



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

Nummer 20-21

Driemaandelijks

Lente/Zomer 1989

MIVG VIERT FEEST

25 maart 1989 zal voor de MIVG de geschiedenis ingaan als een mijlpaal. Evergem krijgt na 30 jaar terug een rechtstreekse tramver-

binding met Gent en de lang verwachte indienststelling van de trolleybus wordt als première voor België een feit.

Drie dagen lang was het feest bij de MIVG. Op vrijdag 24 maart opende de heer J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer, onder grote belangstelling de beide trajecten. De volgende dag mocht iedereen ter promotie van de elektrische tractie gratis ritjes maken op tram en trolleybus. En gans het Paasweekeinde tenslotte stond de gloednieuwe trolleyloods open voor het publiek. Het weer zat mee, de Vriendenkring zorgde voor een fris pintje en agent Marc Vanden Berghe had in samenwerking met Märklin een gigantische modelspoorbaan opgezet. Ook Evergem liet zich niet onbetuigd. In een modern winkelpand aan het Brielken werd een heuse tentoonstelling ingericht met oude foto's ten tijde van de NMVB-tramexploitatie. Een tekenwedstrijd voor de prille Evergemse jeugd rondde het geheel af en de minister reikte aan de gelukkige winnaars de prijzen uit. Aan succes heeft het in ieder geval op geen enkel ogenblik van deze driedaagse ontbroken!



MIVG VIE



Foto 1

Na aankomst van de genodigden in de trolleyloods besteeg Bestuurder-Directeur-generaal Roose als eerste het spreekgestoelte. Ontevreden reizigers zijn meestal slecht geïnformeerde reizigers, zo begon de heer Roose zijn toespraak. Hij wees op de jarenlange strijd die de MIVG heeft moeten voeren om de bussen op lijn 3 te vervangen door trolley's en op de smekbeden van de maatschappij om een betere doorstroming van het openbaar vervoer te krijgen in de binnenstad.

Foto 2

Voor de stad klom schepen van Openbare Werken Ackerman op de tribune om te verkondigen dat een leefbare stad ook een stad is waarin het verkeer beheerst wordt. Gent heeft zich grote inspanningen getroost, aldus de schepen, om de wegen op het trolleybustraject „te effenen" waardoor het centrum nu ook bereikbaar is op een milieuvriendelijke manier.

Foto 3

Na vertrek uit de trolleyloods met drie gloednieuwe trolleybussenvol met prominenten, werd halt gehouden aan Meersemdries om de lijn officieel te openen. Minister Sauwens knipte de Vlaamse tweekleur: de trolleyexploitatie kon definitief van start.

Foto 4

In Evergem aangekomen, wachtte minister Sauwens een warm onthaal door burgemeester Van Parijs en zijn gevolg.

Foto 5

De heer Luc Van Parijs, burgemeester van Evergem, schetste de bokkesprongen die het openbaar vervoer in Evergem de laatste decennia heeft gemaakt. Eerst de trein weg en dan weer terug. In 1910 kwam de „boerentram" en in 1959 verdween hij weer. Nu 30 jaar later is hij daar terug, zij het in een andere vorm. Maar de heer Van Parijs vond dat zijn gemeentegenoten een (te) hoge prijs moeten betalen voor een ritje met tram 1 en dat er ook bijkomende gevaarlijke verkeerspunten in Evergem zijn die best met verkeerslichten zouden beveiligd worden.

RT FEEST



Foto 6

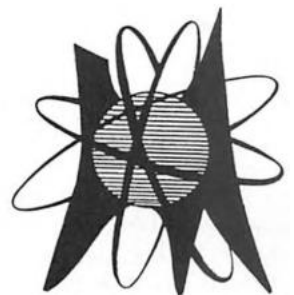
De heer Cools, Voorzitter van de Raad van Bestuur van MIVG, nam de gelegenheid te baat om op zijn beurt te wijzen op de moeilijkheden die het openbaar vervoer ondervindt om een goede service aan de gebruikers te waarborgen omdat er in de Gentse middenstad geen of een gebrekkige doorstroming is. Voor het gebrek aan regelmaat, dat hiervan het rechtstreekse gevolg is, betaalt de MIVG een veel te hoge prijs. Aan de MIVG werden beloften gedaan inzake een betere doorstroming in het centrum door middel van zachte verkeersmaatregelen. De uitvoering en de resultaten ervan laten evenwel nog steeds op zich wachten, aldus de heer Cools. Verder legde hij er de nadruk op dat een uitbreiding van het openbaar vervoer zich opdringt naar het zuiden: het station, het UZ, de universiteitscampus, de hoogbouwwijk Nieuw Gent en zelfs Zwijnaarde. De heer Cools vroeg ook nog aandacht voor de intunneling van bepaalde trajecten van de lijnen 1 en 2. Tenslotte beklemtoonde hij dat Antwerpen van de hogere overheid in de periode van 1963-1987 bijna 27 miljard toegeschoven kreeg voor investeringen, terwijl Gent volgt op een niet te schatten afstand van 728 miljoen.

Foto 7

Gemeenschapsminister Sauwens beloofde de veiligheidsdossiers van Evergem aan een nauwkeurig onderzoek te zullen onderwerpen. Inzake de tarieven zei hij dat een speciale werkgroep werd geïnstalleerd die één enkel tariefsysteem moet uitwerken dat geldig is voor al het stads- en streekvervoer in Vlaanderen. Dit systeem moet eenvoudig, doorzichtig en bijgevolg billijk zijn voor de gebruiker. Vanaf januari 1990 zou de Evergemse gebruiker van tram 1 daar reeds de gunstige gevolgen van kunnen ondervinden, zo beloofde de heer Sauwens.

Foto 8

Minister Sauwens knipt het lint aan de terminus te Evergem en stelt hiermee het baanvlak Evergem Brielken - Wondelgem Industrieweg officieel open voor het tramverkeer.



Op vrijdag 28 april 1989 om 19 uur vierde de MIVG haar personeelsleden met 25 en meer jaren dienst tijdens een gezellige receptie in de salons Groenhof te Melle. De heer Cools, Voorzitter van de Raad van Bestuur, sprak de jubilarissen toe met volgende woorden.



Uitreiking van Eretekens

Dames en Heren,

Het verheugt me ten zeerste dat ik hier vanavond reeds voor de vierde maal als Voorzitter van de Raad van Bestuur van de MIVG tot U het woord mag richten en samen met U deze viering bijwonen.

Een jubilarissevening is immers één van de concretisering van het sociale karakter van onze Maatschappij. Een viering zoals vanavond beschouwen als een sociale gebeurtenis symboliseert de vele jaren toegewijde dienst en de waardering hiervoor. Het verwijst naar de waarde van het werk en de menselijke groeimogelijkheden die hieruit voortvloeien.

22 jubilarissen met 25 jaar, 18 met 30 jaar, 27 met 35 jaar, ja zelfs één enkele met 45 jaar dienst worden hier straks in de bloemetjes gezet. Zij hebben onze Maatschappij zien uitgroeien tot wat zij nu is. Al die jaren hebben zij zich mee ingezet om tot dit resultaat te komen, en zij mogen oprecht trots zijn hieraan te hebben kunnen meewerken. Ik zou U echter willen vragen, laat dit geen finish voor U betekenen, doch slechts een korte verpozing. Blijf U verder inzetten, wij hebben U nodig voor de verdere realisatie van onze plannen, nu meer dan ooit.

En bovendien — wat zeer belangrijk is — breng uw opgedane kennis en ervaring over op uw jongere collega's, die uw positieve ingesteldheid en goede raad zo nodig hebben. Jongeren hebben het vandaag niet gemakkelijk. Zij moeten veel kennen en kunnen. Zij moeten gewezen worden op de waarde van menselijke kwaliteiten, dynamisme, contactvaardigheid, teamgeest, enz. Onze generatie moet die boodschap blijven herhalen en jongeren blijven aanmoedigen.

Wie ter gelegenheid van een personeelsviering als deze hier meestal niet genoemd, laat staan, gehuldigd worden, zijn de echtgenoten van onze gevierden. Zijn zij het immers niet die het eerst ondervinden als het op het werk al eens minder goed gaat. Zij hebben toch al die jaren hun echtgenoten terzijde gestaan en meegeleefd. Ik meen dat ook zij een woord van dank en waardering verdienen. Dames en Heren, in naam van de Raad van Bestuur en de Directie van de MIVG bied ik aan alle vereremerk-



ten mijn welgemeende felicitaties aan voor hun vele jaren van trouw en toewijding in dienst van de Maatschappij en ik wens U allen een aangename en fijne avond in het gezelschap van uw echtgenote, familieleden en vrienden. Ik dank U.

De redactie van de MIVG-krant sluit zich bij deze wensen aan en biedt aan alle gedecoreerden haar oprechte gelukwensen aan.

ARBEIDSERETEKEN 2de KLASSE VOOR 25 JAAR PRESTATIE

In volgorde van links naar rechts:

Zittend: de heren Blancquart Achiel, De Roose Marcel, Directeur van Exploitatie J. Lambert, Voorzitter P. Cools, Directeur-Generaal P. Roose, Beke André, De Smet Eddy, Thielemans André.

Staan: De heren Mulert Ignace, Vermeiren Fredy, De Meulemeester Marc, De Coninck Paul, Roelandt Roger, Goethals Marc, Nimmegeers Roger, De Grootte Jordaen, De Coster Roger, Buyse Aimé, Depoorter Oswald, Ide Frans.

ARBEIDSERETEKEN 1ste KLASSE VOOR 30 JAAR PRESTATIE

In volgorde van links naar rechts:

Zittend: de heren Delmeiren August, Vermaercke Léon, Directeur van Exploitatie J. Lambert, Ediers André, Voorzitter P. Cools, Directeur-Generaal P. Roose, De Fruydt Edmond, Van Heesvelde Marcel.

Staan: de heren Herman André, Moerman Romain, Coupillie Gérard, Van Renterghem Gustaaf, Vyncke Kamiel, Van Speybroeck Raymond, Lapinne Willy, Van Den Abeele Hugo.

GOUDEN MEDAILLE DER KROONORDE VOOR 35 JAAR PRESTATIE

In volgorde van links naar rechts:

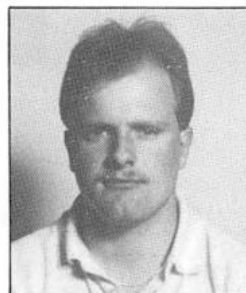
Zittend: de heren Herman André, Delmeiren August, Bradt Roger, Thysbaert Alfred, Ediers André, Voorzitter P. Cools, Directeur-Generaal P. Roose, Vermeulen Michel, Directeur van Exploitatie J. Lambert, Verhe Julianus, Mas Prosper.

Staan: de heren De Vuyst Herman, Van Heesvelde Marcel, Vermeulen Gilbert, Vermaercke Léon, Buysse Roger, Moerman Romain, Coupillie Gerard, Van Renterghem Gustaaf, Rogiest Roger, Van Speybroeck Raymond, De Roker Roger, Lapinne Willy, Van Zande Yvo, De Fruyt Edmond, Suttels Joseph, Frigne Armand, Neyt Roger, Van Helleputte Gustaaf, Baertsoen Robert.

Aan de heer Vermeulen Michel werd bovendien nog de Gouden Palmen der Kroonorde uitgereikt voor 45 jaar prestaties. Proficiat!

EVEN VOORSTELLEN

De heer Filip Terneu,
Maatschappelijk Assistent.



