



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

Nummer 14

Driemaandelijks

Herfst 1987



**herfstbeurs was bijna
trein-tram-bus-beurs**



Van zaterdag 5 tot en met woensdagavond 16 september ging voor de eerste maal de jaarlijkse herfstbeurs door in de nieuwe hallen van Flanders Expo te St-Denijs-Westrem. Als tegenhanger van de Lentebeurs zal onze „Gentse foire“, de jaarbeurs, inderdaad van nu af aan „herfstbeurs“ worden genoemd.

Met de bus kon je er heel gemakkelijk en goedkoop naartoe. Om de vijf minuten een bus aan het station afgewisseld met de lijn 71, die je al aan de Dampoort of de Zuid kon nemen; 29 fr voor een ritje heen en terug, gratis busvervoer voor treinreizigers en halve toegangsprijs tot de beurs: dit alles maakte van ons vervoer een succes. Inspelen op de vraag, heet men dat en dat zullen wij in de komende tijden hoe langer hoe meer moeten doen, willen wij het succesvol in stand houden van het

(vervolg zie blz. 2)

Openbaar Vervoer een beetje in de hand werken.

In overleg met de Jaarbeursdirectie, de andere vervoersmaatschappijen en promotor Johan Van Peteghem werd naar een formule gezocht om elkaars product zoveel mogelijk en met zo weinig mogelijk kosten te promoten. De MIVG maakte reclame voor de Jaarbeurs op al haar bussen, liet een jaarbeurstram rijden en zorgde voor vervoersfaciliteiten voor de bezoekers. Resultaat: de grote inkomsthall werd integraal en gratis ter beschikking gesteld van de drie vervoersmaatschappijen.

En of het een succes werd! Twaalf dagen lang defileerden de bezoekers langs onze standen. Niets was aan het toeval overgelaten om de aandacht op het Openbaar Vervoer gaande te houden. Een modelspoorbaan op grote schaal was opgehangen aan de gebinten van het gebouw en een oldtimer-locomotief met tender en wagons cirkelde statig de hall rond. In het midden stond een drieluik met nog eens een extra voorstelling van NMBS, NMVB en MIVG, letterlijk gechaperonneerd door een reusachtige draaiende kepi van de Belgische Spoorwegen. De firma Verborgh uit de Kortrijksepoortstraat had gezorgd voor niet minder dan zes

vitrinekasten vol met een verzameling van courante en zeldzame schaalmodellen van spoorrijtuigen.

De Tuinbouwschool zorgde voor plantenversiering van onze stands en bouwde voor eigen promotie een hoekje van de hall om tot een echt lusttuinje. In de andere hoek werd het Festival van Vlaanderen en de Opera van Vlaanderen voorgesteld met speciale medewerking van de MIVG. Vele bezoekers wreven zich even over de kin toen zij het romantisch decor uit de „Barbier van Sevilla“ in het oog kregen en er de reusachtige trampanto naast zagen staan. Onderwijl weergalmden Rossini's muziek door de gewelven van het ingangforum.

De belangstelling van het publiek was ongemeen groot en hun reactie op de dienstverlening naar de beurs was over het algemeen vrij positief. Een vrije busbaan op het terrein van Flanders Expo die de loopafstand vanaf de Derbystraat naar de ingang van de hallen nog een 300-tal meter zou verkorten, zou inderdaad een aanzienlijke verbetering zijn van de bediening, vooral bij regenweer. Na de definitieve opruiming van de problemen rond het Bijzonder Plan van Aanleg kan dat misschien de volgende stap zijn?...

De stand van de M.I.V.G.



WIJZIGING IN DE BEHEERSORGANEN VAN DE MIVG

Het Koninklijk Besluit van 31 maart 1987, verschenen in het Belgisch Staatsblad van 16 april 1987, voorziet in een wijziging van de wet van 22 februari 1961 betreffende de oprichting van maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer. De meest ingrijpende wijziging bestaat erin dat het aantal beheerders, dat in de statuten was vastgesteld, wordt teruggebracht tot twaalf in alle maatschappijen. Bovendien wordt het Beheerscomité vervangen door een Directiecomité dat bestaat uit vijf leden, aangevuld met raadgevende stem door de twee leden vertegenwoordigers van het personeel. Raad van Beheer wordt thans Raad van Bestuur genoemd. Bovendien worden de organen van de maatschappijen niet langer bij de statuten, maar bij wet vastgesteld. Anderzijds worden, om de procedures te vereenvoudigen, de statuten niet langer door de algemene vergadering, maar bij Koninklijk Besluit gewijzigd.



VOSKENSTRAM- EN BUS



Samenstelling van de Raad van Bestuur van de MIVG

Voorzitter

H. Pol COOLS

Vice-Voorzitter

H. Guido DE WILDE

Bestuurder-Directeur-Generaal

H. Pieter ROOSE

Bestuurders die de Staat vertegenwoordigen

Mevr. DEVRIENDT-VAN CAUWENBERGE Edith

HH. Robert DE PAEPE

Joseph FACK

Edmond VERVAET

Bestuurder die de Provincie vertegenwoordigt

H. Jan VALLAEYS

Bestuurders die de Stad vertegenwoordigen

HH. Jozef ACKERMAN

Rudy VAN QUAQUEBEKE

Bestuurders die het personeel vertegenwoordigen

HH. Herbert VAN CAUWENBERGE

Eric VAN HULLE

Tijdens de zitting van de Raad van Bestuur van 10 september jongstleden werd hulde gebracht aan de uitredende beheerders de heren René Delmulle, Daniel Reynvoet, Jan Ritzen, Frans Vereecke en Mevrouw Régine De Rey-Rabaut. Een herinneringsgeschenk zal hen worden toegestuurd en de beheerders die een volledig mandaat van zes jaar hebben voleindigd zullen gemachtigd worden de titel van ere-beheerder van de MIVG te dragen. Vervolgens werd de heer Jozef ACKERMAN, schepen van Openbare Werken van de Stad Gent, als nieuwe bestuurder verwelkomd.

Op zaterdag 13 juni organiseerde de Rijksscholengemeenschap aan de Voskenslaan haar jaarlijkse opendeurdag. Met Atheneumdirecteur Clapdorp werden door MIVG-PR-man Marc De Vos op de Lentebeurs reeds de eerste contacten gelegd voor een samenwerking. In het bijzonder werd naar een formule gezocht om met een minimum aan kosten elkaar wederzijds te promoten.

Een MIVG-infobus werd op de speelplaats van het Atheneum opgesteld. De bus werd speciaal versierd en voorzien van een muziekinstallatie. In het rijtuig werd over de school en over de M.I.V.G. uitleg verschaft en werd de speciale folder „Naar school met tram of bus” aan de bezoekers uitgedeeld. Dit initiatief oogstte een enorm succes.

Op woensdag 19, donderdag 20, vrijdag 21, zaterdag 22 en woensdag 26 augustus reed bovendien de speciale „Voskenstram” op lijn 1. Deze spe-

ciale tram, die eigenlijk een gewoon dienstrijtuig was en dus aan de Maatschappij geen frank heeft gekost, werd zowel van binnen als naar buiten toe met promotiemateriaal van het Koninklijk Atheneum, de Rijksmiddenschool en de Basisschool van de Voskenslaan gedecoreerd. Op het dak trok een muziekinstallatie nog beter de aandacht van het publiek. Binnen werden via audiovisuels de scholen voorgesteld aan alle belangstellenden. Leerlingen van de school deelden aan elke reiziger gadgets en de MIVG-folder „Naar school met tram of bus” gratis uit.

