Directeur van Administratie A. Eggermont, Directeur van Exploitatie J. Lambert.

Staan:

De heren Geirnaert Gilbert, Tack Roger, Bracke André, De Blauwe André, Willems Jeroom, Pynaert Alain, Tack Emiel, Van Assel Remi, Maenhout Alex, Pieters Gaston, Goethals Roger, Antheunis Carolus.

Ontbreken op de foto:

de heren Creyf Patrick, Denoyette Albert, Garré Geert.



GOUDEN MEDAILLE KROONORDE

In volgorde van links naar rechts:

Zittend:

De heren De Wever Hector, Verheyen Gaston, Van Assel Remi, De Preitere Gustaaf, Beheerder-Directeur-generaal P. Roose, Directeur van Administratie A. Eggermont, De Buck Achiel, Directeur van exploitatie J. Lambert.

Staan:

De heren Steenhout Willy, De Coster

Raoul, D'Hertoge Albert, Lapinne Lucien, Lamote Hendrik, Voorzitter van de Raad van beheer P. Cools, Buysse André, Martens Valère, Steyaert Gaston, Van Hoorde Robert, De Bruycker Willy, Alloncius Herman, Carbonelle Leopold, Van Speybroeck Hieronymus, Bracke Raymond, Bogaert Adolf.

Ontbreken op de foto:

de heren Boesman Octave, De Buck Maurice, De Jonghe Remi.

HULDEPENNING

In volgorde van links naar rechts:

Zittend:

de heren Delmulle Lucien, De Vos Marcel.

Staan:

De heren A. Eggermont, Directeur van Administratie, P. Cools, Voorzitter van de Raad van beheer, P. Roose, Beheerder-Directeur-generaal, J. Lambert, Directeur van Exploitatie.

RIDDER IN DE LEOPOLDSORDE

De heer De Vos Marcel.





Ronny, De Swaef Maurice, De Buck Etienne, Van Hoorde Robert, Van Hulle Eric, Franshet Gustaaf, Van den Bossche Louis, Goethals Roger, Antheunis Carolus, Steyaert Gaston, Lambert André, Van de Velde Noël, Van den Berghe Ferdinand, Van Hecke Wilfried, Tack Marcel.

Ontbreken op de foto:

de heren Rodts Julien, Schatteman Roger, Van Imschoot Julien, Verschraegen Adolf.

Staan:

De heren Geirnaert Gilbert, Tack Roger, Bracke André, De Blauwe André, Willems Jeroom, Pynaert Alain, Tack Emiel, Van Assel Remi, Maenhout Alex, Pieters Gaston, Goethals Roger, Antheunis Carolus.

Ontbreken op de foto:

de heren Creyf Patrick, Denoyette Albert, Garré Geert.



GOUDEN MEDAILLE KROONORDE

In volgorde van links naar rechts:

Zittend:

De heren De Wever Hector, Verheyen Gaston, Van Assel Remi, De Preitere Gustaaf, Beheerder-Directeur-generaal P. Roose, Directeur van Administratie A. Eggermont, De Buck Achiël, Directeur van exploitatie J. Lambert.

Staan:

De heren Steenhout Willy, De Coster

Raoul, D'Hertoge Albert, Lapinne Lucien, Lamote Hendrik, Voorzitter van de Raad van beheer P. Cools, Buysse André, Martens Valère, Steyaert Gaston, Van Hoorde Robert, De Bruycker Willy, Alloncius Herman, Carbonelle Leopold, Van Speybroeck Hieronymus, Bracke Raymond, Bogaert Adolf.

Ontbreken op de foto:

de heren Boesman Octave, De Buck Maurice, De Jonghe Remi.

HULDEPENNING

In volgorde van links naar rechts:

Zittend:

de heren Delmulle Lucien, De Vos Marcel.

Staan:

De heren A. Eggermont, Directeur van Administratie, P. Cools, Voorzitter van de Raad van beheer, P. Roose, Beheerder-Directeur-generaal, J. Lambert, Directeur van Exploitatie.

RIDDER IN DE LEOPOLDSORDE

De heer De Vos Marcel.



Geschiedenis van de Gentse tramwegen (10)

DE LAATSTE TWEASSERS VAN DE ETG (ex-reeks 9200-9204 van de NMVB)

1. De voorgeschiedenis als Buurtspoorwegtram

Zoals eerder gemeld werd einde vorige eeuw de ETG pachter van de buurtlijn Gent-Merelbeke. Deze lijn zou zo vlug mogelijk uitgerust worden met elektrisch materieel. In de overeenkomsten leest men dat de NMVB voor de motorrijtuigen zal zorgen en de ETG voor de bijwagens (zie artikels over bijwagens reeks 50-54). Ondertussen ontdekten wij dat deze reeks bijwagens begin 1901 reeds aanwezig was in de stelplaats van Gentbrugge en dat ze 25.000 fr. gekost hadden.

