



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

Nummer 8

Driemaandelijks

Lente 1986

DRIEDEURSBUS OP PROEF

Om aan een dringend reizigersprobleem op de bussen vooral in de piekuren tegemoet te komen, heeft de Raad van Beheer van de M.I.V.G. beslist de bestelling van 33 dieselbussen voorlopig uit te stellen om bij het Bestuur van het

Vervoer na te gaan of er een mogelijkheid zou zijn om driedeursbussen te bestellen op basis van een aantal nog aan te brengen afwijkingen op het bestaande lastenboek.

De driedeursbus biedt voor de reiziger tal van voordelen: verlaagde vloer, drie brede dubbele op- en afstapdeuren met ruime platforms, uitstekend toegankelijk voor ouderen, kindervagens en rolstoelpatiënten. Daardoor ontstaat onmiddellijk een goede doorstroming waardoor de capaciteit van de bus met 10% kan toenemen.

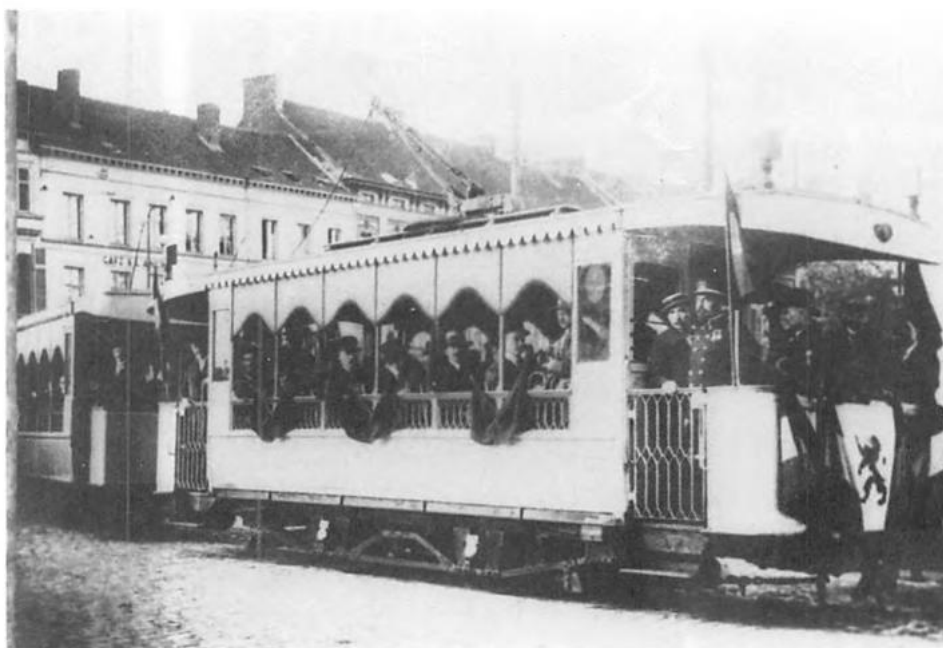
Het prototype VANHOOL 280, dat wij reeds hebben leren kennen op de U.I.T.P.-expositie.



Omdat de M.I.V.G. van mening is dat het comfort van de reizigers van primordiaal belang is en tot een stijgend gebruik van het Openbaar Vervoer kan bijdragen, wil zij, alvorens een belangrijke beslissing te treffen, vooraf alle mogelijkheden onderzoeken die tot dit element kunnen bijdragen.

Vanaf 20 maart rijdt het prototype VANHOOL 280 voor zowat een maand proef met reizigers op de Gentse buslijnen. Hopelijk zal de vindingrijkheid van de technici ertoe bijdragen design, techniek en vooral gebruikscomfort, voor welk doel de bus ontworpen is, hand in hand te doen gaan.

Geschiedenis van de Gentse tramwegen (6)



Plechtige opening van de lijn 7 naar de wereldtentoonstelling in 1913 (Archief M.I.V.G.).

2. De aankoop van de eerste reeks zomerrijtuigen (201-212)

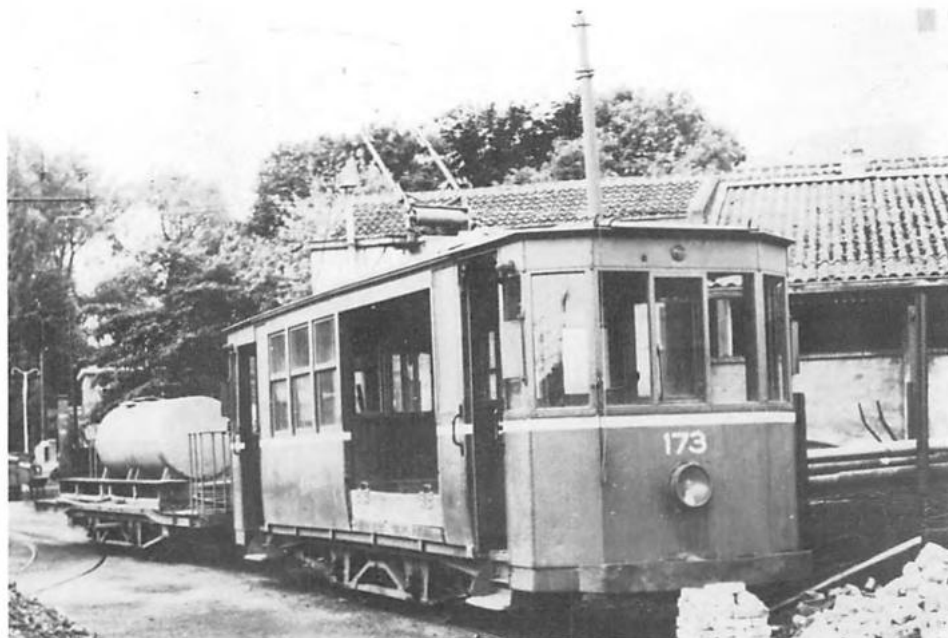
In de loop van de maand augustus 1907 leest men in dagblad "Het Volk" dat de Maatschappij de aankoop van nieuwe open trams bestudeert. Ze zullen vermoedelijk gelijken op de rijtuigen van de lijn Oostende-Blankenberge. De Ateliers Métallurgiques stellen bij brief van 04.09.1907 twee types voor. Het eerste volgens Plan 4645 AMN van ± 6.000 kg à 7.690 fr/stuk of het tweede volgens Plan 4620 AMN wegend ± 5.900 kg à 7.375 fr/stuk, dit alles op voorwaarde dat er twaalf stuks besteld worden. De leveringstijd zou tien maanden bedragen. Het chassis is vergelijkbaar met dit van de laatst geleverde trams (156-172).

Verder worden de te gebruiken houtsoorten beschreven.

De banken worden voorzien van kippbare rugsteunen zodat men steeds in de rijrichting kan zitten. Het eerste type is uitgerust met zijpanelen met een bovendeel voorzien van hekwerk (zie foto's). Het tweede type is zonder hekwerk. De raamopeningen worden versierd met stoffen bovendelen en de dakrand met een uitgesneden sierband. Dit voorstel is ook geldig voor de eventuele aankoop van zes bijwagens. In een brief van Ateliers Métallurgiques wordt bevestigd dat twaalf rijtuigen geleverd kunnen worden volgens (nieuw plan) 4845 AMN à 7.890 fr en met een gewicht van 6.300 kg. In augustus 1908 zouden ze geleverd

worden. Op vraag van de Maatschappij werden de vorige plans op volgende punten gewijzigd. Versterkte koetswerk balken, wijziging van vorm zijpanelen, vering dak boven platformen, signalisatie, houtvloeren platformen, buffers en tenslotte moeten de zitbanken van het "Amerikaans type" zijn. De chassis moeten identiek zijn aan deze van de andere Gentse trams zodat men ze onderling kan verwisselen.

Het spoordienstrijtuig 173 (bouwjaar 1912) gefotografeerd in de stelplaats in 1951 (Verzameling Pierre de Meyer)



Na heel wat briefwisseling over leveringsdatum en aantal (zelfs sprake van 24 stuks) worden tenslotte op 31 oktober 1907 door de Maatschappij twaalf rijtuigen besteld.

De Ateliers Métallurgiques zal de trams bouwen en ACEC zal ze elektrisch uitrusten in de werkhuizen van de constructeur. Het lastencohier is gelijk aan het nr. 27 van 1900 van de NMVB. De rijtuigen zullen verder uitgerust worden met lijnborden, trekbellen met riem, voetbellen, zandbakken met voetbediening en een petroleumlamp om "het spoor te verlichten".

Voor bovengenoemde prijs worden de rijtuigen geleverd op spoorwagens in het station van Gentbrugge Zuid. Zij moeten ten laatste geleverd worden op 15 juni 1908. Per dag vertraging is er een boete van 200 fr.

Er is dan nog heel wat briefwisseling over het bedrag van de mogelijke boete, bepaalde te gebruiken houtsoorten enz. Men verneemt hieruit ook dat de banken gebouwd worden door de firma Dourin uit Brussel.

Met wat vertraging, veroorzaakt door gebrek aan elektrische kabels voor de montage, worden de rijtuigen op volgende data geleverd: nr. 201 op 23/06/1908; 202, 203, 204, op 27/06; 205, 206, 207, 208 op 06/07; 209, 210 op 09/07 en 211 en 212 op 11/07. De kostprijs bedraagt 7.964,80 fr zijnde 7890 fr volgens bestek + 60 fr voor wijziging van houtsoorten + 14,80 fr. voor wijziging draagveren motoren.

3. De 2de reeks (motorwagens 213-216 en bijwagens 1-6)

De juiste datum van bestelling is ons niet bekend. In een brief van 18/11/1908 deelt de Ateliers Métallurgiques mede dat ze tien gelijkaardige rijtuigen kan leveren voor dezelfde prijs. Vier stuks zullen door ACEC als motrice uitgerust worden terwijl de zes overige bijwagens worden. De juiste leveringsdata zijn ons niet bekend. In een brief van 03/05/1909 meldt men dat vijf rijtuigen verzonden werden. De faktuur van deze tien rijtuigen dagtekent van 31/03/1909.

4. De 3de reeks (motorrijtuigen 217-219)

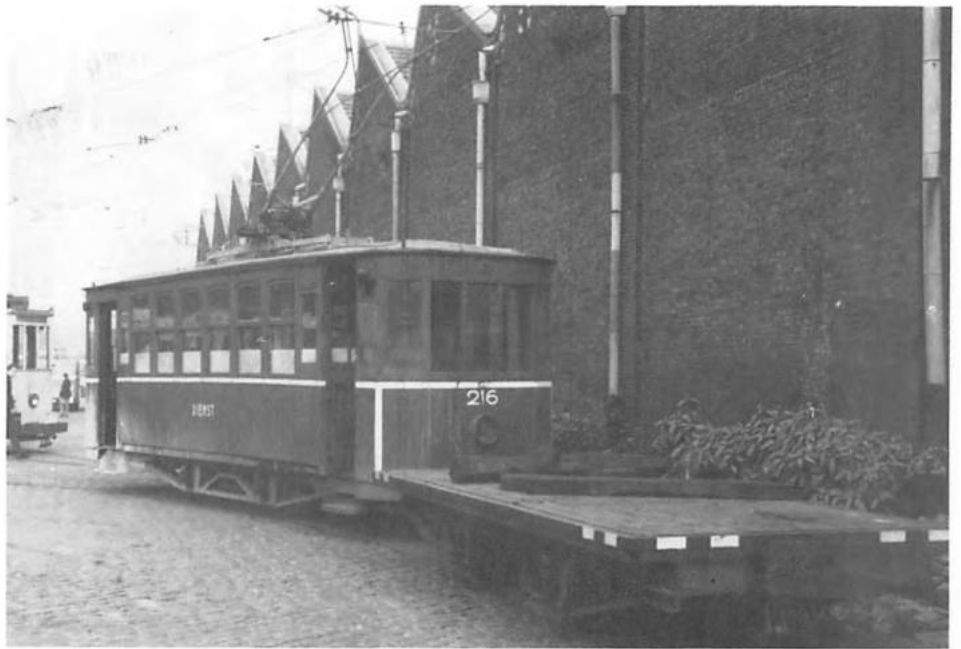
In een brief van 22/02/1909 schrijft men over drie onlangs bijbestelde rijtuigen. De facturen melden dat op 21/07/1909 de rijtuigen 219, 217 en 218 geleverd werden en dat ze elk 9.000 kg wegen. De prijs per rijtuig is 3 fr. hoger dan deze van de vorige reeksen.