De MIVG kon aldus via de promotie van deze scholen zichzelf tegenover het grote publiek, ouders en de schoolgaande jeugd in het bijzonder kosteloos promoten en de vele mogelijkheden van het schoolabonnement en andere vervoersformules voorstellen. Personeel en publiek reageerden zeer positief op deze actie.





gentse feesten met veel trammeland

Op de Gentse feesten van 18 tot 27 juli 1987 viel dit jaar op tramgebied heel wat te beleven. Op het oude spoor tussen het Belfort en Sint-Jacobs werd — alweer eens op initiatief van de gebroeders Rijckaert — een rasechte paardetram ingelegd. Met De Gentenaar en Herz als geldschieters kon het project, zij het voor de laatste maal, van start. Elders in dit blad vindt u hierover een uitgebreid relaas van Erik De Keukeleire, die het allemaal van zeer dichtbij meemaakte.

Maar er was ook de Gentse Feestentram. Een speciaal gedecoreerd en van muziek voorzien lijnrijtuig reed gedurende de Gentse feesten op lijn 21 ('t moet niet altijd lijn 1 zijn!). Op de tram werden door hostessen van de Federatie van Toerisme van Oost-Vlaanderen naast de eigen brochure een speciale MIVG-folder „Naar de Gentse feesten met tram of bus“ aan de opstappende reizigers uitgedeeld. Naast de laatste afritten tijdens de Gentse feestweek kon je er ook een kalender met de voornaamste feestactiviteiten in terugvinden en hoe je deze met de MIVG kon bereiken. 5700 folders werden aldus uitgedeeld en het project kende tijdens deze ludieke periode een bijzonder sympathieke respons vanwege het publiek. Het gebruik van tram of bus kende tijdens de feesten trouwens over het algemeen een groot succes. Volle rijtuigen reden de ganse dag voortdurend van en naar het feestgebouwen. Andermaal rees de vraag om de avonddiensten tijdens deze periode uit te breiden en te verlaten: misschien kunnen we daar volgend jaar eens werk van maken!



UNICEF

HET LEVEN
VAN EEN KIND
IS ZELFS DE PRIJS
VAN EEN
WENSKAART
NIET WAARD...

Elk jaar sterven er 5 miljoen kinderen aan de 6 kinderziekten, die bij ons niet fataal zijn (roodvonk, tetanos, kinkhoest, tuberculose, difterie, kinderverlamming). Een kind inenten tegen deze kinderziekten kost nochtans slechts 250 F... en een doos wenskaarten 300 F.

Elk jaar sterven ongeveer 4.8 miljoen kinderen aan uitdroging, veroorzaakt door buikloop als gevolg van infectie of ondervoeding. Een kind redden kan door het uitdelen van rehydratatiezouten. Eén zakje volstaat. Het kost 6 F... en een doos wenskaarten kost 300 F.

Zoveel levens redden, houdt dat geen gevaar in voor overbevolking op de wereld? Welneen, de geschiedenis en de statistieken bewijzen ons het tegendeel. Want een moeder die haar kind gered ziet, verandert haar gedrag op verscheidene vlakken. Ze hoeft geen onwaarschijnlijk aantal kinderen meer op de wereld te brengen, wil ze zeker zijn er enkele over te houden... Ze beseft dat de vicieuze cirkel van fataliteit kan doorbroken worden als er maar wilskracht en materiële middelen voorhanden zijn.

Welnu, wilt u één of meerdere kinderen helpen? Wilt u moeders helpen hun kinderen te redden? Koop de UNICEF-wenskaarten. Dat kunt u bij talrijke bankagentschappen, plaatselijke UNICEF-comités of per briefwisseling. Voor bijkomende inlichtingen bel naar het Belgisch Comité voor UNICEF, Kunstlaan 20, 1040 Brussel, tel. (02) 230 59 70.

Den „drije-barré” op volle (paarde)kracht vooruit !



Wie er tijdens de Gentse feesten niet heeft opgezeten mag op zijn nagels bijten: de paardentram was weer een knalsukses, meer nog dan drie jaar geleden. Dat hebben de twee rasechte Brabantse viervoeters Pegasus en Rosinante mij zelf gezegd en die kunnen het weten want ze waren er bij de eerste editie ook al bij. 't Is gekend en erg spijtig, maar 't was de laatste keer dat deze brokke nostalgie uit overgrootvaders tijd van 't Belfort naar Sint-Jakobs tsjokte, over een spoor van tram drie zaliger gedachtenis dat binnenkort moet verdwijnen. Nostradamus had gelijk toe hij zei dat vroeg of laat aan alles een einde zou komen en 't was nog niet eens zo laat (tien over acht) die 27 juli, als 't bergske naar het Belfort de laatste keer werd bestegen. Waren er op de balladeuse tien bankskes meer geweest, ze hadden ook vol gezeten, want aan iedere terminus stond een internationaal gezelschap het stel op te wachten. Veel kinders hebben daar voor 't eerst een echt paard gezien, geloof ik. En die doodbrave knollen deden de reiskes met de glimlach, zonder klagen en zonder stressverschijnselen, een schoolvoorbeeld voor elke Gentse werker. Ze kenden „'t rotse” al van buiten en keerden aan Sint-Jakobs elke keer de koppen richting „dreupelkot”, wetende dat de tijd van 't keren was aangebroken.

Ik heb zelf het genoeg mogen smaken vijf dagen neurastheniek en pathetisch op de belle te mogen staan kloppen vanop de bok, ettelijke decibels in 't ronde strooiende om tijdens de spitsuren, door de „foele” te geraken die samengeprest stond tegen muziektenten, straatboetiëkskes en eetkramen. Die van 't mosselkraam moet nu nog altijd een putje tussen rechter oog en oor hebben van gedurig met zijne wijsvinger daar te draaien als we voorbijrolden onder waarschuwend belgeklingel en af en toe kwam een progressieve juf een loop-in nevens de tram houden met een briefke waarop iets stond over „...de stilte, een gave van God...” of zoiets en ze zei er nog wat bij maar dat konden we niet verstaan door al dat lawijf van de popgroepen in 't ronde...

Ander protest kwam van enkele duidelijk gefrustreerde straatkeffers, die gelijk de traditie het wil iets moeten hebben tegen paarden, maar ik zei het al, d'onze waren wijs en sloegen daar geen acht op. Verder alom bijval en sympathiebetuigingen, een opwarmerke voor de gelukkige initiatiefnemers (want aan de Gentse-fieste-zonne hebben ze zich niet vele moeten warmen) en laat ons hopen dat er later nog ne keer iets spectaculairs van 't openbaar vervoer mag te zien zijn (in 2087 misschien een trolleybus getrokken door vier ossen of een watertram aangespoord door wat dolfijnen...). Jan publiek ziet dat graag, iedereen die er bij was knikt van ja, zie ik.

Erik De keukeleire

Personalia

Indiensttredingen

Kwamen onze rangen vervoegen:

Bediende-Stagiair

Dorine MAREEL (Boekhouding) op 1.6.87.
Rosette VENNEMAN (Dactylografie) op 1.6.87.
Marie-Rose HASSLER (Magazijn) op 16.6.87.
Veronique DE PAUW (Verkeersdienst) op 1.7.87.
Isabelle VAERNEWIJCK (Personeel) op 1.7.87.

Huwelijken

Stapten in het huwelijksbootje:

Danny DE BUSSCHER (Beweging) met Chantal DE GRAEVE op 3.7.87.
Patrick WILLIAME (Beweging) met Marie-Christine DE MESURE op 15.7.87.

Geboorten

De ooievaar kwam op bezoek met:

Mike, bij Marc DEN BROEDER (Beweging) op 9.6.87.
Nils, bij Christiaan DE JONGHE (Beweging) op 10.6.87.
Dewi, bij Rudy MOSTAERT (Beweging) op 29.6.87.
Jessy, bij Gratie DE MUYNCK (Beweging) op 30.6.87.
Nathalie, bij Roland VERFAILLE (Beweging) op 5.7.87.
Davy, bij Roger LAMMENS (Beweging) op 23.7.87.
An, bij Ronny VAN LAEREBEKE (Beweging) op 26.7.87.
Evelien, bij Patrick CARLIER (Beweging) op 15.8.87.
Daphné, bij Daniël VERSCHRAEGEN (Beweging) op 18.8.87.

