

Rij maar an...

de krant van de mondige openbaar vervoergebruiker

Jaargang 2, n° 6 - juni '83

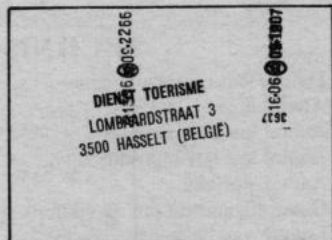
Verschijnt maandelijks



VAN 15 JUNI TOT 15 SEPTEMBER 1983

KORT EN PRAKTISCH

- Let op de openingstijden van de inschrijvingsbureaus; hierdoor kun je onaangename verrassingen vermijden.
- Vraag in het station een « zomerrally » biljet; dit is een heen- en terugspoorkaartje dat 50% korting geeft op het traject, maar dan wel op voorwaarde dat je het bij de start laat afstempelen. Denk er aan dat de korting niet echt voelbaar is op zeer korte trajecten (minder dan 40 km).
- Gebruik allézijs het openbaar vervoer om deel te nemen. Het brengt je een extra punt op, dus een betere kans om in de prijzen te vallen. Legde je méér dan 45 kilometer af om deel te nemen met openbaar vervoer komt er nog een puntje bij.
- Wie het grootste aantal verschillende rally's op zijn actief heeft, en een behoorlijke score haalt, krijgt een extra prijs.
- We helpen U op weg: Lees aandachtig deze krant en een aantal antwoorden liggen er zomaar voor het grijpen.
- De hoofdprijswinnaar gaat (eigenlijk gaan, want de prijs geldt voor twee personen) voor vier heerlijke dagen naar de Schotse hoofdstad Edinburgh, dit door een harmonisch samenwerken van de NMBS, de Regie voor Maritiem Transport en British Rail.



Een specimen van het zomerrallybiljet zoals het in de stations wordt afgeleverd. Op de achterkant: de afstempeling van de startplaats.

Goede raad van NMBS: stuur tweewieler vooraf op

Fiets kan soms niet mee met de trein

Tijdens de zomervakantie trekken talrijke landgenoten er met de milieuvriendelijke fiets op uit. Vaak wordt eerst een stuk per trein gereisd, meestal richting kust en Ardennen.

Een fiets kan als bagage meegenomen worden in de bagageruimte van de reizigerstrein. Voor een fiets betaal je 110 fr. Het meenemen van een kindertweewieler kost 80 fr. De reiziger moet wel zijn fiets helpen laden en lossen en eventueel onderweg overladen in een andere trein.

Bij de NMBS wordt erop gewezen dat wegens de geringe bagageruimte in de meeste treinen het soms niet moge-

lijk is een fiets mee te nemen zodat een volgende trein dient genomen.

« Het meenemen van fietsen als begeide bagage schept dikwijls problemen. Wij zijn ons daar van bewust. Het is inderdaad niet prettig als wij een reiziger moeten vertellen dat er geen plaats is voor zijn fiets. In de meeste treinstellen is er slechts ruimte voor hooguit vier fietsen, in sommige kunnen er amper twee mee », aldus de NMBS.

De Belgische spoorwegen vestigen er derhalve de aandacht op dat het ook mogelijk is een fiets als ingeschreven bagage te versturen naar het station van keuze. Dat kost wel iets meer maar je hoeft je niet te bekommeren om laden, lossen of overladen onderweg op een andere trein.

Wie graag zijn fiets naar zijn vakantieadres meeneemt, stuurt deze best als onverpakte colli op. Indien gewenst, wordt je tweewieler thuis afgehaald op dag A en op dag C op je vakantieadres bezorgd. Als je de fiets zelf afhaalt in het station beschik je er zelfs een dag eerder over.



HEEN EN WEER

Met SEALINK de boot in



« Vakantie » is een magisch woord, het « Abacadabra » van zon en avontuur, de smaakmaker die pit geeft aan een jaar vol dagelijkse sleur.

Vakantie is de toverspreuk die onze dromen in reizen verandert. En dan mag de weg naar Rome oud zijn, de zucht van de mens om te reizen is vele malen ouder.

Als de lente nog maar net door onze « kouwe kleren » is geraakt, voelen de meesten de vakantieriebels al in hun bloed. De plots vrijgekomen energie helpt de mensen op de toeristische benen. Reisburo's worden platgelopen en vakantiebrochure's worden leeggevingerd. En ontegensprekelijk speelt bij de keuze van de eindbestemming, de bereikbaarheid een grote rol. De hit van Erik Van Negen indachtig, gingen wij op zoek naar allerlei formule's met « de trein, de boot of het vliegtuig »...

Zo hadden wij ervan gehoord, en wij hebben het uitgeprobeerd ook en ondervonden eveneens: Londen-centrum ligt maar op een 5 u. 30 reizen verwijderd van het hartje van Brussel. Inderdaad: « Het zal je boot maar wezen »!

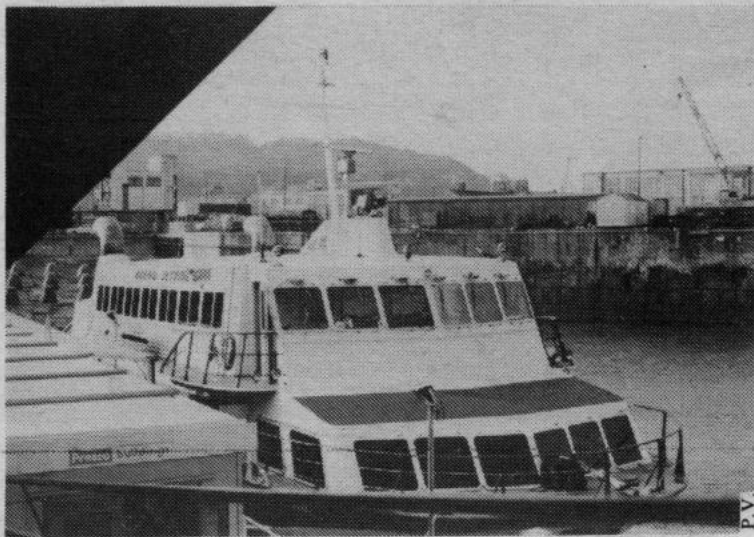
Wij gingen dat bootje in, van kade naar kade, van Oostende tot Dover en omgekeerd. Alle mogelijkheden hebben wij met een kritisch oog be-reisd, zowel pakketboot als Jetfoil.

Onze naam is niet Adolf... Wij schrijven geen valse dagboeken... Integendeel... Wij leggen derhalve onze waarheidsgetrouwe logboeken neer bij de redactie van deze krant.

Brussel Noord: 7 u. 47, de trein zet aan, en wij installeren ons comfortabel in de nieuwe rijtuigen van onze Belgische Spoorwegen, die ons naar Oostende zullen brengen. Oostende is evenwel niet het eindpunt van de reis. Wij willen verder... naar Maggie's Country. Zolang er echter nog geen « Chunnel » is, zullen we nog moeten aanmonsteren.

Sinds 1846, exploiteert de Belgische Staat een geregelde scheepvaartverbinding tussen België en Groot-Brit-

tannië: de Oostende-Dover lijn. Tot in 1971 was het Bestuur van het Zeewezen en de Binnenvaart (Ministerie van Verkeerswezen) belast met de exploitatie ervan — en ook van de ondertussen opgerichte Oostende-Folkestone lijn, doch met het oog op een soepele, commerciële exploitatie werd dan de Regie voor Maritiem Transport (R.M.T.) opgericht. De R.M.T. exploiteert thans drie zeevaartrijnen op Engeland, te weten: Oostende-Dover Eastern Docks, Oostende-Dover



Op 1 u. 40 ben je met dit tuig over het kanaal.

Western Docks en Oostende-Folkestone en vervoert reizigers zonder voertuig (d.i. aankomend en/of verder reizend met trein, autocar, enz.) reizigers die met hun eigen voertuig oversteken (auto, autocar, enz.) en alle soorten vrachtwagens (met of zonder eigen voortdrijving en bestuurder).

Sedert 1972 is de Regie toegetreden tot « SEALINK », merknaam waaronder ook het geheel van de scheepvaartlijnen geëxploiteerd door de Britse Spoorwegen, de Franse Spoorwegen en de Stoomvaart Mij. Zeeland, gepropageerd worden.

Voor de reizigers zonder voertuig is het belangrijk aan te stippen dat de Oostende-Dover/Folkestone lijnen de onmisbare verbindingsschakel vormen tussen de Britse en Continentale spoorwegnetten. Te Oostende zijn er van en naar praktisch alle belangrijke steden in Europa rechtstreekse treinaansluitingen op de bijzonderste passagiersdiensten; te Dover en Folkestone zijn er speciale « boottreinen » die de verbinding naar

en van London verzorgen. Zowel te Oostende als te Dover en Folkestone dient er in feite maar van « perron » veranderd.

Terwijl er dus op het stuk van overvaartmogelijkheden geen problemen bestaan (tot 16 per dag) dan wordt er ook op het vlak van de tarieven een speciale inspanning gedaan die vooral tot uiting komt in een brede waaier van reisformules van korte duur: dagexcursies, 60 u. (enkel zee-parcours) of 72 u. excursies (zee en aansluitend spoorparcours), nacht-retour en nacht enkele reisbiljetten, enz. zodat een reis naar Groot-Brit-



De beste stuurliu staan niet altijd aan wal.

tannië in het bereik van iedereen gebracht wordt.

Ook werden tal van infrastructuurwerken uitgevoerd te Oostende die dit reizigersverkeer nog vlotter laten verlopen. De twee voornaamste aanlegposten van de polyvalente schepen zijn nu verbonden met de douanezaal via een overdekte gaanderij op 5 meter boven de begane grond, zodat op die manier het voetgangersverkeer gescheiden wordt van het voertuigenverkeer. Vanaf het station wordt de gaanderij bereikt via een rollende helling en in de gaanderij bevinden zich transportbanden voor bagage.

Met « Marie-Christine » staken wij van wal. En om eerlijk te wezen: weer eens een prettiger ervaring rijker. Met dit polyvalente schip (bouwjaar 1976) voor het vervoer van reizigers, auto's, autocars en vrachtwagens duurt de overvaart ± 4 uur. Deze tijd mag misschien lang lijken, in de praktijk weliswaar is er voldoende verstrooiing aan boord. Je kan intussen genieten van de aantrekkelijkheden van een zereis op een ruim en comfortabel schip waar het aangenaam is om te vertoeven. Diegenen die een uitje willen vangen vinden alleszins hun gading. Op sommige Belgische schepen zijn er immers gratis ligplaatsen voorzien in de rustsalons. (Op de Engelse schepen zijn geen ligplaatsen beschikbaar). Ook kan men op sommige ferry's gebruik maken van privé-hutten. Deze accommodatie dient betaald en best gereserveerd te worden. Als het weer het toelaat kunnen zonnbadende ligzetels en vouwstoelen aanvragen. Ter afwisseling kan men altijd langs lopen in de free-tax-boordwinkel, waar sigaretten, parfum, sterke dranken, enz. ... aan matige prijzen aangekocht kunnen worden. Wie dus van plan was in Groot-Brittannië te gaan « shoppen », kan alvast hier beginnen.

Wat dacht je van een verfrissing? Ook dat kan. Net zoals telefoneren of telegraferen naar je verre neef, die je toevallig gaat bezoeken.

Bovenal echter willen wij hier de cafetaria en meer nog het « Wagon-Lits » restaurant aanbevelen. Wij

(zie vervolg blz. 4)

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 Fredericx, Lispersteenweg 16, bus 3-2530
BOECHOUT.

