

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

Nummer 7

Driemaandelijks

Winter 1985

REDACTIONEEL

Alweer is een jaar voorbij. Een goed jaar? Een slecht jaar? In ieder geval een jaar waarin heel wat is gebeurd. Naast de vele goede en goed bedoelde dingen, die aan ons zijn voorbijgegaan, maakten wij helaas alweer een schrijnende achteruitgang van diepmenselijke waarden mee: het fundamenteelste respect voor de medemens, de eerbied voor het leven.

1985 stemt tot nadenken. Voor de eerste maal sloeg de crisis onbarmhartig toe op het individu. Bij praktisch status quo blijvende verdiensten, werden we dit jaar gekonfronteerd met drastische opslagen van de meest elementaire consumptiegoederen. De werkloosheid geraakt niet opgelost; de staatsschuld neemt onrustwekkende afmetingen aan. Angst en onzekerheid maken zich van de mensen meester.

1985 was eigenlijk ook een jaar van het Openbaar Vervoer. Het werd al feestelijk ingeluid met een tariefverhoging. Opgelegd door Verkeerswezen uiteraard. Niettemin hebben wij de activiteiten, die ons door diezelfde instantie werden opgedragen, met succes afgewerkt. Dat durven wij met enige fierheid zeggen. Herinner U maar even de hoogtepunten: de kerstmanactie, de deelname aan de lentebeurs, de bloemetjes op Sint-Valentijn, de Floraliëtram, het U.I.T.P.-congres, de opendeurdagen, de Jaarbeurs,



de T.T.B.-dag, de trolleybusdemonstratie. Voor de betrokkenen waren deze manifestaties stuk voor stuk verhelderend en leerzaam. Of de doorsnee-openbaar vervoergebruiker daar een even goede boodschap aan heeft overgehouden, laten we hier in het midden. Tariefverhoging en vooral een steeds krapper wordende dienstverlening werkt over het algemeen meer op de gevoelige snaar van de reiziger, dan een met professioneel raffinement uitgekende promotie-activiteit. Met de tram- en busgebruiker, die het enige en onmiskenbare element van leefbaarheid is van een Vervoersmaatschappij (én van de stad!), wordt helaas nog veel te weinig rekening gehouden!

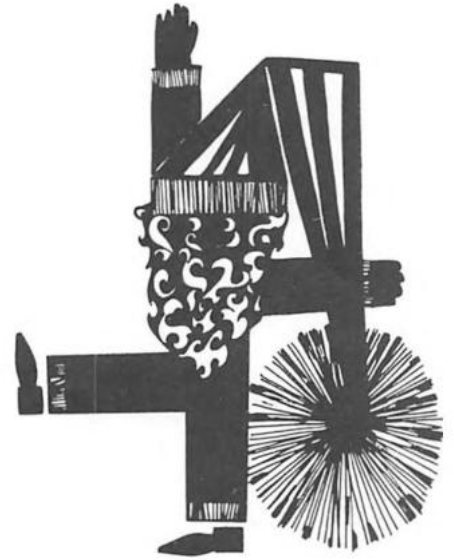
In 1985 waren ook ontelbare blije gebeurtenissen te beleven. Vele van die kleine dingen, die tot ons welzijn en geluk bijdragen: wij zien ze niet meer of vinden ze doodnormaal. Wij worden door de media voortdurend overstelpt met massa's slecht nieuws. Laten we met onze twee voeten op de grond blijven en ons meer bewust worden van andere waarden, die in onze kleine gemeenschap dikwijls voor het grijpen liggen: ons werk, onze vrienden en collega's, ons gezin, onze thuis, onze hobbyclubs. Als we op dat niveau in 1986 al wat vrede kunnen brengen, dan hebben wij alvast een stap in de goede richting gezet.

Het is in deze optiek dat de redactie en de medewerkers van de M.I.V.G.-krant U een Vredevol Kerstfeest, een Gelukkig Nieuwjaar en een goede gezondheid wensen, voor ieder van U en voor allen die U dierbaar zijn.

De M.I.V.G.-krant heeft zich in 1985 weten te handhaven en is ondertussen een vaste waarde aan het worden bij personeel en oudgedienden. Hartelijk dank aan alle personeelsleden die ons in de loop van het jaar van artikels, documentatie, foto's en tekeningen hebben voorzien.



Marc De Vos
Verantwoordelijke uitgever



AANKOOPVOORDELEN VOOR HET PERSONEEL

In het lentenummer van 1984 publiceerden wij een aantal handelszaken, waar het personeel mits vertoon van de vrijkaart kortingen van 5 tot 20% en meer kan bekomen. Wij harnemen hieronder deze lijst en vullen ze aan met nog enkele firma's.

Reisagentschap Travelclub,
Hoveniersstraat 8, Ledeborg.
Auto-onderdelen C.E.T.I.,
Hundelgemsesteenweg 10, Ledeborg.
Fantasie-artikelen Dollanzo,
Verbroederingsstraat 17, Gentbrugge.
Fantasie-artikelen Idee,
(*Steeman-Bogaert*),
Phoenixstraat 59, Gent.
Fantasie-artikelen Huis De Wilde,
Ledeborgstraat 29, Ledeborg.
Sportartikelen Impe Sport,
(*specialiteit voetball*),
Ledeborgstraat 47, Ledeborg.
Optiek Timmerman, optometrist,
Hundelgemsesteenweg 14, Ledeborg.
Meubels, Horeca-inrichting,
Baresto p.v.b.a.,
Bomastraat 30, Gent.
Doe-het-zelf Standaert p.v.b.a.,
Hilarius Bertolfstraat 50, Ledeborg.
Wijnen en likeuren Caves St-Amand,
Gentbruggestraat 169,
St-Amandsberg (10%).
*Groothandel in verf, behang en vloer-
bekleding Duo-Paint, p.v.b.a.*,
Brusselsesteenweg 131, Ledeborg
(20%)
Uitlaatcenter Carex,
Antwerpenplein 25, Gent,
(*Dampoort*) (10%).



1985, het jaar waarin het openbaar vervoer een nooit gekende promotie te beurt viel, behoort over enkele weken tot de geschiedenis. De kerstman met de agenda's 85, de tentoonstellingen in de verschillende steden en maatschappijen, de oldtimerritten her en der, het UITP-congres, de open-deur-dagen, de trein-tram-bus happenings, de demonstratiedag met de intrede van de trolleybussen in Gent... het is weer allemaal voorbij. Het was een jaar waarin Jan publiek met zijn neus op het openbaar vervoer werd gedrukt, en ongetwijfeld heeft dit alles bijgedragen om het tere plantje van de "goodwill" tegenover het openbaar vervoer, wat dieper wortel te laten schieten.



Hoogtepunt voor de MIVG in 1985 waren ongetijfeld de open-deur-dagen van 31 augustus en 1 september. Nooit werd door het personeel zo goed ervaren hoe groot de sympathie van de Gentenaren is en blijft voor "de trammaatschappij", zoals wij in de volksmond worden genoemd. Heel wat personeelsleden — van laag tot hoog — hadden zich dan ook zonder maat, voor het welslagen van deze dagen ingezet. Deze inzet is met een grote belangstelling door meer dan 4.000 bezoekers beloond. Onder deze bezoekers waren ook vele actieve en gewezen MIVG-ers en hun familieleden. Zij hebben tijdens die dagen kunnen zien, hoe veelzijdig en boeiend onze "trammaatschappij" is, en... hoe snel alles groeit en verandert. Oudgedienden konden soms hun ogen niet geloven.

Maar naast deze lichtpunten, was de lucht buiten de Maatschappij in 1985 vaak dreigend; men moest maar denken aan de aanslepende werkloosheid en de onzekerheid voor de jongeren; het klimaat van onveiligheid, zowel op wereldschaal als in de eigen omgeving, op straat en in het warenhuis om de hoek...

