



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

Nummer 15

Driemaandelijks

Winter 1987



*van oud.
naar nieuw*

Een kranige gepensioneerde van onze Maatschappij vertrouwde mij eens toe dat er weinig jobs zoveel afwisseling bieden als chauffeur bij het openbaar vervoer. Hij had tijdens zijn loopbaan allerlei toestanden meegemaakt: komische, lachwekkende, trieste, spannende, gevaarlijke en plezierige en... hij had zich nooit één dag verveeld. Hij had eigenlijk nooit een andere job willen doen, dan juist deze bij de MIVG.

Aan deze gepensioneerde medewerker moest ik terugdenken bij de nu snel naderende jaarwisseling. Hoe ongemerkt is 1987 met al zijn openbaar vervoers-leed en -vreugde niet door onze vingers gegleden? En tegenover haast alle successen stond een tegenslag of tegenover elke tegenslag een meevaller; het hangt er maar van af hoe men het bekijkt. Eén cocktail, zoals de ervaringen van onze gepensioneerde collega...

*De redactie van de M.I.V.G.-krant wenst aan al haar lezers
een Vreugdevol Kerstfeest en een Gelukkig Nieuwjaar*



In januari bleven de reizigers gespaard van een tariefstijging, maar... de Maatschappij zag haar verkeersontvangsten dalen. In de maand mei voerde de Stad het lang verwachte lussenplan in dat voor de doorstroming van het openbaar vervoer grote beloften inhield, maar... eind oktober werd het weer afgeschaft, met alle narigheid van dien. Onder druk van de besparingen moest ook de investeringsriem worden aangehaald, maar... het lukte toch nog om met de vernieuwing van de tramloods door te gaan. Onze oude dieselbussen moesten we verder (deskundig) opkalefateren maar... op 8 december kon de eerste splinternieuwe trolleybus in bijzijn van de Minister aan de Gentse pers worden vertoond. De subsidies aan de Vriendenkring werden niet aangepast, maar... onze voetbalclub haalde toch het op één na beste resultaat in de inter-MIV. En zo kunnen we nog een hele tijd doorgaan...

En als we buiten ons beperkt openbaar vervoerswereldje kijken, dan is het eigenlijk precies hetzelfde. Om slechts één opvallend feit te noemen: spanningen en dreigingen haalden ook in 1987 bijna dagelijks het nieuws, maar daartegenover staat dat zopas R. Reagan en M. Gorbatsjov een akkoord ondertekenden om een eerste reeks nutteloze wapens op te ruimen. Een feit dat we alweer als vanzelfsprekend beschouwen, maar dat één jaar geleden voor totaal onmogelijk zou zijn gehouden...

Zo blijkt dus hoe snel en onophoudend onze wereld evolueert en verandert. Veranderingen staan ons ook onvermijdelijk in ons beroepsleven te wachten. Het is daarom zaak van deze tijdig te zien aankomen om 1988 met verbeelding, moed en vertrouwen tegemoet te gaan.

Inmiddels mogen wij — niettegenstaande de moeilijke omstandigheden — toch vrij tevreden terugblikken op 1987. Met een kleinere staatssubsidie dan de voorgaande twee jaren slaagt de MIVG er in, haar reeds behoorlijke kostendekking nog licht te verbeteren.

Dit was echter alleen mogelijk, dank zij de medewerking van vele personeelsleden uit alle diensten. Het is deze inzet voor vaak onvermelde, weinig spectaculaire, maar goed volbrachte taken die een Maatschappij recht houdt. Het is dan ook met een bijzonder genoegen dat ik u voor deze medewerking dank, namens de directie maar ook namens de toezichtsorganen.

Gesterkt door deze ervaringen en deze traditie zien we 1988, dan ook waakzaam maar niet somber tegemoet. En hierbij aansluitend, wens ik oprecht dat het schrikkeljaar 1988 voor U en uw familieleden onder alle opzichten een jaar mag zijn van welzijn, vreugde en gezondheid.

Pieter Roose
Directeur-generaal

Op dinsdag 8 december 1987 werd de Gentse trolleybus in aanwezigheid van de heer Herman De Croo, Minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel aan de pers voorgesteld.

Het sneeuwde lichtjes toen de Minister stipt om 11 uur de MIVG-parking kwam opgereden. In de zaal van de Raad van Bestuur werd hij verwelkomd door de heren Cools, Voorzitter van de Raad van Bestuur en Roose, Bestuurder-Directeur-generaal. Schepenen Jozef Ackerman vertegenwoordigde het College en ook volksvertegenwoordiger Gilbert Temmerman werd onder de aanwezigen opgemerkt. Naast een voltallige pers bevonden zich onder de genodigden delegaties van de ambtenaren van het Bestuur van het Vervoer en van de stad Gent, de Bevordering van het Stedelijk Vervoer, leden van de Raad van Bestuur van de MIVG, leden van de Gemeenteraad, de constructeurs, de Actiegroep Openbaar Vervoer, de leden van de Ondernemingsraad MIVG en van het Comité van Veiligheid en Gezondheid, de directie en het kader.

Directeur-generaal Roose opende de plechtigheid met volgende toespraak.

Mijnheer de Minister, Dames en Heren,

Morgen opent in Brussel het salon „Made in Belgium”, en daar zullen o.m. onze studiebureaus en ontwerpers, de fine fleur van onze handel en industrie, met passende fierheid de produkten tentoonstellen en de realisaties laten zien van het Belgisch vernuft en vakmanschap, dat wij al te veel geneigd zijn te verbergen als het licht onder de korenmaat.

De trolleybus gebouwd door de firma's Van Hool/ACEC in samenwerking met de MIVG is een van deze produkten. Dat dit voertuig morgen wellicht de aandacht zal krijgen van de internationale bezoekers aan het salon en van de landelijke pers, is voor ons een voldoende reden om vandaag deze persvoorstelling in Gent te organiseren. Het is — zo denken wij — volkomen normaal dat men zijn ploeg eerst aan eigen supporters en aan eigen publiek

TROLLEYBUS

OFFICIEEL INGEREDEN



voorstelt, vóór men op verplaatsing gaat spelen. Dit beetje chauvinisme zal niemand ons kwalijk nemen en wij danken U, Mijnheer de Minister, dat U in deze voor U ongetwijfeld zeer drukke periode, een uur wilt vrijmaken om ons straks op de korte maidentrip van de trolley te vergezellen. Het weze mij toegelaten in het kort te schetsen hoe wij ertoe gekomen zijn dit vervoertype bij de MIVG in te voeren. De beslissing om in Gent een trolleylijn te installeren heeft alles te maken met de geschiedenis van lijn 3. In de tweede helft van de „golden sixties“ bracht het toenemend gebruik van de privé-wagen, het openbaar vervoer zwaar in de verdrukking.

Door de talrijke dienstverstoringen van de tramexploitatie, besliste de Raad van Beheer in maart 1969 — nu bijna 19 jaar geleden — de trams te vervangen door dieselbussen, behalve op de belangrijke centrumlijnen 1, 2, 3 en 4. Op deze vier lijnen zou men de tram behouden, o.a. om het lawaai en de hinder van de uitlaatgassen van de dieselbus te vermijden. Bovendien achtte men het aangewezen deze 4 tramlijnen in het centrum later ook ondergronds te brengen. Er werden dan ook alvast 54 nieuwe PCC-cars besteld die de oude drieassers zouden vervangen. Gelet op de grote dienstverstoringen die op lijn 3 schering en inslag waren en op de vraag om de lijn snel door te trekken naar de nieuwe oostelijke woonwijken van de stad (voorbij de Scheldebrug in Gentbrugge), besliste men echter aanvullend de oude trams op deze lijn maar onmiddellijk maar tijdelijk door dieselbussen te vervangen, in afwachting dat lijn 3 later ondergronds zou komen.

Na het afwijzen van de semi-metroplannen in 1975 door het Gentse stadsbestuur en de fusie van de gemeenten in 1976 bleef deze tijdelijke vervanging echter aanhouden (il n'y a que le provisoire qui dure).



Directeur-generaal Roose opent de plechtigheid

Inspelend op de vernieuwde belangstelling voor het openbaar vervoer en het stedelijk leefmilieu stelde de MIVG in 1978 voor om de verguisde gelijkgrondse tram op lijn 3 opnieuw in te voeren, om aldus het coherent net van de vier centrumlijnen in de binnenstad te herstellen. Dit bleek echter geen haalbare kaart.

Aan de Maatschappij werd gevraagd uit te zien naar een gelijkgronds openbaar vervoermiddel, soepeler dan de tram en milieuvriendelijker dan de dieselbus en dat, zo mogelijk de kwaliteit en de capaciteit van het openbaar vervoer zou verhogen. Het College zou in dat geval bereid zijn bepaalde doorstromingsfaciliteiten te verlenen aan lijn 3 en het in slechte staat verkerende wegdek te vernieuwen.

Na heel wat vooronderzoek, bezoeken aan buitenlandse bedrijven en een vervoerseconomische vergelijking verricht vanaf 1980 werd dan op 26

maart 1981 door de Raad van Beheer besloten de trolleybus op lijn 3 in te voeren; de bestelling van de trolleybussen zelf werd geplaatst op 29 januari 1985. Men kan dus zeker niet stellen dat de MIVG in deze zaak over één nacht ijs is gegaan, ik zou zeggen integendeel.

Het lijkt ons dan ook opportuun dit voertuig wat nader te leren kennen, in de eerste plaats zijn identiteitskaart er eens op na te kijken.

De gelede trolleybus AG 280 T die door VAN HOOL/ACEC mede op basis van het MIVG-lastenboek werd ontwikkeld is een „trolleybus van de tweede generatie“, die in menig opzicht sterk verschilt van de trolleys die van 1929 tot 1971 in Antwerpen en Brussel, maar vooral te Luik dienst deden.

Het „tweede generatie karakter“ van de AG 280 T komt al tot uiting in het

Indiensttredingen

Kwamen onze rangen vervoegen:

Bediende

Christian MUYS (Boekhouding) op 1.10.87.

Boventeiding

Mark HERMIE op 18.10.87.

Jozef DE BRUYKER op 18.10.87.

Kristian DE WULF op 30.11.87.

Stagiair Bediende

Kathleen DE PAUW (Verkeersdienst) op 16.11.87.

Stagiair Onderhoud Lokalen

Pascale FRANCOIS op 16.11.87.

Huwelijken

Stapten in het huwelijksbootje:

Nadine VAN DE BUERIE (bediende Informatica) met Marc REVIER op 22.8.87.

Rudy BOSMANS (Beweging) met Martine FOUQUET op 28.10.87.

Geboorten

De ooielaar kwam op bezoek met:

Yana, bij Luc POELMAN (bediende Boekhouding) op 2.9.87.

Len, bij Georges MAEREVOET (Beweging) op 3.9.87.

Annelles, bij Rudy VERTRIEEST (Werkhuis) op 6.9.87.

Johny, bij Gerrit DE MEULEMEESTER (Beweging) op 23.10.87.

Melanie, bij Marc DE SMUL (Beweging) op 29.10.87.

Evelyne, bij Gerard DE VLIAGER (Beweging) op 30.11.87.

Met pensioen

Genieten van een welverdiende rust:

Roger DE REUSE (Spoor) op 28.9.87.

Roger KNOCKAERT (Beweging) op 26.10.87.

Overlijdens

Actieven

Etienne DE BUCK (Toezichter) op 18.11.87.

Oprustgestelden

Clement DE KEYSER (Beweging) op 17.9.87.

Jozef BAECKELANDT (Beweging) op 5.10.87.

Weduwen

Maria VAN DEN BERGHE, weduwe van René VER-CRUYSSSE op 14.9.87.

Magdalena ROUCOUR, weduwe van Alfons VERHEGGE op 14.11.87.

Verwanten

Angèle DEPOORTER, echtgenote van Gustaaf DE PREITERE (Beweging) op 14.10.87.

Deze gegevens werden afgesloten op 30.11.87.