METROMANIE

DE MOSKOUSE METROÏKA

Niet te stuiten door onze metromanie reisden wij van Parijs over Londen naar Madrid. Daar toefden wij, gewapend met papier, pen en fototoestel dagenlang onder de grond, op zoek naar... metro's. Het was geen maat voor niets, want telkens we grondig rond waren met een stad prevelde we met een blik op oneindig en het verstand op nul steeds hetzelfde: Napels zien en sterven. Als doorwinterde metrofiliën — en realistische loontrekkers en huisvaders — bleven we echter overeind. Onze zoektocht naar nog meer metro's ging verder. Nog nooit piepten we achter het IJzeren Gordijn. De opgelichte sluier heeft ons ook hier met verstomming geslagen als een verbazing na een klas-sensstrijd. In de U.S.S.R., het letterwoordland met de onuitsprekbare namen, werd en wordt — aan het vertrouwde ritme van vijfjarenplan — naarstig gebouwd aan ondergrondse stadnetten. MOSKOU (1935), LENINGRAD (1955), TBILISSI (1956), KIEV (1960), BAKOU (1967), KHARKOV (1975), TACHKENT (1977), EREVAN (1981), DNEPROPETROVSK, KOUIBYCHEN, MINSK, NOVOSSIBIRSK en SVERDLOVSK (in konstruktie) zijn de huidige en toekomstige steden uitgerust met een metro. Het ligt voor de hand dat we, om dit artikel te spijzen, ons licht gingen opsteken in Moskou. Nog boven de zee, die men zwart noemt, en achter de uitgestrekte vlakten van de Oekraïne prijkt deze stad als een rode Anjer op een zwart kostuum. Bijna onbereikbaar voor Napoleon, al te bereikbaar voor de gewone man en dus ook voor Rij Maar AN...



De tijd van «Troika hier, Troika daar» behoort in Moskou voor-ged tot het verleden. Een zeer uitgebreid en degelijk openbaar vervoernet zorgt voor een optimale mobiliteit van de Moskovieten. Naast een dicht net van trolleybussen, stadsbussen en tramlijnen, doorkruist een ondergrondse de stad: de Moskouse Metro.

Wellicht enig in zijn soort. Een pareltje van wat men op dit gebied over de hele wereld kan terugvinden. Niet onmiddellijk omwille van de techniek, want het systeem verschilt niet met de meeste andere metro's, maar wel door zijn uitzicht, zijn vormgeving en zijn hoge graad van functionaliteit.

De metrostations zijn stuk voor stuk kleine paleizen. Verbluffende staaltjes van architectuur waarbij weelderig gebruik werd gemaakt van marmer en brons. In de brede gangen sieren gigantische luchters de hoge plafonds en brengen talrijke kunstwerken het dagelijkse leven van de U.S.S.R. in beeld. Voor de miljoenen mensen die elke dag deze infrastructuur gebruiken een verwijzing naar de grootsheid van «hun natie» en haar onvergetelijke geschiedenis.

Opmerkelijk is ook dat deze stations, ondanks het feit dat de meeste dateren van 1935, zeer ruim zijn opgevat en bijgevolg de huidige massa vlot kunnen opvangen. M.a.w. van bij de start een toekomstgerichte politiek. Hierbij dienen we ook nog te vermelden dat de Moskouse metrolijnen en stations zeer diep aangelegd wer-

den. Een maatregel die niet dadelijk verband houdt met de geologische structuur van de Moskouse ondergrond maar wel met de civiele bescherming. Inderdaad, tijdens de tweede wereldoorlog werd de metro door duizenden mensen als schuilkelder gebruikt.

Snel en goedkoop

Alvorens van start te gaan met het vermelden van een aantal technische feiten blijven we even stilstaan bij de tarieven van het openbaar vervoer van Moskou. Een rit met de metro, onafhankelijk van de lengte en zonder bijbetaling bij overstappen, kost 5 kopeken. Het tarief van trolleybussen is nog lager (4 kopeken), terwijl de prijs van een trambiljet (3 kopeken) alle rekords klopt.

Ook kan men een maandabonnement aanschaffen (waarvan de prijs overeenkomt met 60 ritten) dat geldig is op elk openbaar vervoermiddel binnen de grenzen van Moskou. Een regelmatig gebruiker reist op die manier zeer voordelig. Kinderen tot zeven jaar, minder-validen en scholieren die vanuit het platteland naar de stad reizen, kunnen rekenen op gratis vervoer, terwijl er voor scholieren en studenten van de binnenstad reductieregelingen bestaan waardoor zij slechts een derde van de eigenlijke ritprijs hoeven te betalen.

Deze tarieven gelden niet alleen in Moskou. In de hele Sowjetunie liggen de vervoerprijzen (ook die van de trein) onder de eigenlijke kostprijs waardoor de uitgaven

snelheid van 43 km/u. Moskou vooraf. Voeg daarbij nog dat deze metro dagelijks een slordige 6,5 miljoen reizigers vlot verwerkt en we kunnen spreken van meer dan behoorlijke resultaten.

Door preventief op te treden wordt de veiligheid van het vervoer optimaal verzekerd. Een trein komt niet op de lijn als die niet volkomen in orde is. De wagons en de hoofdinstantie worden iedere dag geïnspecteerd. Om de 14 dagen is een bijzondere — zeer nauwkeurige — controle een «must» en om de 4 jaar worden de

stellen als het ware volledig uit elkaar gehaald.

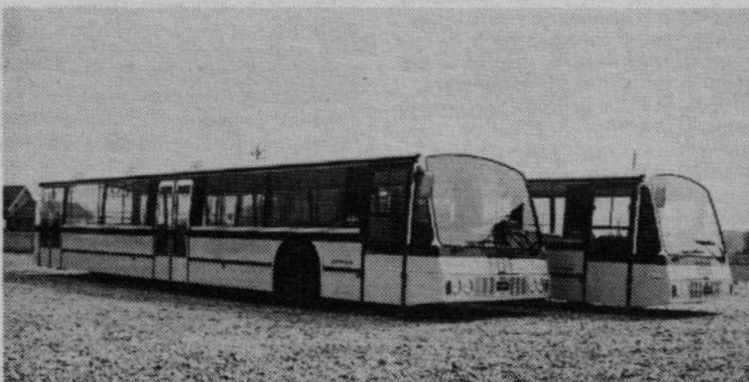
In Moskou heeft men niet zomaar voor zich uit zitten «tsaren», neen... deze stad is nu als een zomer na Oktober. Het was het tienjarenplan voor urbanisatie in de jaren '30 dat Moskou omtoverde tot een moderne stad met alles derop en deraan. En binnen het plan van deze grondige en radikale vernieuwing zat eveneens de aanleg van een metro. Blijkbaar geen verkeerde optie.

Paul VERDICKT



De metrostations zijn stuk voor stuk kleine paleizen.

Twee Belgische vliegveldbussen voor Tunis Airport



Donderdag 9 juni jl. werden in de haven van Antwerpen aan dok 468, de twee eerste vliegveldbussen verscheept met bestemming Tunis.

Als technische bijzonderheid valt aan te stippen dat het integrale Van Hool-structuur met inbouw van een Volvo-motor van 200 PK en voorwielaandrijving. Het zijn buitenmaatsbussen met een lengte van 13,95 m, een breedte van liefst 3 meter en een passagierscapaciteit van 150 personen. Een extra-lage vloer van 330 mm en 4 bijzonder brede deuren bevorderen een snelle passagiersdoorstroming.

Het is dank zij haar continu volgehouden productontwikkeling dat Van Hool naast haar traditioneel gamma ook voor deze technologisch hoogwaardige producten op buitenlandse markten succes boekt.

Verschillende andere luchthavenautoriteiten hebben reeds vergevorderde besprekingen met Van Hool voor de aankoop van dergelijke voertuigen.

van exploitatie, onderhoud, bouw van nieuwe infrastructuur enz... niet gedekt worden door de reizigersinkomsten. De tekorten worden geput uit de opbrengsten van het goederenverkeer en worden door de staat bijgepast.

100 km/u.

De metro telt in het totaal 8 lijnen (waarvan één ringlijn) die samen goed zijn voor 184 km dubbel spoor. Slechts 18 km is bovengronds aangelegd. De 115 stations liggen gemiddeld op 1.890 m van elkaar waardoor het mogelijk is met een vrij hoge snelheid de trajekten af te leggen. Op sommige secties rijden de stellingen van 90 tot 100 km/u. ! Een hoge frekwentie is in Moskou ook geen ijdel begrip. Tijdens de spits volgen de stellingen elkaar om de minuut op. Met deze prestatie staat deze metro mee bovenaan de wereldranglijst.

De combinatie van deze twee kwaliteiten — hoge snelheid en frekwentie — levert eveneens een hoge commerciële snelheid van 40,9 km/u. Enkel de metro van het Finse Helsinki en het Japanse Kobe gaan met een commerciële

OVERZICHT OPENBAAR VERVOER MOSKOU

- Trolleybusnet: traject van 3.000 km, 4.600 voertuigen
- Stadsbusnet: traject van 2.200 km, 2.200 voertuigen
- Tramnet: traject van 500 km, 1.160 tramstellen
- Spoorwegen: elf lijnen komen samen in Moskou.

(N.v.d.r.: het huidige spoorwegnet van de U.S.S.R. is ruim 138.000 km lang, d.i. 1/10 van het wereldnet. Jaarlijks groeit het geëlektrificeerd net met 500 à 1.000 km. Tussen Moskou en Leningrad werd in '78 een supersnelle trein — de ER200 — ingelegd die 206 km/u. haalt en die automatisch bestuurd wordt. De aansluiting van het Russisch spoorwegnet vereist echter overslag gezien de spoorbreedte (1.52 m) 8 cm groter is dan in Centraal- en West-Europa).

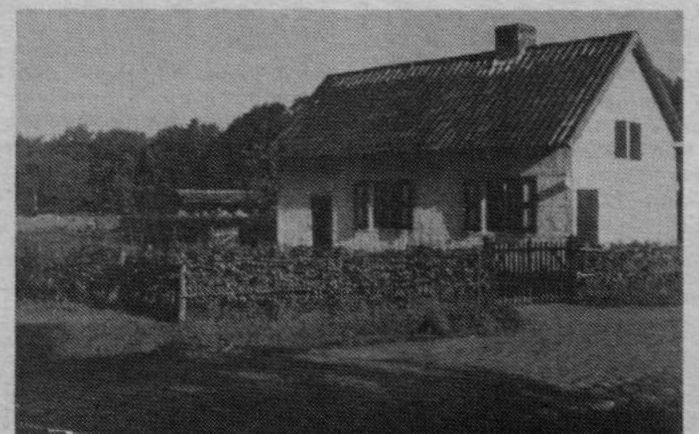
— Metro:

TECHNISCHE FICHE

Datum van ingebruikname	1935
Aantal lijnen	8
Aantal km ondergronds	166
Aantal km bovengronds	18
Aantal stations	115
Gem. afstand tussen de stations (in m)	1.890
Lengte van de perrons (in m)	155
Aantal stellingen	2.967
% motorwagens	100
Lengte van de stellingen (in m)	18,77/18,81
Breedte van de stellingen (in m)	2,70
Max. aantal stellingen/trein	7
Frekwentie (in min.)	1 tot 20
Kommerciële snelheid (km/u.)	40,9
Prijs rit	0,05 rbl
Aantal reizigers/jaar (in miljoen)	2.377,2

ZOMERRALLY LIMBURG

Het openluchtmuseum van Bokrijk: slechts een kwart eeuw oud, maar toch de topattractie van deze provincie.



DE AKTIE OP HET SCHERM

Terwijl op de buis de vierde reeks in alle nieuwigheid loopt, kijken wij al even vooruit in de programmatie en publiceren wij de laatste reeks van herhalingen. Als U dus nu niet tijdig voor Uw televisie-toestel raakte en bepaalde uitzendingen moest missen, hoeft U niet te panikeren. Vanaf 24 juli tot en met 25 september kan U nog altijd de herwerkte versie van deze programma's bekijken op T.V. 1.

Naast de steeds weerkerende informatie over onze ZOMER-RALLY, wordt er wekelijks een tip van de sluier opgelicht van de TREINTRAMBUSDAG op 2 oktober. De andere onderwerpen zien er als volgt uit:

ZONDAG 24 JULI OM 19.10 u.

★ Als vanzelf...

Het kan interessant zijn om even vooruit te kijken naar wat de industrie aan geautomatiseerde transportmiddelen in petto houdt.

Eind april j.l. wijdde de Franse president te Rijsel de VAL (Voiture automatique légère) in, een licht metrosysteem dat vanop afstand wordt bestuurd.