In de praktijk maakte de ETG de plannen van de te leveren motorrijtuigen vermits ze instond voor het onderhoud. Logischerwijze bestelde zij rijtuigen haast identiek aan deze van het stadsnet. De NMVB betaalde ze en schreef ze in op haar inventaris.

In 1899 bouwde de „Ateliers Métallurgiques” de 5 accutrams. Qua uitzicht zijn zij gelijk aan de reeks 143-147 van de ETG. De motoren en controllers werden geleverd door Westinghouse. De controller springt uit het koetswerk. De breedte bedraagt 2,20 m en hun oorspronkelijke kleur is groen. Totale aankoopsprijs 69.078,50 fr. Op 31.12.1899 komen zij in dienst op het baanvak Ledeborg-Zuid met de buurtspoorwegnummers M200-M204.

Vrij vlug merkt men dat zij met dezelfde problemen te kampen hebben als hun stadssoortgenoten. Door het feit dat zij bijwagens trekken bezorgen ze nog meer kopzorgen. Op 19 mei 1900, na amper 5 maanden worden ze uit dienst genomen en in juli van datzelfde jaar zijn ze reeds verbouwd tot trolleytram. Eens de lijn uitgebouwd met trolleybovenleiding (spanning 250 volt) worden ze op 01.12.1901 opnieuw in dienst gesteld. Tot einde 1934 zal men op de lijn Merelbeke het trolleysysteem kennen. In een brief van 21.11.1902 vraagt de ETG om ze van windschermen te voorzien en op 01.07.1903 is het eerste rijtuig voorzien van een windscherm gelijkaardig aan dit gebruikt in de Borinage. Bij brief van 22.09.1904 geeft de NMVB het bevel ze te hernoemen als A9200-A9204. In mei en juni 1913 is er heel wat briefwisseling over de herschildering van deze rijtuigen. Zij zullen de gele kleur van de Gentse stadstram krijgen (het „Empain”-geel en niet het Buurtspoorweggeel). De NMVB dringt er wel op aan dat men het NMVB-schild op de flanken niet zou vergeten. Begin 1920 is het Gents trolleyneet vervangen door het sleepbeugelsysteem. Ook het vak Zuid-Ledeborg-Bootermarkt werd aldus vernieuwd. Opdat de rijtuigen gebruik

zouden kunnen maken van de twee ophangsystemen, worden ze uitgerust met 2 stroomafnemers (trolley en sleepbeugel).

Op 4 oktober 1928 verschijnt een wet die bepaalt hoe de trams bij nacht verlicht moeten worden. Dit betekent dat er een binnenverlichting moet zijn en vooraan uitgerust met een koplicht; verder een violet licht bovenaan en links achter een rood licht.

Reeds lang voor deze datum waren de 2 petroleumlampen op de kop reeds vervangen door 2 vaste elektrische koplampen. Vanaf 16.08.29 zullen alle motorrijtuigen deels uitgerust zijn volgens de bepalingen van bovengenoemde wet. Tot einde 1930 zal men de 2 koplampen nog behouden. De wet is formeel en er mag maar één koplamp zijn, dit ondanks protest van het personeel dat een slechtere verlichting van de spoorbaan vrees. Op 13.09.30 geeft de NMVB het bevel zich dringend in orde te stellen met de wet en de rijtuigen uit te rusten met één koplicht. De koppen moeten herbepaald worden om de oude verlichtingsringen weg te werken.

Op 1 november 1934 behoort ook de trolleyophanging op de lijn Merelbeke tot het verleden. Vóór het begin van het volgend jaar werden de trams uitgerust met nieuwe beugels (en trolleytang weggenomen?). Dit zal wel de laatste vernieuwing geweest zijn, daar de ETG bij brief van 03.03.36 aan de NMVB mededeelt dat de rijtuigen nooit meer gebruikt zullen worden. Gevraagd wordt ze over te nemen of ze te liquideren.

In 1942 staan ze nog steeds op de kant in de stelplaats van Mariakerke en de ETG vraagt ze opnieuw over te nemen. In juni van dat jaar is de NMVB akkoord ze over te nemen op voorwaarde dat ze in goede staat gesteld worden en dat ze vóór de verzending onderzocht worden door de NMVB.

Einde 1943 komt er plots een ommekeer. In de plaats van ze af te staan vraagt de ETG of ze deze mag kopen. Op 01.12 maakt de NMVB een prijsofferte en op 09.12 bestelt de ETG de 5 motorwagens. Op 10.02.1944 laat de NMVB weten dat ze afgestaan worden aan de ETG. Voor de som van 74.616,25 fr. + overdrachtstaks koopt de ETG zijn laatste 5 tweassers.