Vermeldenswaardig is dat de Ateliers Métallurgiques voor de stad Kairo gelijkaardige rijtuigen aan deze voor Gent bouwde.

5. De verdere levensloop van de open bijwagens (reeks 1-6)

De zes open rijtuigen genummerd van 1 tot 6 bleven in hun oorspronkelijke

Spoorrijtuig 216 werd in 1982 in zijn oorspronkelijke staat van open zomerrijtuig hersteld (Verzameling Pierre de Meyer).



Motorrijtuig 216 (bouwjaar 1909) deed vanaf 1937 dienst bij het Spoor tot in 1974 (Verzameling Pierre de Meyer).

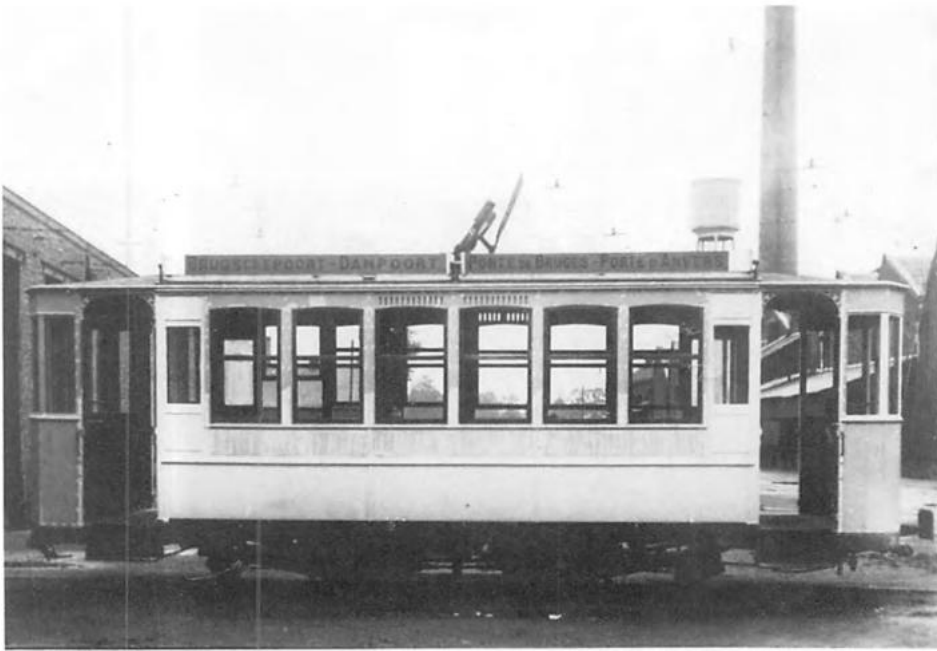
staat tot op het einde van hun loopbaan. In de inventaris van 1940 is er nog sprake van zes open bijwagens buiten dienst. In 1948 tenslotte vinden we een brief terug waarin vermeld staat dat zes open rijtuigen verkocht werden voor 133.551,46 fr. Vermoedelijk kwamen deze rijtuigen zelden of nooit buiten. Hoewel er veel afbeeldingen bestaan met de open motorrijtuigen valt het echter op dat ze nooit een bijwagen trekken. Eén enkele

foto met bijwagen is ons bekend en is hier dan ook afgedrukt. Oudere Gentenaars beweren dat er vroeger tien open bijwagens waren genummerd tussen 1 en 10. In het archief vonden we geen enkel spoor hiervan. In de MIVG-krant nr. 6 schreven we dat Gent veertien open paardetrans bezat. Wij meldden toen dat allen of een deel hiervan omgebouwd werden tot bijwagen en dat tien stuks verkocht werden aan de stad Astrakhan in Rusland. Mogelijks bleven dus vier open wagens over. Mogen wij opnieuw beroep doen op onze oudere lezers en vragen of zij zes of meerdere open bijwagens gekend hebben. Indien er meer dan zes waren, waren ze al dan niet van verschillende types? Een kort briefje naar het adres van MIVG-krant zou ons veel helpen.

6. De levensloop van de motorrijtuigen reeks 201-219 (later reeks 216-234)

Op 12/07/1911 besluit de Raad van Beheer 36 gesloten trams te kopen voor de wereldtentoonstelling in 1913. Om de nummering van deze reeks niet te onderbreken beslist men ze te nummeren van 180 tot 215. Hierdoor komt men met dubbele nummers te staan en men hernummers de open trams van 216 tot 234.

Of de hernummering geschiedde in de oorspronkelijke volgorde is ons niet bekend. De petroleumlampen werden vervangen door elektrische koplampen.



Zomerrijtuig na omvorming tot gesloten rijtuig in 1921 (Verzameling Pierre de Meyer).

In 1919 werd overgegaan van trolley naar stroomopname met sleepbeugel (archet). Of de open trams nog een sleepbeugel kregen, weten we niet (geen enkele foto is ons bekend met deze uitrusting).

Vermoedelijk werden onderdelen van de open trams na de eerste wereldoorlog gebruikt om de gesloten rijtuigen zo vlug mogelijk te herstellen. Begin van de jaren twintig breidt het net zich uit en heeft men dringend behoefte aan meer gesloten rijtuigen, bestand tegen weer en wind. In 1924 werden de rijtuigen 216 tot 219 gesloten. Ze werden uitgerust met nieuwe gesloten platformen gelijkend aan de rest van het laatst geleverd materiaal. De zes zijopeningen werden eenvoudigweg met ramen gesloten.

Deze vier gesloten rijtuigen geven wel voldoening maar de Maatschappij heeft nood aan nog grotere rijtuigen. Beslist wordt een lang chassis op bissels (eenassige draaistellen) aan te kopen. Het koetswerk van de 226 wordt gerecupereerd en gesloten en hierbij worden twee grote nieuwe platformen gevoegd. Zo ontstaat het prototype 301 dat oorspronkelijk dus nog twee-assig was. De rest van de open trams werden tussen 1925 en 1927 gesloten en verbouwd tot drieassers reeks 302-315 (de rijtuigen 301-315 zullen later nog besproken worden). De rijtuigen 216 tot 219 bleven nog in reizigersdienst tot 1936.

Op 6 augustus 1937 valt de volgende beslissing: rijtuig 219 zal naar de spoordienst verwezen worden ter vervanging van het oude spoordienstrijtuig 173. Van heden af zal de 219 het nr. 173 dragen. Het rijtuig 216 zal als hulprijtuig omgebouwd en behouden blijven. De controllers T10, de motoren T11, en de sleepbeugels van de rijtuigen 217 en 218 worden als reservestukken gehouden. De rest van de 217 en 218 zal voor schroot verkocht worden. De firma De Reuck, Jef Vandermeulenstraat Gentbrugge, krijgt op 23/11/1937 een faktuur voor de aankoop van deze twee rijtuigen. De nieuwe 173 wordt verbouwd zodat de helft van het koetswerk een open overdekte ruimte wordt. Tot in 1974 zal dit grijs rijtuig met zijn twee platte wagens een vertrouwd beeld zijn voor de Gentenaars. Op 25/03/1974 wordt ook dit rijtuig afgebroken. De 216 zal minder op het net verschijnen. Eveneens in het grijs geschilderd komt het alleen buiten bij ontsparingen, asbreuken of zware ongevallen. Op 04/04/74 verlaat dit rijtuig het Gents net om voor museumdoeleinden bewaard te worden. In 1981 beslist men het rijtuig in zijn oorspronkelijke staat te restaureren. Sinds 1982 pronkt het in het trammuseum van de M.I.V.B. te Woluwe, maar de bedoeling is dat dit prachtig gerestaureerd rijtuig binnenkort opnieuw naar Gent komt.

(wordt vervolgd)

Pierre de Meyer



Super eerste klas in Frankrijk

De 'nieuwe' accommodatie eerste klas in Franse sneltreinen komt in oktober van dit jaar voor het eerst in gebruik op de route Straatsburg-Parijs. Kwaliteit, comfort en begeleiding van de zakenreiziger zullen daarin op een aanzienlijk hoger plan staan dan dat van de TEE. De SNCF noemt zijn nieuwe eerste klas 'une nouvelle ambiance de voyage'. Het eerste klas deel van de trein zal bestaan uit een barrijtuig, een restaurant en vier rijtuigen met klimaatregeling, type Corail, maar met een totaal herzien interieur, gemaakt door de ontwerper François Catroux. De reiziger heeft daar de keus uit éénpersoons-fauteuils, twee- en vierzitsgroepen, opgesteld in kleine of grote salons met een maximum van 10 personen voor vergaderingen. De keuken wordt door een beroemde Franse 'chef' gerund. Het traditionele menu zal zo'n 100 Francs gaan kosten. Dit menu wordt op de plaats van de reiziger geserveerd. Wie naar het restaurant gaat betaalt voor een lunch of diner zonder wijn ongeveer 250 Francs, maar krijgt dan ook de bediening en het raffinement van de 'haute cuisine'. Het barrijtuig is naar Britse sfeer ingericht, een voormalig maître d'hôtel van het Ritz te Parijs heeft de supervisie van het geheel. In de trein voorts aanwezig: een piano, vidéo-apparatuur en een speciale cabine met informatie-apparatuur. Dienstrengeling: Straatsburg v. 10.30 - Parijs a. 14.15 v. 18.45. - Straatsburg a. 22.30. Entreprijzen: kaartje eerste klas plus een toeslag van 15% van dat tarief.

Duitse O-Bahn had last van de winter

De Duitse spoorbus (O-Bahn) in Essen heeft het te kwaad gehad met hevige sneeuwval deze winter. De sneeuw hoopte zich op de geleide baan op als in een doos, werd daarna geplet door passerende voertuigen die er vervolgens op weggleden zonder enige grip op het looppad te krijgen. Het evacueren van reizigers in vastgelopen bussen was vanwege het feit dat de spoorbus het middendeel van de snelweg inneemt een gevaarlijke zaak. Essen probeert nu het nadeel te bezweren door het plaatsen van elektrische verwarmings-elementen langs de gehele route.

TGV's naar Zwitserland

Begin juni werd de miljoenste TGV-klant geboekt in de verbinding Parijs-Lausanne, 16 maanden na de indienststelling van de doorgaande treindienst. Dat betekent een vervoers-toename van ongeveer 40%. Een directe TGV Parijs-Bern komt op z'n vroegst in maart '86 als het derde drierestroomstel beschikbaar is. Deze winter al zullen er TGV's van Parijs doorrijden naar wintersportplaatsen Sion en Brig.

Intercity's bij DB met meer service

De Deutsche Bundesbahn biedt sinds begin juni in de Intercity-treinen meer service. Het IC-net werd uitgebreid met een vijfde lijn, er rijden nu 213 IC's in plaats van 156, de luchthaven van Frankfurt wordt elk uur door een IC bediend. De IC-treinen kregen aparte begeleiders in een nieuw uniform, per 2 of 3 rijtuigen is er een personeelslid permanent beschikbaar voor assistentie en informatie. Een aantal nieuwe — Engelse — termen deed zijn intrede: „Rail Fly” zorgt voor een betere behandeling van de bagage van treinreizigers die verder reizen met het vliegtuig, „Park & Rail”, „Rail & Road” en „Intercity Plus” zijn onderdelen van een serviceboekje dat de reiziger 1e klas kan aanschaffen. Die kan dan voordelig parkeren, voordelig een auto huren of een taxi nemen, maar hij kan ook gratis van aanvullend openbaar vervoer gebruik maken tot een afstand van 20 km van het station, drie dagen lang.

