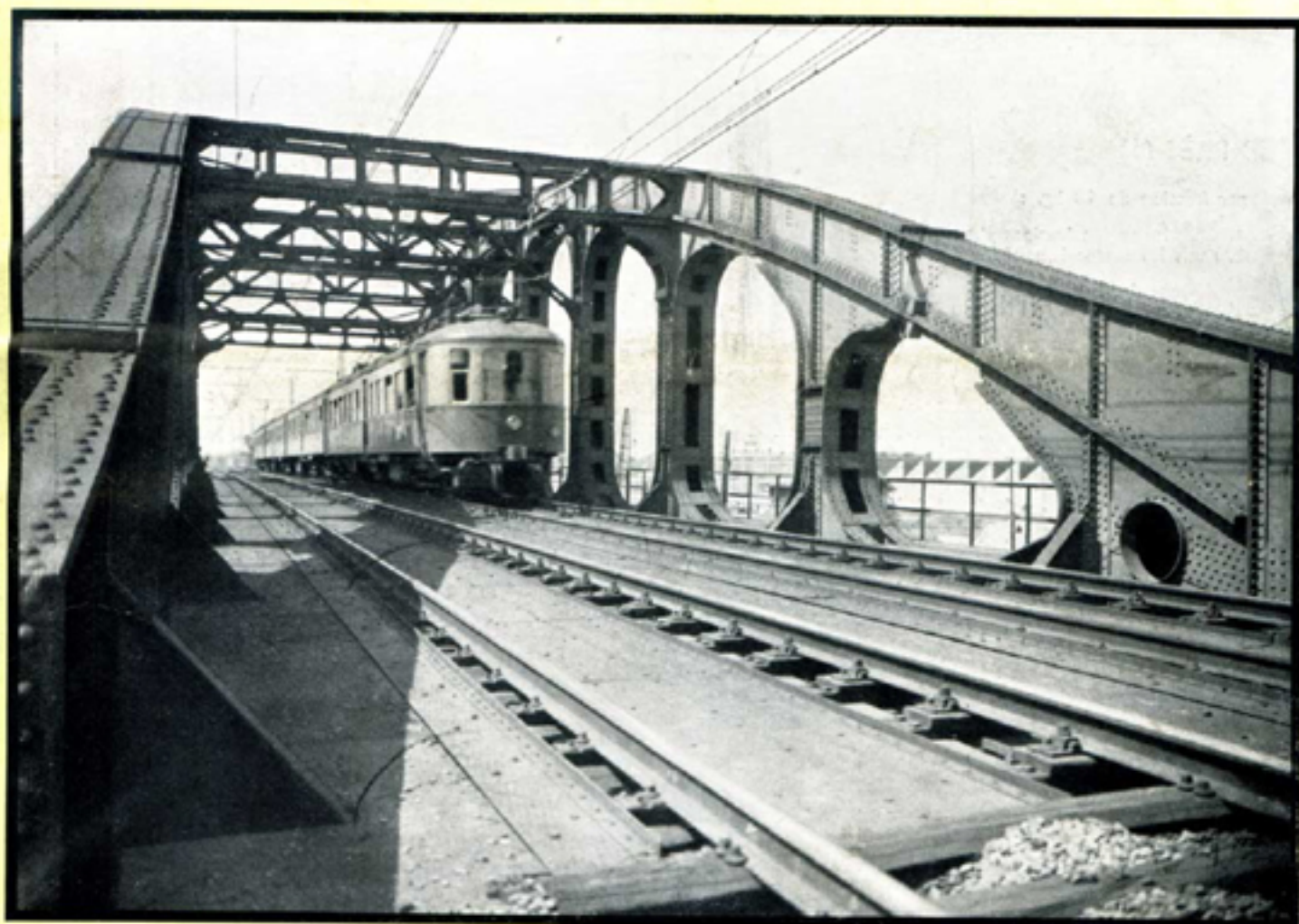


(B) HET SPOOR

Maandblad van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Postch. : 233 N.M.B.S. Redactie en Administratie : Leuvensche Weg, 17, te BRUSSEL TELEF. : 12.13.95

Verboden nadruk



Un train électrique sur le pont Vierendeel à Malines

INHOUD : Toestand van de Binnenscheepvaart - Hoe de openbare meening wordt voorgelicht - De Locomotief type 12 wint het blauwe Lint - De « Grand Central Belge » door L. Wiener (Vervolg) - Het Electricch Seinhuis n^o 2 te Brussel Zuid - België, een Land van kracht - De rol der Spoorwegen in de Revolutie, door Jean de Villers - De motortreinen van de N.M.B.S., door E. Hennig (Vervolg) - Economische Documentatie.

Jaarabonnement :
België 10 fr. — Buitenland 3 belg.

Prijs : 1 frank

HET SPOOR

Maandblad van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Postch. : 233 N.M.B.S. Redactie en Administratie : Leuvensche Weg, 17, te BRUSSEL TELEF. : 12.13.95

Verboden nadruk

DE TOESTAND VAN DE BINNENSCHIEPVAART

DE schommelingen van de scheepsvrachtprijzen, die van het enkelvoudige tot het dubbele verschillen, verschaffen den voorstanders van den waterweg stof tot een argumentatie waarmee zij het idee van een ordening van het vervoer willen bestrijden.

De lage vrachtprijzen in crisistijd, zoo zeggen zij althans, zijn een weldaad in dezen zin dat zij goedkoop vervoer beteekenen voor onze nijverheid, die reeds zoo zwaar getroffen is door de keldering van hun verkoopprijzen en de inkrimping van de markt.