In eigen land, te Jumet (Charleroi), draait het prototype van de TAU (Transport automatisé urbain) proef op een speciaal aangelegde testbaan. Het is een realisatie van een consortium van Belgische bedrijven.

★ Veilig rijden met openbaar vervoer

Het voorbije paasweekend werden er op onze wegen méér dan 1.800 ongevallen genoteerd, vielen er 19 doden en meer dan 250 zwaargewonden.

Ongevallen met het openbaar vervoer zijn — zoals in de luchtvaart — vaak erg spectaculair, maar wie kiest voor gemeenschappelijk reizen heeft veel meer kansen om heelhuids thuis te komen. Zijn hoge veiligheid is de grootste kwaliteit van het openbaar vervoer.

★ Een spoorwegstation: een wereld apart

Voor de wereld van de «concessies», binnen de muren van een station, kent een apart verloop. Dat gaat van buffetten tot snoepgoedstalletjes over wisselkantoren, apotheken, parfumeries, de lotto, fotozaken, bloemenhandel, fantasiejuwelen, toiletten, souvenirs en automaten allerhande. Vele van die handeltjes zijn «op het goed vallen uit» open en helemaal niet afgestemd op de behoeften van de reiziger. Bij de NMBS groeit nochtans een nieuwe, besliste aanpak. Modernisering, rationalisering en commercialisering moeten een beter imago scheppen.

ZONDAG 31 JULI OM 19.10 u.

★ Eenvoudig kan ook

Spoorwegexploitatie hoeft niet altijd heel ingewikkeld en super-kostelijk te zijn. We nemen het voorbeeld van enkele spoorlijnen in de Nederlandse provincies Groningen en Friesland. Komen vooral in de kijker: de verbindingen Leeuwarden - Harlingen Haven en Leeuwarden - Staveren, die begin 1972 met een eenvoudigd beveiligingssysteem werden uitgerust, waardoor de exploitatiekosten omlaag konden.

★ Mensen achter het openbaar vervoer

Het zijn er zowat 100.000, arbeiders en bedienden van de 8 grote vervoerbedrijven, waarvan

er 5 in ons Vlaamse land actief zijn, naast de werknemers van talloze privé-exploitanten of «pachters». Bovendien mogen we niet vergeten, dat er nog ongeveer 40.000 mensen hun brood verdienen in de toeleveringsbedrijven, konstruktiewerkplaatsen, bij onderaannemers enz.

Een ode aan al die medemensen, die ons elke dag weer veilig «op weg» helpen.

«Ons» betekent 2 miljoen landgenoten, die elke dag van het openbaar vervoer gebruik maken.

MAANDAG 7 AUGUSTUS Om 19.10 u.

★ Een bus was vroeger minder knus

In het landelijk streekvervoer rijden de oranje bussen af en aan. Een leek merkt geen opvallend verschil. Hoewel al deze bussen onder de vlag van de NMBS rijden, worden ze niet allemaal door Buurtspoorwegpersoneel bestuurd, zijn ze niet allemaal eigendom van deze grote maatschappij. Er zijn immers ook de «pachters», privé-ondernemers aangesloten bij de Nationale Federatie van Belgische Autobus- en Autocar-ondernemers (FBAA), die met hun materieel en personeel diensten uitvoeren voor de NMVB.

★ Ruimte voor de reiziger!

Om hun functie naar behoren te vervullen zitten onze openbaar vervoermaatschappijen dringend om méér capaciteit verlegen. Dubbeldekspoorrijtuigen in de spits, gelede of dubbelgelede trams met plaats voor 180 tot 200 reizigers; gelede bussen voor 100 tot 120 personen. Te weinig plaats is één van de afstotende ervaringen in het gemeenschappelijk vervoer. Méér ruimte daarentegen schept meer aanbod en vooral goedkoper aanbod.

★ Openbaar vervoer-Gent op de zachte toer!

Na de verschillende oliecrisisen zijn we wellicht iets wijzer geworden. We hebben ingezien, dat de zogenaamd «vooruitziende» verkeersplanning uit de jaren '60 onze steden als leefgemeenschap heeft kapotgemaakt. Ook is er geen geld meer voor mastodontprojecten. De Gentse stadsvervoerder MIVG is op sobere tijden berekend...

ZONDAG 14 AUGUSTUS OM 19.10 u.

★ De charme van de kusttram

Recent nog hebben de Buurtspoorwegen hun kusttramlijn over haar volle lengte grondig vernieuwd en er gloednieuwe gelede trams op gezet. Bovendien wordt

de verbinding Knokke-Oostende-De Panne nu in de zomer om het kwartier bereden en in de winter om het half uur, wat een verdubbeling van de vroegere frequentie is. Wanneer de tramlijn over een jaar ook nog van De Panne-Centrum tot De Panne-Station (Adinkerke) verlengd zal zijn, kan het feest voor de bedachtzame vakantieganger pas goed beginnen. Tips voor een tof weekend aan zee met een gekombineerde trein/tramformule, met een forse reductie er bovenop.

★ De NMBS is als een supermarkt...

Met een groeiend assortiment kant-en-klare producten, die u naar believen kunt meepikken. Omdat u ze onmogelijk allemaal kunt kennen, zetten we ze voor u op een lange rij: «Een mooie dag te...» (25 verschillende uitstapen), «Een weekend...», de B-Tourrailkaart voor 5 of 8 snipperdagen, «Trein + fiets», «Minitrips binnen- en buitenland», speciale zomer- en winterreizen, (auto)slaaptreinen, de Interrailkaart, het BIGE-ticket, de Rail Europ Seniorekaart, groepsreizen, de halve-prijkaart, 50%-tarief naar evenementen, klassieke abonnementen, het nieuwe bedrijfsabonnement, ... en er komen nog andere voordelige formules.

ZONDAG 21 AUGUSTUS OM 19.10 u.

★ Voorrang voor openbaar vervoer

Betere inzet van personeel en voertuigen, lagere energiekosten en andere niet op de rug van de reiziger gerealiseerde besparingen zouden het rechtstreeks gevolg zijn van een betere doorstroming van ons openbaar vervoer. Om zover te komen hoeft de wereld niet eens op zijn kop te worden gezet.

★ Het IC + IR-plan, géén toverformule

Schoorvoetend in het spoor van de Nederlanders, de Duitsers, de Zwitsers... zet de NMBS per 3 juni 1984 zélf een Intercityplan voor de reizigers neer. Normaal blijft dan geen steen op de andere, want met Intercity (IC)-, Interregio (IR)- en stoptreinen, aangevuld met forenzendiensten, gaan de Belgische Spoorwegen voor het eerst in hun geschiedenis, een écht NET exploiteren.

ZONDAG 28 AUGUSTUS OM 19.10 u.

★ Een «nieuwe kans»-plan voor de spoorweg

Dit wordt een tweede bijdrage in het teken van het IC + IR-plan, dat onze spoorwegen van zondag 3 juni 1984 af over het hele land zullen invoeren. De kleine omwenteling, die ervan verwacht wordt, moet meer reizigers en dus meer geld opleveren.

★ Vakantietreinen in winter en zomer

Treinvakanties «alles inbegrepen» naar een reeks bestemmingen in Oostenrijk, Spanje, Zwitserland, Italië... zijn een specialiteit van de touroperator Railtour, met rechtstreekse betrokkenheid van de NMBS. Wist u dat er ook in de zomer «witte» treinvakanties zijn, d.w.z. iets soberder maar voelbaar goedkoper?

Onze filmploegen kozen een bestemming in Catalaans Spanje en in Noord-Italië, nabij het Gardameer.

ZONDAG 4 SEPTEMBER OM 17.25 u.

★ Intercity Antwerpen-Keulen, (nog niet) voor overmorgen

Antwerpen en haar hinterland hebben al lang behoefte aan een rechtstreekse snelle verbinding per spoor naar Keulen en Noordrijn-Westfalen. Het bestaande traject via Brussel is erg tijdrovend, vergeleken bij de veel kortere wegverbindingen. Per zondag 3 juni 1984 zet de NMBS weliswaar een volledig Intercityplan op poten, maar de Intercity Antwerpen-Keulen zal slechts enkele jaren later gerealiseerd zijn.



★ Openbaar vervoergebruikers, samen sterk

In Zwitserland, Duitsland (ADAC) en Nederland (ANWB) komen de zgn «automobilistenklubs» ook vaak op voor de belangen van de openbaar vervoergebruiker. Soms hebben zij daar ook veel geld voor over. In eigen land laten de automobilistenklubs zich weinig of niets aan het openbaar vervoer gelegen. Bij ons is de tijd nu rijp voor een aparte Bond van Trein Tram & Busgebruikers.

ZONDAG 11 SEPTEMBER OM 17.25 u.

★ Salon op luchtbanden

Géén openbaar vervoer in de enge betekenis, wél evasief gemeenschappelijk vervoer als logisch verlengstuk van de lijnbus is het cartoerisme.

Het toerwagtoerisme is momenteel weer aan een opbloei toe. Het is toegankelijk voor niet al te veel geld en heeft de jongste jaren aanzienlijk aan comfort en aanzien gewonnen. Het heeft de voordelen maar niet de nadelen van de privé-auto.

Interessant zijn vooral de «alles inbegrepen»-prijzen. Onze kamerploeg ging dwars door het eigen Ardense schoon mee op toer naar het Groothertogdom Luxemburg.

★ De NMBS, een bont bedrijf

In een vorige bijdrage onder de titel «De NMBS is als een supermarkt» pakten we zowat alle reisproducten van onze nationale spoorvervoerder uit. Meteen werd een balans opgemaakt van de vele kortingsformules die er bestaan. In deze reportage kijken we naar de produktiemiddelen, waarmee de NMBS zijn producten voortbrengt: o.m. stations, lokomotieven, motorstellen, rijtuigen, elektronika... Voorwaar, een kleurrijk wereldje!

ZONDAG 18 SEPTEMBER OM 17.25 u.

★ Van Eeghem tot Londen

... Of Van Eeghem als mini-trip. Jawel, dé Kurt Van Eeghem doorloopt, of beter «doorspoort» voor u in minder dan tien minuten méér dan een handvol NMBS-minitrips, die ook u deze zomer tegen krisisprijzen naar heel wat aantrekkelijke binnenlandse bestemmingen (of gebeurlijk nèt even buitenlands) kunnen brengen.

★ Liever dan op een vangrail...

Onder druk van verscheidene oliecrisisen, de hoge dollar en de waardevermindering van ons eigen geld is de verkeersdruk op onze wegen enigszins geluwd. Op piekdagen en tijdens weekends kan het er nog hevig aan toegaan. Elk jaar komen duizenden mensen om op asfalt en beton, of worden ze voor hun hele leven verminkt. Er al eens over nagedacht hoe veilig u per slot van rekening tussen de rails zit, gedragen door het openbaar vervoer?

★ Hoever staat het nu met die reizigersbegeleiding?

Van bij het begin van de Aktie Openbaar Vervoer bleken reizigersbegeleiding en -informatie vrijwel onontgonnen terrein bij onze diverse openbaar vervoermaatschappijen. Met dure eden veel beterschap beloofd. Beterschap?

ZONDAG 25 SEPTEMBER OM 17.25 u.

★ Metroterminus Waasland

De Antwerpse (pre)metro wordt nu al jaar en dag een peperduur monument van overbodigheid genoemd. Niet helemaal ten onrechte. De summere exploitatie ervan is zeker niet van aard om het enorme reizigersverlies sinds het eind van de jaren zestig naar een opwaartse trend om te buigen. Vele potentiële reizigers, onder wie de bejaarden, zijn gewoon bang om in Antwerpen onheilspellende, veelal verlaten takakomben af te dalen, om na lang wachten een klein gewoon trammetje te zien opdagen. Exploitant MIVA mag nu hopen, dat na de doortrekking van de metro, van Groenplein onder de Schelde naar Linkeroever en verder naar Beveren-Waas, deze ondergrondse toch een goede bestaansreden zal krijgen. Voor al die geïnvesteerde miljarden mag dat wel.

★ Op een eigen rolpad...