Binnenkort staat 1986 op de drempel. Velen vragen zich af wat dit jaar zal brengen: een teken van hoop? Het laat zich aanzien dat de uitdaging voor de openbaar vervoersbedrijven in de komende twee jaar groter zal zijn dan in 1985. Er zal nog meer vindingrijkheid nodig zijn, en een groter aanpassingsvermogen om de trams en de bussen in het algemeen, en deze van de MIVG in het bijzonder, in 1986 soepel te laten rijden en het openbaar vervoer aantrekkelijk te houden. Het is daarbij van het grootste belang dat wij het vertrouwen van de reizigers behouden en dit zo mogelijk versterken. Zij zijn immers onze uiteindelijke werkgever. Dit betekent dus dat wij — ook bij een afgeslankte dienstverlening — voortdurend moeten trachten de kwaliteit en de gebruiksvriendelijkheid van het Gentse stadsvervoer te verbeteren.

Dank zij de inspanningen en de samenwerking van vele personeelsleden kunnen wij 1985 bevredigend afsluiten. Namens de beheersorganen en de directie wil ik U allen hiervoor oprecht danken. Voor 1986 willen wij onverminderd beroep doen op dezelfde inzet en medewerking.

Maar vóór het zover is willen wij U voor 1986 vooral van harte toewensen: een jaar waarin gezondheid en begrip, vrede en welzijn U en uw familieleden in ruime mate te beurt mag vallen.

PIETER ROOSE
Beheerder-Directeur-generaal

Geschiedenis van de Gentse tramwegen (5)

DE BIJWAGENS VAN DE REEKS 50 TOT 54

Hoe eigenaardig ook maar deze bijwagens waren niet bestemd voor het Gentse net en waren eveneens niet geschikt om door ETG-motorrijtuigen getrokken te worden. Om dit beter te begrijpen, moeten we even terugblikken naar de geschiedenis van de buurtspoorlijn Gent-Merelbeke. Deze lijn werd op 16/01/1898 geopend tussen Merelbeke en Ledeberg. Op 01/07/1899 wordt ze verlengd tot Gent-Zuid. De lijn wordt oorspronkelijk verpacht aan de S.A. des Railways Economiques de Liège-Seraing et Extensions, doch op 01/02/1899 baat de NMVB deze lijn zelf uit om ze later op 30/06/1899 door te verpachten aan de ETG. Oorspronkelijk werd de lijn uitgebaat met stoomtrams, maar de overeenkomst tussen beide maatschappijen was dat de uitbating zou gebeuren door middel van accutrams gelijkaardig aan deze van het Gents net. Er zijn verschillende overeenkomsten tussen NMVB en ETG over de uitbating van deze lijn. In de overeenkomst van 19/08/1899 wordt wat onze bijwagens betreft in art. 8 gemeld dat de NMVB 5 accumotorrijtuigen levert terwijl de ETG zelf voor bijwagens en pakwagens zorgt. In de overeenkomst van 14/11/1900 meldt men in een opmer-



Bijwagen 50. Hedendaagse toestand bij de T.T.A. (foto P. de Meyer)

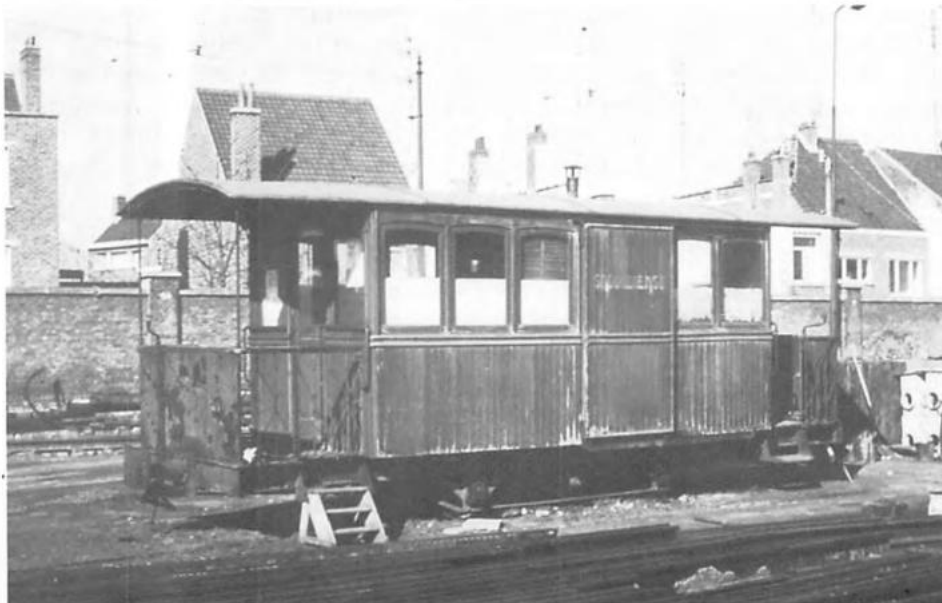
king: „buiten de 5 motorrijtuigen behoort al het ander rollend materieel aan de ETG”.

De ETG liet dus vijf bijwagens bouwen. Het rijtuig 50 wordt deels pakwagen, deels reizigerswagen terwijl de vier andere rijtuigen reizigerswagens zijn. Wie ze bouwde is ons niet bekend, vermits er praktisch geen

gegevens over deze wagens voorhanden zijn. Het staat vast dat ze in 1904 geleverd werden. Het zijn houten teackwagens die beplaat zijn en verder voorzien van open platformen. Oorspronkelijk in het groen geschilderd, worden ze tussen half mei en half juni 1913 in de gele kleur gestoken zoals de rest van het rollend materieel van het Gentse net. Deze rijtuigen deden ook wel eens dienst op het stadsnet. Zoals hierboven reeds aangehaald, meldt de Genteenaar in 1904 het gebruik van bijwagens tussen het Zuidstation en de foor. Het Volk van 06/02/1907 schrijft dat iedere avond een tram met twee bijwagens dienst doet tussen het Arsenaal en de Korenmarkt en dat mogelijks de maatschappij regelmatig bij speciale gelegenheden trams zal inleggen met open of gesloten bijwagens. In 1907 had men als bijwagens precies de reeks 50-51. De open bijwagens 1 tot 6 waren in bestelling.

Over de verdere geschiedenis van deze bijwagens vonden we nog niets. De laatste ons gekende onderhoudsgegevens van de rijtuigen 51-54 dateren van 1934. In de briefwisseling van 1935 is er sprake van de afschrijving van vier bijwagens. Twee chassis zal men gebruiken om twee platte wagens voor de spoordienst te bouwen. Aan de Heer Van Beveren te Gent wordt op 13/03/1935 een faktuur gezonden met de vermelding:

Bijwagen 50 bij de Spoordienst (foto De Temmerman)



**DE OPEN TRAMS
REEKS 201 tot 219
(later vernummerd tot reeks 216
tot 234)
DE OPEN BIJWAGENS
REEKS 1 tot 6**

1. Inleiding

In het begin van de twintigste eeuw kochten de meeste Europese vervoermaatschappijen open trams. Gent wilde niet onderdoen en de Gentenaars met het stadsbestuur op kop drongen er regelmatig op aan dat de E.T.G. open rijtuigen zou kopen. Enerzijds herinnerden zich vele stads- en genoten nog de open paardetrans die op zonnige dagen heel wat bijval hadden; anderzijds moest Gent up to date zijn voor de wereldtentoonstelling van 1913. De maatschappij zelf was er niet zo op gesteld om open rijtuigen te kopen. Economisch bekeken was dit een dure fantasie gezien open trams maar ingezet kunnen worden bij gunstige weersomstandigheden. Vele maatschappijen kochten open rijtuigen maar al gauw werden ze gesloten om ze gans het jaar te kunnen gebruiken. Andere steden, zoals Antwerpen bijvoorbeeld, hadden hun rijtuigen zodanig omgebouwd dat ze in de zomer open waren, maar in de winter met passende panelen gesloten konden worden.