Men mag zich nochtans afvragen wat er overblijft van het begrip « kostprijs » van het sloopstransport bij de opmaking van een vervoerprijs die van het enkelvoudige tot het dubbele verschilt.

Of wel gaat de schipper te gronde wanneer de sloopsvrachten op het laagste peil staan, of wel verrijkt hij zich op ongeoorloofde wijze wanneer die vrachten op het hoogste staan.

Tenzij op het tijdstip van de hooge vrachtprijzen de eene of andere geheimzinnige formule wordt gevonden om de winst te verdeelen onder de verschillende tusschenpersonen — bevrachters, expediteuren, stuwadoors —

wier commercieel bestaan aan dit van den schipper verbonden is en die een grooten mond opzetten in de kringen waar men voorwendt het voor de binnenscheepvaart op te nemen.

Niet alleen de Spoorweg wil, in het belang van de schippers zelf, klaarheid brengen in de troebele atmosfeer rondom het vraagstuk van het bestaan der binnenscheepvaart. Onder den titel « Coördinatie of diktatuur? », commenteert de heer Soenen, in het vakblad « De Autocamion », de brochure door het Nationaal Comité tot Verdediging van de Binnenscheepvaart uitgegeven bij wijze van antwoord op de lezingen gepubliceerd door de N. M. B. S.

Hij wijst er niet alleen op dat de argumenten welke in die brochure voorkomen aanmerkelijk verschillen van die welke door de verdedigers van den Weg worden vooruitgezet, maar hij ontkent tevens zich te willen mengen in de polemiek tusschen de N. M. B. S. en meergehoemd Nationaal Comité. De heer Soenen wenscht echter toch « sommige punten op de i's te plaatsen ».

« Het Nationaal Comité tot Verdediging van de Binnenscheepvaart, » schrijft de heer Soenen, « stelt de vraag : Wanneer is er inflatie van voermaterieel? » En hij antwoordt : « Er is inflatie

van de vervoermiddelen wanneer het materieel, er toe geschikt, niet meer regelmatig gebruikt wordt en aldus geen redelijke kapitaalopbrengst meer verzekert. En dit is het geval bij elk vervoermiddel ten huidigen dage. Dat er in België een teveel is aan vervoermiddelen, is ontegenzeggelijk en wanneer in 1937, toen de economische bedrijvigheid op het hoogste peil stond, er wagons, schepen en vrachtauto's te kort waren, sproot dit voort uit het feit dat er van een rationeele verdeling geen sprake was. »

» De bewering als zouden er sedert 1930 geen nieuwe binnenschepen zijn bijgekomen, is te naïef om er geloof aan te schenken en het ware gemakkelijk het tegenovergestelde te bewijzen. »

De heer Soenen legt er nadruk op dat een coördinatie van de voermiddelen waaraan de binnenschipperij zou onderworpen zijn, in sommige gevallen bezwaarlijk zou kunnen toegepast worden om reden van de verscheidenheid der takken in dit nijverheidsbedrijf, maar deze bezwaren zijn toch niet onoverkomelijk en met een weinig goeden wil is een oplossing tot ieders bevrediging mogelijk.

« Want », zoo gaat hij voort, « met de huidige tarieven bij de scheepvaart gaat gansch het bedrijf naar zijn ondergang. In December 1937 bedroeg de vrachtprijs Antwerpen-Luik 22 fr. de scheepston en op dit oogenblik nog 13 fr. In Januari 1938 betaalde men per ton over den afstand Antwerpen-Brussel de som van 14 fr. 75 en in Januari 1939 nog maar amper 10 fr. 25 (1). Op het traject Antwerpen-Angleur bedroeg de daling 27 %. Waarom deze abnormale daling? Uit noodzakelijkheid voor de « economie van het land »? Neen. Door overtolligheid van aanbod, wat de doodende mededinging in de hand werkt. »

» En zijn onze schippers zoo kapitaalkrachtig dat ze zich den luxe kunnen veroorloven tegen deze niet-loonende prijzen te vervoeren? Waarschijnlijk niet. Want anders zouden de nieuwe lichters niet alle op krediet aangekocht worden

(1) en 7,50 fr. in Mei 1939.

en deze welke in de vaart zijn, niet voor het meerendeel verhypothekeerd. »

» Zonder de verdediging van het voorstel Rulot op mij te willen nemen, moet ik toegeven dat het goede gedachten bevat, maar ook nadeelen. Het verdient van dichtbij te worden bestudeerd. »

» We meenen dat het aan te prijzen ware, de vervoerders in hun respectieve beroepsorganisaties in de deelen, want dan ware het mogelijk ze op de hoogte te houden van alles wat hun bedrijf aanbelangt en zouden ze eendrachtig hun belangen kunnen verdedigen. Veel te lang zijn zoowel de schippers als de vrachtvervoerders afzijdig om niet te zeggen vijandig gebleven tegenover de beroepsorganisatie. Het is meer dan tijd dat begonnen worde met hun professioneele opvoeding, al was het maar om hun te doen begrijpen dat ze collega's zijn en niet tot alles bereid zijnde concurrenten. »

Den heer Soenen komt het verder zeer vreemd voor, dat het Comité tot Verdediging van de Binnenscheepvaart gewag maakt van de belangen van de « verladers », terwijl hij er graag meer het woord « schippers » had zien in voorkomen, want, naar zijn meening, dient er in eerste instantie gewaakt te worden op de belangen der schippers en « een eindje achteraan komen dan de verladers, bevrachters, commissonnairs-expediteurs enz. ».

Hij is er trouwens van overtuigd dat de schippers in den grond partijganger zijn van een regeling van het watervervoer, opdat hun noeste arbeid zou beloond worden door menscheelijke tarieven, dit wil zeggen tarieven boven 8 centiem per tonkilometer, kostprijs vastgesteld door de specialisten van het transport over den waterweg.