„Formule 1”, nieuwe Parijse dagkaart

Het Parijse stadsbedrijf RATP wil de verkoop van gewone losse kaartjes tot het minimum terugbrengen. Vandaar de introductie van een nieuwe dagkaart onder de naam „Formule 1”, geldig voor 2 of 3 zones, en wel in alle mid-delen van openbaar vervoer in die zones, bus, metro en trein. De RATP denkt met de nieuwe gemakkelijke dagkaart de verkoop van losse tickets en carnets met de helft terug te brengen. De „Formule 1” kost voor twee stadszones Frs 17 (2e klas), voor 3 zones 22 Frs. De kaart heeft het formaat van een creditcard, de gebruiker krijgt er een losse insteekcoupon bij waarmee hij de tourniquets kan passeren.

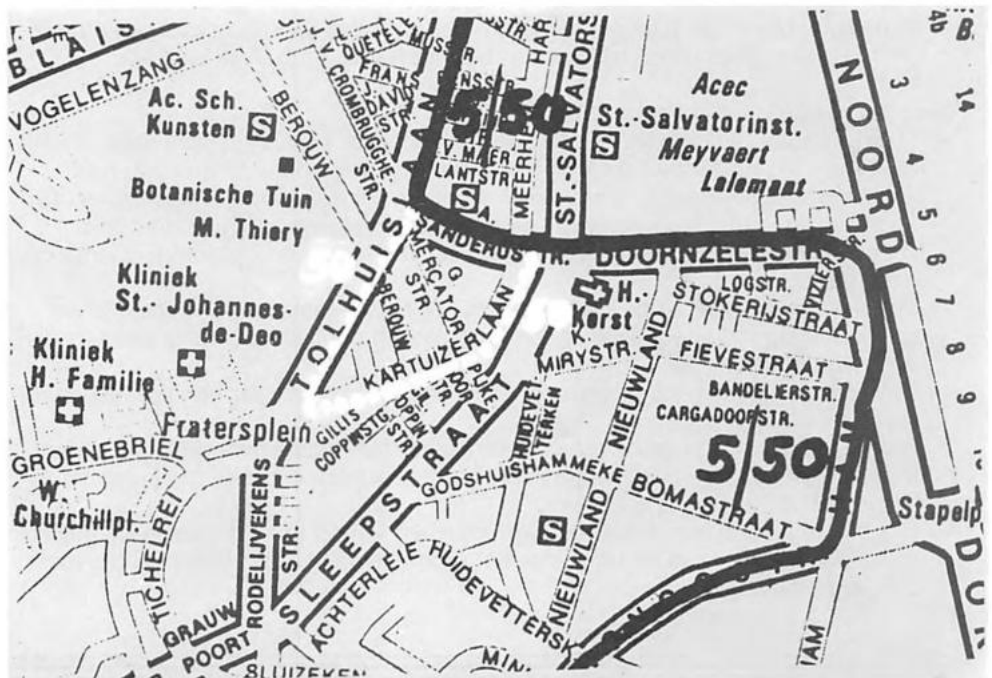


Bediening van klinieken (Groene Briel) wordt verbeterd

Momenteel worden de klinieken aan de Groene Briel het dichtst benaderd door tramlijn 4 (halte Lange Steenstraat) en door buslijn 5 en 50 (halte Tolhuislaan). De loopafstand vanaf deze haltes tot de verst verwijderde kliniek bedraagt respectievelijk 360 en 630 meter. Vooral de laatste afstand is voor (bejaarde) bezoekers aan de klinieken aan de hoge kant.

Het kliniekencomplex is echter gelegen in een moeilijk toegankelijk stadsdeel, met zware parkeerproblemen, waar omzeggens geen doorgaande openbaar vervoerslijnen kunnen ingelegd worden.

Na onderzoek van diverse alternatieven en in afwachting van een grondiger aanpak, besliste de Raad van Beheer de huidige buslijn 50 om te leiden tussen de halte Tolhuislaan en H. Kerst. De lijn zal via de Tolhuislaan tot het Fratersplein (halte) lopen om dan via de Kartouizerlaan de halte H. Kerst aan te doen. De nieuwe halte Fratersplein brengt de verste kliniekentoeegang op een loopafstand van 350 meter. Er is reeds met een proefperiode gestart.





Beheerraad maakt evaluatie van een jaar dalurenkaart

De dalurenkaart werd op vraag van de Raad van Beheer ingevoerd bij de tariefaanpassing van 14 januari 1985. Het was de bedoeling met deze kaart die 20% goedkoper was dan de gewone 8-rittenkaart, meer reizigers in de daluren aan te trekken. De Raad betreurt dat aan de momenteel afgeschafte dalurenkaart niet meer kansen werden gegund, maar vindt dat een grondige evaluatie op zijn plaats is en zal deze ook aan de Minister van Verkeerswezen overmaken.

Na één jaar ervaring met de dalurenkaart blijkt dat dit een zeer leerrijk experiment is geweest met een gedifferentieerd tijdstarief.

- De nieuwe vervoerstapel was bij het grote publiek spoedig erg populair omwille van zijn aantrekkelijke prijs; nagenoeg alle kaartreizigers waren na verloop van tijd in het bezit van een gewone en van een dalurenkaart om zodoende goedkoper te kunnen reizen;
- De mogelijkheid om de kaart al dan niet opzettelijk ook buiten de daluren te gebruiken was echter groot, vooral in de startperiode; ruim driekwart van de in 1985 genoteerde overtredingen was te wijten aan verkeerd of frauduleus gebruik van de dalurenkaart;
- Daardoor maakte de kaart een minder goede beurt bij het toezichtpersoneel en bij deze reizigers die gesanctioneerd werden; de discussies tussen reizigers en toezichtpersoneel hadden een erg negatief effect voor het imago van de Maatschappij;
- Tijdens de kalme uren werden omzeggens geen nieuwe reizigers aangetrokken;
- In de spits bleven de rijtuigen maximaal bezet omdat de allermeele piekuurreizigers blijkbaar geen keuze hebben om hun tijdstip van reizen te wijzigen;

Niettemin stelt de Raad vast:

- Dat het aantal reizigers van de Maatschappij op peil blijft, zelfs licht stijgt, indien men rekening houdt met de in 1985 minder gepresteerde kilometers en met verstoringen op bepaalde lijnen, zoals de drie maand durende omleiding van lijn 2 als gevolg van wegenwerken in de Brusselsesteenweg en Brusselsepoortstraat; de dalurenkaart heeft wellicht tot de stabilisatie van het reizigersaantal bijgedragen;
- Dat een heruitgave van de dalurenkaart voor de toekomst zeker dient overwogen, maar dan bij voorkeur met een automatisch debiteerbare magneetkaart die elk misbruik uitschakelt;
- Dat voor de voorbereiding meer tijd dient uitgetrokken en dat een doorgedreven promotie nodig is;
- Dat de verschuiving van de reizigers van spits- naar daluren slechts kan slagen indien tegelijk ingrijpende maatregelen worden getroffen inzake het tijdsgebruik van scholieren en werkpendelaars;
- Dat het verkrijgen van doorstromingsfaciliteiten voor trams en bussen de meest effectieve maatregel is en blijft voor het promoveren van het openbaar vervoer ook in de daluren.



Een landelijk carpoolregister in Nederland

Om carpooling (het samen met de auto naar het werk en naar huis gaan) gemakkelijker te maken, hebben het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de ANWB en de Stichting Voorlichting Energiebesparing Nederland (SVEN) een landelijk carpoolregister (LCR) in het leven geroepen. De voordelen van carpooling zijn bekend: de kosten zijn lager, er wordt energie bspaard en de files zullen in lengte afnemen. Een van de problemen is echter het vinden van een poolpartner. Daarom is er nu het carpoolregister. Het vermeldt namen, telefoonnummers en bestemmingen van mensen die willen gaan poolen. Verder bevat het informatie over aspecten van carpooling, bijvoorbeeld over verzekering van mede-reizigers. Inschrijven in het LCR kan met een aanmeldingsformulier, dat verkrijgbaar is bij de ANWB-kantoren. De kosten bedragen f19 voor een inschrijving van een jaar met een abonnement op het carpoolregister, dat vier keer per jaar verschijnt. Inschrijvers zonder abonnement betalen f11,50 en kunnen losse nummers à f4 bij het ANWB-kantoor afhalen. Niet-inschrijvers betalen f6,50 per nummer. Het uitkomen van het register wordt begeleid door een voorlichtingscampagne, die is opgezet rond een reizende presentatie over de voordelen van carpooling. Deze presentatie doet alle 48 ANWB-kantoren aan. De voorlichtingscampagne zal steeds door plaatselijke activiteiten worden ondersteund.

Weer klassieke restauratierijtuigen

De Belgische spoorwegen hebben samen met de Wagons-Lits vijf oude blauwe restauratierijtuigen (bouwjaar 1955, Breda) opnieuw ingericht en geschikt gemaakt voor 160 km/h. Nieuwe Duitse draaistellen en klimaatregeling maken deze rijtuigen geschikt voor diensten in de „Flandres-Rivièra Express“ van Brussel naar Ventimiglia en Brussel naar Basel. In België is vastgesteld dat er weer belangstelling is voor complete maaltijden die op klassieke wijze worden opgediend. Reizigers kunnen kiezen uit à la carte en een standaard menu.

Stad lijdt aan draaibrugziekte

De Raad van Beheer van de M.I.V.G. heeft in zijn zitting van donderdag 30 januari 1986 een unaniem standpunt ingenomen in verband met de door het Bestuur der Waterwegen voorziene plannen voor het bouwen van vier draaibruggen over de Leie in de binnenstad.

Terwijl de M.I.V.G. geen moeite spaart om — in vaak ondankbare omstandigheden — de doorstroming van trams en bussen te bepleiten, wordt vastgesteld dat beslissingen van andere besturen de te verwachten gunstige effecten van investeringen in het openbaar vervoer ernstig hypothekeren. In dit verband scheidt de bouw van vier draaibruggen over de Leie een zorgwekkende situatie. Dit is des te ernstiger omdat over twee van deze vier bruggen (de Vleeshuisbrug en de Recollettenbrug) na verknoping van lijn 4 en lijn 10, alle M.I.V.G.-tramlijnen passeren.

Concreet wordt gewezen op volgende nefaste gevolgen:

- nog slechtere verkeersdoorstroming door het smalle dwarsprofiel van een draaibrug;
- ernstige regelmaatverstoring van het openbaar vervoer, telkens de draaibruggen geopend worden voor de doortocht van plezierboten;
- aanhoudende lawaaihinder telkens een tramrijtuig de brug zal op- en afrijden, wegens de onvermijdelijke spooronderbreking tussen landhoofd en brugdek.

Met vaste bruggen zouden deze nadelen onbestaande zijn en daarom stelt de Raad van Beheer dat de M.I.V.G. geen enkele klacht, verantwoordelijkheid of speciale uitgave zal aanvaarden, die uit de aanwezigheid of het functioneren van deze draaibruggen zou voortvloeien. Inmiddels wordt aangedrongen om met het bestuur der Waterwegen een overeenkomst uit te werken, waarin het opendraaien van de Vleeshuis- en Recollettenbrug enkel 's nachts zou worden toegelaten.



Wordt regelmaat van duizenden reizigers van lijn 1 en lijn 4 verstoord door draaiende Vleeshuisbrug?

Om te kunnen draaien zou de Recollettenbrug nog smaller worden dan ze nu al is.



Weldra naar de ijspiste „Kristallijn“?

Als alle technische problemen zijn opgelost zal de M.I.V.G. een beperkte dienst verzekeren naar de nieuwe ijsbaan aan de Warmoezeniersweg op woensdagnamiddag, in de weekends en tijdens de vakanties.

De schaatsbaan zal bediend worden als uitbreiding van buslijn 75, met volgende afritten aan het Sint-Pietersstation: 9.42 u. - 11.42 u. - 13.42 u. - 14.42 u. - 15.42 u. - 16.42 u. - 17.42 u. en 19.42 u.

De realisatie is echter afhankelijk van het verkrijgen van een goede doorstroming door het invoeren van parkeerverbod aan de Warmoezeniersweg langs de kant van de Schelde, een uitbreiding van de wegverharding aan het eindpunt van de Warmoezeniersweg en een verbetering van de openbare verlichting langs de Schelde. De gesprekken met de Stad en met de uitbater over deze nieuwe service zullen onmiddellijk aanvangen. Wordt de proefperiode als positief ervaren, dan zal de machtiging voor een vaste bediening worden aangevraagd.

