



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

Nummer 4

Driemaandelijks

Lente 1985

## Bloemetjes op Sint-Valentijn



*Op dinsdagnamiddag 12 februari, twee dagen vroeger dan oorspronkelijk gepland, ging de nationale actie Sint-Valentijn door. Aan de reizigers werd door drie lieve M.I.V.G.-dames een boeketje bloemen aangeboden.*

*Met Bea Buyens aan het Sint-Pietersstation, Ann Van Overwalle aan de Korenmarkt en Martine Traen aan de Zuid werden op enkele uren tijd een 3000-tal bloemen uitgedeeld. De actie werd gesponsord door de Nationale Dienst voor Afzet van Land- en Tuinbouwproducten.*



*De zon was van de partij, maar een nijdige vrieswind sneed door merg en been. Dank zij de glimlach van onze vrouwelijke agenten, die zich als ware beroepshostessen ontpopten, werd deze actie een succes. De meeste mensen waren aangenaam verrast over de originele manier waarop zij met het Openbaar Vervoer in aanraking kwamen. Met de zon, de glimlach van een jongedame en bloemetjes daarbij kan men ook moeilijk anders dan in zijn nopjes zijn.*

*Op de bovenste foto bemerkt U Martine Traen die aan een reiziger een bloemetje overhandigt. De dame bleek toevallig genaamde Margriet Eeckhaute te zijn, die tijdens de Duitse bezetting in 1943 tijdelijke trambestuurster is geweest in dienst van de toenmalige T.E.G.*

# Geschiedenis van de Gentse tramwegen (2)

## DE OMBOUW VAN DE ACCUTRAMS

Al had men oorspronkelijk veel verwacht van trams gevoed met batterijen, het bleek na korte tijd dat het systeem tegenviel en dit om allerlei redenen. Zo had men erop gerekend dat eens de batterijen geladen de tram 100 km kon afleggen. In de praktijk bleek dit maar 20 à 25 km te zijn. Ook was de trekkracht zeer laag, zodat het trekken van bijwagens onmogelijk bleek. Dit is ook de reden waarom de lijn naar Merelbeke zo vlug uitgerust werd met bovenleiding. In een kongres in Londen in 1903 wordt de accutram ten dode opgeschreven. In één der verslagen leest men het volgende: accutractie is niet alleen zeer kostelijk, maar daarenboven zo onzeker dat zij niet geschikt is voor een openbaar vervoersnet, dat in de eerste plaats op regelmaat gesteund is. Het nuttige rendement blijkt uit de praktijk maar 56% te bedragen, terwijl dit voor trolleytrams 90 à 92% bedraagt. In tal van gemeenteraadsverslagen vinden wij inderdaad terug dat de tramdienst in het Gentse regelmatig ontreederd is. De „Société Electrique“, die de accu's leverde en onderhield, bleek aan de haar gestelde taken niet te kunnen voldoen, zodat de T.E.G. zelf moest instaan voor het vervaardigen en onderhouden van accu's.

*Accutrams op de Korenmarkt kort na hun ombouw tot trolleytram (Verzameling P. de Meyer).*



## BOVENLEIDING

Na dit alles spreekt het vanzelf dat de T.E.G. al het mogelijke deed om de toelating te bekomen haar trams om te bouwen en het net uit te rusten met een bovenleiding. Daarbij kwam nog dat de lijn Gent-Merelbeke, uitgebaat door de T.E.G. voor de Buurtspoorwegen, reeds in 1901 omgebouwd werd met bovenleidingsysteem. Het is ook in die periode dat er heel wat heibel ontstond tussen de Maatschappij en het stadsbestuur over de toenmalige lijn 6 Gent Zuid-Gentbrugge-Zuid. De T.E.G. beschouwde deze lijn als een deel van de lijn Gent-Merelbeke terwijl de stad ze als een stadslijn beschouwde. Het is op dit baanvak dat de Maatschappij in 1902 proeven deed met eigen omgebouwde trams. Op 07.01.1902 werd een trolley-basis (voor 107 fr) en een trolley-kop (voor 30 fr) besteld aan Bisson-Berges te Parijs. Op 15.11.1902 worden opnieuw 10 trolleykoppen besteld (type Dufroy bij Chalanqui Beuret te Parijs) en 10 basissen (bij Chapuis in Lyon). De gebruikte trolleytang is 3,50 m lang. In de gemeenteraadszitting van 25.07.1904 krijgt de T.E.G. uiteindelijk de toelating om heel haar net om te bouwen. In het lastenboek van 20.06.1904 worden volgende nieuwe eisen aan de trammaatschappij gesteld:

- de lijnwijzers moeten in beide landstalen zijn;
- de reizigers moeten de ruiten van de rijtuigen kunnen doen zakken;
- de rijtuigen moeten voorzien zijn van lantaarnen en de platformen moeten eveneens verlicht kunnen worden;
- naast de handrem moet er ook een snelwerkende rem komen;
- de maximum snelheid wordt beperkt tot 12 km/u.

## OMBOUW

De T.E.G. kon dus beginnen met de ombouw van haar rijtuigen en zo worden bij brief van 09.11.1904 aan ACEC gevraagd 110 motoren (55 trams) type Mestinghouse (vermoedelijk ook de Walkers bedoeld) om te bouwen. Deze motoren moeten voldoen aan dezelfde eisen als deze die in aanbouw zijn voor de pas bestelde nieuwe trams (reeks 156 - 172). Op 4 januari 1905 besteld men 47 chassis aan „La Métallurgique“ bestemd voor de ombouw van de accutrams. Op 18 oktober 1905 werden nogmaals 8 chassis besteld voor de reeks 148 - 155. Deze laatste moeten identiek zijn aan vorig geleverde. Als prijs vermeldt men 1400 fr stuk. Alles tezamen is dit dus een zware aderlating voor de nog jonge Maatschappij. Opvallend is ook dat de oude chassis niet meer bruikbaar zijn. In het archief van de MIVG vinden we een paar foto's, die de levering van de nieuwe chassis afbeelden.

In een gemeentebulletin van maart 1907 wordt vermeld dat gans het net heden met trolley uitgebaat is. Een andere zaak die bij dit alles opvalt is dat de reeks 101-142 zijn platte neus behoudt. Bij de reeks 143-147 komt de controller als het ware buiten het koetswerk te staan en bij de laatste reeks (148-155) komt de controller half buiten te staan. Zo krijgt men op de platformen van de eerste reeks 13 staanplaatsen en op deze van de andere reeksen 15 staanplaatsen.

Oorspronkelijk behielden deze rijtuigen hun groene kleur. Vanaf 1908 vraagt de „Belgische Werklieden Partij“ dat alle trams voorzien zouden worden van glazen schermen om de geleider tegen wind en koude te beschermen. Tussen vermoedelijk 1909 en de wereldtentoonstelling van 1913 werden de platformen afgesloten met uitstekende windschermen en kregen de trams de gele kleur. Op een



Twee-assige trolleytram rond 1912, reeds voorzien van windscherm en betere lijnaanduiding (Verzameling P. de Meyer).

archieffoto vindt men een ex-accutram voorzien van een niet uitstekend windscherm; een nieuwe vlakke gesloten kop dus (zie foto). Een vraag die ik mij stel is of dit nog latere ombouw is? Werden verschillende trams uit deze reeksen zo omgebouwd? Weet iemand hier iets meer over en zou men de nummers van deze aldus omgebouwde rijtuigen kennen?

De zeer kleine lijnplaatjes boven het rijtuignummer werden door houten lijnplanken op het dak vervangen. Ook hier evolueerde de kleur en vormgeving.

### SLEEPBEUGEL

In 1910 vindt de Heer Versluys, toenmalig directeur, een systeem uit dat de trolley belet te ontsporen. De nieuwe uitvinding moet nog steeds geen algehele voldoening gegeven hebben gezien de raad van beheer op 18.06.1913 beslist de trolley Dickin-son te vervangen door een sleepbeugel. Hiervoor moet het gehele bovenleidingsnet herlegd worden. Nog vóór de eerste wereldoorlog werd lijn 6 (Muide - Meulestede) hiervoor aangepast. De rijtuigen die dienst deden op deze lijn werden 's morgens en 's avonds van en naar de stelplaats gesleept door een trolley broertje. Door de oorlogsomstandigheden werd de verdere ombouw verdaagd tot het begin van de jaren twintig. In de jaren die volgen worden nog heel wat verbeteringen aan de rijtui-

gen gebracht. Ook de lijnwijzers veranderen. Rijtuig 146 wordt in januari 1928 voorzien van nieuwe zetels. De kussens van de zetels worden vervangen door riet en dit zowel in de eerste als in de tweede klasse. Volgens een brief gericht aan de stad Gent zou deze wijziging gebeurd zijn om hygiënische redenen. Het College van Burgemeester en Schepenen is zeer tevreden over de ombouw en moedigt de TEG aan om dit ook op de andere rijtuigen te doen.

