



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

Nummer 9

Driemaandelijks

Zomer 1986

M.I.V.G. BLIKT TERUG OP 1985



Op donderdag 24 april 1986 bracht de Raad van Beheer van de M.I.V.G. aan de Algemene Vergadering der Aandeelhouders verslag uit van haar activiteiten over het boekjaar 1985. Wij geven hieronder een beknopt overzicht.

Conform het haar opgelegde saneringsplan, is de Maatschappij erin geslaagd het exploitatietekort over 1985 te beperken tot het niveau van de toegekende staatssubsidie van 552,9 M.Fr. Dit resultaat kon worden bereikt dankzij een stijging van de ontvangsten met 4,96%, terwijl de stijging van de uitgaven — steeds op jaarbasis — kon worden beperkt tot 2,66%.

Het is echter veelbetekenend dat dit resultaat gepaard ging met een gelijktijdige stijging van de kostendeckingscoëfficiënt tot 40,14%. In 1981 bedroeg de kostendeckingscoëfficiënt 37,35%; sedertdien is deze indicator jaarlijks geleidelijk gestegen tot op het huidige peil.

Vorig jaar stelden wij in ons Jaarrapport dat een verdere ver-

betering van het exploitatieresultaat van de Maatschappij slechts haalbaar is, indien een aantal doelstellingen kunnen gerealiseerd worden. Van twee belangrijke doelstellingen als de „verdere optimalisatie van de netstructuur” en van een „functionele herverdeling van de vervoersgebieden van M.I.V.G. en N.M.V.B.” is door administratieve vertraging of tegenkanting weinig vorderingen gemaakt. Van nieuwe doorstromingsmaatregelen is niets terechtgekomen. Het verkeerscirculatieplan, dat de Stad Gent leefbaarder moet maken door het weren van doorgaand verkeer en dat voor de regelmaat van het stedelijk openbaar vervoer van essentieel belang is, komt niet van de grond. Indien deze externe belasting op het openbaar vervoer niet afneemt, dan zal de

M.I.V.G. BLIKT TERUG OP

kwaliteit van de dienstverlening meer en meer teruglopen. Daardoor heeft de maatschappij zich moeten tevreden stellen met het sleutelen aan deze factoren waarop ze zelf enige vat heeft. Zo konden door rationalisatiemaatregelen een aantal weinig rendabele voertuigkilometers worden uitgespaard en gedeeltelijk omgezet in meer nuttige kilometers; dit werd voornamelijk verwezenlijkt door het invoeren van een aangepaste winter- en zomerdienstregeling. Globaal werden op jaarbasis 3,71% minder kilometers gepresteerd, en liep het reizigersbestand terug met 0,35%. Rekening houdend met de laatste twee indicatoren, kan men echter stellen dat de gemiddelde reizigersbezetting per gepresterde voertuigkilometer licht gestegen is, waarbij in 1985 op het M.I.V.G.-net toch meer dan 31 miljoen reizigersritten werden genoteerd. Daarnaast zijn er nieuwe, respectievelijk oude uitdagingen die onze aandacht vragen, als het stabiliseren van het reizigersbestand en de terugval van de benzineprijzen die het gebruik van het openbaar vervoer kunnen remmen. Overtuigd van de noodzaak op de ingeslagen weg verder te gaan, zal de Raad van Beheer niet nalaten de passende initiatieven te ontwikkelen en aan de voogdijoverheden voor te leggen.

Tenslotte dient nog vermeld dat het Koninklijk Besluit van 10 december 1985 een wijziging voorziet van het artikel 5 van de statuten. De duur van de concessies en machtigingen aan de maatschappij verleend, wordt daardoor met twee jaar verlengd tot 31 december 1987.

1985 was in ons land gelijktijdig het jaar van de jeugd, het jaar van de muziek en... het jaar van het openbaar vervoer. Het was dan ook passend dat in een dergelijk jaar de betekenis en de rol van het openbaar vervoer extra werden benadrukt. Dit gebeurde in allerlei tentoonstellingen en happenings die overal in het land werden georganiseerd en die hun bekroning vonden in een lustrum-congres van de International Union of Public Transport te Brussel tijdens de maand mei 1985. De M.I.V.G. heeft voor een belangrijk deel aan deze activiteiten deelgenomen, en heeft vooral door het organiseren van de eerste open-deurdagen in haar geschiedenis de band tussen de „trammaatschappij“ en de bevolking van het Gentse stadsgewest extra versterkt.

Inmiddels echter, werden de verdere aanpassing van het net en de verbetering van de dienstverlening niet uit het oog verloren, zoals mag blijken uit het volgend overzicht.

1985



TRAMLIJN 1

De uitbouw van de tramlijn 1, werd zowel in de binnenstad als ten noorden en ten zuiden ervan doorgezet.

Op 20 maart 1985 gaf het Ministerie van Verkeerswezen zijn akkoord voor tussenkomst in de herprofileringwerken van het E. Braunplein en de Cataloniëstraat, waarbij voor de trams, de trolleybus en de dieselbussen een gemeenschappelijke eigen baan zal worden aangelegd. De uitvoering zal in overleg met de stadsdiensten plaatshebben.

Op 17 oktober 1985 kon van Verkeerswezen het akkoord verkregen worden voor tussenkomst in de herprofileringwerken in de Nederkouter en de Kortrijksepoortstraat; ook hier is de uitvoering afhankelijk van de planning van de werken door de stadsdiensten.

Eind 1985 werd ook het principiële akkoord gevraagd van het Ministerie van Verkeerswezen met het project Rabot/Griendeplein, waarbij de tram door de Rabotstraat zou worden gevoerd en één gemeenschappelijke halte zou worden aangelegd voor de lijnen 1 en 10/4.

ZWIJNAARDE

De principiële bouwaanvraag voor de verlenging van tramlijn 1 naar Zwijnaarde via de Sint-Denijslaan, de Sint-Pietersaalstraat, de Galgelaan en de Zwijnaardsesteenweg werd ingediend op 22 augustus 1985. Een voorstel tot kostenverdeling tussen de Stad, het Ministerie van Verkeerswezen en de Vlaamse Waterzuiveringsmaatschappij (voor de meteen aan te leggen collectoren Sint-Denijslaan) opge maakt in december 1985, is thans ter goedkeuring voorgelegd aan de bevoegde instanties.

EVERGEM

Wat de verlenging van tramlijn 1 naar Evergem betreft, werden op basis van het Koninklijk Besluit van 16 september 1985, de nodige procedures tot onteigening ingezet door het Comité tot Aankoop. De bouw van de kokerbrug onder de spoorlijn Gent-Eeklo — ten behoeve van tramlijn 1 — wordt door de N.M.B.S. aanbesteed in het voorjaar 1986. Anderzijds voorziet het Ministerie van Openbare Werken eveneens in de loop van 1986, de aanbesteding van de Rijksweg 56 tussen de Ringvaartbrug en het Brielken te Evergem; hierin is de aanleg begrepen van het weggedeelte dat voorbehouden wordt aan de trambaan voor lijn 1.

St.-PIETERSSTATION

Het project Maria-Hendrikaplein dat een herinrichting voorziet van dit plein, én de gelijkgrondse reorganisatie en integratie van alle openbaar vervoer aan het Sint-Pietersstation samen met de bouw van een tramstation onder de spoorwegberm, kreeg de goedkeuring van de Minister van Verkeerswezen op 15 februari 1985.

Voorafgaandelijk gaf het College van Burgemeester en Schepenen van Gent op 31 januari 1985 zijn principiële akkoord voor de verlenging van tramlijn 1 naar Zwijnaarde, op basis van de voorontwerpplannen van de Bijzondere Studiedienst van de M.I.V.G. Dit laatste akkoord was een aanvulling bij de reeds op 20 september 1984 verkregen goedkeuring van het College met het alternatief V, betreffende het Maria-Hendrikaplein en het tramstation.

Eind april 1985 werd door de N.M.B.S. en de M.I.V.G. het voorontwerp beëindigd van de gelijkgrondse trankoker onder de spoorwegberm; de aanbesteding is voorzien eind 1986. Anderzijds kwam op 19 december 1985 het voorontwerp klaar van het dienstgebouw-M.I.V.G. samen met de afwerking van het tramstation.

Over de herinrichting van het Maria-Hendrikaplein is inmiddels een principiële consensus bereikt tussen het Ministerie van Openbare Werken en de Stad Gent. Voor wat de reorganisatie van het openbaar vervoer zelf aangaat zal een werkgroep van de N.M.B.S., de N.M.V.B. en de M.I.V.G. op initiatief van deze laatste naar een optimale oplossing streven.



De bouw van een tramstation en een gelijkgrondse doorsteek onder de spoorwegberm van het Sint-Pietersstation kreeg de goedkeuring van de Minister van Verkeerswezen op 15 februari 1985.

M.I.V.G. BLIKT TERUG OP 1985

REIZIGERSCOMFORT

Ten behoeve van de reizigers en van de postoverste werd aan de Korenmarkt op 18 april 1985 het oude wachthuis vervangen door een functioneel en veiliger, hedendaags ontwerp, dat toch aansluit bij de stijl van de historische stadskern. Het vroegere wachthuis werd inmiddels geschonken aan het Museum voor Industriële Archeologie en Textiel (M.I.A.T.). Anderzijds werd de halte-informatie die op lijn 17/18 werd aangebracht in het najaar 1984, verder uitgeprobeerd. Omdat deze proef positief verliep, werden alle lijnen van het busnet, en nadien van het tramnet met de nieuwe informatiedragers uitgerust. Sedert 15 september 1985 kunnen de reizigers de passeertijden aflezen van alle trams en bussen aan alle M.I.V.G.-haltes, en dit zowel in de weekdienst, als op zaterdag-, zondag- en vakantiedagen.

