



**1.685 SPECIALE TREINEN**

**1.312.000 "tram-Expo"-reiskaartjes door  
onze stations afgeleverd**

**4.000.000 "EXPO-REIZIGERS"**



*Met hoffelijkheid.*

# spoormannen leverden prachtig werk voor de "Expo 58,"



Lang vóór de opening van de Wereldtentoonstelling te Brussel, bestudeerden de openbare vervoerorganismen de wijze waarop zij hun krachten konden inzetten voor het welslagen van deze uitzonderlijke onderneming. Buiten hun deelneming als exposanten (1), moesten de spoorwegen, en gans bijzonder onze Maatschappij, een hoofdrol spelen als vervoerders van de grote massa. Daarom trachtten de Belgische spoormannen, van 1957 af, in overleg met hun collega's van de naburige netten, de meest doeltreffende maatregelen te vinden om de duizenden spoorgebruikers te vervoeren die, dagelijks, op een bepaald punt van de hoofdstad zouden toestromen.

## **WELKE WAS DE OMVANG VAN DE TE BEWIJZEN DIENST ?**

De organisators van de « Expo 58 » herinnerden zich dat in 1935 dagelijks gemiddeld 103.000 personen de Tentoonstelling van Brussel bezocht hadden.

Het was zonneklaar dat dit getal, in 1958, ruimschoots zou worden overschreden, tengevolge van verschillende factoren zoals de aangroei van de bevolkingen, de verhoging van de inkomsten en de onweerstaanbare reislust die, sedert enkele jaren, de lui van alle standen bezielt. Deze drang werd trouwens aangewakkerd door een flink gevoerde propaganda die de ganse wereld vertrouwd maakte met het thema van de Wereldtentoonstelling en tevens hoge verwachtingen voorspiegde.

Volgens redelijke maatstaven, raamde men het aantal bezoekers op een dagelijks gemiddelde van 175.000 personen, hetzij nagenoeg 75 % meer dan in 1935, in totaal 35 miljoen.

Dit cijfer leek fantastisch ; sommigen konden het moeilijk aannemen, anderen konden er onmogelijk in geloven. De N.M.B.S. oordeelde dat de vooruitzichten redelijk waren en organiseerde zich dienovereenkomstig.

Het probleem dat zich alsdan stelde, was het vertrekpunt te bepalen van die 35 miljoen te verwachten bezoekers. Vanwaar zouden zij komen ? Om hun respectieve herkomst vast te stellen, paste men de wet van de algemene aantrekking (2) toe die voor een dergelijke verplaatsing van personen van kracht was, rekening houdende :

- voor de buitenlandse bezoekers, met een verminderingscoëfficiënt die de hinderpaal, gevormd door de grens, uitdrukt ;
- met een verlenging van het verblijf te Brussel in verhouding tot de afstanden ;
- met een dagelijks bezoek aan de Tentoonstelling.

(1) Zie *Het Spoor* n<sup>o</sup> 17, 20, 23 en 24.

(2) Quotient van het produkt der massa's gedeeld door het vierkant van de afstand.

Men schatte aldus dat, dagelijks, 157.000 bezoekers uit België en 18.000 uit het buitenland zouden komen.

Het hoeft geen betoog dat deze massa bezoekers zich met alle soorten middelen, particuliere en publieke, naar de Tentoonstelling zou begeven. Schattingen, die gebaseerd waren op aannemelijke veronderstellingen, wezen uit dat de spoorweg zou kunnen gekozen worden door een dagelijks gemiddelde van ongeveer 10.000 Belgische reizigers en 2.300 buitenlanders, gemiddelde dat ruimschoots zou overschreden worden op de zaterdagen, zondagen, feestdagen en gedurende de periode van de betaalde verlofdagen.

Dit waren de gegevens waarop de N.M.B.S. haar actie- en publiciteitsprogramma kon baseren.

## **WELKE ORGANISATIEMAATREGELEN WERDEN ER GETROFFEN VOOR DE OPENING ?**

Het bijkomende vervoer van ongeveer 10.000 Belgische en 2.300 vreemde reizigers per dag, met af en toe een grotere toeloop, kon bezwaarlijk zonder voorbereiding geschieden ; dit moest volgens een goed overwogen en oordeelkundig opgesteld plan gebeuren.

In samenwerking met de andere betrokken diensten, hield de Directie van de Exploitatie er zich van maart 1957 af mee bezig.