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



TROLLEYBUS

OFFICIEEL INGEREDEN



„bus“-gedeelte, waar zowel het onderstel als het body de vernieuwde bustechnologie weerspiegelt. Vooral echter zijn de motorisatie, de acceleratie, de beremming, de persluchtvoorziening, de isolatie en de chauffeurs- en passagiersaccommodaties niet te vergelijken met de trolleybussen van de eerste generatie. Qua bustechnologie is de AG 280 T een gelede VAN HOOL-bus met een versterkte carrosseriestructuur en o.a. een verzonken dak. De vanuit de geleiding gestuurde derde as, laat een sturing toe die niet proportioneel is t.o.v. de draaihoek. Daardoor loopt de „aanhanger“ in het spoor van de „trekker“ en wordt de „veegstraal“ van de achteroverbouw beperkt in de hoeken. De gelede bus die 18 meter lang is, bestrijkt ongeveer dezelfde baan als een gewone 12 meter-bus terwijl de minimale draaistraal toch maar 11 meter bedraagt. Een zorgvuldige anticorrosie-bescherming van het koetswerk, het gebruik van polyester-beplating en van roestvrij stalen profielen beneden vloerniveau garanderen het voertuig een langere levensduur. De hoogspanningsapparatuur is stof- en waterdicht opgeborgen, en automa-

tisch afgeschermd tegen toegang door onbevoegden. Een nieuw servostuurpompsysteem blijft functioneren voor beide draairichtingen van de hoofdmotor, terwijl een gesplitst persluchtproductiesysteem de vulveiligheid verhoogt en geluidsverlagend werkt. Om de doorstroming van passagiers in de bus te vergemakkelijken en zo de halteringstijd in te korten, dus de commerciële snelheid te verhogen, is de bus voorzien van vier dubbele automatisch bediende deuren.

De trolleybus VAN HOOL/ACEC beschikt over twee aandrijfsystemen: één elektrisch en één thermisch. De elektrische aandrijving wordt verzekerd door een gelijkstroom-motor ACEC die bij een nominale spanning van 600 V — afgenomen van het bovenleidingnet via twee trolleytangen — een continu vermogen levert van 177 kW bij 1544 omw./min. De klassieke regeling van een seriemotor maakt gebruik van aanloop-, regel- en remweerstand; bij de AG 280 T worden deze weerstanden vervangen door een thyristor-gestuurde chopper of „hakstroomregelaar“. Deze laatste houdt rekening met de lijnspanning, de motorstroom, de

ogenblikkelijke snelheid, de stand van acceleratie- en rempedaal, enz... Ook garandeert een elektrische motor met zijn hoog aanloopkoppel, aan een voertuig op luchtbanden — grotere wrijvingsweerstand! — een belangrijk optrekvermogen. Voor de exploitatie heeft dit aantrekkelijke voordelen, vooral wanneer in druk stadsverkeer of tussen twee opeenvolgende haltes vaak korte afstanden dienen gereden.

De thermische hulpaandrijving van de AG 280 T waarop MIVG zijn oog liet vallen is een luchtgekoelde Hatzdieselmotor. Zo verkrijgt de trolleybus een beperkte autonomie ten opzichte van de bovenleiding. Dit komt bijzonder goed uit bij lokale hindernissen, ongevallen of wegenwerken maar ook bij het manoeuvreren in werkplaats of remise. De thermische hulpgroep werd ondergebracht in de aanhanger en wel aan de linkerkant onder de passagierszetels. Bij gebruik van de hulpgroep kan de chauffeur de trolleytangen neerlaten, door het indrukken van een schakelaar in zijn stuurpost. Het oplaten van de trolleytangen gebeurt automatisch onder veerdruk, maar de chauffeur geleidt daarbij de kop van de trolleytang in een V-vormige trechter, gemonteerd in de bovenleiding.

De isolatie van een trolleybus is altijd een punt geweest dat sterk tot de verbeelding sprak. De hedendaagse specificaties vergen niet minder dan drie isolatieniveaus en bovendien moeten apparaten of samengebouwde apparaten die onder spanning staan — van de ene of andere polariteit — dubbel geïsoleerd zijn. De eerste isolatie die een geleider van andere geleiders en van de omgeving isoleert voldoet in vele gevallen voor laagspanning, maar niet voor 600 V gelijkspanning. Daarom is rond deze eerste isolatie een geleidende behuizing of „middenmassa“ voorzien. Komt er spanning op deze behuizing dan is deze eerste isolatie blijkbaar lek. Om deze spanning te kunnen meten, moet die behuizing geïsoleerd zijn opgesteld t.o.v. het chassis, en daartoe is een tweede isolatie nodig.

De nieuwe trolleybus met het gezelschap aan Meersemdries



trein-tram-bus- weekeinde werd een topper

216 extra-treinen werden op 3 en 4 oktober 1987 ingelegd om aan de 150.000 TTB-reizigers het hoofd te bieden. Vorig jaar waren er dat 132.600. Ook in het Sint-Pietersstation, waar uw dienaar gans het weekend aanwezig was, was het op zondag even druk als op een gewone werkdag. Stationschef De Laeter schatte dat er zowat 60.000 toeristen door het station gestapt zijn. Tijdens de week verwerkt het station dagelijks 63.000 pendelaars.

Er brachten opvallend veel jongeren, waaronder heel wat franstaligen, een bezoek aan onze historische stadskern. Perrons en hall werden op sommige momenten letterlijk overspoeld met ganse groepen jeugdbewegingen, entoesiast kampeerliederen zingend en jodelend. Om al dat volk te bedienen waren in Gent 34 extra personeelsleden en 53 extra treinen ingezet.

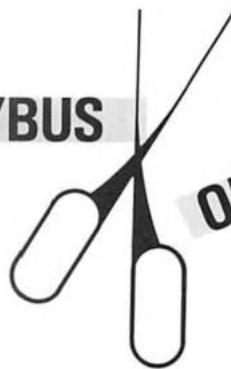
De MIVG-tramlijnen met als klassieke topper lijn 1 waren dan ook het ganse weekend door druk bezet. Op de piekmomenten moesten tussen het station en de Korenmarkt versterkingsrijtuigen worden ingelegd. De vijfde TTB-editie is een absolute recordhouder geworden.



Een inrichting voor de permanente controle van de isolatie, met twee drempels voor de detectie van defecten, verwittigt de chauffeur van een eventuele beschadiging van de isolatie van één van de hoogspanningsapparaten. Deze inrichting wordt zelf periodisch getest. Een supplementair isolatieniveau wordt verkregen door alle delen van het voertuig dat de passagier tijdens het in- of uitstappen kan aanraken (handgrepen, deuren, trappen en stangen) zorgvuldig te isoleren.

Inzake chauffeurs- en passagiersaccommodaties is er bijzondere aandacht besteed aan de veiligheid, o.m. door een weloverwogen vormgeving van de chauffeurspost en van de opstap-treden, een oordeelkundige plaatsing van de handgrepen, het gebruik van functionele kleuren voor alarm- en andere belknoppen en meerdere details die ook voor visueel gehandicapten de toegankelijkheid van het openbaar vervoer moeten verbeteren. Verder werd gekozen voor individuele stoelen met textielbekleding om het traditioneel Spartaans uiterlijk van de klassieke stadsbus te milderen. Last but not least zijn de reiswegaanduiders, het design en de afschildering van de gelede trolleybus AG 280 T zo herzien dat hij bij zijn verschijnen op lijn 3, onder meer dan één opzicht een blikvanger belooft te worden. Het zal wellicht bekend zijn dat de lange ontwikkelingsweg die is afgelegd om dit voertuig te realiseren niet altijd gemakkelijk was en dat er meer dan eens hindernissen dienden opgeruimd. Ik moet hier dan ook een aantal mensen danken zonder wie dit project niet tot een goed einde zou zijn gebracht:

- dhr. Minister De Croo die ons dossier steeds loyaal heeft gesteund;*
- de ingenieurs en andere deskundigen van de firma's Van Hool en ACEC, met wie samen technische uitdagingen of problemen op een creatieve manier werden opgelost;*
- onze eigen medewerkers uit de directie Exploitatie en de dienst Rollend Materieel die er vele uren overleg en studie hebben in geïnvesteerd;*



- de leden van de design Commissie die het uitzicht hebben helpen vastleggen en last but not least,
- dit deel van het Gentse publiek dat heeft meegewerkt aan een enquête over de trolleybus, waarvan de eerste versie op de jaarbeurs der Vlaanderen in 1985 was tentoongesteld.

Ik geloof dan ook, Mijnheer de Minister, Dames en Heren, dat het voertuig dat wij straks als eerste van een reeks van twintig, zullen inrijden de vrucht mag genoemd worden van een soort samenwerking die in onze openbare vervoerssector eerder uitzonderlijk is. Wij hebben dan ook goede hoop dat deze investering een behoorlijke respons te wachten staat. Ik geef nu graag het woord aan dhr. Cools, voorzitter van onze Raad van Bestuur die een aantal andere aspecten van de invoering van de trolleybus op het MIVG-net zal belichten.

Raadsvoorzitter Cools sloot zich hierbij aan met volgende toespraak.

Mijnheer de Minister, Dames en Heren,

In de vorige toespraak hebt u kunnen vernemen hoe op het eind van de jaren 70 door een samengaan van verschillende factoren de trolleybus als openbaar vervoermiddel bij de MIVG zijn opwachting is komen maken.

De maatschappij heeft toendertijd gezocht naar een milieuvriendelijk openbaar vervoermiddel, met ruime capaciteit dat ons moet toelaten vooral in de spitsen grotere aantallen reizigers comfortabeler naar werk of school te voeren, dit alles bij redelijke exploitatiekosten.

Menige opties werden uitgewerkt, menige vergadering werd belegd, eerst met de overheid, tot het bekomen van subsidies, dan met stad en provincie voor de nodige vergunningen.

Uiteindelijk werd gekozen voor de trolleybus, welke in het licht van gegevens en desiderata die toen gel-

dig waren, het fiat kreeg van diverse betrokkenen.

De Raad van Bestuur van onze maatschappij werkte consequent de vroegere besluitvorming uit en wil dan ook de trolleybus in de eerste plaats een faire kans geven.

Zo staat hij erop dat aan de voertuigen voldoende mogelijkheden tot doorstroming worden geboden. Daarom wordt in overleg met het stadsbestuur gepoogd de faciliteiten die vroeger zijn besproken, ook daadwerkelijk te verkrijgen.

Zo ook heeft hij na een eerste voorstelling ingegrepen om dit voertuig een face-lift te geven ten einde een esthetisch en comfortabel gevaarte te bekomen.

Zo ook tenslotte vraagt hij met aandrang de belofte tot subsidiëring van de trolleyloods, waarvan de bouwwerken dringend moeten kunnen aangevangen worden. Deze loods uitgerust met perslucht, is immers onmisbaar voor het stallen, maar ook voor het klein onderhoud van de trolleybussen. Momenteel beschikt de MIVG over geen enkele loods die voor exploitatie met trolley's in aanmerking komt.

Anderzijds valt het niet te ontkennen dat in het licht van het stedschoon het impact van dit projekt enige tegenwind krijgt.

Ook wij zijn niet blind voor het feit dat de bovenleiding die een trolleybus nu eenmaal niet kan missen — tenminste als hij elektrisch rijdt — visueel niet direkt aantrekkelijk is, vooral in bochten en bij kruisingen in de historische stadskern.

Het ontbreken van uitlaatgassen en het lage geluidsniveau van de trolleybus die ongetwijfeld de monumenten en hun omgeving ten goede komen, wegen misschien niet altijd op tegen een technisch noodzakelijke ingreep. Hierop wil de maatschappij op termijn verbetering brengen:

- door in overleg met de stad naar een esthetisch minder gevoelig tracé in de stadskern uit te zien; een trolleybovenleiding is ongetwijfeld gemakkelijker te verplaatsen dan tramsporen.

Voorzitter Cools: „... de bouwwerken van de trolleyloods moeten dringend kunnen aangevat worden...”





TROLLEYBUS

OFFICIEEL INGEREDEN



— hetzij door bij een volgende gedeeltelijke vernieuwing van de vloot, de keuze te laten vallen op een toestel dat binnen de stadskern geen zichtbare vaste infrastructuur vereist.

Nu echter willen wij gedurende minstens twee jaar in alle objectiviteit vaststellen hoe dit nieuwe voertuig zich in de praktijk gedraagt, en hoe het gewaardeerd wordt door het publiek, door het stadsbestuur en door het MIVG-personeel. Daaruit zullen wij onze konklusies trekken en eventueel de formule bijsturen als dit nodig zou blijken.

