

Rij maar an...

de krant van de mondige openbaar vervoergebruiker

Jaargang 2, n° 7 - juli-augustus '83

Verschijnt maandelijks

Ook bij de Spoorweg...

Toerisme, een stiel apart

Voor de eerste maal heeft de NMBS dit jaar op een persconferentie haar binnenlandse toeristische politiek toegelicht. Er werd uitgebreid ingegaan op de verschillende tariefformules voor het binnenlands spoor-toerisme. De neerslag daarvan was te zien in de uitzendingen van Aktie Openbaar Vervoer. De dokumentatie geeft alleszins de indruk dat er bij de NMBS wordt gestudeerd op het vak toerisme. Verder werd naar jaarlijkse gewoonte een algemene affiche-campagne op het getouw gezet rond « een dag - een weekend aan zee/in de Ardennen ».

Maar buiten deze belangrijke schakels in de informatieverstrekking lijkt het erop of de hele machinerie van de verkoop naar het publiek toe is stilgevalen.

Immers buiten de speciale formules zijn er ook nog de speciale treinen, en die zijn bij het publiek op enkele uitzonderingen veelal slecht bekend, omdat zij niet in het normale pakket van het spooraanbod zitten, en omdat zij in het spoorboekje slechts terug te vinden zijn na heel wat puzzelwerk. Die treinen moeten b.m.v. lokale promotie aan de man ge-

bracht worden, en dat blijkt geen eenvoudige onderneming. Een kleine rondvraag in Antwerpen leerde ons dat ca. 90 % van de mensen niet afweet van het bestaan van een extra-trein naar de Ardennen en Luxemburg (na 5 jaar promotie die echter binnen de beperkte kring van de stationshal en zijn bezoekers is gevoerd). Ergerlijk is daarbij dat zelfs half-

professionele organisaties (wandclubb, privé-organisatoren van uitstappen e.d.) dikwijls geen weet hebben van het aanbod, of de bruikbaarheid ervan duidelijk onderschatten. Afspraken voor uitstappen zijn meermaals zo opgevat dat het openbaar vervoer NET niet kan genomen worden. Een resultaat van onwetendheid of van ontoereikende produkt-promotie?

De NMBS is er wegens personeelstekort dit jaar overigens niet in geslaagd zulke lokale foldertjes over de toeristische treinen naar binnenlandse bestemmingen klaar te krijgen. Hiermee wordt een bok van formaat geschoten. De vakantie staat immers dit jaar meer dan ooit in het teken van het

(zie vervolg blz. 5)

EERSTE VLAAMS « BUURTBUSPROJEKT » MOGELIJK IN HET NAJAAR VAN START



En zo zou de buurtbus er kunnen uitzien. De konstrakteur L.A.G. uit Bree heeft alvast een niet onaardig model gebouwd.

Als gevolg van onze aktie « Buurtbus » en het verschijnen van onze buurtbusbrochure in de-

ember '82 (Zie ook RIJ MAAR AN... dec. '82) hebben een aantal groepen het initiatief genomen om ter plaatse de situatie te bekijken.

In drie Limburgse kernen is daaruit een dossier gegroeid: Bree, Peer en Kinrooi, drie gemeenten die te maken hebben met een reeks niet-bediende deelgemeenten (Bree en Peer) of met een quasi onbestaand openbaar vervoer (Kinrooi). Dat dossier omvatte een duidelijk en realiseerbaar voorstel en werd gesteund door de bevolking én de overheid. Het werd voorgelegd aan de NMVB en naar aanleiding daarvan vond de NMVB inderdaad ook dat het tijdstip gekomen was om stappen te zetten in de richting van een oplossing van haar problemen met landelijk vervoer.

In zeker opzicht was de buurtbus voor haar een unieke gelegenheid om door te bijten. De drie Limburgse dossiers werden als één proefproject samengenomen en het hele pakket werd aan de Raad Van Beheer van de NMVB voorgelegd. Die keurde het goed als eerste experiment, en speelde het vervolgens door naar de Minister van Verkeerswezen. Die moet nu nog zijn handtekening plaatsen. Er wordt gehoopt dat dit vrij spoedig kan gebeuren.

Het zou inderdaad een uniek moment zijn wanneer uitgerend op de « TTB-dag » de eerste buurtbus zou rijden op Vlaams grondgebied.

H. V.



VIA ONZE ZOMERRALLY NAAR DE TREINTRAMBUSDAG

Dat het « zomert », hoeven wij U niet meer te vertellen. De hittegolven, die met de regelmaat van een warme golfstroom dit arme land te pas en te onpas overspoelen zijn daar het beste bewijs van. Af en toe lijkt het hier zelfs op een omgekeerde wereld. Soms worden er hier te lande trouwens temperaturen gescoord die niet moeten onderdoen voor mediterrane graden. Kortom Celsius op een hoog niveau.

Niet alleen deze tropische klimaatexcessen maar ook de verder woekerende inflatie maken van ons kleine België een vakantie-land bij uitstek. Het afgelopen jaar immers zagen de meeste brave burgers hun kapitaal beetje bij beetje verdwijnen. Met de geldbeugel wat lichter, werden de verre reizen prompt uit het verlanglijstje geschrapt, en werd er voor vakantie in eigen land gekozen. Een niet onaardige ervaring, als U het ons vraagt... België herontdekken... van de kust tot de Ardennen de kleine dorpjes, de



historische steden, de plekjes ongerepte natuur, de ongeziene bezienswaardigheden van dit leuke land.

Zelfs van over de grenzen komen de vakantiegangers toegestroomd. Zo wordt deze kleine driehoek aan de Noordzee een toeristische allure aangemeten, die het in geen jaren heeft meegemaakt. Dit land is maar een zakdoek groot en toch neemt menig reiziger, met de pretentie van een globetrotter die zich in Spanje of Frankrijk waant, de auto om er op uit te trekken. De Apokalyptische beelden in alle kranten en ook in het televisienieuws zullen U wel niet onbekend zijn: de kilometerlange files op onze snelwegen naar de kust. Stapvoets staan daar de luchtbandmonsters rokend en puffend aan te schuiven. En onze Noordzee is meer dan één dagmars ver. De vervelende verkeersonhebbelijkheden houden evenwel niet op aan de eerste duinen en het strand. Ook de badsteden worstelen met parkeerproblemen en dreigen te verdrinken in een zee van gestationeerde wagens. Wij zouden RIJ MAAR AN niet zijn, mochten wij niet het gepaste alternatief voor deze toestanden tussen de regels schrijven. Jawel, er bestaat nog zoiets als een trein. Terwijl de meesten in het zweet hun aanschijns achter het stuur van hun wagen kustwaarts slenteren, kan U rustig en comfortabel in een mum van tijd naar onze Noordzee

« treinen ». Wie voor het Spoor kiest moet geen rekening houden met mogelijke opstoppen en alternatieve routes. Tevens kunnen de Spoorwegen nog altijd de reizigersstroom de baas, dat terwijl de autowegen op de topdagen het verkeer niet kunnen slikken. Wie zei er ook weer: « de vakantie begint op de trein »... Een uitspraak die in deze tijd alleszins wordt bewaarheid.

Een openbaar vervoergebruiker heeft in onze badsteden ook niet met parkeerproblemen te kampen. Hij hoeft gewoon aan de halte te gaan staan en maximum één kwartiertje te wachten, om dan vervoerd te worden door een eerste klasse-kusttram, het pareltje van de Buurtspoorwegen. Deze fluistertram, die voor 90 % over eigen bedding snelt, is nog altijd één van de grote toppers uit ons openbaar vervoersarsenaal. U ziet... het alternatief voor Uw wagen aan strand en duinen is aantrekkelijk.

Wie niet voor zand en zee opteert, vindt zonder twiifel zijn gading in het uitgebreide gamma ééndagtrips van de NMBS. Maar wij hoeven U alvast deze goedkope reisformules niet meer voor te stellen. In elk station liggen de desbetreffende brochures op de geïnteresseerden te wachten. Op de perrons en in de wandelgangen van diezelfde stations zal de oplettende reiziger ook al de kleurrijke affiches van onze Zomerrally opgemerkt hebben. Bij dit initiatief van de Aktie Openbaar Vervoer gaat het om een aanbod, waarin openbaar vervoer toerisme, natuureksploratie en rally-elementen door de deelnemer tot één of meer aangename daguitstapjes of zelfs tot een korte vakantie naar keuze kan gekombineerd worden. Tot half september nog, kan de dagjesmens ons land spelenderwijs beter leren kennen.

En wij hebben nog meer in petto.

Uit het parlementair halfroond kreeg onze verkeersminister een tijdje geleden een suggestie toespeeld van senator Guido Van In. Volgens deze hoogwaardigheidsbekleder zou het openbaar vervoer tenminste één keer per jaar gratis of goedkoop moeten zijn voor iedereen, die er gebruik wil van maken. Minister De Croo wou die idee best in overweging nemen. Bij de Aktie Openbaar Vervoer werd er in dezelfde richting gedacht.

In samenwerking met Verkeerswezen, de Regie van Posterijen, de Spoorwegen, de Buurtspoorwegen en de maatschappijen voor interkommunaal vervoer zijn wij alvast bezig aan de voorbereiding van een « dag van het openbaar vervoer », een « treintrambusdag ».

Die dag willen we een promotioneel éénheidstarief in het leven roepen, dat 24 uur geldig is. Er zou een individuele en een groeps-« dagkaart » komen, waarmee men naar believen over het hele Vlaamse land kan reizen. De éénmalige betaling van een bescheiden vast bedrag zou alle treinen, bussen en trams naar een hele reeks bestemmingen vrij toegankelijk maken, zonder afstandsbeperking. Als datum voor dit unieke evenement werd zondag 2 oktober vooropgezet. Meer hierover kunnen we nog niet kwijt... wij houden vooralsnog een heleboel informatie tussen de coulissen van het Aktiesecrariaat.

Stev VAN THIELEN

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.

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... »

STOPDIENST

MET EEN RAILBUS DE POESTA IN...

Op het einde van de jaren '60, kwam er een kentering in het beleid van de Hongaarse Spoorwegen. Vanaf dan begon men met de systematische sluiting van bepaalde tweederangs lijnen. Reden daarvoor was de lage bezettingsgraad van de treinen op een kwart van het spoorweginet. Sinds 1968, heeft de M.A.V. zowat 1.700 km gesloten voor het verkeer.

Alhoewel de energiekrisis een rem plaatste op deze tendens (± 1.000 km bleven «gespaard»), toch bleven de exploitatiekosten stijgen op lijnen met een laag verkeer.

De laatste jaren trachtte de Hongaarse Spoorwegmaatschappij dit euvel te omzeilen, met de import van Tsjechoslovaakse lichte motortreinen. Nochtans heeft Hongarije zelf een belangrijke autocar-industrie (11.000 voertuigen in 1982 waarvan 90 % voor export is bestemd). Deze en nog andere gegevens brachten de Spoorweg-verantwoordelijken ertoe, oplossingen te zoeken in de richting van een «Railbus».

In mei 1982, werd een eerste prototype op de Internationale Jaarbeurs van Boedapest voorgesteld aan de pers. Deze nieuwe «RAILBUS» is de vrucht van een samenwerking tussen GANZ-MAVAG, constructeur van Spoorwegmaterieel, en IKARUS, de nationale fabriek voor autobussen.

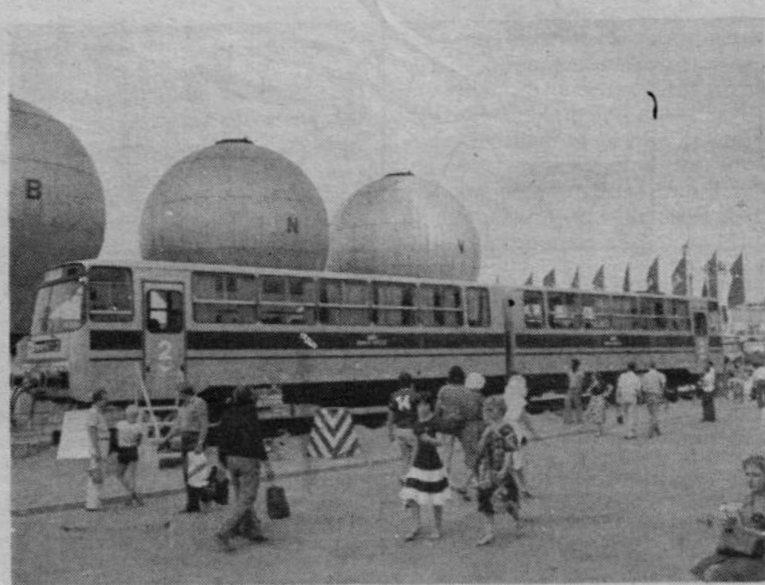
Groot voordeel van de railbussen t.o.v. de motortreinen is hun lichtgewicht per as. Van buiten ziet het voertuig eruit als twee aan elkaar gekoppelde Ikarus-bussen, met een treinonderstel. Slechts één deel is van een motor voorzien. Het gelede rijtuig kan 164 reizigers vervoeren (86 zitplaatsen).