Bij het ter perse gaan, vernemen we dat vanaf 31 maart met de proefuitbating wordt gestart.



De schaatspiste Kristallijn.

De draaicirkel aan het eindpunt van de Warmoezeniersweg moet aanzienlijk vergroot worden.



GEVAREN VAN DE ELEKTRISCHE STROOM

De gevaren van de elektriciteit houden rechtstreeks verband met de stroomsterkte of intensiteit, de duur van de stroomdoorgang, de door de stroom in het menselijk lichaam gevolgde weg en de frequentie van de stroom.

Invloed van de stroomsterkte

Volgens de stroomsterkte of intensiteit van de elektrische stroom in het menselijk lichaam kunnen verschillende verschijnselen optreden.

- Een zeer zwakke stroomsterkte van 0,9 tot 1,2 mA (milli-ampère = $1/1000A = 0,001A$) veroorzaakt een prikkelend gevoel en is dus nog nipt waarneembaar. Zulke zwakke stroomsterkten zijn niet rechtstreeks gevaarlijk, en zeker niet dodelijk, maar zij kunnen tot schrikbewegingen aanleiding geven, die onrechtstreeks verwondingen tot gevolg kunnen hebben door verlies van evenwicht en noodlottig vallen.
- Stroomsterkten van 1,2 tot 4,5 mA verwekken prikkelingen in de hand, die zich voortzetten in het polsgewricht. De hand zal eerst zwak en daarna sterker verstijven, terwijl een zekere vermoeidheid optreedt in de onderarm.
- Vanaf 4 tot 7 mA ontstaan pijnlijke spierkrampen in de hand en geleidelijk in de onder- en bovenarm. Deze krampen zijn er oorzaak van dat het moeilijk en zelfs onmogelijk wordt het onder spanning staande deel los te laten.
- Bij stroomsterkten van 7 tot 16 mA stelt men vast dat vrouwen het contact met de onder spanning staande delen niet meer kunnen verbreken.
- Bij stroomsterkten van 14 tot 24 mA kunnen ook mannen het contact niet meer verbreken.

Oppassen met elektrische stroom

Met elektriciteit kan men niet voorzichtig genoeg zijn. Precies omdat de veiligheidsnormen van elektrische installaties en toestellen (terecht) erg verstrengd zijn, zijn het aantal ongevallen met elektriciteit de laatste jaren sterk teruggelopen. Toch blijft het uitkijken geblazen. Het gevoel van veiligheid doet soms onze waakzaamheid verliezen en elektriciteit is nog altijd even gevaarlijk en verraderlijk als vroeger.

In dit artikel zetten wij eens op een rijtje wat precies de omstandigheden en de gevolgen kunnen zijn van een elektrische schok.

- Bij stroomsterkten van 20 tot 40 mA treden ernstige en zeer pijnlijke spiercontracties op. Indien dit het geval is voor de borstspieren, dan wordt de ademhaling belemmerd, hetgeen aanleiding kan geven tot dood door verstikking. Ook kunnen de zenuwcentra verlamd worden, zodat de ademhaling stilvalt. In vele gevallen kan nog redding gebracht worden door snelle toepassing van, soms langdurige, kunstmatige ademhaling.
- Bij stroomsterkten van 50 tot 200 mA treedt hartfibrilatie op, waarbij de hartkamers gaan trillen en klapperen in plaats van beurte- lings regelmatig samentrekken. De bloedcirculatie houdt op, zodat het slachtoffer, door gebrek aan zuurstof in het bloed, na enkele minuten bezwijkt.
- Bij stroomsterkten boven de 200 mA worden weefsels, spieren en zenuwen vernietigd, tengevolge van brandwonden die slechts moeilijk en langzaam te genezen zijn.
- Een stroomsterkte van 1 A veroorzaakt een intense ontwikkeling van warmte, met brandwonden als gevolg. Er treedt verstopping op van de eiwitstoffen en vorming van myoglobine, een spierkleurstof die vergiftiging van de nieren veroorzaakt. Aldus zal de getroffene, die de elektrocutie overleeft en schijnbaar herstellende is, na enkele dagen toch bezwijken.
- Het eigenaardige is wel dat stroomsterkten van verscheidene ampère in sommige gevallen niet dodelijk zijn, maar de geëlektrocu- teerde kan zo erg verbrand zijn dat toch de dood intreedt.

Invloed van de duur van de stroomdoorgang

Uit vele studies blijkt dat de duur van de inwerking van de elektrische stroom op het menselijk lichaam een belangrijke factor is die bepalend is voor een dodelijk ongeval door elektrocutie. Onderzoekingen hebben aangetoond dat, bij de doorgang van een elektrische stroom met voldoende intensiteit doorheen het menselijk lichaam, de gevreesde hartkamerfibrilatie slechts optreedt als de stroomdoorgangen plaats hebben gedurende een welbe- paald tijdsinterval van de hartslagcyclus.

Invloed van de huidweerstand

Het is vanzelfsprekend dat de weerstand van het menselijk lichaam van individu tot individu verschilt. Onder normale omstandigheden bedraagt de weerstand van het menselijk lichaam ongeveer 5000 ohm, doch wanneer de vochtigheid toeneemt gaat ook de weerstand dalen en kan zelfs onder de 500 ohm komen te liggen. Dit kan gebeuren wanneer de persoon onderhevig is aan zware fysieke arbeid.

Invloed van de gevolgde weg

Het is duidelijk dat de wegen die via de hartstreek lopen de gevaarlijkste zijn, door het feit dat de elektrische stromen hierbij een verstoring in de ritmische spiercontracties van het hart kunnen veroorzaken.

Invloed van de frequentie van de stroom

Uit vele proeven blijkt dat stromen met een frequentie (aantal trillingen per seconde) tussen 5 en 5000 hertz (Hz) het meest gevaarlijk zijn, en dat precies de frequentie van 50 Hz, die in Europa algemeen aangewend wordt, zeer gevaarlijk is. Bij hogere frequenties boven de 5000 Hz loopt de stroom niet meer in, maar over (langs de huid) het lichaam. Dergelijke stroomdoorgang is dan niet alleen ongevaarlijk, maar heeft zelfs een heilzame werking.

Bij een frequentie van 20 tot 200 Hz kan praktisch niemand spontaan het contact verbreken wanneer er een stroomsterkte vloeit van 20 mA effectief. Pas bij een frequentie van 2000 Hz mag deze stroomsterkte een merkelijke hogere waarde bereiken, m.a.w. vermindert het elektrocutiegevaar aanzienlijk.

Verskil gelijkspanning - wisselspanning

Gelijkstroom is bij lagere inwerking niet zo gevaarlijk als wisselstroom. Bij een blootstellingsduur langer dan 1 seconde is bij gelijkstroom een twee à driemaal hogere stroomsterkte nodig dan bij wisselstroom met een frequentie van 50 Hz om eenzelfde gevaarlijke uitwerking te bekomen.

Urbain Verhelst



Snelle eloc voor Italië

De Italiaanse spoorwegen hebben een prototype voor een nieuwe elektrische loc voor hoge snelheden in gebruik genomen. Deze BB-loc type E402 is goed voor 220 km/h, heeft een vermogen van 5100 kW en is de voorloper van de locs die vanaf 1992 op de snellijn Rome-Milaan met snelheden tot 300 km/h zullen gaan rijden.

Rustcompartiment zonder toeslag

In de nachttreinen tussen Amsterdam en Parijs kan de reiziger vanaf februari een plaatsje boeken in een nieuwe Franse vinding: het rustrijtuig, officieel genaamd „Cabine-8". In dat rijtuig zijn per compartiment op ingenieuze wijze acht rustbanken geplaatst die de reiziger zonder toeslag kan gebruiken. Wie vantevoren een rustplaats bestelt betaalt de gebruikelijke f4 reserveringskosten, wie zonder reservering reist kiest een van de vrije plaatsen.

De rustbanken hebben een niet verstelbare geknikte vorm en zijn bekleed met kunstleer. De reizigers liggen om-en-om, twee liggen met de voeten naar het raam gekeerd, twee met de voeten naar de gang. Ter hoogte van de knieën wordt de rustbank smaller omdat de benen minder ruimte nodig hebben dan het bovenlichaam. In het achtpersoons-compartiment is ruimte voor bagage onder de beide onderste rustbanken en in de uitsparing boven het gangpad. De trap in het midden heeft een vaste stand. Er zijn ook nog klemmen waarin tegen het raam ski's kunnen worden geplaatst. Iedere reiziger beschikt over een opbergnetje en een leeslampje. De rijtuigen hebben klimaatregeling.

Het rijtuigtype „Cabine-8" biedt rustaccommodatie aan 96 reizigers en is een vinding van de Franse ingenieur Legrand, die overigens niet bij de spoorwegen werkt. De Franse spoorwegen bouwden 20 van deze rijtuigen, met de gedachte dat zij vooral gebruikt zullen worden door jeugdige reizigers. Men gaat er nu van uit dat deze manier van nachttreinen aanmerkelijk comfortabeler is dan de nacht doorbrengen op gewone zitplaatsen. In de nachttreinen naar en van Parijs blijven overigens de bekende ligrijtuigen meereijden, voor reizigers tweede en eerste klas. De toeslag per bed in een ligrijtuig kost f26. Het nieuwe rijtuigtype gaat ook rijden tussen Parijs en de Rivièra en van Parijs naar de Franse wintersportgebieden.



COMPUTERMAN ROMAIN VAN DE VEIRE OP RUST !

Tegen de tijd dat we deze editie in handen krijgen, gaat mijn chef ver op rust. Vandaag is hij reeds met „verlof".

Ik moet beginnen bij het einde: Romain Van de Veire gaat op 1 april met pensioen. Na 35 jaar trouwe dienst aan onze Maatschappij, heeft hij besloten het wat rustiger aan te doen. En hij heeft het verdient!

Ik ben te jong om alles juist op een rijtje te zetten, maar wat ik wel weet, is dat Romain mee de administratie van „den tram" heeft gemodelleerd.

Hij weet als geen ander wat de ziel is van onze Maatschappij, maar hoe kan het ook anders.

Hij begon als bediende in de Boekhouding, verhuisde naar de Verkeersdienst en het Magazijn. De dienst Rollend Materieel is hem ook niet vreemd en zelfs de Kas kon op hem een hele tijd rekenen.

Hij wist dus hoe alles hier reilde en zeilde, en dat is hem later goed van pas gekomen, want uiteindelijk heeft hij de MIVG in de stroomversnelling van de automatisatie gebracht.

In het midden van de jaren '70 introduceerde hij een eerste mechanisatie van de loonverwerking. Nu anno 1986, bestaat er een zelfstandige dienst Mekanografie, met twee bedienden-programmeurs waarvan Romain de chef-analist was en beschikt onze Maatschappij over een eigen volwaardige computer: de NIXDORF model 55.

Het was misschien een kleine man van gestalte, maar er valt niet te ontkennen dat hij grote dingen uit de grond heeft gestampt.

In naam van allen die je kennen wens ik jou, Romain, na jaren van inspanning, nog jaren van ontspanning.

Nadine van de Buerie

Indiensttredingen

Kwamen onze rangen vervoegen:

Bediende

Linda DE MOOR (BSD tijdelijk) op 2.1.86.
Martine WILLEMS (Directie tijdelijk) op 1.2.86.

Bediende-Stagiair R.V.A.

Bernadette VAN MALDEREN (Bureau Verkeersdienst) op 2.1.86.

Jeannine HILLEWIG (Bureau Verkeersdienst) op 3.2.86.

Lucie MOENS (Bureau Verkeersdienst) op 3.2.86.

Verkeersdienst

Marc VAN BRANTEGHEM op 16.12.85.

Donald DE KEYZER op 16.12.85

Johan VERGEYLEN op 10.2.86.

Huwelijken

Stapten in het huwelijksbootje:

Johan NAESSENS (technisch bediende) met Kathleen VAN DE STEENE op 28.1.86.

