



www.poldertram.be

VZW De Poldertram en « poldertram » 9994

Wie is VZW De Poldertram ?

VZW De Poldertram werd opgericht door een groepje vrienden met de bedoeling « poldertram » 9994 terug te restaureren, met eigen middelen en mensen.

Intussen heeft onze VZW de stelplaats van Lochristi toegewezen gekregen als restauratie-atelier, en werden er ook reeds twee andere trams gerestaureerd. Nu het einde van de restauratie van “onze” poldertram in zicht komt, willen we onze opgedane kennis en ervaring verder gebruiken voor andere restauraties. In samenspraak met META werd ervoor gekozen om standaardaanhangrijtuig 19568 van de Buurtspoorwegen aan te pakken als volgende project. Deze tram zal trouwens een mooi tramstel vormen samen met de 9994 ! We hebben dan ook als voornaamste doelstelling om de kennis en kunde omtrent het restaureren van oude tramrijtuigen te verwerven, te verfijnen en door te geven aan andere – veelal jongere – liefhebbers. Tenslotte proberen we ons steentje bij te dragen aan de geschiedenis van de tram- en tramwegen door publicaties en artikels.

We organiseren jaarlijks een opendeurdag met brocante in Lochristi om belangstellenden toe te laten in alle veiligheid de werkplaats te bezoeken.

Hieronder schetsen we hoe het poldertramproject begon...

De redding van een beroemd Antwerps tramrijtuig

De laatste twee vertegenwoordigers van dit tramtype kwamen in 1966 naar de kusttramlijn, waar ze als werkwagen dienst deden bij het onderhoud van de sporen. Eén van de twee (de 9778) werd in 1971 afgebroken, maar de ander, met het nummer 9994, overleefde tot aan de grootscheepse modernisatie van de Kusttram in 1978.



De 9994 in de stelplaats van Oostende, vlak na zijn overbrenging uit Antwerpen. 16 juni 1966.

Foto Roger Bastaens

Dankzij de vereniging *Association pour la Sauvegarde du Vicinal* (ASVi) ontliet het rijtuig toen de vuurdood. ASVi had in die periode zijn oog laten vallen op de ex-Kortrijkse standaard 9984. Omdat dit rijtuig *rijvaardig* beloofd was, maar door een vergissing in Oostende toch reeds ontdaan werd van zijn volledige tractie-installatie, stuurde de NMVB een volledige set na naar Jumet. Als bijkomende compensatie werd toen de 9994 – eveneens zonder motoren en controllers – aan ASVi geschonken.

Gezien er geen directe plannen waren om de 9994 te restaureren, werd hij in 1980 in Thuillies opgeslagen. Dit bleef zo tot een hevige winterstorm enkele jaren later de loods vernielde waarin het rijtuig was opgeborgen; maar als door een wonder was de schade aan de 9994 gering. Niettemin verbleef het rijtuig sindsdien niet meer onder dak.

Bij de vereniging ASVi wijzigden zich de prioriteiten en tenslotte werd duidelijk dat het rijtuig niet paste in de verzameling die werd opgebouwd voor het te stichten trammuseum van Thuin en de bijbehorende museumtramlijn naar Lobbes. Veel Vlaamse, en vooral Antwerpse, tramhobbyisten bij wie het Buurtspoorweghart nog op de juiste plaats klopte, zagen de schijnbaar uitzichtloze toekomst van "hun" 9994 met lede ogen aan.

Maar het bleef voorlopig bij droombeelden en verhalen bij een pint. Tot in het jaar 2001 enkele liefhebbers de woorden in daden omzetten en bij elkaar kwamen om te spreken over de mogelijkheid het rijtuig terug te halen naar Antwerpen.

De eerste vraag was: is de 9994 te koop? Er werd contact gelegd met leden van de beheerraad van ASVi. De principiële bereidheid om het rijtuig af te staan bleek inderdaad te bestaan. Naarmate de plannen vastere vormen aannamen ontstond de behoefte aan een deskundig advies over de technische staat van de 9994 en de haalbaarheid van een restauratie. Het geraamte, deels in 1947 herbouwd uit Kongolees teakhout, bleek nog in onverwacht goede toestand te verkeren. *"De restauratie zal omvangrijk zijn, maar is zeker realistisch. Als jullie besluiten dit niet te doen, heb je daar over 10 jaar grote spijt van"*, aldus een expert-restaurateur uit Nederland.

