



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

Nummer 13

Driemaandelijks

Zomer 1987

**M.I.V.G. MAAKT  
BALANS OP  
VAN '86**

*Er mag vooraf op gewezen worden dat in 1986, en dit voor het eerst sinds vele jaren, een merkwaardige kentering in het exploitatieresultaat van de Maatschappij optreedt.*

*Er dient vastgesteld dat de uitgavenstroom die tussen 1978 en 1985 geleidelijk steeg van 552,4 M.F. tot 923,6 M.F., hetzij gemiddeld met 9,5% per jaar, in 1986 werd omgebogen. De uitgaven daalden inderdaad tot 913,5 M.F., wat overeenstemt met een vermindering van 1,1% t.o.v. 1985.*

*Het stoppen van deze uitgavenstroom op zich is ongetwijfeld een positieve ontwikkeling, vooral omdat deze kon worden bereikt door interne reorganisatie zonder dat op echt essentiële punten de dienstverlening aan het publiek diende teruggeschoefd. Dit betekent echter niet dat een dergelijke operatie straffeloos voor herhaling vatbaar is.*

*Anderzijds groeiden in dezelfde periode 1978-1985 de ontvangsten van 220,6 M.F. tot 370,7 M.F., hetzij gemiddeld met 9,7% per jaar. In 1986 daarentegen lopen de ontvangsten terug tot 364,4 M.F., wat overeenkomt met een daling van 1,7% t.o.v. 1985. Deze ongetwijfeld zorgwek-*

**Op donderdag 30 april 1987 bracht de Raad van Beheer van de M.I.V.G. aan de Algemene Vergadering der Aandeelhouders verslag uit over haar prestaties in 1986.**



*Tramlijn 4 en tramlijn 10 werden op 29 september 1986 verknoopt tot één lijn 40.*

kende evolutie is het gevolg van een sterke terugval van reizigers, en te wijten aan diverse factoren:

- specifiek voor wat het stadsvervoer aangaat, het ontbreken van de sedert lang gevraagde doorstromingsmaatregelen, en de talrijke (tram)lijnonderbrekingen waardoor de regelmaat van het openbaar vervoer een illusie werd; dit ontmoedigde in sterke mate de reizigers;
- de spectaculaire daling van de benzineprijs, waardoor het gebruik van de personenwagen ook in het stadsverkeer, krachtig werd gestimuleerd;
- de nog niet gerealiseerde reorganisatie van het stads- en streekvervoer in de grote agglomeraties, waardoor het opzetten van één dienstverlening met doorzichtige tariefstructuur en vlotte overstap van stads- naar streeklijnen en omgekeerd wordt bemoeilijkt;
- de nasleep van de meistaking in 1986 en de nawerking van de tariefstijging van januari 1986.

Niettemin kon de M.I.V.G., en dit niettegenstaande het verlies van 7,53% reizigers (bijzonder vervoer inclusief), haar kostendekkingscoëfficiënt voor 1986 handhaven op 39,9%, dit na aanzuivering van alle tekorten.

Bovendien konden de kapitaalslasten — dank zij een volgehouden politiek om zo mogelijk enkel te investeren met eigen beschikbare middelen — worden teruggebracht tot 7,2% van de uitgavenstroom; in 1978 bedroegen deze kapitaalslasten nog 11%.

De uitdaging naar de toekomst toe is dus groot. Enerzijds blijkt dat, naarmate de druk van het privéverkeer in onze oude steden toeneemt, alleen coherente beslissingen inzake een globale stedelijke verkeerspolitiek, een verregaande ontreddering van het verkeer zal kunnen voorkomen. Dan moeten de lokale overheden echter bereid zijn, het openbaar vervoer de ademruimte te geven, die nodig is om de problemen van mobiliteit in de stad te helpen oplossen. Alleen dan is een belangrijke stijging van de efficiëntie van het openbaar stadsvervoer samen met een terugkeer van reizigers mogelijk. Op termijn kan dit alleen maar leiden tot een aantrekkelijker stedelijk leef- en werkmilieu.

Anderzijds heeft de Raad van Beheer voor 1987 diverse rationalisatieplannen op het getouw staan. De voorname doelstellingen hiervan zijn:

- een betere samenwerking met de Buurtspoorwegen teneinde een passend vervoersaanbod op punt te stellen;

- het bepalen van de meest opportune tractiewijzen voor de toekomst;
- het uitwerken van een vernieuwde netstructuur, rekening houdend met de diverse stedenbouwkundige eisen en met de wijzigingen in de ligging van de woon- en werkfuncties.

In 1986 moest — ten overstaan van de realisatie van projecten — in belangrijke mate rekening worden gehouden met de impact op de korte en de lange termijn van de saneringsplannen waaraan de maatschappijen van openbaar vervoer zijn onderworpen. Dit bracht mee dat een aantal prioriteiten opnieuw dienden bekeken en een meer realistische planning diende opgemaakt.

## Tramlijn 1

Met betrekking tot de verdere uitbouw van tramlijn 1 richting Evergem werd dit jaar een flink stuk weg afgelegd. Op 6 juni 1986 keurde het Ministerie van Verkeerswezen de aanbestedingsdocumenten goed voor de aanleg van de trambaan waarbij voor het uitvoeren van de werken in eigen beheer en voor de aankoop van de benodigde spooormaterialen 39 M.F. werd vastgelegd.

Op 15 september 1986 hechtte de Gemeenteraad zijn goedkeuring aan het ontwerp tot herprofilering van de Schouwingstraat en Heinakker ondermeer met het oog op het aanleggen van de tramsporen in deze straten.

De onteigeningen, nodig voor de verlenging van lijn 1 naar Evergem liepen echter enige vertraging op. Toch kon de aannemer in opdracht van de N.M.B.S., de bouw van de tramkoker onder de spoorlijn Gent-Eeklo te Wondelgem op 27 oktober 1986 aanvatten.

Het project Koningin Maria-Hendrikaplein werd ook nader tot realisatie gebracht. Op 30 juli 1986 verleende de Administratie van Ruimtelijke Ordening en Leefmilieu (AROL) de principiële toelating voor de bouw van de gelijkgrondse tramkoker aan de westkant van het Sint-Pietersstation. De ontwerpen van de ruwbouw en van de afwerking van de tramkoker en het tramstation werden opgemaakt. Met betrekking tot de herinrichting van het Koningin Maria-Hendrikaplein zelf, werd over het voorontwerp terzake op 25 september 1986 een consensus bereikt tussen de wegbeheerders en de openbaar vervoersmaatschappijen.



In december kon het eerste deel van de vernieuwde tramremise in gebruik genomen worden.

Ten behoeve van de verlenging van tramlijn 1 naar Zwijn-aarde werd op 11 juli 1986 een Koninklijk Besluit tot onteigening getroffen. De overeenkomst tussen de Stad, de Vlaamse Waterzuiveringsmaatschappij en de M.I.V.G. voor het gelijktijdig en gezamenlijk uitvoeren van wegen-, riolerings- en spoorwerken werd op 14 juli 1986 door de Minister van Verkeerswezen goedgekeurd. In uitvoering daarvan werd een studieopdracht gegund aan het Studebureau S.W.K., dat inmiddels het voorontwerp Sint-Pietersaalstraat, Galglaan en Zwijnaardsesteenweg heeft ingediend.

### Trolleylijn 3

Inmiddels werd ook de bouw van de bovenleiding voor de trolleylijn 3 verder voorbereid. Op 9 september had de offerteopening plaats voor de studie, levering en montage van de trolleybovenleiding tussen Mariakerke en het Sint-Michielsplein. De montagewerken zelf zullen in maart 1987 door de aannemer worden aangevat.

Anderzijds werden de gebouwen voor de tractiestations Brugsepoortstraat en Malpertuus aanbesteed op 20 oktober 1986.

Met het oog op de indienststelling van de trolleylijn in het voorjaar 1988 zal de bovenleiding tussen Sint-Michielsplein en Sint-Jacobskerk worden aangelegd, nadat de wegen- en rioleringswerken gepland door de Stad op dit traject zullen uitgevoerd zijn. Meteen zullen gelijktijdig door de M.I.V.G. spoorwerken in de Cataloniëstraat en op het Braunplein dienen uitgevoerd en zal ten behoeve van de trams, de trolleylijn en de resterende dieselsbussen een eigen baan worden voorzien.

Tenslotte werd aan de M.I.V.G. op 3 juni 1986 een bouwvergunning verleend voor het bouwen en inrichten van een loods voor het stallen van de 20 gelede trolleybussen aan de Brusselsesteenweg.

