



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

Nummer 5

Driemaandelijks

Zomer 1985

De M.I.V.G. in 1984

Op 25 april 1985 presenteerde de Raad van Beheer van de M.I.V.G. aan de Algemene Vergadering der Aandeelhouders haar rekening van 1984. Wij geven hieronder een samenvatting van de prestaties van onze maatschappij.

Terwijl in 1983 voor het eerst sedert zes jaar een vrij zorgwekkende reizigersdaling van 2,6% werd genoteerd, is deze in 1984 — gelukkig — beperkt gebleven tot 0,3%. Bovendien kon de bij de tariefaanpassing van januari verwachte stijging van de verkeersontvangsten met 6% op weinig na worden gerealiseerd.

Dankzij deze aangroei van de verkeersontvangsten met 5,6% enerzijds en een reductie van de uitgaven voor materialen en goederen met 9% anderzijds, kon de coëfficiënt van kostendekking worden verbeterd tot 39,26%. Het exploitatietekort kon bovendien beperkt worden tot het niveau van de toegestane staatssubsidie van 546,5 M.Fr.

Een verdere verbetering van het exploitatieresultaat van de Maatschappij is echter afhankelijk van de mate waarin volgende doelstellingen kunnen gerealiseerd worden:

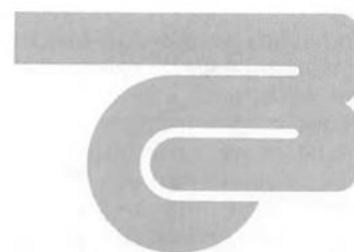
- een verdere optimalisatie van de netstructuur, waarbij een accent dient gelegd op: het verkrijgen van eigen tram- en busstroken en een voorkeurregeling aan kruispunten met of zonder verkeerslichten uitgerust;
- een functionele herverdeling van de vervoersgebieden van M.I.V.G. en N.M.V.B. met een onderzoek naar de rentabiliteit van de exploitatie;
- juistere schaalbenadering van het rollend materieel ten opzichte van de vervoersvraag (capaciteit van de rijtuigen) op voornamelijk de spitsuren;



Opendeurdagen

STELPLAATS TE GENTBRUGGE
Brusselsesteenweg 361

**ZATERDAG 31 AUGUSTUS EN
ZONDAG 1 SEPTEMBER 1985**
van 14 tot 18 uur



- een beheersing van de loon-weddemassa, die op haar beurt sterk geconditioneerd is door de indexevolutie;
- een meer polyvalente inzet van het personeel;
- een beheersing van de onderhouds- en exploitatiekosten, onder meer door vereenvoudiging van bediening en toezicht en van allerlei administratieve procedures;
- prospectie en benadering van specifieke marktfragen;
- een verhoging van de comfortgraad voor de reizigers o.a. door het aanbieden van een betere regelmaat;
- een gebruiksvriendelijke informatie.

Inmiddels wist de Maatschappij in 1984 haar dienstverlening aan de reizigers te handhaven en op bepaalde punten zelfs te verbeteren. Ook werd ononderbroken verder gewerkt aan de vernieuwing van het net en het materieel, en aan de optimalisatie van de exploitatiemethodes.

Besparingen

1984 was voor de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent het eerste jaar van het vijfjaarlijks saneringsplan dat loopt tot en met 1988. In het kader van dit plan zijn de middelen die beschikbaar zijn om aan openbaar vervoersvernieuwing te doen, strikt toegemeten. Doordat de Maatschappij echter reeds enkele jaren terug, bewust gekozen heeft voor een vernieuwingsprogramma dat tegelijk wil optimaliseren en rationaliseren konden ook in 1984 verschillende belangrijke projecten worden verder gezet.

Tram 1

Zo werd het tramnet, en meer specifiek lijn 1, verder uitgebreid. Onmiddellijk na de jaarwisseling werd in de Liefkenstraat te Wondelgem de bovenleiding aangebracht en het perron aan de terminushalte Industrieweg aangelegd. Meteen werden door de aannemer de wegen- en rioleringswerken in opdracht van de Stad Gent voltooid. Op 22 februari 1984 kon de verlengde tramlijn 1 tot de eindhalte ingerezen en in dienst gesteld worden. Kort daarna, en wel op 5 maart werden de werken voor de „doorsteek Palinghuizen“ aangevat. Deze omvatten: de afbraak van onteigende woningen, de aanleg van circa 450 meter dubbelspoor met centraal opgehangen bovenleiding, de bouw van een scheidingsmuur van 220 meter met het Psychiatrisch Instituut Guislain, en de aanleg van een aantal perrons met wachthuizen en fietsenstallingen. Op 1 september 1984 werd de eigen trambaan aan de Palinghuizen in dienst gegeven. Sedertdien wordt het drukke dubbele kruispunt ter hoogte van Medo en de Guislainbrug door de tram vermeden, en wordt de reistijd verschillende minuten korter.

Veldstraat

Inmiddels werd ook in één gezamenlijk project Stad/M.I.V.G. de belangrijkste Gentse handelsstraat — de Veldstraat — aangepakt; alle ondergrondse en gelijkgrondse infrastructuur werd grondig vernieuwd en het resultaat werd een unieke verkeersvrije winkelwandelstraat, met een tram in eigen bedding. Zodra de eigen trambaan in de Veldstraat kon ingerezen worden, werd kort vóór de Gentse Feesten de herschikking van de tramlijnen 1 en 4 doorgevoerd. Vanaf 2 juli 1984 rijdt tram 1 van Wondelgem, via Van Beverenplein en Rabot naar

de Korenmarkt en vandaar naar Sint-Pietersstation, terwijl lijn 4 vanaf hetzelfde ogenblik van de Muide naar de Korenmarkt en vandaar naar Ledeberg en Moscou rijdt. Met deze omwisseling van de zuidelijke takken van de tramlijnen 1 en 4 is een ernstig begin gemaakt met de sedert jaren vooropgestelde noord-zuidas van openbaar vervoer in het Gentse stadsgewest. Dit alles was voor de Maatschappij een voldoende reden om samen met de dekenij Veldstraat op 20 september 1984 aan Minister H. De Croo van Verkeerswezen en aan Burgemeester J. Monsaert te vragen het lint door te knippen.

Sint-Pietersstation

Bij deze gelegenheid zegde de Heer Minister zijn steun toe aan het plan van de Stad om samen met de M.I.V.G., een reorganisatie van het verkeersplein voor Sint-Pietersstation door te voeren, waarbij alle tramlijnen door één koker in de gelijkgrondse berm van de spoorweg zullen worden gevoerd, en waarbij meteen één centraal busstation en één tramstation met voorverkoop en volledige informatie zal worden uitgebouwd. Deze ministeriële toezegging was het sluitstuk in een reeks van beslissingen. Inderdaad had de Raad van Beheer van de Maatschappij reeds op 22 maart 1984 zijn akkoord betuigd met het gelijkgronds „alternatief V“ van de Bijzondere Studiedienst.

Op 20 september 1984 trad het College van Burgemeester en Schepenen deze beslissing bij.

De inrichting van het Verkeersplein zelf aan het Maria-Hendrikaplein wordt echter aangepast aan het voorontwerp opgemaakt door de dienst Stedebouw van de Stad. De start van het definitieve ontwerp voor het Maria-Hendrikaplein wordt nu nog enkel afhankelijk gesteld van het akkoord van het Stadsbestuur met het tracé van de tramlijn 1 naar Zwijnaarde. Dit tracé is ten zuiden van het Sint-Pietersstation — in overleg met de Technische Diensten van de Stad Gent — aangepast als volgt: Sint-Denijslaan, Kortrijksesteenweg, Sint-Pietersaalstraat, Galglaan en Zwijnaardesteenweg. Er wordt verwacht dat het Stadsbestuur begin 1985 een uitspraak zal doen over dit tracé.

Evergem

Inmiddels werd met betrekking tot de noordelijke verlenging van lijn 1 naar Evergem, op 28 februari 1984 het akkoord verkregen van het Ministerie van Openbare Werken met het voorontwerp van de Bijzondere Studiedienst, o.a. wat het overschrijden van de Industrieweg aangaat. Op 4 december 1984 werd de ontwerp-overeenkomst van gezamenlijke onteigeningen ondertekend door de Ministers van Openbare Werken en van Verkeerswezen. De conventie N.M.B.S./M.I.V.G. om tramlijn 1 — ter hoogte van de Schouwingstraat — in een gelijkgrondse tramkoker onder de spoorlijn naar Eeklo te voeren, is in opmaak.

Tram 21

Anderzijds werd het dossier voor de verlenging van tramlijn 2 van het Arsenal tot Melle/De Leeuw hernomen. Op 15 februari 1984 werd een overeenkomst getekend tussen de Minister van Verkeerswezen en de Minister van Openbare Werken over gezamenlijke onteigeningen langsheen Rijksweg 10; op 2 oktober 1984 werd het betreffend Koninklijk Besluit tot onteigening uitgevaardigd.

Trolleybus

1984 is ook het jaar waarin de bouw en uitrusting van de tractiestations voor de trolleybus 3 goed vordert. De aanmerking van het gebouw Nodenaysteeg was voltooid op 6 juli 1984. De elektrotechnische uitrusting kon worden opgeleverd op 15 november 1984 en kort nadien werd het nieuwe tractiestation in dienst gesteld, ten behoeve van de tramlijnen 1 en 4. Waar het tractiestation Nodenaysteeg (Veldstraat) ten dele de tramlijnen, ten dele de trolleybus moet bekrachtigen, zijn de tractiestations Dampoort en Meersemdries uitsluitend bedoeld voor de bekrachtiging van de trolleybuslijn 3. Op 6 april en 14 mei vond de openbare aanbesteding plaats voor Meersemdries, respectievelijk Dampoort. De werken vingen aan op 16 juli voor het tractiestation Meersemdries, op 3 september voor het tractiestation Dampoort.

Daarnaast werd op 2 oktober de beperkte offerte-aanvraag uitgeschreven voor levering en plaatsing van de eerste fase van de bovenleiding tussen de remise, de Dampoort en het Sint-Michielsplein.