BUSLIJN 31

De behoefte tot herstructurering van het M.I.V.G.-busnet is voorlopig beperkt en dient in elk geval in de toekomst, ingepast in de reorganisatieplannen van de N.M.V.B. en de M.I.V.G. Op 26 augustus 1985 werd wel een verlenging van lijn 31 van de Driesdreef (Mariakerke) naar de Heiebreestraat (Drongen) ingereden. Daardoor konden twee woonwijken aan beide kanten van de Beekstraat rechtstreeks met het stadscentrum worden verbonden; deze dienst wordt echter enkel op wekdagen verzekerd.

TROLLEYBUS

Aan de verdere uitbouw van de in oost-west richting verlopende trolleylijn 3 werd in 1985 heel wat energie gespendeerd. De tractiestations Meersemdries en Dampoort van de oostelijke lijntak Gentbrugge/Korenmarkt waren afgewerkt op 4 januari, respectievelijk 9 mei 1985; de elektrotechnische uitrusting werd opgeleverd op 17 oktober 1985. De bouw-aanvragen voor de tractiestations Malpertuus en Brugsepoort van de westelijke lijntak Korenmarkt/Mariakerke werden ingediend op 20 september, respectievelijk 12 december 1985.

De installatie van de bovenleiding voor de oostelijke lijntak tussen de remise te Gentbrugge en de Sint-Michielskerk werd besteld bij Fabricom/Kummler & Matter op 23 januari. De installatie tussen de remise en Sint-Jacobskerk was voltooid op 28 oktober 1985. Inmiddels werd ook het voorontwerp aangevat voor de westelijke lijntak tot Mariakerke. Ten behoeve van de 20 gelede trolleybussen die vanaf september 1987 zullen geleverd worden dient een trolleyloods gebouwd. Op 6 september 1986 werd een principiële akkoord bereikt met het Ministerie van Verkeerswezen voor het ten laste nemen van de bouwkosten en de uitrusting van deze loods. Anderzijds werden eerst door het College en nadien door de Gemeenteraad in november 1985 een aantal overeenkomsten goedgekeurd met betrekking tot het verkrijgen van eigen busbanen voor de trolleylijn 3.

Exploitatieuitslagen

	1985	1984
Ontvangsten		
Verkeersontvangsten	358.356.186	343.941.843
Reklame en andere	12.387.400	9.285.893
Totaal	370.743.586	353.227.736
Uitgaven		
Wedden, lonen en sociale lasten	657.389.663	640.018.954
Brandstof	48.519.182	47.342.019
Elektrische energie	23.349.737	22.367.509
Andere materialen	82.854.228	81.082.978
Provisie Groot Onderhoud	25.563.630	17.238.144
Vernieuwings- en Amortisatiefonds	75.901.093	83.079.744
Verzekeringen	10.266.053	8.598.388
Totaal	823.643.586	899.727.736
Exploitatieuitslag	- 552.900.000	- 546.500.000

Indiensttredingen

Kwamen onze rangen vervoegen:

Bediende

Hildegarde ANNAERT (Personeelsdienst) op 1.5.86.

Bediende-Stagiair R.V.A.

Johan VAN DAMME (Boekhouding) op 17.3.86.

Dirk VAN DEN KERKHOVE (Bureau Verkeersdienst) op 1.4.86.

Tania OPDORP (Dactylografie) op 1.5.86.

Verkeersdienst

Nadia CLAESENS op 3.3.86.

Paul BUYSSE op 3.3.86.

Suzanne MAES op 26.5.86.

Eddy DE VETTER op 26.5.86.

Verkeersdienst-stagiair

Danny TACK op 16.4.86.

Geboorten

De ooievaar kwam op bezoek met:

Wendy, bij Erwin DE LILLE (Verkeer) op 24.3.86.

Bram, bij Johan TIMMERMANS (Verkeer) op 30.3.86.

Sofie, bij Pascal TERNEU (Verkeer) op 2.4.86.

David, bij Marc VAN BRANTEGHEM (Verkeer) op 11.4.86.

Ann, bij Philippe VAN EECKHAUTE (Verkeer) op 26.4.86.

Stephanie, bij Luc DE BUCK (Verkeer) op 27.4.86.

Cedric, bij Didier VAN DE STEENE (Spoor) op 28.4.86.

Frederic, bij Willy VAN NEVEL (Spoor) op 16.5.86.

Lorenzo, bij Edgard GREGOIR (Verkeer) op 19.5.86.

Lien, bij Rudi DRYOEL (Verkeer) op 27.5.86.

Met pensioen

Genieten van een welverdiende rust:

Romain VAN DE VEIRE (chef-analyst) op 1.4.86.

Gaston PIETERS (Verkeer) op 28.4.86.

Noel VAN PARIJS (Spoor) op 1.5.86.

Overlijdens

Oprustgestelden

René VAN VOLSEM (Technische Diensten) op 16.3.86.

Achiel VERBAUWEN (Verkeer) op 4.5.86.

Weduwen

Leontine EDIERS, weduwe van Leo SCHOLLAERT (Technische Diensten) op 20.3.86.

Maria MYNCKE, weduwe van Henri GEVAERT (Verkeer) op 10.3.86.

Josephine VAN DEN BERGHE, weduwe van Frans VERKRUYSSEN (Technische Diensten) op 28.4.86.

Rachel HEYMAN, weduwe van René VANHAM (Verkeer) op 21.5.86.

Verwanten

Rachel VAN LOO, echtgenote van Jules SIX (Gepens. Verkeer) op 15.3.86.

Mariette VAN DE WALLE, echtgenote van André EDIERS (Gepens. Verkeer) op 10.4.86.

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

Deze gegevens werden afgesloten op 31.5.86.

BERICHT AAN ALLE TOEKOMSTIG GEPENSIONEERDEN

Langs deze weg wensen wij de aandacht van alle kandidaat-gepensioneerden erop te trekken dat, aangezien de Maatschappij een aanvullende toelage betaalt aan de gepensioneerden en de brugrust-gepensioneerden, zij moet beschikken over de nodige gegevens van het pensioenbedrag.

Wendt U tot de dienst MECANOGRAFIE bij ontvangst van de formulieren betreffende de pensioenberekening, U toegezonden door de Rijksdienst voor Werknemerspensioenen.

DE MECANOGRAFIE

Geschiedenis van de Gentse tramwegen (7)



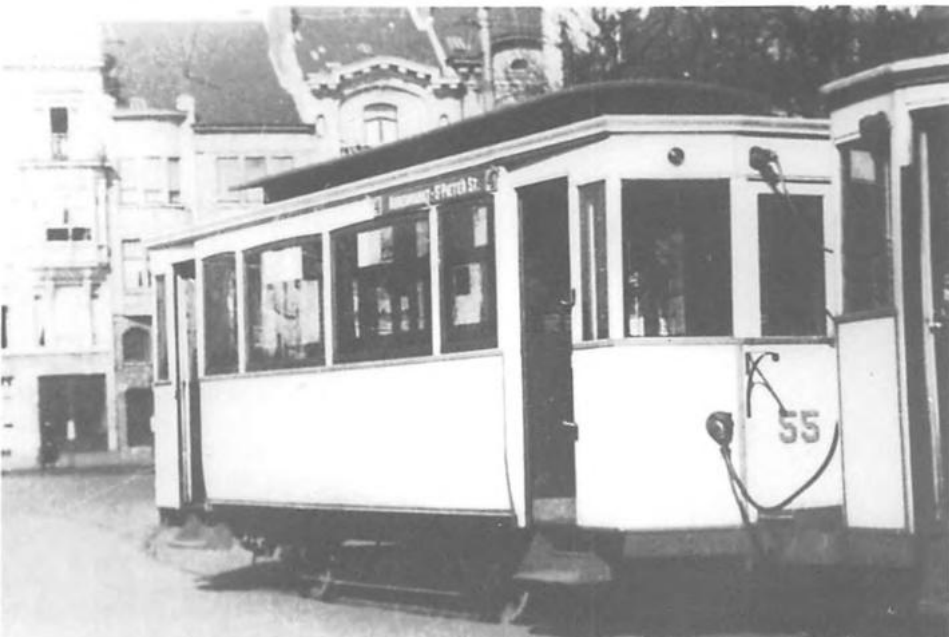
Motorrijtuig van de reeks 174 - 179 (1913). Na ombouw geen ploideurtjes zoals de andere twee-assers. (Archief M.I.V.G.)

De Motorrijtuigen reeks 174 - 179 (Type Melle)

Rond de wereldtentoonstelling van 1913 onderging het Gentse tramnet heel wat wijzigingen. Bestaande lijnen werden uitgebreid en nieuwe lijnen aangelegd. Dit alles had tot gevolg dat het rijtuigenpark grondig aangevuld moest worden. Niet minder dan 42 motorrijtuigen en 10 bijwagens werden aangekocht: de gesloten rijtuigen reeks 174 -179 voor de nieuwe lijn naar Melle; de gesloten bijwagens 55 - 64 voor de lijnen naar Melle ter vervanging van de bijwagens „Merelbeke“; de „half-open“ rijtuigen reeks 180 - 215. De reeks 174 - 179 werd besteld begin 1911. De Ateliers Métallurgiques bouwen onderstel en koetswerk, terwijl ACEC de elektrische uitrustingen levert. Briefwisseling met de Ateliers Métallurgiques vonden we niet terug. Daarentegen vonden we twee brieven gericht aan ACEC. In de eerste van 25/3/1911 vraagt men zes volledige uitrustingen zoals voor de open trams: motoren T III d „avec grand entrefer“ opdat ze sneller zouden rijden dan de open trams. Verder een controller Type X (doch type T 10 bij levering), een trolleyuitrusting en dit alles moet ten laatste op 1/8/1911 in de Ateliers Métallurgiques zijn waar ACEC dan het geheel moet monteren. De kostprijs per tram bedraagt 4910 Fr. Op 18.4.1911 volgt dan de officiële bestelling bij ACEC. De facturen dagtekenen van 28/2/1912 (Ateliers Métallurgiques)

met vermelding: 6 rijtuigen à 7140 Fr. stuk. Met de elektrische uitrusting erbij wordt dit 12.168,60 Fr. per tram. In Het Volk van 14/1/1913 wordt gemeld dat sedert een paar dagen reeds enkele van de 42 bestelde trams aangekomen zijn. Deze nieuwe trams zijn in tegenstelling met de vorige reeksen gesloten trams en veel moderner van uitzicht. Voor het eerst heeft men originele gesloten platformen met slechts twee voorritten

Aanhangwagen 55 in 1941 aan het St-Pietersstation. (Verzameling Freddy Coussens)



en ze zijn voorzien van „Lanterneau“ (dakvenstertjes). De binnenafdeling zelf behoudt de langsbanken en is voorzien van twee grote en twee kleine zijruiten zoals de rest van de gesloten trams. Ze kunnen 48 reizigers vervoeren (20 zit- en 28 staanplaatsen).

