

---

# OVERZICHT VAN HET ROLLEND MATERIEEL VAN DE T.E.G. - E.T.G. EN DE M.I.V.G. VAN 1895 TOT HEDEN

---

door Ir. Pierre de Meyer in samenwerking met Coussens Fr., Ryckaert P. en Ryckaert A.

---

Deze nota heeft tot doel een overzicht te geven van het rollend materieel dat heden nog beschikbaar is om in een Gents museum voor openbaar vervoer onder te brengen. Onderhandelingen worden gevoerd om dit als een afdeling van het Museum voor Industriële Archeologie en Textiel, in het Floraliënpaleis in het Citadelpark onder te brengen. Enkele stukken zijn reeds eigendom van de MIVG en werden dan ook reeds gerestaureerd. Andere stukken zijn nog te vinden bij particulieren, ondernemingen of verenigingen die al dan niet belang stellen in historisch trammaterieel. Verschillende onder hen zijn bereid rijtuigen af te staan, te lenen of te verkopen.

Ten einde een historisch overzicht te geven over de geschiedenis van de ETG (Tramways Electriques de Gand - Electrische Tramwegen van Gent) en de MIVG (Maatschappij voor Intercommunale Vervoer Gent) zouden enkele representatieve rijtuigen uit volgende groepen moeten voorkomen :

1. Twee-assig trammaterieel (periode 1898 tot ± 1935)
2. Trambijwagens (periode 1898 tot 1972)
3. Drie-assig trammaterieel oorspronkelijke vorm (periode 1927 tot ± 1950)
4. Drie-assig trammaterieel na ombouw (periode ± 1950 tot 1974)
5. De PCC trams (periode 1971 tot heden)
6. De vooroorlogse bussen SATTRA (periode ± 1932 tot ± 1949)
7. De naoorlogse ETG en MIVG bussen (periode 1950 tot heden)
8. Dienstmaterieel
9. Trammaterieel van NMVB gebruikt door de ETG voor de lijnen Zomergem (Ursel) en Merelbeke.

Eerst wordt een overzicht gegeven van de reeksen voertuigen per groep met daarbij aansluitend een steekkaart van de rijtuigen uit deze groep die voor museumdoeleinden in aanmerking kunnen komen.

Sommige van deze lijsten blijken soms eentonig lang te zijn. Dit werd echter gedaan met de bedoeling zo volledig mogelijk te zijn, zodat bepaalde rijtuigen direkt gesitueerd kunnen worden.

## Het twee-assig trammaterieel

### *Reeks 101-142 : type Westinghouse*

Eerste reeks accutrams die in dienst kwam vanaf 1898. Later in 1904-1905 omgebouwd voor elektrische tractie met trolley bovenleiding. Oorspronkelijk groene trams met open platform en later in het geel geschilderd en voorzien van windschermen. Al deze rijtuigen werden omgebouwd tot drie-assige trams in de jaren 1929-1933.

### *Reeks 143-147 : type Westinghouse*

Tweede reeks accutrams eveneens omgebouwd in 1904-1905 voor elektrische tractie met trolley. Oorspronkelijk groene trams met open platform en uitstekende *controllers* (vandaar de naam *preekstoeltrams*). Later in het geel geschilderd en voorzien van windschermen. Allen werden omgebouwd tot drie-assige trams in 1929-1933.

### *Reeks 148-158 : type Walker*

Derde reeks accutrams eveneens omgebouwd in 1904-1905 voor bovenleiding. Oorspronkelijk groen geschilderd, open platform en half uitstekende *controller*. Later in het geel geschilderd en voorzien van windschermen. Allen werden omgebouwd tot drie-assige trams in 1930-1933.

### *Reeks 156-172 : type Charleroi*

Deze reeks trams werd in twee maal besteld. Een eerste bestelling op 14.04.1904 van 10 rijtuigen en een tweede op 23.08.1904 van 7 rijtuigen bij de *Ateliers Métallurgiques* en ACEC. Zij kwamen in dienst in 1905. Deze rijtuigen waren identiek aan een reeks besteld voor de lijnen Liège-Seraing. Laatste reeks oorspronkelijk in het groen geschilderd en met open platform. Later voorzien van windschermen en in het geel geschilderd.



De volledige reeks werd omgebouwd tot drie-assige trams tussen 1929 en 1933.  
*Reeks 173 (1e) : Diensttram.*

Dit rijtuig werd voor schroot verkocht in 1937.

*Reeks 173 (2e) :*

Is open tram 219 die eerst gesloten werd en in 1937 aangepast voor de spoordienst en hernummerd tot 173.

*reeks 174-179 : type Melle*

Deze reeks (moderne trams) werd besteld voor de lijn Melle op 10.11.1911. Zoals al de vorige tramreeksen waren de zijkanten voorzien van 2 kleine en 2 grote ruiten en van langsbanken.

Allen omgebouwd tot drie-assen tussen 1931 en 1934.

*Reeks 180-215 : Reeks Expo*

Deze grote reeks werd besteld op 29.11.1911 voor de wereldtentoonstelling van 1913. Deze rijtuigen zijn in grote trekken gelijk aan de vorige reeks behalve dat men voor de eerste maal dwarsbanken krijgt in een gesloten Gentse tram en dat de asafstand gaat van 2 m naar 2,40 m. Tevens zijn deze rijtuigen voorzien van 6 kleine zijruiten.