De levering van de masten en de installatie van de bovenleiding zelf konden nog kort voor de jaarwisseling 1984/'85 worden gegund.

Tenslotte werd aan de Maatschappij medegedeeld dat de Minister van Verkeerswezen op 25 december 1984 zijn akkoord betekende met de bestelling van 20 gelede trolleybussen voor lijn 3, bij de Tijdelijke Vereniging Van Hool-A.C.E.C.

Busnet

Het M.I.V.G.-busnet onderging in de loop van 1984 slechts beperkte lokale aanpassingen; ondermeer was dit het geval met het tracé van de lijnen 51/52 die sedert 2 juli 1984 opnieuw het E. Van Beverenplein aandoen. De enige belangrijke tracéwijziging betreft deze van de lijn 75. Deze lijn gaat ook sinds 2 juli 1984 langs de Krijgslaan en de Galglaan naar het Akademisch Ziekenhuis, en loopt vervolgens in één lus via de De Pintelaan naar de kantoorgebouwen aan de Toemaatragel om zo terug te keren naar het Sint-Pietersstation. Tenslotte werd op dezelfde datum de bediening van Deurle overgelaten aan de Buurtspoorwegen; daarentegen zorgt de M.I.V.G. thans voor een betere service te Latem.

Reizigerscomfort

Naar de reizigers toe werd een inspanning gedaan om in september 1984 met een andermaal vernieuwd netplan uit te komen, terwijl tegelijk een nieuw type halte-informatie bij wijze van proef op lijn 17/18 werd aangebracht. Aan de belangrijke overstaphalte Korenmarkt werden ook drie fraaie wachthuizen van het type Murano geplaatst, waardoor de wachtaccomodaties voor de reizigers — ook na vervanging van het oude wachthuis begin 1985 — hier praktisch zullen zijn verdubbeld.

De reeds in de loop van 1983 ingezette vervanging van de ontwaardingsapparaten op trams en bussen werd in 1984 voltooid. De Camp-automaten met zuiver mechanische werking werden vervangen door moderne Hasler-automaten die òn elektronisch òn mechanisch detecteren, knippen en afstempelen.

Met deze 261 nieuwe stuur- en ontwaardingsapparaten, voorzien van een ingebouwde klok, kan het moment van ontwaarding tot op de minuut exact op kaart of biljet worden uitgeprint.

Infrastructuurwerken

In de loop van 1984 vertraagde de activiteit op onze bedrijfsterreinen, omdat geopteerd werd voor een spreiding in de tijd van investeringen op eigen middelen. Wel kon de verbouwde sanitaire unit voor de werkhuizen op 3 februari 1984 worden opgeleverd, terwijl anderzijds de aanpassingswerken van het magazijn werden beëindigd op 4 mei 1984. Sedertdien beschikken de diensten over een praktisch en doelmatig ingerichte magazijnruimte, met nieuwe mogelijkheden op het vlak van rationeel voorraadbeheer.

Aan het terrein van ruim driekwart hectare, dat de Maatschappij rechtover het huidige bedrijfsterrein aan de Brusselsesesteenweg bezit, werd een laatste ontbrekend perceel van 243 m² toegevoegd; op dit terrein zal de loods voor de gelede trolleybussen worden opgetrokken.

Dit al te bondig overzicht mag duidelijk maken dat de Maatschappij — spijs de krappere budgettaire situatie — het in stand houden en optimaliseren van kwalitatief goed openbaar vervoer in het Gentse stadsgewest, nog steeds als haar voornaamste doelstelling ziet.

Exploitatieuitslagen

	1983	1984
Ontvangsten		
Verkeersontvangsten	325.573.873	343.941.843
Reklame en andere	6.515.371	9.285.893
Totaal	332.089.244	353.227.736
Uitgaven		
Wedden, lonen en sociale lasten	587.255.885	640.018.954
Brandstof	43.867.173	47.342.019
Elektrische energie	20.885.481	22.367.509
Andere materialen	102.556.348	81.082.978
Provisie Groot Onderhoud	5.491.661	17.238.144
Vernieuwings- en Amortisatiefonds	88.427.958	83.079.744
Verzekeringen	8.104.738	8.598.388
Totaal	856.509.244	899.727.736
Exploitatieuitslag	-524.500.000	-546.500.000

Geschiedenis van de Gentse tramwegen (3)

De reeks 156-172 Type „Charleroi” genoemd

BOVENLEIDING

Zoals in de vorige bijdrage gemeld kreeg de E.T.G. op 25/7/1904 de toelating haar net aan te passen voor trolley-uitbating. Dit betekende dus dat het net met een bovenleiding uitgerust moest worden. De omschakeling moest zo vlug mogelijk geschieden en dit om twee redenen. Ten eerste moest men voldoen aan de eisen gesteld in het lastenboek zijnde een regelmatige dienst verzekeren (hetgeen dus niet haalbaar bleek met de accurijtuigen) en ten tweede: van een private maatschappij werd verlangd dat ze zo vlug mogelijk opnieuw winsten zou boeken. De beste manier om aan deze eisen te voldoen bestond erin nieuwe trams te kopen en in dienst te stellen zodat ze de basis vormen van het net in ombouw. Nadien zouden de accumulatorrijtuigen omgebouwd worden. In de pers vindt men over deze omschakeling het volgende. In „Het Volk” van 3 oktober 1901 leest men dat een circus zich vanaf 8 november vestigt op het Oefenplein te Gentbrugge. Tegen die dag zal de bovenleiding geplaatst zijn op de Brusselsesteenweg en zal een vijf-minuten-tramdienst ingelegd worden tussen Gent-Zuid en Gentbrugge. Einde 1901 reden dus accutrains uitgerust met trolley. De spanning bedroeg 250 volt: dezelfde spanning geleverd door de accu's! Dit lijndeel was in feite een verbinding tussen de pas omgevormde lijn van Gent-Zuid naar

Merelbeke en de Stelplaats. Men zal echter tot 1 februari 1904 moeten wachten vooraleer men kan spreken van omschakeling tot bovenleiding. Die dag begon het uitrusten van het net met bovenleiding en het zal tot het einde van het jaar duren vooraleer de werken klaar zijn. Op 20 maart 1904 wordt de eerste trolleydienst geopend tussen de Zuid en het St.-Pietersplein (halfvastenfoor). Van dan af zien we meer en meer accutrains uitgerust met een trolley en rijdend op 250 volt.

NIEUWE RIJTUIGEN

In „Het Volk” van woensdag 1 maart 1905 meldt men aan de bevolking dat vanaf de volgende dag 17 nieuwe rijtuigen in dienst gesteld zullen worden. De stad wordt in 2 zones verdeeld. De ene zone wordt gevoed door de nieuwe elektrische centrale van de Bomastraat met een spanning van 500 volt. Het ander deel wordt door de centrale van de T.E.G. gevoed met 250 volt. De accutrains worden van die dag af grondig omgebouwd en naargelang ze weer in dienst komen breidt het 500 volt net uit.

Beschrijven we nu nader deze 17 rijtuigen. Op 30 december 1903 krijgt de E.T.G. van het schepencollege de toelating om op eigen risico het net om te bouwen en met de werken te beginnen. Zonder te wachen op de officiële

toelating (25/7/1904) bestelt de Maatschappij reeds op 14 april 1904 tien rijtuigen aan „La Métallurgique”. Een tweede reeks van zeven rijtuigen wordt besteld na de overeenkomst met de stad Gent op 28 augustus 1904. Om geen tijd te verliezen en vermoedelijk uit besparingsoverwegingen zijn de plans en het lastenboek hier identiek aan deze van de recentelijk bestelde rijtuigen voor de lijn Liège-Seraing. Het enig verschil bestaat uit het feit dat er voor Gent twee klassen voorzien zijn en de rijtuigen niet uitgerust worden met een luchtdrukrem. In het algemeen lijken zij qua koetswerk op de accurijtuigen van de reeks 101-142.

BRIEFWISSELING

De nu volgende interessante gegevens halen wij uit de briefwisseling met de konstruktors.

In de bestelbrief van 14 april 1904 aan „La Métallurgique” lezen wij dat er 10 rijtuigen (met 1e en 2e klasse) gevraagd worden à 5.900 fr. stuk volgens plan nr 2774 N.M. In deze prijs zijn de motoren en de elektrische uitrusting niet begrepen. Indien later beslist zou worden dat de E.T.G. de elektrische uitrusting zelf niet inbouwt, zal La Métallurgique dit doen voor de prijs van 150 fr. per rijtuig.

De rijtuigen moeten voorzien zijn van kopborden, twee bellen uitgerust met lederen trekriemen, twee alarmklokken met de voet te bedienen, twee zandlopers eveneens met de voet te bedienen en een petroleumlamp om het spoor te verlichten.

De rijtuigen moeten binnen de zeven maanden afgeleverd worden op spoorwaggen te Gent-Zuid. De betaling zal geschieden voor 90% van het bedrag 3 maanden na de levering en de rest na een waarborgperiode van 1 jaar.

Brief van 2/5/1904 aan „La Métallurgique”. Nadere beschrijving van de te gebruiken houtsoorten. Draagbalken, steunbalken en geraamten van schotten en deuren in teak. Onderste langsbalken in eik. Goten in pitch-pine met hierop een fijne laag teak. Vloeren in spar. Dakgebinte in es. De banken afwisselend planken teak en pitch-pine. Verder de ruiten: „biseaux-tées”.

In een brief van 5/5/1904 aan „La Métallurgique” bevestigt men dat de rijtuigen voorzien worden van langsbanken.

Rijtuig nr 166 op lijn 2 in de Vlaanderenstraat rond 1919
(Verzameling P. de Meyer)



Brief van 10/8/1904 aan A.C.E.C. Men bestelt 10 elektrische uitrustingen voor nieuwe motorrijtuigen à 4.650 fr. stuk voor een spanning van 480 volt (500 volt?). Deze uitrusting bevat 2 motoren T_{III}b, 2 controllers EHX, 1 trolley en 5 verlichtingslampen. De motoren moeten in staat zijn een trein van 17 ton te trekken zijnde 12 ton voor een geladen motorrijtuig en 5 ton voor een eventuele bijwagen. De maximum snelheid moet minstens 35 km/U bedragen.