### OMBOUW NAAR DRIE-ASSER

Tussen 1929 en 1932 worden alle rijtuigen omgebouwd tot drieassige trams. Nieuwe chassis werden besteld bij „La Métallurgique“. Het koetswerk (zonder platformen) van de tweeassers wordt gerecupereerd alsook de elektrische uitrustingen. Middenkast en elektrische uitrusting worden niet voor dezelfde drieasser gebruikt en zo komt het bijvoorbeeld dat een rijtuig van de reeks 148-155 met motoren „Walker“ zijn kast afstaat aan een drieasser die uitgerust zal worden met motoren Westinghouse. De nieuwe drieasser werd dan bestempeld als type Westinghouse. Tenslotte werd de nieuwe drieasser voorzien van twee nieuwe grote platformen.

Tot hier in het kort de geschiedenis van de drie reeksen „accutrams“. Meer informatie en afbeeldingen over deze reeksen zijn steeds welkom. We

zullen ook niet nalaten de meest belangrijke gegevens die we van U zullen mogen ontvangen in een volgend nummer van dit blad te publiceren.

Voor de echte tramliedhebbers volgt een lijst van omnummering van tweeasser tot drieasser; dit geldt zoals hoger vermeld alleen voor het koetswerk (uit archief MIVG).

### 1e reeks (ex type Westinghouse)

101-334 Wal	122-322 We
102-348 Ch	123-353 Ch
103-319 We	124-351 Ch
104-336 We	125-385 We
105-331 Wal	126-333 Wal
106-347 Ch	127-325 We
107-341 Wal	128-345 We
108-318 We	129-355 Ch
109-352 Ch	130-330 We
110-340 Wal	131-387 We
111-317 We	132-316 We
112-328 We	133-335 Wal
113-338 Wal	134-327 We
114-344 We	135-349 Ch
115-354 Ch	136-337 We
116-329 We	137-320 We
117-350 Ch	138-386 We
118-332 We	139-383 We
119-326 We	140-323 We
120-339 We	141-324 We
121-321 We	142-384 We

### 2e reeks (ex type Westinghouse)

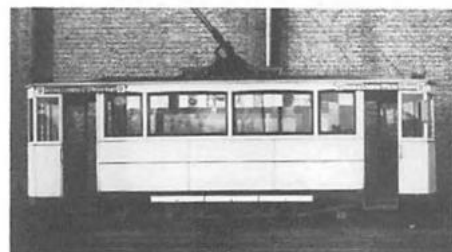
143-343 Wal
144-346 Ch
145-381 We
146-342 We
147-382 We

### 3e reeks (ex type Walker)

148-370 We
149-359 Ch
150-372 We
151-362 Ch
152-364 We
153-369 We
154-366 We
155-367 We

(nr 2asser - nr 3asser, type motor in nieuwe drieasser: Wal = Walker; We = Westinghouse; Ch = Charleroi)

Ombouw naar trolleytram met „vlakke“ neus (archieff M.I.V.G.).



## Op de koffie bij Jozef Baeckelandt



Als we, zelfs aan sommige gepensioneerde collega's, zouden vragen wie Jozef Baeckelandt is, dan zouden velen het antwoord schuldig blijven. De meesten zullen dan ook hoogstverbaasd zijn als we zeggen dat Jozef met zijn 95 jaar onze oudste „tramconductor" is.

Jozef zag het levenslicht op 15 augustus 1889, maar omdat het gemeentehuis op deze hoogdag potdicht was, werd er pas de 16de aangifte gedaan van zijn geboorte, zodat hij in feite één dag ouder is dan in de archieven vermeld. Deze ene anekdotische dag maakt echter niet veel uit als je onze ouderdomsdeken gaat opzoeken. Met verstomming werden we geconfronteerd met een krasse, goedgehumeurde man die bovendien over een geheugen als een computer bleek te beschikken en ons zoveel over zijn familie, zijn dagelijkse leven en de tram wist te vertellen dat we zijn verhaal nauwelijks konden bijhouden.

In 1911, nadat hij bij de boeren en de metsers had gewerkt en zijn legerdienst erop zat, begon Jozef, via een tante uit Gent, aan de tram. Tijdens de gruwelijke oorlogsjaren bleef hij 5 jaar weg, maar hernam zijn dienst in oktober 1919 als „conductor" op lijn 4 en 7. Deze lijn liep 's avonds langs de „viere" naar het sas, langs den „tiene" naar St. Pieters om tenslotte via de „zevene" aan de Darsen te belanden. De eerste trams reden om 5 uur reeds buiten en er was toen nog signaal tot middernacht, zodat mede door het feit dat er nog maar weinig autobezitters waren, de trams zo vol zaten dat de meeste „voituren" te laat in het depot aankwamen. De rijtuigen hadden toen ook nog eerste en tweede klas, heel sjiek maar toch een beetje diskriminerend. Men betaalde toen respectievelijk 10 en 5 centiemen voor een rit. Bovendien bevond de eerste klas zich steeds achteraan het rijtuig, en verplichtte daartoe de conducteurs naast het draaien van de boog, tot het verhuizen van de fluwelen kussens van het ene compartiment naar het andere.

De trams van toen waren open en er mag voor hedendaagse tramfanaten met nog zoveel weemoed aan die goeie, ouwe tijd teruggedacht, voor Jozef en zijn toenmalige collega's was het helemaal geen pretje om de godganse dag buitenstaand in regen, sneeuw, stof en wind hun werk te doen. Uit die dateren ook de nostalgische verhalen van zwaar ingeduffelde conducteurs, met handschoenen en klompen met stro gevuld. Voorwaar geen pretje. Er was toen ook nog geen wegwijk, zo vertelt Jozef verder, maar wel veel verkeer, voornamelijk melk-, kolen- en vlashandelaars, die hun vracht met paard en kar, of zelfs stootkarren vervoerden. Ook toen gebeurden reeds heel wat botsingen. Politieagenten mochten gratis mee, maar dan wel in uniform of op vertoon van hun politiepenning. Wie geen geldig vervoerbewijs kon voorleggen werd beboet met een halve frank en babbelaars werden voor hun zonde met 25 centiem boete bedacht.

Eén keer, tijdens de tweede wereldoorlog, heb ik eens een enorme „chance" gehad, zo weet Jozef zich te herinneren. Het was in het donker op lijn 10. Er lag op het spoor een fietser die niet weg kon omdat zijn broek tussen de ketting gedraaid was. Die kerel heeft geluk gehad dat ik hem opgemerkt heb en nog op tijd heb kunnen stoppen.

Voorwaar, Jozef Baeckelandt is een boeiend verteller en we hopen hem nog dikwijls te mogen weerzien. Wie weet krijgen we in Gent de eerste honderdjarige tramman. Wij wensen Jozef in elk geval nog vele jaren van goede gezondheid.

Jaak POPPE  
Hugo VELGHE



# 1985 Jaar van het Openbaar Vervoer



## Aktiviteiten van het tweede trimester

20 tot 28 april 1985. Gentse Floraliën. De met bloemen opgesmukte oude motrice 339 zal dagelijks tussen 13.30 en 16.30 uur het traject Sint-Pietersstation - Korenmarkt versieren, met slechts één enkele tussenhalte aan de Charles de Kerckhovelaan. Daar zal een wachthuis in retro-stijl de weg naar het Floraliapaleis aanwijzen. Om de oldtimer niet te overbelasten, zullen slechts maximum 20 reizigers op het rijtuig worden toegelaten. Het gebeuren zal door een

belangrijke Gentse krant gedeeltelijk gesponsord worden. Het welslagen van dit opzet zal grotendeels afhangen van een grondige technische inspectie, waaraan de 339 moet onderworpen worden.

4 en 5 mei 1985. Voor de filatelisten: uitgifte en verkoop van postzegels voor de viering van de 150ste verjaardag van de Belgische Spoorwegen en de 100ste verjaardag van de U.I.T.P. (Internationale Unie voor Openbaar Vervoer).

5 mei 1985. Viering van het 150-jarig bestaan van de N.M.B.S. en van de inwijding van de eerste spoorlijn Brussel-Mechelen in 1835. Opendeurdag.

19 en 24 mei 1985. Internationaal Congres U.I.T.P. in de Heizel te Brussel. In het kader van haar 46ste twejaarlijks congres viert deze vereniging meteen haar 100-jarig bestaan. Deze manifestatie gaat gepaard met

een reusachtige tentoonstelling, die een wereldattractiepoint moet worden voor de afgevaardigden van de vervoersbedrijven. Op uitnodiging van de Belgische Vereniging voor het Stads- en Streekvervoer worden circa 2000 congressisten verwacht uit alle windstreken. Ook voor het grote publiek zal deze tentoonstelling toegankelijk zijn. In het tentoonstellingspark van Brussel zullen paleizen 5 en 6 voor deze uitzonderlijke expositie worden opengesteld.

9 tot 12 juni 1985. Tentoonstelling van de informatietrein van de N.M.B.S. in het Sint-Pietersstation. De M.I.V.G. zal van de gelegenheid gebruik maken om meteen ook een kleine info-stand in het station in te richten.

Het programma van het derde trimester zal in de zomereditie worden bekend gemaakt.

## Geslaagde Kerstmanaktie

Op donderdagvoormiddag 20 en vrijdagmiddag 21 december 1984 ging in het stadscentrum, zoals in de andere steden van het land, de nationale Kerstmanaktie door. Aan de Korenmarkt en aan het Sint-Pietersstation werden agenda's, die bol staan van activiteiten rond het Openbaar Vervoer in 1985, aan het publiek uitgedeeld.