Er is echter meer. Onze maatschappij die er prat op gaat met een exploitatie met trams en bussen, toch een behoorlijke kostendekking te bereiken, wil ook de toekomst voorbereiden.

Wij willen de ware uitdagingen waar het openbaar vervoer — als dienst aan het publiek — voorstaat aangaan.

Prioritair hierin staat het bewerkstelligen van de regelmaat door een betere doorstroming. De beste ver-

voermiddelen en de meest gesofisticeerde uitrusting zijn nagenoeg waardeeloos — en renderen bovendien slecht — als de voertuigen niet kunnen doorstromen.

Maar ook willen wij op zakelijke wijze nagaan, enerzijds op welke lijnen, met welke voertuigtypes de reiziger het best gediend is, anderzijds met welk interval een redelijke bezetting van diezelfde reiziger te verwachten is.

In dit kader sturen wij zelfs aan op een vernieuwde samenwerking met de buurtspoorwegen, ten einde tekorten in bepaalde regio's, dubbel gebruik in andere, en moeilijkheden bij overstap en tarifiëring uit te sluiten.

Het is slechts door goed gebruik van gemeenschapsgelden dat we respekt kunnen afdwingen van onze sponsors de belastingsbetaler, ten einde onze toekomst te vrijwaren.

Tenslotte durven wij het ook aan de gehele netstructuur te analyseren en zonodig te herzien.

Dat wij in de studie daarvan ook nieuwe wegen bewandelen kan men

ons niet kwalijk nemen; het gaat er tenslotte om het openbaar vervoer in een stad als Gent met 250.000 inwoners een behoorlijke overlevingskans te geven.

De konklusie van dit alles zullen wij binnen afzienbare tijd trekken, ten einde een sluitend, degelijk onderbouwd voorstel te kunnen indienen, op het ogenblik dat ons trammateriaal aan vernieuwing toe is.

Wij hopen, Mijnheer de Minister, dat wij ook voor dit soort studies of projecten op uw belangstelling en steun zullen mogen rekenen.

Tenslotte nam ook Minister H. De Croo het woord. Wij geven een samenvatting van zijn toespraak.

Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Schepen, Geachte Collega van de Kamer, Mijnheer de Directeur-generaal, Dames en Heren,

Toen Zijne Majesteit de Koning mij twee jaar geleden de bijkomende opdracht gaf het Departement van Buitenlandse Handel te leiden, naast dit van Verkeerswezen is het me spoedig duidelijk geworden hoe complementair deze departementen eigenlijk zijn. Om dit te illustreren volstaat het te vermelden dat ons land in de sectoren telecommunicatie, openbaar en privé vervoer per werkdag voor nagenoeg 1 miljard frank exporteert. Dank zij de voorbeeldige samenwerking tussen de Belgische industrie, met name de bedrijven Van Hool en ACEC enerzijds en de MIVG anderzijds kunnen wij, Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Directeur-generaal, vandaag een interessant produkt toevoegen aan het reeds ruime palet van onze uitvoer: de trolleybus van de tweede generatie.

Het was niet gemakkelijk de trolleybus opnieuw tot leven te wekken, vooral omdat dit vervoersysteem sedert zowat 15 jaar op het achterplan is geraakt. Nu gaat het echter om het eerste voertuig van een reeks van 20 trolleybussen van de nieuwe generatie, dat wij straks te zien krijgen. Ik begrijp dat deze nieuwe aan-

Minister De Croo: „... ik wil mij niet verlossen, maar Gent moet aan zijn Openbaar Vervoer meer doorstromingsmogelijkheden geven...”



BELANGRIJK BERICHT

GEZINSKAARTEN BLIJVEN GELDIG IN 1988

De gezinskaarten met jaartallen 1986-1987, blijven geldig in 1988 tot het moment dat een gemeenschappelijke gezinskaart voor alle maatschappijen voor intercommunaal vervoer zal worden afgeleverd. Zoals u misschien reeds vernomen hebt zijn de huidige gezinskaarten volgens de CAO '87 ook geldig op het net van de andere M.I.V.'s: M.I.V.A. (Antwerpen), M.I.V.B. (Brussel), S.T.I.C. (Charleroi), S.T.I.L. (Luik) en S.T.I.V. (Verviers).

GRATIS VERVOERSBEWIJZEN OP HET N.M.V.B.-NET

De rechthebbenden op een gezinskaart zullen in 1988 eveneens vijf biljetten voor gratis vervoer op het N.M.V.B.-net kunnen bekomen. Het gebruik en de uitreiking zullen op dezelfde manier plaatshebben als voor deze van 1987.

De biljetten zijn geldig tot 31 december 1988. Ze zijn genummerd en op naam van het gezinslid. Bij gebruik dient op het biljet de opstapplaats, het bestemmingspunt en de reisdatum ingevuld; het moet insgelijks ondertekend worden door de begunstigde.

Bij het opstappen op een N.M.V.B.-voertuig dient dit biljet samen met de gezinskaart vertoond te worden. Het nummer van de gezinskaart is vermeld op het biljet en moet hetzelfde zijn als dit op de gezinskaart. In ruil voor het biljet zal de N.M.V.B.-bestuurder een ticket afleveren voor het gevraagde traject.

Indien de reiziger in aansluiting reist, brengt de bestuurder zijn stempel aan op de keerzijde van het biljet en overhandigt het aan de reiziger, die het inruilt voor een gewoon biljet bij de tweede bestuurder.

Voor het bekomen van deze biljetten, kunt u het aanvraagformulier in bijlage gebruiken.

De derde werkdag na het indienen van het aanvraagformulier kunnen de biljetten afgehaald worden bij de MIVG-telefoniste, alle werkdagen tussen 8 en 12 u. en tussen 13.30 en 17 u.

winst van de MIVG eerst in Gent wordt vertoond. Men kon moeilijk „à la face du monde“ de trolleybus morgen op „Made in Belgium“ in Brussel tentoon stellen, en Gent maar op de tweede plaats laten komen. „First Ghent“, eerst Gent en dan Brussel uiteraard.

Dames en Heren, sedert 116 of 117 jaar bestaat er in het Gentse collectief vervoer. Opeenvolgend hebben de paardentram, de tram, de dieselbus, en nu de trolleybus hier hun opwachting gemaakt. Ik herinner me trouwens uit mijn jeugd, de gyrobus, die — ook als eerste in dit land — van het Zuid naar Merelbeke reed. Zo te zien is Gent nogal een experimentele stad op het vlak van openbaar vervoer, en dat blijkt zo tot op de dag van vandaag, waarop zelfs van een Aquarail wordt gesproken.

Maar niet alleen heeft men hier vele vervoerstechnologieën uitgeprobeerd, men heeft ook alle vormen van exploitatie gekend. De geschiedenis van het openbaar vervoer te Gent leert dat de aanvankelijke privé-exploitatie werd overgenomen door de Stad; dan kwam er een gemengd beheer, dan volgde de overname door de Staat en nu blijken sommigen opnieuw te denken aan privatiseren.

Wat mij treft Mijnheer de Voorzitter, en ik begroet in u de Raad van Bestuur, Mijnheer de Directeur-generaal en ik begroet in u al het personeel van deze Maatschappij, is dat jullie, wellicht dank zij de steun van de publieke opinie en de stedelijke gemeenschap hebt weerstaan aan „het ondergronds maken“ van een aantal dingen, wat bijvoorbeeld in de politiek af en toe gebeurt. De tunnelziekte die ondermeer de Antwerpse stede dusdanig heeft aangetast dat zij nu meer tunnels dan trams hebben, is aan Gent voorbij gegaan. In Gent zal „ondergronds gaan“ wellicht uitzondering blijven, als het echt niet anders kan.

Ook stel ik vast als ik uw netplan bekijk, dat uw vervoersgebied geregeld uitbreidt. Ik herinner me, dat we 5 of 6 jaar terug de beruchte noord-zuid-lijn 1 grotendeels op „eigen bed-

De gelede trolleybus AG 280 T





ding" mochten „intramnen" bij haar uitbreiding naar Wondelgem. Terwijl de werkzaamheden aan deze lijn verder doorgaan nodig ik u graag uit, om samen met de Buurtspoorwegen te overleggen hoe men ten bate van de reizigers — o.a. in deze sector — tot een geïntegreerde dienstverlening kan komen.

In het belang van de reizigers moet immers tussen het streekvervoer aan de ene, en het stadsvervoer aan de andere kant zo vlug mogelijk overeenstemming worden bereikt. Daarbij moet worden vermeden dat de schaarser wordende gemeenschappelijke middelen worden verspild door dubbel gebruik, dubbele kosten, overlapping, afsnoepen van cliënteel, etc. Openbare maatschappijen hebben een eigen structuur, een eigen geschiedenis en vaak sterke tradities die niet altijd stroken met „het nut van de diensten aan de gebruiker". Ook vanuit ons departement willen wij aan de integratie van de dienstverlening door de openbare vervoerssector bijdragen. Het is u wellicht bekend dat wij sedert een zestal jaar een „steering group" voorzitten waarin de Spoorwegen, de Buurtspoorwegen en de stedelijke vervoersmaatschappijen samenwerken. Hier worden o.a. de toekomstige ontwikkelingen in de sector uitgestippeld. Zo willen wij in een nabije toekomst komen tot het invoeren van één gemeenschappelijk vervoersbewijs. Met dit vervoersbewijs kan de gebruiker reizen bij het spoor, bij het streek- en stadsvervoer. Dit vervoersbewijs — een magneetkaart — wordt initieel met een bepaald bedrag uitgegeven, dat door de reiziger wordt betaald bij aankoop. Bij gebruik van de kaart wordt de overeenkomstige prijs van de rit in het ontwaardingsapparaat afgetrokken. Ook zal elke vervoersmaatschappij hierbij precies het bedrag ontvangen dat haar toekomt, terwijl er verder prachtige mogelijkheden in het systeem liggen opgeslagen om na te gaan van waar de reizigers komen, waar ze heen reizen, hoe de overstapbewegingen verlopen, enz, enz. Ons departement wil dan ook samen met de Raden van

Bestuur van de diverse Maatschappijen ijveren om deze „titre de transport unique" overal in te voeren. Een dergelijke eenvormige vervoerstitel laat immers toe een veel soepeler commerciële politiek op te zetten, en wellicht zal het mogelijk zijn sneller tot overeenstemming tussen de Maatschappijen te komen.

Onlangs, Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Directeur-generaal is ons een nieuw project, een nieuw experiment voor Gent voorgesteld: de Aquarail. Dit project werd met grote overtuiging door zijn promotoren naar voor gebracht. Het gaat hier om een zeer boeiend voorstel, dat wij toch met de nodige omzichtigheid moeten wikkelen en wegen. Er is het aspect van de passende bedding — een passend waterbed in dit geval — die moet beantwoorden aan de vereisten van openbaar vervoer. Er is het aspect van de compatibiliteit van het systeem met de huidige vervoersmodi: de tram, de dieselbus, de trolleybus. Men moet dit alles op een geloofwaardige manier kunnen ordenen en coördineren.

Anderzijds ben ik van mening, Mijnheer de Schepen, — en ik richt mij meteen tot de stadsvertegenwoordigers hier aanwezig — dat de Stad nog veel kan doen om de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren.

Ik wil mij niet „verlussen" in de problemen die men qua verkeer in Gent heeft gekend, maar wij hebben, Mijnheer de Schepen, een bijzonder machtenbesluit dat ons toelaat de steden, de gemeenten, maatregelen op te leggen, die de doorstroming van het openbaar vervoer moeten verzekeren.

