



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

6de Jaargang

Nummer 23

September 1990

M.I.V.G. : cijfers en feiten in 1989

Op woensdag 23 mei 1990 bracht de Raad van Bestuur van de M.I.V.G. aan de algemene Vergadering der Aandeelhouders verslag uit over haar prestaties in 1989.

Op 24 maart 1989 werd de invoering van de trolleybus op lijn 3 en de uitbreiding van tramlijn 1 naar Evergem door de heer J. Sauwens, Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer plechtig ingerezen. Tegelijkertijd werd het dieselbusnet daaraan aangepast en geherstructureerd.

De nieuwe trolleybuslijn 3 handhaaft zich qua reizigersbezetting, na een relatief korte inlooperperiode, op een iets hoger peil dan de vroegere lijnenbundel 30/31, dit ondanks de noodzaak tot overstappen die voor een gedeelte van de gebruikers ontstaan is door het wegvallen van de antennes van lijn 30/31. Ook het comfort van het voertuig wordt over het algemeen door het publiek geprezen. Trolleylijn 3 is daarmee de tweede belangrijkste lijn geworden, zowel wat aantal vervoerde reizigers als wat inkomsten per kilometer betreft.

Absolute toppeer blijft ondertussen tramlijn 1 met circa 25 % van het totaal aantal reizigers. Door de verlenging tot Evergem kwam een lijn tot stand die op het vlak van bestemming en omvang aansluit bij de verplaatsingspatronen binnen het Gentse stadsgewest.

INHOUD

M.I.V.G. : cijfers en feiten in 1989	1
Cijfers en feiten : vervolg	2
Cijfers en feiten : vervolg	3
Geschiedenis van de Gentse tramwegen	4
Geschiedenis Gentse tramwegen : vervolg	5
De Lijn . Nachtbussen Gentse Feesten	6
Personalia	7
Goede Reis	8
11-novemberviering . 42 op 50	9
Nieuws van de Vriendenkring	10
Vriendenkring : vervolg	11
Identifikatie MIVG-krant	12

Ondanks de voorlopig eerder onaantrekkelijke tarief-formule tussen Evergem en Wondelgem Industrieweg, kende de lijn op dit traject toch nog een gematigd succes.

Niettemin dient vastgesteld te worden dat in 1989 het aantal vervoerde reizigers vermindert met bijna 900.000, dit is een daling van 3 % ten opzichte van 1988.

Bij de beoordeling van het exploitatieresultaat 1989 moet er aan herinnerd worden dat 1989 het eerste jaar is dat volgt op het zesjarig saneringsplan, dat aanvang op 1 januari 1983 en eindigde op 31 januari 1988.

Tijdens deze periode heeft de Maatschappij ernstige inspanningen geleverd om te saneren en te voldoen aan de gestelde eisen van de Overheid om tot een sluitend budget te komen. Zo wil de Raad o.a. verwijzen naar de afname van het personeelseffectief en het schrappen van investeringen waardoor de aankoop van dieselbussen werd uitgesteld.

Spijts het einde van dit saneringsplan werd aan de M.I.V.G. medegedeeld dat de subsidie voor 1989 werd vermindert met 2 % t.o.v. die voor 1988. De maatschappij werd er tenslotte van in kennis gesteld dat de staatstussenkomst voor 1989 op 495 miljoen frank werd bepaald. Dit betekent een vermindering met 10,2 miljoen frank in vergelijking met de 505,2 miljoen frank subsidie voor 1988. Daartegenover staan ernstige verhogingen van de lopende uitgaven als gevolg van loonindexaties, C.A.O.-verplichtingen, toename van de R.S.Z.-lasten, stijging van de brandstofprijzen, enz...

Deze toename van de lasten heeft de M.I.V.G. ertoe genoodzaakt veel meer te moeten besparen dan de vermelde 10,2 miljoen frank. Het effect van de gerealiseerde besparingen op het begrotingsjaar 1989 benadert zelfs het bedrag van 75 miljoen frank met inbegrip van terugname van provisies, niet uitgevoerde investeringen op eigen middelen en het invoeren van een nieuw type winterdienst. Desondanks kon de exploitatierekening evenwel niet in evenwicht afgesloten worden. Externe factoren, zoals nalatigheidssinteresten, veroorzaakt door laattijdige betalingen van toegekende subsidies en waardeverminderingen op vorderingen, maken dat het bekomen netto-resultaat een nadelig saldo vertoont van 28.118.977 frank. Deze som wordt als overgedragen verlies in de jaarrekening 1989 opgenomen.

In het Staatsblad van 30 december 1989 verscheen het decreet van 20 december 1989. Artikel 10. § 1. van hoofdstuk III van dat decreet bepaalt dat :

"De Maatschappij voor Intercommunaal vervoer-Antwerpen (MIVA) en de Maatschappij voor Intercommunaal vervoer-Gent (MIVG) dienen de nodige maatregelen te treffen opdat het tekort, ontstaan vanaf 1 januari 1989 per 31 december 1991 opgeslorpt is en opdat de volgende dienstjaren telkens in begrotingsevenwicht zijn,..."

Dit betekent dat de M.I.V.G., afhankelijk van de toegekende subsidie vanwege de Vlaamse Gemeenschap, welke voor 1990 voorlopig op 495 miljoen frank werd bepaald, nog heel wat moeilijke, zonet onmogelijke

hindernissen zal moeten nemen om te beantwoorden aan voormeld decreet.

Immers de recentste raming van het budget 1990 vertoont een tekort van afgerond 135 miljoen frank. Tezamen met de overdracht van 1989 zou dit voor 1990 een te besparen bedrag betekenen van ongeveer 163 miljoen frank.

Wat het effect van het uitvoeren van dergelijke besparingen ten bedrage van hoger vermelde bedragen kan betekenen op de dienstverlening, is momenteel niet te overzien en dient door de M.I.V.G. met de meeste nauwkeurigheid onderzocht te worden.

Ingevolge de wet op de regionalisatie en meer bepaald de overheveling van de bevoegdheden inzake stads- en streekvervoer naar de gewesten volgens de wet van 8 augustus 1988, werd in 1989 met diverse werkgroepen onder leiding van een stuurgroep, een aanvang gemaakt met de voorbereiding van de omvorming van de M.I.V.G., de M.I.V.A. en de N.M.V.B. tot één nieuwe maatschappij. Uit dit samengaan zullen onvermijdelijk vrij ingrijpende veranderingen voortvloeien.

