

ETG verwerft oude Gentse ladderwagen PIPE voor de META-collectie

Einde mei vorig jaar vernamen enkele van onze leden via het internet het nieuws dat een oude ladderwagen van de voormalige ETG / MIVG verkocht ging worden op een veiling van oldtimervoertuigen in het Château de Bagatelle in Wattripont (Henegouwen).



De oude ETG/MIVG-ladderwagen zoals hij einde mei tentoongesteld stond in de tuin van het Château de Bagatelle in Wattripont (Henegouwen).

Gelukkig was voor begin juni een vergadering van de Raad van Bestuur van onze vereniging gepland en konden we daar onmiddellijk deze opportuniteit bespreken. Vermits de veiling gepland stond voor 30 juni was er immers geen tijd te verliezen en was er bovendien niet veel ruimte voor overleg met andere verenigingen of met de koepelorganisatie META. Gezien het unieke karakter van de opportuniteit en van het voertuig was er onmiddellijk consensus om te trachten het voertuig te verwerven. Er werd een bestuurslid aangeduid om naar de veiling te gaan en een maximumbedrag voor het bod afgesproken. Omwille van de beperkte cash in de kas van ETG werd met de zustervereniging TTO-Noordzee overeengekomen dat zij de aankoop zouden voorschieten.



Maar eerst even wat over de historiek van dit bijzondere voertuig :

In 1912 kochten de Gentse Tramwegen een eerste auto-ladderwagen. Van dit voertuig is niet zo heel veel geweten : het onderstel type P4P met drijflijn en bestuurderscabine werd geleverd door de firma *Usines PIPE* uit Brussel voor een prijs van 15.450 frank, de torenopbouw om aan de bovenleiding te werken kwam van de *Jacques Plas & Fils, Carrossiers* eveneens uit Brussel (Brogniezstraat) voor een prijs van 2000 frank. Hoe lang dit voertuig in Gent in dienst is gebleven is niet geweten.

In 1928 kocht de Gentse trammaatschappij een tweede auto-ladderwagen, opnieuw van het merk *PIPE* (voor een prijs van 78.780 frank) en ook met een torenopbouw van *Plas & Fils*.

In 1942 werd deze wagen, omwille van de tekorten aan aardolieproducten door de oorlogsomstandigheden, uitgerust met een gazoogen-groep (kolengestookte gasgenerator) om te kunnen rijden op gas. Na de oorlog werd die gasinstallatie uiteraard terug gedemonteerd. Tot rond 1970 bleef de TEG/ETG, in 1961 verveld tot MIVG, deze ladderwagen actief

gebruiken. In 1971 werd de toren tijdelijk gemonteerd op de platte goederenwagen nr.3 van de spoordienst.

In 1976 besliste de MIVG om dan toch afscheid te nemen van dit toen al bijna 50 jaar oude voertuig en eind augustus 1976 werd het verkocht aan een carrosseriebedrijf in St-Denijs-Westrem. Dat bedrijf verkocht het later door aan Ivan Mahy van de gekende Gentse familie van oldtimerverzamelaars. Einde jaren '90 verhuisden die een groot deel van zijn collectie naar Leuze waar in 2000 het Musée de l'Auto – Mahymobiles opende. De oude Gentse ladderwagen kreeg daar een onderdak in de reserves van het museum.

Begin 2018 werd door de beheerders van de Mahy-collectie besloten om uitzonderlijk toch 135 voertuigen uit de reserves te verkopen, daaronder de oude PIPE-ladderwagen van de ETG/MIVG.



In maart 1970 kon Pierre De Meyer deze foto's maken van de PIPE-ladderwagen op het Maria-Hendrikaplein.