Motorrijtuig 9200 met bijwagens nrs. 51-54 in het najaar 1921
(Verzameling E. De Keukeleire)

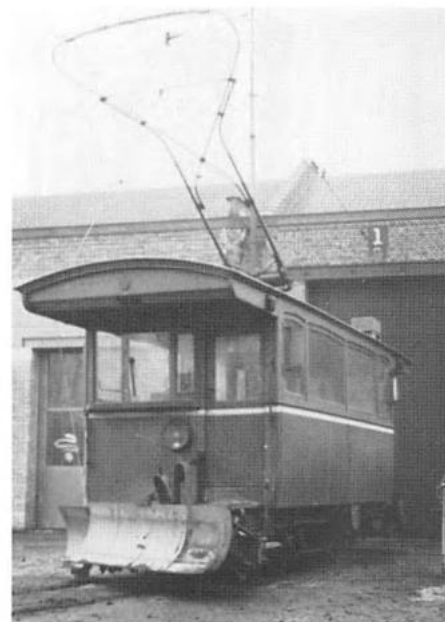


2. Hun verdere loopbaan bij de ETG

Wat er met deze vijf rijtuigen bij de ETG gebeurde is niet al te duidelijk. Door het feit dat ze geen ETG-nummer kregen laat ons vermoeden dat ze er eerder als plukwagons dienden voor de herstelling van de beschadigde stadstrams ingevolge de oorlogsomstandigheden. Met het chassis van één der rijtuigen (vermoedelijk de 9200) bouwde men een platte wagen voor de spoor-dienst. Deze wagen werd in 1980 aangekocht door de vereniging TTO om het chassis te gebruiken voor de restauratie van oude tramrijtuigen. Volgens een nota van 08.03.43 blijkt dat in de winter van 1941-1942 heel wat sneeuw viel. Uit deze nota is het duidelijk dat tijdens deze winter, de Maatschappij over geen sneeuwruimer beschikte (hoewel men in het archief vóór 1940 regelmatig gegevens vindt over een sneeuwruimer — wie weet hier meer over?). Verder leest men in de nota dat in bovengenoemde winter het tramverkeer totaal lam lag ingevolge sneeuwophopingen. Om zulke toestanden te vermijden zal men dringend een tramrijtuig tot sneeuwruimer ombouwen. Tot dit doel werd in 1943 rijtuig 202 (uit reeks type expo) aan elke kop uitgerust met een sneeuwschuiver die schuin t.o.v. het spoor ligt en in hoogte regelbaar is. Algehele volde-

ning moet dit rijtuig niet gegeven hebben daar het in 1947 terug in orde gebracht werd door reizigersdienst.

In 1946 bestudeerde men de bouw van een nieuw sneeuwruimer. Als basis zal men gebruik maken van een opgekocht rijtuig van de lijn van Merelbeke. In 1948 is de ombouw klaar. De voorplatformen werden schuin ingekort en de stuurposten komen in het midden te staan. Een stevige sneeuwschuiver wordt aan iedere kant gemonteerd. Tot in 1951 staat het rijtuig in normale omstandigheden zonder motoren ergens in de stelplaats. Bij sneeuwweer rust men het rijtuig uit met motoren van een tram die voor herstelling of onderhoud in de werkplaats is. In 1951 wordt de tram voorzien van motoren ACEC 51 transformé en controllers T46, en verder nieuwe weerstanden, automatisch kabelwerk, nieuwe wielstellen en tandwielen. Een echt officieel tramnummer zal dit rijtuig wel nooit krijgen. In de inventaris van 31.12.53 wordt het ingeschreven als rijtuig nr. 197. In de onderhoudsbladen van 1961 schrijft men het in als rijtuig 195. Op het rijtuig zelf vonden we nooit een ETG-nummer. Ook het oorspronkelijk NMVB-nummer was nergens meer te vinden. Op 26-03.1973 wordt het in Balgeroeke bij de slopers in brand gestoken. Sommige mensen hebben nog getracht



*Sneeuwruimer gemonteerd op ex-Merelbeke-motorrijtuig
Foto Temmerman)*

dit enig in België overblijvend ex-accurijtuig op te kopen om het te restaureren. Door tegenwerking uit bepaalde hoeken kon dit uniek stuk helaas niet gered worden. Wat met de drie overblijvende trams van deze reeks gebeurde, weten wij niet. Zo er lezers zijn die hier iets meer over weten dan verwachten wij graag nieuws hierover.