Het resultaat van deze « belachelijke » prijzen is, dat we alle weken in de dagbladen kunnen lezen dat binnenschepen verkocht worden, daar de schipper zijn verplichtingen tegenover de kredietinstellingen of de hypothecaire kas niet kan nakomen.

De heer Soenen besluit : « En dit alles onder den dekmantel van de nationale « economie ». Laat ons lachen, ware het niet zoo tragisch ».

HOE DE OPENBARE MEENING WORDT VOORGELICHT

AL onze lezers weten dat de spoorweg het probleem van de lasten, die op zijn exploitatie drukken, besloten heeft in het dilemma : Ofwel zal de spoorweg naar behooren vergoed worden voor het kosteloos vervoer en het vervoer tegen verminderden prijs dat hem opgelegd wordt, ofwel is deze bevoorrechte behandeling van sommige categorieën van burgers van algemeen belang, en, in dit geval, is er geen reden toe dat niet alle openbare vervoerders dezelfde voordeelen aan die categorieën van burgers zouden verleen.

Ziehier hoe de Bond tot Verdediging der particuliere automobielbelangen (A.D.I.P.) de zaken voorstelt, in een der mededeelingen waarmee hij de redactiekantoren der bladen overstelpt (God verhoede dat het niet de belangen der autovoerders geldt, zooals uit ons hoofdartikel blijkt).

Maar de andere aanspraken zijn niet minder typisch. Er zou een tarievenpolitiek moeten ingevoerd worden, waarbij al de voor het vervoer per spoor geldende verminderingen ook op het vervoer over den weg toepasselijk gemaakt worden. De automobielen zouden, onder meer, de geabonneerde werklieden moeten opnemen, onder dezelfde voorwaarden als bij den spoorweg. Ze zouden slechts de helft of het vierde van den prijs mogen doen betalen door militairen en invaliden. Te water en over den weg zouden Senatoren en Volksvertegenwoordigers kosteloos moeten vervoerd worden, alsmede, natuurlijk, de massa hooge, middelsoort- en kleine ambtenaren van den spoorweg, die per spoor gratis reizen.

Dit wordt door een Brusselsch dagblad, waarvan wij in ons vorig nummer het gebrek aan objectiviteit hebben aangetoond, overgenomen als volgt :

Maar de spoorwegen gaan verder en vragen dat men den automobielen al de aan het spoorwegvervoer gestelde dienstbaarheden of beperkingen zou opleggen. De auto's zouden, tegen dezelfde voorwaarden als de spoorwegen, de geabonneerde werklieden en al degenen die vermindering genieten, moeten aanvaarden. « Het is dan ook natuurlijk, luidt het gevatte antwoord, dat de senatoren en de volksvertegenwoordigers kosteloos over den weg vervoerd worden, net als, dit spreekt van zelf, de ambtenaren die gratis per spoor reizen ».

Wij hebben nergens dergelijke dingen gezegd of geschreven. En wij zijn het ook niet die deze kameraadschap in het verdraaien van eens anders gedachten hebben tot stand gebracht. Maar het blijkt wel dat het Brusselsch blad vrienden dient die het maar liefst niet noemt. Het vermeldt, daarentegen, ten overvloede onze Maatschappij en haar leiders, in de hoop de openbare opinie tegen hen op te ruien. Maar aan den stok, dien het zoo behendig hanteert, zijn twee einden.

Inderdaad. Het groot aantal onzer landgenoten die bij den spoorweg te recht zeer goedkope abonnementen of andere gerechtvaardigde vervoerprijsverminderingen genieten, zullen weten waaraan zich te houden den dag dat de particuliere automobielbelangen het definitief zouden winnen van het algemeen belang, dat door den spoorweg wordt behartigd.



DE LOCOMOTIEF TYPE 12 WINT HET BLAUWE LINT

OP 12 Juni ll. had de Nationale Maatschappij de heeren Leden van de parlementaire Commissies voor Verkeerswezen van Kamer en Senaat alsmede de vertegenwoordigers van de Pers uitgenoodigd tot een proefreis van de nieuwe Atlantic-locomotief en van een nieuwen driewagenmotortrein.

De heer Marck, Minister van Verkeerswezen, had de leiding van deze reis.

De locomotief type 12, die een last van 200 ton sleepte, bestaande uit vier stalen rijtuigen van 22 m., heeft het traject Brussel-Oostende, zonder halt te maken, afgelegd in 57 minuten.

De driewagenmotortrein legde den terugrit af in 56 minuten.

Door deze prestatie houdt België het wereldsnelheidsrecòrd voor stoomtreinen.

De pers heeft een zeer uitvoerig relaas van die reis gegeven.

« Het Spoor » behoort evenwel de herinnering daaraan te bewaren.

De heer Rulot, Directeur Generaal, stelde, in zijn toespraak tot verwelcoming van de genoodigden der Nationale Maatschappij, de beteekenis van dien proefrit in het licht als volgt :

« Van bij de oprichting der spoorwegbedrijven — zeide hij — heeft België spoorwegmaterieel ontworpen, voortgebracht en uitgevoerd. Bij de constructie van het benooidigste materieel voor andere takken van de transportindustrie, met name het auto- en het vliegwezen, heeft het onze landgenooten stellig niet aan moed, kennis en initiatief ontbroken. Maar de moderne economische wereldstructuur heeft de kleine landen belet

» op dat stuk nationale industrieën op te richten die bij machte zijn beslag te leggen op de eigen binnenlandsche markt en die op de exportmarkten kunnen wedijveren met de massaproducten, die ongemeen goedkoop en snel door de machtige trusts van de groote industrielanden worden gefabriceerd.

