

Rij maar an...

de krant van de mondige openbaar vervoergebruiker

Jaargang 2, nr. 1 - januari '83

Verschijnt maandelijks behalve in juli en augustus

DE NIEUWJAARSWENSEN VAN EEN OPENBAAR VERVOERGEBRUIKER

Steeds minder, steeds duurder

Wat men zich als gebruiker van het openbaar vervoer voor 1983 noodgedwongen wel moet toewensen gelet op de meer dan sombere omstandigheden, is dat er in dit jaar tenminste evenveel of even weinig comfort en dienstverlening verstrekt zal worden als in 1982. Want beter wordt het nooit meer, alléén de kans op slechter zit er nu nog in. Wat het openbaar vervoer betreft, is het een aftelsom geworden. Geen honderd jaar zal de Belgische mensheid van zo'n stelsel geprofiteerd kunnen hebben, tegen een schappelijke prijs.

In het begin van deze eeuw was mijn grootvader onderwijzer in Putte, tussen Mechelen en Heist-op-den-Berg. Sommige dagen was er première in de opera in Antwerpen. Dan haastte hij zich na de school naar huis om zich te verkleeden, en dan de stoomtram op naar de stad. Hij beleefde de opvoering en kwam in de late avond rustig weer naar huis. Nu hoef je er niet meer aan te denken, vanuit Putte zou je al in de vroege middag op stap moeten.

In mijn stad, in Brussel, nam ik in de jaren vijftig vier keer per dag twee trams naar school. Ik wist dat ik om 8 u. 26 ten laatste aan het depot van Woluwe de tram op moest, om via overstappen aan het Jubelpark nog net op tijd te komen, voor de school die om 8 u. 45 begon achter de Kapellekerk. Ik moest telkens wel rennen van de tramhalte op het Vossenplein, waar ik de schoolbel al kon horen, maar haalde (meestal) nog net de rij. Nu hebben we de metro en wat al niet meer, maar geen mens zou er nog aan mogen denken. Precies dezelfde verplaatsing vergt nu tenminste drie kwartier.

En ze is natuurlijk veel duurder geworden. De huidige PVV-minister Herman De Croo heeft voor eens



en voor altijd uitgevaardigd dat er geen frank, niet één, nog bij kan bij de miljarden die de maatschappijen van openbaar vervoer, van spoorweg tot stadsbussen, uit zijn begroting van Verkeerswezen ontvangen. De rekening is snel gemaakt. De kosten voor investeringen, brandstof en personeel blijven stijgen. Wie het dan moet bekopen, is de zogenaamde reiziger. Er zullen zich minder rijtuigen aandienen, ze zullen nog minder schoongemaakt worden, de afstand tussen de haltes zal nog langer worden, er zullen lijnen verdwijnen. We gaan opnieuw naar een samenleving waarin eenieder maar voor zichzelf moet zorgen.

En wie niet per auto rijdt, wel dat hij dan thuis blijft. Bij ontstentenis van een beleid van openbaar vervoer zullen wij gedwongen zijn onze ruimtelijke ordening te herzien. Geen genade voor wie in Zwijnaarde, Overijse of Boechout woont. Wie niet op eigen kracht in de hoofdstad kan geraken, heeft er niets te maken. Met het stijgend aantal werklozen lijkt het overigens sprekend alsof ze dat alvast aan het organiseren zijn. We gaan deze dagen naar de half miljoenste Belg die sowieso geen openbaar vervoer nodig heeft, omdat er niets is waarheen hij zich zou moeten verplaatsen.

J. STRUYE ■

« HET BONDIGE NOODPLAN-ARTIKEL »

De NMBS weet maar al te goed wat « sneeuwpret » betekent. Geïnspireerd door het feit dat de jongste drie jaar het spoorwegverkeer groten-deels lam lag en onder het motto « Beter voorkomen, dan genezen » heeft onze treinmaatschappij onlangs een noodplan uitgewerkt en gepubliceerd. Het gaat hier om maatregelen die genomen zijn om een vlot verkeer van de reizigerstreinen tijdens de winterperiode mogelijk te maken.

De afgelopen barre winters zijn er dus duidelijk niet voor niets geweest, want in het vriesweer, het ijs en de sneeuw werden de krachtlijnen gesmeed voor dit nieuwe plan: — een verminderd treinverkeer, en — de verwarming van de strategische wissels.

Het plan voorziet in twee fasen. Fase 1 gaat in van zodra er sneeuw valt en de temperatuur min 6 graden is. De tweede fase zal worden toegepast als het nog kouder wordt. Gezien de beslissing meestal zal vallen op basis van weersvoorspellingen, bestaat dus de mogelijkheid dat het plan in werking wordt gesteld zonder dat er een onmiddellijke noodzaak is.

In de eerste fase, voorziet de NMBS in de afschaffing van een 40-tal treinen van en naar Brussel, tijdens de piekuren (ochtend en avond). Fase twee beperkt het treinverkeer nog meer. Op dat ogenblik zal men een vervangingstreindienst inleggen op de naar Brussel samenlopende assen. Bij deze tweede fase is men ervan uitgegaan dat bij erge verkeersstoringen in het Brusselse (Noord-Zuid-verbinding), de gevolgen minder voelbaar zijn naarmate men zich van onze hoofdstad verwijderd. Daarom werd er een reeks stations gekozen, die een regelende rol vervullen voor het Brussel-Zuid gerichte verkeer.

Deze stations zijn Jette, Leuven, Nijvel, Baulers, 's Gravenbrakel, Halle, Denderleeuw en Vilvoorde.

Deze maatregelen zouden iets of wat onbelangrijk zijn, ware het niet dat ze zonder de bijzondere bescherming van een aantal wissels zouden uitgevoerd worden. Inderdaad 284 « strategische wissels » zullen beter verwarmd worden. Omdat zij beter zouden beschermd zijn tegen vriesweer tot min 11 graden, werd de verwarmingsmogelijkheid van de wissels verdubbeld dank zij de aanbreng van gasverwarmingsinstallaties. Op het einde van de winter zullen er nog sterkere installaties worden gebouwd, die een vermogen kunnen laten gelden van 400 tot 600 Watt per meter spoor.

Om deze twee fasen van het noodplan zo snel mogelijk te verzekeren, werden interventieploegen opgeleid. Om deze

(Zie vervolg blz. 4)

INTERCITY'S, LANGGELASTE TREINDIENSTEN!

EINDELIJK: HET NMBS HERSTRUKTURERINGSPLAN



NMBS

Naar goede Belgische gewoonten moeten onderhandelingen hier altijd wat langer duren. Ook zo met het hervormingsplan van onze spoorwegen. De raad van beheer heeft dan toch de bespreking ervan kunnen afronden en het voor advies naar de Gewestelijke Economische raden doorgestuurd. Op 15 maart moeten die hun mening daarover bij de NMBS binnenbrengen. De minister van verkeer zal dan een definitieve beslissing nemen. Dan, einde mei '84 op het ogenblik dat normaal de nieuwe dienstregelingen in voege treden, wordt alles overhoop gehaald. Niets blijft hetzelfde. Het project wordt door de NMBS-mensen trouwens ook aangeduid met de naam TABULA RASA: de propere lei. De gereorganiseerde

dienst zal 5 soorten treinen omvatten:

— De **intercity's (IC)**: de paradedepaardjes van het nieuwe plan. 12 IC-lijnen zullen lopen over lange afstanden en slechts enkele goed gekozen stopplaatsen bedienen. Daardoor zal hun gemiddelde snelheid bijzonder hoog zijn: ca. 80 tot 100 km/u. Zij halen maxima van 140 tot 160 km/u. En daarmee kunnen zij de concurrentie met het wegverkeer vlot aan.

— De **interregio-treinen (IR's)**: Op 18 andere lijnen zullen IR's rijden: de opvolgers van de huidige semi-direkten, maar dan met een veel duidelijker gezicht. Achter de huidige benaming « Semi-Direkt » gaat van alles schuilen: van een bijna-direkt tot een bijna-omnibus. Dat is er bij de IR's niet meer bij. Geen overwachte dingen meer op het spoor! Wel een deugdelijke verbinding van het hinterland van de grote stations met de IC-treinen, want dat is één van hun hoofdtaken.

— De **stoptreindiensten**: In dit soort diensten is er lelijk huis gehouden: bijna de helft van het aantal stoptreinen valt weg. Tegelijk daarmee worden ongeveer 306 van de 835 nu bestaande stopplaatsen gesloten. Wat er over blijft zijn die stations waar ofwel voldoende volk opstapt, of waar de vervangoplossing per bus nog veel meer zou kosten dan de stoptreindienst.

— De **speciale treinen**: In deze categorie zitten alle treinen die omwille van speciale omstandigheden moeten bijgezet worden: treinen die niet elk uur hoeven te rijden, zoals bv. de forenzentreinen's morgens en 's avonds. In een tweede groep treft men de toeristische weekendtreinen aan die in het zomerseizoen rijden tussen de grote steden en de kust of de Ardennen.

— De **internationale treinen**: op bepaalde verbindingen zijn die reeds in het intercitynet opgenomen, bv. Oostende-Keulen of Antwerpen-Rijssel of Luik-

Luxemburg. Maar een reeks lange-afstandstreinen rijdt niet elke uur, als bv. de Italia-express, of de trein Brussel-Kopenhagen, of Parijs-Moskou. Die treinen blijven buiten de kadansen vallen.

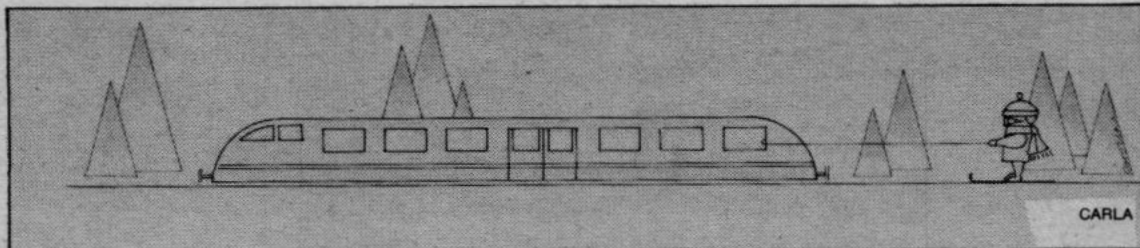
De eerste drie soorten treinen zullen stipt elk uur rijden, volgens een klokvast patroon, van 's morgens tot 's avonds. Dat wil zeggen dat men minstens elk uur vanuit elk station dat ligt op een IC-, een IR- of een stoptreindienst-verbinding naar elke andere bediende stopplaats kan rijden. Dat wil dus ook zeggen dat de aansluitingen ook altijd dezelfde zullen zijn, zowel wat betreft de plaats als de overstaptijd. Dat zal de duidelijkheid en de herkenbaarheid van het systeem sterk verhogen.

De treinverbindingen zullen na de reorganisatie over veel langere reiswegen verlopen dan nu het geval is. Nu ziet men een treintje pendelen tussen Mechelen en Sint-Niklaas, en een ander tussen Mechelen en Leuven. In de toekomst zal er één verbinding lopen van Leuven over Mechelen naar Sint-Niklaas. Er zal dus veel minder moeten overstapt worden. Over stopplaatsen en trajecten berichten wij verder op pag. 4.

Een aantal IC-lijnen bestaan nu reeds en zorgen voor een snelgroeiend cliënteel: De Oostende-Brussel-Keulen is er zo een. Oostende-Gent-Antwerpen-Roosendaal eveneens. Maar bij het in voege treden van « het plan » zullen ook van die treinen de dienstregelingen totaal veranderen.