Deze railbus zal een tijdje proeflopen. Nadien zal men beslissen of de aanmaak van deze voertuigen kan geschieden op grotere schaal.

Na British Rail is dus nu ook de Hongaarse spoorwegmaatschappij

resoluut de weg opgegaan van de combinatie van de voordelen van een bus (licht, goedkoop, zuinig, eenmansbediening) met die van de spoorinfrastructuur (comfortabel, veilig, eigen baan, dus stipt, en snel). Een toekomstkans voor onze zijlijnen en marginale stations? Vlaanderen telt, zeker na het invoeren van het reorganisatieplan van de NMBS, een massa zwaar bezette buslijnen met moeilijke, trage en dure exploitatie, en met een gering comfort, waarnaast een spoorlijn ligt te blinken, die nog ruime mogelijkheden biedt.

S.V.T.



Dagelijks nemen 22.500 reizigers razendsnelle TGV In twee uur van Parijs naar Lyon

Met ingang van zondag 25 september e.k. komt Parijs op amper twee uur sporen van Lyon te liggen. De hele, 389 km lange, Ligne à Grande Vitesse (LGV) komt dan in dienst.

Het staat als een paal boven water dat de klandizie van de Train à Grande Vitesse (TGV) nog verder zal toenemen.

Op 13 april jl. vervoerde de op 27 september 1981 gestarte TGV de tien miljoenste reiziger. Van die tien miljoen reisden er 2,7 miljoen in eerste klas.

Over de vier TGV-verbindingen waren de tien miljoen als volgt verdeeld: 62 t.h. op Parijs - Lyon - St-Etienne, 20 t.h. op Parijs - Azurenkust, 6 t.h. op Parijs - Dijon - Besançon en 12 t.h. op Parijs - Genève/Chambéry. De TGV's Midi (Parijs - Marseille/Montpellier), die pas in mei 1982 op de rails kwamen, vervoerden op 28 maart jl. hun miljoenste klant.

Een en ander betekent dat dagelijks gemiddeld 22.500 reizigers met de TGV reizen. Bij dit aantal bevinden zich 8.000 nieuwe reizigers, mensen die voorheen van auto of vliegtuig gebruik maakten.

Ook de bezettingsgraad van de TGV-treinstellen laat zich zien: 64 t.h. Tijdens het eerste exploitatiejaar was dat 61 t.h.

Op de route Parijs - Genève zorgde de TGV voor een reizigersgroei van liefst 155 t.h. Tussen Parijs en Genève worden thans drie dagretours gemaakt. In het najaar komt daar een vierde heen- en terug bij. De reistijd naar Genève wordt op 25 september met de indienststelling van het noordelijke LGV-vak (Combs-la-Ville - Saint-Florentin: 116 km) teruggebracht tot minimaal 3 1/2 u.

270 km/u.

Sedert 29 mei j.l. wordt ook Annecy door de TGV bediend met een dagelijkse heen en terug. In Lyon kwam op 13 juni jl. het gloednieuwe, ultramoderne station La Part Dieu in dienst ter vervanging van het monumentale Brotteaux.

De topsnelheid op de «ligne nouvelle» werd met ingang van de nieuwe dienstregeling opgevoerd van 260 naar 270 km/u. De SNCF wil hiermee de al uitstekende regelmaat van de

TGV — 97,5 t.h. van alle TGV's kwamen op tijd aan — nog verbeteren.

Op 25 september e.k. speelt de Train à Grande Vitesse echter zijn hoogste troef uit: in twee uur van het Parijse Gare de Lyon naar het station La Part Dieu in Lyon. Alhoewel hoogste troef. Het zit er dik in dat men in een nabije toekomst nog rapper van Parijs in Lyon is. De SNCF denkt er ernstig over om de topsnelheid van de oranje TGV's op 290 km/u. te brengen.

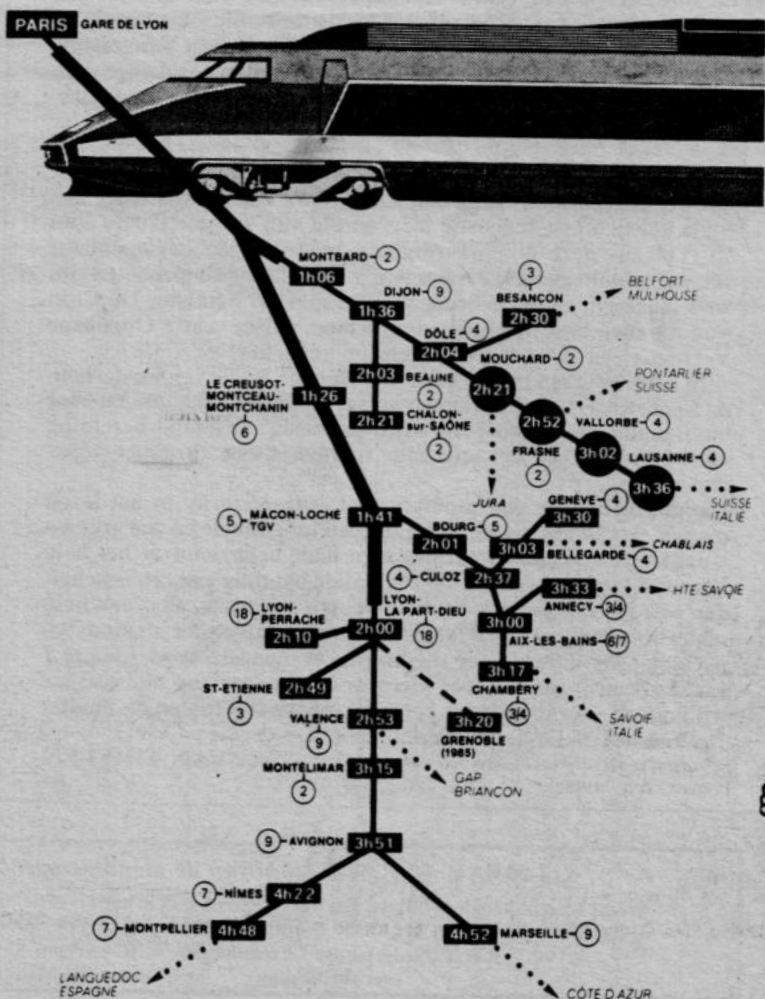
Bijgaande tekening geeft een duidelijk beeld van het TGV-aanbod en de reistijden vanaf 25 september e.k. De stippellijnen geven de verbindingen aan waarop TGV-treinen zullen gaan rijden. De puntlijnen hebben betrekking op de aansluitende treinen. In de

cirkeltjes naast de stationsnaam staat het gemiddeld aantal directe verbindingen op een weekdag. Het tweede cijfer heeft betrekking op het volle winterseizoen.

Naar Lausanne

Met ingang van 22 januari 1984 start de TGV-dienst Parijs - Lausanne (zwarte bolletjes). Er worden dagelijks vier retours gemaakt. De Zwitserse hoofdstad Bern krijgt een aansluitende trein van en naar Frankrijk waardoor de reistijd Bern - Parijs met een uur wordt verkort.

Zodra de TGV's naar Lausanne gaan rijden wordt de TEE Cisalpin (Parijs - Milaan) opgeheven. De TGV-



Goed openbaar vervoer :

VERNIEUWDE KUSTTRAM : SCHOT IN DE ROOS

Het toeristisch seizoen aan de kust verloopt letterlijk op wieltjes. De vernieuwde kusttram schijnt bij het grote publiek goed over te komen. Reeds in het zomerseizoen van '82 werd een cliënteelswinst genoteerd van om en bij de 35 % en dat was toen te wijten aan de komst van de nieuwe trams. Maar ook dit jaar zit het reizigersverkeer weer een heel pak hoger. Het valt bovendien op dat het nieuwe cliënteel vooral is komen opdagen TUSSEN de uren van de massale aan- en afvoer van en naar de stations van Blankenberge en Oostende, en dat is voor de Buurtspoorwegen natuurlijk een goede zaak. Het opduiken van dat daluurscliënteel schijnt te bevestigen dat de kusttoeristen de tram niet alleen meer als een louter transportmiddel bezien, maar zijn dienst en comfort als een gewaardeerde bijdrage beschouwen bij een mooie dag aan zee. De hoge frekwentie zit daar natuurlijk voor iets tussen: een kwartierdienst heeft een veel grotere bruikbaarheid dan een halfuurdienst. Maar ondanks die hoge frekwentie blijkt het toch noodzakelijk om geregeld extra-materieel van stal te halen. Op de hoofdmomenten (op zater- en zondagmorgen en op zondagavond) wordt daarmee gependeld tussen Oostende en Westende, en worden er sneldiensten ingelegd tussen Oostende en de Westhoek.

De rijtijd van de trams blijft zowel richting Knokke als richting De Panne onder het uur. De conducteurs moeten dan wel het onderste uit de kan halen maar men rekent in de nabije toekomst op het gunstig effect van een aantal doorstromingsmaatregelen die het verkeer gevoelig moeten versnellen. Dank zij de voorverkoop aan de voornaamste halten zijn de vertragingen tot een minimum beperkt. In het voorseizoen kon men het beleven dat er ernstige vertragingen ontstonden omdat de voorverkoop dan normaal

niet funktioneerde. Voor volgend jaar heeft men reeds besloten om ook tijdens de voorseizoen-topdagen de voorverkooploketten te openen.

Door de Buurtspoorwegen werden een aantal marketing-acties op het getouw gezet. Twee promotietrams, de Festivaltram met informatie over het Festival van Vlaanderen, en een muzikale Vakantietram, met een orkest en een bar aan boord dweilen bijna constant de kust af. Tegelijk staat op de meeste dagen de oranje infobus op verschillende badplaatsen. (Voor meer informatie i.v.m. deze initiatieven: zie nieuws uit West-Vlaanderen).

Overigens verkopen de Buurtspoorwegen een vijfdaagskaart en een toeristische dagkaart. Het succes van deze formules blijft aan de bescheiden kant. In dat verband zouden wij enkele suggesties willen doen voor volgend jaar. Naar analogie met de B-tour-railkaarten zou er een kust-tourkaart kunnen gelanceerd worden die de mogelijkheid geeft om bv. 4 dagen vrij met de kustlijnen (tram + bus Diksmuide, bus Veurne, bus Adinkerke, bus Knokke en Zwin, stadsdienst Oostende) te rijden, naar keuze uit een periode van 8 dagen. Daarnaast zou ook de B-tourrailformule moeten uitgebreid worden tot de kustlijnen. Een derde suggestie is dat in alle spoorwegstations trein + tram-tickets zouden verkocht worden naar elke gemeente gelegen op de kusttramlijn: één ticket, één prijs voor de gehele verplaatsing. De mensen beslissen immers thuis of bij vertrek hoe zij zullen reizen, en dus moet ook alle informatie en alle papierasserie bij het vertrek kunnen geregeld worden.

Daarnaast kunnen de kusttram-dagkaarten behouden blijven. Die dagkaart én de kust-tourkaart zouden in alle NMBS-stations moeten te koop zijn.

Hans VERBRUGGEN

dienst Parijs - Lausanne wordt gereden met stellingen die geschikt zijn voor drie spanningen: 1500 V gelijkstroom, 25 kV-50 Hz en de Zwitserse 15 kV 16 2/3 Hz tussen Vallorbe en Lausanne. De levering van de zeven drie-spanningstellen is bezig.

In de loop van deze zomer zal het oorspronkelijk order van 87 TGV-treinen afgeleverd zijn. Kort daarop komen de tien nabestelde stellingen uit de fabriek van Alstom-Atlantique.

FILIP YVES JUNDT

brt

AKTIE OPENBAAR VERVOER

VAN 15 JUNI TOT 15 SEPTEMBER 1983

STOPDIENST

8 honden per m²

Binnenkort verschijnt in het staatsblad een koninklijk besluit waarbij grote honden mee mogen op tram en bus. Tot nu toe was zulks alleen toegelaten aan blinden en rijkswachters. Kleine honden die op de schoot konden worden gehouden vielen tot nu toe buiten de verbodsbepalingen. De maatregel geeft stof tot nadenken. Het is o.a. niet duidelijk uit welke hoek het initiatief tot deze maatregel gekomen is, en wie ooit klachten heeft geformuleerd over de vorige regeling. De klachtenbank van Aktie Openbaar Vervoer heeft op twee jaar werking nooit iets dergelijks ontvangen. Allicht zijn de hondenliefhebbers er misschien mee gediend, hoewel wij ons afvragen of het zo noodzakelijk is om met een grote hond op

verplaatsing te gaan en dan nog uitgerend met het gemeenschappelijk vervoer? Honden zijn van nature vrij impulsieve dieren en wanneer hen een of ander niet aanstaat kan hun reactie wel eens onberekenbaar zijn. Wie zal er verantwoordelijk zijn wanneer bij een plotse remming een schoolkind op een poot trapt en als antwoord een fikse beet krijgt? Wie zal verantwoordelijkheid dragen wanneer twee honden het op een voertuig niet meer eens zijn en dat in vrije stijl beginnen uit te vechten? Vanaf welke bezettingsgraad wordt een hond geweigerd? Wat als de bus volloopt maar er al honden opgestapt zijn? (Wanneer een reiziger met een hond geweigerd wordt kan hij op de volgende bus wachten en dat

betekent meestal een uur of meer). Wat als een medereiziger enig bezwaar maakt om welke reden dan ook (objektieve: bv. allergie, of subjektieve: bv. angst). Het lijkt ons dat de toelating zeer onverwacht komt en enigszins voorbarig is.