Door het Koninklijk Besluit van 5 oktober 1989 werden de maatschappelijke aandelen van de Maatschappij overgedragen van de Staat naar het Vlaamse Gewest vanaf 1 januari 1989.

De nakende samenvoeging van de drie Vlaamse Maatschappijen M.I.V.G., M.I.V.A. en N.M.V.B. zou meer bepaald voor de reizigers een verbetering dienen te betekenen als gevolg van lijnherstructurering en integratie van diensten. Deze omvorming zal echter weinig invloed hebben op het budget van 1990.

De Raad wenst in ieder geval te beklemtonen dat hoe dan ook de nodige middelen aan de Maatschappij moeten ter beschikking gesteld worden om het openbaar vervoer op een volwaardige wijze te verzekeren.

Tramlijn 1

Vanaf 25 maart werd de tramlijn 1 verlengd van Wondelgem Industrieweg tot Evergem Brielken over een afstand van 1750 m, met bediening van 3 halten. In de spitsuren vertrekt er aan de nieuwe terminus om de 7 minuten een tram, terwijl het interval tijdens daluren en avonddienst 15 minuten bedraagt. Het enkelspoor over de Waalbrug wordt voorlopig beveiligd door verkeerslichten met een starre cyclus, in afwachting van het in bedrijf stellen van het flexibele systeem gebaseerd op aanmelding van de tramrijtuigen dat uiteindelijk is voorzien.

Trolleylijn 3

Eveneens vanaf 25 maart kwam trolleybuslijn 3 in dienst tussen Gentbrugge Meersemdries en Maria-kerke PTT. De lijn heeft een aslengte van 8500m en bedient 52 halteplaatsen met, op weekdays, een volgtijd van 7,5 minuten overdag en 15 minuten na

19 uur. In de spitsuren worden daartoe 10 trolleybussen ingezet.

Nieuw Busnet

Bovenstaande nieuwe bedieningen brachten een onvermijdelijke herschikking van het busnet met zich mee. Van de gelegenheid werd echter gebruik gemaakt om tegemoet te komen enerzijds aan een aantal nieuwe vraagpatronen (attractiepolen), anderzijds aan de leemten die gedurende de afgelopen jaren werden gesignaleerd en die niet onmiddellijk konden worden uitgevoerd. Als belangrijkste hierbij kunnen worden genoemd:

- de bediening van Blaarmeersen, Groothandelsmarkt en de verbinding van de Nieuwe Bijloke met het Sint-Pietersstation;
- de nieuwe of verbeterde bediening van de woonwijken rond de Botestraat, Wondelgem Vierwegse, Gentbruggekouter, Zwijnaarde Dienstencentrum en Rooigemlaan;
- de door alle deelgemeenten geuite behoefte om met hun Dienstencentrum te zijn verbonden.

Deze wijzigingen kwamen eveneens in dienst vanaf 25 maart.

Infrastructuur

De algemene leiding van de in 1988 aangevatte werken met betrekking tot beide projecten werd verder waargenomen door de Bijzondere Studiedienst van de M.I.V.G.

De trambaan die op het grondgebied Wondelgem reeds was aangelegd, werd doorgetrokken tot het Brielken in Evergem door de P.V.B.A. Spoor- en kabelwerken Pieters (Wetteren). De werken werden voorlopig opgeleverd op 30 maart 1989.

De bovenleiding voor de elektrische voeding van de tramlijn tussen de Liefkenstraat (oude terminus) en het Brielken (nieuwe terminus) werd geleverd en gemonteerd door de firma Fahrleitungsbau (Essen) en voorlopig opgeleverd op 17 maart 1989.

Ten behoeve van het enkelspoor op de Waalbrug over de Ringvaart te Evergem wordt een aangepaste veiligheidssignalisatie aangebracht door de N.V. Fabricom. De uitvoeringstermijn is op 26 juli 1989 gestart en zal in het voorjaar 1990 beëindigd zijn. De B.S.D. wordt voor dit project technisch bijgestaan door de dienst Veiligheid van de M.I.V.G.

De bouw van de trolleyloods werd door de N.V. Antwerpse Bouwwerken Verbeeck voltooid en op 14 maart 1989 voorlopig opgeleverd.

De uitrusting van de trolleyloods werd voltooid door de BVBA Rojolux voor wat betreft elektriciteit en door de N.V. Zaman voor wat betreft centrale verwarming, verluchtungs- en persluchtinstallatie. De N.V. Kärcher

leverde de wasinstallatie voor de trolleybussen.

Met het oog op het uitrusten van het dispatchinglokaal in de trolleyloods werd op 12 mei 1989 door de N.V. BEVAC een voorontwerp ingediend voor de afstandsbediening van alle tractiestations voor de voeding van het tram- en trolleybusnet, dat met gunstig advies aan de Hogere Overheid werd voorgelegd.

Op het M.I.V.G.-spoor werd in 1989 nagenoeg 180 meter spoor vernieuwd en werden diverse onderhoudswerken uitgevoerd. Tevens werd het bovenleidingsnet nagezien en deelsgewijze vernieuwd. De bovenleiding van lijn 1 werd over een afstand van ongeveer 1,5 km vernieuwd in sectie, met het oog op de verlenging van lijn 1 naar Evergem-Brielken.

Ingevolge de herstructurering van het busnet werden halten en halte-informatie aangepast; 12 schuilhuisjes werden gesloopt en 11 nieuwe werden ingeplant. Een sanitaire unit werd geïnstalleerd op de Begijnhoflaan te Gent.

Administratie

In de afdeling Boekhouding wordt het jaar 1989 gekenmerkt als het jaar van het onderzoek en de vergelijking. Immers voor de leden van de diverse werkgroepen, opgericht in het kader van de fusie van de Vlaamse openbaarvervoerbedrijven, diende een belangrijke hoeveelheid gegevens op papier gezet ter dokumentatie, bespreking of overhandiging aan diverse organen en/of instellingen.