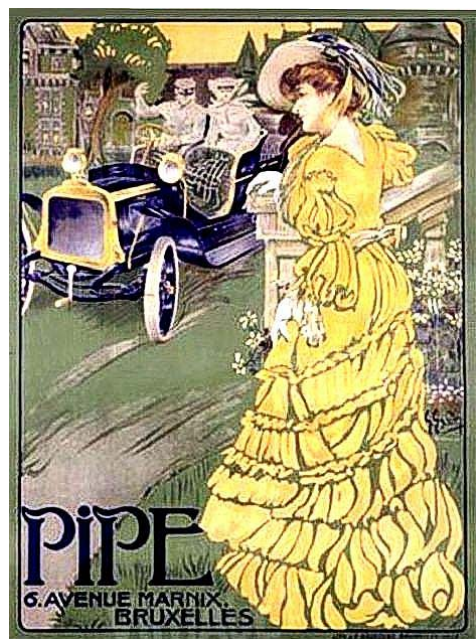
Wie was nu eigenlijk die leverancier PIPE ?

PIPE was een Belgische automobielconstructeur, gevestigd in Brussel en opgericht door de gebroeders Alfred en Victor Goldschmidt. Deze firma was oorspronkelijk ook gekend als de *Compagnie Belge de Construction d'Automobiles*.

De naam PIPE is waarschijnlijk afkomstig van de initiële activiteiten van dit bedrijf, namelijk de productie van metalen buizen ('pipe' in het Engels).

In 1898 beslisten de twee oprichters om ook te starten met de bouw van automobielen.

In 1900 wordt hun eerste wagen, met een 2-cilindermotor van 6pk, voorgesteld op een salon in Brussel. In 1901 volgt een tweede model met een 4-cilinder van 15pk. In 1903 wordt het bedrijf omgedoopt in de *S.A. Usines Pipe* en bevat het gamma al modellen van 12, 15, 20 en 30pk. Er wordt ook gestart met de bouw van vrachtwagens. Om snel bekendheid te verwerven kiest het bedrijf




resoluut voor een sportief imago en neemt het actief deel aan heel wat automobielwedstrijden in België en het buitenland.

Het bedrijf schrikt er ondertussen ook niet voor terug om soms technisch geavanceerde of experimentele technieken toe te passen. Zo is het in 1905 de eerste om op zijn vrachtwagens de toepassing van schokdempers uit te testen, wat in die tijd nog een nieuwigheid was voor zware bedrijfsvoertuigen.

Het bedrijf groeit vlot met enerzijds de opening van verkoopagentschappen in Brussel, Antwerpen en Luik, maar ook in Parijs, Londen, Wenen, Moskou en Riga, en anderzijds de aankoop van een nieuw bedrijfsterrein langs de Bergense steenweg in Brussel voor een 5000m² grote fabriek waar 300 arbeiders werken.

22 MOTOR June, 1905



40 H. P. Touring Car

PIPE MOTOR CARS

—
Made in Belgium
—

Pipe Cars are made in 16, 20, 28,
40 H. P.

Equipped with every possible improvement, including the unequalled Jenatzy electric clutch.
 Purchasers of PIPE cars are protected by the strongest possible guarantees, both by the maker
 and the undersigned.
 Permission to demonstrate the superiority which has made the PIPE car the favorite of the nobility
 abroad and of the experts in America is especially requested.

JOSEPH S. HELLER **Sole Agent for North and Central**
 123 West 52d Street, New York City **America and the West Indies**

Een publiciteit uit 1905 van de New Yorkse dealer van PIPE.

In 1907 bereikt PIPE een productie van in totaal 300 auto's, vrachtwagens en autobussen. Daarmee behoort het op dat ogenblik tot de belangrijkste Belgische autoconstructeurs.

Na de eerste Wereldoorlog ligt de productie van nieuwe wagens enkele jaren stil. De fabrieken van PIPE worden tijdens de oorlog namelijk volledig vernield en moeten dus terug worden opgebouwd. In 1921 worden op het salon in Brussel uiteindelijk toch 2 nieuwe modellen voorgesteld : een middenklassewagen met een 3-litermotor en een andere met een monsterlijk grote 9-liter. Geen van beide kent een groot succes en daarom beslist het bedrijf in 1922 om de productie van personenwagens stop te zetten en zich nog uitsluitend

toe te leggen op de productie van bedrijfsvoertuigen.