We vonden geen verdere geschriften over de bestelling van de elektrische uitrusting van de zeven volgende rijtuigen. In een interne nota van de E.T.G. van 8/2/1905 is er sprake van een bestelling van 34 motoren T_{III}a (en niet b) en 34 controllers EHX. Op 23 augustus 1904 bestelt men aan „La Métallurgique“ nog zeven rijtuigen, identiek aan de vorige. Deze rijtuigen moeten ten laatste op 15 december 1904 geleverd zijn. Bij brief van 21 oktober 1904 vraagt men aan de constructeur de buitendeuropeningen te voorzien van „portelles“ of kleine hekkens type Brusselse tram. Deze hekkentjes moeten plooibaar zijn en bij het openen in de deuropening geborgen kunnen worden. Om de deuropening af te sluiten laat men ze dus naar beneden vallen. Naast deze plooihekkens moeten de

deuropeningen ook voorzien zijn van een stevige ketting geborgen in een lederen huls. Deze moet vast zijn aan de kopkant en inhaakbaar aan de kastzijde en zeker niet omgekeerd, gezien de ketting anders in openstaande stand tegen de kast zou slaan wat de verf zou beschadigen. Als laatste document vonden we in het archief de faktuur van „La Métallurgique“ gedateerd op 31/12/1904: 17 motorrijtuigen voor 100.300 fr. Hieruit blijkt dat de trams dus vermoedelijk min of meer op tijd geleverd werden en dat ze nadien in de Stelplaats te Gentbrugge hun elektrische uitrusting kregen. De eerste tien rijtuigen kwamen in Gent toe op 9 januari 1905.

Tot hier de voornaamste punten uit de briefwisseling. In diverse geschriften vonden we nog dat zij in het groen geschilderd werden en dat zij plaats boden aan 46 reizigers zijnde 20 zitplaatsen en 26 staanplaatsen op de platformen (vanaf 1922 vermeld men 28 staanplaatsen).

PERS

Ook in de pers worden de nieuwe rijtuigen beschreven en vergeleken met de oude rijtuigen. Volgens „Het

Volk“ van 9/1/1905 is de hoogte van het dak behouden maar is de vloer 15 cm lager en de platformen zijn iets langer (door half uitstekende controller). Beide binnenafdelingen zijn gescheiden door „een glazen deur“ hetgeen de tocht binnen afsnijdt. Op het dak zullen de „opschriften verlicht worden“. Verder nog in „De Gentenaar“ van 6/3/1905: ze hebben langere voettreden hetgeen het in- en uitstappen vergemakkelijkt. Door het wegvallen van de accu's is de ruimte onder de banken nu leeg zodat men niet meer verplicht is de benen vooruit te steken; ook kan men er bagage onder bergen. De ruimte tussen de banken is breder. De buffer is vervangen door „een brede gebogen metalen plaat die geheel de voorkant beschermt“. Wel is er kritiek op de bescherming van de instapdeuren. Deze zijn langs de tegenspoorzijde afgesloten met een naar binnen draaiend hekken (en dus geen plooihekkens zoals in de brief van 21 oktober 1904). De afstapzijde is voorzien van een ketting die niet stevig genoeg zou zijn en verder „grote mensen kunnen over de keeten tuimelen“.

OMBOUW

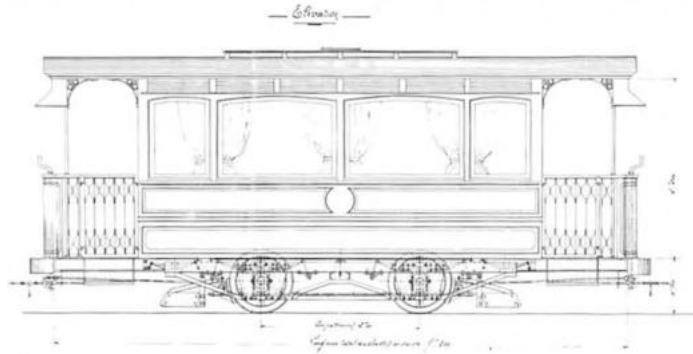
Tussen 1909 en 1913 werden zij uitgerust met uitstekende windschermen en herschilderd in het geel. De grote buffer werd vervangen door een kleine. In het begin van de jaren twintig werden zij zoals de rest van het tractiematerieel voorzien van een sleepbeugel.

Rond de jaren dertig werd ook deze reeks omgebouwd tot drieassers. De motoren gingen na verschillende omwegen tenslotte naar de rijtuigen 346-362. Het koetswerk werd gebruikt voor de bouw van de drieassers vermeld in onderstaande tabel.

156 - 371 We	165 - 376 We
157 - 358 Ch	166 - 380 We
158 - 360 Ch	167 - 374 We
159 - 368 We	168 - 378 We
160 - 361 Ch	169 - 373 We
161 - 356 Ch	170 - 375 We
162 - 365 We	171 - 377 We
163 - 357 Ch	172 - 379 We
164 - 363 We	

Hoe eigenaardig het ook moge blijken, maar van deze reeks bezitten we eveneens geen enkele duidelijke foto en dus doen wij opnieuw beroep op onze lezers. Bezitters van foto's kunnen een print-to-print afdruk laten maken bij hun fotograaf zodat zij ons het origineel niet hoeven af te staan. Het spreekt vanzelf dat alle bijkomende informatie welkom is.

Pierre de Meyer



Rijtuig nr 157 op lijn 1 aan het Zuidstation in 1910 (Verzameling W. Weyts)




Verkeersveiligheid – Verkeersleefbaarheid

DEFENSIEF RIJDEN

=

ONGELUKKEN VERMIJDEN



Het is een ingesteldheid van de chauffeur waardoor hij, ondanks de fouten van anderen en de ongunstige rijcondities, de risico's voorziet en uit de weg gaat.

Een verkeersongeval wordt altijd veroorzaakt door een samenloop van omstandigheden. In het totaal zijn er zes toestanden die gunstig of ongunstig kunnen uitvallen, maar waaraan we ons rijgedrag moeten aanpassen.

Het zicht:

vooral de snelheid aanpassen aan de afstand die men duidelijk ziet.

De weersomstandigheden:
regen, mist, sneeuw, ijsel,...

De weg:

bochten, hellingen, kruispunten, kas-seien, putten,...

Het verkeer:

weekend, landelijk, stad, veel vracht-wagens, fietsers, voetgangers,...

De auto:

banden, remmen, lichten, ruitewis-sers, veiligheidsgordel.

De bestuurder:

vermoeidheid, onder invloed van geneesmiddelen, bezorgd, woedend, slecht gezicht of gehoor,...

Ieder bestuurder moet bovendien leren:

- het gevaar te zien en de situaties te voorzien (evolutie van het verkeer!);
- te oordelen hoe gereageerd moet worden en vervolgens correct uitvoeren;
- op tijd te handelen om zichzelf niet in een netelige positie te brengen;
- niet boos te worden op de anderen bij het minste foutje, maar er, integendeel, rekening mee te houden.

Vermijden van enkele soorten ongevallen die veel voorkomen:

Ongevallen aan kruispunten

Een derde van de ongevallen gebeuren aan kruispunten.

Ziehier enkele nuttige wenken:

- maak vooraf je reisweg op, zodat je zonder aarzeling of plotse richtingsveranderingen het kruispunt kunt oprijden;
- vertraag bij het naderen van een kruispunt;
- observeer de andere weggebruikers, ook al heb je voorrang;
- ga na hoe de voorrangregeling is en reken niet te veel op het feit dat anderen je moeten laten voor-gaan;
- maak je intenties tijdig kenbaar;
- voer je beweging met matige snelheid uit.

Ken je de voorrangregels wel grondig?

Ongevallen met tegenliggers

Botsingen met tegenliggers hebben altijd ernstige gevolgen. Inzittenden van auto's die met een snelheid van 60 km op elkaar inrijden, ondergaan dezelfde kracht als een vrije val uit een gebouw van vijf verdiepingen.

Enkele regels om frontale botsingen te vermijden:

- voorzie het gevaar (de tegenligger is soms verplicht uit te wijken);
- rij rechts (de afstand waarop je tegenligger op je afkomt zo groot mogelijk houden);
- vertraag onmiddellijk als de tegenligger op je afkomt (= meer tijd om te handelen);

- verlaat resoluut de weg indien de tegenligger op je blijft afkomen. Vermijd hierbij tegen harde voorwerpen aan te rijden. Probeer nooit de tegenligger links te kruisen, want hij kan op het nippertje naar zijn rechterkant uitwijken.

Botsing met een voorligger

- observeer de gedragingen van de bestuurder vóór je. Maakt hij zijn intenties tijdig kenbaar?
- wees vooruitziend; zal de bestuurder vóór je niet in moeilijkheden geraken, zodat hij bruusk moet remmen?
- bewaar voldoende afstand. Om deze afstand in meters te kennen, deel je je snelheid door twee b.v. 60 km/u. = 30 m. Tel er de helft bij (het is dan 45 m) als het wegdek glad is (regen, mogelijke ijzelvorming, sneeuw, modder,...).

„twee-seconden-regel“ bij droog wegdek.

Als je achter een auto rijdt, neem een merkpunt ver vóór je, (b.v. de schaduw van een brug, een kruispunt, een verlichtingspaal...).

Als de voorligger voorbij het merkpunt rijdt, begin je te tellen: „eenentwintig, tweeëntwintig“. Ben je pas na het tellen aan dat merkpunt gekomen, dan rijdt je op een veilige afstand.

Wanneer de weg vochtig of glad is, moet je er één seconde bijtellen: „eenentwintig, tweeëntwintig, drieëntwintig“.

Nemen van bochten

- hou de weg vóór je in het oog en kijk zo ver mogelijk;
- vertraag vóór het ingaan van de bocht en schakel zo nodig naar een lagere versnelling. In de bocht zelf gas aanhouden.