### **Internationaal verkeer**

Op dit gebied leidde de studie die met de medewerking van de naburige administraties ondernomen werd, tot het besluit dat het noodzakelijk zou zijn, niet alleen de normale samenstelling van de bestaande treinen te verhogen, maar ook bijkomende treinen in verbinding met Amsterdam, Keulen, Bazel en Parijs te voorzien.

Van oktober 1957 af, was een internationale organisatie « Expo » in orde gebracht.

### **Binnenlands verkeer**

Er werd voorzien, dat de gewone treinen tot een maximum zouden versterkt worden, vooral op de uren vóór en na de normale opening van de paviljoenen der Tentoonstelling.

De Directie's van de Exploitatie en van de Handelsdienst pleegden, daarenboven, overleg omtrent de gepastheid om, op zaterdagen en zondagen, bijkomende treinen in te leggen, met aangepaste uren van vertrek en aankomst, ten einde de bevolking van de afgelegen streken in staat te stellen een volledige dag te Brussel door te brengen.

Een voornaam punt werd niet uit het oog verloren : de coördinatie tussen de N.M.B.S. en de M.I.V.B. (Maatschappij voor intercommunaal Vervoer van Brussel), waarvan de lijnen aan de poorten van de Tentoonstelling zelf eindigden.



*Van halfmei af, met « Expo »-reiskaartjes tegen verminderde prijs...*

Daar de M.I.V.B. in haar hoedanigheid van stedelijke vervoerder, uitdrukkelijke opdrachten te vervullen heeft, werd het station Schaarbeek uitgekozen als hoofdverbindingscentrum tussen de verkeersmiddelen van de twee maatschappijen.

Er werd derhalve besloten dat, gedurende de zomerperiode, alle te Schaarbeek doorrijdende treinen in dit station zouden stoppen en dat de speciale treinen aldaar zouden aankomen en vertrekken, met dien verstande dat zij zo nodig, en indien mogelijk, in de andere stations van de agglomeratie zouden stoppen.

Dienovereenkomstig werden te Schaarbeek (Vorming) sommige uitwijkbundels vrijgemaakt en aangepast, ten einde er de ontvangst en het verblijf van de « Expo »-stellen te vergemakkelijken.

Om een zo groot mogelijk aantal reizigers aan te trekken en de beste opbrengst te halen uit de door de Directie van de Exploitatie genomen maatregelen, zette de Handelsdienst op zijn beurt een omvangrijke publiciteitscampagne in en regelde, in overleg met de be-

trokken organismen, de kwestie van het gecombineerde vervoer-toegangskaatje tegen speciale prijs (1).

Andere maatregelen, die voor de regelmatigheid van de dienst en voor de veiligheid en het comfort van de reizigers al even noodzakelijk waren, werden door de andere directies getroffen. In dit verband stippen wij aan :

- Het onttrekken aan de regelmatige dienst, ten behoeve van de « Expo »-treinen, van een aantal metalen stellen, en hun vervanging door stellen die opnieuw voor het verkeer bruikbaar werden gemaakt ;
- De versnelling van het geregelde onderhoud van het reizigersmaterieel ;
- De inspanningen voor het opruimen en het verfraaien der instellingen, der bloemenversieringen, enz. ;
- De verbetering der lichtinstallaties ;
- De campagne van de hoffelijkheid, waarvan de uitwerkingen door de reizigers, gewonnen door de ijver en de dienstvaardigheid van onze bedienden, ten zeerste zouden worden gewaardeerd.

### **DE TIJDENS DE TENTOONSTELLING GETROFFEN MAATREGELEN**

De Tentoonstelling had nauwelijks haar poorten geopend of de Maatschappij ontving reeds aanvragen, hetzij rechtstreeks,

(1) Dit kaartje dat samen met het retourbiljet (of op voorlegging van een vervoerbewijs) aan de loketten van de stations werd afgeleverd, bestond uit afscheurbare stroken en dekte de prijs van de toegang tot de Tentoonstelling, alsmede deze van een heen- en terugrit per tram (of per autobus) tussen een van de stations van de Brusselse agglomeratie en de onmiddellijke omgeving van de Tentoonstelling.