Enkele dagen zes bijwagens rijker

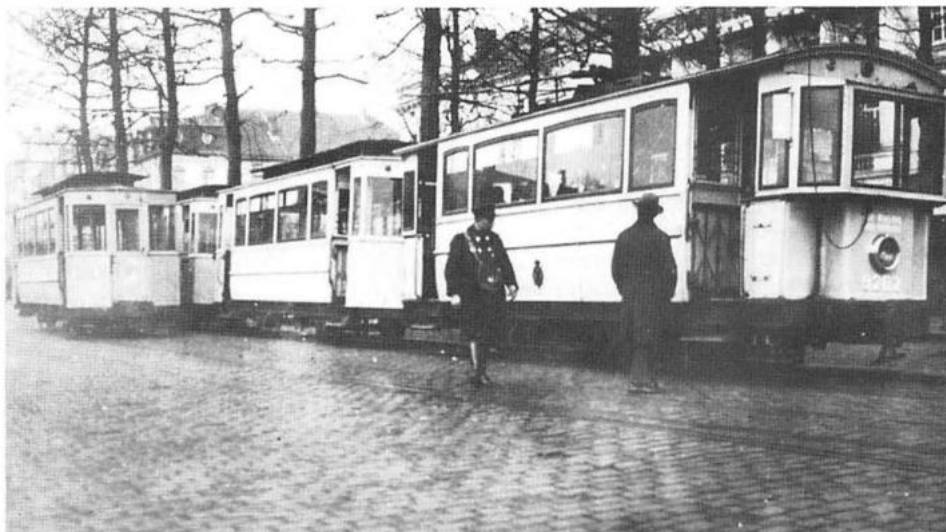
De ETG was eveneens pachter van de lijn Gent-Zomergem-Ursel (later bij de elektrifikatie alleen nog Gent-Zomergem). De rijtuigen zowel trams als bijwagens behoorden hier toe aan de NMVB.

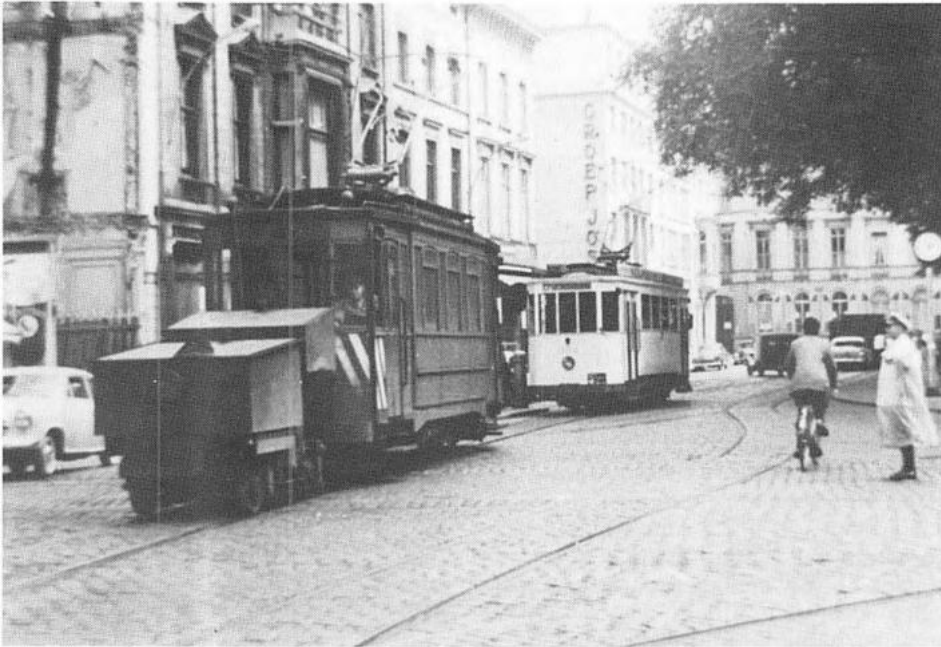
Op 09.12.43 kocht de ETG samen met de 5 motorrijtuigen van Merelbeke nog 6 bijwagens die eerder dienst gedaan hadden op de lijn naar Zomergem voor de som van 105.592,25 fr. + 4,5 % taks. Het ging om de nrs. 1500, 1505, 1507, 1274, 1630 en 1882.

Doel van deze aankoop was vermoedelijk het versterken van de stadsdiensten wegens het grote aantal reizigers ingevolge de oorlog. De NMVB had vermoedelijk met dezelfde problemen te kampen daar ze begin januari 1944 de ETG smeekt haar deze bijwagens terug te verkopen.

Op 14.01.1944 worden ze verkocht en gefactureerd aan de NMVB. De 1500, 1505 en 1507 bijvoorbeeld zullen tot het einde van de jaren veertig nog dienst doen op het NMVB-stadsnet van Brugge.

*Motorrijtuig 9202 met bijwagens ETG en uitgerust met trolley én sleepbeugel
(foto M. van Witsen)*





13 juli 1960. Slijpwagen en werkwagen 197 van de STIC op het St.-Annaplein.

Een geleende tweesser voor de spoordienst

De ETG beschikte eertijds niet over een railslijper. Dit werktuig dient om losgekomen metalen deeltjes en onefenheden op de rails weg te vijlen. Deze splinters konden bijvoorbeeld gevaarlijk zijn voor de banden van motorvoertuigen. De tramwegen van Charleroi beschikten wel over een slijpstel. Dit was samengesteld uit tramrijtuig nr. 201 en duwslipper nr. 196.