Daar bovenop kwam dat door de moeilijke budgettaire situatie, meer en meer aandacht moest besteed worden aan het opmaken van de maandelijkse prefiguraties van het budget 1989 en 1990, de dagelijkse thesaurievooruitzichten, de bewaking van de betalingstermijnen en de opvolging van achterstallige betalingen, zodat we er in 1989 in geslaagd zijn het kaskrediet niet te moeten aanspreken.

Ook dit jaar werd de informatisering in de verschillende diensten verdergezet. Zo werd bij de dienst Vaste Installaties en de afdeling Kas en Ontvangst een PC met printer geïnstalleerd. Bij de afdeling Informatica werd een nieuwe release voor het Nixdorf-systeem in gebruik genomen en werd het archief tot computer-ruimte met alarminstallatie omgebouwd.

Promotie

Zoals voorgaande jaren werden ook in 1989 heel wat externe promotieactiviteiten ingericht om zowel de gewone gebruikers van tram en bus, als meerdere andere doelgroepen te stimuleren de ruime verplaatsingsmogelijkheden met het openbaar stadsvervoer te leren ontdekken.

Over de verschillende activiteiten werd in vorige MIVG-

krant-edities ruime aandacht besteed :

Lentebeurs, Plechtige opening Lijn 1 en trolleybus, Jeugdrijk, Gentse Feesten : oldtimerrit en nachtvervoer, Jaarbeurs, Trein-Tram-Bus-dagen, Nachtvervoer eindejaarsfeesten.

Uit dit alles mag blijken dat, dank zij een politiek van bewust inspelen op het sociaal-economisch leven in de Arteveldestad, wordt gestreefd naar een maximale integratie van het openbaar vervoer, zodat het in de huidige constellatie van snelle verplaatsingsbehoeften en milieubewustzijn de plaats moet krijgen die het verdient.

Exploitatieuitslagen 1989

Ontvangsten

Verkeersontvangsten	352.782.140
Reclame-ontvangsten	4.294.363
Opbrengsten van verhuringen	692.347
Andere bedrijfsontvangsten	1.590.164
Ontvangsten uit financiële beleggingen	4.098.670
Totaal	363.457.684

Uitgaven

Personeelslasten	709.215.004
Brandstof	26.974.312
Elektrische energie	22.176.553
Verbruikte grondstoffen	17.148.253
Levering van diensten en andere diverse uitgaven	28.590.574
Provisies - functionele	25.217.612
- buitengewone	-33.272.044
Verzekeringen	14.301.712
Afschrijvingen en waardeverminderingen	52.471.451
Intrestlasten leningen en andere financiële kosten	23.753.234
Totaal	886.576.661

Bruto-resultaat (nadelig saldo)	-523.118.977
Toegekende werkingskredieten	495.000.000
Netto-resultaat	-28.118.977

Het kostendekkingspercentage bedraagt derhalve 41 %

Prototype motorrijtuig 394 in dienst op lijn 5 aan de intussen verdwenen brug aan de Reep/Sint-Jacobsnieuwstraat.



De reeks 394-405 (12 stuks)

Uit de grote reeks van 36 rijtuigen (180-215) werden er 12 omgebouwd tot drie-assers. Hier ook zal de bedoeling oorspronkelijk wel geweest zijn deze vooral te gebruiken als versterking op de piekuren en op de minder belangrijke tramlijnen.

Hierdoor worden ook de traktie-onderdelen onverbouwd in de nieuwe drie-assers gemonteerd. Uiterlijk zullen deze rijtuigen heel wat verschillen van de andere rijtuigen van de grote groep 316-405. Zoals de vorige reeks behouden ze eveneens het lanterneau die ze als twee-asser hadden. Meer opvallend is het uiterlijk van de middenkast bestaande uit zes kleine gedeelde vensters. De ruiten van deuren en platformen zullen om in de stijl te blijven eveneens gedeeld worden. Verder heeft men hier rijtuigen met dwarsbanken in de plaats van langsbanken, zodat er maar 18 zitplaatsen zijn. De beplating van de middenkast valt ook dieper zodat een deel van het chassis weggestoken wordt.

Het eerste rijtuig komt buiten op 12 juli 1932 (394) en het laatste, de 405, op 14 juli 1934. Dit is dan ook de laatste drie-asser die het atelier verlaat. Of men ooit van plan geweest is nog meer rijtuigen tot drie-asser om te bouwen weten wij niet. In het archief is hierover zeker geen spoor te vinden. Op enkele algemene verbeteringen na, zoals het ombouwen van de T3d-motoren en het versterken van het chassis en het aanbrengen van betere koplampen, zullen deze rijtuigen geen grondige wijzigingen ondergaan vòòr de jaren vijftig.

Hoewel ook trage rijtuigen, zullen ze heel wat meer gebruikt worden dan de vorige reeks. Op oude prentkaarten en foto's komen ze regelmatig voor. Wel moeten er enige pogingen ondernomen geweest zijn om de rijtuigen een modern uiterlijk te geven. De 394 heeft hiertoe als proefkonijn gediend. Er bestaan heel wat foto's van dit rijtuig met een verlengd lanterneau tot aan de kop van het rijtuig. Ook in Antwerpen kregen trams met lanterneaus een vloeiend uitzicht. Zoals boven

Geschiedenis van de Gentse Tramwegen (19)

beschreven bedekte de beplating van deze reeks een deel van het chassis. Hier ook moet men gezocht hebben naar het meest esthetische. Zo vinden wij twee foto's vermoedelijk van hetzelfde rijtuig met langs de ene zijde een normale onderkastbeplating die iets afgerond is; aan de andere zijde een rechte beplating komende op dezelfde diepte als de beplating van de platformen. Voor dit laatste werd tenslotte gekozen. Wat het lanterneau betreft, bleef het vermoedelijk tot dit ene rijtuig. Bij de verbouwingen in de jaren vijftig werden trouwens deze verlengingen weggenomen en ondergaat deze reeks dezelfde verbouwingen als de andere drie-assers. Motoren en controllers worden echter niet gemoderniseerd of vervangen zodat

Motorrijtuig 405 op lijn 8 aan de Sterre op 25 september 1957.



