



MAANDELIJKSE INFORMATIE VOOR EN DOOR DE MEDEWERKERS VAN M.I.V.A.

(BEHALVE JULI EN AUGUSTUS)

8e Jaargang Nr 5

G.P.P.	8	497
ANTWERPEN 1		

31 OKTOBER 1987

ANTWERPSESTEENWEG: UITSTEKENDE COORDINATIE VAN MIVA-DIENSTEN



Het meer dan ingewikkelde knooppunt aan de Jan Van de Wouwerstraat bood o.a. het tekenbureau flink wat tekenwerk. Onderaan de foto bemerken we reeds de nieuwe onafgewerkte spoorbedding die tijdens het WE van 24 oktober volledig bedrijfsklaar werd gemaakt.

ken. Elke week wordt tussen de betrokkenen een werfvergadering gehouden om de stand van zaken te evalueren. Alhoewel ik in samenwerking met Richard vooral het toezicht uitoefen op de uitvoering door de aannemers van de spoor- en wegeniswerken, werd ik jaren geleden al belast met de studie van de uitvoeringsmethode en -fasen, het opmaken van de bestekken en de kostenramingen. Dat dit laatste is uitgegroeid tot een lijvig dossier, hoef ik U niet te vertellen.»

Lange voorgeschiedenis

De Antwerpsesteenweg in Hoboken houdt MIVA al langer wakker dan vandaag. Zelfs zij die denken dat het probleem «al» enkele jaren oud is lopen achterop.

Reeds in de jaren '60 liep men met de idee rond om de tram op de Antwerpsesteenweg in eigen bedding te laten rijden. De relatief smalle steenweg bood hiervoor evenwel geen enkele kans. Alleen een onteigening vanaf de Zwaantjes tot Draaiboorn van die huizen die op de oorspronkelijke bouwlijn stonden, kon de oplossing brengen. De toenmalige zelfstandige gemeente Hoboken bezat evenwel geen voldoende middelen om tot onteigening over te gaan. Vermits de tram in dit alles de hoofdrolspeler was, meende men beroep te moeten doen op een tussenkomst vanwege het Ministerie van Verkeer.

Zestien jaar geleden was het dan zover. In een brief van 17 september 1971 blijkt de Minister zijn goedkeuring te hechten aan een tussenkomst voor de onteigeningen op de Antwerpsesteenweg. Vervolgens wordt er 15 jaar lang gepalaberd met gemeentebesturen, provincie, ministerie, middenstand, enz. Plannen worden getekend en hertekend. Belanghebbenden beginnen bijna de moed te verliezen. Bij MIVA houdt

men zich toch, meestal in alle stilte, bezig met een meer dan grondige voorbereiding van de werken. Voor de dienst Vaste Goederen werd de Antwerpsesteenweg, meer nog dan het Schijnpoort, een steevast begrip voor tientallen mensen die erbij betrokken zijn.

In een kanariegele keet op de hoek van de Jan van de Wouwerstraat en de Antwerpsesteenweg (A.S.) «zetelt» John Huybrechts, zowaar de coördinator van de uitvoeringen van het ganse project, bijgestaan door zijn rechterhand Richard Dedeckere. Dat deze opsomming van medewerkers te beperkt is bleek uit het gesprek dat we met hem hadden.

Eensgezinde samenwerking

John Huybrechts die stilaan met de A.S. vergroeid raakt, verwijst onmiddellijk naar zijn collega's van de diensten bovenleiding, electronica, tekenbureau en spoor en wegenis.

«De werken van de A.S. tonen aan dat een enthousiaste en perfecte samenwerking tussen tal van MIVA-diensten best mogelijk is. Meer nog, verschillende andere organisaties buiten de MIVA, zoals aannemers, stads- en politiediensten en nutsmaatschappijen, zijn nauw bij dit project betrok-

1500 m kunstwerk

Het project A.S. loopt over een lengte van 1,5 Km en omvat twee grote kunstwerken: het kruispunt Zwaantjes, één van de belangrijkste MIVA knooppunten, en het traject A.S. van Zwaantjes tot aan de Draaiboornstraat, met daarin het knooppunt Jan van de Wouwerstraat bij de in- en uitrij van Loods 3. De werken zullen gezien de verkeersmoeilijkheden dan ook afzonderlijk worden uitgevoerd. De Zwaantjes komen aan de beurt in 1988.

