



ETG KRANT



INFORMATIEBLAD VOOR DE LEDEN VAN DE VZW ETG WINTERNIEUWS 2011



E.T.G.
VZW



Erfgoed tram en bus Gent en Oost-Vlaanderen

COLOFON

Werkten mee aan dit nummer:

Jacques VandenDaele, hoofdredacteur

Marcel Van Damme, bestuurslid ETG

Achiel Ryckaert, Technische dienst ETG

Jan Van Everbroeck, voorzitter ETG

INHOUDSOPGAVE

VERSLAG VAN DE WERKING VAN ETG IN 2011	3-5
DE LOTGEVALLEN VAN HET GENTSE DRIE-ASSIG MOTORRIJTUIG 354	6-9

VERSLAG VAN DE WERKING VAN ETG IN 2011

Geachte ETG-leden,

Na de jaarlijkse algemene vergadering van 5 mei en de daaropvolgende raad van bestuur van 26 mei werd volgend bestuur verkozen:

Voorzitter: Jan Van Everbroeck

Ondervoorzitter: Walter Weyts

Secretaris: aan Yves Gadeyne zou gevraagd worden deze functie te willen aanvaarden, ondertussen zal Pierre de Meyer het secretariaatswerk op zich nemen.

Nadat de voorzitter 2 gesprekken had met Yves Gadeyne besliste de bestuursvergadering van 5 juli dat Pierre De Meyer definitief secretaris wordt van ETG.

Penningmeester: H. Lootens

Raadslid Pierre de Meyer wordt verantwoordelijk voor het rollend materieel en de exploitatie.

Raadslid: Marcel Van Damme

Raadslid: Robert Boogaerts

Vervolgens werd gestart met de realisatie van onze doelstellingen:

1. De communicatie met de leden moet verder doorgaan en verbeterd worden. De ETG-Actua moet blijven bestaan en frequent elektronisch verdeeld worden, een ETG-krant wordt uitgegeven met interessante en diepgaande onderwerpen op het gebied van tram en bus en dit zowel elektronisch als op papier voor wie niet over internet beschikt. Voor deze projecten kunnen we rekenen op de enthousiaste medewerking van Jacques Vandendaele, Marcel Van Damme, Eric De Keukeleire en Daniël Verheylezoon. Uiteraard zijn alle artikels en foto's van de leden welkom om interessante Actua's en kranten te maken. Ondertussen werden reeds 11 Actua's uitgegeven en verspreid. Proficiat aan de redacteurs.

2. Het is ook de bedoeling om regelmatig een vergadering met alle leden te beleggen waarop de bestaande plannen worden besproken en waarop eveneens telkens een onderwerp rond tram of bus wordt behandeld.

- Volgende **activiteiten** vonden dit jaar reeds plaats:

- Onze eerste activiteit was de medewerking aan de **ritten met de trolleybussen** op zondag 28 augustus in samenwerking met De Lijn, Meta en de heer Corteil. Het was een groot succes met veel deelnemers, bracht voor ETG wat centjes in de lade en de sfeer was zeer aangenaam.



- Onder de bezielende leiding van Hugo Lootens kregen we de vraag om voor het rusthuis "De Vijvers" activiteiten in te richten met betrekking tot de Gentse tram. Van 9 tot 15 september ging er een **tentoonstelling** door. W. Weyts gaf een **voordracht met film** en E. De Keukeleire stelde heel wat ten toon over de Gentse tram. Deze beide tussenkomsten van ETG leden werd zeer geapprecieerd. Na vergaderingen en afspraken ging op 18 september een **rit door met PCC01** bestuurd door ons medelid Marcel Van Damme en met assistentie van de meeste leden van ETG als trambegeleiders. Het werd een echt feest beëindigd in de stelplaats van Gentbrugge met speeches en een **receptie**. Onze band met de verantwoordelijken van De Lijn werd hierdoor zeker aangehaald.



- Op 24 september werd de **vernieuwde stelplaats van De Lijn in Destelbergen** heropend. Wij antwoordden positief op de vraag om er een **tentoonstelling** te organiseren en dit werd uitgevoerd onder de kundige leiding van onze specialisten Pierre De Meyer en Eric De Keukeleire.