Antoine COZIJNS (Verkeer) met Jacqueline VAN DEN BULCKE op 15.2.86.

Maurice VAN DAMME (Nachtploeg) met Godelieve DONNERS op 18.2.86.

Hilaire MARTENS (Verkeer) met Marleen HAERENS op 19.2.86.

Geboorten

De oofevaar kwam op bezoek met:

Shirley, bij Guy DESCAMPS (Verkeer) op 23.12.85.

Fien, bij Luc DE VUYST (Werkhuis) op 24.1.86.

Joyce, bij Jean-Claude LIEVENS (Verkeer) op 14.2.86.

Tracy, bij Gaston DE KONING (Werkhuis) op 15.2.86.

Met pensioen

Genieten van een welverdiende rust:

Roger VAN DE VELDE (Bovenleiding) op 30.12.85.

Louis VAN HUFFEL (Spoordienst) op 30.12.85.

Remi VAN ASSEL (Toezichter) op 1.2.86.

Maurice VAN DAMME (Nachtploeg) op 24.2.86.

Overlijdens

Oprustgestelden

Isidoor SOREYN (Verkeer) op 30.12.85.

Georges CASTEELS (Verkeer) op 10.1.86.

Julien VAN HERPE (Verkeer) op 4.1.86.

Jeroom VAN DER SNICKT (Verkeer) op 1.2.86.

Fernand BRACKE (Toezichter en vader van André BRACKE, bediende Ontvangst) op 6.2.86.

Armand VAN GLABEKE (Verkeer) op 22.2.86.

Weduwen

Louise LYBAERT, weduwe van Karel DE CALUWE (Verkeer) op 24.12.85.

Yvonne VAN DER LOEFF, weduwe van Raphael DRUBBEL (Bureauchef) op 29.12.85.

Maria DE SMET, weduwe van Paul UYTENDAELE (Toezichter) op 8.2.86.

Verwanten

Louisa MOREELS, echtgenote van Remi DE JONGHE (Verkeer) op 14.1.86.

Maria GEERS, echtgenote van Jules VAN DEN BERGHE (Gepens. Verkeer) op 25.1.86.

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

Deze gegevens werden afgesloten op 28.2.86.

De rode loper lag uit

Voor de sectoren Intercommunaal Vervoer en Buurtspoorwegen was 1985 het jaar waarin, naar vijfjaarlijkse gewoonte, kon worden deelgenomen aan de selectieproeven voor „Kadet of Laureaat van de Arbeid“.

Laureaat of Kadet van de Arbeid is een titel en ereteken, verleend door Zijne Majesteit de Koning, vastgesteld bij Koninklijk Besluit en in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd. Het wordt slechts toegekend na hogervermelde proeven, na gunstig advies van de Technissariaat-Commissie en van het Commissariaat-Generaal van de Regering bij het Koninklijk Instituut der Eliten van de Arbeid en op voordracht van de Minister van Economische Zaken, van Tewerkstelling en Arbeid en van Verkeerswezen. Deze titel draagt men voor het leven en mag worden gebruikt bij alle officiële briefwisseling.

Toen ook bij "onze MIVG" de kandidaturen mochten worden ingestuurd was de respons groot, maar er zijn nu eenmaal de selectieproeven, en daarin kan u slagen, maar ook falen; dat is het risico van elk examen en ik ben ervan overtuigd dat velen van diegenen die de eindmeed niet haalden gewoon pech hadden: examenkoorts of een verkeerd begrepen vraag en 't is gebeurd! Toen dan ook na een lange periode van hoop en vrees de bevrijdende bevestiging uit Brussel kwam, was het een hele opluchting.

Op zondag 15 december werden we verwacht in de zaal voor Kamermuziek van het Paleis voor Schone Kunsten te Brussel. Gezien de fantastische sfeer bij vorige vereremering aldaar, was zowat iedereen voorstander om het opnieuw gemeenschappelijk d.w.z. per bus te doen. Stappen terzake hadden tot resultaat dat niet alleen een bus zou beschikbaar zijn maar dat ook nog gedeeltelijk zou worden bijgedragen in de reiskosten door de maatschappij en de vriendenkring. Op de koop toe volgde nog de toezegging van vakbondszijde om de resterende bijdrage te schenken zodat uiteindelijk de reis voor ons gratis doorging.

Bewuste zondag vonden we elkaar in de hall van de stelplaats waar we werden opgevangen door mevrouw Sonja DIERKENS, voorzitter van de M.I.V.G. Vriendenkring, die zowat als reisleidster zou fungeren. Iets voor halfnegen kwam de bus voorrijden en

geloof het of niet maar „Meetjesland“ had ongetwijfeld haar vlaggeschip gestuurd. Zoiets noem je niet meer gewoon een bus: panoramisch opgestelde zetels, individueel regelbare luidsprekers, regelbare airconditioning en een stuurpost die onwillekeurig de gelijkenis oproept met een „Concorde“-cockpitt. Kompleet geluidloos „gleden“ we weldra de baan op richting Brussel. Ergens tussen Wetteren en Kwatrecht heette mevrouw DIERKENS ons via de intercom welkom, wenste ons een oprecht aangename dag en besloot met de mededeling „dat ze nu zou rondkomen en van elk van ons twintig frank wou“. Die gaven we natuurlijk graag, daar we vermoedden dat die voor de chauffeur waren. Iets te vroeg in Brussel kregen we nog een halfuurtje sightseeing van onze chauffeur die ons op tal van interessante dingen wees. Intussen was een winterzonnetje doorgebroken en beloofde het een prachtige dag te worden. Sommigen zagen al vooruit en wisten al te zeggen waar het goed tafelen was, waar de mooiste winkelstraten waren of een gezellig cafetaria, maar bij het uitstappen schrokken we toch wel behoorlijk toen onze leidster ons erop wees dat na het officieel gedeelte de bus onmiddellijk naar Gent zou terugkeren. De ontgoocheling was groot, maar gelukkig voorbarig.

In het Paleis voor Schone Kunsten heerste een drukte van jewelste. Charmante hostessen leidden ons probleemloos naar de voorbehouden plaatsen. Intussen speelde de muziekkapel van de Rijkswacht sfeervolle muziek. Stipt om tien uur deden de autoriteiten hun intrede waaronder wel opgemerkt Verkeersminister De Croo. Al de toespraken vermelden zou in onze M.I.V.G.-krant teveel plaats vragen, maar aangevangen werd met een minuut stilte ter nagedachtenis van de overleden laureaten. In lovende woorden werd hoofdzakelijk gewezen op de verdiensten als Kadet of Laureaat van de Arbeid, gezien in het arbeidsmilieu. Ook bleek slechts vier procent van de personeelsleden deze titel te halen in onze sector. Opmerkelijk was de toespraak van Herman De Croo die als laatste het woord nam en zonder spiekbriefje gedurende zestien minuten, beurtelings in het Nederlands en in het Frans, na gelukwensen aan ons adres, de complexiteit van de problemen van

het Openbaar Vervoer onder onze aandacht bracht.

Vervolgens werd overgegaan tot de eigenlijke uitreiking van de eretekens. Enige hilariteit ontstond toen hier en daar een lederen jasje het opspelden bemoeilijkte en de heer De Croo het ereteken dan maar op de trui daaronder prikte. De muziekkapel van de Rijkswacht besloot het officiële gedeelte met het volkslied en onder vrolijke marsmuziek liep de zaal leeg. Terug aan de bus werd door mevrouw DIERKENS de eerder genomen beslissing herroepen. De bus bleef ter plaatse en het verdere initiatief aan ons overgelaten. Alhoewel een spreekwoord zegt „de mens leeft niet van brood alleen“ hadden we intussen toch aardig trek gekregen naar iets meer en kuiierend en keurend werd in de bekende „rue des bouchers“ een knus restaurant uitgekozen. Elk vond zijn gading en een geurige koffie of verleidelijk ijsje rondde het diner af. Kuieren door de winkelstraten is op zichzelf voor de meeste dames een attractie, maar als zulks dan nog kan plaatsvinden in de eindejaarsperiode met een sfeervol versierd winkelcentrum, kan de lol niet meer op. Emiel Tack verdient als gids een speciale vermelding. Hij loodste ons naar een origineel ouderwets Brussels estaminet waar de waard nog opdient met blauwe schort en men met gesloten ogen de sfeer opsnuift van Geus en Lambik. Daar „degusteerden“ we ons laatste biertje. Aan alles komt tenslotte een eind, zo ook aan deze mooie dag en de afspraak was dan ook om 17 uur aan de bus. Met een tikkeltje melancholie zagen we de laatste lichtjes achter ons verdwijnen. Het zat er op; 't was fijn geweest en aan de stelplaats werd met een stevige handdruk afscheid genomen. Namens ons allen houd ik eraan iedereen hartelijk te danken die op welke wijze ook, heeft bijgedragen tot het welslagen van deze heuglijke dag.

Herman ALLONCIUS

Een feestelijke gastro-namiddag

Voor onze gepensioneerden van de Algemene Centrale der Openbare Diensten andermaal feest op 23 januari. Het dynamisch en nooit aflatend bestuur had, het succes van vorig jaar indachtig, besloten tot het inrichten van een „koud buffet“. Het ging door in ons lokaal „De Roos“ dat, hoe kan het anders, afgeladen vol zat. Fier als een gieter met grote vraagogen stond Albert Praet mij aan te staren toen ik een kijkje ging nemen in het zaaltje waar alles stond uitgesteld. Gelooft mij, zijn trots was ten volle verantwoord want het was een oogstrelend tafereel. Meterlange tafels, een werveling van bonte kleuren, reuze-grote visschotels contrasterend met vuurrode tomaat met garnaal, op een saladebed rundsfilet in een krans van ananas, hesperolletjes met asperges, varkensgebraad, meerdere soorten paté, ardeense en andere hesp, aangepaste sausjes en exotisch fruit, kortom wat er niet was, is het vermelden niet waard. Dat alles voor een belachelijke crisisprijs, want — zo had Albert mij toevertrouwd — wat in kas is, dat is van mijn mensen en dat gaat naar hen terug. We mochten ook Eric Van Hulle begroeten, onze gewestelijke secretaris, die ondanks een overladen agenda er toch een paar uurtjes tussenuit was geknepen om nog eens tussen „zijn ancients“ te zijn. Wie we ook terug in ons midden hadden, dank zij ons bestuur dat voor vervoer had gezorgd, was ons aller Frans Mortier. We weten dat Frans een heel moeilijke periode heeft doorgemaakt toen hij, op verlof in Spanje, lelijk onderuit werd gehaald en met een schedelbreuk aldaar in het ziekenhuis belandde. Het zal u maar overkomen, maar gelukkig was daar andermaal Albert Praet die dag en nacht instond voor alles en nog wat en niet afliet voor Frans goed en wel terug „thuis“ was; eigenlijk een verhaal apart. Remi Dhavé en Emile Lerou waren in aangepast schortje de blikvangers. Verder namen noemen is overbodig daar het ganse bestuur van korvee was en onze borden torenhoog opvolde. Bij nog een koffie of pintje werd daarna verder gezellig nagekaart, zowel letterlijk als figuurlijk. Intussen hebben we het programma al thuis gekregen over de activiteiten voor het eerste halfjaar; en dat is nog heel wat!

Herman Alloncius

Bericht aan onze gepensioneerden

Verschillende collega's die met pensioen of bruggpensioen gaan, zijn nog onwetend over het bestaan van onze Bond van Gepensioneerden, Bruggpensioneerden en Invaliden van de M.I.V.G.

Daarom schematisch enkele praktische inlichtingen:

- Waar? De bijeenkomsten worden altijd gehouden in het „BOURGONDISCH KRUIS“ op de Brusselsesteenweg 11 (Keizerpoort). Gemakkelijk te bereiken met tram 21 of 22.
- Wanneer? Iedere tweede woensdag van de maand.
- Hoeveel? 150 frank lidgeld per jaar. Dit bescheiden bedrag krijgen de leden dan nog dubbel en dik terug door de organisatie van koffietafels en andere festiviteiten.