Reserverijtuigen aan de Sint-Annakerk op 25 september 1957.

het trage rijtuigen zullen blijven. De diepgaande onderkast blijft behouden. De gedeelde ruitjes op de deuren en platformen verdwijnen om een uniform uitzicht te krijgen met de rest van het rollend materieel. Het lanterneau dat oorspronkelijk weg moest, bleef toch behouden. Het eerste omgebouwd rijtuig, de 405, is klaar op 31 oktober 1952. De rest van de reeks volgt in 1953.

Deze trage doch veel gebruikte rijtuigen zullen ook bij de eerste zijn om buiten dienst gesteld te worden. In 1964 sneuvelt de 395, in 1965 de 405, 404, 403, 402, 401, 400, 397 en in 1967 de rest van de reeks, zijnde de 399, 398, 396 en 394. Ook van deze reeks bleef geen enkele tram bewaard.

Pierre de MEYER



DE 'NIEUWE' LIJN OP AGORA

Aan de Gentenaars viel de eer te beurt om het nieuwe logo en de huisstijl van de Vlaamse Vervoermaatschappij aan het publiek voor te stellen. In de hallen van Flanders Expo werd op de beurs Agora, die doorging op 13, 14 en 15 juni 1990, een heuse stand opgericht waar de drie maatschappijen die binnenkort gaan samenwerken aan de belangstellenden werden voorgesteld. De nieuwe maatschappij wordt DE LIJN genoemd. Volgens de ontwerpers, Wilfried Keppens en Dorian van der Brempt, zullen "de nieuwe stijl en de nieuwe tekens de aankondiging zijn van de geboorte van een dynamisch bedrijf dat aan Vlamingen en gasten de best mogelijke mobiliteit aanbiedt". Minister van Binnenlandse zaken, Louis Tobback opende de expositie en Vlaams Verkeersminister Johan Sauwens kwam in aanwezigheid van directie- en kaderleden van M.I.V.G., M.I.V.A. en N.M.V.B. op 14 juni persoonlijk DE LIJN aan de pers voorstellen. Naar alle waarschijnlijkheid zal DE LIJN op 1 januari 1991 een feit zijn.

Wvd. Directeur-Generaal Eggermont begeleidt Minister Tobback in de stand van "De Lijn".



Minister Sauwens tijdens zijn persconferentie.



NACHTBUSSEN GENTSE FEESTEN : DAVEREND SUCCES

Ruim 17.000 feestvierders maakten gebruik van de nachtbussen tijdens de Gentse Feesten, dat is zowat 40 % meer dan vorig jaar. Twaalf bussen, vier blauwe en acht oranje vertrokken iedere nacht om 12, 1.30 en 3 uur vanaf de Korenmarkt naar alle windstreken van stad en provincie.

Dankzij een dynamische informatie- en promotiecampagne werd het opzet een daverend succes dat aan de Gentse Feesten een extra dimensie gaf. Felicitaties voor alle personeelsleden die zich voor dit initiatief hebben ingezet.



Lijn 50 bij de eerste afrit op zaterdag 14 juli.



Wvd. Directeur-Generaal Eggermont komt zich aan het diensthuisje Korenmarkt van de toestand vergewissen.

PERSONALIA

INDIENSTTREDINGEN

Kwamen onze rangen vervoegen :

Administratie (tijdelijk)

Martine HERTELEER (Boekhouding) op 26.2.90

Chantal LIPPENS (Magazijn) op 1.8.90

Verkeersdienst

Erik BEKE op 20.2.90

Ingrid DECALUWE op 20.2.90

Jan DE GEYTER op 2.4.90

Filip ROUGES op 17.4.90

Dirk VAN DE WIELE op 23.4.90

Martin MAES op 30.4.90

Guido VERVUST op 13.8.90

Dirk DE DONCKER op 13.8.90

Tom HEYNDERICKX op 20.8.90

Freddy STEVENS op 20.8.90

Rollend Materieel

René VAN COPPERNOLLE (Nachtploeg) op 1.4.90

Freddy DE ROO (Koerman) op 2.7.90

Ronny DE BOEVER (Nachtploeg) op 2.7.90

Vaste Installaties

Lucien THIENPONT (Spoordienst) op 5.2.90

Eric HUMBLE (Spoordienst) op 10.4.90

Eddy VAN GEYTE (Spoordienst) op 1.5.90

Stagiairs

Marleen VAN WILDER (Onderhoud Gebouwen) op 16.2.90

Patricia DE WALSCHE (Onderhoud Gebouwen) op 1.5.90

Marianne D'HAVE (Boekhouding) op 1.8.90

Lea PYCKE (Kas en Ontvangst) op 1.8.90

Karen VAN LEUVEN (Kas en Ontvangst) op 1.8.90

HUWELIJKEN

Stapten in het huwelijksbootje :

Marc DE BLAUWE (Verkeersdienst) met Anne-Marie MARYNISSEN op 14.2.90

Marc JANSSENS (Verkeersdienst) met Marijke GOETHALS op 23.2.90

Frank DESLOOVERE (Informatiekdienst) met Gerda VANDERCAMMEN op 17.3.90

Christiaan BOELAERT (Verkeersdienst) met Carina VAN LANCKER op 21.4.90

Johan CLAERMAN (Verkeersdienst) met Caroline DE VREESE op 7.6.90

Suzanne MAES (Verkeersdienst) met Guy PENNING op 13.6.90

Roger DE MEDTS (Verkeersdienst) met Jenny DE BLEECKER op 14.6.90

Willy DE SMET (Verkeersdienst) met Veronique BALOT op 14.6.90

Jan D'HONT (Verkeersdienst) met Karine VANDERCRIJSEN op 18.6.90

Johan OERS (Verkeersdienst) met Els DELLAERT op 30.6.90

Anja LION (Personeelsdienst) met Danny D'HONDT op 3.8.90

Deze gegevens werden afgesloten op 31.8.90

GEBORTEN

De oeevaar kwam op bezoek met :

WOUTER op 5.2.90 bij Patrick CARLIER (Verkeersdienst)

FREIJA op 14.2.90 bij Patrick LECLERC (Verkeersdienst)

EVELIEN op 23.2.90 bij Dirk DE COCK (Toezichter)