De ganse onderneming mag ongetwijfeld als voorbeeld gesteld worden voor een ideale verkeersgesteld: een eigen bedding (5,60 m breed) voor het Openbaar Vervoer met mogelijkheid tot beïnvloeding van verkeerslichten, het informatiesysteem info-tram op elke verhoogde opstaphalte, een rijbaan aan weerszijde van de sporen, een parkeerzone en een veilig fiets- en voetpad. Zelfs aan groenvoorziening zal het niet ontbreken.

De grond- en spoorwerken worden uitgevoerd door de tijdelijke vereniging Taveirne-Pieters De Gelder, terwijl voor de eigenlijke wegeniswerken de firma Deckx instaat. MIVA daarentegen zorgt voor de bekabeling van zwakstroom- en sterkstroominstallaties, de bovenleiding en het leveren van wissels (17 stuks), kruisingen (9 stuks) e.a. spoormaterialen.

Primeur bij spoorwerken

Vooral in eigen beddingen wordt langzamerhand minder gebruik gemaakt van houten dwarsliggers onder de sporen. Veeleer wordt geopteerd voor een betonnen fundering waarbij de duurzaamheid en de beperking van onderhoud de belangrijkste factoren zijn. Zo werden er 3 Km spoor vastgeschroefd in het beton. Voor het eerst wordt er op grote schaal gebruik gemaakt van kunststofhulzen (pluggen) die in het beton worden gegoten en waarin de kraagschroeven worden vastgeschroefd. De ruimte tussen de sporen wordt opgevuld met betonstraatstenen of asfalt. Om de zettingen van het asfalt t.g.v. de trillingen van de sporen op te vangen, worden naast de sporen rubberprofielen ingebouwd. Tussen twee sporen van de eigen bedding werd geopteerd voor de aanleg van graszoden. Kwestie van de groenliefhebbers te bevredigen. Zwarte en witte betonstraatstenen scheiden de spoorbedding van het andere wegverkeer. Natuurlijk werd qua halteplaats de voorkeur gegeven aan de installatie van verhoogde perrons met alle infrastructuur erop en eraan.

Nieuw net boven of naast oude net

Ook de bovenleidingsploegen van Jan Lauwers hadden hun handen meer dan vol. Geen spoor zonder bovenleiding. Zo diende er aan de verbinding met de Jan van de Wouwerstraat een netwerk geïnstalleerd te worden voor 6 wissels en 3 kruisingen. In vaktermen noemt men zulks een pastoorshoed.

Het getrek en gesleur hoog boven de grond gebeurde onder deskundige leiding van Jos Smout. Gezien de omschakeling op 1 dag tijd diende te gebeuren, wordt het nieuwe net boven (voor bochten) of naast (voor rechte stukken) het oude net gespannen. Op enkele uren tijd wordt dan het oude net weggeknipt.

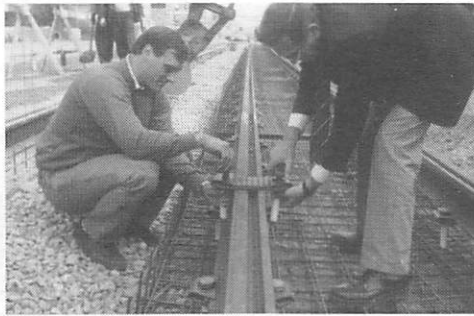
De benaming «bovenleiding» is ietwat beperkt. De betrokken dienst staat eveneens in voor het leggen van alle mogelijke ondergrondse kabels, zij het hoog- of laagspanning. Terwijl er elders van kabelhernieuwing sprake is diende nu op de A.S. een mengelmoes van aansluitingen te gebeuren. In samenwerking met de diensten electriciteit en electronica maakte Jan Lambrechts een organisatorische studie van alle kabels zowel voor de bediening van wissels als van het info-tram-systeem. Met de ervaring en kritische blik van ploegbaas Charles De Becker liep de aansluiting van 17 nieuwe elektrische wissels van een leien dakje.

Wat het werk echter niet eenvoudig maakte was het feit dat alle wissels elektronisch worden bediend, maar daarover verder meer. Het ingraven van de kabels gebeurde voordien door de ploeg van Mark De Telder die het klaar wist te spelen om op enkele maanden tijd (sinds 12 maart j.l.) 5000 m tractiekabel en 3000 m laagspanningskabel voor (hopelijk) eeuwig te begraven.

Electronica in opmars

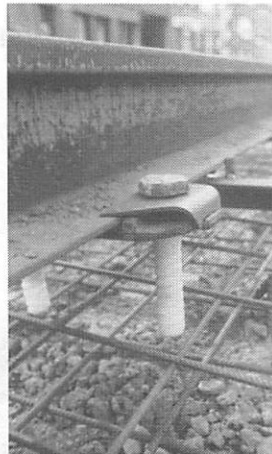
Toen een aantal jaren geleden de eerste elektronische wissel geïnstalleerd werd aan de Nationale Bank durfde niemand hopen op een forse uitbreiding van het systeem. Daar de A.S. de unieke gelegenheid bood het systeem te «vulgariseren» werd op alle wissels de elektronische bediening toegepast.