Lang kan dat niet meer duren, dat klèm zetten van ons openbaar vervoer. Sommige steden zijn er schoorvoetend mee begonnen: met autovrije straten, waar openbaar vervoer wél mag, met vaste tram- en busbanen, met verkeerslichtenbeïnvloeding... en andere voorrangverstrekkende maatregelen ten gunste van de kollektief reizende medemens. Blijvend dwarsliggende lokale beleids(?)mensen zullen in een nabije toekomst moeten rekening houden met van hogerhand opgelegde voorrang voor het gemeenschappelijk vervoer.

★ De dag, dat het openbaar vervoer verdween...

Zondagen met beperkte diensten heeft het openbaar vervoer wel altijd gekend. Na de jongste besparingen en inkrimpingen verloren heel wat dorpen echter hun laatste zondagsverbinding.

STOP DIENST

Berchem station Lijn 25

Goed nieuws. Tot nu toe was de laatste direkte trein uit Berchem naar Brussel om 22 u. 48. Vanaf zondag, 25 september a.s. wordt dat 23 u. 18. De direkte trein Antwerpen-Brussel-Parijs zal dan ook te Berchem halt houden. Vanuit Antwerpen centraal komende stopt nu elke trein te Berchem (behalve die naar Amsterdam en Essen). Richting Antwerpen centraal rest er nog één die er voorbij rijdt, nl. de direkte trein Parijs-Brussel-Antwerpen van 's morgens rond 7 uur.

In de ban van de ring

In Antwerpen werd ringlijn 19-20 terug opgesplitst in twee afzonderlijke lijnen. Volgens MIVA zou dit een kwalijke zet zijn vanwege Verkeerswezen. Volgens Verkeerswezen had MIVA nooit de toelating ontvangen om de ringlijn te rijden. Ook een en al meewarigheid bij MIVA wanneer men vraagt naar een rapport met studiegegevens over die ring. « Studeren?, maar meneer! Studeren heeft ons nog nooit iets opgebracht. » 't Hangt er van af wat men precies bestudeert, en hoe.

Dwarsliggers op den «IJzerweg»

De gemeente Diksmuide is zonder duidelijke reden gaan dwarsliggen voor de toeristische tramlijn naar Nieuwpoort, bovenop de oude spoorlijn. Hiermee slaat Diksmuide zichzelf een ongeloflijke toeristische troef uit handen.

Via de tramlijn zou het een belangrijke overstapfunctie kunnen hebben in de verbinding tussen spoorlijn 73 en de middenkust tussen Nieuwpoort en Westende. De tram zou Diksmuide op een originele manier hebben laten deelnemen in de intense toeristische drukte langs de kust. De grootste verliezers zijn dus duidelijk de Diksmuidse middenstanders. Morgen schaffen ze in Diksmuide nog de IJzer af. Ondertussen is er een aanwijzing dat het project mogelijk toch zou gerealiseerd worden tussen Oostende en Torhout. Een aantal gemeentebesturen die alleszins beter geïnspireerd zijn dan Diksmuide zijn er al voor gewonnen. De NMVB en het Ministerie van Verkeerswezen eveneens.

Deinze en informatie

In het nieuwe station van Deinze zal begin 1984 een manueel te bedienen installatie worden aangebracht die de reizigers een duidelijk overzicht geeft van de vertrekkende, sporen, treinsoort en bestemmingen.

Dat zgn. vertrekbord zal de huidige afwezigheid van reizigersinformatie in het station ongedaan maken.

Ardennen-Bordeaux

De toeristische seizoentrein Antwerpen-Luxemburg, die sinds 25 juni voorbeeldig elke zaterdag en zondag rijdt voor de daguitstappers gaat op zaterdag 3 september volledig met Bordeauxkleurige zgn. M4-rijtuigen rijden. Dat zijn de modernste wagons voor de binnenlandse reizigersdienst. Aanleiding daartoe is de groepsuitstap van meer dan honderd bejaarden van een Berchems rusthuis. Voor deze uitstap werd in samenwerking met de NMBS naar een elegante oplossing gezocht voor het comfortprobleem van deze mensen. Om te vermijden dat daardoor een half-rode en half-groene trein zou ontstaan, én om van de gelegenheid gebruik te maken om nog eens extra uit te pakken met het modernste reizigersmaterieel werd besloten de gehele trein met dit prima-materieel te rijden. Een unieke gelegenheid voor de vele Antwerpenaren en Mechelaars die normaal niet de kans hebben om van deze treinstellen gebruik te maken. ■

H. V.

HEEN EN WEER

Met

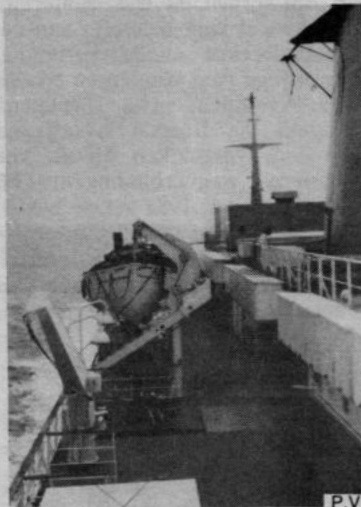
SEALINK

de boot in

(vervolg van blz. 1)

kunnen het weten, wij zitten trouwens nog na te genieten van de vakkundig bereide recepten uit dit « eerste-klasseethuis-op-zee », dit culinair paradijs voor lekkerbekken en gastronomen.

Aan de « captain's table » zaten wij aan met de kapitein en zijn stuurli. Deze bemanning die jaar in, jaar uit, dagelijks tussen Engeland en België kiest, op het « heen en weer » van Drs P., is uit het goede « scheepshout » gesneden. Namens u beste lezers,



P.V.

maakten wij kennis met de « crew ». Van brug, over machinekamers tot in de diepste ingewanden van het schip hebben wij deze bootmannen gevolgd, met open oor voor hun grondige technische uitleg.

Op onze tocht door het vaartuig werden wij van het ene ruim naar het andere gesluisd en mochten wij « Jan Rap en z'n maats » ontmoeten, de matrozen die als het ware nooit het daglicht zien maar toch een onmisbare schakel zijn om het schip drijvende te houden. Eenieder gaat wel zorgeloos aan boord, maar eenmaal van wal gestoken zit de doorsnee reiziger met enkele onbeantwoorde vragen. Wij kunnen met de hand op het hart zeggen dat ze in goede handen zijn. Jaren ervaring hebben gemaakt dat deze mensen niet alleen hun schip optimaal onder controle hebben, maar ook het erg drukke Kanaal blindelings kunnen oversteken. Van stielkennis gesproken!

Eén maal te Dover aangemeerd en de douaneformaliteiten vervuld, wacht een trein van de Britse Spoorwegen u op om u naar Londen te brengen en vandaar uit desgevallend naar om het even welke bestemming in dit grote vakantieeiland. Voor de automobilisten is er direkte aansluiting met een autosnelweg die u dieper in « Albion » brengt.



P.V.

De laatste controlebeurt voordat de JETFOIL het zeegat kiest.

Over onze esbattermenten in Londen en de omliggende aantrekkelijke toeristische streken willen wij hier geen nadere bijzonderheden kwijt. Een vlekkeloos verslag van allerlei attracties vindt u wel terug in de bijdrage van onze kollega Rik (kwestie van taakverdeling).

We gingen heen. We moesten (spijtig) weer. Voor onze terugtocht had-

den wij plaatsgenomen op de schoot van « Princes Stéphanie », één van de twee draagvleugelboten of jetfoils van de RMT, die sedert de lente van '81 ingezet werden voor een ultrasnelle overvaart tussen Oostende en Dover. Hiermee werd door Sealink ingespeeld op wat de moderne toerist en zakenman verwacht op het stuk van snel en financieel aantrekkelijk transport.

Let wel, deze tuigen zijn louter bestemd voor het vervoer van passagiers. Voor de auto's is er dus geen plaats. (Er bestaan evenwel plannen op stapel om supergrote draagvleugelboten te bouwen, die wel op deze aspiraties inspelen.) Deze Jetfoil geeft eveneens prima-aansluitingen met enerzijds British Rail en anderzijds de NMBS.

Maar wat is een Jetfoil eigenlijk? Een boot? Een vliegtuig?

Geen van beiden!

Rij maar an... is nu eenmaal de krant van de mondige openbaar vervoergebruiker en ook nu gingen de gesloten deuren voor ons open. De kapitein en zijn co-piloot vertelden ons alles wat we ooit graag al hadden willen weten, maar niet durfden vragen over draagvleugelboten.

In feite is het een nieuw, revolutionair transportmiddel voor vervoer over zee dat niet alleen snel maar ook vrijwel geruisloos is. Aan de basis van dit nieuwe vervoermiddel dat door Boeing Marine Systems (van hetzelfde bekende Amerikaanse bedrijf dat ook vliegtuigen bouwt) een 20-tal jaar geleden ontworpen werd en sedertdien verder geperfectioneerd, ligt dezelfde technologie ten grondslag die destijds het straalvliegtuig heeft voortgebracht. De Jetfoil (draagvleugelboot) combineert de beste eigenschappen van vliegtuig en schip, om zo als een snel en comfortabel vervoermiddel over zee te dienen. De kruissnelheid ligt in de buurt van 80 km per uur en de « Jetfoil » is zodanig ontworpen dat alle passagiers een onbeperkt ruim uitzicht hebben over het water.

De Jetfoil bezit draagvleugels van staal, die geheel onder water en bestuurd door een computer, verbonden zijn met de romp van aluminium die is uitgerust met een aandrijvingsstelsel dat gebruik maakt van het water en op deze wijze een geheel nieuw type vervoermiddel creëert.

Wij kunnen het u ten volle aanraden, want na een « vliegvaart » van 1 u. 40 skieden wij de haven van Oostende binnen met een elan die menig jacht- of speedboot in verlegenheid zou brengen.

Zoals van de trein op de boot, hadden we nu ook een rechte reekse verbinding van de Jetfoil op de trein. Van coördinatie gesproken!

Als laatste noot, speciaal voor de zonneklopers en regenlopers aan onze Belgische kust bevelen wij u zulk een overvaart aan. Een dagje Dover, ter verpozing, is altijd meegenomen... al is het maar voor een buitje thee naar Engeland met de RMT.

PV/SVT

Momenteel bestaat de R.M.T.-vloot uit:

— Pakketboten: enkel vervoer van reizigers

	Passagiers	Personenwagens	Vrachtwagens
— Reine Astrid (bouwjaar 1958)	1.700	—	—
— Prinses Paola (bouwjaar 1966)	1.700	—	—
— Carferries: vervoer van reizigers met hun voertuig:			
— Koningin Fabiola (bouwjaar 1962)	1.200	90	—
— Roi Baudouin (bouwjaar 1965)	850	160 (of 128 + 4)	—
— Prinses Astrid (bouwjaar 1968)	850	164 (of 136 + 3)	—

— Polyvalente schepen: vervoer van reizigers auto's, autocars en vrachtwagens:

	Passagiers	Personenwagens	Vrachtwagens
— Prins Philippe (bouwjaar 1973)	1.302	220 (of 122 + 14)	—
— Prince Laurent (bouwjaar 1974)	1.302	170 of 28	—
— Prinses Maria Esmeralda (bouwjaar 1975)	1.200	300 (of 46 + 37)	—
— Prinses Marie Christine (bouwjaar 1976)	1.200	300 (of 46 + 37)	—
— Prins Albert (bouwjaar 1978)	1.400	260 of 37	—

— Jetfoils.

« Prinsesse Clémentine » en « Prinses Stéphanie »

Kruissnelheid: 42 tot 45 knopen, d.w.z. 78 tot 83 km/u.

Gewicht: 115 ton

Lengte: 27,40 meter

Breedte: 9,10 meter

Diepgang: met vleugels omhoog

— met vleugels naar beneden

— varende

Voortstuwing: twee gasturbines van 3.700 PK die elk twee «waterstralen» aandrijven.

Passagierscapaciteit: 316 reizigers met hun bagage.

