

# EEN VERJAARDAG

De Expo van Brussel dertig jaar geleden



**Tijdens een ceremonie op het Belgische plein opende koning Boudewijn plechtig de wereldtentoonstelling te Brussel. Officiële voertuigen, begeleid door ruiters van de koninklijke wacht, reden vervolgens in een lange stoet door de opengestelde hoofdstraten van de exDO.**

## EEN OVEREENKOMST

De organisatie en frequentie van de tentoonstellingen zijn geregeld met de internationale overeenkomst van 22 november 1928, door 21 landen ondertekend. Er is een indeling in twee groepen, nl. thema-tentoonstellingen (over een welbepaald onderwerp) en algemene tentoonstellingen over alle menselijke activiteiten.

Die laatste groep is ook weer opgesplitst: eerste categorie betekent dat de deelnemende landen een nationaal paviljoen bouwen op een terrein dat door het organiserende land ter beschikking wordt gesteld, en tweede categorie dat het organiserende land op zijn kosten paviljoenen voor de vreemde landen bouwt.

Op 7 mei 1948 beslist de Belgische overheid op voorstel van de burgemeester van Brussel om in die stad de volgende Internationale Wereldtentoonstelling te houden.

Op 20 juni 1952 kiest de ministerraad het jaar 1958 voor de organisatie van de tentoonstelling, omdat dit jaar samenvalt met de 50e verjaardag van de aanhechting van Belgisch-Kongo aan België.

Op 5 november 1953 bekrachtigt het Internationaal Bureau voor tentoonstellingen dit voorstel en komt de tentoonstelling van Brussel in de eerste categorie terecht. Het thema van de expo '58 lag vevat in de slogan : « Balans van de wereld voor een menselijker wereld ». De beste vertolker ervan is zonder twijfel de heer Everarts de Velp, secretaris-generaal van de

tentoonstelling, van wie wij de volgende wijze woorden overnemen: « Getuigenis afleggen over een periode – al is het nog de mooiste – is nooit gemakkelijk.

"Maar de periode waarin wij nu leven is ontegensprekelijk een der wonderlijkste, paradoxaalste en moeilijkst te begrijpen uit de geschiedenis van de mens.

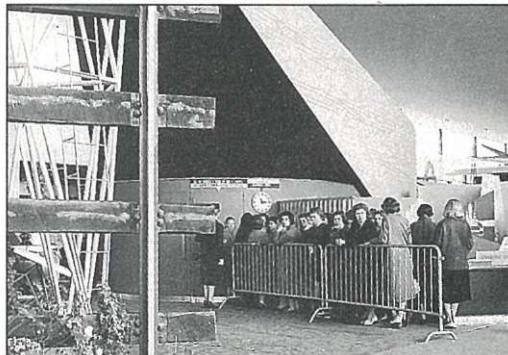
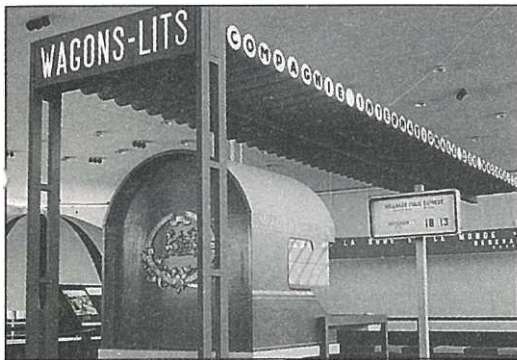
De problemen die ze meebrengt, zijn onsamenhangend, de oplossingen van /andaag zijn morgen voorbijgestreefd en de waarheid van gisteren kan overmorgen al dode letter zijn.

De mens beweegt zich in een universum dat hij soms absurd zou willen vinden.

vervoermaatschappijen hoe ze hun krachten konden inzetten voor het welslagen van die onderneming.

Als maatstaf werd de tentoonstelling van Brussel 1935 genomen, die dagelijks door gemiddeld 103 000 bezoekers bezocht werd. Voor 1958 werd dit gemiddelde geraamd op 157 000 Belgische en 18 000 buitenlandse bezoekers, waarvan 10 000 Belgische en 2 300 buitenlandse reizigers de trein zouden nemen. Cijfers die volgens sommigen weinig aannemelijk waren.

Die gemiddelden zouden bovendien ruimschoots overschreden worden tijdens de weekends en op vakantiedagen.



Het thema van de expo '58 lag vervat in de slogan: «Balans van de wereld voor een menselijker wereld».

Ⓢ FOTO BLADZIJDE 10: DE BEZOEKERS KONDEN MATERIEEL BEWONDEREN VAN HET DUITSE, FRANSE, ITALIAANSE, OOSTENRIJKSE, PORTUGUESE, SPAANSE, TSJECHISCHE, ZWITSERSE EN BELGISCHE NET EN VAN DE SLAAPWAGENMAATSCHAPPIJ.