Door zijn absolute onpartijdigheid telt de Bond zeer veel leden. Iedereen, van eerder welke opvatting of gezindheid is steeds van harte welkom. De meesten willen hun maandelijks bijeenkomst voor geen geld missen. Er heerst immer een gezellige sfeer bij een kaartje en een babbeltje. Tweemaal per jaar is er een gratis koffietafel en jaarlijks is er de grote tombola rond het Sinterklaasfeest met over de honderd waardevolle prijzen. Wij hopen U zo snel mogelijk als nieuw lid op één van onze samenkomsten te mogen begroeten. Vanwege het Bestuur.

André Ediers

Wie belofde ook weer doorstroming?

Deze foto werd genomen op een niet al te druk moment op een namiddag in de week. Het is niet alleen een blauwdruk van de dagdagelijkse situatie in de Cataloniestraat ter hoogte van de Sint-Niklaasstraat, maar een voorbeeld van de ontelbare verkeers(wan)toestanden in de kernstad. Van de doorstromingsfaciliteiten die in ruil voor het opdoeken van het semi-metro-project (en de daaraan verbonden centen) werden beloofd is na ruim tien jaar nog steeds niets in huis gekomen, tenzij enkele troostprijsjes, waar de M.I.V.G. hard heeft moeten vechten, alsof het om uitzonderlijke gunsten ging. Doorstroming is het probleem van elke dag en daar moet prioritair aan gesleuteld worden. Regelmaat, comfort en hoffelijkheid zullen er onvermijdelijk toe bijdragen het reizigersbestand op te voeren. Dit kan alleen maar als het bestaande net eerst en vooral en zeker op dit gebied optimaal wordt uitgebaat.



Gifslangen in België

Zoals in de Afrikaanse landen, leven er in de zuidelijke gebieden van Europa gifslangen en adders. De meest voorkomende landen zijn België, Frankrijk, Bondsrepubliek Duitsland en Italië. Toeristen, kampeers en wandelaars die vertoeven in de vrije natuur zijn gewaarschuwd... Het is oppassen geblazen.

Wordt men toch gebeten, dan is medische *bijstand binnen drie tot vijf uren noodzakelijk*.

In ons land leven in hoofdzaak twee gevaarlijke addersoorten. Het gaat om de *Vipera Aspis* en de *Vipera Beris*. Beide zijn giftig. Deze twee gevaarlijke adders leven vooral in de Ardennen, in de Kalmthoutse heide ten noorden van Antwerpen, in de Westhoek en de Vlaamse Ardennen. Men vermoedt dat deze werden gevangen door toeristen en later werden vrijgelaten waar ze zich aanpasten aan de streek. Zekerheid heeft men niet.

Beide addersoorten zijn niet agressief. Ze brengen hun gifbeet dus niet zonder meer toe. Ze gaan enkel tot de aanval over als ze bruusk worden gestoord in hun natuurlijke omgeving. Deze gedragswijze brengt mee dat de mens zich veel narigheid kan besparen door een aantal elementaire voorzorgsmaatregelen in acht te nemen.

Gifslangen leven aan moerassen, bossen, struikgewas en drassige weiden. De voorzorg die men kan nemen is als volgt.

Loop niet blootvoets door gras of bos, stoot geen stenen of boomtrunk om, dan is er geen risico gebeten te worden in het onderbeen.

Het grootste gevaar is languit in het

gras te gaan liggen. Men kan zonder meer in de hals gebeten worden. De gifadders komen geruisloos naderbij en missen nooit hun prooi.

Wat moet men doen als men toch door een gifadder wordt gebeten? Paniek vermijden — ondanks de pijn — de wonden niet uitzuigen, het gif wordt wel op die plaats verwijderd, maar er bestaat gevaar dat het via de mond het gestel binnendringt. Het beste is de beet ontsmetten met een ontsmettingsmiddel; beschikt men over ijs, dan is ook plaatselijk afkoelen gewenst. In afwachting dat men bij een dokter geraakt, en liefst zo rap mogelijk, kan men boven de beet, de arm of het been met een windel afbinden. Het afbinden mag niet te strak geschieden en de windel moet af en toe losgemaakt om de bloeddoodstroming toe te laten. Heeft men *Heparine* bij de hand: onmiddellijk toedienen om stolling van het bloed te voorkomen. De behandelende dokter zal *antibiotica* en injectie tegen *tetanus* toedienen. In zeer ernstige gevallen zal hij contact opnemen met het Nationaal Antigifcentrum in Brussel (tel. 02/345.45.45), dat desnoods het antiserum per helicopter zal brengen.

Voor mensen met een hartkwaal kan een gifbeet erge gevolgen hebben. Over het algemeen kan worden gesteld, dat een adderbeet zonder al teveel problemen kan worden bestreden. Voor volwassenen bestaat er nauwelijks levensgevaar, tenzij men de beet erg zou verwaarlozen. Voor kinderen hoe kleiner, hoe groter het gevaar. Doktersbehandeling is zo snel mogelijk vereist om fatale gevolgen te voorkomen.

Paul Lemajeur

De nieuwe brochure „VAKANTIE 1986” is verschenen. Aan personeel en oud-personeelsleden van de N.M.V.B. en de M.I.V.'s wordt de gelegenheid geboden om met hun gezin aan gunst-prijzen hun vakantie in het pension „Annette et Lubin” te Spa door te brengen.

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



VAKANTIE 1986

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





Vijfde trolleylijn voor Arnhem

Arnhem krijgt zijn vijfde trolleylijn. Minister Smit-Kroes en minister Winse-mius van VROM hebben een rijksbijdrage van 4,5 miljoen gulden toegekend voor het omzetten van buslijn vijf in een trolleybuslijn. Lijn 5 is een van de drukste lijnen in Arnhem. De omzetting zal positieve gevolgen hebben voor het comfort en het milieu. In verband met deze effecten is al eens eerder bijgedragen voor de „trolleyficer-ing“ van buslijn 9.

Bustaxi wordt belbus

Het experiment in Friesland met de bustaxi wordt op 1 juni 1986 beëindigd. De proef ging in 1983 van start in het gebied tussen Leeuwarden, Sneek en Bolsward. Het experiment had een looptijd van twee jaar, maar door technische problemen in de beginperiode, werd de proef verlengd tot 1 juni 1986. Het experiment had tot doel na te gaan of een bustaxi-systeem in een landelijk en dun bevolkt gebied beter voldoet aan de vraag naar vervoer dan de normale systemen en of het bustaxi-systeem maatschappelijk wenselijk en financieel haalbaar is. Tijdens de proefperiode is de maatschappelijke wenselijkheid noch de financiële haalbaarheid aangetoond, aldus bericht het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Daarom is besloten het experiment te beëindigen.

De bustaxi's rijden op telefonische aanvraag van reizigers. Een centrale computer coördineert de boekingen en bepaalt de beste routes voor de bussen. Een aantal ritten wordt tevens als vaste ritten uitgevoerd omdat er veel vaste reizigers en bestemmingen zijn. Uit de evaluatie is gebleken dat er nieuwe reizigers zijn bijgekomen door een betere ontsluiting van het gebied, maar dat een grote groep reizigers de voorkeur geeft aan een lijndienst op vaste tijden. Hierdoor is per saldo het aantal reizigers gelijk gebleven. Bovendien is gebleken dat het bustaxi-systeem aanzienlijk duurder is dan het systeem dat nu zal worden ingevoerd. Dat omvat twee normale lijndiensten en twee belbus-achtige systemen. Bij belbussen wordt gereden met een enigszins flexibele route, maar met vaste vertrek- en aankomsttijden.

Trolleybus rijdt proef met reizigers

Sinds maandag 20 januari rijdt de trolleybus tussen Meersemdries en Sint-Jacobs over en weer met reizigers. Het rijtuig dat grotendeels het tracé van de lijn 30 volgt, rijdt zonder vast uurschema zowat om het kwartier (enkele reis) tussen 14 en 18 uur enkel op werkdagen. Het wordt op zijn eigenschappen en op de reacties van het publiek, dat vooralsnog gratis mag meerijden, uitgetest.

Volgens eerste toezichter-onderrichter Alfons Lorez reageert het publiek buitengewoon positief op een ritje met de trolleybus. Vooral de vier grote opstapdeuren, die zij zelf moeten openen, en het rijcomfort (zeer geluidsarm op asfaltweg) worden erg op prijs gesteld.

Heel wat verkeersdiscipline zal mede als gevolg van de lengte van het voertuig aan de halteplaatsen moeten worden opgebracht. Een typisch staaltje van verwarrende signalisatie ziet u op de foto. Na het uitdraaien van de Gentbruggestraat maakt de trolleybus een halte op de Dendermondsesteenweg aan een halteplaats van de Buurtspoorwegen. Achtereenvolgens staan een parkeertoelatingsteken, een vijftiental meter verder een halteplaat en daartussen gele parkeerverbodsstrepen. Geparkeerde wagens verplichten de bus midden op de rijweg zijn halte te maken met alle gevolgen voor de veiligheid van de reizigers en het doorgaand verkeer vandien. En heel wat automobilisten zijn er als de kippen bij om onduidelijke verkeerssituaties in hun voordeel uit te buiten. En ze hebben nog gelijk op de koop toe!



Toezichter André Delmeiren laat onder het waakzaam oog van eerste toezichter-onderrichter Alfons Lorez de trolleybomen op.



Een voor iedereen, maar vooral voor het Openbaar Vervoer benarde verkeerssignalisatie.

BEDANKING

Mevrouw Michel De Meyer houdt eraan iedereen te danken voor de talrijke blijken van medeleven betoond bij het overlijden van haar echtgenoot. De beide artikelen in de M.I.V.G.-krant, de vele persoonlijke attenties, uw aanwezigheid of gewoon een begrijpende handdruk, waren voor haar een grote steun in deze moeilijke dagen.

Koopcontracten: zichtbare en onzichtbare gebreken.

Wat eraan doen?

Volgens het Burgerlijk Wetboek is de koop een contract waarbij een partij (verkoper) zich verbindt de eigendom van een zaak over te dragen aan de andere partij (koper), die zich verbindt een geldprijs ervoor te betalen. Tevens legt het Burgerlijk Wetboek aan de verkoper, evenzeer als aan de koper, enkele strikte regels op. Een van die regels houdt in dat de verkoper geen zaak mag leveren die een gebrek bevat (= vrijwaring voor gebreken). Toch is de verkoper niet altijd in kennis van het feit dat een zaak met een gebrek behept is. Daarom spreekt men, vanuit juridisch standpunt, over twee soorten van gebreken: de *zichtbare* en de *verborgen* gebreken. Welk verhaal is mogelijk in de respectievelijke gevallen?

- In het eerste geval (zichtbaar gebrek) moet de koper bij de levering onmiddellijk op het gebrek wijzen. Doet hij dit niet en neemt hij de zaak in ontvangst, dan kan hij achteraf geen verhaal meer uitoefenen. De beste manier om een zichtbaar gebrek te melden, gebeurt door dit

op de leveringsbon te noteren en een deel van de prijs niet te betalen. Onmiddellijk daarna stel je de verkoper aangetekend in gebreke en eis je een conforme levering.

- In het tweede geval (verborgen gebrek) liggen de zaken enigszins anders. Verborgen gebreken zijn immers gebreken die bij levering niet kunnen vastgesteld worden en die slechts opduiken, na gebruik of na deskundig onderzoek. De aan te raden verhaalprocedure is dan als volgt:

- 1) bij het ontdekken van het verborgen gebrek onmiddellijk een aangetekende brief sturen aan de verkoper en hem op zijn verplichting tot vrijwaring voor verborgen gebreken wijzen;
- 2) ofwel de zaak teruggeven en de prijs teruggeisen;
- 3) ofwel de zaak behouden en een deel van de prijs teruggeisen.

Die keuzemogelijkheid impliceert dat je als koper niet verplicht bent om een herstelling, aangeboden door de verkoper, te aanvaarden.

Wanneer op de juist uitgevoerde

verhaalprocedures geen reactie komt vanwege de verkoper, dan moet je de zaak voor de rechtbank brengen.