Meer inlichtingen en reserveringen kunnen worden bekomen op navermeld adres: R.M.T., Natiënkaai 5, 8400 Oostende (telefoon: 059/70.76.01 - telex: 81033)

Gentse Feesten, tramfeesten

Ter gelegenheid van de Gentse Feesten reikt de MIVG een mini-abonnement uit van 200 F, voor 10 dagen vrij rijden van 16 tot 25 juli a.s. Dat abonnement is te krijgen aan alle MIVG-kiosken. In dezelfde feesttoes toert er ook een MIVG-infotram rond. In het stadhuis gaat een grote tentoonstelling over historische foto's, documenten en andere uit de dienst genomen toestanden van de MIVG, NMVB en NMBS, in voorbeeldige onderlinge coördinatie. De Gentse old timer 339 zal op het E. Braemplein tentoongesteld worden.

Studeren geen NMVB-monopolie

Het dossier Bellebeekgebied (cfr. Rij Maar An, nov. '82) is dan toch door de NMVB-Brabant aan een welwillender onderzoek onderworpen. Mogelijk komt er toch nog iets van. In West-Brabant is men immers de eenzijdige Brusselwaartse benadering van het busverkeer lichtjes zat. Men eist dan ook dat op grond van het samengebrachte studiemateriaal over de westelijke periferie een zinnig gesprek mogelijk is.

ZOMERRALLY BRABANT

Het 15de eeuwse stadhuis, een kleinoord van gotische architectuur.



GRASDUINEN IN KENT...

Kent is de tuin van Engeland. Nu klinkt mij meestal dit soort verbloemde omschrijving van een streek of stad erg toeristisch-commercieel in de oren. Maar wat Kent betreft, wil ik me wel wat milder opstellen. Waarschijnlijk omdat zoveel landgenoten er vlugvlug doorsporen om Londen te bereiken en het knusse, charmante Kent een beetje onbillijk links laten liggen. In de hoofdstad hopen ze dan een door en door Britse sfeer te kunnen opsnuiven, maar vergeten hierbij dat Londen Engeland niet is, evenmin als Parijs Frankrijk zou zijn. De échte sfeer, Engeland op z'n best, kun je meteen al in Dover en omgeving beleven. Terzijde gezegd, vroeger begon je ervaring inderdaad met opsnuiven. Wie in het toenmalige Dover Marine Station (nu omgedoopt tot Dover Western Docks) toekwam, sloeg al meteen een doordringende ontsmettingsmiddelgeur in het gelaat, een geur die je de eerste dagen niet losliet en zelfs je smaakpapillen voor enige tijd aantastte.

PRAKTISCH: Een dagbiljet Oostende-Dover en terug kost 600 F, Jetfoil supplement niet inbegrepen; een dagbiljet Oostende-Canterbury en terug komt op 730 F.

Een 60 u. excursiebiljet Oostende-Dover en terug kost slechts 880 F; een 5 dagenexcursiebiljet geeft ook aanzienlijke prijsverminderingen.

Vraag hiervoor de informatiebrochure bij de Regie voor Maritiem Transport aan op volgend adres: Regie voor Maritiem Transport, Belliardstraat 30, 1040 Brussel. Tel. (02) 230 01 80.

Dover zelf is het bezoeken meer dan waard. Wie eventjes als één-dagstoerist overwipt kan er zonder enige moeite een aangelegene niet te drukke dag van maken. Een bezoek aan Dover Castle is een must: de vesting die de poort van Engeland diende te beschermen vormt een interessant geheel, gaaf bewaard, met zorg onderhouden. Het houdt heel wat boeiende verrassingen in petto, zoals de Romeinse vuurtoren (de «Pharos») en het garnizoenskerkje van St Mary-in-Castro. Het uitzicht is verbluffend: aan je voeten de stad en de haven, het Kanaal en de talrijke schepen op deze drukste zeeroete ter wereld, en bij klaar weer, verrassend duidelijk, de krijtrotsen van de Franse kust. Van hierboven zie je ook hoe de stad in het dal van de River Dour gebouwd werd, door heuvels en krijtrotsen (die veelbezongen «White Cliffs of Dover») ingesloten. Loop even het stadhuis binnen, de Maison Dieu (uitgesproken Meizndjoe!) en je staat oog in oog met Britse traditie van de zuiverste soort: onder een donker, prachtig uitgewerkte betimmerde zoldering sien portretten van vorsten en «Lord Wardens of the Cinque Ports» de grote hall. In de hoofdstraat, tevens winkelstraat, loont het de moeite even de St Mary's church binnen te stappen. Aan de overkant van de straat loopt de smalle New Street die je naar «The Roman painted House» leidt: een klein, maar uiterst verzorgd museum gebouwd rond een in 1971 ontdekte Romeinse stadswoning.

Wie niets voelt voor shopping kan best even de natuur intrekken: naar St Margarets Bay langs de Saxon Shore Way (een lange afstandswandelpad dat van Rye naar Gravesend, bij Londen, over een afstand van 140 mijl kan gevolgd worden; Uzelf loopt slechts de vier kilometer tot St Margarets Bay), of langs de Kristalheldere River naar Crabble Mill, een gerestaureerde watermolen uit 1812.

Voor wie het allemaal misschien wat veel lijkt om het slechts op één enkele dag af te handelen kan dan aan een meerdaagse formule gedacht worden. Met het openbaar

vervoer stelt dat alleszins geen probleem: het aantal voordeel-formules is legio en het net van bus- en spoordiensten is voldoende fijnmazig om je ook toe te laten kleine plaatsen te bezoeken, zonder er noodzakelijk te moeten stranden.

PRAKTISCH: Afgezien van de formules met vertrek vanuit België, zoals het biljet naar Canterbury, of naar Londen, zijn een aantal interessante formules van de Britse spoorwegen voorhanden: het Awayday biljet waarbij één volwassene een dagbiljet neemt en de overige familieleden, of vrienden, met een maximum van vier extra's slechts één Pond betalen, ongeacht de bestemming binnen het Zuidelijk gebied van de Britse spoorwegen; let wel dat de Awayday formule slechts tot 10 september geldig is.

Wie vanuit Londen dagtrips wil maken kan gebruik maken van de Triple Ticket formule: voor de prijs van 1.150 F koopt U een biljet dat één maand geldig blijft en U een keuze geeft tussen drie maal negen bestemmingen (korte, half-lange en lange afstanden); U kiest uit elk der drie types één trip uit.

Een zee van mogelijkheden in een notedop samenballen is een onmogelijke opgave, bovendien wens ik de toeristische literatuur geen oneerlijke concurrentie aan te doen. Uit eigen ervaring kan ik vaststellen dat er binnen een straal van slechts vijftig kilometer rond Dover een rijke waaier aan mogelijkheden bestaat zowel aan kunststeden, musea, kastelen, als kasteelparken, typische dorpjes of industriële archeologie. Canterbury is een echte monumentenstad, het historische hart van Kent, bovendien nog makkelijk bereikbaar per trein (op de spoorlijn naar Londen via Rochester) of per bus. Vlak ten noorden van Dover ligt de plaats waar Caesars Romeinen voet aan wal zetten: Deal. Op de exacte plaats van die ontschepping staat

pik er het plaatsje uit omdat het aanbod er zo typisch is voor de zorg waarmee industriële archeologie in dit land aan de man wordt gebracht: vooreerst is er de smalspoor museumlijn van The Sittingbourne and Kemsley Light Railway, waar nog steeds met het

leunende huisjes, de bestrating met ronde, onregelmatige keien, de nauwe straatjes die plots naar beneden, naar de haven toe duikelen, de gezellige historische tea- en lunchrooms, het uitzicht over de rivier en de vlakke van de Walland Marsh.



Canterbury: de kathedraal.



Hythe: drukte in het eindstation van 's werelds kleinste regelmatige spoorlijn.

een klein monumentje, als vingervijzing voor toekomstige vervoersaars wellicht. Deal is een kokette badplaats met als grootste aantrekkingspool Deal Castle, een ronde burcht die ik zeker geschikt acht voor één of andere spookachtige Orson Wellesproductie. Even buiten de stad ligt Walmer Castle, de ambtswoning van de Lord Warden of the Cinque Ports, ook hier is een bezoekje mogelijk.

Nog iets meer naar het noorden ligt het stadje Sandwich dat zijn bloei in de zestiende eeuw hoofdzakelijk aan Vlaamse wevers te danken had. Het noordelijke puntje van Oost-Kent is het vroegere eiland Thanet. Tol wordt er niet meer geheven, al was dat voor enkele tientallen jaren nog het geval, maar the Isle of Thanet beschouwt zichzelf graag als een kleine eigen entiteit. Dickensliefhebbers bezoeken er uiteraard het Dickensmuseum van Broadstairs, belangstellenden in oude geschiedenis vergapen zich aan de getrouwe reproductie van een vikingschip te Ramsgate of drukken hun sporen in die van de Romeinen te Reculver. Meer naar het westen, voorbij de badplaats Herne Bay en het oosterstadje Whitstable ligt Sittingbourne. Ik

oorspronkelijke rollend materieel uit 1906 wordt gereden. Verder is er The Dolphin Sailing Barge Museum, een kleine 19de eeuwse scheepswerf waar Theemszeilschepen werden gebouwd en hersteld. Dezelfde conserveringszorg vind je bij een bezoek aan een rit met de Kent and East Sussex Railway, een museumlijn die vanuit het knusse stadje Tenterden een mooi traject bedient over de grens met East Sussex heen. Erg populair, ook erg aan eigen tradities gehecht is de Romney, Hythe and Dymchurch Railway: een miniatuurspoorlijn (schaal 1/3) die met de ernst en de kunstwerken van een volwaardige spoorlijn over een afstand van meer dan 25 kilometer tussen Hythe en Dungeness wordt uitgebaat.

Ik ga even mijn boekje en Kent te buiten om U het stadje Rye in East Sussex warm aan te bevelen. Zonder iemand te willen kwetsen en zonder in al te grove veralgemeningen te vallen, durf ik Rye als het meest aantrekkelijke stadje van Zuid-Engeland te bestemmen. Echt uitzonderlijke bouwsels tref je er niet aan. Maar het geheel straalt een uitzonderlijke liefelijkheid uit: de eeuwenoude tegen elkaar aan-

PRAKTISCH: Wie de bus boven de trein verkiest om op die manier dwars door de dorpen te reizen, wijzen we op het bestaan van het Bus Ranger Ticket; de kostprijs bedraagt 2,70 Pond per dag, of 9,50 Pond per week; het biljet kan op elke bus in Kent of Sussex gekocht worden. Even enkele mogelijke trips opnoemen:

Dover - Deal - Sandwich - Canterbury - Dover
Dover - Folkestone - Canterbury - Dover
Dover - Ashford Rye - Dover
Over twee dagen gespreid: Dover - Hythe (rit op de min. spoorlijn tot) - New Romney-Rye;
Rye - Tenterden - Maidstone - Dover
Over twee dagen gespreid: Dover - Maidstone - Battle;
Battle - Hastings - Rye - Folkestone - Dover.

Een greep uit een haast onuitputtelijk aanbod, ietwat in het wilde weg, niet erg fair voor kleinere plaatsen (ik rept met geen woord over Leeds Castle, te Maidstone «The loveliest castle in the world», noch over Chilham Castle met z'n valkerij en middeleeuwse tornooien, noch over het Dickens Centre te Rochester), niet erg konsekwent wat de waardeschaal betreft. Maar zo bezoek ik Engeland het liefst, met een pak informatie achter de hand, maar toch altijd opnieuw met het besef dat een mogelijk programma onvermijdelijk door toevallige ontdekkingen ter plaatse heerlijk zal worden door elkaar gehaald.

Wat het laatste betreft, kan ik dus niemand helpen, doch wat het documenteren betreft verwijs ik graag naar de

British Tourist Authority, Bergstraat 52, bus 2, 1000 Brussel.

Te Dover brengt U liefst een bezoek aan het informatiebureau van de English Tourist Board in de Townwall Street (hetzelfde gebouw als de Holiday Inn). U vraagt er naar Mevrouw Van de Velde, een charmante Antwerpse dame die al lang in Engeland woont en die U uiteraard in het Nederlands de gewenste informatie zal verstrekken.