MARIJKE op 27.2.90 bij Christiaan BOELAERT (Verkeersdienst)

SVEN op 10.4.90 bij Wim VAN DE VIJVER (Verkeersdienst)

ANAIS op 27.4.90 bij Rudi D'HONT (Verkeersdienst)

MAARTEN op 2.5.90 bij Freddy COUSSENS (Verkeersdienst)

SYLVIA op 14.5.90 bij Dirk TIESEMA (Verkeersdienst)

KENNETH op 26.5.90 bij Patrick BUYCK (Verkeersdienst)

JONAS op 19.6.90 bij Hugo NEYT (Verkeersdienst)

JELLE op 8.8.90 bij Patrick VEREECKE (Verkeersdienst)

MET PENSIOEN

Genieten van een welverdiende rust :

Hilarius PERSIJN (Verkeersdienst) op 1.2.90

Gilbert VANDEN BROEKE (Verkeersdienst) op 1.2.90

August CATEAU (Toezichter) op 1.4.90

Marcel VAN DER MEERSCH (Nachtploeg) op 14.5.90

Christiaan HEYNSSSENS (Werkhuizen) op 11.6.90

Michel COLLE (Verkeersdienst) op 25.6.90

Willy BURMS (Spoordienst) op 25.6.90

Etlenne VAN VLAENDEREN (Verkeersdienst) op 30.7.90

Romain ROAEN (Verkeersdienst) op 30.7.90

Joseph NAERT (Verkeersdienst) op 27.8.90

HUWELIJKSJUBILEUM

Cesar VANDER CRUYSSSEN (Brigadier Spoor, 90 jaar, op rust sinds 1965) en Irma VAN BRUSSEL vierden hun briljanten huwelijksjubileum op 16.6.90. Hartelijk gefeliciteerd !

OVERLIJDENS

Oprustgestelden

Georges D'HONDT (Verkeersdienst) op 9.2.90

Leo VAN ONDERBERGEN (Verkeersdienst) op 25.2.90

Vital DE JAEGER (Spoordienst) op 5.6.90

André DELAGRENSE (Verkeersdienst) op 27.6.90

Weduwen

Coralia BAUWENS, weduwe van Leon BLANCKAERT (Verkeersdienst) op 19.2.90

Emma CLAES, weduwe van Armand PLUYM (Brigadier Luchtlijn) op 28.3.90

Maria VAN POUCKE, weduwe van Michel STEVENS (Verkeersdienst) op 18.3.90

Raphaëlle REYNEN, weduwe van Désiré BERVOETS (Bediende) op 28.3.90

Germaine COUSSEMENT, weduwe van Richard MAES (Verkeersdienst) op 14.5.90

Jeanne MORTIER, weduwe van René SPITAEELS (Brigadier Werkhuizen) op 2.7.90

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

Goede reis

De Maasvallei

Dat ons kleine land rijk is aan prachtig natuurschoon, is u wellicht niet onbekend. Een goed voorbeeld daarvan is de Maasvallei, die we tot in de puntjes gaan uitkammen.

We vertrekken in de hoofdstad van de gelijknamige provincie "Namen" en volgen de Maas stroomopwaarts richting Franse grens.

Over het gehele Naamse grondgebied heeft de Maas zich een vallei moeten uitgraven door rotsmassieven. Daar waar de rotsen best weerstand boden, zijn de oevers zeer steil. Van de Franse grens tot Anseremme is de gehele rechteroever in zijn oorspronkelijke toestand bewaard gebleven.

Spijtig genoeg hebben rotsbeklimmers en kampeerterreinen hier hun sporen nagelaten. Maar goed, dit deel van de rivier loont nog steeds volop de moeite. Net voorbij Anseremme ligt Dinant. Van hieruit wringt de rivier zich door talrijke bochten (Uitzichtpunt : De 7 Ma(s)en) en komen talrijke kleine eilandjes te voorschijn. Intussen vloeien weerom een aantal riviertjes samen met de Maas : Mollignée, Bocq en Burnot.

In de stad Namen heeft de Maas rendez-vous met de Samber, tevens een biologische opdoffer, daar de Samber (het water) totaal dood is.

Daar de Maas een groter debiet heeft, blijft de vervuiling nog binnen de perken. Maar globaal genomen is de Maas een rivier die toeristisch én biologisch de moeite waard is. Aan de oever vindt de toerist een waaier van leuke dorpjes en kleine steden. Elke stad of dorp heeft zijn eigen aantrekkingskracht en karakter. De vele restaurants en eethuisjes hebben tot nu toe met hun infrastructuur de natuurpracht niet te veel aangetast.

Wij maken een klein oponthoud in volgende stadjes: Profondeville, Annevoie, Waulsort, Heer-Agimont, Dinant en Andenne.

In een volgende aflevering ontdekken we het Dal van de Mollignée, één van de toeristische toppers in Hoog-België. Maar nu op weg naar Profondeville.

Deze stad wordt ook wel eens de waterski-hoofdstad genoemd van de provincie Namen. Het prachtig rotsmassief en de brede rivier zijn een streling voor het oog. Talrijke waterski-beoefenaars vinden hier hun gading.

De stad zelf bevat vele 17de en 18de-eeuwse huizen. De Sint-Remykerk is een neogotisch gebouw uit 1897. De doopvont uit hardsteen springt onmiddellijk in het oog. Een niet te missen gebeurtenis zijn de Waterfeesten tijdens het eerste of tweede weekend van augustus. De gastronomen zullen zeker hun hartje kunnen ophalen in het restaurant "Mas de la Dame" waar u de lekkere *escavèche* (= vis in geleï) kan proeven.

In Annevoie, halfweg tussen Namen en Dinant, kan u

de wereldberoemde tuinen gaan bewonderen. De tuinen zijn ontworpen in de 18de eeuw en zijn een versmelting tussen de Franse en Italiaanse tuinen met tal van waterpartijen en bosjes. Het kasteel dateert uit 1627 en kan bezocht worden van Pasen tot eind september. Het interieur en de verfijnde 18de eeuwse meubelen zijn het zien waard.