13 DE SLAAPWAGENMAATSCHAPPIJ TOONDE EEN MAQUETTE OP HALVE GROOTTE VAN EEN SLAAPWAGENAUFDELING.

Ⓢ HET MATERIEEL BESTOND UIT [c] LOCOMOTIEVEN, RIJTOEGEN, ra MOTORWAGENS EN MOTORTREINEN, GOEDERENWAGENS EN SPOORWEGGOEDERENMATERIEEL.

Binnen die grondige wijzigingen is het duidelijk dat er voor het spoor een belangrijke taak was weggelegd».

## EEN BELANGRIJKE INVESTERING

Lang voor het begin van dit uitzonderlijk gebeuren bestudeerden de openbare

Er was dus een stevige organisatie nodig. In internationaal verkeer werd de gewone samenstelling van de treinen versterkt en kwamen er bovendien bijkomende treinen op de verbinding met Amsterdam, Keulen, Bazel en Parijs.

Ook voor het binnenlands verkeer werden de gewone treinen, vooral vóór en na de openingsuren van de tentoonstelling

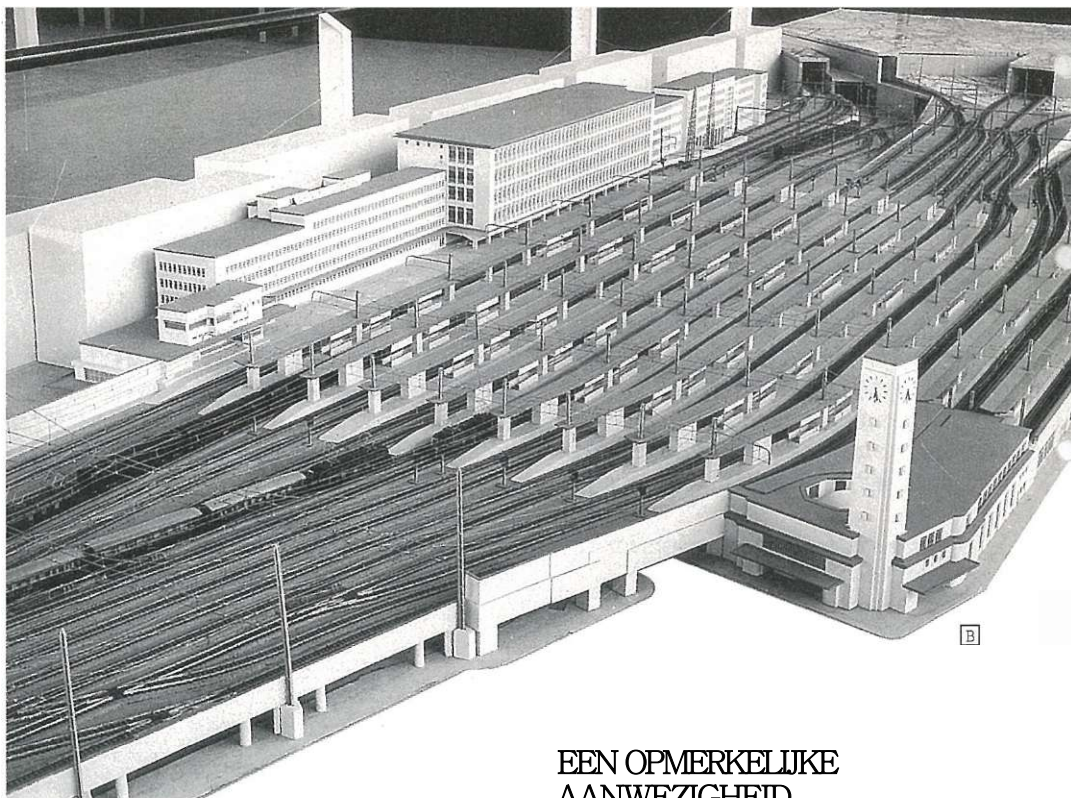
Ⓢ AAN HET PUBLIEK WERD OOK UITGELEGD HOE GOEDERENTREINEN IN EEN VORMINGSSTATION ONTBONDEN EN GEVORMD WORDEN.

[3 IN EEN ZAALTJE IN DE VORM VAN EEN STUURPOST VAN EEN ELEKTRISCHE LOCOMOTIEF KREEG DE BEZOEKER DE INDRUK DAT HIJ ZICH DAADWERKELIJK IN DE STUURPOST VAN EEN LOCOMOTIEF BEVOND, ERGENS IN EUROPA.