Op 1 maart 1989 werd het bureau van de Sociale Dienst van de MIVG opnieuw bemand. Inderdaad, de heer Filip TERNEU werd na een vergelijkend examen als beste kandidaat aangeworven als Maatschappelijk Assistent, in opvolging van mejuffrouw VAN BUTSELE, die op 1 december 1988 met pensioen ging.

Filip is 25 jaar jong, liep middelbaar onderwijs aan het Koninklijk Atheneum te Gent en behaalde in juli 1985 het diploma van Maatschappelijk Assistent aan het S.H.I.S.S. te Gent. Hij werkte anderhalf jaar bij de Sociale Dienst van het Hartrevalidatiecentrum van het Universitair Ziekenhuis en was bijna twee jaar medewerker bij de Dienst voor Hygiëne en Sociale Geneeskunde van de Gentse Rijksuniversiteit.

Filip wenst U langs deze weg te verzekeren dat hij de uitdaging van deze omvangrijke job met enthousiasme heeft aangenomen en zich zal inzetten om de sociale dienst van de MIVG in de toekomst verder uit te bouwen.

In naam van alle personeelsleden en oudgedienden van de Maatschappij wenst de redactie van de MIVG-krant hem van haar kant een boeiende en vruchtbare loopbaan.

Filip Terneu is elke werkdag van 8.30 tot 12.30 en van 13.30 tot 17.15 uur te uwer beschikking op zijn bureau (behalve de laatste vrijdagmiddag van de maand).

Professioneel danstalent bij de M.I.V.G.

Wie op 20 maart omstreeks kwart na acht 's avonds afstemde op Nederland 1, zal beslist genoten hebben van de Soundmix-Show, een wekelijkse talentenjacht waarin mensen bekende artiesten imiteren met hun aangeboren stem. Een doodgewone zaak zou je zeggen, maar wat sommigen nog niet wisten is het feit dat onze collega's **Lemmens Pierre** en **Buekens Peter** in het dansteam van Patrick De Coninck zaten die op voortreffelijke wijze Michael Jackson imiteerde.

Een prachtig stukje „video-clip”, maar dan wel op het podium van Hilversum. De gehele zang- en dansact kreeg heel veel lof toegewezen door „The Master of Choreografie”, Barrie Stevens.

Ik citeer:

„Alle disciplines van het vak moet je durven om Michael Jackson te doen. Dit is één van de beroemdste clips van de laatste maanden en heeft waanzinnig veel geld gekost. Wat ik heel knap vind van de mensen, is dat ook zonder die filmtrucs en ongelooflijke stunts die in de clip voorkomen, je deze act zonder dit alles even ongelooflijk goed hebt gebracht op dit podium”.

(Barrie spreekt gebroken Nederlands met een Amerikaans accent, vandaar de soms eigenaardige zinsbouw). Einde citaat.

Inderdaad, de synchroniteit der bewegingen en dans-stappen waren écht fantastisch, in de stijl van de ware video-clip zelf. Pierre en Peter, gekleed in het Chicago-gangsterpak, zetten hun beste beentjes voor. Sommigen onder jullie hebben ze reeds „life” aan het werk gezien tijdens een of andere party.

Als men weet dat het reeds een hele prestatie is om te mogen deelnemen aan de selectie-proeven, mag u gerust van een groots talent spreken wanneer u als kandidaat voor de eigenlijke televisie-opnamen verkozen bent. „Deelnemen is belangrijker dan winnen”, zegt men en de jury kende de eerste en tweede plaats toe aan twee andere kandidaten. Geen finale plaats dus, maar misschien wel een kans om op te treden in de halve finale.

Daarom wensen wij Patrick en zijn dansteam, waaronder Pierre en Peter, nog heel veel succes toe in de hoop dat zij de halve finale zullen bereiken.

Danny DE RONNE

DE VLAAMSE VERVOERS- MAATSCHAPPIJ

Sedert 1 januari 1989 behoort het stads- en streekvervoer niet meer tot de bevoegdheid van het nationale Ministerie van Verkeerswezen. De staatsvorming zorgde er immers voor dat Vlaanderen beslissingsrecht krijgt over het Vlaams openbaar vervoer.

Tot nog toe zorgen de N.M.V.B., de M.I.V.A. en de M.I.V.G. voor dit vervoer. De Vlaamse regering (executieve) besliste dat dit in de toekomst beter kan gebeuren door één maatschappij.

In de schoot van de Vlaamse regering is het de heer Johan Sauwens, Gemeenschapsminister voor Openbare Werken en Verkeer, die deze beslissing „vorm” moet geven.

Van bij de aanvang wou de Minister hiervoor beroep doen op de medewerking van de maatschappijen zelf. Een stuurgroep werd geïnstalleerd waarvan, onder voorzitterschap van de Minister, de Directeurs-generaal van de N.M.V.B., de M.I.V.A. en de M.I.V.G. deel uitmaken.

De taak van deze groep is het begeleiden, coördineren en bijsturen van alle werkzaamheden die tot de oprichting van een nieuwe Vlaamse Vervoersmaatschappij aanleiding zullen geven.

De stuurgroep geeft richtlijnen aan vier werkgroepen, samengesteld uit vertegenwoordigers van de bestaande maatschappijen.

1. De werkgroep statuten:

werkt de maatregelen uit die nodig zijn voor de ontbinding van de N.M.V.B., de M.I.V.A. en de M.I.V.G., maakt een ontwerp van decreet op voor de oprichting van een nieuwe maatschappij en stelt eveneens de statuten van die nieuwe maatschappij op.

2. De werkgroep financiën:

bekijkt de financiën en uitgaven van de bestaande maatschappijen en doet voorstellen om ook, wat boekhouding en exploitatierekening betreft, te komen tot één maatschappij.

3. De werkgroep exploitatie:

is de werkgroep die met de meest concrete zaken te maken krijgt. Hoe zal de nieuwe maatschappij dagdagelijks werken? Welke naam zal ze dragen? Vlaamse vervoersmaatschappij of V.V.M. is een voorlopig gebruikte maar niet officiële of definitieve naam. Welke diensten of afdelingen heeft zij nodig?... enz.

4. De werkgroep tarieven:

heeft de duidelijkste maar daarom niet de eenvoudigste opdracht.

Een nieuw tariefsysteem uitwerken voor de V.V.M. dat verstaanbaar is voor de reizigers en het personeel. M.a.w. eenzelfde tarief steunend op eenzelfde openbaar vervoer van hoogstaande kwaliteit doorheen gans Vlaanderen.

De stuurgroep en de werkgroepen hebben reeds een drukke periode van wekelijks vergaderen achter de rug maar hebben ongetwijfeld nog veel werk voor de boeg voor we op 1 januari 1990 kunnen spreken van de oprichting van de V.V.M. Ondertussen is reeds komen vast te staan dat de V.V.M. zal bestaan uit vijf provinciale (of subregionale) filialen met autonomie op het gebied van de exploitatie verbonden door een koepelorganisatie.

Het personeel van de bestaande maatschappijen kan erop rekenen dat zij bij de V.V.M. terecht kunnen met behoud van hun rechten. Dit wordt gewaarborgd door een bepaling opgenomen in het ontwerp van decreet tot oprichting van de V.V.M. Het uitwerken van een nieuw personeelsstatuut wil de Minister later eveneens toevertrouwen aan een werkgroep. Nu is echter nog de raadpleging gaande van alle betrokken partijen, waaronder natuurlijk de vakbonden.

De hindernissen die nog moeten genomen worden alvorens de V.V.M. kan opgericht worden zouden onoverkomelijk zijn, ware het niet dat tussen de N.M.V.B. de M.I.V.A. en de M.I.V.G. een samenwerking groeit die het beste laat verhopend voor het moment waarop zij als één maatschappij zullen gaan werken. Als die samenwerking vragen over de plaatselijke (hier dus Gentse) verzuchtingen en verlangens i.v.m. openbaar vervoer toelaat en er ook concrete antwoorden op geeft, dan zal de V.V.M. haar uiteindelijke opdracht kunnen waarmaken: zorgen voor een groeiend aantal tevreden reizigers.

Jo REYN(JENS

„En de tram
die kwam weer”

In 1898 wordt een studie aangevat om een stoomtramlijn te bouwen vertrekkende van Gent-Rabot over Wondelgem, Evergem, Kluisen, Ertvelde, Oost-Eeklo, Bassevelde en Watervliet. Voor het lijnstuk Bassevelde-Watervliet komt er een negatief advies van de staat gezien de mogelijke concurrentie met de spoorlijn die onder ander ook deze twee dorpen verbindt. In juni 1900 beslist men de lijn maar tot in Bassevelde te laten lopen.

Hoe eigenaardig ook maar men begon de lijn te bouwen van Bassevelde uit en op 06.07.1910 wordt het baanvak Bassevelde-Wondelgem geopend (15 km). Op 01.12.1910. volgt het baanvak Wondelgem-Gent industrie (verbindingsvaart) over een lengte van 10 km. Het laatste stuk Gent-Begijnhofbrug wordt op 08.12.1910 geopend. De lijn heeft nu een totale lengte van 25,6 km.

In 1911 is er voor de eerste keer sprake om het lijnstuk Gent-Evergem te elektrificeren doch door de eerste wereldoorlog worden deze plannen opgegeven. De lijn wordt tijdens de oorlog zo zwaar beschadigd dat zij buiten gebruik dient gesteld te worden. Gent-Evergem wordt heropend op 01.04.1920. Evergem-Oosteeklo op 17.06 en Oosteeklo-Bassevelde op 18.07.

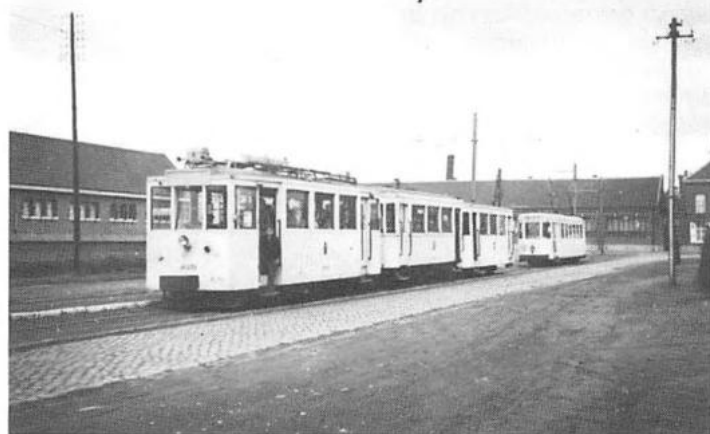
Vanaf die tijd komen de plannen voor elektrificatie weer op tafel. Hierbij komt nog dat de buurtspoorwegen voortaan hun terminus te Gent-St.-Pieters willen. Heel wat onderhandelingen met de ETG (Elektrische tramwegen van Gent) zijn

Korte geschiedenis over de tramlijn GENT-EVERGEM ten tijde van de Buurtspoorwegen

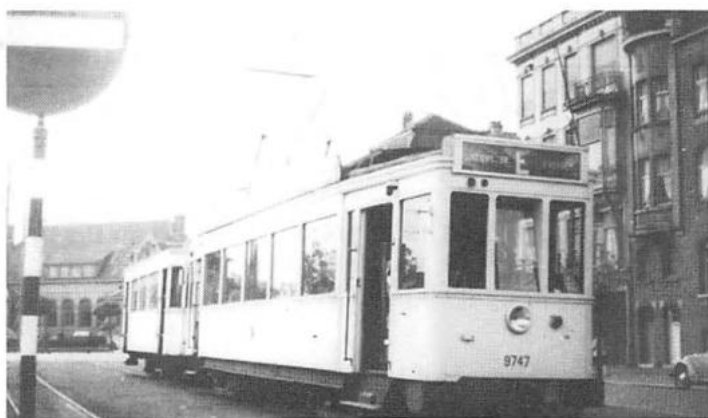
nodig vooraleer men tot een akkoord komt. In 1929 worden de definitieve plannen goedgekeurd. De vroegere tramlijn 10 van de MIVG heeft zijn ontstaan te danken aan deze onderhandelingen. Het lijnstuk Muide-St.-Pietersstation wordt gemeenschappelijk eigendom qua sporen en bovenleiding. Elke Mij onderhoud één spoor en luchtlijn van het dubbelspoor. Op 3 mei 1931 is de elektrische ver-

binding Gent-St.-Pieters Gent-Rabot klaar en op 10 mei 1931 de lijn tot in Evergem. Het is ook op die datum van 10 mei dat de exploitatie Gent-St.-Pieters-Evergem begint. Dieseltrammetjes verzorgen nu de verbinding Evergem-Bassevelde. Alleen op spitsuren vertrekken de dieseltrams met twee bijwagens vanuit Gent Rabot. Tijdens de oorlog 40-44 komen op de lijn Evergem-Bassevelde

Terminus te Evergem op 10.05.1955. De elektrische tram komende van Gent geeft aansluiting met de dieseltram die naar Bassevelde vertrekt (Foto van Witsen)



Kapellestraat postkantoor kort na de oorlog.