Het is inderdaad niet duidelijk of de maatregel door de reizigers van tram of bus zomaar als een vooruitgang zal worden beschouwd. Het dreigt een eindeloze bron van conflicten te worden. Het is ook niet duidelijk wat de reizigers als mogelijk verweer ter beschikking staat. Aktie Openbaar Vervoer eist dan ook dat alle reizigers zouden geïnformeerd worden VOOR DAT de nieuwe regeling in voege treedt.

Hans VERBRUGGEN

LEZERSBRIEF

GEERT VAN LIERDE UIT EDEGEM SCHREEF ONS:

... Het is inderdaad zo dat de metrostations paleizen zijn die uitblinken in hun helderheid en kunstig gevormde hallen met bruggetjes, beeldhouwwerken en glasramen. Hiervan kan men bij ons nog een en ander opsteken.

Het verbaasde mij enigszins niets te lezen over het betaalsysteem op tram en bus, dat steunt op de eerlijkheid van de openbaar vervoergebruiker. Het verschilt dan ook grondig van het onze. In de trams en bussen van Leningrad en Moskou vind je 'kaartjesautomaten' en ontwaardingstoestellen op verschillende plaatsen in het voertuig, niet altijd vlakbij de deuren. Er wordt wel verwacht dat je over pasmunt beschikt, zoniet ga je naar een voorverkoopkiosk.

Bij het opstappen begeef je je naar de toestellen voor een kaartje of voor het ontwaarden van je voor-



af gekochte ticketten. Het begrip 'automaat' zou een te groot woord zijn voor deze toestellen. Bovenaan in het bakje steek je 4 of 5 kopeken. Rechts van het bakje staat een draaiknop. Wanneer je hieraan draait, valt het geld verder in het bakje en verschijnen de afscheurticketten.

(In principe kan je zoveel ticketten nemen als je maar wilt, want er staat geen automatische stop op het bakje). Iedere bus- of tramge-

bruiker neemt echter alleen de benodigde ticketten. Wanneer de bus of de tram volgt is, geef je gewoon het pasmunt door. Van hand tot hand gaat het naar het bakje waar een andere reiziger de gevraagde ticketten afscheurt. Deze doorkruisen dan opnieuw de bus tot ze jou bereiken. Hetzelfde doorgeefstelsel wordt ook gebruikt voor het ontwaarden van de vooraf gekochte kaartjes.

Tenslotte nog deze opmerking. Russische trams en bussen zijn dikwijls gammele tuigen, die al eens door hun vering zitten en een zwarte rookpluim durven nalaten. Het Belgische comfort moet je niet altijd verwachten, alhoewel er enige verandering merkbaar is. Het grote verschilpunt is wel dat trams en bussen met de vaste regelmaat van de klok rijden. Dit gaat zover dat je al na enkele minuten op je uurwerk blik. Iets wat je bij ons meestal na 20 - 30 minuten doet.

'T IS GODGEKLAAGD

Marc GEUENS uit Brugge schreef ons het volgende:

« ... Op 29-12-82 kwamen ik en mijn verloofde weer van een drie-daags verblijf in Luik. We kochten onze tickets op zondag en de daaropvolgende woensdag reisden we daar mee terug. We hadden heen en terug-tickets gekocht om ginds zonder problemen de trein terug te nemen. Geen problemen, tot de controleur kwam. Die vertelde ons dat we met ongeldige tickets (?) op de trein zaten. Volgens de reglementen (die ik nog nooit gezien of gehoord had) zou zo'n retour-biljet maar twee werkdagen geldig zijn. Desondanks alles, gaf ik mijn excuses aan de man en vroeg begrip voor mijn onwetendheid. Hij zei het niet zo te kunnen laten, want als er een inspekteur zou opstappen, hing hij eraan...

Ik stelde voor onze paspoorten af te geven en het in Brugge uit te praten met de stationschef. Hij vond dat goed.

In Brugge aangekomen, worden onze paspoorten en ingevulde briefjes overhandigd aan een bediende van de NMBS, die ons naar de Dienst Inlichtingen begeleid. Daar begint een andere bediende met cijfer- en rekenwerk. Na een tiental minuten zegt hij dat het 1.040 fr is. Bij niet-betaling zou er na drie weken, nog eens 600 fr bijkomen en een proces. Ik voelde mij bedrogen... ik had trouwens niemand benadeeld, mijn reis Luik-Brugge was betaald zoals dat van ieder ander.

Na drie weken ontving ik een verwittiging met betaling van 1620 fr, waarop ik naar de direktie in Brugge schrijf met de uiteenzetting van de feiten. Een hele tijd hoor ik er niets van. Gisteren krijg ik een brief met de eis binnen de 15 dagen te betalen. Zoniet zou er een proces volgen.

Ik ben nog steeds van mening dat ik niet hoeft te betalen voor een reis die ik tenslotte betaald had. Ik word behandeld als iemand die niet betaald heeft.

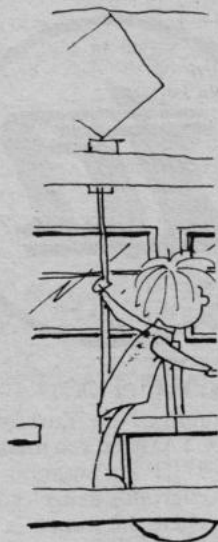
De NMBS voorziet in de stations veel ruimte voor reclame, maar nergens vind je hun reglementen terug (niet in stations, treinen, tickets, enz...).....

Bedenkingen van de redaktie:

Een commerciële organisatie als de NMBS mag niets onverlet laten om mogelijke konflikt-punten met haar cliënteel op te ruimen. Uit onze klachtenbank komt naar voren dat het zeer dikwijls de zogenaamde interne reglementen van het spoorweggebruik zijn die de beide partijen tegenover elkaar zet. Enerzijds is er de goedmoedige, niets vermoedende gelegenheidsreiziger, meestal datum-reiziger (toch dat cliënteel dat de NMBS middels haar herstructureringsplan wil aanspreken). Zulke reiziger heeft erg veel behoefte aan informatie, maar kan het niet hebben dat hij door de listige kleine lettertjes voor schut komt te staan. Anderzijds is er die machtige grote spoorwastodoot die, omwille van zijn ontzettende omvang tot in de anonimiteit is vergereglementeerd, en die daardoor juist in haar communicatie erge steken laat vallen.

Akkoord, wat deze klacht betreft heeft de NMBS volgens haar eigen reglementen gelijk, zoals zij ook gelijk had in die fameuze perron-kwestie te Genk, enkele maanden geleden. Maar wij kunnen evenmin als toen sympathie opbrengen voor zulke reglementen en de uitvoering ervan. Ofwel moet ook hier het heen- en terugbiljet worden afgeschaft, ofwel moet er met de « produta »-drukker de laatste geldigheidsdag op gedrukt worden, met de vermelding: « Geldig tot en met... ». Men kan immers van een gewone spoorwastodoot niet verwachten dat hij het spoorboekje, annex reglementen, in zijn hoofd heeft, zoals men van de modale burger ook niet verwacht dat hij dagelijks het Staatsblad leest bij de koffie.

H.V.



OM U TE DIENEN

Het sekretariaat van Aktie Openbaar Vervoer zorgt reeds geruime tijd voor de verwerking van heel wat klachten, suggesties en informatieaanvragen van de reizigers. Maak er gebruik van en draai het nummer (02) 737 55 35.

Trouwens, om 24 u. op 24 u. paraat te staan beschikken wij ook over een automatisch antwoorddapparaat.

Dank bij voorbaat.

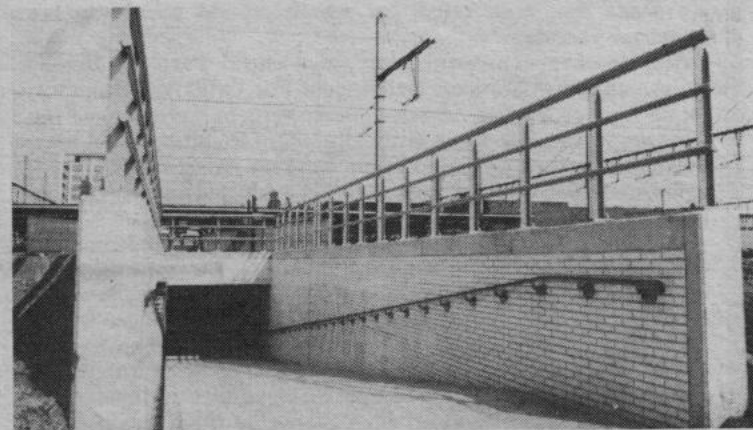
beeldverslag

LIJN GENT-MECHELEN ELEKTRISCH

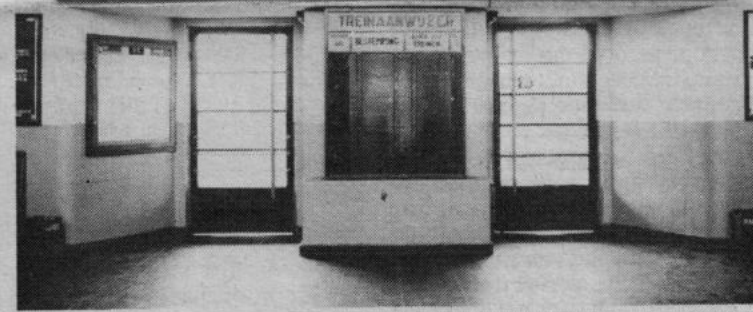
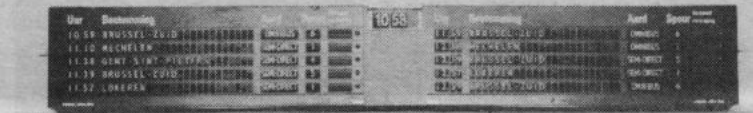


Londerzeel vervult voor een groot deel van Vlaams Brabant de rol van knooppunt zowel voor het spoorvervoer als voor het streekvervoer per bus.

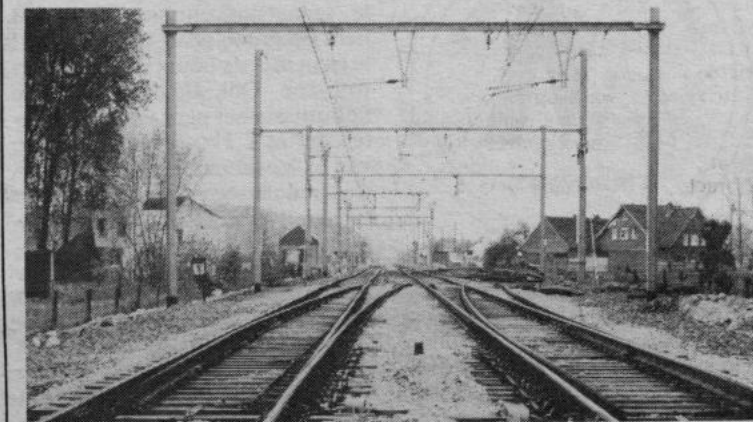
Bij de elektrificering van de lijn 53 werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om tal van bijkomende werken uit te voeren die moeten bijdragen tot een beter vervoer. Te Londerzeel werd de infrastructuur rond het station dermate aangepast dat er een ruime parking voor personenwagens ter beschikking is gekomen. Tegelijk werd een fietsenstalling aangelegd en werd het autobusstation in een ander kleedje gestoken.



Ook aan het station van Dendermonde werd een nieuwe parking gepland. De toegangshelling voor reizigers van en naar die nieuwe parking werd reeds aangelegd.



In het station van Dendermonde werd een elektronisch bestemmingsbord aangebracht, en werden op alle perrons elektronische treinaanwijzers geplaatst. Reizigersinformatie zoals het hoort. Voor de toekomst zou de NMBS bij de bouw van elk nieuw station de plaatsing van dergelijke informatiesystemen van de aanvang af moeten voorzien.