» Maar wat zal er van onze industrie voor spoorwegmaterieelconstructie worden zonder bloeiende binnenlandsche markt? En die binnenlandsche markt is, in het hier beschouwde geval, ons nationaal spoorwegnet, dat bijna geheel door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen geëxploiteerd wordt.

» Onze constructiebedrijven voor spoorwegmaterieel zullen kunnen blijven bestaan voor zoover ons nationaal spoorwegnet zelf levensvatbaar is. Wij zullen het laatste middel, waardoor ons land, gedeeltelijk althans, in eigen behoeften inzake transportmaterieel kan voorzien, verbeurd hebben, den dag dat onze nationale industrie voor spoorwegmaterieel, bij gebrek aan een bedrijvige binnenlandsche markt, dezelfde benauwing zal ondervinden als eertijds onze pas opbloeiende automobiel- en vliegtuigconstructienijverheid.

» Welnu, met den financiëleen toestand van de Nationale Maatschappij der Spoorwegen is het heden ten dage zoo gesteld, dat, indien geen snelle en duurzame maatregelen worden getroffen om de diepe oorzaken van dien stand van zaken weg te nemen, wij van nu af reeds vóór de dwingende noodzakelijkheid staan de verwezenlijking van onze programma's voor vernieuwing en moderniseering, zoowel van het tractie- en het transportmaterieel als van onze vaste inrichtingen, te schorsen.

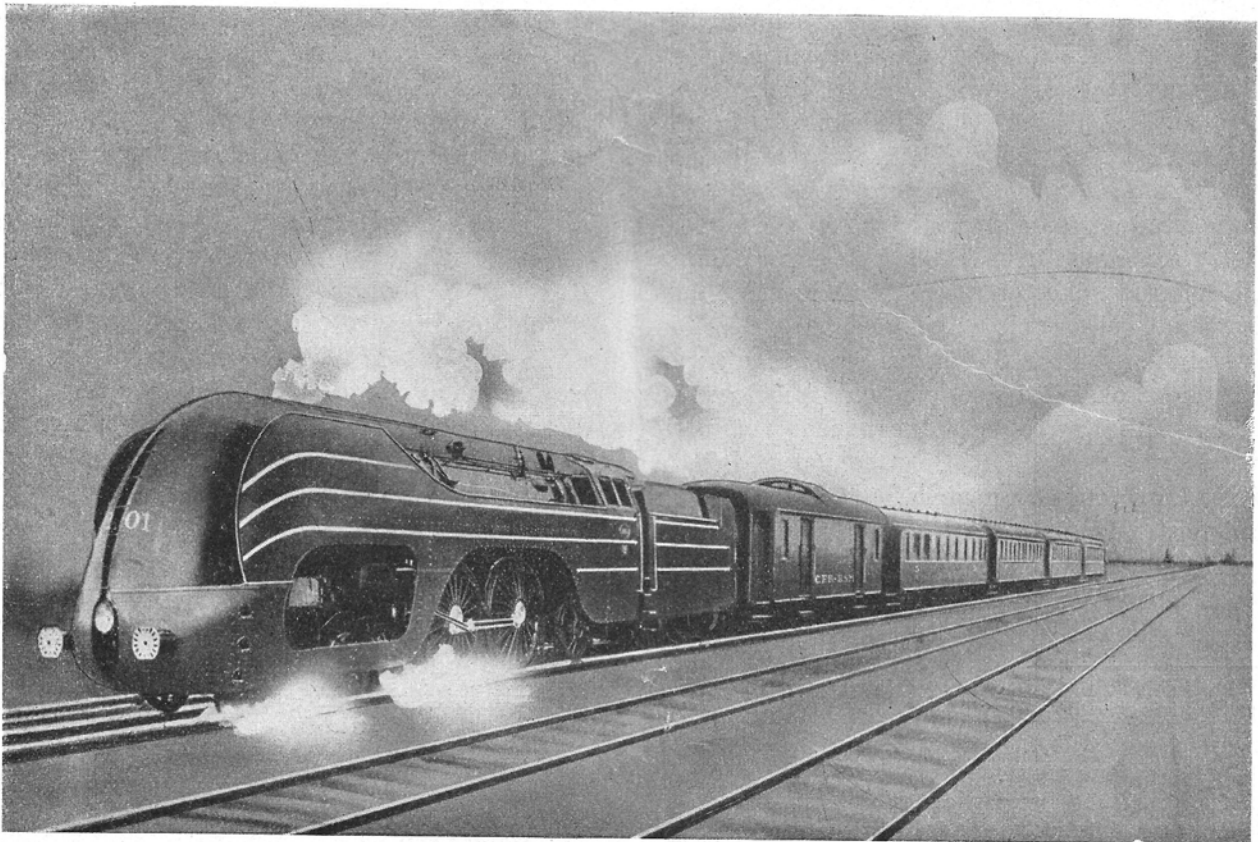
» U zult U vast reeds afgevraagd hebben :
» Maar waarom dit streven naar zulke groote

» snelheid in ons landje, waar de trajecten al
» zoo kort zijn?

» Indien men er haar de middelen toe ver-
» schaft, staat de Nationale Maatschappij er
» voor in, het net, waarvan de exploitatie haar
» werd opgedragen, gelijken tred te doen houden
» met den vooruitgang. En, zelfs indien de
» snelheidsverhooging geen sensationeele resul-
» taten over korte trajecten kan geven, willen
» onze ingenieurs toch al de technische proble-
» men oplossen welke met groote snelheid ver-
» band houden, zoowel voor het spoor als voor
» de motoren en de seininrichting. Door de

» constructeurs van ons land te plaatsen vóór
» problemen waarin het om hooge prestaties
» gaat, zullen zij de noodige ervaring en het
» noodig werkmateriaal verwerven om hun
» kansen op de exportmarkten te verdedigen.