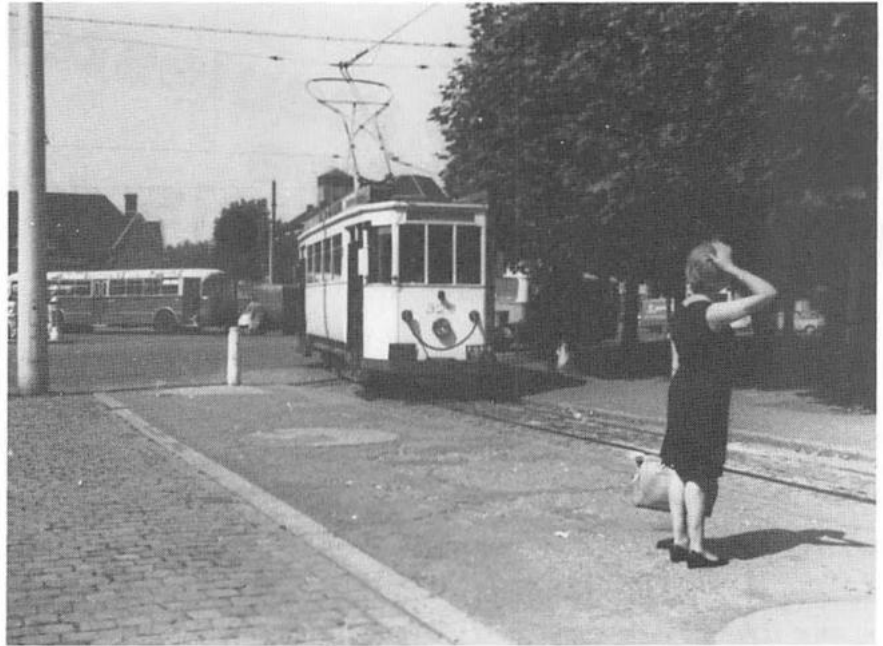
Zonder fanaat te zijn van die technieken, is het toch zo, dat met dit besluit — dat een wet is geworden, door het Parlement bekrachtigd — maatregelen kunnen getroffen worden.

Als men meent het openbaar vervoer in de steden prioriteit te moeten geven — en ik behoor tot die voorstanders — dan moet men de technieken gebruiken die daartoe geëigend zijn, minstens die van de prioritaire behandeling aan de verkeerslich-

Minister en prominenten op de testbank



TRAMVERSJE OP GENTSE WIJZE (2)



*Vwalla! da bennek neu gielemol:
Properkes gekuischt en zier stipte reiskes!
Moar nie veur 't ien of 't ander of veur den drol,
Mijne schuunste lach was toch altijd veur de meiskes!...*

Erik De Keukeleire

ten en de verkeerslichtenbeïnvloeding. Op dit vlak hebben wij trouwens al ettelijke jaren ervaring, ondermeer in Brussel.

Wij kunnen ook vragen dat in één-richtingsstraten prioriteit wordt gegeven aan het openbaar vervoer en dat het over de passende eigen beddingen kan beschikken.

Hoewel me bekend is dat hier goed overleg bestaat tussen de stad en de openbaar vervoermaatschappijen, moet men toch weten dat — indien er op een bepaald moment blijvende doorstromingsproblemen zouden ontstaan — bij het Rijk een instrument bestaat dat toelaat in te grijpen. Uiteraard zal dit pas gebeuren, na raadpleging van de stedelijke autoriteiten.

Mijnheer de Voorzitter, Mijnheer de Directeur-generaal, U hebt daareven woorden van dank en lof gericht aan diegenen die dit project tot stand brachten. U hebt ook verwezen naar de laatste problemen, de laatste zwaarwegende loodjes.

Eén probleem lijkt mij vandaag toch opgelost. Dit van de financiering van de bussen. Ik beken dat ik hard moest knokken om een aantal zaken rond te krijgen. Onder geen beding wou ik naar hier komen om een bus mee in te rijden die niet betaald was. Op elk moment — en de constructeurs kunnen dit bevestigen — wens-ten wij een betaalbare en betaalde bus voor te stellen. Deze knoop is nu doorgehakt. Blijft nog de loods, waarvan de mogelijke pre-financieringen tussen de Staat en de M.I.V.G. kunnen afgesproken worden.

Tenslotte wens ik mijn bijzondere waardering uit te drukken voor de speciale vorm van samenwerking die is ontstaan tussen diegenen die het voertuig bouwen en diegenen die het voertuig gebruiken, het personeel en de reizigers.

Door de voorbereiding, de grondige voorstudie, de bevraging bij andere bedrijven, de samenwerking met de constructeurs, de enquêtes bij het publiek, enz..., werd een voertuig gerealiseerd dat een uitmuntend instrument is voor het openbaar ver-

voer, tevens uitermate geschikt voor export. Dankzij dit initiatief hebben wij nu enkele vingers meer aan onze „vervoershand“.

Ik hoop dat het openbaar vervoer opnieuw aantrekkingskracht mag krijgen en dat de inspanningen die wij ons getroost hebben — ondermeer door het even goedkoop houden van het vervoerstarief — de commerciële uitdaging mag zijn om meer mensen voor het openbaar vervoer te winnen. Ik wens hier ook de Stad Gent te danken voor haar medewerking om dit nieuw voertuig een kans te geven en daardoor het vertrouwen te bevestigen in de samenwerking tussen de Stad, de openbare diensten, de vervoermaatschappijen en de privé-sector. Het is deze samenwerking die aan de basis lag van wat er is tot stand gekomen.

Voor mij die nu zijn laatste week als effectieve Minister van Verkeerswezen inga, is dit één van de betere momenten die ik de laatste tijd mocht beleven.

Ik dank u wel.

Hierna werden de aanwezigen uitgenodigd voor een korte proefrit met de gloednieuwe trolleybus. Met vakken-nis loodste eerste toezichter-onderrichter Alfons Lorez het gevaarte met het hoog gezelschap naar Meersemdries en terug. Ondanks het gure weer verliep de rit perfect volgens plan. Het hartversterkertje dat vervolgens werd aangeboden, was bijzonder welkom, echter zonder de Minister, die door drukke beroepsbezigheden weerhouden, zo snel mogelijk de hoofdstede terug moest vervoegen.



6 lijn muidebrug - meulestede, een brok volkse tramgeschiedenis

„De zesse” overleefde het „tramke noar de Sterre” maar vier maanden. De herstrukturatie van de zestiger jaren zette zich verder door met de verbussing van de kleinere lijntjes en op 28 december 1962 zagen de Meulestedenaars voor ‘t laatst de tram voorbijrijden. In feite moest ie het nog drie dagen langer uithouden, maar „koning winter” zette totaal onverwacht het strengste koude-offensief van deze eeuw in en ook op de andere stadslijnen was „binnenblijven” het parool... tot na nieuwjaar...

De Meulestedenaars in hart en nieren spreken met fierheid over „hunnen tram” die daar meer dan elders echt deel uitmaakte van het straatdecor en menig verhaal over wel en wee rond hun „navelstreng met de stad” ook nu nog doet loskomen.

Ja, Meulestede kreeg destijds het voorrecht als eerste der Gentse voorsteden den „elektriek” te krijgen. De lijn behoorde tot de eerste generatie lijnen die in het voorjaar van 1899 de paardentram kwamen vervangen. Dat er toch gedurende een kleine maand een paardentram tot Meulestedebrug heeft gelopen lag aan het ongeduld van de bewoners aldaar, die enerzijds de sporen al enkele maanden voor hun deur zagen liggen en anderzijds vaststelden dat sedert januari 1899 gloednieuwe accumulatorentrams staduitwaarts tot aan de „Sasschepoort” reden. Paasmaandag 3 april was de wijk bevlagd en gaf de plaatselijke fanfare een concert, kwestie van de eerste elektrische tram wat luister bij te zetten. Er kwam een tien-minuten-dienst en de tarief was: 10 centiem in

tweede klasse, 15 centiem in de eerste.

Het trajekt naar Meulestede was toen een verlenging van de lijn Gentbrugge-depot - Gent-Zuid - Korenmarkt - Sassespoort en kreeg in het begin het nummer twee mee. Dat bleef zo toen in het najaar van 1904 de accumulatorentrams vervangen werden door trolleyrijtuigen. Die moesten met een „élan” over de Muidebrug gereden worden, waarboven geen elektrische geleiding was aangebracht.

Het lijnnummer zes werd pas in 1913 ingevoerd, toen de lijn Muidebrug-Meulestede definitief werd afgepeld en niet langer meer deel uitmaakte van lijn 4, die intussentijds het trajekt Korenmarkt-Muidebrug van lijn 2 had overgenomen. Ook het trolleysysteem bleek niet dé beste oplossing voor een feilloze stroomafneming te zijn en de lijn naar

Meulestede kreeg „de primeur” van de sleepbeugel ter gelegenheid van de regatten van Terdonk, in mei 1914.

Die regatten of „bootjesvaring” waren sinds jaren een populaire manifestatie waar gans Gent voor leegliep. Een versterkte tramdienst, met open zomerrijtuigen, reden af en aan om al dat volk te verwerken.

De eerste wereldoorlog, die enkele weken later uitbrak, was er de oorzaak van dat de andere lijnen van het stadsnet pas gedurende de winter 1919-1920 van een aangepaste bovenleiding, bruikbaar voor sleepbeugel werden uitgerust.

Een plan om de lijn langs de Meulesteedsesteenweg te ontdebellen werd in 1917 opgesteld, maar bleef in de lade van de tekentafels steken. Wel kwam er na lang aandringen een fraai wachthuisje op het Redersplein in de loop van 1922.



Open trolleytram op het Redersplein.

Twee-asser aan „Café du Port“ en het sierlijk metalen wachthuisje op het Redersplein.



Meer dan eens zijn er ook plannen geweest om de lijn te verlengen tot aan Wondelgem-station maar de nieuwe Meulstedebrug uit de twintiger jaren werd uiteindelijk toch niet voor tramverkeer voorzien.

Meulestede is een eiland, dat weten we, en als er aan de Muidebrug wat scheelt, dat zitten ze daar goed vast, tram inbegrepen. Dat gebeurde in 1933-34 af en toe, bij de bouw van de nieuwe Muidebrug, maar vooral gedurende de eerste jaren van de tweede wereldoorlog. Na het in de lucht springen van de zes jaar oude brug werden in juni 1940 twee rijtuigen oordeelkundig uit elkaar genomen (motorwagens 376 en 377) en overgevoerd. Tot april 1942 bleven die twee daar ter plaatse de dienst verzekeren en werden zelfs in open lucht gesmeerd en onderhouden!... Terwijl op de andere stadslijnen de gemoderniseerde motorwagens met

rolfilms, elektrische bellen en neonverlichting in de vijftiger jaren hun intrede deden, bleven op Meulestede nog vele jaren gedegradeerde twee-assertjes denderen. Men noemde ze „stuka's“, omdat ze nogal veel lawaai maakten en... ook niet te rap vooruit gingen...

Men zegt dat op het lijntje-van-acht-minuten-en-hij-is-daar-al-were, meestal ouder personeel dienst deed, of diegenen die voor een tijdje straffe moesten uitdoen... maar 't was er toch lastig ook, want ergens heb ik gelezen dat het „... altijd bollen en uitkijken was om het schema in regel te houden met die overweg die altijd gesloten is en den ontvanger heeft 's avonds geen armen meer van 't gedurig draaien van de sleepbeugel...“.

Tijdens de oorlog kwamen er ook „madames“ die voldoende haar op hun tanden hadden de dienst van

ontvanger uitvoeren en van 1958 af werd de lijn 's avonds samengesmolten met lijn 4 of 7, evenals op zondag, zodat er steeds meer „vreemde geleiders en ontvangers“ op de lijn kwamen.

Feit is, dat men zich als reiziger op „de zesse“ altijd wat meer mocht permitteren dan in de stad, waar niet gauw gelachen werd met het meerijden op de buffer, het trekken aan de „kooorde“ of het doorgeven van één-zelfde abonnement op het platform... Iedereen in Meulestede kent de historie van de hond die uit vrijen ging op 't Heilig Kerst, de zesse nam, over de Muidebrug peddelde en de viere goed van de tiene wist te onderscheiden; over geleiders die de deur van het „Café du Port“ aan 't Redersplein goed wisten zijn; over de ontvangers die wel eens een ritje oversloegen om bij de kapper binnen te springen... over de honderden voetbalsupporters die, na naar Meulestede te zijn afgezakt, veel te laat thuis kwamen en het op het oponthoud aan „'t roetse“ staken... en over de tram die mits het geven van steekpenningen eens werd geleend tijdens een politieke strubbeling, om kasseistenen op te laden, die dan in 't voorbijrijden in de ruiten van de liberale kring in de Meulestedestraat werden gegooid... Enfin, 't is allemaal gepasseerd, maar we konden het toch niet laten om er nog even over te klappen!

Erik DE KEUKELEIRE

De terminus aan de noordzijde van de Muidebrug, waar eens een statig politiebureau stond. De rolfilms werden in de loop van de dag niet verdraaid; de rijtuigen hadden vier spiegels.