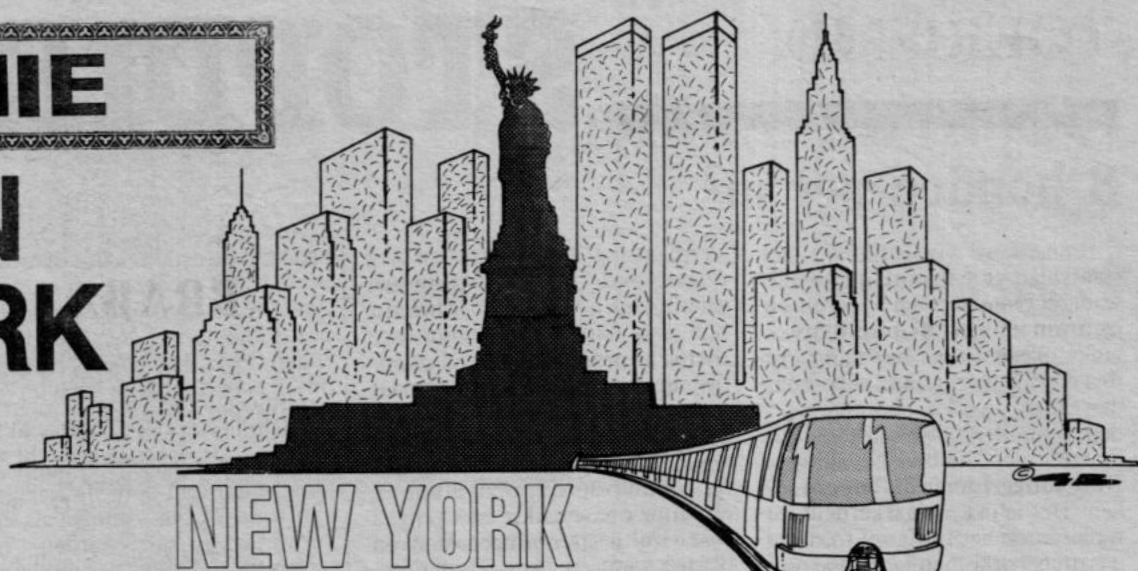


Vertakking Heike: hiet splitsen zich de lijnen Mechelen-Dendermonde-Gent en Mechelen-St-Niklaas. Voaraan zijn de twee nieuwe wissels reeds aangelegd voor de dubbelsporige vertakking van de gemoderniseerde lijn naar St-Niklaas. Op de achtergrond ligt de huidige enkelsporige vertakking. De gemoderniseerde lijn 54 (Mechelen-St-Niklaas) zou in de loop van 1984 elektrisch in dienst komen.

METROMANIE

DE METRO VAN NEW YORK

—of waarin een grote stad klein kan zijn —



Voor onze laatste etappe in onze zoektocht naar metro's waagden wij de sprong over de grote plas om te belanden als pioniers in de nieuwe wereld: de Verenigde Staten van Amerika.

Wie raakt er niet gefascineerd door de grootsheid van dit land? Amerikaanse steden vinden nergens hun gelijke en spreken allen tot de verbeelding van menig Europeaan. En niet ten onrechte! Welke andere metropool dan New York kan trouwens het «epitheton» GROOTSTAD waardig dragen? Dit laatste indachtig gingen we op onderzoek in de ondergrondse van 'the Big Apple', New York. Want in een stad met zulke allures en een bevolking die even groot is als die van België, moet een metro niet alleen op z'n plaats zijn, maar tevens het schoolvoorbeeld wezen van het openbaar vervoer.

Wij doorkruisten Manhattan van Central Park tot Battery Point, van de Empire State Building tot The Twins, van Broadway tot de Avenue De Las Americas maar nergens werden onze verwachtingen ingelost. Geen glitterstations of treinlimousines maar duistere krochten en rammelende bakken. Alhoewel dit laatste overdreven mag klinken, toch geeft het een beeld van deze ondergrondse realiteit.

Misschien kunnen er voor deze toestand verzachtende omstandigheden ingeroepen worden. De installaties gaan tenslotte al een eeuw mee en dagelijks worden ze nog onder de voet gelopen door een leger van bijna vier miljoen gebruikers. Hierbij mogen we ook niet vergeten dat de USA de auto als het ware in hun blazoens draagt. Het openbaar vervoer komt meestal op de tweede plaats. Hoe dan ook, wij mogen u onze ervaringen niet onthouden: de New Yorkse Metro of waarin een grote stad klein kan zijn.

De geschiedenis van het New Yorkse openbaar vervoer is even bewogen als die van de Verenigde Staten zelf. De Amerikaanse mentaliteit samen met het gezonde maar niet aflatende doorzettingsvermogen van deze pioniers heeft er voor gezorgd dat er van in het begin in deze stad verschillende kleine vervoermaatschappijen opgericht werden.

In deze wildgroei, die in 1825 van start ging, werd pas in 1940 orde op zaken gesteld. In dat jaar werd de stad eigenaar van het grootste gedeelte van de bestaande openbaar vervoermiddelen. Een goede zaak voor het openbaar vervoer, want hierdoor werden de eerste stappen naar eenvormigheid gezet en werd het geheel overzichtelijker. Tussen 1940 en nu werd er nog duchtig aan dezelfde vervoer gesleuteld. Hiervan een overzicht geven zou ons echter veel te ver leiden. Daarom maken we onmiddellijk de sprong naar 1983 waar het New Yorkse openbaar vervoer luistert naar de naam *Metropolitan Transportation Authority* of kortweg M.T.A. Deze mastodont-pachtondereming — met de financiële steun van de stad — is onderverdeeld in een aantal dochterfirma's waarvan de grootste de *New York City Transit Authority* (N.Y.C.T.A.) is.



De maatschappij die de New Yorkse metro of 'subway' uitbaat en die we in dit artikel zullen belichten. Voor het bovengronds openbaar vervoer zorgen de *Manhattan and Bronx Surface Transit Operating Authority* — de MaBSTOA — (busvervoer) en de *Staten Island Rapid Transit Operating Authority* — de SIRTOA — (treinvervoer).



Om de lijst van de openbaar vervoermiddelen in deze wereldstad af te ronden en om volledig te zijn moeten we nog vermelden dat er naast de M.T.A. sinds 1908 in New York nog een andere maatschappij zich heeft kunnen handhaven: de *Port Authority of New York And New Jersey* (de P.A.T.H.). In Amerikaanse normen zowat een dwergmaatschappij gezien deze onderneming eigenlijk niets meer is dan één intercity-metrolijn met 15 stations tussen New York en New Jersey (een lijn van 22,4 km waarvan 9,7 km bovengronds).

Precies één jaar na de opening van de Londense metro (1863) werden in N.Y. de eerste metroplannen aan het stadsbestuur voorgesteld. De plannenmakers keerden echter onverrichterzake terug naar huis. Pas in 1867, na het gunstig advies van een speciale senaatskommissie, werd het licht op groen gezet om van start te gaan met de bouw van twee metrolijnen. Ook steunde diezelfde commissie het plan van een zekere Charles T. Harvey om, bij wijze van experiment, een luchtspoorweg in de Greenwichstraat aan de leggen. Het was de «West Side Elevated Railway Company» die onmiddellijk begon met de bouw van deze spoorweg. De proef, met dit nieuw soort openbaar vervoermiddel, werd meer dan een succes. In 1868 werd deze lijn dan ook operationeel, en alhoewel het hier niet gaat om een ondergrondse wordt deze inhuuldiging gezien als het begin van de New Yorkse metro.

Na het succes van deze eerste lijn kwamen de meeste plannen

van een ondergrondse in de vergeetheek terecht. In 1874 werd wel van start gegaan met de bouw van een metrokoker tussen Jersey City en Manhattan onder de Hudson rivier, maar financiële en materiële problemen vertraagden aanzienlijk de werken. Pas 34 jaar later (!) werd deze lijn voor het eerst in gebruik genomen. Terwijl het aantal luchtspoortrajecten bleef toenemen moest men in N.Y. tot 1904 wachten om de eerste ondergrondse of 'subway' in gebruik te nemen. Tegen alle verwachtingen in werd dit ook een succes. Zelfs in die mate dat vanaf dat ogenblik helemaal niet meer gedacht werd aan de bouw van nieuwe luchtspoorlijnen. In tegendeel, geleidelijk verdwenen deze constructies in de binnenstad om plaats te ruimen voor het privé-vervoer, andere vormen van openbaar vervoer (bussen) en de steeds groeiende metro. In 1977 werd de laatste luchtspoorlijn opgedoekt. Ondertussen had de ondergrondse zowat heel New York ondergegraven.



De N.Y.C.T.A.

De huidige New Yorkse metro (de NYCTA) heeft een totale lengte van 371,1 km waarvan 105,6 km bovengronds aangelegd is.

Dit gehele metronet is opgesplitst in drie secties: de IRT (Interborough Rapid Transit) of sectie A, de BMT (Brooklyn-Manhattan Transit) of sectie B-1 en de IND (Independent System) of sectie B-2. Op hun beurt bieden deze secties een reeks van lijnen (23 in het totaal waarvan 2 kleinere lijnen) met verschillende bestemmingen en twee soorten treinen. Inderdaad, in New York heeft men in de metro, naargelang het uur, keuze tussen stoptreinen of ekspresstreinen of de zogenaamde «Rush Trains» die over een volledig vrij traject de stad doorrazen. Zoals hun naam laat vermoeden worden de metrostellen voornamelijk tijdens de spitsuuren ('rush hours') ingeschakeld. Dit op een optimale aan- en afvoer van de passagiers te verzekeren. Geen overbodige luxe als je weet dat er tussen 7 en 9 uur 's morgens gem. 751.541 en tussen 16 en 18 uur 's avonds gem.

747.324 mensen de metro induikelen (cijfers van '81).

Tijdens diezelfde spits bedraagt de frekwentie waarmee de treinstellen elkaar opvolgen ongeveer een 2 tal minuten. De commerciële snelheid daarentegen ligt aan de lage kant: 25 à 35 km/u. Dit is te verklaren door de korte afstanden tussen de stations. Gem. liggen die op een 850 m van elkaar. Voor een zo uitgestrekte stad als New York eigenlijk veel te laag.

Van de 458 stations zijn er 193 bovengronds en 265 ondergronds aangelegd (waarvan het diepste op 55 m onder het straatniveau).

Kwa infrastructuur valt er over deze stations niets bijzonders te vermelden. Allen zijn ze ingericht met moderne apparatuur en voorzien van de nodige informatiesystemen. Wel bezorgen deze stations aan de N.Y.C.T.A. een niet al te goede reputatie. Niet alleen zijn deze stations de vuilste van de hele wereld, ook behoren ze tot de onveiligste plaatsen van New York om na 22 uur te vertoeven. Bovendien zijn deze stations en ook de treinstellen wereldvermaard om zijn eigentijdse «Fresco's»: de graffiti. Een fenomeen dat bij het publiek op gemengde gevoelens onthaald wordt; voor de eenen een kunstvorm, de spiegel aan de wand van deze woelige kriesjaren, voor de anderen een vorm van vandalisme. Hoe dan ook, wat men er ook mag van den-



ken, deze meestal onleesbare boodschappen en tekeningen geven aan de New Yorkse ondergrondse een zeer typisch imago. Zong Paul Simon ooit niet: «The words of the prophets are written on the subway wall».

Tarieven

Op 3 juli '81 werden de tarieven van de ondergrondse opgetrokken van 0,60 \$ tot 0,75 \$ voor een enkel rit. Nog altijd geschiedt de betaling d.m.v. een 'token', een

soort penning of muntstukje dat je vooraf moet aanschaffen. Minder-validen en drie-plussers betalen de helft van de prijs. Van deze reductie kunnen ze echter alleen genieten buiten de spitsuren! Voor kinderen onder de zes jaar, die begeleid zijn door een volwassen persoon, is de metro gratis, terwijl voor de schoolgaande jeugd abonnementen tegen voordelige prijzen te verkrijgen zijn (de prijs is afhankelijk van de route, maar meestal komt met een abonnement de prijs van één rit overeen met 0,10\$).



De New Yorkse metro heeft van bij de aanleg van de eerste lijn niet opgehouden met uit te breiden. Momenteel vervoert hij 3,5 miljoen mensen per dag of 1,027 miljard mensen per jaar, wat vier maal meer is dan alle andere ondergrondse van de U.S.A. Bovendien staat hij met z'n wagenpark van 6.333 stuks helemaal bovenaan de wereldranglijst. Een hele prestatie in een land waar het privé vervoer het voor het zeggen heeft.

Maar wat baat het n° 1 te zijn in de U.S.A. en het Guinness Book of Records te halen als de jaarlijkse financiële balans een tekort van 577 miljoen \$ vertoont? (1979). Dat het met de stad New York al geruime tijd minder goed gaat hoeft geen betoog. Als u weet dat er zelfs geen geld meer voor handen is voor het opknapen van de erbarmelijke wegen — denkt u maar aan de 'pot holes' — kan u wel aannemen dat er voor de metro helemaal geen dollar te veel is.

Een recente studie heeft trouwens uitgemaakt dat de rekonversie van de 'subway' zo maar eventjes 275 miljard zou kosten. Een ingreep die dus nog eventjes op zich zal laten wachten.