Met pensioen

Genieten van een welverdiende rust:

Kamiel VYNCKE (Beweging) op 29.6.87.
Leopold CARBONNELLE (Beweging) op 1.7.87.
Willy LAPINNE (Beweging) op 27.7.87.

Overlijdens

Oprustgestelden

Florimond MALROIT (Technische Diensten) op 5.8.87.

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

Deze gegevens werden afgesloten op 31.8.87.

Theater Neon

Op zaterdag 31 oktober as. gaat in het theater „Van Crombrughe“ aan de Huidevetterskaai te Gent de nieuwste musicalproduktie van Theater NEON in première.

„Vuile Lynn, een Vlucht naar de Melkweg“ is het verhaal van Lynn, een meisje dat droomt van jongsaf aan van een muzikale carrière in het theater...

De moeder van Lynn heeft het echter heel anders uitgestippeld, een „deftig“ beroep, trouwen, een lief gezin, enz...

Maar Lynn krijgt een onverwachte bondgenoot aan haar vader die haar drie sterren geeft. Deze zullen haar begeleiden op haar weg naar roem en bekendheid.

Uiteindelijk bereikt Lynn toch de top. Ze schittert in alle theaters en leeft in een droomwereld.

Maar zoals steeds, is ook hier sukses vergankelijk.

Na enkele persoonlijke nederlagen en opoffers, verliest Lynn veel van haar pluimen... De sterren doven uit.

„Vuile Lynn“ wordt geboren...

Deze musical wordt op een vlotte en meeslepende manier gebracht door veertig jongeren tussen 7 en 21 jaar.

Het is een voorstelling die zowel jong als oud zal boeien en die U zeker niet mag missen.

Met hun vorige produkties bewezen de mensen van Neon al, dat ze vaste waarden zijn... deze keer belooft het nog beter te worden.

MIVG-personeelsleden krijgen een korting op de toegangsprijzen, zodat het ook in uw portemonnee een meevaller wordt.

speeldata:

zaterdag 7-14-21 en 28 november telkens om 20 u.

zondag 8-15-22 en 23 november telkens om 15 u.

prijs:

180 fr. (volwassenen)

150 fr. (kinderen -12 j.)

bedrijfskorting:

30 fr. d.w.z.: 150 fr. (volw.) en 120 fr. (kind.)

reservatie vanaf 15 oktober op het nummer 091.23.00.10. tijdens de kantooruren en op zaterdagvoormiddag.

zaal:

Theater VAN CROMBRUGGHE, Huidevetterskaai 40, 9000 Gent.

TRAMVERSJE OP GENTSE WIJZE

(1)



*'t Was precies altijd veur niet op den drijje...
Mier dan een miljoen zijnd'er op en afgestapt!*

*Moar 'k most nog zuu zacht' en kalmpkes rije,
D'er voelde heur altijd wel ientse op heuren tien getrapt!...*

Erik De Keukeleire



September

Bij het ter perse gaan van dit nummer had van 19 september tot 3 oktober de shopping-actie plaats in samenwerking met drie dekenijen in het centrum. Meer hierover in de volgende editie.

Oktober

3 en 4 oktober. Trein-tram-busdag. Bij het verschijnen van dit nummer zal deze jaarlijkse Openbaar Vervoerdag reeds voorbij zijn. In de volgende MIVG-krant wordt U hierover verslag uitgebracht.

Festivaltram. In het kader van het Festival van Vlaanderen zal op woensdagen en zaterdagen een speciaal gedecoreerde Festivaltram rijden op lijn 1 of lijn 40. Het programma van het Festival waarin de medewerking van de MIVG is vermeld, zal aan de reizigers worden uitgedeeld.

November

Eind november zal in samenwerking met één of meerdere dekenijen uit het centrum Sinterklaas per tram zijn intrede doen.

December

Van 9 tot 13 december gaat het salon „Made in Belgium“ door in het Tentoonstellingspark aan de Heysel te Brussel. In deze export-gerichte expositie zal in een gezamenlijke Openbaar Vervoersstand het diarama „Belgium on the move“ en vermoedelijk de Gentse trolleybus van de nieuwe design te bewonderen zijn.

In de Kerstperiode zal naar analogie van vorig jaar en in samenwerking met één of meerdere dekenijen naar een eindejaarstramwinkelactie worden gezocht.

Op 19 augustus 1962 reed „het tonneke“ (tramrijtuig nr. 301) zijn laatste rondjes op lijn 8 Sint-Pietersstation - Sterre. 's Anderendaags deed buslijn 80 naar Maalte haar intrede. In feite hadden vertragingen in de werken op het kruispunt van de Kortrijkse en Oudenaardse steenweg (dus aan herberg „In de Sterre“), waardoor het inleggen van een bus onmogelijk was, er voor gezorgd dat de tram enkele weken langer dienst moest doen!

Lijn 8 is altijd iets speciaals geweest, ontstaan in uitzonderlijke omstandigheden, betreden met „enig“ materiaal en uitermate kort: 1680 meter, rijtuigfrequentie 7 1/2 minuten. Ze was ook de eerste in een ganse reeks van afschaffingen, die kaderden in het modernisatieplan van de jaren zestig (lijn 6 Muidebrug - Meulestedebrug zou volgen in december van hetzelfde jaar).

Lijn 8, zoals de meeste veertigers en ouderen ze nog wel zullen herinneren, bestond slechts in die vorm sedert 1928; de vijftien jaren ervoor zijn een echt „zoekzantse“, zoals ze in Gent zouden zeggen. Hou je vast, we doen dat vlug even uit de doeken!

Op 28 augustus 1911 besloot de toenmalige E.T.G. de lijn van de Kortrijksesteenweg (lijn 4) te verlengen van de Clementinalaan onder de spoorweg tot aan het koffiehuis „De Ster“. De Gentse gemeenteraad keurde die beslissing goed op 13 november. De lijn kon goede diensten bewijzen aan de reizigers die de wereldtentoonstelling van 1913 wilden bezoeken: de hoofdingang zou zich immers langs de Kortrijksesteenweg, nabij de Sint-Pieters-Aalststraat bevinden.

De oorspronkelijke plannen vertonen een kopterminus aan de hoek van de Voskenslaan. Tijdens de duur van de tentoonstelling zou wel een lus worden aangelegd vóór de herberg, om een hogere rijtuigfrequentie toe te laten. Die lus is er evenwel blijven liggen.

In juni 1912 waren de werken aan de lijn volop bezig en in oktober was de luchtlijn klaar, samen met de verbindingswissels op de Parkplaats. De eerste trams in reizigersdienst reden er op 16 januari 1913. De nieuwe lijn werd toen dubbel gebruikt: door lijn 4 (Korenmarkt - Sint-Pietersstation - Sterre en terug) en door lijn 7 (Stapelplein - Sint-Jakobs - Zuid - Heuvelpoort - Sint-Pieters - Sterre en terug).

Aan de Sterre verscheen van 11 oktober 1913 af ook het stoomtrammeke van Herzele-Geraardsbergen, dat van Merelbeke uit over Zwijn-aarde tot daar was verlengd geworden. Deze N.M.V.B.-lijn kruiste de

lus van lijn 8 op 2 plaatsen vanaf 1925, toen de terminus werd verlengd langs de Voskenslaan tot het Sint-Pietersstation.

