



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

Nummer 17

Driemaandelijks

Zomer 1988

BEKIJKT RESULTATEN VAN '87

Op donderdag 19 mei 1988 bracht de Raad van Bestuur van de M.I.V.G. aan de Algemene Vergadering der Aandeelhouders verslag uit over haar prestaties in 1987.

De M.I.V.G. streeft ernaar op doelmatige wijze te voorzien in de vervoersbehoeften van bevolking en organisaties binnen haar vervoersgebied in de Gentse regio. Dit geldt niet enkel het lijnvervoer, maar ook het groeps- en ongeregeld vervoer. Op regionaal vlak wordt een vlotte samenwerking met de andere openbare vervoermaatschappijen beoogd, zonder afbreuk te doen aan ieders specifieke opdrachten.

Wat het exploitatieresultaat aangaat, kan vereenvoudigd gesteld dat dit in 1987 analoge ontwikkelingen te zien geeft als in 1986. Positief is, dat de uitgavenstroom van de Maatschappij andermaal is gedaald, thans tot 878,2 MF. Ten overstaan van 1985 waarin de totale uitgaven een piek bereikten van 932,6 MF, geeft dit een daling van nagenoeg 5%. Daartegenover staat dat de totale netto-ontvangsten iets terugliepen tot 362,7 MF, wat overeenstemt met een daling van 2,2% ten opzichte van 1985, het jaar waarin de ontvangsten een piek bereikten van 370,7 MF. Een en ander resulteert in een actuele kostendeckingscoëfficiënt over 1987 van 41,3%, na aanzuivering van alle negatieve saldo's en

een normale opbouw van functionele en bijzondere provisies voor investeringen met eigen middelen. Dit op zich bemoedigend resultaat, gaat wel gepaard met een lichte terugval van de reizigers met 0,5%. In 1987 werden 28,5 miljoen reizigersritten genoteerd. Om deze terugval te keren heeft de Maatschappij initiatieven opgezet die op termijn tot een verhoogd gebruik van het openbaar vervoer kunnen leiden. Enkele initiatieven — opgestart in de loop van 1987 — lopen door over dit verslagjaar, en zullen in 1988 en volgende jaren de aantrekkingskracht van het openbaar vervoer verhogen.

Zo is een ver gevorderde overeenkomst in de maak om samen met de Buurtspoorwegen in Oost-Vlaanderen te investeren in de aanschaf en installatie op alle voertuigen van ontwaardingsapparatuur Prodata. Dit zal de reizigers toelaten met één uniek vervoerbewijs — een magneetkaart — op beide netten te reizen. Met deze nieuwe apparatuur kunnen ondermeer probleemloos daluurtarieven worden ingevoerd, kunnen de herkomst- en bestemmingshaltes van de reizigers worden herkend, kan men uitgebreid statistische informatie opslaan en verwerken

om op die manier de voertuigeninzet te bepalen en zelfs aan lijnbeheer te doen. Op termijn moet zodoende een betere integratie van het hele stads- en streekvervoer in het Gentse stadsgewest tot stand komen, gebaseerd op onbetwistbare, cijfermatige exploitatiegegevens van beide Maatschappijen. Daarnaast is het ongetwijfeld van het grootste belang dat het openbaar vervoer in de binnenstad beter kan doorstromen. De bestuursorganen van de Maatschappij beraden zich derhalve over nieuwe voorstellen tot het verkrijgen van integraal eigen

banen voor het openbaar vervoer in de stadskern, meer bepaald op de noord-zuid as (lijn 1) en op de oost-west as (lijn 3). De studiedienst van de Maatschappij werkt aan diverse aanvullende plannen om de basislijnen in de binnenstad een eigen baan te verzekeren.

Het streven naar betere doorstroming in de binnenstad blijft voor de M.I.V.G. dan ook prioriteit nummer één. Dit aspect en de gezonde exploitatie van de Maatschappij zijn immers op onverbreeklijke manier met elkaar verbonden.



Lussenplan

De algemene verkeerssituatie is te Gent en meer bepaald in de binnenstad in de loop van 1987 verslechterd. Om aan de gebrekkige verkeersdoorstroming in de Gentse binnenstad te verhelpen, werd door het College van Burgemeester en Schepenen sedert geruime tijd een circulatieplan voor de binnenstad aangekondigd. Op 26 mei 1987 werd dit als een "lussenplan" bij wijze van proef ingevoerd, en na vijf maand op 30 oktober 1987 weer ingetrokken. Als gevolg van talrijke onderbrekingen van bruggen en lopende vernieuwingswerken aan wegen, diende deze proef gestart in ondankbare omstandigheden en was de evaluatieperiode in feite onvoldoende.

Hoewel de proefperiode kort was, bleek het effect van het plan voor de doorstroming en de regelmaat van het openbaar vervoer hoopvol. Dit wordt aangetoond door een aantal M.I.V.G.-metingen en bevragingen van toezichters, chauffeurspersoneel en reizigers. Na het intrekken van het lussenplan — en in afwachting van een alternatief — is de situatie op het net voor sommige lijnen teruggevallen op het bedenkelijk niveau van voorheen. Het zijn dan ook de positieve ervaringen tijdens de lussenplan-periode die de M.I.V.G. aansporen om de dialoog voor het verkrijgen van doorstromingsfaciliteiten terug op te nemen.

Bovendien stond het net in 1987 bloot aan talrijke onderbrekingen en reiswegomleidingen. Zo werd tramlijn 2 volledig onderbroken aan de Recollettenbrug van 2 maart tot 22 mei en opnieuw van 21 september tot 4 december, in totaal meer dan 5 maand. De buslijnen 17/18, 30/31 en 38 moesten omgeleid worden, ingevolge de vernieuwing van de invalsweg Bevrijdingslaan/Poel en Dampoort/Sint-Jacobs. Er waren ook periodiek, volledige onderbrekingen van de buslijnen 71, 81 en 83 op de Kortrijksesteenweg, dit ingevolge werken aan de verkeerswisselaar aan de E40. De Maatschappij is er zich van bewust dat deze negatieve effecten — te wijten aan externe verstoringen — het serviceniveau van het openbaar stadsvervoer ernstig aantasten.

Tramlijn 1

Wat de verlenging van tramlijn 1 naar Evergem aangaat kan vermeld worden:

- dat de procedures van onteigening eind juni voltooid waren,
- dat de rechte trekking van rijksweg N 456 te Evergem door Openbare Werken werd aanbesteed op 22 september; dit is voor M.I.V.G. van belang, omdat de aanleg van de zate van de eigen trambaan samen met de rechte trekking van de rijksweg gepland is,
- dat de herprofilering van Schouwingstraat/Heinakker door de Technische Dienst Wegenwerken van Gent werd aanbesteed op 12 november en

— dat de onderbrugging van de N.M.B.S.-spoorlijn 58 (Gent/Eeklo) ter hoogte van Heinakker werd opgeleverd op 27 november.

Inmiddels werden de aanleg van de tramsporen en de bijhorende bouw- en wegenwerken besteld bij de P.V.B.A. PIETERS op 9 november en werden alle spoormaterialen ten behoeve van deze aanneming geleverd.

De uitbouw van lijn 1 naar Zwijnaarde vorderde in 1987 ingevolge budgetbeperking wat trager.

— Toch werden de onteigeningen ten behoeve van het terugkeerspoor en de parkeervoorziening voor fietsers en auto's aan de Sint-Denijslaan beëindigd.

— Ook konden de uitvoeringsplannen van de ruwbouw en afwerking van de tramkoker onder de spoorwegberm worden ingediend, en op 23 februari door het Ministerie van Verkeerswezen goedgekeurd. De aanbesteding van de koker moet volgens het schrijven van 19 november evenwel worden verschoven tot 1989, met de eerste betalingen in 1990.

— De voorontwerpplannen betreffende de herprofilering en aanleg van een trambaan in de Sint-Pietersaalstraat, Galglaan en Zwijnaardsesteenweg werden goedgekeurd door het Ministerie van Verkeerswezen op 18 februari, respectievelijk door de Stad Gent op 5 maart. Tenslotte werden de betrokken aanbestedingsdocumenten op 15 september ter goedkeuring voorgelegd aan het Ministerie van Verkeerswezen.

Trolleylijn 3

De bouw van de bovenleiding en de tractiestations voor de trolleylijn 3 vorderde in 1987 dermate dat de lijn in 1988 zal kunnen ingereeden worden.

— De bovenleiding op de oostelijke lijntak (Mariakerke/Sint-Michiels) werd besteld bij C.E.I. op 5 februari. De werken konden aanvatten op 6 april en werden voorlopig opgeleverd op 20 oktober.

— Op het centrale lijnfragment tussen Sint-Michielsplein en Sint-Jacobskerk werd met de plaatsing van de bovenleiding gestart op 2 november en dit laatste gedeelte zal beëindigd zijn tegen 15 februari 1988.

— De tractiestations aan de Brugsesteenweg (Malpertuus) en de Brugsepoortstraat (Guislain) werden besteld bij de B.V.B.A. EECKHOUT op 2 februari, terwijl de werken aanvingen op 16 maart. Het tractiestation Malpertuus werd voorlopig opgeleverd op 14 augustus en het station Guislain op 8 januari 1988. Inmiddels werd op 23 april 1987 de elektrotechnische uitrusting voor beide tractiestations besteld bij de N.V. SIEMENS en werden deze werken aangevat op 9 mei; de voltooiing is gepland voor 8 mei 1988.

De bouw van de loods voor de trolleybussen werd aanbesteed op 30 juni, terwijl het gunningsvoorstel op 13 augustus bij de Dienst Bevordering van het Stedelijk Vervoer werd ingediend. De werken die zullen

aanvangen op 1 maart 1988 werden gegund aan de N.V. ANTWERPSE BOUWWERKEN VERBEECK. In de loop van de maand december 1987 werden de eerste twee gelede trolleybussen door de Tijdelijke Vereniging VAN HOOL/ACEC geleverd. In aanwezigheid van dhr. H. DE CROO, Minister van Verkeerswezen en van Buitenlandse Handel, maakte de eerste M.I.V.G.-trolleybus op 8 december bij lichte sneeuwval zijn maiden-trip. Aan de vertegenwoordigers van de overheden en de pers kon het rijgedrag en -comfort van het voertuig, zowel bij elektrische als bij thermische tractie, op een overtuigende manier worden gedemonstreerd. De planning van de constructeurs voorziet dat de 18 resterende gelede trolleybussen zullen geleverd zijn eind april 1988.

Infrastructuur

Op het M.I.V.G.-spoorweg werden in de loop van 1987 in totaal 1020 meter spoor vernieuwd, en al dan niet ook verplaatst in de sector Cataloniëstraat/Korenmarkt enerzijds en in de sector Koophandelsplein/Gebroeders Van De Veldestraat anderzijds. Er werden twee supplementaire wisselcomplexen geïnstalleerd, aan de Korenmarkt respectievelijk het Koophandelsplein, terwijl aan de Hubert Frère Orbanlaan/Clarissenstraat een bestaand wisselcomplex werd vernieuwd.

Met betrekking tot de terreinen en gebouwen dient vermeld dat de tweede fase voor de vernieuwing van de dragende structuur en het dak van de tramremise werd aangevangen op 7 september en dat de B.V.B.A. CHRISTIAENS A. & J. uit Ruislede de laatste dakluiken kon plaatsen op 23 december. In 1988 zal de derde en laatste fase worden afgewerkt.