Als tweeasser zullen zij weinig verbouwingen kennen. Ze worden wel voorzien van sleepbeugel en „plat-forme“ deuren (geen ploideurtjes zoals rest tweeassers - zie foto) en vermoedelijk worden de twee voorritten vervangen door drie smallere.

Tussen 1931 en 1934 worden ze omgebouwd tot drieasser. Voor de tramliefhebbers geven wij de ombouwnummers (koetswerk).

Nr. tweeasser	Nr. drieasser
174	390
175	392
176	389
177	388 (?)
178	393 (?)
179	391

De Bijwagens reeks 55 - 64

Op 11/1/1911 vraagt de Raad van Beheer de toelating om 6 bijwagens te kopen voor de lijn Merelbeke. Op 13/12/1911 beslist men echter 10 bijwagens te kopen aan 5.400 Fr. stuk. Zoals steeds zijn het de Ateliers Métallurgiques te Nivelles die het koetswerk zullen bouwen en ACEC die voor de summere elektrische uitrusting zullen zorgen. Wanneer ze in Gent aankomen, vonden we niet terug, maar de faktuur van de Ateliers Métallurgiques dagtekenet van 16/1/1912 (10 bijwagens à 5.345 Fr.). Deze bijwagens zijn qua uitzicht gelijkend op de trams van de

KORT M.I.V.G. NIEUWS

Ode aan de lente

Op vrijdag 21 maart 1986, dag van de lente, werd door de Gilde van de Gentse Stroppendragers een speciaal lenteweekend georganiseerd. Al van vroeg in de morgen werd de pui van het stadhuis versierd met bloemen en bij aankomst van het College van Burgemeester en Schepenen werden bloemen overhandigd met het verzoek ze aan hun naaste medewerkers door te geven. Ook de M.I.V.G. werkte mee. Raadsvoorzitter Cools werd door hoofdstropperdrager Colle aangezocht om er meteen een tramaffaire van te maken. De Tuinbouwschool van Melle versierde een P.C.C. van de lijn 12 met bloemen en agent Adriaan De Vreugd voerde het rijtuig gezwind naar de plaats van afspraak aan het Emiel Braunplein voor de plechtige inhuldiging. Een gelegenheids-jazz-band trachtte wind en verkeersgedruis te overblazen en tot niemands verbazing was behalve de M.I.V.G.-PR-man, niemand van schepencollege of enige andere instantie aanwezig. Een verse fles Gents gerstenat werd tegen de bumper van de tram aan diggelen gesmakt en de 12 kon zijn lijndienst beginnen. De eerste opstapende reiziger aan de Korenmarkt werd met een sierlijke strop bedacht. Enkele weken later kregen alle reizigers een strop om de hals...

Deens bezoek

Directeur-generaal Finn Torjussen van het stadsvervoer van Kopenhagen had al geruime tijd het inzicht om met een delegatie van zijn medewerkers aan de Belgische steden een bezoek te brengen. Begin '86 werden langs de Belgische Vereniging voor Stads- en Streekvervoer de nodige contacten gelegd en op dinsdag 8 april reed rond 10 uur in de morgen een bus met Deense nummerplaat de Stelplaats binnen. Bij de traditionele koffie in de refter werd door Directeur-generaal Roose voor een vijftigtal deelnemers een theoretisch overzicht gegeven over het reilen en zeilen van de M.I.V.G. Ingenieur Messiaen van de Buurtspoorwegen belichtte op zijn beurt het belang van de N.M.V.B. in en rondom Gent. Een rit met de trolleybus naar het stadscentrum, een wandeling door het historisch centrum en een tramexcursie

naar Wondelgem vulde de verorberde theorie op aanschouwelijke wijze aan. Met de nieuwe driedeursbus werd vervolgens koers gezet naar Destelbergen voor een bezoek aan de werkplaatsen van de N.M.V.B. Na de gebruikelijke lunch gekruide met wederzijdse dankbetuigingen, vervolgden onze gasten hun rondrit door België.

Düsseldorfer Rheinbahn verkent M.I.V.G.-net

Door bemiddeling van Voorzitter William Bogaerts van A.S.V.I. (Association pour la Sauvegarde du Vicinal - „Tramway Touristique de Lobbes-Thuin“) kreeg de M.I.V.G. op zaterdag 10 mei een delegatie van vijftig personeelsleden en simpatisanten van de Duitse Rheinbahn uit Düsseldorf op bezoek. Met een van hun eigen „Doppelzweckbüsse“ arriveerden de bezoekers rond halfelf op de Stelplaats. Deze bus is

een gewone lijnbus, weliswaar in een ietwat luxueuzere uitvoering, die mits een paar kleine ingrepen in een comfortabele touring car kan omgebouwd worden. De Rheinbahn heeft 12 dergelijke bussen lopen. Zij hebben echter nog meer: zowat 3700 personeelsleden zorgen dat 376 trams en 441 bussen jaarlijks 43 miljoen kilometer afleggen en 160 miljoen reizigers vervoeren. De maatschappij bestrijkt een gebied met circa één miljoen inwoners, waarvan de helft in de stad Düsseldorf en de andere helft verspreid is over het hinterland. Na verwelcoming en overhandiging van documentatie over de M.I.V.G. werden de gasten met de trolleybus naar het stadscentrum gebracht voor een bezoek aan de historische monumenten. Na een lichte lunch, smaakvol klaargemaakt door Pierre Rijckaert in de salons Napoleon aan de Coupure, werd met een speciaal P.C.C.-rijtuig, bestuurd door toezichter-onderrichter Marc Herreman, het ganse net ver-

kend. De Duitsers deden bijzonder enthousiast over het comfort en de goede bestuurbaarheid van de P.C.C., ook grotendeels te danken aan de goede profilering van de sporen. Rond 17 uur was het bezoek afgelopen en na de wederzijdse dankwoorden en afscheidsbuigingen keerden onze bezoekers naar de Heimat terug.

Congres van hoog niveau te Gent

Op donderdag 22 en vrijdag 23 mei had in het Flanders Hotel op de Koning Albertlaan de 55ste bijeenkomst plaats van de Internationale Commissie voor Verkeer en Stadsplanning. Deze Commissie werd opgericht in de schoot van de U.I.T.P. (Internationale Unie voor Publiek Transport), dit is de overkoepelende beroepsorganisatie van de Openbaar Vervoer-ondernemingen op wereldvlak. Een twintigtal Europese Maatschappijen, waaronder ook de M.I.V.G., zijn

lid van deze Commissie en jaarlijks worden de bijeenkomsten georganiseerd bij één van de deelnemende Maatschappijen. Dit jaar viel de eer van gastheer te beurt aan de M.I.V.G. Niet zonder problemen wegens de stakingsperikelen geraakten de Nederlandse, Franse, Duitse, Oostenrijkse, Engelse, Zwitserse, Italiaanse en Zweedse deelnemers toch naar de Arteveldestad. Wegens zijn infrastructuur en accommodatiemogelijkheden gingen alle zittingen in het Flanders Hotel door. Onder het voorzitterschap van de heer Elmberg, directeur-generaal van het Göteborgs Stadsvervoer, werd de tweedaagse studiebijeenkomst geopend. Onder de aanwezigen werd ook de heer Laconte, de nieuwe secretaris-generaal van de U.I.T.P. opgemerkt. Op het einde van de eerste voormiddag werd het gezelschap op het stadhuis ontvangen. Schepen Frans Verheke, die Burgemeester Monsaert verving, sprak tijdens een kleine receptie de genodigden een welkomswoord toe in de Engelse taal. Nadien volgde nog een rondleiding in het stadhuis. Ook een bezoek aan de M.I.V.G. stond op het programma. Voor de verplaatsingen werd door toedoen van de heer Lecluse, directeur van exploitatie van de S.T.I.L. en tevens lid van de Commissie, de driedeursbus voor de gelegenheid van Luik naar Gent gebracht. Zo konden de deelnemers, samen met het prototype trolleybus, de nieuwste producten van de constructeur Van Hool van dichterbij bekijken. Tenslotte werd op het Seminarie van Survey en Ruimtelijke Planning van de Rijksuniversiteit onder leiding van professor Anselin en dr. Allaert een voordracht over de optimalisatie van het Gentse net bijgewoond. Met een uitgebreide lunch, gesponsord door de firma's Van Hool en A.C.E.C. werd een geslaagd tweedaags congres van hoog niveau afgesloten.

M.I.V.G. vertegenwoordigd op Transport '86

Bij het ter perse gaan van deze krant is de Tentoonstelling „Internationale Fachmesse für Güter- und Personenverkehr“ die doorging in München van 10 tot 14 juni reeds voorbij. De M.I.V.G. was er vertegenwoordigd met een beeldoverzicht van zijn voerematerieel en het prototype trolleybus van de constructeurs Van Hool en



een gewone lijnbus, weliswaar in een ietwat luxueuzere uitvoering, die mits een paar kleine ingrepen in een comfortabele touring car kan omgebouwd worden. De Rheinbahn heeft 12 dergelijke bussen lopen. Zij hebben echter nog meer: zowat 3700 personeelsleden zorgen dat 376 trams en 441 bussen jaarlijks 43 miljoen kilometer afleggen en 160 miljoen reizigers vervoeren. De maatschappij bestrijkt een gebied met circa één miljoen inwoners, waarvan de helft in de stad Düsseldorf en de andere helft verspreid is over het hinterland.