Veel meer informatie in het boek: Lijn 6, Muidebrug-Meulestede; 192 blz, tientallen foto's en documenten, prijs 390 fr. van Erik De Keukeleire.

354

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

WARE TRAMLIEFDE

Met het schrijven van een slotartikel in de voorgaande en laatste aflevering van „De lotgevallen van de 354” in de MIVG-krant, heb ik een kleine vergissing begaan: ik had eigenlijk moeten schrijven: „De wedergeboorte van de 354”.

Er is namelijk in de loop van 1987 zoveel met de tram gebeurd, dat het wel de moeite waard is er nog wat over te schrijven.

Na die fameuze proefrittendag op 6/12/1986, tussen Trazegnies en Courcelles, is de 354 een drietal maanden op non-actief gegaan. Het hervatten van de proefrittenreeks is begin maart gebeurd. Tijdens die nieuwe proefritten heb ik geëxperimenteerd met een persoonlijke uitvinding op een punt dat mij geen voldoening gaf: de vonkverwekking tussen de aluminium sleeplaat op de stroomafnemer en de koperen rijdraad. De oude

Gentse trams waren tot op het einde van hun exploitatie uitgerust met een sleepbeugel als stroomafnemer. Ook de 354. De aluminiumlat die in contact was met de stroomdraad bevatte in die tijd, en nu nog steeds, een gleuf die opgevuld was met een speciaal soort vet om de sleet tussen de lat en de stroomdraad te beperken.

Welnu, in plaats van met vet heb ik de gleuf opgevuld met een carbonlat. Carbon is de materie die nu gebruikt wordt als contact met de stroomdraad op de P.C.C.-pantografen. Met het aanbrengen van die carbonlat was nu het vonken verminderd tot het absoluut aanvaardbare.

Tijdens een van die hervatte proefritten is iemand van de Buurtspoorwegen van de groep West-Vlaanderen een kijkje komen nemen. Die man was zo enthousiast over de vlotte en vlugge manier van rijden van de 354, dat de basis gelegd is geweest om de tram aan de kust te laten bollen.

In de nacht van 20 op 21 juni is de 354 overgebracht, over het spoor en op eigen kracht, van Trazegnies naar het depot van Anderlues. Een aparte belevenis, zeker als men bedenkt dat we gedurende die nachtelijke rit ook door de metro van Charleroi gereden zijn. Het was zeker de eerste, en misschien ook wel de laatste keer, dat een oude Gentse tram door het metrostation „Beaux Arts” reed. Daar zijn natuurlijk historische foto's van gemaakt!

Op 21 juni zijn we dan ineens vanuit het depot Anderlues doorgereden naar Thuin langs een zeer mooi traject, een buitendienst gestelde Buurtspoorweglijn, nu gebruikt als toeristische tramlijn. Een vroegere droom van mij werd werkelijkheid wanneer we voor de eerste maal aan het eindpunt in Thuin aankwamen. Inderdaad, welke bergen werk, welke vele moeilijkheden had ik niet moeten overwinnen om het zover te krijgen. Het waren voor mij dan ook zeer aangename momenten, en zo zouden er nog vele volgen.

Op 27 juni hebben we dan een rit met de pers naar Thuin gemaakt, waarover een prachtig artikel in de krant is verschenen.

Een droom werd werkelijkheid: de 354 voor de allereerste keer in Thuin (21/6/1987).



11 en 12 juli zijn de echte topdagen voor de 354 geworden.

Inderdaad, die twee dagen hebben we van 10.30 u. tot 18.30 u. gereden tussen Lobbes en Thuin. Het weer was prachtig en warm, en de tram werd dan ook door tientallen fotografen aan alle kanten op de gevoelige plaat gezet. Voornamelijk de zondag was de volkstoeloop geweldig. De zaterdag was het kalmer, maar aan de andere kant heb ik die dag het genoeg gehad iemand met leidinggevende functie van de M.I.V.G. te mogen begroeten. Veel dank daarom.

Helaas, die twee dagen waren veel te vlug om. Maar onmiddellijk ging de 354 nieuwe avonturen tegemoet.

Bij de Buurtspoorwegen in Oostende werd de beslissing genomen dat de tram zo vlug mogelijk naar Oostende moest overgebracht worden, om er begin augustus te kunnen rijden op „Trammelant“ in De Haan.

Op 16 juli stond de 354 in Anderlues, ontdaan van de sleepbeugel, reeds op de vrachtwagen en op 17 juli stond hij in het depot van Oostende, samen met de open aanhangwagens die in Gent tijdens de Gentse feesten dienst gedaan had als paardetram tussen het Belfort en St.-Jacobs.

5 augustus werd een tweede hoogtepunt in de belevenissen met mijn tram.

Er was overeengekomen met de directie van de groep Oost- en West-Vlaanderen, de 354 gekoppeld aan de open bijwagens op 8 augustus te laten rijden ter gelegenheid van Trammelant in De Haan. Trammelant is een jaarlijkse manifestatie rond het thema tram. Elk jaar rijdt onder een of andere vorm een oud tramstel tussen De Haan en Zwarte Kiezel, een wijk een drietal kilometer verder richting Wenduine. Dit jaar zou het de 354 met open bijwagens worden. Maar eerst moest een proefrit gemaakt worden, om iedereen te overtuigen dat het wel zou gaan.

Op 5 augustus om 19 u. stond de 354 met aanhangwagens klaar om uit de stelplaats Oostende te vertrekken richting De Haan. En ik was trambestuurder, zo een-



De 354 met open zomerrijtuig van de Buurtspoorwegen op de zeedijk tussen Oostende en Middelkerke (22/8/1987).

voudig was dat. Ik heb toen bij mezelf gedacht: „Achiël, doorbijten nu“. Stel u voor, ik, zonder rijervaring diende aan leidinggevende mensen te laten zien hoe met de 354 moest gereden worden. Dus ik weg met de 354 de baan op, de stad Oostende door, en na 40 minuten stond de tram met aanhangwagens goed en wel in De Haan.

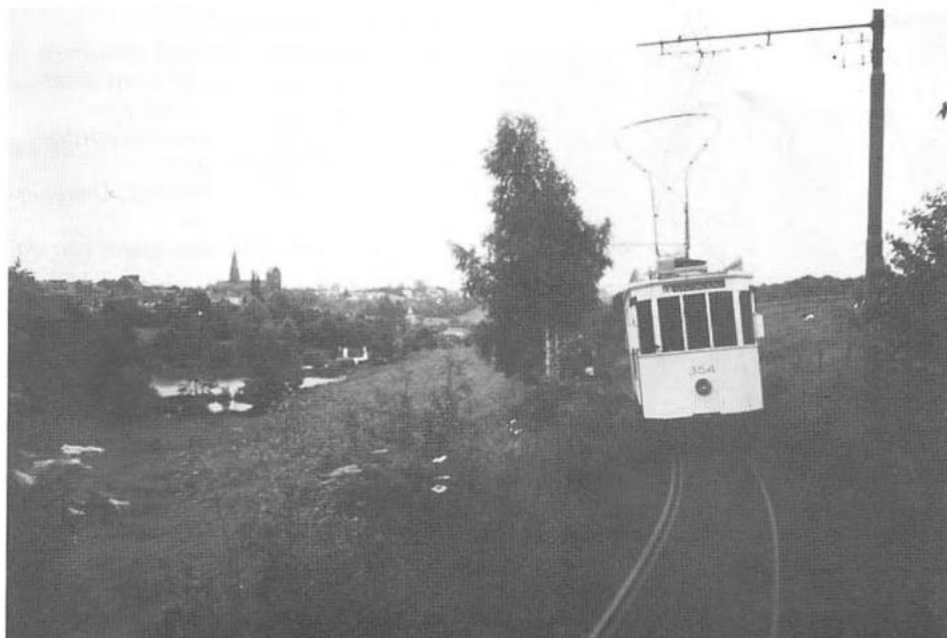
Als ik ogenblikken van stress heb gekend, dan is het wel tijdens die rit geweest. Het was de eerste keer in mijn leven dat ik, zelfrijdende, zo'n lange trip maakte. Ik kende de reglementen van de lijn niet; ik wist niet of de 354 niet ergens tegenaan zou stoten, een te hoge borduur of zo iets, maar bovenal reed ik tussen de regelmatige kusttrams, dus er mocht niets gebeuren. En er is niets gebeurd, integendeel, iedereen die mee was, was zeer enthousiast over het rijgedrag van de

tram.

Op zaterdag 8 augustus heb ik dan 13 keren tussen De Haan en Zwarte Kiezel over en weer gereden. Bij iedere rit was zowel tram als aanhangwagens volzet met mensen, groot en klein, die eens een ritje met een oude Gentse tram of een open zomerrijtuig van de Buurtspoorwegen wilden maken. Duizendveertig betalenden op dertien ritten is nu ook weer zo slecht niet. Indien alle trams zoveel passagiers op zo'n korte tijdspanne zouden vervoeren, zou het Openbaar Vervoer er heel wat beter voorstaan dan nu het geval is. Ik heb die dag ook het genoeg gehad de Directeur-generaal van de Buurtspoorwegen op mijn tram te mogen begroeten. En wanneer ik dan 's avonds de 354 zon-

vervolg zie pag. 17

Een oude Gentse tram hier in de afdaling naar Thuin (21/6/1987).



BERICHT

Tijdens het demonteren, kuisen, schilderen en hermonteren van de Gentse 354 werden honderden dia's genomen. Gans het verloop van de werkzaamheden werd aldus op de gevoelige plaat vereeuwigd. Ook de verschillende manifestaties van dit jaar staan op dia.

Wie belangstelling heeft om eens een avondje bij Achiël Rijckaert deze dia's te bekijken, kan met de redactie contact opnemen die dan verder de nodige afspraken zal vastleggen.

SHOPPINGAKTIE

Op vrijdag 18 september 1987 werd de pers samen met de dekenijen Veldstraat, Korenmarkt en Langemunt uitgenodigd voor een conferentie op een tramrijtuig. Toezichter Marc Herreman reed rond 11 uur met de opgetuigde PCC 30 langs de Korenmarkt Klein Turkije binnen en stacioneerde hem op het niet meer gebruikte spoor. Na aankomst van de genodigden konden de toespraken aanvangen. De heer Cools, Voorzitter van de Raad van Bestuur, sprak het gezelschap als volgt toe.



P & C uit de Veldstraat was er van de eersten bij om aan de shoppingaktie deel te nemen.

Dames en Heren,

Vanaf zaterdag 19 september tot en met zaterdag 3 oktober zullen wij een Shoppingaktie voor de Gentse binnenstad voeren.

Wij wensen via deze aktie het openbaar vervoer samen met het winkelgebeuren te promoten.

Rit met de pers en de afgevaardigden van de dekenijen.



De bedoeling hiervan is om de vervoersfunctie van onze stadstram en -bus nog beter in de binnenstad te integreren en zodoende, wat ons betreft althans, meer aandacht van het publiek te genieten.

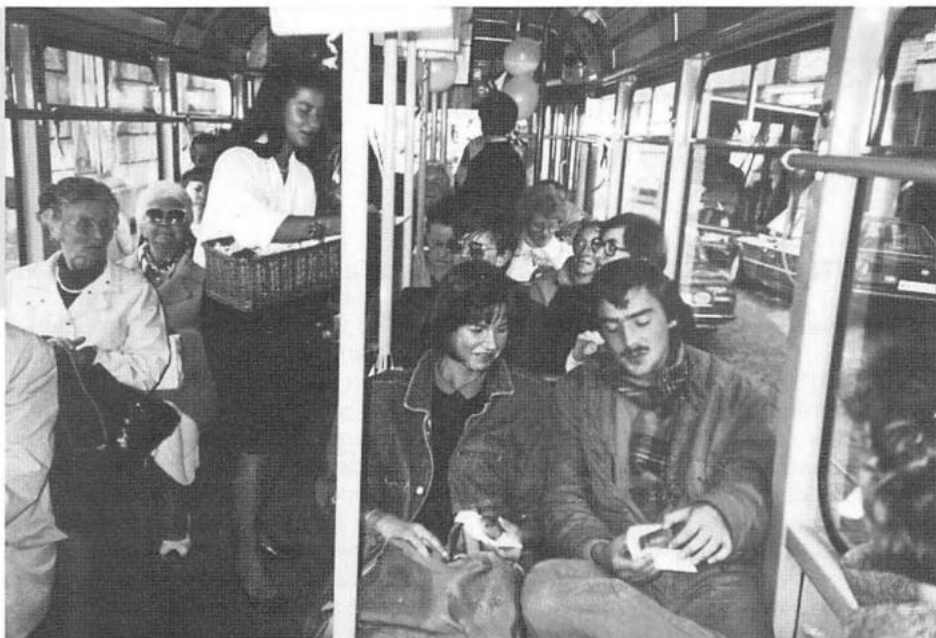
Wij stellen elke dag van 19 september tot 3 oktober enkele trams van lijn 1 (Sint-Pieters - Wondelgem) en enkele bussen van lijn 30 en 31 (de as Maria-kerke - Gentbrugge) voor publicitaire akties ter beschikking van de handelaars in de binnenstad.