Bij de Nederlandse en Zwitserse spoorwegen is de invoering van het IC-principe op hun net van start kunnen gaan met een aanzienlijk hoger aanbod van treindiensten. Bij ons werd er in tegendeel fiks in de vleugels geknipt en daar zijn in de eerste plaats de stoptreinen het slachtoffer van geworden. Volgens de NMBS is die ingreep verdedigbaar want zij berekende dat een stop-

(Zie vervolg blz. 4)



CARLA

Uitgegeven door de B.R.T.-televisie, Dienst Vrije Tijd
Redactie-adres: BRT-Aktie Openbaar Vervoer Kamer 10L58.
August Reyerslaan 52, 1040 BRUSSEL. Tel. (02) 737 55 35.

Eindredactie: Stev Van Thielen.

Verantw. uitg.: Frans Frederickx, Lispersteenweg 16, bus 3-2530 BOECHOUT

STOPDIENST

NICE, NIET NIKS

— Van videorecorder tot videobus —

Hoelang nog wachten op de volgende bus of tram? Is hij net vertrokken of zal hij over enkele ogenblikken aankomen?

Tot voor kort was er nog geen afdoend middel of gepaste remedie voor dit « wachthok-syndroom », eigen aan ongeduldige reizigers. Daar is echter onlangs verandering in gekomen. Bij de Franse firma SEREL ging er immers een lichtje branden. In dat moment van verlichting dokterde men daar een systeem uit dat tegemoet komt aan één der voornaamste wensen, die de gebruikers van het openbaar vervoer formuleren: « Beter geïnformeerd worden ».

Dit nieuwe systeem kreeg de naam « VIDEOBUS » mee.



De nieuwe halte-akkommodatie met de informatiepanelen verstoort het stadsbeeld van Nice niet.

Op het informatiepaneel dat het belangrijkste onderdeel vormt van de videobus, kan de reiziger precies aflezen welke bus op welke lijn het eerst komt en hoe lang het nog duurt.

Aan elke bushalte treffen de kandidaat-reizigers zo'n overzichtelijk bord aan, waarop het traject is aangeduid van elke buslijn, die aan de halte voorbijkomt.

Een rij lampjes lichten één voor één op, naargelang de bus op zijn reisroute vordert. Het laatste lampje duidt de zone aan, juist voor de halte waar het bord is opgesteld. Vermits tussen de verschillende op het paneel vermelde haltes ook de normale rijtijden zijn aangeduid, kunnen de gebruikers gemakkelijk berekenen hoe lang ze nog zullen moeten wachten.

Onder de zonwuiwende platanen en oranjelaars van het Zuidfranse NICE heeft de videobus proef gelopen. En met succes, want er werd besloten het systeem uit te breiden tot het hele stedelijke vervoernet, tot grote voldoening van de « wachtenden », die nu niet langer meer in het ongewisse wor-

den gelaten over hun autobus. Dergelijk en duidelijk mag men dus deze nieuwe vorm van informatieverstrekking wel noemen. Trouwens een opiniepeiling over de kennis en het gebruik van de videobus op de drie proeflijnen pleitte helemaal in het voordeel ervan. Uit deze enquête bleek dat 67 % van de reizigers het systeem kent, 16,5% van de reizigers, die videobus niet kennen toevallige gebruikers van het openbaar vervoer zijn. Van de reizigers die het systeem kennen raadpleegt 75 % de informatiepanelen; 58% is zeer tevreden, 4 % tevreden en 33 % zegt het praktisch te vinden. 76 % van wie het systeem kent en raadpleegt zijn voorstanders van een uitbreiding tot andere lijnen.

Naast het betere wachtcomfort en het meer veilige haltegedrag — geen lange nekken meer, of durfals, die zich op het wegdek wagen, om te kijken waar de bus blijft —, heeft dit videobussysteem nog andere kwaliteiten. Zo zijn de technische mogelijkheden en perspectieven die dit systeem opent grandioos.

In Nice werkt de Videobus vrij eenvoudig. Elke bus op de lijn is uitgerust met een zender-ontvanger, die radarsignalen stuurt naar bakens, die langs het traject zijn opgesteld. Bij de aanvang van de rit stelt de bestuurder het juiste lijnnummer in. Deze gegevens worden tijdens de rit uitgezonden naar de radarbakens die ze decodeert en via een telefoonlijn doorstuurt naar de panelen bij de haltes, waar dan het juiste lichtje gaat branden.

Een andere gebruiksmogelijkheid van dit radarsysteem is de elektronische besturing van de lijnaanwijzer van het voertuig. Bij een verdere uitbreiding en perfectie van dit systeem kan het ook nuttig zijn voor de passagier in de bus. Denken we maar aan de aankondiging van de volgende halte in het voertuig zelf.

Gekombineerd met het videobus-systeem ontwikkelde de Franse firma een methode « Busmatic » genoemd. Deze « busmatic » laat toe aan de voertuigen van het openbaar vervoer automatisch de verkeerslichten te beïnvloeden. Nadert bijvoorbeeld een autobus een kruispunt, waarvan het licht op rood gaat springen, dan zal dit verkeerslicht dank zij « busmatic » wat langer op groen blijven, zodat de bus zonder stoppen het knooppunt kan passeren.

Een dergelijke beïnvloeding van de verkeerslichten — gelijkaardige systemen zijn in ons land reeds in Brussel (MIVB) in gebruik — verhoogt natuurlijk zeer sterk de zo geëerde DOORSTROMING van het openbaar vervoer in stadscentra.

Een aanvullend voordeel en een verdere stap in de toepassing van



Op het informatiepaneel kan de reiziger konstante, visuele en exakte informatie vinden over de positie van de voertuigen op elke lijn. Lijnnummer, bestemming en wachttijd, alles is duidelijk weergegeven.

Videobus en Busmatic is de inrichting van een centrale post met behulp van een computer. Alle informatie (het brandstofverbruik van de bus, afgelegde afstand, snelheid, aantal passagiers, enz.) zou daarin verzameld en gestockeerd kunnen worden om dan ver-

der te gebruiken in statistieken en dergelijke.

Misschien kan er langs deze weg een opening gevonden worden naar een meer klantvriendelijke « service »... de toekomst is echter korter bij dan men denkt...

S.V.T.

OOK HELSINKI PER METRO

Het rijtje van steden met een metro is weer langer geworden. Helsinki, de hoofdstad van Finland, heeft sinds kort een 11,2 km lange metrolijn.

Voor wie in Helsinki thuis is: de nieuwe lijn loopt van Rautatientori naar Itäkeskus, langs het Centraal Station. De nieuwe metro ligt maar voor 4 kilometer in tunnel, voor het overige in uitgraving of zelfs op grondniveau.

Kenneren zeggen dat Helsinki nu de meest imposante metro heeft. Door het breedspoor, waarop hij rijdt (1.520 mm, ongeveer zoals de treinen in Finland en Rusland) en door zijn design (opgemaakt door een kunstenaar) zien de nieuwe metrostellen er heel indrukwekkend uit.

Zij rijden op 750 V gelijkstroom met draaistroommotoren, en nemen hun stroom van een derde rail.

Tegen 1985 wordt de lijn aan beide zijden nog een eindje verlengd.

Roel De Jong.

SHOGUN BOUWT DE SEIKAN

's werelds langste en duurste tunnel

In het land van de Rijzende Zon bouwt men nu al gedurende bijna twaalf jaar aan wat moet doorgaan voor 's werelds langste tunnel. Het kunstwerk, dat veelbetekend «SEIKAN» werd gedoopt, moet een 53,85 km lange spoorwegverbinding tot stand brengen tussen de eilanden Honshu en Hokkaido. Als alles vlot verloopt zal de tunnel in 1986 in gebruik genomen worden. Op dat ogenblik zal er zo'n slordige 650 miljard yen onder de grond begraven zijn. Maar met deze investering zal het verkeer tussen beide eilanden in 50 minuten verlopen. Thans duurt de overtocht met de ferry vier en een half uur. Per trein zal de afstand tussen de Japanse hoofdstad Tokio en Sapporo, de grootste stad op Hokkaido dan kunnen afgelegd worden in zes uur tijd. Nu zet de supersnelle «shinkansen» er zowat veertien uur over.

Met het oog op de economische ontwikkeling van Hokkaido, en omdat de ferry-verbinding thans tenminste tachtig keer per jaar wordt onderbroken wegens het barslechte weer, werd in 1971 be-

gonnen met deze reusachtige onderneming.

Dat werd geopteerd voor een tunnel, is te verklaren door de klimatologische en geologische omstandigheden in de zeeëngte; de diepte van het zeewater en de kracht van de stroming maakten de bouw van een immense brug onmogelijk. Tevens was zo'n brug gevaarlijk door de frekwentie van de aardbevingen in Japan.

De tunnel zal op zijn diepste punt zowat 100 meter onder de grond lopen en 240 meter onder het wateroppervlak. De eigenlijke afstand onder water van de «seikan» bedraagt 23,3 km. Het hele systeem bestaat echter uit drie pijpen: een piloottunnel, voor geologische activiteiten, waterafvoer en luchtverversing; een onderhoudstunnel, voor het transport van materiaal en opruimingswerken; de hoofdtunnel. Deze laatste is 11 meter breed en zal plaats bieden voor twee spoorlijnen (één voor de shinkansen, één voor gewone, smallere treinen).

Als het peperdure project ten einde zal zijn, zullen er per dag ± vijftig treinen in beide richtingen tussen Honshu en Hokkaido pendelen. De kogeltrein, of shinkansen zal de tunnel doorkruisen met een gemiddelde snelheid van 200 km/u.

In de Japanse pers wordt de hele onderneming heftig bekritiseerd. Volgens sommige kranten zou de kostprijs van de tunnel buitensporig hoog zijn en zou de exploitatie ervan nog altijd duurder uitvallen dan de bestaande bootverbinding.

Misschien kunnen de Fransen en Britten heel wat leren van hun Japanse collega's. Waren er immers geen plannen voor de aanleg van een kanaaltunnel tussen Engeland en Frankrijk, de «Chunnel» genaamd?

S.V.T.

WACHTHOKTWIJFELS BESTAAN OOK TE ANTWERPEN



MIVA hangt sinds enige jaren de passagetijden van de trams aan de halten uit. De informatieve waarde daarvan is natuurlijk afhankelijk van de regelmaat van bus en tram, en die is verre van schitterend. Maar daar zijn niet MIVA maar wel de « wegbeheerders » (de gemeentebesturen en Openbare Werken) verantwoordelijk voor. VIDEOBUS geeft meer reële informatie en kan dus behulpzaam zijn bij het bestrijden van wachtmoedigheid aan de halten.

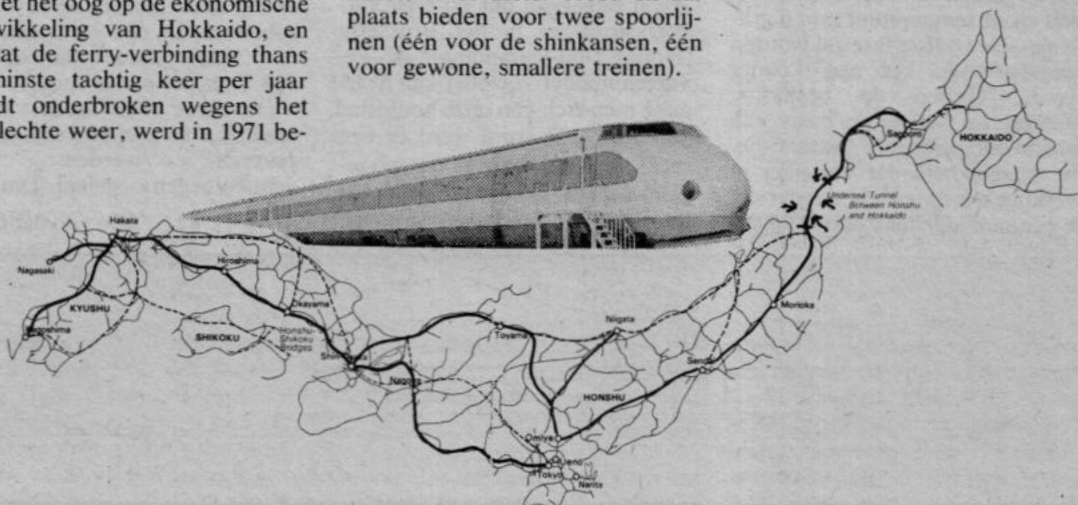
MIVA heeft met kredieten afkomstig van het « fonds voor ontwikkeling van prototypes » het initiatief genomen om een Belgische versie van de videobus te ontwikkelen in samenwerking met een Vlaams bedrijf en met het vooruitzicht op mogelijke belangstelling vanwege buitenlandse klanten.