Na verwelkoming en overhandiging van documentatie over de M.I.V.G. werden de gasten met de trolleybus naar het stadscentrum gebracht voor een bezoek aan de historische monumenten. Na een lichte lunch, smaakvol klaargemaakt door Pierre Rijckaert in de salons Napoleon aan de Coupure, werd met een speciaal P.C.C.-rijtuig, bestuurd door toezichter-onderrichter Marc Herreman, het ganse net ver-

kend. De Duitsers deden bijzonder enthousiast over het comfort en de goede bestuurbaarheid van de P.C.C., ook grotendeels te danken aan de goede profilering van de sporen. Rond 17 uur was het bezoek afgelopen en na de wederzijdse dankwoorden en afscheidsbuigingen keerden onze bezoekers naar de Heimat terug.

Congres van hoog niveau te Gent

Op donderdag 22 en vrijdag 23 mei had in het Flanders Hotel op de Koning Albertlaan de 55ste bijeenkomst plaats van de Internationale Commissie voor Verkeer en Stadsplanning. Deze Commissie werd opgericht in de schoot van de U.I.T.P. (Internationale Unie voor Publiek Transport), dit is de overkoepelende beroepsorganisatie van de Openbaar Vervoer-ondernemingen op wereldvlak. Een twintigtal Europese Maatschappijen, waaronder ook de M.I.V.G., zijn

lid van deze Commissie en jaarlijks worden de bijeenkomsten georganiseerd bij één van de deelnemende Maatschappijen. Dit jaar viel de eer van gastheer te beurt aan de M.I.V.G. Niet zonder problemen wegens de stakingsperikelen geraakten de Nederlandse, Franse, Duitse, Oostenrijkse, Engelse, Zwitserse, Italiaanse en Zweedse deelnemers toch naar de Arteveldestad. Wegens zijn infrastructuur en accommodatiemogelijkheden gingen alle zittingen in het Flanders Hotel door. Onder het voorzitterschap van de heer Elmborg, directeur-generaal van het Göteborgs Stadsvervoer, werd de tweedaagse studiebijeenkomst geopend. Onder de aanwezigen werd ook de heer Laconte, de nieuwe secretaris-generaal van de U.I.T.P. opgemerkt. Op het einde van de eerste voormiddag werd het gezelschap op het stadhuis ontvangen. Schepen Frans Verheeke, die Burgemeester Monsaert verving, sprak tijdens een kleine receptie de genodigden een welkomwoord toe in de Engelse taal. Nadien volgde nog een rondleiding in het stadhuis.

Ook een bezoek aan de M.I.V.G. stond op het programma. Voor de verplaatsingen werd door toedoen van de heer Lecluse, directeur van exploitatie van de S.T.I.L. en tevens lid van de Commissie, de drie-deursbus voor de gelegenheid van Luik naar Gent gebracht. Zo konden de deelnemers, samen met het prototype trolleybus, de nieuwste producten van de constructeur Van Hool van dichtbij bekijken. Tenslotte werd op het Seminarie van Survey en Ruimtelijke Planning van de Rijksuniversiteit onder leiding van professor Anselin en dr. Allaert een voordracht over de optimalisatie van het Gentse net bijgewoond.

Met een uitgebreide lunch, gesponsord door de firma's Van Hool en A.C.E.C. werd een geslaagd tweedaags congres van hoog niveau afgesloten.

M.I.V.G. vertegenwoordigd op Transport '86

Bij het ter perse gaan van deze krant is de Tentoonstelling „Internationale Fachmesse für Güter- und Personenverkehr“ die doorging in München van 10 tot 14 juni reeds voorbij.

De M.I.V.G. was er vertegenwoordigd met een beeldoverzicht van zijn voermaterieel en het prototype trolleybus van de constructeurs Van Hool en



A.C.E.C. Een uitgebreide fotoreportage werd hiertoe vooraf op het net en in het historisch centrum van Gent gemaakt in opdracht van de Bevordering van het Stedelijk Vervoer. Het resultaat van deze reportage was op „Transport '86" te zien.

M.I.V.G. op wereldexpo in Vancouver

In opdracht van het Commissariaat Generaal van het Belgisch paviljoen op de Wereldtentoonstelling '86 te Vancouver werden op vrijdag 14 maart video-opnamen gemaakt van de Van Hool-producten: bussen, trolleybus en driedeursbus. Op dat ogenblik was deze laatste wel in Verviers.

De thema's van de Wereldexpo zijn „Transport en Telecommunicatie". In het Belgisch paviljoen zal ruime aandacht worden besteed aan de Belgische realisaties op het gebied van transport. Hiertoe wordt thans hard gewerkt aan een audio-visuele montage waarin de M.I.V.G. aardig aan haar trekken zal komen.

In de aanbevelingsbrief van het Ministerie van Economische Zaken ten behoeve van de producers werd echter geen melding gemaakt van de preciese data van de expo.

Flanders Expo

Hier begint een nieuw leven... Het voormalige vliegveld van Gent St.-Denijs werd gekozen als nieuwe vestigingsplaats, uitstekend gelegen aan een Europees autowegenknooppunt. Dat kan je lezen in de prestigieuze brochure, uitgegeven door Flanders Expo. Hoe de doorsnee Gentenaar met zijn tram of bus tot daar kan geraken, daar heeft natuurlijk geen kat aan gedacht. Gent heeft het (eindelijk) eens groots willen aanpakken. Er is plaats voorzien voor 7.000 wagens en 100 bussen (maar niet van de M.I.V.G.). Als je goed kijkt is in dezelfde brochure ergens een zinnetje te lezen: „Een busdienst verbindt het spoorwegstation Gent St.Pieters met Flanders Expo". Maar de heren planners hebben niet eens een deftige toegangsweg voor het Openbaar Vervoer naar de hallen voorzien. Met de huidige lijnbussen ligt de dichtst mogelijke halte op 850 meter verwijderd van de hoofdingang en geeft geen enkel zicht op de expo-gebouwen. Je ziet maar hoe in stadskringen over het Openbaar Vervoer wordt gedacht. Geen wonder eigenlijk dat de M.I.V.G. met geen enkel van haar plannen van de grond raakt.

De Heizel in Brussel heeft een directe metro-verbinding, de RAI in Amsterdam heeft een uitstekende trambediening, zo kunnen we doorgaan met voorbeelden uit het buitenland, maar het brengt allemaal niets op. De M.I.V.G.-directie heeft in extremis nog geprobeerd een goed plan met aangepaste lijndiensten en comfortabele invalswegen uit te werken, maar niets kan nog baten. De plannen zijn gemaakt, zeggen die van Flanders Expo, en er valt niets meer aan te wijzen. Voor de M.I.V.G. alweer eens een gemiste kans. Als troostprijs zullen misschien bussen „bijzonder vervoer" — als die aan M.I.V.G. worden toegevoegd — gedeeltelijk het expo-terrein mogen oprijden.

M.I.V.G. gewonnen voor driedeursbus

Als gevolg van de gunstige reacties van publiek en personeel heeft de Raad van Beheer van de M.I.V.G. in haar zitting van 24 april jongstleden zich positief uitgelaten over de aanschaf van 33 driedeursdieselbussen.

Ook het schrijven van Verkeersminister DE CROO waarin hij verklaart geen principiële bezwaren te hebben tegen de eventuele bestelling van deze driedeursbussen, zelfs indien dit voor het einde van de lopende herzieningswerkzaamheden van het standaardlastenboek zou moeten gebeuren, zette het licht op groen voor de toekomstige aanschaf.

Toch was de Raad van mening dat het wenselijk is de 20 oude bussen nu verder te laten herstellen, zodat ze nog ongeveer drie jaar kunnen rijden.

Tegen het ogenblik van hun vervanging zullen wellicht meerdere constructeurs een dergelijke bus op de markt brengen, zodat de concurrentie kan spelen. Het bestek van de driedeursbus zal waarschijnlijk binnen twee jaar klaar zijn.

Bediening van klinieken (toch niet) verbeterd?

In het lentenummer van de M.I.V.G.-krant schreven wij dat de bediening van de klinieken aan de Groene Briel door een ommetje van bus 50 ging verbeterd worden. Met het oog op het termijnverschil tussen redactie en publicatie, maakten wij ietwat voorbarig melding van het feit dat reeds met een proefperiode was gestart. Niets is natuurlijk minder waar gebleken. Vandaag, drie maand nadien, is

de goedkeuring voor het afschaffen van enkele parkeerplaatjes aan de nieuw in te planten halte nog steeds niet afgeleverd.

Parkeerplaatjes voor drie, vier autootjes opgeven om een bus met tachtig mensen te laten halteren, is blijkbaar voor het stadsbestuur een erg moeilijk af te wegen zaak.

De M.I.V.G. houdt echter borstel en verfpot klaar om met of zonder goedkeuring de buskaders te gaan schilderen en waarschijnlijk heel binnenkort de bediening van de klinieken te starten.

Bij het ter perse gaan, vernemen wij dat de bediening op 16 juni is gestart.

Nationale scheepvaartdag

Ter gelegenheid van de feestelijkheden rond de Nationale Scheepvaartdag, die in de Gentse voorhavens doorging op zondag 1 juni, reed tussen de Muidebrug en het St-Pietersstation een gratis tram.

Het lag niet in de bedoeling van de M.I.V.G. om de stakingspil die de reizigers de afgelopen dagen te slikken kregen, te vergulden. De tram was al weken vooraf gehuurd door publiciteitsondernemer en tramlieffhebber Johan Van Peteghem.

Na de stoet, die spijs de aanhoudende regen toch voor een groot deel werd gevormd en waarin de tram plechtstating meereed, kon iedereen gratis reizen en ondertussen in het droge en warme rijtuig van een drankje genieten. Spijts het weer toch een geslaagde promotie-actie voor de M.I.V.G.