Sommige van deze trams werden omgebouwd tot drie-assers (12 stuks) en anderen verbouwd tot bijwagens (8 stuks). De rest bleef dienst doen als twee-assige trams op de lijnen 6, 8 en Melle.

*Reeks 201-219 : Reeks open trams. (Later vernummerd 216-234)*

Open trams werden reeds lang door het Gentse gemeentebestuur gevraagd. Op 31.10.1907 werd een eerste reeks rijtuigen besteld (12 stuks). Begin 1908 werd een 2de reeks rijtuigen besteld (4 motorrijtuigen en 6 bijwagens). In februari 1909 werd een 3de reeks rijtuigen besteld (3 stuks). Deze werden geleverd tussen 1908 en 1909 en waren genummerd 201-219. Bij de bestelling van de grote reeks 180-215 kon men deze rijtuigen niet doorlopend nummeren tenzij men de open trams zou hernummeren.

Dit laatste gebeurde dan en in 1913 verschenen de open trams onder de nrs. 216-234. In 1924 besloot men reeds deze rijtuigen te sluiten. Vier uit deze reeks (216 tot 219), werden gesloten twee-assers. Ze hadden 2 heel kleine en 6 kleine vensters op de zijkant. De rest van de reeks werd omgebouwd tot gesloten drie-assige trams tussen 1925 en 1927. De 4 eerste omgebouwde rijtuigen gaven weinig voldoening en zo werden de 217 en 218 verschroot in 1937. De 216 ging naar de spoordienst en de 219 verving de verschrootte spoorwegdienstwagen 173 (1) en werd vernummerd in 173.

*Reeks 9200-9204 : type ex-NMVB Merelbeke*

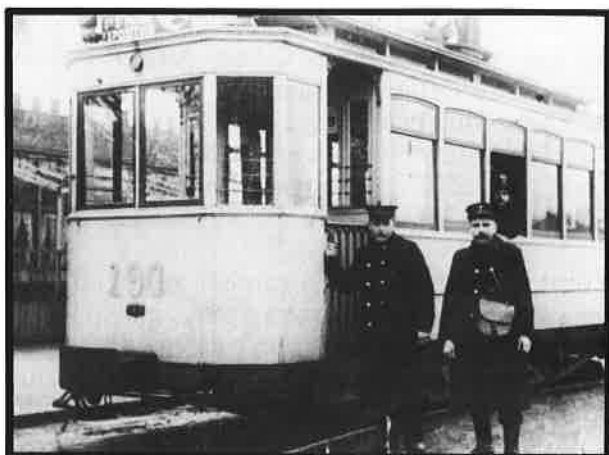
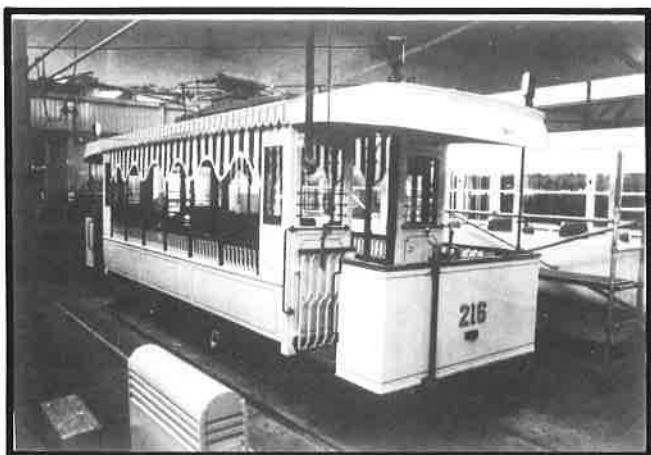
In 1944 kocht de ETG de 5 NMVB trams die dienst gedaan hadden op de lijn Merelbeke.

Deze wagens dienden als plukwagen. Eén ervan echter werd omgebouwd tot sneeuwruimer zonder nr. en verving een vroegere sneeuwruimer nr. 202, een tram uit de reeks 180-215 die dan opnieuw in reizigersdienst kwam.

**BESLUIT : UIT DEZE VERSCHILLENDE REEKSEN KOMEN SLECHTS TWEE TYPEN VAN TRAMS NOG IN AANMERKING VOOR MUSEUMDOELEINDEN. DIT ZIJN HET RIJTUIG 216 (OPEN TRAM) EN EEN RIJTUIG UIT DE REEKS 180-215. DE RIJTUIGEN VAN AL DE ANDERE REEKSEN WERDEN OMGEBOUWD TOT DRIE-ASSIGE MOTORRIJTUIGEN.**

**STEEKKAART RIJTUIG : 216 (OPEN TRAM UIT DE REEKS 216-234)**

Rijtuig uit de oorspronkelijke reeks 201-219 later vernummerd tot 216-234. Deze tram werd in 1982 gerestaureerd voor museumdoeleinden en is reeds voorzien voor het museum van de MIVG.



Dit rijtuig kan mits een gewoon nazicht rijvaardig gemaakt worden. Komt de 216 okkasideel nog in het verkeer dan moet de sleepbeugel behouden blijven (toestand vanaf 1919).