Paul VERDICKT

TECHNISCHE FICHE METRO VAN NEW YORK

	N.Y.C.T.A.
Onderneming:	1868
Datum van constructie:	23
Aantal lijnen:	265,5
Aantal km ondergronds:	105,6
Aantal km bovengronds:	458
Aantal stations:	850
Gem. afstand tussen de station (in m):	160/187
Lengte van de perrons (in m):	6333
Aantal stellen:	15,65/18,44/22,86
Lengte van de stellen (in m):	2,67/3,05
Breedte van de stellen (in m):	2
Aantal agenten per trein:	10
Max. aantal stellen per trein:	2
Frekwentie (in min.):	25 à 30
Kommerciële snelheid (in km/u):	0,75 \$
Prijs/rit (enkel):	1.027
Aantal reizigers/jaar (in miljoen):	

TOERISME, EEN STIEL APART

(vervolg van blz. 1)

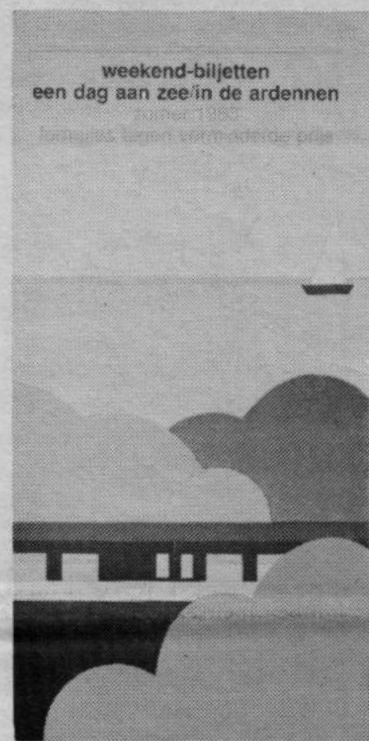
binnenlands toerisme, en bovendien hebben de warme zomerdagen van juni en juli massa's weekendtoeristen in beweging gebracht. De nood aan meer informatie is dit jaar wel bijzonder groot want de NMBS heeft na haar onbezonnen besparingen van vorige zomer bij het publiek een gevoel van onzekerheid gecreëerd, en vooral dan i.v.m. extra-seizoentreinen. Bovendien werd dit jaar de inzetperiode van de seizoentreinen beperkt tot de weekenden tussen 25 juni en 4 september. Dat heeft niet alleen op bepaalde warme junizondagen op de perrons te Oostende, Blankenberge en Brugge voor de allertreugste antipropaganda gezorgd bepaalde cruciale treinen op Oostende-Antwerpen reden onversterkt, waardoor kustgangers gedurende anderhalf uur hebben

Dat brengt ons tot de tweede ontbrekende schakel in de promotie. Buiten het vervoer is er de toeristische promotie van de bestemming: het doel van de verplaatsing moet immers verkopendwaardig zijn. Informatie of promotie daarvan blijft bij de NMBS gewoon achterwege. Voor de kust en voor welbepaalde en algemeen bekende bestemmingen stelt dat weinig problemen: dat kan de gebruiker in zijn fantasie zelf wel invullen, maar «de Ardennen» of «Limburg» in hun algemeenheid geven aan de reiziger weinig houvast, en zelfs bij een bekend reisdoel is een apertijtelijke promotie altijd eerder opgemerkt, en tegelijk gunstiger gekatalogeerd dan een hoop uurtabellen. De kosten kunnen hoger zijn maar daar bestaan de provinciale VVV's voor, en dan blijft er nog de verwachting van een hogere ontvangst uit een verhoogd gebruik. De Luxemburgse spoorwegen slaan er nu al enkele jaren in om met een uitgekende propaganda hun Blankenberge-express, met 2 lokomotieven en 14 wagons stampvol te laten lopen.

Toch een folder

De Handelsdirectie van de NMBS heeft dan begin augustus, 2 maand na het begin van het toeristisch seizoen notabene, haar traditionele jaarlijkse nationale tweekleurenfolder gepubliceerd onder de titel «Weekendbiljetten een dag aan zee/in de Ardennen, zomer 1983, formules tegen verminderde prijs». Deze folder is een echte catastrofe en we zouden de NMBS danken als deze de laatste van dat type zou zijn. Het geld kan beter besteed worden. Voor eerst dekt de titel de lading niet: er wordt over slechts twee van de tien formules iets verteld en dat gebeurt dan nog veel beter in de speciaal daarvoor uitgegeven folder. Op de eerste binnenbladzijde wordt al meteen duidelijk dat we over de treinen naar de kust niets zullen vernemen, ook in tegenstelling tot wat de titel doet vermoeden. Naast enkele potsierlijke drukfouten volgt dan op de tweede bladzijde een prijzentabel die luidens de voetnoot geldig was lang voordat minister De Croo op Verkeerswezen kwam. Dat doet het ergste vermoeden, maar gelukkig dateren de prijzen van 1982 en zijn zij maar 6% te laag.

Op de derde bladzijde wordt voor de extra-treinen verwezen naar de fameuze lokale foldertjes die men dit jaar vergeefs zal zoeken want niet verschenen. De rest van de folder is een uittreksel uit een aantal uurtabellen. Daaruit blijkt dat men voor alle verplaatsingen naar de Ardennen het best over Brussel gaat. Pittig is ook de opname van



De koele blauwe folder die het niet doet

mogen rechtstaan! Bovendien moesten de seizoentreinen zo hun bekendmakingsperiode missen.

Richting kust blijkt die bekendheid niet zo'n probleem te zijn. De treinen naar de kust zijn «klassiekers» in de echte zin van het woord. Hun taak is ook eenvoudiger: één bestemming, en de verplaatsing daarheen is enkel «rijden». De treinen naar de Ardennen bieden een keuze tussen verschillende bestemmingen en bovendien is de reis zelf een merkwaardigheid. Vermits de reis ook langer duurt zijn de comforteisen ook hoger. Bij de treinen naar de Ardennen spelen dus heelwat meer elementen mee dan bij die naar de kust.

-TUSSENHALTE-

BRABANT

BRABANT EN DE TREINTRAMBUSDAG

Terwijl de ZOMERRALLY nog op volle toeren draait en de eindmeet ervan helemaal nog niet in zicht is wordt hier op het aktiesekretariaat naarstig gewerkt aan de voorbereidingen van de TREINTRAMBUS-DAG van 2 oktober 1983.

De laatste activiteit en meteen het eindpunt, de finale van de twee jaar durende Aktie Openbaar Vervoer. Over het opzet en de organisatie van deze «openbaar-vervoer-dag» kan u elders in dit nummer meer informatie terugvinden. Over het animatieplan voor de Provincie Brabant, dat we momenteel, op punt zetten, kunnen we wel reeds het volgende kwijt. Volledig is het niet, maar het geeft u wel een idee van de activiteiten die wij in samenwerking met de verschillende toeristische diensten, verenigingen en de vervoermaatschappijen aan het uitbreiden zijn.

Voor Brabant werden **Brussel, Halle en Tienen** als voornaamste trekpleisters uitgekozen. Vanuit Halle en Tienen zal men bovendien kunnen neerstrijken in respectievelijk Huizingen en Hoegaarden.

Net zoals met de **Auto-Arme Zondag** van 14 november vorig jaar zal in Brussel **Brukselbinne** als voornaamste gastheer optreden. In de lokettenzaal van het Brusselse Centraal station worden de deelnemers aan de TreinTramBus-Dag opgevangen door deze organisatie. Van hieruit zullen ze kunnen beginnen aan

DE MIVB IN '82

Dat de economische crisis eveneens hard toeslaat in de openbaar vervoersector heeft de M.I.V.B. in '82 nog maar eens met lede ogen moeten aanschouwen.

Meer nog, in vergelijking met de geboekte resultaten van het afgelopen dienstjaar zijn de verliezen van de vorige jaren als het ware peulschilletjes, als een stilte voor de storm. De cijfers in het jaarverslag '82 (in tegenstelling tot andere jaren in een zeer sober «witte-produkten» kledje gestopt) liegen er niet om. Het aantal vervoerde reizigers op het net liep in '82 zo maar eventjes met 1,8% terug in vergelijking met '81. (100% - 202,9 miljoen reizigers). Konkreet betekent dit dat er in '82 3,6 miljoen minder mensen gebruik maakten van het Brusselse openbaar vervoer. (Meer dan een verdubbeling van het verlies, want in '81 werden in vergelijking met '80 1,7 miljoen gebruikers minder genoteerd).

de uurtabel van de lijn Antwerpen-Gent die in die kontekst doet

een tocht door de Belgische hoofdstad. De Marktentocht, Kroegentocht, Afbraaktocht, Architectuurtocht en een bezoek aan de Zuidtoren is het ruime aanbod waaruit u kan kiezen. Ook zullen de mensen van Brukselbinne buiten u een lijst van de eetmogelijkheden in het Brusselse ter beschikking stellen. Aan deze activiteiten deelnemen is geen must, wel een aanrader! Natuurlijk kan men ook op z'n eigen houtje Brussel verkennen. Aan deze formule werd ook gedacht, maar i.v.m. deze mogelijkheid is onze dienst nog volop aan het onderhandelen met andere verenigingen.

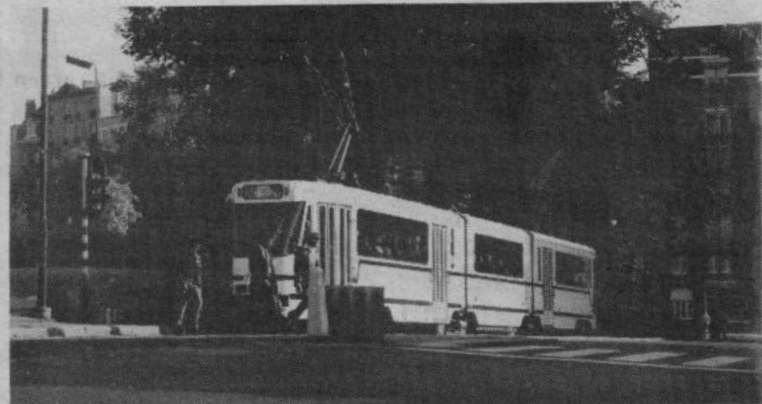
Tienen zal op 2 oktober ook een bruisende stad zijn. Speciale tentoonstellingen, marktanimatie, poppentheater voorstellingen, en geleide stadswandelingen zijn een greep uit de activiteitenlijst.

Voor Hoegaarden, waar men voornamelijk naar toe kan trek-

ken om een ontspannende wandeling door de rustige dorpskom of in het omliggende natuurschoon, zal een bezoek aan de brouwerij van Hoegaarden, waar het Oud Hoegaards Bier vandaan komt, zeker niet ontbreken.

De ligging van de stad Halle laat toe om bij de uitwerking van het plan twee aantrekkelijke troeven te combineren: natuur- en stads-eksploratie. De natuurliefhebbers zijn aangewezen op het Hallerbos, terwijl de mensen die houden van prachtige gebouwen best een stadswandeling op hun agenda zetten. Het ligt voor de hand dat voor Huizingen het Provinciaal Domein op het programma staat.

Meer informatie en een uitgewerkt plan van de activiteiten in Brabant tijdens de TreinTramBus-Dag van 2 oktober kan u uitgebreid terugvinden in het nummer van oktober.



Een duidelijke achteruitgang dus. Nochtans werden in '82 de aangeboden diensten groter. Naast de uitbreiding van de metrolijn n° 1 met 9,60 kilometer en de indienststelling van 12 nieuwe stations werden een aantal andere lijnen verlengd of aangepast om de reizigers nog beter te bedienen. Dit streven naar kwaliteit heeft dus blijkbaar niet mogen baten.

Dat de vertraging van de socio-economische activiteiten en de daaruit voortvloeiende vermindering van verplaatsingsbehoeften niet vreemd zijn aan deze trend hoeft geen betoog. De mobiliteitsbehoefte van een steeds groeiende groep neemt gewoon af. De weerslag van deze teruggang op de verkeersinkomsten enerzijds en de verhoging van de exploitatiekosten anderzijds brachten de maatschappij ertoe in '82 een stipt soberheidsbeleid uit te werken en te volgen.

vermoeden dat men via Gent naar de Ardennen rijdt. En, wat we al langer vermoedden: voor sommige NMBS-instanties wonen er ten oosten van Antwerpen-Brussel en ten noorden van Brussel-Hasselt geen mensen.

Niettegenstaande die gang van zaken doen de seizoentreinen het luidens de statistieken lang niet slecht. Maar dat kan in dit geval dan ook alleen op de rekening geschreven worden van een bijzonder welwillende zomer. Wij hebben blijvend de indruk dat er te weinig aandacht en mankracht ingezet wordt voor de benadering van het binnenlands cliënteel.

Om die reden zijn wij overigens zeer ongerust over de campagne voor de invoering van het reorganisatieplan in juni '84, nog altijd...

Hans VERBRUGGEN

Zo heeft de raad van beheer een reeks maatregelen getroffen, zowel op het vlak van investeringen als op dat van de exploitatieuitgaven en -ontvangsten.