Het verspringen van de wissel wordt dus bevolen door een micro-processor die de

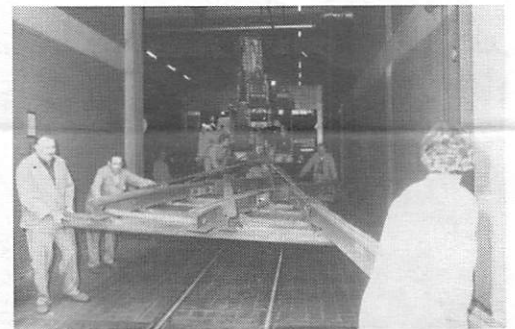
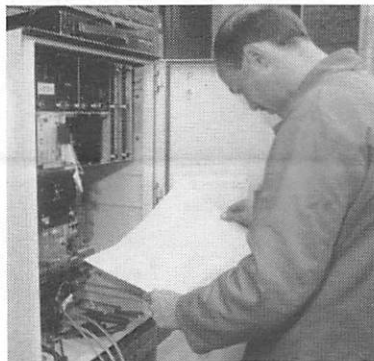


Richard Dedeckere samen met zijn baas John Huybrechts tonen (weliswaar bovenop het spoor) hoe de kraagschroeven in de kunststofhulzen worden vastgeschroefd. Een detail van het nieuwe proces zien we op onderstaande foto waarbij het beton uiteraard nog dient gegoten te worden. Bemerkt ook nog de steunplaat met daarop een rubberen strip om trillingen op te vangen.

Patrick Swinnen van het electro labo leest zijn plan tijdens de aansluiting van de elektronische wissel aan de micro-processor.



Een pas gemonteerd kruisstuk wordt plechtstatig uit de werkplaats gehesen om door de aannemer naar Hoboken vervoerd te worden. Helpen hier mee om het stuk in evenwicht te houden: Jos Ceulemans, Karel Clerckx, Karel Troch en Pol Van den Heuvel.



tram kan identificeren. Elke wissel heeft zijn eigen computer en beslist zelfstandig over de stand van de wissel. Elke computerkast beschikt bovendien over een aantal veiligheidsprogramma's waardoor bv. ontsporingen tengevolge van het achter elkaar rijden van twee rijtuigen wordt vermeden.

Na jarenlang onderzoekswerk door Guido Maesschalck en assistent Patrice Fimmers in het elektronisch labo van de Pre-Metro kon uiteindelijk een vernieuwd en betrouwbaar systeem bekomen worden. De tijd dat de wattman met zijn wisselijzer de stand van de wissel diende in te leggen ligt reeds lang achter de rug.

Info-Tram

Het nut van de info-tram voor de wachtende reizigers en voor de centrale controlepost hoeven we niet meer te beklemtonen. Reeds een aantal jaren geleden werd het systeem ingevoerd op de lijn 7 en 15. (op lijn 7 slechts gedeeltelijk). Van de gelegenheid wordt nu gebruik gemaakt om de volledige lijn 2 van de info-tram te voorzien. De bewegingen van lijn 4 zullen slechts geregistreerd worden vanaf de Zwaantjes. Tegen het einde van oktober 1987 zou ook deze uitbreiding moeten operationeel zijn.

Toch eigen montageploeg

Worden de sporen (spijtig genoeg) niet door eigen personeel gelegd, wissels en kruisingen worden dan door een eigen montageploeg in mekaar gezet.

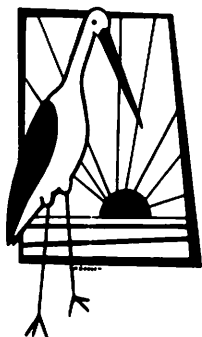
Onder leiding van Bert Steveninck en Bob Van den Bossche worden de ijzeren spoorstaven machinaal gebogen en samen met de wisselonderdelen tot een gelid gemonteerd.

In de wissel wordt vervolgens de wisselbak geplaatst van waaruit de tongen bediend worden.

