



Informatieblad voor en door de medewerkers van de M.I.V.G.
 Nummer 19
 Driemaandelijks

Met uitzicht op 1989

Terwijl het schrikkeljaar 1988 langzaam wordt uitgeteld, proberen journalisten, politici en toekomstvoorspellers „scherp te stellen” op 1989. Benieuwd zijn en uitzien naar wat de toekomst zal brengen, is een (on)deugd zo oud als de mensheid...

In onze openbare vervoerssector ontsnappen we daar evenmin aan. Terwijl we 1988 als laatste jaar „met saneringsplan” afsluiten, proberen we 1989 in zicht te krijgen. Al is het beeld nog wat wazig, de contouren beginnen zich toch af te tekenen. Nu reeds wordt 1989 aangekondigd als een jaar waarin belangrijke ontwikkelingen zullen plaatsgrijpen, wat het stads- en streekvervoer in ons land aangaat. Op oudejaarsavond 1988 zullen we ons dus op meer dan één keerpunt bevinden...



Zo zal de structuur van het stads- en streekvervoer — die in circa 100 jaar in ons land niet wezenlijk werd gewijzigd — zeer waarschijnlijk in de loop van 1989 grondig worden herschikt. Het staat al vast dat het stads- en streekvervoer voortaan onder de voogdij komt van een regionaal ministerie van infrastructuur, dat de opdrachten van de huidige nationale ministeries van openbare werken en verkeerswezen overneemt.

Vermoedelijk worden ook de Maatschappijen voor Intercommunaal Vervoer en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen hierbij gehergroepeerd. Tot welke nieuwe maatschappijstructuur dit precies zal leiden is nu nog niet duidelijk. De komende maanden zullen hierover uitsluitsel brengen.

Het is echter de wil van alle verantwoordelijken deze unieke kans te benutten om het openbaar vervoer in de Vlaamse regio kwalitatief zoveel mogelijk te verbeteren. Dit veronderstelt dat men de taak van het openbaar vervoer duidelijk omschrijft en vastlegt in een beheerscontract dat de wederzijdse plichten en rechten van alle betrokken partijen regelt. Eens zover, kan men alle creatieve krachten mobiliseren om met de beschikbare middelen het openbaar vervoer gebruiksvriendelijker te maken voor de reiziger en doorzichtiger voor het personeel en de belastingbetaler. Dit is de gezamenlijke (reuze)taak die in 1989 dient aangevat...

lees verder op pag. 2

De redactie van de M.I.V.G.-krant
 het M.I.V.G.-krant

Inmiddels mag een nieuwjaarsbrief echter ook een korte terugblik op het voorbije jaar bevatten. Er werd reeds vermeld dat 1988 het laatste jaar was van de zesjarige cyclus met een saneringsplan. De MIVG is er in geslaagd deze zes sobere jaren zonder echte kleerscheuren door te komen. Het dienstenaanbod moest wel meer in overeenstemming gebracht worden met de vervoersvraag maar de dienstverlening door het Gentse stadsvervoer bleef toch op een behoorlijk peil. Anderzijds diende het personeelsbestand slechts licht afgezwakt, zodat de tewerkstelling niet noemenswaard heeft geleden. Bovendien kon de kostendekkingscoëfficiënt van de Maatschappij gehandhaafd blijven op een niveau dat het hoogste is van alle stedelijke vervoersmaatschappijen.

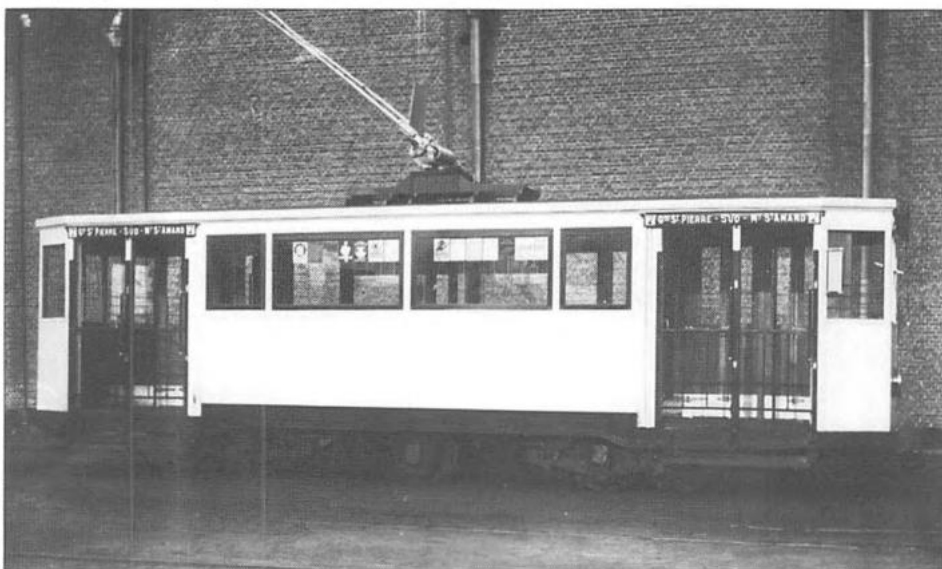
Het is duidelijk dat deze resultaten niet zouden bereikt zijn, zonder de medewerking van vele personeelsleden en dit in alle diensten. Verbetering van resultaten is immers lang niet alleen het gevolg van meer informatisering, meer automatisering, van adequate werktuigen, van nieuwe voertuigen, van comfortabeler werklokalen, enz... Verbetering van resultaten in een openbaar-vervoerbedrijf heeft veel meer te maken met menselijke aspecten: met de drijfveer van de zelfmotivatie, met de belangstelling voor het werk dat men doet en met tevredenheid over een zorgvuldig uitgevoerde taak, ook wanneer de waardering daarvoor soms te weinig uitgesproken blijft...

Het is mijn overtuiging dat ook in 1988, binnen de MIVG veel werd gepresteerd, dat niet in cijfers en grafieken kan vertaald worden en misschien nooit zal worden vermeld. Vooral voor dit ongeziene werk wil ik namens de bestuursorganen en in eigen naam elke medewerker van harte danken.

Ik wil tenslotte de gelegenheid te baat nemen om de lezers van onze MIVG-krant, de actieve personeelsleden en hun familieleden, maar ook de gepensioneerden bij de jaarwisseling het beste toe te wensen voor 1989: een jaar waarin welzijn en gezondheid, begrip, waardering en tevredenheid U en uw verwanten in ruime mate te beurt mag vallen.

P. ROOSE
Bestuurder-Directeur-generaal

Een pas gebouwd rijtuig van de reeks 316-387.



Geschiedenis van

De bouw van de reeks 316-387

Na het succes van de eerste drieassers, werd vrij vlug beslist verder tweeassers om te bouwen tot drieassers. Het spreekt vanzelf dat de oudste tweeassers hiervoor in aanmerking kwamen: de vroegere accutrains en de eerste groene elektrische trams van het type Charleroi wat een totaal vertegenwoordigde van 72 rijtuigen verdeeld in vier reeksen. Deze vier reeksen waren oorspronkelijk gebouwd volgens plannen die tamelijk sterk op elkaar geleken zodat de middenkasten van deze reeksen allen dezelfde lengte hadden. Vermits men van deze rijtuigen alleen maar de middenkast nodig had, besloot men van deze 72 rijtuigen één grote reeks drieassers te maken. Verder werd wel van de tweeassers de motoren en controllers gerecupereerd alsook de wielstellen en tal van elektrische uitrustingen. Wat aangekocht moest worden, waren de chassis, de bissels, de middenas, twee volledige platformen en de beremming.