Wij hebben aldus contact genomen met de drie dekenijen in Gent waarvan hier vertegenwoordigd zijn: de heer COCQUYT, verantwoordelijke van de Veldstraat, Mevrouw VAN GANSBEKE, Dekenin van de Korenmarkt, en de Heer MORTIER, Sekretaris van de Langemunt.

Dit betekent echter niet dat wij de andere handelaars in de toekomst ook zo geen promotie wensen te bieden.

Konkreet komt het hier op neer dat wij THEMATRAMS en THEMABUSSEN zullen laten rijden.

Op welbepaalde plaatsen kan de handelaar zijn persoonlijke reklame aan-



De reizigers keken niet weinig op toen ze door Pierrot-croissant met warme croissants werden getraceerd.

brengen en promotie voeren voor zijn zaak. Eventueel kan zelfs een animatie naar de reizigers toe worden geboden.

Posters, affiches, audio en video zullen een extra sfeer in het rijtuig scheppen.

Vooraan elke tram en bus zal een uniform-affiche met ruimte voor het logo van de handelaar duidelijk het thema tonen.

Zoals U zult zien maken wij het openbaar vervoer aangenamer door de reizigers niet enkel te vervoeren, maar hen ook over de promotie van de handelaars te informeren, eventueel bespekt met relatiegeschenken door die handelaars geboden.

Kortom laten wij de waarde van de tram en bus stijgen door deze actie. Ook wensen wij ons via deze weg beter te integreren bij de handelaars en het winkelgebeuren in Gent ten voordele van hun klanten, ook onze reizigers.

Langs de andere kant geniet de handelaar zijn promotie via ons projekt. Wij vermelden nog graag dat deze trams en bussen onder de normale exploitatievoorwaarden vallen, en aldus toegankelijk zijn voor iedereen in het bezit van een geldig vervoerbewijs.

Aan deze actie wordt er de nodige ruchtbaarheid gegeven.

- *vooreerst via U, dames en heren van de pers, wie ik tevens voor uw aanwezigheid wens te danken;*
- *dan is er deze speciale tram die*

naar buitenuit onze actie duidelijk zal promoten. Binnenin zullen wij elke dag een lijst uithangen van de deelnemers met thema en rijtuig. Deze tram zal elke dag van de actie op lijn 1 rijden met animatie. Verder voeren wij een affichecampagne in al de trams en de meeste bussen, evenals bij de handelaars zelf.

Wij hopen op een goede medewerking van uw zijde, zodanig dat deze actie tot een goed einde komt en dat wij mogelijks andere projekten kunnen opstarten.

Dames en Heren, ik dank U voor uw aandacht.

Na de toespraak volgde een korte rit met de genodigden door het stadscentrum.

De shoppingactie heeft ondertussen door toedoen van promotor Johan Van Peteghem die voor de kontakten en prospectie van de verschillende handelszaken instond, een enorme weerklank gevonden. Ook het reizigerspubliek en het personeel reageerden bijzonder positief. Sedert deze veertiendaagse gratis startactie zijn thans heel wat neringdoenden geïnteresseerd om mits betaling door middel van een thema-tram reclame te voeren voor hun zaak. Van de commercialisering van de thema-trams wordt in een volgend stadium werk gemaakt.



der ongeval terug in het depot binnenreed, was ik weer een hele ervaring rijker geworden.

Op zaterdag en zondag 22 en 23 augustus was voorzien dat de open bijwagens als paardetram ging dienst doen op een geïsoleerd stuk tramlijn in Nieuwpoort. En opnieuw was het de 354, en ik als bestuurder, die de zaterdag heel vroeg in de morgen de aanhangwagens naar Nieuwpoort bracht.

Op de zeedijk tussen Oostende en Middelerke rijden met mijn tram, was een van mijn dromen die na tien jaar in vervulling ging.

Die morgen bij het terugkeren naar Oostende, kwam ik met mijn 354 midden in een wolkbreuk terecht, maar dat deerde hem schijnbaar niet. En ik dan terugdenken aan gebeurtenissen een aantal jaren geleden, toen we proefritten maakten met de 339 in Gent, en deze niet lieten buitenrijden wanneer het aan het regenen was, uit schrik dat de traktiekabels zouden nat worden.

De maandagmorgen dan héél vroeg is mijn broer de aanhangwagen met de 354 in Nieuwpoort gaan ophalen. Mijn broer was natuurlijk heel gelukkig in de gelegenheid gesteld te worden ook eens zelf te kunnen rijden.

Om de zaak af te ronden hebben we dan ook nog een aantal rondjes gereden op zaterdag 12 september, tussen Oostendestation en het Marie-Joséplein, ter gelegenheid van de parkfeesten in Oostende. Aangezien het voorzien was tot 's avonds 22 uur te rijden, en het in die periode van het jaar reeds donker is, hebben we verlichting in de open bijwagens aangebracht, hetgeen een spectaculair gezicht gaf.

Voor volgend jaar worden terug een aantal manifestaties met de 354 aan de kust voorzien.

Wat het zal worden zal wel te gepasten tijde in de M.I.V.G.-krant worden bericht. Intussen is in Trazegnies reeds een volgende tram in orde gekomen. Een vierassige motorwagen van de Buurtspoorwegen type S.E. n° 9098. Het is een van de laatste types tram die bij de Buurtspoorwegen gemaakt werd ter gelegenheid van de wereldtentoonstelling 1958. Dit type tram heeft in Brabant gereden tot in 1978. Daarna zijn er enkelen o.a. de 9098 overgebracht naar het Kustnet, waar ze tot in 1982 zo nu en dan dienst deden.

Na hun buitendienststelling heb ik de 9098 aangekocht, overgebracht naar Diksmuide, waar hij vijf jaar in het depot van de Buurtspoorwegen in regen en wind heeft gestaan.

Dit jaar is de tram overgebracht naar Trazegnies. Daar hebben we met man en macht twee maanden lang gewerkt om hem terug rijklaar te maken. Iets waar we nu in geslaagd zijn. De proefritten zijn perfect verlopen en mijn broer en ik zijn reeds in de gelegenheid gesteld geworden, er zelf mee te rijden. Iets wat we met dank hebben aanvaard.

Wat zal de volgende tram worden?...

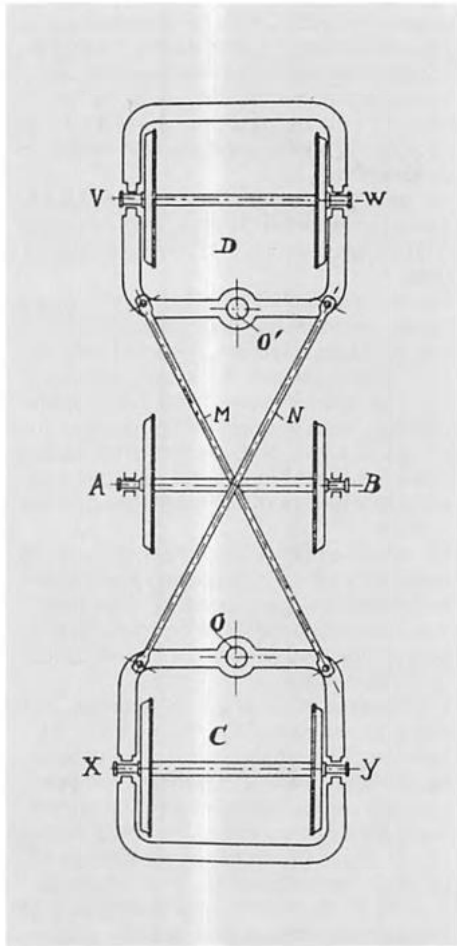
Geschiedenis van de Gentse tramwegen (12)

DE GENTSE DRIEASSERS

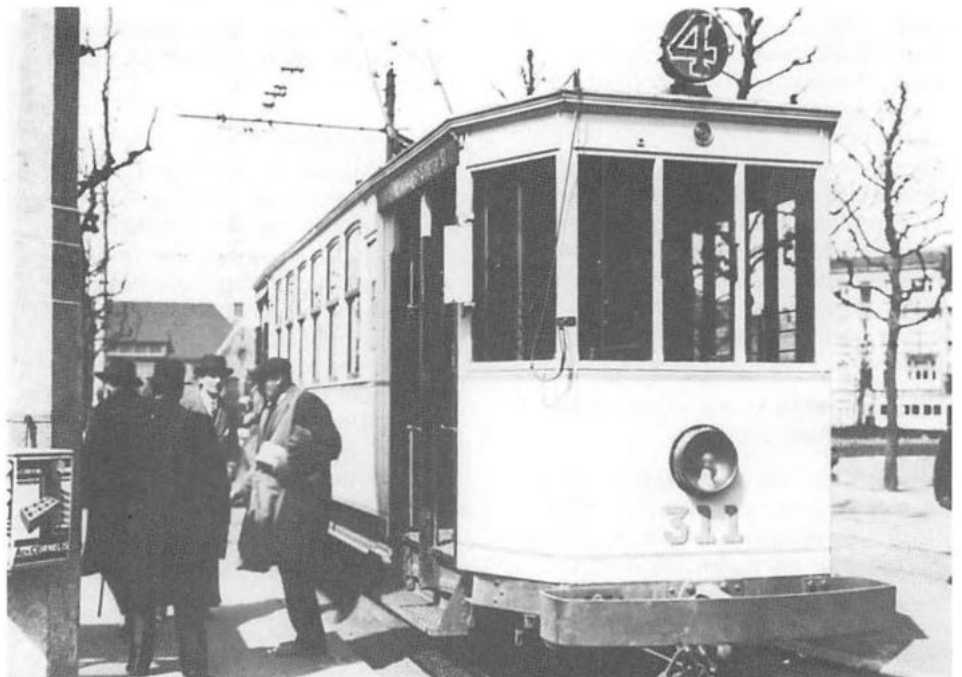
I. Van tweeasser tot drieasser

Tussen 1913 en 1923 bleef het Gentse tramnet min of meer onveranderd. Ondertussen kenden vooral de randgemeenten een sterke uitbreiding zodat lijnverlengingen hoogstnoodzakelijk werden. In 1923 was een lijnuitbreidingsplan klaar dat het net van 39 km op ongeveer 57 km zou brengen. Dit alles had tot gevolg dat de vervoerscapaciteit drastisch verhoogd moest worden. Dit laatste kon alleen maar door ofwel het aantal kleine rijtuigen te vermeerderen (reden waarom men begon met de open rijtuigen te sluiten om ze gans het jaar door te kunnen gebruiken) ofwel door over grotere rijtuigen te beschikken. De verschillende mogelijkheden werden bestudeerd. Een eerste mogelijkheid bestond erin het bijwagencar te verhogen zodat men aan elke tweeasser een bijwagen kon hangen. Een dergelijke exploitatievorm kende men reeds in de steden Brussel en Antwerpen. Een tweede mogelijkheid was het verouderd park van tweeassige trams te vervangen door nieuwe grote trams op draaistellen. In dit geval moest men echter rekening houden met het stratenpatroon van

Gent. Op vele plaatsen was het zeer moeilijk de straal van de bochten sterk te verhogen zonder te moeten overgaan tot onteigeningen. De twee voorgestelde mogelijkheden zouden gepaard gaan met grote uitgaven voor de toen nog privé zijnde ETG. Enerzijds kon men wel bijwagens kopen maar dan bleef men zitten met kleine rijtuigen wier kleine platformen het vlot in- en uitstappen zou bemoeilijken en tevens moest men per trein een personeelslid meer hebben (ontvanger bijwagens). De ideale oplossing lag dus in grotere rijtuigen doch hier was compleet nieuw en prijzig materieel nodig, gepaard met belangrijke aanpassingswerken aan het spoor. In 1923 zocht men naar een compromis-oplossing. Door de bestaande rijtuigen te voorzien van grotere platformen, zou men enerzijds het vlot in- en uitstappen bevorderen; vervolgens zouden grotere platformen heel wat meer rechtstaande reizigers kunnen vervoeren. Qua personeelsbezetting was er dus geen bijkomende uitgave. De verbouwing zou in eigen ateliers kunnen gebeuren en heel wat onderdelen van het oud materieel kon herbruikt worden (middenkast, motoren, enz.) hetgeen dus kostenbesparend zou zijn.