» Want zoo heden als immer, voert een land
» slechts zijn beste artikelen uit. Wij herinneren
» ons met fierheid de vooroorlogsche periode
» toen, op het gebied van locomotief en spoor-
» weg, België het land was waar de prototypen
» ontworpen werden en de constructiebedrijven
» voor spoorwegmaterieel terzelfder tijd de
» bloeiendste periode van haar bedrijvigheid
» in het buitenland gekend hebben. »



I. - DE « GRAND CENTRAL BELGE » (Vervolg)

door LIONEL WIENER.

Het net dat ze geleidelijk kon tot stand brengen, strekte zich hoofdzakelijk uit in de provincies Antwerpen en Limburg evenals in de aangrenzende streken. Het omvatte drie lijnen van allereerste belang: de eene van het Zuiden naar het Noorden waardoor de « Est Belge » verlengd werd van Leuven tot Tilburg, waar ze aansloot met het Nederlandsche net, en twee andere van het Westen naar het Oosten: Antwerpen-Hasselt met verlenging in de richting van Aken, en van Antwerpen naar München-Gladbach, verlengd tot aan den Rijn. Duidelijkheidshalve zullen wij ze hier alle onderzoeken.

f. 1) *De spoorweg Leuven-Herentals*, maakte het voorwerp uit van een overeenkomst met drieën waaraan de « Est Belge » deelnam. Die lijn was de rechtstreeksche verlenging naar het Noorden van de lijn van Givet en Charleroi tot Leuven. De « Nord de la Belgique » ging de verbintenis aan den spoorweg aan te leggen, waarvan de « Est Belge » de exploitatie zou verzekeren mits een deel in de winst (1). Bovendien waarborgde de « Est Belge » een nimum kilometerontvangsten (2), aan welke verbintenis de Staat zijn delcredere hechtte. Dezelfde overeenkomst bepaalde dat een vertakking van Aarschot tot Diest zou worden aangelegd op kosten van den Staat en eveneens geëxploiteerd door den « Est Belge », maar, bij de bespreking van de concessie van den spoorweg Antwerpen-Hasselt, zullen wij zien dat de « Nord de la Belgique » in de plaats van den Staat optrad en de lijn op eigen kosten zou moeten aanleggen.

(1) Tot 15.000 frank kilometerontvangsten, zou de « Est Belge » 52 % ontvangen van de ontvangsten en de « Nord de la Belgique » 48 %.

(2) Boven ontvangsten van 20.000 frank per km. zou het overschot naar goeddunken van den « Est Belge » gebruikt worden om de sporen te verdubbelen. Indien hij het verkoos, mocht hij eigenmachtig de tarieven verlagen.

Tot bij de openstelling voor het verkeer van den spoorweg van Turnhout, waarborgde de Staat een minimum kilometerontvangst van 5.325 frank. Het minimum zou gebracht worden op 7.000 frank zoodra die spoorweg voor het verkeer werd opengesteld.

Feitelijk gaf de « Nord de la Belgique », in ruil voor effecten, aan een filiaal, de « Société mutuelle de Chemins de fer » die zij met de Société Générale (1) oprichtte, de concessies van Leuven-Herentals en van Turnhout-Tilburg over, terwijl de exploitatie van die lijnen voor de eene naar den « Est Belge », voor de andere naar den « Antwerpen-Rotterdam » zou overgaan.

f 2) *SPOORWEG TURNHOUT-TILBURG.* — Een nieuwe uitbreiding naar het Noorden zou den spoorweg verlengen tot Turnhout aan deze zijde, en tot Tilburg aan gene zijde van de grens. Hij zou aldus in België 8.715 m. en in Nederland 22.407 m. lang zijn (2). De 17 km., echter, die Herentals nog van Turnhout scheidten behoorden tot een afzonderlijke maatschappij, die van Lier-Turnhout, die zelfs een recht van voorkeur voor de verlenging bezat.

Bij een overeenkomst van 20 Januari 1863, sloten de vier betrokken maatschappijen (« Nord de la Belgique », « Lier-Turnhout », « Est Belge » en « Antwerpen-Rotterdam ») een akkoord; « Lier-Turnhout » zag van haar rechten af (3) en bij overeenkomst van 31 December 1864 verleende de Staat de nieuwe concessie aan de « Sté du Nord de la Belgique », terwijl voor de exploitatie zou gezorgd worden door den « Antwerpen-Rotterdam », tegen de voorwaarden van het contract van 7-8-1860. Buitendien verleende de « Lier-Turnhout » in 1871 een recht van doorgang tusschen Herentals en Turnhout, voor de treinen uit Leuven.

Net als voor de voorgaande lijn, stond de « Nord de la Belgique » later de concessie af aan de « Sté mutuelle de Chemins de fer », terwijl de exploitatie in handen bleef van den « Antwerpen-Rotterdam ».

(1) Die maatschappij werd opgericht door de heeren Stoclet, de Hirsch, Bischoffsheim enz. (akte van 5 Januari 1878).

(2) Het Nederlandsch gedeelte van den spoorweg werd op 4 Nov. 1864, en het Belgisch gedeelte bij overeenkomst van 31 Dec. en K. B. van 6 Jan. 1865, geconcessionneerd. Een Nederlandsch-Belgische overeenkomst van 9 Nov. 1867 regelde de modaliteiten van verbinding aan de grens.

(3) K. B. van 6 Januari 1865.