Dit stel werd enkele malen door de ETG uitgeleend om de bovenvermelde werkzaamheden uit te voeren op haar net. In een nota van december 1952 vinden wij gegevens over het laden van de slijptram van Charleroi. Verder vonden we nog 2 facturen

voor vervoer van deze rijtuigen: de eerste van 22.04.66 voor transport naar Gent en de tweede van 18.11.66 voor transport naar Gent en Charleroi voor de uitleenperiode van 30.08.66 tot 04.11.66 (kwam dit rijtuig dit jaar 2 maal naar Gent?). Verder vonden we nog een foto van het stel genomen op 13.07.60 op het St.-Annaplein. Sedert wanneer en tot wanneer en hoeveel maal de slijptram naar Gent kwam is ons verder niet bekend.

Pierre de Meyer

(wordt vervolgd)

ERRATUM

In het winternummer 1986 van de M.I.V.G.-krant publiceerden wij op pagina 5 onder de rubriek „Geschiedenis van de Gentse tramwegen“ een foto met als onderschrift „De Melle op wacht aan de St.-Denijslaan. Bijwagens en motorrijtuig van dezelfde reeks.“

Een lezer merkte ons terecht op dat de afgebeelde plaats niet de St.-Denijslaan is, maar de Afsneelaan (thans Fabiolalaan).



Ook in Engeland sterkere verkeersgroei dan verwacht

De verwachte verkeersgroei in Engeland is groter dan aanvankelijk werd verwacht. Nu wordt aangenomen dat het aantal auto's in Engeland de komende 15 jaar met 16% meer zal groeien dan eerst werd verondersteld. Die onverwachte toename zou tot gevolg hebben dat tegen het eind van de eeuw de hoeveelheid verkeer met 50% zal zijn toegenomen. Tegen nu 16 miljoen auto's zouden er in het jaar 2000 zo'n 24 miljoen auto's op de Engelse wegen rondrijden, is de verwachting.

Een op de twintig verkeersslachtoffers gebruikte geneesmiddelen

Uit onderzoek bij verkeersslachtoffers is gebleken dat 5% medicijnen gebruikte. Op twee uitzonderingen na ging het daarbij om benzodiazepines. Bij een nog groter aantal was sprake van gebruik van cannabis: bij 6% werden sporen aangetroffen. Bij 1% vond men opiaten. Alcohol werd aangetroffen in 30% van de gevallen. Het onderzoek werd uitgevoerd in opdracht van de SWOV. In de periode 1983-1985 werden bij 329 verkeersslachtoffers die in het ziekenhuis belandden bloed- en urinemonsters afgenomen. Behalve deze monsters werden ook de andere ongevalgegevens geregistreerd. Vergelijking van deze gegevens met die van een referentiegroep zal moeten uitwijzen hoeveel extra risico het gebruik van alcohol, medicijnen en drugs met zich meebrengt.

Belgen waarderen verkeersvoorlichting op TV

Het wekelijkse korte verkeersprogramma „Kijk uit“ dat op de Belgische televisie wordt uitgezonden, wordt door 60% van de Belgen bekeken. Ouderen zijn daarbij in de meerderheid. Circa 95% van de kijkers vindt dat er meer programma's over verkeersveiligheid moeten worden uitgezonden. En circa een derde denkt dat het eigen verkeersgedrag door het zien van de vijf minuten durende tv-spots erop vooruit is gegaan.

Bedenkingen bij een oceaanreis...

Wanneer je tegen familie, vrienden, collega's of kennissen — niet zeilers — zegt dat je van plan bent samen met een paar vrienden voor enkele weken met een zeiljacht de oceaan op te gaan, dan kan je op diverse gezichten en aan de verschillende verbale uitdrukkingen het ganse skala van menselijke emoties beleven.

Het gaat van totale onverschilligheid, via oppervlakkige interesse, langs bezorgd medelijden, finaal onbegrip en strenge veroordeling tot blinde bewondering en onbezonnen wild enthousiasme, soms ook wel een beetje afgunst om het geluk dat uitgerekend weer jou moet te beurt vallen.

Kortom, aan de verschillende uitlatingen hoor je dat je zoals altijd trouwens, in een bepaald schuifje wordt geklasseerd op grond van wat iemand zichzelf van zo'n onderneming voorstelt.

Wanneer dat denkbeeld dan blijkt gevormd te zijn op grond van geromanceerde sterke verhalen, wilde geruchten en/of oogverblindende fotoreportages in dure tijdschriften met spetterende kleuren, los van enige persoonlijke ervaring of eigen beleven, dan heeft men vooral het gevoel bij zo'n gesprek niet op dezelfde frekwentie te zitten.