Oudcollega's Julien De Clercq en Gustaaf Van Helleputte slaagden er wonderwel in om als rasechte Kerstmannen op enkele uren tijd een slordige 8000 agenda's aan reizigers of kandidaat-reizigers te overhandigen. Vooral de vrijdag was de zon van de partij en de boekjes gingen van de hand als broodjes. Wellicht zat het talent en de charme van onze Kerstmannen daar ook wel voor iets tussen.

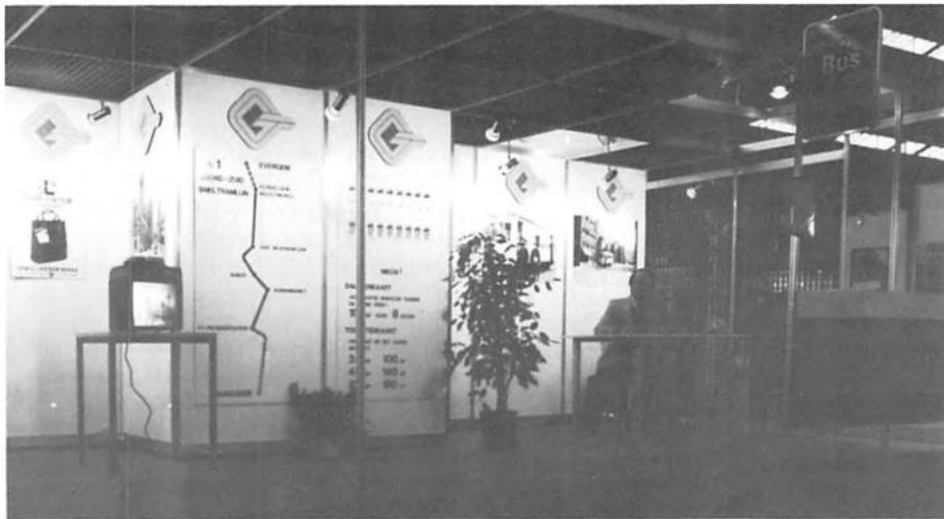


### VAKANTIE 1985

De N.M.V.B.  
stelt aan de personeelsleden  
en oud-personeelsleden  
van de  
Maatschappijen  
voor het Intercommunale Vervoer  
een aangenaam verblijf voor  
in haar vakantiehuis  
„Annette et Lubin“, te Spa.

*De nieuwe brochure „VAKANTIE 1985“ is verschenen. Aan personeel en oudpersoneelsleden van de N.M.V.B. en de M.I.V. wordt de gelegenheid geboden om met hun gezin aan gunstprijzen hun vakantie in het pension „Annette en Lubin“ te Spa door te brengen. In het herfstnummer 1984 brachten wij reeds uitvoerig relaas van de belevenissen van vier oudcollega's in dit zomerverblijf.*

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



## Echo's uit de Lentebeurs

Alweer in het kader van het jaar van het Openbaar Vervoer, heeft de M.I.V.G. voor het eerst in haar geschiedenis, deelgenomen aan een handelsbeurs. Van 12 tot 20 januari 1985 ging inderdaad in het Gentse Floraliapaleis, precies gedurende een barre sneeuw- en vriesperiode, de jaarlijkse „Lente“- en Vakantiebeurs door.

Deze beurs, die gewoonlijk begin maart plaats grijpt, werd sterk vervroegd door de opeenvolging van manifestaties, die in het voorjaar gepland zijn (Flanders Technology, Floraliën). Mede door de vrieskou had deze vervroeging tastbare gevolgen voor het aantal exposanten en bezoekers.

De stand van de M.I.V.G. lag ongeveer in het midden van de grote hall, geflankeerd door de Belgische Paramando's, een reisagentschap, twee toeristische diensten en een schoonheidsinstituut. Panelen, profielen en spots werden ons ter beschikking gesteld door de Dienst Bevordering van het Stedelijk Vervoer. Onder het expositiemateriaal kon men twee prachtige affiches bemerken met de aankondiging van de Noord-Zuid-sneltramlijn en van de dalurenkaart, die voor de gelegenheid door ons eigen tekenbureau werden aangeemaakt. De schrijnwerkerij zaagde een tiental houten sjablonen uit, waar het embleem van de Maatschappij kon worden op bevestigd. De realisatie en opmaak van de stand lag in handen van de Public Relations. Uw dienaar was er de ganse duur van de manifestatie aanwezig.

De meeste mensen waren (aangenaam) verrast toen zij op hun rondgang plotseling geconfronteerd werden met een stand van de Gentse trammaatschappij. Gemeten aan het aantal meegenomen tarieven — de

tariefverhoging werd uitgerekend tijdens de beurs van kracht! — schatten wij het aantal geïnteresseerde bezoeken aan onze stand toch op om en bij de 2500. Heel wat mensen waren opgetogen dat zij nu ook eens op een ongedwongen manier een suggestie, een klacht, ja zelfs af en toe een lofbetuiging over den tram kwijt konden.

Samengevat beschrijven wij hieronder de meest voorkomende en/of belangrijkste opmerkingen.

De meeste mensen vonden de uitbreiding naar Evergem en Zwijnaarde een goede zaak. Enkelen hadden reeds de opmerking dat de vervoercapaciteit met de huidige trams onvoldoende zal zijn.

De aankondiging van de dalurenkaart wekte een ongelooflijke belangstelling op. Maar reeds vanaf dit prille begin constateerden wij verwarring omtrent de geldigheidsduur tot 16 uur. Honderden keren moest worden herhaald dat de rit om 16 uur moet beëindigd zijn.

Bij verlies van een abonnement dient een maand te worden gewacht om een duplicaat te verkrijgen. Deze maatregel werd ondertussen ingetrokken en teruggebracht tot vijf werkdagen.

Enorme vraag naar uurroosters en uurroosterboekjes! Wij hebben nog maar eens beloofd dat daar „spoedig“ werk zou worden van gemaakt. Vooral de gebruikers van minder frequente buslijnen waren over het ontbreken van de gewone uurroosters niet te spreken.

Grote verwarring over het zonesysteem wanneer zone 5 of 6 eraan te pas komt of wanneer in combinatie met de Buurtspoorwegen moet worden gereisd. Het bijhouden van soms drie à vier verschillende voertitels om in één agglomeratie zijn

verplaatsingen te doen, vinden de reizigers vanzelfsprekend onpraktisch. Vraag om inlichtingen stuit dikwijls op tegenstrijdige verklaringen. Grote mistevredenheid van veel reizigers over de voorgaande overstapreglementering. De aanvankelijk geprojecteerde soepelheid van het zonesysteem, dat vooral op reisduur gebaseerd was, werd zowat een jaar geleden plotseling ingrijpend teruggeschroefd. Reizigers, die veel moeten overstappen, kloegen van een onbehaaglijk gevoel van onzekerheid, de vrees om iets te misdoen en bij controle niet in orde bevonden te worden.

Veel concrete suggesties en bemerkingen over lijnwijzigingen, verplaatsingen van haltes, bepaalde minder duidelijke of ontbrekende halteinformatie, weinig of helemaal geen bediening van bepaalde stadsdelen op zondag of tijdens de schoolvacanties, wegrijden (daarom niet opzettelijk) aan belangrijke overstappunten (bv. Dampoort) in plaats van bewust aansluiting te verlenen.

Veel mensen verklaarden alleen nog hun gewone lijn te kennen, die ze voor hun bezigheden dagelijks gebruiken, maar geraken niet meer wegwijs uit de andere lijnen, waardoor een zekere drempelvrees voor het probleemloos gebruik van tram en bus ontstaat.

Enkele technische bemerkingen: op de bussen ter hoogte van de zitplaatsen voor ouderen en gehandicapten hangt de bel te hoog. Zij kunnen er vanuit hun zitplaats niet aan. De zone-indeling met lichte pastelkleuren op het netplan is voor kleurenblinden waardeloos.

Naast de traditionele klachten van overvolle rijtuigen, slingerende boekentassen, haltes voorbijrijden met nog plaats achteraan de bus, enz. hoorden wij tot onze grote voldoening ook heel wat positieve geluiden over de vriendelijkheid en de behulpzaamheid van vele bestuurders. Persoonlijke klachten waren er goddank zeer uitzonderlijk, maar ook zonder klachten zijn deze uitzonderingen wel gekend!

De Lentebeurs was voor de Maatschappij ongetwijfeld een leerrijke ervaring. In september hebben wij met onze reizigers een nieuwe afspraak in het Floraliapaleis ter gelegenheid van de Jaarbeurs. Laten we hopen op een nieuw geluid.

---

---

# Personalia

## Indienstredingen

### Kwamen onze rangen vervoegen:

#### *Bediende*

Jozef REYNTJENS (lic. rechten) op 1.1.85 (Boekhouding)  
Johan BULLYNCK (lic. stedenbouw) op 1.2.85 (Verkeers-  
dienst).  
Bernard VANCRAEYNST (lic. aardrijkskunde) op 1.2.85  
(B.S.D. tijdelijk).

#### *Bediende-Stagiair R. V. A.*

Guy PEDE op 2.1.85.