RIK SAUWEN

STOP DIENST

Aangenaam

Neder-Over-Heembeek wil beter openbaar vervoer. Wie niet? Zij willen een serieuze verbinding tussen het centrum van de deelgemeente en de militaire klinieken, en een rechtstreekse verbinding tussen de kliniek en een van de stations van de Noord-Zuidverbinding te Brussel. Zou mogelijk zijn door een andere schikking van de MIVB-lijnen 47, 53 en 57. En puzzelen maar. Een goeie aansluiting richting Vilvoorde, Machelen en Haren zit er niet in want de bruggen over het kanaal zijn het prive-jachtterrein van de Buurtspoorwegen. Koördinatie misschien? Voor Neder-Over-Heembeek ook goed: alle kleuren van bussen zijn welkom, maar naar het schijnt zijn MIVB en NMVB daar nog niet aan elkaar voorgesteld.

Aktiegroepen kweken

Openbaar vervoer in een stad maakt onafscheidelijk deel uit van het ruimtelijke planningsproces. Het moet binnen het geheel van de verkeerspolitiek de stedelijke doelstellingen mee helpen waarmaken. NMVB-Brabant wil in Leuven zijn stadsnet hervormen. Al maanden trachten het stadsbestuur en de werkgroep Langzaam Verkeer daarover meer informatie te bekomen. Geen zaken mee antwoordt de NMVB. Dat is onze winkel. In september beginnen wij onze nieuwe dienst te rijden en dan krijgen de reizigers de informatie. Zo gezien zal die reorganisatie een zuiver technische aangelegenheid worden: nix doelstellingen, nix overleg, nix inspraak, nix informatie. Op die manier gaat de reiziger gewoon door voor ter vervoeren specie. Niet goedschiks aanvaarden!

Rij maar an is er gelukkig om Uw grieven te verwoorden. Verkeerswezen zal zijn oren nogal spitsen gezien ongeveer de helft van die administratie uit Leuven en omstreken afkomstig is. Zo kweekt men ideale aktiegroepen!

Frans Vlaanderen per trein

Aan haar koffietafel van 3 mei jl. besliste de Raad van Beheer van de NMBS dan de heropening van het baanvak Adinkerke-Bray Dunes (6 km) moet onderzocht worden. Dat voorstel werd ingediend door beheerder Degadt uit West-Vlaanderen. Dit grensoverschrijdend baanvak zou te Bray Dunes aansluiten op het Franse spoornet, o.a. richting Duinkerke. Die zeer korte verbinding zou, zeker als de kusttram in Adinkerke aan het station zal zijn een zeer grote aantrekkingskracht uitoefenen op het Franse klienteel voor onze westkust. In het voorseizoen '83 alleen reeds zijn uit Frankrijk trouwens al 30 000 bezoekers in groepen naar Adinkerke afgezaakt. Als naar gewoonte kijken bepaalde NMBS-ingeniërs nogal meewarig wanneer Adinkerke-Bray Dunes ter sprake komt. Klanten lokken: hun zaak niet! In Wallonië is er met het grote politieke kanon geëist dat de grensovergang tussen Hastière en Fumay behouden zou blijven. Zullen we de afloop even voorstellen?

Weer vertraging bij de NMBS

Het verbond van Vlaams Overheidsperoneel (VVO) klaagt aan dat het Koninklijk Besluit over de taalkaders bij de centrale diensten bij de NMBS bijna 20 jaar te laat komt. Het moest normaal ten laatste op 1 september 1964 in het staatsblad verschenen zijn, maar de publikatie gebeurde slechts op 14 april jl. Het VVO is ook niet te spreken over de verdeling van de jobs volgens de taalrol in een verhouding van 50/50. Volgens het verkeersvolume zouden de Vlamingen kunnen aanspraak maken op ca. 65 % van het aantal ambtenaren. Het VVO stelt een verregaande opsplitsing voor van de NMBS volgens de gewesten van het land.

TUSSENHALTE

ANTWERPEN

PROTESTAKTIE TEGEN TARIEFVERHOOGING

Op maandag 9 mei om 16 u. 45 werd in de hall van het Centraal Station van Antwerpen een kleine protestactie georganiseerd tegen de huidige afbouwpolitiek van het openbaar vervoer.

Aan een aantal reizigers werd het verschil bijgepast tussen het oude en het nieuwe spoorwegtarief. Het geld hiervoor kwam uit



een «steunfonds» waarvoor de Vlaamse Volksvertegenwoordigers werden aangeschreven. Volgende volksvertegenwoordigers drukten hun afkeuring voor de tariefverhoging uit door een kleine bijdrage te storten: Marc Galle (SP), Louis Tobback (SP), Norbert Debatselier (SP), Herman De Loor (SP), Luc Van den Bosch (SP), Jo Belmans (VU), Willy Kuypers (VU) en Ludo Dierckx (AGALEV).

Tijdens de actie werden pamfletten uitgedeeld aan de reizigers. Daarin werden volgende eisen gesteld:

- geen prijsstijgingen in het openbaar vervoer
- geen kleiner budget voor openbaar vervoer (dus minstens de indexering ervan en een zo efficiënt mogelijk gebruik door de maatschappijen)

Dit is geen cursieffe, dit is het verhaal van een reis, een reisverhaal als het ware. Vertrekpunt is Turnhout, je weet wel de kaartenstad uit de Antwerpse Kempen. Eindpunt is St.-Katelijne-Waver, de gemeente van de sla en de tomaten en de tuinbouwveiling. De trein zal ons van het ene naar het andere punt brengen (dat hopen we alvast). Nu is dit natuurlijk zo geen opzienbarende reis, ware het niet, dat ondergetekende bijna dagelijks reiziger is op de luxe-treinen tussen Mechelen en Brussel. Hetgeen hem in Turnhout werd voorgeschoteld was van «iets mindere» kwaliteit.

Zondagavond, 21 u. 37: de trein puf het station binnen. Trein, zeg ik, 1 lokomotief en 2, welgeteld 2 wagonnetjes van net na de oorlog van 14-18. Je kent dat nog wel uit de oude zwart-witfilms: heel lage houten banken, lampjes die je d'er zo kan uitdraaien, maar 't rijdt... Je kan dus niet klagen en door het Kempisch landschap glijden we richting Herentals. Om eerlijk te zijn: onze trein haalt nog een behoorlijke snelheid, ondanks zijn toch niet meer zo jonge leeftijd. Tielen voorbij, een stopplaats zonder station. Wel een oud vervallen stationsgebouw, maar duidelijk al jaren niet meer gebruikt. Maar ja, Tielen is enkel belangrijk voor zijn ijskreeem, dus waarom zou de N.M.B.S. daar dan nog een station onderhouden? Even voorbij Tielen komt de kaartjesknipper, niet om kaartjes te knippen, maar om er te verkopen, want het station was natuurlijk om 9 u. 's avonds al gesloten. 't Is tenslotte zondag voor iedereen...

We vragen dus zeer beleefd een ticket naar St.-Katelijne-Waver, men had ons gezegd dat het 130 fr. zou kosten, maar dat wist de brave man niet en na — zonder overdrijven — 4 minuten zoeken zegt hij dan erg zelfvoldaan: «130 frank». Recht tegenover ons zit een leuke jonge dame, die blijkbaar al meer op deze trein gezeten heeft, want ze zegt meteen: Leuven, 112 frank. Dat gaat uiteraard vlugger. De kaartjesknipper is tevreden, het moesten allemaal zo'n reizigers zijn als deze jonge dame. Niet alleen omdat ze er knap uitziet, maar vooral omdat ze haar prijs kent!

TURNHOUT SINT- KATELIJNE- WAYER per trein

Wij rijden zachtjes Herentals binnen. We moeten daar uitstappen en een andere trein zien te vinden. Dat is vrij eenvoudig, want er komen maar 2 treinen op een heel jaar, bij manier van spreken natuurlijk. Ditmaal is het een iets grotere trein: een diesellokomotief en 5 van die 3de klasse wagonnetjes. Stampvol overigens. Veelal met studenten richting Antwerpen en Leuven en dan begrijpt u wel dat op zondagavond zulke treinen toch nog de moeite waard zijn. De aardige jonge dame van daarnet stapt net vóór ons op de trein en verliest bij het opstappen haar schoen. Waarop ze heel gedistingeerd uitroept: «O, mijn schoen!» En ondergetekende, gentleman als altijd bukt zich, ondanks zijn zere rug, neemt het schoentje en geeft het haar. Zij, glimlachend: «Dank je wel». Vroeger zouden wij er 's nachts van gedroomd hebben, van die juffrouw bedoelen we, maar die tijd is voorbij.

Opstappen dus maar en ergens toch nog een plaatsje vinden. Luisteren naar flarden gesprekken. En dan plots rijden we Boechout voorbij. Daar woont Frans. 't Is spijtig genoeg al donker, anders had ik uitgekeken of ik Frans niet zag, wuivend naar iedere trein die voorbijrijdt...

En dan komen we ineens in de bewoonde wereld, in Berchem, waar wel een station staat, waar je wel veilig in de tunnel onder de sporen kan, waar er wel «mooie» treinen komen... Die voeren je dan in een minimum van tijd naar de eindbestemming. Je mist natuurlijk de pittoreske sfeer in zo'n oranje-grijze, nietszeggende treinen, maar 't gaat vlug en comfortabel. Vanaf het station van St.-Katelijne-Waver is het nog 15 minuten te voet naar huis, maar dat is dan geen probleem meer. Het is 5 over 11 en alles is rustig...

JAN VANLANGENDONCK

- geen inkrimping van de personeelssterkte in de sektor
- geen afbraak van lijnen, diensten en stations.

Wel:

- een globaal en verantwoord vervoerbeleid aan de laagste sociale kostprijs: dus met voorrang voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.
- absolute voorrang in tijd en ruimte voor trams en bussen zodat de auto's het openbaar vervoer niet meer hinderen.
- uitbouw van een dicht net van frekwent en stipt treinvervoer met goede aansluitingen op trams en bussen.

De actie werd georganiseerd door de Werkgroep Verkeer Antwerpen, Langzaam Verkeer Leuven en Werkgroep Openbaar Vervoer Gent.

Dit in samenwerking met ACOD-Sektor Spoor, Agalev-Edegem, Aktiegroep Oude Stad,



Aktiegroep Polders Leefmilieu, BW. Den Bleek, BW. De Schuit, CCOD-Sektor Spoor, Elcker-Ik Antwerpen, Federatie Vlaamse Vrouwenverenigingen afd. Bor-

gerhout, KP Antwerpen, PvdA Antwerpen, RAL Antwerpen en Volksunie Antwerpen.

RITA DE VOCHT

OOST-VLAANDEREN

Sinds geruime tijd poogt de Aktiegroep Openbaar Vervoer te Gent, op pluralistische basis, de belangen van de Gentse tram- en busgebruiker te behartigen. Uit een opmerking van gewezen burgemeester P. De Paepe «hebt gij iedereen op tram 4 wel zijn mening gevraagd over het éénrichtingsverkeer in de Kortrijksepoortstraat - Nederkouter?» ontstond de idee om de reizigers het woord te geven middels een enquête. De M.I.V.G. zette het licht op groen. Op 27 januari deelden ruim 50 vrijwilligers 10.000 enquêteformulieren uit.

4.100 kwamen ingevuld terug: een onverhoopt succes. 3.822 formulieren werden als «geldig» weerhouden. Voor de verwerking werd een computer ingeschakeld, met begeleiding van de Gentse Wetenschapswinkel.

En op dinsdag 10 mei organiseerde de Aktiegroep Openbaar Vervoer een persconferentie om ons de resultaten van de gehouden enquête mede te delen.

De voornaamste resultaten waren:

— bijna 2 reizigers op 3 (61 %) nemen tram 4 dagelijks, en dit om werk of school te bereiken. Daarentegen nemen 47% de tram om boodschappen te doen of voor hun vrije tijd.