#### STEEKKAART RIJTUIG : REEKS 180-215

Een volledige tram uit deze reeks is niet meer voorhanden. Wel zijn nog beschikbaar enkele bijwagens die omgebouwde trams zijn uit deze reeks :

- bijwagen 67 : ex nr. 203 : sedert 1972 in dienst op de TTA
- bijwagen 70 : ex nr. 187 : sedert 1972 in dienst op de TTA
- bijwagen 72 : ex nr. 207 : sedert 1972 in dienst van de TTA

Ook zijn nog kassen met chassis te vinden :

- bijwagen 66 : ex nr. 193 : Danilith Wortegem
- ex nr. 206 : Dhondt Brugge. Zijramen werden verbouwd.

De mogelijkheid bestaat een rijtuig opnieuw om te bouwen tot zijn oorspronkelijke vorm qua uitzicht. Het zal onmogelijk zijn de nodige stukken te vinden om dit rijtuig rijvaardig te maken.

#### De trambijwagens

*Reeks 1-6 : type open bijwagens*

Besteld samen met de 2de reeks open trams. Deze rijtuigen waren qua kas identiek aan de motorrijtuigen. In 1948 werden ze verschroot.

*Reeks 50-54 : type Merelbeke hout*

Toen in 1899 de ETG de lijn van Merelbeke ging uitbaten werden de motorrijtuigen geleverd door de NMVB. Voor de bijwagens moest de ETG zorgen. Vijf rijtuigen met houten kas en open platformen werden besteld. Het nr. 50 was niet alleen reizigersrijtuig maar had ook een pakafdeling. Oorspronkelijk waren

deze wagens in het groen geschilderd en later in het geel. Al deze rijtuigen zijn sedert ± 1940 verschroot behalve nr. 50 dat naar de spoordienst ging. In 1969 begon dit rijtuig een nieuwe loopbaan op de TTA (Tramway Touristique de l'Aisne).

*Reeks 55-64 : type Merelbeke*

Deze bijwagens met moderner uitzicht en doorloopdeuren werden besteld op 31.12.1911 en waren bestemd voor de lijnen Merelbeke en Melle. Later kwamen ze ook regelmatig in stadsdienst voor. De zijkant bestaat uit 2 kleine en 2 grote ruiten.

*Reeks 65-72 : type ex trams reeks 180-215*

Zoals hoger aangehaald werden in 1943 8 trams van de reeks 180-215 omgebouwd tot bijwagens. Deze bijwagens hadden hierdoor 6 kleine zijvensters en dwarsbalken dit in tegenstelling met de vorige reeks.

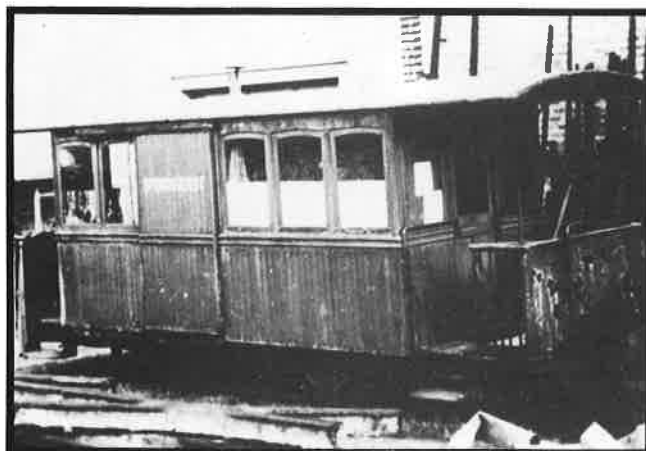
**BESLUIT : HET RIJTUIG 50 (EERSTE BIJWAGEN VAN DE ETG) BESTAAT NOG. RIJTUIGEN UIT DE TWEE LAATSTE REEKSEN ZIJN EVENEENS NOG VOORHANDEN.**

#### STEEKKAART RIJTUIG : NR. 50 (REEKS 50-54)

Deze oudste bijwagen van de ETG bestaat als bij wonder nog. Dit rijtuig ging in 1969 naar de TTA (Tramway Touristique de l'Aisne).

Mits volgende verbouwingen kan het rijtuig opnieuw in zijn oorspronkelijke vorm gebracht worden.

1. Opnieuw aanbrengen van de schuifdeuren van de pakwagenafdeling
2. Voorkanten platformen opnieuw volle plaat in plaats van hekwerk
3. Rijtuig beplaten
4. Schilderen in zijn oorspronkelijke groene kleur.



STEEKKAART RIJtuig : NR. 55  
(REEKS 55-62)

Dit rijtuig werd reeds gerestaureerd en is voorzien voor het museum van de MIVG. Een tweede gelijkaardig rijtuig (nr. 60) is sedert 1972 in dienst op de TTA. Op het museumrijtuig zouden alleen de lijnplaten aangebracht moeten worden en enkele bijkomende blauwe sierbanden (zie foto : in dienst).

STEEKKAART RIJtuig : REEKS 65-72

De rijtuigen nr. 67, 70 en 72 doen heden nog dienst in de TTA. Mits opkuisen en herschilderen kan één van deze rijtuigen in aanmerking komen voor museumdoeleinden.

### Drie-assig trammaterieel oorspronkelijke vorm

Deze 105 trams gebouwd tussen 1925 en 1934 kan men onderverdelen in volgende reeksen :

*1e reeks :*

rijtuig met chassis type A en *bissels à rappel par pendules* nr. 301 : ex open tram (216-234) gebouwd in 1925 en met

dwarsbanken. Dit prototype werd gebouwd gebruik makende van een nieuw chassis, twee nieuwe grote platformen en de centrale kas van het rijtuig 226 dat gesloten wordt. Dit oorspronkelijk twee-assig (*bissels*) voertuig werd voorzien van een middenas en door een stangensysteem kreeg het rijtuig meer stabiliteit.