In 1930 nemen Alfred en Victor Goldschmidt, de oprichters van het merk, ontslag uit hun functies van bestuurder. De productie van vrachtwagens, gazoengroepen en kleine scheepsdiesels gaat nog tot 1932 verder in de nieuwe fabriek in de Felix Vande Sandestraat in Koekelberg. Dat jaar wordt de *S.A. Usines PIPE* geabsorbeerd door de firma *Brossel* die in 1930 ook al de eveneens in het Brusselse gevestigde *S.A. Des Automobiles Industriels BOVY* had overgenomen. Binnen de Brossel-groep neemt de tak *BOVY-PIPE* vanaf dan de productie van de lichtere bedrijfsvoertuigen voor zijn rekening, en dat tot in 1950. (Bronnen : site van de Royal Veteran Car Club Belgium en Wikipedia).



131. PIPE CAMION ÉLÉVATEUR circa 1920

Estimation : 5000 / 7000 sans réserve

Construit après la première guerre mondiale par les usines PIPE, ce châssis de camion équipé d'un moteur à 4 cylindres est équipé d'un curieux système d'ascenseur/ monte charge qui sert probablement en zone aéroportuaire pour apporter les objets lourds dans les avions. Le camion est à restaurer entièrement.

Built after the First World War by the PIPE factories, this truck chassis, equipped with a 4-cylinder engine, is equipped with a remarkable lift / hoisting system that probably served to bring heavy objects to aircrafts in the airport area. The truck must be completely restored.

Gebouwd na de eerste wereldoorlog door de PIPE-fabrieken, is dit vrachtwagenchassis, voorzien van een 4-cilindermotor, uitgerust met een merkwaardig lift / hijsstelsel dat waarschijnlijk heeft gediend om in luchthavengebied zware voorwerpen te brengen naar vliegtuigen. De vrachtwagen moet volledig worden gerestaureerd.



Een extract uit de veilingcatalogus. Het Franse veilinghuis had zich duidelijk slecht geïnformeerd want de ladderwagen werd hier ten onrechte gepresenteerd als 'uitgerust met een merkwaardig lift/hijsstelsel om in luchthavengebied zware voorwerpen naar vliegtuigen te brengen'.

Voor zover geweten zijn er van de constructeur PIPE maar enkele personenwagens en slechts 2 vrachtwagens bewaard gebleven. De oude ETG-ladderwagen is dan ook een unieke getuige van deze voormalige constructeur en in ruimere zin van wat ooit een bloeiende Belgische automobielenindustrie was.

De oude ETG-ladderwagen werd op 11 juli 2018 door takdienst Gebr. De Wilde uit Gent, van Wattripont overgebracht naar de stelplaats van De Lijn in Knokke. Omdat op dat ogenblik daar geen 'hoge' poort van de grote tramloods toegankelijk was, moest de ladderwagen tijdelijk buiten in open lucht worden afgesteld.

In het najaar van 2018 werd de verwerving van de ladderwagen voorgelegd aan META. Hoewel er initieel enig ongenoegen was omdat dit project niet voorafgaand was besproken, werd toch snel het unieke en waardevolle karakter van dit voertuig ingezien en werd de ladderwagen effectief opgenomen in de erfgoedverzameling van META.

Wij hopen dat de restauratie van dit speciale voertuig nu op korte termijn van start kan gaan in de stelplaats Knokke in samenwerking met onze zustervereniging TTO-Noordzee.

ETG vzw

Erfgoed Tram en bus van Gent en Oost-Vlaanderen
Maatschappelijke zetel : Parkplein 22, 9000-Gent

ACTUA-54



De houten constructie van de toren en van de stuurcabine is ondanks de leeftijd nog in opmerkelijk goede staat. Dat is te danken aan het feit dat dit voertuig zowat zijn hele leven onder dak mocht overnachten, eerst in Gentbrugge, nadien in St-Denijs-Westrem en tenslotte in Leuze.