- Op 21 oktober had onze eerste **ledenvergadering** plaats in “De Pinte”. Al onze projecten werden er besproken en de leden hadden eveneens de gelegenheid om hun mening te kunnen uiten over de projecten en de **algemene werking**. De voorbije activiteiten werden geëvalueerd. Ook toekomstige projecten werden besproken: mogelijke restauraties van rijtuigen, toekomstige ritten in Gent (Kersttram), oprichting van een technische ploeg, inventarisatie in Weelde. Door Pierre De Meyer werd daarna een boeiende **voordracht** gegeven over het begin van de Gentse tram: de paardentram en de accu-tram, vervolg in een volgende vergadering.
- Op 24 oktober ging een ploeg van ETG naar **Weelde voor de inventarisatie** van de onderdelen en wisselstukken en het leegmaken van de aanwezige Gentse trams.
- Op 29 oktober was de opening van de **tentoonstelling van het Davidsfonds in Destelbergen**. Ook daar waren wij aanwezig met een tentoonstelling over de tram.
- Op 16 november bezochten we **stelplaats in Gentbrugge** waar de heer Debeuf voor ons een **werf keet** had geïnstalleerd zodat ook ETG een eigen plaats heeft in de stelplaats. Diezelfde dag werd eveneens gestart door de **technische ploeg** met de **restauratie van bijwagen 50**. Wij waren ook zeer gelukkig toen ons lid Achiel Ryckaert er opdaagde en wij zagen dat hij in goede stemming was. Wij wensen hem in elk geval een snel herstel toe.



3. Wat zijn onze plannen in de nabije toekomst?

- zoals bij TTO wordt ook bij ETG luidop gedroomd van een **Kersttram op 18 december**. De plannen worden reeds opgemaakt en de nodige afspraken met De Lijn zullen gemaakt worden.
- De inning van de **lidgelden** gebeurt vlot.
- In januari gaat **de algemene ledenvergadering** door. Let op: enkel de leden die hun lidgeld betaalden voor 1 januari zullen toegelaten worden. Het is de bedoeling dat niet alleen de noodzakelijk wettelijke procedures worden uitgevoerd met verslagen en verkiezingen maar dat het ook weer tot een echte inspraakvergadering komt om zo nieuwe activiteiten te kunnen plannen die door jullie gewenst en gewaardeerd worden.
- in 2012 wordt de restauratie van de bijwagen 50 verder gezet. Einde 2011 of begin 2012 zal bijwagen 60, dat gekocht werd door META, overgebracht worden van Burdinne (TTA) naar Weelde. De nodige budgets worden gezocht om deze bijwagens te restaureren om nadien op het Gents tramnet ingezet te worden.

Conclusie: met een dynamisch bestuur en enthousiaste leden kunnen we veel bereiken. Onze hoofddoelen blijven restauraties om dan met mooie en veilige rijtuigen ritten te kunnen uitvoeren in het Gentse. Daarvoor moeten wij eerst en vooral een goede sfeer creëren en het vertrouwen winnen van De Lijn en moeten wij eveneens op de volle steun kunnen rekenen van Meta. Ik ben ervan overtuigd dat dit allemaal positief zal evolueren.

Jan Van Everbroeck, voorzitter ETG

DE LOTGEVALLEN VAN HET GENTSE DRIE-ASSIG MOTORRIJTUIG 354

6. Het kuisen en het schilderen

Intussen was het half april 1975 geworden. En vooraleer ik in de Stoppelstraat kon beginnen aan het kuisen en schilderen van de tramonderdelen, diende ik eerst de houten loods, die door het vele regenen van de afgelopen maanden helemaal kapot was gegaan af te breken. Ik wou dat doen opdat de loods niet te veel op afkeuring zou gestuit zijn in de buurt. Ook werd de 12 meter overblijvende rail weggenomen, omdat ik had beslist, dat het hermonteren later niet op dezelfde plaats op mijn terrein zou gebeuren. Eens de rails en de loods weg, was het metalen chassis nog de enige getuige dat in de Philip Blommaertstraat een oud Gents tramrijtuig had gestaan.