In 1928 zijn de technische studies klaar en op 2 mei 1928 gaat men over tot de bestelling van 40 chassis + bissels aan 4.200 fr/stuk. Twee dagen later worden 80 platformen besteld aan 3.050 fr/stuk. De leverancier is zoals verwacht de „Ateliers Métallurgiques de Nivelles". Alles moet geleverd worden per spoor in het station Gent-Rabot. De bouw van de rijtuigen zal gebeuren door de ETG zelf. Op 9 november 1928 worden nogmaals de nodige onderdelen besteld voor 25 bijkomende rijtuigen. Uit nota's van die tijd noteren wij dat deze rijtuigen plaats moeten bieden aan 65 reizigers minimum (2 x 22 op de platformen) en dat zij bochten moeten kunnen nemen van minimum 15 m straal en minimum 37 km/uur moeten halen. De diameter van de wielen is dezelfde van de tweeassers: 800 mm. Het hout voor de platformen moet van eerste kwaliteit, droog zijn en vrij van knopen. Het dak van het platform is in essenhout en de rest in eik. Reeds dan wordt er de nadruk op gelegd dat de platformen allen identiek moeten zijn zodat bij frontale ongevallen deze zonder problemen verwisseld kunnen worden onder elkaar. De deuren moeten wel iets dikker zijn dan deze van de rijtuigen 301-315. Einde 1929 zijn er reeds 19 van deze nieuwe rijtuigen in dienst en in 1930 komen er nog 42 bij. In 1931 worden nogmaals 5 rijtuigen afgewerkt zodat men reeds tot een totaal komt van 66 rijtuigen. In die periode moeten nog bijkomende uitrustingen besteld geweest zijn zodat in 1933 de 6 laatste rijtuigen klaarkomen. In 1932 werden geen drieassers gebouwd. Waarom weten wij niet. In dat jaar werd wel een tweeasser type Expo omgebouwd (zie reeks 394-405). In datzelfde jaar moet men zoals hoger vermeld de rijtuigen hernummerd hebben, dit om meer homogeniteit in de middenkasten (ramen) te krijgen. Vermoedelijk werden op hetzelfde jaar de rijtuigen type Melle

In de herfsteditie van de MIVG-krant is een kleine fout geslopen in de ombouw en vernummeringstabellen: Twee-asser 114 wordt drie-asser 344 en wordt later vernummerd tot 370 (en niet tot 355).

(174-179) en type Expo (180-215) omgebouwd.

In 1932 werd aangevangen met enkele verbouwingen in deze nog niet afgewerkte reeks. Zo worden 7 motoren MTV 325-2RO gekocht voor 178.254 fr. Zes motoren worden ingebouwd in de rijtuigen 323, 324, 325 en één blijft in reserve. Deze rijtuigen krijgen ook wielen met een grotere diameter (900 mm) en grotere raderen; zij worden uitgerust met een controller TC 536 en een automatische schakelaar op het dak. De bedoeling van deze ombouw was enkele trams te hebben die sneller waren en bijwagens konden trekken, zodat zij ingezet konden worden op de lijnen Merelbeke, Zomergem en Melle.

Eens de reeks in 1933 afgewerkt kan men ze onderverdelen in volgende onderreeksen:

316-355 Westinghouse

356-372 Charleroi

373-380 Walker

381-387 Westinghouse

De motoren zijn van het type Westinghouse of T3d en de controllers van het Type T10 of Westinghouse (behalve de 323, 324 en 325). Deze onderreeksen kregen toen reeds de naam van hun tweeassige donor.

Tussen 1934 en 1937 zal men de tractiekracht van verschillende van deze rijtuigen opdrijven. De Westinghousemotoren worden vervangen door motoren T4a, aangekocht bij de tramnetten van Luik en Charleroi en omgebouwd door de ETG zelf. Ook de T3d motoren worden verbouwd (T3dtr = transformé). Controllers worden eveneens vervangen door de types T536 en T46. Verder worden de trams nog voorzien van dakresistenties, nieuwe wielstellen en tandwielen, nieuwe kablering, enz.

De rijtuigen 316-330 krijgen bij deze gelegenheid een beremming voor het trekken van bijwagens.

In 1938 krijgt de 328 een elektromagnetische rem en nieuwe controllers TC536, maar het zal tot na de oorlog duren voor hun andere rijtuigen hiermede uitrust. Vóór de oorlog was men dus druk bezig aan de drieassers allerlei verbeteringen aan te brengen zoals nieuwe zandbakken, richtingsaanwijzers en ruitwissers. Ook worden reeds enkele trams van de onderreeks 316-330 uitgerust met sécheron-beremming (slurven op de neus).

Door het plots uitbreken van de oorlog moeten al deze werkzaamheden stopgezet worden en gaat de aandacht naar stroombesparing en grotere vervoerscapaciteit door het wegnemen van zitbanken. Wegens overbelasting moet het chassis versterkt worden en moeten de Ackley-remmen vervangen worden door sterkere remmen. Ook moeten trams gedemonteerd overgebracht worden op stukken lijnen die afgesneden zijn van het net door het opblazen van bruggen (de

376 en 377 bijvoorbeeld voor lijn 6).

In 1944 denkt men er opnieuw aan de voor de oorlog geplande en onafgewerkte verbeteringen verder te zetten. De rijtuigen die nog een sécheron-beremming moesten krijgen, worden er nu mee uitgerust en de drie sterke trams (323-325) krijgen een panto en komen nu nog meer voor als versterking op de lijnen Melle, Merelbeke en ook wel eens Zomergem.

In 1945 worden trams uitgerust met elektrische bellen en rond half juli van dat jaar komt een eerste tram buiten met een lijnfilm (de 345). In 1946 gaan de verbeteringen door en worden rijtuigen voorzien van sterkere ingebouwde koplampen; enkele krijgen neonverlichting binnenin en andere een witte zoldering op de platformen. De 360 is het tweede rijtuig dat uitgerust wordt met een elektromagnetische rem. Ook de zitringen van enkele rijtuigen krijgen een simililederen bekleding. Andere rijtuigen krijgen dan weer een andere schildering van het koetswerk. De zwarte biesjes en cijfers worden vervangen door blauwe.

Rond 1947 zit men dus met een reeks rijtuigen waarin men met moeite er nog twee gelijke vindt en dit ingevolge ongeplande moderniseringsneigingen die nu eens op het ene rijtuig uitgevoerd werden en dan weer op een ander.

Het is ook in die periode dat men de beslissing neemt alle rijtuigen grondig te moderniseren en te uniformiseren. Bij nota van 23 april 1948 wordt de reeks 316-387 gehergroepeerd in nieuwe onderreeksen, wat gepaard ging met omnummeren van een aantal rijtuigen. In datzelfde jaar krijgen een 30-tal rijtuigen reeds controllers van het type TCM 80.

Bij het maken van de onderreeksen hield men dus reeds rekening met de gedane verbouwingen en de geplande verbouwing van de kast die vier gelijke ramen ging krijgen.

Einde 1948 wordt de reeks 316-387 onderverdeeld als volgt:

Onderreeks 316-330:

kast Westinghouse: motoren T4a, contr.

Tc536, Sécheron-beremming

(323-325: motoren MTV 325-2Ro

en contr. Tc 536)

Onderreeks 331-345:

kast Westinghouse of Walker: motoren

T4a, contr. TCM 80

Onderreeks 346-362:

kast Charleroi: motoren T4a,

contr. TCM 80

361-362: contr. T46

Onderreeks 363-380:

kast Westinghouse: motoren T3d,

contr. T46

Onderreeks 381-387:

kast Westinghouse: motoren T3d,

contr. T10

Volgende aflevering: vanaf de grote verbouwing van de jaren 50 tot het einde van hun loopbaan.

Pierre de Meyer



3-asser tijdens de oorlog. Let op de sierstrepen en ander rijtuignummertype in zwarte lijnen en cijfers.



HUWELIJKEN

Stapten in het huwelijksbootje:

Peter VANDEWALLE (Beweging) met Christine HEYSE
op 4.11.88.

GEBOORTEN

De ooievaar kwam op bezoek met:

Elke, bij Nadine REVIER-VAN DE BUERIE (bediende
mcanografie) op 9.8.88.