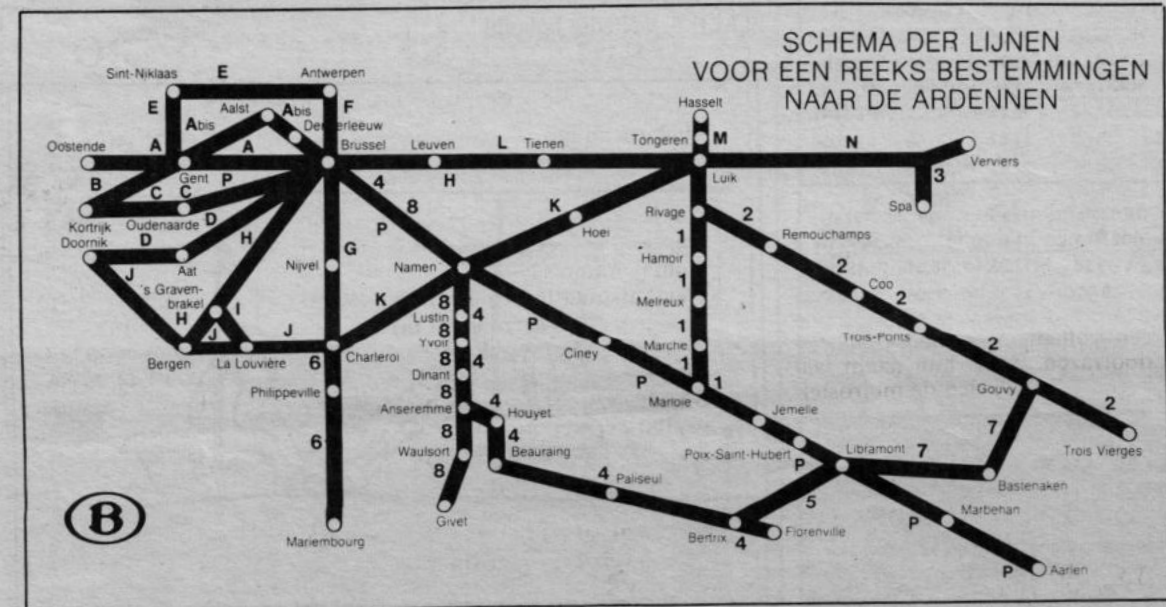
Bezuinigingen werden doorgevoerd in de administratie en technische diensten terwijl er voor bepaalde investeringen andere oplossingen werden gezocht (zoals de verbouwing van het rollend materieel met het doel de gebruikseconomie ervan te verhogen of de levensduur ervan te verlengen). Een ander middel om de balans terug in evenwicht te brengen was de tariefverhoging van 20% op 1 april '82. Geen aprilgrap, maar harde realiteit, die veel gebruikers aangezet heeft een ander vervoermiddel aan te wenden.

Ondanks de fiske achteruitgang wat het aantal reizigers betreft blijft de M.I.V.B. optimistisch. Inderdaad, in hun jaarverslag besluiten ze dat de permanente en zeer nauwgezette budgettaire controle het verwachte resultaat opleverde. Dank zij de maatregelen van hun soberheidsplan werd het mogelijk de opgelegde budgettaire doelstellingen te bereiken zonder aan de arbeidsomstandigheden van het personeel noch aan de dienstverlening te raken.

P.V.



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



TUSSENHALTE

WEST-VLAANDEREN

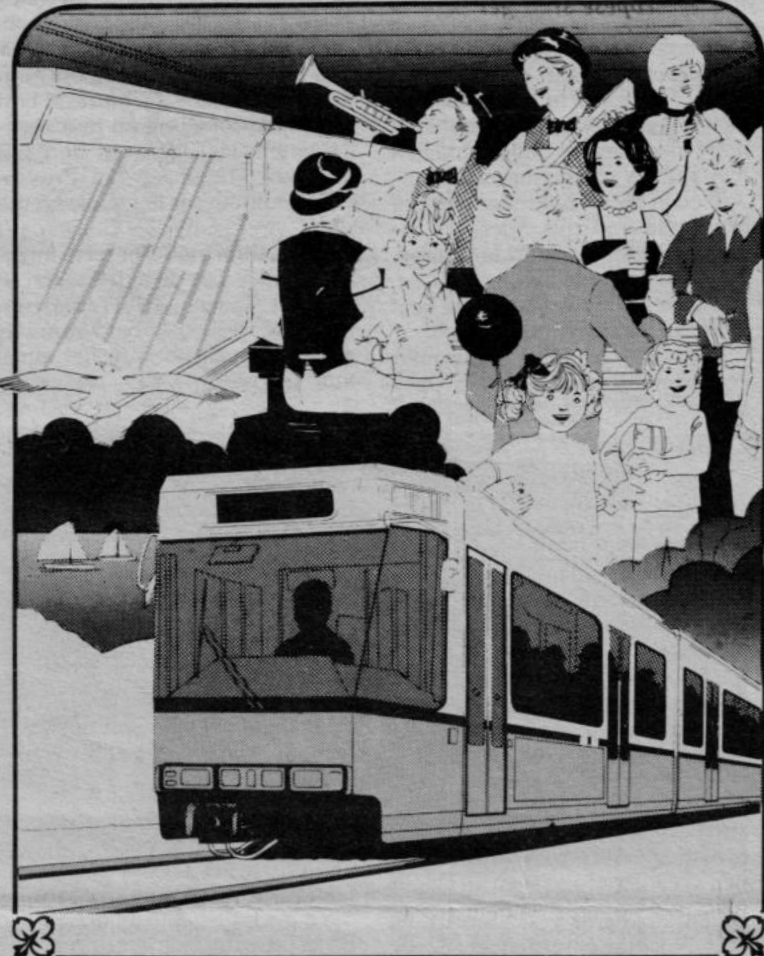
In het kader van de commerciële aanpak van het openbaar vervoer pakt de N.M.V.B. uit met twee lovenswaardige initiatieven. Net zoals vorig jaar doet een **NMVB-infobus** tijdens de zomermaanden de verschillende badsteden van onze Belgische kust aan. In deze **informatiebus**, waarin een kleine tentoonstelling is ingericht,

kan het publiek terecht met alle vragen en suggesties in verband met het N.M.V.B.-bus- en -tramnet. Er worden tevens strippenkaarten, toeristische kaarten en uurregelingsboekjes verkocht, en folders gratis uitgereikt. De kalender voor de maand augustus ziet eruit als volgt: 1/08 De Haan (Vosseslag 8.30 - 15.00), 3/08

Koksijde (dijk 10.00 - 17.00), 4/08 De Panne (dijk 11.00 - 18.00), 6/08 en 7/08 De Haan (Trammelant 13.00 - 21.00), 8/08 Blankenberge (Markt 8.00 - 14.30), 9/08 Zeebrugge (Dijk 11.00 - 18.00), 10/08 De Panne (Dijk 11.00 - 18.00), 11/08 Oostende (Markt 7.30 - 14.30), 16/08 Koksijde (Dijk 10.00 - 17.00), 17/08 De Panne (Dijk 11.00 - 18.00) 19/08 Blankenberge (Markt 8.00 - 14.30), 20/08 Zeebrugge (Dijk 11.00 - 18.00), 23/08 De Panne (Dijk 11.00 - 18.00), 24/08 De Haan (Markt 8.00 - 14.30).

Nieuw dit jaar is de «**Vakantie-tram van de N.M.V.B.**». Eveneens een initiatief dat tot doel heeft het openbaar vervoer te promoten. Deze «**Vakantietram**» wordt op geregelde tijdstippen, vooral tijdens de weekends, ingelegd de ene dag tussen Oostende en Knokke en de andere dag tussen Oostende en de Panne. Dit rijtuig is speciaal ingericht met o.a. een bar, waar de reiziger gratis een glas bier of een frisdrank kan nuttigen, terwijl een tramorkest voor de muzikale ambiance zorgt. Het ligt in de bedoeling van de N.M.V.B. om langs deze ludieke acties haar boodschappen aan het cliënteel over te brengen i.v.m. het zonetarief (waar men vroeger betaalde volgens het aantal doorlopen km, gebeurt dat nu per zone), de «**strippenkaarten**», de éénmansbediening op de kusttram (de afstempeling van de strippenkaarten en aankoop van tikketten dient vóór het opstappen te gebeuren aan de loketten en indien er geen verkooppunt ter beschikking is, dient men langs de voorste deur op te stappen, ten einde zich bij de bestuurder-ontvanger in regel te stellen), de verdubbeling van de frekwentie en de toeristische kaarten voor 1 of 5 dagen.

P.V.



Goed om weten

Niet over Brussel naar Parijs

Wie ten zuiden van de lijn Oostende-Gent woont heeft er meestal voordeel bij om voor zijn verplaatsingen naar Parijs niet over Brussel te rijden. De spoorweglijn over Kortrijk-Tourcoing-Rijsel naar Parijs kan een voordeliger dienst aanbieden, zowel in tijd als in prijs. Volgende uurregeling vonden wij in een FTS-brochure.

Een probleem is nog altijd het te lange oponthoud in het station van Tourcoing zonder hetwelk de verbinding Vlaanderen-Parijs

over Rijsel nog aardig sneller zou kunnen. Dat oponthoud heeft te maken met een zgn. staande douanecontrole. Minister De Croo heeft onlangs met zijn Franse collega Fiterman gesproken over dat probleem.

Hij wenst die controle voortaan tijdens de rit, zodat de gemiddelde snelheid van de treinen tussen Kortrijk en Rijsel met liefst een kwart kan verhoogd worden. Na het invoeren van het herstructureringsplan dreigt de snelle verbinding Kortrijk-Parijs door een

onhandige overstapregeling node-loos in het gedrang te komen. Om de snelle aansluiting (2u.45) te behouden stelt de werkgroep Spoorslag voor om een drietal treinen van en naar Parijs vanuit Frankrijk door te trekken tot in Moeskroen. Dat stelt geen probleem omdat de Fransen de grensovergang tot in Moeskroen hebben geëlektrificeerd op 25Kv. Tegelijk zou de morgentrein Brugge-Tourcoing moeten behouden blijven.

H. Verbruggen

KORTRIJK ↔ PARIJS-NOORD (via Tourcoing-Lille)												
Kortrijk	6.15	6.15	7.16 (2)	9.09	11.10 (4)	13.09	15.09 (6)	16.09	17.10	18.10 (6)	19.10	20.09
Tourcoing Arr.	6.33*	6.33*	7.33 (2)*	9.25	11.26 (4)*	13.20	15.27 (6)*	16.25	17.26*	18.35 (6)*	19.26	20.27*
Lille Arr.	-	-	-	9.46*	-	13.46*	-	16.50*	-	-	19.51*	-
	34	2206	2216	2218	36	2224	2230	2236	38	2242	2246	2248
Tourcoing Dep.	6.39	6.50	7.55	-	11.33	-	15.33	-	17.43	18.46	-	20.44
Lille Dep.	6.56	7.10	8.15	9.52	11.51	13.55	15.53	17.08	18.00	19.07	20.06	21.05
Parijs-Noord	9.03	9.38	10.45	12.10	14.04	16.28	18.19	19.36	20.05	21.47	22.20	23.39
	2203	35	2205	2215	37	2221	2225	2227	123	2235	39	2241
Parijs-Noord	6.45	7.27	8.05	9.42	11.54	11.48	13.20	14.43	16.58	17.23	18.04	19.18
Lille Arr.	8.59	9.26	10.16	12.17*	13.58	14.00	15.39*	16.51	19.00*	19.37	20.06	21.35*
Tourcoing Arr.	9.31*	9.50*	10.47*	-	14.20*	14.26*	-	17.17*	-	20.02*	20.28*	-
Lille Dep.	-	-	-	13.45	-	-	15.44	-	19.05 (2)	-	-	21.40
Tourcoing Dep.	10.05 (4)	10.05 (4)	11.03	14.05	16.07	16.07	16.07	17.31 (6)	19.22 (2)	20.35	20.35	21.55
Kortrijk	10.22 (4)	10.22 (4)	11.22	14.22	16.24	16.24	16.24	17.56 (6)	19.43 (2)	20.51	20.51	22.17

1 Behalve op zat., zon. en feesten. rijdt niet van half-juli tot half-augustus gelieve inlichtingen te nemen
2 Behalve op zat., zon. en feesten. en op 14/7. Rijdt op 21/7
3 Behalve op zon. en feesten
4 Behalve op zat., zon. en feesten. Rijdt op 14/7 en 21/7
5 Behalve op zat., zon. en feesten. Rijdt niet in juli en augustus
6 Behalve op zat., zon. en feesten. en op 21/7. Rijdt op 14/7
7 Rijdt alleen op zon. en feesten. Behalve op 22/5 en 14/7

8 Alleen op zaterdag
9 Trein 1ste en 2de kl. met toeslag
10 Alle dagen behalve op zaterdag
11 1ste klasse met toeslag
* = Verandering van trein

Uurregelingen. Voorlopige uurregeling gedrukt in oktober 82. gelieve zich te wenden betreffend de juistheid ervan voor uw vertrek

LIMBURG

PRIORITEITEN

Overwegen afschaffen! De N.M.B.S. maakt er de laatste jaren echt werk van, er is een speciaal budget voor en dus moet het geld op. En dan maar willekeurig een brug geslagen of een tunnel gegraven. Miljoenen vretende bouwwerken. Is het echt wel nodig?

