



# MEDEDELINGEN

van de

## NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN

Leuvense weg, 21, Brussel.

Uitgegeven door de PERS- EN DOCUMENTATIEDIENST

Tel. 13.18.70 — toestellen 3013 en 3057



74697

Nr 41

12 october 1955

NADruk GEWENST.

### Het treinverkeer op de elektrische lijn Brussel-Luik.

Ofschoon de elektrische dienst op de lijn Brussel-Luik nog maar een tiental dagen in werking is, lijkt het wel nuttig onze lezers op de hoogte te brengen van de eerste vaststellingen welke door de bevoegde diensten van de N.M.B.S. over het nieuwe regime gedaan werden.

Wanneer men, op een zo belangrijke lijn als de lijn 36, van de ene dag op de andere de stoomtractie door de elektrische gaat vervangen, en door het inleggen van veelvuldiger en sneller gecadanceerde treinen een grondige reorganisatie van het treinverkeer doorvoert, komen er vanzelfsprekend tal van ingewikkelde problemen om de hoek kijken, die achteraf enkele onvermijdelijke aanpassingen van de treindienst met zich brengen. Dit verschijnsel, dat eigen is aan elke inrijdingsperiode, doet zich steeds bij gelijkaardige situaties voor, zowel op de vreemde netten als bij ons.

Er is vooreerst het probleem van de spreiding der clientele over de nieuwe treinen, welke thans uurregelingen volgen die sinds 2 October aanzienlijke veranderingen hebben ondergaan. De exploitatiediensten van de N.M.B.S. moeten die uurregelingen vele maanden op voorhand ontwerpen, en kunnen op dat ogenblik slechts gissingen maken hoe de reizigers zich in de nieuwe regeling over de diverse treinen zullen verdelen. Met grote aandacht wordt daarom vanaf de eerste dag de werkelijke spreiding der reizigers gevolgd, om met al de gewenste spoed de nodige aanpassingsmaatregelen te kunnen treffen.

Aldus heeft de reizigersbeweging op 3 October onmiddellijk aangetoond, dat het nodig was de samenstelling van enkele treinen op de spitsuren 's morgens en 's avonds te versterken, en namelijk de treinen welke te 6.30 u. en 7 u. 's morgens uit Brussel naar Luik vertrekken, en de avondtreinen van 17.20 u en 17.45 u. uit Brussel-Noord naar Luik. Drie dezer treinen werden reeds 's anderendaags (4 October) met twee rijtuigen versterkt; voor de vierde trein gebeurde dit op 7 October.



Om nog een beter evenwicht bij de spreiding der reizigers te bekomen en aan deze uit Tienen een nieuwe verbinding te bezorgen, werd verder beslist de directe trein 1338 (vertrek uit Brussel Noord te 17.35 u. naar Hasselt) te Tienen te doen stoppen.

Waarschijnlijk zal de verdeling van de cliëntele over de diverse treinen nog gedurende enkele weken schommelingen ondergaan vooraleer zich te stabiliseren wanneer iedereen zijn verplaatsingen aan de nieuwe uurregelingen zal hebben aangepast. De exploitatiediensten van de N.M.B.S. zullen die aanpassing met alle aandacht blijven volgen en de nodige schikkingen treffen.

Een ander probleem, waarvoor de N.M.B.S. om het begrip en de toegeeflijkheid van het publiek verzoekt, is dit van de vertragingen die tijdens de eerste dagen van de nieuwe dienstregeling werden geboekt.

Sommige dezer vertragingen vonden hun oorsprong in twee onvoorziene technische storingen : de ontsporing van een elektrische locomotief in het station van Luik Guillemins op Donderdag 6 October, en het in nood blijven van een trein te Neerwinden in de vroege morgen van Vrijdag 7 October. Deze twee incidenten hebben de rit van talrijke treinen op de lijn 36 ernstig gehinderd, zonder dat het publiek zich steeds rekenschap kan geven van de oorzaken en nog minder van de gevolgen van dergelijke voorvallen.

Benevens dit, bestaan er op het traject tussen Brussel en Luik nog een paar oorzaken van vertraging, die voorlopig beletten dat sommige treinen de voorziene standard-uurregeling eerbiedigen. Men mag niet uit het oog verliezen dat de ontworpen één-uur-verbinding Brussel-Luik opgemaakt werd door de technische diensten van de N.M.B.S. voor een normale exploitatie, op een lijn die volkomen in orde moet zijn en na een onvermijdelijke inrijdingsperiode.

Welnu, ondanks al de spoed welke de Nationale Maatschappij achter de uiterst omvangrijke electrificatiewerken op de lijn 36 gezet heeft, werkt men nog te Lovenjoel aan een brug onder het spoor, waardoor op die plaats een vertragingzone - dus met tijdverlies - moest voorzien worden, welke echter eerlang zal opgeheven worden.

Ook de voerders van de elektrische locomotieven hebben een aanpassingstijd nodig op een parcours dat voor hen totaal nieuw is en dat moet bereden worden aan een gemiddelde snelheid van 100 km per uur, waarbij dan nog de bijzondere moeilijkheid komt van het afdalen en het beklimmen van de hellingen te Ans.

De N.M.B.S. die terecht bezorgd is zowel om de veiligheid van de reizigers als om het eerbiedigen van de ontworpen snelle uurregelingen, volgt daarom van zeer dichtbij de inrijding van de nieuwe elektrische dienst op de lijn 36, ten einde in de kortste tijd te kunnen komen tot de perfecte organisatie, die aan haar talrijke cliëntele volledige voldoening zal schenken.

Zij hoopt daarom dat deze met welwillendheid en begrip de kleine ongemakken van de aanvankelijke inrijdings- en aanpassingsperiode zal willen aanvaarden.

---

Drukwerk

B)

K.B.V.V.S.

17, Roblanostraat,

LEUVEN.