- rij uiterst rechts om botsingen met tegenliggers te vermijden, zeker in een bocht naar links.
- nooit inhalen als je er niet 100% zeker van bent dat de weg over een voldoende afstand vrij is.

Regels voor het inhalen

- a. hou rekening met het verkeer dat achter en naast je rijdt. Vergeet niet dat er nog dode hoeken overblijven, die je in de spiegels niet kunt zien;
- b. duid tijdig de zijdelingse verplaatsing aan met de richtingslichten en wijk geleidelijk uit;
- c. kijk uit voor het tegenoverliggend verkeer: is het nog ver genoeg om in te halen en hoe snel rijdt het?
- d. Botsingen bij een inhaalbeweging zijn altijd fataal daar zij gebeuren bij hoge snelheid.
 - Is de weg over een voldoende afstand vrij?
 - Vergewis je ervan dat je op zeer korte tijd kunt inhalen.

Bij twijfel: nooit inhalen!

Denk vooral aan de zes toestanden die een ongeluk kunnen veroorzaken: zicht, weer, weg, verkeer, auto en bestuurder. Zijn ze goed, dan is er geen vuiltje aan de lucht, maar verslechteren ze, dan is het oppassen geblazen en moet je je rijgedrag aanpassen.

Belangrijk is dat je je op elke rit voorbereidt. En dat hoeft maar enkele seconden te duren. Denk vóór je start enkele seconden na over de rijcondities die je waarschijnlijk zult beleven. „Zijn er ongewone omstandigheden te verwachten in verband met het zicht, het weer en de weg? Hoe is de staat van mijn auto? Hoe gevoel ik me? Ben ik fit genoeg om te rijden? En als ik geneesmiddelen neem, hebben die een invloed op mijn stuurvaardigheid?”

VIA SECURA

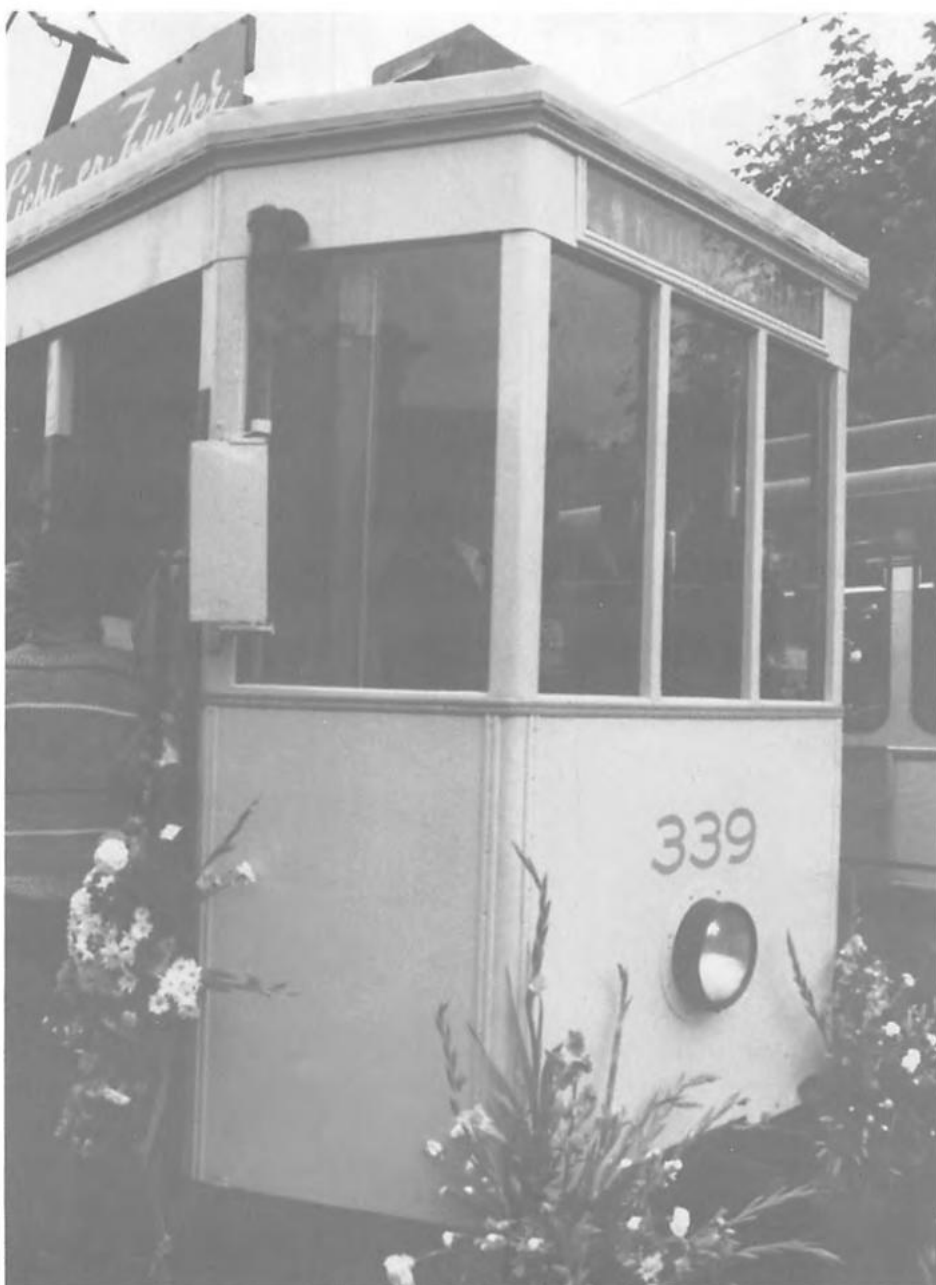
339 als Floraliëntram

In aanwezigheid van burgervader Jacques MONSAERT en MIVG-directeur-generaal Pieter ROOSE kreeg onze 339 een flinke dreun met een (volle) champagnefles tegen zijn oude botten. Het was zaterdagmiddag 20 april, op de van verkeersdrukte gonzende Korenmarkt, prachtig weer en de wereldvermaarde Gentse Floraliën waren pas enkele uren geopend. Reden genoeg dus om alweer eens uitbundig te feesten.

Meteen begon onze 339 aan zijn noveen. Negen dagen lang, zowat drie uur per dag, bloemen- en andere liefhebbers en niet in het minst tramfanaten over en weer voeren tussen Korenmarkt en Sint-Pietersstation. De Tuinbouwschool zette haar beste beentje voor om onze drie-asser met bloemen op te tuigen. De directie van de Floraliën was bijzonder opgetogen en dagblad De Gentenaar zorgde ervoor dat wat extra zaad in het bakje van de M.I.V.G. kwam.

Alles met de nodige stijl en elegantie. Jeugdige hostessen deelden folders uit aan het publiek. En natuurlijk last but not least, twee onvervalste ontvangers voorzien van tas en pet deden hun werk zoals in de goeie oude tijd. Steeds met het vertrouwde tikje op de ruiten: „Iedereen bediend a.u.b.?”

Ondanks de banvloeken, de donders en de bliksems, die vanuit duistere hoeken over onze nietsvermoedende ouderdomsdeken werden uitgespuwd, liet onze 339 zich andermaal negen dagen lang leiden als een gewillig raspaardje...



U.I.T.P.-congres en expositie: hoogfeest van het openbaar vervoer

De stand van het Ministerie van Verkeerswezen.



Na jarenlange intense voorbereiding was het eindelijk zover. Het tweejaarlijkse internationaal congres van de U.I.T.P. (Internationale Unie van Publiek Transport) kon op 19 mei 1985 van start gaan. Circa 1800 congressisten stroomden uit alle hoeken van de wereld naar de Heizel. In aanwezigheid van Verkeersminister Herman De Croo voorspelde U.I.T.P.-Voorzitter PAMPEL in zijn openingsrede een glansrijke toekomst voor het Openbaar Vervoer dank zij het dynamisme van de vervoersmaatschappijen, de nieuwe ideeën over transport en ruimtelijke ordening en de toenemende spits technologieën. Het congres viel bovendien samen met een ganse reeks manifestaties in België. Naast het honderjarig bestaan van de U.I.T.P. zelf, viert ons land het Jaar van het Openbaar Vervoer, het 150-jarig bestaan van de Spoorwegen en 100 jaar Buurtspoorwegen. Een reusachtige tentoonstelling, die drie Heizelpaleizen vulde, omkaderde dit hoogstaand gebeuren. Ook het grote publiek was op deze expositie welkom. Het verheugt ons dat onder de bezoekers heel wat personeelsleden van de M.I.V.G. werden opgemerkt.

Uit de indrukwekkende stands van metrotuostellen, spooruivellerringsmachines, vliegveldbussen, nieuwigheiden en spitsvondigheden op gebied van electronica en veiligheid, onthielden wij drie interessante zaken: de modernistische, maar smaakvolle stand van het Ministerie van Verkeerswezen, de stilaan bekend rakende Gentse trolleybus, die zopas in Solingen zijn sporen heeft verdiend en een gloednieuwe solodieselbus van een totaal nieuwe conceptie. Deze laatste nieuwigheid van de konstrukteur VAN HOOL is een prototype, dat volledig in funktie van de gebruiker (zowel bestuurder als reiziger) werd bestudeerd en uitgewerkt. Onder de kenmerken citeren wij vooral: door zijdelingse inbouw van de motor kan een verlaagde opstap worden gerealiseerd; een groot platform met derde uitstapdeur helemaal achteraan de bus zorgt voor een ideale doorstroming van het reizigerstrafic, een probleem waarmee wij thans dagelijks te kampen hebben; stevige hanglussen in plaats van een bos van gevaarlijke vertikale stangen; banalisatie van de opstapdeuren; komforta-

N.M.V.B.-overstap

In de vorige editie beloofden wij ten behoeve van de bestuurders, de overstapmodaliteiten met de Buurtspoorwegen uit de doeken te doen. Hieronder geven wij in beknopte, maar preciese vorm, de sleutel tot dit geheim.