#### *Verkeersdienst*

Roland POT op 10.12.84.  
Marc HOFMAN op 18.2.85.  
Rudi D'HONDT op 18.2.85.

#### *Werkhuizen*

Peter BUEKENS op 11.2.85.

#### *Stagiair R. V. A. - Spoor*

Jean-Pierre POLLEZ op 2.1.85.

## Huwelijken

### Stapten in het huwelijksbootje:

Gilbert MATTHEUWS (Verkeer) met Diana DEMEESTER  
op 11.12.84.  
Cesar DE MARTELEIRE (Verkeer) met Sonja DENEYER  
op 18.12.84.

## Geboorten

### De ooeivaar kwam op bezoek met:

Leila, bij Luc COEN (Verkeer) op 17.1.85.  
Emmy, bij André BALS (Verkeer) op 26.1.85.  
Fanny, bij Hugo CLAEYS (Verkeer) op 14.2.85.

## Met pensioen

### Genieten van een welverdiende rust:

Albert SERGEANT (Spoor) op 31.12.84.  
Marcel D'HEUVAERT (Spoor) op 31.12.84.  
Mariette VAN HENDE-DELMOTTE (Bureelhoofd Dactylo-  
grafie) op 1.2.85.

## Overlijdens

#### *Oprustgestelden*

Gustaaf BLOMMAERT (Verkeer) op 13.12.84.

#### *Weduwen*

Mariette CORNELIS, weduwe van Albert STOOPS op  
11.12.84.  
Emma DE KETELAERE, weduwe van Hector SCHUTTIJ-  
ZER op 2.2.85.  
Irène SINIA, weduwe van Jean DE LEEUW op 27.2.85.

#### *Verwanten*

Germaine DE PAEPE, echtgenote van Jozef VAN DE  
GEUCHTE (gepens. Magazijn) op 23.1.85.  
Yvonne VAN DE SOMPEL, echtgenote van Roger NEYT  
(bediende Ontvangst) op 1.2.85.

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

*Deze gegevens werden afgesloten op 28.2.85.*

---

---



# Het Wielertoerisme opgenomen in het verkeersreglement

Alle artsen en sporttrainers zijn het erover eens: fietsen is gezond. En in groep is het zoveel aangenamer, vinden de wielertoeristen.

„Zoveel aangenamer“ mag evenwel niet betekenen „zoveel gevaarlijker“...

Met het oog op een en ander dienen maatregelen getroffen te worden om het wielertoerisme aan te moedigen en te begunstigen, daarbij zorgend voor een maximum aan veiligheid zowel voor de liefhebbers van deze groepsontspanning als voor de andere weggebruikers. Bovendien moest een oplossing gevonden worden voor de moeilijkheden waarmee de fietstoeristen te kampen krijgen, of die nu deel uitmaken van een uitstekend georganiseerde vereniging dan wel van een minder duidelijk gestructureerde groep.

Die maatregelen en oplossingen zijn er nu. Voortaan voorziet ons nationaal verkeersreglement immers in eigen voorschriften (rechten en plichten) voor de **groepen wielertoeristen**.

Door ze toe te passen, door het spel eerlijk te spelen, kunnen de fietsers in-groep het veilige aan het aangename paren en wordt een sport bevorderd die ingaat tegen de moderne wijze van leven.

### Wat dient onder een „groep“ wielertoeristen worden verstaan?

Een groep bevat, volgens de nieuwe bepaling, **MINSTENS 15 en HOOGSTENS 150 wielrijders**.

Benden van b.v. 12 of van 158 fietsers worden derhalve door het verkeersreglement niet beschouwd als „groepen wielertoeristen“ en ze kunnen dan ook geen aanspraak maken op de voordelen die dat reglement aan de „groepen“ te bieden heeft. Dit betekent dat, als 12 fietsers zich samen op weg begeven, ze op de fietspaden moeten rijden en, bij ontstentenis daarvan de rijbaan gebruik-

kend, slechts buiten de bebouwde kommen met twee naast elkaar mogen rijden en bovendien achter elkaar moeten gaan fietsen als een voertuig nadert, net als gewone fietsers.

Wanneer 158 wielrijders (of meer) een uitstap willen maken, hebben ze de keus uit drie mogelijkheden:

- zich als individuele fietsers gedragen, met naleving van de gewone verkeersregels;
- zich splitsen in verscheidene „kleine“ groepen;
- zich splitsen in twee of drie „grote“ groepen.

In beide gevallen worden hun, op voorwaarde dat ze zich houden aan een aantal verplichtingen, een reeks voordelen toegekend, die erop gericht zijn het wielertoerisme te veraangename. Even verder sommen we die op.

Het is volstrekt noodzakelijk een behoorlijke ruimte te laten tussen de groepen, om de andere weggebruikers zo weinig mogelijk te hinderen; onder behoorlijke ruimte wordt verstaan een afstand die slechts in ten minste een kwartier kan worden overbrugd; een „afstand van een half uur“ wordt trouwens aanbevolen.

### De „kleine“ groepen van 15 tot 50 man

Wielertoeristen die zich in een groep van minimum 15 en maximum 50 man verplaatsen zijn niet verplicht de fietspaden te volgen en mogen bestendig met twee naast elkaar op de rijbaan fietsen, mits ze in groep blijven.

### Deze groepen worden niet begeleid door wegwakiteins

Op kruispunten zal er dus geen weg-

kapitein zijn om, zoals voor de „grote“ groepen, het verkeer op de dwarswegen op te houden. Dus: voorzichtigheid en naleving van de voorrangsregels!

### Begeleidende auto's: niet verplicht

De „kleine“ groep mag, met een tussenruimte van telkens ongeveer 30 meter, voorafgegaan en gevolgd worden door een begeleidende auto (personenauto, bestelauto...). Is er slechts één begeleidende auto, dan moet die de groep **volgen**.

### Bord op de begeleidende auto's

Op het dak van de begeleidende auto's moet een bord aangebracht zijn. Het bord moet op de vooroprijdende auto goed zichtbaar zijn voor de tegenliggers en op de volgauto voor de achterliggers.

### De „grote“ groepen van 51 tot 150 man

#### Begeleidende auto's: verplicht

In tegenstelling tot de „kleine“ groepen **moeten** de „grote“ voorafgegaan en gevolgd worden door een begeleidende auto. Steeds met een tussenruimte van ongeveer 30 m tussen groep en auto.

Deze fietsers zijn, net als hun kleine broertjes, niet verplicht de fietspaden te volgen. En ook zij mogen bestendig met twee naast elkaar op de rijbaan peddelen, op voorwaarde:

- dat ze in groep blijven;
- dat ten minste **twee wegwakiteins** waken over het goede verloop van de tocht.

Deze wegwakiteins moeten **minstens 21 jaar** zijn en om de linkerarm een **band** dragen met de nationale kleuren.

## Armband

Met, horizontaal, de nationale kleuren en, in zwarte letters op de gele strook, het woord „wegkapitein“.

Een van deze wegkapiteins moet in het bezit zijn van een **lijst** waarop voorkomen: aantal deelnemers bij het vertrek, hun naam en hun voornaam.

## Op een kruispunt zonder verkeerslichten

Voor „grote“ groepen (51-150 man) **mag** ten minste een van de wegkapiteins het verkeer op de dwarswegen stilleggen om het oversteken van het kruispunt door de fietsers en de 2 begeleidende auto's te vergemakkelijken.

Daartoe moet die wegkapitein een schijf bezigen waarop aan weerszijden het verkeersbord C3 afgebeeld is. De schijf moet een middellijn hebben van minstens 15 cm en haar twee zijden moeten voorzien zijn van lichtweerkaatsende produkten.

Wanneer een wegkapitein het dwarsverkeer evenwel niet ophoudt, moeten de groep en de bestuurders van de twee auto's de gewone verkeersregels in acht nemen (voorrang van rechts, omgekeerde driehoek die verplicht voorrang te verlenen, STOP, enz.).

Op een kruispunt dat wel met verkeerslichten uitgerust is, verandert niets: de groep en de auto's, of eventueel een deel ervan, moeten wachten tot het licht op groen staat.

## Met twee naast elkaar rijden

Wielertoeristen, zowel die van een „kleine“ als van een „grote“ groep, mogen zoals gezegd bestendig met twee (niet met drie of vier!) naast elkaar rijden.

Ze moeten terzake echter met het volgende rekening houden:

- als de rijbaan in rijstroken onderverdeeld is, mogen ze alleen van de rechterrijstrook gebruik maken;
- als de rijbaan niet in rijstroken onderverdeeld is, mogen ze niet meer dan een breedte gelijk een die van een rijstrook in beslag nemen en **in geen geval** meer dan de helft van de rijbaan.

Voorts is het vanzelfsprekend, dat de wielertoeristen, die hun en andermans veiligheid niet in het gedrang willen brengen, er altijd voor zullen zorgen, dat het gemotoriseerde verkeer hen gemakkelijk kan inhalen.

Ook in de bebouwde kommen mogen de leden van een groep wielertoeristen met twee naast

elkaar rijden. veiligheidshalve kan het er echter soms aangewezen zijn in file te fietsen.

## Wegen die wielertoeristen wel en niet mogen gebruiken

De groepen wielertoeristen mogen in beginsel alle 's lands wegen gebruiken.