De platformen van dit rijtuig waren scherper dan dat van de 104 andere drie-assers. De zijkant van de kas was voorzien van 2 zeer kleine en 6 kleine ruiten.

*2e reeks :*

Chassis type B en *bissels en tôles et profilés assemblés*. Dwarsbanken Reeks 302-315. Ex open trams (216-234). Gebouwd van 1925 tot 1927. Veertien open trams werden alzo verbouwd. Men had hier eveneens 2 zeer kleine en 6 kleine zijvensters.

*3e reeks :*

Chassis type C en *bissels en acier coulé*. Reeks 316-405.

3.1.

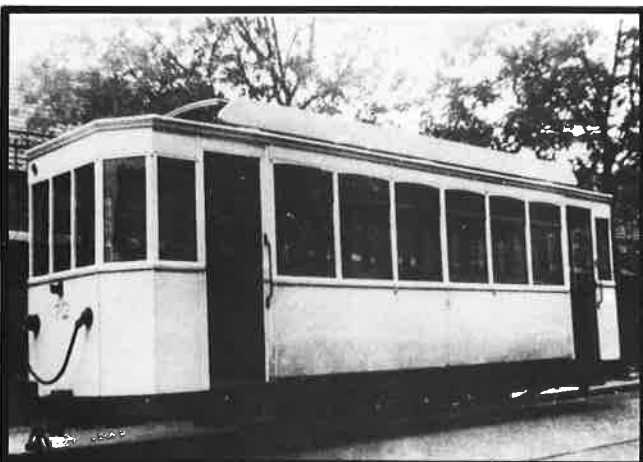
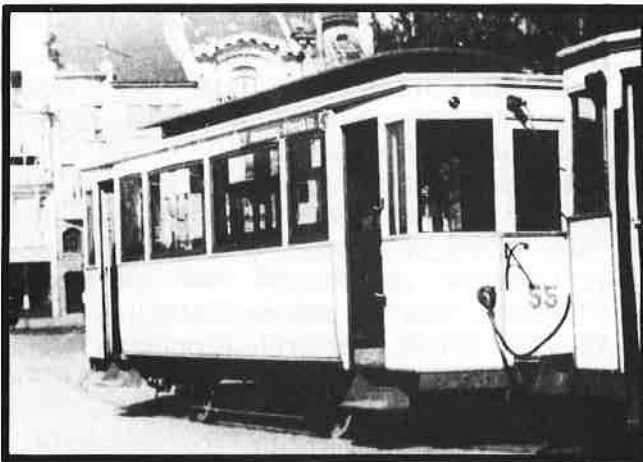
onderreeks (316-387). Rijtuigen met 2 grote en 2 kleine zijvensters en voorzien van langsbanken. Gebouwd uit twee-assige trams

reeksen 101-142, 143-147, 148-155, 156-172

3.1.1.

onder-onderreeks : 316-330 type *Westinghouse* gebouwd in 1929.

Deze rijtuigen werden later uitgerust met sterkere motoren (de 323, 324, 325 met zeer sterke motoren en pantograaf om dienst te doen op de lijnen van Melle, Merelbeke en *Somergem*). Kregen ook *sécheron* beremming en elektromagnetische beremming.



### 3.1.2.

onder-onderreeks : 331-345 : type *Westinghouse & Walker* gebouwd in 1930. Later uitgerust met snelle motoren en elektromagnetische remmen.

### 3.1.3.

onder-onderreeks : 346-362 : type *Charleroi* gebouwd in 1930. Later eveneens uitgerust met elektromagnetische remmen.

### 3.1.4.

onder-onderreeks : type *Westinghouse* gebouwd tussen 1929 en 1933.

### 3.2.

onderreeks 388-393 : rijtuigen met 2 grote en 2 kleine zijvensters, langsbanken en *lanterneau*.

Gebouwd in 1933-1934 uit de reeks twee-assers type *Melle* (174-179).

### 3.3.

onderreeks 394-405 : rijtuigen met 6 kleine zijvensters, dwarsbanken en *lanterneau*.

Deze werden gebouwd in 1933-1934 uit een deel van de reeks twee-assers 180-215.

BESLUIT : GEZIEN AL DEZE RIJTUIGEN (OP DE 301 NA DAT ENKELE JAREN GELEDEN VERSCHROOT WERD)

OMGEBOUWD WERDEN IS ER GEEN ENKELE IN ZIJN OORSPRONKELIJKE VORM NOG VOORHANDEN.

HET RIJTUIG 378 DAT HEDEN IN EEN TRAMMUSEUM STAAT ZOU WEL IN AANMERKING KOMEN OM IN ZIJN OORSPRONKELIJKE VORM TE RESTAUREREN.

STEEKKAART RIJTUIG 378 : (ONDER-ONDERREEKS 363-387)

Dit rijtuig staat heden te roesten in het trammuseum van Schepdaal.

Gezien deze tram op tractiegebied niet omgebouwd werd zou het in zijn oorspronkelijke vorm gemakkelijk te restaureren zijn.