Onafgezien van de ganse verhaalprocedure blijft het evenwel uitkijken naar de clausules vervat in het koopcontract. Zo kan bijvoorbeeld bij aankoop van een tweedehandsauto, het voertuig door de verkoper als rijwaardig verkocht worden, maar op de keerzijde van het contract vermeld staan dat de verkoper niet aansprakelijk kan gesteld worden voor zichtbare en verborgen gebreken. Dit impliceert dat de koper contractueel zijn mogelijkheid tot verhaal uit handen geeft!

Daarom is het belangrijk voor de consument om de inhoud van artikel 1643 van het Burgerlijk Wetboek te kennen dat zegt: „De verkoper moet instaan voor de verborgen gebreken, zelfs wanneer hij die niet gekend heeft, **TENZIJ HIJ IN DAT GEVAL BEDONGEN HEEFT DAT HIJ TOT GEEN VRIJWARING ZAL ZIJN GEHOUDEN.**”

Dus: uitkijken blijft de boodschap!

Jean-Pierre De Wilde



Het Zillertal, het dal en zijn omgeving (6)

Vanuit het Zillertal kan u heel gemakkelijk Duitsland bereiken. U neemt de autoweg richting Innsbrück-Zirl-Telfst om via de FERNPAS Duitsland binnen te rijden aan de grenspost te Reutte. We rijden via Lermoos en de Zugspitze naar het mooie Allgau-gebied. Nu kan u twee richtingen uit: ofwel rijdt u naar Garmisch-Partenkirchen waar u een bezoek kan brengen aan het Olympisch schans-stadion en de nabijgelegen PARTNACHKLAMM. Deze „KLAMM“ is een diepe kloof tussen het hooggebergte, ontstaan door het geweld van de snelstromende berggrivier. Wanneer u in Garmisch-Partenkirchen bent aangeland moet u richting STADION volgen (niet Eisstadion!). Een mooi aangelegde betonbaan brengt u naar de ingang van de Klamm. Zij die te vermoeid zijn, kunnen tot aan de ingang worden gebracht met paard en koets, een romantische idylle en tevens een aanrader...

Gaat u niet naar Garmisch, dan volgt u maar de weg naar FUSSEN. Daar komen de kasteelliefhebbers zeker aan hun trekken, dank zij de sprookjeskasteelen van Ludwig II. Denken we maar eens aan Hohenschwangau, het gele kasteel in een wondermooi landschap, waar Ludwig II zijn jeugd doorbracht en vanwaaruit hij jaren later de bouw van het unieke Neuschwanstein kon gadeslaan. Zowel uiterlijk als binnenin is het kasteel een juweel! Het geheel werd als basis genomen voor de aanleg van het sprookjeskasteel van Sneeuwwitje in Disneyland.

Een bezoek aan het kasteel van Versailles gaf Ludwig II de inspiratie tot de bouw van het LINDERHOF. In de tuinen kan men tevens de Blauwe Venus-grot bewonderen.

Wel raad ik de toerist aan het LINDERHOF niet te combineren met het bezoek aan Hohenschwangau en Neuschwanstein. Deze laatstgenoemden kan u wel in één dagtrip ondernemen, daar beide kastelen maar op een boogscheut van elkaar gelegen zijn. Ook een bezoek aan de Partnachklamm vergt een volle dag.

En over water gesproken: nadat we terug in het Zillertal zijn aangekomen, zullen we de omliggende stuwmeren en -dammen gaan bezoeken. Maar dat doen we morgen...

Neuschwanstein



Partnachklamm

Prost en den tram... door Phil

5 MORGENS OM 5 UUR...



OP HET APPEL...



OP WEG NAAR DE LOODS, NAAR ZEN P.C.C.



ENKELE MINUTEN LATER, OP ZYN RYTUIG...



(WORDT VERVOLGD)

Gezellig samenzijn 8 maart ... gezellig?

Inderdaad, dit gezellig samenzijn mag als "zeer geslaagd" worden bestempeld. De sfeer was er en het publiek ook, geen gedrum en gestamp maar toch een volle emmer die niet hoefde over te lopen.

Oudere collega's ontmoetten elkaar en er werden leuke herinneringen bovengehaald; jong en oud, iedereen was aanwezig.

De "witte kielen" hadden hun handen vol om de dorstigen hun "bevrijdend" pintje te bezorgen. Heldere muzieklanken zorgden ervoor dat het geen zitavond werd; iedereen kwam aan zijn trekken om de beentjes te strekken volgens eigen ritme. Eén minuut stilte was er niet, non-stop gezelligheid en eens een mopje tussendoor.

Vijf minuutjes spanning was er wel tijdens de trekking van de gratis tombola, waarbij prachtige prijzen werden weggeschonken.

De gezellige sfeer bleef en iedereen nam er een snuifje van. Het woord vermoeidheid was taboe want, ongeacht het ritme, werd de dansvloer eer aangedaan voor een slow of een disco tussen de flikkerende "color lights" van Discobar Delaet. Omstreeks halfvier in de morgen beseften de meesten wel dat slapen ook nog op het programma stond en op de laatste muzieklanken werd stilaan afscheid genomen van vriend of collega. Eén zaak was zeker: de afwezigen hadden ongelijk maar volgend jaar is er opnieuw een gezellig samenzijn...

Als Voorzitter van de Vriendenkring houd ik eraan de afdelingen te danken die voor de verkoop van de kaarten hebben gezorgd en zeker de mensen die deze als steun hebben aangekocht, maar speciaal wens ik de mensen te danken die belangloos hun medewerking hebben verleend bij het voorbereiden van het feest.

Ik hoop alle mensen die nu op het feest aanwezig waren ook volgend jaar te mogen verwelkomen en zeker veel nieuwe gezichten te zien...

Sonia Dierkens



Weldra te zien aan onze haltes?

Met een beetje goodwill vanwege de bevoegde stadsdiensten, zal het reizigerscomfort aan drie belangrijke haltes gevoelig worden verbeterd.

De M.I.V.G. heeft inderdaad een bouwvergunning ingediend voor het plaatsen van drie nieuwe wachthuiscomplexen, het zogenaamde „combiné sanitaire unit - schuilhuis”.

Het tolerantiebesluit voor het Van Beverenplein is reeds binnengekomen. Voor de overige twee, de Heuvelpoort en de Dampoort is het nog wachten (hopelijk niet op Godot).

De sanitaire installatie, die met muntstukken moet worden bediend, wordt na gebruik aan de binnenkant van onder tot boven grondig en volautomatisch gespoeld en gedesinfecteerd. De Franse firma DECAUX, die voor de plaatsing en het onderhoud instaat, wil binnenkort ook een aanvang maken met het installeren van elektronische (muur)kranten. Alweer op voorwaarde dat de waar aan de stad kan aanbevolen worden natuurlijk.





Afdeling WIELER-WANDEL-ZWEM-JOGGING-CLUB

Op zaterdag 21 december 1985 werd door de „Vrienden van dwars door Destelbergen“ de tweede Kerst-halve-marathon ingericht over een afstand van 21 km.

Gezien het succes van vorig jaar werd terug deelgenomen door enkele joggers van de M.I.V.G.

Deze wedstrijd ging door in Heusden en volgende leden namen de start:

De Blauwer Leopold	: 61 jaar
Terneu Julien	: 53 jaar
Reynders Julien	: 40 jaar
Christiaens Eric	: 38 jaar
Vermeulen Lucien	: 34 jaar

Er waren 150 deelnemers voor deze wedstrijd, die om 15.00 u. van start ging.

De talrijke aanwezige supporters spaarden hun aanmoedigingen niet tijdens de doortochten.

Er waren 4 rondes te lopen van 5.250 meter.

De volgende resultaten werden behaald door onze leden van de Wieler-wandel-zwem- en joggingclub:

Senioren heren:

10e plaats: Vermeulen Lucien
in 1u20'21"

20e plaats: Christiaens Eric
in 1u25'23"

Veteranen A (van 40 tot 50 jaar):

10e plaats: Reynders Julien
in 1u30'21"

Veteranen B (van 50 tot 60 jaar):

6e plaats: Terneu Julien
in 1u30'09"

Veteranen C (van 60 tot 70 jaar):

1e plaats: De Blauwer Leopold
in 1u35'17"

Alweer werd de eerste plaats weggekaapt door onze kranige oudgediende Pol en samen met de andere ereplaatsten, komt de M.I.V.G. terug eervol uit de strijd. Onze verzorger Joris Van der Linden (oudgediende) die op de omloop aanwezig was om verdere richtlijnen te geven, was dan ook uitermate tevreden.

Er waren ook verschillende afstanden in jogging voorzien. Ronald Burrick, samen met zijn zoon namen deel aan de 10 km.

Wij nodigen iedere agent (jong en oud) uit om te komen joggen op dinsdag om 15.30 uur aan de Hilo - Water-sportbaan. De belangstelling gaat in stijgende lijn!

Julien Terneu





Wielerkalender seizoen 1986



1. vrijdag	11 april	GENT - WEST	60 km.
2. donderdag	24 april	GENT - KRUISSHOUTEM	60 km.
3. maandag	12 mei	GENT — NOORD	60 km.
4. woensdag	28 mei	AJUINROUTE	110 km.
5. donderdag	12 juni	GENT — OOST	60 km.
6. donderdag	26 juni	KLASSIEKER	110 km.
7. donderdag	10 juli	GENT — MECHELEN	110 km.
8. vrijdag	8 augustus	VLAAMSE ARDENNEN	110 km.
9. maandag	18 augustus	ZWALMSTREEK	60 km.
10. donderdag	4 september	LAND VAN RODE	60 km.
11. donderdag	18 september	MEETJESLAND	110 km.
12. maandag	29 september	SCHELDE & LEIEBOORDEN	60 km.
13. woensdag	8 oktober	HERFSTROUTE	60 km.

Afdeling ZWEMCLUB

ZWEMFEEST M.I.V.G.

De opening van het sportjaar 1986 zal zoals ieder jaar feestelijk worden ingeluid met het traditioneel zwemfeest op 8 april 1986.

Voor de deelnemers zijn er weer heel wat aangename verrassingen in petto. Kom eens naar het zwemfeest, het is een gelegenheid om met deze bijzonder heilzame en ontspannende sport kennis te maken.

De zwemclub is er voor ieder van u: sluit nu bij ons aan! Voor meer inlichtingen kunt u steeds terecht bij toezichter Lucien Vermeulen.

Raadpleeg ook af en toe de berichten.

Het Bestuur

Ritten van 60 km zijn namiddagritten. Vertrek om 14.30 uur. Ritten van 110 km zijn dagritten. Vertrek om 9 uur stipt. We starten iedere rit onder de E3 te Gentbrugge.

Het lidgeld voor het wielerseizoen 1986 bedraagt 300 fr en omvat

- koerstrui;
- verzekering;
- gratis souper.

De ritten worden gereden met een snelheid van circa 22 km per uur.

Namiddagritten zijn voorzien van een pauze; dagritten van minstens twee. Er is een volgwagen aanwezig bij iedere rit.

We hopen in het nieuwe seizoen zoals voorbije jaren veel gezonde en sportieve pret te beleven langs Vlaanderens mooie wegen.

Nieuwe leden zijn steeds welkom. Vermeldenswaard is dat we in 1985 ons EERSTE VROUWELIJK LID inschreven!

Inlichtingen en inschrijvingen bij het bestuur: Georges Acar, Julien Terneu, Roland Van Herreweghe, Lucien Vermeulen, Daniel Uyttendaele.