Men zocht ze nog verder door te trekken, daar een concessie dat zelfde jaar (1864) aangeboden werd voor een spoorweg Tilburg-Nijmegen, 48 km. van elkander verwijderd. Ze bleef aanvankelijk zonder gevolg; de « Maatschappij van het Hollandsch Zuidoosten » bewam ze in 1871 en voltooide de lijn in 1880. Intusschen vroeg de « Maatschappij der Spoorwegen van Noord-Brabant » die naar uitwegen zocht, een concessie voor een rechtstreeksche verlenging van Boxtel tot Baarle-Nassau, maar zij werd afgescheept.

f 3) DE SPOORWEG ANTWERPEN-HASSELT over Lier, Aarschot en Diest werd aan de Maatschappij geconcessionneerd in 1862 (1). Hij omvatte het baanvak Aarschot-Diest, waarvan de Staat den aanleg had begonnen en de exploitatie den dag van zijn voltooiing had overgemaakt aan den « Est Belge » (conv. van 7 Augustus 1860), maar de « Nord de la Belgique » stelde zich in de plaats van den Staat voor al de gevolgen welke uit die conventie mochten voortspruiten.

Ten einde zich meer bijzonder te wijden aan den aanleg van lijnen, stond de Maatschappij de exploitatie van den spoorweg Antwerpen-Hasselt in ruil voor effecten af aan de Maatschappij Antwerpen-Rotterdam (conv. van 25 October 1863) (2). Die lijn was 82 km. lang en werd voor het verkeer opengesteld op 1 Juli 1875; zij bekortte aanmerkelijk het traject Antwerpen-Aken, dat van 174 km. over de lijn van den Staat tot 147 km. over de eerste verminderd werd.

De exploitatie van het baanvak Aarschot-Diest, verzekerd door den « Est Belge », werd, sinds de fusie, eveneens verzekerd door de Maatschappij Antwerpen-Rotterdam, die er den « Grand Central Belge » mee belastte. De geheele lijn werd aldus, dank zij het in pacht nemen der lijnen van de Maatschappij Aken-Maastricht in dezelfde handen gesteld.

AANLEG VAN AAN HET NET VREEMDE LIJNEN.
— Eveneens in 1863 ondernam de maatschappij den aanleg van den spoorweg van Spa tot de Groothertogdomsche grens (3), en bij een overeenkomst van 18 December 1865 vormde zij met de « Société Générale » de maatschappij

(1) Conv. van 7 Mei 1862 en K. B. van 9 Jan. 1863.

(2) K. B. van 21 Januari 1863.

(3) Conv. van 29 Jan. en K. B. van 6 Maart 1863.

« Société belge de Chemins de fer » voor den aanleg van haar eigen lijnen evenals voor die waarvan derden haar den bouw zouden opdragen (1).

f 4) EEN SPOORWEG ANTWERPEN-MUNCHEN-GLADBACH, in Pruisen, werd aan de Maatschappij vergund in 1869 (2). Dit was een bijzonder belangrijke lijn waarvan het Belgische baanvak vergund werd op voorwaarde dat de Maatschappij binnen de twee jaar de concessie zou bekomen van de baanvakken gelegen in Nederland en in Pruisen. Zij slaagde daarin. Zij bewam buitendien « recht van doorgang » op de baanvakken Antwerpen-Lier en Lier-Herentals, die aan andere maatschappijen toebehoorden. Nademaal zij vroeger een dergelijk recht verworven had op de sectie Herentals-Turnhout, genoot zij die voorrechten voor gansch de lijn van de Spoorwegmaatschappij Lier-Turnhout.

Zooals altijd, stond zij (in 1875) (3) de exploitatie van haar spoorweg Antwerpen-München-Gladbach af aan de Maatschappij Antwerpen-Rotterdam die, met den « Est Belge », er de financiering en den aanleg van verzekerde (4). De exploitatie, uitgevoerd tegen de voorwaarden van de overeenkomst van 17-4-1871, werd ingewijd in 1871.

Overneming van de spoorwegen behorende aan de Maatschappij Antwerpen-Rotterdam. — Al was de oprichting van dat net in Nederland gunstig onthaald geworden, toch zou het een belemmering worden, zoodra men daar een nationaal net wou tot stand brengen. Het doorloopen tot Rotterdam belemmerde de rechtstreeksche betrekkingen van Amsterdam

(1) De maatschappij werd opgericht bij authentieke akte van 9 Febr. 1866, goedgekeurd bij K. B. van 21 dito.

De Mij van het Noorden van België bracht bij de nieuwe maatschappij contracten van aanbouw in voor rekening van de « Sté An. d'Exploitation de Chemins de fer », voor de volgende lijnen :

Denderleeuw-Kortrijk (Mij Westen van Bel.)	61 km.
Diksmuide-Nieuwpoort (id.)	15 km.
Anzegem-Ingelmunster (id.)	25 km.
Roeselare-Ieper (Mij van West-Vlaanderen)	22 km.
Poperinge-Hazebrouck (id.)	25 km.

De 2.800 m. van Nieuwpoort Stad-Nieuwpoort Dokken werden voltooid in 1869.

(2) Conv. van 21-9-1869 en K. B. van den 29ⁿ van dezelfde maand.

(3) Bekrachtigd bij K. B. van 13-12-1875.

(4) Verdrag van 31 Januari 1876.

naar België, want de vertakking van Breda stond den exploitant van de lijn van Vlissingen in den weg.