Het aantal wachthuisjes op het net is inmiddels opgelopen tot 280, inclusief de wachthuisjes aan de gemeenschappelijke M.I.V.G./N.M.V.B.-haltes. Dit betekent dat meer dan 36% van alle 775 M.I.V.G.-haltes van een wachthuisje zijn voorzien. De M.I.V.G. streeft ernaar nog meer beschuttingsfaciliteiten voor de reizigers te verkrijgen door het net van wachthuisjes uit te breiden. Aan de Dampoort werd — zoals in 1986 aan de Heuvelpoort — door de firma DECAUX uit Haren (Brussel) een geïntegreerde sanitaire unit gebouwd ten behoeve van eigen personeel en publiek.

Promotie en marketing

In de loop van 1987 gingen op het vlak van promotie en marketing meerdere nieuwe initiatieven van start. De tijd is lang voorbij dat het openbaar vervoer een haast vanzelfsprekende monopoliepositie in het vervoersgebeuren bekleedt. De dagelijkse praktijk toont aan dat het openbaar "vervoersproduct" net als andere producten moet worden bekend gemaakt en gepromoot vóór het kan worden verkocht. Daarom en daartoe wil de M.I.V.G. informatie geven, promotieacties voeren en aan marketing doen.

Informatie betekent niet enkel een continue inlichtingen-verstrekking aan het publiek via eigen publicaties of via de media, maar omvat ook een wat diepgaander informatie aan bepaalde doelgroepen van potentiële reizigers. Over de verschillende activiteiten werd in de voorbije edities van de MIVG-krant ruime aandacht besteed. Ter herinnering een kleine greep uit de voornaamste manifestaties: kerstactie Lange Munt, Fats Domino, Lentebeurs, Flanders Technology, Voskenstram, Gentse Feesten, Ajuintjesmarkt, Jaarbeurs, Festival van Vlaanderen, shopping-actie centrum, thema-trams, persvoorstelling trolleybus, bedrijfsbezoeken.

Allerlei

De verplichtingen voortvloeiend uit het Koninklijk Besluit van 28 augustus 1986 met betrekking tot de strijd tegen het asbestrisico, bracht de Maatschappij ertoe, alle asbest uit de acceleratorkamers van de P.C.C.'s te laten verwijderen. Dit werk werd uitgevoerd door de N.V. E.N.I. uit Brugge.

Terwijl in de loop van 1986 bij 52 dieselmotoren de carrosserie werd vernieuwd, werden in 1987 nog eens 8 solodieselmotoren hersteld door de firma BRIL uit Roeselare. Er blijven nu nog 7 dieselmotoren te herstellen vooraleer het gehele programma van carrosserievernieuwing is afgevoerd.

1987 was in alle diensten het jaar van de verder schrijdende informatisering en modernisering. Op dit vlak werden belangrijke inspanningen geleverd om de Maatschappij een aantal middelen op het gebied van hard- en software ter beschikking te stellen die kunnen bijdragen tot een efficiënter management.

Exploitatieuitslagen

Ontvangsten

Verkeersontvangsten
Reklame en andere

Totaal

Uitgaven

Wedden, lonen en sociale lasten
Brandstof
Elektrische energie
Andere materialen
Provisie Groot Onderhoud
Vernieuwings- en Amortisatiefonds
Verzekeringen

Totaal

Exploitatieuitslag

1986

1987

354.162.550
10.187.735
364.350.285

351.948.631
10.748.226
362.696.857

653.752.203
32.192.425
21.758.268
83.566.025
43.175.083
65.893.014
13.113.267
913.450.285

649.876.071
27.007.924
19.457.449
85.160.058
28.501.435
55.158.587
13.035.333
878.196.857

—549.100.000 —515.500.000

Geschiedenis van de Gentse tramwegen (14)

De Reeks 302-315

Hoewel het prototype 301 maar einde 1925 min of meer op punt stond was men in 1925 toch begonnen een tweede rijtuig om te bouwen.

Voor de reeks 302-315 is men eveneens vertrokken van het koetswerk van de open tweassers. Bij brief van 12/10/1925 vroeg de ETG officieel de toelating aan het Ministerie van Landbouw en Openbare Werken om de nummers 216, 220 tot 225, 227 tot 229 en 231 te mogen ombouwen tot drieassers.

Op 16/6/1926 kwam de goedkeuring van het Ministerie met als voorwaarde dat in de bochten van minder dan 25 m straal de rail, kant voetpad, op minimum 0,90 m van de stoep moet staan. Toen de goedkeuring binnenkwam waren reeds heel wat rijtuigen omgebouwd en de 230 was verbouwd in plaats van de 216.

Een eerste groot verschil met het prototype 301 is de keuze van het chassis dat niet alleen anders van vorm is (vlak en niet welvend naar beneden voor de platformen) maar dat nu gemaakt is uit samengesteld staal. Een tweede groot verschil is te vinden in de vorm van de platformen die nu meer hoekig zijn. Verder heeft de middenkast dezelfde eigenschappen als toen ze nog open was met dit verschil natuurlijk dat zij nu voorzien is van ramen met ruiten.

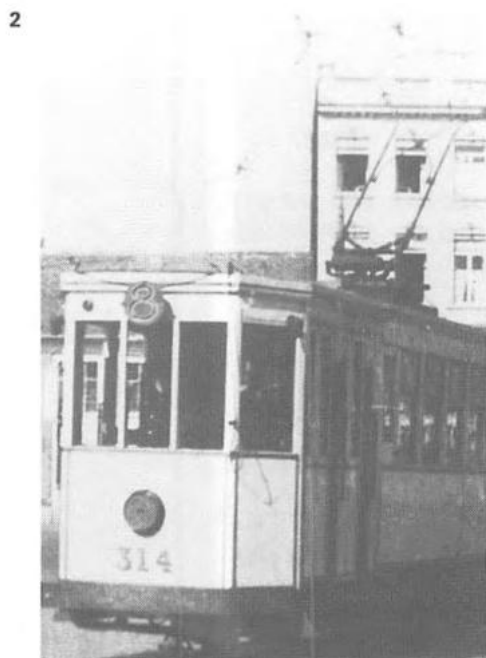
Het geheel werd gebouwd volgens plan nr. 176 b. De lengte van de kast bedraagt 7,55 m terwijl de totale lengte 11,89 m is. De 312 zou volgens bepaalde bronnen 12 m lang zijn en dus de langste drieasser van het Gents net.

De 14 chassis met bissels werden besteld bij de Ateliers Métallurgique de Nivelles op 14/1/1925 à 22.800 fr/stuk. Op 22/1/1925 bestelt men stellen (8 stuks à 1400 fr/rijtuig) plooidertjes alsook per rijtuig twee platformen, volledig gemonteerd met deuren doch zonder beplating, noch koperwerk, noch ruiten. Dit laatste

werd eveneens bij de Ateliers Métallurgiques besteld. De ETG zal verder gerecupereerde wielstellen en de beremming (type Ackley) leveren aan de Ateliers de Nivelles voor de montage van het onderstel. De diameter van de wielen bedraagt 800 mm. Op 14/7/25 worden de eerste platformen geleverd. Op 15 september volgt dan het eerste onderstel en op 17 oktober de bissels voor dit onderstel. Voor de volgende trams worden de onderstellen volledig geleverd.

Het geheel wordt gemonteerd en afgewerkt in de werkhuizen van de ETG en op 15 november 1925 komt de eerste drieasser van deze reeks, de 302, buiten voor een testrit waaruit bleek dat er nog heel wat zaken verbeterd moesten worden, zoals de beremming. Op 26/12/1925 komt het rijtuig in de normale exploitatie, doch er blijken nog steeds problemen te zijn

andere houtsoorten dan diegene die men normaal voor gesloten rijtuigen gebruikte. Open rijtuigen komen alleen bij mooi meer buiten zodat men houtsoorten kan gebruiken die minder goed de vochtigheid verdragen. Waren deze rijtuigen toevallig toch nat dan was er in de loods tocht in de open kast zodat deze kon drogen. Door deze middenkasten te sluiten bij de ombouw tot drieasser en door ze dan in alle weer en wind te gebruiken was het hout op vele plaatsen continu vochtig. Het gevolg van dit alles was dat in 1936 verschillende koetswerken geheel rot waren en dringend aan vervanging toe. Zo kwam op 17/2/1937 de 314 met vernieuwde kast naar min of meer oud model opnieuw in dienst. Vrij vlug besloot men echter de nieuwe middenkast een moderner uitzicht te geven, en zo verschenen voor het eerst rijtuigen op het net met vier gelijke zijruiten. Gezien er toen nog twee klassen waren, behield men de scheiding met schuifdeuren midden in het rijtuig. Dit is de reden waarom



met de beremming zodat op 6/4/1926 een brief gestuurd wordt naar Nijvel met het verzoek de beremming van de te leveren onderstellen volledig te herzien en de nodige aanpassingen te doen. Tussen september en einde 1926 komen nog 7 rijtuigen in dienst en het laatste rijtuig is afgewerkt op 2/4/1927.

Voor de liefhebbers geven wij hier een lijst van de data van indienststelling.

302: 26/12/1925	309: 7/ 1/1927
303: 9/ 9/1926	310: 24/ 1/1927
304: 22/ 9/1926	311: 12/ 2/1927
305: 20/10/1926	312: 28/ 2/1927
306: 11/11/1926	313: 19/ 3/1927
307: 25/11/1926	314: 31/ 3/1927
308: 21/12/1926	315: 2/ 4/1927

De rijtuigen zullen een tiental jaren zonder noemenswaardige veranderingen dienst doen op het Gentse net.

Toen men deze rijtuigen gebouwd had, had men spijtig genoeg met één belangrijke faktor geen rekening gehouden. De middenkast komende van open rijtuigen was oorspronkelijk gebouwd geweest met

tot op het einde alleen rijtuigen uit deze reeks dit middenschot behouden hadden. Gebruik makende van deze vernieuwing heeft men ook heel wat andere zaken vernieuwd of gemoderniseerd. De controllers T10 werden vervangen door T46, de motoren T3d werden herwonden bij de firma Carels zodat de trams een snelheid van 55 km/uur konden halen. De snelheidsproeven gebeurden op de Frère Orbanlaan. Het chassis werd eveneens versterkt, de cablage werd vernieuwd, de bissels gereviseerd, de dwarsbanken werden overtrokken met zwart simili-leder, de beremming werd nogmaals verbeterd enz. Op 24/11/1937 komt de 308 als eerste rijtuig het werkhuis buiten gereden. Zijn ombouw had 36.910 fr gekost.