De tweeeassige trams werden na de oorlog vervangen door grotere trams op draaistellen (Standaardtype genoemd) Gent St.-Pieters.

opnieuw stoomtrams in dienst ingevolge gebrek aan petroleumprodukten. Het deel Evergem-Bassevelde zal echter op 2 juni 1956 afgeschaft worden om vervangen te worden door bussen.

Enkele jaren later beslissen de Buurtspoorwegen al hun tramlijnen in het Gentse af te schaffen. Op 27.04.59 keurt de Gentse gemeenteraad de verbussing goed voor de lijn naar Evergem en op 30.05.59 vertrekt de laatste elektrische tram vanuit Evergem dorp.

Door de verbussing daalt het aantal reizigers pijlsnel. Heel wat reizigers verkiezen nu een auto te kopen om naar het werk te gaan. Heden is het aantal reizigers die de buslijn Gent-Evergem neemt tot een minimum gedaald en anderzijds moeten we vaststellen dat tramlijn 1 die de plaats van deze buslijn gedeeltelijk inneemt een groeiend succes kent. De redenen hiervan zijn ver-

moedelijk de volgende. De tramlijn biedt een uurrooster met een hoge frequentie aan. Vervolgens heeft de tram voor een deel eigen beddingen zodat zowel stadscentrum als station veel vlugger bereikt worden en tenslotte bieden trams meer comfort dan autobussen en zijn beter geschikt voor massavervoer op spitsuren. Wij wensen dus aan de verlengde tramlijn 1 alle succes en aan de inwoners van Evergem vele, snelle en comfortabele verbindingen naar de stad.

De hierbij geïllustreerde foto's zeggen meer dan heel wat tekst. Aan lezers die nog oude foto's hebben over deze lijn (en andere buurtspoorlijnen in het Gentse) vragen wij of zij ons een afdruk zouden willen bezorgen. Interessante documenten over de lijn E kunnen in volgende MIVG-kranten afgedrukt worden.

ir. P. de Meyer

TE KOOP

Schuifraam met enkel glas, afm. B 1,45 x H 1,60 m. perfecte staat; éénpersoonsmatras, nieuw; marmeren blad (bruin) voor vuur, afm. B 0,50 x L 0,85 m; beeld van hond, afm. L 0,60 x H 0,45 m.; vogelkooi.

Julien Dhaese
Waterstraat 110
9110 Gent-St.-Amandsberg
Tel. 51.21.94 (na 16 uur)

IJskast tafelmanier AEG, zo goed als nieuw, 1400 fr.; gasvuur op butaan, vier bekken, 400 fr.

Albert Praet
Wiemersdreef 10
9000 Gent
Tel. 22.70.82

Op woensdag 24 mei 1989 bracht de Raad van Bestuur van de M.I.V.G. aan de Algemene Vergadering der Aandeelhouders verslag uit over haar prestaties in 1988.

Terwijl de algemene doelstellingen van de M.I.V.G. in 1988 onveranderd bleven, met name het opvangen van de vervoersbehoeften van de bevolking en van organisaties binnen het vervoersgebied van de Maatschappij, zijn toch — onder invloed van gewijzigde externe factoren — bepaalde klemtonen anders komen te liggen.

Bij de beoordeling van het exploitatieresultaat van het huidige verslagjaar moet eraan worden herinnerd dat 1988 het laatste jaar is van het zesjarig saneringsplan, dat aanvang op 1 januari 1983.

In het Staatsblad van 20 januari 1983 verscheen het Koninklijk Besluit nr. 175, exclusief van toepassing op de M.I.V.G.

De Koninklijk Besluit voorzag ter afdekking van het exploitatietekort in 1983 een staatssubsidie van 530,8 miljoen frank, respectievelijk van 507 miljoen frank in 1988. Deze bedragen zijn uitgedrukt in „constante prijzen 1983”. In praktijk werd aan de Maatschappij in 1988 echter een lagere subsidie toegekend, met name 505,2 miljoen frank. Ten overstaan van 1983 betekent dit in constante prijzen een besparing van 4,82 %.

Een correcte vergelijking dient echter ook rekening te houden met de inflatie in de periode 1983-1988, die volgens het Nationaal Instituut voor de Statistiek (gegevens van INBEL), respectievelijk:

- in 1983: gemiddeld 7,7 %
- in 1984: gemiddeld 6,3 %
- in 1985: gemiddeld 4,9 %
- in 1986: gemiddeld 1,3 %
- in 1987: gemiddeld 1,6 %

- en in 1988: gemiddeld: 1,2 % bedroeg.

De gecumuleerde gemiddelde inflatie over de periode 1983-1988 bedraagt bijgevolg 25,08 %.

Daaruit valt af te leiden dat de staatssubsidie van 530,8 miljoen frank in 1983 na correctie van de inflatie, overeenstemt met 663,9 miljoen frank in 1988. Als men noteert dat de werkelijke staatssubsidie in 1988 aan de M.I.V.G. 505,2 miljoen frank bedraagt, dan valt daaruit af te leiden dat de Maatschappij er in een periode van zes jaar in geslaagd is het vervoerbedrijf te runnen met een staatssubsidie die 24 % lager ligt dan in 1983!

In 1988 zelf werd de uitgavenstroom van de Maatschappij beperkt tot 869 miljoen frank, hetzij een vermindering van 1,04 % ten overstaan van 1987, terwijl de inkomsten in totaal 363,9 miljoen frank bedroegen, hetzij een lichte toename met 0,32 % ten opzichte van vorig jaar. Na aanzuivering van alle negatieve saldo's en een normale opbouw van functionele en investeringsprovisies, resulteert dit in een kostendeckingscoëfficiënt van 41,87 %.

Anderzijds staat de Maatschappij — in de loop van 1989 — voor bijzonder ingrijpende veranderingen die voortvloeien uit de wet op de regionalisatie, en meer bepaald uit de overheveling van de bevoegdheden inzake stads- en streekvervoer naar de gewesten.

In afwachting dat de nieuwe structuren worden gedefinieerd, wil de Raad van Bestuur benadrukken dat het optimale beheer van een stadsgewestelijk systeem van openbaar vervoer eigen aspecten vertoont die een grote autoomie van de beheersmaatschappij en een passende inspraak van de lokale besturen en organisaties onderstelt.

Doorstroming

Hoewel de groei van de mobiliteit binnen het Gentse stadsgewest in het afgelopen jaar momenteel niet in cijfers is vrijgegeven, is deze toch belangrijk. Dit blijkt uit de toenemende files op de stadsring, maar ook uit het aantal uren aanschuivend of/ten stilstaand verkeer in de binnenstad. Voor zover de toename van het aantal inschrijvingen van nieuwe en tweedehandse personenwagens in het Rijk in 1988, ook maatgevend zou zijn voor het stadsgewest Gent, kan men stellen dat de automobiliteit ten opzichte van 1987 met gemiddeld 9,5 % is gestegen (afgeleid uit gegevens van het N.I.S.).

In vele gevallen had het toenemend autogebruik, ernstige regelmaatverstoringen van het openbaar vervoer tot gevolg. Het effect werd bovendien versterkt door de talrijke wegenwerken op de invalswegen waarover vooral de lijnen 17, 18, 30, 31 en 38 van de Brugsepoort naar en van de Korenmarkt en Sint-Jacobs rijden. In 1988 werden ook geen nieuwe initiatieven genomen om — ter vervanging van het lussenplan van 1987 — het privéverkeer in de binnenstad beter te kanaliseren, respectievelijk te verdunnen.

Daartegenover staat dat het reizigersverlies dat vooral in 1986 beduidend was, en in 1987 beperkt bleef, in 1988 kon gestabiliseerd worden en zelfs omgebogen in een lichte stijging met 0,78 %. Omdat de vervoerstarieven in 1988 eveneens ongewijzigd bleven, vertaalde de bescheiden reizigerswinst, zich ook in een slechts geringe stijging van de verkeersontvangsten met 0,14 %. Het verschil tussen de laatste twee percentages valt te verklaren uit een selectieve verschuiving binnen het reizigersbestand naar de goedkopere vervoerstittels. Opval-

lend in dit verband is vooral de aangroei van de schoolabonnementen met nagenoeg 4 %.

Verkeershinder

In 1988 onderging de lijnvoering geen enkele wijziging, terwijl evenmin aan het bedieningsniveau werd geïnteresseerd. Met betrekking tot de doorstroming kon een akkoord worden bereikt over het openstellen van de draai- bruggen. Door het Bestuur der Waterwegen is toegezegd dat deze dienst zich zal inspannen om deze bruggen — waar alle tramlijnen over rijden — enkel open te draaien vóór 5 uur 's ochtends, waardoor de hinder voor het tramverkeer zou vervallen.

Om anderzijds de hinder voor het openbaar vervoer naar aanleiding van allerlei happenings te beperken, werd verder op twee niveau's overlegd met de betrokken handelaren of hun dekenijen, en met het College van Burgemeester en Schepenen. Het opzet is tot een algemene planning en langlopende regeling van happenings te komen, derwijze dat het openbaar vervoer minder of niet meer moet worden omgeleid, en de reizigers dus minder vaak worden misleid door afwijkende lijnvoeringen en dienstroosters.

Tramlijn 1

Op 16 mei werden de grond- en rioleringswerken aangevat voor de aanleg van de tramzate voor tramlijn 1 op het grondgebied Evergem en de bouw van de parallel verloopende rijksweg N 456; eind november waren de werken ten behoeve van de tramzate beëindigd. De aanleg van de trambaan zelf, met voorafgaandelijke afbraakwerken, bouw van een grondkeermuur en taludwerken waren op 17 oktober op het grond-



gebied Wondelgem voltooid, met inbegrip van de werken aan de Waalbrug. Aansluitend werd onmiddellijk gestart met de werken op het grondgebied Evergem. Inmiddels werden ook de kabels en leidingen van openbaar nut door de vergunning houdende maatschappijen verplaatst. In opdracht van de Dienst Wegenwerken van de Stad Gent werd op 2 augustus gestart met de herprofilering van de Schouwingstraat en Heinakker; eind november was deze herprofilering voltooid.

In aansluiting bij de aanleg van de sporen, werden rond de jaarwisseling door de dienst Vaste Installaties van de M.I.V.G. de wissels gemonteerd aan beide zijden van de Waalbrug.