### Tramlijn 40

Op 29 september 1986 werd tramlijn 4 met tramlijn 10 verknoopt tot één lijn 40 ter hoogte van de Muide. De nieuwe lijn verbindt respectievelijk Sint-Pietersstation,

Rabot en Muide met de Korenmarkt, Zuid, Ledeberg en Moscou. Naast de basislijn 40 die het volledige traject tussen Sint-Pietersstation en Moscou afrijdt, is er de lijn 41 die het deeltraject Korenmarkt/Ledeberg bedient, lijn 42 die het deeltraject van de voormalige lijn 4 tussen Moscou en Muide overneemt, terwijl lijn 43 het deeltraject van de voormalige lijn 10 tussen Sint-Pietersstation en Muide verzorgt. De verknoping heeft tot gevolg, dat thans alle tramlijnen met Sint-Pietersstation verbonden zijn. Bovendien wordt het kliniekencomplex aan de Groene Briel thans met lijn 40, vanaf het station opnieuw direct bereikbaar. Verder worden de volkswijken — gelegen rond de Sleepstraat — direct verbonden met de technische scholen aan de Martelaarslaan en wordt in de toekomst de overstap aan het Griendeplein tussen de lijnen 1 en 40 heel wat veiliger. Tenslotte heeft deze verbinding ook een besparingseffect.

### Busnet

Aan het busnet werden in de loop van 1986 slechts ondergeschikte wijzigingen inzake lijnvoering aangebracht.

- Vanaf 3 april werd buslijn 75 eerst op proef, en vanaf 1 september definitief, omgeleid langs de schaatsbaan „Kristallijn” aan de Toemaatragel. Daardoor kunnen — althans tijdens de belangrijkste openingsuren van de schaatsbaan — jongere en oudere schaatsliefhebbers per openbaar vervoer hun hobbyterrein bereiken.
- Met het oog op een betere bediening van de klinieken aan de Groene Briel werd buslijn 50 vanaf 16 juni omgebogen tot aan het Fratersplein. Samen met de verknoping van de tramlijn 4 en 10, draagt deze supplementaire busbediening bij tot een betere bereikbaarheid van dit belangrijk kliniekencomplex.
- Op 1 september werd de rijrichting van de bussen van lijn 38 en lijn 70 in de lus „Watersportbaan” omgekeerd; dit betekent voor de reizigers meer veiligheid, omdat de niet ongevaarlijke overstek aan de haltes Europalaan en Nekkersberglaan daardoor vervalt.



*Van 17 maart tot 17 april 1986 werd een succesvolle proef gehouden met de drie-deursbus Van Hool met lage vloer.*

## Driedeursbus

Van 17 maart tot 17 april 1986 werd een succesvolle proef gehouden met een driedeursbus Van Hool met lage vloer. Een enquête gehouden onder het personeel en onder de reizigers wees uit dat de eigenschappen van het nieuwe voertuig zowel door de chauffeurs als door de gebruikers hoog worden gewaardeerd.

Anderzijds besliste de Raad van Beheer voorlopig af te zien van een bestelling van 33 nieuwe solodieselbussen, en over te gaan tot de herstelling van de carrosserie van de bestaande bussen. Ingevolge deze beslissing werd in de loop van 1986 de carrosserie van 48 bussen met eigen personeel van de dienst Rollend Materieel hersteld; de schildering werd ten dele verzorgd door de firma Matthijs. Het gaat hier om 6, 23 en 19 bussen van de bouwjaren '73, respectievelijk 75 en 77. Bovendien werden nog 2 bussen hersteld door de firma Brill en 2 door constructeur Van Hool.

Daarnaast werden op 81 dieselbussen persluchtdrogers geplaatst, met het doel het bevrozen van condens te vermijden. Daardoor worden de MIVG-dieselbussen meer bedrijfszeker ook bij lage (winter)-temperaturen en hoge luchtvochtigheid.

## Infrastructuur

In 1986 was de activiteit met betrekking tot de gebouwen beperkt: de eerste van drie fasen in de vernieuwing van

de tramloods werd aangevangen en de ruwbouw ervan werd in 1986 beëindigd; in het vooruitzicht van de volgende fasen werden de oude kleedkamers verlaten en verplaatst naar de kelderverdieping van het bureelgebouw. Het aantal wachthuisjes op het net nam toe met 5 eenheden tot een totaal van 275.

Op het Maria-Hendrikaplein, de Koning Albertlaan en op diverse andere plaatsen werd in totaal 240 m. spoor vernieuwd in het kader van de lopende onderhoudswerken aan het spoornet.

Tenslotte werd aan de Heuvelpoort op initiatief van de M.I.V.G. in samenwerking met de firma Decaux een sanitaire unit gebouwd die voldoet aan de hoogste normen op hygiënisch vlak en die toegankelijk is voor het MIVG-personeel en voor het publiek. De bedoeling is, na het verkrijgen van de bouwvergunningen nog een dergelijke unit op te richten aan de Dampoort, respectievelijk aan het Edmond Van Beverenplein.

## Verkeerscirculatieplan

De belangrijke impact van het „Verkeerscirculatieplan Binnenstad“, dat heel wat realisaties — ook inzake openbaar vervoer — conditioneert, en het uitstellen van beslissingen terzake, dwong de M.I.V.G. ertoe met andere projecten te wachten.

Anderzijds moest de timing van een aantal werken worden herzien, vooral waar het uitvoeringen betrof, die samen met de dienst Wegenwerken van de Stad Gent dienden gerealiseerd. Door het uitlopen van overlegprocedures tussen de stedelijke overheid en betrokken groepen, het heroverwegen van vroegere beslissingen en het trager beschikbaar komen van de nodige middelen voor gecoördineerde werken, kon de kalender voor een aantal projecten niet overeenkomstig de aanvankelijke planning worden aangehouden.

### Ontvangsten

Verkeersontvangsten  
Reklame en andere

### Totaal

### Uitgaven

Wedden. Ionen en sociale lasten  
Brandstof  
Elektrische energie  
Andere materialen  
Provisie Groot Onderhoud  
Vernieuwings- en Amortisatiefonds  
Verzekeringen

### Totaal

### Exploitatieuitslag

### Exploitatieuitslagen

	1985	1986
	358.356.186	354.162.550
	12.387.400	10.187.735
	<b>370.743.586</b>	<b>364.350.285</b>
	657.389.663	653.752.203
	48.519.182	32.192.425
	23.349.737	21.758.268
	82.654.228	83.566.025
	25.563.630	43.175.083
	75.901.093	65.893.014
	10.266.053	13.113.267
	<b>923.643.586</b>	<b>913.450.285</b>
	<b>-552.900.000</b>	<b>-549.100.000</b>

## WARE

### DE LOTGEVALLEN VAN HET GENTSE DRIE-ASSIG MOTORRIJtuig 354 (2)



## 6. Het kuisen en schilderen

Intussen was het half april 1975 geworden. En vooraleer ik in de Stoppelstraat kon beginnen aan het kuisen en schilderen van de tramonderdelen, diende ik eerst de houten loods, die door het vele regenen van de afgelopen maanden helemaal kapot was gegaan af te breken. Ik wou dat doen opdat de loods niet te veel op afkeuring zou gestuit zijn in de buurt. Ook werd de 12 meter overblijvende rail weggenomen, omdat ik had beslist, dat

## TRAMLIEFDE...

het hermonteren later niet op dezelfde plaats op mijn terrein zou gebeuren. Eens de rails en de loods weg, was het metalen chassis nog de enige getuige dat in de Philip Blommaertstraat een oud Gents tramrijtuig had gestaan.

Nu kon ik pas goed beginnen in de Stoppelstraat. Met een steekmes werd van elk metalen onderdeel eerst het meeste vuil verwijderd: pakken vet vermengd met aarde en zand van soms enkele centimeter dik, voornamelijk aan de stukken van de onderstellen. Vervolgens werd met een metalen kamborstel, gemonteerd op een kleine slijpschijf, elk stuk voor 99 % zuiver van vuil gemaakt, om het daarna twee- tot driemaal in een roestwerende verf te schilderen. Na de grondverflagen kreeg elk stuk achteraf nog zijn definitieve kleur. Bij bepaalde onderdelen wist ik eenvoudig niet hoe er aan te beginnen om ze proper te krijgen. Neem nu bijvoorbeeld de tandwielkasten. Aan de buitenkant hangen ze een centimeter dik vol met aarde en vet en aan de binnenkant zit een zeer zware pikzwarte smeerolie. Olie is eigenlijk te veel gezegd, het is meer een compound vet, waar men zelf moeite mee heeft om er een mes in te duwen.