In de loop van 2003 kon een nogal ingewikkelde ruiloperatie tussen verschillende verenigingen van tramhobbyisten succesvol afgerond worden, en op 28 oktober van dat jaar werd de 9994 van Thuillies naar Weelde (nabij Turnhout) getransporteerd, waar De Lijn een grote legeropslagplaats huurt voor het bewaren van historisch materieel dat op verdere restauratie wacht.

De voorbereidingen voor de restauratie

Sommige sceptici zagen het "wrak 9994" aankomen en voorspelden dat de tram Weelde nooit zou verlaten voor restauratie. Maar dat was buiten de initiatiefnemers gerekend. Zij verenigden zich inmiddels in de vzw *"De Poldertram"*, teneinde de restauratie een juridische basis te geven.

Een gedetailleerd restauratieplan werd opgesteld en uit allerlei bronnen werd een grote hoeveelheid benodigde wisselstukken verzameld. Intussen werd door het bestuur van de vzw naarstig gezocht naar een locatie om de restauratie uit te voeren. Een lange zoektocht leidde uiteindelijk naar de voormalige bus- en tramstelplaats van Lochristi, die door De Lijn voor een zachte prijs ter beschikking werd gesteld. Intussen is deze werkplaats officieel ter beschikking gesteld van META en zijn leden, en zijn hier ook NMVB motorrijtuig 10020 en aanhangrijtuig 19706 gerestaureerd.

Met de bedoeling te kunnen beschikken over een elektrische en pneumatische installatie voor de Poldertram, werd een tweede – weliswaar modernere – tram (de 9127, type S Métro) uit Charleroi verworven. Deze werd tussen november 2006 en januari 2007 in Lochristi afgebroken, als donortram voor de draaistellen, de reminstallatie, de volledige elektrische installatie en vele andere onderdelen. Deze "donororganen" werden intussen reeds "verwerkt" in de 9994.

Een ander deel van de gedemonteerde stukken, dat niet voor de 9994 is bestemd, werd Weelde gebracht. Eén kop van de 9127 is overigens bewaard gebleven als tentoonstellingsobject.



*Vooraleer met de afbraak werd begonnen, poseert S 9127 nog even met een film van lijn L !
Lochristi, 11 november 2006*

Het werk neemt een aanvang

Op 26 maart 2007 volgde dan eindelijk het transport van de 9994 vanuit Weelde naar Lochristi.



Aankomst in Lochristi op 26 maart 2007.

Inmiddels is de poldertram gerestaureerd. Tussen mei en augustus 2007 werd de tram volledig “in zijn blootje” gezet, met het oog op het lichten van de rijtuigkast. Alle onderdelen werden zorgvuldig

gedemonteerd, gefotografeerd en geïnventariseerd. Enkele vrijwilligers hebben ook kleinere stukken mee naar huis genomen voor tussendoor.... Geen sinecure, als je weet dat zowat alle vijzen en bouten vastgeroest zitten ! Een koevoet ertussen ? Uitgesloten, want het houtwerk moet zoveel als mogelijk gespaard worden.

Voorzien was om eerst het chassis te restaureren, vervolgens de rijtuigkast, en dan het interieur. Aangezien echter enkele stukken, ter hoogte van de koppen en balkons, in danig slechte staat verkeerden, werd besloten om deze eerst te laten herstellen door een schrijnwerker vooraleer de rijtuigkast te lichten. De ontmantelde rijtuigkast zou anders bij het lichten onvoldoende rigiditeit hebben, met gevaar voor afbreken of ineensklappen van de balkonstructuur.



Situatie juli 2007 : houtwerk van de kop is gedemonteerd

Een leuk detail is ook dat bij het verwijderen van de beplating de oude brandplaten werden teruggevonden. Ze dragen de vermelding "19136 SNCV". Inderdaad : de 9994 werd gebouwd uit het oorspronkelijke aanhangrijtuig 19136. De brandplaten bewijzen alvast dat er nooit kast- of chassiswissels hebben plaatsgevonden op de 9994.



Een ander detail : een gedeelte van de houtstructuur onder de zijramen vertoonde brandresten en verkoolde plekken. Meer dan waarschijnlijk zijn dit nog sporen van een kortsluiting in de stelplaats van Rumst in 1947 waarbij een ganse zijkant van de tram werd vernield door brand. Bij de herstelling hiervan kreeg de 9994

trouwens een ander uiterlijk, in navolging van de metalen standaardmotorwagens. De brede filmkasten en het doortrekken van de zijbeplating over de chassisbalken zijn hierbij de meest opvallende veranderingen.