Net als aan elke fietser is hun echter de toegang ontzegd tot de wegen die uitsluitend bestemd zijn voor het auto- en motorrijwielverkeer, m.a.w.:

- de autosnelwegen, waarvan het begin aangeduid is door het verkeersbord F5 en het einde door het verkeersbord F7.



F5



F7

- de autowegen, waarvan het begin aangeduid is door het verkeersbord F9 en het einde door het verkeersbord F11.



F9



F11

De wielertoeristen mogen dus, steeds in beginsel, de hoofdwegen gebruiken. We raden hen echter ten sterkste aan — om redenen van veiligheid, gezondheid en ontspanning — drukke verkeerswegen te vermijden. Aan fietstoerisme doe je op het platteland en niet in de uitlaatgassen van vrachtwagens (wat nogmaals ook de mening van artsen en sporttrainers is)...

\* \* \*

De op de fietsers van toepassing zijnde reglementering werd dus ten gunste van de groepen wielertoeristen versoepeld, zonder afbreuk te doen aan de algemene veiligheid. We willen er nog even op wijzen dat enkele van de nieuwe voorschriften geen verplicht karakter dragen. Dit is b.v. het geval met het naast elkaar rijden: de wielertoeristen mogen gerust de ene achter de andere fietsen, in één enkele rij.

Opdat het nieuwe systeem iedereen voldoende zou schenken, wordt de wielertoeristen gevraagd de „spelregels“ na te leven en zich onderweg niet te laten verleiden door de competitiedrift. Met andere woorden, blijf te geven van tucht en zin voor fair play, **ten einde de andere weggebruikers niet in moeilijkheden te brengen en de taak van de wegkapiteins te vergemakkelijken.** Iedere wielertoerist heeft daar belang bij. Trouwens, wie anderen eerbiedigt, zal zelf geëerbiedigd worden.

We wensen intussen allen veel rijgenot en veel zon!



## Uitrusting van de fietsen

Van 1 januari 1985 af treden nieuwe bepalingen van technische aard in werking, die inzonderheid tot doel hebben de signalisatie van fietsen te verbeteren (lichten en goedgekeurde reflectoren — koninklijk besluit van 21 december 1983, Belgisch Staatsblad van 7.2.1984).

Koersfietsen hoeven evenwel niet voorzien te zijn van deze uitrusting wanneer er mee gereden wordt in de omstandigheden waarin het gebruik van de lichten niet verplicht is. Alleen de fietsen die uitgerust zijn met een koersstuur alsook met banden met een doorsnede van ten hoogste 25 mm, met twee versnellingsapparaten en die geen bagagedrager achteraan hebben, worden als koersfietsen beschouwd. (De witte reflector vooraan en de rode achterreflector zijn wel verplicht als ze ten minste één spatbord hebben).

VIA SECURA

Ook de M.I.V.G. bleef niet gespaard van de barre winter, die op vrijdag 4 januari 1985 plotseling en in alle hevigheid zijn offensief inzette. Het weze gezegd dat het technisch personeel, van hoog tot laag, en niet in het minst de sneeuwpluog hun uiterste best hebben gedaan om het wagenpark rijdende te houden en de vele reizigers niet (letterlijk en figuurlijk) in de kou te laten staan. De meeste vertragingen waren veelal te wijten aan de slechte doorstroming van het privéverkeer.

Tegen de vroege ochtend werden dikwijls echte pooltemperaturen genoteerd. Het vertrek van bussen en trams ging bijgevolg niet altijd van een leien dakje. De bussen hadden vooral veel last van hun persleidingen. Condensatiewater bevroor in de verschillende vertakkingen en blokkeerde de ventielen van remmen, deuren, enz. Anderzijds werden de veel voorkomende pannes door het parafineren van de dieselolie door een snel optreden bij de M.I.V.G. tot een minimum herleid.

De trams, die minder startmoeilijkheden hadden, werden in de loop van de dag getroffen door smeltend ziltwater, afkomstig van het schoeisel van de reizigers. Het water sijpelde door de plankenvloer en heel wat rijtuigen moesten worden binnengesleept met kortsluiting op de onderliggende leidingen en vertakkingsdozen. De klassieke geribte vloer van de trams wordt thans vervangen door een moderne waterdichte effen bekleding.

's Nachts werd het net onder stroom gezet om de elektrische wisselverwarming in bedrijf te houden. Dat nam niet weg dat bepaalde door het strooizout aangestane wisselweerstand in allerijl moesten vervangen worden om verder onheil door vastvriezen te voorkomen. Trams rukten uit om stelplaats en gepaalde sneeuwgevoelige gebieden open te houden. Sneeuwruimen werd dag en nacht gedaan. Hier en daar moesten kasseien en dallen worden uit het wegdek gebroken omdat zij door opvriezen de mechanische delen van de trams raakten. Toen wij na 3 weken miserie weer wat konden herademen, kregen we op vrijdagmiddag 8 februari een nieuwe opdoffer. Een plotselinge ijzel zette in een minimum van tijd praktisch het ganse trampark buiten bedrijf. Het gewicht van het ijs dat zich op de pantografen had vastgezet, trok deze van de bovenleiding weg en blokkeerde veren en scharnieren, waardoor het rijtuig zonder stroom kwam te staan. Het was zes jaar geleden dat zich nog zo iets had voorgedaan. Meteen was het tweede winteroffensief ingezet. Het was weliswaar niet zo hevig als het eerste, maar het bracht toch voor een tweede maal heel wat ongemakken voor personeel en reizigers mee.



Omdat wij van mening zijn dat de bestuurder de eerste en voorname schakel is in het contact met de reiziger, haarfijn moet weten onder welke voorwaarden hij een persoon een reis met zijn tram of bus kan laten maken en aan een onwetend reiziger precieze inlichtingen moet kunnen geven, willen wij in dit artikel een klein overzicht geven van de punten, waar sinds nieuwjaar zowel bij reizigers als personeel nogal wat verwarring schijnt over te bestaan.

Eerst een kleine brok geschiedenis. In een poging om de ontvangsten van de Maatschappij in evenwicht te houden, werd in het najaar 1984 beslist om in ruil voor de versoepeling van de overstapreglementering, de reisduur van een tweezone-vervoertitel terug te brengen tot 45 minuten in plaats van de totdantoe toegestane 60 minuten. In de nieuwe uitgave van het netplan (september 1984) werd deze nieuwe reisduur reeds afgedrukt.

Omdat de voorraad vervoertitels, waar de 60 minuten nog op afgedrukt stond, zodanig groot was dat wegwerpen en herdrukken niet alleen een onnuttig verlies zou betekenen, maar ook technisch niet direct mogelijk bleek, werd beslist deze maatregel uit te stellen tot de eerstvolgende tariefverhoging van 14 januari 1985. Een groot deel van de netplannen werd toen manueel met een datumstempel aangepast.

Begin januari 1985 maakte het Ministerie van Verkeerswezen de nieuwe tarieven bekend, waarbij de reisduur van een tweezone-vervoertitel onveranderd en zonder beperkingen op 60 minuten bleef. Alleen een retourrit bleef taboe.

Omdat de nieuwe voorraad vervoertitels thans de 45 minutenbeperking vermeldt en omdat de ondervinding ondertussen heeft geleerd dat sommige trajecten binnen dit tijdsbestek moeilijk te realiseren zijn, werd weliswaar beslist de 60 minuten reisduur toe te staan om een traject te voleindigen, maar eens de 45 minuten gepasseerd, nog een verdere overstap te weigeren. Afgezien van de opdruk op de rugzijde van de vervoertitels is dit laatste dus de huidige regeling. 60 minuten (of 90 voor drie zones) blijft zoals vroeger, maar op 45 minuten (75 voor drie zones) mag niet meer worden overgestapt.

De laatste berichten zijn echter hoopgevend. Sedert de invoering van het nieuwe ticket op 1 maart, werd op alle rijtuigen een goed leesbaar bericht voor de reizigers aangebracht, waarop het vertrouwde 60 minuten-tarief zonder verdere complicaties

opnieuw wordt gehanteerd. Uit goede bron vernemen wij bovendien dat bij de volgende herdruk van de vervoertitels de 60 minuten voor twee zones en 90 minuten voor 3 zones terug op de rugzijde van kaart of ticket zal worden vermeld. Aan bestuurders en toezichters om hier reeds de nodige conclusies uit te trekken. Wij van onze kant hopen van harte dat het 45 minuten-syndroom hiermede voorgoed uit de wereld zal zijn. Een eenvoudige tariefregeling zal uiteindelijk meer mensen tot het Openbaar Vervoer aantrekken en de ontvangsten vanzelf doen stijgen. Ingewikkelde reglementen, die de reizigers afschrikken, doen de zekerheid en het vertrouwen verliezen en geven, zoals reeds meermaals is gebleken, aanleiding tot discussies en conflicten met het personeel.