De kas onderging, zoals alle drie-assers, wel veranderingen in de jaren vijftig. Om de kas in de oorspronkelijke vorm te brengen moeten volgende werken geschieden :

1. De vier gelijke zijruiten vervangen door twee kleine en twee grote.
2. Filmkas wegnemen en sluiten van de opening. In de plaats een ronde verlichte schijf aanbrengen met lijnummer. Boven de voordeuren lijwijzers aanbrengen.



3. De witte zoldering van de platformen verwijderen en het latwerk in verniskleur brengen.
4. Binnen de dwarse zetels vervangen door houten langsbanken.
5. Het verwijderd middenschot tussen de vroegere compartimenten 1ste klasse en 2de klasse opnieuw aanbrengen.
6. De neonverlichting vervangen door gewone ronde lampen.

### Drie-assig trammaterieel na ombouw

De 105 drie-assige trams werden, op één na (301), omgebouwd naar een meer homogeen type. Niet alleen op technisch vlak waren er soms grondige wijzigingen maar ook qua kas streefde men naar uniformiteit. Zo kregen alle rijtuigen vier gelijke zijruiten, een *filmkas*, witte zoldering op platformen, dwarszetels met similibekleding, nieuwe verwarmingstoestellen, sterkere koplichten, neonverlichting enz.

Twaalf rijtuigen uit de reeks 302-315 werden reeds gedeeltelijk gemoderniseerd tussen 1937 en 1940. Al de andere rijtuigen werden verbouwd tussen 1950 en 1954.

Deze rijtuigen zijn aan volgende uiterlijke kenmerken gemakkelijk uit elkaar te houden.

1e reeks :

301 :

enig rijtuig dat niet verbouwd werd

2e reeks :

302-315 :

deze rijtuigen behielden een schuifdeur tussen de twee oorspronkelijke compartimenten (behalve 312 en 314). Het zijn de langste drie-assers van de ETG (11,89 m). Kenmerkend voor deze reeks zijn hun :

- plat dak
- bovenzijde deuren en vensters op gelijke hoogte
- blauwe middenband op gelijke hoogte.

3e reeks :

316-405 :

rijtuigen met een lengte van 11,32 m

3.1. onderreeks : 316-387

3.1.1.

onder-onderreeks : 316-330

Kenmerkend zijn :

- koelsysteem op dak
- bovenzijde deuren en vensters op ongelijke hoogte

- blauwe middenband op ongelijke hoogte
- *sécheron* leidingen en magnetische remmen

3.1.2.

onder-onderreeks : 331-345

Kenmerkend zijn :

idem als vorige maar zonder *sécheron* leidingen.

3.1.3.

onder-onderreeks : 346-362

Kenmerkend zijn :

- koelsysteem op dak (behalve 362)
- bovenzijde deuren en vensters op gelijke hoogte
- magnetische remmen (behalve 362)
- blauwe middenband op ongelijke hoogte

3.1.4.

onder-onderreeks : 363-387

Kenmerkend zijn :

- plat dak
- bovenzijde deuren en vensters op ongelijke hoogte
- blauwe middenband op ongelijke hoogte

3.2.

onderreeks : 388-393

Kenmerkend zijn :

- *lanterneau*
- bovenzijde deuren en vensters op ongelijke hoogte
- blauwe middenband op gelijke hoogte

3.3. onderreeks : 394-405

Kenmerkend zijn :

- *lanterneau*
- bovenzijde deuren en vensters op gelijke hoogte
- blauwe middenband op gelijke hoogte
- diephangende kas dat chassis gedeeltelijk bedekt.

*Noot* : Rijtuig 362 werd, na een zwaar ongeval van rijtuig 339, wat verbouwd en hernummerd tot 339. Na het verschroten van rijtuig 361 werd het rijtuig 381 vernummerd tot 361.

BESLUIT : VERSCHILLENDE RIJTUIGEN UIT DEZE REEKSEN BESTAAN HEDEN NOG EN VONDEN EEN PLAATS IN EEN OF ANDER MUSEUM OF VERZAMELING. DIT ZIJN DE NRS. 328, 332, 339 (EX 362), 354, 378, 389. VERDER WORDEN NOG HEEL WAT KASSEN GEBRUIKT DOOR AANNEMERS OF PARTIKULIEREN. (355, 365, 367, 368, 376, 384, 385, 386, 387, 391, 393, 396, 400, 404)

**STEEKKAART RIJTUIG : 328 (ONDER-ONDERREEKS : 316-330)**

Dit rijtuig is reeds gerestaureerd voor het toekomstig museum van de MIVG. De railremmen echter staan beschadigd los van het rijtuig rond de wielen van de middenas. Tevens is de sleepbeugel beschadigd en is te herstellen.

**STEEKKAART RIJTUIG : 332 (ONDER-ONDERREEKS 331-345)**

Dit rijtuig werd opgekocht door de Heer Coussens Fr. en bevindt zich in de NMVB stelplaats van Kalken. Het rijtuig staat er in zijn oorspronkelijke staat en is rijvaardig.