Wesley, bij Willy DE SMET (werkhuis) op 2.9.88

Felix, bij Marc BRAECKMAN (Beweging) op 12.9.88

Candy, bij Noël DEDONCKER (Beweging) op 5.11.88

MET PENSIOEN

Genieten van een welverdiende rust:

André ARDIJNS (Beweging) op 16.10.88

Ivo VAN ZANDE (Beweging) op 31.10.88

Jules BAUDONCQ (Beweging) op 31.10.88

Henri LAMOTE (Beweging) op 1.11.88

Edmond LAPINNE (Beweging) op 28.11.88

Fernand WESSAERT (Beweging) op 28.11.88

BRILJANTEN JUBILEUM

Een hartelijke proficiat voor:

Maurice DE SCHEPPER (Gepens. Beweging) en Marie
ROETS Op 5.11.88

OVERLIJDENS

Oprustgestelden

Marinus REUNIS (Toezichter) op 31.10.88

Cesar BRACKE (Technische diensten) op 6.11.88

Lionel GEIRNAERT (Beweging) op 20.11.88

Weduwen

Mathilde SURANTIJN, weduwe van Albert JACOBS op
4.10.88

Rachel VANDENHOVE, weduwe van Georges VAN-
DERSTICHELEN op 16.10.88

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

CATALOGUS

De nieuwe catalogus van INBEL is zopas verschenen.

Deze catalogus inventariseert alle publicaties die gratis of tegen betaling verkrijgbaar zijn bij INBEL, de Belgische Rijksvoorlichtingsdienst, en geeft tegelijkertijd een beeld van de alomarm toenemende activiteiten van INBEL.

INBEL zorgt voor de verspreiding van een groot aantal publicaties: boeken, brochures, tijdschriften, folders, kaarten en posters. Deze zijn niet alleen afkomstig van INBEL zelf, maar ook van ministeries en overheidsinstellingen, die de verspreiding van hun informatiedrukwerk aan INBEL hebben toevertrouwd. Op die manier vervult INBEL een coördinerende rol naar de burger toe. Verder licht de catalogus U uitgebreid in over de INBEL-fototheek, -bibliotheek en -videotheek en wordt een overzicht gegeven van de databanken die INBEL opgebouwd heeft en die ook in boek- of brochurevorm besteld kunnen worden.

De algemene catalogus kan bekomen worden door overschrijving van 25 fr. voor de verzendingskosten op PCR 000-0014702-55 van INBEL met vermelding van „Catalogus”.

De catalogus ligt ook ter beschikking in het Informatiecentrum van INBEL, Kunstlaan 3 te 1040 Brussel (Tel.: 02/217 11 11) dat elke werkdag doorlopend open is van 9 tot 17 uur.

MINISTERIELE KABINETTEN

Zopas verschenen bij INBEL de nieuwe „Samenstelling van de Ministeriële Kabinetten”.

Dit boekje bevat de namen, de bevoegdheden, de adressen en de telefoonnummers van alle Ministers en Staatssecretarissen van de nationale regering en van de gemeenschaps- en de gewestexecutieven. Het bevat tevens de samenstelling van en de bevoegdheidsverdeling binnen de kabinetten.

De „Samenstelling van de Ministeriële Kabinetten” verschijnt in het Nederlands en in het Frans.

U kan deze publikatie bekomen door voorafgaande storting van 125 fr. (+ 25 fr verzendingskosten) op giro-rekening 000-0014702-55 van

Juffrouw Van Butsele

met pensioen

Op 1 december 1988 werd bij de M.I.V.G. een tijdperk afgesloten. Op die dag zette immers juffrouw Alice Van Butsele, sociale assistente bij de M.I.V.G., na 35 jaar dienst een punt achter haar actieve loopbaan bij onze Maatschappij.

In vele opzichten was zij een markante figuur die door haar ongecompliceerde en kordate aanpak vele deuren kon doen opengaan. Degeven die op haar een beroep deden, ervoerden dat zij de nodige tijd aan hun opvang besteedde; zij had immers een grote luisterbereidheid. Bovendien kon zij door haar goede relaties met externe diensten (OCMW, mutualiteiten, centra voor welzijnszorg...) steeds een snelle en bevredigende oplossing vinden voor de gestelde problemen. Niet zelden begeleidde zij mensen met persoonlijke en relationele problemen. Menig personeelslid en gewezen werknemer van de M.I.V.G. kon ook haar aanwezigheid of bezoek appreciëren bij zowel de gelukkige als de droevige momenten.

Jaarlijks organiseerde juffrouw Van Butsele het Sinterklaasfeest waarbij zij telkens de ongeduldige drummende kinderen in goede banen tot bij de „Sint” wist te leiden. Ook was zij de praktische organisatrice van de nieuwjaarsreceptie, het decoratiefest en was ze bovendien de spreekbuis van de weddetrekkenden bij pensionering van een collega.

Na talloze recepties te hebben georganiseerd was het nu haar beurt om, tijdens een druk bijgewoonde en gezellige receptie, afscheid te nemen van de M.I.V.G. en haar collega's.

Het „tijdperk Van Butsele” bij de M.I.V.G. is afgesloten; haar opvolger erft een groot en gediversifieerd werkterrein.

Wij wensen juffrouw Van Butsele het allerbeste voor de toekomst!

Jean-Pierre DE WILDE

INBEL, met vermelding van het bestelnummer GM/02, de taal en het aantal exemplaren.

U kan het boekje ook kopen in het informatiecentrum van INBEL, op de Kunstlaan 3 te 1040 Brussel, dat elke werkdag doorlopend open is tussen 10 en 17 uur.

TE KOOP

Koersfiets CONCORDE.
Onderdelen CAMPAGNOLO
en ZEUS, maat 57, als
nieuw, gekost: 40.000 fr.,
vraagprijs: 14.000 fr.

Marcel VAN DURME
Kwadeweg 98
9050 Evergem
Tel. 53 79 83

WINKLER PRINS Encyclopedie in drie delen, speciale editie, gekost 7.500 fr. in 1984, niet gebruikt, vraagprijs: 4.000 fr.

Jozef DE VOOCHT
P.J. Triesthof 9
9219 Gent
Tel. 30 13 28



Als parels aan een halssnoer schijnen de bezienswaardigheden aan weerszijden van de Rijn aaneengeregen te zijn. Wij gaan een klein, maar waardig bezoek brengen aan volgende prachtige wijndorpjes: Boppard, St.-Goar (Hausen), Oberwesel, Bacharach, Bingen, Rudesheim en Eltville.

Boppard ligt aan de Midden-Rijn, op de plaats waar diverse kleine dalen bijeenkomen. Indien u niet aan hoogtevrees lijdt, kan u via een stoeltjeslift naar de „Vierseënblick“ glijden, waar u een fantastische kijk heeft op de Rijn. In de nabijheid kan u de fauna bewonderen in het wildpark „Jakobsberg“. Terug op de begane grond aangekomen, rijden we verder naar **St.-Goar** en **St.-Goarhausen**. Daar kan u een van de vele burchten langs de rivier bezoeken. Burg **Rheinfels** is een kasteel uit 1245, dat diende om het tolgeld te innen voor de voorbijvarende schepen. Ook de prachtige Burgen Katz en Maus zijn een bezoek waard. Doch de toegang voor het publiek is er niet toegestaan. Veel gekender is de **Lorelei-rots** langs de linkeroever van de Rijn. Op dit punt is de Rijn „slechts 133 m breed. Volgens de legende zat er op de rots een beeldschone nimf die met haar prachtige, betoverende stem alle schepen te pletter liet slaan op de rots zelf, daar de schippers door de muzieklanken als het ware werden gehypnotiseerd. Wanneer u een rondvaart onderneemt op de Rijn en u de Lorelei voorbijvaart, hoort u de nimf zingen... doch u moet niets vrezen, want het is slechts een cassettebandje dat de kapitein laat afspelen.

Terug voet aan wal zettend, nemen we de auto en rijden we naar **Oberwesel**. Deze stad wordt ook de „Stad der Torens en Wijn“ genoemd. Bezienswaardig zijn de 1000-jarige Schönburg (nu hotel-restaurant) en de St.-Martinuskerk waarin u prachtige kunstwerken kan bewonderen. Een ander heel pittoresk wijndorp is **Bacharach** met als bijzondere attracties de Burg Stahleck, het Altes Haus en de St.Werner Kapelle. Eerstgenoemde Burg werd in 1925 heringericht als jeugdherberg. Hoe oud deze burcht werkelijk is, weet niemand. Ze werd wel reeds in 1135 vermeld tijdens de verzoening van de vorstenhuizen van de Welfen en de Hohenstaufen. Op de Marktplaats vindt u het Altes Haus dat tot het bekendste middeleeuwse vakwerkhuis van de Rijn behoort. Het kenmerk van Bacharach is de St.Werner-Kapelle dat u kan bereiken via een trap van 100 treden, vertrekkend vanuit de dorpskerk.