Toch werden ook deze stukken gekuisd en geschilderd. Een metalen vat van 200 liter werd met 150 liter petroleum gevuld. De tandwielkasten werden in het vat gelaten en bleven daar voor een 14-tal dagen in. Na die tijd was het vuil voor het grootste deel opgelost. Ik hoefde de tandwielkasten maar met een stalen borstel proper te schuren en met verse petroleum af te spoelen. De tandwielkast was dan zo proper als maar kon. Ik hoefde ze maar te laten drogen en te schilderen. Op deze manier werden alle extra vuile en vette delen gereinigd. Uitzondering is gemaakt voor de motoren en de wielen met as en tandwiel. Die konden en mochten niet in het vat petroleum. Ze hebben hun kuisbeurt afzonderlijk gekregen: een reuzenwerk!

Voor de houten stukken was het kuisen niet zo moeilijk. Ik hoefde ze alleen maar af te schuren met een borstel om ze daarna met water af te spuiten. Op die wijze waren ze ontdaan van stof en vuil en konden ze in de gepaste grondverf geschilderd worden.

Op een dag bracht mijn broer Pierre het sensationele nieuws dat de kans bestond dat de 354 zou kunnen rijden op het kustnet tussen Knokke en De Panne.

In Oostduinkerke was een eigenaar van een restaurant die als attractie, maaltijden opdiende op een toeristische tram. Men kon een rit maken van Oostende naar De Panne, van De Panne naar Knokke en terug naar Oostende. Dat was een hele dag tramke rijden. Rond het middaguur werd u dan door de patron van het restaurant op speciaal daarvoor in de tram geplaatste tafeltjes een maaltijd aangeboden. Mijn broer had op een weekeinde een van die ritten gemaakt en had gezien hoeveel succes dat had. Hij was met de eigenaar van het restaurant gaan praten, en had hem het voorstel gedaan hetzelfde te proberen met de Gentse 354.

De man, commercieel aangelegd als hij was, zag daar brood in en gaf onmiddellijk zijn fiat. Alleen de Buurtspoorwegen moesten hun toestemming geven. Maanden nadien heb ik echter die mooie droom mogen vergeten. Na een bezoek van vooraanstaande personen van de N.M.V.B., die mij vertelden dat dit niet kon, vermits de 354 een tram vreemd aan de Buurtspoorwegen was. Maar vooraleer ik dat wist, was ik in de Stoppelstraat nog vlugger aan het kuisen gegaan, met het idee de 354 vlugger aan de kust te krijgen.

Het is goed dat ik in die periode mijn vader, en een neef heb gehad, die mij een handje kwamen helpen bij het schilderen. Ik weet niet of ik de moed zou hebben kunnen opbrengen om alles alleen te doen. Hoeveel stukken daar in de Stoppelstraat lagen heb ik nooit geteld, wel weet ik dat het er vele waren. Het heeft dan ook van eind april 1975 tot begin april 1976 al mijn vrije tijd gekost om ieder onderdeel van klein naar groot een opkuis en schilderbeurt te geven.

In de Stoppelstraat was het veel te klein om de geschilderde stukken een gepast bergplaatsje te geven. Een tweede magazijn huren, daar voelde ik niet veel voor. Uiteindelijk heb ik beslist deze stukken bij mij thuis in de Bouwmeesterstraat op te slaan. En zo is een groot deel van de gedemonteerde 354 in een kamer op de eerste verdieping opgeborgen geweest. De zware onderdelen van de onderstellen heb ik in mijn kelder gelegd. Alleen de te grote en te zware stukken zijn in de Stoppelstraat gebleven tot op het ogenblik dat ik ze nodig had om te beginnen hermonteren. Het werk in de Stoppelstraat was vuil en smerig, voornamelijk het afschuren van de stukken met de slijpmachine. Zeer dikwijls zou ik voor zwarte piet hebben kunnen doorgaan!

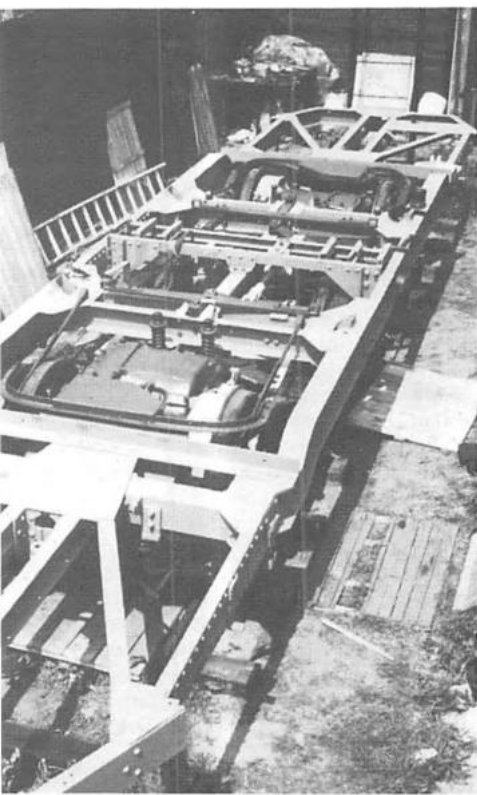
Waar ik bovendien voortdurend moest op letten, waren de merktekens op de stukken. Die mochten nooit van de stukken verdwijnen. Er zijn wel enkele problemen geweest met onderdelen, waar — mijn oplettenheid ten spijt — het merkteken werd van kwijtgespeeld. Achteraf is alles wel in orde gekomen.

## 7. Het hermonteren

Eind april 1976 had ik het besluit genomen op mijn terrein in de Philip Blommaertstraat een cirkelvormig spoor aan te leggen met een aftakking (een wissel)

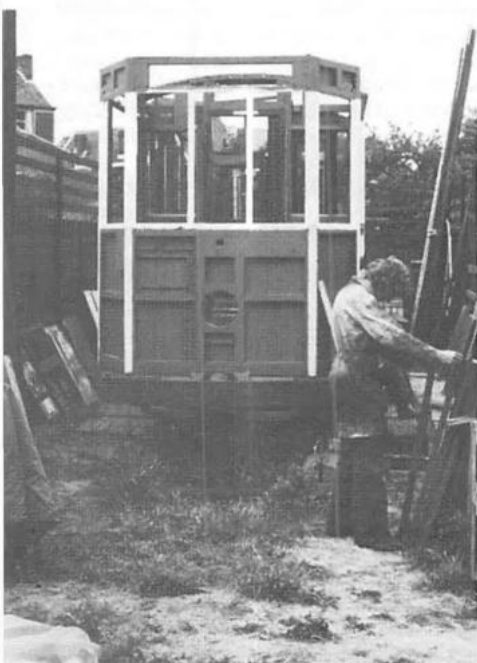
*Het begin van het hermonteren.*





*Het raam is op de reeds gemonteerde onderstellen geplaatst.*

*De ruwbouw van de houten tramkast is reeds een feit.*



naar de straatkant toe. Die aftakking was nodig om later eventueel de 354, indien nodig, langs dat spoor weg te voeren. Aangezien ik aan het hermonteren kon beginnen, diende ik eerst 12 meter rail aan te leggen en een nieuwe loods te bouwen. Die loods, uit beter materiaal vervaardigd maar zonder dak, diende zo op mijn terrein ingeplant te worden, dat ik later ongehinderd de cirkel kon aanleggen. Nadat rails en loods waren herplaatst, heb ik eerst het chassis van de tram gekuist en geschilderd. Veel werk heb ik daar niet aan gehad, vermits deze reeds een goed jaar buiten in weer en wind stond en er het meeste vuil reeds was afgeregend. Wel heb ik versterkingen aan het chassis moeten laten inlassen. Op bepaalde plaatsen waren de ijzeren balken doorgeroest.

Met een vrachtwagen met kraan ben ik dan de reeds geschilderde motoren en wielen in de Stoppelstraat gaan afhalen en reeds zoveel mogelijk in de juiste positie geplaatst op de rails. Nadat ook de zware stukken van de onderstellen uit mijn kelder waren gehaald, kon ik beginnen monteren.

Ik voelde mij zoals in mijn jeugd jaren bij het monteren van mijn Mecano. Alleen was het nu wat groter en wat zwaarder. Aangezien ik in de maand mei, buiten de weekeinden, door de lange dagen ook 's avonds kon monteren, waren de onderstellen op een drietal weken volledig afgewerkt. En na met een kraan het chassis op de onderstellen te hebben geplaatst, was ik in een minimum van tijd klaar om de houten kast van de 354 op de onderstellen te beginnen monteren.