Videobus zal op de Antwerpse tramlijnen 2 (Groenplaats - Hoboken) en 15 (Groenplaats - Mortsel) uitgetest worden. Dat zijn de lijnen die van de premetro gebruik maken, en die ook verder voor meer dan 90 % op eigen bedding lopen.

Het kan enigszins verwondering wekken dat juist lijnen aan bod komen die reeds een zeer goede frekwentie en regelmaat bezitten, terwijl reizigers van tramlijnen als 8 (Eksterlaar - Zuid) en 11 (Eksterlaar - Melkmarkt) met alle mogelijke plagen van onregelmatigheid te maken krijgen. Het antwoord daarop is dat op de eigen beddingen de detectie-apparatuur gemakkelijker aan te brengen en te onderhouden is, en dat is voor een proefproject wel belangrijk.

Nu maar hopen dat de proef zo positief uitvalt dat de andere lijnen snel aan bod kunnen komen. Volgens ons is immers het nut van VIDEOBUS nog veel groter op lijnen met een schrale dienstregeling, waaronder de meeste buslijnen. Maar de kredieten daarvoor zullen niet zo rijklijk binnenkomen, want videobus is dan ook geen prototype meer, maar een gewoon informatietoestel, ten laste van het gewone exploitatiebudget, en daar staat de bedding bijna droog.

H. V.

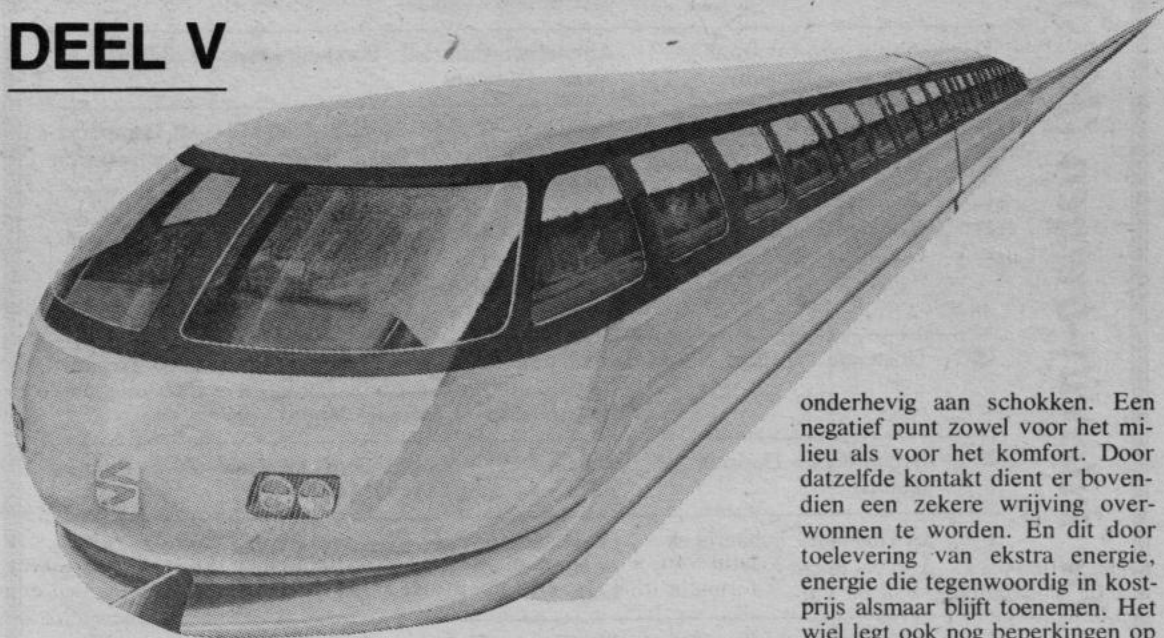


DE HAUTE FUTURE

DE MAGNEETBAAN: EEN LAAGVLIIEGER

Of hoe men hoge toppen kan scheren (zweven)

DEEL V



Waren het niet de Griekse filosofen die beweerden dat de volmaaktheid «rond» moest zijn? Gelijk hadden ze. Trouwens, de zon en z'n planeten — inklusief onze moeder aarde — zijn rond, atomen en elektronen eveneens en bovendien draaien beide systemen in het rond. Zo ook het wiel... het zinnebeeld van de techniek.

Inderdaad, over de mogelijkheid beschikken om aan enorme snelheden (400 km/u. en meer!) en op een geringe afstand van de grond (amper een paar millimeter) — zonder daarbij wezenlijk contact met de aarde te verliezen — zich te verplaatsen is niet niets. De realisatie van dergelijke projecten zullen een ware konkurentie vormen voor een ander openbaar vervoermiddel: het vliegtuig. Zeker

onderhevig aan schokken. Een negatief punt zowel voor het milieu als voor het comfort. Door datzelfde contact dient er bovendien een zekere wrijving overwonnen te worden. En dit door toelevering van extra energie, energie die tegenwoordig in kostprijs alsmat blijft toenemen. Het wiel legt ook nog beperkingen op wat de snelheid betreft. In bochten bijvoorbeeld moet men rekening houden met baanvastheid; op hellingen zorgt de materie waaruit de wielen en het rijvlak vervaardigd zijn voor heel wat moeilijkheden van allerlei aard (stalen wielen op stalen rails kunnen enkel gebruikt worden in niet te heuvelachtige gebieden, rubberen banden op een nat betonnen wegdek garanderen geen optimale baanvastheid bij te hoge snelheden enz....)

Met al deze problemen in het achterhoofd zochten een aantal wetenschappers en techniekers naarstig naar alternatieven. Geen gemakkelijke opgave, want naar een systeem zoeken waarbij het wiel/rail concept gewoon terzijde wordt geschoven omdat het heel eenvoudig niet meer bruikbaar zou zijn wegens instabiele loop, lawaai en verlies van adhesie bij zeer hoge snelheden is niet alles. Een eerste stap in de goede richting was de ontwikkeling van de luchtkussentreinen. Ze werden echter letterlijk en figuurlijk te licht bevonden gezien vnl. de hoge snelheden die men beoogde niet bereikt werden.

Het was Herrmann Kemper die de grondslagen van de elektromagnetische techniek ontwikkelde. Tussen 1930 en 1940 kwam deze tot stand, maar het is pas in 1965 dat men in verschillende staten ernstig werk begon te maken van de magneet- of zweefbaan. Dit vooral in Duitsland en Japan, maar ook in de USSR, Frankrijk, Groot-Brittannië, Canada en de Verenigde Staten.

Ontwikkeling

Onafgezien dat het wiel aan de ideale vereisten voldoet om als enig vervoermiddel te blijven fungeren heeft het ook een aantal nadelen. Hierbij denken we aan de slijtage van het wieloppervlak, het wielmechanisme en de rijbaan of geleiders. Door het contact met de grond maken de wielen hoe dan ook een zekere hoeveelheid lawaai en is het gedragen voertuig (en dus ook de passagiers) altijd

te diep in te gaan op de technische aspecten van dit onderwerp. Daarvoor is het veel te kompleks en bestaan er bovendien zoveel verschillende systemen dat het een vrij moeilijke opgave zou zijn een bondig overzicht te geven.

Een konventionele elektromotor bestaat uit een vast gedeelte (de stator) en een bewegend gedeelte op een as (de rotor). Op basis van magnetisme wordt de rotor steeds rond zijn as gedraaid. Bij de

reeds geboekt heeft in Hamburg zijn hoopgevend.

De HSST (High Speed Surface Transport) is het buitenbeentje van al de magneetbaanprojecten.

Uit dit toestel haalt men snelheden van boven de 500 km/u.; het streefgetal eigenlijk voor dit soort transportmiddel. Prachtige prestaties dus, dat wel, maar ook hier schuilt de gevreesde adder onder het gras van de te grote optimist.



magneetbaan heeft men gewoon die motor uit elkaar gehaald. De rotor en de stator worden lineair en tegenover elkaar opgesteld.

De rotor wordt meegevoerd door het voertuig en de stator is in de baan ingebouwd. In feite is dus de kabine waarin de passagiers zich bevinden de uitgerekte rotor van een elektrische motor, terwijl de baan waarover de zweeftrein glijdt de oneindige uitgerolde stator is van diezelfde motor.

Om de geringe levitatie te bekomen zijn de toestellen uitgerust met supermagneten. Eenvoudig eigenlijk, maar je moet er maar aan denken. Als meest gevorderde voorbeelden kunnen we de TRANSRAPID uit Duitsland en de HSST uit Japan aanhalen. De transrapid funktioneert reeds vier jaar op een test-trajekt van 900 m. De resultaten die men tot nu toe

Het grootste probleem voor dergelijke systemen is ongetwijfeld de installatie van een dergelijke infrastructuur. Ook mogen we de kostprijs niet uit het oog verliezen. Het voornaamste struikelblok is en blijft (en dit geldt ook voor andere nieuwe openbaar vervoerssystemen) de onverenigbaarheid van magneetzweefbanen met het bestaand massavervoer.

Tenslotte blijven het aparte systemen die blijkbaar gedoemd lijken om stadscentra met luchthavens (dit is het geval voor het Japanse voorbeeld), pretparken en handelscentra te verbinden. Dure prestigeprojekten als je het ons vraagt. Misschien kan men in Brussel als het Metrojaanse paard goed en wel getemd is even uitpakken met een Transrapid.

Pol VERDICKT

Het ei van Columbus

Eigenlijk is het systeem dat gehanteerd wordt bij de magneetbaan niets nieuw aan de winkel. De motoren van de treinstellen die we nu kennen zijn trouwens ook gebaseerd op het magnetisme. Ter verduidelijking maken we even een vergelijking zonder daarbij al

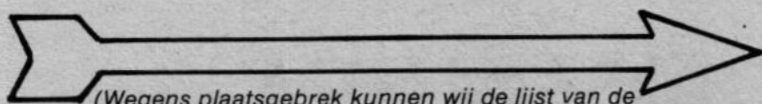
Door de jaren heen heeft het wiel het monopolie van het landverkeer weten te bemachtigen. Buiten een paar sleeën en skischoeters die door een aantal ingesneeuwde marginalen nog gebruikt worden om zich van de ene plaats naar de andere te begeven, laat staan te schuiven, zijn de meeste landvoertuigen momenteel uitgerust met wielen. Het is zeker onze bedoeling niet om hier uitgebreid een overzicht te geven van de diverse soorten wielen in alle maten en gewichten. Het aanbod is daarvoor veel te groot. Nochtans vinden een aantal technisch vooruitstrevende naties hun gading niet in het rijkelijk gedokumenteerde lijstje. Vooral de Duitsers, alhoewel met beide voeten op de grond, zien meer toekomst en heil in «zweef- en glijtechnieken». En het experimentele stadium van prototypes en science-fiktion toestanden kan men sowieso tot het verleden rekenen.

Deze nieuwe techniek — die vnl. zijn toepassing zal vinden in het openbaar vervoer — is aardig op weg om de bestaande vervoersfilosofie fundamenteel te wijzigen en een evolutie op gang te brengen die totaal nieuwe perspectieven zal openen.