's Avonds is de kapel (nu ruïne) feeëriek, doch tevens griezelig verlicht. Nu verder naar **Bingen** waar de

Rijnzicht vanuit
Burg Stahleck
(Bacharach)



goede reis



De romantische Rijn tussen Koblenz en Mainz



Mauseturm in het midden van de Rijn, hetmeest besproken feit is. Daar werd bisschop Hatto opgesloten en levend opgegeten door duizenden muizen. Nabij de Bingen-Bingerbrück vindt u een prachtig, ultra modern sportcomplex, met verwarmd openluchtzwembad.

Voor de droge levers en de ruwe keeltjes is er één remedie: een bezoek aan **Rudesheim**. De meest gekende „steeg“ is de Drosselgasse, die wijd en zijd bekend is als centrum van „vochtig-vrolijke“ Rijnromantiek. Daar vindt u tientallen wijnhuizen, waar u kunt proeven van de vele lekkers zoet-zure Rijnwijnen. 's Avonds kan u ook lekker dansen op de heerlijke klanken van gezellige orkestjes. Wanneer u de kater kwijt bent, kan u de volgende dag diverse bezienswaardigheden bezoeken: de Brodersburg (nu wijnmuseum), de Adlerturm (vroeger verblijf van Goethe), de Niederwald-Denkmal, dat u met een stoeltjeslift bereikt (203 m) en het Siegfrieds Musiksalon. De oudste stad van het Rijngebied wordt onze laatste stop. **Eltville** werd reeds in 1100 vermeld, doch in het jaar 1000 was er reeds sprake van.

Eltville is omgeven door reusachtige wijnvelden. U kan ook een bezoekje brengen aan het „Eiland van de Gotiek“. Daarmee is de marktplaats bedoeld waar u St.-Valentin- en de Michaëlkapel kan bewonderen. Het kasteel in Eltville-Enbach werd ingericht als hotel-restaurant. De gast vindt er een welverzorgde keuken en in de kelder een romantische wijnschenkerij. Op het terras heeft u een prachtige kijk op de Rijn. Wanneer u het halssnoer wenst aan te schaffen, volstaat het de auto te nemen en richting Duitsland te rijden. Het halssnoer van de Rijn is in geen enkele juweelzaak te koop. U moet het ontdekken en zelf aanpassen... Goede reis.

Danny DE RONNE

Oplossing prijsvraag GROTEN:

B) grotten van Neptunus. (enig juiste antwoord)
Aantal inzendingen: 35, waarvan slechts 7 juiste. Deze gelukkige winnaars zullen in de loop van januari '89 hun origineel, leuk verrassingsgeschenk ontvangen. Proficiat.

BUSNET WORDT HERSCHIKT

Vanaf 25 maart 1989 zal de M.I.V.G. haar tramlijn 1 verlengen tot Evergem Brielken en de trolleylijn 3 in dienst stellen tussen Meersemdries en Mariakerke (P.T.T.-gebouw). Vooral de indienststelling van de trolleylijn brengt een onvermijdelijke herschikking van aansluitende buslijnen met zich. Zo dient ervoor gezorgd dat de antennes van de huidige buslijn 30/31 naar Mariakerke Kolegem en Drongen lichter en enerzijds en Gentbrugge Groeningewijk en Sint-Amandsberg Van Cleemputtenplein anderzijds, worden opgevangen door andere lijnen, zodat het bedieningsniveau voor deze wijken op een behoorlijk peil blijft.

Inspraak

Deze gelegenheid werd dan ook aangegrepen om meteen een aantal andere verbeteringen aan het net aan te brengen. Vooreerst werd rekening gehouden met de vestiging of uitbreiding van een aantal attractiepolen die in het huidige net niet worden bediend, zoals bijvoorbeeld de Groothandelsmarkt en het recreatiedomein Blaarmeersen. Daarnaast werd de inventaris gemaakt van alle vragen en opmerkingen rond de lijnvoering die de maatschappij in de laatste jaren ontving. Het gaat hierbij om voorstellen die te ingrijpend waren om onmiddellijk uitgevoerd te kunnen worden. Op deze wijze — en dat is belangrijk — kregen de reizigers, die toch de eerste betrokkenen zijn bij het openbaar vervoer, rechtstreeks inspraak in de planvorming. Een veel voorkomende vraag is een verbinding tussen de dienstencentra en de omliggende wijken in de verschillende deelgemeenten. Voor die deelgemeenten waar dit nog niet volledig

bestond (Mariakerke, Drongen, Sint-Amandsberg, Wondelgem) werd een passende lijnvoering ontworpen. Verder komt een betere bediening tot stand voor de woonwijken rond de Botestraat, Gentbruggekoeter, Zwijnaarde Dienstencentrum

en Rooigemlaan. Ook krijgen een aantal punten in het stadsgebied een betere verbinding met het Sint-Pietersstation.

De belangrijkste hierbij zijn wel Zwijnaarde, Mariakerke, De Brugse Poort, de nieuwe Bijloke en Gentbrugge Groeningewijk. Door dit alles komt er in het Gentse zo een 12 kilometer aslengte stadsvervoer bij.

Hoofdprincipes

Op het schematisch netplan is de hoofdstructuur van het toekomstig net weergegeven. De verschillende lijnen zijn daarbij voorgesteld als rechte verbindingen tussen de hoofdpunten. In de praktijk volgen de bussen en tram natuurlijk de meest aangewezen — en veelal bestaande routes.

Een groot aantal buslijnen worden anders verknoopt en krijgen onvermijdelijk een nieuwe nummering. Bij het ontwerp van lijnvoering en frekwenties liet de M.I.V.G. zich leiden door volgende drie hoofdprincipes:

1. Aanpassing aan de verzoeksvraag steunend op o.a. een bundeling van diverse vragen die ons in de loop van de laatste drie jaar werden overgemaakt.

2. Doorzichtige structuur van het net.

Dit wordt bereikt door de elektrische hoofdlijnen aan te vullen met buslijnen die alle langs de hoofdhalten worden geleid. Onderling zijn de buslijnen zo geschikt dat ze samen het stadsgebied voldoende overdekken, waardoor de gebruiksmogelijkheden van het net maximaal blijven. Daar waar bijvoorbeeld een rechtstreekse lijn naar het centrum niet kan, is een overstaplijn op een elektrische hoofdlijn voorzien.

3. Gebruiksgemak

Het gebruiksgemak van het net is opgedreven door voornamelijk twee ingrepen: - enerzijds het concentreren van lijnen op de hoofdhalten, waardoor bijkomende verplaatsingsmogelijkheden met één overstap ontstaan; - anderzijds het invoeren van „gemakkelijke” of „klok-vaste” frekwenties in die zin dat in de basisdienst de doorgangstijden aan de halten elk uur gelijk blijven, dus telkens op bijvoorbeeld uur en 00, 15, 30 en 45 minuten; daarenboven werden de frekwenties van op elkaar aansluitende lijnen zoveel als mogelijk gelijk gebracht, zodat aansluitingen en overstappen de dag door gelijk blijven.