Naarmate het weekend van 24 oktober naderde steeg de spanning bij de verschillende ploegen zienderogen. Bijna alle aspecten van het project A.S. dienen dan klaar te zijn. Verbindingen met de rest van het net zullen dan in een minimum van tijd moeten geklaard worden. Bij het ter perse gaan van ons nummer bleek alles nog volgens plan te verlopen zodat kan gehoopt worden dat op maandag 26 oktober de eerste tram op de geheerprofileerde A.S. zijn intrede zou doen. Voorwaar een ingewikkeld meesterwerk van alle medewerkers van de dienst Vaste Goederen.

Of de gelegenheid zich zou voordoen dat zij hierop het glas zouden kunnen heffen, is ons niet bekend...

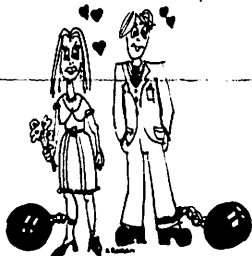
FAMILIENIEUWS



GEBOORTEN

De ooievaar kwam op bezoek met:

Stéphanie, 23.08.87, dochter van Roger Dillen (105,VD) en Ingrid De Clerck
Jorg, 06.09.87, zoon van François Senden (570,VD) en Marleentje Molenstra
Danny, 15.09.87, zoon van Jozef Stes (450,VD) en Madeleine Jacquemin



HUWELIJKEN

Stapten in het huwelijksbootje:

Pierre Jannes (331,VD) met Anecita Guintapa, op 16.07.87
Dirk Peeters (8036,SW) met Elkje Petry, op 22.08.87
Dirk Apers (5183,CW) met Christine Dewachter, op 04.09.87
Gene Cailles (377,VD) met Elza Willemsens, op 05.09.87
Danny De Somer (336,VD) met Nancy Geerts, op 12.09.87



PREPENSIOEN

Eduard Van Houtte, 258 VD, dertig jaar dienst, op 10.08.87
Jozef langmans, 583 VD, dertien jaar dienst, op 28.09.87

OPRUSTGESTELDEN

Gingen definitief op rust:

Joseph Van Genechten, 8260 V.G., vierendertig jaar dienst, op 01.09.87
Reimond Melis, 5000 CW, vijfentwintig jaar dienst, op 01.09.87
Fernand Van Belle, 6164 L 1, vierendertig jaar dienst, op 01.09.87
Victor Van der Velden, 812 VD, tweeëndertig jaar dienst, op 01.10.87

Ging voortijdig op rust op 01.10.87:

Jean Coenen, 571 VD, tweeëntwintig jaar dienst



JUBILARISSEN

Onze hartelijke gelukwensen voor het 65-jarig huwelijk van:

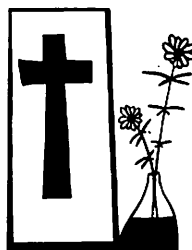
Dhr en Mevr Van Sprengel-Verrycken (8120,SW) op 23.09.87

Onze hartelijke gelukwensen voor het 60-jarig huwelijk van:

Dhr en Mevr Ghysels-Kemland (465,VD) op 08.10.87

Onze hartelijke gelukwensen voor het 50-jarig huwelijk van:

Dhr en Mevr Van Goethem-Van Puymbroeck (8040,SW) op 16.10.87



OVERLIJDENS

Aktief personeel

François Floren (19.08.35) op 17.09.87 (590,VD)

Oprustgestelden

Jozef Smet (22.11.99) op 09.08.87 (7,VD)
Marcel Lembrechts (08.08.26) op 16.09.87 (276,VD)
Raymond Pardaen (20.05.05) op 06.10.87 (65,VD)

Weduwen

Maria Truyens (13.06.00) weduwe van Joannes T'Seyen (13,VD) op 22.08.87

WEDUWE POORTMANS-VERCAUTEREN MARIA WERD 100



Dochter Maria, die ondertussen ook al 70 werd, toont haar 100-jarige moeder de tinnen schotel die ze voor de gelegenheid van de MIVA mocht ontvangen.

«Hoe word ik 100 jaar?» Door iedere morgen vet spek te eten, natuurlijk!

Zo werd althans Maria Vercauteren op 24 september j.l. eeuweling van Berchem. Maria is reeds 20 jaar weduwe van August Poortmans (geboren op 19.8.1881) die in 1967 overleed na bijna 45 jaar ontvanger geweest te zijn op den Antwerpse Tram. Tijdens de oorlog 1914-18 was Maria dikwijls zelf ontvangster ter vervanging van haar veel zieke man (chronische bronchitis). Dat mocht indertijd!