Volgens de N.M.B.S. zorgen sommige overwegen al eens voor storingen en/of vertragingen. Als de installatie defekt of gestoord is en de slagbomen dus niet dichtgaan dan betekent dit dadelijk minuten tijdverlies voor de stapvoets rijdende (anders voorbijrazende) treinen.

En dan raakt het treinverkeer — zeker op drukke lijnen in de spits — helemaal in de knoei.

Eigenlijk zouden dus alle overwegen afgeschaft moeten worden, of niet soms...

Of deze wijziging veel nut heeft valt te betwijfelen.

Sinds einde mei is het reizigersvervoer op de spoorlijn Eisden-As-Hasselt afgeschaft. Slechts enkele goederentreinen komen hier dagelijks voorbij, tijdens het week-einde rijdt er slechts één enkele!

Daarbij komt dan nog dat de geplande nieuwe weg uitmondt op de zeer smalle, erg drukke en met veel bomen omzoomde Bilzersteenweg. Daar zou wel eens een gevaarlijk kruispunt kunnen ontstaan!

Enkele redenen die het nut van deze afschaffing wel even in vraag stellen!

Nuttiger gebruiken

Op drukke lijnen, in dicht bewoonde streken kan men er misschien wel naar streven om gevaarlijke overwegen af te schaffen; uiteindelijk komt het bijna altijd echter ten goede aan de au-



Spooroverweg in de Zandstraat te As

Reeds meer dan één jaar geleden contacteerde de N.M.B.S., het gemeentebestuur van As omtrent de afschaffing van de overweg in de verlengde Zandstraat, die de verbinding vormt tussen de Zandstraat en de Europalaan. De overheid stelde een onderzoek de commodo et incommodo in, waarvan de termijn op 13 juli jl. verstreken is. Het gemeentebestuur richtte, ten behoeve van buurtbewoners en andere belangstellenden, een hoorzitting in, waarop een ingenieur van de N.M.B.S. van Hasselt de redenen tot deze afschaffing en het alternatief even toelichtte.

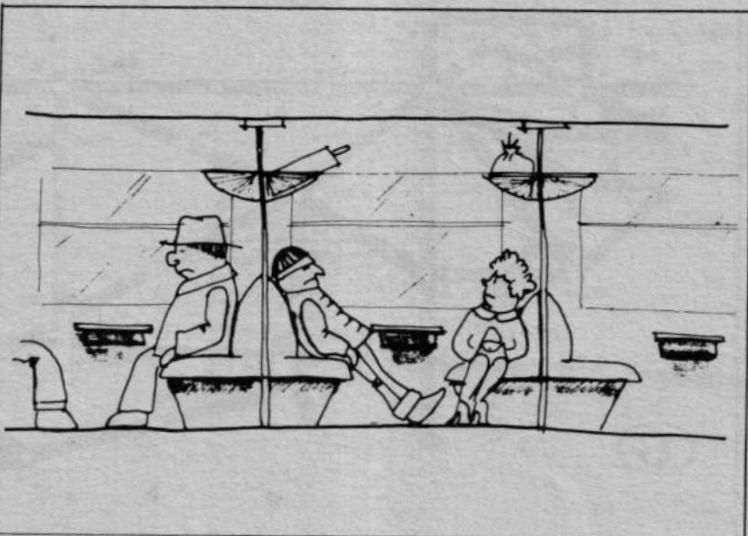
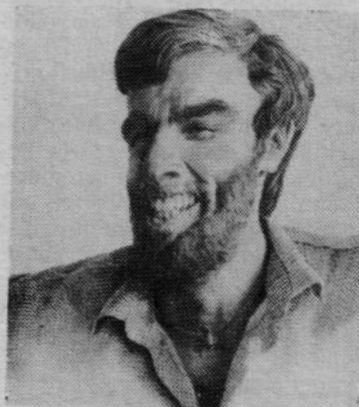
Om veiligheidsredenen zou de overweg in de Zandstraat dienen te verdwijnen. Als alternatief zou men de Zandstraat langs het spoor laten afbuigen en uiteindelijk op de Bilzersteenweg laten uitmonden. De aanlegkosten van deze weg bedragen 2 miljoen, door de N.M.B.S. volledig betaald!

tomobilist die nu minder oponthoud heeft.

Het openbaar vervoer de nodige voorrang (en kredieten) geven zou zeer zeker mogen benadrukt worden.

En, die twee miljoen kunnen iets verder in Limburg beslist heel wat nuttiger gebruikt worden!

Tony Govarts



OOST-VLAANDEREN

Gent past busnet aan op 1 september.

In het noordwestelijk deel van Gent zal de gehele lijnenstructuur hervormd worden. Lijn 30-31 kant Mariakerke zal in twee richtingen verlengd worden. De lijn 30 zal via de Brugsesteenweg en de Groenestaakstraat gaan rijden en zijn eindpunt nemen via een lus op de Losweg. De lijn 31 zal via de Beekstraat naar de Driedreef doorrijden (terugrit via de Oranjeboomstraat en de C. Bouüaertlaan). Op beide antennes zal alle 12 minuten gereden worden in de daluren en alle 10 minuten tijdens de spits.

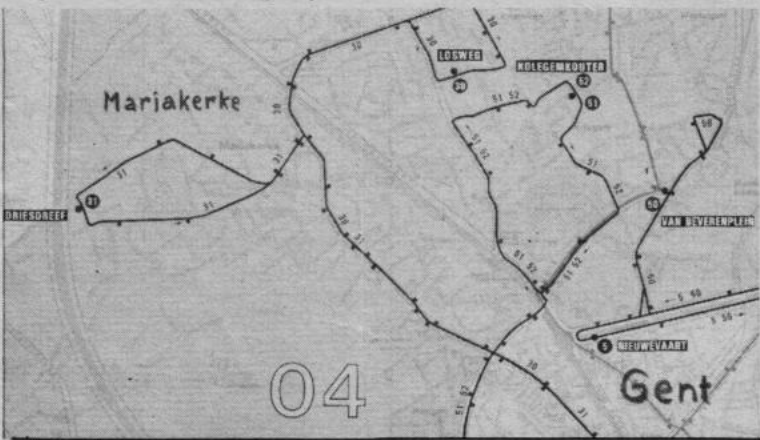
Goed nieuws voor de Watersportbaan en Heernis! Ook op 1 september a.s. verbeterd er wat op lijn 38. Deze buslijn wordt door de uitbouw van de nieuwe Bijloke heelwat belangrijker. Om die reden zal bus 38 ook na 20 uur blijven rijden. Dat wordt dan wel een 20 minuten dienst.

Vermoedelijk op het einde van dit jaar zal tram 1 verlengd zijn tot

aan de Evergemsesteenweg. De grond- en spoorwerken daarvoor zijn reeds van start gegaan. Wanneer tram 1 daar zijn eindpunt heeft dan kunnen de Evergemnaren, in afwachting dat de tram ook hun gemeente aandoet, per fiets of zelfs per auto naar de nieuwe eindhalte komen om verder per tram te reizen. De trajectverbetering van tram 1 aan Palinghuizen is door alle instanties goedgekeurd. De werken zullen weldra kunnen beginnen. (zie hierover ook Rij maar An van december 1982).

Bezuinigingen ook te Gent, waar de MIVG zich vanaf 3 september verplicht ziet om op de zaterdagmorgen tot ongeveer 12 uur de frekwentie te verlagen tot het niveau van de zondag. Op de meeste lijnen betekent dat wel een gevoelige stap achteruit. Meer informatie over deze wijzigingen tel : 091/30.41.95, toestel 29, 45 of 52.

H.V.



ANTWERPEN

Vanaf september rijdt Turnhout anders

Het Turnhoutse stadsbestuur besloot vanaf 1 september een nieuwe verkeerscirculatie door te voeren rond de Markt. Aan dat plan is jaren gesleuteld b.m.v. hoorzittingen en inspraakvergaderingen.

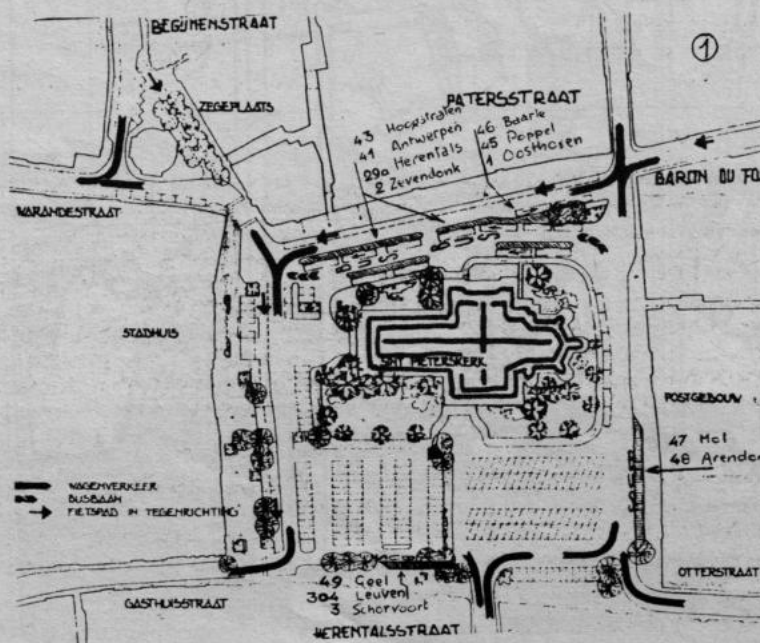
Dit nieuwe plan wil het verkeer in het centrum van Turnhout beperken. Zo krijgen de voetgangers, de fietsers en het openbaar vervoer meer ruimte op de Markt.

Het verkeer dat dan toch nog op de Markt terecht komt, wil men zo beheerst mogelijk laten verlopen. Ook de mensen die door hun werk of woongelegenheden het centrum moeten bereiken, wil men zo weinig mogelijk hinderen. Op die manier wil men een sfeer schep-

pen, waarin rustig wonen, wandelen en winkelen tot hun recht komen.

Aanvankelijk gingen de gemeentelijke ambities nog veel verder in de richting van een verkeers-arm-making: echte winkelstraten en een gevoelige beperking van het doorgaande verkeer, maar de plaatselijke middenstandsvereniging vond het al welletjes. Buiten de inspraakprocedure om (waar zij trouwens nooit is opgedaagd) ging de middenstand in het verzet. Binnen- en buitenlandse voorbeelden bleken voor hen valse argumenten, er hielp geen lievermoederen aan.

Een tweede reden waarom het wordt. En dat werd in de procedure ook zo voorzien.



DE TROLLEY UIT DE TROMMEL

— OF « LES AVENTURES DE TROLL » —

In het N.O. van Frankrijk, meer bepaald in Lotharingen ligt de stad Nancy. Gesitueerd in het dal van de Meurthe, temidden van de grote industrieterreinen is Nancy met z'n 270.000 inwoners, een 'middelgrote stad. Buiten het uitzonderlijke kunstpatrimonium niks bijzonders, zou je zo zeggen, ware het niet dat er op 25 november van vorig jaar een geheel nieuw trolleybedrijf werd geopend. Voor het eerst sinds 1966 werd daarmee de trolleybus als nieuw middel van openbaar vervoer in een West-Europese stad geïntroduceerd.

Sedert 1958, het jaar dat de laatste tram door Nancy reed, ging het openbaar vervoer stilaan de dieperik in. Nieuwe dieselbussen konden het tij niet keren en de trend naar een versnipperd tweederangs openbaar vervoersysteem zette zich gestadig voort. Pogingen om toch nog het een en ander recht te zetten mochten evenwel niet baten. In 1972 was men er van overtuigd geraakt dat konventionele systemen geen oplossingen voor de toekomst konden bieden. Men zocht z'n toevlucht in futuristische plannenmakerij, zoals automatisch bestuurdde kabinen op luchtkussens. Al vlug zag men echter in dat deze technologie nog niet ver gevorderd was en bovendien zouden de investeringskosten buitensporig hoog zijn. Tot 1979 bleef alles bij het oude, maar dat jaar raketten men terug de plannen op om het openbaar vervoer in Nancy te herorganiseren d.m.v. de systemen: tram, diesel en trolley.