BUSNET WORDT HERSCHIJKT

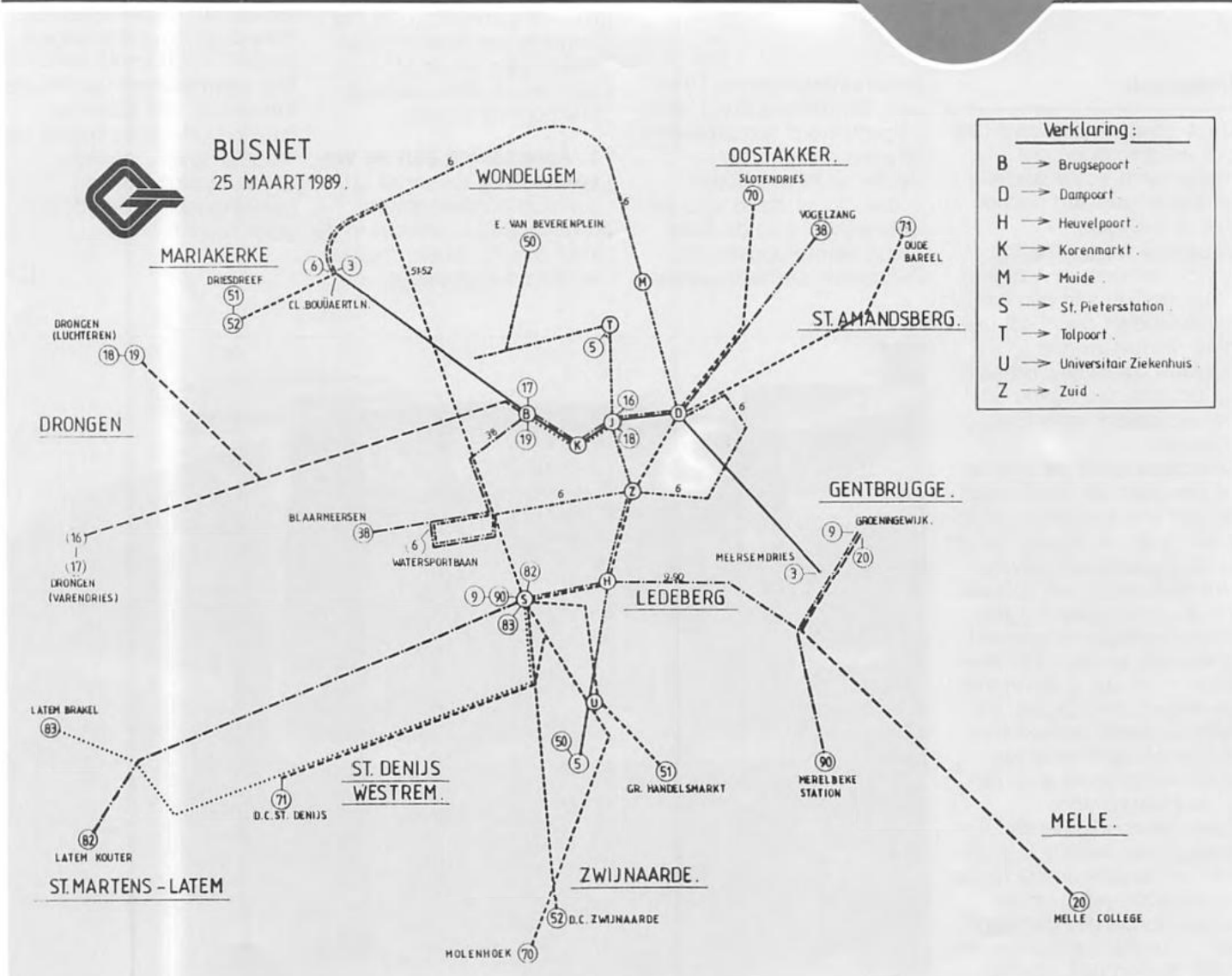
Om de regelmatige reiziger niet nodeloos te laten omrijden werden wel een aantal „uitzonderingsritten” zoals de ritten naar Singel en schaatspiste Kristallijn uit de geregelde lijndiensten gelicht. Wellicht kan voor deze en andere onregelmatige bestemmingen een oplossing gevonden worden in een vorm van bijzonder vervoer, voor zover dit buiten de spitsuren kan geschieden en hiervoor bij de betrokkenen belangstelling bestaat.

Informatie

Het is de bedoeling om ter gelegenheid van de nieuwe lijnvoering een losbladig uurroosterboekje uit te geven, meteen het eerste in de geschiedenis van het Gentse stadsvervoer. De reizigers zullen de uurregeling kunnen verkrijgen van één of van meerdere lijnen naar keuze, gebundeld in een handig mapje dat ook de belangrijkste informatie rond o.a. zones en tarieven zal bevatten.

Wat de noodzakelijke voorlichting rond het nieuwe plan betreft, wordt ernaar gestreefd om in samenwerking met het stadsbestuur, een brochure met details en aanbevelingen voor het openbaar vervoergebruik per deelgemeente te verdeelen via de dienstencentra vanaf eind februari. Nog even geduld dus. Wie dringende vragen heeft rond de nieuwe lijnvoering kan binnenkort terecht op de speciale M.I.V.G. info-telefoon 31 88 88.

NIEUWE LIJNEN



	Nr.	Van - Naar	Bevat huidige lijnen tussen.....en.....
*	17	Drongen Varendries-Guislain (in spits naar Sint-Jacobs)	lijn 17
*	18	Heiebree via Drongen-Dorp naar Guislain (in spits naar Sint-Jacobs)	lijn 31: Heiebree-Mariekerksesteenweg nieuw: Mariakerkesesteenweg - Drongen Rijkswacht
*	20	Boer Janssens - Melle College	lijn 30: Boer Janssens - Meersemdries lijn 9: Meersemdries - Arsenaal lijn 20: Arsenaal - Melle College
*	3	Meersemdries - Mariakerke Post	lijn 30: Meersemdries - Mariakerke Post
*	38	Vogelzang - Blaarmeersen	lijn 70: Vogelzang - Dampoort lijn 17/18: Dampoort lijn 30/31: Sint-Jacobs lijn 38: Sint-Jacobs - Watersportbaan nieuw: Belvédèreweg - Blaarmeersen
*	5	Tolpoort - U.Z.	lijn 5/50: (Fratersplein) - Berouw - Tolpoort
*	50	Van Beverenplein - U.Z.	= lijn 50
*	51	Driesdreef - Groothandelsmarkt	lijn 31: Driesdreef - Mariakerke Post lijn 30: Mariakerke Post - Molenwalstraat lijn 51/52: Staakskenstraat - Europabrug lijn 70: Europabrug - Sint-Pietersstation nieuw: Sint-Pietersstation - Groothandelsmarkt
*	52	Driesdreef - Zwijnaarde Dorp	lijn 31/30/51/52/70: (zie hierboven) lijn 90: Sint-Pietersstation - Zwijnaarde dorp
*	6	Mariakerke, Post, via Meulestede en Dampoort, naar: - Zuid - Watersportbaan Lijn 6 is beperkt tussen Meulestede en Zuid op zaterdagvoormiddag, zondag en tijdens de avonddienst	lijn 30: Mariakerke Post - Groene Staak t.h.v. Eeklostraat nieuw: Eeklostraat - Wondelgem Vierweegse - Meulestede lijn 6: Meulestede - Muide - Dampoort lijn 17/18: Dampoort - Schoolstraat lijn 31: Van Cleemputtenplein - J. Verdegemstraat nieuw: J. Verdegemstraat - Heernisplein lijn 30/31: Heernisplein - Toekomststraat lijn 38: Wolterslaan - Kasteellaan/Lousbergsbrug lijn 70/71: Kasteellaan - Zuid lijn 5: Zuid - Sint-Pietersnieuwstraat nieuw: Sint-Pietersnieuwstraat - J. Plateaustraat lijn 51/52: J. Plateaustraat - Europabrug lijn 38: Europabrug - Watersportbaan
*	70	Slotendries - Dampoort - Zuid - Sint-Pietersstation - Zwijnaarde	lijn 71: Slotendries - Sint-Pietersaalstraat nieuw: Sint-Pietersaalstraat - U.Z. lijn 52: U.Z. - Zwijnaarde Molenhoek
*	71	Oude Bareel - Sint-Denijs-Westrem	lijn 17: Oude Bareel - Dampoort lijn 71: Dampoort - Sint-Denijs-Westrem (via Derbystraat)
*	82	Sint-Pietersstation - Latem Kouter	lijn 81: Latem Kouter - Sint-Camilusinstituut lijn 82: Sint-Camilusinstituut - Sint-Pietersstation
*	83	Sint-Pietersstation - Latem Brakel (enkel spits)	nieuw: Sint-Pietersstation - Latem Brakel via Kortrijksesteenweg - Maenhoutstraat
*	9	Boer Janssens - Sint-Pietersstation	lijn 30: Boer Janssens - Meersemdries lijn 9: Meersemdries - Sint-Pietersstation
*	90	Sint-Pietersstation - Merelbkestation	lijn 32: Merelbkestation - Arsenaal lijn 9/90: Arsenaal - Sint-Pietersstation



Op woensdag 14 december 1988 had in het Vlaams Perscentrum een belangrijke persconferentie plaats onder het motto „Krachtlijnen van het Openbaar vervoer te Gent”. De heer P. Cools, voorzitter van de Raad van Bestuur van de MIVG, die de talrijk opgekomen persmensen verwelkomde, belichtte in enkele rake schetsen de verkeerssituatie zoals zij zich vandaag in Gent voordoet en hoe de MIVG daar in een relatief nabije toekomst wenst op in te spelen. De heer Robert Bultynck, diensthoofd van de Studiedienst, ging vervolgens aan de hand van de in kaart gebrachte studie, meer in detail op de nieuwe structuren in.