Om de lijn optimaal te beveiligen moet een overweg-signalisatie geplaatst worden ter hoogte van de kruising van de trambaan met de Industrieweg en een enkelspoorsignalisatie op de Waalbrug.

Het Ministerieel Besluit dat de installatie van de overweg-signalisatie moet toelaten, werd aangevraagd bij het Ministerie van Verkeerswezen op 18 oktober en genomen op 15 december. De studie van het kruispunt en van de overweg-signalisatie wordt uitgevoerd door het Ministerie van Openbare Werken. Anderzijds werd het bijzonder bestek met betrekking tot de enkelspoorsignalisatie door de veiligheidschef-M.I.V.G. op 28 november overgemaakt aan de Dienst Bevordering van het Stedelijk Vervoer. Wat de verlenging van tramlijn 1 naar Zwijnaarde betreft werden door het Studiebureau S.W.K. alle aanbestedingsdocumenten voor de herprofilering van de Sint-Pietersaalststraat, De Galglaan en de Zwijnaardsesteenweg opgemaakt en door de Minister van Verkeerswezen goedgekeurd op 14 maart.

Trolleylijn 3

De infrastructuur voor de trolleylijn 3 werd in 1988 voltooid. Het sluitstuk in de bovenleiding tussen Sint-Michielsplein en Sint-Jacobs werd geplaatst en afgewerkt op 26 februari.

De tractiestations Korenmarkt, Meersemdries, Dampoort en Malpertuus werden bouwtechnisch definitief opgeleverd, terwijl het station Guislain werd afgewerkt op 17 februari. De elektrotechnische uitrusting van de tractiestations Korenmarkt, Meersemdries en Dampoort werd eveneens definitief opgeleverd; dezelfde uitrusting werd geïnstalleerd in de tractiestations Malpertuus en Guislain en respectievelijk voltooid op 24 mei en 30 juni.

De grondwerken voor de bouw van de trolleyloods werden aangevat op 29 februari 1988.

De ruwbouw vorderde vrij goed, zodat de inmiddels geleverde trolleybussen vanaf 1 oktober in de nieuwe loods konden gestald worden. De elektrische uitrusting van de loods werd geïnstalleerd vanaf 21 november. De persluchtvoorziening en de verluchting startte op 12 december. Door toedoen van het Stadsbestuur en onder het beheer van de Technische Dienst Wegenwerken van de stad Gent werden alle straten afgewerkt op de westelijke lijntak van trolleylijn 3 tussen Mariakerke en het Sint-Michielsplein, evenals op het centrale gedeelte tussen het Sint-Michielsplein en Sint-Jacobs. In totaal werden in de periode 1983-1989 alsdus 4570 m. straten vernieuwd op de westelijke lijntak en in het centrale gedeelte, terwijl op de oostelijke lijntak tussen Sint-Jacobs en Gentbrugge-Meersemdries circa 710 m. straten een asfalt-overlay kregen.

De studies, de controle op,

en de coördinatie van de uitvoering van de werken (tram 1 en trolley) werd zoals gebruikelijk, verzorgd door de Bijzondere Studiedienst van de M.I.V.G.

Toekomstplannen

De totale netstructuur van het openbaar vervoer en de kwaliteit van de dienstverlening is in 1988 onderwerp geweest van een nieuwe studie, die heeft geleid tot een aantal „opties op lange termijn voor het Gentse stadsvervoer”. Aanleiding daartoe was de vaststelling dat de zo noodzakelijke doorstroming van de trams en bussen van het openbaar vervoer in de Gentse binnenstad niet verbetert, wel integendeel.

Op 14 december werden de plannen van de Maatschappij in het Vlaams Perscentrum aan de pers voorgesteld, terwijl de heer J. SAUWENS, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer bij zijn informatief bezoek aan de Maatschappij op 23 december eveneens op de hoogte werd gebracht van de lange termijn opties van de M.I.V.G. Zodra het nieuwe College van Burgemeester en Schepenen te Gent is geïnstalleerd, zullen de plannen ook officieel aan het Gentse stadsbestuur worden voorgelegd. Meer details hierover vindt U uitvoerig in de MIVG-krant nr. 19.

Infrastructuur

Op het M.I.V.G.-spoornet werden in 1988 nagenoeg 450 m spoor vernieuwd, en werden diverse nieuwe wissels geplaatst. Zo werd het bestaande wisselcomplex ter hoogte van de carrosseriewerkplaats in de remise uitgebouwd en door een nieuw vervangen. Voor de verlenging van tramlijn 1 naar Evergem werd een nieuw wisselcomplex geplaatst ter

hoogte van de Liefkenstraat. Er werden verder — met het oog op de overgang naar enkelspoor op de Waalbrug te Evergem — twee eenvoudige wissels geplaatst ter hoogte van de landhoofden van deze brug.

Tenslotte werd in de Cataloniëstraat nog een terugkeerwissel ingebouwd en werd de wissel Sleepstraat, verplaatst naar de Langesteestraat, om er de terugkeer van de voertuigen van lijn 12 mogelijk te maken.

Met betrekking tot de terreinen en gebouwen valt vooral te vermelden dat de derde fase in de vernieuwing van de tramremise werd aangevat op 2 augustus en dat deze werken volledig werden beëindigd op 21 december. In aansluiting bij deze verbouwing werd de aanpalende oude garage gesloopt en de grote remzandsifo' buiten de remise geplaatst.

Om de wisselstukken voor de trolleybussen te kunnen stapelen bleek het noodzakelijk de bestaande magazijnoppervlakte uit te breiden. Er werd gekozen voor het monteren van een supplementair platform van 109 m², waarop minder omvangrijke wisselstukken bij middel van een vorklift kunnen gestapeld worden. Meteen werd de verwarmingsinstallatie van het magazijn geoptimaliseerd, waardoor het energieverbruik kan dalen. Ten behoeve van eigen personeel en publiek is een aanvraag ingediend voor de installatie van een derde sanitaire unit ter hoogte van Guislain; de andere units bevinden zich aan de Heuvelpoort, respectievelijk de Dampoort.

Promotie en Marketing

Zoals vorig jaar, werden in 1988 talrijke externe promotieactiviteiten georganiseerd, met de bedoeling zowel de



eigen reizigers, als meerdere potentiële doelgroepen te wijzen op de ruime verplaatsingsmogelijkheden met het openbaar stadsvervoer. Over de verschillende activiteiten werd in de voorbije edities van de MIVG-krant ruime aandacht besteed: Lente- en Jaarbeurs, Kollefeesten, Jeugdrijck, Gentse Feesten, Ajuintjesmarkt, Trein-Tram-Bus-weekend, persconferenties, colloquium en bedrijfsbezoeken.

De Maatschappij wil met deze activiteiten bewust aanwezig blijven in het hele socio-economisch gebeuren in Gent, de aandacht van de Gentenaren en de bezoekers van de Arteveldestad gaande houden, en zo haar belangrijke mogelijkheden in het verzorgen van de mobiliteitsbehoeften onderstrepen.

Allerlei

Aan de Raad van Bestuur werd voorgesteld de oldtimer, het drieassig motorvoertuig 339 compleet te renoveren, met het doel het actiever in te zetten bij diverse openbaar vervoerhappenings en bij promotieacties. De Raad gaf zijn akkoord en kort voor de

jaarwisseling konden de gebr. RIJCKAERT onder toezicht van de M.I.V.G. starten met de voorbereidende werkzaamheden, gevolgd door de ontmanteling van het voertuig. Wellicht zal deze restauratie tegen de Gentse Feesten van 1989 beëindigd zijn. In de loop van 1988 werd ook de carrosserie van 5 dieselbussen hersteld; op 3 bussen na is het vooropgestelde programma van carrosserievernieuwing afgevoerd; één buiten dienst gestelde bus werd als schroot afgevoerd. Om de dieselbussen bij aanvang van de dienst sneller in bedrijf te krijgen werd een persluchtleiding met compressor gemonteerd in de busloods en op de stalling langs de Oude Brusselseweg. Voor de woonwijk langs de Oude Brusselseweg betekent dit een gevoelige reductie van de geluidsoverlast in de vroege uren. De trolleyloods wordt van meetaf aan met een analoog persluchtcircuit uitgerust.

Tenslotte werd de politiek van produktiviteitsverhoging door verdere informatisering in de Verkeersdienst en de Administratie in 1988 konsekwent verdergezet.

Goede reis

DEEL 1

Wenen is een prachtige stad vol legenden en aardse schoonheid. De charme van een Weense vakantie bestaat dan ook gedeeltelijk uit „het zelf” ontdekken hoeveel daarvan waar is en hoeveel daarvan fantasie is.

De geschiedenis van Wenen reikt ver terug. Vanaf de 1ste eeuw na Christus tot de laatst regerende Habsburger Frans-Josef I, die maar liefst 68 jaar heeft geregeerd. Het einde van dit keizerrijk voltrok zich tijdens de eerste wereldoorlog. Maar wees gerust, deze aflevering van „Goede Reis” wordt zeker en vast geen saaie geschiedenisles, maar een leuke, leerzame trip doorheen de mooie hoofdstad van Oostenrijk.

Vooraleer we de eigenlijke stad bereiken, houden we een klein oponthoud in **Medelike**, beter gekend als **Melk**, waar u de schitterende Benedictijnenabdij met zijn enorme kunstschaten kunt bezoeken. Het geheel doet ons aan een vesting denken, daar de abdij werd gebouwd op een heuvelrug in een bocht van de „Blauwe” Donau.

Laten we nu verder stroomopwaarts rijden om zo de stad Wenen te bereiken. In tegenstelling met Parijs zijn alle bezienswaardigheden samengebundeld zodat een bezoek van de ene kerk tot het andere museum slechts enkele minuten wandelen vergt. Laten we nu ons korte bezoek aan die prachtige stad starten met een ontdekkingstochtje doorheen het **Hofburg**. Dit grandioos paleis bevat 7 delen waaronder de Reichskanzlei en de Spaanse Rijkschool, waar u de Lipizanner paarden ballet ziet dansen met de precisie van een ware balletdanser. Verder in dit Hofburg vindt u kunstschaten en rijk vergulde kamers terug. Zij zijn getuige van de grootse rijkdom uit die tijd. Verdere ingrediënten van dit lonende bezoek zijn de reusachtige schilderijen, levensgrote marmeren beelden en muren omwoven met rode satijnstof. Een ander fabelachtig paleis is **Belvedere** en tevens het allermooiste van Wenen. Zij vormt als het ware een echt sprookjesachtig geheel dank zij de mytische beeldhouwwerken, fontein en diverse watervallen. Het paleis zelf bevat twee delen: het **Oberes Belvedere** en zijn tuin die u naar het **Unteres Belvedere** brengt.

Exploitatieuitslagen

Ontvangsten	1987	1988
Verkeersontvangsten	351.948.631	352.431.975
Reklame en andere	10.748.226	11.432.838
Totaal	362.696.857	363.864.813
Uitgaven		
Wedden, lonen en sociale lasten	649.876.071	656.043.983
Brandstof	27.007.924	24.997.814
Elektrische energie	19.457.449	18.888.860
Andere	85.160.058	47.196.150
Provisies	28.501.435	45.068.461
Afschrijvingen en interestlasten	55.158.587	62.658.928
Verzekeringen	13.035.333	14.210.617
Totaal	878.196.857	869.064.813
Exploitatieuitslag	-515.500.000	-502.200.000

BELGIË IN CIJFERS 1989

INBEL heeft het nieuwe aangepaste zakfaldertje „België in cijfers” gepubliceerd. Het bevat de belangrijkste statistieken voor België van 1980, 1985 en 1987 over de bevolking, prijzen en lonen, landbouw- en industrieproducten, staatsfinanciën, buitenlandse handel, Bruto Nationaal Produkt.