De volgende rijtuigen komen op volgende data buiten:

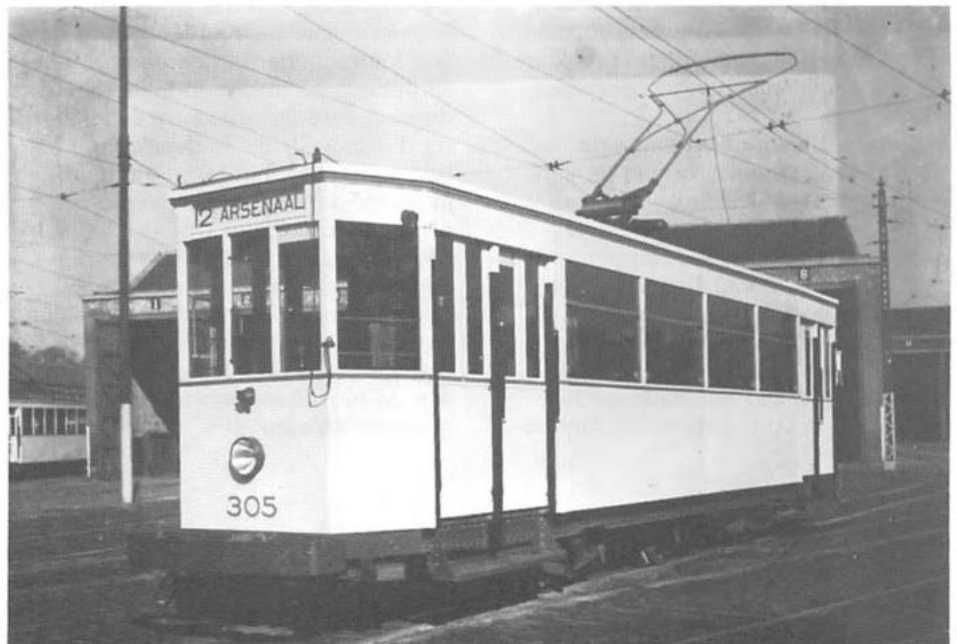
302: 23/ 3/1938	311: 17/ 6/1939
303: 13/ 6/1938	309: 30/ 9/1939
305: 23/ 8/1938	304: 4/1940
310: 11/10/1938	315: 31/10/1941
313: 30/12/1938	306: 4/ 8/1942
307: 21/3/1939	

Zoals men merkt kreeg de ombouw een plotse vertraging door het uitbreken van de oorlog. De 312, vermoedelijk het beste overgebleven rijtuig, werd voorlopig niet verbouwd en de 314 bleef verder dienst verzekeren met zijn nieuw koetswerk maar in oude stijl.

Tijdens en na de oorlog worden nog ruitewissers aangebracht, de koplichten vernieuwd zodat het spoor in plaats van 30 m verlicht te worden nu tot 80 m verlicht kon worden. De rijtuigen worden van haltebellen voorzien, de zetelbekleding vernieuwd (blauwe simili), de zijwanden bekleed met mazonietpanelen, handvaten langs de vensters, enz.

Begin van de jaren vijftig beslist men de rest van de Gentse drieassers eveneens te moderniseren en te verbouwen met uniform uitziende middenkast met vier gelijke ramen. Van deze gelegenheid zal men ook gebruik maken om de reeds omgebouwde drieassers van de reeks 302-315 verder te moderniseren door ze o.a. te voorzien van lijnfilmen, de binnenverlichting aan te passen voor neon-lampen, het plaatsen van verwarming op platformen en binnenruimte, opklapbare banken voor de spitsuren, enz. Ook was er sprake het middenschot weg te nemen, maar dit werd slechts uitgevoerd op de rijtuigen 312 en 314, die nog een volledig nieuw koetswerk moesten krijgen. De 312 wordt als één van de eerste vernieuwd en komt in dienst op 31/3/51. De 314 die reeds in 1937 een nieuwe kast gekregen had, werd als laatste drieasser van het Gents net voorzien van vier gelijke zijramen. Op 24/2/1954 was dit rijtuig afgewerkt en nu hadden alle drieassers op één na, de 301, een modern uitzicht. Tot hun afbraak in 1969 zullen deze rijtuigen geen noemenswaardige veranderingen meer ondergaan. In 1959 kregen alle drieassers aan het kopeinde een opklapbaar zitje voor de ontvanger. Alle rijtuigen van deze reeks gingen spijtig genoeg naar het schroot. Bij brief van 10/11/69 worden ze allen, op de 114 na, verkocht aan de firma Chimefer in Adegem. De 314 was reeds aan dezelfde firma verkocht op 2/9/69. Allen werden in brand gestoken.

Pierre de Meyer



5



Foto 1
Oorspronkelijk uitzicht van de reeks 302-315 (nr. 314)

Foto 2
De 314 was de eerste die een nieuwe middenkast kreeg doch nog in de oude trant (bovenkant vensters recht)

Foto 3
Zo werd de rest van de reeks nog voor en tijdens de oorlog omgebouwd (op de 312 na)

Foto 4
Zo zag de reeks 302-315 eruit tot op het einde van hun loopbaan

Foto 5
De 314 in laatste uitvoering (één van de twee rijtuigen van deze reeks zonder middenschot)

LENTEBEURS



De 18de lentebeurs die dit jaar in het teken stond van traditie en vernieuwing, opende op 16 april 1988 haar deuren. Gedurende 9 dagen hebben opnieuw tienduizenden bezoekers de hallen te St-Denijs-Westrem bezocht om er in een bijzondere sfeer, vakantie en vrijetijdsplannen te concretiseren.

De Internationale Jaarbeurs van Vlaanderen, organisator van de Lentebeurs, had dit jaar in zijhal 5 een doorlopend animatie- en spektakelprogramma uitgewerkt, dat een groot succes kende. Zijhal 4 daarentegen bood een heel wat rustiger aanblik. Er was een uitgebreide tentoonstelling „Belgen in de wereld” met de medewerking van het Havenbedrijf, het Museum voor Industriële Archeo-

logie en Textiel en de steun van de Rijksuniversiteit Gent, die van deze gelegenheid gebruik maakte om haar mondiale uitstraling te beklemtonen. De uitstraling van het Openbaar Vervoer in België daarentegen werd heel wat luidruchtiger uitgedragen. Met simfonische klanken spreidde de doorlopende diaramashow „Belgium on the move”, die in deze zelfde hal had postgevat, het leven van een dag in België aan de gefascineerde toeschouwers tentoon. Ook de Arteveldestad kwam in deze show aardig aan zijn trekken. Opnamen op 360 graden van St-Pietersstation, Vrijdagmarkt, Groentenmarkt, vol met blauwe trams en bussen, ontlokten aan de bezoekers voortdurend de gekende oh's en ah's.

NMBS, NMVB en MIVG bouwden een gezamenlijke informatiestand rond het diarama en stonden andermaal in de gelegenheid om langs deze weg het brede publiek op een simpatieke manier te bereiken. Ook het vervoer per trein, tram of bus naar Flanders Expo was aantrekkelijk en eenvoudig gehouden: alles aan halve prijs, toegang tot de beurs inbegrepen.

Een buitengewone blikvanger was ongetwijfeld de modelspoorbaan van ons personeelslid Marc Van Den Berghe. Marc oefent deze hobby reeds verscheidene jaren uit en kwam er de eerste maal mee buiten op de opendeurdagen van de MIVG in augustus 1985. Sindsdien is echter heel wat geperfectioneerd. Treinen, trams, ja zelfs een trolleybus, rijden kris-kras door elkaar op een maquette van twee bij acht meter. Maar alles loopt gesmeerd: geen botsingen, geen onderbrekingen, alles is perfect getimed. Geduld en zin voor precisie zijn in deze materie de twee hoofddeugden. Het is dan ook niet verwonderlijk dat dit kunstwerk voortdurend de show stal. Maar het was ontegensprekelijk een belangrijk element in de aantrekkingskracht en het succes van onze stands.

Eén kleine schaduwzijde: een aantal mensen hebben de weg naar onze stands niet gevonden. En jawel, wie de gewoonte niet heeft opschriften te lezen — en zo zijn er (helaas) heel wat mensen — kon gewoon de gehele zijhal voorbijlopen als de vlak aan de toegang tentoongestelde landbouwmachines en mobilhomes hem niet interesseerden. Zowel onze stand als de buitengewoon leerrijke stand van „Belgen in de wereld” werd door deze tuigen vrij ernstig gemaskeerd. Maar buiten reed de Lentebeurstram en iedere opstappende reiziger kreeg een informatiefolder en een gratis toegangskaart toebedeeld. Afspraak op de Jaarbeurs in september!

Agent Marc Van Den Berghe oogstte op de Lentebeurs een enorm succes met een gestofistiekeerde modelspoorbaan.



goede reis

Misschien is het u nog niet duidelijk geworden welke vakantiebestemming dit jaar aan de orde komt. Na het lezen van deze aflevering, is uw probleem misschien opgelost. Ditmaal brengen we een bezoek aan diverse dorpjes en steden langs de MOEZEL. We vertrekken in Trier, de oudste stad van Duitsland en kronkelen verder de Moezel af, zodat we 193 km verderop in KOBLENZ aankomen. De gehele Moezelvallei brengt u zeker en vast in verrukking dank zij de vele romantische en pittoreske wijndorpen of -steden. De MOEZELWIJNEN, die u ongetwijfeld zal proeven, zijn frisse, prikkelende wijnen, lichtelijk droog en met een fruitig karakter.

Indien u de MOEZELVALLEI wenst af te rijden, volstaat één week vakantie. Vanuit Trier nemen we richting BERNKASTEL, tevens onze eerste stop- of verblijfplaats. Het is een zeer gezellig wijnstadje met vele smalle straatjes en wijnkelders. Een bezoek aan BURG LANDSHUT is ook de moeite waard. Een steile weg brengt u tot aan de ruïne, waar u een prachtige kijk heeft op de Moezelvallei. Prachtig is ook de kathedraal St.-Michaël, die waardevolle altaren en sculpturen verbergt. Het schilderachtige stadscentrum van Bernkastel-Kues is ook lonend. Bijzonder is het Raadhuis op de Markt, waar een schandpaal ons een blik in het verleden gunt. Naast dit Raadhuis — in de Karlstrasse — vindt u een heel apart huisje dat beslist een foto waard is.

Na uw bezoek in Bernkastel, rijden we verder naar TRABEN-TRARBACH, waar u de vestingsruïne MONT-ROYAL terugvindt, tevens het symbool van de stad. Deze ruïne was vroeger een hooggelegen vesting, gebouwd door Frankrijk, als teken van macht bij de grens van het Rijnland.

Wanneer u soms getergd wordt door reumapijnen of u heeft last van de urinewegen, kan u zich laten verzorgen door de geneeskrachtige bron in het warme overdekte natuurbad BAD WILDSTEIN.

We kronkelen verder de Moezel af tot in ZELL. Heel gekend zijn de Zeller Moezelwijnen waaronder de 'ZELLER SCHWARZE KATZ' de gekendste is. U kan daar een bezoek brengen aan een van de vele wijnkelders of een

klim wagen naar het KURFÜRSTLICHES kasteel waar tevens een hotel gevestigd is.

De MARIENBURG laat u meegenieten van een onvergetelijk panorama. De hoofdplaats van de Moezelstreek, door iedere toerist de 'Parel van de Moezel' genaamd, is COCHEM. De stad ligt in één van de vele bochten van de rivier. Wanneer u met de wagen de stad inrijdt, wordt u de rustige en gezellige sfeer in de schoot geworpen. Cochem is het belangrijkste wijnbouwgebied van de streek. De uitbundige wijnfeesten kan u meemaken het laatste weekend van augustus. Ook de OUDE STAD (Alte Stadt) is zeer geliefd bij de toerist. Het barokke raadhuis, het Marktplaats en de oude huizen met hun puntgevels zijn de hoofdingrediënten van dit oude centrum.

Het Moezelhuis 'ALTES THORSCHENKE' behoort tot de oudste en bijzonder goed bewaard gebleven wijnlokalen uit de streek.