Krachtlijnen voor het Openbaar Vervoer te Gent

Uit de dagelijkse ervaring en uit partiële onderzoeken blijkt dat de verkeerscongesties die zich te Gent tijdens de spitsuren en occasioneel buiten de spitsuren voordoen, een slechte verkeersdoorstroming tot gevolg hebben.

Een en ander wordt veroorzaakt:

- door het te hoog percentage doorgaand verkeer dat nog steeds de kortere routes doorheen het centrum volgt;
- door een te groot aantal langparkeerders die het effectief benutbaar straatoppervlak beperken;
- door een te groot volume spitsverkeer, te wijten aan een overdreven gebruik van de privéwagens in de woon-werk-school-relatie, wat ten dele voortvloeit uit ontoereikende faciliteiten van het openbaar vervoer.

Het stedelijk openbaar vervoer te Gent (MIVG) heeft een belangrijke sociale, economische en ruimtelijke taak te vervullen, die niet weg te denken is in het stedelijk gebeuren te Gent.

Ter informatie volgende afgeronde kencijfers over de

bevolking wonend in de diverse ruimtelijke compartimenten van Gent:

- in de stadskern (kleine Kuip): 4.400 inwoners,
- tussen Kuip en stadsring: 60.000 inwoners,
- tussen stadsring en grens van de stad: 175.000 inwoners.

Daarentegen bedraagt het totaal aantal inwoners van de eerste krans van randgemeenten rond Gent slechts 135.000 (Evergem, Zelzate, Wachtebeke, Lochristi, Destelbergen, Melle, Merelbeke, De Pinte, Latem, Lovendegem).

1. Sinds 1975 werden in opdracht van de stad Gent, de MIVG en het Ministerie van Verkeerswezen tal van studies en rapporten opgemaakt, commissies opgericht en demonstratieprojecten opgezet om een goede doorstroming van het openbaar vervoer door middel van verkeersmaatregelen te verkrijgen. In de praktijk kon van deze goede voornemens haast niets worden gerealiseerd. De ervaring heeft immers aangetoond dat het smal en bochtig stratenpatroon in het stadscentrum zich moeilijk leent tot het invoeren van een voor iedereen aanvaardbare (vooral doorzichtige) verkeerscirculatie die aan het openbaar vervoer doorstromingsfaciliteiten verschaft. De aanwezigheid van waterlopen in het stadscentrum heeft hierop een bijkomende negatieve invloed.

In afwachting van een afdoende oplossing voor de doorstroming in het stadscentrum heeft het Ministerie van Verkeerswezen, in akkoord met het stadsbestuur en de MIVG, verder geïnvesteerd in het Gentse stedelijk openbaar vervoer, met name:

A. in de vaste infrastructuur voor de verlenging van tramlijn 1 naar Wondelgem en Evergem in het noorden en naar Zwijnaarde in het zuiden, voor een totaal investeringsbedrag van 1 miljard frank.

Het gedeelte dat reeds werd gerealiseerd en in dienst genomen, namelijk de verlengde tramlijn 1 naar Wondelgem m.i.v. de eigen trambaan aan de Palinghuizen heeft inmiddels de socio-economische rentabiliteit van de gedane investeringen ruim aangetoond. Sinds de indienststelling in 1982 is het aantal reizigers op deze lijn tak gestadig gestegen en heeft alle verwachtingen en prognoses overtroffen. Aan de terminushalte Industrieweg te Wondelgem functioneert „Park + Ride” zowel voor fietsers als voor automobilisten.

B. in de vaste infrastructuur voor de verlenging van tramlijn 21 naar Melle-Leeuw, voor een totaal investeringsbedrag van 160 miljoen frank. De onteigeningen langs de Brusselsesteenweg zijn zo goed als beëindigd.

C. in het rollend materieel en de vaste infrastructuur voor trolleylijn 3, voor een totaal investeringsbedrag van 770 miljoen frank. Deze lijn is klaar om in dienst te worden gesteld zodra de weginfrastructuur is aangepast.

2. Op de halflange termijn dient echter het stedelijk openbaar vervoer geherstructureerd te worden op volgende drie basisprincipes:

- een snel en comfortabel radiaal vervoer op gescheiden eigen beddingen, reikend van de grenzen van de agglomeratie tot de stadskern tussen uit te bouwen randstations en randparkings;
- een aanvullend busnet, vertrekkend van de diverse deelgebieden tan-

gentieel rakend aan de rand van de stadsring;
- geconcentreerde aanknopingspunten met het regionaal en interregionaal openbaar vervoer.

3. Met betrekking tot de ontlastings van de Kuip van Gent van verkeer, blijkt na onderzoek van verschillende alternatieven en varianten de meest aangewezen oplossing de volgende:
- een deel van het openbaar vervoer met name de zware stromen van vervoersrelaties dienen opgevangen in een snel, licht, ondergronds vervoersysteem;
 - de overige, lichtere vervoersrelaties worden in de algemene verkeersorganisatie opgenomen, en dienen zoveel mogelijk rond de Kuip te worden omgeleid.

Deze oplossing biedt aan diverse groepen van de bevolking meerdere voordelen.

De vrijgekomen verkeersruimte kan dan worden aangewend voor de verbetering van het algemeen verkeer, door verwijdering van de conflict-situaties met het openbaar vervoer; ook ontstaan dan mogelijkheden voor kwalitatieve verbetering van het stedelijk milieu.

Het openbaar vervoer zal daardoor aan de gebruiker meer comfort en snellere verplaatsingen bieden, terwijl de exploitatie soepeler zal zijn.

4. Concreet houdt dit project in:

1. Drie radiale hoofdassen die met elektrische tractie bediend worden omwille van het comfort, de milieuvriendelijkheid bij gelijkgrondse exploitatie of de geschiktheid om lokaal te ondertunnelen. Het gaat om:

Tramlijn 1:

Evergem, Wondelgem, Van Beverenplein, Rabot, Korenmarkt, Verlorenkost,

Sint-Pietersstation, met (1A) Universitair Ziekenhuis, Zwijnaarde en (1B) De Sterre, Flanders Expo.

Tramlijn 2:

Mariakerke, Seghersplein, Guislain, Rabot, Korenmarkt, Kouter, Zuid, Ledebergplein, Arsenaal, Melle Leeuw.

Trolleylijn 3:

Gentbrugge, Meersemdries, Dampoort, Sint Jacobs, Korenmarkt, Guislain, Nieuwe Bijloke, Watersportbaan, Sint Pietersstation.

Deze hoofdassen bedienen de randparkings bestemd voor personen die buiten de agglomeratie wonen:

- aan de termini te Evergem, Zwijnaarde, Mariakerke, e.a.,
- aan de Industrieweg te Wondelgem en het Arsenaal,
- aan Flanders Expo,

en knopen aan met het regionaal en interregionaal openbaar vervoer:

- aan de stations Gent Sint-Pieters en Dampoort (treinverkeer),
- aan Sint Pietersstation, Dampoort, Rabot, Zuid (streekbussen).

Op deze drie hoofdassen bedraagt de gezamenlijke vervoersvraag thans 55 à 60 % van het totale MIVG-net.

Wat de mogelijkheden tot ondertunneling betreft werd sinds jaren onderkend dat de ligging van de waterlopen zich goed leent tot het traceren van tunnels zowel vanuit het aspect exploitatie als vanuit bouwtechnisch en stedenbouwkundig aspect.

Gebruik makend van deze specifieke mogelijkheid kan een eigen bedding worden verschaft aan tramlijn 1 tussen Rabot en Verlorenkost (1,8 km tunnel) en aan tramlijn 2 tussen Rabot en Zuid (0,9 km bijkomende tunnel).