Deze folder is beschikbaar in het Nederlands, Frans, Duits, Engels en Spaans en kost 20 fr. per exemplaar.

U kan het handige zakfaldertje bekomen door overschrijving van het verschuldigde bedrag op P.C.R. 000-0014702-55 van INBEL met vermelding van titel, taal en het aantal gewenste exemplaren.

U kan het ook steeds bekomen in het Informatiecentrum van INBEL, Kunstlaan 3 te 1040 Brussel dat elke werkdag doorlopend open is van 10 tot 17 uur.



De parel van de stad: Belvedere



Het wereldbepaald Riesenrad

„WENEN de stad en zijn legenden”

In dit deel ontving de prins zijn gasten. Vanop het terras kan u de stad aanschouwen en ziet u zonder twijfel de toren van de **Stephansdom**. Deze dom bevindt zich in het midden van de stad en werd gebouwd in gotische stijl. De noordertoren werd nooit voltooid en bevat de gekende **Pummerin-Klok** die gegoten werd uit het gesmolten metaal van kanonnen. In de stenen mantel van de dom bevinden zich nog kadavers van mensen die omkwamen tijdens de pest-epidemie, alsmede urnen die de harten bevatten van vooraanstaande Habsburgers. Ook het enorme stadspark verschuilt diverse geheimen. Tijdens onze rondwandeling vonden we twee wereldberoemde mensen terug die in hun eeuwige slaap, midden in een groene oase van rust, hun muziekneurieden: **Mozart** en **Robert Stolz**. Eventjes verder, buiten het park, en nabij de Stephansdom, vindt u de **Pestzuil** terug, die werd opgericht op het einde van de pest-epidemie in 1769.

Op die plaats was vroeger een lange gracht gegraven waarin men de lijken gooide. De hoogte van de pestzuil geeft aan hoe hoog de lugubere lijkenstapel wel was nadat de Zwarte Dood haar vernieling had gezaaid. Wanneer u de stad vanuit de hoogte wenst te bewonderen, hoeft u zich naar de „Alte Donau” te begeven. Daar staat de 252 meter hoge **Donauturm** met zijn twee restaurants. Tijdens uw maaltijd kan u de gehele omgeving aanschouwen zonder één nekspieltje te verroeren. Het restaurant werd namelijk op een draaiend plateau bevestigd zodat u met een snelheid van 1 meter per 10 minuten langzaam maar zeker de stad kan afspeuren. Ongetwijfeld merkt u dan het **Riesenrad** op. Tijd dus om de beentjes te strekken en een kijkje te gaan nemen zoals Orson Welles dit deed in „De Derde Man”. We bevinden ons nu op het kruispunt van de Frans-Josefkaai en de Stubenring. Enkele meters verder zien we de ingang van het pretpark **Prater**, waar zich het rad bevindt. Als de Stephansdom toen niet reeds het onbetwiste symbool van de stad geworden was, zou het in 1897 gebouwde rad van Prater daar zeker aanspraak op kunnen maken, vooral na die wereldberoemde film „The Third Man”. Het rad bevat 14 helderrode kabinen die u met een snelheid van 3 km/uur een rondje doen draaien. Bij glashelder weder kan u zelfs de Alpengordel waarnemen. Een rondje duurt ongeveer 15 minuten en is beslist de moeite waarde. Een ander reusachtig bouwwerk is de **Karlskirche**, één van de belangrijkste Weense barokkerken. De voor-gevel doet ons denken aan een Griekse tempel geflankeerd door 2

enorme Romeinse zuilen met daarop twee Turkse torentjes. De koepel van de enorme kerk lijkt sterk op die van de St.-Pieterskerk te Rome. Kortom: een internationaal geheel. Buiten de stad (10 km ten Z.W.) bevindt zich het sprookjespaleis **Schonbrunn** met zijn **Gloriette**. In dit enorme paleis handelde Maria-Theresia haar zaken af. Leopold I huurde dit geheel zelfs als zomerverblijf. Het paleis weerspiegelt de vriendelijkheid en persoonlijkheid van Maria-Theresia die in 1740 de troon besteeg. In de hoogte eventjes voorbij de enorme tuinvijver, weerspiegelt zich de Gloriette, een neo-klassieke zuilenrij vanwaaruit u in de verte het **Wienerwald** ziet opduiken die het drama van Mayerling probeert te verbergen met zijn zachtgroen deken, waarop de bloedvlek van de twee geliefden nog duidelijk waar te nemen is. In ons tweede gedeelte van Wenen „De stad en zijn Legendes” beleven we het Mayerling-drama; groeten we het graf van de oudste abt die er ooit leefde; ontdekken we het Dodenmasker van Beethoven; verneemt u waarom in Wenen alles „Gemütlichkeit” is — behalve de wind — en brengen we een bezoek aan het Natuur- en Kunst-historisch museum en de wereldbepaalde Opera van Wenen. Tevens kan u een **prachtige weekend trip** winnen met de **prijsvraag** over de stad Wenen. Als klap op de vuurpijl krijgt u er een exclusieve, nooit geziene foto bij die ondanks het verbod tot fotograferen en de uiterste voorziene veiligheidsmaatregelen, toch werd genomen.

Danny DE RONNE

LUSTRUM

U hebt waarschijnlijk al het gelauwerde cijfer 5 op de voorpagina van dit blad ontdekt. Inderdaad, onze MIVG-krant begint met dit nummer zijn zesde jaargang. Op 25 maart 1984 verscheen voor het eerst het bescheiden proefnummer met de aanhef „Een nieuwe lente...”. Vijf volle jaren heeft de redactie gepoogd het personeelsblad te doen uitgroeien tot wat het nu is: een volwaardig informatieblad voor en door de medewerkers van de MIVG met een degelijke layout. De oplage loopt thans rond de 1250 exemplaren en naast het eigen personeel en de oudgedienden ontvangen ook de media en heel wat binnenlandse en buitenlandse liefhebbers van het openbaar vervoer ons blad, waarin zij met belangstelling de evolutie van het stedelijk vervoer in Gent kunnen volgen. Langs deze weg houdt de redactie eraan alle personeelsleden, het bestuur van de Vriendenkring en andere medewerkers die in de loop van de vijf voorbije jaren onze krant met artikels, illustraties en foto's hebben gestoffeerd, van harte te danken voor hun inzet en onverdroten belangstelling. Wij gaan trachten de volgende vijf jaar deze weg op dezelfde wijze te blijven bewandelen.

BOEKEN

Zopas verscheen het verslagboek van het colloquium „Welke toekomst voor het stadsvervoer?”, dat op 20 april 1988 onder grote belangstelling ingericht werd in het „Pand”. Inrichtster van het colloquium en tevens uitgeefster van dit colloquiumboek is de vereniging „Ghent Traffic”, studie-, documentatie- en informatiecentrum voor verkeer en vervoer.

Dit rijk geïllustreerde boek (200 blz.; 22 tabellen en 57 figuren waaronder heel wat foto's en zeer verzorgde kaarten), kon op geen beter moment verschijnen. In Gent komt immers, naast de ingrijpende wijzigingen in het MIVG-net, geleidelijk de dis-

Kort nieuws

AIDS-PREVENTIE

De Staatssecretaris van Volksgezondheid en Gehandicaptenbeleid heeft de bedrijfspers gecontacteerd om volgend bericht via het kanaal van de personeelskranten te publiceren, waar wij dan ook met genoegen op ingaan.

Zoals U weet werd 1 december door de WGO (Wereldgezondheidsorganisatie) uitgeroepen tot werelddag van de strijd tegen AIDS. Bij deze gelegenheid werd de nadruk vooral op twee aspecten gelegd:

1. het recht op opsporing van het AIDS-virus voor elk individu;
2. het gebruik van het voorbehoedsmiddel als enig doeltreffend middel tegen besmetting, en dit in de huidige stand van het onderzoek.

In België zijn er momenteel 408 AIDS-patiënten in ziekenhuizen opgenomen en 12 tot 15.000 seropositieven, en dit volgens de betrouwbare wetenschappelijke berekeningen.

Om de ontwikkeling van deze epidemie een halt toe

te roepen, is de bijdrage van iedereen vereist.

Wanneer een zieke zich bij zijn arts of in het hospitaal aanmeldt, vraagt hij impliciet dat de vereiste onderzoeken worden gedaan om „klaar te zien in zijn fysieke toestand.” Daartegenover staat dat, wanneer een gezonde persoon werk zoekt of een verzekeringstraakt wil afsluiten, hij geen klinisch onderzoek vraagt. Hij kan dus niet onderzocht worden tegen zijn wil in. Het is daarom dat de internationale instanties, bijna unaniem, het vroegtijdig opsporen van AIDS, zonder medeweten van de persoon, of tegen zijn wil in, veroordelen.

Maar meer en meer blijkt, dat het voor ieder van ons nuttig kan zijn te weten of wij al dan niet besmet zijn met het AIDS-virus. Inderdaad, indien we door het virus besmet zijn kan een goede medische en psychologische bijstand helpen om een gezonde drager van het virus te blijven, en kan de uitbreiding van de ziekte also sterk vertraagd worden. Bovendien, wetende dat wij gezonde dragers zijn zullen wij onze verantwoordelijkheid opnemen wat betreft het risico onze seksuele partners te besmetten. En we zullen ons herinneren dat het gebruik van een condoom het meest efficiënte middel is om te voorkomen dat het virus van de ene seksuele partner aan de andere wordt

overgedragen.

In de ondernemingen mag er geen enkel onderzoek tot opsporen van het AIDS-virus worden verricht buiten de wil om van de werknemers, maar het is de taak van deze de opsporing te vergemakkelijken voor hen die zich zorgen maken over eventuele besmetting. Het beste voor een ongeruste persoon is zich te wenden tot zijn arts en hem in vertrouwen te nemen. Zij die zulks wensen kunnen echter ook beroep doen op andere structuren die een strikte geheimhouding verzekeren.

TELETEKST

Wie over een televisietoestel beschikt met teletekst moet er eens de pagina's 395 en volgende op naslaan. Sinds begin maart zendt de BRT-televisie onder impuls van teletekstproducer en fervent openbaar vervoerliefhebber Bruno Verpoorten in samenwerking met de Public Relations-diensten van de Maatschappijen een rubriek uit „Informatie over stads- en streekvervoer”. Zo verscheen op 13 maart bijvoorbeeld een rubriek „Paashaas schenkt Gent een trolleylijn”. Telefoonnummers van alle netten en binnenkort ook de tarieven zullen onder deze pagina's worden uitgezonden.

cussie op gang over het al dan niet ondergronds brengen van de tramlijnen in het centrum. Anderzijds kampen de meeste steden met steeds scherper wordende parkeer-en/of fileproblemen. „Welke toekomst voor het stadsvervoer”, volledig tweetalig uitgevoerd met viertalige samenvattingen van de referaten, kost 650 fr (+ 50 fr verzendingskosten) en is schriftelijk te bestellen bij: „Ghent Traffic”, Kortrijksesteenweg 622 te Gent. Inlichtingen bij drs. B. Vancraeynest (091) 22 57 15 (binnenpost 2781). Het boek is ook te koop in het Infocentrum Stadsvernieuwing, Veldstraat 55 te Gent.

B. VANCRAEYNEST (ed.)

WELKE TOEKOMST VOOR HET STADSVVERVOER ?