Overstapmogelijkheden van N.M.V.B. naar M.I.V.G.

1. Strippenkaart met handstempel + NMVB-stadsbiljet met handstempel op rugzijde. Stempels moeten identiek zijn;
of Strippenkaart met handstempel + stadsstrippekaart (GT) met handstempel. Stempels moeten identiek zijn.
2. NMVB-biljet (Almexticket) + stadsbiljet NMVB met handstempel op rugzijde. Beide stempels moeten identiek zijn en de nummers van de biljetten moeten volgen;
of NMVB-biljet met handstempel op rugzijde + stadsstrippekaart (GT) met handstempel. Beide stempels moeten identiek zijn.
3. NMVB sociaal, week-, maand- of schoolabonnement + NMVB-stadsbiljet met handstempel op rugzijde;
of met NMVB-stadsstrippekaart (GT) met handstempel.

Opgelet: Sociaal weekabonnement moet steeds vergezeld zijn van een geldigheidsticket waarop het maand- en weeknummer vermeld staan.

Een overstap komende van NMVB met stadsstrippekaart (GT) is enkel geldig in zone 1 tot en met 4. Deze kaarten mogen niet door ons personeel afgestempeld worden.

Overstapmogelijkheden van M.I.V.G. naar N.M.V.B.

Met een 2-zonekaart of -biljet M.I.V.G. mag men in zone 1 tot en met zone 4 overstappen op bussen NMVB. Met 3 zonekaarten of -biljetten is dit niet toegelaten.

bele en vandalisme-vrije kuipzetels; duidelijke digitale bestemmingsaanduiding; afgeschermd bestuurdersplaats.

Volledigheidshalve weze nog vermeld dat op donderdag 23 mei 1985 een groep van 100 U.I.T.P.-congressisten een bezoek aan de stad Gent bracht.

De ontvangst en de begeleiding lag in handen van de M.I.V.G. In samenwerking met de toeristische dienst werd een bezoekprogramma uitgewerkt. Het weer viel mee en samen met de congressisten konden ook wij eens opnieuw onze prachtige stad (her)ontdekken.

De Gentse Trolleybus.



Prototype dieselsolobus: weldra te zien in Gent?



TE KOOP

Bromfiets HONDA Amigo.
Rijklaar. 3000 Fr.

Voor inlichtingen:
Marc De Vos, P.J. Triesthof 10
9219 Gent. Tel. 30.19.38

Personalia

Indiensttredingen

Kwamen onze rangen vervoegen:

Bediende-Stagiair R. V. A.

Sigrid GILLIS op 18.3.85.

Nelly DE CORTE op 1.4.85.

Dina STASSIJNS op 1.4.85.

Verkeersdienst

Marie-Claire DE BOSSCHER op 4.3.85.

Rudy BOSMANS op 25.3.85.

Marc DEN BROEDER op 25.3.85.

Willy VAN HOLSBEKE op 15.4.85.

Huwelijken

Stapten in het huwelijksbootje:

Gratien DE MUYNCK (Verkeer) met Anita VAN DEN BROECK op 22.4.85.

Frank DOBBELAERE (Verkeer) met Carine VAN WASSENHOVE op 6.5.85.

Patrick VERECKEN (Verkeer) met Nadine VAN NIEULANDE op 22.5.85.

Geboorten

De ooievaar kwam op bezoek met:

Sam, bij Walter DE SMET (Werkhuis) op 15.3.85.

Ellen, bij William SENRAME (Verkeer) op 15.4.85.

Thomas, bij Freddy COUSSENS (Verkeer) op 28.4.85.

Kira, bij Frans BROCHE (Verkeer) op 16.5.85.

Met pensioen

Genieten van een welverdiende rust:

Prosper MAS (Kaartenverkoop) op 1.4.85.

Roger DE ROCKER (Verkeer) op 29.4.85.

Gérard BRAL (Verkeer) op 1.5.85.

André D'HAVE (Verkeer) op 6.5.85.

Overlijdens

Actief personeel

Marcel DE PAUW (Verkeer) op 29.5.85.

Oprustgestelden

André DOSSCHE (bediende) op 16.3.85.

Gérard VAN HUYLENBROECK (Technische Diensten) op 16.4.85.

August UYTENDAELE (Verkeer) op 19.5.85.

Weduwen

Emma TANT, weduwe van Robert DE BOCK op 29.4.85.

Celesta DE KEUCKELAERE, weduwe van Jules VAN DEN BROECKE op 13.5.85.

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

Deze gegevens werden afgesloten op 31.5.85.

Lezen... ontdekken

Wie de laatste tijd aandachtig naar de advertenties in de plafondroningen van de trams en bussen heeft gekeken, heeft wellicht een affiche opgemerkt met als titel: „Naar de Openbare Bibliotheek... met de tram". Inderdaad, in samenwerking met de Dienst voor Openbaar Bibliotheekwerk bij het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap loopt thans in opdracht van Gemeenschapsminister Karel POMA een promotiecampagne ter bevordering van het bibliotheekbezoek door het groot publiek.

Waar gaat het om?

Ingevolge het bibliotheekdecreet moet elke Vlaamse gemeente een erkende openbare bibliotheek hebben. Momenteel is dit reeds zo in twee derde van de Vlaamse gemeenten, terwijl er elk jaar erkenningen bijkomen.

Sedert enige tijd vinden ook meer en meer mensen de weg naar de openbare bibliotheek.

Een en ander is het gevolg van een sterk verbeterde service voor alle lagen van de bevolking. Naast de boekencollectie, die tracht tegemoet te komen aan wensen op het vlak van ontspanning, ontwikkeling, informatie en opvoeding, bestaat in tal van grotere openbare bibliotheken reeds een goed uitgebouwde afdeling audio-visuele materialen.

In de leeszaal of de leeshoek zijn kranten, tijdschriften, naslagwerken en divers informatiemateriaal permanent ter inzage.

Het lidmaatschap van de openbare bibliotheek kost maximaal 100 fr. per jaar. Voor de jongeren tot 14 jaar is het gratis.

Boeken ontlenen is uiteraard gratis; voor platen, dia's e.d. wordt een kleine vergoeding gevraagd.

En toch... voor sommigen blijft de openbare bibliotheek een plechtstatische instelling, hoofdzakelijk bestemd voor boekenwormen of voor studenten.

Ten onrechte!

De openbare bibliotheken vechten tegen dit voorbijgestreefd imago. Sommigen onder hen doorbraken dit reeds jaren terug, dank zij de onafgebroken inzet van personeel en inrichtende macht.

Door deze promotiecampagne wil de Dienst voor Openbaar Bibliotheekwerk meewerken om zoveel mogelijk

mensen de weg te wijzen naar de openbare bibliotheek.

Waarom zou ook U niet eens binnenwippen in een openbare bibliotheek in de buurt, gemeente of streek? U kunt er rondkijken, verpozen, gewoon zitten lezen, studeren... Indien U niet wegwijds geraakt is er steeds bekwaam personeel aanwezig om U verder te helpen.

Openbare Bibliotheken in het Gentse:

Gent-centrum, Kouter 31,
Gent-Ledeberg, Driesstraat 1,
Gent-Sint-Amandsberg, Halvemaanstraat 92,
Gent-Zwijnaarde, Dorpsstraat 31,
Merelbeke, Dysegemwegel 1,
Destelbergen, Dendermondsesteenweg 464,
Melle, Gemeenteplein 1.

NAAR UW OPENBARE BIBLIOTHEEK



DIENT VOOR OPENBAAR BIBLIOTHEEKWERK • PAROCHIAANSTRAAT 15 - 1000 BRUSSEL

1985

Jaar van het Openbaar Vervoer

Aktiviteiten van het derde trimester

AANDACHT:

De aangekondigde M.I.V.G.-opendeurdag van 26 juli wordt verschoven naar **ZATERDAG 31 AUGUSTUS en ZONDAG 1 SEPTEMBER 1985.**

Op deze opendeurdag zal de Trolleybus voor het eerst op eigen terrein aan het Gents publiek worden voorgesteld.

Een bewegwijzerd wandelparcours door werkhuizen en remise zal worden uitgestippeld. Speciale brochures zullen aan elke bezoeker worden overhandigd en in de refter van het personeel zal een permanente bar worden ingericht. Openingsuren: van 14 tot 18 uur. Verdere details worden nog via de traditionele kanalen bekend gemaakt.

Hou deze dag nu reeds vrij en kom naar de opendeurdag. Ook mensen die er wat voor voelen om die dag een handje toe te steken, mogen gerust eens kontakt opnemen met de redactie of met hun dienstoversten. Samen kunnen we er iets gezelligs van maken.

7 tot 22 september: Internationale Jaarbeurs der Vlaanderen. De M.I.V.G. zal deelnemen met een informatiestand. Besprekingen zijn aan de gang om de Trolleybus voor verdere kennismaking naar de Jaarbeurs te brengen.

27 tot 30 september: Herhaling van de treinexpositie bij de N.M.B.S. in Gent-St.-Pieters. De M.I.V.G. zal terug vertegenwoordigd zijn met een informatiestand.



Meer informatie in Parijs

Het Parijse stadsvervoerbedrijf RATP heeft de proef met een automatisch informatie-systeem op straat uitgebreid. Het systeem SITU (Système d'Information sur les Trajets Urbains) is nu op tien plaatsen in Parijs in werking om de openbaarvervoer-reiziger van dienst te zijn. Wie niet weet welke de beste verbinding is naar een gegeven adres, tikt op het paneel van de informatiepaal in waar hij naar toe wil. Binnen enkele seconden geeft een strookje papier het antwoord: welke lijn, waar overstappen, waar uitstappen, hoeveel minuten lopen vanaf aankomsthalte, totale reistijd. In het geheugen van elke van deze autonoom werkende apparaten zitten thans 5500 Parijse straatnamen en belangrijke adressen. SITU en RATP verwachten binnenkort de informatievoorraad te kunnen uitbreiden met een opzoeksysteem dat ook reageert op een naam van op te vragen adressen, in plaats van of als extra t.o.v. alleen de straatnaam en huisnummer. De SITU-apparaten zijn o.a. te vinden op de Place Raoul Dautry, in de plaatskaartenhallen van de stations Bastille (lijn 5), Châtelet (1), Havre Caumartin en Austerlitz (5). In het Forum des Halles zijn op het 3e niveau drie apparaten geplaatst.