Drieasser 311 in oorspronkelijke vorm (1935).



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.
MINISTÈRE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE.
DIRECTION DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE.

BREVET D'INVENTION **C53**

III. — Chemins de fer et tramways.
A. — Voitures et accessoires. N° 595.469

Application d'un treuilisme élastique aux voitures de chemins de fer ou de tramways à biasses.

M. ROBERT HAFRENS résidant en Belgique.

Demandé le 18 mars 1920, à 10^h 00^m, à Paris.
Déposé le 18 juillet 1920. — Publiés le 3 octobre 1921.
(Demande de brevet déposée en Belgique le 17 juillet 1921. — Déclaration du dépôt.)

Dans les voitures à biasses, l'orientation des roues en courbe se produit sous l'action de la force centrifuge; il résulte que ces roues ne prennent pas exactement la voie que pour une vitesse bien déterminée de la voiture dans les courbes.

Au contraire, à marche lente la direction est tout à fait oscillante.

Pour éviter à cet inconvénient on dispose en plus des deux biasses un troisième essieu, qui a pour objet de forcer les biasses à prendre la position radiale cherchée.

Cet essieu central peut être fixé dans le sens transversal de la voiture ou au contraire en passant la pression de régler le rapport de ces roues par rapport à celui des biasses, de manière que les efforts produisent la radiale cherchée.

L'invention sera décrite à titre d'exemple avec référence à la figure schématisée du dessin annexé qui représente un plan du dispositif.

Les biasses C et D sont de type ordinaire et ont leur point d'articulation en O, O'. Le troisième essieu central AB est solidaire de chassis de voiture et peut être fixé par rapport à celui-ci dans la sens transversal ou être permis en déplacement latéral, tout de

possibilité de rappel pouvant être prévu dans ce dernier cas. On voit immédiatement que sous l'effet des réactions des rails sur les biasses C et D sous les roues latérales se dirigent vers le centre de la courbe pour cette direction tout radiale, il suit, dans le cas où l'essieu central se présente par de peu latéral, de placer les axes O et O' respectivement au-dessus ou en dessous des biasses. Les biasses sont articulées à l'aide de triangles ou bielles desquels M, N, de manière à rendre leurs mouvements simultanés par rapport à l'essieu central.

Dans ces triangles on peut intercaler un ressort permettant un léger déplacement latéral au rapport à l'essieu dans les courbes.

AVANT.

L'invention concerne l'application, dans les voitures de chemin de fer ou de tramways, d'un treuilisme élastique entre les roues latérales, cet essieu pouvant être fixé ou non et pouvant être combiné avec des bielles desquelles ces bielles élastiques sont le complément de ces bielles.

B. HAFRENS.
Par brevetaire.
Monsieur.

Prix du fascicule : 2 francs.

Pour le prix de la brochure, s'adresser à l'Administration, 17, rue de la Concorde, Paris (1^{re}).

BREVET D'INVENTION

DÉLIVRÉ SANS GARANTIE DU GOUVERNEMENT

Sous le N°

291169

LE MINISTRE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

Par la loi du 5 Juillet 1844, modifiée par les lois des 31 Mai 1856 et 7 Avril 1902, par l'article 58 de la Loi de finances du 26 Décembre 1908, et par l'article 51 de la Loi de finances du 31 Décembre 1921.
Vu le procès-verbal dressé le 18 mars 1925 à l'heure 8 minutes à l'Office national de la Propriété Industrielle

ARRÊTÉ:

ART. 1^{er} - Il est délivré à

M. Robert Laurent
représenté par M. Maulvault, Paris
un brevet d'invention de quinze années, qui ont commencé à courir au jour du procès-verbal susindiqué, pour
Application d'un troisième essieu pour voitures de chemin de fer ou de tramways à boggies
objet pour lequel M. Laurent déclare avoir déposé une demande de brevet d'invention le 17 Juillet 1924 en Belgique.

ART. 2 - Le présent arrêté, constituant le brevet d'invention, est délivré conformément à l'article 11 de la loi du 5 Juillet 1844, modifiée par les lois des 31 Mai 1856 et 7 Avril 1902, portant que « les brevets dont la demande aura été régulièrement formée seront délivrés sans examen préalable, aux risques et périls des demandeurs, et sans garantie soit de la réalité de la nouveauté ou du mérite de l'invention, soit de la fidélité ou de l'exactitude de la description »

À cet arrêté demeure joint un exemplaire imprimé de la description et du dessin déposé à l'appui de la demande de brevet.

Une ampliation du présent arrêté sera délivrée par le demandeur.

Paris, le 18 Juillet 1925

Pour le Ministre et par délégation:
Le Directeur de la Propriété industrielle,

CH. DROUETS

Pour expédition certifiée conforme:

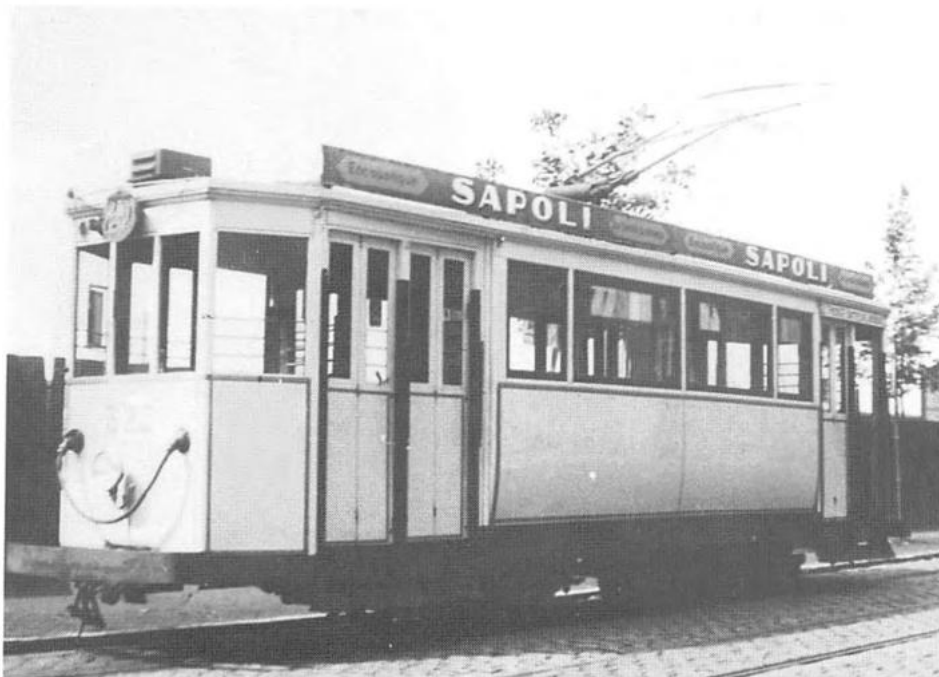
Le Chef de Bureau

[Signature]

Brevet van uitvinding voor het toepassen van een derde as op bisselspoorrijtuigen.

Zoals hoger gezegd, had men besloten de weinig renderende open trams eerst aan te pakken. Deze rijtuigen worden gewoon gesloten in 1924. In 1923 had men het open rijtuig 226 gekozen om het verlengd prototype 301 te bouwen. Een nieuw lang chassis werd gekocht waarop de middenkast van de 226 kwam met aan beide uiteinden twee nieuwe kopstukken. Het elektrisch gedeelte werd eveneens uit de 226 gehaald. De lengte van dit nieuw rijtuig was nu ± 11 m geworden. Dit was te lang om als tweeasser met vaste assen uitgerust te worden en te kort om op draaistellen te monteren. Besloten werd het rijtuig te voorzien van twee mobiele assen, bissels genoemd. Deze laatste zijn in feite éénassige draaistellen. In de bochten draait de bissel mee zodat schokken en slijtage van de rails vermeden wordt. De 301 kwam aldus als nieuwe tweeasser in dienst. Hier en daar had men wel enkele scherpe bochten moeten terugbrengen op een minimum straal van 25 m. Ook moesten bochten verlegd worden, aangezien de grote platformen soms tot een halve meter over het voetpad staken. Na de eerste proeven bleek al vlug dat het rijtuig geen voldoening gaf. In de bochten ging alles prima maar op

Drieasser 322 op de Afsneelaan (1935).



de rechte stukken begon het rijtuig reeds bij de minste snelheid te slingeren. Na heel wat zoeken en proberen besloot men uiteindelijk de 301 te voorzien van een middenas en in 1925 had men een drieasser op punt gezet die veel stabiel was. In 1926 begon men dan de overgebleven open trams in dezelfde zin als de 301 om te bouwen. Wel werd gekozen voor een ander chassis en een andere vorm en grootte van platform. De vervoerscapaciteit was ± 80 reizigers. Deze omgebouwde open trams zullen met hun 11,89 m de langste drieassers (302-315) van de maatschappij worden.

zie vervolg pag. 20

Na enkele jaren exploitatie was men in Gent gewonnen voor dit type rijtuig en vanaf 1929 wordt een groot deel van het overblijvend tweeassig materieel eveneens verbouwd tot drieasser. Voor deze rijtuigen wordt nogmaals een ander chassis-type gekozen. In 1934 komt de laatste drieasser uit de ateliers. Het rijtuigenpark bestaat op dat moment uit 105 drieassers (301-405), 28 tweeassige motorrijtuigen en 21 bijwagens. Deze trams zullen in de loop der jaren heel wat verbouwingen en verbeteringen kennen. Tussen 1932 en 1937 wordt vooral werk gemaakt van een betere beremming. De controllers en motoren worden verbouwd zodat de snelheid van een kleine 40 km/u stijgt tot 55 km/u. Nog vóór de Tweede Wereldoorlog denkt men eraan de kasten en het interieur te moderniseren. De voorgestelde veranderingen zijn: meer uniform uitzicht van de middenkast, vier brede ramen, zetels in similileder, betere verlichting, enz. In 1938 begint men aan de modernisering van de reeks 302-315. Door de oorlog zal men met deze werkzaamheden moeten stoppen. Twee rijtuigen van deze reeks en de rest van de drieassers zullen tot betere tijden moeten wachten.

Vóór beslist werd in 1950 de overblijvende drieassers verder te moderniseren, was men wel verdergegaan op een deel van de rijtuigen verbeteringen aan te brengen, zoals lijnwijzers, witte zoldering platformen, nieuwe sterkere koplichten, elektrische bellen, enz. Tussen 1948 en 1950 worden ook heel wat trams van een elektromagnetische rem voorzien. Bij de eigenlijke verbouwingen van 1950 worden volgende verbouwingen voorzien: afschaffing middenschot (de eerste en tweede klasse werd tijdens de oorlog afgeschaft), vier zijramen, witte zoldering binnen en op platformen, binneninrichting bekleden met mazonite en de vloeren met gamafloor, nieuwe zetels overtrokken met blauw similileder, neon-verlichting en waar nog niet gebeurt, lijnwijzers, koplichten, elektrische bellen, enz. Aan het automatisch openen en sluiten der deuren zoals in de meeste andere grote steden wordt nog niet gedacht.

De verbouwing begon in 1950 en het laatste rijtuig de 314 zal het werkhuis verlaten op 24/2/1954.