De dagen duren soms lang voor Maria: gans de tijd zit ze in haar zetel voor het raam, geen radio, geen T.V., niets lezen. Alleen opstaan, zich wassen en een beetje eten en drinken. Daarom heeft ze zo graag haar dochter (ook al 70 jaar) en schoonzoon op bezoek. Tweemaal per week komen ze van 11 u 's morgens tot 8 u 's avonds en dan wordt de ganse tijd met de kaarten gespeeld. Dat is Maria's grote hobby. Daarvoor alleen zou ze naar een tehuis willen, omdat ze denkt dat ze daar de hele tijd kan kaarten. Maar liefst blijft ze op haar appartementje op de 1e verdieping in de Uitbreidingstraat te Berchem, waar ze de goede zorgen heeft van de heer op het gelijkvloers.

Maria is nooit ziek geweest en de dokter zegt dat ze een hart heeft om 110 jaar te worden. Maar dat is nog lang; 100 jaar is al een unicum!

«Eet nog maar veel spek Maria, dan haal je die 110 misschien wel.»

Alvast proficiat!



BRILJANT VOOR GUST EN MARIA

Ook Maria en Gust Van Sprengel werden deze dagen in de bloemetjes gezet. Op 23 september vierden zij hun 65-jarige bruiloft in Brecht. De gezondheid van Maria laat echter te wensen over alhoewel ze constant door de goede zorgen van haar dochter en Gust omringd wordt. Dan maar een kiekje van Gust in zijn groententuin, die meer dan een hobby betekent. Vlees, eieren en groenten komen dan ook uit de eigen biologisch aangelegde mini-boerderij. Dertig jaar geleden was Gust nog werknemer bij de dienst 'Weg & werken'. Van harte proficiat!

Na verleden jaar een mini Tour de France door de Alpen te hebben gereden, doorkruiste Pierre De Bondt (60-jarige pregepensioneerde MIVA) dit jaar de Pyreneeën met o.a. de befaamde rit Pau-Luchon.

«Het was mijn tweede maar ook laatste keer», zuchtte Pierre bij zijn thuiskomst.

Alvast een puike prestatie! En waarom volgend jaar dan geen «Tour de Belgique»?

We zien hem rechts op de foto samen met vriend Robert.



AMERIKA... EEN DROOM?

Tweede en laatste deel van een reisverslag van
Fons Portael

Van op de Empire State Building kan je dan goed zien dat Manhattan langs weerszijden tegen het water ligt: tussen de Hudson river en de East river. We geraken niet uitgekeken. Een paar honderd meter verder staat het Rockefeller Center met zijn 19 buildings netjes bij elkaar. In de grond onder die buildings grote gangen met winkels en restaurants. De nieuwste en spectaculairste building is de Trump Tower die pas in 1984 klaar was: 40 meter hoog is de hal waarin langs één muur een waterval loopt. Na die eerste kennismaking zijn we nog driemaal in New York geweest met de trein, 1u15 rijden en 400 Fr. heen en terug. Twee heel bekende buurten in New York zijn Green Village en Chinatown.

Green Village is bekend om zijn gezellige winkeltjes en caféterrasjes.

In Chinatown wonen minstens 200.000 Chinezen netjes bij elkaar. Ge waant U niet meer in New York maar in China. Drie generaties lang leven ze er al maar spreken nog altijd Chinees onderling, ze hebben er hun eigen Chinese scholen en hebben hun eigen cultuur bewaard. We zijn er natuurlijk eens Chinees gaan eten. New York bij nacht is geen aanrader, zowel Chinatown, de parken als de metro zijn dan hoogst onveilig. Het glitter en glamour America maakt dikwijls plaats voor schrijnende armoede. Zo is het systeem van de sociale zekerheid heel wat minder gunstig dan bij ons. Er lopen veel van die homelozen (dakloze werklozen) die vechten om in leven te blijven, door te bedelen, vuilbakken af te zoeken (zelf gezien) te stelen en overvallen te plegen als het moet. Werklozensteun bestaat daar niet, wel hier en daar liefdadigheidssteun. Het afschuwelijkste vind ik, dat in de Fifth Avenue onmetelijke rijkdom heerst van de bankinstellingen en dat twee straten verder de mensen voortdurend staan te bedelen. Mensen liggen op straat in hoeken te slapen op de stoep, veel meer dan in gelijk welk Europees land. Het laatste wat ik over New York kwijt wil is mijn eerder lage dunk over hun metro, waarin in 1904 het eerste traject werd geopend. Het ziet er naar uit dat er sinds die tijd niets meer veranderd werd. Het is de vuilste, de slechtst onderhouden en meest lawaaierige die ik ooit zag. Hij rijdt dag en nacht en wordt voor 75% door negers gebruikt. Niet dat er in New York geen vooraanstaande negers wonen, burgemeester Koch is een neger.