Nu kon ik pas goed beginnen in de Stoppelstraat. Met een steekmes werd van elk metalen onderdeel eerst het meeste vuil verwijderd: pakken vet vermengd met aarde en zand van soms enkele centimeters dik, voornamelijk aan de stukken van de onderstellen. Vervolgens werd met een metalen kamborstel, gemonteerd op een kleine slijpschijf, elk stuk voor 99 % zuiver van vuil gemaakt, om het daarna twee tot driemaal in een roestwerende verf te schilderen. Na de grondverflagen kreeg elk stuk achteraf nog zijn definitieve kleur. Bij bepaalde onderdelen wist ik eenvoudig niet hoe eraan te beginnen om ze proper te krijgen. Neem nu bijvoorbeeld de tandwielkasten. Aan de buitenkant hangen ze een centimeter dik vol met aarde en vet en aan de binnenkant zit een zeer zware pikzwarte smeerolie. Olie is eigenlijk te veel gezegd, het is meer een compound vet, waar men zelf moeite mee heeft om er een mes in te duwen.

Toch werden ook deze stukken gekuisd en geschilderd. Een metalen vat van 200 liter werd met 150



liter petroleum gevuld. De tandwielkasten werden in het vat gelaten en bleven daar voor een 14 tal dagen in. Na die tijd was het vuil voor het grootste deel opgelost. Ik hoefde de tandwielkasten maar met een stalen borstel proper te schuren en met verse petroleum af te spoelen. De

tandwielkast was dan ook zo proper als maar kon. Ik hoefde ze maar te laten drogen en te schilderen. Op deze manier werden alle extra vuile en vette delen gereinigd. Uitzonderingen werden gemaakt voor de motoren en de wielen met as en tandwiel. Die konden en mochten niet in het vat petroleum. Ze hebben hun kuisbeurt afzonderlijk gekregen: een reuzenwerk!

Voor de houten stukken was het kuisen niet zo moeilijk. Ik hoefde ze alleen maar af te schuren met een borstel om ze daarna met water af te spuiten. Op die wijze waren ze ontdaan van stof en vuil en konden ze in de gepaste grondverf geschilderd worden.

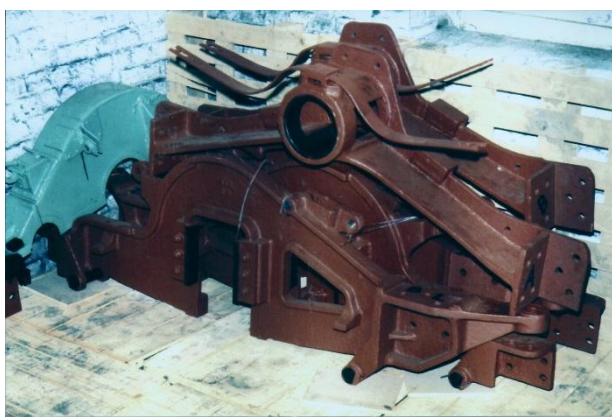
Op een dag bracht mijn broer Pierre het sensationele nieuws dat de kans bestond dat de 354 zou kunnen rijden op het kustnet tussen Knokke en De Panne.

In Oostduinkerke was een eigenaar van een restaurant die als attractie, maaltijden opdiende op een toeristische tram. Men kon een rit maken van Oostende naar De Panne, van De Panne naar Knokke en terug naar Oostende. Dat was een hele dag trammetje rijden. Rond het middaguur werd u dan door de patron van het restaurant op speciaal daarvoor in de tram geplaatste tafeltjes een maaltijd aangeboden. Mijn broer had op een weekeinde een van de ritten gemaakt en had gezien hoeveel succes dat had. Hij was met de eigenaar van het restaurant gaan praten, en had hem een voorstel gedaan hetzelfde te proberen met de Gentse 354.

De man, commercieel aangelegd als hij was, zag daar brood in en gaf onmiddellijk zijn fiat. Alleen de Buurtspoorwegen moesten hun toestemming geven.

Maanden nadien heb ik echter de mooie droom mogen vergeten. Na een bezoek van vooraanstaande personen van de N.M.V.B., die mij vertelden dat dit niet kon, vermits de 354 een tram vreemd aan de Buurtspoorwegen was. Maar vooraleer ik dat wist, was ik in de Stoppelstraat nog vlugger aan het kuisen gegaan, met het idee de 354 vlugger aan de kust te krijgen.

Het is goed dat ik in die periode mijn vader en een neef heb gehad, die mij een handje kwamen



helpen bij het schilderen. Ik weet niet of ik de moed zou hebben kunnen opbrengen om alles alleen te doen. Hoeveel stukken daar in de Stoppelstraat lagen heb ik nooit geteld, wel weet ik dat het er vele waren. Het heeft dan ook van eind april 1975 tot begin april 1976 al mijn vrije tijd gekost om ieder onderdeel van klein naar groot een opkuis en schilderbeurt te geven.