—VERSLAG VAN HET COLLOQUIUM
(GENT - 20.04.1988)



BRUGSCHOOL

Op donderdag 20 april was het feest voor de kindjes van de eerste klas van de Brugschool aan de Trekweg te Mariakerke. Zij mochten immers die morgen allemaal een ritje maken met de nieuwe trolleybus. De klasgenootjes van Ciel Berings hadden een beetje druk uitgeoefend op diens opa (de heer Roose). Ciel had immers het lint mogen vasthouden aan Meersemdries zodat mijnheer de Minister het kon doorknippen. En wie zo'n eer te beurt valt, mag wel eens iets voor zijn vriendjes doen. En ja hoor, die donderdagmorgen was het zover. Onder begeleiding van meester Luc Gevaert en Juf Karine Bals stapten de kindjes op de wachtende trolleybus aan de terminus te Mariakerke voor een ritje naar Gentbrugge en terug. Nadien werd natuurlijk een opstelletje gemaakt. Meester Gevaert stuurde ons de vier leukste verhaaltjes (van Jan Alleman, Eva Van Wassenhove, Katrien Martens en Jan Froyman). Wij drukken dat van Jan Alleman hier graag af.

„de trolleybus, we gaan om 9u15 van de brugschool weg maar we zijn te vroeg. we keken eventjes naar de kermis. eindelijk kwam de trolleybus aan. we stapten op en moesten niet betalen. ik zat naast cindy op de zetel en we waren al in gentbrugge. dan stapten we uit. dag meneer de vos, bedankt voor de leuke rit. daar reed de trolleybus weg. we keerden met een andere trolleybus terug naar school. het was heel prettig. heel prettig juf.

BRIEF

Op 6 maart ontving de MIVG volgende brief. Aan de directie van de MIVG

Geachte Heer, Mevrouw,
Op woensdag 1.03.89 werd onze zoon Wannas door een tram in de Veldstraat aangereden. Zonder gevolgen, gelukkig. Wij houden eraan om de personeelsleden die

LENTEBEURS

Van 11 tot 19 maart 1989 was de MIVG samen met de andere vervoersmaatschappijen andermaal vertegenwoordigd op de Lentebeurs. De Spoorwegen leverden het standmateriaal en bouwden een smaakvol geheel op. Met de Jaarbeursdirectie werd een vervoersformule uitgewerkt die voor alle partijen een succes mag genoemd worden. „De Lentebeurs begint al aan het station met de gratis beursbus” zo klonk het motto van deze manifestatie. Iedereen werd gratis vervoerd van het St.-Pietersstation tot aan de ingang van de hallen binnen het domein van Flanders Expo.

Dit keer werd het voor de MIVG een speciale beurs. Immers, precies een week na sluitingsdatum werd de herschikking van het busnet, de verlenging van tramlijn 1 en de indienststelling van de trolleybus een feit. Niet verwonderlijk dat de stand als het ware een bestorming onderging van paniekerige reizigers, die dachten dat het einde van hun verplaatsing met tram of bus in zicht was. Felicitaties voor het personeel dat zich negen dagen lang heeft ingespannen om de mensen met geduld en vriendelijkheid te woord te staan en er meer dan éénmaal 's avonds een schorre keel aan overhielden.

ter plaatse waren te bedanken om hun vlotte en vriendelijke tussenkomst. Zou U zo vriendelijk willen zijn dit woordje van dank over te maken aan uw medewerkers. Nogmaals dank. Met vriendelijke groeten.
Familie Quartier.
Proficiat aan de betrokken personeelsleden!

Kort nieuws



De stand van het Openbaar Vervoer op de Lentebeurs.



De gratis Lentebeurs-bus kende een ononderbroken succes.

AANKOOPVOORDELEN

**NAUDTS-BRANDSTOFFEN
PETER BENOITLAAN 30
9219 GENTBRUGGE**

Levering van mazout voor verwarming aan de leden en gepensioneerden van de Vriendenkring.

Voorwaarden:

- Aankoop van minimum 1.000 liter.
- Betaling kontant (cash of per cheque), te betalen bij levering.
- Toepassing officiële dagprijs (BTW inbegrepen).
- Toegestane korting van minimum 1 BF per liter.

In geval van bijzondere omstandigheden (prijzveranderingen, regeringsbeslissingen inzake programma-akkoord en moeilijkheden op de petroleummarkt) kan dit aanbod wijzigingen ondergaan.

Bestellen kunt u telefonisch op het nummer (091) 30 66 44.

Geschiedenis van de Gentse tramwegen (17)

De grote verbouwingen van de jaren 50 en de verdere loopbaan van de reeks 316-387

Tijdens het plannen van de grote verbouwingen voor de jaren 50 werkten men in 1948 en 1949 reeds in die optiek verder en zo worden reeds alle T₄a-motoren omgebouwd (T₄a tr = transformé).

In 1949 worden de rijtuigen eveneens voorzien van lijnummers halfweg te zijkant van de kast. Deze lijnummers zijn geschilderd op kleine inschuifbare plaatjes. Begin 1950 is men klaar om de werken aan te vatten. Voor alle reeksen drieassers tussen 316 en 405 worden in grote lijnen volgende verbouwingen voorzien:

1. Uitwendig:

- de rijtuigen krijgen een middenkast met vier gelijke ramen
- de platformen worden voorzien van lijnwijzers met rolfilm
- sterkere koplichten

2. Inwendig:

- wegnemen middenschot
- nieuwe zittingen overtrokken met blauw similileder
- witte zolderingen platformen en middenkast
- elektrische bellen voor halteaanvraag
- nieuwe binnenbekleding in „mazonite“
- vloer middenkast bedekt met „gamaflor“
- vernieuwing kablage
- verder afwerken vernieuwing controllers en motoren

- in 1946 en '47 werd het hout van de rijtuigen hervernist doch met slecht naoorlogs materiaal zodat dit werk moest worden overgedaan.
- verder uitrusten van de rijtuigen met verwarming (vooral de platformen: verwarming voor de tramconduc-teur).

De planning is voorzien om in 1950 14 rijtuigen om te bouwen (twee hiervan worden maar in 1951 afgewerkt). Tevens zou men vóór de floraliën van 1950 alle rijtuigen uitgerust willen hebben met rolfilm doch in de praktijk heeft men tot 1954 moeten wachten vóór het laatste rijtuig met een film uit de werkplaats kwam. Ten einde de exploitatie niet te ontregelen mogen er maar maximaal acht rijtuigen tegelijk in ombouw zijn. De voorziene kostprijs per rijtuig is als volgt berekend:

1066 werkuren	39 358 fr.
materieel	85 816 fr.
totaal	125 174 fr.

Houdt men vervolgens rekening met de normale onderhoudskosten die de rijtuigen zouden gevegd hebben zonder de ombouw dan kan men stellen dat de ombouw zelf van de drieassers een extra investering van 7 000 000 fr. met zich zou meebrengen. In de begroting wordt eveneens een extra kost voorzien voor de standaardisatie van de rijtuigen type Walker. Na ombouw zal geen onderscheid meer kunnen gemaakt worden tussen de types Walker en Westhouse (Walker: nrs. 331, 333,

334, 335, 338, 340, 341, 343).

Op 24 april 1950 komt de 345 als eerste gemoderniseerd rijtuig in dienst. In een gezamenlijke tabel op het einde van de artikels over de drieassers vindt U de lijst met de data van het in dienst stellen van de gemoderniseerde rijtuigen. Na een proefperiode met enkele afgewerkte rijtuigen vraagt de ETG op 18 december 1950 aan de Minister van Verkeerswezen de officiële toelating om alle drieassers om te bouwen. Hier volgen enkele paragrafen uit deze brief:

„Onze vennootschap heeft onlangs, als proefneming, de modernisatie van enkele harer motorwagens ondernomen met het doel aan het publiek en het personeel een groter comfort te verschaffen en terzelfdertijd het hoofd te kunnen bieden aan de verhoging van het aantal reizigers ingevolge de uitbreidingen welke tussen de twee oorlogen in dienst werden gesteld. De enkele wagens welke aldus gemoderniseerd werden, genieten van een zeer groot succes bij het publiek: het zou natuurlijk wenselijk zijn deze goedgelukte modernisering tot het geheel van het park te kunnen uitbreiden.

Anderzijds, en we hechten eveneens een zeer groot belang hieraan, moet het effectief van het personeel der werkplaatsen sinds de Bevrijding op een abnormaal hoog peil gehouden worden. Inderdaad was het noodzakelijk aan de bezwaren te verhelpen welke zich voordeden tijdens het onderhoud van het rollend materieel van minderwaardige hoedanigheid. Het huidige onderhoudspeil van ons rollend materieel geeft thans voldoening. Wij zouden verplicht zijn binnenkort een deel van ons personeel op werkloosheid te stellen indien wij geen andere bezigheden zouden vinden die in onze werkplaatsen kunnen uitgevoerd worden.

De voortzetting van het ombouwprogramma der rijtuigen welk wij U voorstellen zou toelaten die op werkloosheidstelling te vermijden, welke zoniet geleidelijk vanaf het begin van toekomstig jaar zou moeten geschieden.

Onze vennootschap zou er in toestemmen deze modernisering, waarvan de kosten ongeveer 7 miljoen zouden bedragen, uit te voeren en de nodige credieten bij financiële organismen op te zoeken. Echter om deze credieten te bekomen, zou zij de verzekering moeten hebben dat, bij het einde van de vergunning, de openbare overheid, bekwaam om een nieuwe vergunning toe te staan,

De 362 in zijn oorspronkelijke vorm op de Brugsesteenweg op 7 juli 1955. Dit rijtuig werd later het museumrijtuig 339 van de MIVG.



het niet afgeschreven gedeelte der kosten zal terugbetalen, berekend door van de kostprijs een fortaitaire afschrijving af te trekken van een dertigste per jaar, vanaf de datum van indienststelling van het zodus gemoderniseerde materieel...".

Op 12 januari 1951 volgt het antwoord van de minister. Het antwoord is positief en de minister legt er vooral de nadruk op dat de doorgedreven modernisatie van het rijdend materieel een zeer geschikt middel is om afdankingen van personeel te voorkomen. Voor 1951 voorziet het programma de ombouw van 22 rijtuigen (hierin is de modernisatie van de 312 voorzien), en voor 1952 worden 26 rijtuigen voorzien waarvan ook reeds enkele uit de reeksen 388-393 en 394-404. De rest van de rijtuigen (waaronder ook de 314) is gepland voor 1953.

Ondertussen kregen de overige rijtuigen van de reeks 302-315 de nog uit te voeren verbeteringen (zie artikel reeks 302-315) zodat in 1954 alle drieassers op de 301 na gemoderniseerd waren.

Na deze grote ombouw worden aan de rijtuigen nog maar weinig veranderingen aangebracht. Einde 1958, begin 1959 worden de rijtuigen voorzien van opklapbare enkele zittingen in de achterste rechterhoek van de binnenafdeling (twee per rijtuig volgens de rijrichting). Deze is bestemd voor de ontvanger die er gebruik mag van maken als alle reizigers bediend zijn. Tijdens de bediening wordt de zitplaats opgeklapt. Verder vermeldt de dienstnota: te gebruiken op kalme uren en op de spituren alleen buiten de stadskern. Men mag zittend het vertreksein bij de haltes geven. In 1959 krijgt de 362 zware motoren MTV-30 en controllers T46. In 1960 wordt dit rijtuig verder uitgerust met magnetische remmen. In hetzelfde jaar ondergaat de 363 dezelfde verbouwingen. Hierdoor beschikt de maatschappij nu over 48 snelle rijtuigen (316-363) met railremmen.