— 2 tramreizigers op 3 beschikken niet over een auto (64%), bijgevolg hebben zij geen keuze voor hun verplaatsingsmiddel. Vooral in de ochtend- en avondspits zijn er minder «dagelijkse» reizigers die over een wagen beschikken. De reizigers die geen keuze hebben worden extra benadeeld: zij ondergaan mede de negatieve gevolgen van het autoverkeer (files e.d.), waardoor zij nachttans niet «vrij» kunnen kiezen. Ook buiten de ochtend- en avondspits is tram 4 goed bezet; in de vroege ochtend (vóór 7.30 uur) zelfs beter dan in de voormiddag tussen 9 uur en 11.30 uur.

Nu Gent de metro begraven heeft, moet de gelijkgrondse tram vlot kunnen opschieten. Enkele voorstellen zijn:

Veldstraat autovrij; Sint-Niklaasstraat: voorbehouden rijstrook voor tram; herzien van de verkeersregeling in de omgeving van de Korenmarkt (parkeerbeleid en verkeerslichten inbegrepen); volledig behoud van de huidige verkeersregeling in de Kortrijk-

sepoortstraat - Nederkouter; tramrails op de Kortrijksesteenweg (tussen Marnixstraat en Ch. de Kerckhovelaan) richting centrum overschilderen; aanleg haltestoep aan halte Neuseplein/Voormuide; afstandsbediening der verkeerslichten door de tram.

Indien het stadsbestuur het gebruik van het openbaar vervoer echt wil aanmoedigen, dan dient een globaal verkeerssaneringsplan opgesteld en uitgevoerd dat o.m. een bevestiging (op het peil voor de ingebruikneming van de ondergrondse parking Vrijdagmarkt) van het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad voorziet.

Want als voornaamste oorzaken van tijdverlies wijzen zowel reizigers als trambestuurders op auto's in de file, foutgeparkeerde auto's en lang wachten voor rood licht.

Indien het stadsbestuur de ten voordele van het autoverkeer scheefgetrokken «konkurrentie tussen openbaar en privé-vervoer wil corrigeren, dan dient het aan

het openbaar vervoer — op het beperkt aantal assen dat het gebruikt — de ruimte te geven waarop het recht heeft! Ook het verkeersministerie zou eindelijk eens aan Gent mogen denken. Het wordt hoogtijd dat Gent over grotere, dus gelede trams kan beschikken.

Inzake tarieven zou het invoeren van een goedkoper «daluurtarief» (buiten de spitsuren) ongetwijfeld méér mensen aanzetten om de tram te nemen.

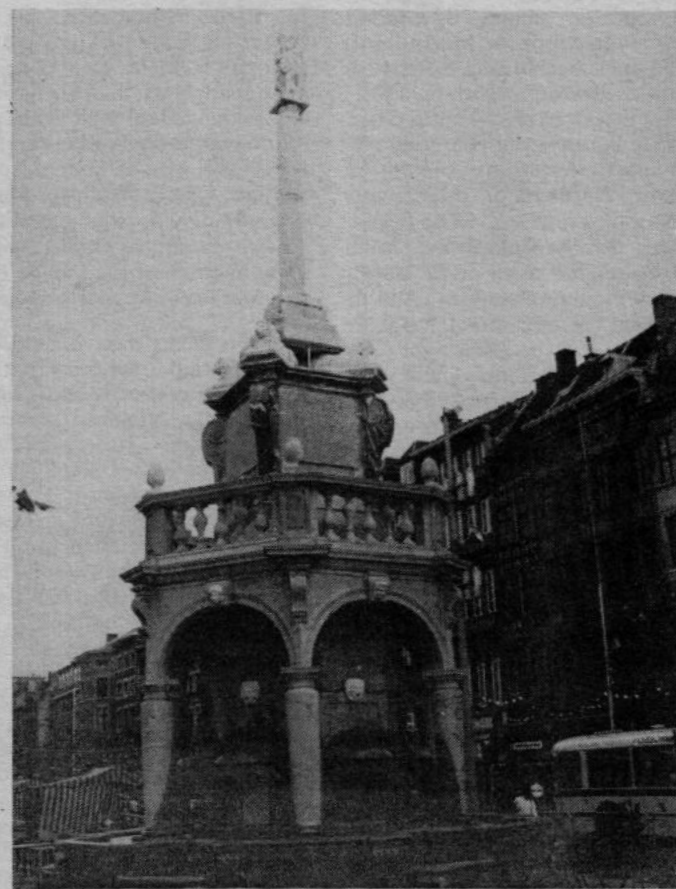
Een vlot, leesbaar brochuretje met essentiële resultaten en talrijke citaten uit opmerkingen van reizigers, is gratis af te halen bij de Aktiegroep Openbaar Vervoer, p.a. Elcker-Ik, Hoogstraat 9, 9000 Gent. Met de post besteld betaal je 25 fr. te storten op rekening 001-1270797-76 van Aktiegroep Openbaar Vervoer.

Een volledig wetenschappelijk rapport is af te halen tegen de prijs van 100 fr. (met de post 130 fr.).

R. VANHALST

ZOMERRALLY LUIK

Place du Marché: Het Perron als zinnebeeld van de Luikse vrijheden.



BRABANT

BRUKSELBINNENSTEBUITEN Mallemuntbruksel 1983

Mallemuntbruksels 1983 van Brusselbinnenstebuiten is een reeks van 9 vakantietoers per bus langsheen de onbekende zijde van Brussel. Marollen, Noordwijk, St-Katelijne, Centrale Boulevards, Kanaalzone, Warande, St-Gillis, Begijnhof, St-Gillis; en met een bezoek op de hoogste toren van Brussel: de Zuidertoren.

Brussel, een miljoenenstad met charmes en problemen. Kijken naar hoe een stad groeit en bloeit, maar soms ook zwaar wordt afgebroken. Kijken naar stadsver-

nieuwing en verkeersproblemen, buurtwerk, sociale woningbouw, architectuur en 19e eeuwse stadsuitbreiding, parkings, handel en kafee's.

Deze Mallemuntbruksels lopen tussen 28 juli en 14 augustus 1983 elke donderdag, vrijdag en zaterdag-namiddag. Start telkens om 14 uur op het Muntplein onder de boomkes. Einde omstreeks 17 h 30.

Prijs: 100 fr. per persoon.

Reserveren kan en is aangera- den op n° 02/511.78.83 van

De nieuwe N.M.V.B.-uurregelingen

De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (N.M.V.B.) biedt haar nieuwe bus- en tramboekjes te koop aan.

Behalve voor de provincies West-Vlaanderen en Limburg, wordt per streek i.p.v. per provincie een boekje uitgegeven. De prijs bedraagt slechts 15, 20 of 30 F naargelang het volume. De boekjes zijn tot eind juni te koop bij de buschauffeurs en het hele jaar in de gewestelijke directies van de N.M.V.B., in de belangrijkste stelpplaatsen, in de overige

N.M.V.B.-verkooppunten en in de N.M.B.S.-stations. (Boekje streek van Brussel: 30 F, streek van Leuven: 30 F.)

Wanneer in de loop van de geldigheidsperiode wijzigingen worden aangebracht, dan geeft de N.M.V.B. een bijvoegsel uit. Deze bijvoegsels zijn op eenvoudig verzoek gratis te verkrijgen in de verkooppunten en op vertoon van het dienstregelingsboekje. Meestal wordt begin september voor elke uitgave een bijwerking opgemaakt.

Brusselbinnenstebuiten (permanentie: di. 17-18 u; wo 12-17 u; vr. 10-13 u).

Vanaf september loopt de reeks Tematoers 1983 met o.a. op 4 september: Van parken en markten, op 17 september: Art-Nouveau en Art-Deco en op 1 oktober: Werken in de stad.

Deze Tematoers per bus, starten telkens om 10 uur op het Muntplein onder de boomkes en lopen een hele dag.



Lijsten met, per lijn, de halten en de bijhorende afstanden, zijn ofwel opgenomen in het boekje zelf, ofwel gratis te verkrijgen bij de aankoop van een dienstregeling.



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

WEST-VLAANDEREN

Op zaterdag 21 mei opende Minister De Croo het nieuw stukje spoorlijn in West-Vlaanderen. Nu rijden de treinen tussen Brugge en Heist via Dudzele in plaats van via Zeebrugge. De dubbelsporige omlegging via Dudzele is 10.594 m lang en dus 140 m korter dan de spoorweg via Zeebrugge.

De NMBS moest deze omlegging doorvoeren want er werd te Zeebrugge een sluis gebouwd. Een grondige studie toonde aan dat deze omlegging veel goedkoper was dan een tunnel onder de zee-sluist te bouwen.

Van de omlegging maakte de NMBS gebruik om het circa 2 km lange enkelsporige baanvak tussen Heist en Knokke dubbelsporig te maken.

De kosten voor het aanleggen van het tweede spoor Heist-Knokke kostte circa 85 miljoen fr. Te Duinbergen werd een tweede perron en een onderdoorgang voor reizigers aangelegd.

Alle treinen tussen Brugge en Knokke stoppen te Heist en Duinbergen. Zelfs de intercity's (vanaf 3 juni 1984) Knokke - Brussel - Gent - Maastricht zullen verder zo sporen.

En, vanaf zondag 29 mei 1983 (in diensttrekking van de nieuwe uurregeling) zal Brugge-Zeebrugge door klokvastestoptreinen van en naar Kortrijk bediend worden.

R. VANHALST



'T IS GODGEKLAAGD

Dringende vraag aan Europese Spoorwegmaatschappijen

VOOR WANNEER EEN SPOORTOERISME-GIDS?

Betekent op vakantie gaan met het openbaar vervoer dat men immobiel op één plaats moet blijven? Het georganiseerde aanbod van vakanties, zonder auto gaat inderdaad sterk in die richting. Ook de informatieverstrekking van de NMBS is, zeker wat het buitenland betreft, teveel gericht op hoe men (rechtstreeks) vanuit België een bepaalde plaats kan bereiken: foldertjes met vertrek - bestemmings - uurregelingen zijn gratis te verkrijgen, meer detail geven alleen de vreemde reisgidsen die hier meestal onvindbaar zijn, bvb. de nationale treingids van de Italiaanse Spoorwegen is enkel in één reisgidschap in Brussel te koop (dat gelukkig 's zaterdagsmorgens open is).

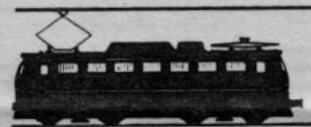
Het aanbod van openbaar vervoer voor vakantiedoeleinden valt in een heleboel gevallen echt best mee. Een voorbeeld zijn de vier interessantste Belgische kunststeden: Brugge, Gent, Brussel en Antwerpen: zij worden 2 maal per uur per sneltrein met elkaar verbonden (Brugge-Antwerpen enkel 1 maal per uur). Op één treinlijn liggen meestal een heleboel bezienswaardigheden wat de mogelijkheid zou moeten bieden om met één en hetzelfde ticket verschillende steden te bezoeken. Idem voor het internationaal vervoer met de nachttrein rechtstreeks vanuit België naar de Azurenkust, vb. Nice kunnen rijden en dan in verschillende etapes terug rijden, en de volgende

steden bezoeken: Cannes, Fréjus, Toulon, Marseille, Avignon, Orange en Lyon. Vanuit Lyon kan men ofwel de oude lijn nemen naar Parijs waarop nog Beaune en Dijon liggen, ofwel de snelste trein ter wereld nemen, de TGV. Op de lijn Brussel-Rome liggen Luxemburg, Metz, Straatsburg, Colmar, Basel, Luzern, de Zwitserse Alpen, Lugano, Como, Milano, Bologna en Firenze. Op weg naar Londen kan men (even) halt houden in Canterbury, om de wereldberoemde kathedraal te bezoeken. Men heeft vanuit de 2 stations die Canterbury rijk is om het uur een trein naar Londen. Al deze mogelijke onderbrekingspunten worden door onafhankelijke reisgidsen «de reis waard» of «zeer interessant» genoemd. Daarom is het jammer dat er zo weinig aandacht wordt besteed aan een soort «etape-spoortoerisme».