Drie jaar TGV's: commercieel succes

Eind september sloten de Franse spoorwegen het derde jaar van TGV-exploitatie af. In die periode is het reizigersvolume op de routes van Parijs naar het zuidoosten toegenomen met 51%, waarvan blijkens onderzoek 48% direct op de conto van de snelle treinen komt. Vanaf dit jaar zijn de inkomsten uit de TGV-exploitatie voldoende om de exploitatiekosten te dekken, plus kosten van rente en terugbetaling van de verschillende leningen. De SNCF verwacht de leningen voor constructie van de snelspoorlijn en voor de 97 treinstellen tegen 1990 te hebben afbetaald uit de ontvangsten van de TGV-diensten.

In maart zullen de TGV's ook gaan rijden tussen Parijs en Grenoble. Dat is dan de laatste fase van het oorspronkelijke TGV-project Sud-Est.

Auto met kantel-inrichting op komst

Lotus Cars heeft ruim één miljoen gulden geïnvesteerd in research naar een systeem dat ervoor moet zorgen dat auto's in bochten zonder verkanting met de bocht zullen meehellen, zodat de snelheid nauwelijks hoeft te worden teruggenomen. Deze 'tilt'-auto is volgens Lotus niet zo maar een proefmodel om op tentoonstellingen de aandacht mee te trekken, maar kan/zal over vier jaar in commerciële auto's worden ingebouwd. Deze 'active suspension' heeft als basis sensors, gemonteerd op vier hydraulische cilindres die ondermeer reageren op de lengte- en breedteparameters van het wegprofiel. Lotus is van mening dat de verdere ontwikkeling van hun kantelbak-systeem ook de oplossing kan brengen voor het betrouwbaar kantelen van de nieuwe rytuigen die British Rail voor de Intercitydiensten gaat bouwen.

'Pelican Crossing' leidt tot minder overtredingen van bestuurders

Bij een zogenaamde 'pelican crossing' zijn bestuurders minder geneigd de regels te overtreden dan bij (geregelde) zebra's. Dat is in ieder geval de conclusie van een beperkt Engels onderzoek naar de gevolgen van een omzetting van een zebra in een pelican crossing.

Bij een pelican crossing krijgt de voetganger alleen groen licht op verzoek. Na enkele seconden gaat dit over in knipperend groen. Op dat ogenblik gaat het licht voor het overige verkeer van rood naar knipperend oranje. Is er geen voetganger meer op de oversteek, dan mag het overige verkeer oprijden.

Het Engelse onderzoek — verricht door TRRL — wees uit dat bij een pelican crossing 1 procent van de bestuurders de regels negeert, tegenover 4% bij een zebra. Wel constateerde men een groot percentage voetgangers (8,5%) dat overstak op het ogenblik dat het voetgangerslicht nog op rood stond. Verder bleek dat de wachttijden voor voetgangers toenamen na het omzetten van de zebra in een pelican crossing (gemiddeld 28%).



Bacchus drank (2)

In het winternummer 1984 van de MIVG-krant verscheen een algemene en summiere kennismaking met enkele aspecten van wijn.

Een grondiger benadering van alle aspecten i.v.m. de vinificatie (wijn „maken”), de degustatie (het proeven) of het aankopen van wijn is te omvangrijk om in de MIVG-krant thuis te horen. Hiervoor bestaan er genoeg boeken van gereputeerde wijnauteurs en (of) oenologen die deze materie haarfijn uit de doeken doen.

Toch wens ik als aanvulling bij het vorige artikel nog enkele losse bedenkingen of raadgevingen (gestoeld op eigen ervaring) te formuleren:

- om een konstante kwaliteit te bekomen tegen betaalbare prijzen is het aan te raden „grote” wijnen te kopen uit minder goede of slechte wijnjaren en „eenvoudig-goede, eerlijke” wijnen uit grote of goede wijnjaren.
 - bij wijn bestaan er geen „koopjes”! Kwaliteitswijnen worden als dusdanig betaald!
 - vermijdt in grootwarenhuizen te kopen: vooral champagne, die zeer gevoelig is aan neonlicht!
 - begin bescheiden en ga progressief te werk. Grijp niet onmiddellijk naar de meest gereputeerde (= duurste) wijnen.
 - bovenal: ga op je eigen smaak af en laat je niet beïnvloeden door anderen.
- Tenslotte wens ik langs deze weg aan eventueel geïnteresseerden een oproep te richten om, indien er voldoende belangstelling mocht blijken, een aantal activiteiten te realiseren zoals degustatieavonden, gezamenlijke wijnaankopen, wijnreizen, informatie-avonden enz. Deze activiteiten zouden misschien kunnen georganiseerd worden in samenwerking met de Vriendenkring van het Personeel MIVG.

Inlichtingen kan je steeds bij ondergetekende bekomen.

Jean-Pierre DE WILDE



Vertrek aan het Sint-Pietersplein.



Aankomst van de eerste pendelbussen in Sint-Denijs.

Pausbezoek: Een pluimpje

Ofschoon het bezoek van de paus aan Gent-Sint-Denijs-Westrem reeds maanden vooraf was voorbereid, wist niemand precies wat er die vrijdag 17 mei in de praktijk ging gebeuren. Een massa van circa honderdveertig duizend mensen aanbrengen en afvoeren leek inderdaad een uitzonderlijk experiment en een uitdaging tegelijk. De M.I.V.G. was in ieder geval voorbereid. Drie pendeldiensten verzorgden onophoudelijk het traject tussen het oude vliegveld en de grote parkings van de Blaarmeersen en het Sint-Pietersplein. Voor de Openbaar Vervoergebruikers was er nog de pendelbus aan het station. Waar aanvankelijk aan chaos en een nooit geziene drumpartij, in het bijzonder bij de terugkeer, werd gedacht, is uiteindelijk ordentelijk en voor de M.I.V.G. bijzonder vlot verlopen. Dank zij het goede weer waren heel wat bezoekers te voet of met de fiets gekomen. Dit verklaart ten dele de lichte overschatting van de gebruikers van de pendelbussen. Dit hield dan weer het voordeel in dat aan de deelnemers een superservice kon worden geboden.

*Overall voorrang
dank zij feilloze politiebegeleiding.*





Vertrek aan het Sint-Pietersplein.

Pausbezoek: Een pluimpje voor de M.I.V.G.

Ofschoon het bezoek van de paus aan Gent-Sint-Denijs-Westrem reeds maanden vooraf was voorbereid, wist niemand precies wat er die vrijdag 17 mei in de praktijk ging gebeuren. Een massa van circa honderdveertig duizend mensen aanbrengen en afvoeren leek inderdaad een uitzonderlijk experiment en een uitdaging tegelijk. De M.I.V.G. was in ieder geval voorbereid. Drie pendeldiensten verzorgden onophoudelijk het traject tussen het oude vliegveld en de grote parkings van de Blaarmeersen en het Sint-Pietersplein. Voor de Openbaar Vervoergebruikers was er nog de pendelbus aan het station. Waar aanvankelijk aan chaos en een nooit geziene drumpartij, in het bijzonder bij de terugkeer, werd gedacht, is uiteindelijk ordentelijk en voor de M.I.V.G. bijzonder vlot verlopen. Dank zij het goede weer waren heel wat bezoekers te voet of met de fiets gekomen. Dit verklaart ten dele de lichte overschatting van de gebruikers van de pendelbussen. Dit hield dan weer het voordeel in dat aan de deelnemers een superservice kon worden geboden.

In het totaal werden bij de heenreis 2060 reizigers vervoerd; bij de terugkeer 2110. Dank zij een goed georganiseerde voorverkoop aan de haltes was er van enig gedrum bij de opstap geen sprake. Door de maximale persoonlijke inzet van bedienden, toezichters en chauffeurs werd ook de aftocht een succes. Gebruikers van de M.I.V.G.-pendelbussen zullen ongetwijfeld als eerste terug veilig thuis zijn beland. Dit relaas zou echter onvolledig zijn indien geen bijzonder woord van waardering zou worden uitgesproken voor de Gentse politiediensten, zonder wiens steun onze pendeldienst nooit zo goed was geslaagd. Ontelbare lofbetuigingen werden aan het adres van de M.I.V.G. geuit. Naderhand kwamen er enkele schriftelijke binnen. Een bijzonder woord van dank en gelukwensen voor directie en betrokken personeelsleden werd ontvangen van de heer P. BEYER, ere-griffier van de provincie Oost-Vlaanderen, belast met de organisatie van het pausbezoek in Gent in opdracht van de V.Z.W. PAUSONT-HAAL.



Aankomst van de eerste pendelbussen in Sint-Denijs.

Overal voorrang dank zij feilloze politiebegeleiding.



Dank zij een goede begeleiding wordt de massa in de juiste kanalen (bussen) geleid.



Stilte voor de storm. Overleg met de politie. De exodus gaat binnen enkele ogenblikken losbarsten.

voor de M.I.V.G.

In het totaal werden bij de heenreis 2060 reizigers vervoerd; bij de terugkeer 2110. Dank zij een goed georganiseerde voorverkoop aan de haltes was er van enig gedrum bij de opstap geen sprake. Door de maximale persoonlijke inzet van bedienden, toezichters en chauffeurs werd ook de aftocht een succes. Gebruikers van de M.I.V.G.-pendelbussen zullen ongetwijfeld als eerste terug veilig thuis zijn beland.

Dit relaas zou echter onvolledig zijn indien geen bijzonder woord van waardering zou worden uitgesproken voor de Gentse politiediensten, zonder wiens steun onze pendeldienst nooit zo goed was geslaagd. Ontelbare lofbetuigingen werden aan het adres van de M.I.V.G. geuit. Naderhand kwamen er enkele schriftelijke binnen. Een bijzonder woord van dank en gelukwensen voor directie en betrokken personeelsleden werd ontvangen van de heer P. BEYER, ere-griffier van de provincie Oost-Vlaanderen, belast met de organisatie van het pausbezoek in Gent in opdracht van de V.Z.W. PAUSONT-HAAL.