Via MOSELKERN, met zijn imposante burcht ELTZ en BRODENBACH met zijn BURG THURANT-ruïne, komen we in Koblenz terecht, tevens eindpunt van een rit langs de prachtige Moezelvallei. Ieder wijnstadje of



-dorpje laat u meeproeven van zijn gastvrijheid en biedt u een ruime keuze op het gebied van wandelen, eten en drinken.

Nog één tip voor de romantische toerist. Onderneem eens een nachttocht op de Moezel in één van de vele georganiseerde Moezeltochten, die plaats hebben op een ruim en gezellig ingerichte plezierboot en waar zang, dans, eten en drinken voor de 'ambiance' zorgen.

Goede reis!

Danny De Ronne



PRIJSVRAAG m.m.v.

De Duitse Dienst voor Toerisme,
BOBBEJAANLAND en WALIBI

VRAAG: Waar (in welk wijnstadje of -dorpje) werd nevenstaand kiekje genomen? (na het lezen van deze GOEDE REIS-aflevering, weet u beslist wel de juiste oplossing).

Stuur antwoord met naam en adres naar de redactie van de M.I.V.G-krant **vóór 31 augustus 1988.**

TE WINNEN:

3 x 2 flessen Zeller Schwarze Katz
5 reductiekaarten 50% Walibi
5 reductiekaarten 50% Bobbejaanland

Veel geluk!

Indiensttredingen

Kwamen onze rangen vervoegen:

Beweging

Dirk TIESEMA op 21.3.88.
Brenda DEVOS op 21.3.88.
Eddy MAELBRANCKE op 21.3.88.
Christiaan BOONANTS op 11.4.88.
Marnik PAEMELAERE op 9.5.88.
Hans VANDERGHOTE op 9.5.88.
Philip VERSCHOOTE op 9.5.88.
Jan DE ROO op 23.5.88.
Heli VAN DE PUTTE op 23.5.88.

Huwelijken

Stapten in het huwelijksbootje:

Eric ONGENAE (Beweging) met Agnes DEKIE op 12.3.88.
Tony VAN DEN EEDE (Beweging) met Christel VAN SEVECOTTE op 16.4.88.
Jean-Pierre VAN DE VEIRE (Beweging) met Arlette MAES op 28.5.88.

Deze gegevens werden afgesloten op 31.5.88.

Geboorten

De oolevaar kwam op bezoek met:

Tiffany, bij Mario COLPAERT (Werkhuis) op 7.3.88.
Nastassia, bij Dirk TIESEMA (Beweging) op 12.4.88.
Kelly, bij Freddy BRACKE (Beweging) op 27.5.88.

Met pensioen

Genieten van een welverdiende rust:

Marcel VAN DURME (Beweging) op 30.5.88.
Valeer VERMAERCKE (Beweging) op 30.5.88.

Overlijdens

Actieven

François DHAESE (Nachtploeg) op tragische wijze om het leven gekomen op 8.5.88.

Oprustgestelden

Gustaaf COPPENS (Bureauchef Kas) op 6.3.88.
André DE ROUCK (Beweging) op 18.5.88.
Julien HENRY (Beweging) op 21.5.88.

Weduwen

Leontine VERVOENEN, weduwe van Emiel VAN DE VEE-GAETE op 6.4.88.
Rachel PREVOST, weduwe van Jan VAN HULLE op 10.4.88.

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



AFSCHEID VAN GUSTAAF

Op 6 maart 1988 overleed op 63-jarige leeftijd de heer Gustaaf Coppens, gepensioneerd bureauchef van de Kas- en Ontvangstdienst. Het ging de laatste tijd al niet erg goed met de gezondheid van Gustaaf. Pijnlijke onderzoeken in de kliniek, zware medische behandelingen, het vergde veel van zijn krachten. Maar het heeft helaas niet mogen baten. Gustaaf is vrij plotseling heengegaan, ondanks de beterschap van de laatste dagen en de hoop van zijn geliefde familie.

Wij bieden aan zijn echtgenote, kinderen en familieleden en vooral aan zoon Leo, onze collega, die hem sinds zijn pensionering op 1 oktober 1984 aan de Kas opvolgde, onze oprechte gevoelens van innige deelneming aan.

Het was een grauwe regendag die donderdagmorgen 10 maart, toen Gustaaf de kerk werd binnengedragen. Ontelbaar waren ze de collega's, oud-collega's en vrienden: een eindeloze rij bij de offerande in de nokvolle kerk van Merelbeke Centrum. Gustaaf was een geliefd man. Wij zullen aan hem de beste herinnering bewaren.

Tramman

De mevrouw had een taartdoos in de ene hand, bloemen en een tasje in de andere. Het was moeilijk om zo beladen op de tram te geraken. Moeilijker nog om pasgeld te vinden en er een biljetje mee te betalen.

De hele tram hield de adem in. Hoe kwaad zou de trambestuurder wel worden?

De tramman werd niet kwaad. Hij wees de mevrouw waar ze de taart even kon neerzetten. Hij nam de bloemen van haar over en wachtte rustig op het wisselgeld. Hij maakte intussen een grapje, en het was plots alsof er een zucht door de tram ging. Iedereen leunde ontspannen achterover en glimlachte om het grapje.

De mevrouw kreeg het biljet betaald, en het ging nu vanzelf om met taart, bloemen en tas een zitplaats, dichtbij de bestuurder te bereiken, nog vóór de tram weer reed.

Het had maar een paar seconden geduurd. „Dit kan dus óók nog”, dachten we en bekeken de tramman met aandacht. Het raam weerspiegelde zijn gelaat. Hij had een zwarte snor, dito haar en ogen Omar Shariff gelijk. Hij keek nog eens om naar de mevrouw om te zeggen hoe heerlijk haar rozenruiker geurde. De tram was één verliefde glimlach. (ts)

Europese Club voor Gezondheidszorg

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 werkingssfeer 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 van België, Frankrijk en Duitsland, een wedstrijd uit. Prijzen belonen onderzoekingen, realisaties en vernieuwende projecten op gebied van preventie in het arbeidsmilieu. In 1987 vond de prijsuitreiking plaats te Brussel, met medewerking van de Commissie der Europese Gemeenschappen en in aanwezigheid van Z.K.H. Prins Albert.

De wedstrijd, die in ons land veel succes kende, wordt in 1988 opnieuw

georganiseerd. Voor België wordt een prijs ingesteld van 250.000 F.

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 spitstechnologische 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 53, 1040 Brussel, telefoon (02) 233 42 11.

Was die oude tijd wel zo goed?...

Het gezegde "die goede oude tijd" is tot op de draad versleten.. Maar was die tijd dan wel zo goed als vaak wordt beweerd? Of gebruikt men die "slogan" eerder als uitlaatklep van erg uiteenlopende gevoelens van spanning en ontevredenheid die de moderne samenleving moet veroorzaken?

Is er nog steeds heel wat voor verbetering vatbaar, de werkomstandigheden zijn er in elk geval niet op achteruitgegaan. En zonder de huidige "époque" te willen idealiseren, schotelen we u een opvallende vergelijking voor, uit een tweetal tijdsdocumenten overgenomen...

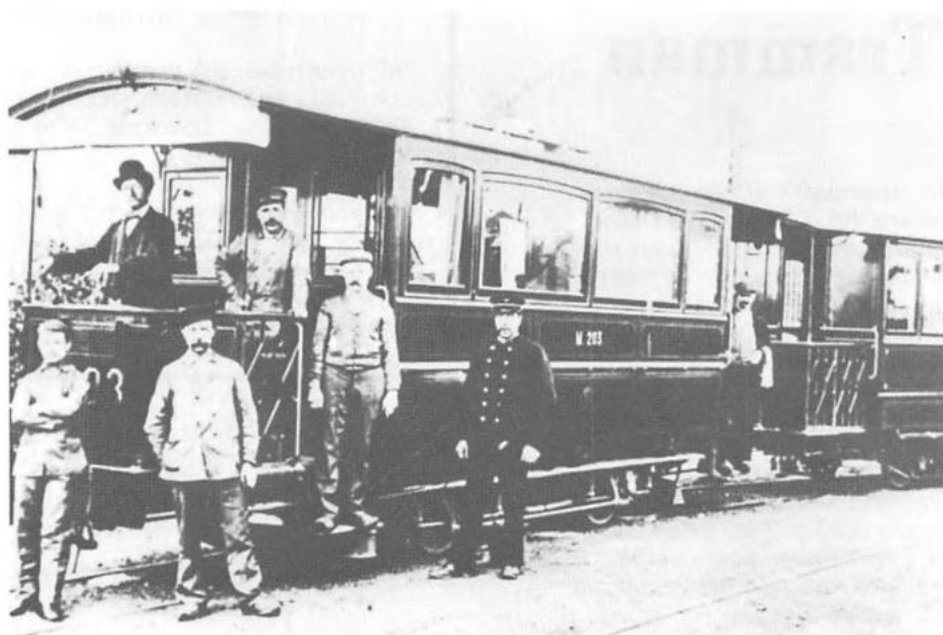
Afwisselend "koud" en "warm" blazen... in de winter!

1. Uit de zitting van de stedelijke raad van Gent, gehouden op 14 mei 1900: „...Raadslid Vandermotte trok de aandacht van den burgemeester op het feit dat het trampersoneel in de meest schandelijke condities moest arbeiden en des te meer nog des winters:

„Die lieden staan daar buiten op den plate-form zonder eenig beschermingsmiddel te werken. Tijdens het rijden vangen zij alle mogelijke vlagen zoo maar direkt tegen het lijf: regen, sneeuw, ijzigen wind, en dat gedurende de veele uren dat dien werkdag lang is.

Er moet geene teekening bij gemaakt worden om de ellende van die menschen te beseffen, die, zoo warm als mogelijk ingeduffeld, de ijskoude voeten in met stroo gevulde klompen tegen de vloer stampen.

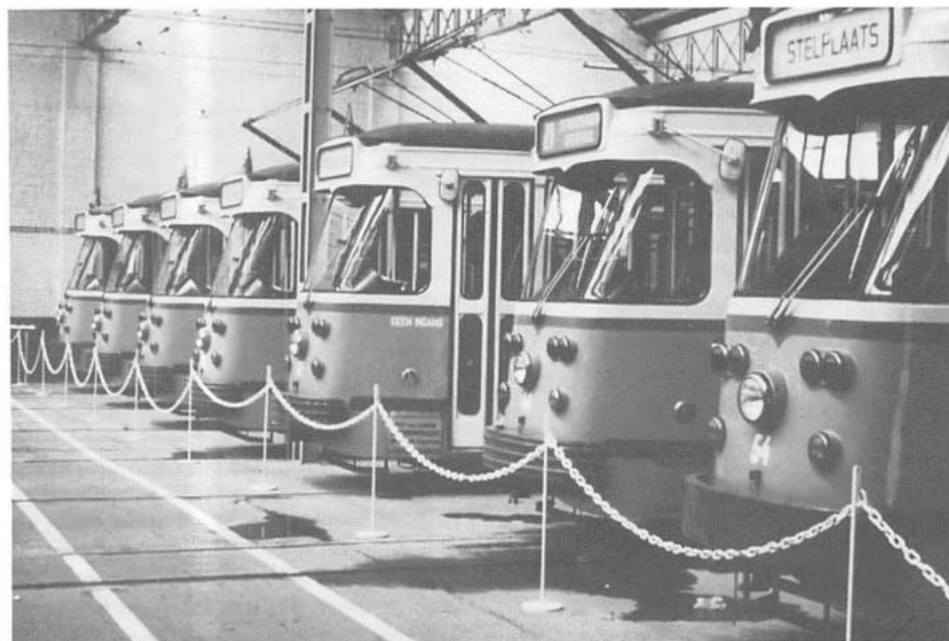
't Schijnt zelfs dat sommigen de versnellingsstang even blokkeren om van den rijdenden tram te springen en vervolgens er gewoon naastloopen om zich te verwarmen, alvorens bij 't naderen van de halteplaats er terug op te wippen om denzelfde tot stilstand te brengen.