Energie-museum te Langerbrugge

In de oude EBES-centrale te Langerbrugge loopt van 4 maart tot 31 augustus 1986 een expositie ingericht door de V.Z.W. Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie.

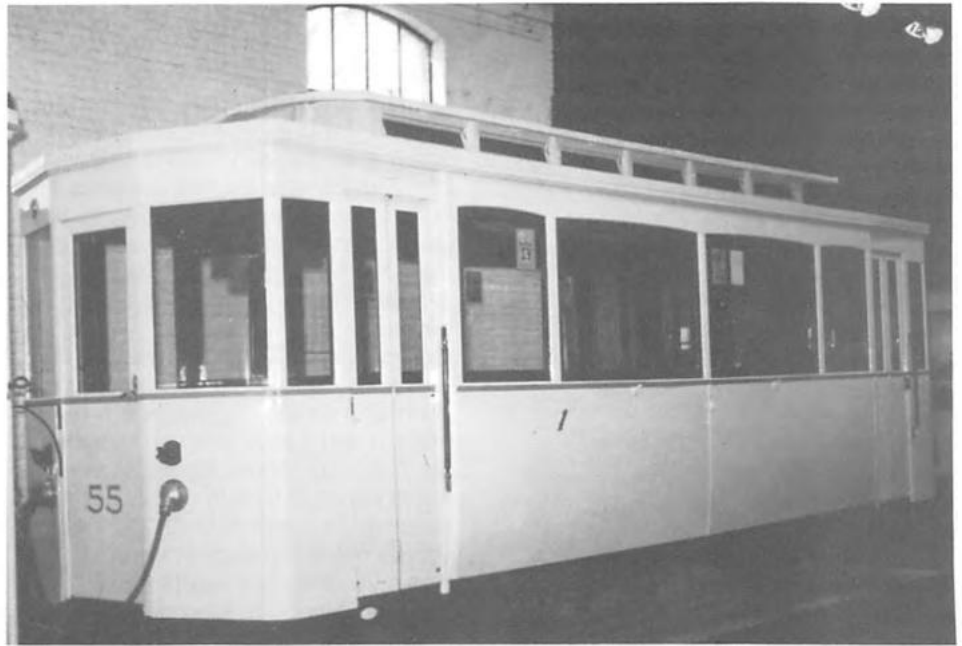
De „uitgebluste" elektrische centrale is op zichzelf reeds een stuk industrieel erfgoed. De tentoonstelling werd ingericht onder het motto „Een Verleden voor de Toekomst. Industrieel erfgoed en industriële archeologie in Vlaanderen".

De M.I.V.G. is er vertegenwoordigd met een reeks oude foto's uit het begin van de elektrische traktie. Aanbevolen.

reeks 174 - 179. Gezien het hier om gesloten rijtuigen gaat, kiest men opnieuw voor twee grote en twee kleine zijruiten. Ze zijn voorzien van zetels in langsrichting en bieden 18 zit- en 27 staanplaatsen. De platformen wijken wel af van deze van de motorrijtuigen. Ze zijn iets spits en voorzien van kopdeuren. Gezien de bestelling geplaatst werd in het kader van de Wereldtentoonstelling van 1913 worden ze bijwagens type 1913 genoemd. Deze rijtuigen van ± 5700 kg zullen vooral te zien zijn op de lijnen naar Melle, Merelbeke en op de stadslijnen. Bij de elektrificatie van de lijn naar Zomergem, zullen ze ook daar sporadisch dienst doen. Op de lijn van Merelbeke ziet men ze regelmatig in treinen samen met bijwagens van de Buurtspoorwegen.

In 1934 wordt beslist deze bijwagens te voorzien van elektrische remmen. In 1935 zijn 7 van de 10 bijwagens aldus uitgerust. In 1937 worden drie bijwagens voorzien van een „moderne” beremming. Het is in dat jaar dat de zwarte „snorren” op bepaalde motorrijtuigen en bijwagens voor het eerst in Gent hun intrede doen. Alle bijwagens (en trams die ze trekken) zullen tot bij hun buitendienststelling uitgerust worden met deze nieuwe solenoïde beremming „Sécheron” genaamd. Deze eerste modernisatie wordt plotseling vertraagd door de oorlog. De inventaris van 1940 meldt dat slechts de wagens 56, 59, 60, 63 en 64 in dienst zijn. In december 1941 worden de wagens 57, 58 en 61 voorzien van een sécheronrem, belinstallatie, gewijzigde verlichting en plooidertjes. Ze krijgen een grondig nazicht van het koetswerk en een verfbeurt.

De ombouw vraagt ongeveer één



Aanhangwagen 55, buiten dienst gesteld in 1967, bevindt zich thans in het trammuseum van Woluwe. (Foto Freddy Coussens)

maand per rijtuig. Op het einde van de oorlog is vermoedelijk geheel de reeks omgebouwd.

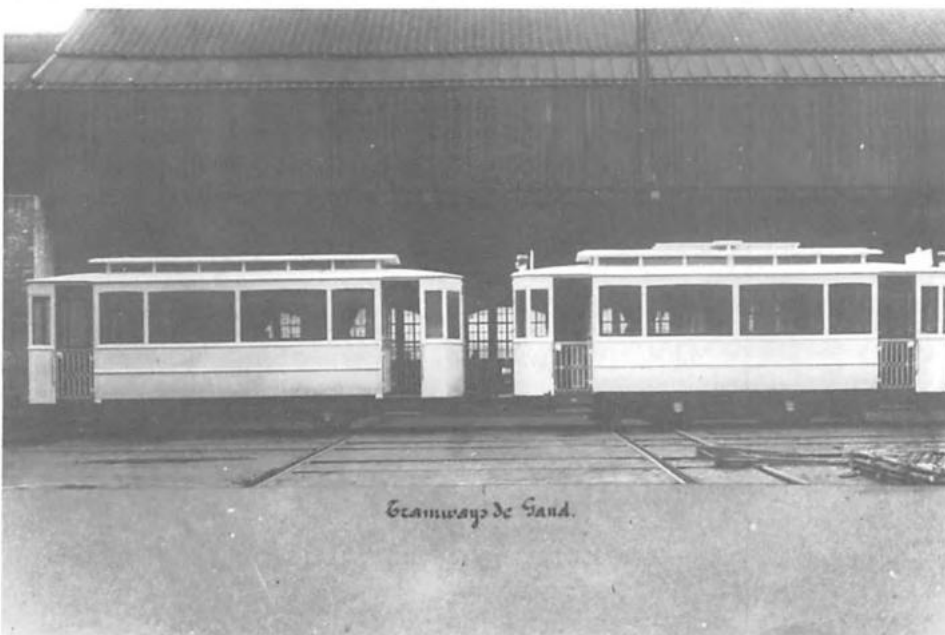
In 1951 is er sprake om deze rijtuigen nogmaals om te bouwen (na ombouw van de laatste drieassers). Ze zouden uitgerust kunnen worden met de banken, die men haalde uit de rijtuigen 316 - 393. Tot een ombouw kwam het echter niet meer.

Alleen rijtuig nr. 60 werd in 1971 uitgerust met zitbanken (blauwe) van het

motorrijtuig 334. Ondertussen waren reeds heel wat rijtuigen van deze reeks buiten dienst gesteld. De eerste verdwenen in 1960 (58, 59, 61, 63 en 64). De rijtuigen 55 en 57 worden buiten dienst gesteld in 1967, de 56 en 62 in 1969 en tenslotte de 60 op 16/7/72. Van deze 10 rijtuigen zijn er heden nog twee rijvaardig. De 55 is gerestaureerd en wacht om ondergebracht te worden in een gepland regionaal verkeersmuseum te Gent. Het rijtuig nr. 60 doet nog actieve dienst op de T.T.A. (Toeristische Tram van het Aisnedal). Het koetswerk van de wagens 57 en 62 zou ergens in Heusden en St.-Denijs-Westrem als bergplaats gebruikt worden.

Uit bepaalde archiefdocumenten zou men kunnen afleiden dat de kop van de wagens 63 en 64 afwijkend was van de anderen. Men spreekt ook wel eens van de reeks 63 -64 gebouwd samen met de motorrijtuigen Melle. We vonden een fabrieksfoto die het stel Melle voorstelt (zie foto) en inderdaad zou volgens deze foto blijken dat de kop van de bijwagen identiek is aan deze van het motorrijtuig (mogelijks ook een getrukeerde publicitaire foto: een motorrijtuig gekoppeld aan een nog niet afgewerkt motorrijtuig). Gezien wij geen foto vonden van deze twee bijwagens doen we opnieuw een beroep op onze lezers. Een afdruk (print to print) van een foto van de 63 en/of 64 zou helpen in ons onderzoekswerk.

Fabrieksfoto (Les Ateliers Métallurgiques de Nivelles) daterend uit 1912 van een voor Gent bestemd tramstel. (Verzameling Pierre de Meyer)



Ode aan de lente

Op vrijdag 21 maart 1986, dag van de lente, werd door de Gilde van de Gentse Stroppendragers een speciaal lenteweekend georganiseerd. Al van vroeg in de morgen werd de pui van het stadhuis versierd met bloemen en bij aankomst van het College van Burgemeester en Schepenen werden bloemen overhandigd met het verzoek ze aan hun naaste medewerkers door te geven.

Ook de M.I.V.G. werkte mee. Raadsvoorzitter Cools werd door hoofdstropper Colle aangezocht om er meteen een tramaffaire van te maken. De Tuinbouwschool van Melle versierde een P.C.C. van de lijn 12 met bloemen en agent Adriaan De Vreugd voerde het rijtuig gezwind naar de plaats van afspraak aan het Emiel Braunplein voor de plechtige inhuldiging. Een gelegenheids-jazz-band trachtte wind en verkeersgedruis te overblazen en tot niemands verbazing was behalve de M.I.V.G.-PR-man, niemand van schepencollege of enige andere instantie aanwezig.

Een verse fles Gents gerstenat werd tegen de bumper van de tram aan diggelen gesmakt en de 12 kon zijn lijndienst beginnen. De eerste opstapende reiziger aan de Korenmarkt werd met een sierlijke strop bedacht. Enkele weken later kregen alle reizigers een strop om de hals...