OP HET NIEUWE SPOORWEGNET



EINDELIJK: HET N.M.B.S. RESTRUKTURERINGSPLAN

(Vervolg van blz. 1)

trein van vóór de reorganisatie haast dubbel zoveel kost per gereden km (284 F) als een IC van na de operatie (147 F). Stoptreinen zijn traag en veroorzaken dus hoge personeelskosten. Zij moeten veelvuldig stoppen en weer aanzetten en dat betekent een hoge energierekening en een snelle slijtage van remmen, koppelingen, motoren, deuren, enz. En bij de meeste stoptreinen is het aantal opstappers per stopplaats beneden alle ernstige verhoudingen. Op het ministerie van verkeer maakte men zich ook nog zorgen over het feit dat de laatste jaren wel een aantal nieuwe diensten werden ingevoerd, met dikwijls zeer goede resultaten maar dat er anderzijds geen «versleten» diensten verdwenen. Er was geen gelijklopende verhouding tussen de toename van het aantal trein-km en de evolutie van het aantal vervoerde reizigers.

Komt daar nog bij dat de start van het herstrukturingsplan samenvalt met de inkrimping van de exploitatiemiddelen. Mooie dingen die in het ontwerp-net stonden zijn uiteindelijk niet gerealiseerd. Bovendien is het duidelijk dat onder sterke Waalse lobbying tussen voorontwerp en definitief ontwerp een niet te miskennen transfert van te rijden diensten heeft plaatsgevonden naar meer zuidelijk gelegen lijnen...

Voor velen zal het plan een gevoelig kwaliteitsverlies meebrengen.

Hans Verbruggen

« HET BONDIGE NOODPLAN-ARTIKEL »

(Vervolg van blz. 1)

mensen op de juiste plaatsen te krijgen, dokterden de Spoorwegen ook een vervoerssysteem uit, waardoor deze interventiemansschappen kunnen worden opgehaald met dienstwagens en desnoods met bussen en taxi's.

Bij al deze winterse voorzorgen, heeft de NMBS ook de reiziger niet vergeten. De ervaring bij vorige strenge winters heeft geleerd dat er bij de klanten een grote nood aan informatie bestaat. Met een

gen. In de meeste gevallen zal de dienst worden overgenomen door een aangepaste of nieuwe busdienst van de NMVB. Die krijgt voor die klus ca. 400 miljoen toegeschoven. Volgens de NMBS zal het reizigersverlies daardoor minniem blijven. Zelf mikt de NMBS met haar IC's en IR's op een nieuw cliënteel: de ellange en lange afstandsreizigers, die om een hoop redenen de trein tot nu toe niet aantrekkelijk genoeg vonden.

Of die gaan komen opzetten is een open vraag want een paar schaduwen hangen over het plan: op het ogenblik dat het wordt ingevoerd zal de trein juist een periode met forse tariefstijgingen achter de rug hebben. Tegelijk daarmee schijnt de benzineprijs zich te stabiliseren of begint zelfs licht te dalen. En vermits de automobilisten nog altijd verkeerdelijk - alleen maar met hun brandstofkosten rekening houden staat de trein in een moeilijke positie. Een ander element is dat het concurrentieel karakter van de hoge snelheden van de IC's voor een deel wordt teniet gedaan als men tegelijk ook op onze snelwegen de snelheidsgrens gaat optrekken tot 130 km/u. Daartegenover staat dan weer dat men dan misschien uit veiligheidsoverwegingen de trein zal verkiezen boven de aartsgevaarlijk geworden snelweg.

heel apart mededelingssysteem tracht men daar nu aan te verhelpen.

Op papier ziet dit noodplan er prachtig uit, doch men mag er geen wonderen van verwachten. De directeur-generaal van de NMBS wijst erop dat de uitvoering van dit maatregelen-pakket steeds enige hinder zal blijven veroorzaken voor de reizigers.

S.V.T.

De intercity-treinen (IC's)

Nr.	Reisweg	Stopplaatsen
A	Amsterdam - Brussel-Zuid	Antwerpen-Centraal - Berchem - Mechelen - Brussel-Noord - Centraal - Zuid
B	Oostende - Aken Keulen	Oostende - Brugge - Gent-St-Pieters - Brussel-Zuid - Centraal - Noord - Leuven - Luik-Guillemins - Verviers - Aken - (Keulen)
C	Antwerpen-Centraal - Moeskroen (Rijssel)	Antwerpen-Centraal - Berchem - Sint-Niklaas - Lokeren - Gent-Dampoort - Gent-St-Pieters - Kortrijk - Moeskroen - (Rijssel)
D	Antwerpen Centraal - Hasselt - (Keulen)	Antwerpen-Centraal - Berchem - Hasselt - Maastricht - Aken - (Keulen)
E	Oostende - Roosendaal	Oostende - Brugge - Gent-St-Pieters - Gent Dampoort - Lokeren - Sint-Niklaas - Berchem - Antwerpen-Centraal - (Roosendaal)
F	Knokke/Blankenberge - Genk/Visé - (Maastricht)	Knokke-Duinbergen-Heist / Blankenberge - Brugge - Gent-St-Pieters - Brussel-Zuid - Centraal - Noord - Leuven - Tienen - Landen - St-Truiden - Hasselt - Genk - Borgworm - Ans - Luik - Guillemins - Visé - (Maastricht)
G	Oostende - Brussel-Noord	Oostende - Brugge - Torhout - Roeselare - Izegem - Kortrijk - Oudenaarde - Zottegem - Denderleeuw - Brussel-Zuid - Centraal - Noord
H	Schaarbeek - Doornik - (Rijssel)	Schaarbeek - Brussel-Noord - Centraal - Zuid - Edingen - Aat - Leuze - Doornik - (Rijssel)
I	St-Ghislain - Schaarbeek	(Valenciennes) - St-Ghislain - Bergen - Zinnik - 's Gravenbrakel - Brussel-Zuid - Centraal - Noord - Schaarbeek
J	Moeskroen - Luik - Liers	Moeskroen - Herseaux - Doornik - Bergen - La Louvière - Charleroi-Zuid - Namen - Hoei - Luik-Guillemins - Luik-Paleis - Liers
K	Antwerpen - Charleroi-Zuid	Antwerpen-Centraal - Berchem - Mechelen - Brussel-Noord - Centraal - Zuid - Nijvel - Marchienne-au-Pont - Charleroi-Zuid
L	Brussel-Zuid - Luxembourg	Brussel-Zuid - Centraal - Noord - Schuman - Leopoldswijk - Ottignies - Gembloers - Namen - Ciney - Marloie - Jemelle - Libramont - Aarlen - Luxemburg

De interregio-treinen (IR's)

Nr.	Reisweg	Stopplaatsen
a	Antwerpen-C. - Charleroi-Z.	Antwerpen-Centraal - Berchem - Nekkerspoel - Mechelen - Vilvoorde - Brussel-Noord - Centraal - Zuid - Eigenbrakel - Nijvel - Luttre - Pont-à-Celles - Marchienne-au-Pont - Charleroi-Z.
b	Geraardsbergen - Antwerpen-C.	Geraardsbergen - Edingen - Halle - Brussel-Zuid - Centraal - Noord - Vilvoorde - Mechelen - Nekkerspoel - Berchem - Antwerpen-Centraal
c	Antwerpen-C. - Leuven	Antwerpen-Centraal - Berchem - Lier - Heist-op-den-Berg - Aarschot - Leuven
d	Antwerpen-C. - Neerpelt	Antwerpen-Centraal - Berchem - Lier - Herentals - Geel - Mol - Lommel - Neerpelt
e	Ronse - Eeklo	Ronse - Oudenaarde - De Pinte - Gent-St-Pieters - Gent-Dampoort - Eeklo
f	Ieper - Turnhout	Ieper - Menen - Kortrijk - Harelbeke - Waregem - Deinze - De Pinte - Gent-St-Pieters - Wetteren - Dendermonde - Mechelen - Lier - Herentals - Tielen - Turnhout
g	Gent-St-Pieters - Brussel	Gent-St-Pieters - Wetteren - Aalst - Denderleeuw - Brussel-Zuid - Centraal - Noord - Schuman - Leopoldswijk - Ottignies - Gembloers - Namen
h	Lokeren - Brussel - Aalst namen	Lokeren - Zele - Dendermonde - Brussel-Noord - Centraal - Zuid - Liedekerke - Denderleeuw - Aalst
i	De Panne - Geraardsbergen	De Panne - Koksijde - Veurne - Diksmuide - Kortemark - Lichtervelde - Tielt - Deinze - De Pinte - Gent-St-Pieters - Zottegem - Lierde - Geraardsbergen
j	Denderleeuw - Bergen	Denderleeuw - Ninove - Geraardsbergen - Lessen - Aat - Jurbise - Bergen
k	St-Niklaas - Leuven	St-Niklaas - Temse - Bornem - Puurs - Willebroek - Mechelen - Leuven
l	Leuven - Hasselt	Leuven - Aarschot - Diest - Hasselt
m	Liers - Charleroi-Z.	Liers - Luik-Paleis - Luik-Guillemins - Flémalle-Haute - Hoei - Andenne - Namen - Auvellais - Taminnes - Châtelet - Charleroi-Zuid
n	Charleroi-Z. - Manage - Doornik	Charleroi-Zuid - Marchienne-au-Pont - Chapelle-lez-Herlaimont - Manage - La Louvière-Centraal - Bergen - St-Ghislain - Bleton - Péruwelz - Antoing - Doornik
o	Schaarbeek - Binche	Schaarbeek - Brussel-Noord - Centraal - Zuid - Halle - Tubeke - 's Gravenbrakel - La Louvière-Centraal - La Louvière-Zuid - Binche
p	Luik-G. - Gouvy - Bertrix - Dinant - Namen (slechts alle 2 uur)	Luik-Guillemins - Angleur - Poulseur - Aywaille - Trois-Ponts - Vielsalm - Gouvy - Bastogne-Zuid - Libramont - Bertrix - Carlsbourg - Gedinne - Beauraing - Houyet - Anseremme - Dinant - Yvoir - Namen
q	Luik-G. - Luxemburg (slechts alle 2 uur)	Luik-Guillemins - Angleur - Poulseur - Aywaille - Trois-Ponts - Vielsalm - Gouvy - Luxemburg
r	Eupen - Herstal	Eupen - Welkenraedt - Dolhain-Gileppe - Verviers-Paleis - Verviers-Centraal - Pepinster - Nessonvaux - Angleur - Luik-Guillemins - Luik-Paleis - Herstal

DWARSLIGGER

HET



Intercity

-NET

NA DE POLITIEKE STORM

★ fors ingedeukt op zijn noordoostelijke flank

★ Wallonië wint bij

★ station van het jaar: De Pinte

Het herwerkte dienstontwerp van de NMBS-uitbating wijkt op een aantal punten nogal sterk af van het voorontwerp dat in 1978 de pers haalde.

Dat voorontwerp was een louter wetenschappelijke studie vertrekkende van zuiver objectieve gegevens. Het resultaat was duidelijk. In Wallonië zou een bijzonder groot aantal stopplaatsen afgevoerd worden. In Vlaanderen viel het nogal mee, en die ongelijke behandeling bevestigde dat in die andere slechte tijd voor het openbaar vervoer, de jaren '50 en '60, vooral in Vlaanderen was gesnoeid: bij ons kan niet veel meer afgeschaft worden.

In Wallonië stak daarover een storm van protest op en ook in vakbondskringen was er danige ongerustheid over sommige aspecten van het plan, die vooral met de werkgelegenheid te maken hadden. Uiteindelijk wilden de vakbonden nog wel verder praten, maar dan in ruil voor een mammoetfusie tussen Spoorwegen en Buurtspoorwegen. De ministers Chabert, Spitaels en Valmy-Feaux bleken duidelijk geen haast te maken met het plan. Wel werd het fusiebesluit verder uitgewerkt. De huidige minister van Verkeer De Croo doet nu dan weer net het tegendeel.