Jules was nog maar eens voor een week naar België en de dames besloten 's zondags met de kinderen naar de zee te rijden en ik mocht mee. (Dank U dames). Ze reden naar het nog zuidelijker gelegen Atlantic City, de derde grootste gokstad van Amerika. Langs het strand, 4 à 5 Km lang, niets dan luxe casino's: heldere kleurrijke of glazen voorgevels in allerlei vormen en torens. We gingen in één ervan een kijkje nemen. Je mag er zo binnen en buiten, maar je mag geen foto's nemen.

We kregen de kans niet om mee te spelen. Duizenden verdrongen zich rond de tafels, om hun centen kwijt te raken. Maar geen nood, als uw geld op is, kunt ge al wat geld waard is omruilen in speciaal daarvoor ingerichte zaken. En hier komt dan weer één van de grote contrasten die je in Amerika vindt naar boven. Terwijl velen binnen kapitalen winnen of verliezen, staan buiten de deur mannen met auto's

met dubbel rollende zetels te wachten op een klant die ze dan zo snel ze kunnen naar een andere casino rijden. Het deed me denken aan China en zijn buurstaten, waar mensen ook nog trekpaard spelen voor de rijken en de toeristen. Dat ik iets dergelijks in Amerika-droomland zou zien, had ik nooit verwacht. Neen de gebraden kiekens... moet ge daar duur betalen. In de loop van de week, Gisela kon niet mee, reden we met de auto naar Philadelphia. In het begin van de onafhankelijkheid was dat de hoofdstad van Amerika. De klok waarmee destijds de onafhankelijkheid werd ingeluid, staat er in een speciaal paviljoentje en wordt door de Amerikanen erg bezocht en vereerd.

Uit die tijd (rond 1800) staan er nog veel officiële gebouwen meestal als museum ingericht. Een mooie speciale stad met chauvinistische Amerikanen. Honderden Amerikaanse vlaggen versieren al die oude gebouwen en winkelstraten. Ge ziet ze overal, tot in de kerken naast het altaar. Elke school of bureau hijst 's morgens de vlag en laat ze 's avonds terug neer. Onze kleinkinderen moeten 's morgens, voor de les begint, een stroofje van het Amerikaanse volkslied zingen.

Elke Amerikaan voelt het als een plicht en een eer om het Witte Huis in Washington te gaan bezoeken; waarom zouden wij dat dan niet doen?

We besloten er twee dagen naartoe te gaan, in het weekend. We waren om 10u. in de morgen aan het Witte Huis. Duizenden stonden aan te schuiven en al de gratis inkomticketten waren al uitgedeeld. (De bezichtiging is gratis van woensdag tot en met zaterdag). Dus we konden het vergeten. Dan maar naar het Capitool, het belangrijkste regeringsgebouw ter wereld. Is New York met zijn wolkenkrabbers enig in de wereld, Washington is voor mij niet mooier dan Parijs, Rome, Wenen, enz.

Washington heeft de Griekse bouwtrouw van de officiële gebouwen. Naar het schijnt hebben ze destijds daarvoor Griekse bouwmeesters ingehuurd. We bezochten ook nog het unieke Space museum. Alles wat ooit in de lucht of in de ruimte gevlogen heeft, hangt of staat er. Behalve die Ranger die ontploft is... Dat museum alleen al is de 4u rijden naar Washington waard. Aan memorials ontbreekt het er ook niet. Voor elke overleden president staat er één in de vorm van kleine Griekse tempeltjes of capitooltjes.

De Washingtonse metro kreeg natuurlijk ook mijn aandacht. Hij ziet er nieuw uit en geeft hetzelfde uitzicht als de Antwerpse. Onmiddellijk voelt ge U thuis. De metrotreinen zijn snel en geruisloos, mooie zetels en tapijt op de vloer! Van contrasten gesproken: de metro in Washington een juweeltje, in New York een echte rotzooi!

Ik had van thuis uit al gepland de Niagara watervallen te gaan bezichtigen. We vlogen van New York naar Buffalo, heen en terug, telkens één uur.