In de Stoppelstraat was het veel te klein om de geschilderde stukken een gepast bergplaatsje te geven. Een tweede magazijn huren, daar voelde ik niet veel voor. Uiteindelijk heb ik beslist deze stukken bij mij thuis in de Blommaertstraat op te slaan. En zo is een groot deel van de gedemonteerde 354 in een kamer op eerste verdieping opgeborgen geweest.

De zware onderdelen van de onderstellen heb ik in mijn kelder gelegd. Alleen de te grote en zware stukken zijn in de Stoppelstraat gebleven tot op het ogenblik dat ik ze nodig had om te beginnen hermonteren. Het werk in de Stoppelstraat was vuil en smerig, voornamelijk het afschuren van de stukken met de slijpmachine. Zeer dikwijls zou ik voor zwarte piet hebben kunnen doorgaan!

Waar ik bovendien voortdurend moest op letten, waren de merktekens op de stukken. Die mochten nooit van de stukken verdwijnen. Er zijn wel enkele problemen geweest met onderdelen, waar – mijn oplettendheid ten spijt – het merkteken werd van kwijtgespeeld. Achteraf is alles wel in orde gekomen.

7. Het hermonteren

Eind april 1976 had ik het besluit genomen op mijn terrein in de Philip Blommaertstraat een cirkelvormig spoor aan te leggen met een aftakking (een wissel) naar de straatkant toe. Die



aftakking was nodig om later eventueel de 354, indien nodig, langs dat spoor weg te voeren. Aangezien ik aan het hermonteren kon beginnen, diende ik eerst 12 meter rail aan te leggen en een nieuwe loods te bouwen. Die loods, uit beter materiaal vervaardigd maar zonder dak, diende zo op mijn terrein ingeplant te worden, dat ik later ongehinderd de cirkel kon aanleggen. Nadat rails en loods waren herplaatst, heb ik eerst het chassis van de tram gekuist en geschilderd. Veel werk heb ik daar niet aan gehad, vermits deze reeds een goed jaar buiten in weer en wind stond en het meeste vuil reeds was afgeregend. Wel heb ik versterkingen aan het chassis moeten laten inlassen. Op bepaalde plaatsen waren de ijzeren balken doorgeroest.

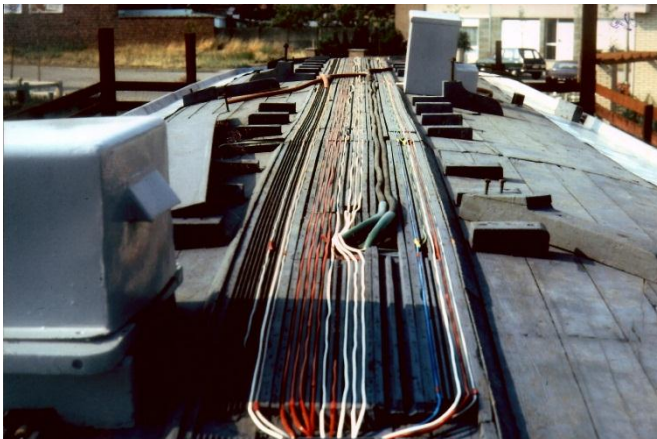
Met een vrachtwagen met kraan ben ik dan de reeds geschilderde motoren en wielen in de Stoppelstraat gaan afhalen en reeds zoveel mogelijk in de juiste positie geplaatst op de rails. Nadat ook de zware stukken van de onderstellen uit mijn kelder waren gehaald, kon ik beginnen monteren.

Ik voelde mij zoals in mijn jeugd jaren bij het monteren van mijn Mecano. Alleen was het nu wat groter en wat zwaarder. Aangezien ik in de maand mei, buiten de weekenden, door de lange dagen ook 's avonds kon monteren, waren de onderstellen op een drietal weken volledig afgewerkt. En na met een kraan het chassis en de onderstellen te hebben geplaatst, was ik in een minimum van tijd klaar om de houten kast van de 354 op de onderstellen te beginnen monteren.

Dat het werk zo goed vlotte had ik voornamelijk aan twee zaken te danken. Eerstes, het was proper en aangenaam werk en ik had de weekenden de hulp van een vriend. Ten tweede, de zomer van 1976 is één van de warmste geweest die ik ooit heb gekend en door het aanhoudend mooi weer ging het werk vlot vooruit.