Geraamde kostprijs: 4 miljard frank. Deze twee hoofdassen dienen geëxploiteerd met gelede rijtuigen met een capaciteit van minstens 140 reizigers.

De derde hoofdas blijft als trolleybuslijn in de Kuip aan de oppervlakte. Door de ondertunneling van de tramlijnen vervallen de onesthetische kruisingen van de bovenleiding tram/trolley.

2. Een aanvullend busnet kan, dank zij de hoge vervoerskwaliteit en capaciteit van de hoofdassen, buiten de stadskuip worden gehouden. Een gedeelte van de buslijnen draait in eenrichtingskringloop rond de Kuip, en verbindt een gordel van centrumparkings. De overige buslijnen draaien in een tweerichtingskringloop op grotere afstand van de Kuip en verbinden de stadspoorten (Muide, Dampoort, Zuid, Heuvelpoort, Kortrijksepoort, Sint-Pietersstation, Bijloke, Guislain, Rabot). Deze tweerichtingskringloop sluit op talrijke plaatsen aan met het regionaal en interregionaal openbaar vervoer en kan dus ook worden gevolgd door de streekvervoerbussen.

5. Voordelen van het project:

- ontlastings van de stadskuip ten voordele van voetgangers, culturele manifestaties, monumenten, enz;
- zeer goede bereikbaarheid van het centrum en grote mobiliteit daarrond;
- geconcentreerde overstapfaciliteiten tussen stedelijk, regionaal en interregionaal openbaar vervoer;



Tramversjes OP GENTSE WIJZE (6)



In diene tijd liepen de mense nog in de wig van den tram;
Moar neu es 't allemol juist „konte verkierd”!..
Die moderne verkiersrevoluuse, ge ziet watter van kwam:
De mieste hên't laveren op 't doaverend balkontse verlierd!...

Erik De Keukeleire

**Binnenkort
teveel auto's
op Belgische
wegen?**

In ons land reden het afgelopen jaar 3,5 miljoen personenauto's rond, wat neerkomt op 350 auto's per 1000 inwoners. Vooral de laatste jaren is de autoverkoop fors de hoogte ingegaan. Maar het ministerie van Economische Zaken heeft becijferd dat deze groei binnenkort op een natuurlijke limiet zal stuiten: bij 4 miljoen voertuigen zal ons wegennet verzadigd zijn. Met als meest gevreesde gevolg: files. Het is zeer de vraag of ons wegennet nog verder kan uitgebreid worden, want België is momenteel het land met het dichtste autowegennet: 49 km per vierkante kilometer (Europees gemiddelde: 13 km -zie grafiek).

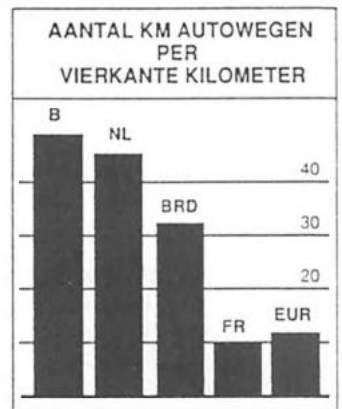
Tijdens de eerste vier maanden van 1988 werden 175.000 nieuwe personenauto's ingeschreven, wat 4,6 % meer is dan in 1986, dat ook een „autosalonjaar" was. Gemiddeld lag

GEZINSKAARTEN

Volgens de C.A.O. voor het jaar 1989 zullen de vrijkaarten waarvan momenteel de echtgenoten en geassimileerden, de kinderen van de agenten en de gepensioneerden van de Maatschappijen voor Intercommunaal Vervoer genieten, ook geldig zijn in één provincie naar keuze op het N.M.V.B.-net. Dit geldt ook omgekeerd voor de N.M.V.B.-agenten op het net van de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer van hun provincie.

Tot eind januari 1989 zullen de gezinskaarten van de familieleden van het M.I.V.G.-personeel zonder aanduiding van provincie nog toegelaten worden bij de N.M.V.B. Achteraf zullen ze dienen voorzien te worden van een stempel of zelfklever met aanduiding van de provincie.

De gezinskaarten van de personeelsleden N.M.V.B. zullen geldig zijn op het net van de M.I.V.G., indien aangeduid op de kaart. Voor de personeelsleden die reeds een vervoertitel aangekocht hebben bij de N.M.V.B. is terugbetaling voorzien.



de betaalde prijs per voertuig 15 % hoger, wat veel meer is dan de gemiddelde prijsstijging. Hieruit blijkt dat de burger stilaan duurdere auto's koopt.

Bron: Financieel-Economische Tijd.

Woordje van de Voorzitter

Beste MIVG-vrienden,

In naam van het Bestuur van de Vriendenkring wens ik U en uw familie van harte een vreugdevol, vredevol en gezond nieuwjaar.

Mijn eerste jaar als voorzitter zit er op en ik mag met tevredenheid terugblikken over het verlopen jaar. Er was een goede samenwerking in alle geledingen. We doen verder op de ingeslagen weg, maar we mogen nooit tevreden genoeg zijn. Het is onze grootste wens voor 1989 terug op de medewerking van alle personeelsleden te mogen rekenen om er een vruchtbaar werkseizoen van te maken.

Daarvoor is natuurlijk uw steun nodig. Zonder uw lidmaatschap zijn wij niets en ik zou geen voorzitter zijn als ik daar alweer bij U eens niet zou komen voor aankloppen. Wij hopen in ieder geval op nog meer leden. Een lidkaartje kost slechts 75 frank, geeft recht op een tombola en betekent voor de werking van uw personeelsvereniging een enorme steun.

Voor inlichtingen over het lidmaatschap kunt U altijd terecht bij de diverse bestuursleden. Ikzelf ben steeds bereikbaar van 9 tot 11 uur op de vrijdagen met halve dag prestatie in de wachtplaats op de tweede verdieping van het administratief gebouw (tel.: 30 41 95 toestel 53). Op de andere dagen ben ik privé te bereiken op het nummer 27 80 28 na 18 uur.

Met mijn oprechte dank bij voorbaat, verblijf ik inmiddels met vriendschappelijke groeten.

Roland VAN DE VIJVERE



MINIVOETBAL M.I.V.G.

Uitslagen:

Stadskas-M.I.V.G.	7-9
M.I.V.G.-DISC	3-4
Sidmar-M.I.V.G.	3-2
M.I.V.G.-Moore	15-4
R.V.A.-M.I.V.G.	15-9
M.I.V.G.-Havenpolitie	4-17

kwetste spelers moesten afrekenen: vier tot vijf mensen moesten wij om de week soms missen. En zoals U weet wordt minivoetbal maar met vier gespeeld! Maar wij laten de moed niet zakken: we proberen er in de 2de ronde nog iets van te maken.

De uitslagen van onze ploeg zijn niet zo glunderend als vorig jaar. Daar kunnen echter ernstige verontschuldigen voor ingebracht worden omdat wij met heel wat ge-

Tot dan!

Roland Van de Vijvere



Uitslag lidkaarten (Tombola 1988)

- 1e prijs nr. 61
- 2e prijs nr. 270
- 3e prijs nr. 213
- 4e prijs nr. 156
- 5e prijs nr. 206
- 6e prijs nr. 222
- 7e prijs nr. 252
- 8e prijs nr. 84
- 9e prijs nr. 229
- 10e prijs nr. 300

Prijzen af te halen bij Van de Vijvere Roland, voorzitter Vriendenkring

Nieuwe lidkaarten 1989 zijn te bekomen via alle bestuursleden van de Vriendenkring

Bal Vriendenkring M.I.V.G.