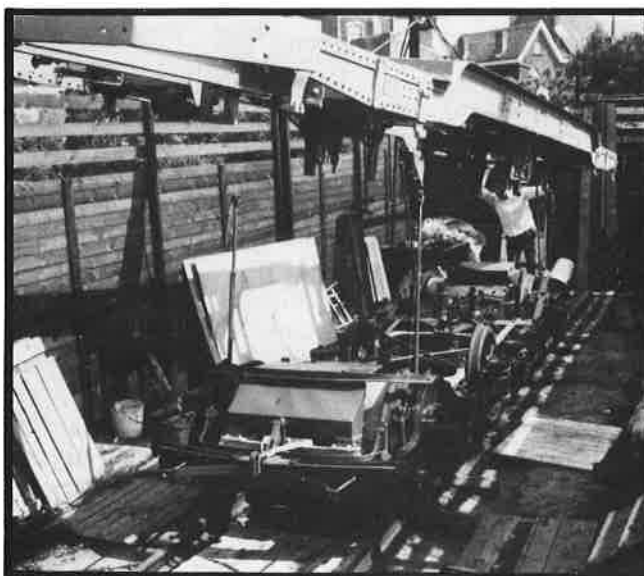
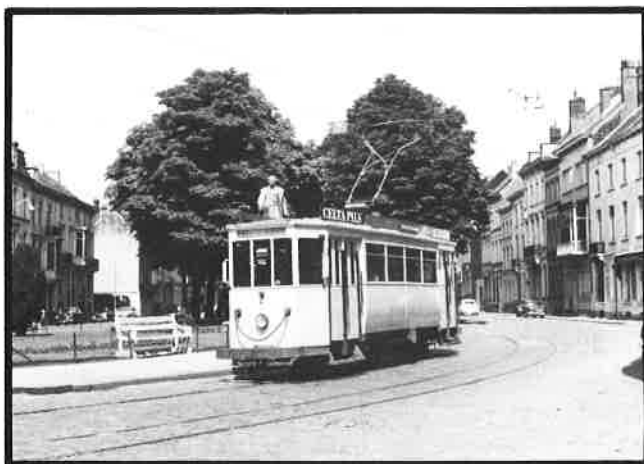
**STEEKKAART RIJTUIG : 339 - (EX 362) - (ONDER-ONDERREEKS 346-362)**

Dit rijtuig werd eveneens reeds gerestaureerd voor het museum van de MIVG. Het zou echter opnieuw moeten uitgerust worden met een sleepbeugel. Het rijtuig zou wel zijn oorspronkelijk nr. 362 moeten krijgen.

Wil men deze tram rijvaardig maken dan moeten alle elektrische leidingen nagezien en eventueel vernieuwd worden.

**STEEKKAART RIJTUIG 354 (ONDER-ONDERREEKS 346-362)**

Dit rijtuig is eigendom van de Heer A. Ryckaert (Bouwmeesterstraat 41 - 9110 St.-Amandsberg). In 1974 kocht hij dit rijtuig van de MIVG met de bedoeling deze te restaureren en te bewaren. De motorwagen werd volledig gedemonteerd, gekuist, hersteld, herschilderd. Tevens werden alle elektrische leidingen vernieuwd. Dit vroeg ongeveer 3000 werkuren. Dit rijtuig staat heden in een kleine loods in de Philip Blauwaertstraat te St.-Amandsberg. Een cirkelspoor laat toe het rijtuig te doen rondrijden.





## De PCC trams

Volledigheidshalve moeten wij ook onze hedendaagse trams vermelden. Een eerste reeks van 30 trams werd geleverd in 1971, een tweede van 16 trams in 1972 en een derde van 8 trams in 1974.

De reeksen zijn :

01-30 / 31-46

beide reeksen zijn aan elkaar gelijk. Oorspronkelijk werden ze geleverd met op elke neus twee gezamenlijke inhoudende stop-, rood- en knipperlicht. Dit werd later omgebouwd zoals op de volgende reeks.

47-54

idem aan vorige reeksen doch met op elke neus telkens twee afzonderlijke knipperlichten, achterlichten en stoplichten.

Verschillende verbouwingen grepen plaats in 1975, 1977 en 1978. Heden worden nog steeds verbeteringen aangebracht aan deze rijtuigen.

Het ware wenselijk dat de dag dat zij buiten dienst gesteld worden er één bewaard wordt voor museumdoeleinden.

## De vooroorlogse bussen van de SATTRA

Oorspronkelijk baatte de ETG zelf haar buslijnen niet uit. De *Sattra* was een Mij. gesticht door alle trammaatschappijen van de Groep *Empain*. Stelplaats en onderhoud waren voor Gent gelokaliseerd in de stelplaats van de ETG.

Volgende bussen reden op het Gentse net (vooroorlogse nummering)

Reeks 102-105 : Dasse

Reeks 111-113 : Minerva

Reeks 116-118 : Brossel BCSA UGS (grote bussen) nr. 116 werd na de oorlog bus 31-2 van de ETG

Reeks 120-127 : Brossel BCSA 5 AL (kleine bussen)

Reeks 131-133 : Brossel BCS AG (middelgrote bussen) nr. 131 werd na de oorlog bus 31-4 van de ETG

Reeks 205-207 : ex bussen 125-127

Reeks 345

BESLUIT : VAN DEZE VOORoorlogse bussen zijn naar ons weten geen enkel meer bestaande.

## De naoorlogse ETG & MIVG bussen

Tot in 1955 zal de ETG gebruik maken van allerlei bussen. Sommigen zijn in okkatie gekocht na de oorlog, anderen worden geleend. In 1955 begint een nieuwe periode. Een moderne Amerikaanse bus wordt als prototype aangekocht. Van heden af worden homogene moderne busreeksen gekocht.

- Rekuperatiebussen na de oorlog :

1 *Büssing*

1 *Auto-traction*

1 *Renault*

1 *Brossel* geleend van de Mij. Liège-Seraing.