**E HET INTERNATIONALE PARK HAD ACHT SPOREN EN PERRONS, EEN LOSWEG, EN EEN RANGEERZONE.**

**EI DE NMBS WILDE DE BEZOEKERS DUIDELIJK VERBAZEN, WANT DIRECT STONDEN DIE OOG IN OOG MET EEN 42 M LANGE MAQUETTE VAN DE NOORD-ZUIDVERBINDING, WAAROP MINIATUURTREINTJES MET BELGISCH EN INTERNATIONAAL MATERIEEL RONDREDEN.**



versterkt.

De NMBS werkte ook samen met de MIVB.

Ze kozen als verbindingscentrum het station Schaarbeek, waar alle doorgaande treinen in de zomerperiode stopten.

Daarom ook werden sommige uitwijkbundels in Schaarbeek-Vorming vrijgemaakt en aangepast.

De Handelsdienst van haar kant zette een grote reclamecampagne op met o.m. het gecombineerde vervoer-toegangkaartje tegen een speciale voordeelprijs.

Die campagne wierp haar vruchten af, want nauwelijks waren de poorten van de tentoonstelling geopend of de Maatschappij ontving al aanvragen - uit binnen- en buitenland - om talrijke extratreinen in te leggen. Op het einde van de tentoonstelling hadden 1 685 extratreinen zo'n 684 000 reizigers vervoerd.

Ook de verminderingen van 35 of 50 % op bepaalde dagen waren een enorm succes, zodat in de stations in totaal meer dan 668 000 expokaartjes tegen verminderde prijs en ongeveer 1 320 000 gecombineerde «tram-expo»kaartjes afgeleverd werden.

Hoewel er eerst was gedacht dat de belangstelling met het einde van de vakantie en de hervatting van de lessen zou afnemen, nam ze integendeel nog toe.

Op 19 oktober werd het hoogste aantal bezoekers geteld nl. 900 000, voor wie in internationaal verkeer 13 en in binnenverkeer 69 extratreinen (naar en van Brussel) ingelegd werden.

Hoewel de Maatschappij het aantal reizigers in binnenverkeer geraamd had op een dagelijks gemiddelde van 10 000, mag er rekening houdend met het aantal verkochte expokaartjes worden gesteld dat, dat cijfer zelfs overschreden werd.

## EEN OPMERKELIJKE AANWEZIGHEID

Op de benedenverdieping van het grote Heizelpaleis, voor de duur van de tentoonstelling omgevormd tot een ruime dienst voor ontvangst, bevond zich een «onthaalcentrum».

Dat centrum werd geleid door de heer Laloni, voorzitter van het Informatiecentrum van de Europese spoorwegen (CICE) en bestond uit 10 vertegenwoordigers: een Duitser, een Engelsman, een Fransman, een Nederlander, vijf Belgen en een vertegenwoordiger van de Slaapwagens. Zij verstrekten inlichtingen aan reizigers, verkochten reiskaartjes en gereserveerde plaatsen in internationale treinen.

Links van de grote Paleizen verenigde een ruim paviljoen drie groepen onder een dak, nl. luchtverkeer, zee- en binnenwaterverkeer en het vervoer over land. Het thema van de transporten werd weergegeven in een lichte en gedurfde constructie die een begrip van ruimte gaf: een enorm dak (196 bij 69 meter), zonder ondersteuning over de 14 000 m<sup>2</sup> van het paviljoen, waarvan de zijwanden open waren, op enkele doorschijnende schermen na.

Op de benedenverdieping van dit wonderlijke gebouw hadden de Belgische constructeurs van rollend materieel een stand, daar waar de NMBS samen met de Slaapmaatschappij en het Bureau voor de Verbinding de hele noorderverdieping innam.

De NMBS wilde de bezoekers duidelijk verbazen, want direct stonden die oog in oog met een 42 m lange maquette van de Noord-Zuidverbinding, waarop miniatuurtreintjes met Belgisch en internationaal materieel rondreden. Bij de maquette was er ook een bureau voor de verkeersleiding en een toestel dat het vertrekspoor aankondigde.

Op een optisch controlebord konden de rangeringen van de treintjes worden gevolgd in dat deel van de maguette dat het Zuidstation voorstelde.

Vervolgens was er op de stand een verdeelbureau van waaruit een deel van het net werd gecontroleerd. De elektrische tractie werd weergegeven door een onderstation, schematisch voorgesteld op een bord met afbeeldingen met de bijzonderste toestellen en de geleidingen; er was ook een bovenleiding met verkleinde spanwijdte te zien. Voor de seininrichting stonden er een lichtsein, een toestel voor elektrische wisselbediening en een inductieve koppeling, alsook een miniatuurspoorbaan met een weg en een overweg; het overwegsein werd in werking gebracht door een trein die de relais, op werkelijke grootte, inschakelde.