Van Buffalo naar de watervallen moest een busje ons komen halen met de chauffeur als gids. Na 1 uur rijden zagen we in de verte een stofwolk de lucht ingaan. De Niagararivier vormt daar de grens tussen Amerika en Canada. Er is een waterval aan Amerikaanse zijde en één aan Canadese zijde, die veel mooier is, 54 m hoog en 671 lang in de vorm van een



De ganze familie, behalve dan de werkende schoonzoon, kijkt naar het 'vogeltje' voor het Capitool in Washington DC, het regeringsgebouw.

hoefijzer (2.831.000 liter water vallen er per seconde naar beneden). Daar hebben we onze spectaculairste belevenis gehad. Met een soort Flandria bootje zijn we tot midden in dat hoofijzer gevaren. Tussen al dat neerstortende water vaarde het zo dicht dat het door dat bruisende kolkende water werd teruggeduwd. De boot hield het dan 5 min vol, de motoren op volle kracht draaiende. Het water spatte tot 200 meter ver van de watervallen tot op de baan waar de auto's hun ruitenwissers moesten aanzetten. Door een betonnen gang in de rotsen liepen we tot achter de watervallen, zodat we het water voor onze neus naar beneden zagen en hoorden donderen. We gingen ook nog op een 200 m hoge toren van waarop we een prachtig uitzicht hadden op de stad Niagara met zijn 1700 inwoners. Onze 19-jarige gids bracht ons terug naar de Buffalo-luchthaven en we waren nog net voor middernacht bij onze dochter Gisela thuis.

Op 2 juli te 16u50 bracht Gisela ons in de gietende regen naar Kennedy Airport. We hadden pech want er was zo'n hevige onweer dat geen enkel vliegtuig mocht opstijgen. Drie uur zaten we in het vliegtuig voor het opsteeg. In totaal zaten we zo'n 10u30 in dat monster. Eind goed, alles goed. Om 10u30 's anderendaags landden we in Zaventem en rond de middag waren we thuis in Berchem.

Amerika, alvast een belevenis die de moeite waard is!

Al schrijvende heb ik er nog van genoten.

U ook hoop ik!

KOSIVA

Gastronomisch Weekend Luxemburg 28-29 november 1987

Zoals voorheen gemeld heeft Kosiva dit jaar 2 bussen ter beschikking gesteld, gezien het succes van vorig jaar.

Na een eerste stormloop van gegadigden, blijkt er nu een relatieve stilstand te zijn. Er zijn nochtans nog 20 plaatsen vrij. Daarom verzoeken wij de twijfelaars of de mensen van het laatste ogenblik niet lang meer te wachten om te beslissen. We moeten trouwens eerstdaags toch het juiste aantal kamers in het hotel kunnen vastleggen. Horen wij spoedig iets?

De reeds ingeschrevenen verzoeken wij het saldo van de kostprijs, 2000,- Fr per deelnemer, kortelings te regelen, liefst per cheque, en op vertoon van het betalingsbewijs van het voorshot.

Theo Van Oosterwyck
Reisleider

Feest Oprustgestelden Kosiva 14/11/87

Oprustgestelden van MIVA kunnen zich voor dit feest laten inschrijven tot uiterlijk Donderdag 5/11 en niet tot 9/10 zoals vermeld in vorige Trammeland. Het sekretariaat is open van Maandag tot en met donderdag van 13u30 tot 15u30.

BINNENHUIS

Kaarten

Data van Whistdrive op maandagavond: 9-11 en 7-12 en 11-1 en 1-2, 28-3 en 11-4 en 9-5

Elke 2e woensdag: hartenjagen

Elke 4e woensdag: meeste slagen

Paastornooi

7 en 14 maart 1988

28 maart uitreiking

KOSIVA - HERFSTBAL

ZATERDAG 14 NOVEMBER 1987

MET MEDEWERKING VAN DE GEKENDE DISCO-BAR
«DISSTAR»

**WAAR: IN DE SPORTZAAL VAN KOSIVA
GROTE HONDSTRAAT 56, 2018 ANTWERPEN -
1ste VERDIEP**

**GRATIS TOMBOLA MET PRACHTIGE PRIJZEN
WAARONDER WAARDEBON VAN 5.000,- FRANK**

TOEGANG: STEUNKAARTEN AAN 50,- FRANK AAN DE INKOM
OF IN VOORVERKOOP

KONSUMPTIES AAN MATIGE PRIJZEN

DEUREN: 19.00 UUR

AANVANG: 20.00 UUR

IEDEREEN VAN HARTE WELKOM!

Schaken

Ons eerste InterMIV toernooi op 20 juni j.l. is achter de rug. Wij waren met 30 schakers, d.w.z. 5 ploegen van 6 spelers. Kosiva eindigde eerste, dan NMVB en dan MIVB. Kosiva en NMVB hadden elk 2 ploegen, MIVB slechts 1. In de toekomst hopen we de Inter-MIV te spelen in de maanden april-mei.