ZATERDAG 4 MAART 1989

In de refter van de Maatschappij, Brusselsesteenweg 361, Gentbrugge

Deuren open om 20 uur
Muziek om 21 uur

MET:

GASTZANGER-PRESENTATOR
ANIMATOR-DEEJEE

Roland Vincent

en zijn
Allround Music Disco & Lightshow

INKOM: 50 FRANK

Kaarten te bekomen bij alle bestuursleden van de Vriendenkring

**Dit mag U niet missen!
Drank aan democratische prijzen!**



Afdeling BILJART

Uitslag van het speeljaar 1987-1988

Kampioenschap BANDSTOTEN 1988

	matchpunten	gemiddelde	te spelen punten
1 De Muynck G.	160	1.224	21
2 Vander Schueren H	158	1.097	21
3 Gillis A	157	0.923	18
4 Stevens O	155	1.151	21
5 Vanderdonck M	144	1.722	30
6 De Meyer P	138	1.221	21
7 Schijnkels R	132	0.918	18
Drossaert	132	1.390	25
9 Rayée L	108	1.299	25
Raemdonck A	108	0.665	15
11 Dubois O	106	0.879	18
12 Sciffer M	103	0.668	15
13 De Koning G	92	0.428	12
Van Holsbeke W	69	1.542	
De Bleecker J	56	1.007	

Beste match: De Meyer P
Hoogste reeks: Gillis F
Rode lantaarn: De Koning G

Kampioenschap VRIJ SPEL 1988

	matchpunten	gemiddelde	te spelen punten
1 Vander Schueren H	146	1.230	35
2 Scijnkels R	141	1.160	30
3 Vanderdonck M	140	2.276	55
4 Rayée L	132	1.728	45
5 Gillis O	129	0.910	25
6 De Meyer P	126	1.404	35
7 Sciffer M	124	0.883	25
8 Drossaert P	120	1.643	45
9 Raemdonck A	112	0.881	25
10 De Muynck G	109	1.465	40
11 Stevens O	104	1.242	35
12 Dubois O	98	0.961	25
13 De Koning G	77	0.481	20

Beste match: De Meyer P
Hoogste reeks: Stevens O
Rode lantaarn: De Koning G



Koningsfeest

Het koningsfeest ging door op 1 oktober 1988 in de feestzaal van „Chalet de Maalte” in het Maaltepark. Het feest werd geopend door schepen Bracke. Tevens reikte hij de naar hem genoemde wisselbeker uit, die dit jaar door de M.I.V.G. gewonnen werd. Het feest met uitgebreid eten, drank en muziek werd een groot succes en duurde tot in de vroege uurtjes.

Individueel Kampioenschap Intermiv

Op zaterdag 5 november 1988 werd te Brussel het individueel kampioenschap biljart 1988 gespeeld tussen M.I.V.B., M.I.V.A. en M.I.V.G.

Het werd een enorm succes voor de M.I.V.G. die twee van de drie uitgereikte bekens veroverde.

A. Raemdonck voor de hoogste reeks en G. De Muynck voor de kortste partij, Dubucq van de M.I.V.B. werd kampioen.

Door de opkomst van de talrijke echtgenote's, verliep het tornooi in een aangename en prettige sfeer.

Trofee Intermiv

Op zaterdag 10 december 1988 zijn wij als tweede geëindigd op het tornooi „Inter-M.I.V.-trofee”. M.I.V.B. werd eerste en M.I.V.A. werd derde. Het puntenverschil was miniem, zodat alles afhing van de laatste match om de eerste plaats te veroveren. Het werd zoals altijd een heerlijke dag voor de spelers, echtgenoten en kinderen. Wij kijken reeds uit naar 4 maart 1989: dan gaan wij terug naar Brussel om de M.I.V.G. te vertegenwoordigen. Geïnteresseerden kunnen steeds contact opnemen met Gratien De Muynck.

Gratien DE MUYNCK

Snookerclub M.I.V.G.

Op initiatief van collega's Georges De Weirde, David Hillaert, Elie Van Bogaert en Guy Leveugle, werd op 8 november 1988 binnen de Vriendenkring van de M.I.V.G. een „Snookerclub” opgericht.

Er werd gestart met 24 leden (momenteel zijn het er reeds 30) waarvan 17 leden het bestuur kozen. Hun voorkeur ging naar Leveugle Guy als Voorzitter-sekretaris, Van Bogaert Elie als ondervoorzitter, De Bosscher Marie-Claire als schatbewaarster en Hillaert David en Schepens William als commissarissen. Op de eerste speeldag, 8/11/1988 was de Voorzitter van de Vriendenkring Roland Van de Vijvere aanwezig, die de



club kwam aanmoedigen en succes toewensen. En succes was er, want we startten met 7 tafels en nu moeten we er reeds 9 huren om iedereen aan zijn trekken te laten komen. Er wordt wekelijks gespeeld

(niet op 27 december 1988) op dinsdagavond vanaf 19 uur tot in de late uurtjes in de Snookerhal „De Dampoort” Dendermondsesteenweg 50 te Gent. Supporters altijd welkom. Eventueel geïnteresseerden

kunnen altijd inlichtingen bekomen bij één van de bestuursleden of op dinsdag in de Snookerhal.

Leveugle Guy
Voorzitter-sekretaris

Sint-Eloofeest 1988

Met 65 deelnemers kon het St.-Eloofeest op 2 december om 15 uur terug van start gaan. Bestuurder Directeur-Generaal de heer Roose liet zich verontschuldigen. De heer Lambert, directeur exploitatie, had de eer om het eerste lot van onze tombola te trekken. Het kwam toe aan Roland Van de Vijvere, met als prijs een 20-delig eetservice. Van toeval gesproken! Na het aperitief volgden de traditionele koffie met brioches. Er werd gekaart, gebiljart en gezellig gebabbeld onder het drinken van een glaasje. Omstreeks 21 uur was het misstil in de refter, iedereen was tevreden huiswaarts gegaan (of was het nog een beetje te vroeg?). Tot volgend jaar!

Roland VAN DE VIJVERE



Atletiek

Onze collega André Thielemans, 54 jaar, veroverde respectievelijk de tweede en de eerste plaats in de Europacup voor veteranen „Lange en Korte Afstandslopen”. Met 720 deelnemers aan de start waaronder 75 veteranen moest gelopen worden in vijf verschillende landen: België-Grijsloke, Duitsland-Mönchengladbach, Luxemburg-Luxemburgstad, Frankrijk-Valenciennes, Nederland-Grauw. Er waren vijf verschillende afstanden: 20 km, 14 km, 10 km, 24 km en 27 km.

Uitslag Lange Afstand

- 1 Rutten Paul, Mönchengladbach
- 2 Thielemans André, Gent-St.-Amandsberg
- 3 Sentis Leo, Luxemburg

Uitslag Korte Afstand

- 1 Thielemans André, Gent-St.-Amandsberg
- 2 De Loose Marcel, St.-Niklaas
- 3 Wilczek Ralph, Düsseldorf

André THIELEMANS

Vakantie 1989

Wilt U een aangename uitstap meemaken of volgende zomer een goedkope vakantie boeken, dan kan dat via ons personeelslid Adrien Westelinck. Van 22 tot en met 29 juli 1989 bijvoorbeeld kunt U voor 12.400 frank naar Spital am Pyhrn in het sprookjesachtige Ober-Osterreich met verblijf in het pension Stefansberg. Volpension en ontelbare interessante uitstappen zijn in die prijs begrepen. Wie kent bijvoorbeeld niet „Im weissen Rössl” aan de Wolfgangsee. Maar eerst wordt op zaterdag 27 mei nog een dagtrip gepland naar de Efteling voor 400 frank. Alle inlichtingen kunt U bekomen bij Adrien Westelinck, Jean-Jaureslaan 43 in Gentbrugge, tel. 30 30 43. Voor de zomerreis moet wel vóór 31 januari 1989 worden ingeschreven.

Adrien WESTELINCK

Aankoopvoordelen

KWALITEITSKLEDING
KONFEKTIE
MAATWERK

Hutson

Alles wat de moderne heer nodig heeft om zich perfect te kleden.

Langemunt 18 9000 Gent
Tel. 23 95 00

Bij **HUTSON** krijgt U speciale korting op vertoon van uw lidmaatschapskaart van M.I.V.G.



MIVG-krant is een driemaandelijks uitgave van de
Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent.
Vijfde Jaargang, nr. 19

Werkten mee aan dit nummer:

Erik De Keukeleire, Pierre De Meyer, Danny De Ronne,
Jean-Pierre De Wilde, 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 28 februari
1989. Voor de publicatie van grotere artikels en
fotomateriaal wordt best eerder met de redactie
kontakt opgenomen.



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

Drukkerij De Riemaecker
Nukerke (Maarkedal)

DRIEMAANDELIJKS
1 JANUARI 1989
POSTKANTOOR GENT X