### Dalurenkaart

De verkoop van de dalurenkaart is een onverhoopt succes geworden. Een kwart van de verkochte kaarten zijn dalurenkaarten. Cijfers wijzen helaas uit dat weinig nieuwe reizigers worden aangetrokken. Bovendien is er ook melding van een sterk frauduleus gebruik van deze kaart, vooral op weekdays tussen 16.00 en 17.00 uur. Toch zijn wij ervan overtuigd dat een gedeelte van de vastgestelde overtredingen niet opzettelijk gepleegd worden, maar dikwijls te wijten zijn aan onwetendheid van het publiek. De opdruk op de rugzijde van de kaart geeft voor een doorsnee-gebruiker geen exacte uitleg over het magische 16.00 uur. De onwetendheid van de overtreders wordt wel streng beboet (800 fr!) voor de paar franken, die zij zich door een ondeskundig gebruik van hun dalurenkaart onbewust hebben profijt gedaan. Vraag is of zulke toestanden wel allemaal bevorderlijk zijn voor het Openbaar Vervoer.

Ten behoeve van de reizigers hangt thans ook voor de dalurenkaart een duidelijke tekst in alle rijtuigen. Voor de bestuurders herhalen wij hieronder de belangrijkste vermelding.

„Als U op werkdagen uw bestemmingshalte niet bereikt hebt om 16 uur, moet U:

- ofwel een gewone tweezonekaart ontwaarden,
- ofwel een tweezoneticket aanschaffen en ontwaarden,
- ofwel het rijtuig verlaten.”

Links en rechts werden reeds suggesties geopperd om bij een volgende herdruk van de dalurenkaart de omstreken 16 uur-limiet te wijzigen in 15 uur, met dienverstande dat de reiziger dan tot 15 uur mag ontwaarden en een vol uur kan reizen (dus tot maximum 16 uur). Dat brengt dan

weer het nadeel mee dat het voor kleinere trajecten niet meer mogelijk is om na 15 uur te ontwaarden, niet-tegenstaande het doel vóór 16 uur kan bereikt worden. Hoe dan ook, een precieze informatie zal bij de volgende herdruk moeten voorzien worden.

### En de Buurtspoorwegen?

Om technische redenen kon deze



28 december 1984. Voor het grootste gedeelte van het M.I.V.G.-personeel gewoon de laatste vrijdag van het jaar. Voor de Dactylografie een dag om in de annalen op te nemen, want niet alleen op die dag ging ons bureelhoofd Mevrouw Van Hende met welverdiende rust, maar ook op die dag waagden de overige bedienden van het bureau hun eerste stappen in de computerwereld. De elektrische machines ruimden inderdaad plaats voor vier tekstverwerkers. De bedoeling van dit artikeltje is zeker niet over de invoering van de tekstverwerkers te berichten, maar in het kort even de loopbaan van ons ex-bureelhoofd te schetsen.

Op 21 april 1944 maakte juffrouw Mariette Delmotte haar debuut bij de E.T.G. Het was toen nog volop oorlog en ofschoon de werkdagen nog langer waren dan nu, belette dit de jongedame niet afspraakjes te maken met een jonge spoorwegbediende en tevens kunstenaar, van wie ze trouwens nog steeds de grootste bewonderaarster is. Deze ontmoetingen leidden tot een huwelijk op 19 mei 1945. Toen werd juffrouw Delmotte mevrouw Van Hende.

Op 25 oktober 1960 maakte de komst van dochter Martine van het echtpaar Van Hende een gelukkig ouderpaar. Ondertussen liepen de jaren in de Dactylografie ook verder. 1 januari 1967 was de dag in de carrière van mevrouw Van Hende, want toen volgde ze juffrouw Van Rooy op als bureelhoofd. In die tijd draaide de Dactylografie op drie à vier bedienden.

Gedurende al deze jaren maakte mevrouw Van Hende wel en wee van haar collega's mee. Zowel bij hun vreugde als bij hun verdriet voelde ze zich steeds nauw betrokken.

Kort voor de verhuis naar het nieuw bureelgebouw groeide de capaciteit van de Dactylografie aan tot zes bedienden. Uitbreiding van werkruimte kwam aldus goed van pas. Diplomatie en zachtmoedigheid waren de karakteristieken waarmee „Madame“ haar medewerkers leidde. Het mag gezegd zijn dat mevrouw Van Hende feeling had en er steeds voor zorgde dat het tussen haar en haar bedienden „klikte“. En was er al eens een kleine woordenwisseling, dan rondde zij filosofisch het gesprek af met de door haar zo vaak gebruikte uitdrukking: „Het is stil waar het nooit waait“.

Toen in september 1980 kleinzoon Patrick het levenslicht zag, was oma in de wolken. Regelmatig werden wij van zijn exploten op de hoogte gehouden. Officieus vanaf begin januari, maar officieel vanaf 1 februari 1985, werd haar taak van bureelhoofd overgedragen aan juffrouw De Feyter. Afscheid werd reeds genomen: plechtig en volgens de regels van het huis! Het mag echter nog eens worden geschreven: wij wensen aan mevrouw Van Hende en haar echtgenoot van harte vele gelukkige en verrijkende jaren in een goede gezondheid.

rubriek niet verder worden afgewerkt. In de volgende editie komen wij met een uitgebreid artikel over de overstapmodaliteiten met de Buurtspoorwegen terug.

*N.B.: Bij het ter perse gaan vernemen wij dat de 60 minuten-regeling definitief en zonder complicaties terug van kracht is.*

Nicole Keldermans

## Het Zillertal, het dal en zijn omgeving (2)

Beloofte maakt schuld, en daarom gaan we eens op zoek naar Würzen Max, zoals beloofd in ons eerste deel van HET ZILLERTAL.

De enorme invloed op de plaatselijke bevolking komt tot uiting in het houtsnijwerk en de mineralenvondsten. Overal waar men gaat of staat, ziet men in een of ander tuintje een met de hand uitgesneden meesterwerkje in de vorm van een leuk aanzichtje. De reuzehoutsnijwerken kan u bewonderen bij Würzen Max, een gekend en geliefd accordeonist uit de streek. Naast het bewerken van boomstammen en het bespelen van zijn muziekinstrument, houdt de man zich ook nog bezig met het speuren naar mineralen. Het resultaat van al deze bezigheden kan u aanschouwen in Die Alte Mühle, een unieke tentoonstelling die voor het publiek het ganse jaar geopend is. Die Alte Mühle vindt u in Ramsau terug, op een 20-tal meter links van de grote baan die het dal, samen met de Ziller, in twee snijdt...

Nadat we gedroomd hebben van al dit natuurlijk schoon, gaan we het dal eens vanuit de lucht gadeslaan. Daarvoor hoef je niet te kunnen vliegen. Je hebt zelfs geen vliegtuig of helikopter nodig. Het enige wat je te doen staat is naar Zell am Ziller (weet je nog wel?) te rijden en gebruik te maken van één der drie kabelbanen. De GRINDALM-bahn laat u genieten van het prachtige alm-gebied uit de streek. Vanuit het op 1.150 meter gelegen gasthof vertrekt er zelfs een unieke, niet te moeilijke, almwandeling naar de Rohrwijk. Het gasthof Grindl kan u dan bereiken via de KREUZJOCH-bahn. Deze laatstge-

noemde kabellift brengt u naar de 'hoogste hemel': — via de stoeltjeslift — de Rosenalm (1.750 m). Gerlosstein in Hainzenberg is bekend om zijn artistieke omgeving.

De GERLOSSTEIN-bahn voert de toerist naar het Alpengasthof om vandaar via een andere stoeltjeslift de Arbiskogel (1.830 m) te bereiken. Er rest u nog een kleine anderhalfuur durende klim vanuit het Gerlossteinhaus naar de Gerlosstein-top: een unieke ervaring waarin moed en avontuur de hoofdingrediënten zijn. Misschien bent u wel vermoeid geraakt na al deze mooie wandelingen in de Zillertaler Alpen. Daarom heeft de plaatselijke bevolking met die vermoeide toerist rekening gehouden. Diverse privé-ondernemingen organiseren dagtripjes met de autocar of mini-bus. Deze uitstapjes laten u toe de verder gelegen bezienswaardigheden te ontdekken. Gedurende een ganse week staan er elke dag opnieuw, diverse tripjes op het programma. Wanneer u met de wagen reist, kan u zelf deze uitstapjes ondernemen; het zal jou ook veel goedkoper uitkomen.

Let wel op: stippel elke dagtrip goed uit met de ganse familie, zo vermijdt u onaangename verrassingen en kan u veel tijd winnen.

Een klein voorbeeld van zo'n tripje is de stad INNSBRUCK, gelegen op ongeveer 60 km van HIPACH. Met de autobahn ben je er in een oogwenk. Je neemt dan de EERSTE afrit, waarbij Innsbrück vermeld staat. Als bezienswaardigheden kan u bv. eens DIE ALTE STADT gaan doorsnuffelen, waar u ongetwijfeld het 'Huis met het Gouden Dak' zal ont-

dekken, samen met de typisch schilderachtige gekleurde gevels langs de INN.

De Stadurm (stadstoren), de Triumphpforte (erepoort), de Anna-säule in de gekende Maria-Theresiastrasse, de Hofkerk en -burg,... zijn een kleine greep uit het enorme gamma van kunst en schoonheid.

Musea en theaters zijn er in overvloed. U hoeft natuurlijk niet in de stad zelf te blijven rondkuieren. Slot Ambras, de Nordkettenbahn met Hafelekar, de Alpenzoo, e.d., zijn fantastische ervaringen die uzelf moet meemaken om te kunnen geloven. In de Alpenzoo kan men alle hogere diersoorten aantreffen die ooit in de Alpen zijn voorgekomen.