In de dikwijls stormachtige gesprekken over verre kusten met wuivende palmen, blauwe lagunes en fascinerend mooie vrouwen, staat men zelden stil bij de drijfveren die iemand ertoe brengen om zo'n kortere of langere tocht te ondernemen. Uit vrees afbreuk te zullen doen aan het imago van stoere zeebonk die anderen zich over jou hebben gevormd, praat je bovendien zelf niet zo gemakkelijk over de vele jaren gedurende dewelke stiekem ergens heel diep in je, die gedachte begon te groeien. Je praat niet makkelijk met jan en alleman over de lange winteravonden dat je vaak met het hoofd tussen twee handen gebogen zat over vellen papier vol met cijfers, op zoek naar een mogelijkheid om je droom ook financieel te kunnen realiseren, daarbij van jaar tot jaar vaststellend dat de kloof tussen droom en werkelijkheid door de wereldse ontwikkelingen om je steeds groter wordt.

Het is ook niet zo eenvoudig om toe te geven dat je maanden, soms jaren gezwoegd hebt aan de theoriën over navigatie, om het hoogstnodige daarvan in je grijze massa te pompen en je aan de hand van het ijverig genoteerde schoolvoorbeeld, haastig van het bord afgeschreven, het wel zo ongeveer zult redden, want met een zeilboot kan je toch niet tot op een graad of vijf nauwkeurig varen.

Aan de bar tussen pot en pint wordt met deskundige flair van een ervaren zeeman de zoveelste redding van een jacht, dat in de beruchte golf in moeilijkheden kwam, als gebrek aan ervaring, onkunde, onvoorzichtigheid, of tactische vergissing afgedaan, al voel je ergens dat het geen zin heeft jezelf wijs te maken dat zoiets alleen anderen kan overkomen.

En voor al wie het horen wil wordt verwezen naar de honderden die reeds meerdere malen diezelfde en nog vele andere tochten hebben gemaakt, vaak alleen en met veel primitievere middelen.

Maar met de jaren groeide toch het besef dat het er deze keer niet om gaat wat anderen gedaan hebben, doch alleen om wat jezelf fysisch, moreel en technisch aankan. Ja, waarom iemand zo'n oceaanreis, die toch niet geheel zonder gevaar is, onderneemt is daarom moeilijk te achterhalen.

Vaak schuilt achter de vele cliché-uitdrukkingen, als drang naar vrijheid, op zoek naar avontuur en weg van de consumptiemaatschappij, ook prestatiedrang, prestige of trendvolging. Want in onze moderne maatschappij, opgepept door reclame en massamedia is zo'n oceaantocht zelfs tot statussymbool verheven.

Commerciële wedijver heeft ervoor gezorgd dat grote bedrijven bereid zijn tegenwoordig gigantische sponsorbedragen te investeren in transatlantische en mondiale wedstrijden, die onder druk daarvan een professionele aanpak vereisen om de uitslagen te behalen van een reeds lang van te voren geleverde strijd op tekentafels en computerscherm.

Hoewel dit alles zich op een voor ons onbereikbaar niveau afspeelt, heeft het er toch voor gezorgd dat betere materialen, technieken en informatie ter beschikking komen van de modale watersporter, waardoor die droom, die het leven in deze vaak harde en meedogenloze wereld toch boeiend maakt, weer een stukje dichterbij komt.

En ondanks alles ga je door, niet koppig maar vastberaden, gedreven door een innerlijke bezielheid, want je bent immers gesneden uit die niet alledaagse houtsoort. Of dat het goede hout is horen jullie misschien nog wel eens... van iemand anders!!!

Eric Verley

BELANGRIJK BERICHT

VOETBALTORNOOI INTERMIV

Bij het ter perse gaan vernamen wij dat de Vriendenkring van de M.I.V.G. dit jaar het Interclubtornooi onder de vervoersmaatschappijen organiseert.

DATUM: zaterdag 23 mei 1987

PLAATS: terreinen F.C. Oostakker, sportcentrum „Wolfspuut“

Deelnemende ploegen: M.I.V.B. Brussel
M.I.V.A. Antwerpen
S.T.I.L. Luik
S.T.I.C. Charleroi
M.I.V.G. Gent
N.M.V.B. Buurtspoorwegen

Voorstelling der ploegen: 13.15 u.

Aanvang wedstrijden: 13.30 u.

Nadere details zullen nog verschijnen in de pers en op de prikboards in de Stelplaats.

Op dit groots kampioenschap mag geen enkele supporter ontbreken!