Op enkele kleine verbeteringen na zullen de drieassers hun verdere loopbaan ongewijzigd voortzetten. In 1963 gaat de ETG over van privé naar M.I.V. Een lange periode van onzekerheid voor en na deze datum

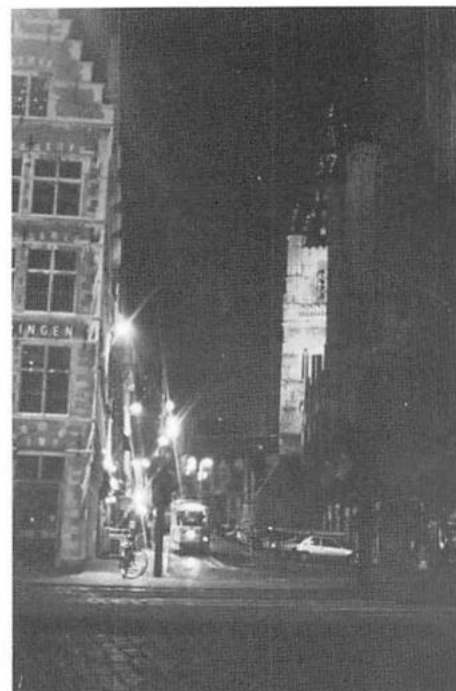
werken aan tramloods beëindigd

Op 18 december 1987 waren de werken aan de tramremise beëindigd. Aannemer Christiaens uit Ruselede heeft de timing perfect weten te respecteren, iets wat in de bouwnijverheid niet altijd het geval is. Het achterste deel van de loods, dat in bijzonder slechte staat verkeert, zal reeds in het voorjaar van 1988 worden aanbesteed.



de laatste tram

Op 30 augustus 1987 om precies 23.25 uur reed bestuurder Marc De Blauwe zijn PCC-rijtuig nr 35 voor de laatste maal door Klein Turkije. Een historisch, maar roemloos moment voor onze tramlijn 1. Een serieuze opdoffer voor de tramexploitatie, zeker nu na de afschaffing door het Stadsbestuur van het lussenplan!



made in belgium

In aanwezigheid van Z.K.H. Prins Albert werd in de paleizen van de Heizel te Brussel op woensdag 9 december 1987 de vijfdaagse Internationale Tentoonstelling „Made in Belgium“ geopend. De bedoeling van deze expositie was voornamelijk de kwaliteit van de Belgische handel en nijverheid uit te stallen en als dusdanig zoveel mogelijk buitenlandse potentiële kopers aan te trekken. Paleis 5 was volledig gewijd aan Belgisch transport en in een stand van niet minder dan 840 m² was het Ministerie van Verkeerswezen met zijn verschillende departementen vertegenwoordigd. Alle aangeslotenen van de Belgische Vereniging voor Stads- en Streekvervoer, alsook de Belgische Spoorwegen waren op de stand aanwezig. Verder maakten ook Transurb Consult, de Federatie van Belgische Autocaruitbaters, Beltrac, het Belgisch Instituut voor Wegveiligheid, het Bestuur Zeewezen en Binnenvaart, de groep T.A.U. en andere deel uit van de stand. Ook het ondertussen genoegzaam bekend geraakte diorama „Belgium on the move“ nam een respectabel aantal vierkante meters voor zijn rekening.

De M.I.V.G. pronkte er nogmaals met haar fonkelende gelede trolleybus. Constructeur Van Hool-Acec, gedreven door verkoopsambities, had het pas van de band gelopen serievoertuig nr 02 inderdaad op Made in Belgium te kijken gesteld.



Trolleybus nr 02
op Made
in Belgium.

over het al dan niet behouden van een tramnet in Gent, gevolgd door een beslissing het tramnet te verbu-
sen en tenslotte toch nog enkele
tramlijnen te behouden, zal er voor
zorgen dat onze trouwe drieassers
langer dienst doen dan men ooit had
kunnen denken.

In 1962 worden de eerste lijnen ver-
bust en al de eerste drieassers gaan
naar het schroot in 1963. Op
31/3/1974 stopt de officiële exploita-
tie met drieassers. De PCC's namen
hun plaats in. In de overgangperiode
zullen enkele drieassers nog uitgerust
worden met een stroomafnemer zoals
deze op de PCC's. Verder worden
van enkele drieassers de buffers aan-
gepast om PCC's te kunnen slepen.
Tenslotte behoudt de maatschappij
twee drieassers voor de spoordienst
(332 en 339). De 354, 328 en de 378
worden voor museumdoeleinden
weggevoerd. De 332 zal eveneens
voor dit doel de stelplaats verlaten en
de 339 komt de eer toe om bij de
M.I.V.G. te blijven als historisch rij-
tuig. Enkele malen komt hij voor
feestelijkheden buiten en gezien het
groeiend succes dat een veteraan bij
het publiek kent, zal hij in de loop
van de komende maanden een groot
onderhoud ondergaan om opnieuw
regelmatig op het Gentse net te ver-
schijnen. De 354 kwam gerenoveerd
in dienst op het Waals
Buurtspoorwegnet in 1987. Sedert
begin augustus 1987 werd hij opge-
nomen in het park van het rollend
materieel van de kust, waar hij heden
onder grote belangstelling dienst doet
als toeristische tram (1030 reizigers
op de eerste exploitatiedag).
In de volgende artikels zullen wij de
verschillende type drieassers beschrij-
ven. Volgens het chassis hebben wij
ze onderverdeeld in drie grote reek-
sen. De eerste reeks (301) wordt in
de volgende M.I.V.G.-krant beschre-
ven.

Pierre de Meyer



Nieuws van de Vriendenkring



DE VRIENDENKRING HEEFT EEN NIEUWE VOORZITTER

Mevrouw Sonia DIERKENS heeft besloten na twee jaar geslaagd voorzitterschap er wegens persoonlijke redenen niet verder mee door te gaan. In naam van alle leden van de Vriendenkring en van het bestuur, hartelijk dank Sonia, je hebt het werkelijk goed gedaan. De heer VAN DE VIJVERE Roland werd tot nieuwe voorzitter verkozen en zal vanaf 1/1/88 zijn functie waarnemen.

Even voorstellen:

Roland Van de Vijvere is een midveertiger die sinds 1966 bij de MIVG werkt. Hij oefent de functie van paswerker uit en volbrengt tevens korte prestaties als busbestuurder tijdens de spitsuren.

Roland is een sportief iemand. Hij voetbalde zelf vele jaren (als doelman), is momenteel nog actief in de afdeling voetbal van de Vriendenkring en richtte recentelijk nog de „Mini-voetbalploeg M.I.V.G.” op. Verder is hij ook bekend als *de* man van het jaarlijks zeer populair St.-Eloofeest.

Roland, gefeliciteerd met uw verkiezing als nieuwe voorzitter en alle succes toegewenst.



Frank De Leyn

De nieuwe voorzitter van de Vriendenkring, Roland Van de Vijvere.

GEZELLIG SAMENZIJN

ZATERDAG 5 MAART 1988

in de refter van de Maatschappij
Brusselsesteenweg 361 Gentbrugge

Aanvang: 21 uur
Inkom: 50 fr.
Gratis tombola op ingangkaart.
Iedereen welkom!

Deuren open: 20 uur
Muziek: Disco-bar DELAET

Kaarten te bekomen bij het Bestuur van de Vriendenkring en bij de Voorzitters van de zes afdelingen.

Afdeling VOETBAL

Veel bijzonder nieuws van onze voetbalploeg is er niet. Er mag wel gezegd worden dat wij dit jaar weinig succes kenden. Daar kunnen natuurlijk verontschuldigheden bij geroepen worden, omdat wij op veel wedstrijden onvoltallig moesten optreden, om reden van spelers die van dienst waren op zaterdagmiddag. Maar wij laten de moed niet zakken! Na de wedstrijd, trekken wij ons gezellig samen terug in onze kantine van R.C. Gentbrugge. Er is wel beter nieuws over onze minivoetbalploeg S.V.M.I.V.G., die dit jaar startte in een competitie van de K.B.O.V. Daar staat onze ploeg als eerste gerangschikt op tien ploegen.

| | Aantal wedstrijden | Punten |
|-------------------------|-----------------------|--------|
| 1. M.I.V.G. | 7 | 13 |
| 2. Generale Bank | 7 | 12 |
| 3. Slachthuis | 7 | 11 |
| 4. Moore-Paragon | 8 | 8 |
| 5. Gentse Truck Service | 8 | 7 |
| 6. Politie Gent | 7 | 4 |
| 7. Stadskas Gent | 8 | 3 |
| 8. Gemens Multa | 8 | 2 |
| 9. Papierfabriek | 8 | 2 |
| 10. Het Volk | 8 | 0 |

Volgende spelers zijn aangesloten:

1. Danny DE BUSSCHER
2. Marc DE CLERCQ
3. Frank DE LEYN
4. Rudy DHONT
5. Johan NAESSENS
6. Serge MATTHIJS
7. Eric VAN PARIJS
8. Daniël VERSCHRAEGEN
(topscorer: 32 doelpunten!)
9. Roland VAN DE VIJVERE (coach)

**SUPPORTERS
ZIJN WELKOM !**

Wij spelen in een zaal, gelegen in de Smetstraat (bij Rabot), school K.I.H.O., elke maandag om 20 uur.

Roland Van de Vijvere

Afdeling BILJART

INDIVIDUELE KAMPIOENSCHAPPEN INTER M.I.V. 1987

Gewonnen Trofee en Kampioenen

Kortste wedstrijd

1. Schynkels R. 25 p. - 10 beurten
2. Stevens O. 30 p. - 18 beurten
3. De Meyer P. 30 p. - 18 beurten

Grootste reeks

1. Rayee 14 carambols / 35 p.
2. De Kimpe 12 carambols / 35 p.
3. Morian 45 carambols / 140 p.

Verhogen van punten

Schynkels 40 p.
Stevens 35 p.
De Meyer 35 p.
Moens 40 p.

Rangschikking

1. De Bleecker J. - + 40
2. Becker - 4,444
3. Dubucq - 4,166
4. Rayee - 4,126 - 40
5. Mancin - 4
7. De Kimpe - 3,942
8. Seymaster - 3,757
9. Drossaert - 3,743
10. Gitsler - 3,719
11. Binoi - 3,571
12. Gerinx - 3,415
13. De Schilder - 3,384
14. Verheesen - 3,333
15. Alix - 3,054
16. De Wit - 3,01587
17. Maes
18. Gilles - 2,985
19. De Munck - 2,977
20. Ryssack - 2,870
21. Raemdonck - 2,761
22. Knockaert - 2,695
23. Lohman - 2,663
24. Goyers - 2,572
25. Sciffer - 2,486
26. Geerts - 2,32
27. Parys - 2,142
28. Verbist - 2,083
29. Van Dyck - 1,444



SINT-ELOOIFEEST 1987

Het traditionele Sint-Eloofeest dat doorging op vrijdag 4 december in de refter van de Maatschappij, werd terug een prettige namiddag. In aanwezigheid van Directeur-generaal Roose, exploitatiedirecteur Lambert en de verschillende diensthoofden en medewerkers namen 62 collega's van de Technische Diensten deel aan dit gezellig jaarlijkse onderonsje. Na de lekkere koffie met boterkoeken werd overgegaan tot de tombola. De heer Jan De Craene kwam als eerste uit de bus met een prachtig koffiezetapparaat. Tal van mooie prijzen vonden nog hun man. Wie er zin in had, kon nadien naar hartelust biljarten en kaarten. De afwezigen hadden nogmaals ongelijk. Tot volgend jaar!

Roland VAN DE VIJVERE

TE KOOP

Allerhande inboedel zoals stereo-installatie compleet met twee platenspelers, cassetterecorder, twee luidsprekers 100 Watt, 26 langspeelplaten en meubel; verschillende schilderijen, enz. Prijs te bespreken.

Robert JOLIET (Werkhuizen)
Karel De Stoutestraat 36
9000 Gent
Tel. 23 59 01

Kinderfiets voor leeftijd van 6 tot 10 jaar, rode kleur, alle wettelijke toebehoren, in perfecte staat, prijs 2500 fr.

Jean-Pierre DE WILDE
(Personeelsdienst)
Achtenkouterstraat 33
9040 Gent-Oostakker
Tel. 55 78 70



MIVG-krant is een driemaandelijke uitgave van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent.
Vierde Jaargang, nr. 15, december 1987
Eindredactie: Marc De Vos

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

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

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



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



Alle teksten of inzendingen voor de volgende editie dienen bij de redactie ingebracht vóór 29 februari 1988.
Voor de publicatie van grotere artikels en fotomateriaal wordt best eerder met de redactie contact opgenomen.



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

Drukkerij De Riemaecker
Nukerke (Maarkedal)



MUPDOFER

Postbus 1343
1000 BRUSSEL