Intussen werd vooral van Waalse zijde via de geëigende kanalen behoorlijk wat pressie uitgeoefend. Het resultaat daarvan kan men aflezen van het huidige ontwerp dat naar de gewestelijke economische raden werd verstuurd. Tussen de kust en de lijn Antwerpen-Brussel is het dienstpakket nauwelijks veranderd. Nieuw is dat Ninove en Geeraardsbergen nu via Denderleeuw een goede aansluiting krijgen op het IC-net. Zeebrugge zou, samen met Lissewege en Zwanendamme toch zijn stoptrein naar Brugge behouden. Wel werd er een grondige opkuis gehouden tussen de stopplaatsen in de buurt van Kortrijk. De lijn Boom-Antwerpen werd verlengd tot Puurs, maar dan wel van ongeveer al zijn stopplaatsen ontdaan. Onmiskenbare topper wordt De Pinte, zowat halverwege tussen Gent en Deinze. Dat station ligt bij de NMBS goed in de markt. In het voorontwerp werd het bediend door één stoptrein per uur. In het nu voorliggende ontwerp zijn daar zomaar eens eventjes 3 IR-treinen per uur en per richting aan toegevoegd. Als klap op de vuurpijl besliste de NMVB-Oost-Vlaanderen dat ook zij niet afwezig mocht blijven uit De Pinte. Een ovenverse uurdienst per bus werd opgezet tussen Gent-Sint-Pieters en De Pinte, via Zwijnaarde-Hutsepot, dat onlangs immers ook een betere

MIVG-verbinding aan huis heeft gekregen.

Ten Oosten van Antwerpen is het echter doffe ellende. Het opvallendste is de verschralling van de diensten in Limburg en omgeving. Alleen de lijnen Antwerpen-Neerpelt, Hasselt-Aarschot-Leuven en Genk-Brussel blijven rijden. De oostelijke helft van de eens met zoveel tremolo's aangekondigde « Vlaamse as » zal er niet komen. Zolang de besprekingen tussen de NMBS en haar Nederlandse en Duitse collega's niet zijn afgerond met het oog op een directe internationale uurverbinding Antwerpen-Maastricht-Aken (alle 2 uur te verlengen tot Keulen), vindt de NMBS een verbinding tussen Antwerpen en Hasselt niet de moeite. De dienst zal dus beperkt blijven tot 3 treinen heen en weer per dag. In het voorontwerp werden op die verbinding zelfs twee IC's voorzien, waarvan er één zou doorlopen via Tongeren en Luik naar Eupen. Tongeren krijgt nu geen IC en zelfs geen IR-trein meer in huis, wel een soort versnelde stopdienst. Wie uit Tongeren wegwilt moet dus in ieder geval in Hasselt overstappen. De spoorbediening tussen Hasselt en Mol wordt gereduceerd tot wat rommelpot op het piek uur en verder niets meer. De stopdienst naar Genk valt weg en ook de stopplaats Hoeselt wordt dichtgedaan. De lijn Winterslag-Eisden gaat ook dicht maar dat lag in de lijn van de verwachtingen. Nog een tegenslag voor Noord-Limburg is dat de vroeger voorziene IC Turnhout-Leuven-Brussel niet zal rijden, wegens gebrek aan investeringskredieten voor de heropening van de spoorlijn Herentals-Aarschot. Die had het noorden van de provincie en de Antwerpse Kempen een prima verbinding bezorgd met Leuven, Brussel en al wat ten oosten daarvan ligt. Die IC werd vervangen door vrij trage treinen Turnhout - Mechelen - Gent - Kortrijk, die de Kempen eigenlijk alleen maar beter in Mechelen brengt. Op de zaak Turnhout-Leuven komen we later uitvoerig terug.

Mechelen, waar heel veel NMBS-volk werkt, heeft met de omwerking van het IC-plan een goede beurt gemaakt; niet alleen kreeg het een rechtstreekse door niemand gevraagde verbinding met de Kempen. Tegelijk verschenen ook alle in het voorontwerp geschrapte stopplaatsen op de lijnen 53 en 53bis terug op de kaart.

In Wallonië is de situatie heel anders. De « dorsale Wallonne », de tegenhanger van onze « Vlaamse as » krijgt dubbel zoveel treinen als in het voorontwerp. Een tweede opmerkelijk feit is dat

een reeks voor sluiting voorziene Ardense lijnen terug zijn opgenomen in de dienstregelingen. Er komt een twee-uurdienst op een ringvormig traject vanuit Namen, via Dinant, Bertrix, Libramont, Bastenaken en Gouvy naar Luik. Vanaf Gouvy wordt die dienst gedubbeld door een verbinding Luik-Luxemburg zodat tussen Luik en Gouvy een uurfrequentie wordt aangeboden op een lijn die geen enkele grote kern bedient. Ga dat maar eens uitleggen in Hasselt waar de NMBS van zichzelf niet eens een uurdienst naar Antwerpen gedaan krijgt... De regionale stoptreindiensten rond Namen en Charleroi hebben zomaar eventjes 21 stopplaatsen teruggekregen. In Bergen wordt daarentegen driekwart van de stoptreinbedieningen geschrapt. Het zuiden van de provincie Luxemburg verliest 80 km spoorlijn tussen Bertrix en Autelbas, en in Henegouwen gaat de lijn Ronse-Blaton dicht.

Gemengde gevoelens dus bij het inkijken van de nieuwe plannen van de NMBS. We moeten hopen dat het nu eindelijk menens wordt met de hervorming van de reizigersdienst, omwille van de vele goede principes maar aan de andere kant wijkt wat nu voorligt bij de gewestelijke economische raden gevoelig af van het plan op basis van de objectieve criteria. De regionale politici hebben hun werk gedaan, en terecht. Het is hun job, en de vertegenwoordigers van Wallonië hebben klaarblijkelijk de juiste kanalen gevonden. Dat men 'ginds méér wil dan de objectieve criteria hen toemeten is mogelijk, maar dan kan men ook veronderstellen dat het gewest daarvoor zelf financieel verantwoordelijk moet zijn. Want het is niet aanvaardbaar dat andere streken daarvoor tekort gedaan worden. Wat Limburg in dit plan overkomen is, is onaantvaardbaar. Objectief kan men het eenvoudig niet staande houden dat een IC Antwerpen-Hasselt niet genoeg belangstelling kan wekken om een uurdienst te verrechtvaardigen als men aan de andere kant een uurdienst gaat presteren tussen Luik en Gouvy. Dat ruikt naar het einde van de unitaire NMBS. Het is bovendien lachwekkend te verklaren dat er te weinig geld zou zijn voor de heropening van het baanvak Herentals - Wolfstee - Aarschot - Ouroudenberg, als ons andermaal recente plannen in de schoot vallen van een NMBS-prestigeproject ten noorden van Aarschot, en als de viadukt van Blaasveld niet definitief naar het rijk der hologrammen verwezen is.

Hans Verbruggen.

DE AKTIE OP HET SCHERM

Vanaf 18 januari tot 8 maart, elke dinsdag om 19.00 u. op TV 2

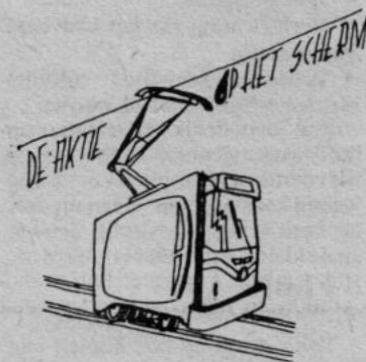
« THE RETURN OF THE PUBLIC TRANSPORT »

Inderdaad de Aktie Openbaar Vervoer serveert U een reeks heruitzendingen.

Acht programma's uit de vorige serie werden bijgewerkt en « up-to-date » gemaakt.

Wie dus iets gemist heeft van de afgelopen reeks en tevens nog wat actuele informatie wil opdoen kan rustig deze data in zijn gloednieuwe agenda van 1983 aanduiden.

Naast de steeds weerkerende rubrieken, zoals de getuigenis van een prominent openbaar vervoersminnend Vlaming en de lotgevalen van het kritische duo « Jageneau & Struye » bieden wij U een panorama op het wereldje van trein, tram, bus en metro...



18 JANUARI

★ Een Intercityspoorwet ziet er zo uit ... in Nederland

Voorbeelden trekken... NS, de Nederlandse nationale spoorwegmaatschappij, heeft al jaren ondervinding met haar landelijk Intercitynet. De goed doordachte exploitatie ervan heeft een batig saldo opgeleverd. In ons eigen land valt op dit stuk nog praktisch alles te doen. De NMBS heeft er alle belang bij om zo spoedig mogelijk haar eigen Intercityplannen te realiseren. Er zit forse reizigerswinst in en broodnodige hogere inkomsten. Zo ook krijg je een vlot, snel en comfortabel openbaar vervoermodel, de moderne jaren tachtig waardig.

★ Klachten over het openbaar vervoer

Hoe springen de openbaar vervoermaatschappijen om met uw klachten? Wordt U met een kluitje in het riet gestuurd of probeert men de beste oplossing voor uw klacht te vinden? Welke rol speelt de « klachtenbank » van de BRT - Aktie Openbaar Vervoer daarin?

★ Vanavond en vannacht

Het openbaar vervoer in de late en in de vroege uurtjes. De bespa-

ringswoede die door onze vervoermaatschappijen raast heeft het er allemaal niet gemakkelijker op gemaakt. Heel wat mensen zijn op laat of vroeg openbaar vervoer aangewezen. Sinds einde mei '82 zijn velen al buiten spel gezet en moeten zij maar zelf een oplossing voor hun vervoerproblemen zoeken.

25 JANUARI

★ Een toeristische trip met de NMBS

Uit het winteraanbod van toeristische spoorwegtrips kozen we een buitenlandse bestemming: Kopenhagen (Denemarken).

★ Hier komt de buurtbus!

Hoe eenvoudig kunnen buurtbusverbindingen gerealiseerd worden? De Aktie Openbaar Vervoer stelde er alvast een dossier over samen (het kost 50 frank en kan aangevraagd worden bij de Aktie Openbaar Vervoer, BRT-Omroepcentrum, 1040 Brussel) en wil nog dit jaar initiatiefnemers helpen om experimenteel buurtbusdiensten « op poten te zetten ».

★ Ideaal streekvervoer in Zwitserland

Niet de eerste en wellicht niet de laatste keer staat Zwitserland model voor goed eigentijds openbaar vervoer. Onze aandacht gaat nu naar de streek van Aarau en Biel. Ook hier wordt het weer duidelijk, dat je in Zwitserland ook zonder auto moeiteloos en comfortabel alle kanten uit kunt.

1 FEBRUARI

★ « Leitstelle » Basel

Het stedelijk vervoerbedrijf te Basel (Zwitserland) beschikt over een heel moderne en efficiënte

(Zie vervolg blz. 6)

WIJ REIZEN OM TE LEZEN

Ritsel, de krant open. Natte vinger, het weekblad door.

Klap, een boek toe. Vanmorgen slopen wij op onze kousevoeten door de trein. Met als vraag en onderwerp: wat lezen de reizigers van de directe trein 527 van de lijn 25 (Antwerpen-Brussel). Vertrek: 7.36. Aankomst Brussel-N. 8.11.

Drie rijtuigen werden «onderzocht». Trein 527 is een Brussel-be-dienden-trein, geen kaarters in de coupé's, geen damp op de ruiten, iedereen zit, sommigen lezen.

«Goeiemorgen, ik maak een artikel over wat de mensen 's morgens zoal lezen op de trein. Mag ik weten wat u...?»