Op een drietal dagen was ook de 'ruwbouw' van de tramkast een feit. Het waren allemaal grote stukken die gemakkelijk waren te monteren.

Na de plaatsing van het houten dak en een nieuw zinken bord, kon met het leggen van de elektrische leidingen worden gestart.

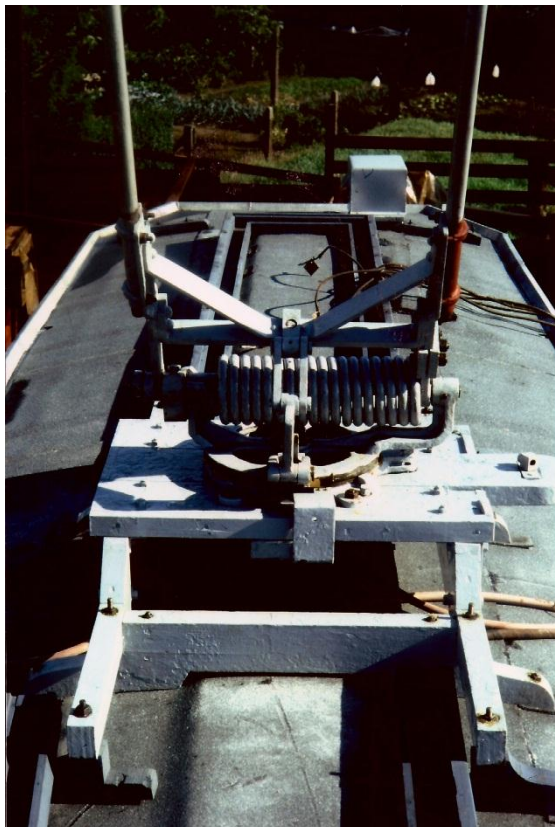


Bij het bestuderen van mijn tekeningen die ik tijdens het demonteren had gemaakt, bleek dat een en ander niet klopte. Van de heer De Bruycker, hoofd elektricien bij de M.I.V.G., heb ik toen kopieën van de juiste leidingen gekregen. Aan de hand hiervan, ben ik dan begonnen met nieuwe draad de leidingen opnieuw aan te leggen in de daartoe speciaal voorziene plaatsen in de tramkast. Ik was mij wel bewust dat bij een vergissing van al was het maar één draad, dit achteraf niet te voorziene

gevolgen zou kunnen hebben. Een groot deel van de elektrische leidingen liggen bevestigd op het dak, in daartoe speciaal voorziene houten gleuven, onder de roofing dak bekleding en onder de weerstanden. Eén draad mis en men kan alles terug openbreken om de vergissing te herstellen. Ik wist dat de isolatie van de zware draden van de elektrische tractie begon te ontbinden. Nieuwe kabels kostten in die tijd reeds een fortuin. Dus heb ik de isolatie van de oude draden extra omwonden met plasticisolatie, en over de slechtste stukken een plasticgaine geschoven. Op deze manier hoopte ik de tractiekabels nog enkele jaren te kunnen laten meegaan.

Achtereenvolgens werden de ruiten gemonteerd, een nieuwe houten vloer gelegd, de bekleding van het houtwerk binnen en buiten aangebracht, de controllers geplaatst, de vloerbekleding en de zetels.

Op het dak werd een volledig nieuwe bedekking in roofing aangebracht. Vervolgens werden de weerstanden en de sleepbeugel gemonteerd.



Honderden kleine zaken dienden dan nog geplaatst of in orde gebracht, vooraleer mijn werk volledig af was.

Alvorens de 354 aan de buitenkant te schilderen, lag het in mijn bedoeling eerst even de mechanische rem te testen. Ook wilde ik nagaan of de draaistellen zich in een bocht draaiden zoals het hoorde. Om deze twee proeven te kunnen uitvoeren, moest ik 12 meter rechte en 12 meter gebogen rail bijleggen. De remproef werd uitgevoerd met een vrachtwagen met trekbaar. De vrachtwagen trok de tram een eind op de pas aangelegde sporen. Ik draaide de handrem dicht en zie, vrachtwagen en tram stonden stil. Hoe de vrachtwagen ook trok, er was geen beweging meer in de tram te krijgen.

Daarna werd de tram in de bocht geduwd en draaiden de draaistellen zich op de juiste manier en zonder haperingen. Handrem en draaistellen waren O.K.

Achiel Ryckaert

(wordt vervolgd)