De meeste reisgidsen zijn bestemd voor automobilisten en dragen er dus toe bij dat de auto als een noodzaak wordt beschouwd voor mobiel reizen. Een positieve uitzondering hierop vormen de «Let's Go To...» reisgidsen, die ervan uitgaan dat men het openbaar vervoer gebruikt, en er bijgevolg veel informatie over geven, naast inlichtingen over goedkope restaurants en hotels. Het openbaar vervoer heeft bij het bezoek van (kunst)steden nog andere troeven: het autoverkeer is er soms een heksenketel. Richting vrije natuur moet men dan weer opletten: in de Spaanse Pyreneeën en op Corsica bvb. is het openbaar vervoer erg slecht, in de Zwitserse Alpen is het dan weer erg goed. Nu is juist de invloed van de auto verre van interessant: hij maakt de steden niet alleen onaangenaam en onveilig door zijn lawaai, stank en verkeersongevallen, maar tast door zijn luchtvervuiling ook de kunstmonumenten aan. Zo is het Parthenon in Athene al gesloten omwille van vallende stenen: het heeft door de luchtvervuiling (zure regen) de laatste 50 jaar meer schade opgelopen dan in de 2000 jaar daarvoor.

In de nabijheid van steden wordt de natuur door de auto vernietigd: in Gent heeft men verscheidene parken aan autowegen opgeofferd en door de suburbanisatie wordt de vrije natuur steeds verder weg van de stad verschoven. De natuur die overblijft is dan praktisch enkel per auto te bereiken. Typisch: ook op vakantiegebied schept de auto zijn eigen noodzakelijkheid!

JOHAN DE CLERCQ



LIMBURG

BETER LAAT DAN NOOIT!

Snelbusdienst Eisden - Genk in gebruik genomen

Al enkele keren is in vorige uitgaven van «Rij maar an...» melding gemaakt van de trein Eisden-Hasselt en de snelbus Eisden-Genk (via E-39). Deze en andere openbaar vervoerknelpunten werden op 21 juni '82 tijdens een gesprek tussen de heer Minister De Croo en de Werkgroep Openbaar Vervoer Limburg op een rijtje gezet. De heer Minister belooft ons toen een ernstig onderzoek. Dat gesprek op 21 juni is blijkbaar een soort van «eerste steenlegging» geworden tot realisatie van de snelbusdienst Eisden-Genk, want vanaf 29 mei '83 rijdt de snelbus!

Reeds in 1978 werd o.a. door de v.z.w. Streekbelangen Maasland en de NMVB-Limburg het plan en de tijdsregeling van de snelbusdienst Maaseik-Genk, waarvan nu een deel gerealiseerd wordt, uitgewerkt. Verschillende zaken hebben helaas de uitvoering van een globale aanpak van de openbare vervoerproblematiek in het Maasland vertraagd. De invoering van de buspendellijn vormt de deelrealisatie van een gewettigde eis van het Maasland. Het oorspronkelijk tracé met start te Maaseik en tussenhalte te Dilsen wordt spijtig genoeg afgeslankt tot een traject waarbij zich vragen stellen zowel rond de efficiëntie als het financieel resultaat, omdat de opvang van de voormalige treinreizigers te Eindhoven slechts een beperkt cliënteel zal vormen. De inwoners van Maaseik en Dilsen kunnen enkel maar hopen dat in het kader van het reorganisatieplan, voor-

zien voor juni '84, de nieuwe snelbusdienst Maaseik-Maasmechelen-Genk er toch zal komen. De NMVB heeft plannen in die richting, het is nu enkel afwachten of ze uitgevoerd kunnen worden (budget?).

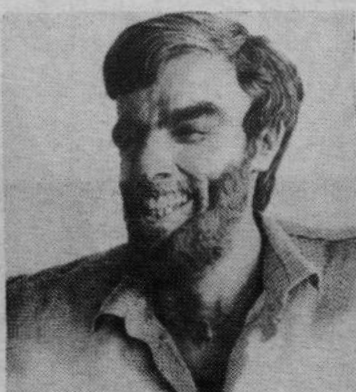
En toch moet er nogmaals op gewezen worden dat een streek van 100.000 inwoners recht heeft op een goede treinverbinding met het binnenland. Het spoor is nu eenmaal het openbaar vervoer voor het lange afstandsverkeer. De kosten-baten analyse van de NMBS zelf betreffende de spoorlijn Hasselt-Maasmechelen wees immers op het gunstig sociaal-ekonomisch resultaat van een elektrische treindienst via een doorsteek van het kopstation te Genk.

Vanaf 29 mei '83

Na één maand operationeel te zijn, kan men van een redelijke bezetting spreken. Ritten in de ochtend- en avondspits zijn goed bevolkt, in de daluren is het wat minder.

Een gunstig daluurtarief zou in ieder geval heel wat reizigers lokken!

Tony Govarts



ZOMERRALLY LUXEMBURG

De Toeristische tram van het Aisnedal te Erezée. Een tochtje in balladeuse (het open rijtuig op de voorgrond) geeft verfrissing op een snikhete dag.





**NMVB-
SUGGESTIE:**

UW PROFIJT EN UW GEMAK

Wanneer je je N.M.V.B.-schoolabonnement op bus of tram aanvraagt vóór 15 augustus kan je bij de gelukigen behoren die hun abonnement niet hoeven te betalen. De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen verloot immers 50 abonnementen onder de eersten die hun nieuwe aanvraag indienen.

De aanvragen kunnen bekomen worden in de scholen, op de bus of tram en in de N.M.V.B.-kantoren. Ze dienen steeds voorzien te zijn van de stempel van de school.

Meer informatie bij de Gewestelijke N.M.V.B.-directie te Oostende, Destelbergen, Antwerpen, Hasselt of Brussel-Barastraat (zie telefoongids). Hier dienen de aanvragen en briefwisseling toe te komen, en gebeurt de gehele praktische afhandeling.

De voornaamste bedoeling is om de ellendige piek van aanschuivers voor de loketten einde augustus en begin september af te vlakken. In ieders belang als je 't ons vraagt.



125 JAAR SPOOR TE DIKSMUIDE

Ter gelegenheid van 125 jaar geschiedenis van het spoor te Diksmuide en de feestelijkheden in de Stationswijk, wil de stad Diksmuide, in samenwerking met de NMBS en meerdere plaatselijke verenigingen, op 10 - 11 - 12 september 1983, het spoor, het station en Diksmuide te kijk stellen.

De NMBS geeft voor deze dagen 50 % vermindering op het spoor bij vertrek uit ieder Belgisch station met bestemming Diksmuide. Er is een tentoonstelling in het stationsgebouw «Diksmuide, geschiedenis van zijn station», en in een expowagen.

Meer informatie volgt in de volgende Rij Maar An krant.

ZOMERRALLY O-VLAANDEREN

Het stadhuis, bekroond met de tweekoppige arend van Rijksvlaanderen. Dit wordt de startplaats voor de drie rally's in de Vlaamse Ardennen.



RIJ MAAR AN... De krant van de mondige openbaar vervoergebruiker

Wenst U op de hoogte te blijven van wat er reilt en zeilt in het wereldje van het openbaar vervoer, abonneer U dan dadelijk en stort het kleine bedrag van 100 fr. op de Prk. 000-0074040-29

B.R.T. Nederlandse Uitzendingen - A. Reyerslaan 52 - 1040 BRUSSEL
met vermelding: «Abonnement: Rij Maar An...»

E pericoloso sporgersi

DE ZESENDERTIGURENTREIN

Het stond vast: een reportage in Comiso. Comiso ligt in (op?) Sicilië en daar wil men voor 1984 honderden-twaalf raketten installeren. Ik moest gewoon zorgen dat ik vóór die raketten aankwam en dan zat alles kits.

Ik bel naar Antwerpen-Centraal, perron inlichtingen, en informeer naar de prijs van zo'n lange reis. Het antwoord retour luidt: 7.508 fr. Of u misschien ook weet hoelang die reis zal duren als ik maandagochtend vertrek? «Ja, dat moet u zelf opzoeken.» Ik aarzel in de hoorn: «Hallo, met de inlichtingen?» Enig gemor: «Een ogenblikje.» Op zo'n moment druk ik de hoorn altijd stevig tegen mijn oor-schelp, en inderdaad: «Verdomme, 'k heb het aan mijn been. Daar vraagt er ene de uren naar Palermo...»

Vierendertig uren ging de reis duren. Als de trein geen vertraging had! Vierendertig uur. Het langst zat ik op een trein naar Oostenrijk, dertien uur. Toen ik aankwam, kon ik op geen stoel of zetel gaan zitten of ik reed nog. Vrienden staken hun armen uit, bootsten Boeings na: «Neem toch 't vliegtuig! Tweeënhalf uur, je bent er zo!» Maar dat wou ik nu niet. Inchecken, opstijgen, een koude schotel met plasticvork, dalen, dag hostess en daar sta je dan. Als een koude doos zalm uit het noorden temidden van de loodrechte hitte van het zuiden. Mijn kop strubbelt al tegen het zomervuur, laat staan tegen 2.500 km aardbol die als een rolmat onder je voeten wordt uitgetrokken.

Ik ging met de trein, duizend perrons en miljoenen dwarsliggers tegemoet. Nochtans, ik ben geen treinfreak. Ik schrijf de nummers van de locomotieven niet op mijn hemdsmouwen, ik ga niet aan de hete wielen ruiken na duizend kilometer en ik verzamel de zeepjes van de WC niet. Maar met de trein kan ik reizen.

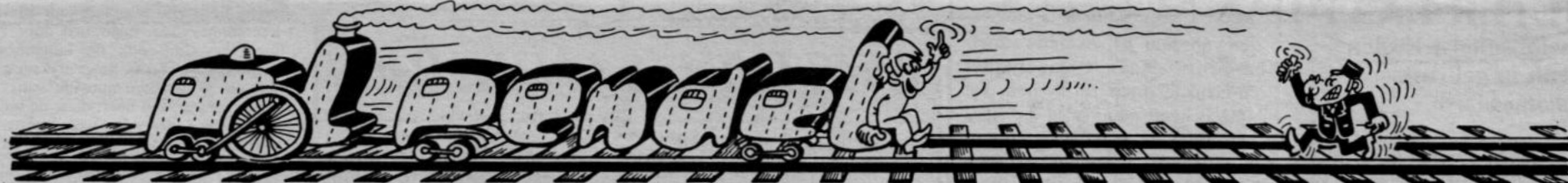
De trein trekt je door een land, door een landschap, langs achtertuinen, wasrekken, fabrieken en zwembaden. Een ijzeren weg langs sleur, plezier, verveling, verlangen. Het venster neemt foto's.

Antwerpen. De trein der slaperigheid met zijn breiwerken en sportuitslagen. Brussel. Die hoge machine, die immense ingehouden kracht, die gloeiende wals op twee sporen... Er gaat een aantrekkingskracht uit van zo'n «gevaarte». Als van de duizelingwekkende diepte van een afgrond.

Ik stap op, zwier eten en boeken in het rek en adem in: Luxemburg, Metz, Basel, Zwitserse uurgang (oerangst om te laat te komen) «wir fahren sofort», geur van hooi en geteerde houtstapels, Chiasso, Milano. Hier begint Italië. Ligplaatsen worden al lopend besproken, de papieren met zweet ingevuld. De familie heet de vreemdeling welkom met broodjes, kaas, kersen, perziken, een fles bronwater tussen de voeten. De trein trekt door de nacht. Met ogen dicht laat ik 'm nu eens naar huis, dan weer voort naar Rome rijden. De morgen suist Napels voorbij. De zee slaapt nog in de baai. Vierentwintig uur op de trein, nog eens tien uur. Calabrië is lang, Calabrië is heet. De trein heeft een uur «ritardo». Op de perrons trillen grote kartonnen dozen in de middag. Het koord snijdt de boerehanden. San Giovanni. De trein wordt in twintig stukken uit elkaar gewalst, de boot op. Bella Sicilia! wijzen de Sicilianen. De trein heeft al honderd minuten vertraging en wanneer hij in Palermo aankomt zijn het er honderdtwintig... Alsof «twee uur» niet lang genoeg klinkt.

De remmen zuchten nog als ik mijn kop uit de venster trek. Dit is het land van E pericoloso sporgersi!

JAN HERTOOGHS



ZOEK HET TREINTJE : 63