De sportliefhebbers komen aan hun trekken dank zij de vele goed bewegwijzerde wandelpaden, de mogelijkheden tot speleologie (Trou Patrick) en het alpinisme (Roche aux Corneilles). Voor de lekkerbekken zijn er de typische restaurants die hun *zalmousse met kreeftjes* aanprijzen.

Een heel gekend alpinismecentrum is Waulsort. De twee indrukwekkende rotsplaten die steil oprijzen uit de Maas zijn het neusje van de zalm voor de alpinisme-liefhebbers. U kent die beter onder de naam van "De Rotsen van Freyr". Daartegenover bevindt zich het kasteel, een indrukwekkend U-vormig geheel dat in 1571 werd opgericht.

Daar zou Lodewijk XIV voor het eerst een drank geproefd hebben die furore zou maken : *Koffie* !

Het interieur is een juweel op zichzelf : meubilair uit de 17de en 18de eeuw, prachtige schilderijen met jachtaferelen en fraaie salons met schoorstenen. Het park is ook een pareltje. Het werd aangelegd, trapsgewijze, met drie terrassen. Het hoogste terras bevat een natuurlijk doolhof waarin u zich urenlang kan amuseren. Een twee-eiige tweeling vinden we terug in de dorpen Heer-Agimont.

In Heer vindt u de indrukwekkendste rotspartijen van de gehele Maasoever. Het kasteel van Agimont daarentegen, vervangt hier een toenmalige burcht uit de Middeleeuwen. De moeite waard is een boottocht op de Maas van Heer-Agimont tot in Dinant (5 uren). Men vaart voorbij de rotsen van Freyr, Waulsort en Hastière om dan onder de hangbrug van Heer-Agimont terug te keren. U bevindt zich dan op 50 meter van de Franse grens.

Voor de gastronomen : specialiteit zijn *duifjes op z'n boswachters* en *kikkerbiljetjes op de wijze van de chef*. Smakelijk !

Dé meest toeristische magneet van de vallei is vanzelfsprekend Dinant. Bezienswaardigheden zijn er in overvloed : de O.L. Vrouwkerk, de Abdij van Leffe, de Citadel, het Stadhuis, de Toren en Grotten van de Mont Fat, Grotten "La Merveilleuse", het natuurreservaat en de alomgekende *Bayard-rots*.

Van hieruit vertrekken prachtige natuurwandelingen die vastgelegd zijn op een wandelkaart die u overal kan verkrijgen in meertalige versie.

Sportliefhebbers kunnen, behalve wandelen, ook zwemmen, waterskiën, tennissen, surfen, paardrijden en rotsen beklimmen.

De wildgerechten zijn een streling voor oog en tong. In Dinant zelf kan u diverse boottochten maken op de Maas, zowel stroomop- als stroomafwaarts.

Tenslotte belanden we in Andenne, bekend om zijn aardewerk en porselein.

De Sint-Beggakerk en het gemeentelijk keramiekmuseum zijn de bijzonderste bezienswaardighe-

den in dit leuke stadje. Natuurlijk kan u van hieruit diverse wandelingen maken doorheen de groene natuurpracht en smullen van de typische streekge-rechten.

De **Maasvallei** is een niet ver afgelegen vakantiebe-stemming, waar u zeker en vast tot rust zal komen en genieten van al het mooie dat de natuur u kan bie-den.

Een aanrader dus voor jong en oud.

GOEDE REIS !

Danny DE RONNE

Uitslag prijsvraag "WENEN" _____

Oplissing : Het standbeeld van Karl I op de Helden-platz is uniek in zijn soort omdat dit het enige standbeeld is waarbij twee steunpunten worden gebruikt (de twee achterpoten) in plaats van drie. De idee dat het geheel zou omvallen, kwelde de beeldhouwer zodanig, dat hij gek werd.

WINNAARS :

Wij ontvingen 67 antwoorden waarvan er slechts 13 de juiste oplossing gaven.

WINT EEN MINITRIP VOOR 2 PERSONEN :

familie DE KEYZER Luc uit DESTELBERGEN

WINT EEN KANT-en-KLAAR KODAKFOTOTOESTEL met PANORAMISCHE FOTO'S :

1. familie DE CLERCQ (Gent)
2. familie TACK Emiel (Ledeberg)
3. Mevrouw VANDESOMPEL Gerda (Gent)
4. de Heer MOENTJENS (Merelbeke)
5. de Heer BURMS Jozef (Lokeren)
6. Wwe DE BRUYCKER W. (Gentbrugge)
7. Mevrouw NIEMEGEERS Noëlla (Merelbeke)
8. familie DEKEZEL Walter (Melle)
9. de Heer en Mevrouw SCHEPENS (Wetteren)
10. de Heer WITTEBROOD Marcel (Gent)

Allen hartelijk gefeliciteerd !

11 NOVEMBER-VIERING

De Voorzitter en de bestuursleden van de Vriendenkring van het Personeel van de M.I.V.G. nodigen U vriendelijk uit op de jaarlijkse plechtigheid ter nagedachtenis van de overleden personeelsleden.

9.30 uur

Samenkomst aan de Stelplaats. Stoetsgewijze met muziekharmone Sint-Cecilia naar de kerk Sint-Eli-gius te Gentbrugge-Arsenaal.

10.00 uur

Plechtige dienst voor alle overleden agenten van de M.I.V.G.

Bloemenhulde aan de gedenksteen in de Stelplaats. Receptie in het restaurant van de M.I.V.G.