11 januari 1914: lijn 4 werd Muidebrug - Korenmarkt - Sint-Pieters - Sterre en op 21 mei, net vóór Wereldoorlog I, werd lijn 7 gewijzigd en bediende enkel nog het traject Stapelplein - Zuid - Sint-Pieters. Bij de aftocht van de bezetter op 1 november 1918 werden de perrons van Sint-Pietersstation vernield alsook een hele reeks spoorbruggen in de nabijheid. Lijn 4 werd opgeschort tussen het station en de Parkplaats (en dus tot De Sterre).

Tramverkeer kwam er terug van 20 februari 1920 af, opnieuw onder lijnnummer 4. Echter, een lijnwijziging van 4 augustus 1920 bracht mee dat de nieuwe reisweg van de 4 werd: Muide - Korenmarkt - Sint-Pieters - Zuid - Sint-Jakobs - Stapelplein en de 7 bediende nog enkel Sint-Pieters - Sterre!

We schrijven 16 januari 1921 als de 4 andermaal Muide - Korenmarkt - Sint-Pieters - Sterre bedient en de 7 opnieuw van Sint-Pieters over de Heuvelpoort naar Gent-Zuid en het Stapelplein leidt.

Op 26 april 1922 kwam voor 't eerst lijnnummer 8 in voege: Sint-Pieters - Sterre; lijn 4 beschreef het traject Muide - Sint-Pieters en lijn 7 bleef zoals het vorige jaar, maar werd op 16 juli gedeeltelijk omgewisseld met lijn 5 die tot die datum zijn terminus had te Sint-Amandsberg...

Van 1 april 1923 reden de trams van de lijnen 4, 7 en 8 rond het Maria-Hendrikaplein, dat net helemaal hervormd was geworden.

Toen een nieuw lijngedeelte klaar kwam langs de Albert- en Martelaarslaan tot aan de Rozemarijnbrug, werd lijn 8 van 9 december 1923 af: Sterre - Sint-Pieters - Rozemarijnbrug, verbinding

met lijn 2 aan de overzijde van de brug.

De nieuwe Rozemarijnbrug kwam klaar voor tramverkeer op 22 december 1925 en tramlijn 2 bestreek nu het ganse traject Arsenaal - Kouter - Sint-Pieters - Sterre, terwijl het nummer 8 enkele jaren uit de circulatie verdween...

Op 12 augustus 1928 tenslotte werd lijn 2 tot het Sint-Pietersstation ingekort en werd lijn 8 wat ze bleef tot in 1962: Sint-Pietersstation - Sterre! (ja, wablieft!)

Bij de bezetting in 1940 werd de lijn geschorst tussen 23 mei en 3 augustus wegens schade aan wegdek en luchtlijnen. Daarna reed één rijtuig op de lijn. Ook in de strenge winter van 1942 was er geen tramverkeer. Toen de werken aan de Kortrijksesteenweg ter hoogte van „De Sterre“ aanvingen, in 1961, werd de lijn al verkort tot aan het kruispunt met de Krijgslaan (kopterminus) daar de lus vóór de herberg moest verdwijnen.

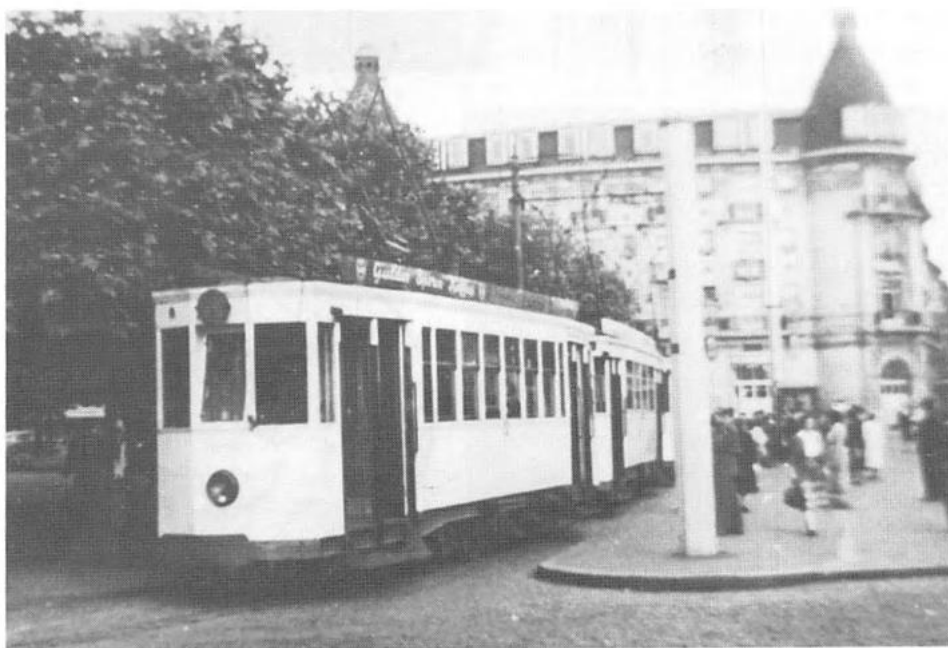
Oud-E.T.G.-personeel en reizigers uit de omgeving van het Sint-Pietersstation herinneren zich nog wel dat merkwaardig trammeke met kloppend wielgeluid, enig in zijn soort, dat op lijn 8 het mooie weer bepaalde. Het werd gewoonlijk „het tonneke“ genoemd en „ging“ samen met de lijn de geschiedenis in. In feite betrof het hier een experiment, dat op zichzelf niet zo geslaagd was, maar de stoot gaf tot algehele vernieuwing van het rollend materiaal in de jaren dertig.

In 1923 werd het middenrijtuig van de open zomertram 226 samen met de motoren en de controllers in de „Ateliers Métallurgiques de Nivelles“ op een langer chassis geplaatst met twee éénassige draaistellen. Het rijtuig verscheen in het verkeer van december 1923 af, maar het rij-

EVEN NAMIJMEREN OVER

25 jaar geleden
verdween één der
merkwaardigste tramlijnen !

LIJN 8 EN 'HET TONNEKE'...



Het „tonneke“ (nr. 301) op lijn 8 aan het St.-Pietersstation klaar van een nieuwe reis van 6 minuten naar „De Sterre“.

Foto Temmerman: 31-7-62, laatste exploitatiewerken van lijn 8.

gedrag voldeed niet. Daarom werd de 301 in 1927 omgebouwd tot het prototype van een drieassig tramrijtuig door een derde as tussen de beide andere te plaatsen, beïnvloedbaar door een merkwaardig stangensysteem.

De platformen van het rijtuig waren scherper dan die van de 104 andere drieassers die tussen 1927 en 1934 uit tweeassers werden gebouwd. Het was ook het enige rijtuig dat te zien was met aan beide zijanten twee zeer kleine en zes iets bredere ruiten. In de loop der jaren werden moderniseringswerken uitgevoerd: betere elektrische uitrusting en nieuwe

draaistellen in 1937, modernere controllers en elektrische bellen in 1949, maar de rijtuigkast zelf werd nooit gewijzigd en rolfilms heeft het ook nooit gekregen.

Bij één der eerste luchtaanvallen in mei 1940 (in de omgeving van het Sint-Pietersstation) werd de 301 ernstig beschadigd en tot bij de slooping in 1963 zijn daar bepaalde sporen van overgebleven.

Het „tonneke“ sleet haar laatste (roemloze) dagen als bouwkeet op de terreinen van de toen volop in expansie zijnde Sidmarbedrijven...