De Hafelekar brengt u op een hoogte van 2.360 meter, vanwaar u een uniek uitzicht heeft op de bergen van Karwendel, en op de Stubai-, Otztaler- en Zillertaler Alpenglaciers. Een volgende maal breng ik jullie naar een dal, waar u rond het middaguur mysterieuze orgelklanken kunt horen tot op een afstand van 6 kilometer. De tip van deze geheimzinnige sluier zal worden opgelicht in de zomereditie van de M.I.V.G.-krant, tenzij u zelf naar het Zillertal reist om het geheim te ontdekken. Eén tip: in het Zillertal zelf, zal u nooit de ware bron van dit mysterie vinden...

*De ANNA-Säule in de Maria-Theresiastrasse. Een wolkenmassa bedekt de Alpen op de achtergrond.*

*Het „Huis met het gouden dak“ (Die Alte Stadt)*



# Onafhankelijke vissersclub M.I.V.G.

De onafhankelijke vissersvereniging (O.V.V.) bestaat zowat drie jaar en werd gesticht door toezichter Joseph Coppejans, zelf een verwoed visser. Ondervoorzitter is toezichter Roger Andries, schatbewaarder Rudi Baetslé en secretaris is thans Marcel Laeremans, in vervanging van Eric Bastiaen, die door omstandigheden en tot zijn spijt het team heeft verlaten. Als commissaris fungeert Marc Eeckman.

Begonnen met zowat dertig leden, is de club thans uitgegroeid tot vijftig man sterk. Clublokaal is gevestigd in de „Rocher de Cancale“ bij Monique.

In het eerste seizoen werd Joseph Coppejans koning, Ivan Schatteman prins en Marc Eeckman kampioen. In het tweede seizoen was het de beurt aan André Vunck om koning te zijn, Roger Andries werd prins en de kampioen was dit keer Joseph Coppe-

jans. In het derde seizoen kwam in de club een berucht visser, die in alle waters thuis is en dikwijls het vuur (of het water) aan de schenen legde van de andere vissers: Jean-Pierre Loridon. Hij werd dan ook prompt koning. Prins werd Willy De Kuyper en Joseph Coppejans nogmaals kampioen.

## PROGRAMMA 1985

DATUM	VISSING	VERTREKUR	PLAATS	WATER
Donderdag 21 maart	Marathon lokaal	7.30	Dampoort	Overmeire
Vrijdag 26 april	Marathon per ploeg Thielemans	7.30	Dampoort	De Clercq
Vrijdag 24 mei	Marathon Baetslé	7.30	Dampoort	Overmeire
Donderdag 13 juni	1 <sup>o</sup> en 2 <sup>o</sup> reeks	7.30	Malem	Grammene
Woensdag 26 juni	Marathon van de voorzitter	7.30	Malem	Grammene
Woensdag 21 augustus	3 <sup>o</sup> en 4 <sup>o</sup> reeks	7.30	Malem	Grammene
Dinsdag 3 september	Marathon Erevoorzitter Loridon	7.30	Malem	Machelen
Vrijdag 20 september	5 <sup>o</sup> reeks en de Koningsvissing	7.30	Malem	Grammene

### Om niet te vergeten:

**Op zaterdag 10 augustus forelvising, waarde van 5.000 fr. We vertrekken om 6.30 aan Medo en rijden zo naar de Stockmanshoeve.**

**Op zaterdag 5 oktober hebben we het jaarlijks souper in K.W.B. Heusden om 19.30 u.**

**Als extra dit jaar: op vrijdag 5 april een grandioos mosselstijf in het lokaal „Rocher de Cancale“ bij Monniek om 20.00 u.**

Dus supporters, we hopen, dat jullie talrijk zult aanwezig zijn op de manifestaties ingericht door de vissersclub O.V.V. Ook nieuwe leden zijn WELKOM.

Eric Bastiaen

### Het was weer een groot succes

Zoals gewoonlijk was de gratis koffietafel voor de leden, gehouden door de bond G.B.I. (gepensioneerden, bruggepensioneerden, invaliden) weer een topper.

Na de geurige koffie en de lekkere boterkoeken werden alras de kaarten bovengehaald. Je moet immers weten: onze leuze is: kaarten, kaarten en nog eens kaarten! Ondertussen werd rondgegaan met loten, die gretig werden gekocht.

Niet te verwonderen als men wist dat er meer dan honderdvijftig prijzen waren waaronder heel wat waardevolle. Het grootste gedeelte van de prijzen (meer dan honderd) werd samengebracht door een dame, die door elk lid bekend is als ons aller Mariette V.D.W. Zij mocht hiervoor dan ook een geweldige ovatie in ontvangst nemen. Dan volgde de uitslag van de tombola die meer dan een uur in beslag nam. Iedereen was tevreden met zijn prijs. Zelfs degenen die geen prijs hadden, werden niet vergeten. Verder werd wat gezellig nagebab-

beld, waarna de eersten huiswaarts keerden met een tevreden glimlach. Tot volgende maand! Ik kan niet anders dan een woord van dank richten aan het bestuur van de G.B.I. voor het welslagen van deze gezellige namiddag. De gepensioneerden, bruggepensioneerden en invaliden, die zich willen laten lid maken, kunnen dit doen iedere tweede woensdag van de maand in restaurant „Brittania“ op het Ledebergplein. Het lidgeld bedraagt 100 fr.

André Ediers

# Nieuws van de Vriendenkring



## Afdeling BILJART

### UITSLAGEN KAMPIOENSCHAPPEN 1984-1985

#### Eerste reeks:

4. Drossaert M. 04 matchp. 160%
5. Lorez G. 02 matchp. 179%
6. Joliet R. 00 matchp. 153%
7. Laeremans M. 00 matchp. 150%

#### Finalisten

- Van Der Beken J. 89 P  
De Martelaere F. 51 P  
Van Der Donck M. 51 P

#### Tweede reeks:

4. Coppens J. 06 matchp. 155%
5. Vertriest O. 04 matchp. 188%
6. Vander Schueren C. 04 matchp. 174%
7. Ide D. 04 matchp. 164%
8. Vander Schueren H. 04 matchp. 154%
9. De Bleecker J. 04 matchp. 153%
10. Tack R. 04 matchp. 125%
11. Van De Putte N. 02 matchp. 163%
12. Verstraeten M. 02 matchp. 160%
13. Verschraegen A. 02 matchp. 105%
14. Daeninck F. 02 matchp. 96%
15. Leliaert M. 00 matchp. 123%

#### Finalisten

- D'Haese J. 53 P  
Drossaert P. 42 P  
De Muynck G. 37 P

#### Derde reeks:

4. Picquet W. 06 matchp. 166%
5. De Meyer P. 04 matchp. 181%
6. Mandeville M. 04 matchp. 174%
7. Van De Gehuchte T. 04 matchp. 163%
8. Van Maldeghem J.P. 04 matchp. 160%
9. De Clercq M. 04 matchp. 158%
10. Lorez A. 02 matchp. 199%
11. Laureys H. 02 matchp. 177%
12. De Schilder L. 02 matchp. 174%
13. Barbier J. 02 matchp. 112%
14. De Koning G. 00 matchp. 95%

#### Finalisten

- Stevens O. 34 P  
Van De Vyvere R. 25 P  
De Kuyper W. 20 P

*Willy Leman in aktie.*

Op 19 - 20 en 21 april 1985 richt de Gentse Biljartacademie, in samenwerking met de Biljartvereniging MIVG, het kampioenschap van België in voor ereklassespelers Triathlon. Bovendien onze clubspeler LEMAN Willy en tevens werkmakker van de MIVG, zal worden deelgenomen door de uit-tredende kampioen Vander Spiegel Marc, Kusters Ward, De Sutter Marc. Verder zijn nog 4 spelers aan te duiden onder de volgende namen:

Wesenbeek Willy, Bracke Peter, De Vreese Leon, Deraes Philippe, Vande Voorde Paul, Van Brabant Pascal, enz. De inrichtende clubs hopen op een talrijk publiek om hun club- en werkmakker aan te moedigen. Te gepaster tijde zal het speelprogramma worden uitgehangen in het lokaal.

### Agenda Kampioenschap van België Triathlon 19 - 20 en 21 april '85

#### UURROOSTER

##### Vrijdag 19/4/85

13.30 u.: Voorstelling van de spelers en opening van het kampioenschap.  
14.00 u.: 2 matchen  
17.00 u.: 2 matchen  
20.30 u.: 2 matchen

##### Zaterdag 20/4/85

13.00 u.: 3 x 2 matchen  
16.00 u.: 3 x 2 matchen  
20.00 u.: 3 x 2 matchen

##### Zondag 21/4/85

13.00 u.: 7<sup>e</sup>/8<sup>e</sup> plaats — 5<sup>e</sup>/6<sup>e</sup> plaats  
16.00 u.: 3<sup>e</sup>/4<sup>e</sup> plaats — 1<sup>e</sup>/2<sup>e</sup> plaats  
Receptie.