42 OP 50 : HET KAN.

Laat u niet misleiden door wat hierboven staat. Het heeft niets te maken met examenuitslagen of met behaalde punten in een bekwaamheidstest. Wat ik ermee bedoel is dat de mogelijkheid bestaat om op je vijftigste je eerste marathon te lopen. Er zijn nog wel veteranen van 50, 60 en meer, die gezwind (?) de 42 kilometer afmalen, maar wanneer je zegt dat je op je vijftigste een marathon wil beginnen voor de eer-ste maal, is men geneigd even naar het voorhoofd te wijzen. Zo verging het ook mij toen ik mijn vrienden van mijn plannen op de hoogte bracht. Mijn echtgenote en kinderen waren ook niet echt enthousiast, maar dan wellicht meer uit bezorgdheid. Toen ze echter zagen dat het bij mij menens was, werden ze mijn vurigste aanhangers. Uiteraard ben ik niet van de ene op de andere dag begonnen aan een marathon. Ik had reeds een vijftal jaren loopervaring, maar deze reikte niet verder dan 20 à 21 kilometer. Hier en daar ging ik eens mijn licht opsteken, vooral inzake trai-ningsschema en voeding. Al vlug werd mij duidelijk dat iedere marathonloper zowat zijn eigen ideeën heeft over "de" voorbereiding. Aan de hand van de in-gewonnen informatie stelde ik voor mezelf een schema op en paste een beetje mijn voeding aan. De sportdokter die ik raadpleegde stelde het licht op groen. Toen begon ik eraan... De training werd opgevoerd, van 40 ging het naar 50, 60 en 70 kilome-ter per week. De honger naar nog meer kilometers overviel me. Liters zweet liet ik achter mij, maar ik kreeg het gevoel dat het kon.

Op 4 juni 1989 was het zover. De marathon van Gent. Een vlakke omloop met start en aankomst in de Blaarmeersen. Het weer viel mee, niet te warm of niet te koud, al stond er een stevige bries. De eerste 10 kilometer liep ik versholten in een klein groepje, maar al vlug moest ik naar mijn eigen tempo over-schakelen. Bij de eerste doortocht na 21 kilometer zat ik nog een paar minuten onder mijn vooropgestelde tijd. Het was iets te vlug, maar ik voelde me goed. De tweede ronde kreeg ik begeleiding per fiets (al is dat officieel verboden) zodat ik aan drinken en aanmoe-digingen geen gebrek had. Na 32 kilometer kwam de gevreesde kloep van de hamer niet en dat gaf me nog meer vertrouwen. Amper 2 kilometer verder was het dan toch zover. Dankzij de opbeuringen en aan-sporingen van mijn zoon, doorspartelde ik werkelijk de volgende 5 kilometer... en toen kwam het einde in zicht. Ik kan niet zeggen dat het me vleugels gaf, maar het was wel een flinke opkikker toen ik de luidsprekers hoorde bij de aankomst. De laatste honderd meter liep ik als in een roes en bij het overschrijden van de aankomst viel al de doorstane miserie van mij af. Alles maakte plaats voor een intens geluk.

Ik kon er niets aan doen, maar even kwam er een traantje in de ogen.

Een woordje van dank is hier wel op zijn plaats voor diegenen die me hielpen bij de voorbereiding en uitvoering van mijn droomwens.

't JOGGERTJE A.B.

NIEUWS VAN DE VRIENDENKRING

GROTE WORSTENKAARTING

Personeel en oudgedienden worden uitgenodigd op de grote worstenkaarting op VRIJDAG 12 OKTOBER 1990, om 14 uur, in de refter van de M.I.V.G.

Wegens het groot succes van vorig jaar, hopen wij u ook dit jaar in grote getallen te mogen begroeten.

Inleg : 50 frank
Drank vrij.

Iedereen welkom !

Roland VAN de VIJVERE

BERICHT AAN DE GEPENSIONEERDEN

Mensen die inlichtingen wensen betreffende de VRIENDENKRING kunnen steeds terecht bij het Bestuur of telefonisch bij Roland Van de Vijvere (tel. 27.80.28 na 18 uur).



Collega Willy BURMS van de Spoordienst nam op originele wijze afscheid van de M.I.V.G. Op 25 juni 1990 ging hij op 55-jarige leeftijd met brugpensioen. Willy was bij zijn werkmakkers gekend als een vriendelijk man, altijd bereid om iedereen te helpen. Wij wensen hem dan ook het allerbeste voor de toekomst : nog vele jaren van welverdiende rust in een goede gezondheid.

AFDELING BILJART

Tornooi A.C.O.D. 1990

Op vrijdag 16 februari werd het jaarlijks tornooi gespeeld in ons lokaal "Centrum ten Berg". Voor de uitslag, zie verder. Toch dient er vermeld te worden dat Guy Leveugle als tweede uit de finale kwam. Doordat hij voor de eerste maal deelnam kon hij niet in aanmerking komen voor een trofee. Bij deze wens ik de heer en mevrouw VAN HULLE te danken voor hun inzet en sympathie, alsook voor de geschonken prachtige trofeeën. Wij kijken reeds uit naar het volgende jaar en verwachten nog meer deelnemers.

Uitslag bandstoten Trofee VAN HULLE (A.C.O.D.) op 16 februari 1990

- | | |
|------------------------|---------------------|
| 1. VAN HOLSBEKE W. | beker + beste match |
| 2. RAYEE L. | beker |
| 3. DE MEYER P. | beker |
| 4. BOSMANS R. | |
| 5. DE MUYNCK G. | hoogste reeks |
| 6. VANDERDONCK M. | |
| 7. RAEMDONCK A. | |
| 8. LEVEUGLE G. | |
| 9. SCIFFER M. | |
| 10. DEN BROEDER M. | |
| 11. D'HAESE J. | |
| 12. STEVENS O. | |
| 13. BRAECKMAN R. | |
| 14. DUBOIS O. | |
| 15. SCHYNKELS R. | |
| 16. BOSMANS G. | |
| 17. VAN DER BEKEN J. | |
| 18. VANDER SCHUEREN H. | |
| 19. PICQUET W. | |
| 20. DROSSAERT P. | rode lantaarn |

INTER-MIV/Wisselbeker LOMBART

Uitslag : 1e plaats	M.I.V.B.	38,959 punten
2e plaats	M.I.V.G.	30,168 punten
3e plaats	M.I.V.A.	25,622 punten

De finale voor deze beker werd beslecht op zaterdag 24 maart 1990 te Brussel. Zoals altijd verliep deze ontmoeting vlekkeloos en sportief. Na de wedstrijden hebben we heerlijk genoten van een koud buffet, ons aangeboden door de biljartklub van Brussel ter gelegenheid van hun 35-jarig bestaan.

Speeljaar 1990 - 1991

Met deze wens ik iedereen die interesse heeft voor de biljartclub of sommige activiteiten, dat ze zich kenbaar maken bij Gratiën De Muynck, Meulesteedsesteenweg 399 te Gent (tel. 51.31.10). Dit geldt ook voor de oprustgestelden. Ook kunnen geïnteresseerden eens langskomen in ons lokaal "Centrum ten Berg", Halvemaanstraat 94 te Sint-Amandsberg. Onze klubavond is de donderdag vanaf 19 uur.