Deens bezoek

Directeur-generaal Finn Torjussen van het stadsvervoer van Kopenhagen had al geruime tijd het inzicht om met een delegatie van zijn medewerkers aan de Belgische steden een bezoek te brengen.

Begin '86 werden langs de Belgische Vereniging voor Stads- en Streekvervoer de nodige contacten gelegd en op dinsdag 8 april reed rond 10 uur in de morgen een bus met Deense nummerplaat de Stelplaats binnen.

Bij de traditionele koffie in de refter werd door Directeur-generaal Roose voor een vijftigtal deelnemers een theoretisch overzicht gegeven over het reilen en zeilen van de M.I.V.G. Ingenieur Messiaen van de Buurtspoorwegen belichtte op zijn beurt het belang van de N.M.V.B. in en rondom Gent.

Een rit met de trolleybus naar het stadscentrum, een wandeling door het historisch centrum en een tramexcursie

naar Wondelgem vulde de verorberde theorie op aanschouwelijke wijze aan. Met de nieuwe driedeursbus werd vervolgens koers gezet naar Destelbergen voor een bezoek aan de werkplaatsen van de N.M.V.B. Na de gebruikelijke lunch gekruid met wederzijdse dankbetuigingen, vervolgden onze gasten hun rondrit door België.

Düsseldorfer Rheinbahn verkent M.I.V.G.-net

Door bemiddeling van Voorzitter William Bogaerts van A.S.V.I. (Association pour la Sauvegarde du Vicinal - „Tramway Touristique de Lobbes-Thuin“) kreeg de M.I.V.G. op zaterdag 10 mei een delegatie van vijftig personeelsleden en simpatisanten van de Duitse Rheinbahn uit Düsseldorf op bezoek.

Met een van hun eigen „Doppelzweckbüsse“ arriveerden de bezoekers rond halfelf op de Stelplaats. Deze bus is

KORT M.I.V.G. NIEUWS



Het Zillertal:

het dal en zijn omgeving (7)

Een voorname energiebron is natuurlijk de ELEKTRICITEIT. Daarom vindt u in het Zillertal diverse stuwmeren. Omwille van hun ligging (boven de 1000 m.), loont het de moeite een uitstap te ondernemen naar deze reusachtige werken. Het dal zelf biedt u 3 stuwmeren.

Het eerste, en tevens het mooiste bergmeer, is de stuw in het Opelergebied, de SCHLEGGEISSTAUSEE met zijn grootste dam. Deze stuw ligt op 18 kilometer ten zuidwesten van Mayrhofen. De enige bereikbare weg kronkelt zich doorheen het Zemsertal met tolhuis en bereikt via de vele haarspeldbochten en tunnels het 725 meter lange waterbassin met de 131 meter hoge dam. Het romantisch meer is uitgangspunt voor bergwandelingen naar de Opelerhut en het Friesenberghaus, allebei gelegen tussen 1800 en 2500 meter!

Daarnaast heeft men de STILLUPSPEICHER op 7 kilometer ten zuiden van Mayrhofen, en die we vroeger eens tegenkwamen toen we lekker op het terras van de Penkenhut van de omgeving zaten te genieten. Het mooie meer met de waterval en dam bereikt u via de bosrijke Stillup-kloof (TOL!). Vanaf het meer kan u een taxi nemen naar de Grunewandhut om daar de bergwandeling aan te vangen naar de Kasslerhut, gelegen op een hoogte van 2177 meter. Tenslotte kan u de

ALPENSTAUSEE gaan bewonderen wanneer u naar de Krimml-waterval zou gaan. Dit meer en zijn dam bevinden zich op 3 kilometer buiten Gerlos. Vanop de parking kan u, wanneer u genoeg kracht in de benen heeft, de steile klim naar het meer aanvagen via het smalle voetpaadje.

Zij die van sport houden, mogen gerust naar het Zillertal reizen. Zwemmers, ski-ers, deltavliegers, minigolvers en wandelaars worden verwend tot en met! Vrijwel elk dorpje beschikt over een minigolfterrein en goed bewegwijzerde rondwandelingen. Mayrhofen en Fugen beschikken over een eigen openlucht-zwembad van 50 meter. In eerstgenoemde stad zwemt u letterlijk in de bossen. In diezelfde omgeving vindt u het Waldcafé met zijn omliggende tennisbanen.

Ook kan u zich laten aansluiten bij een delta-vliegvereniging. Dan kan u vanuit Hippach of Mayrhofen met de wagen, naar de diverse springplaatsen rijden. Er worden zelfs competitie-wedstrijden gehouden voor de diverse clubs. In de blauwe hemel speelt er zich dan een feeëriek schouwspel af.

En voor de echte wandelaars raad ik aan de schoenen maar boven te halen, want weldra bezoeken we de Grawandhut, Alpenrose, de Berlinerhut, en de Opelerhut met het Friesenberghaus — een kleine greep uit het enorme gamma bergwandelingen.

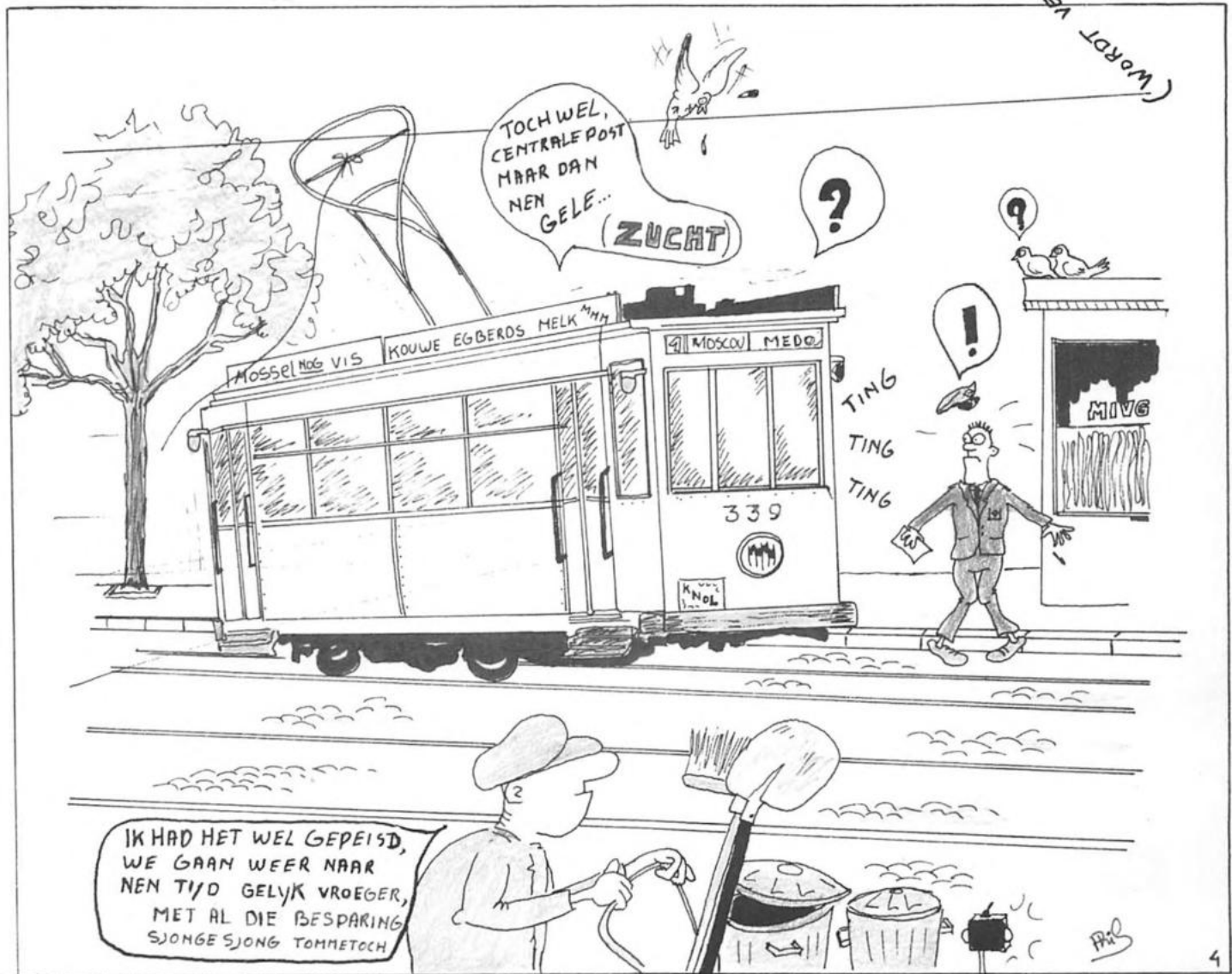
Schleggeisstausee



Stillupspeicher met waterval



Prost en den tram... door Phil



(Einde)

Nieuws van de Vriendenkring

HET FLUITSIGNAAL

Raymonde Van den Bossche is één van de illustere tramontvangsters die tijdens de oorlogsjaren op onze trannlijnen dienst deed. Zij was ook van de partij op de samenkomst van deze oudgedienden op vrijdag 18 april in de vergaderzaal van de M.I.V.G. Ze vertelt hier in het kort een anecdotie uit haar bewogen dienstperiode.