- nr. 2 : bouwjaar 1932; ex bus 131 van voor de oorlog

- nr. 4 : bouwjaar 1932; ex bus 116 van voor de oorlog

- nrs. 41, 50, 54, 55 : bouwjaar 1946-1947 : *Brossel - D'Heure* A65 DS/60  
Deze bussen zijn geschikt om bijwagens te trekken.

- bijwagens nr. 74, 85 : bouwjaar 1946  
*Brossel - D'Heure*

- nrs. : 130, 132 : bouwjaar 1946 :  
*Brossel - Ragheno* AB6 DS

Beide bussen gingen in 1965 naar de spoordienst en werden in 1973 gesloopt.

- nrs. : 209, 223, 225, 238, 239 : bouwjaar 1951 : *Brossel - Jonckheere* A 88 DLH 51

Deze bussen werden geleend door de STIC (Charleroi)

- nr. 222 : bouwjaar 1954 : *Mack* C 41. Ingevoerd uit de USA. Deze bus was identiek aan deze geleverd aan de stad New York.

- nrs. 249, 256 : bouwjaar 1946 : *Chausson*

Deze 2 bussen in okkatie gekocht van de NMVB (in 1956).

- Reeks 260-269 : bouwjaar 1957 : *Mack-Familleureux*. In dienst tot in 1969.

- Reeks 315-321 : bouwjaar 1959 : *Brossel-Bovy-Pipe*. In dienst tot 1973. Nr. 318 nog in gebruik bij een privé firma.

- Reeks 382-387 : bouwjaar 1962-'63 : *Mercedes* O322. In dienst tot 1973.

- Reeks 500-518 : bouwjaar 1963 : *Brossel* A 90 DLHM-Jonckheere.

In dienst tot in 1980. De 514 is verkocht aan een privé firma en is heden nog rijvaardig.

- Reeks 519-536 : bouwjaar 1965 : *Brossel A 90 DLHM-Jonckheere*. In dienst tot in 1980.
- Reeks 566-575 : bouwjaar 1966-1967 *Brossel-Leyland BL51S- Jonckheere*. In dienst tot in 1977.
- Reeks 660-683 : bouwjaar 1969 : *Van Hool-Fiat 420HA409ST9*. In dienst tot in 1980.
- Reeks 01-34 : bouwjaar 1972-1973 : *Van Hool-Fiat 409AU93*. Nog in dienst.
- Reeks 35-57 : bouwjaar 1975 : *Van Hool-Fiat 409AU95*. Nog in dienst.
- Reeks 58-76 : bouwjaar 1976 : *Van Hool-Fiat 409AU95*. Nog in dienst.
- Reeks 77-115 : bouwjaar 1980 : *Van Hool-Fiat : VHFA120*. Nog in dienst.

BESLUIT : ZEER WEINIG VAN DE VERKOCHTE BUSSEN WERDEN NIET AFGE-BROKEN. BELANGRIJK IS DAT HET PROTOTYPE MACK (222) NOG BE-STAAT ALSOOK HOOGST WAAR-SCHIJNLIJK EEN VAN DE TWEE BUS-BIJWAGENS. WENSELIJK WARE DAT IN DE TOEKOMST VAN DE VOOR-NAAMSTE BUSTYPEN ER TELKENS EEN BEWAARD WORDT BIJ BUITEN-DIENSTSTELLING.



STEEKKAART RIJTUIG : AUTOBUS MACK NR. 222 (PROTOTYPE)

Deze bus werd vermoedelijk in de loop van 1982 afgebroken. Deze zaak zal verder onderzocht worden.

STEEKKAART RIJTUIG : AUTOBUSBIJ-WAGEN 74 EN 85

Deze werden eertijds verkocht aan PVBA *Crop* te Meulebeke. Vermoedelijk zijn ze nog eigendom van deze firma.



## Dienstmaterieel

Dit is een lijst zonder einde doch kunnen wel enkele belangrijke en typische rijtuigen voor een trammaatschappij weerhouden worden.

### *Rijtuigen getrokken door paarden of door mensenkracht voortbewogen*

- Twee torenwagens getrokken door paarden. Voorzien van houten wielen, besteld op 04.04.1901.
- wagen om draad af te rollen : besteld op 17.04.1901.
- ladderwagen met draaibaar platform, te trekken door paard : besteld op 02.02.1903.
- ladder op twee wielen getrokken met de hand : begin 1900.

### *Rijtuigen op spoor*

- diensttram 173 (I) afgebroken in 1937
- diensttram 173 (II) afgebroken in 1974
- diensttram 216 : herbouwd in zijn oorspronkelijke vorm tot open tram.
- sneeuwruimer 202 : tot in 1947 en dan terug naar reizigersdienst (tram 202)
- sneeuwruimer : omgebouwde accutram van lijn Merelbeke (NMVB). Van de NMVB aangekocht en in 1948 omgebouwd tot sneeuwruimer. Afgebroken in 1973.
- 3 platte spoorwagens
- citernewagen
- 2 kleine werkbakken op 1 as met spoorwielen.

- dienstwagen 50 : was de vroegere bijwagen 50 (zie hoger)

### *Baanrijtuigen*

Een hele reeks vrachtwagens, auto's, bestelwagens enz. Hiervan zijn alleen de ladderwagens typisch voor een trambedrijf.