Vierkamp 1990 (1e jaargang)

Op vrijdag 30 maart 1990 werd voor de eerste maal een vierkamp ingericht door en tussen de Snookerclub MIVG en de biljartclub MIVG-stoters. Deze eerste ontmoeting werd dankzij de inzet en voorbereiding van Guy Leveugle en echtgenote een zeer groot succes.

Iedere deelnemer moest :

- 1° bieden, manillen of sjoelen
- 2° darts spelen
- 3° tapbiljarten
- 4° teerlingen

Einduitslag :

1ste plaats	B.C. MIVG-STOTERS	22 punten
2de plaats	SNOOKERKLUB MIVG	18 punten

Volgend jaar is de vierkamp voorzien op vrijdag 22 februari 1991. Ook zouden wij dit willen uitbreiden tot meerdere afdelingen van de Vriendenkring. Geïnteresseerden kunnen contact opnemen met Guy LEVEUGLE of Gratiën DE MUYNCK.

INTER MIV/Wisselbeker BRACKE G.

Op zaterdag 28 april 1990 werd voor de reeds traditioneel geworden wisselbeker gespeeld. Gemeenteraadslid Georges BRACKE heeft zelf de trofeeën overhandigd : 1ste plaats M.I.V.G.
2de plaats M.I.V.B.
3de plaats M.I.V.A.

De wisselbeker blijft dus voor 1 jaar bij de MIVG-STOTERS.

Tweede tornooi CLEAN-PRESS

Dit tornooi werd zoals vorig jaar een topper, dit voornamelijk door de inzet van ons erelid-sponsor mevrouw Greta LANGERAERT, zaakvoerster van de nieuwkuis CLEAN PRESS, Normalschoolstraat 34 te Gent, en haar echtgenoot Alfons GILLIS. Langs deze weg wensen wij hen nogmaals te danken.

Uitslag : 1ste plaats	DE MUYNCK Gratiën
2de plaats	BRAECKMAN Rudy
3de plaats	RAYEE Luc

INTER MIV

Op zaterdag 6 oktober 1990 wordt het individueel kampioenschap gespeeld. Dit gaat door in het lokaal "Centrum Ten Berg" Halvemaanstraat 94 te Sint-Amandsberg. Het tornooi start omstreeks 10 uur en zal zeker om 20 uur beëindigd zijn. Er is eten voorzien voor de spelers en hun echtgenotes. Aangezien er nog een zestal plaatsen open zijn doe ik langs deze weg een oproep tot geïnteresseerden; zij kunnen zich opgeven bij Gratiën DE MUYNCK (tel. 51.31.10). Indien men aan dit tornooi deelneemt, kan bovendien aan de drie overige INTER MIV-activiteiten worden deelgenomen.

Iedereen kan hieraan deelnemen zonder verdere verplichtingen tegenover de biljartclub MIVG-STOTERS.

Van harte welkom !

Tornooi Hubert VANDER SCHUEREN

Dit tornooi, dat plaatsvond op zaterdag 25 augustus 1990, werd mogelijk gemaakt door ons steunend lid/sportbestuurder.

Uitslag : 1. SCIFFER M.
2. RAEMDONCK A.
3. DE MUYNCK G.
4. RAYEE L.
5. DUBOIS O.
6. DE KONING G.
7. STEVENS O.
8. VANDERDONCK M.
9. DROSSAERT P.
10. VANDER SCHUEREN H.

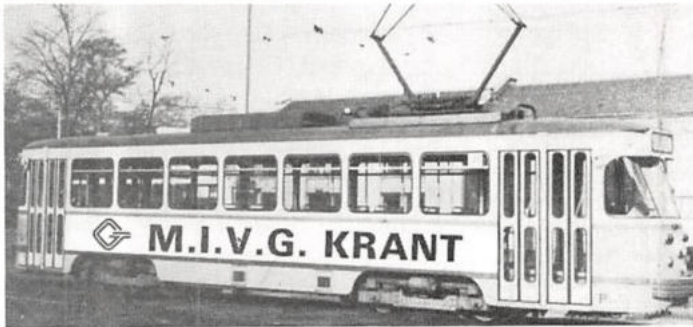
Tornooi Maurice RAYEE

Op zaterdag 1 september 1990 werd dit tornooi beslecht. Het werd gesponsord door ons erelid Maurice RAYEE (autoradiatoren), Fabriekstraat 20 te Wondelgem.

Uitslag : 1. DE MEYER P.
2. STEVENS O.
3. VANDERDONCK M.
4. DE MUYNCK G.
5. RAEMDONCK A.
6. DROSSAERT P.
7. DUBOIS O.
8. SCIFFER M.
9. VANDER SCHUEREN H.
10. DE KONING G.
11. RAYEE L.
12. BRAECKMAN R.

Hoogste reeks : DROSSAERT P.
Kortste match : DE MEYER P.
Rode lantaarn : BRAECKMAN R.

Gratiën DE MUYNCK



MIVG-krant is een driemaandelijkse uitgave van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent. Zesde jaargang, nr. 23

Lay-out en redactiemedewerkers :

Frank Desloovere, Nicole Keldermans, Filip Terneu

Werkten eveneens mee aan dit nummer :

André Bracke, Pierre De Meyer, Danny De Ronne, Vriendenkring MIVG

Eindredactie en verantwoordelijke uitgever :

Marc De Vos

Public Relations MIVG

Brusselsesteenweg 361

9000 GENT

Telefoon (091) 300.499 - Toestel 52



MUPDOFER

Postbus 1343
1000 BRUSSEL



Heeft U iets voor de MIVG-krant ?

Alle teksten of inzendingen voor de volgende editie dienen bij de redactie ingebracht vóór 31 december 1990. Voor de publicatie van grotere artikels en fotomateriaal wordt best eerder met de redactie (toestel 52) kontakt opgenomen.



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

DRIEMAANDELIJKS
30 SEPTEMBER 1990
POSTKANTOOR GENT X