Erik De Keukeleire



KORT NIEUWS

Meulestedekermis geopend met tentoonstelling over tramlijn 6

Op het eerste weekeinde van september is het al sinds mensenheugenis Meulestedekermis. Dit jaar was het echter 25 jaar geleden dat tram 6 voorgoed van het toneel verdween. Als sympatisant van het Openbaar Vervoer wou deken Bontinck iets organiseren rond de herdenking van dit feit. Contacten werden gelegd en na ruggespraak met de MIVG bouwden niemand minder dan het trio Pierre de Meyer, Erik De Keukeleire en Freddy Coussens een heuse tentoonstelling in de expositieruimte van de firma Boat-show op de Meulestedesteenweg. Deken Bontinck beklemtoonde in zijn openingstoespraak de afhankelijkheid van de inwoners van zijn schiereiland van het Openbaar Vervoer, maar drukte meteen zijn tevredenheid uit over de goede bediening die vanwege de MIVG de Meulestedenaars steeds is te beurt gevallen. Anderzijds hoopte hij zijn wens nog eens in vervulling te zien gaan dat Meulestede via een directe tramlijn met het centrum zou worden verbonden.

Tentoonstelling te Drongen

Tijdens de septemberkermis te Gent-Drongen liep op 12 en 13 september een unieke tentoonstelling over de tram in Drongen, georganiseerd door de heemkundige Kring „Dronghine“. Men kon er allerlei voorwerpen, prentkaarten, plannen en foto's vinden, die verband hielden met de buurttram die Drongen aandeed tussen 1909 en 1959. Bezielende kracht achter deze manifestatie was Erik De Keukeleire die er overigens een lijvig boek over schreef. Zie verder in dit blad onder de rubriek „BOEKEN“.



**Onze 339 feestvarken
op de Ledebergse
ajuintjesmarkt**



Wie zei ook weer dat de 339 niet meer buiten kwam? Onze ouderdomsdeken werd voor de gelegenheid nog eens opgeblonken, gesmeerd en versierd. Hij moest immers zijn beste beentje voorzetten, want hij ging de fiere bruidskoets zijn van een kersvers paartje dat tijdens de alomgekende Ledebergse lichtstoet zijn huwelijksnacht ging beleven. Het Ajuinmarktcomité was bij dit voorstel onmiddellijk razend enthousiast en op zaterdagavond 22 augustus reed de 339 gezwind de Stelplaats uit. Hij mocht immers als eerste de Lichtstoet openen. Terwijl de bruiloftsmars op het dak van het rijtuig weerklonk, wuifde ons bruidspaar met stijl de menigte tegemoet. Op de voorbumper hadden twee bruidskinderen plaats genomen en het geheel ontlakte voortdurend spontaan applaus bij publiek en tribune, waar ook burgemeester Monsaert en tal van prominenten aanwezig waren. Ik weet het niet zeker, maar ik geloof dat de 339 zelfs enkele jaloerse blikken van Miss Lichtstoet heeft mogen in ontvangst nemen. Met professionele vaardigheid loodste toezichter Gerard Hellebuyck het rijtuig langs Brusselsesteenweg en Hovenierstraat om op het Ledebergplein de stoet te verlaten. Een pracht van een avond was afgesloten.

De volgende dag moest de 339 zelfs een lijndienst verzekeren tussen de Keizerbrug en Couture Floralties aan het andere eind. Couture Floralties, die het bruidspaar en de kinderen gans in de kleren had gestoken, was eigenlijk de voornaamste sponsor van het gehele project. Met toezichter André Delmeiren aan de „koffiemolen” was het hoegenaamd geen probleem om de 339 de ganse namiddag en avond door de drukke menigte te wringen. Het weer was gelukkig van de partij en de Ajuinmarktbezoekers, gefascineerd door het historisch rijtuig, reageerden zeer positief. Zij mochten er zelfs voor de luttele prijs van 1 Bfr. gebruik van maken. Meer dan duizend bezoekers werden met de 339 vervoerd. Op het einde van de avond werd voor directie en personeel van Couture Floralties nog een rit met een kleine receptie georganiseerd. Moe maar gelukkig reden we rond 23 uur de Stelplaats terug binnen.



KORT NIEUWS

Tramloods wordt verder vernieuwd

Op 7 september ving de tweede fase van de werken aan voor de verdere verbouwing van de tramremise. In een voorbereidende fase werden door onze eigen diensten palen geplaatst om de bovenleiding in de loods gedurende de werken te ondersteunen. De zijmuren worden immers gesloopt en vervangen door nieuw metselwerk en het dak wordt naar analogie van de eerste fase verder vernieuwd. De lengte van de bouwwerken zal in deze fase ongeveer de helft van de totale lengte van de remise bedragen.

Spoorwerken in de Cataloniestraat

In het vooruitzicht van de komst van de trolleybus werden in de Cataloniestraat op 31 augustus de werken aangevangen om de sporen te verleggen. Tram en trolleybus krijgen als dusdanig een eigen autovrije bedding wat een belangrijke stap voorwaarts is in de doorstroming van het Openbaar Vervoer in de Kernstad. Minder goed nieuws is het verdwijnen van de tramlus in Klein Turkije. Om de minder fraaie kruisingen van tramlijn met trolleybovenleiding te vermijden, moest de MIVG noodgedwongen tot deze toegeving overgaan. Niet vergeten dat de plaatsing van de ganse trolleybovenleiding in het centrum door de Stad Gent (te) lang in vraag werd gesteld.



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

WARE TRAMLIEFDE

Anderen stonden in een lamentabele staat. Toch heb ik nog een behoorlijke kollektie kunnen bijeenkrijgen. Van de groep Brabant kocht ik een gesloten goederenwagen en een ketelwagen. Van de groep West-Vlaanderen een ladderwagen, een open bakwagen, twee platte wagens — waarvan één van 1885 — en nog eens twee gesloten goederenwagens, waarvan er één gemaakt is in Spanje in 1916 en een deel van zijn dienst heeft gedaan aan het IJzerfront. Vier van deze wagens zijn reeds volledig in orde en rijvaardig gemaakt op mijn terrein in de Philip Blommaertstraat. Ter gelegenheid van het honderdjarig bestaan van de Buurtspoorwegen in 1985 zijn twee van mijn goederenwagens tentoongesteld geweest in het Provinciaal Domein van Bokrijk en twee in Den Haan. Een vijfde goederenwagen komt dit jaar klaar.

De renovatie aan de goederenwagens waren niet mijn enige bezigheid tussen 1977 en 1986. In de stelplaats te Knokke kocht ik drie vierassige motorwagens type „S”. Daarvan heb ik er een samen met mijn broer volledig gedemonteerd, net zoals de 354.

Inmiddels was ik ook ernstig aan het bedenken of ik de 354 niet ergens zou kunnen laten rijden.

Met dat idee liep ik eigenlijk al rond van op het moment dat ik de tram aan het hermonteren was. Dat echt rijden aanzag ik dan als de kroon op mijn werk. De vraag was alleen: waar?

De vereniging A.S.V.I. (Association pour la Sauvegarde du Vicinal) die toeristische tramritten organiseert tussen Lobbes en Thuin, wou er liever nog wat mee wachten.

Enkele mensen aan de kust hadden op een zeker moment het idee opgevat een toeristische tramlijn te realiseren op een afgedankte spoorlijn tussen Nieuwpoort en Diksmuide. Het provinciebestuur was er zinnens een wandel- en fietspad aan te leggen. En waarom zou er dan ook geen tramlijn bijkunnen?