Kan men daar niet eenige beschutting of verwarming verwachten vanwege de tramcompagnie? Zooals een raamschutsel dat hen ook in de andere jaargetijden zou kunnen vrijwaren van stof en regen en dat bij 't schoone weer kan worden open geschoven? Me dunkt dat dit in steden als Parijs en Brussel al is aangebracht.

Derhalve, die glazen schutsels zouden niet alleen de bedienden tegen de bijtende windvlagen beschutten, dien maatregel zou ook ten goede komen aan de reizigers die op den voorsten plate-form plaatsnemen..."

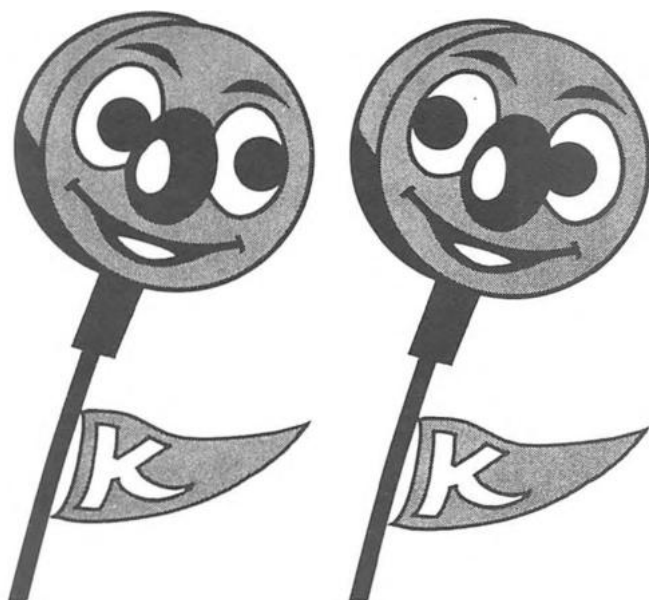
(N.B. De pers maakte melding van een eerste rijtuig met raamafscherming — trolleytram nr. 122 — op 27 november 1906; verwarmingselementen werden pas na de tweede wereldoorlog geplaatst)



2. M.I.V.G.-personeelsmededeling, daterend van 22 oktober 1980: „...Op PCC 16 werd een bijkomende verwarming geplaatst voor de bestuurder; aan de voet van beide bestuurderszetels zijn links en rechts gleuven gemaakt voor de aanvoer van warme lucht; door middel van een tweede schakelaar, links op de bestuurderspost geplaatst, wordt deze installatie bediend; een bijkomend controlelampje voor verwarming is eveneens geplaatst. Na een proefperiode zal worden overwogen of de andere rijtuigen ook met dit verbeterd stelsel zullen worden uitgerust..."

Erik De Keukeleire

KOLLEY TROLLEY FEESTEN



*Schepen Mevrouw Paula Dhondt
waagt een gokje in vliegmolen
"De trolley-perche".*



Elk jaar op Sinksen vieren de Mariakerke-Kolegemnaars feest op hun Kollekasteel in de Groenestaakstraat. Het is de gewoonte dat deze happening die heel wat belangstelling geniet, niet alleen van Mariakerke en de omliggende gemeenten, maar ook van ver buiten de omtrek, telkenjare in het teken staat van een welbepaald thema. Vermits de komst van de trolleybus naar deze gemeente voor de zeer nabije toekomst gepland is, was dit eigentijdse thema snel gevonden: de "Kolley-Trolleyfeesten".

Een vergadering met de MIVG en het Kollebestuur was gauw belegd en op vrijdag 20 mei werd een splinternieuwe trolleybus het domein binnengeloodst. Een heuse MIVG-fototentoonstelling werd opgezet en onze ondertussen gerenommeerde modelspoorbaanbouwer Marc Van Den Berghe was ook weer van de partij. De dag nadien volgde de officiële opening van de feesten. Kollevoorzitter Oswald Van Cleemput schetste in zijn openingstoespraak de perfecte samenwerking met de verschillende organisaties en niet in het minst met de MIVG, vertegenwoordigd door de heren P. Roose, directeur-generaal en M. De Vos, Public Relations. Onder de aanwezigen werden heel wat stadsnotabelen opgemerkt. Schepen Mevrouw Paula Mortier-Dhondt verving de burge-



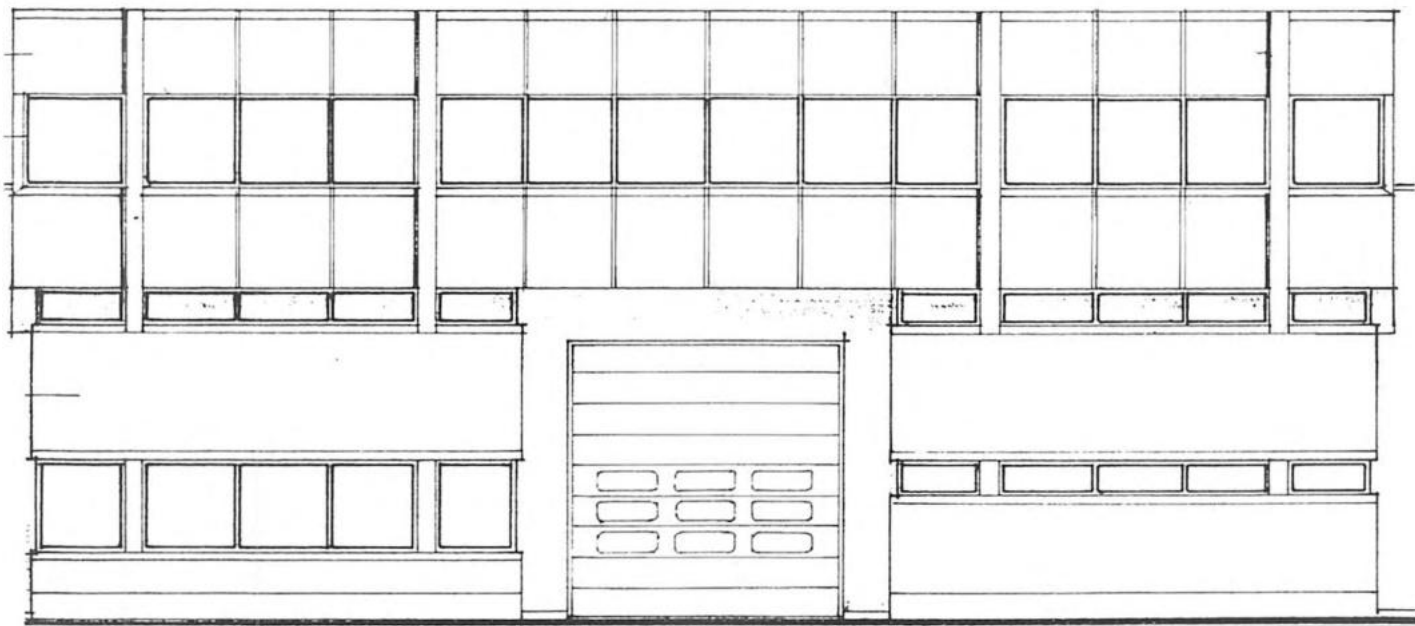
*De trolleybus
op de
Kollefeesten
te Mariakerke.*

meester en verklaarde de Kollefeesten officieel voor geopend. Ook volksvertegenwoordiger Willy Temmerman en schepen van Toerisme en MIVG-bestuurslid Rudi Van Quaquebeke waren van de partij.

Alle attracties en kramen in de grote kasteeltuinen hadden een typische naam gekregen: Bodega "Den Terminus", Cafetaria "Den Arret fixe", streekbierkroeg "Den halven coupon", grabbelton "De tramkoarte", schietkraam " 't Arse-naal", vliegmolen "de trolley-perche" en nog tal van andere grappige benamingen.

Dank zij het prachtig zomerweertje groeiden de Kollefeesten uit tot een reuzesucces. De trolleybus en de expositie scoorden een maximum aan belangstelling van jong en oud. Alweer een ster aan de promotiehemel van de MIVG.

Werken aan trolleybuses schieten goed op



Zo zal een deel van de gevel van de nieuwe trolleybusloods er binnenkort uitzien.



KORT NIEUWS

Sodiganda

Sodiganda staat voor "Sociale Dienst voor het Personeel van de Stad Gent". Door de goede relaties van deze dienst met de sociale dienst van de MIVG, wordt het MIVG-personeel in de mogelijkheid gesteld om van het uitgebreide goedkope reizenpakket van Sodiganda gebruik te maken. Een kleine greep uit de mogelijkheden: busreizen naar Zuid-Tirol en de Costa Brava, verhuring van chalets in de Ardennen en appartementen aan zee, enz.

Inlichtingen neemt u best rechtstreeks bij Sodiganda in de Gildestraat 8. Tel. 25.91.91, vragen naar de heer A. Mercy.

Stationstram



Op zondag 29 mei 1988 werden de spoorwegstations Wondelgem, Sleidinge en Waarschoot, die in het kader van het IC-IR-plan werden gesloten, onder grote belangstelling terug geopend. De NMBS liet deze wijze beslissing niet onopgemerkt voorbijgaan en organiseerde een feestrit op de lijn Gent-Eeklo, waarbij de sinds jaren verlaten perrons terug officieel werden ingehuldigd.

Tegelijkertijd reed ook een thematram "de trein stopt weer te Wondelgem" om deze heuglijke gebeurtenis aan het Gentse publiek kenbaar te maken. Inwoners van de dorpskom van Wondelgem, die toch op een redelijke afstand van lijn 1 verwijderd ligt, hebben nu een snelle verbinding met het station en de rest van het spoorwegnet. Voor de stadsabonnenten een goede zaak. Een voorbeeld van samenwerking tussen twee vervoersmaatschappijen waar het om de belangen van de reiziger gaat!



Sedert 15 mei beweegt er zich in onze Gentse stede een rijdende muur. De eerste MIVG "harde" reklametram. Je kan hem natuurlijk mooi of lelijk vinden, dat hangt van je persoonlijke smaak af. Je kan er voor of tegen zijn, dat hangt ervan af of je roker of niet-roker bent. Het kan ook het symbool betekenen van een denkbeeldige gevangenis waar de verslaafde roker in opgesloten zit. Feit is dat dit ene rijtuig een serieuze extra stuiver in het MIVG-bakje brengt. Maar we kunnen je alvast gerust stellen: het is geen primeur voor Gent. Bij de MIVA in Antwerpen rijden reeds meerdere jaren beschilderde reklametrans, waaronder momenteel dezelfde L + M-tram als in Gent. En onze collega's van Spoorwegen en Buurtspoorwegen maken respectievelijk op affiches en flanken reclame voor hetzelfde merk. De L + M-tram zal in ieder geval een vol jaar in de Gentse straten te zien zijn.