De Gentse open trams werden tussen 1908 en 1909 in dienst gesteld om reeds vanaf 1924 omgebouwd te worden tot gesloten tweeassers of drieassers. De open bijwagens zullen het tot in 1948 volhouden.

(wordt vervolgd)

Pierre de Meyer

N° 26 Gand. Vue du Marche aux Grains
Gent. De Graan Markt



Open tram 217 in dienst op de lijn 1 rond 1913.



„verkoop van 4 trambijwagens wegende 14.575 kg”. Nergens worden echter de nrs 51 tot 55 vermeld. Het is praktisch uitgesloten dat het hier om andere rijtuigen zou gaan. Het rijtuig nr 50 had echter meer geluk. Deze halve pakwagen werd verwezen naar de spoordienst. Tot in 1968 zal dit rijtuig, ontdaan van zijn beplatingen en in het grijs geschilderd in Gent blijven. In 1969 begint het een nieuwe loopbaan op de TTA (Toeristische Tramlijn van het Aisnedal in de Belgische Ardennen). Het rijtuig wordt er volledig gerestaureerd (doch niet beplaat).

De pakwagen-afdeling wordt omgebouwd tot staanruimte en hiervoor worden de schuifdeuren vervangen door een houten schot.

Dankzij de TTA is één van de oudste Gentse rijtuigen bewaard en hopelijk komt het ooit eens in Gent terug. Nog enkele bijkomende gegevens over het rijtuig nr 50. Het rijtuig is dus voorzien van een eerste coupé met 3 vensters (8 zitplaatsen), vervolgens komt de pakafdeling met schuifdeur en tenslotte komt een tweede coupé met 2 vensters (6 zitplaatsen). De totale lengte bedraagt 7,825 m, breedte koetswerk 2,13 m, asafstand 2,25 m, lengte platformen 1,15 m. groot compartiment 2,13 m lang. pakwagenafdeling 1,07 m en klein coupé 1,14 m. lang.

Twee rijtuigen van de sleepwagenreeks 50-54 getrokken door N.M.V.B.-motorrijtuig (Verzameling E. Keutgens)

Meirelbeke — De Tramstatie



Met de trolleybus op de Jaarbeurs

Grote publieke belangstelling was er voor de trolleybus die van 7 tot 22 september aan de ingang van de Gentse Jaarbeurs als blikvanger stond opgesteld. De keuringsslag door de meestal kritische Gentenaars kon beginnen. Zij die het wat ernstiger opnamen, konden hun suggesties schriftelijk kwijt op daartoe bestemde formulieren die in een bus achteraan het rijtuig konden worden gedeponeerd.

Van openingsuur tot sluitingsuur maakten wij een praktisch ononderbroken défilé van bezoekers mee. Gemeten aan het aantal uitgereikte folders, schatten wij hun aantal toch op ruim 5.000. Het kunnen er ook veel meer geweest zijn. Eigenaardig genoeg werden slechts een zestigtal geschreven suggesties afgegeven. De meest voorkomende vraag herhaalde zich gemiddeld om de minuut: „Wanneer komt deze bus in dienst?“ De hoofdvogel in zowel mondelinge als de schriftelijke suggesties was: „Opstap te hoog!“.

Van de vele ontelbare opmerkingen en suggesties, meestal geuit door mensen die het Openbaar Vervoer ook daadwerkelijk dagelijks gebruiken, onthouden wij hier de meest waardevolle:

- de doorgangen tussen de zetels vanaf de tweede opstapdeur zijn te smal: problemen bij sterk bezette bus, vooral voor scholieren met boekentassen;

- in- en uitstappen langs alle deuren. Hier konden wij onmiddellijk positief op antwoorden;
- mensen die reeds op de gelede trams of bussen in Brussel of aan de Kust hadden gereden, vonden de afwerking aan de vouwbalg onefficiënt en onveilig;
- aan de rechterkant van het rijtuig zijn aan de ramen geen belknooppunten. Wanneer de dubbele zetels bezet zijn, kan de reiziger aan het venster geen halte aanvragen;

- jonge moeders met kinderwagens vroegen ruime platforms aan iedere deur en niet alleen achteraan;
- vele bezoekers vonden het zelf openen van de deuren niet belangrijk of zelfs een nadeel;
- het niveau-verschil tussen de ziten staanplaatsen vonden velen een nadeel, vooral voor ouderen; daar waar de verhoogjes beginnen, bevinden zich bovendien scherpe randen, waar menig bezoeker zich nu reeds meer dan eens aan bezeerde.

Collega Frank Willems in volle aktie.



Afgezien van de concrete opmerkingen, vroegen veel mensen naar de kostprijs van zo'n bus. Over het algemeen schrokken zij, wanneer zij het getal hoorden uitspreken. Sommigen wisten trouwens niet precies wat een trolleybus is. Anderen konden zich vaag herinneren dat het iets was dat in de tijd overal werd afgeschaft en nu in Gent terug gaat komen. Alles bij elkaar kan het experiment op de Jaarbeurs als geslaagd genoemd worden en een interessante ervaring voor de personeelsleden, die om beurten het publiek met geduld aanhoord en te woord hebben gestaan. Raf Meerschaut, Johan Bullynck, Marc De Vos, Eddy Desmet en Frank Willems.

Laten we hopen dat de uitgebrachte suggesties op de gepaste niveaus zullen doordringen...

Stap maar op de trolleybus!

Personalia

Indiensttredingen

Kwamen onze rangen vervoegen:

Bediende

Martine DE MEU op 16.9.85.

Bediende-Stagiair R. V. A.

Linda RAETS op 4.11.85.

Verkeersdienst

Adriaan DE VREUGD op 2.9.85

Marc DE BLAUWE op 2.9.85

Patrick CARLIER op 23.9.85

Etienne DENOYETTE op 23.9.85

Pascal TERNEU op 7.10.85

Filip MAREELS op 7.10.85

Danny DE BUSSCHER op 4.11.85

Guy DESCAMPS op 4.11.85

Spoordienst

Dirk ROUAN op 9.9.85

Huwelijken

Stapten in het huwelijksbootje:

Christiaan SEPELIE (Verkeer) met Ina BORDERE op 27.9.85

Geboorten

De ooievaar kwam op bezoek met:

Joost, bij Eddy BAELE (Verkeer) op 13.10.85

Sylvia, bij Dirk DE RUDDER (Verkeer) op 30.10.85

Stijn, bij Alex MAENHOUT (bediende) op 30.10.85

Saskia, bij Etienne VLAEMINCK (Werkhuis) op 15.11.85

Met pensioen

Genieten van een welverdiende rust:

Lucien LAPINNE (Verkeer) op 30.9.85

R n  VAN DE KEERE (Verkeer) op 30.9.85

Overlijdens

Aktieven

Roger DE BAERDEMAECKER (bediende) op 1.11.85

Oprustgestelden

Michel DE MEYER (Verkeer) op 30.09.85

Gustaaf BRACKE (Technische Diensten) op 7.10.85

Eduard VAN HOORDE (Verkeer) op 13.10.85

Gustaaf VAN WICHELEN (bediende) op 21.10.85

Leo VERVAET (Verkeer) op 24.10.85

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

Deze gegevens werden afgesloten op 30.11.85

Trein-Tram-Bus-dag

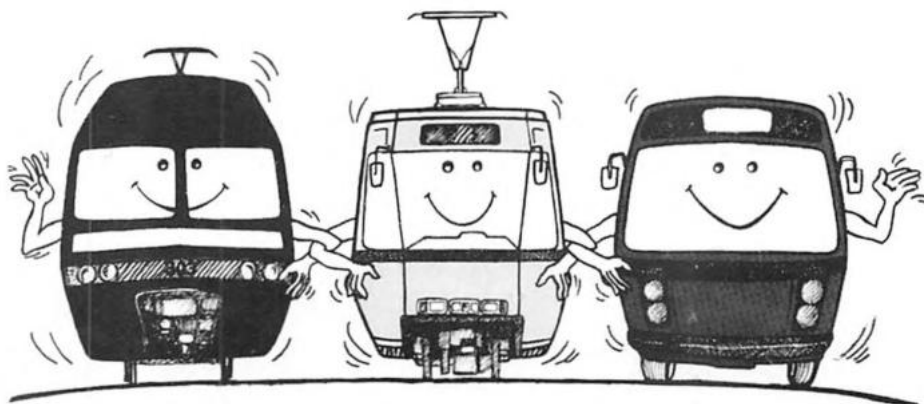
Al zeer vroeg in de ochtend van zondag 6 oktober stonden ééndagjestoeristen zich de ogen uit te wrijven op het perron van Gent Sint-Pieters. De derde TTB-dag was gestart. Vreemd eigenlijk als je bedenkt dat je slechts één dag van een zorgeloze openbaar-vervoer-trip gebruik kunt maken, terwijl je de rest van het jaar verdomd goed moet opletten dat je de ongelooflijk onoverzichtelijke wirwar van vervoerbewijzen van liefst drie verschillende vervoermaatschappijen op straffe van fikse boetes, uit mekaar kunt houden.

In de hall van het station was een heuse informatiestand in elkaar getimmerd. De M.I.V.G., de N.M.V.B., de Dienst Toerisme van de Stad Gent, de Federatie van Toerisme van Oost-Vlaanderen en de Aktiegroep Openbaar Vervoer stonden met woord en desnoods met daad paraat om de bezoekers uit de vier windstreken ter wille te zijn. Alleen een beetje spijtig dat de N.M.B.S. de stand aan de ingang van de perrons in plaats van aan de uitgang had opgesteld. Het was immers de bedoeling dat de aankomende reizigers over de bezoekmogelijkheden van Gent en omstreken werden ingelicht. Vertrekkende reizigers werden door een mobiele ploeg N.M.B.S.-mensen op het goede spoor gezet.

Het goede weer was de ganse dag van de partij. Daardoor kwam het voor, in Gent althans, dat de reizigersstromen zich tamelijk egaal over de dag spreidden. Buiten een paar pieken met overvolle trams, uiteraard van lijn 1, kwam de M.I.V.G. op geen enkel ogenblik met het beschikbare materieel in verlegenheid. Nochtans werden in vergelijking met verleden jaar hoge cijfers gescoord. De directie van de Spoorwegen liet ons weten dat 56.826 biljetten werden verkocht, wat 66 % meer is dan vorig jaar. 101.697 reizigers werden vervoerd, wat dan weer 77 % hoger is dan de vorige TTB-dag. Tussen 7 en 11 uur werden al 83 extra treinen ingezet.

Naast het historisch centrum in Gent was de precieuze tentoonstelling "Santiago Di Compostella" in de Sint-Pietersabdij een grote trekpleister. In Oostende waren naar verluid tegen 15 uur een kleine 30.000 mensen aangekomen. De kusttram, die normaal om het half uur rijdt, werd zodanig overrompeld dat de frequentie moest verviervoudigd worden. De Antwerpse Zoo zat eivol en boekte over de 10.000 bezoekers. Toppers in de rangschikking van de bestemmingen waren eveneens Brussel, Luik, Brugge en de Ardennen.

Verkeersminister Herman De Croo was dermate in zijn nopjes met het succes dat hij met het plan uitpakt om volgend jaar een TTB-weekend op het getouw te zetten in samenwerking met de buurlanden. Het blijkt zelfs dat dit jaar al in Düsseldorf en Keulen biljetten voor de TTB-dag werden verkocht.



Trein-Tram-Bus-dag



Handige tips

In de winterperiode kan het erg vervelend zijn, wanneer je als beeldrager van buiten naar binnen in een verwarmde ruimte komt. De glazen dampen aan en je ziet de eerste ogenblikken geen steek meer. Om dit te voorkomen, kan je als volgt te werk gaan. Wrijf met je vochtige vingertop over een stuk zeep en smeer daarmee je brilglazen in. Poets ze daarna op met een zacht wollen doekje.

Hetzelfde vervelende verschijnsel kan zich voordoen met de voorruit van je wagen. Het volgende middel is eenvoudig en probaat. Drenk een propere stofdoek in een detergent en laat hem zacht drogen. Wanneer hij bijna droog is en nog zacht, stop hem in een plasticzakje en leg hem bij jou in de wagen. Als je ruiten aanslaan, hoef je ze er maar even mee in te wrijven en weg is de damp. Vind je koper poetsen een vervelende karwei? Vroeger hielden er zich hele families op regelmatige tijdstippen mee bezig in plaats van naar de televisie te kijken. Maak een oplossing van 100 gr St-Marc per liter water en breng dit aan de kook in de grootste kom, die je bezit. Wanneer het sop aan het koken gaat, leg je er het koperwerk in en draai het nu en dan eens om. Laat het er een tijdje in weken (niet de ganse dag). Neem het eruit en je hoeft het maar eventjes op te poetsen met een propere droge doek. Te grote stukken kan je ook met een wat meer afgekoelde oplossing afwassen. Bij sterk vervuild koper gebruik je meer St-Marc met eventueel een scheutje ammoniak.

Julien Verhé

LENINGEN — FINANCIERINGEN:

Bron van financiële zorgen?

In de hedendaagse consumptiemaatschappij worden wij voortdurend aangespoord om een aantal "luxe-goederen" te kopen.

Niet zelden worden deze goederen door de handige reclamejongens als een vanzelfsprekend en zelfs noodzakelijk element van onze dagelijkse behoeften voorgesteld. Hierbij denken wij vooral aan prestige-auto's, video- en hi-fi-installaties, home-computers... enz.

Het middel bij uitstek om deze artikelen te verwerven is in vele gevallen de persoonlijke lening of de lening op afbetaling.

Toch zijn die (gemakkelijk te verkrijgen) leningen dikwijls de oorzaak van heel wat (geld)problemen!

Statistisch gezien zouden momenteel zo'n tachtigduizend Belgen moeilijkheden ondervinden om hun leningen op de voorziene tijdstippen af te lossen.

Een van de middelen die de schuldeisers kunnen aanwenden om wanbetalers toch te doen betalen is de *loonoverdracht*.

Vooraf dient vermeld dat de uitvoering van een loonoverdracht gereguleerd wordt door de wet op de bescherming van het loon en aan strikte regels gebonden is.

De loonoverdracht is een **OVEREENKOMST**. Dit impliceert dat de ontlenaar (schuldenaar) ermee akkoord gaat dat, ingeval van wanbetaling door de ontlenaar, de schuldeiser zich tot de werkgever kan wenden om een gedeelte van zijn loon rechtstreeks aan hem (de schuldeiser) over te maken.