In de jaren 1980-'81 werden op het kust-net verschillende oude trams buiten dienst gesteld. Met de bestemming van de

Buurtspoorwegen ben ik samen met mijn broer begonnen alle mogelijks nog te gebruiken stukken van de tot sloop gedoemde trams los te maken, om — indien nodig — later te gebruiken op de motorrijtuigen die bestemd waren voor de toeristische lijn Nieuwpoort-Diksmuide. Een leegstaande tramloods vulden we aldus op eigen kosten tot barstens toe met allerlei materiaal. Op 15 maart 1980 werd in het stadhuis van Diksmuide, de vereniging „Toeristische Tramlijn Nieuwpoort-Diksmuide” gesticht. Ook de Buurtspoorwegen droegen hun steentje bij tot de mogelijke realisatie van de tramlijn. In de busloods te Diksmuide werden een twaalfstal motorwagens en aanhangwagens geplaatst. In een stelplaats te Beveren aan de IJzer werden een tiental goederenwagens gezet. Met eigen middelen had ik ook een tweetal vierassige motorwagens en een vierassige aanhangwagen aangekocht. Uiteraard werd de 354 ook bij het rollend materieel toegevoegd. Maar na enkele jaren bleek dat de financiële en politieke middelen om het project te kunnen realiseren ontbraken.

In ieder geval dank ik de Buurtspoorwegen en in het bijzonder de verantwoordelijken van de groep West-Vlaanderen voor hun spontane medewerking tot de realisatie van de toeristische lijn.

In 1984 werden de besprekingen terug aangevangen met de beheerders van de toeristische lijn Lobbes-Thuin. Die besprekingen hebben het uiteindelijke resultaat gehad, dat de Raad van Beheer zijn toestemming gaf de 354 op Lobbes-Thuin te laten rijden.

Er waren wel voorwaarden aan verbonden. Vooreerst mocht de 354 maar voor één seizoen op Lobbes-Thuin. Alle onderhoud en nazicht van de tram waren door mij uit te voeren; alle kosten van transport en andere waren te mijnen laten. Maar dat was ik al gewoon. Van begin mei tot half juli 1986 werd de 354 opnieuw geschuurd, geplamuurd, geschilderd en gevernist tot hij er terug stond bij te blinken als nieuw.

De 354 moest nu in overeenkomst met A.S.V.I. naar de tramstelplaats in TRAZEGNIES gebracht worden. Deze loods is nog steeds verbonden met het bestaande tramnet aldaar. Op 17 september 1986 bracht de Brusselse tramtaatschappij met een gepaste vrachtwagen de 354 naar Trazegnies.

10. Het uittesten, en de proefritten van de 354 op het Buurtspoorwegnet in Henegouwen.

Aldaar aangekomen, trokken we met een buurtspoorwegtram de 354 over de wissels en bochten. Zo kon ik nagaan of technisch alles in orde was. En dat bleek zo te zijn, want de tram draaide zich via de wissels en sporen in alle richtingen, alsof hij altijd op het buurtspoorwegnet had gereden. Daarna trokken we de 354 buiten de loods op een lang recht stuk spoor, om na te gaan of ook op hogere snelheden niets haperde. Op dat moment werd ik gekonfronteerd met een technisch probleem, dat zich allicht met de 354 op het buurtspoorwegnet in Henegouwen zal

9. De periode tussen het moment van afwerking van de 354 in 1977, en het overbrengen naar het buurtspoorwegnet in Henegouwen in september 1986

Niet denken dat ik in die periode heb stilgezeten, wel integendeel. Vooreerst liet ik tweemaal per jaar een traktor komen om de 354 uit de loods te trekken en op de rails rondjes te laten rijden. Via een wissel lag een aftakking naar de straat toe en het was leuk om zien wanneer de tram helemaal tot tegen het voetpad getrokken stond. Dat over een weer rijden deed ik ook om regelmatig beweging in het mechanisme te krijgen: rust roest! Eind 1977 kwam ik regelmatig in contact met mensen van de Buurtspoorwegen. Ook het historisch verleden van de Buurtspoorwegen begon mij sterk te interesseren. Al vlug bleek dat ik eigenlijk 40 jaar te laat was geboren. Tot in de jaren '50 kon je praktisch gans België met de „boerentram” doorkruisen. Wat mij ook opviel was dat mensen die interesse hadden voor de Buurtspoorwegen, dit enkel hadden voor motorrijtuigen en aanhangwagens voor personenvervoer. Voor het goederenvervoer, dat destijds voor de bloei van de N.M.V.B. had gezorgd, had praktisch niemand belangstelling. Mijn besluit stond dan ook vlug vast. Ik zou de nog bestaande goederenwagens uit hun vergeethoek halen, ze renoveren en later in een of ander museum een volledig gamma van verschillende types laten zien aan het grote publiek. Al vlug bleek dat van het grote aantal oude goederenwagens bitter weinig overbleef. Sommige types waren reeds helemaal verdwenen.

blijven voordoen. De beschermende kast rond de tandwielen op de aandrijfwielen van de buurtspoorwegtrams hangt zo'n \pm 10 cm boven het niveau van de rail. De tandwielkast van de 354 hangt slechts 5 cm boven het niveau van de rail. Ik had niet opgemerkt dat op een bepaalde plaats tussen de rails over een lengte van 1 meter het asfalt een 10-tal cm was omhoog gekomen. De 354 die op dat moment met hoge snelheid werd vooruit geduwd, kwam met de tandwielkast in aanraking met het asfalt. Resultaat: beschadigde tandwielkast. Eens de sleepbeugel was geplaatst, kon ik nagaan of elektrisch alles OK was. Men mag niet vergeten dat de volledige elektrische installatie bij het hermonteren in 1976 werd vernieuwd. In ieder geval hield ik even mijn hart vast toen ik de sleepbeugel tegen de rijdraad met 600 volt spanning liet gaan.

Onder een kleine middenzit in de binnenafdeling van de 354 bevindt zich het bedieningspaneel en zekeringen voor bel, verlichting e.d. Het eerste wat ik probeerde was de elektrische bel. Ja, die ging, aan elk belknopje zelfs. Daarna zette ik de schakelaar voor de platformverlichting aan. Resultaat niets. Dan de buislampverlichting van de binnenafdeling. Van de vier buislampen brandden er slechts drie. Van de koplampen was ik al op voorhand zeker dat deze niet brandden, aangezien ik van bij het monteren reeds, niet wist van waar die hun stroomspanning haalden. Tenslotte de richtingsaanwijzers: ook niets. Na enkele ogenblikken begon het zelfs te vonken in het verbindingskastje aan het plafond. Ik moet eerlijk bekennen dat ik op dat ogenblik maar sip keek. Na drie weekends intens zoekwerk kan je zich niet voorstellen wat voor een genoegen het mij uiteindelijk gaf de 354 met volle verlichting te kunnen aanschouwen. Maar nu kwam het

zwaarste punt om uit te testen: de elektrische tractie op de motoren. Precies zoals de leidingen van de verlichting van de tram, werden ook de zware elektrische traktiekabels bij het hermonteren opnieuw geplaatst. Deze zware kabels werden niet vervangen, vermits de kostprijs veel te hoog lag. De isolatie van de kabels was toch al zowat veertig jaar oud. Over de kwetsbare plaatsen had ik wel een plasticgaine geschoven, maar toch. De 354 werd op een plaats in het depot van Trazegnies gebracht, waar de sleepbeugel op een drietal stroomdraden contact nam. Alhoewel de automatische schakelaar was uitgetest en goed bevonden, werd die voorzorgsmaatregel toch genomen, zodat bij een eventuele zware kortsluiting de stroomdraad niet zou doorbranden. De heer Bogaert, lid van A.S.V.I. en trambestuurder met jarenlange ervaring zou de eerste rijtest uitvoeren. Vooreerst werden de magneetremmen getest. Die werkten perfect. En nu het moment. Er waren maar drie mogelijkheden wanneer de heer Bogaert de controller op zijn eerste stand tractie bracht. Of er kwam een grote slag en een vlam, of er gebeurde niets, of de tram begon te rijden. En zie, het was dat laatste dat gebeurde.