Nieuwe vervoerstittels

TTB-kaart

Deze vervoerstittel is een nieuwigheid van de Belgische Spoorwegen in onderling akkoord met de Belgische Vereniging voor Stads- en Streekvervoer. Met de "T.T.B.-kaart 5/17" kan je gedurende 5 dagen, binnen een periode van 17 dagen vrij reizen doorheen heel België per trein, tram, trolleybus, autobus en metro op de lijnen van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en alle Maatschappijen voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel, Gent, Antwerpen, Charleroi, Luik en Verviers, m.a.w. het hele Belgische Openbaar Vervoer staat te uwer beschikking met EEN ENKELE KAART!

In de geldigheidsperiode van 17 dagen kunnen 3 weekeinden begrepen zijn. Je kiest zelf de eerste geldigheidsdag van je "T.T.B.-kaart 5/17". Stel bijvoorbeeld dat je een "T.T.B.-kaart 5/17" aankoopt, geldig van vrijdag 3 juni tot zondag 19 juni (en daarin zijn drie weekeinden begrepen). Binnen deze periode pik je vijf dagen uit voor je tochten met het Belgisch Openbaar Vervoer: twee zaterdagdagen en drie zondagdagen bijvoorbeeld.

Op de "T.T.B.-kaart 5/17" kies je de data waarvan je het vakje zwart maakt en op die dagen reis je kriskras met trein, tram en bus zover en zoveel je maar wil binnen onze grenzen. De "T.T.B.-kaart 5/17" wordt verkocht zonder formaliteiten in alle NMBS-stations tot 31 december 1988.

Prijzen

2e klas

1e klas

Volwassenen (van 26 jaar en meer)	2.100 F	2.900 F
Jongeren (van 6 tot jonger dan 26 jaar)	1.600 F	2.200 F

(Kinderen onder de 6 jaar reizen gratis — maximum 4 — indien ze vergezeld zijn door de houder van "T.T.B.-kaart 5/17").

Als jongere reis je dus gedurende 5 dagen in 2e klas voor slechts 320 F per dag. En hoe meer je reist, hoe goedkoper de prijs per dag en per kilometer. Alle bijkomende informatie kan je bekomen in de spoorwegstations.

50 gratis kaarten voor opnamen
programma „Fanclub”
op 14 juli 1988
B.R.T. — Brussel
met T.V.-debuut
van onze collega-zanger
JOHN PALMER.

Na een zogenaamde „stilte" rond John Palmer, verschijnt er op 8 juli e.k. een geweldige, nieuwe single: „VERDRIET DRAAG JE ALLEEN", tevens een Will Ferdy-produktie. Onze collega-zanger schenkt bovendien 50 GRATIS KAARTEN voor de opnamen van het gewaardeerde B.R.T.-programma „FANCLUB" op 14 juli as., waar hij zijn T.V.-debuut zal maken. Indien je van de partij wenst te zijn, hoef je gewoon contact op te nemen met John Palmer: 091/31.64.35.

Ook tijdens de Gentse Feesten kan je John Palmer aan het werk zien in de gloednieuwe Will Ferdy-revue „EN GIJ GELUFT DA" in Oudburg 64 te Gent. Allen daarheen! Wens je John Palmer te steunen, dan kan je lid worden van de Fanclub, die tevens vele voordelen biedt! Onze John is bereid jou ALLE inlichtingen daarover te verstrekken.

En vergeet één ding niet: een artiest kan dank zij de steun van het publiek of zijn fans de top bereiken! En dat willen wij ook, nietwaar?



Nationale 24 uur-kaart

Met deze kaart kan je in 25 Belgische steden 24 uur lang rijden tegen de prijs van 140 fr.

De "24 uur-kaart", die de stads- en streekvervoerbedrijven aanbieden, is vanaf het uur van de ontwaarding 24 uur geldig op de stadsnetten van Aalst, Aarlen, Antwerpen, Bergen, Brugge, Brussel, Charleroi, Doornik, Genk, Gent, Hasselt, Kortrijk, La Louvière, Leuven, Luik, Mechelen, Menen, Moeskroen, Namen, Oostende, Roeselare, Sint-Niklaas, Tienen, Turnhout, Verviers.

Deze kaart zal binnenkort verkrijgbaar zijn in de verkooppunten van de betrokken netten.



KORT NIEUWS

100 verrassende musea van België

De zomer staat weer voor de deur en zomer betekent vakantie.

Waarom geen vakantie in eigen land doorbrengen?

INBEL stelt u daarom de tweede uitgave voor van de gids „100 verrassende musea van België”.

Wist u dat er in België een museum van landbouwvoertuigen is, een museum van de Geuze, een karnaval-museum, en musea van dierenschedels, van zwarte kant, van koekjesdozen, en zelfs van... kaatsballen?

De 100 musea zijn gerangschikt per onderwerp. Naast de praktische gegevens (openingsdata en -uren, toegangsprijzen) en een bondige beschrijving van de verzamelingen worden ook originele aspecten van sommige musea vermeld: zo is er een museum waar men kan trouwen en een ander waar men zich patronen voor origineel kantwerk kan aanschaffen...

Deze leuke gids kan u bekomen door overschrijving van 99 fr. (+ 25 fr. verzendingskosten) op het gironummer van INBEL, 000-0014702-55, met vermelding van titel, het aantal exemplaren en de gewenste taal (Nederlands, Frans of Engels).

Deze gids ligt eveneens ter beschikking in ons Informatiecentrum, Kunstlaan 3, te 1040 Brussel dat doorlopend open is van 10 tot 17 uur.

Inbel

Samen met het Belgisch Staatsblad publiceert INBEL, het Belgisch Instituut voor Voorlichting en Documentatie, een boekje met het Regeerakkoord en de Regeringsverklaring van 10 mei 1988.

Deze brochure is beschikbaar in het Nederlands en het Frans.

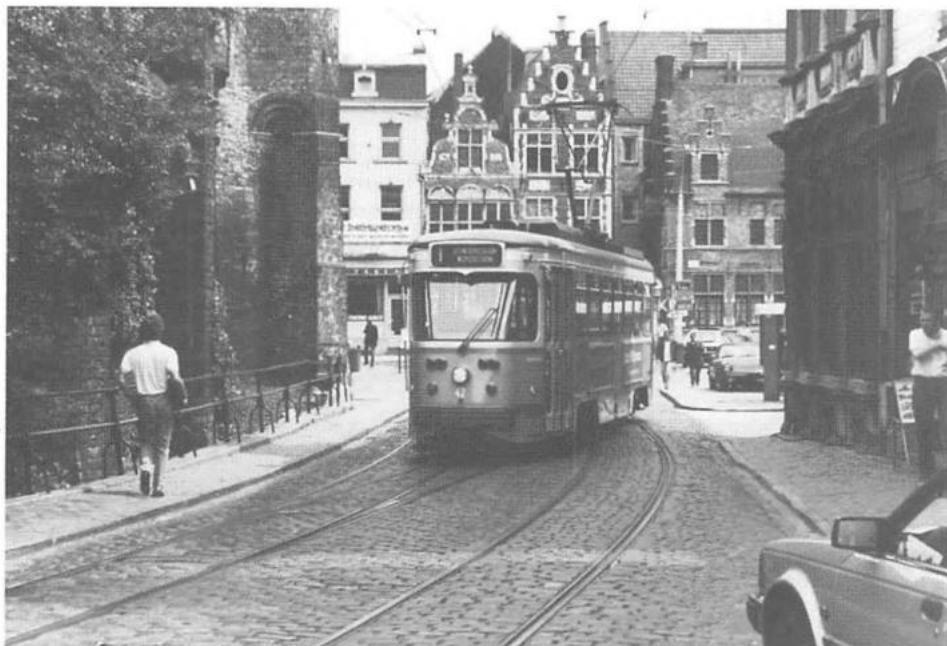
Zij kan besteld worden door overschrijving van 100 fr. (+ 25 fr. verzendingskosten) op P.C.R. van INBEL 000-0014702-55 of op P.C.R. van het Belgisch Staatsblad 000-2005502-27 en dit met vermelding van titel, taal en het aantal gewenste exemplaren.

Zij ligt eveneens ter beschikking bij het Belgisch Staatsblad, Leuvenseweg 40-42, 1000 Brussel dat open is van 9 tot 16 uur, en in het Informatiecentrum van INBEL, Kunstlaan 3 te 1040 Brussel dat doorlopend open is van 10 tot 17 uur.

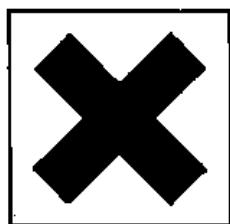


Vleeshuisbrug

Om van de Vleeshuisbrug een met de hand bediende draaibrug te maken werden twee belangrijke tramlijnen tussen 18 april en 24 juni, dus ruim twee maand onderbroken. Daardoor moesten lijn 1 en lijn 40 aan de wisselcomplexen Korenmarkt en Gravensteen telkens op hun stappen terugkeren. Thans is dit ongemak voor onze reizigers dan ook weer van de baan, alhoewel... als de brug begint te draaien, men weet maar nooit...



**Prent ze goed
in je hoofd,
de waarschuwings-
tekens**



irriterend

Dit waarschuwingsteken is aangebracht op recipiënten die irriterende stoffen bevatten. Onder irriterende stoffen dient verstaan de niet corrosieve stoffen (of preparaten) die door onmiddellijk, verlengd of herhaald contact met de huid of slijmvliezen tot ontsteking kan leiden.

Enkele voorbeelden van irriterende producten:

**Ammoniakoplossing
(25% chemisch zuiver)**

Bij oplossing in water (25%) bedraagt de TLV (Threshold Limit Values) 25 ppm of 18 mg/m³.

Let op:

- voor spatten in de ogen, veiligheidsbril dragen;
- inademen vermijden; niet in kleine gesloten ruimten behandelen; zorg voor ventilatie;
- vermijd aanraking met de huid;
- bij spatten in de ogen, overvloedig met water spoelen, indien ernstig, oogarts raadplegen.

**Natriumhypochloriet
(bleekwater)**

De TLV bedraagt 12 mg/m³. Gebruiksdoeleinden: zelfde als ammoniak.

Let op:

zelfde punten als bij ammoniak.

**Natriumhydroxide (bijtende soda)
(40% chemisch zuiver)**

De TLV is bepaald op 0,02 mg/m³ bij 100% zuiver produkt.

Bijvoorbeeld gebruikt voor het ontsppen van leidingen.

Let op:

zelfde punten als bij ammoniak.

**Roken
is schadelijk**



• Van elke vijf mensen die sigaretten roken, sterven er twee vóór de leeftijd van 65 jaar!

• Wie dagelijks 20 sigaretten rookt, verkort zijn leven met gemiddeld vijf jaar!

• Bij het inhaleren van rook van sigaretten of sigaren, komen er tientallen giftige stoffen in het organisme terecht. Niet alleen nicotine en CO, maar ook kankerverwekkende stoffen.

• Bijna alle primaire longkankerlijders zijn rokers en men heeft vastgesteld dat niet-rokers die longkanker krijgen, dikwijls in lokalen vertoefden waar veel gerookt werd. Idem voor keelkanker.