Inkom gratis

Het Bestuur



Op bezoek bij een oud-collega

Stilaan hoort het tot een vaste gewoonte dat, bij het op rustgaan van een collega, een stukje proza aan hem wordt gewijd in onze tramkrant. Het is misschien wel spijtig dat dit bijna uitsluitend beperkt blijft tot het bediendekader. Gewoonlijk wordt dan de nadruk gelegd op al de positieve kanten van de oprustgestelde en wordt hem het allerbeste toegewenst voor de toekomst. Maar al te vaak blijft het daar bij. Er wordt wel iets gedaan aan de opvang van die mensen en de laatste jaren kunnen ze hier en daar terecht voor een kaartje of een gezellige babbel. Er zijn echter mensen die daar ofwel geen interesse voor hebben ofwel niet altijd in de mogelijkheid verkeren daar aan deel te nemen. Ik noem hier bij naam onze ex-collega van kas en ontvangst Roger Neyt (maar zo zijn er natuurlijk nog). Wegens een wankele gezondheid is hij verplicht zijn ontspanning in eigen huis te zoeken. Het noodlot heeft hem dan nog hard getroffen door het veel te vroege verlies van zijn echtgenote. Wanneer ge daar eens op bezoek gaat wordt ge steevast met open armen ontvangen. Ge kunt er uren gezellig babbelen over de tijd van toen maar ook over de tijd van nu, want de interesse voor al wat tram is, blijft. Zoiets als de tramkrant wordt door sommigen misschien achteloos opzij geschoven maar voor anderen betekent ze een laatste binding met hun vroeger werk. Vriend Roger, we zijn u nog niet vergeten en ik zal zeker en vast nog menigmaal bij u aanlopen.

André Bracke

Ik zou iets willen zeggen...

Het is jammer, erg jammer dat ik dit alles in ons tijdschrift moet schrijven...

Het werd me gewoon te veel, en de kruik gaat zolang te water tot ze barst. Velen zullen zich schamen, anderen zullen zeggen: „Je had groot gelijk, het kon zo niet langer doorgaan. Het moest eens gezegd worden en eindelijk is er iemand die het durft.”

Ik dacht eerst nog bij mezelf, man, doe het kalmpjes aan, of misschien beter nog, doe het gewoon niet, maar uiteindelijk ben ik tot het besluit gekomen dat de mannelijke hardheid hier de enige mogelijkheid is.

Ik verwacht dan ook niemand die, later, na dit gelezen te hebben, bij mij zal komen om me uit te schelden of te vervloeken.

Ik zal het zelfs niet aanvaarden omdat het gewoon de waarheid is en blijven zal.

Ja, het is spijtig, erg spijtig, maar het moest ervan komen. De waarheid moet immers eens aan het licht komen.

Eigenlijk weet iedereen het van zichzelf of van de anderen, maar niemand durft er over spreken, laat staan schrijven. Zij hebben schrik omdat die andere misschien meer weet.

Ik heb de schrik van mij afgeworpen, al had ik wel enige angst om het op papier te zetten, maar „iedereen” drong erop aan, zo van: „Jongen, doe het toch, je hebt niets te vrezen.”

En na vele bedenkingen, ja maandenlang, heb ik het dus toch gedaan. Hopelijk is de schade die ik hiermee veroorzaakt heb niet te groot.

Nogmaals, het diende nu eenmaal gezegd te worden!

Eric Verley

Nieuws van de Vriendenkring

RECREATIESPORT

Afdeling WIELERTOERISTEN

We zijn weer zover, de lange koude winter is voorbij. We komen terug met onze fiets buiten.

Op 9 april a.s. rijdt W.T.C. MIVG zijn eerste rit van het seizoen 1987.

De wielerkalender van 1987 ziet er zo uit:

donderdag 9 april	60 km.
woensdag 22 april	60 km.
woensdag 13 mei	120 km.
maandag 25 mei	60 km.
donderdag 11 juni	120 km.
maandag 22 juni	120 km.
woensdag 8 juli	120 km.
woensdag 29 juli	60 km.
maandag 10 augustus	60 km.
donderdag 20 augustus	120 km.
maandag 7 september	60 km.
donderdag 17 september	120 km.
maandag 28 september	60 km.
donderdag 8 oktober	60 km.

Voor meer bijzonderheden gelieve de aankondigingen te raadplegen die uithangen enkele dagen voordat een rit wordt gereden.

De goeie wielertoerist kijkt alvast nu reeds zijn fiets na.

AFSPRAAK OP 9 APRIL
OM 14.30 U. ONDER DE E 17 !

Afdeling TURNEN

Wegens de blijvende grote belangstelling gaan we verder iedere donderdag om 19.30 u. met turnen in het zaaltje onder de ontvangstzaal onder begeleiding van een bevoegde monitrice.

Mensen met belangstelling en een winterbuikje (denk aan de komende mooie zomer, stranden, enz.) kunnen er hun buik in enkele weken tijd kwijtspelen. Komt maar eens zien, ook voor mensen die gewoon de topvorm willen terugvinden!

Deelname in de kosten: 35 fr.

Het Bestuur



**Afdeling
JOGGING CLUB**

Op zaterdag 20 december 1986 ging te Heusden de 3e Kerst-halve-marathon door over 21 km. Onder de 207 deelnemers was de MIVG vertegenwoordigd met 6 joggers. Om 15 u. werd van start gegaan. Na een mooie strijd met talrijke toeschouwers werd volgende uitslag behaald door onze leden:

Senioren:
17e plaats: Vermeulen Lucien in 1u.21'49"

Veteranen A:
8e plaats: Reynders Julien in 1u.27'07"
11e plaats: Bracke André in 1u.37'18"

Veteranen B:
7e plaats: Terneu Julien in 1u.34'17"
8e plaats: Van Der Beken Georges in 1u.34'29"

Veteranen C:
1e plaats: De Blauwer Pol in 1u.34'28"

Aan de jogging over verschillende afstanden werd deelgenomen door: Burrick Ronald: 15 km.
D'Huygelaere Lionel: 10 km.
Acar Marnix: 10 km.