Het Bestuur

HANDIGE TIPS

- *Heel wat auto's die 's nachts blijven buiten staan, hebben vooral in de winter dikwijls problemen bij het starten. Mist en vochtigheid zet zich in de vorm van fijne condensregen op bougies en delco af. Om dit te vermijden kan je deze delen 's avonds, wanneer de motor droog en koud is, met een flim van de lucht afsnijder. Je neemt daarvoor de haarfakbuis van je echtgenote en bestuift de beschreven delen met haarlak. Eenvoudig en goedkoop!*
- *Wanneer je een schroef indraait met ergens ver in het achterhoofd deze er later weer te moeten uitdraaien, kan je jezelf geen betere dienst bewijzen dan de schroef vooraf even met vaseline in te smeren. Het inschroeven gaat bovendien veel gemakkelijker: tweemaal tijd en energie gewonnen!*
- *Als je een gat in het plafond aan het boren bent, is het over het algemeen erg vervelend als je voortdurend plamuurstof in je ogen krijgt. Om dit euvel te vermijden neem je een tennisbal, snijdt hem op één derde door en steek de grootste helft ervan over de boor. Als je machine niet al te snel draait zal het meeste stof in de bol vallen.*

Julien Verhe



Afdeling VISSERS

Programma visseizoen 1986

Zaterdag 29 maart

H.S.M. - K.P.V. - M.I.V.G.
(Zuiveraar Melle) 15u30' - 18u30'

Zaterdag 19 april

K.P.V. - M.I.V.G. - H.S.M.
(Grammene) 15 uur - 18 uur

Zaterdag 24 mei

Verrassing

7 uur - ± 22 uur

Zaterdag 31 mei

M.I.V.G. - K.P.V. - H.S.M.
(Zuiveraar Melle) 15 uur - 18 uur

Donderdag 12 juni

1ste en 2de reeks (Machelen)
9u30' - 12u30' en van 13u30' - 16u30'

Woensdag 18 juni

Grote prijs lokaal
(2 x 3 uur) (Watersportbaan)
9u30' - 12u30' en van 13u30' - 16u30'

Zaterdag 5 juli

Inter M.I.V.'s (Watersportbaan)
14 uur - 17 uur

Zaterdag 12 juli

Ereprijs Meester TACK Roland
(Semmerzake) 15 uur - 18 uur

Zaterdag 9 augustus

Ereprijs MAES Alfons
15 uur - 18 uur

Zaterdag 23 augustus

Ereprijs SCHUTTYZER Roger
(Bachte-Maria-Leerne) 15 uur - 18 uur

Donderdag 4 september

3de en 4de reeks (Grammene)
9u30' - 12u30' en van 13u30' - 16u30'

Woensdag 10 september

Koppelparathon (Denderleeuw)
9u30' - 12u30' en van 13u30' - 16u30'

Dinsdag 16 september

5de reeks en koningsvissing
(Oostakker)

9u30' - 12u30' en van 13u30' - 15u30'

Woensdag 22 oktober

Koppelparathon (Waregem)

9u30' - 12u30' en van 13u30' - 15u30'

Zaterdag 8 november

SOUPER

LOKAAL: Café „Rembrandt“

Brugsesteenweg 389 - Gent

Tel.: 26.16.95

VISSERS die nog wensen aan te sluiten, steeds welkom.

Eindstand

Kampioenschap 1985

Over 6 reeksen

1. DE BRUYNE R.	15.360
2. DE BUCK E.	13.280
3. MAES A.	12.550
4. DE SCHRIJVER R.	7.630
5. BUYSSE A.	7.430
6. DE RUDDER D.	5.720
7. V.D. BEKE M.	5.020
8. MARIUS M.	4.850
9. V. RYSSSELBERGHE R.	4.240
10. PORIAU M.	3.540
11. WILLE R.	2.730
12. TREAU R.	2.530
13. VAN HOORDE E.	2.290
14. SCHUTTYZER R.	2.070
15. DE CRU O.	1.870
16. LOREZ G.	1.510
17. VAN HOORDE R.	1.460
18. BEKAERT G.	1.150
19. VERSTRAETE D.	0.960
20. V.D. BEKE J.P.	0.230

Speciale vissing V.D. BEKE J.P. Watersportbaan 29 juni 1985 3 uur

1. DE SCHRIJVER R.	6.650	17 v.	
2. DE BRUYNE R.	4.230	20 v.	
3. DE BUCK E.	1.870		0.860
4. VAN RYSSSELBERGHE R.	1.250		
5. VAN HOLSBEKE W.	0.600		
6. VERSTRAETE D.			
7. DE RUDDER D.			
8. MARIUS M.			
9. PORIAU M.			
10. VAN HOORDE R.			
11. V.D. BEKE M.			
12. MAES A.			
13. SCHUTTYZER R.			



Marathon per ploeg Grammene 5 juli 1985 2x3 uur

1.	DE BUCK E. V.D. BEKE J.P.	2.890 1.170	4.060
2.	DE SCHRIJVER R. V.D. BEKE M.	1.960 2.100	4.060
3.	MAES A. VAN HOORDE R.	3.400 0.620	4.020
4.	DE BRUYNE R. WILLE R.	1.910 0.720	2.630
5.	BUYSSE A. BEKAERT G.	1.470 1.030	2.500
6.	PORIAU M. DE CRU O.	1.430 0.970	2.400
7.	VAN RYSSSELBERGHE R. DE RUDDER D.	0.650 1.310	1.960
8.	VAN HOORDE E. LOREZ G.	— —	—

Marathon per ploeg Denderleeuw 28 augustus 1985 2x3 uur

1.	DE SCHRIJVER R. DE RUDDER D.	10.700 4.180	14.880		
2.	MAES A. DE BUCK E.	6.950 3.000	9.950		
3.	SCHUTTYZER R. V.D. BEKE M.	1.950 6.600	8.550		
4.	DE BRUYNE R. —	7.820 —	7.820	3.200	Zwaarste vis
5.	BEKAERT G. V.D. BEKE J.P.	— 4.350	4.350		
6.	WILLE R. DE CRU O.	1.900 1.410	3.310		
7.	BUYSSE A. V. RYSSSELBERGHE R.	— 1.800	1.800		

In 1987 weer Night-Ferry Londen-Parijs?

De Sea Container-organisatie — exploitant van de Venetië Simplon Oriënt Express — heeft de Britse en Franse spoorwegen voorgesteld om voor haar rekening de in oktober 1980 opgeheven doorgaande slaaprijtuigenverbinding tussen Londen en Parijs („Night Ferry”) in 1987 weer tot leven te brengen. President James Sherwood wil daarvoor enkele overtollige slaaprijtuigen Mark-3 van BR gebruiken. Het comfort zal op een zeer hoog peil staan: alle slaapcabines krijgen een douche, klimaatregeling is al aanwezig. Het is de bedoeling dat tussen Londen en Dover de reizigers in de VSOE-Pullmans dineren, in Dover is dan cross-platform overstap op de slaaptrein, voor de bagage wordt gezorgd. Op de route Parijs-Londen wordt geslapen tussen Parijs en Dover, het ontbijt wordt in de Pullmans geserveerd. Sherwood mikt op een bezettingsgraad van 50% en denkt aan een all-in prijs van ongeveer £450 enkele reis. „De 'Night Ferry' werd in 1980 opgeheven omdat het materieel was verouderd, niet omdat er geen markt meer voor zou zijn,” aldus Sherwood. „Zolang de Kanaaltunnel er nog niet is kunnen we goede zaken doen.”

Britse dieseltrein breekt wereldrecord

Eind september heeft een verkorte HST-dieseltrein tussen New-Castle en Londen een nieuw wereldrecord gevestigd. Het traject werd in precies 2 uur en 19 minuten afgelegd met een gemiddelde snelheid van 186 km/h en een top van 232 km/h. Met deze rit werd de „Tees Tyne Pullman” gelanceerd, sinds begin oktober de herboren snelle zakentrein met extra comfort en service. Tijdens de passage door York stonden op de sporen van het op die dag tienjarige National Railway Museum de wereldrecord stoomloc Mallard (1938, 204 km/h) en de Stirling Eight Feet Single onder stoom. Motorrijtuig 43038 van de recordtrein werd de dag daarop van een naamplaat voorzien met de tekst: „National Railway Museum, the first ten years”. Tussen 1975 en 1985 bezochten 13 miljoen mensen de interessante expositie van het NRM.



Fietspaden geen garantie voor meer veiligheid

Volgens een in Denemarken uitgevoerd onderzoek leidt de aanleg van nieuwe fietspaden niet automatisch tot een grotere veiligheid. Men vergeleek de ongevallengegevens van een aantal stedelijke fietspaden die in de periode 1978-1981 werden aangelegd met de situatie op wegen zonder fietspaden. Als men naar het totale ongevallenbeeld van alle verkeersdeelnemers kijkt, blijkt dat het aantal ongevallen waarbij gewonden vielen met 25% toenam. Dat was vooral te wijten aan een toename van het aantal ongevallen op kruispunten.

Op de weg tussen kruispunten traden verschuivingen op: de ongevallen tussen auto's en fietsers liepen terug, de ongevallen tussen fietsers en bromfietzers en tussen tweewielers en voetgangers namen toe, waarbij vooral de laatste groep het slachtoffer was.

Op de kruispunten nam het totale aantal ongevallen met rond 35% toe: de ongevallen waarbij bromfietzers waren betrokken met rond 65%, ongevallen waarbij fietsers betrokken waren met ongeveer 50% en de ongevallen met auto's met circa 30%.

Meer reizigers nemen slaaprijtuig

Wagons-Lits heeft in 1984 ruim 7% meer reizigers in haar slaaprijtuigen vervoerd dan het jaar daarvoor, in totaal 3.558.000 reizigers. Dat gebeurde in een park rijtuigen waarvan er 432 eigendom zijn van de Wagons-Lits en

485 in poolbedrijf door de Europese spoorwegen worden geëxploiteerd. Gemiddelde bezetting per rijtuig: 16 reizigers. In de 2400 compartimenten waarin couchettes (ligplaatsen) beschikbaar zijn werden in 1984 3.023.000 reizigers vervoerd, 2% meer dan in 1983. Wat de maaltijden in treinen betreft die door CIWLT worden verzorgd: dat waren er in 1984 3.120.000. CIWLT constateert een teruggang van gebruik van nachttreinen in Frankrijk (te wijten aan de snelle late avondverbindingen met TGV's), maar een sterke toename van rollend bedgebruik in Spanje (18% in 1984 voor het eerst meer dan een miljoen bedden verhuurd), in Italië (toename 10%) en in Egypte (toename 17%).

In Parijs nu 107 km busbanen

Iets meer dan 20% van de busroutes in Parijs maken gebruik van aparte rijstroken. Parijs kreeg zijn eerste busbaan in 1964, momenteel zijn er 107 km gereserveerde rijstroken, waarvan 10 km in de tegenrichting van een éénrichtingsweg. In aantal kilometers is dit geen slecht resultaat, maar de kwaliteit van het busverkeer is er nauwelijks door gestegen. Dat komt door het enorme aantal overtredingen door auto's die op de busbanen parkeren of er op rijden. Vorige maand is tijdens een intensieve controle vastgesteld dat er op elke kilometer busbaan gemiddeld tien auto's staan geparkeerd en dat er elk uur zo'n 40 auto's per kilometer busbaan „die ook even gebruiken”. Omdat de politie

geen tijd heeft al die mensen te bekeuren komen er vanaf oktober 100 controleurs bij de RATP die de bevoegdheid hebben bekeuringen uit te delen. Het tarief wordt dan 250 Frs voor het rijden op een busbaan, 600 Frs illegaal parkeren. De RATP hoopt door het controleren van 30 km busbaan de rij-snelheid van de bussen omhoog te brengen van 10 km/h naar 13 km/h.



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

Tweede jaargang
nummer 8, maart 1986
Eindredactie: Marc De Vos
Werken mee aan dit nummer:
Herman Alloncius, Pierre de Meyer,
Danny De Ronne, Jean-Pierre De
Wilde, André Ediers, Paul Lemajeur,
Nadine van de Buerie, Philippe Van
Eeckhaute, Julien Verhé, Urbain
Verhelst, Vriendenkring M.I.V.G.

Voor gegevensverzameling en adres-sering 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 Riemaeker, Nukerke (Maarkedal)

Heeft U iets voor de M.I.V.G.-krant?



Alle teksten of inzendingen voor de volgende editie dienen bij de redactie ingebracht vóór 31 mei 1986. Voor publicatie van grotere artikels en fotomateriaal wordt best eerder met de redactie contact opgenomen.

TE KOOP

Cylindergrasmaaier in prima staat, zelf-trekkend, met grasopvangbak.
Vraagprijs: 5.000 fr.

Bevragen:
H. Alloncius
Achterdries 9 - 9219 Gentbrugge
Tel.: 30.59.21