• Twijfel niet: STOP met roken!

**Bent U
veiligheidsbewust?**

Ongevallen ontstaan
niet zomaar!
Ze zijn het gevolg
van risico's,
van gevaarlijke
omstandigheden
en/of handelwijzen.



Hoe dikwijls moet ik het nog
herhalen: „Alles op zijn plaats!”

Het voorkomen van ongevallen bestaat in het onschadelijk maken van de risico's. Hiervoor moeten echter de risico's bekend zijn. Veiligheid en gezondheid bij het werk belangen allen aan. Iedereen kan en moet zijn steentje bijdragen door aandacht te hebben voor de risico's en door ze te melden aan de bevoegde personen. Men kan immers ook gaan zoeken naar risico's, naar de mogelijkheid dat kleine nalatigheden die op het eerste zicht onschuldig lijken, toch tot ongevallen leiden.

Wat kan er gedaan worden?

Oog hebben voor de risico's in de omgeving.

Deze risico's melden en desnoods, in afwachting van maatregelen, waarschuwen.

Zich oefenen in het zien van risico's, ook deze verbonden aan ogenschijnlijke onbenulligheden.

Letten op de bijna-ongevallen en de incidenten met alleen stoffelijke schade, en deze melden.

De renovatie van de 354 wordt verder gezet

COLLOQUIUM



De tramkast van de 354 in de hoogte tijdens het herkableren in de stelplaats te Oostende.

Bij een grondige inspectie verleden jaar van de 354 was mij opgevallen dat de toestand van de isolatie van de elektrische tractiekabels ronduit slecht was. In zoverre zelfs dat ik tijdens het rijden op het Kustnet de elektrische beremming via de motoren niet durfde te gebruiken. De tractiekabels die toch bijna 40 jaar in het tramrijtuig staken waren aan vervanging toe.

Via een akkoord met de Buurtspoorwegen ben ik eind januari van dit jaar, in de stelplaats van Oostende, begonnen met nieuwe elektrische tractiekabels te plaatsen.

Wat mij een routinewerkje bleek te zijn, verliep al vlug helemaal anders dan ik verwacht had.

Het is namelijk zo dat de nieuwe tractiekabels een kwart groter waren in diameter dan de oude: er was dus niet genoeg plaats. In een ruimte waar in de oude toestand 15 kabels zaten, konden er nu met moeite 11 nieuwe geplaatst worden. Ik heb dus meerdere aanpassingswerken moeten uitvoeren.

Toch ben ik er in geslaagd, zonder zichtbare afwijkingen of veranderingen de nieuwe kabels een plaatsje te geven.

Half mei was het werk af, onmiddellijk gevolgd door kleine proefritten, die perfect verliepen.

Terzelfdertijd heb ik op de voorpanelen van de tram, juist boven het nummer, aan beide kanten een origineel stopkontakt geplaatst. Oudere personeelsleden zullen zich wel herinneren dat vroeger, zo'n 30 jaar geleden, veel Gentse trams — misschien wel allemaal — met dergelijk stopkontakt

uitgerust waren. Waarom de 354 die toen ook had, is mij niet helemaal duidelijk, vermits het enkel de reeks 316-330 was die speciaal uitgerust was om aanhangwagens te trekken. Het stopkontakt diende als verbinding voor verlichting en elektrische bel tussen motorwagen en aanhangwagen.

Daar het voorzien is dat in de toekomst op het Kustnet de 354 met aanhangwagen zal rijden, diende ik dus een veilige en originele verbinding te maken. Het is wel het vermelden waard dat één van de twee originele stopcontacten, die uiteraard zeer zeldzaam geworden zijn, mij belangeloos is afgestaan door de heer Freddy Coussens, personeelslid M.I.V.G., die het voor mij waardevolle stuk, in zijn collectie had.

Hiervoor mijn hartelijke dank.

Wanneer de 354 volledig rijklaar was en er enkele kleine proefritten mee gedaan waren, lag het voor de hand dat ook eens een serieuze proefrit moest gemaakt worden.

Op 2 juni ll. was het dan zover.

Om 18.15 u. stond ik vertrekkensklaar met mijn 354 in Oostende-depot, richting De Panne. Ik heb gans de rit steeds op volle snelheid gereden, 30 km heen, 30 km terug.

Een rit van 60 km non-stop, en geen enkel maar dan ook geen enkel defect of hapering is tijdens die proefrit vastgesteld.

Met de nieuwe tractiekabels kan de 354 nu op technisch gebied een onbekommerde toekomst tegemoet!

Achiel Rijckaert

Woensdag 20 april ll. waren in het Pand meer dan 250 vertegenwoordigers uit de openbare vervoerwereld en andere geïnteresseerden samengekomen voor het bijwonen van een colloquium, dat trachtte een antwoord te verschaffen op de — voor Gent overigens zeer actuele — vraag naar de toekomst van het stadsvervoer. Deze door onze ex-collega Bernard Vancraeynest prima georganiseerde samenkomst, kende overigens een internationale uitstraling, gezien niet minder dan 10 % van de deelnemers afkomstig was uit onze buurlanden en het colloquium bekend werd gemaakt tot in het toonaangevende Amerikaanse tijdschrift „Mass Transit“.

Typerend was wel dat de Gentse politieke wereld er slechts vertegenwoordigd was door één effectief aanwezig gemeenteraadslid en de Burgemeester die het openingswoord hield. Hierin liet hij verstaan dat de huidige verkeersproblemen eerder te wijten zijn aan de slechte werking van het Openbaar Vervoer dan aan een gebrek aan medewerking van de Stad inzake het verlenen van doorstroming en prioriteit aan bus en tram.

Nadat Drs. B. Vancraeynest in zijn referaat had gewezen op de naoorlogse ontwikkeling van het verkeer en openbaar vervoer enerzijds, de stadsontwikkeling en suburbanisatie anderzijds, maar ook en vooral de band tussen beide, gaf Th. Naumann — medewerker van het Studiennah-verkeersgeselschaft te Berlijn — toelichting bij de beslissing tot het behoud van het, op één na, kleinste Westduitse tramnet te Würzburg. Meer zelfs, mits een investering van 100 miljoen DM is men thans bezig met een grootscheepse herwaardering ervan: diverse verlengingen, aankoop van nieuwe gelede trams en vooral het nagenoeg volledig op eigen bedding brengen — bovengronds en ook in het stadscentrum — van de tramlijnen.

Na de koffiepauze wees verkeersdeskundige R. de Jong nog maar eens op de nood aan integratie van alle vormen van openbaar vervoer. Maar daarnaast moet ook geïnvesteerd worden. „Geïntegreerd openbaar vervoer is rationeel te exploiteren, maar dat kan niet zonder ruime, doeltreffende investeringen“, aldus de Jong. De voormiddag werd besloten met de voorstelling van de nieuwe tram te

„Welke toekomst voor het stadsvervoer“

Grenoble door M. Lambert, technisch directeur van de SMTG. Na een afwezigheid van meer dan 30 jaar, werd vanaf het begin der jaren '80 gewerkt aan de herinvoer, naast de bestaande bus- en trolleybuslijnen, van deze tractiewijze gezien zijn grote voordelen qua capaciteit, het bieden van een volwaardig alternatief voor het privé-autovervoer en vooral zijn mogelijke stedenbouwkundige inpassing: de straten waarin de tram loopt, kregen immers een volledige en soms revolutionaire face-lift.

Gemeenschapsminister W. Beysen opende de namiddag met een pleidooi voor de herwaardering van de binnenstad waarbij hij o.a. het renovatieproject van de Londense Docklands als voorbeeld stelde. Om de suburbanisatie tegen te gaan, meende hij dat het openbaar vervoer daartoe een bijdrage kon leveren door het inperken van het suburbane ten voordele van het eigenlijke stadsvervoer. G. Dinichert, hoofd van de afdeling verkeer en vervoer van het Stedelijk Vervoerbedrijf van Bern bracht een boeiende uiteenzetting over de aanpak van het vervoer in de Zwitserse hoofdstad. Een strikte beperking van het privé-vervoer, inclusief het aantal parkeerplaatsen in de stad, verplicht de reiziger a.h.w. gebruik te maken van het openbaar vervoer. Het ontbreken van overig hinderend verkeer in de binnenstad, de aanwezigheid van eigen beddingen elders en een ver doorgedreven centraal beheer van de doorstroming en de verkeerslichten maken dat tram, trolley- en dieselbussen er over sterke troeven beschikken zoals regemaat, snelheid en een hoge frequentie. De 500 ritten/inwoner/jaar liggen er dan ook ver boven het Gentse gemiddelde van 170 ritten, zo vervolgde onze directeur-generaal P. Roose die als zesde spreker was ingeschreven. Na het aanhoren van de geslaagde initiatieven uit Würzburg, Grenoble en Bern, stelde hij ontgoocheld de vraag of Gent eigenlijk wel op hetzelfde continent lag. Hierop vervolgde hij met een overzicht van de „semi-metro tot aquarail“-plannen en een uiteenzetting met betrekking tot de MIVG-toekomstvisie op korte tot lange termijn. Tot besluit sprak hij de vrees uit dat zolang de plaatselijke overheid geen financiële verantwoordelijkheid zal dragen bij de uitbating van het

openbaar vervoer, deze laatste niet veel op de (beloofde) doorstromingsfaciliteiten zou mogen rekenen. In het tweede deel van de namiddag kwam verkeerseconoomist H. Verbruggen aan het woord. Hij ging dieper in op de kosten van het privé- en openbaar vervoer. Als men alles in rekening brengt (infrastructuur, onderhoud, rollend materieel, ongevallen, milieuverontreiniging, energie,...), dan komt het openbaar vervoer voor de samenleving merklijk goedkoper uit. Hierdoor moet het openbaar vervoer voorrang krijgen, terwijl men anderzijds het privé-vervoer moet ontmoedigen door allerlei fiscale maatregelen zoals road-pricing e.d. Dat op een dergelijke bijeenkomst de Minister van Verkeerswezen niet mocht ontbreken, was evident. In één van zijn laatste toespraken in deze functie, moest Minister H. De Croo van het hart dat het openbaar

vervoer inderdaad troeven bezit. Hijzelf had immers meer dan één uur en een kwart nodig om per auto het Gentse Pand te bereiken vertrekkend vanuit zijn Kabinet te Brussel. Hiermee eindigde een zeer leerrijk colloquium dat op voortreffelijke wijze werd voorgezeten door de heer W. Kennis, socioloog-planoloog. Vermelden we tenslotte dat alle teksten (in het Nederlands en Frans) voorzien van de nodige illustraties thans gebundeld worden in een colloquiumboek. De verschijning hiervan is voorzien voor het najaar 1988. De prijs van dit ruim 200 blz. tellend werk bedraagt 650 BFr. bij voorintekening (tot 15 september a.s.) of 800 BFr. nadien, telkens portkosten inbegrepen. De intekening gebeurt uitsluitend schriftelijk en is te richten aan: Ghent Traffic, Kortrijksesteenweg 622 900 Gent.

TRAMVERSJE OP GENTSE WIJZE (4)



*Hier wacht'ek ... hier dineert mijn boaske!...
Ne ves gesteve garçon mag op mij lette,
Binst dad'al d' andere onder 't Kuurmort-stoaske
Bij ulder druuge boatses zitte te blette!...*

Erik De Keukeleire

Nieuws van de Vriendenkring



Afdeling

Woordje van de voorzitter

Beste vrienden, collega's en sympatisanten, Zoals U weet is de Vriendenkring een orgaan van onze Maatschappij. De volledige benaming luidt trouwens heel nadrukkelijk „Vriendenkring van het Personeel van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent“.