4 juni 1943. Ik was toen 25 jaar en werkloos. Ik deed mijn aanvraag voor tramontvangster en was de koning te rijk toen ik aangenomen werd. Die enkele jaren dat ik voor de Elektrische Tramwegen werkte, hebben op mij een diepe indruk nagelaten. Nu na 43 jaar ben ik daar nog altijd fier op. Het was hard werken, maar wij verdienden goed. Wij hebben ook droevige herinneringen; het waren immers de oorlogsjaren. Vooral veel koude hebben we geleden, want er was geen verwarming op de ruituigen en zeker niet op de aanhangwagens, waar wij dikwijls moesten op werken (Melle en Merelbeke). Om tram 17 niet te vergeten waar wij om de haverklap de wissels moesten verleggen. De jongeren die nu werkzaam zijn weten niet hoe ze te benijden zijn. Enkel de oudere trammannen en wij weten het! Er waren ook vrolijke kanten waar wij nu nog om lachen, maar die toen niet zo vrolijk werden opgenomen. Op zekere dag had ik dienst op tram 2. Aan St.-Anna werd ik afgelost. Ik had amper de tijd om mijn ticketten te gaan inwisselen voor andere, daar ik op de aanhangwagen van de tram naar Melle mijn dienst moest aannemen. Toen ik aan de slagbomen van het Arsenal kwam, draaide de bareelwachter ze dicht voor een reizigerstrein die stopte. Tussen de treinwagens door zag ik mijn werkmakker met de tram van Melle wegrijden. In paniek en niet wetend wat te doen, nam ik mijn schuifelaarke en begon uit alle macht te fluiten zodat mijn maat kon horen dat ik in aantocht was. Maar op dit fluitsignaal van mij begon ook de trein

te rijden, vooraleer alle reizigers konden in- of uitstappen. Wie naar mij toekwam, vreselijk kwaad en hard fluitend, was de hoofdtreinwachter die mij een flinke berisping gaf. Maar onze tram en mijn maat stonden er nog en ik kon mijn dienst verder doen op de tram van Melle. Dit is waar gebeurd en zolang ik leef, zeg ik dat ik eens een trein heb doen rijden in de oorlogsjaren toen ik op de tram werkte als ontvangster.

OORLOGSONTVANGSTERS TE GAST BIJ M.I.V.G.

Op vrijdag 18 april had in de vergaderzaal van de maatschappij een gezellig samenzijn plaats van een groepje ontvangsters die tijdens de Tweede Wereldoorlog bij de maatschappij in dienst zijn geweest.

Tien jaar geleden, op 6 februari 1976, had een eerste samenzijn plaats en waren 25 dames aanwezig.

Het initiatief ging uit van mevrouw Turf-De Munter, die begin 1986 een schrijven richtte aan de heer Roose met de vraag of opnieuw een samenkomst kon plaats hebben.

De heer Roose was onmiddellijk bereid hiervoor de vergaderzaal ter beschikking te stellen en in samenwerking met de Vriendenkring werd aan de dames een uitnodiging verstuurd en ook de heer Coen werd uitgenodigd. Voor deze dames werd het een vreugdevol weerzien, maar tegelijkertijd werd

ook een traantje van ontroering weggepinkt. Ze kregen bij hun aankomst, in naam van de Vriendenkring, een roos aangeboden en werden dan verwelkomd door de heren Roose, Lambert en Eggermont. Voor de Vriendenkring waren Voorzitter Sonia Dierkens en de heren Lorez, De Clercq en Van Helleputte aanwezig. Bij een hartig aperitiefje, gevolgd door een koffietafel, werden anekdotes uit het verleden opgehaald waarbij de vrolijke noot zeker niet ontbrak.

Mevrouw Turf dankte de heer Roose in naam van alle aanwezigen voor de gezellige ontvangst, een ontvangst die naar hun zeggen veel minder stijf was dan 10 jaar terug. Er werd als dank aan de heer Roose en aan mevrouw Dierkens een boekje bloemen overhandigd. Afspraak in 1987

Sonia Dierkens



Afdeling ZWEMCLUB

Zwemfeest 1986

Eén zaak stond vast, het weer toonde zich langs zijn bittere zijde. Een gure overtrokken 8 april begluurde een vijftiental kloeke wandelaars. Met een ingeboren vastberadenheid zag men ze windopwaarts de 8 km lange verkenningstocht aanvangen en bij de terugkomst waren de blozende kaakjes overtuigend genoeg om ons te tonen hoe deugd het toch had gedaan. In het voetspoor van deze stille helden vertrokken zonder veel getreuzel onze joggers. Het zou een gemoedelijke 5 km worden onder leiding van onze vriend André Thielemans. Het lukte ons echter niet om onze sportieve baankapitein tijdens het lopen het zwijgen op te leggen. Zou het geheim van zijn fameuze konditie soms in zijn tong zitten. Het is geen geheim meer dat het zwemfeest een sportmanifestatie in variërende gangen is. Dus werd er al spoedig naar het zwempak - of de zwembroek gezocht. Na wat geplons en geduik werden de witte en zwarte waterpolomutsjes aangespannen voor onze grandioze wedstrijd. Het zou maar een spelletje worden, maar de inzet van Guustje van Helleputte was zo overtuigend dat hij zich ontpopte als een ware aanvaller en werd de snelheid en het uithoudingsvermogen van Freddy Bracke zo aangesproken dat hij met hevige beenkrampen op het droge moest verzorgd worden door één van onze charmante redsters. Een tip voor

Noël Himbrecht: „Waterpolo wordt niet onder water uitgevochten“. Met een stand van 4-4 trok iedereen tevreden onder de stortbaden. Na dit gebeuren stond er voor iedereen een reuze boterham met lekkere boerenhosp te wachten, die met koffie, thee of een frisse pint werd doorgespoeld, terwijl er nog over alles en nog nagepraat werd. De gelukkige voorzitter Georges Acar wilde van deze gelegenheid gebruik maken, een bloemstuk aan te bieden aan het echtpaar Antoine RIJBROECK, die juist hun 50-jarig huwelijk vierden op die dag. Dit werd nog gevolgd door de uitreiking van enkele brevetten met speciale vermelding voor:

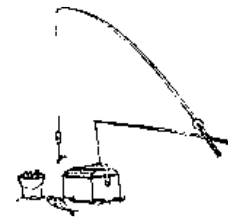
- Nathalie Ragolle en Kathy Uytendaele die maar eventjes 800 m zwommen;
- Sven De Wever die zo fier als een pauw zijn 50 m behaalde;
- Pol De Blauwer en Ronald Burrick die zich afbeulden om de 1500 m te behalen.

Proficat voor alle sportievelingen en wacht niet tot volgend jaar maar kom onze groep vervoegen iedere dinsdag om 16.30 u in het zwembad.

Uw secretaris
Lucien Vermeulen

Zweeftrein duurder dan wiel-op-rail

Tijdens de thans lopende studies naar de mogelijkheden van een hoge snelheidsspoorlijn Parijs-Brussel-Keulen, met mogelijke aftakkingen naar de Kanaalkust (Chunnel) en Amsterdam, is gebleken dat een magneetzweeftrein aanmerkelijk duurder uitkomt dan een „klassieke“ trein. De exploitatierekening van een hogesnelheidstrein zou bij de geschatte reizigersaantallen van 18 miljoen reizigers per jaar een overschot te zien geven van 30 miljoen ECU (Europese munteenheid). De exploitatie van een magneetzweeftrein zou een tekort per jaar te zien geven van 80 miljoen ECU. De rentabiliteit van de beide vervoerssystemen zou eveneens in het voordeel van de wiel-op-rail techniek uitvallen: 7% tegenover 2,5%. In het voorjaar van 1986 zullen meer gegevens over de studie worden bekendgemaakt.



Afdeling VISSERS

Ons visseizoen is terug van start gegaan met het driehoekstornooi M.I.V.G.-vissers — HSM-vissers (Spoorwegvissers Merelbeke) — K.P.Vissers (Katteputvissers Deinze). De eerste reeks mochten wij betwisten op de Zuiveraar in Melle. De vis en het weder waren van de partij. Tussen de eerste twee van het klassement werd het een nek aan nek-race, die uiteindelijk door niemand anders werd gewonnen dan Roland De Bruyne, met 6.610 punten, op de voet gevolgd door Richard De Schrijver met 6.450 punten. Deze bijzondere uitslag mocht echter niet baten voor het ploegenklassement, dat er na deze eerste reeks als volgt uitzag: H.S.M. 40 punten; K.P.V. 42 punten; M.I.V.G. 43 punten. De tweede reeks die betwist werd in Grammene bij Deinze verliep niet zo schitterend. Het weer was wel terug van de partij maar de vis liet het afweten. Daar kreeg de M.I.V.G.-ploeg de genadeslag. Op 14 M.I.V.G.-vissers waren er enkel vier die een visje konden verschalken: 6de Roland De Bruyne, 940 punten; 14de Roger Van Rysseberghe, 590 punten; 18de Richard De Schrijver, 510 punten en 20ste Alfons Maes met 460 punten. De derde reeks werd uitgevochten op 31 mei in Melle (Zuiveraar). Terug vis en weer van de partij, maar niet voor ons. Twee van onze vissers konden zich bij de eerste tien plaatsen: 7de Richard De Schrijver met 3.330 punten; 9de Etienne De Buck met 2.420 punten. De volgende M.I.V.G.-visser Dirk Baas plaatste zich op de 21ste plaats met 1.460 punten. Eindklassement: 1ste K.P.V.; 2de H.S.M.; 3de M.I.V.G. In het individueel eindklassement vinden wij toch nog twee M.I.V.G.-vissers terug: op de 4de plaats Richard De Schrijver en 5de Roland De Bruyne.

Mededeling

Op 5 juli 1986 wordt op de Watersportbaan te Gent het inter MIV gevisst van 14 tot 17 uur. Alle sympathisanten op post!

Roger Schuttyzer

RER-lijn A aan grens van capaciteit

De oost-westlijn van het Parijse Réseau Express Régional, lijn A, nadert de grens van zijn capaciteit. Op het ogenblik maken er per werkdag 725.000 mensen gebruik van, in de avondspits reizen tussen Auber en Châtelet 55.000 mensen, maar er blijven er ook honderden achter die vertraagd thuiskomen. Het maximaal aantal treinen is nu verhoogd tot 24 treinen per uur, mogelijk geworden door de blokfstanden te verkleinen van gemiddeld 4 tot 2 minuut. Door het intensieve gebruik van het materieel is de betrouwbaarheid sterk afgenomen, speciaal de isolatie van de motoren begeeft het nogal eens. Het bestelde materieel kan hierin verlichting brengen. De RATP werkt aan een bloksysteem type Sacem, waarmee de blokfstand kan worden teruggebracht tot 2 minuten. Een automatische snelheidscontrole in dit systeem zal een zogenaamd verschuivend blok mogelijk maken, waardoor het aantal treinen per uur tot het absoluut maximum van 28 à 30 uur kan worden opgevoerd.