In 1962 begint de zwanezang van de drieassers. De 301 wordt het eerst buiten dienst gesteld. De rijtuigen van de grote reeks 316-387 zullen tenslotte nog het langst in dienst blijven. Bij de afbraak worden regelmatig onderdelen gebruikt om rijtuigen te herstellen. Beschadigde koppen worden niet hersteld maar gewoon vervangen met de kop van een afgedankt rijtuig.

Sommige rijtuigen krijgen soms een heel onverwachte bestemming. Zo wordt de 380 in 1966 buiten dienst gesteld en in 1967 wordt het uitgerust met een stelling op het dak om de remise te herstellen en op te frissen. In 1969 wordt het tenslotte afge-



*Een nieuw leven voor de 354 aan de Belgische kust. (6.8.88)
Historisch materieel kent een onverhoopt succes bij het publiek en... draagt zijn steentje bij als promotie voor het openbaar vervoer. (Foto P de Meyer)*

broken.

In het totaal zullen in Gent drie drieassers omkantelen. De 352 op 13 mei 1966 aan de Rozemarijnbrug, de 353 in 1948 aan de terminus van De Sterre en de 356 op 21 januari 1953 beneden de parklaan. Al deze rijtuigen werden opnieuw op de rails gezet en kwamen terug in dienst. Het zwaarste ongeval met een drieasser was wel dat met de 339 aan het Geraard Duivelsteen op 27 september 1966. Het rijtuig was totaal vernield. Besloten werd nog enkele bruikbare stukken in te bouwen in de 362. De 362 kwam uit de werkplaats met het nr. 339. De 339 die nu nog bij de MIVG aanwezig is, is dus de vroegere 362. Bij restauratie ware het wenselijk hem zijn oorspronkelijk nummer terug te geven.

Ook verwrongen chassis werden niet meer hersteld en gewoon vervangen door dat van een afgedankt rijtuig. Zo verhuist bijvoorbeeld de kast van de 381 op het chassis van de 361 en krijgt het nieuwe rijtuig het nr. 361.

In 1971 komen de eerste PCC's binnen. Van sommige rijtuigen worden de buffers aangepast zodat zij in staat zijn PCC's te trekken. Enkele drieassers zullen zelfs nog uitgerust worden met een panto.

Rijtuig 334 is de eerste op 1 april 1970. Voor alle veiligheid uitgerust met een spiegel aan de rand van het dak zodat de bestuurder de panto en sleepdraad kan zien vanuit zijn stuurpost. De 343 volgt op 5 februari 1973 doch op 10 oktober 1973 krijgt hij zijn sleepbeugel terug.

De 339 (ex 362) krijgt er één in april 1974 samen met de 332. Ook deze rijtuigen zullen tenslotte gesloopt worden op de 339 en 332 na die eerst naar de spoordienst verwezen worden om tenslotte in 1978 officieel ingeschreven te worden als reclame

trams. In 1980 verdwijnt ook de 332 van het net en de 339 wordt voortaan behouden als museumtram.

Op het einde van de artikelenreeks over de drieassers zal een tabel volgen met de buitendienststelling (of afbraak) van de Gentse drieassers. Nu reeds kunnen we melden dat in de hier volgende jaren rijtuigen afgevoerd werden: 1963 (3 rijt.), 1964 (5 rijt.), 1967 (7), 1968 (2), 1969 (18), 1970 (2), 1971 (28), 1972 (11), 1973 (2), 1974 (16).

Gelukkig werden van deze grote reeks nog enkele rijtuigen bewaard:

- 328 staat gerestaureerd in Kalken te wachten op de opening van het museum voor industriële archeologie
- 332 staat met hetzelfde doel in Kalken op betere tijden te wachten
- 339 (ex 362) wordt heden in de MIVG stelplaats volledig nagezien en zal verder als museumrijtuig op het Gents net regelmatig te zien zijn en opnieuw met sleepbeugel
- 354 komt sedert een paar jaar als museumrijtuig regelmatig in dienst op het kustnet meestal een open bijwagen trekkend van de buurtspoorwegen
- 378 zal met de tijd heropgebouwd worden in zijn oorspronkelijke vorm om eveneens in het museum voor industriële archeologie tentoongesteld te worden.

Enkele kasten van rijtuigen gingen ook naar partikulieren om er als bergplaats of zomerverblijf te fungeren.

Ook aannemers zagen wat in deze oude kasten en plaatsten deze op een oud vrachtwagenchassis om ze als werfwagen te gebruiken.

De rest van de rijtuigen werd volledig verschroot. Het metaal werd gerecupereerd terwijl de houten kast meestal in brand gestoken werd.

Pierre de Meyer



Personalia

HUWELIJKEN

Stapten in het huwelijksbootje:

Antoine GEIRNAERT (Werkhuis) met Annick VERMEERS op 10.3.89

Danny DE DAPPER (Spoor)
met Martine BLANCHARD op 28.3.89

INDIENSTTREDINGEN

Kwamen onze rangen vervoegen:

Administratie

Filip TERNEU (Maatschappelijk Assistent) op 1.3.89

Beweging

Patrick BUYCK op 12.12.88
Eric LAMMENS op 12.12.88
Geert VANTHOMME op 12.12.88
Charles DIERINCK op 12.12.88
Martin BEKAERT op 12.12.88
Noëlla DE WETTER op 24.4.89

Vaste Installaties

Eddy CLERICK (Spoor) op 1.2.89
José FAUCONIER (Metser Spoor) op 13.3.89

Stagiair Bediende

Peggy MICHIELS (Verkeersdienst) op 16.1.89

Stagiair Onderhoud Lokalen

Tania De Meulenaere op 1.12.88

Deze gegevens werden afgesloten op 30.4.89.

GEBOORTEN

De ooievaar kwam op bezoek met:

Steven, bij Roland VERFAILLE (Beweging) op 13.12.88
Delphine, bij Carlo VANHALST (Beweging) op 30.12.88
Nathan, bij Christiaan VAN ASSCHE (Beweging) op 24.1.89

Kjell, bij Hendrik VAN HOUT (Beweging) op 6.3.89
Jade, bij Martine TRAEN (Beweging) op 16.3.89
Nils, bij Johan TIMMERMANS (Beweging) op 30.3.89
Davy, bij Jean-Pierre VAN DE VEIRE (Beweging) op 13.4.89

Wouter, bij Dirk BRACKE (Beweging) op 14.4.89
Jonas, bij Ronny MOSTAERT (Beweging) op 27.4.89

MET PENSIOEN

Genieten van een welverdiende rust:

Alice VAN BUTSELE (Sociale Assistent) op 1.12.88
Gilbert VANDEN BOSSCHE (Werkhuis) op 5.12.88
Hector DE WEVER (Beweging) op 1.2.89
René WAMBEKE (Beweging) op 27.2.89
Jules VAN NIEUWERBURGH (Toezichter) op 1.3.89

OVERLIJDENS

Oprustgestelden

Oscar MOECKX (Werkhuizen) op 19.2.89
August BRAECKMAN (Beweging) op 10.2.89

Weduwen

Irene REVIJN, weduwe van Ernest DE SCHEIDER, op 6.12.88
Augusta FAELENS, weduwe van Michel STEVENS, op 11.1.89

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



**Europese Club voor
gezondheidszorg**

Prijs Gezondheid en onderneming

1989

Wedstrijd georganiseerd met de medewerking van het Commissariaat-generaal voor de bevordering van de arbeid en de Belgische Beroepsvereniging voor Arbeidsgeneesheren

De Europese Club voor gezondheidszorg heeft zich ten doel gesteld de gezondheid te bevorderen bij het volk en bij specifieke bevolkingsgroepen. Zij heeft besloten om de beroepsarbeid nauwer in haar werksfeer te integreren en wordt tot dat doel gesteund door het Commissariaat-generaal voor de bevordering van de arbeid en door de Belgische Beroepsvereniging voor Arbeidsgeneesheren.

In die optiek schrijft de Europese Club in verschillende landen, waaronder België, een wedstrijd uit. Prijzen belonen onderzoeken, realisaties en vernieuwende projecten op gebied van preventie in het werkmilieu.

De wedstrijd, die in ons land reeds werd gehouden in 1987 en 1988 en die toen veel succes kende, wordt in 1989 opnieuw georganiseerd. Voor België wordt een prijs ingesteld van 250.000 fr. Deze wedstrijd moet aanzetten tot nadenken over initiatieven tot preventie van arbeidsrisico's en de middelen om ze kenbaar te maken. Meer bepaald gaat het over educatieve acties om een nieuwe houding of een nieuw gedrag te doen ontstaan die bijdragen tot het lichamelijk, geestelijk en sociaal welzijn van de werknemer en tot verbetering van het werkmilieu. De prijs kan ook worden toegekend voor materieel, installaties of apparaten van spijstechnologische aard die de spectaculaire bijdragen van de industrie en het onderzoek tot de bescherming van de gezondheid aantonen. Het wedstrijdreglement kan worden bekomen bij het Commissariaat-generaal voor de bevordering van de arbeid, Belliardstraat 51, 1014 Brussel, telefoon (02) 233 42 11.



REIZIGERSBRIEF

Geachte,
Ik houd eraan U van harte te feliciteren en te danken voor de nieuwe dienstregeling van trams en bussen sinds 25 maart jl. Ik vind dit in het algemeen een belangrijke stap in de goede richting om het openbaar vervoer efficiënter te maken voor zoveel mogelijk mensen.
Het openbaar vervoer is ongetwijfeld de toekomst en de oplossing voor het te drukke (stads)verkeer.
Meer in het bijzonder nu vind ik de nieuwe dienstregeling een verbetering voor mij (ons). Gezien het feit dat ik in Drongen woon en in Gent werk heb ik nu om het kwart uur (vroeger om het half uur) een bus. De uitbreiding van lijn 16, 17, 18 en 19 is een gevoelige verbetering voor de mensen van Drongen (Luchteren).
Een tweede verbetering voor mij persoonlijk is het feit dat ik vroeger een bus had om 8.05 uur en nu om 7.55 uur. Dit verschil van tien minuten maakt dat ik nu zonder problemen stipt om 8.20-8.30 uur op mijn werk ben (onderwijs). Belangrijk detail!
Oprechte dank!

Herman De Clercq



INBEL
berichten

De Koninklijke Serres van Laken

In samenwerking met Lannoo heeft INBEL een luxueus kijk- en leesboek over de Koninklijke Serres op de markt gebracht.
De Koninklijke Serres van Laken maken deel uit van het Koninklijk Domein, de Residentie van het Belgisch Vorstenhuis sinds de Belgische onafhankelijkheid. Dit architecturaal meesterwerk kwam tot stand dank zij de inspanningen van Leopold II. De twee gedeelten, het palmenplateau en het wintertuincomplex, zijn verbonden door een grote glazen galerij en vormen aldus één kilometer. In de periode eind april, begin mei, bewonderen jaarlijks zo'n 90.000 bezoekers de harmonie van beplanting en architectuur.

„De Koninklijke Serres van Laken” telt 288 blz., met meer dan 350 illustraties in kleur (foto's, tekeningen, prentkaarten, blauwdrukken, aquarellen,...). De uitgave is gebonden in vollinnenband, met geplastificeerde stofomslag en kost 2.900 fr. Bestellen kan door overschrijving van het verschuldigde bedrag (+ 130 fr. verzendingskosten) op P.C.R. 000-0014702-55 met vermelding van titel, taal (Nederlands of Frans), en aantal exemplaren. Het boek ligt ook ter beschikking in het INBEL-Informatiecentrum, Kunstlaan 3, 1040 Brussel, dat elke werkdag doorlopend open is van 10 tot 17 uur.