(Beperking: gedachten-, hand- en landschaplezers werden niet in het onderzoek opgenomen).

De resultaten! Op 92 lezers zitten 15 Vlamingen op standaardniveau (w.o. één persoon die niet meer wist welke krant hij in de hand had), 10 lezers van een gazet van Antwerpen (w.o. één al slapende), 8 durvers, 7 die op de hoogte waren van het laatste nieuws en 4 nieuwsbladelaars. Vrij België en De Avond hebben ieder één abonnee op die trein. Ik trof ook Het Volk aan... in de handen van Eén Man!

De weekbladen dan. Humo en Knack vullen samen nauwelijks een coupeetje (2 + 2 = 4) en hetzelfde geldt voor Panorama, Trends, Marie-Claire en Paris-Match die een partijtje whist aankunnen indien ze samen hadden gezeten. Hoofdstuk aktualiteit afgesloten.

Tweede hoofdstuk: wetenschappelijke lektuur.

Op de bank gezeten naast enkele reizigers, heb ik me snel kunnen bij-scholen in computer-instructie, binnenhuisarchitectuur, biochemie, logaritmen en bankwezen. Voor mijn huiswerk over «bomen» mocht ik zelfs mee afschrijven met zeven jongens van de Tuinbouwschool uit Vilvoorde.

Derde hoofdstuk: romans.

Vlaanderen, het lage land aan de zee, reikt halzend uit naar exotische oorden. Dat doen titels als «Azizal, de Niambok», «Bagavhad Gita», «Americana Tranquilo» en «Vrij onder de zon» vermoeden. Blijkbaar verstoort ik nogal eens de intimiteit wanneer ik naar de titel vraag: «Een leesboek, mijnheer»

«Een boek van de bibliotheek, mijnheer» Daar kon ik het mee stellen, maar met een snelle groothoekblik ontdekte ik toch nog «Arcara, het moderne meisje», «Avondlektuur» (zo vroeg al?) «Les bons sentiments», «Les sultans», «De muis en de leeuw» en (niet te verbergen) «De zeven snaren» van Sus en Wis. Naast die Vandersteen trof ik nog weinig andere Vlaamse schrijvers. Zij dienen zich eerlang op of onder de trein te werpen!

Vierde hoofdstuk: geestsgymnastiek.

Devoot bladerend in «De Mariaprocesie», verstrooid opkijkend van een kruiswoordraadsel, blokkend in een Griekse grammatica, het zat er allemaal bij. En - last but not least - trof ik ook aan: de bestseller van de NMBS: het spoorboekje (1982) Een uitgelezen trein!

J.H.

'T IS GODGEKLAAGD

Maatschappijen hebben hun mond vol over «coördinatie»... een niet on-aardig perspectief voor gehaaste reizigers. Welke pendelaar droomt er immers niet van een pasklare en geknpte aansluiting... trein uit, bus in, zonder groot tijdverlies...

Theoretisch klinkt dit erg mooi.

Maar al te vaak rijzen er moeilijkheden, wanneer dit begrip in de praktijk wordt omgezet.

Ondanks de voorafgaande afspraken tussen de maatschappijen onderling, zien sommige treinverlaters hun bus voor hun neus voorbijrijden om duizend en één redenen.

Wie op zulke wijze door de mazen van het openbaar vervoer valt, zal volmondig het volgende spreekwoord beamen:

Treinen komen en bussen gaan, coördinatie blijkt te bestaan...

De heer Rygole uit Gent behoort tot deze groep van ontgoochelde reizigers...

TUSSENHALTE

WEST-VLAANDEREN

DINI, de gedroomde historisch-toeristische tramlijn van Nieuwpoort naar Diksmuide

In de laatste week van augustus van '82 reed van De Panne naar Knokke voor de laatste maal in de normale dienstregeling een klassieke buurtspoorwegtram bestaande uit een motorwagen, type 50, met een N-bijwagen en een standaardbijwagen. Dit gebeurde in alle stilte, behalve de groepsdirecteur zelf ir. Vervaele, had er niemand aan gehouden dat afscheid bij te wonen.

Immers met die allerlaatste rit verdween ook de allerlaatste typische buurtspoorwegtram in het Vlaamse landsgebede, een elektrische tram zoals er honderden gelopen hebben op de vele lijnen die ondertussen allemaal verdwenen zijn, nadat reeds enkele decennia vroeger de dieseltram en de stoomtram verdwenen van het toen nog omvangrijke buurtspoorweg tramnet.

De enige buurtspoorweglijn met trams uitgebaat in Vlaanderen is

de kustlijn van Knokke naar De Panne, wellicht eerstdaags naar Adinkerke, of beter gezegd tot aan De Panne N.M.B.S., rijdt sinds einde augustus met nieuw modern materieel dat nog nauwelijks aan de trams van vroeger herinnert tenzij bij naam, en dat met het moderne comfort en de aangepaste verhoogde snelheid bezig is zich een uitgebreider cliënteel te verwerven.

Adieu echte buurttram! De slopers loeren op u, en achten zich zelfs reeds zeker van hun prooi, wetende hoe ze in het verleden prinselijk werden gediend om zo snel mogelijk ieder spoor van de gesneuveld tramlijn en haar materieel te doen verdwijnen. Zo snel soms zelfs dat men de indruk opdeed dat dit zo moest omdat men er anders berouw kon over krijgen en dat moest ten allen prijze worden vermeden.

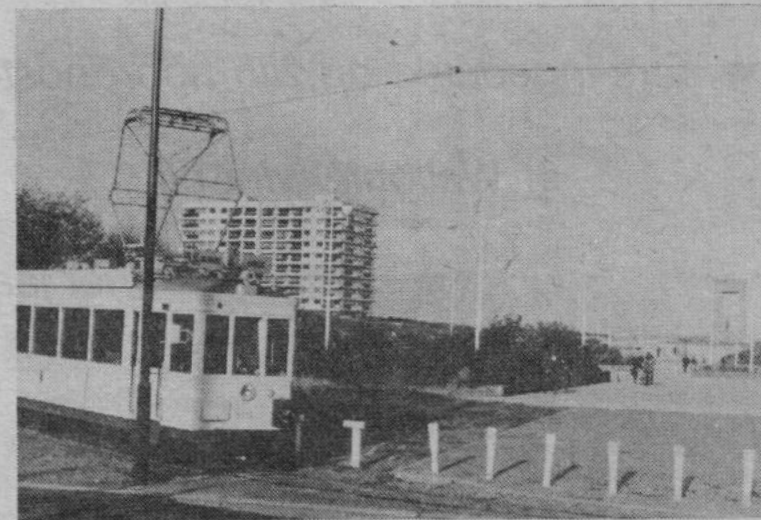
Twee jaar terug werd te Diksmuide op het stadhuis, en onder

impuls van een dynamisch Nieuwpoort met een gelijkwaardig coöpererend Diksmuide, met meer dan goedkeuring van de provincie West-Vlaanderen overgegaan door een groep bezorgde en vooruitziende mensen tot de stichting van een vereniging zonder winstgevend doel die zou trachten er voor te zorgen dat ook het nageslacht nog echt in staat zou kunnen zijn zich een levend beeld te vormen van wat de buurtspoorweg vroeger was, en op welke wijze mensen en goederen in de voorbije honderd jaar werden vervoerd op ons platteland dat daar-

mee tot een echte economische ontplooiing kon komen.

In de Statuten van deze vereniging, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 13 november 1980 onder nummer 11935, staat de doelstelling van die vzw passend omschreven, namelijk door het installeren en exploiteren van een historisch verantwoorde spoorlijn van het metersporige buurtspoorwegtype ook het toerisme in de Westhoek bevorderen, daartoe de nodige materialen te verwerven en te onderhouden, zowel wat betreft

(Vervolg blz. 7)



Dit is de tram die het traject Nieuwpoort-Diksmuide zou afleggen!

DE AKTIE OP HET SCHERM

(Vervolg van blz. 5)

verkeersleiding, die a.h.w. op de maat van deze nijvere stad werd gemaakt.

Geén peperdure overbodige franjes, geén futuristische kontrolezalen, geén dozijnen mensen voor de bediening ervan. Wel een erg menselijke, heel overzichtelijke bedoening met alles erop en eraan. En om de 17 seconden een volledig overzicht van de toestand op alle lijnen.

★ Klachtenbank
★ Herinrichting van het Leuvense Stationsplein

★ Reizigersbegeleiding: (goede) klanten willen verwend worden

Van deugdelijk informatie op het juiste ogenblik hebben onze vervoermaatschappijen nog weinig kaas gegeten. Geén nieuws uit deze kringen is slecht nieuws, en de klant keert zich verbitterd af.

8 FEBRUARI

★ Wachtcomfort

Trein, tram en bus komen niet meteen aanzetten en dan moet je jezelf wel even in afwachting «parkeerstand» zetten. Liefst zo aangenaam mogelijk en tenminste beschermd tegen warme en koude weergrillen. De openbaar vervoerwerkelijkheid is vaak ruiger dan het weér zelf! Een nauwelijks ontgonnen terrein...

★ Klachtenbank

★ «Doorstroming»

De rendabiliteit en de bruikbaarheid van ons openbaar vervoer hangen goeddeels af van de vlotheid, waarmee trams en bussen vooruitkomen tussen de andere verkeersdeelnemers in de stad. Eigen tram- en busbeddingen kunnen al aardig helpen, maar dan nog zijn er talrijke verkeerslichten, die het openbaar vervoer node los ophouden. Een bijdrage tot goede doorstroming zou erin bestaan, dat trams en bussen het voorranggevend groene licht overal «naar hun hand» zouden kunnen zetten. Dit zou leiden tot een enorme tijdswinst en aanzienlijke energie-, dus kostenbesparing. De technische oplossingen hiervoor bestaan al lang, maar hoe zit het met de politieke moed om ons openbaar vervoer vrije baan te geven? We polsen naar de intenties van de huidige bewindsman op Verkeerswezen.

★ Een toeristische trip met de NMBS

Uit het winteraanbod van toeristische spoorwegtrips kozen we een buitenlandse bestemming: Trier (Bondsrepubliek Duitsland)

15 FEBRUARI

★ Van «fusie» komt geen «koördinatie»

Met ongeduld verbeiden sommigen de fusie van de NMBS (nationaal spoorwegvervoer) met de NMVB (streekvervoer per bus of tram). Anderen zien meer heil in een integratie van het streekvervoer en het stedelijk vervoer. Feit is, dat het met het op elkaar afstemmen van de dienstregelingen van de verschillende vervoermaatschappijen vaak misloopt. De voorbeelden zijn legio: zo de treinreiziger die een overstap wil maken op een bus, die net voor zijn neus weggrijpt en hem met een wachttijd van een uur of langer achterlaat.

★ Futuristisch openbaar vervoer (1)

★ Openbaar vervoer-alternatieven

Aan het openbaar vervoer, dat we elke dag aan den lijve ervaren, moet nog duchtig gesleuteld worden. Je kan gewoon niet naast zijn talrijke gebreken kijken. Dit neemt

niet weg dat vooruitziende lui al geruime tijd nieuwe of afgeleide vormen van openbaar vervoer uitproberen.

22 FEBRUARI

★ Rekrutering en opleiding van buschauffeurs

In o.m. Nederland gaat men ervan uit, dat een buschauffeur niet alleen zijn kanjer van een voertuig soepel langs alle hindernissen moet kunnen loodsen, maar dat hij zich in zijn optreden tegenover zijn passagiers ook moet kunnen gedragen als een stukje volwaardig public relationsman van zijn vervoerbedrijf. In eigen land hebben we op dit stuk nog wat achterstand op te halen, ook al is de goede wil aanwezig en wordt daar nu in toenemende mate werk van gemaakt.