Succesvolle VAL ook in Toulouse en Chicago

Toulouse en Chicago hebben besloten om een transportsysteem te bouwen volgens de principes van het VAL-systeem dat in Lille nu ruim twee jaar draait. Voorts heeft Matra in Jacksonville de opdracht om een demonstratielijntje van 1 km aan te leggen waarop twee voertuigen een jaar zullen proefdraaien. In Toulouse komen twee lijnen met in totaal 18 km lengte en 30 stations. Alstom zal 40 tweerijtuigen bouwen die onbemand en door computers gestuurd zullen rijden. Op de luchthaven Chicago O'Hara zal in 1939 een VAL-lijn van 5 km lengte in gebruik komen. Er komen 17 stations die de drie terminals met een parkeercentrum zullen verbinden. Matra kreeg dit contract pas na een tweede inschrijffronde waarbij Westinghouse de orde miste. De besprekingen van Matra met de stad Orlando in Florida over een net van 50 km zijn nog niet afgerond. De VAL in Lille vervoert dagelijks 105.000 passagiers. De opvolgingstijd tussen twee „treinen” moest vanwege de grote toeloop worden teruggebracht van 105 naar 90 seconden.

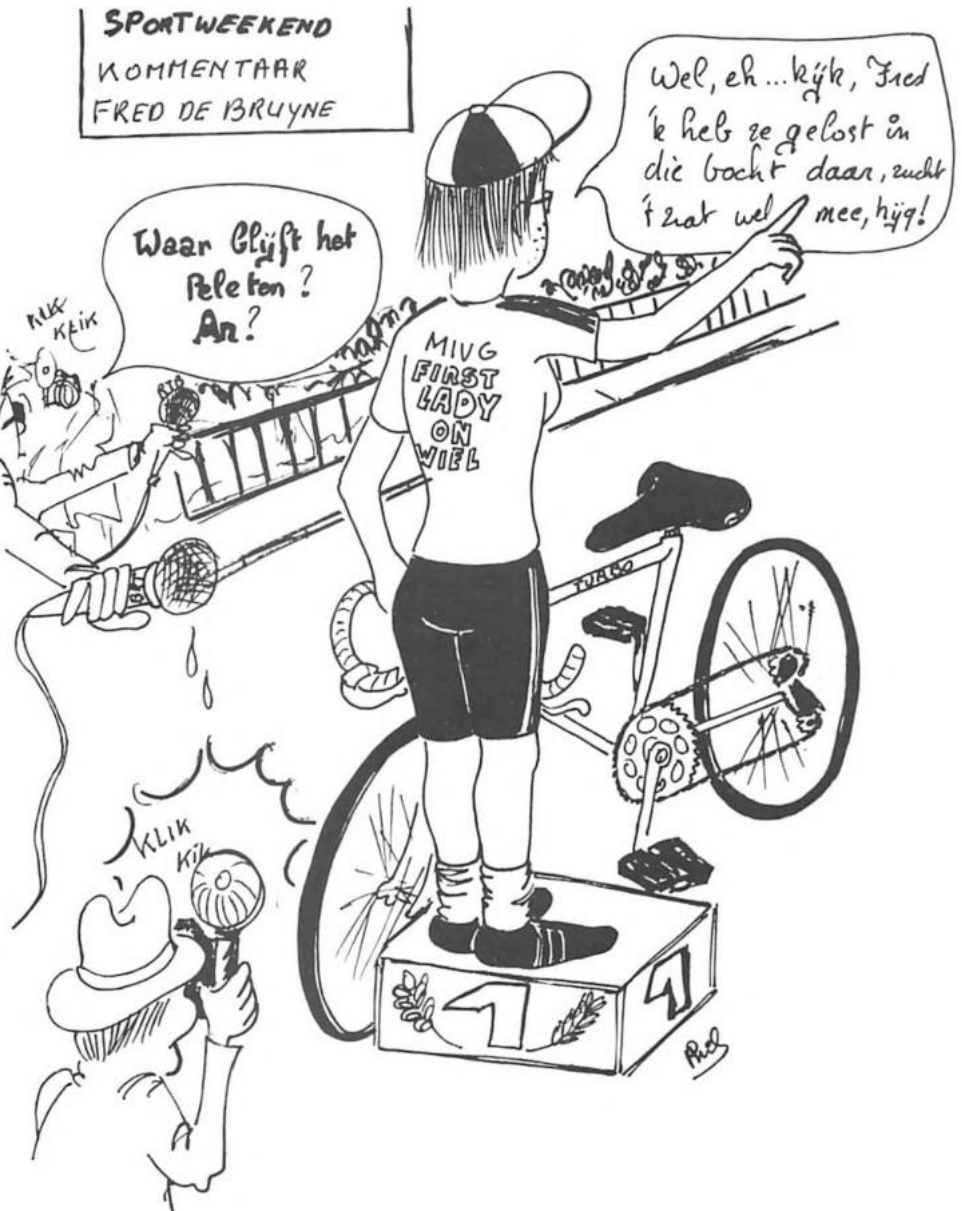


Afdeling WIELERTOERISTEN

Het huidig wielerseizoen is reeds vier ritten ver, en ondanks het soms erg barre weer tijdens de eerste twee ritten, was er te spreken over een dik succes. Koude en felle wind hielden onze leden niet van de fiets, zodat we steeds op de baan konden met meer dan dertig deelnemers. Ook maakten we ons tweede vrouwelijk lid.

Op onze volgende ritten zijn nieuwe leden altijd welkom.

Sportieve groeten





Vijf serieuze kandidaten voor Kanaal-verbinding

Op 30 oktober, één dag voor de inzendtermijn voor een vaste Kanaal-verbinding was verstreken, waren er negen voorstellen bij de Franse en Britse regering gedeponereerd. Op 31 oktober voegde zich daarbij het project van Sealink/British Ferries dat een gemengd gebruik voorstelt van een dubbelsporige Kanaaltunnel. Van de tien voorstellen worden er algemeen slechts vier als serieus beschouwd: dat van de Channel Tunnel Group (twee enkelsporige tunnels met een doorsnee van elk 7,30 m), van Sealink (twee enkel 'sporige' tunnels met een doorsnee van elk 11,30 m), van Euroroute (de combinatie van bruggen met wegen en railtunnels van beperkte lengte) en van Europoint (een brug in tunneluitvoering van grote diameter waarbij auto's en treinen boven elkaar rijden). Het Sealink-plan voorziet in een trein per uur per richting. Een speciaal voer-

tuig „veegt" dan de autoweg schoon, stelt de spoorwegbeveiliging in werking en geeft na de doortocht van de trein de weg weer vrij aan het autoverkeer. De spoorstaven liggen verzonken in het wegdek zoals bij tramexploitatie in steden. Wie deze voorstellen vergelijkt op kosten, technisch-, exploitatieve- en praktische haalbaarheid, komt tot de conclusie dat de „gewone" spoorweg-Kanaaltunnel van de Channel Tunnel Group de beste kans maakt. We laten dan gemakshalve de privé-uitvinders buiten beschouwing. Daaronder valt de heer Boothroyd, die een dubbeldekhangbrug wil maken met ruimte voor auto's, trolleybussen, treinen, hovercrafts en ...fietsen. Een andere ruimdenker wil drie tunnels graven van Londen naar Lille, waarbij de derde tunnel reserve is voor als het vervoer sterk toeneemt. En Eric Munday wil een zessporig stalen viaduct van... Edinburgh via Londen naar... Parijs. De beslissing over de vaste Kanaalverbinding wordt begin 1986 genomen.

Boeken

Het Openbaar Vervoer in het Gentse stadsgewest door Bernard Vancraeynest. Het boek is een publicatie van het Seminarie voor Menselijke en Economische Geografie van de Rijksuniversiteit te Gent, maart 1986. Het bevat 116 bladzijden onderverdeeld in vier grote hoofdstukken.

Een greep uit de inhoud:
Algemene inleiding tot het openbaar vervoer in het Gentse stadsgewest.
Kwantitatieve analyse van het openbaar vervoer in het Gentse stadsgewest. Enkele bedenkingen bij het open-

baar vervoerbeleid, geïllustreerd aan de hand van voorbeelden uit het Gentse stadsgewest. Besluit — aanzet tot het globaal vervoerplan voor de Gentse agglomeratie.

Het boek is een samenvatting van zijn universiteitsthesis „Een geografische analyse van het openbaar vervoer in het Gentse stadsgewest", waarvoor de 24-jarige auteur de wetenschappelijke prijs 1985 van de stad Gent ontving.

Al wie voor dit boek belangstelling heeft, kan er voor intekenen op de redactie van de M.I.V.G.-krant, waar een exemplaar ter inzage ligt.
Prijs: 225 fr.

Vakantie!

Tijd voor contact van mensen met mensen. Contact met andere mensen dan de mensen dagelijks om je heen. Contact met mensen van alle gezindheden, van alle kleuren over alle grenzen.

Goede contacten geven licht, vreugde en vriendschap brengen mensen en volkeren vrede.

Slechte contacten geven kortsluitingen, verstoren de menselijke relaties en verduisteren geest en hart. Het licht in de ogen verdwijnt. De vrolijkheid verlaat het hart en de vakantie is uit. Takt is fijngevoeligheid, eerbied en aandacht. Takt laat de ander zijn wat hij is en heet hem welkom. Takt is meer dan een bordje: 'Binnen zonder bellen'.

B.Z.N.

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



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



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

Derde jaargang
Nummer 9, juni 1986
Eindredactie: Marc De Vos

Werkten mee aan dit nummer:
Pierre de Meyer, Danny De Ronne,
Philippe Van Eeckhaute,
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)