Een loodzwaar pak viel van mijn hart. Gans die zaterdagmiddag heeft de heer Bogaert op en af gereden in het depot en op de straat vóór het depot, en alles functioneerde naar behoren. Vooruitrijden, achteruit, op één motor, op de andere motor, elektrisch remmen: alle mogelijke rijkombinaties waren O.K. Een paar honderd meter buiten het depot loopt de tramlijn over een spoorweg. Het is een tamelijk steile bergop naar de brug, om dan met een nog sterkere afdaling in een lager gelegen straat te komen. Het was de eerste maal dat we met de 354 de brug optreden. Alhoewel de heer Bogaert met de controller niet verder ging dan de

serieschakeling op de motoren, was het werkelijk een plezier te beleven, hoe de tram met de typisch Gentse tramgeluiden, gezwind en soepel de helling opreed. Bij de afdaling was er wel even paniek. De controller stond bijna op maximum remmen op de motoren en plotseling begon het hevig te roken op het platform waar wij stonden. Wat was er nu gebeurd? De elektrische verbindingen in de controllers stonden namelijk nog op winterstand, dit betekent dat de remstroom die de motoren tijdens het remmen verwekken, wordt afgeleid naar de verwarmingselementen, die dienst doen als verwarming van binnenafdeling en voetverwarming. De inwerking van jarenlang stof en verf, die nu door de warmte begon te verbranden, zorgde voor deze fikse rookontwikkeling op het platform. Maar na enkele keren de helling te zijn afgereden, gaven de elementen geen rook meer af.

Na zo enkele weekends over een weer te hebben gereden werd besloten, met de goedkeuring van de Buurtspoorwegen en in de aanwezigheid van een controleur, een dag met de 354 op de lijn 80 tussen Trazegnies en Courcelles te rijden. 6 december 1986 werd de dag van het ernstig proefrijden. De heer Bogaert was trambestuurder, en ik voelde het aan: men ging uit de 354 eens alles uithalen wat er in zat. Die dag bij het buitenrijden vroeg de heer Bogaert aan de ons verzeggende controleur of hij mij de toestemming gaf eens zelf een eindje te rijden. Hij gaf zijn toestemming en ik met de 354 de weg op. Tussen het wegverkeer met een tramrijden gaf een gans ander gevoel dan rijden in de loods of op eigen bedding. Vermits we die dag tussen de regelmatige tramdienst van de N.M.V.B. reden, dienden we een uurrooster te volgen. We hadden 10 minuten rijtijd voor een afstand van 6 km. Met tussendoor een paar foto-stops moest het tempo wel flink aangehouden worden. Maar hoe vlug men ook reed, hoe bruusk men ook remde, of een noodremming uitvoerde, de 354 bleef alles doen wat men van hem verlangde. Op het einde van de dag reed de 354 het depot van Trazegnies binnen, alsof hij altijd op het Henegouwse tramnet had gereden: hij behaalde voor zijn doorgedreven testdag het maximum van de punten!

11. Slot

Tot slot richt ik mijn oprechte dank aan iedereen die mij in mijn hobby heeft geholpen, hoe klein zijn hulp ook mag geweest zijn. Zonder het misschien zelf te beseffen heeft hij meegeholpen tot het in stand houden van ons industrieel archeologisch erfgoed.

Ook richt ik mijn speciale dank aan alle maatschappijen en verenigingen waar ik zoveel steun en medewerking heb bij ervaren. En tot slot aan mijn lieve vrouw die dikwijls urenlang met geduld naar mij heeft gewacht, soms hele weekends alleen thuis zat en dit alles met begrip en geduld heeft ondergaan, maar aldus op haar manier heeft bijgedragen tot mijn enige wens en doel: een deel van ons historisch trammaterieel behouden voor het nageslacht.

Achiel Rijckaert

De 354 tijdens één van de talrijke proefritten op het Henegouwse Buurtspoorwegnet.



Nieuws van de Vriendenkring



Afdeling VOETBAL

GOUDEN SCHOEN

18 april 1987:

Einduitslag „GOUDEN SCHOEN”

Verdienstelijke speler '88-'87

	Punten	Aantal wedstrijden
1. VANDEWINKEL ERIC	329	20
2. VANDEVIJVERE ROLAND	302	15
3. DE BUSSCHER DANNY	279	19
4. MATHIJS SERGE	268	15
5. VERSCHRAEGEN DANIEL	226	17
6. BRAECKMAN RONNY	184	17
7. VAN PARIJS ERIC	161	16
8. VERSCHRAEGEN ANTOINE	149	13
9. DHONT RUDY	110	13
10. VAN OVERLOOP PIERRE	107	9
11. PICQUET WILFRIED	93	6
12. VAN DE VIJVER PIERRE	78	10
13. COEN LUC	70	11
14. DE CLERCQ MARC	57	10
15. VANDEVEIRE J. PIERRE	47	14
16. DE BLEECKER JACQUES	41	10
17. UYTENDAELE ERIC	29	7
18. VAN BOGAERT ELI	17	6
19. DE DAPPER DANNY	7	4

Proficiat Eric met de eerste uitgave van onze „Gouden Schoen”. Hartelijk dank aan alle spelers die zich gans het seizoen voor de ploeg hebben ingezet.

Daarmee is de Kompetitie 1986-1987 afgelopen. Net zoals vorig jaar behaalde de M.I.V.G. de zevende plaats in de rangschikking.

We geloven dat we wel enige verzachtende omstandigheden mogen inbrengen voor de wedstrijden met minder goede uitslagen. Wij hadden immers met een behoorlijk aantal gekwetsten af te rekenen: in het begin doelman Van de Vijvere Roland (rugletsel), nadien Verschraegen Daniel (knie), Braeckman Ronny, Coen Luc, De Dapper Danny en de laatste vijf wedstrijden één van onze spelbepalende figuren: Mathijs Serge.

De grootste pechvogel in ons midden is wel Jean-Pierre Van de Veire, die uitgerekend op de laatste speeldag een zware beenblessure opliep. Wij wensen hem een spoedig en algeheel herstel.

GESLAAGD INTERMIV-TORNOOI

23 mei 1987, 13.15 uur. In aanwezigheid van Bestuurder-Directeur-generaal P. Roose, Directeur van Administratie A. Eggermont, Directeur van Exploitatie J. Lambert, Voorzitter van de Vriendenkring Sonia Dierckens, A.C.O.D.-secretaris E. Van Hulle en nog vele prominenten van de andere Maatschappijen, stelde onze Voorzitter Jules De Clercq de verschillende ploegen voor op het terrein van F.C. Oostakker.

Groep A:

M.I.V.B. - N.M.V.B. - S.T.I.L. (Brussel - Buurtspoorwegen - Luik)

Groep B:

S.T.I.C. - M.I.V.G. - M.I.V.A. (Charleroi - Gent - Antwerpen)

Het toernooi kon beginnen met als eerste wedstrijd S.T.I.C. - M.I.V.G. Het werd een prachtige match met een 0-4 overwinning voor de M.I.V.G. Verschraegen Antoine scoorde driemaal en de vierde voltreffer was van Pierre VandeVijver. De tweede match was tegen Antwerpen. Uitslag 1-0 winst voor de M.I.V.G. Het doelpunt werd gescoord door Marc Hemelsoet, een

nieuwe aanwinst voor volgend seizoen.

Alszodanig hadden wij de eer de finale te spelen tegen de eerst gerangschikte van groep A: de N.M.V.B. Wij speelden een goede eerste helft en kwamen 1-0 voor dank zij een doelpunt van Marc Hemelsoet. In de tweede helft zaten onze jongens er een beetje door, maar bleven toch vechten tot de laatste snik. De Buurtspoorwegmannen vielen gedurig aan zonder echt gevaarlijk te zijn. Eén minuut voor het einde had de scheidsrechter echter een fout gezien en kende aan de N.M.V.B. een strafschoep toe. De penalty werd door de Buurtspoorwegen gezwind in ons doel gelegd. Stand: 1-1. De winnaar moest bijgevolg met strafschoepen worden bepaald. De kansen waren echter tegen ons en wij moesten uiteindelijk onverdiend bakzeil halen. Uitslag: 3-5.