Toch kan de schuldeiser niet willekeurig overgaan tot loonoverdracht zonder enkele vormvereisten strikt te respecteren. Deze verplichtingen worden hierna uiteengezet:

1. de overeenkomst met akkoord tot loonoverdracht **MOET** in een afzonderlijk document, los van de eigenlijke leningsovereenkomst, worden opgenomen. Uiteraard moet ook dit document door beide partijen ondertekend worden.
2. bij de uitvoering van de overdracht moet volgende procedure gevolgd worden:
 - de schuldeiser stelt, bij aangetekende brief, de schuldenaar in kennis van zijn voornemen om tot loonoverdracht over te gaan. Een kopie van die brief wordt naar de werkgever gestuurd.
 - vanaf de verzending van voormelde brief heeft de schuldenaar *tien* dagen (= kalenderdagen) tijd om zijn werkgever in te lichten dat hij zich verzet tegen het voornemen van de schuldeiser. Hij moet dit doen per aangetekende brief.
 - ingeval van verzet door de schuldenaar moet de werkgever binnen de vijf dagen na kennisgeving van het verzet, de schuldeiser hiervan in kennis stellen. De schuldeiser kan dit verzet aanvaarden ofwel de zaak voor de vrederechter brengen. De vrederechter zal over het verzet oordelen en eventueel de loonoverdracht bekrachtigen. Tegen de beslissing van de vrederechter kan geen beroep worden aangetekend.
 - indien de schuldenaar niet reageert binnen de voorziene termijn (= 10 dagen) dan wordt de overdracht effectief nadat de schuldeiser een eensluidend afschrift van de overeenkomst aan de werkgever heeft toegestuurd. De werkgever moet dan het voor beslag vatbare gedeelte van het loon van de schuldenaar, rechtstreeks aan de schuldeiser storten.

Hoeveel kan van het maandelijks inkomen worden afgehouden?

Na aftrek van de bijdragen voor sociale zekerheid en de bedrijfsvoorheffing moeten volgende bedragen aan de schuldeiser(s) overgemaakt worden:

- tot 19.000 F : geen afhouding
- op het gedeelte van 19.000 F tot 23.000 F : 1/5 of maximum 800 F
- op het gedeelte van 23.000 F tot 30.000 F : 2/5 of maximum 2.800 F
- boven de 30.000 F netto : alles

Voorbeeld: het netto-inkomen na aftrek van RSZ en bedrijfsvoorheffing beloopt 37.500 F.

Het bedrag van de overdracht is dus:

- onder 19.000 F: geen afhouding	=	0 F
- van 19.000 F tot 23.000 F: 1/5	=	800 F
- van 23.000 F tot 30.000 F: 2/5	=	2.800 F
- boven 30.000 F: alles	=	7.500 F
		<hr/>
		11.100 F

Ook bijkomende premies en allerhande vergoedingen zijn voor overdracht vatbaar. Zo zal bij een loonbeslag de eindejaarspremie meestal volledig moeten overgedragen worden.

Als besluit nog dit: bij een tijdelijk onvermogen om de maandelijks aflossing integraal te betalen, tracht dan bij de schuldeiser een overeenkomst te bedingen die een loonoverdracht onnodig maakt. Is er betwisting met de schuldeiser, reageer dan tijdig en op de gepaste manier.



Bond van de Gepensioneerden treurt om Voorzitter

De Bond van de Gepensioneerden, Invaliden en Bruggepensioneerden van de M.I.V.G. betreurt diep het heengaan van zijn Voorzitter Michel De Meyer en biedt aan zijn echtgenote en familie zijn oprechte gevoelens van innige deelneming aan. Michel werd door ieder lid zeer gewaardeerd. Wanneer men hem iets vroeg, deed hij steeds met de glimlach zijn uiterste best om er een gepaste oplossing aan te geven. In de boekhouding moesten de puntjes op de i's staan. Inkomsten en uitgaven, hoe klein ook, werden altijd zorgvuldig genoteerd. Maar zijn grootste plezier was kaarten. Wanneer er bijeenkomst was en het bestuur had weinig te bespreken, dan was hij er altijd als de eerste bij om een duchtig kaartje te leggen. Het is aan Michel te danken dat de Bond van de Gepensioneerden is ontstaan. Op zijn aandringen werd hij zes jaar geleden, op 30 mei 1979 gesticht. Sindsdien is het ledenaantal opgelopen tot circa 75 en vooral omdat we onpartijdig zijn, moet het eerste woord nog komen. Michel De Meyer bracht met zijn doorzettingsvermogen alles tot een goed einde, niet alleen als Voorzitter, maar ook als Zwarte Piet en clown. 37 jaar lang heeft hij voor de kinderen van het personeel de lieve zwarte Sinterklaasknecht gespeeld. Michel, we denken en praten nog veel over U.

André Ediers



AFSCHEID VAN MICHEL

Ondanks hardnekkige geruchten die al een tijdje de ronde deden, als zou het met Michel De Meyer niet zo best gaan kwam de telefonische bevestiging van het finale gebeuren toch over als een ijskoud stortbad. Te vroeg, veel te vroeg werd Michel uit ons midden weggehaald, want hij hield van mensen en had ze graag om zich heen. Hij was jarenlang op lijn samen met zijn "maat" Maurice Rammelo een nooit meer geëvenaard koppel. Ook als Zwarte Piet op het toenmalige jaarlijks Sinterklaasfeest in de KNS was hij het die de show stal, niet als boeman voor de stouten maar als de kleine guitige Zwarte Piet met het grote hart van koekebrood, een kwinkslag hier en een handvol karlontjes daar. Ongetwijfeld heeft menig huidig personeelslid destijds nog op zijn knie gezeten. Steeds slaagde hij erin uit soms angstig betraande oogjes een brede glimlach te toveren. Mooie jaren, Michel, ge hebt het dikwijls zelf gezegd.

Toen de opruststelling er ook voor jou kwam, waart gij het andermaal die de behoefte voelde uw vroegere werkmakkers samen te brengen en je stichtte de "Bond der MIVG-gepensioneerden" waarvan jij meteen voorzitter werd. Dat uw inzet ervoor werd gewaardeerd blijkt uit de grote opkomst bij de maandelijkse vergadering en het toenemend ledental. Ik weet ook Michel dat het je deugd deed als het er druk aan toe ging, als duchtig op tafel werd gebonkt bij het kaartspel en dan deed je er gewoonlijk nog een schepke bij, dan zat je te glunderen aan de bestuurstafel. Vorig jaar nog beleefden wij saam met U een fijn verlof te Spa waar ge andermaal op een paar dagen tijd niks dan vrienden telde. Helaas begonnen kort daarna de problemen. Op de 11 novemberherdenking vertrouwde Michel mij toe eens "binnen" te moeten voor een onderzoek en voegde eraan toe er toch niet helemaal gerust in te zijn. De laatste maanden waren dan ook een voortdurend schommelen tussen hoop en vrees, maar toen het avond werd en het licht verging in duisternis wist hij dat Lidy, zijn toegewijde echtgenote er was. Talrijk waren ze opgekomen, de vele vrienden, collega's en oudstrijders om van Michel op waardige wijze afscheid te nemen en toen die vrijdagmorgen onder een milde oktoberzon Michel de kerk werd binnengedragen, reed zowaar traag een met kinderen bezette blauwgele MIVG-bus voorbij...

In dankbaar aandenken
Herman Alloncius

Het Zillertal, het dal en zijn omgeving (5)

We kijken de wagen nogmaals goed na en vertrekken vanuit het Zillertal naar de GROSSGLOCKNER-HOCHALPENSTRASSE, een "must" voor de toerist! Vooraf vertel ik jullie dat er tweemaal tolgeld dient te worden betaald: een eerste maal wanneer u de Gerlosstrasse bereikt en een tweede maal aan het tolhuis bij de Alpenstrasse. Tarieven kan je zeker en vast terugvinden bij het plaatselijk toeristenbureau. Een vorige maal brachten we een bezoek aan de waterval van Krimml. U dient dezelfde weg te volgen vanuit het Zillertal tot voorbij Krimml,

richting MITTERSILL. Graag geef ik een tip: wanneer u geen tolgeld wil betalen aan het tolhuisje van de Gerlosstrasse, kan u 100 meter vóór dit huisje links afslaan. Een half uurtje later bereik je de hoofdweg naar Mittersill. Maar let op, deze smokkelbaan is de eigenlijke GERLOSPAS met een steiging van 12 % en een wegbreedte van 2,5 meter. Uitkijken dus! Wanneer u heelhuids Mittersill bereikt, volgt u de weg naar BRUCK. Daar kan u de grote klim aanvangen met de wagen. U hoeft maar de wegaanduiding 'GROSSGLOCKNER' te volgen.