Er werd het publiek ook uitgelegd hoe goederentreinen in een vormingsstation ontbonden en gevormd werden. De Slaapwagenmaatschappij van haar kant toonde een maguette op halve grootte van een slaapwagenafdeling.

Vanop deze verdieping verbond een loopbrug de ruimte van de buitenlandse en Belgische standen met materieel. Het internationale park, anderhalve hectare groot, had acht sporen en perrons, een losweg en een rangeerzone waar de bezoekers materieel konden bewonderen van het Duitse, Franse, Italiaanse, Oostenrijkse, Portugese, Spaanse, Tsjechische, Zwitserse en Belgische net en van de Slaapwagenmaatschappij.

Dat materieel bestond uit (elektrische en diesel) locomotieven, rijtuigen (voor 's nachts en overdag), motorwagens en motortreinen, goederenwagens en spoorweggoederenmaterieel.

De Internationale Spoorwegunie (UIC) had haar stand van 500 m<sup>2</sup> ingericht rond 4 thema's nl. het moderne karakter van de spoorweg, de hoge produktiviteit, de Europese roeping en de spoorweg als werktuig in de vooruitgang van de menselijke betrekkingen. De vier thema's werden respectievelijk door de SNCF, de DB, de NMBS in samenwerking met de UIC en de FS geïllustreerd. De Zwitserse spoorwegen (SBB) zorgden voor de coördinatie.

De stand bevatte bovendien een attractie, nl. een zaaltje in de vorm van een stuurpost van een elektrische locomotief.

Achter de ramen stonden 3 schermen opgesteld waarop via 3 gesynchroniseerde projectors een film liep, waardoor de «reiziger» de indruk kreeg dat hij zich daadwerkelijk in de stuurpost van een locomotief bevond, ergens in Europa. Naar verluidt, was de illusie zo sterk dat de «bestuurder» telkens overhelde wanneer de

locomotief met grote snelheid door de bocht ging.

## EEN BELANGRIJKE INZET

De spoorweg bevond zich toen op een keerpunt: de moderne wereld legde nieuwe verplichtingen op, nl. de technische vooruitgang te verenigen met de eisen inzake comfort en veiligheid, de verbetering van de kostprijs en humanisering van de arbeidsvoorwaarden.

Maar toen al kwamen die vereisten op de helling te staan vanwege budgettaire moeilijkheden, wat door Louis Armand, voorzitter van de UIC, trouwens treffend verwoord werd:

«In landen met grote financiële moeilijkheden is het ondenkbaar dat een openbare dienst, in zekere zin gedoemd om verlies te lijden, zijn toevlucht neemt tot dure uitrustingen en die dan ondoeltreffend gebruikt. De netten hebben nood aan een eenvormig mateneelpark, teststations voor het rijgedrag van krachtvoertuigen en getrokken materieel; met andere woorden installaties die door de moderne technieken erg duur uitvallen en daarom op gemeenschappelijke kosten gerealiseerd moeten worden en in het algemeen belang moeten werken. Op dit vlak vormt het Bureau voor Onderzoek en Proefnemingen (ORE) een ideaal werktuig, dat uitstekende diensten bewijst».

Die overwegingen blijven actueel, hoewel het nu niet het ogenblik is om het daarover te hebben. Toch moesten we er even aan herinneren.

## NABESCHOUWING

Deze terugblik willen wij toch niet eindigen zonder een woordje te zeggen over de hostessen van de NMBS.

Ze waren speciaal aangeworven en liepen twee maanden intensieve stage bij specialisten van de Handelsdienst teneinde reizigers van alle slag te ontvangen en in te lichten.

Zij die aan de strenge criteria inzake talenkennis voldeden, kwamen terecht in de belangrijkste Belgische stations, bij de aankomst van grote internationale lijnen, in het informatiepaviljoen aan het Brouckèreplein, en op de expo zelf.

Zij beschikten over een degelijke algemene maar ook spoorwegbagage en vervulden hun taak in de perfectie;

In die mate dat ze het zelfs op vrije dagen niet konden nalaten de Expo te bezoeken.

Maar dat geldt ook voor allen die dit gebeuren van ver of dichtbij hebben meegemaakt. En zij die de Expo hebben bezocht, blijven er van onder de indruk!

Voor de jongsten blijft het Atomium er het indrukwekkende symbool van. Q

**De spoorweg bevond zich toen op een keerpunt: de moderne wereld legde nieuwe verplichtingen op, nl. de technische vooruitgang te verenigen met de eisen inzake comfort en veiligheid, de verbetering van de kostprijs en de humanisering van de arbeidsvoorwaarden.**