*Einde september nam de toeloop nog toe...*

hetzij door tussenkomst van gespecialiseerde agentschappen om, zowel in binnen- als in internationaal verkeer, talrijke speciale treinen in te leggen ter gelegenheid van schoolreizen, betaalde verloven, feestdagen, verschillende manifestaties op de Tentoonstelling zelf. Op het einde van de Tentoonstelling hadden 1685 speciale treinen 684.000 reizigers vervoerd.

Van halfmei af, had de Directie van de Handelsdienst reeds de gelukkige gedachte opgevat om op de dinsdagen, donderdagen, zaterdag en zondagen, verminderingen op de «Expo»-reiskaartjes toe te staan die, naargelang de afstanden, 35 tot 50 % beliepen. Deze maatregel kende onmiddellijk succes: sommige treinen van de «kalme uren» moesten gevoelig worden versterkt, ja zelfs met een tweede trein verdubbeld.

Laten wij aanstippen dat onze stations meer dan 668.000 «Expo»-reiskaartjes tegen verminderde prijs en ongeveer 1.320.000 gecombineerde «tram-Expo»-kaartjes hebben afgeleverd.

Men had kunnen denken dat de heropening der scholen, het einde van de vakantie en het begin van het najaar, het aantal bezoekers en, gans bijzonder, het aantal spoorweggebruikers zou doen verminderen. Dit gebeurde niet, wel integendeel. Op 28 september nam de ingenomenheid voor de «Expo» nog toe en dat niet alleen te Brussel, maar ook in de provincie en in het buitenland, zodanig dat op die dag gans uitzonderlijke maatregelen dienden getroffen.

Dit verschijnsel bleef voortduren en nam nog toe de volgende zaterdag en zondagen. Op 19 oktober, dag van het hoogste aantal bezoekers — werd immers niet een cijfer van 900.000 geciteerd? —, werden in internationaal verkeer 13 en in binnenverkeer 69, hetzij in totaal 82 speciale treinen (naar en van Brussel) ingelegd.

Met deze overweldigende bedrijvigheid, dit andere «vuurwerk», eindigde de moeilijke taak, die de spoormannen nochtans monter hebben volbracht.

## **DE ZENDING IS VOLBRACHT**

De Maatschappij had het aantal reizigers die zij in binnenverkeer zou moeten vervoeren, geraamd op een dagelijks gemiddelde van 10.000, hetzij 1.800.000 voor de duur van de Tentoonstelling. Indien wij rekening houden met het aantal verkochte «Expo»-reiskaartjes en met het feit dat een aanzienlijk aantal reizigers zich toegangkaartjes bij andere bronnen en tegen andere voorwaarden hebben kunnen aanschaffen, mogen wij gerust verklaren dat het cijfer van 1.800.000 bereikt werd. Wij mogen zelfs zeggen dat het overschreden werd, indien wij rekening houden met het personeel uit de provincie dat op de Tentoonstelling benuttigd werd en dat zich per spoorweg naar zijn werk begaf.

Wat de internationale dienst betreft, heeft het aantal reizigers die dagelijks gedurende de maanden juni, juli en



Station Schaarbeek, voornaamste verbindingscentrum tussen de N.M.B.S. en de M.I.V.B.

augustus te Brussel afstapten, met 2.800 het daggemiddelde van de overeenstemmende maanden van 1957 overtroffen. Dat waren ongetwijfeld «Expo»-bezoekers. Al was de reizigersverkeer gedurende de overige maanden lager, toch daalde zij nooit beneden de verwachtingen die een dagelijks gemiddelde van 2.300 reizigers voorzien hadden.

Wij mogen, tenslotte, zonder overdrijving, aannemen dat onze spoorwegen voor de «Expo 58» ongeveer 2 miljoen gebruikers vervoerd hebben die voorzien waren van een vervoerbewijs voor een heen- en terugreis, wat eigenlijk overeenstemt met 4 miljoen reizigers.

Indien de N.M.B.S. haar taak met veel brio heeft volbracht, dan is dit te danken aan het vooruitzicht, het initiatief, de waakzaamheid en de hoffelijkheid van haar personeel. Al de bedienden van ons net hebben solidair deze bijkomende krachtsinspanning geleverd. De enen speelden een hoofdrol; de anderen vervulden een meer bescheiden opdracht, maar het ganse spoorgilde heeft zich volledig en uit ganser harte van zijn taak gekweten en, belangeloos, het land die dienst bewezen welke het verwachtte.

L. VER ELST,  
hoofdinspecteur, adjunct.