Op 3 oktober j.l. startte de competitie schaken. Het debuut van de schaakploeg Kosiva in de 4e afdeling van de Antwerpse Handel is zonder meer een succes geworden. Zij slaagde erin op 4 van de 6 bordes de volle winst binnen te halen tegen de sterke ploeg van Havenwerktuigen.



Sterke concentratie van de Kosiva schaakploeg tijdens het toernooi van de Antwerpse Handel bij Gevaert. V.l.n.r. Brants, Golenaers, Horemans, Hurssel, Coeck en voorzitter Van Eeckhout.
Uitslag: Havenwerktuigen Kosiva 1,5-4,5

HORIZONTAAL

1. bouwer van onze nieuwe autobussen - lekkernij 2. engelse een - ons inziens (omg) - vaartuig 3. sporttak en term ervan - opstootje 4. lastdier - hert - werkvrouw 5. metrostation - muziknoot - ego 6. kledingsstuk - hout splijten - getal 7. stroomafnemer 8. ondergrondse - lastdier 9. naaigerei - regie telegraaf en telefoon - meisjesnaam 10. motormerk nieuwe bussen - frans lidwoord 11. roem - antwerpse straat zonder straat 12. leslokaal - vlaktemaat - accijns - ego 13. in orde - landbouwgronden - snelle loop - familielid 14. braziliaanse carnavalstad - deel van het gelaat - voegwoord - niet leeg 15. voegwoord - ontkenning - de grootste voetballer aller tijden 16. zero - opeisen - spoorvoertuig.

VERTIKAAL

1. Jongensnaam - deel v/h hoofd - bezuren 2. doe je met de tram liever niet - ieder - niet later 3. ontkenning - maanstand - voedde zich (omg) - reserve agent 4. zotskap - spoorvoertuig - merk v/d zender op de tram 5. weet - bijl zonder staart - antwerpse gemeente - boksterm 6. ego - monster - daar 7. van soppen - elasticiteit 8. vordering - intercommunaal vervoer antwerpen - op de tram twee kasten vol van 9. stuurwiel schip - zekere - muziknoot - inkeping 10. gelaatskleur - kier - voegwoord 11. maanstand - doe je met de tram liever niet 12. deel v/e boom - bevel (omg) - antwerpse gemeente 13. bijl zonder staart - soort fotografie - linkeroever - public relations 14. muziknoot - ontwaardingsapparaat - dieren 15. vogelprodukt - voedde zich (omg) - vakantieoord nabij Rome 16. draaide - motormerk oude bussen - aftakelen.

Emiel Verhoeven 483

TE KOOP

- * — Kleuren TV Philips met afstandsbediening, Stofzuiger - Electrolux, Elektrisch wafelijzer, Pannekoekstel, Bad en lavabo. Alles weg wegens scheiding. Prijzen overeen te komen.
Tel: 455.80.93 na 19 u.
- * — Koolconvectoor 3 m. oud. Nieuw: 36.000,- Fr. Nu 15.000,-Fr.
Te bevragen: Beckers 7503,
Garage Dienstvoertuigen
- * Suzuki A100 lichte motor, 3 jaar, 3400 km, prijs 15.000,-
Huyskens 951, Tel. 829.17.72
- * Tweepersoonszeilboot WIZZ
Bénéteau + strandkar. Goede staat.
Te bevragen: Augustijns (192, L1), Catershoflaan 19, 2060 Merksem, tel. 646.01.15

VOORDELEN

- * **Club Service** heeft dit jaar weer een aanbod van een **ovalen** en een **rechthoekige vuurvaste schotel** in een massief koperen houder.
Prijzen: 1.295,- Fr en 1.395,- Fr. Levering: half december.
Te bezichtigen en te bestellen tot 18 november op de Sociale Dienst.
Folders zijn verspreid naar alle oversten en portiers.
Te betalen bij bestelling!
- * **Club der Ontdekkingsreizigers** presenteert de **Wintervakantieagenda 1987** Vlaanderen & Ardennen (aanvulling op het boek verschenen op 1 april 1987.)
Prijs: 295,- Fr. (winkelprijs 495,- Fr) Levering: 20 november 1987.
Geïnteresseerden kunnen dit boek bestellen tot 18 november op de Sociale Dienst, liefst op maan-, woens- of vrijdagvoormiddag. Tel: 218.14.23.
Te betalen bij bestelling!

GEVRAAGD

- * — Uniformvest model T.A.O. of vroeger MIVA, maat 50/52
Tel: 322.30.52



LID VAN DE BELGISCHE
VERENIGING VOOR DE
BEDRIJFSPERS

REDAKTIEADRES :

MIVA TRAMMELAND
Grotehondstraat 58
2018 Antwerpen
Tel. 03/218.14.22