De Vriendenkring zet zich al jaren in om de vrijetijdsbesteding van het personeel vooral op sportgebied zo aangenaam mogelijk te maken. Het voorbije jaar was een vruchtbaar sportjaar en de MIVG heeft zich in diverse takken kunnen meten met de collega's uit de andere netten zonder dan nog te spreken over de ontmoetingen met andere parastatalen en privaat ondernemingen.

Het is mij, als Voorzitter, dan ook een eer en een waar genoegen om U het komende seizoen nogmaals persoonlijk uit te nodigen op onze diverse sportmanifestaties. Uw aanwezigheid wordt, echt waar, niet alleen door mijzelf, maar vooral door de deelnemers aan wedstrijden en zij die belangeloos de organisatie ervan op zich nemen, ten zeerste gewaardeerd. U bent steeds hartelijk welkom en wij zullen U goed ontvangen. Maar vooral zal uw teken van belangstelling een hart onder de riem zijn van alle collega's.

Ik weet natuurlijk wel, niet iedereen interesseert zich aan voetbal, biljart of andere sporthappenings. Ik ben er mij ten volle van bewust dat wij volgend seizoen misschien ook eens andere vrijetijdsgebieden gaan moeten aanboren. Ik denk bijvoorbeeld aan uitstappen, bedrijfsbezoeken of andere culturele activiteiten. Het verleden heeft bewezen dat daar gewoonlijk heel veel belangstelling voor bestaat. Uw suggesties zijn van harte welkom en mijn bestuur en ikzelf zullen ons best doen om de organisatie ervan op het getouw te zetten.

Tenslotte wil ik niet eindigen zonder al degenen te danken op wiens bereidwillige hulp — wat die hulp ook moge zijn — steeds en vooral spontaan kan gerekend worden.

Roland Van de Vijvere

Het Voetbalcocktail '88 op 7 mei op het schitterende Racing Heirniscomplex werd waardig gestart met het nationaal voetbaltornooi van de MIV-veteranen tussen Brussel, Luik, Buurtspoorwegen en M.I.V.G.

Toen het voorstel om dit tornooi in te richten ons werd gedaan, hebben wij, bestuur der veteranen, wel enigszins getwijfeld of wij het wel zouden aankunnen, gezien wij iets voor de eerste maal zouden moeten klaren. Vermits de vorige jaren Luik, Brussel en Charleroi het niet hadden aangedurfd, leek dit voor ons het geschikte ogenblik om te bewijzen dat onze Gentse veteranen de handschoen durfden oprapen en werd besloten op 7 mei 1988 het tornooi te laten doorgaan op het terrein van R.R.C.H.-Gent. Met dank aan het bestuur van deze club die ons alle steun beloofde zowel voor terrein als accommodatie. Een reglement werd opgesteld en voorgelegd te Brussel door onze Voorzitter van de Vriendenkring Roland Van de Vijvere en ondervoorzitter der veteranen Georges Mari-voet.

Het wedstrijdreglement werd unaniem goedgekeurd, zodat het alleen nog wachten was op 7 mei en de weergoden.

Om 13.45 uur werden de ploegen gezamenlijk op het terrein voorgesteld en toegesproken, zowel in het Nederlands als — voor onze Luikse collega's — in de Franse taal.

De nadruk werd gelegd, niet alleen op het resultaat, maar ook op het deelnemen en de sportiviteit.

Stipt om 14 uur werd van start gegaan: M.I.V.G. tegen Luik op terrein A. Brussel tegen N.M.V.B. op terrein B. Er werd 2 x 15 minuten per match gespeeld.

Na een gelijkopgaande eerste helft, scoorde Luik in het tweede wedstrijdgedeelte. Uitslag: 0-1. M.I.V.G. diende niet te blozen voor de nederlaag; alleen onkans bij het besluiten besliste over deze wedstrijd.

Brussel - N.M.V.B. werd tevens 0-1. Onze volgende tegenstander was de N.M.V.B. die bestond uit een nationale bezetting. Er waren spelers van Luik, Namen, Henegouwen, Antwerpen en Oost-Vlaanderen, dus voor ons geen gemakkelijke opdracht. Toch slaagden wij erin een gelijkspel af te dwingen: 0-0.

Luik - Brussel eindigde op 0-3. De

Te koop

Filmprojector 8 mm (500 fr.), Diaprojector 24 x 36 met afstandsbediening (500 fr.), fotovergroter 24 x 36 met telemetrische scherpstelling (500 fr.), reiskoffer 74 x 47 x 18 cm in bruine skai (500 fr.)

André Ediers

Jules Van Biesbroeckstraat 84

9219 Gent

Tel. 31 19 36



VOETBAL VETERANEN

derde match van M.I.V.G. tegen Brussel was terug een gelijkopgaande strijd met misschien een iets meer technisch sterker Brussel, doch daar tegenover een moedig verweer van onze jongens. Resultaat: gelijkspel 1-1. Doelpunt voor onze ploeg door Marc Janssens. N.M.V.B. - Luik: 0-0. Voor de derde en vierde plaats ging het tussen M.I.V.G. en Luik. Terug twee hardknokkende ploegen waarin de vermoeden reeds merkbaar werd. Ditmaal 2 x 20 minuten gespeeld. Het was tenslotte onze onvermoeibare Remi Heirman op persoonlijke doorbraak die erin slaagde de doelwachter te verslaan met een prachtige lob. Uitslag: 1-0, dus derde plaats M.I.V.G., vierde plaats Luik. Voor de eerste en tweede plaats speelden tenslotte N.M.V.B. en Brussel. De tweede 20 minuten eindigden op gelijkspel zodat volgens reglement 2 x 7 1/2 werden gespeeld. Steeds maar gelijkspel. Strafschoppen werden genomen en uiteindelijk gewonnen door de N.M.V.B. Uitslag: eerste: N.M.V.B., tweede: Brussel, derde: M.I.V.G., vierde: Luik.

Na overleg van drie zeer goed leidende scheidsrechters werd de trofee voor de fairplay toegekend aan Brussel.

Als voorzitter wil ik mijn dank betuigen aan allen die hun medewerking tot dit welslagen verleenden. In de eerste plaats de spelers met kapitein Julien Terneu, die de vier matches uitspeelde. Ook mijn overige ploegleden (die nog niet het geluk hadden 35 jaar te zijn), de lijnrechters en terenaafgevaardigden, allen voor hun inzet.

Mijn dank aan directeur-generaal Roose, administratief directeur Eggermont en exploitatie-directeur Lambert, voor hun aanwezigheid. Het was voor ons een hart onder de riem, te zien dat ook de veteranen door het bestuur van onze Maatschappij worden gevolgd.

Ik mag zeker besluiten met mijn dank aan Voorzitter van de Vriendenkring Roland Van de Vijvere, die ons steunde in deze organisatie, niet alleen als voorzitter maar ook als doelman.

Het bestuur:

Voorzitter: Van Der Linden Joris
Ondervoorzitter: Marivoet Georges
Secretaris: Terneu Julien
Commissaris: Bogaert Prosper

Joris Van Der Linden

Afdeling MINIVOETBAL S.V.M.I.V.G. (K.B.O.V.)

M.I.V.G. Kampioen! In het eerste jaar dat deze competitie van start ging hebben de trammannen de titel behaald met slechts één nederlaag tegen de Generale Bank. Uitslag 3-4. Voor deze prachtige overwinning zorgden volgende spelers: Verschraegen Daniël (46 doelpunten), De Buscher Danny (40 doelpunten), Dhont Rudy (19 doelpunten), De Clercq Marc (16 doelpunten), Mathijs Serge (15 doelpunten), Deleyn Frank (15 doelpunten), Naessens Johan (15 doelpunten) en doelman Van Parijs

Eric (2 doelpunten). Coach Van de Vijvere Roland mag fier zijn op deze prestatie die zijn ploeg het ganse seizoen heeft opgebracht. Er moet in deze sport slechts met vier spelers aangetreden worden en toch hebben wij bij een viertal wedstrijden problemen gehad om aan vier mensen te geraken. Uiteindelijk zijn wij er toch met succes in geslaagd. Proficiat en tot volgend seizoen. Supporters zijn steeds welkom. Adres van de zaal voor volgend jaar: H.I.G.R.O. Industrieweg - Mariakerke Proficiat S.V.M.I.V.G.

Roland Van de Vijvere



Afdeling WANDELCLUB

Het seizoen 1987-1988 zit er op en kende een groot succes bij de actieve maar ook bij de oprustgestelde leden. Er werd gewandeld aan een snelheid

van ongeveer 4 km per uur. Geen enkele deelnemer had daar bijgevolg ook maar enige last mee.

Het wandelprogramma verliep als volgt:

19-10-87	Overmere - 11 km	38 deelnemers
9-11-87	Heusden - 10,5 km	32 deelnemers
23-11-87	Melle - 12 km	33 deelnemers
7-12-87	Munkzwalm - 9 km	21 deelnemers
14-12-87	Kruishoutem - 7 km	50 deelnemers
21-12-87	Waarschoot - 13,5 km	16 deelnemers
11-1-88	Destelbergen - 10,5 km	34 deelnemers
25-1-88	Gentbrugge - 10 km	23 deelnemers
15-2-88	Mariakerke - 10,5 km	39 deelnemers
7-3-88	Merelbeke - 12 km	29 deelnemers
28-3-88	Oostakker - 11 km	24 deelnemers

In totaal werd 117 km gewandeld met 339 deelnemers.

Gezien de grote belangstelling starten we terug voor het seizoen 1988-89 op maandag 26-9-88 met als vast vertrek uur 14.30 uur aan de E17 te Gentbrugge.

We verwachten opnieuw een grote opkomst en herhalen nog eens onze leuze: „Rust roest, dus blijf in beweging.”

Julien Terneu

TENNIS: M.I.V.'S / N.M.V.B.-TORNOOIEN

Dit jaar werd op 7 mei een tennistornooi ingericht door de N.M.V.B. te Nieuwpoort. Door toedoen van de Vriendenkring hebben een zestal tennissers uit het M.I.V.G.-personeel hun hartje kunnen ophalen aan de kust.

Er werd met 48 tennissers gespeeld. De uitslag van onze spelers:
6e: De Coster Gilbert (werkhuisen)
12e: Vets Filip (werkhuisen)

19e: Naessens Johan (werkhuisen)
De Baets Marc (beweging) moest in laatste instantie verstek geven. Onze maatschappij werd zeer hartelijk ontvangen. 's Avonds werd konijn gegeten met heerlijk streekbier. Tot volgend jaar. Iedereen welkom. Dank aan Gilbert De Coster voor de organisatie.

Roland Van de Vijvere



MIVG-krant is een driemaandelijks uitgave van de maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent.

Vijfde Jaargang, nr. 17, juni 1988

Eindredactie: Marc De Vos

Werkten mee aan dit nummer:

Erik De Keukeleire, Pierre de Meyer, Danny De Ronne, Achiel Rijckaert, Bernard Vancraeynest, 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 1988. 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 Riemaeker
Nukerke (Maarkedal)