Klassement van het toernooi

1. N.M.V.B.
2. M.I.V.G.
3. M.I.V.B.
4. M.I.V.A.
5. S.T.I.L.
6. S.T.I.C.

De fairplay-onderscheiding ging naar de S.T.I.L.

's Avonds, bij het traditionele lekkere hapje in de feestzaal Taillevent op de Kortrijksesteenweg overhandigde Bestuurder-Directeur-generaal Roose de bekens aan de verschillende deelnemers. Na een gezellig onderonsje en een aangenaam danspasje op de tonen van een meeslepende melodie, kon het gebeuren alweer eens worden afgesloten.

Hartelijk dank aan de mensen die door hun inzet ervoor zorgden dat deze dag uitgroeide tot een geslaagde manifestatie:

De heren Julien De Clercq, Alfons Lorez, Gustaaf Van Helleputte, Marc De Clercq, Wilfried Picquet, Jozef Vereecke, Roger Demedts, Roland Van de Vijvere.

De dames Lorez, De Clercq, Vereecke en Van de Vijvere.

M.I.V.G. trad aan met volgende spelers: Van de Velde Gaby, Braeckman Ronny, De Bleecker Jacques, Van de Winkel Eric, Naessens Johan, Verschraegen Daniel, De Busscher Danny, Uyttendaele Eric, Verschraegen Antoine, Van de Vijver Pierre, Hemelsoet Marc, Van Overloop Pierre en Van de Vijvere Roland.

Roland Van de Vijvere



Afdeling WIELERTOERISTEN

Op donderdag 20 augustus 1987 werd de uitslag bekend gemaakt van de steunkaarten 1987. Hier volgt de uitslag van de trekking:

1. Waardebon (4.000 fr.) VADEBO	462
2. Een reis van 2 dagen AHRVALLEI	906
3. Een reis van 2 dagen AMSTERDAM	290
4. Waardebon (2.000 fr.) VADEBO	591
5. Een reis van 2 dagen AHRVALLEI	301
6. Een reis van 2 dagen AMSTERDAM	953
7. Keukenklok SAXON	367
8. Telefoon	749
9. Professioneel Stop watch SAXON	919
10. Waardebon (300 fr) Donald SHOE	724
11. Quartz uurwerk Man	231
12. Quartz uurwerk Dames	201
13. Electronisch rekenmachien	716
14. Waardebon (200 fr) Donald SHOE	695
15. Digitale reiswekker	009
16. Converter - Koersbereken	797
17. Electronisch rekenmachien	169
18. Sleutelhanger - Key Tracer	214
19. Sleutelhanger - Key Tracer	916
20. Digital uurwerk	193

Ons jaarlijks souper heeft plaats in zaal „DE VREDE“ te Melle op zaterdag 31 oktober a.s.



WANDELEN

Eerste wandeling van het winterseizoen 87-88 is op 19 oktober 87 onder leiding van BUYSSE ANDRE. Iedereen op post.

Het bestuur



Afdeling ZWEMMEN

Zwemmen is een vorm van trimmen die, vergeleken met fietsen en lopen, veel meer vaardigheid vraagt om uit de coördinatie van een aantal bewegingen een optimaal resultaat te halen. Zwemtechniek verschilt van mens tot mens. De een is doodop na 25 meter zwemmen, terwijl de ander pas na uren zwemmen uit het water komt.

Door de opwaartse druk van het water weegt men, met alleen het hoofd boven water, nog vijf à zes kilo. Dat betekent dat de belasting van de gewrichten veel minder is dan wanneer men zich voortbeweegt op het land.

Daar staat tegenover dat de weerstand van het water vijf tot tien maal zoveel energie kost als bij snel bewegen zoals lopen.

Zwemmen is goed voor hart en longen, voor het uithoudingsvermogen en voor het bevorderen van lenigheid.

Vanaf dinsdag 8 september komt onze bekwame monitrice Marleen ons begeleiden in de verfijning en de verbetering van de techniek van de verschillende zwemslagen: arm- en beenbewegingen, de glijfase, de beweging waarin het lichaam zo gestroomlijnd mogelijk uitdrijft na voltooing beenslag bij schoolslag, de hoofdbeweging, de ademhaling, enz. Voor gevorderden wordt er regelmatig een zeker trainingsschema afgewerkt.

Opgelet, het is vooral een familiezwemmen. Dus ook vrouw en kinderen op post elke dinsdag om 16.30 u. aan de watersportbaan.

Deelneming in de kosten: 40 fr per beurt, ingang vrij.

Voor de joggers wordt er vanaf nu om 15 u. gestart met een 10.000 m loop en aansluitend om 15.30 u. 5.000 m. Afspraak voor de ingang van het zwembad.

Het bestuur

Afdeling TURNEN

Beste sportvrienden,

Namens de turnclub delen wij u mede dat ons nieuwe seizoen begonnen is op 7 september a.s.

Er is wel een kleine verandering gekomen: de turnlessen gaan nu door iedere maandagavond van 20.15 u. tot 21.15 u. in plaats van de donderdagavond.

Maar dat is voor onze trouwe leden natuurlijk geen probleem.

We hopen dat het komende seizoen even succesrijk zal zijn als het vorige. We telden namelijk 41 sportieve leden, jong en oud, die regelmatig de turnlessen bijwoonden.

We zijn er vast van overtuigd iedereen terug te zien. Iedereen van harte welkom!

Sportieve groeten.

Het bestuur

BOEKEN

DE TRAM TE DRONGEN (1909-1959)

Door Erik De Keukeleire en uitgegeven door de heemkundige kring „DRONGHINE“. Het boek is een historisch overzicht van de Buurtspoorweglijn Gent - Drongen - Nevele - Ruiselede. Het bevat 83 bladzijden vlot leesbare tekst en is rijk geïllustreerd met talloze foto's, plans en archiefdocumenten. Het is gedrukt in off-set op A4-formaat en verkrijgbaar bij de auteur. Op de redactie van de MIVG-krant ligt een exemplaar ter inzage.

TE KOOP

Rustiek bureelmeubel met stoel. Afmetingen blad: 110 x 54 cm. Als nieuw. Gekost 10.000 fr, nu 5.000 fr.

Rudi DE GROOTE (Beweging 246)
Arsenaalstraat 55
9219 Gentbrugge
Tel. 30.36.99.

Snorfiets (max. 25 km/u), geen helm nodig. Een jaar oud, perfecte staat. Prijs overeen te komen.

Motorfiets Honda 50 cc in zeer goede staat. Prijs 6.000 fr.

Danny DE RONNE (Personeel)
Warande 4
9270 Laarne



MIVG-krant is een driemaandelijke uitgave van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent.
Vierde Jaargang, nr. 14, september 1987
Eindredactie: Marc De Vos

Werkten mee aan dit nummer:
Eric De Keukeleire, Achiel Rijckaert, Vriendenkring MIVG.

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

Verantwoordelijke uitgever:
Marc De Vos
Public Relations
Brusselssteenweg 361
9219 Gent
Tel.: (091) 30 41 95. Toestel 52.

NS E

MINISTERIE VAN VERKEERSWEZ
B. S. V. t. a. v. De Heer KEUT
Wetstraat 67
1040 BRUSSEL

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



Alle teksten of inzendingen voor de volgende editie dienen bij de redactie ingebracht vóór 30 november 1987. Voor de publicatie van grotere artikels en fotomateriaal wordt best eerder met de redactie kontakt opgenomen.



Aangesloten bij de
Belgische Vereniging
voor de Bedrijfspers
V.Z.W.

Drukkerij De Riemaecker
Nukerke (Maarkedal)