Dat het werk zo goed vlotte had ik voornamelijk aan twee zaken te danken. Eerstens, het was proper en aangenaam werk en ik had in de weekeinden de hulp van een vriend. Ten tweede, de zomer van 1976 is één van de warmste geweest die ik ooit heb gekend en door het aanhoudend mooi weer ging het werk vlot vooruit.

Op een drietal dagen was ook de 'ruwbouw' van de tramkast een feit. Het waren allemaal grote stukken die gemakkelijk waren te monteren.

Na plaatsing van het houten dak en een nieuwe zinken boord, kon met het leggen van de elektrische leidingen worden gestart.

Bij het bestuderen van mijn tekeningen die ik tijdens het demonteren had gemaakt, bleek dat een en ander niet klopte. Van de heer De Bruycker, hoofd-elektricien bij de MIVG, heb ik toen copieën van de juiste leidingen gekregen. Aan de hand hiervan, ben ik dan begonnen met nieuwe draad de leidingen opnieuw aan te leggen in de daartoe speciaal voorziene plaatsen in de tramkast. Ik was er mij wel van bewust dat bij een vergissing van al was het maar één draad, dit achteraf niet te voorzien gevolgen zou kunnen hebben. Een groot deel van de elektrische leidingen liggen bevestigd op het dak, in daartoe speciaal voorziene houten gleuven, onder de roofing dakbekleding en onder de weerstanden. Eén draad mis en men kan alles terug opbreken om de vergissing te herstellen.

Ik wist dat de isolatie van de zware draden van de elektrische tractie begon te ontbinden. Nieuwe kabels kostten in die tijd reeds een fortuin. Dus heb ik de isolatie van de oude draden extra omwonden met plasticisolatie, en over de slechtste stukken een plasticgaine geschoven. Op deze manier hoopte ik de traktiekabels nog enkele jaren te kunnen laten meegaan.

Achtereenvolgens werden de ruiten gemonteerd, een nieuwe houten vloer gelegd, de bekleding van het houtwerk binnen en buiten aangebracht, de controllers geplaatst, de vloerbekleding en de zetels.

Op het dak werd een volledig nieuwe bedekking in roofing aangebracht. Vervolgens werden de weerstanden en de sleepbeugel gemonteerd.

Honderden kleine zaken dienden dan nog geplaatst of in orde gebracht, vooraleer mijn werk volledig af was.

Alvorens de 354 aan de buitenkant te schilderen, lag het in mijn bedoeling eerst even de mechanische rem te testen. Ook wilde ik nagaan of de draaistellen zich in een bocht draaiden zoals het hoorde. Om deze twee proeven te kunnen uitvoeren, moest ik 12 meter rechte en 12 meter gebogen rail bijleggen. De remproef werd uitgevoerd met een vrachtwagen met trekbaar. De vrachtwagen trok de tram een eind op de pas aangelegde sporen. Ik draaide de handrem dicht en zie, vrachtwagen en tram stonden stil. Hoe de vrachtwagen ook trok, er was geen beweging meer in de tram te krijgen.

Daarna werd de tram in de bocht geduwd en draaiden de draaistellen zich op de juiste manier en zonder haperingen. Handrem en draaistellen waren O.K.

## 8. Verdere afwerking van de 354

Mijn plannen waren nu de volgende: Ik zou de rails waar de 354 definitief moest opkomen in cirkelvorm aanleggen met een aftakking naar de straatkant toe. Daarna zou ik rondom de cirkel luchtlijnpalen plaatsen met rijdraad, een generator aanschaffen om stroom te verwekken, en aldus de 354 op mijn terrein laten rijden. Ik begon alvast van de M.I.V.G. rails en complete luchtlijnpalen van de uitgekomen tramlijn naar Melle te kopen. Bij opmetingen aan de draaistellen van de 354, had ik berekend dat de kleinste mogelijke cirkel waarop de tram kon draaien, een diameter had van 28 meter.

Op mijn terrein had ik slechts 29 meter diameter ter beschikking. Eigenlijk was het terrein 34 meter breed, maar ik diende er rekening mee te houden dat in de bocht de platformen van de tram ver over de rails uitkwamen.

Rails in een cirkel aanleggen, goed. Maar hoe deze rails te plooien? Bij de M.I.V.G. zag ik hoe men daar de rails koud plooid. Dus ondernam ik ook een poging om een rail bij wijze van proef onopgewarmd te plooien.

Op 1/1/1977, nieuwjaarsdag en een dag om niet vlug te vergeten, stelde ik vast dat ik het kon vergeten mijn rails koud te plooien, want bij iedere poging brak de rail eenvoudig in stukken.



*Het maken van de elektrische verbindingen onder de kleine middenzit.*



*Een algemeen zicht op het aanleggen van de cirkelvormige trambaan te St.-Amandsberg.*

Achteraf heb ik vernomen dat juist die rails van oorlogsfabrikaat waren. Het kan zijn dat dit de oorzaak van de veelvuldige breuken was: minderwaardig staal. In ieder geval moesten de rails geplooid worden, dus moest ik ze op de een of andere manier zien te plooiën. Als het niet koud ging, dan maar warm proberen. Met een zelfgemaakte plooiestoel met hydraulische pomp ingewerkt, kon ik, na de rail met een brander te hebben opgewarmd, deze plooiën in de boog die ik verlangde. Honderdtachtig lopende meter enkele rail heb ik op deze manier geplooid: de rail opwarmen over een tiental centimeter en met de hydraulische pomp de gewenste plooi geven, de plooiestoel 25 centimeter op de rail verplaatsen, terug rail opwarmen, plooiën, enz.

Eens de rails geplooid, dienden deze aangelegd te worden. Door een aannemer had ik de spoorbedding laten uitgraven met een mechanische schop. De rails die ik had aangelegd voor het demonteren en monteren van de tram, had ik gewoon bovenop het grasveld gelegd. Vermits ik voorzag dat de definitieve rails er toch wel enkele jaartjes zouden liggen, wou ik ze inwerken. Dat ik achteraf precies door het aanleggen van de rails zoveel moeilijkheden met de burens zou gekregen hebben, heb ik nooit kunnen vermoeden.

Het ganse opzet heeft mij twee winters gevraagd: de winter van 76/77 en 77/78. Enkel het aan elkaar lassen van de rails heb ik laten uitvoeren door een ervaren lasser. Eind april 1977 ben ik begonnen

met de eindafwerking van de 354. Het plafond van de binnenafdeling en de platformen moesten in witte glanswerf geschilderd worden. Het houtwerk binnen moest gevernist worden en de buitenkast in de gekende gele kleur met blauwe sierbandjes.

Het is uiteindelijk juli geworden vooraleer de 354 volledig afgewerkt was. Er bleef nog één duister punt: ik wist niet wat er ging gebeuren op het moment dat ik de tram onder 600 volt spanning zou brengen. Maar stroom had ik nog niet. Het was ook zo maar geen gewone wisselspanning waar de 354 mee reed. Je moest 600 volt gelijkspanning hebben en een vermogen van  $\pm 300$  ampère. Geen peulschilletje dus.

Bij een gespecialiseerde firma in het Brussels had mijn broer een dynamo ontdekt van 550 volt/200 ampère op 1000 toeren per minuut. In Drogen had ik een zescylindrische dieselmotor van 300 PK aangekocht. Dynamo en diesel dienden nu nog enkel samengebracht en ik bezat een volwaardige generator, die voldoende stroom kon verwekken om de 354 rondjes te laten rijden in de Philip Blommaertstraat. Zo dacht ik althans.

Al vlug bleek, dat ik op dat gebied een beetje te optimistisch was. Hoe ik ook navraag deed, er was niemand te vinden die mij bij het maken van een generator wilde of durfde helpen.

Na het gehele generator-project eens goed te hebben berekend, bestudeerd en op plan gezet, kwam ik tot de vaststelling dat het misschien wel technisch maar

financieel niet haalbaar was. De kostprijs kwam veel te hoog te liggen. Na een jaar van wikken en wegen, heb ik maar beslist van het project 'stroom maken' af te zien. Dat was zeker geen beslissing die ik met vreugde heb genomen, want waar ik eenmaal mijn gedachten heb op gezet, dat wil ik gerealiseerd zien. Door het feit dat ik geen stroom kon hebben om de 354 te laten rijden, heb ik dan ook van het plaatsen van bovenleidingspalen met rijdraad afgezien.

Gedurende de zomer van 1977 is de 354 met een kraan, van de rails waarop hij gemonteerd was, verplaatst op de cirkelvormige rails. Daar is hij gebleven tot september 1986, in een houten loods met dak, min of meer beschermd tegen weer en wind.