Stilte voor de storm. Overleg met de politie. De exodus gaat binnen enkele ogenblikken losbarsten.



Dank zij een goede begeleiding wordt de massa in de juiste kanalen (bussen) geleid.

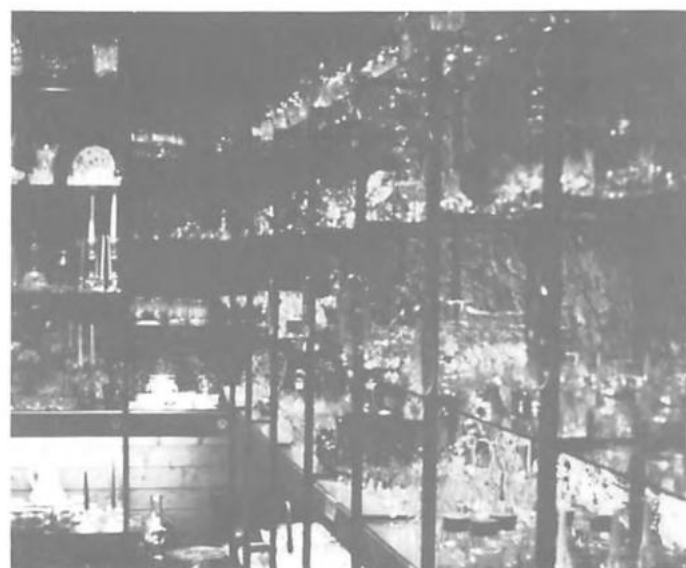


Het Zillertal: Het dal en zijn omgeving (3)

Een volgend uitstapje met de wagen loont beslist de moeite. We vertrekken vanuit Hippach en volgen de weg naar WORGL. Na enkele kilometers gereden te hebben, ontmoeten we een heel klein bergdorpje dat luistert naar de naam van RATTENBERG. Een bijzonder fraaie stadspoort kondigt aan dat u wel degelijk het centrum binnenrijdt. Honderd meter verder verlaat u dit dorpje reeds. De enige hoofdstraat is 4 meter breed en 180 meter lang. Het geheel doet aan de smalle steegjes uit de tijd van Oliver Twist denken. En toch loont het de moeite om dit gezellig en druk bezocht dorpje te ontdekken. Wanneer u door de hoofdstraat wandelt, vindt u overal winkeltjes vol glas- en kristalwerk die hun mooie waar aan de toerist te koop aanbieden. Terecht dus dat Rattenberg het KRISTALdorp genoemd wordt, waar u uren kan doorbrengen in deze aardse, kleurrijke, maar breekbare schoonheid... We rijden nu verder en horen plots een sonate van Bach in het gebergte weergalmen. Mysterieuze orgelklanken banen zich een weg doorheen het gebergte om verder terug uit te sterven. Vanwaar komen die spookgeluiden? We rijden de muzieknoden tegemoet en komen terecht in de sluier van dit mysterie: KUFSTEIN! Inderdaad, in deze stad bevindt zich het HELDENORGEL, het grootste orgel ter wereld. Dit reusachtig geheel bevat zo maar eventjes 48 registers en 4.307 pijpen. Het orgelklavier zelf bevindt zich in een klein huisje dat 100 meter lager is gelegen dan het orgel. Elke dag rond het middaguur kan u dan getuige zijn van een fantastisch muzikaal geheel. De klassieke klanken kan men horen in een straal van 12 kilometer! Verder kan u in de stad een bezoek brengen aan de mooie BURGERTOREN. De muren zijn 7,5 meter dik. En dit was wel nodig, want in de periode van 1857-1866 zat daar de gevreemde roverhoofdman ROSZA SANDA gevangen. Ook een bezoekje aan het HEIMATMUSEUM mag niet ontbreken. We keren nu terug naar het Zillertal via de autosnelweg, richting Inns-

bruck (afrit Aachensee-Zillertal). Daar rusten we even uit, want een volgende maal brengen we een bezoek aan de grootste waterval van Europa: nl. DE KRIMML-waterval. Neem alvast de wandelschoenen mee in de wagen en vergeet ook de regenmantel niet...

Danny De Ronne



Dansen, een gezellige ontspanning!

Geloven of niet, maar verschillende personeelsleden beoefenen op dit ogenblik deze edele sport. Meer nog, enkelen doen het zelfs zo goed dat zij zich reeds kunnen meten in georganiseerde wedstrijden voor dansparen. Daarom een kleine toelichting over deze prima vorm van ontspanning, die de dag van vandaag in belangrijke mate weer veld schijnt te winnen.

Om als leek wegwijs te worden in de danswereld, moet men voor ogen houden dat het „dansen“ ingedeeld wordt in twee grote categorieën: „standaard“ en „latin“.

Standaarddansen is niet van onze generatie en geschriften hebben uitgewezen dat reeds 200 jaar geleden voor het eerst deze dansen voorkwamen op feesten waar de adel aanwezig was. Zij hebben dus een lange weg afgelegd en tot op heden aan populariteit gewonnen. Onder standaarddansen verstaat men: Engelse wals, (trage wals), tango, Weense wals, Slow fox-trot en quick-step. Latindansen staan iets dichterbij en werden reeds rond de jaren 1925 of iets vroeger in al hun figuren op de dansvloeren gedanst. Zij bestaan uit: samba, rumba, cha-cha, paso-doble en jive.

Voor beiden, standaard en latin, worden wedstrijden ingericht, zowel op nationaal als internationaal gebied en ieder jaar heeft er voor elk een wereldkampioenschap plaats.

Buiten voornoemde dansgroepen bestaan er nog zeer veel soorten dansen, te lang om op te noemen, maar we willen niet nalaten te vermelden dat de laatste meest toegepaste dans het aerobic-dansen is.

Het dansen heeft bij de mens altijd een reden van bestaan gehad: om zich uit te leven in vreugde; om geesten of gunsten af te smeken; om bezweringen te doen slagen of de goden gunstig te stemmen. In wat voor tijd er ook geleefd werd, steeds was er de muziek, de ritmen, de nieuwe klanken en vooral het aangepaste dansen.

Oorspronkelijk verschenen in boeken de danspassen, zonder de romantiek of de kledij te vergeten. In een bepaalde periode ging het zelfs zo ver dat bewuste dansen in het openbaar verboden werden omwille van hun wulpse ritmen of argeloze kledij.

De revolutionaire wals en de polka waren de voorlopers van de hedendaagse volksdansen. De toenmalige dansleraren probeerden greep op de dansen te krijgen, door houdingen en figuren aan regels te binden; alleen dit was de goede manier, en wie het anders deed, deed het fout!

In Engeland en in de Verenigde Staten vormden dansleraren aan het eind van de 19e eeuw vakbonden. Vervolgens werd een Engels stijl van dansen geïntroduceerd n.l. de ballroom stijl. Hiermede werden revoluties in de dans echter niet bezworen.

In deze zelfde periode was marsmuziek zeer populair. Deze muziek was geschapen om er op te dansen, en gedanst werd er. De one-step, de two-step, de foxtrot en talrijke dansen met dierenamen zagen het licht. De vraag naar dansmuziek was groot en de prille grammofoonplatenindustrie kreeg haar kans.

De shimmy en vooral de charleston, waren de dansen van de jaren twintig. Na 1925 werd de charleston ook in Europa populair en „everybody did the charleston“. De dans straalde de vrolijkheid uit en werd het symbool voor de jaren twintig.

In de jaren dertig traden in Amerika de beroemde „big bands“ op de voorgrond, en zij gingen er lustig op los, voor wat de dansmuziek betreft. Op de swingmuziek van de jaren dertig, werd geswingd of geïttered: dit was een wilde atletische dansstijl. Bij sommige variaties kwam het tot behoorlijke luchtacrobatie, een reden waarom de stijl minder geschikt was voor ouderen en gedistingeerde paren. Door de Engelsen gestandaardiseerde variaties van de Jitterbug, werden opgenomen in de danslessen en een variatie, de jive, hoort nu tot het vaste programma van de ballroom-dansen.

Eind de dertiger jaren kwam het eerste ballroom-orkest in Engeland op de plenen met als dansleraar Victor Silvester. Hij bracht alle muziek in strikt danstempo en kreeg internationale bekendheid. België en Nederland bleven niet ten achter. In Nederland kon men dansen op de muziek van o.a. Jan Corduwener en zijn dansmuziek. België kwam op de proppen met zijn vermaard orkest onder leiding van Francis Bay.

Het ballroom-dansen was bedoeld voor mensen die stijl, natuurlijke gracie en elegantie wisten te waarderen. Men danste niet los, maar in paren en men moest zich aan de regels houden. De paren gleden sierlijk en



schijnbaar moeiteloos over de dansvloer en de man had zonder meer de leiding. Voorbeelden daarvan waren Fred Astaire en Rudolf Valentino. Een aparte stijl kon men zien bij de latijns-amerikaanse dansen. De tango kende men al rond de eerste wereldoorlog, maar de meeste Latin-American-dansen, zoals de samba, de mambo en de cha-cha-cha dateren van de jaren vijftig. Specialist in dit genre waren Edmundo Ros voor Engeland, en Malando met zijn tango-rumba-orkest voor Nederland. Ballroom en Latin-American werd een sport en danswedstrijden werden gehouden in Amerika, Europa en zelfs Japan. Het was duidelijk dat er internationale afspraken moesten zijn, wilden de nationale danskampioenschappen tegen elkaar kunnen uitkomen. Daarom organiseerden de nationale dansbonden zich in de International Council of Ballroom Dancing en de eerste officiële wereldkampioenschappen werden in 1960 in Londen gehouden.

Er zijn wedstrijden voor professionals en voor amateurs. Het ballroom-dansen heeft verschillende afdelingen.