Van de drie mogelijke vervoerstechnieken viel de tram af. De te verwachten vervoersstromen waren niet dusdanig hoog dat enorme investeringen voor een tramsysteem verantwoord waren. Ook de gelede autobus werd minder geschikt geacht vanwege zijn uitlaatgassen en lawaai. Qua voertuig grootte voldeed deze bus echter wel. Daarom lag de keuze voor de gelede trolleybus voor de hand. De investeringen waren veel lager dan bij een tramsysteem en de benodigde infrastructuur was snel en eenvoudig aan te leggen. De trolleybus kon zich goed voegen in de afmetingen van de straten van het centrum en was door de afwezigheid van lawaai, stank en uitlaatgassen bij uitstek geschikt om in het voetgangersgebied te penetreren. Toch werd de afhankelijkheid van de bovenleiding als een bezwaar gevoeld. Daarom werd er voorgesteld de 'bi-mode' trolleybussen aan te schaffen. Deze voertuigen bezitten naast de elektrische aan-

drijving, een volledige dieseluitrusting. De extra kosten voor de dieselaandrijving worden gecompenseerd door het niet hoeven aanleggen van bovenleiding op stille trajecten in een aantal buitenwijken.

Men bleef niet bij de pakken zitten. Na een reeks van aanpassingen aan de wegeninfrastructuur werd in oktober '81 de eerste rit gemaakt met een prototype. Het proefrijden hiermee gaf de grootste voldoening, met het resultaat dat er momenteel al drie lijnen getrolleyficeerd zijn.

De trolleybussen zijn gebouwd door Renault Véhicules Industries (RVI) en zijn van het type PER 180. De elektrische uitrusting van de eerste 24 wagens (601-624) is verzorgd door de firma Traction CEM-Oerlikon (TCO, dochteronderneming van BBC), terwijl de overige 24 door Alsthom van een elektrische uitrusting zijn voorzien.

De voertuigen zijn 17,80 m lang en voorzien van een zelfdragende carrosserie. Ze kunnen 141 personen vervoeren, waarvan 46 op zitplaatsen. Er zijn drie deuren van 1,25 m breed, die via twee treden toegang geven tot de 63 cm hoge vloer. Het interieur is smaakvol ingericht en doet erg luxueus aan.

Bij de introductie van het trolleybusproject in Nancy is erg veel aandacht besteed aan de beheersing van het systeem. Niet alleen van het openbaar vervoer, maar

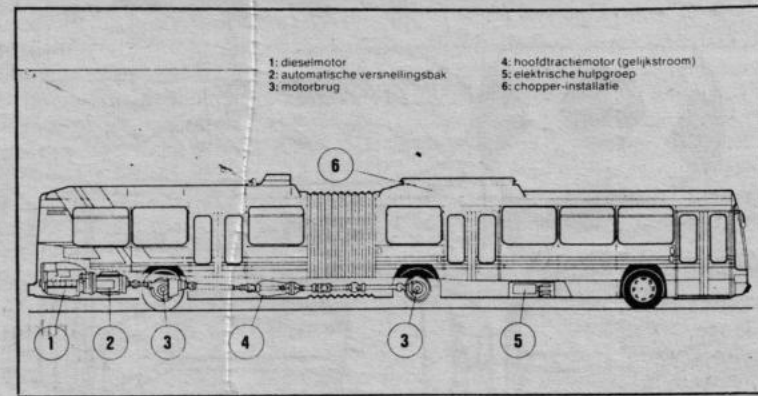
ook van het autoverkeer. Voor deze beheersing zorgen drie computersystemen, die telkens dubbel zijn uitgevoerd, zodat een storing geen invloed heeft op de werking van het geheel. Een computer regelt de verkeerslichten, de tweede regelt het openbaar vervoer en de derde regelt de stroomvoorziening van de trolleybussen.

Bovendien worden op de Centrale Controle Post d.m.v. T.V.-monitoren de belangrijkste kruispunten gadeslagen en wordt de ventilatie en verlichting van de autotunnels geregeld.

De drie genoemde computers kunnen door middel van een interface met elkaar communiceren. Zeer belangrijk is deze communicatie tussen het verkeersregelsysteem en de openbaarvervoer-beheersing. Bij elke nadering van een geregeld kruispunt wordt namelijk de afwijking van de dienstregeling van de bus vastgesteld en aan de hand daarvan wordt bepaald of het openbaar vervoer hoge prioriteit (indien bus te laat), gewone prioriteit (indien bus op tijd) of geen prioriteit (indien bus te vroeg) krijgt. De energiecomputer kan door een koppeling met de openbaarvervoer-computer, als uiterste middel om het stroomverbruik te verminderen, het vertrekmoment even uitstellen.

De trolleyficatie van het openbaar vervoer in Nancy wordt uitgebreid begeleid met publiciteitsacties. Naast advertenties, folders, affiches, dienstregelingen en andere publicaties, heeft men zelfs een stripverhaal uitgegeven 'Les aventures de Troll' dat het functioneren van het trolleybedrijf en de computersystemen op ludieke wijze uiteenzet.

En niet zonder succes! Sinds de indienststelling van de trolleybussen zijn de reizigers aantallen op de betrokken lijnen met meer dan 10 % gestegen, een bewijs dat het gekozen concept goed aanslaat.



wat minder ambitieus moest was dat de Buurtspoorwegen een zeer afwachtende houding aannam. Een bemoeilijking van het autoverkeer moet uiteraard gekoppeld worden aan een kwaliteitsverbetering van het alternatief: openbaar vervoer. Nu bleek algaaf, o.a. na de IOK-studies, dat de NMVB niet bereid was om haar stadsdiensten en haar streeklijnen intenser te gaan uitbaten. Meteen was een van de sterke argumenten van het plan onderuit gehaald. In andere steden zouden vervoersmaatschappijen wat graag een gewilliger stadsbestuur of politiekommisaris als gesprekspartner hebben. Wanneer die er dan toevallig ook is komen ze met welhaast niets over de brug: «bezuinigen, meneer».

Turnhout blijft echter niet bij de pakken zitten en voert uit wat enigszins kan. Voorzichtigheid eist dat een evaluatie wordt gemaakt vooraleer alles definitief. Door de hele ingreep worden de halten op de markt verplaatst. De

oorspronkelijke bedoeling om alle halten tesamen te leggen (voor een vlotte en gemakkelijke overstap) kon wegens de aangehaalde redenen niet uitgewerkt worden.

Maar de nieuwe opstelling van halten maakt het in vele gevallen mogelijk om over te stappen zonder de straat over te moeten steken. Bijgevoegd kaartje biedt daarvan een goed overzicht.

Met de invoering van het circulatieplan werden de fietsers bedacht met een stel routes over de Markt. De bedoeling is de fietsers wel de gelegenheid te geven doorgaand om de markt heen te rijden. Daarvoor worden fietsstroken aangelegd die soms in de tegenrichting van het overige verkeer gaan.

WIST JE DAT...

Elk uur is er op De Keyserlei een bus naar de luchthaven. Die vertrekt op het uur juist. Zij doet

er één uur over en de kostprijs is 150 F.

Als je op De Keyserlei de bus naar de luchthaven gemist hebt moet je geen uur wachten. Ongeveer 14 minuten na elk uur is er een trein naar Brussel Noord. Daar heb je een kwartier om over te stappen op het treintje voor de luchthaven en dat brengt je om ongeveer 17 minuten na het (volgende) uur in de luchthaven. Zo bent U nauwelijks een kwartier na de bus ter plaatse! Duurder? welnee! Goedkoper, dat wel: de bus kost 150 F, de trein van Antwerpen naar de luchthaven kost U maar 125 F in 2de klasse.

U kan ook de trein nemen om 44 minuten na het uur. Met 8 minuten overstap in Brussel Noord ben je dan om 37 minuten na het volgende uur in de luchthaven. Opgepast! die uren gelden alleen tussen 8.44u en 16.10, en van 17.44 en 23.15u. Daarbuiten zijn er ook goede verbindingen maar daarvoor moet je de urregelingen nauwkeurig raadplegen.

VVKSM- HERFSTONTMOETING PER TREIN

Op 27-28 augustus a.s. organiseert de VVKSM haar jaarlijkse herfstontmoeting. Zoals elk jaar wordt ook nu weer een massa volk verwacht op « De Kluis » te St.-Joris-Weert, op enkele honderden meter van het station. Gezien de duizenden die daar samen stromen wordt verwacht dat het autoverkeer er behoorlijk moeilijk zal zijn en voor veel hinder zou kunnen zorgen. Daarom deze oproep van de organisatoren.

TREINEN

In noodgevallen rijd je met de wagen naar de Kluis, maar bij voorkeur kom je met de trein. Zoals elk jaar zijn er gunstarieven die de NMBS toestaat, speciaal voor de deelnemers aan de H.O. De speciale korting van 50 % is individueel. Je moet dus vooraf

geen groepsticket aanvragen. Alle stations zijn op de hoogte. Je vraagt eenvoudig een ticket met speciale korting voor de herfstontmoeting. Let op: dit is alleen geldig wanneer je een ticket heen en terug koopt met vertrek op zaterdag en terugkeer op zondag.

VERTREKTIJD DER NORMALE TREINEN VANUIT LEUVEN NAAR SINT-JORIS-WEERT

7.45/8.06/10.06/11.34/12.33

Extra treinen mogelijk indien groot aantal reizigers.

BIJKOMENDE SPOORWEGINFORMATIE: TEL 02/219.28.80 alle dagen van 6 tot 23 u. of in de stations/inlichtingsbureaus of commerciële vertegenwoordigingen van de NMBS.

E pericoloso sporgersi DE INTERNATIONALE

*Ik kijk naar de mensen
kijk naar de koffers
keur hun ski's
til hun rugzakken
draag hun « walkmannen »
speel hun gitaren
trap hun fietsen.
Kijk naar de ouders
ticket in de hand
Kijk naar de kinderen,
nervus op het perron,
tot op de rand
Kijk naar de heren,
hun diplomatieke face
Kijk naar de dames,
hun niet vergeten beauty case
Kijk naar de jongens,
kijk naar de meisjes,
kijk of ze kijken naar mij.
Kijk naar de trein,
de bordjes langs zij,
Roma, Köln en Wien stappen in
ik wuif uit.
Het afscheid valt niet zwaar
op spoor elf staat een amsterdammer
klaar.
Die blauwe met z'n ronde snuit
en gele sjaal
Daar stap ik in, tot Antwerpen-
Centraal
Daarvoor laat ik semi-directen
en directen gaan*

*En uiteraard omnibussen,
die gecamoufleerde autobussen,
waarop geen bordjes pericoloso
staan.
Daar hoor je
« We're going to Amsterdam. »
« Vous avez été à Paris ? »
en « Köln, ja, schöne Stadt ! »
Ik lees
naamkaartje op koffer
vlag op rugzak
vermoeidheid op gezicht
en zeg, nee, zeg maar niks
of « dag »
en toon mijn ticket; eentje zonder
omslag.
Tot ik zelf weer op zo'n internationale
zit en geniet.
Van de vreemde stations, het vreemde
vergezicht
de vreemde mensen, bist du es
niet ?
Maar ik zit nog thuis
in een internationale gids
op bladzijde honderd zestig
daar is plaats voor een gedicht
Vandaar vertrekt het naar verder,
ver weg,
tot ik het niet meer zie.*

Jan Hertoghs

KIOSK

STOOM OP HET SPOOR

Al jarenlang trachten partikulieren in heel Nederland de spoorweghistorie in levende vorm te bewaren. Zij exploiteren - vooral in de zomermaanden - een aantal spoorlijnen, waarop stoomlokomotieven en ander historisch materieel dienst doen. De Algemene Nederlandse WielrijdersBond (ANWB) heeft een brochure uitgegeven om aandacht te vestigen op het werk van deze vrijwilligers, die zich inzetten voor het behoud van dit stukje spoorweghistorie. Wie nog eens een dagje uit wil in Nederland, en tevens wat spoorwegnostalgie wil opdoen, vindt al de gewenste gegevens in dit boekje.

Deze interessante en goed geïllustreerde brochure is gratis te bekomen door een briefkaart (met vermelding: Stoom op het spoor) te sturen naar:

A.N.W.B.
t.a.v. G.L.S. Willemse
Postbus 93200
NL 2509 BA Den Haag
Nederland



PRIJZEN VAN DE ANTWERPSE, BRUSSELSE EN GENTSE SCHOOLABONNEMENTEN

	KWARTAAL A.B.		JAARABONNEM.		OPMERKINGEN
	Volle prijs	50 % *	Volle prijs	50 % *	
MIVA lijnabbonnement	1300	650	3500	1750	slechts tot 18 j.; niet geldig in juli en augustus
netabbonnement	1600	800	4200	2100	tot 25 j.; 12 maanden geldig
MIVB netabbonnement	1600	800 **	4200	2100 **	12 maanden geldig
MIVG lijnabbonnement	1250	625	3200	1600	slechts tot 16 jaar
netabbonnement	1500	750	3850	1925	tot 25 jaar

* Een schoolabonnement voor 50 % bekommt men vanaf het derde kind dat een abonnement koopt, en dat geen 21 jaar is. De prijsvermindering wordt toegestaan op het kleinste abonnement. Bij de aankoop moet men een identiteitskaart en het trouwboekje voorleggen.

** Bij de MIVB geldt als bijkomende regel dat de vermindering enkel wordt gegeven aan kinderen die komen uit een gezin dat 4 kinderen heeft of gehad heeft.

STOOM OP HET SPOOR