NIEUWS VAN DE VRIENDENKRING



Bal Vriendenkring M.I.V.G. Groot succes

Op 4 maart 1989 ging het jaarlijks bal van de Vriendenkring door in het restaurant van de M.I.V.G. Het was een succes over de ganse lijn: 254 kaarten werden verkocht!

Naast de Directie waren ongeveer 230 personen aanwezig, hetzij driemaal meer dan vorig jaar. De dansavond werd opgeluisterd door D.J. Roland Vincent. Pas rond 22.30 u. kwam de stemming er goed in, maar daarna was ze niet meer stuk te krijgen. Dat er van het feest werd genoten bij het drinken van een stevige pint ondervonden de kelners Jozef en Lucien, die niet eens de tijd kregen even op adem te komen. Tijdens een kleine pauze van de D.J. werd door twee personeelsleden een act opgevoerd, die bij het publiek erg in de smaak viel. Georges Maerevoet vertolkte Toon Hermans en David Hillaert was clown.

Omstreeks 3.20 u. werd met het muziek maken opgehouden. Hopelijk ging iedereen moe maar tevreden naar huis.

Als Voorzitter vind ik het mijn plicht een speciaal dankwoordje te richten tot allen die zo bereidwillig een handje hebben toegestoken, namelijk Günther De Clercq, Alfons Lorez, Roger Schuttyzer, Johan Naesens, Mevrouw Lucien Dequinnemaere en dochter, Mevrouw Mia Van de Vijvere, Juffrouw Brenda Van de Vijvere en verloofde Boudewijn.

Tevens dank ik de leden van de diverse afdelingen, die samen met hun bestuur dit grandioze feest mogelijk maakten.

Tot volgend jaar.

De Voorzitter

SOUPER SNOOKERCLUB M.I.V.G.

Zaterdag 23 sept. 1989

Deuren open

om 18.00 uur, koud buffet om 19.30 uur

Prijs: 650 fr. per persoon
Leden gratis

Plaats:

„Elslo Schuurke”
Elslo 55
9050 Evergem

Simpathisanten welkom vanaf 22.00 uur

M.I.V.G. Snookertornooi

Op 9 en 10 januari '89 gingen 38 ingeschrevenen, waaronder werknemers van de M.I.V.G. en hun familieleden, op het groene laken uitmaken wie het eerste M.I.V.G. snookertornooi op zijn palmares zou schrijven. Reeds in de kwartfinales waren er boeiende wedstrijden te zien en werden de eerste bekens toegekend aan respectievelijk De Weirdt Maurice, Gremmens René, Declercq Roger en Baetslé Stephen. Momenteel stonden 5 spelers genoteerd met een hoogste break van 18

punten. Tijdens de finale realiseerde Leveugle Marc een 20-punten break, en deze zou niet meer verhoogd worden, ondanks een mooie poging van Vergheylen Johan die in de kleine finale voor de 3e en 4e plaats tegen De Weirdt Georges bijna een 23-punter scoorde en hiermee zijn 3e plaats veilig stelde.

Het werd een spannende finale tussen Leveugle Marc en Van Holsbeke Willy met een 3-1 winst voor Leveugle.

frames: 58-40 / 29-53 / 55-39 / 61-36.

Van Holsbeke, die nogal wat fouten maakte, moest toezien dat Leveugle, die naar het einde toe steeds sterker speelde, de eerste plaats binnenrijfde.

Al met al een knap en gezellig tornooi dat in de toekomst zeker voor herhaling vatbaar is.

BALANS

Heden werd een eerste balans opgemaakt van de voorbije 15 speeldagen. Momenteel zijn er 40 actieve leden, en daarmee is de vooropgestelde limiet bereikt. Er werden in totaal reeds 1.416 frames gespeeld, waarvan Leveugle Guy er 72 voor zijn rekening nam. Van die 72 won hij er 57 en staat hiermee aan de leiding van de tussentijdse rangschikkinglijst. Vergheylen Johan staat geboekt met de hoogste break, nl. 25 punten.

Na 30 frames krijgt men een berekend coëfficiënt dat de minder sterke spelers toelaat de best gerangschikten met meer winstkansen te bekampen. De hiervoor bestemde handicaplijst is nog te onvolledig om reeds een rangschikking op te maken.

Voorlopige rangschikking 21.02.1989

	punten	break
1 Leveugle Guy	57	24
2 Declercq Roger	48	22
3 Rapicault Eric	37	20
4 Mertens Eddy	35	18
5 Gremmens René	33	16
6 Vanderghote Hans	31	18
7 Maelbranck Eddy	31	17
8 De Vetter Michael	30	18
9 Vergheylen Johan	30	25
10 Schepens William	29	15
11 Hillaert David	26	20
12 De Weirdt Georges	26	15
13 Van Holsbeke Willy	23	21
14 Van Bogaert Elie	22	16
15 De Blauwe Marc	20	16
16 Laureys Henri	14	15
17 Baetslé Stephen	13	18
18 Grison Tony	13	18
19 De Clercq Gunther	13	19
20 Molqvist Werner	13	22
21 Mertens Edmond	12	19
22 Van De Veire J-P	12	18
23 De Clercq Maurice	12	14
24 De Clercq Marc	12	15
25 Marras Dirk	11	13
26 Picquet Wilfried	11	16
27 Rapicault Peter	10	18
28 Van Assche J-P	9	15
29 Denoyette Etienne	9	12
30 De Bosscher M-C	8	13
31 De Vetter Eddy	8	15
32 Schollaert Daniel	8	18
33 Baetslé Rudy	7	22
34 Fontaine Bart	6	15
35 Poupaert Daniel	6	16
36 Torrekens Danny	6	13
37 De Smul Marc	5	11
38 Van Den Broecke G.	4	13
39 De Bosscher Rudy	4	8
40 De Waele Joris	1	10

William SCHEPENS



AFDELING RECREATIESPORT

Op zaterdag 17 december 1988 werd de 5de Internationale kerst-corrída van Heusden betwist zijnde een halve maraton afstand van 20,5 km. Aan de start verschenen 174 deelnemers waarbij de recreatieclub MIVG met 9 leden vertegenwoordigd was wat een absoluut rekord is. Daardoor werden onze joggers onderscheiden voor het grootste aantal per club. Na een mooie en spannende wedstrijd werd volgende uitslag bereikt.

SENIORS:

33e plaats De Blauwer Geert in 1u27'00"
38e plaats Uytendaele Daniel in 1u.33'05"
43e plaats De Mol Raphael in 1u.48'37"
44e plaats Torrekens Danny in 1u.53'16"
45e plaats Van Der Sijpe Alex in 1u.53'34"

VETERANEN A:

16e plaats Reynders Julien in 1u.31'15"

VETERANEN B:

3e plaats Terneu Julien in 1u.37'23"

VETERANEN C:

1e plaats De Blauwer Leopold in 1u.34'15"

Eén opgave was te noteren van Burrick Ronald die na 2 rondes de wedstrijd verliet.

Wij danken al de deelnemers en hopen op een nog groter aantal voor volgend jaar.

Nieuwe kandidaat joggers en zwemmers worden zoals vorige berichten nog altijd verwacht iedere dinsdag om 15.30 uur en 16.30 uur aan de watersportbaan zwemkom HILO.

Julien TERNEU



AFDELING BILJART

Tornooi Voorzitter Bandstoten - 9 jan. 1989

1. Raemdonck A.
2. De Muynck G.
3. Rayée L.
4. Drossaert P.

Tornooi Trofee Van Hulle Bandstoten - 27 jan. 1989

1. Drossaert P.
2. De Muynck G.
3. Stevens O.
4. Dubois O.

Tornooi sportbestuurder Panachée - 25 febr. 1989

1. Drossaert P.
 2. De Koning G.
 3. Vander Schueren H.
- trofee bij de winnaars

1. Stevens O.
 2. Rayée L.
 3. Schijnkels R.
- trofee bij de verliezers

Wisselbeker schepen Bracke 15 april 1989

- | | |
|-------------|-----------|
| 1. M.I.V.B. | 56 punten |
| 2. M.I.V.G. | 33 punten |
| 3. M.I.V.A. | 27 punten |

Deze matches werden gespeeld op zaterdag 15 april 1989 in het lokaal van de M.I.V.G. De Beker en andere trofeeën werden uitgereikt door schepen Bracke en de heer Directeur van Exploitatie Lambert.

Tornooi Clean-press 8 april 1989

1. Vanderschueren H.
2. Raemdonck A.
3. Drossaert P.

Alle overige deelnemers die geen trofee veroverden, ontvingen een mooie herinneringsmedaille. Dit tornooi werd voor de eerste maal gespeeld en mag tot één van de toppers van de M.I.V.G.-STOTERS gerekend worden. De eer van het grote succes is toe te schrijven aan de inzet en organisatie van de heer Gillis A. (brigadier werkhuisen) en het sponsorship van Nieuwkuis „Clean Press" in de Normaalschoolstraat 34 te Gent.

Het Bestuur



WIELERCLUB MIVG

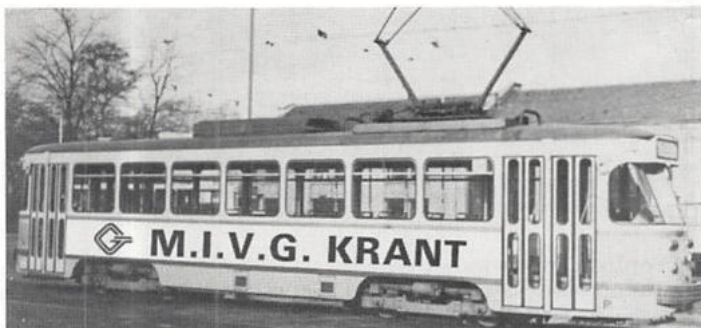
Ritindeling wielerseizoen 1989

Donderdag 22 juni
Gent-Axel 120 km
Woensdag 5 juli
Gent-Zottegem 60 km
Donderdag 13 juli
Meetjesland 60 km
Woensdag 2 augustus
Zwalmroute 60 km
Vrijdag 11 augustus
Gapersroute 120 km
Donderdag 24 augustus
VI. Ardennenroute 120 km
Donderdag 7 september
Gent-Oudenaarde 60 km
Vrijdag 22 september
Sluitingsroute 60 km

Iedere rit vertrekt aan de kerk van Melle-Vogelhoek
Lokaal „De vrede" bij Georges De Mil
Rit 60 km om 14.30 uur
Rit 120 km om 9.00 uur stipt

Ieder aangesloten lid is verzekerd voor:
1. Medisch onkosten verlies
2. Loonverlies

Zaterdag 7 oktober: souper in Zaal „De vrede"



MIVG-krant is een driemaandelijkse uitgave van de
Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent.
Zesde Jaargang, nr. 20/21

Werken mee aan dit nummer:

Pierre De Meyer, Danny De Ronne, Jo Reyntjens,
Vriendenkring MIVG.

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

Verantwoordelijke uitgever:

Marc De Vos.

Public Relations MIVG

Brusselsesteenweg 361

9219 Gent

Tel.: (091) 30 41 95 - Toestel 52



MUPDOFER

Postbus 1343
1000 BRUSSEL



**Heeft U iets voor
de M.I.V.G.-Krant?**  **52**

Alle teksten of inzendingen voor de volgende editie
dienen bij de redactie ingebracht vóór 31 augustus
1989. 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)

DRIEMAANDELIJKS
1 JUNI 1989
POSTKANTOOR GENT X