Het Bestuur





## Afdeling WANDELCLUB

Gezien het grote succes dat de jogging iedere dinsdag om 15.30 u aan de watersportbaan kent, hebben enkele leden besloten deze gezonde training op te drijven en zo te trachten eens een halve maraton mee te doen.

Op zaterdag 22 december 1984 werd de 1ste Kerst Halve Maraton betwist te Heusden langs mooie landelijke wegen over een afstand van 18,400 km., ingericht door de sportgroep „De Vrienden van dwars door Destelbergen”.

Zes personeelsleden hebben daaraan deelgenomen:

Leopold De Blauwer 60 j.  
Julien Terneu 52 j.  
André Tielemans 50 j.  
André Bracke 46 j.  
Lucien Vermeulen 33 j.  
Daniël Uytendaele 32 j.

Er waren 274 deelnemers aan de start om 14 u. met een grote publieke belangstelling, waaronder enkele trouwe supporters van de M.I.V.G. Het werd een prachtige strijd voor de eerste plaats tussen drie atleten die zich hadden losgerukt, waaruit Bultinck Etienne uiteindelijk als de winnaar te voorschijn kwam met de geweldige tijd van 1u.00'06”.

In de algemene stand behaalden onze leden de volgende resultaten:

36<sup>e</sup> plaats: André Tielemans in 1u.09'23”  
51<sup>e</sup> plaats: Lucien Vermeulen in 1u.13'06”  
112<sup>e</sup> plaats: Leopold De Blauwer in 1u.23'23”  
117<sup>e</sup> plaats: Daniël Uytendaele in 1u.23'44”  
119<sup>e</sup> plaats: Julien Terneu in 1u.24'41”  
139<sup>e</sup> plaats: André Bracke in 1u.30'36”

Deze wedstrijd werd ook beslist in verschillende categorieën, dit volgens ouderdom;

tot 40 jaar senioren  
40 tot 50 jaar veteranen A  
50 tot 60 jaar veteranen B  
60 tot 70 jaar veteranen C

Binnen deze categorieën behaalden onze leden de volgende resultaten:

Senioren:  
Lucien Vermeulen 36<sup>e</sup> plaats  
Daniël Uytendaele 63<sup>e</sup> plaats  
Veteranen A:  
André Bracke 32<sup>e</sup> plaats  
Veteranen B:  
André Tielemans 3<sup>e</sup> plaats  
Julien Terneu 13<sup>e</sup> plaats  
Veteranen C:  
Leopold De Blauwer 1<sup>e</sup> plaats

Onze veteraan van 60 jaar, Leopold De Blauwer, behaalde de eerste plaats in zijn categorie na een geweldige strijd met een 64-jarige, Van de Wiele, uit Beverhout, die in de spurt werd beslecht en met een 10-tal meter voorsprong werd gewonnen. Leopold De Blauwer mocht dan ook een prachtige kristallen vaas in ontvangst nemen voor deze prestatie.

Het Bestuur

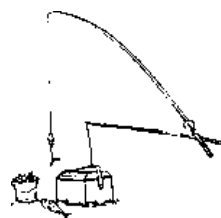


## Afdeling ZWEMCLUB

In tegenstelling tot wat in het winternummer 1984 werd aangekondigd, is wegens onvoorziene omstandigheden het zwemfeest op 19 februari niet doorgegaan.

Er werd thans een nieuwe datum definitief vastgelegd: dinsdag 2 april 1985. Om 16.30 uur wordt er zoals elke week gezwommen en nadien is er samenkomst in het cafetaria van de Gentse Universitaire Sportbond (GUSB) aan de Watersportbaan. Personeelsleden met hun familie zijn er hartelijk welkom. Voor meer inlichtingen kan u zich steeds wenden tot de clubsecretaris, toezichter Lucien Vermeulen.

Het Bestuur



## Afdeling VISSERS

### PROGRAMMA 1985

Zaterdag 6 april  
KAP - HSM - MIVG GRAMMENE  
15 - 18 u.

Zaterdag 11 mei  
MIVG - HSM - KAP ZUIVERAAR  
15 - 18 u.

Zaterdag 18 mei  
HSM - MIVG - KAP ZUIVERAAR  
15 - 18 u.

Dinsdag 11 juni  
1 & 2 reeks Kampioenschap  
9 - 12 u. — 14 - 17 u.

Zaterdag 22 juni  
EREPRIJS MEESTER TACK R.  
15 - 18 u.

Zaterdag 29 juni  
Inter M.I.V.'s 15 - 18 u.

Vrijdag 5 juli  
Marathon per ploeg  
9 - 12 u. — 14 - 17 u.

Donderdag 11 juli  
3 & 4 reeks Kampioenschap  
9 - 12 u. — 14 - 17 u.

Zaterdag 10 augustus  
EREPRIJS MAES Alfons 15 - 18 u.

Donderdag 22 augustus  
5 reeks & Koningsvissing  
9 - 12 u. — 14 - 17 u.

Woensdag 28 augustus  
Marathon per ploeg  
9 - 12 u. — 14 - 17 u.

Zaterdag 21 september  
EREPRIJS SCHUTTYZER Roger  
INGELMUNSTER 15 - 18 u.

Zaterdag 19 oktober  
Jaarlijks banket

3 bijkomende troffees:  
Troffee Mr. De Cru  
Troffee Mr. De Schrijver P.:  
zwaarste vis  
Troffee Mr. De Schrijver P.:  
meeste aantal vissen

Het Bestuur



## Afdeling WIELERTOERISTEN

Het bestuur heeft het genoeg u het nieuwe programma 1985 voor te stellen.

Het seizoen zal bestaan uit 6 dagritten en 7 namiddagritten.

De startplaats blijft zoals gewoontegetroou aan de E3 te Gentbrugge.

De vertrekuren als volgt:

- de dagritten op 09.00 u.
- namiddagritten om 14.30 u.

### PROGRAMMA

1. maandag 8 april:  
Gent - West 60 km
2. vrijdag 19 april:  
Gent - Noord 60 km
3. vrijdag 3 mei:  
Gent - Zuid 60 km
4. woensdag 15 mei:  
Gent - Brugge 110 km
5. woensdag 22 mei:  
Ajuinroute 110 km
6. woensdag 5 juni:  
Gent - Oost 60 km
7. woensdag 19 juni:  
Gent - Doornik 110 km
8. vrijdag 28 juni:  
Gent - Oostende (klassieker)  
110 km

9. maandag 8 juli:  
Zwalmstreek 60 km
10. maandag 5 augustus:  
Gent - Kallo 110 km
11. woensdag 21 augustus:  
Bloemenroute 60 km
12. woensdag 28 augustus:  
Vlaamse Ardennen 110 km
13. vrijdag 13 september:  
tussen Schelde & Leieboorden  
60 km

Het jaarlijks souper zal doorgang vinden op zaterdag 12 oktober. Onze dia-filmavond op zaterdag 16 november.

Nieuwe leden zijn altijd welkom. Deze kunnen voor inlichtingen zich wenden tot één van de bestuursleden.

Tenslotte hopen we dat het nieuwe programma u zal boeien, en hopen op een talrijke opkomst. Gezien het groot ledenaantal ieder jaar, twijfelen wij daar niet aan.

Het Bestuur

### TE KOOP

Wegens verandering van wagenmerk: sneeuwkettingen PEWAG ALASKA SUPER (diagonal) type AL 62 S, als nieuw (slechts éénmaal gebruikt) gekost: 2.149 fr. compleet het paar, nu 1.000 fr. Geschikt voor volgende bandenmaten: 165-13, 175/70-13, A78-13, 6.45-13, 185/60-14, 155-14, 135-15, 145-15, 165-12. In handig en compact wegbergkistje.

Voor inlichtingen:  
Marc De Vos, Petrus Jozef Triesthof  
10, 9219 Gent. Tel. 30.19.38

## 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 1985.

Wie ook eens op een gepubliceerd artikel wil reageren of niet akkoord is met de inhoud ervan, kan zijn grieven schriftelijk aan de redactie kwijt. In de mate van het mogelijke zal uw antwoord in de eerstvolgende editie worden afgedrukt.

## NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR

### KALENDER NATIONALE TORNOOIEN

(in het kader van het jaar van het openbaar vervoer)

1 juni 1985, 14 u. HAEREN: voetbal  
Zes ploegen nemen deel: M.I.V.B., M.I.V.A., M.I.V.G., S.T.I.L., S.T.I.C. en N.M.V.B. Om 13.30 u. worden de ploegen voorgesteld. Supporters met hun echtgenote kunnen eventueel met dezelfde bus vanuit Gent mee. Inlichtingen bij Voorzitter Julien De Clercq.

8 juni, 15 u., LUIK, basket  
15 juni, 14 u., HAEREN, tennis  
15 juni, 14-17 u., St-Pietersleeuw, vissen

Voor de vissers is er bijeenkomst in HAEREN.

22 juni, 10 u., M.I.V.A., tafeltennis



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

Tweede Jaargang,  
nummer 4, maart 1985  
Eindredactie: Marc De Vos

Werkten mee aan dit nummer:  
Eric Bastiaen, Pierre De Meyer,  
Danny De Ronne, André Ediers,  
Nicole Keldermans, Jaak Poppe,  
Hugo Velghe, Vriendenkring M.I.V.G.

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

Verantwoordelijke 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)