Achiel Ryckaert

*(wordt vervolgd)*

## Geschiedenis van de Gentse tramwegen (11)

### Railrijtuigen voor de spoordienst

Reeds vroeger hebben we geschreven dat de spoordienst over enkele rijtuigen kon beschikken. Als motorrijtuigen beschreven we de eerste 173, de tweede 173, de hulptram 216, de sneeuwruimers 202 en de ex-Merelbeke. Bij de hulptram 216 hoorden ook twee depannagelorrys. Deze werden onder een al dan niet zwaar beschadigde tram, waarvan een as of wiel defect of gebroken was, geschoven. Dikwijls kon het gehavend rijtuig met dit hulpmiddeltje op eigen krachten nog de stelplaats bereiken.

Later tussen 1974 en 1979 zullen ook de drieassers 332 en 339 naar de spoordienst verwezen worden. Als getrokken materieel meldden we de platte wagen nr. 3 gebouwd op een onderstel van een ex-accutram Merelbeke. Er waren nog twee andere platte wagens op het net aanwezig eveneens gebouwd op oude tramonderdelen.

Deze twee bijwagens konden voorzien worden van ringen om spoorstaven te vervoeren. Bij vervoer van zeer lange rails werd tussen deze beide wagens de nr. 3, die iets korter was dan de twee andere geplaatst. Deze wagens droegen vóór de oorlog de nummers 1000 en 1001. Na de oorlog worden ze hernummerd in nr. 1 en 2. Van het rijtuig nr. 1 zijn de aspotten voorzien van het jaartal 1898. Dit doet ons vermoeden dat het om een afgedankt chassis van een accutram van de reeks 101-142 gaat. In de aspotten van wagen nr. 2 is het jaartal 1909 vermeld, hetgeen wijst op een chassis van de open tram nummers 217 tot 219 (oorspronkelijke nummering).

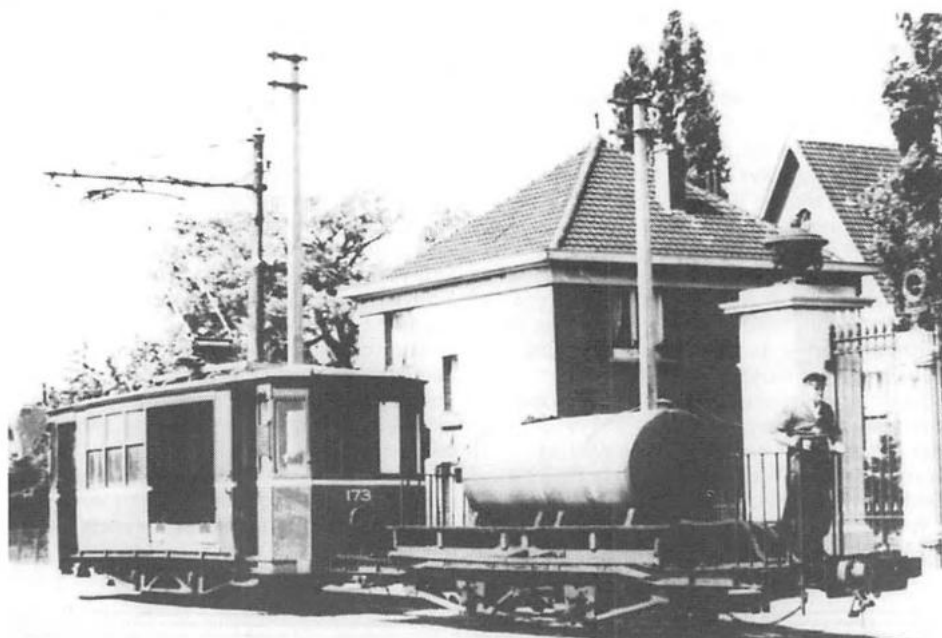
Zoals hoger vermeld gingen deze drie platte wagens in 1980 naar de vereniging TTO die het chassis zal gebruiken voor de restauratie van oude trams.

Foto's zijn ons bekend van een citernewagen eveneens gebouwd op een afgedankt chassis van een tweeasser (vermoedelijk eveneens van een open tram of open bijwagen). Tenslotte had de ETG nog enkele spitsvondigheden. We vermelden eerst de éénassige werkbakken nrs. 2 en 3. Deze waren voorzien van twee

*Dankzij de spoorlorrie kan een tram met beschadigde as op eigen krachten de stelplaats bereiken.  
(Foto Temmerman)*



*De citernewagen van de E. T. G.  
(Verzameling Pierre de Meyer)*





Platte wagens 1 en 2  
brengen sporen aan.  
(Foto A. Ryckaert)

kleine spoorwielen. Om zich naar de spoorwerf te begeven, werden ze gekoppeld aan de buffer van een lijn of diensttram. Ter plaatse gekomen werden ze op de kant „ontspoord“. Er waren nog twee éénassige werk-aanhangwagens (nrs. 3 en 4), maar deze waren uitgerust met autobanden. Ook deze konden aan de tram-buffer vastgehecht worden. Tenslotte vernamen wij dat de maatschappij nog over twee gesloten personeelswerfwagentjes beschikte op twee assen. Deze konden eveneens aan een tram gekoppeld worden. Ter plaatse gekomen werden ze met mankracht uit de sporen gehaald en op de werf geplaatst. Persoonlijk heb ik deze nooit gekend en vond ik er

geen foto van. Kunnen de oudere lezers die bij de spoordienst gewerkt hebben ons nog iets meer over deze rijtuigen vertellen? Het is ons niet bekend of de spoordienst nog over meer spoorwagens beschikte. Wel weten wij dat regelmatig goederenwagens van de lijn Zomergem gebruikt werden voor de spoorwerken, maar deze waren eigendom van de NMVB. Hoe gering uw bijkomende informatie ook mag zijn, toch kan zij voor ons van het grootste belang zijn.

*Einde Deel I. Volgend deel:  
De Gentse drieassers.*

Pierre de Meyer

#### 11 en 12 juli 1987

Toeristische rit met het Gentse motorrijtuig 354 op de lijn Lobbes-Thuin (Charleroi).

#### 18 tot 27 juli 1987

Gentse feesten. Het traject Belfort-St.-Jacobs zal voor de laatste maal vóór de komst van de gloednieuwe trolleybus door een paardetram worden geëxploreerd. Een speciale Gentse feesttram zal tussen Korenmarkt en St.-Pietersstation over en weer rijden. Thema nog te bepalen.

#### 5 tot 16 sept. 1987

Jaarbeurs. Zoals in de Lentebeurs zal de M.I.V.G. samen met NMBS en NMVB in een gezamenlijke stand vertegenwoordigd zijn.

#### 3 en 4 okt. 1987

Trein-Tram-Bus-weekend. In tegenstelling tot voorgaande jaren wordt dit jaar een volledig TTB-weekeinde ingericht. Ticketten zullen worden verkocht geldig op zaterdag, op zondag of voor het weekend.

## Indiensttredingen

### Kwamen onze rangen vervoegen:

#### *Technisch bediende*

Harald VERSCHRAEGEN (Vaste Installaties) op 1.4.87.

#### *Bediende-Stagiair*

Noël VAN DRIESSCHE (Boekhouding) op 2.3.87.

#### *Beweging*

Marc BRAECKMAN op 11.5.87

Ronny SCHYNKELS op 11.5.87.

Luc VAN DEN BERGHE op 11.5.87.

#### *Spoor*

William COSIJN op 30.3.87.

#### *Stagiair onderhoud lokalen*

Vera DE LANDTSHEER op 1.4.87.

## Huwelijken

### Stapten in het huwelijksbootje:

Roland VERFAILLE (Beweging) met Sonja VAN GIER-DEGHOM op 28.3.87.

*Deze gegevens werden afgesloten op 31.5.87.*

---

---

## Geboorten

### De ooielaar kwam op bezoek met:

Désirée, bij Carlo VANHALST (Beweging) op 17.3.87.

## Met pensioen

### Genieten van een welverdiende rust:

Roger VAN RIJSSELBERGEN (Beweging) op 27.4.87.

Roger DE COSTER (Werkhuis) op 4.5.87.

Maurice DE SWAEF (Beweging) op 25.5.87.

## Overlijdens

#### *Actieven*

Octaaf BOESMAN (Beweging) op 5.5.87.

#### *Oprustgestelden*

Baziel ALLEGAERT (Toezichter) op 6.4.87.

Robert VERGUCHT (Brigadier Schrijnwerkerij) op 18.5.87.

#### *Verwanten*

Georgette TIJDGAT, echgenote van Hervé POLFLIET (Gepens. Beweging) op 31.3.87.