Sneeuw, ravijnen, scherpe haarspeldbochten, unieke vergezichten en reuzegletsjers zijn de ingrediënten die u zeker en vast zal ontmoeten tijdens uw tocht. Deze prachtige 'Alpenstrasse' wordt als één der mooiste wegen over de Alpen beschouwd. Een onvergetelijke ervaring langs Oostenrijks' hoogste berg, de GROSSGLOCKNER, wacht u onbeslist!

De werkelijke Alpenstrasse vangt aan in FUSCH (3 km. van BRUCK) en strekt zich uit van het tolhuisje tot HEILIGENBLUT. Hier zijn techniek en natuur één harmonisch geheel. De weg zelf is zeer goed berijdbaar en bevat talrijke telefonische hulpposten voor de minder-gelukkigigen.

Tijdens deze trip ontdekt u de twee uitgebouwde vergezichtposten, die elk op hun beurt de bezoeker in verrukking zullen brengen.

De EDELWEISSTRASSE enerzijds, biedt u een panorama met 37 bergtoppen boven de 3000 meter. De uitkijktoren laat u tevens getuige zijn hoe de auto's zich als slangen over de pas proberen te slepen...

De GLETSCHERSTRASSE anderzijds, brengt u op een hoogte van 2.362 m. tot aan de Franz-Jozef-Hohe. Daar heeft men het mooiste Alpenzicht van Europa met als neusje van de zalm, de GROSSGLOCKNER. (3.797 m.) U kan ook een bezoek brengen aan de Pasterzengletscher via een verticale berglift.

Wanneer u verder zuidwaarts rijdt, ontmoet u het mooiste bergdorp van Europa: HEILIGENBLUT. Dit romantisch dorp aan de voet van de Grossglockner, dankt zijn naam aan de legende van het H. Bloed. De H. Briccius had een flesje bij zich met het bloed van Christus. Toen hij op de terugweg van Constantinopel naar Denemarken was, werd hij door een lawine verrast. Op de plaats van het gebeuren staat nu de huidige parochiekerk met kapel, waarin u het ongeschonden flesje kan bekijken. Vanuit het Heiligenblut volgt u de weg naar LIENZ en FELBERTAUERN. Zo komt u dan terug in MITTERSILL uit om vandaar terug te keren naar Krimml, Gerlos en het Zillertal.

Next time gaan we naar DUITSLAND om de mooie kastelen van koning Ludwig II te bewonderen. Graag wijs ik jullie erop dat ALLE TRIPS gemakkelijk te ondernemen zijn op 1 dag. Tot dan!

Heiligenblut met parochiekerk

Inzet: De Grossglockner (3.797 m.)



Danny De Ronne

Allemaal Trolleybussen

Op donderdag 7 november greep in onze Arteveldestad een internationale trolleybus-demonstratiedag plaats. Reeds dagen voordien was onder de E3 ter hoogte van het Braemkasteel te Gentbrugge een grote drukte te bespeuren van konstruktors en transportmaatschappijen die hun producten kwamen afzetten.

Het gloednieuwe bovenleidingsnet tussen Meersemdries en de Dampoort werd de ganse dag door de verschillende bussen zonder problemen uitgetest. Tientallen tramliefhebbers en fotografen, die van de manifestatie lucht hadden gekregen, waren op het parcours aanwezig om de spectaculaire gebeurtenis te aanschouwen en op de gevoelige plaat vast te leggen.

Deze demonstratiedag was eigenlijk de apotheose van een driedaags symposium dat te Brussel op dinsdag 5 november was gestart. Vermits Gent de eerste en enige stad in België is, die over een trolleybovenleiding beschikt, werd de demonstratie in onze stad gehouden. Zoveel eer zou men anders wel aan de hoofdstad voorbehouden hebben! Meer dan eens kreeg de redactie van geïnteresseerden de opmerking te horen, waarom binnen de M.I.V.G. aan deze toch niet onbelangrijke gebeurtenis in eigen stad zo weinig ruchtbaarheid werd gegeven. Daarom een korte toelichting over de achtergronden.

Tussen 1982 en 1985 hebben acht Europese landen, met name België, West-Duitsland, Frankrijk, Engeland, Zwitserland, Italië, Denemarken en Finland, de handen in elkaar geslagen om samen een evaluatie te maken van de technische en economische mogelijkheden van de bimodale trolleybus. Deze commissie werd opgericht in de schoot van de algemene Europese samenwerking op het vlak van Wetenschappelijke en Technische Research. Deze operatie werd genoemd COST 303 (Cooperation Scientifique et Technique). Het nummer beduidt het zoveelste project in deze samenwerking.

Om aan deze evaluatie gestalte te geven, werd een gemeenschappelijk

werkschema opgesteld. De deelnemende landen hebben volgens een identiek systeem hun constructeurs en exploitanten van trolleybussen door een groep experts aan een diepgaand onderzoek omtrent de meest uiteenlopende karakteristieken laten onderwerpen. Om de resultaten van dit onderzoek uit te wisselen en aan de praktijk te toetsen, werd het symposium, gevolgd door de demonstratiedag, georganiseerd. Circa 150 deelnemers, onder het voorzitterschap van V.U.B.-professor Gaston Maggetto — sterk voorstander van elektrische tractiewijzen — waren op dit seminarie aanwezig. De M.I.V.G. was in deze aangelegenheid geen organiserende instantie, maar stelde welwillend haar trolley-net ter beschikking van de operatie COST. Vandaar dat de ritten met de trolleybussen uitsluitend voorbehouden waren aan de leden van het symposium, die hun bevindingen telkens op een vragenlijst moesten optekenen. Het resultaat van hun notities zal samen met de conclusies van het seminarie in een uitgebreid rapport worden gepubliceerd.

Voor de liefhebbers publiceren wij hieronder de verschillende typen van trolleybussen die op ons net gereden hebben.

België: VAN HOOL ACEC AG 280 T. Gelede bus. Gewicht 27 ton. 46 zit- en 85 staanplaatsen. Vermogen electromotor 177 kilowatt. Lengte: 17,9 meter.

West-Duitsland: MERCEDES-BENZ O 305 GTD. Geleed. 27,6 ton. 62 zit- en 106 staanplaatsen. 179 KW. 17,3 m.

West-Duitsland: M.A.N. SG 240H DUO. Geleed. 25,5 ton. 59 zit- en 76 staanplaatsen. 165 KW. 16,6 m.

Finland: SWS. Solobus. 18,5 ton. 37 zit- en 45 staanplaatsen. 110 KW. 12 m.

Frankrijk: RENAULT PER 180 H. Geleed. 29 ton. 41 zit- en 119 staanplaatsen. 165 KW. 17,8 m.

Italië: FIAT CNR-IVECO 471 BM. Solobus. 18,4 ton. 26 zit- en 58 staanplaatsen. 90 KW. 12 m. Deze bus was wel aanwezig, maar heeft niet gereden.