Voorzitter Acar Georges was op de omloop aanwezig om enkele foto's te nemen tijdens de wedstrijd. Het was een grote voldoening dat onze club een prachtige beker in ontvangst mocht nemen voor het grootste aantal deelnemers, zijnde negen in totaal. Onze leuze is dan ook: „Sluit aan bij onze club en blijf gezond van hart door jogging“.

Terneu Julien



Afdeling WANDELCLUB

Op maandag 22 december 1986 had onze 3e wandeling plaats. Dit keer werd de streek van Kruishoutem bezocht. Met een rekord aantal deelnemers (50) werd het een miniwandeling van 6 km in de bossen onder de kundige leiding van Levrav Noel.

Naar jaarlijkse gewoonte werd daarna verzameling geblazen in de Zandvlooi. In een gezellige sfeer voor jong en oud kon iedereen zich verlustigen aan het festijn met de platte bollen. Een geslaagde namiddag was weer eens voorbij.

De wandelingen gaan door in stijgende lijn en iedereen is welkom.

Steeds blijft de inspanning binnen de perken: ± 10 km (zonder kasseien!).

Terneu Julien

Bij het verschijnen van deze krant zit het wandelseizoen er op. We maakten deze winter 8 wandeltochten (tussen 13 oktober 1986 en 16 maart 1987) en ondanks de soms erge koude mochten we rekenen op veel deelnemers. We beloven onze wandelaars volgende winter een even aantrekkelijke wandelkalender. In de zomer gaan de wandelaars natuurlijk verder zwemmen op dinsdag in de G.U.S.B.

Het Bestuur

Afdeling BILJART

Op 14 maart '87 werd er in Brussel voor de beker LOMBART gespeeld. Deze ontmoeting tussen M.I.V.A., M.I.V.B. en M.I.V.G. werd door Gent gewonnen.

Rangschikking:

- | | |
|--------------|-------------|
| 1. Gent | 27,85301 p. |
| 2. Brussel | 25,06704 p. |
| 3. Antwerpen | 24,17685 p. |

TE KOOP

Bouwgrond voor half-open bebouwing, Watermuntstraat te Wondelgem, 480 m², goede oriëntatie, rustige ligging. Prijs: 800.000 fr.

Te bevragen:

CLAEYS Hugo (nr. 411 - kastje 279)
Achterhekers 24
9710 Gent-Zwijnaarde
Tel. 21.55.87



De nieuwe brochure „VAKANTIE 1987” is verschenen. Aan personeel en oud-personeelsleden van de N.M.V.B. en de M.I.V.'s wordt de gelegenheid geboden om met hun gezin aan gunst-prijzen hun vakantie in het pension „Annette et Lubin” te Spa door te brengen.

De brochure is te bekomen aan de Kas Personeel. Volledige inlichtingen worden graag verstrekt door Mejuffrouw A. Van Butsele, sociale assistente bij de M.I.V.G.

ROND DE POT DRAAIEN, MAAKT JE DUIZELIG

Rond de pot draaien maakt je duizelig. Met rond de pot te draaien kom je niet vooruit. In een gesprek is het erg vermoeiend voor alle gesprekspartners en velen worden er zenuwachtig van, duizelig. Als je rond de pot draait heb je wellicht iets in de pot dat je voor anderen verbergen wil. Je houdt het deksel dicht.

Rond de pot draaien is een zware handicap voor elke organisatie en voor alle gemeenschapsleven. Het verstoort elk spontaan en vriendschappelijk omgaan met elkaar.

B.Z.N.

Heeft U iets voor de M.I.V.G.-Krant?



Alle teksten of inzendingen voor de volgende editie dienen bij de redactie ingebracht vóór 31 mei 1987. Voor de publicatie van grotere artikels en fotomateriaal wordt best eerder met de redactie contact opgenomen.



M.I.V.G.-krant is een driemaandelijkse uitgave van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent.

Vierde jaargang
Nummer 12, maart 1987
Eindredactie: Marc De Vos

Werkten mee aan dit nummer:

André Bracke
Pierre de Meyer
Achiël Rijckaert
Eric Verley
Boekhouding
Vriendenkring M.I.V.G.

Voor gegevensverzameling en adressering dank aan:
Boekhouding, Mecanografie, Sociale Dienst

Verantwoordelijk Uitgever:

Marc De Vos
Public Relations
Brusselsesteenweg 361
9219 Gent
Tel.: 091/30.41.95. Toestel 52.



Aangesloten bij de
Belgische Vereniging
voor de Bedrijfspers
V.Z.W.

Drukkerij De Riemaecker, Nukerke (Maarkedal)