Julienne DE GROOTE, echtgenote van Oscar MOECKX (Gepens. Koerman) op 13.4.87.

Eulalie DE VISSCHER, echgenote van Georges D'HONDT (Gepens. Beweging) op 17.4.87.

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

---

---

# SPOREN IS SEDERT 1 MEI...

De Belgische Spoorwegen hebben hun toeristisch aanbod voor het binnenland grondig herzien. Tal van voordelen, in het bijzonder voor treinreizen met het gezin, zijn nu in de nieuwe structuur opgenomen. Hieronder vatten wij de interessantste elementen uit dit aanbod samen.

## Weekendbiljet

Het weekend-biljet zal voortaan het gehele jaar door verkocht worden voor alle bestemmingen in België (vertrek vanaf vrijdagmiddag tot zondagmiddag, terugreis vanaf zaterdagmiddag tot maandagmiddag): vermindering van 40 % op de kilometerprijs voor de eerste persoon en 60 % vermindering op de kilometerprijs voor de tweede tot de zesde persoon.

## Meermanstarief

Het meermanstarief is bijzonder voordelig voor personen die samen reizen en die een toeristisch heen- en terugbiljet aankopen (het vermelde weekend-biljet, een dag zee / een dag in de Ardennen, B-dagtrips):

- 40 % vermindering op de kilometerprijs voor de eerste persoon.
- 60 % vermindering op de kilometerprijs voor de personen die samen met hem reizen tot maximaal 6 personen.

Voor al deze toeristische biljetten betaalt men nooit meer dan voor 150 km per enkele reis. De bijkomende kilometers zijn gratis.

## Tourrailkaart

Met de B-tourrail-kaart reist men tegen een forfaitaire prijs vrij op het Belgische spoorwegnet gedurende 5 dagen te kiezen uit een periode van 17 dagen (en daar kunnen drie weekends in begrepen zijn).

### Prijzen:

volwassene: 1.600 fr.

junior (van 12 tot minder dan 26 jaar): 1.200 fr.

kinderen (van 6 tot minder dan 12 jaar): 800 fr.

Kinderen van minder dan 6 jaar reizen gratis.

## Reductiekaart tegen vaste prijs

Deze kaart is zowel geldig voor 1ste als 2de klasse en de prijs werd forfaitair vastgesteld op 500 fr. Deze kaart geeft 50 % vermindering op de kilometerprijs voor de gewone biljetten in beide rijtuigklassen.

## Aanbod voor groepen

Vanaf 7 personen tot de 29ste persoon past men het voordeeltarief toe van 40 %. Vanaf 30 betalende personen is er een vermindering van 60 % voor iedereen die deel uitmaakt van de groep. Bovendien is er een gratis biljet per volledige schijf van 10 betalende reizigers en zijn alle afgelegde kilometers boven de afstand van 150 km per enkele reis gratis. Indien er alleen een enkele reis wordt afgelegd dan is de vermindering beperkt tot 40 %, ongeacht het aantal reizigers (ten minste 7).

## Geldigheidsduur

De geldigheidsduur van de heen- en terugbiljetten wordt op drie kalenderdagen gebracht. Voorbeeld: een reiziger met een heen- en terugbiljet dat gedateerd is op dinsdag (eerste geldigheidsdag) kan de terugreis aanvangen tot de donderdag inbegrepen.

**...GOEDKOPER  
GEWORDEN**

---

---

# YOGHOURT-AKTIE

Op 1 april organiseerde reclame-concessionaris Communication Consultants een groots opgezette yoghurt-actie op alle in dienst zijnde tramrijtuigen. Een zestigtal hostessen in rood jogging-pak overhandigden aan de verbaasde reizigers een smakelijk potje Danone-yoghurt, dat overigens in dank en met de glimlach werd aangenomen. Een slordige 15.000 exemplaren werden aldus tussen 10 en 18 uur aan de man of de vrouw gebracht.

Deze actie werd niet alleen door publiek en personeel goed onthaald, maar bracht voor de M.I.V.G. nog een mooi meegenomen extra stuiver aan reclameinkomsten op.



*Trammen met delicatessie: dubbel genot!*

# LENTEBEURS



Nagenoeg tienduizend bezoekers werden met de speciale pendelbus van Sint-Pietersstation naar de Lentebeurs gebracht. De formule was zonder meer voordelig en oogstte niets dan lof van het publiek. Men sprak terug van „service”, iets wat wij al geruime tijd niet meer te horen kregen en ons nu opnieuw met geestdrift vervulde. Geen wonder: 30 frank voor een heen- en terugrit gecombineerd met toegang tot de beurs en bovendien als het ware nog vlak voor de voordeur worden afgezet. Zelfs gepatenteerde autorijders die er weet van kregen, lieten hun stalen stuk „vrijheid” thuis of zochten een (gratis) plaatsje in de omgeving van het station en busten op hun gemak naar de beurs.

Dankzij een uitstekende samenwerking tussen de M.I.V.G., de N.M.V.B., de N.M.B.S. en de directie van de Jaarbeurs (I.C.C.), kon dit

prachtig initiatief worden verwezenlijkt. De M.I.V.G. voerde een ganse maand gratis reclame voor de Lentebeurs op de uitstapdeuren van 125 bussen. In ruil hiervoor mochten de Openbaar Vervoergebruikers op vertoon van hun busticket gratis de beurs binnen. Op zaterdag 4 april, de dag vóór de opening, trok een speciale thematram van lijn 1 „Morgen is het Lentebeurs” met muziek op het dak de aandacht van de winkelende wandelaars. Hostessen deelden aan de opstappende reizigers gratis koperskaarten en prospectussen uit. In de hallen van Flanders Expo werd door toedoen van publiciteitsondernemer Johan Van Peteghem en dank zij de financiële steun van Lotto, Europabank en Olivetti een gezamenlijke stand opgebouwd. De reusachtige gelede kusttram en onze motorwagen 339 stonden als symbool van oud en nieuw broederlijk naast elkaar. Onze oude „Gentse gelen” moest echter in belangstelling niet onderdoen voor het hypermoderne Buurtrijtuig. Het binnenbrengen van dit gevaarte was trouwens niet van een leien dakje gegaan. Bij aankomst van het transport leek alras dat de toegangsplaatsen tot de hallen op dergelijk volumineus materieel niet berekend waren. Met veel (administratief) geduld en een goede lasbrander van de Buurtspoorwegen viel uiteindelijk toch alles in de juiste plooi.

Met uitzondering van de laatste zondag was de belangstelling voor de Lentebeurs in het algemeen eerder matig. In onze informatiestand kregen wij de traditionele bezoekers over de vloer. Naast de aanhoudende lofbetuigingen over de beurs-busformule aanhoorden wij met gelatenheid de wensen en verzuchtingen van Jan Publiek, de positieve en negatieve kritiek, de zin en de onzin van de diverse facetten van het Openbaar Vervoer.



De Lentebeustram op de Korenmarkt rond het middaguur.



De M.I.V.G.-stand op de Lentebeurs.

## WANNEER MAG IK NOG EENS NAAR BUITEN ?



Onze 339 staat reeds maanden troosteloos op stal. Wat doen we ermee? Verder laten verkommeren in stof en vuil, laten roesten en rotten... en dan afvoeren omdat er toch niets meer aan te doen is? Of laten we hem nog rijden, door de oude Gentse stede, fier als een gieter en door iedereen in verwondering en bewondering nagekeken. Rijden, waarom niet, als blikvanger, als broodnodig promotiemiddel voor het Openbaar Vervoer, als vetbetaalde reclamedrager, als... ja, juist, U zegt het, daar had ik nog niet aan gedacht!

Aan de 339 moet echter eerst nog wat gesleuteld worden. En daar is geld voor nodig, veel geld. Maar dat is er niet, toch dáár niet voor, dat weet iedereen.

Wie wil onze laatste oldtimer redden? Wie wil in zijn vrije tijd nog eens komen sleutelen? Wie wil er de geur van olie, bakeliet en vernis nog eens opsnuiven?

Samen met enkele trouwe tramliefhebbers zoeken wij naar mensen die de 339 eens serieus willen onder handen pakken. Niet alleen van buiten, maar ook in zijn ingewanden: zijn leidingen, zijn remmen, zijn signalisatie en nog veel meer.

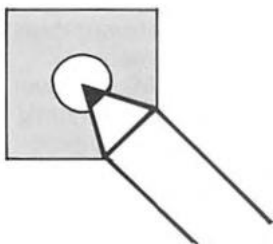
Mensen, dit is geen oproep, dit is een noodkreet! Aan alle personeelsleden op rust en aan alle actieve collega's van gelijk welke rang of stand, van gelijk welke discipline, maar die de 339 een warm hart toedragen: neem contact op met de redactie van dit (uw) blad. Wij gaan samen een hobby-club stichten, een echte. Het kan wel in het buitenland. De Buurtspoorwegen en de Brusselse collega's kunnen het wel. Waarom wij niet?