Tenslotte waren nog twee rijtuigen "hors-concours" naar Gentbrugge gekomen: een Nederlandse trolley uit Arnhem van de Hollandse construc-

De degelijke Duitse MERCEDES-BENZ





De elegante Franse RENAULT

teur "Den Oudsten" en een oldtimer trolleybus, speciaal voor de gelegenheid vanuit het trammuseum in Woluwe naar Gent overgebracht. Dit oudje met een koetswerk van Brossel-D'heure en een motor Acec is het enige nog overblijvende exemplaar van een serie van 24 trolleybussen die tussen 1939 en 1964 op de enige ooit bestaande trolleylijn in Brussel heeft gereden van de Leopoldswijk tot Machelen. Het is precies om de enorme technische evolutie van de trolleybus sedert 1940 aan het publiek kenbaar te maken, dat op initiatief en kosten van de constructeur VAN HOOL-ACEC dit rijtuig naar

Gentbrugge werd overgebracht. Van dezelfde gelegenheid maakten een paar leveranciers van nevenproducten gebruik om meteen hun waren aan het internationaal gezelschap voor te stellen: de spectaculaire palenboormachine van FUNDEX, die in onderaanneming van Fabricom de funderingen van de trolleypalen heeft uitgevoerd en de nieuwe M.I.V.G.-bovenleidingswaggen van de constructeur BRIL op Volvo-onderstel.

En nu maar hopen dat de exploitanten de juiste conclusies trekken uit deze hopelijk voor velen verhelderende manifestatie...

De robuuste finse SWS



Opgevangen op de tram...

- Wel, wieda m'hier zien, Soske, 't es al zu lange leen da 'k ù gezien hèn? Zijde ziek geweest messchiens?
- Wel bij nienok, mijn kind, 'k ben verhuisd, 't es doarmee dadde mij op ùwen tram al zulange nie mier gezien hèt.
- Ja? En woar weunde nù?
- Op Genbrugge, Mietse, in die straote waordan ze da spel veur diene drolbus aan 't placeere zijn. Welwewel, mijn kind, hoa'k da op veurhand moete wete! Ze zijn ons doar nogal een beetse aan 't arrangeere, zan!
- Ah ja, diene brolbus, 'k hèn doar uuk iets van g'huurd. Es dad'ezu nie mee al die draods omhüge?
- Bij natuurlijk, Mietse, vrie veel rekla-moasche van de mensche, ewoar, z'hèn al vrie veel schoa g'had in ons stroate. Moar 't en es al gien avance, mijn kind, ze doen zij toch ulder goeste.
Overloast zijn ze mee die drolbusse kome rije. Ge moest da gezien hèn, ze kosten hoast nie over of deure, ezu lange getrekke.
Goeienoavond ao'n ze zulder doar mee in de stad moete rije. Ze geroaken d'er mee de geweune busse al nie deure.
- 't Schijnt dan d'er zuvele nie goan rije, omdan ze gruter zijn.
- E da zal schune zijn. We zul'me nu nog een beetse langer moete wachte veur d'er tons algelijk nie op te keune!
- Och, moar da trekke z'ulder nie an, zan mijn kind. De grute moete mee den tram of mee den bus toch nie rije. Wa kan 't ulder schele?
- Jaja, mijn kind, 't kost almaal pertan vrie veel geld. Mijne kozijn, die bij den tram es, zegt da ezu nen brolbus wel twintig miljoen kost. We zul'me 't wij wel were almaal betoale. Ze zoen veel beter da geld an andere dinge hange, in ploatse van an al die foefe die niets opbrenge.
- 'k E hure zegge, dan z'op de Kuurmort geen draods meugen hange van 't stad.
- E 'k geluve k'ik da. Op wa zoe da nù trekken uuk. Allee, 't goa op den duur nog ne lollekesbus worde, in ploatse van nen drolbus...



Afdeling WANDELCLUB

Op woensdag 23 oktober ging onze tweede wandeling door, waar ditmaal de bossen van Latem-Deurle opgezocht werden. We vertrokken met de bus van Latem om 14.40 u aan St.-Pieters, waar al bij het opstappen een gezellige drukte heerste en menig voornaam van vroegere collega's vertrouwelijk in de oren klonk: "Baziel, Gust, Alois, Fons, Georges, Gerard, René, Charlotte, Ida,... hoe is het?" Om 15.10 u zijn we dan vertrokken in Latem dorp met 35 deelnemers. Het werd een mooie wandeling langs en in de bossen. Het prachtige herfstweder was ook van de partij. Enkele keren werd halt gehouden om kastanjes te rapen die in overvloed verspreid lagen in de kleurrijke dreeven.

Er was zelfs een wandelaar die tot 3 kg kastanjes verzameld had. Na een twee en half uur durende wandeling zijn we dan terug in Latem dorp aangekomen, waar nog even een verfrissing of geurige koffie werd gedronken in het Oud Gemeentehuis. Met de bus van 18.45 u ging het terug richting St-Pieters, waar iedereen tevreden huiswaarts trok na deze gezonde wandeling in de natuur. Het bestuur doet bij deze andermaal een oproep tot het personeel en in het bijzonder ook de jongeren om af en toe eens een verkwikkende wandeling in de gezonde buitenlucht mee te maken.

Het Bestuur



Souper Wieler-Wandel-Zwemclub

Na sport komt ontspanning, na inspanning komt rust. De Wieler-Wandel-Zwemclub M.I.V.G. zou dit weer eens waar maken. De rust kwam er met het gezamenlijk aperitief en met een sfeervol etentje. Tussen de soep en de kroketjes genoten wij van een moedige toespraak van onze bovenstebeste voorzitter Georges Acar, die door zijn inzet en toewijding zijn strepen als voorzitter van onze sportieve club reeds danig heeft verdiend.

De Heer en Mevrouw Van Den Boschse werden als sponsors door hem eens extra in de bloemetjes gezet, waarbij hij nogmaals de nadruk legde op het grote succes van onze club, die er voor iedereen is. Bij het slurpen van de koffie vroeg hij nogmaals de aandacht voor de uitreiking van de trofees. Onze veteraan en versgebakken wielertoerist André Rijkebosch had eens langs zijn neus weg gezegd: "Als ik meerijd, dan doe ik alle ritten mee." Hetgeen hij dan ook in daden heeft omgezet en hiervoor met een blinkende trofee werd beloond. Het hoogtepunt van de viering was de speciale huldiging van onze vriend



Wij delen mede aan alle zwemmers en liefhebbers, die zich nog bij ons willen aansluiten, dat er op volgende data:

14-21-28 januari,
4-18-25 februari en
4-11-18-25 maart 1986, een monitor zal aanwezig zijn in het zwembad om onze leden de gelegenheid te geven te leren zwemmen of zich te vervol-



Afdeling WIELER- WANDEL-ZWEMCLUB

Ronald Burrick die zonder onderbreking 5 jaar na elkaar kilometer na kilometer, elke rit heeft afgebeld en hiervoor gekroond werd met een passende trofee.

Na de voorstelling van onze nieuwe secretaris Daniel Uytendaele nam de secretaris ZWEMCLUB het woord om enkele zwemmers in de schijnwerper te plaatsen. Hierbij werden trofees uitgerijkt aan:

De Heer en Mevrouw Buysse als regelmatigste zwemmers.

Mevrouw De Vos (was niet aanwezig) als de verstgevorderde.

De Heer Julien Terneu kreeg een aanmoedigingstrofee.

Dat het etentje eventjes uitliep, betreurde niemand. Iedereen was volaan toen de eerste hoge klanken werden opgezet en er enkele schuchtere pogingen werden ondernomen om glans op de dansvloer te krijgen. Wie dacht dat het hierbij zou blijven was weer eens mis, want tot diep in de nacht werd er gezwierd, gezwaaaid en gesprongen. Bij het ochtendgloren werd reeds afspraak gemaakt voor de volgende samenkomst.

Lucien Vermeulen

Afdeling ZWEMCLUB

maken, dit met medewerking van de Bloso.

Wij nodigen jullie nu reeds allen uit op ons volgend zwemfeest, op 1 april 1986 in het zwembad van de G.U.S.B. (Gentse Universitaire Sportbond) aan de Watersportbaan. Hou deze datum vrij.