Stijldansen bleef populair, ook tijdens het rock 'n roll-tijdperk. In de jaren zestig en zeventig daalde de belangstelling voor het stijldansen echter tot een minimum, tot grote schrik van de dansscholen. Maar de tijden veranderen. Het disco-dansen gaat zijn alles overheersende invloed verliezen en krijgt een minder vooraanstaande plaats. Ballroom en Latin-American komen terug, samen met de „big bands“.

Geïnteresseerden kunnen zich voor inlichtingen steeds tot ondergetekende wenden.

Jules BAUDONCO

Grote Nationale Fotowedstrijd

Het Belgisch Instituut voor Voorlichting en Documentatie (INBEL), Montoyerstraat 3, 1040 Brussel, schrijft in 1985 zijn tweede nationale fotowedstrijd uit.

De wedstrijd staat open voor amateurfotografen, persfotografen, beroepsfotografen enz... Zowel Belgen als buitenlanders die ten minste sedert vijf jaar officieel in België verblijven mogen aan de wedstrijd deelnemen. De deelneming is kosteloos. Opnamen reeds bekroond door INBEL komen niet in aanmerking.

In aanmerking komt de creatieve fotografie die, naar inhoud, technische gaafheid en/of artistiek karakter, een ruim publiek aanspreekt.

Elke deelnemer kan een vrij gekozen en/of het opgelegd onderwerp behandelen. Het opgelegd onderwerp 1985 is „Het Openbaar Vervoer in België“.

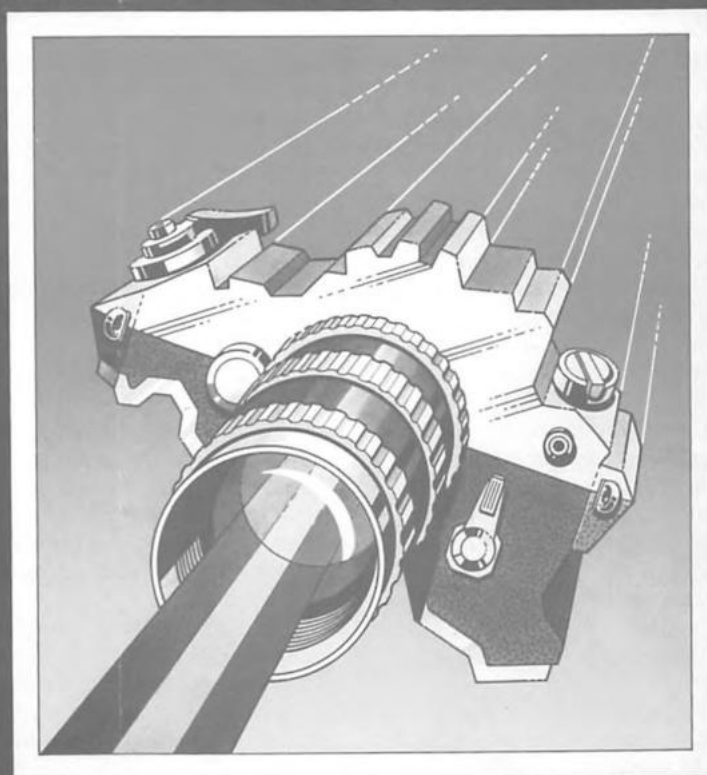
Zowel zwart-wit fotos als kleurfoto's en diapositieven komen in aanmerking.

Elke deelnemer mag maximum vijf opnamen per thema inzenden, ongeacht kleur, wit-zwart of dia.

De inzendingen moeten INBEL bereiken uiterlijk op 1 oktober 1985. Het postmerk geldt als bewijs. De inzendingen mogen ook op de fototeek van INBEL afgegeven worden.

NATIONALE FOTOWEDSTRIJD "INBEL" 1985

Prijzen: 350.000 F



Verzoeken om deelname: 1985 (10-10-1985) 3 - 1040 Brussel, Montoyerstr.



Gemeentekrediet



SABENA
BELGIAN WORLD FILMS



AGFA-GEVAERT

Nikon



Reglement hier verkrijgbaar of bij Inbel, Montoyerstraat 3 - 1040 Brussel.

**Het volledig reglement
kan gratis bekomen worden
op de redactie van
de MIVG-krant.**

Nieuws van de Vriendenkring



*Uittredend voorzitter
Julien De Clercq*

Vriendenkring heeft nieuwe voorzitter



*De nieuwe voorzitter van de Vriendenkring
Sonia Dierkens*

Zoals ieder personeelslid wellicht reeds via een bericht heeft vernomen, besliste de heer Julien De Clercq zijn taak van voorzitter van de Vriendenkring over te dragen, een taak die hij vol dynamisme jarenlang heeft behartigd.

Twee leden stelden hun kandidatuur, Mevrouw Sonia Dierkens en de heer Jaak Poppe.

Op de vergadering van 7 mei 1985 werd Mevrouw Dierkens als opvolgster van de heer De Clercq verkozen. Aan Sonia een hartelijk proficiat. Wij twijfelen er niet aan dat zij met geestdrift en vastberadenheid de taak van haar voorganger zal verder zetten. Eveneens wens ik Jaak Poppe te danken voor de interesse die hij betoonde voor deze taak.

Langs deze weg wil ik uittredend voorzitter Julien De Clercq in het bijzonder danken voor de vele inspanningen en belangloze inzet die hij al de voorbije jaren heeft tentoon gespreid. Niets was hem te veel als het de Vriendenkring betrof. Zij enig doel was steeds de verdere bloei van „zijn“ Vriendenkring. Laat ons even terugblikken.

Julien De Clercq was een van de grondleggers en steunpilaren van de afdeling Voetbal, waar hij beurtelings optrad als speler, secretaris en voorzitter. Momenteel is hij er nog steeds de huidige voorzitter van. De

gezichtskring van deze afdeling alleen was hem echter te beperkt. Onder het voorzitterschap van Charles Burm werd hij in het bestuur van de Vriendenkring opgenomen.

Wegens zijn wankele gezondheid was het voor Charles Burm helaas niet altijd mogelijk zich ten volle voor de Vriendenkring in te zetten. Julien De Clercq was de persoon die overal insprong en met nieuwe ideeën kwam aandragen. In mei 1971 diende Charles wegens gezondheidsredenen zijn ontslag in. In de vergadering van 20 oktober 1971 werd Julien, zoals algemeen verwacht, verkozen tot voorzitter. Mede-Voorzitter was Jozef Van De Gehuchte, Secretaresse Nicole Keldermans en Schatbewaarder Marcel De Vos.

Met dit vernieuwd bestuur kwam er een kentering in de top. Nieuwe afdelingen sloten aan. Er ontstond een nooit eerder gekende activiteit van voetbal - vissen - biljart - schutters - toeristen - tafeltennis - tennis - dia enz., naast jaarlijkse Inter-MIV toernooien en noem maar op. Enkele jaren later was er terug een verandering in het bestuur. Beurtelings namen Jozef Van De Gehuchte, Nicole Keldermans en Marcel De Vos ontslag uit het bestuur, maar Julien De Clercq bleef. Gustaaf Van Helleputte, Jozef Vlaeminck, Alfons Lorez en Frank De Leyn volgden de

ontslagnemers op. Het laatste jaar en meer bepaald na het jaarlijks bal, liep de voorzitter er wat ontgoocheld bij, liet toen voor het eerst het woord ontslag vallen en wenste jongere elementen naar voor te laten treden. Ook mede-voorzitter Jozef Vlaeminck diende zijn ontslag in.

Dit is dan ondertussen beslist, Julien De Clercq beloofde met raad en daad zijn opvolgster te helpen en steeds contact te blijven houden met de Vriendenkring.

Nogmaals, Julien, dank voor alles. Je hebt een blijvende stempel gedrukt op de Vriendenkring.

Alfons Lorez

Het Bestuur van de Vriendenkring
ziet er thans als volgt uit:

Voorzitter:
Sonia DIERKENS

Medevoorzitter:
Gustaaf VAN HELLEPUTTE

Schatbewaarder:
Frank DE LEYN

Secretaris:
Alfons LOREZ



Feest van de gedecoreerden

In aanwezigheid van de heer Pol COOLS, Voorzitter van de Raad van Beheer, Beheerder-directeur-generaal Pieter ROOSE, Directeur van Administratie Antoon EGGERMONT en Directeur van Exploitatie Jacques LAMBERT, had op vrijdag 22 maart 1985 het jaarlijks decoratiefeest plaats in de gemeentelijke feestzaal te Gentbrugge.

Na de traditionele toespraken ging de heer COOLS over tot de uitreiking van de verschillende onderscheidingen.

Huldepenning 40 jaar dienst

Mevr. Mariette VAN HENDE-DELMOTTE, bureelhoofd
H. Gustaaf COPPENS, bureelhoofd

Ereteken van de Arbeid 1ste klasse, 25 jaar dienst

H. André TANGHE, eerste toezichter

Ereteken van de Arbeid 1ste klasse, 35 jaar dienst

HH. Roger MORTIER, ontvanger-bestuurder
Henri DE MOOR, ontvanger-bestuurder

Ereteken van de Arbeid 2de klasse, 25 jaar dienst

HH. Julien DHAESE, mecanicien
Julien DEBBAUT, ontvanger-bestuurder
André DE ROCKER, ontvanger-bestuurder
Gilbert DEPPEZ, ontvanger-bestuurder
Germain ALLONCIUS, ontvanger-bestuurder
André ARDIJNS, ontvanger-bestuurder
Willy DOBBELAERE, ontvanger

Aan alle vereremerken wensen wij een hartelijk en welgemeend proficat voor de vele jaren van trouwe dienst.

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 augustus 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.



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

Tweede Jaargang,
nummer 5, juni 1985
Eindredactie: Marc De Vos

Werkten mee aan dit nummer:
Jules Baudoncq, Pierre De Meyer,
Danny De Ronne, Jean-Pierre De
Wilde, Alfons Lorez, Vriendenkring
M.I.V.G.

Voor gegevensverzameling en adressering dank aan:
Boekhouding, Mecanografie, 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)