# SOCIALE VERKIEZINGEN

Op dinsdag 7 april werden de vierjaarlijkse sociale verkiezingen gehouden. De opkomst van de kiezers kan een succes genoemd worden. Op 529 kiesgerechtigde loontrekkenden zijn 481 personeelsleden ter stembus gekomen, hetzij 91 %. Van de 91 stemgerechtigde weddetrekkenden kwamen er 82 kiezen, hetzij 90 %.

Het definitieve resultaat ziet er als volgt uit:

## ONDERNEMINGSRAAD



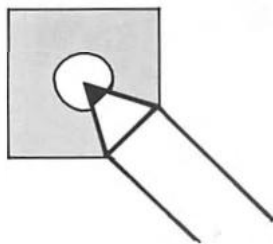
### Effektieve leden

- A.C.O.D. VAN DE VELDE Clément (Beweging)  
DE MUYNCK Jean-Pierre (Beweging)  
DE ROOSE Marcel (Werkhuis)  
VERMEERSCH Fernand (Beweging)
- C.C.O.D. GARRE Gerhard (Administratie)  
LOREZ Georges (Beweging)  
DE GRUYTERE Guy (Beweging)  
VAN ASSCHE Christian (Beweging)

### Plaatsvervangende leden

- A.C.O.D. DE MAERTELAERE Frank (Beweging)  
VAN HOLSBEKE Willy (Beweging)  
GILLIS Alfons (Werkhuis)  
BASTIAEN Eric (Beweging)
- C.C.O.D. PICQUET Wilfried (Toezichter)  
VAN STEENBERGE Roger (Werkhuis)  
DE MEDTS Roger (Beweging)  
LAGAISSE Boudewijn (Beweging)

## COMITE VOOR VEILIGHEID EN GEZONDHEID



### Effektieve leden

- A.C.O.D. VAN DE VELDE Clément (Beweging)  
DE MUYNCK Jean-Pierre (Beweging)  
HERTOGHE Jan (Werkhuis)  
VERMEERSCH Fernand (Beweging)
- C.C.O.D. DE WILDE Jean-Pierre (Administratie)  
DE PAEPE Willem (Werkhuis)  
DE CRUYTERE Guy (Beweging)  
DE MEDTS Roger (Beweging)

### Plaatsvervangende leden

- A.C.O.D. GILLIS Alfons (Werkhuis)  
DE ROOSE Marcel (Werkhuis)  
DE MAERTELAERE Frank (Beweging)  
VAN DE VEIRE Jean-Pierre (Beweging)
- C.C.O.D. TEMMERMAN Marcel (Toezichter)  
DUPRE Christian (Beweging)  
VERMEIREN Freddy (Spoor)  
GREMMENS René (Beweging)

## M.P.I. SINT-GREGORIUS OP BEZOEK

Op woensdag 6 mei bracht een negental licht mentaal gehandicapte leerlingen van het Sint-Gregorius-instituut te Gentbrugge een bezoek aan de Stelplaats. Deze jongens hadden door hun begeleiders-opvoeders en met de medewerking van de M.I.V.G. een voorbereidende lessenreeks ontvangen over het gebruik van het Openbaar Vervoer. Met het oog op hun integratie in de maatschappij kwamen zij aldus hun opgedane theoretische kennis in de praktijk toetsen op een niet in dienst zijnde tram en bus.

Onder hen bevonden zich twee rolstoelpatiënten. Het is vanzelfsprekend dat deze jongens heel wat moeite hadden om zich, zelfs met behulp van hun begeleiders in de rijtuigen te eisen. Uit dit voorbeeld blijkt duidelijk dat het voor deze mensen praktisch gezien erg moeilijk, zometertijd onmogelijk is om zich tijdens de drukke piekuren met het gewone Openbaar Vervoer te verplaatsen. Mits aanwezigheid van een handige begeleider moet buiten het spitsuur zelfs met de huidige geconstrueerde rijtuigen verplaatsing wel mogelijk zijn. De integratiemogelijkheden liggen echter voor wat dat betreft voor een rolstoelpatiënt wel een flink stuk lager: dit is een realiteit die tenvolle door de aanwezige opvoeders werd beaamd.

Aanschaffen vervoerbewijs, ontwaarding, doorschuiven, zitplaats zoeken, halteaanvraag, deuren openen, enz. werden nog eens grondig met de leerlingen doorgenomen. Wij hopen van harte dat het geduld en de inspanningen van de opvoeders die zich zo met hart en ziel voor hun gehandicapte medemens inzetten, zich mogen vertalen in een langzame maar zekere integratie en aanvaarding van deze toch al kansarme jongeren.

*Negen leerlingen van het M.P.I. St.-Gregorius brengen een bezoek aan de Stelplaats.*

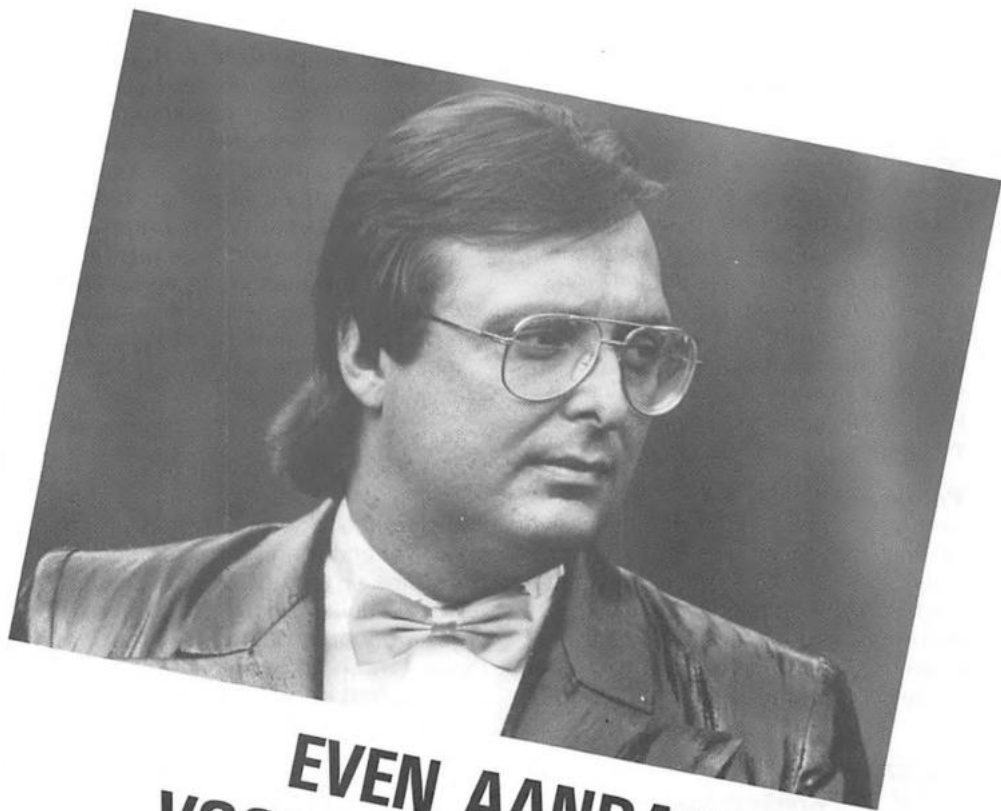


## Flanders Technology

Van 11 tot 17 mei 1987 ging in het nieuwe beurscomplex te St.-Denijs-Westrem de hoogtechnologische vakbeurs Flanders Technology door. Zoals voor de Lentebeurs werden opnieuw speciale busticketten heen en terug aan de man gebracht evenwel zonder combinatie met toegang tot de beurs. Met lijnbus 71, versterkt door speciale diensten die de parkings Blaarmeersen en St.-Pietersplein bedienden, kon tussen het station en Flanders Expo een interval van 5 minuten gerealiseerd worden. De toeloop met het Openbaar Vervoer was echter zo groot dat op sommige piekmomenten nog eens extra bussen dienden bijgelegd. De wens om langs de Derbystraat het Expo-terrein te benaderen, werd een vol jaar lang op verschillende vergaderingen door de M.I.V.G. aangehouden. Het wegdek van de straat was echter voor bussen praktisch onberijdbaar en tot overmaat van ramp blijkt zij in het bijzonder plan van aanleg nog tot een zogenaamde bufferzone rond het expo-gebied te behoren. Voor de M.I.V.G. bleef er niet veel keus over: rijden door de Derbystraat of helemaal niet rijden. Gelukkig werd vóór de opening van de beurs, de Derbystraat van een laagje asfalt voorzien om de bussen toe te laten aan de voetgangersingang van Flanders Expo te halteren. Om de wachtende bezoekers tegen weer en wind te beschermen, zorgde de firma Decaux voor twee ruime wachthuizen. In een onlangs gepubliceerd krantenartikel spreekt een buurtbewoner van een „onafzienbare stroom reizigers die de pendelbussen

van de M.I.V.G. tijdens Flanders Technology in de Derbystraat hebben afgezet": prachtige reclame voor de M.I.V.G.