Het Bestuur

Beste sportvrienden,

Het visseizoen 1985 zit er op. Voor de meesten van ons is het nu rust geblazen. 1985 werd voor onze M.I.V.G.-vissers een zeer mooi jaar, de meningsverschillen daar gelaten, maar op sportief vlak werd het een succes.

M.I.V.G.-vissers - Katteputvissers - Spoorwegvissers begon met een nederlaag.

In de eerste reeks lieten wij reeds een paar steken vallen. Vergeten wij evenwel niet te wijzen op de goede prestaties van Etienne DE BUCK (5de), Roland DE BRUYNE (7de) en Richard DE SCHRIJVER (9de). In de tweede reeks lieten wij nog meer van ons pluimen, enkel Aimé BUYASSE kon zich als enige M.I.V.G.-visser plaatsen bij de eerste tien en wel als vierde.

In de derde reeks waren wij heel gepluimd. De best geklasseerde in deze reeks werd Alfons MAES (3de), die ook het nevenklassement als 1ste veteraan mocht mee naar huis nemen, 4de werd Robert VAN HOORDE en 9de Roland DE BRUYNE.

Juni 1985: ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan van het Openbaar Vervoer, richtten de M.I.V.B.-vissers een viswedstrijd in. Negen ploegen van 4 man kwamen aan de waterkant. Onze M.I.V.G.-vissers hadden hun nederlaag van het voorjaar verteerd, en zorgden voor een zeer mooi resultaat. De eerste plaats werd weggekaapt door Aimé BUYASSE, tweede werd Richard DE SCHRIJVER. Het kon niet op, derde werd Roland DE BRUYNE en zesde Alfons MAES. Directeur van Administratie Antoon EGGERMONT, die voor deze gelegenheid ter plaatse was, stak zijn vreugde niet onder stoelen of banken.

De M.I.V.G.-vissers wonnen deze wedstrijd met niet minder dan 42 punten meer dan de tweede geplaatsten.

Afdeling VISSERS

Nu volgt een klein overzicht van onze laureaten 1985. Meer uitgebreide informatie van onze wedstrijden zullen wij in het volgende nummer laten verschijnen.

Laureaten 1985

Kampioen: DE BRUYNE Roland

Koning: BEKAERT Geert

Prins: DE BUCK Etienne

Tweede in algemene stand Kampioenschap '85: DE BUCK Etienne

Derde in algemene stand Kampioenschap '85: MAES Alfons

Kampioen Openbaar Vervoer 1985:

BUYASSE Aimé

Ereprijs Meester TACK Roland:

DE BRUYNE Roland

Ereprijs MAES Alfons:

DE BUCK Etienne

Ereprijs SCHUTTYZER Roger:

MAES Alfons

Reeksbeker:

DE BRUYNE Roland

BUYASSE Aimé

MAES Alfons

DE RUDDER Dirk

DE BUCK Etienne

Koppelmarathons:

DE BUCK Etienne

VAN DER BEKE Jean-Pierre

DE SCHRIJVER Richard

DE RUDDER Dirk

Nevenklassementen:

Beker zwaarste vis:

DE BRUYNE Roland

Beker meter:

Treau Rudy

Bekers VAN DER BEKE Jean-Pierre:

DE SCHRIJVER Richard

DE BRUYNE Roland

DE BUCK Etienne

Met sportieve groeten.

Roger Schuttyzer

Huidige samenstelling van het Bestuur van de afdeling vissers

Ere-voorzitter: Mr. Roland TACK

Voorzitter: Roger SCHUTTYZER

Ondervoorzitter: Georges LOREZ

Secretaris en Schatbewaarder: Marc VAN DER BEKEN

Commissarissen: Alfons MAES

Roger VAN RIJSSELBERGE

SINT-ELOOIFEEST 1985

Op vrijdagmiddag 29 november had, zoals naar gewoonte terug ons jaarlijks St.-Eloofeest plaats in de refter van de M.I.V.G. Het was een succes zoals nooit tevoren. Met een lekkere versnapering en een heerlijk drankje was elkeen spoedig in de gewenste stemming.

78 personeelsleden namen aan ons gezellig onder-onsje deel en voor iedereen was een prijsje gereserveerd, die je kon meenemen bij moeder de vrouw. Na de tombola werd er gekaart, biljart gespeeld en geteerlingd voor 67 glimmende worsten.

Uitslag van de eerste 10 winnaars van onze tombola:

- | | | | |
|----------------------|------------------|----------------------|----------------|
| 1. Roger BUYSSE | Stoomstrijkijzer | 6. Antoine GEIRNAERT | Spaghetti-set |
| 2. Jozef DEVOOGHT | Kruimeldief | 7. Jordaan DE GROOTE | Weegschaal |
| 3. Willy DE BRUYCKER | Electrisch mes | 8. Roger DE REUSE | Electrisch mes |
| 4. Jacques COOMAN | Mixer | 9. Bernard THION | Fles Pisang |
| 5. Filip VETS | Broodrooster | 10. Jean HERTHOGE | Strijkijzer |

In naam van de organisatie van het Sint-Eloofeest, dank ik U allen hartelijk voor uw medewerking en tot volgend jaar.

Roland Van De Vijvere

GEZELLIG SAMENZIJN

8 MAART 1986

Door het bestuur van de Vriendenkring M.I.V.G. en met medewerking van alle leden van de verschillende afdelingen, Voetbal, Voetbal veteranen, Biljart, Schutters, Vissers en Wieler-Wandel-Zwemclub, wordt op zaterdag 8 maart 1986 om 21 uur een gezellig samenzijn ingericht in het personeelsrestaurant van de M.I.V.G.

Alle personeelsleden met hun familie en vrienden worden hier hartelijk op uitgenodigd. Kaarten aan 50 fr. zijn te bekomen bij de bestuursleden van de Vriendenkring of bij de inkom. De ingangkaart geeft tevens recht op deelname aan een tombola.

Muziek: Disco-bar DeLaet

Deuren open om 20.30 uur.

TE KOOP

Wegens verandering van wagenmerk: sneeuwkettingen PEWAG ALASKA SUPER (diagonal) type AL 62 S, als nieuw (slechts éénmaal gebruikt) gekost: 2.145 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 wegbergekistje.

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 28 februari 1986. Voor publicatie van grotere artikels en fotomateriaal wordt best eerder met de redactie contact opgenomen.

BOEKEN

Historisch overzicht van de Gentse Tramwegen 1874-1934

door Eric De Keukeleire uit Merelbeke
Het boek bevat 156 bladzijden chronologisch verloop van de ontwikkeling van het Openbaar Vervoer te Gent: paardetram, accumulatorentram, trolleytram, Wereldtentoonstelling 1913, eerste wereldoorlog, beugeltrams van de jaren 20, drie-assers van 1930. Vergelijking met ontwikkeling van de Buurtspoorwegen. Aangevuld met 92 foto's en vier kaarten.

Bijlage bij het Historisch Overzicht van de Gentse Tramwegen door dezelfde auteur.

200 berichten en anekdoten uit ongeveer 20.000 kranten verzameld, over dezelfde periode. 94 bladzijden. Oorspronkelijke spelling.

Beide werken zijn gefotocopieerd op DIN A4-formaat, gelijmd met band. Personeelsleden die voor deze boeken belangstelling hebben, kunnen er voor intekenen op de redactie van de M.I.V.G.-krant, waar een exemplaar ter inzage ligt. Kostprijs voor de beide werken samen: 500 fr.



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

Tweede jaargang
nummer 7, december 1985
Eindredactie: Marc De Vos

Werkten mee aan dit nummer:
Herman Alloncius, Pierre de Meyer, Danny De Ronne, Jean-Pierre De Wilde, André Ediers, Philippe Van Eeckhaute, Julien Verhé, 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)