### STEEKKAART RIJTUIG : LADDERWAGEN

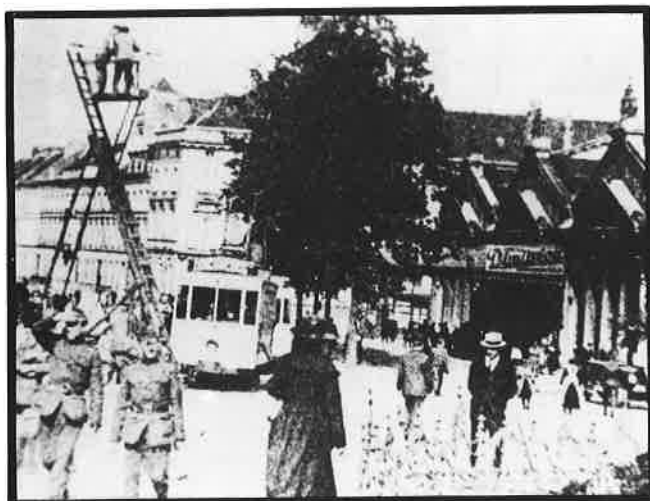
Deze kleine ladderwagen op twee houten wielen moet gebouwd zijn rond 1905. Een afbeelding ervan is te vinden op een postkaart van ± 1915.

Dit werktuig is nog steeds eigendom van de MIVG en staat opgesteld in één van de loodsen van de stelplaats.

Mits een eenvoudig nazicht en een grondige verbouwing is dit rijtuig met een minimum aan kosten te restaureren.

### STEEKKAART RIJTUIG : LADDERWAGEN PIPE

Vermoedelijk aangekocht in maart 1943. Mogelijks een tweedehands vrachtwagen waarop een houten toren gemonteerd werd. Deze toren is mogelijks een onderdeel van een door paarden getrokken ladderwagen.



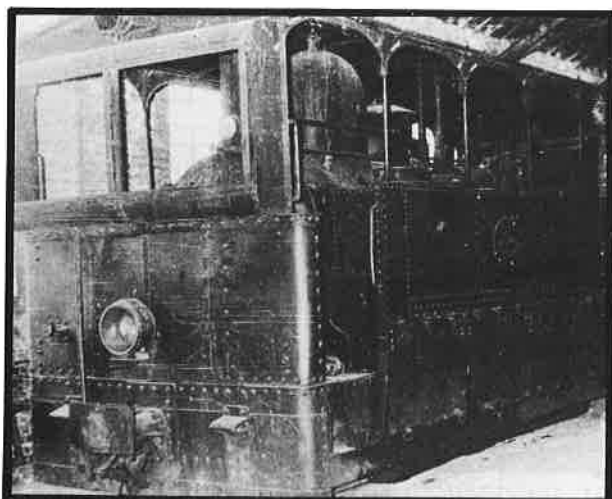
Dit voertuig bevindt zich bij Carrosserie Matthys, Kortrijksestwg., St.-Denijs-Westrem. De eigenaars zijn bereid deze opnieuw gratis af te staan aan de MIVG. Mits een eenvoudig nazicht en een grondige verfbeurt is dit voertuig met een minimum aan kosten te restaureren.

### Trammaterieel van de NMVB gebruikt door de ETG voor de lijnen Zomergem-Ursel en Merelbeke

Hieronder een kort overzicht van het reizigersmaterieel dat in dienst was op de lijnen van Zomergem en Ursel.

#### Stoomtram

1. stoomlokomotieven : HL248, 25, 26, 446, 45, 220, 446, 453, 979
2. reizigersrijtuigen 1e klasse : 55 tot en met 61
3. reizigersrijtuigen 1e + 2e klasse : 1649, 1650, 1651, 1500-1502, 1505-1509, 1630, 1638-1639, 1882, 11749
4. reizigersrijtuigen 2e klasse : 905, 906, 907, 908, 506, 512, 514, 516, 520, 530, 692-694, 820, 821, 1274, 10679, 10680, 10710-10713
5. pakwagens : 2002, 2206, 2207, 2214, 2217, 2218, 2463
6. goederenwagens : alle mogelijke NMVB goederenwagentypen hebben op deze lijnen gereden.



#### Accutrams

Motorrijtuigen : M200 tot en met 204

De meeste van deze rijtuigen werden naar ons weten verschroot. Alleen stoomlokomotief 9 is voor museumdoeleinden bewaard. Eventueel bestaat de mogelijkheid nog een stoomtramstel samen te stellen met gelijkaardige reizigersrijtuigen en goederenwagens.

#### STEEKKAART RIJTUIG : STOOMLOKOMOTIEF HL 979

Es-R.O.D. nr. 224 (Engelse oorlogslocomotief van het *War Departement*) gebouwd door *Howthorn* tijdens de eerste wereldoorlog. Na de eerste wereldoorlog werd deze locomotief ingezet op de lijn Gent-Ursel.

Deze loc bevindt zich heden in het trammuseum van Schepdaal.

#### Elektrische traktie

1. Ex accutrams vernummerd van 9200 tot 9204 : werden in 1943 na buitendienststelling aangekocht door de ETG.
2. Drie-assers : 9874 tot en met 9879
3. Elektrische trams goederendienst : 10055, 10056.
4. Omgebouwde stoomtramwagens voor elektrische dienst
  - a) 1e + 2e kl. : 1638, 11749
  - b) 2e kl. : 10679, 10680, 10710-10713
  - c) pakwagens : 2463