Wie niet bang was voor monitoritis kon in Flanders Technology aardig aan zijn trekken komen. Voor ons is, naast de firma's BN, ACEC en Prodata, vooral de aanwezigheid van het diarama „Belgium on the move" het meest vermeldenswaard. In een 15 minuten durende show met als thema „een dag in België" spuien 42 projectoren niet minder dan 2.000 dia's over een scherm van 360 graden boven de hoofden van de toeschouwers. Deze sprankelende symphonie van licht en kleur wordt ondersteund door een meeslepende muziek, hiervoor speciaal gecomponeerd en uitgevoerd door de London Symphony Orchestra. Het diarama is een productie van Communication Consultants en zag het levenslicht op het UJTP-congres van 1985. Sindsdien reist het in opdracht van de Dienst Bevordering van het Stedelijk Vervoer van het Ministerie van Verkeerswezen als promotiemiddel voor het Openbaar Vervoer van beurs tot beurs en worden de dia's telkens aan de lokale toestanden aangepast.



## **EVEN AANDACHT VOOR JOHN PALMER**

Wie zin heeft in een spetterende show met John Palmer kan hiervoor terecht bij ons personeelslid Eric Bastiaen. Nogal logisch, want Eric is niemand minder dan... John Palmer himself! Eric is een geboren Gentenaar, 34 jaar jong en al bijna tien jaar tram- en busbestuurder bij de M.I.V.G., maar naast het veilig vervoeren van zijn dagelijkse klanten-reizigers, kan hij nog een aardig toontje zingen.

Eric, alias John, heeft op korte tijd al een schitterend palmares bij elkaar gezongen. Hij begint zijn zangloopbaan begin vorig jaar en wordt meteen goed bevonden voor een 5de finaleplaats op 20 kandidaten bij Story's Soundmix Wedstrijd '86 met een perfecte imitatie van Lee Towers.

Op de platenmarkt verschijnt zijn eerste single: „Too good to loose" en „Woman of the sun" in een productie van Heinz Müller (Will Tura Band). Meteen is ook zijn artiestennaam geboren: John Palmer.

De live-optredens laten niet op zich wachten. Tot één van de uitschieters in 1986 behoort een gastoptreden in de VIP's Club te Rotterdam, waar het jonge volkje met een laaiend enthousiasme onze Vlaamse John Palmer welkom heet. Door de organisatie „Flanders Best in Concert" wordt John Palmer op 28 november 1986 in een groots opgezet showspektakel te Aalst gelauwerd als beste vlaamse nieuwkomer. Voor John betekent dit een bevestiging van zijn talent.

Tijdens de komende Gentse feesten treedt John Palmer als gastster op in de komische revue „Jawadde" van en met Will Ferdy. Wie onze zingende busbestuurder wil bezig zien, kan van 18 tot 27 juli iedere avond om 20 uur gaan genieten van zijn optreden in de feestzaal van T.T.C. Rooigem, Oudburg 64.

# Nieuws van de Vriendenkring

## BEDRIJFSVOETBAL '86-'87 1e KLASSE S.V. M.I.V.G.

27/12/'86

### M.I.V.G.-Generale Bank 0-3

Door vroeger te moeten spelen dan verwacht, kon de M.I.V.G. helaas niet op al haar spelers beroep doen. Daardoor kwamen wij zeer verzwakt in het veld. Onze jongens weerden zich dapper maar konden geen vuist maken tegen een sterke Bank Ploeg die maar zelden zo goed speelde dit jaar. Vandaar de verdiende 0-3 overwinning.

### Politie - M.I.V.G. 4-1

Terug een onvolledige trampoel die aantrad met secretaris Alfons Lorez. Toch speelden wij een redelijk goede wedstrijd. Bij de rust was het nog 0-0. Daarna ging doelman Van de Vijvere Roland tweemaal in de fout waardoor de spelers natuurlijk de moed opgaven.

7/3/87

### M.I.V.G. - Kredietbank 4-4

Een wedstrijd die alle kanten uitkon, rekening houdend met de stand in het klassement. De trammannen moesten zonder reservespelers het veld op. Dat was wel een moeilijke opgave daar Matthijs Serge met gekwetste teen de wedstrijd moest aangaan. Het was duidelijk na de eerste helft merkbaar: de bankjongens stonden aan de rust met 0-2 voor. Na de rust, zoals verwacht, moesten wij met 10 man verder spelen. Iedereen dacht dat wij een ganse korf doelpunten zouden te inkasseren krijgen. Maar een sterk spelende Verschraegen Daniël trok gans de ploeg mee, waardoor wij zelf met 3-2

voorkwamen. Er dient nog gezegd dat wij bovendien op geen toegeeflijke scheidsrechter moesten rekenen! Een strafschop voor de Kredietbank bracht de stand op 3-3. Nog lieten wij de moed niet zakken en kwamen terug op 4-3 voor tien minuten voor het einde. Spijtig voor de inzet van iedereen moesten wij in de laatste minuut nog een gelijkmaker inkasseren. Toch waren wij zeer tevreden met deze prestatie. Proficiat M.I.V.G.

14/3/87

### M.I.V.G. - Brandweer 3-1

Zeer goede wedstrijd terug van alle spelers met drie mooie doelpunten van Uytendaele Eric-Verschraegen Antoine en Van de Vijvere Pierre. Het was reeds 2-0 bij de rust. Het mag gezegd worden dat de spuitgasten ook kansen kregen, maar die werden verhinderd door een goed spelend tramdoelman gesteund door gans de verdediging. Onze jongens ijverden na de rust voor een derde doelpunt dat er kwam, via Van de Vijver Pierre. Brandweer redde nog verdiend de eer met een strafschop. Eindstand 3-1.

Met volgende spelers haalde M.I.V.G. deze uitslag. Van de Vijvere Roland - Braeckman Ronny - Dhondt Rudy - Vandewinckel Eric - Van Parijs Eric - Declercq Marc - Verschraegen Daniël - Debusscher Danny - Uytendaele Eric - Vandevijver Pierre - Verschraegen Antoine - Vandeviere J-Pierre - Coen Luc. Wij wensen Matthijs Serge een spoedig herstel alsook een blij wederop treden van Uytendaele Eric.

Roland Van de Vijvere

## TE KOOP

Wegens verhuis: een lampekap („lampadaire“) in bruin gevlamde marmer. Waarde kap alleen reeds 3.000 fr. Prijs: 800 fr.

Een modelschip, Franse galei uit de 17de eeuw („Le Soleil Royal“), 77 cm lang, 50 cm breed en 85 cm hoog, met 102 kanonnen. Waarde 22.000 fr. Prijs: 10.000 fr.

Inlichtingen:

André Ediers

J. Van Biesbroeckstraat 84

Gentbrugge

Telefoon 31.19.36.

## 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 1987. Voor de publicatie van grotere artikels en fotomateriaal wordt best eerder met de redactie contact opgenomen.

## BOEKEN

### 25 jaar geleden voor 't laatst: Muidebrug - Meulestede (1899-1962)

Een stukje Gentse tramgeschiedenis door Eric De Keukeleire. Het boek bevat 192 bladzijden interessante informatie over de exploitatie van de beruchte haventramlijn 6. Het werk is gefotocopieerd op A4 en gelijmd met band. Het is rijk geïllustreerd met foto's, krantenberichten, tabellen, kaarten en archiefdocumenten. Vooral aan de oorlogsjaren werd ruime aandacht besteed.

Personeelsleden die voor dit boek belangstelling hebben, kunnen er voor intekenen op de redactie van de M.I.V.G.-krant, waar een exemplaar ter inzage ligt. Prijs: 390 fr.



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

Vierde jaargang

Nummer 13, juni 1987

Eindredactie: Marc De Vos

Werkten mee aan dit nummer:

Eric Bastiaen

Pierre de Meyer

Achiel Ryckaert

Vriendenkring M.I.V.G.

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

Verantwoordelijk 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)