★ Klachtenbank

★ «Videobus»

Het begrip «videobus» is geén autobus, maar heeft alles met autobussen en eventueel ook met trams te maken. Het is een Franse elektronische installatie, die aan alle halteplaatsen van het openbaar vervoer wordt aangebracht ten behoeve van het wachtende cliënteel. Men kan er nauwkeurig van aflezen waar z'n bus of z'n tram zich bevindt en met hoeveel wachttijd men nog moet rekenen. Aanvankelijk experimenteel opgezet, wordt het momenteel uitgebreid tot het hele openbaar vervoernet van de Azurenkust - stad Nice en bestaat er een goede kans, dat het ook in Belgische steden toepassing krijgt.

(Zie in verband hiermee, blz. 2).

1 MAART

★ Transurb Consult

Speuren naar de ontwikkelingen in het openbaar vervoer van morgen, en de uitstraling van Belgische kennis en kunde inzake openbaar vervoer de hele wereld rond.

★ Futuristisch openbaar vervoer (2)

★ De autoslaaptrein in ieders bereik

Autoslaaptreinen gingen in de jaren zeventig een stormachtig succes tegemoet.

Het voorbije zomerseizoen (1982) nog werden heel wat autoslaaptreinverbindingen verdubbeld. Er kwamen ook nieuwe ver-

bindingen bij zoals die naar Brive in de Franse Dordogne.

Onze kamerploeg toont U het verloop van zo'n reis en de toeristische mogelijkheden na aankomst in het eindstation in Zuidwest-Frankrijk.

Wie dit jaar zijn vakantie wil beginnen en/of eindigen per autoslaaptrein, doet er goed aan niet te lang met zijn reservatie te wachten. Bij vertrek op gedgekozen data kan van forse tariefredukties worden genoten.

8 MAART

★ Noord-Zuidverbinding te Antwerpen

Het Antwerpse Centraal Station deed de jongste jaren zijn best om altijd meer treinen te slikken. Geen gemakkelijke opdracht voor een zogenaamd «kopstation».

Vroeg of laat moet het er dus van komen: een doorgaande Noord-Zuidspoorverbinding voor Antwerpen. Er werd al met tal van opties gegoocheld, die daarna stuk voor stuk weer van tafel werden geveegd. Ondertussen zijn er weer nieuwe inzichten gegroeid...

★ De Brusselse metro...

... kosmopoliet van uitbouw, maar enig in de relaties met zijn gebruikers.

★ Toeren in de Elzas

De lijnbus van de alledaagse woon-werkpendel heeft een logisch rekreatief verlengstuk: de autocar of toerwagen! De Belgische Federatie van Autobus- en Autocarondernemers is er mee op nieuwe wegen gegaan, met de beste waarborgen voor reizen met niets dan goede verrassingen. Het ongebreideld kilometerslikken is nu vervangen door een heel andere filosofie: het rustig doorkruisen van een uitgelezen streek en het proeven van alle goede dingen, die haar bodem voortbrent. De toerwagen zelf is een vehikel met kroon en sterren geworden, comfortabel en goed toegerust en meestal van Belgische makelij. Heel Europa weet dat we meesters zijn op dit stuk.

De openbaar vervoerploeg ontdekt voor u de charmes van Lotharingen en Elzas, van Metz over Straatsbrug en Colmar naar Mulhouse langs een heel pittoresk parcours.

S.V.T.

DINI, de gedroomde historisch-toeristische tramlijn van Nieuwpoort naar Diksmuide

(Vervolg van blz. 6)

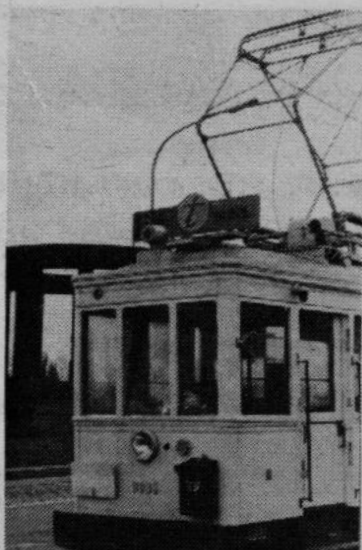
vaste installaties als rollend materieel; de studie, de konservatie en het valoriseren van het met de Buurtspoorwegen verband houdende industrieel erfgoed van de regio mogelijk te maken.

Er zou daarbij daarenboven gezorgd worden voor al wat dienstig kan zijn om tegelijkertijd daarvan een levend museum te maken voor dergelijk vervoermiddel, speciaal gesitueerd in het kader van de unieke Polderstreek en de frontlijn van 14-18 de eerste Wereldoorlog, gepaard gaande met een wandelrecreatiepad, en alles wat de toeristische-historische waarde daarvan kan verhogen.

Het opzet van die vereniging is door het verdwijnen van de laatste echte buurttram bijzonder actueel geworden. Het bewaren van de laatste goede exemplaren in rijvaardige staat is zelfs een dwingende noodzaak geworden willen de volgende generaties zich nog een levend beeld kunnen vormen van hoe het vroeger geweest is.

Voor het rijden van die tramstellen zal echter een nieuwe nog niet bestaande tramlijn moeten worden ingericht. In tegenstelling met wat men daarbij direkt zou denken hoeft dergelijke onderneming niet speciaal duur te gaan worden, hetgeen trouwens in de huidige economische toestand van ons land ook niet verantwoord zou zijn. Er is een volledig plan uitgewerkt, dat mits verdere medewerking van de overheidsinstanties, zoals dat tot hiertoe zeker het geval was, plan dat de vereniging die zich ondertussen kortweg «Dini» is gaan noemen, in staat zou stellen zonder budgetten van departementen echt te gaan verzwaren, om die lijn te gaan realiseren.

De vereniging stelt zich trouwens als doel deze realisatie te



W. WEYTS

verwezenlijken tegen de zomer 1985 wanneer het dan precies honderd jaar geleden zal zijn dat de eerste buurtspoorwegtram vertrok vanuit Oostende naar Nieuwpoort, zodat het meer dan logisch zou zijn dat de viering daarvan zich binnen drie jaar ook daar haar grootste ontplooiing zou moeten kennen, hetgeen door de geplande historische lijn vanuit Nieuwpoort ook best mogelijk zou zijn.

In een volgend artikel komen we zeker nog eens terug op dit ontwerp maar mocht u ondertussen meer belangstelling hiervoor hebben, moest u suggesties te formuleren hebben of bereid zijn daaraan ook mede te werken, dan kunt u gerust schrijven aan de vereniging met adres *het Stadhuis, Grote Markt* hetzij te *8450 Nieuwpoort*, hetzij *8160 Diksmuide* op naam van de vereniging (*Dini*). Immers, hoe meer interesse en medewerking voor dit grootse opzet, hoe gemakkelijker en sneller het voor realisatie vatbaar kan zijn.

Walter Weyts

Aktie Openbaar Vervoer, BRT West-Vlaanderen, t.a.v. Rika Vanhalst, Conservatoriumplein 1, 8500 Kortrijk. Tel. (056) 22 19 23.

BRABANT

Een triest vervolgverhaal

Ik zou niet weten in welk seizoen we precies vertoeven mocht de kruidenier van bij mij om de hoek me geen kalender als nieuwjaarsgeschenk gegeven hebben. Geef nu zelf toe. Je zou voor minder de kluts kwijt raken. In wat voor klimatologische toestanden leven we momenteel? Een mengeling van een zacht lente- en herfstweertje heeft er niet aan. Van een echte vooroorlogse strenge winter is er geen sprake. Geen sneeuwpret zoals vorig jaar. De NMBS zal bijgevolg het uittesten van z'n noodplan bij onguur weer nog even moeten uitstellen. Nu ja, uitstellen is niet afstellen en sneeuw- en vriesweer krijgen we hoe dan ook toch. Is het niet het tweede deel van januari of met Pasen dan krijgen we volgend jaar zeker de volle laag. De natuurgoden kunnen ons — en de vervoermaatschappijen — tenslotte niet altijd goedgezind zijn.

Geen jammer echter want om dat gemis aan «sneeuwpret» — met al zijn prettige en minder prettige aspecten — te compenseren hebben de verantwoordelijken van het openbaar vervoer voor een alternatief gezorgd. Een alternatief dat wel niet dezelfde allures heeft, maar ongetwijfeld wel dezelfde bittere nasmaak zal kennen bij de gebruikers van het openbaar vervoer. Vooral op lange termijn dan, want het ontij van vorig jaar was kort en krachtig maar wat nu uit de hemel valt zal menig gebruiker nu, volgende week, volgende maand (en ga zo maar door) nog voelen.

Om eens van scenario te veranderen heeft men ditmaal geopteerd voor een fikse tariefverhoging. Een verhoging van om en bij de 10 %. Niet onaardig, vooral het

ronde van het percentage dan. Het rekenen met halve procenten is nu eenmaal een vrij moeilijke en omslachtige klus. Op maandag 17 januari was het dan zover. Al de maatschappijen voor het stadsvervoer (Brussel, Antwerpen, Gent, Luik, Charleroi en Verviers) en het gehele net van de NMVB paste z'n prijzen aan.

Van de tariefverhogingen van de MIV's kan je op deze bladzijde een overzicht terugvinden.

Voor de NMVB-tarieven liggen de zaken wat moeilijker, maar algemeen (zowel op de biljetten, rittenkaarten, abonnementen, enz.) moet je rekening houden met een verhoging tussen de 10 à 13 %.

Raar maar waar, maar voor de tariefverhoging van de treinbiljetten zullen we nog even geduld moeten oefenen. Misschien zijn het ditmaal de klokken van Rome die hiervoor zullen zorgen.

Pol Verdickt.



Aktie Openbaar Vervoer, BRT-Omroepcentrum, t.a.v. Pol Verdickt, A. Reyerslaan 52, 1040 Brussel. tel. (02) 737 55 35.

ANTWERPEN

Reizigersprotest

De zoveelste prijsverhoging bij MIVA en Buurtspoorwegen is bij een reeks aktiegroepen in het verkeerde keelgat geschoten. De morgen van de tariefverhoging werden ca. 20.000 pamfletten in de vorm van een grote rittenkaart verspreid aan de voornaamste halten van het openbaar vervoer.

Daarna werd er een symbolische protestaktie gehouden.

Een soort levende erehaag werd gevormd voor de trams in de Gemeentestraat tussen het Astridplein en het Rooseveltplein.

De bedoeling daarvan was duidelijk te maken dat de échte sanering van het openbaar vervoer eerder te zoeken is in zijn kwaliteitsverbetering, bv. door de aanleg van aparte rijstroken voor tram en bus.

De snellere voertuigenomloop maakt tegelijk een regelmatigere en dus voor de reiziger aantrekkelijker dienst mogelijk en bespaart bovendien op de ingezette middelen.

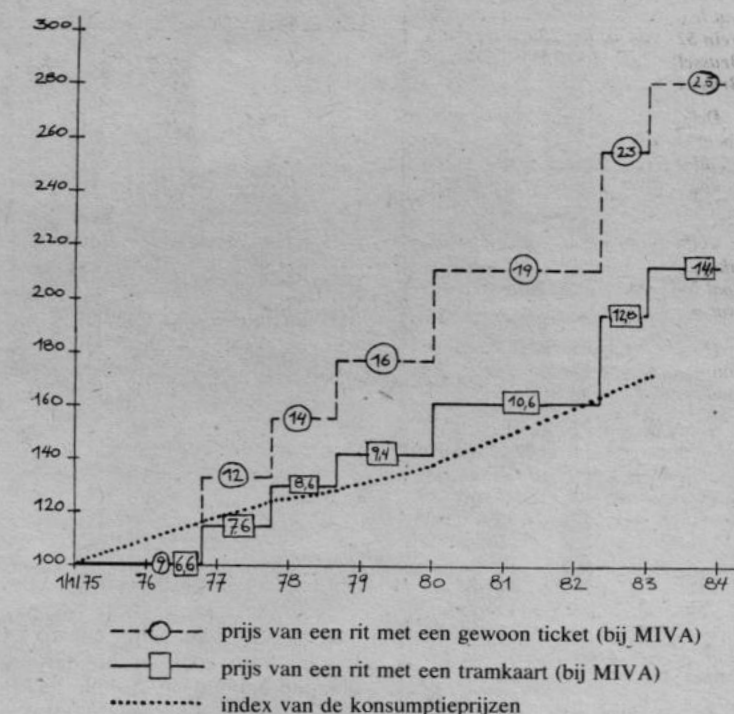
Die aktie was overigens een duidelijke vingervijzing aan het nieuwe bestuur van de stad Antwerpen. Het vorige bestuur heeft zich aan het openbaar vervoer weinig gelegen gelaten. Een stad is slechts leefbaar als het openbaar vervoer er naar wens funktioneert.