Sinds de start van het project in 2003 werden door tal van particulieren, maar ook door ASVi, ontbrekende stukken geschonken voor de 9994. Elektrische bellen, een handremmechanisme, een handremkolom, een stock ramen, materiaal allerhande, ... met als resultaat dat we alle onderdelen die nodig zijn voor de heropbouw van de tram gevonden hebben. En dat waren er heel wat....

Sinds mei 2007 werd de tram dus gerestaureerd. De werken gebeuren voor het grootste deel met vrijwilligers in de voormalige stelplaats van Lochristi. Waar nodig werden uiteraard vakmensen ingeschakeld (loodgieterij, schrijnwerkerij). Ook het plaatsen van de nieuwe aluminiumbeplating werd uitgesteed aan specialisten.

We gaven onszelf vijf jaar de tijd om de klus te klaren. Uiteindelijk werd het een kleine vier jaar.



Onze 9994 in Stabroek "De Klok" anno 1960 : de nadagen van de poldertramlijnen ten noorden van Antwerpen... (foto Fons Vanderstraeten)



En zo troffen we de tram aan in Thuillies (Henegouwen), met ingeslagen ramen en overwoekerd door de natuur.... (2003)



In Lochristi bij de start van de restauratie.... (2007)



Herfst 2007 : de tram is grotendeels gedemonteerd en laat tal van rotte stukken zien, zowel in het houtwerk als in het metalen chassis !



En in januari 2008 : het houtwerk is volledig hersteld en in de primer gezet, klaar om kast en chassis van elkaar te scheiden. De gerenoveerde filmkasten zijn eveneens geplaatst.



De rijtuigkast is gescheiden van het chassis en steunt enkel nog op schragen ; een ideale positie om de vloer te vernieuwen en onderaan te behandelen.



Februari 2009 : het chassis werd onderuit de tram gehaald, buitengesleept, gereinigd, gelast en gelakt...



Enkele maanden later : ditzelfde chassis is na lakken in zinkverf, epoxyprimer en zwarte lak terug aangekleed en rust op de gereviseerde draaistellen van type S 9127.



September 2009 : de tram staat inmiddels op zijn volledig gereviseerd chassis, de nieuwe beplating is aangebracht, het monteren en afwerken kan beginnen.



Na een aluminiumprimer, en een laag epoxyprimer, wordt een eerste laag crème verf aangebracht (augustus 2010)



Het interieur zoals het was voor de start van de restauratie : zowat alle onderdelen ontbreken...



En begin 2010.....



En begin 2011...

Toen begin 2011 duidelijk werd dat de 9994 zou opgenomen in de tentoonstelling “Restauraties” in de stelplaats van De Panne, en ingezet zou worden op de kusttramlijn, moest méér dan één tandje worden bijgestoken om de tram gereed te krijgen, als was het maar om de verloren werkdagen tijdens de harde winter in te halen. En dan is het eindelijk zo ver : na een laatste laag crème verf van LIPPENS PAINTS, plaatsen van de remslangen, handgrepen, pinkers, wordt de laatste finishing touch aangebracht : originele MARTINI en ROSSI decalcomanies, de NMVB-blazoenen, en de rijtuignummers...



Na vier jaar terug in het daglicht : transport van Lochristi naar Gentbrugge op 5 mei 2011



10 juni 2011 : eerste proefrit op lijn 22 in Gentbrugge : alles werkt !

VZW De Poldertram is grote dank verschuldigd aan LIPPENS PAINTS, die gedurende de ganse restauratie alle primers, lakken en hoge kwaliteitsvernissen gratis ter beschikking heeft gesteld...



**Durmakker 16
Havennr. 8836
9940 Evergem (Gent)**

**Tel. 09 267 90 70
Fax. 09 267 90 99
info@lippens.be**

... en uiteraard onze trouwe medewerkers



Arvo, Achiël, Bjorn, Johan, Jos, Rudi, Dennis, Hans, Ronny, Bob, René-met-de-gouden-handen, en last but not least Marc en Jorge.

Aan allen : dank u voor jullie doorzettingsvermogen !