De Maatschappij der Spoorwegen van Noord-Brabant, die slechts een poover lijntje van Wezel tot Boxtel bezat, en die met alle middelen verkeer zocht te bekomen, trachtte zelf haar spoorweg aan te vullen met een stoombootdienst van uit haar station te Veghel en die, langs de Zuid-Willemsvaart, eenerzijds naar Rotterdam, anderzijds naar Antwerpen zou gaan, en aldus den bootdienst van de Maatschappij rechtstreeks concurrentie zou aandoen.

Maar een ernstiger poging werd gedaan door den Staat, die zijn zuiderlijnen met Rotterdam en met het Noorden zocht te verbinden zonder den spoorweg Antwerpen-Moerdijk te moeten gebruiken. Hij bouwde derhalve een brug over de Haringvliet, ietwat ten Oosten van Moerdijk, en liet er een spoorweg van Breda naar Dordrecht en Mallegat even vóór Rotterdam over loopen. Men ziet dat de lijn van Vlissingen de vertakking Rozendaal-Breda gebruikte, terwijl de hoofdlijn op den stroom uitliep, zonder verbinding met den nieuwen spoorweg. De lijn van Vlissingen moest noodzakelijk vrijen doorgang vragen op de vertakking en de « Antwerpen-Rotterdam », in ruil, om den aanleg verzoeken van een gemakkelijke verbinding tusschen haar station van Zevenbergen en dit van Zwaluwe aan de nieuwe lijn. Zij vorderde, natuurlijk, voor haar treinen het recht op door te rijden tot Rotterdam. Die eerste onderhandelingen moesten afspringen en de G. C. B. ontving, doch slechts tijdelijk, een recht van 3 frank per km. per trein van ten minste 20 assen dien het « Staatsspoor » haar te Rozendaal zou overgeven.

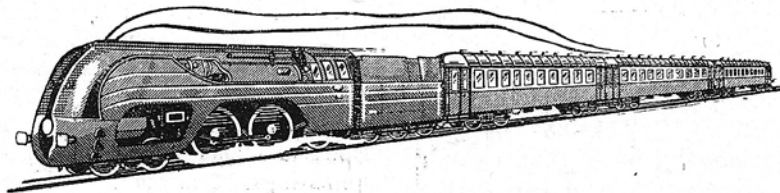
De Regeering meende dus dat het eenige redmiddel bestond in de naasting van de lijn en bood 7.000.000 gulden voor het Nederlandsch gedeelte. Zij werd niet gevolgd door de Staten-Generaal die den prijs te hoog achtten, des te meer daar de bootdienst zou blijven bestaan.

De invoering van nieuwe goederentarieven verplichtte den G. C. B. van laatstgenoemde af te zien in 1878.

Eindelijk, toen de Belgische Regeering aan de Nederlandsche Regeering vroeg om het kanaal Gent-Terneuzen op haar grondgebied te verbeteren, verbond deze laatste aan het vraagstuk de naasting van de « Antwerpen-Rotterdam » voor den prijs van 6.000.000 gulden voor het Nederlandsch gedeelte. De Belgische Regeering stelde, harerzijds, een bedrag overeenkomende met 4 % der werkelijke uitgaven en de Maatschappij onderteekende conventies in dien zin met de Belgische Regeering op 31 October 1879 (1) en met de Nederlandsche Regeering op 22 April 1880. De exploitatie van het Nederlandsch gedeelte werd overgedragen aan het « Staatsspoor ». De verbinding Zevenbergen-Zwaluwe (7.525 m.) werd eindelijk aangelegd en het eindvak van Zevenbergen-Moerdijk, dat nutteloos geworden was, opgegeven. Eindelijk, om een reservehaven te Moerdijk te behouden, werd hij verbonden door een kleine vertakking te Zwaluwe.

De bedrijvigheid van de « Antwerpen-Rotterdam » bepaalde zich voortaan tot de exploitatie der lijnen die haar werden afgestaan en tot het belangrijk aandeel dat zij nam in financiering en beheer van den G. C. B.

(1) Wet van 29/30 April 1880.



HET ELECTRISCH SEINHUIS N^r 2 te Brussel (Zuid)

A. — TOEKOMSTIGE INRICHTINGEN VAN HET STATION.

HET station Brussel (Zuid) zal het belangrijkste reizigersstation van het net worden, in het opzicht van de beweging en van de installaties.

Het zal 22 perronsporen, alle banaalsporen, omvatten, waarvan vier doodsporen en achttien sporen aan weerszijden, Zuid en Noord verbonden.

De schets n^r 1 geeft een afbeelding van de lijnen die het nieuw station zullen bedienen, nl., naar Brussel (Noord), drie dubbelsporen, die elk door een van de tunnels der Verbinding zullen loopen en, naar het Zuiden, de lijnen naar Charleroi, Bergen, Gent, Brussel Klein-Eiland en de Westceintuurbaan.

Aan den Zuidkant zullen tevens de omloopsporen voor de locomotieven aansluiten, die het station verbinden met de nieuwe stelplaats te Vorst en de toegangssporen tot de wijkbundels Oost, Zuid en West.