En dat kan alleen maar wanneer de verkeersinstanties het een konsekwente voorrang verlenen op het autoverkeer. Een naar wens funktioneerend openbaar vervoer behoeft geen metro's en kost dus weinig. Een grote verantwoordelijkheid ligt dus bij de nieuwe beleidsmensen op het stadhuis.

Als de nationale overheid moet bezuinigen dan kunnen de aktiegroepen wel enkele tips aan de hand doen: op metro's, autowegen en raketten kan gerust nog wat ingeleverd worden.

Deelnemende organisaties waren: ACOD-TBA, AGOS, aktie-

PRIJSSTIJGINGEN VAN TRAMS EN BUSSEN VANAF 1.1.75 (begin nieuwe index)



De grafiek illustreert duidelijk dat de tarieven van het openbaar vervoer sinds 1975 veel sneller zijn gestegen dan de gemiddelde stijging van de consumptieprijzen. Als dit inderdaad nodig is om de kosten te blijven dekken dan is er in de vorige vijftien jaar een slordig beleid gevoerd: een slechte verkeersorganisatie in de steden, en een onverantwoorde keuze van investeringen bij het openbaar vervoer (metrobouw bv.)

groep Polders leefmilieu, BENE-GORA, Buurtwerken den Bleek, de nieuwe, den tir, ELA, Elckerlick, Groene Fietsers, KMLPB, Red de Voorkampen, Schotens Aktiekomitee, Leefmilieu, Buurtwerken Seefhoek en

Stuivenberg, WEJA, Werkgroep Hobokense Polder, Wijkcomitee Stadspark, Woongroep Schipperskwartier, woongroep Zuid, Werkgroep Verkeer Antwerpen WEVA, en div. politieke groeperingen.

H.V.

Jack De Graef, schrijver van tal van boeken over Antwerpen (*Antwerpse Handjes*, *Me heel Antwaarpe mor nie me maa*, e.a.) heeft het plan opgevat een boek te schrijven over de Antwerpse tramman en zijn tram. Het wordt een humoristisch boek gevuld met moppen, plezierige anekdotes, rijmpjes, gezegdes, volkswijsheden, enz. Jack De Graef zou het erg op prijs stellen als hij kan rekenen op de hulp van iedereen die hem stof kan geven voor zijn boek. Mensen die iets te ver-

tellen hebben kunnen contact opnemen met de Dienst Public Relations van MIVA, Grote Hondstraat 58, 2000 Antwerpen. Tel. (03) 218 14 20.

Het nieuwe uurroosterboekje van MIVA is een overdoerend succes geworden. Reeds meer dan 10.000 exemplaren werden verkocht.

Wie dit handig boekje nog niet in huis heeft, kan terecht bij de MIVA verkooppunten. Prijs 30 fr.

OVERZICHT VAN DE TARIEFVERHOOGINGEN

	ANTWERPEN (M.I.V.A.)		BRUSSEL (M.I.V.B.)		GENT (M.I.V.G.)	
	Vroeger	Nu	Vroeger	Nu	Vroeger	Nu
Biljet	23,-	25,-	28,-	30,-	22,-	24,-
Supplement overstap	+4,-	+5,-	—	—	—	—
Drie Zonebiljet	—	—	—	—	40,-	44,-
Rittenkaarten						
10-Rittenkaart	102,-	113,-	155,-	170,-	100,-	110,-(1)
8-Rittenkaart	—	—	—	—	125,-	140,-(2)
Eendagskaart	100,-	110,-	100,-	110,-	—	—
Abonnementen						
a. Maandabonnement	620,-	690,-	680,-	760,-	570,-	635,-
b. Jaarabonnement	6.200,-	6.900,-	6.800,-	7.600,-	5.700,-	6.350,-
c. Schoolabonnementen						
3 maand						
- netabonnement	1.400,-	1.600,-	1.400,-	1.600,-(3)	1.310,-	1.500,-
- lijnabonnement	1.100,-	1.300,-	—	—	1.080,-	1.250,-
1 jaar						
- netabonnement	3.670,-	4.200,-	3.670,-	4.200,-(3)	3.390,-	3.850,-
- lijnabonnement	2.975,-	3.500,-	—	—	2.780,-	3.200,-
d. Jongeren & Senioren						
abonnement						
1 maand	515,-	585,-	540,-	620,-	475,-	540,-
1 jaar	5.150,-	5.850,-	5.400,-	6.200,-	4.750,-	5.400,-

(1): voorverkoop

(2): in het rijtuig

(3): De M.I.V.B. geeft 50% reductie op de schoolabonnementen voor B.G.J.G.-leden (tenminste drie kinderen).



**WIE NU ZIJN
ABONNEMENT VOOR
1983 HERNIEUWT
ZAL DAT ALVAST
NIET MEEMAKEN.**

☆ Zeg, meneer Struye! Mijn tramkaart kost nu al bijna zoveel als twee abonnementen op RIJ MAAR AN...

☆ Maar meneer Jageneau, 't is toch godgeklaagd! Weetjewat, ik ga maar alvast twee abonnementen nemen vóór ook Rij Maar An zijn prijzen verhoogt.

Openbaar Vervoer
Rij maar an...
de krant van de mondige openbaar vervoergebruiker

een heel jaar bij U thuis voor slechts

100 F

op PCR 000-0074040-29

HULPDIENT VRAAGT HULP

Teledienst is een telefonische hulpdienst die door een groep vrijwillig(st)ers gerund wordt.

Zij beschikken over twee groepen vrijwillig(st)ers:

- de **permanente medewerk(st)ers** zorgen 1x per week voor de permanentie. Zij geven informatie van allerlei aard en trachten mensen met problemen op te vangen;
- de **losse vrijwillig(st)ers** staan in voor de praktische hulp: opknappen van karweitjes, mensen bezoeken, zieken en bejaarden vervoeren...

Het vervoer gebeurt in principe gratis. Zo worden wekelijks een aantal blinden naar hun bezigheidstherapie gebracht. Verder zijn er nog okkasionele aanvragen: mensen die naar een arts of ziekenhuis moeten of op familiebezoek gaan.

Voor lange afstanden vraagt men wel een tussenkomst in de onkosten.

Op dit ogenblik zijn er echter te weinig vrijwillige vervoerders. De stijgende benzineprijs maakt het voor veel mensen moeilijk om nog gratis te rijden. Vandaar deze oproep: wie wil af en toe gratis een zieke of bejaarde vervoeren? U kan zich opgeven bij Teledienst, Lange Leemstraat 148, 2000 Antwerpen, tel. 03/230 78 78 - 03/230 78 79.

Rita De Vocht.

KIOSK

Voor een geschiedkundig overzicht van het openbaar vervoer in West-Vlaanderen kan men een beroep doen op een aantal geschreven werken van Daniël De Volder uit Brugge. Hij is te bereiken op het volgend adres: Daniël De Volder, Eigen Heerdlaan 26 te 8200 Brugge (gelieve een postzegel van 10 fr. bij te voegen voor antwoord)

- vanaf 1838 tot 1914 in de streek van Brugge en Knokke (45 blz.)
- vanaf 1853 tot 1914 in de streek van Ieper, Poperinge en Diksmuide (48 blz.)
- vanaf 1847 tot 1914 in de streek van Roeselare, Izegem, Tielt (24 blz.)

- vanaf 1839 tot 1914 in de streek van Kortrijk, Moeskroen en Menen (21 blz.)
- vanaf 1838 tot 1914 in de streek van Oostende en Veurne (32 blz.)
- vanaf 1914 tot 1918 in de provincie West-Vlaanderen (38 blz.)
- vanaf 1919 tot 1939 in de streek van Diksmuide, Ieper, Poperinge, Roeselare en Tielt (44 blz.)
- vanaf 1919 tot 1939 in de streek van Brugge, Knokke, Oostende, Veurne (56 blz.)
- vanaf 1940 tot 1944 in de provincie West-Vlaanderen.

E pericoloso Sporgersi

« JE VEUX DE L'OPENBAAR VERVOER »

Hoe openbaar is ons vervoer? Hoe vrij bewegen wij ons door trein, tram en bus? Voelen wij ons daar thuis? Zijn we op ons gemak?

Bijvoorbeeld: oogcontact moet mogelijk zijn, maar moet anderzijds ook vermeden kunnen worden via een breed venster mét landschap. Niets maakt meer verlegen en verward dan een grijze wand met noodhamer waarop men zich langzaam rood wordend blind staart.

Datzelfde geldt voor kniekontakt. De Brusselse trams zijn op dat gebied slangekooien. Schuwe reizigers wringen de schijven uit de gewrichten of zetten zich in amazone op hun zijte om toch maar andermans/vrouws warme knieknik te ontwijken. Geef die knie toch de ruimte! En laat ons ook nog het ene been op het andere, zonder dat we onze buikspieren moeten opknopen of andermans scheenbeen blauw punten. En hoe wel varen de lezers in het openbaar vervoer? Zitten ze schokvrij? Hebben ze een leuning onder hun lektuur? Kunnen de andere reizigers meelezen? Liggen er wel genoeg kranten en magazines vooraan bij de opstap?

En onze jeugdschrijvers? Zij die 's morgens vroeg nog een huiswerkje of taak moeten overnemen: beschikken ze over een kopieermachine of moeten ze nog altijd met hun blad op de bil verder pen-nen?

En de verliefden? Kunnen ze



met mekaar korresponderen via de liefdesbus die naast de ideeënbus hangt?

En de paraplubak, de kinderklapstoeltjes, de ruitenwissers op elke venster?

Ik hoor u smalen en schamperen. Wij leven in België mijnheer, niet in Fantastistan.

In België beperkt het comfort zich tot een zitbank, een bagagerek en een venster. Wie daarmee niet tevreden is blijft beter thuis. Want openbaar reizen is geen pretje. Openbaar teizen is vervoerd worden, namelijk de afstand tussen twee punten op de meest sobere manier volbrengen. De passagier moet er bij stilzitten en -staan dat hij in beweging is, niet meer wacht. En dat moet hem blij stemmen. Dat hij ondertussen niet met de bestuurder mag spreken, noch door de venster leunen, noch op de grond spuwen, mag hem geen zorg

zijn. Want hij/zij heeft geen auto en laat zich vervoeren op de brede rug van de gemeenschap! Hier past bezinning!

(Hullen wij ons even in stil-zwijgen...)

En laat ons in de toekomst dankbaar zijn dat er nog treinen, trams en bussen rijden. Laat ons knielen op perrons en vluchtheuvels wanneer ons vervoermiddel daar is. Laat ons het gummi van de klapdeuren en de hand van de bestuurder kussen. Laat ons onopvallend doorschuiven naar achteren en zwijgend tussen onze medereizigers staan: arm maar proper en met de blik op de bel. Ja, laat ons vooral zwijgen en enkel wanneer de vensters aandampen, met een dikke vinger schrijven: « OPENBAAR VERVOER, MON AMOUR ».

Jan Hertoghs