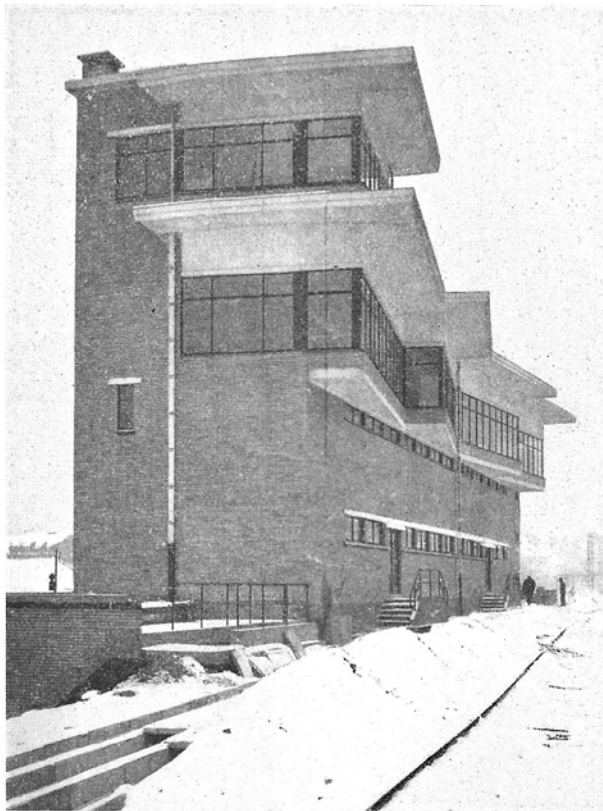
Eindelijk zijn zoogenaamde wachtsporen in bepaalde gedeelten van de installaties voorzien, voor het parkeeren van locomotieven.

* * *

B. — BEDIENING VAN WISSELS EN SEINEN.

Met den wirwar van toestellen en de belangrijkheid van de beweging stijgt, zoo voor den

chef der beweging als voor de seingevers die dezès bevelen moeten uitvoeren, de moeilijkheid die beweging te regelen.

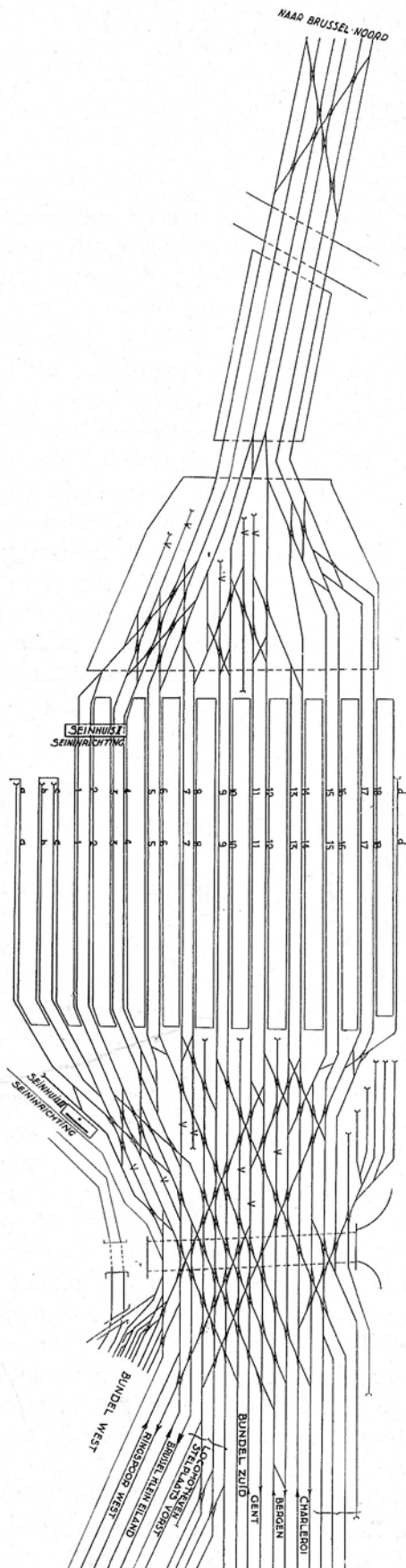


Brussel (Zuid) — Seinhuus 2

De seinhuizen met mechanische bediening, waarvan capaciteit en werkgebied beperkt zijn, vereischen een groote lichaamskracht van wege de bedienden, en kunnen het vraagstuk van de bediening der groote stations niet oplossen. Men moet zijn toevlucht nemen tot de electriciteit die, in het begin dezer eeuw ingevoerd bij de bediening van de veiligheidstoestellen, heeft toegelaten de geperfectioneerde inrichtingen tot stand te brengen, die in de groote en middelgroote stations van de Nationale Maatschappij in dienst zijn. Ze vergen een veel kleiner aantal seinhuizen dan bij seininrichting met mechanische bediening.

Het is echter gebleken dat de omvang van het vraagstuk dat te Brussel (Zuid) gesteld was, een nieuwe studie van de kwestie vergde, ten einde de voordeelen van de electricische bediening nog aanzienlijker te maken, met andere woorden de verrichtingen die moeten uitgevoerd worden om een trein door te laten veel eenvoudiger te maken en dienvolgens het aantal uitvoeringsbedienden te verminderen. Hoe minder seingevers, hoe lichter de taak van den dienstleider.

Het seinhuus 2 van Brussel (Zuid) is bestemd om den Zuidkant van het station te bedienen, die 270 wissels en 76 seinen telt, waarvan verscheidene tevens zullen voorzien zijn van



Afb. 1

hoofdlampen voor den doortrit der treinen en van bijlichten voor de rangeeringen.

Had men er gebruik gemaakt van de toestellen van het normaal type, dan zou de seingever voor den rit van een trein de volgende verrichtingen hebben moeten uitvoeren :

1° De bedieningskrukken van de wissels verstellen, om deze in den vereischten stand te leggen;

2° Vervolgens bijzondere handels, de zogenoemde « wisselstraathandels » bedienen, die voor doel hebben de klaargemaakte wisselstraat vast te leggen, en dit tot na den doortrit van den trein;

3° Eindelijk, den seinhandel bedienen.

In het nieuw stelsel dat voor Brussel (Zuid) aangenomen werd en dat reeds wordt toegepast in het station Manage, waar het algeheele voldoening schenkt, zijn de verrichtingen aanzienlijk verminderd.

De seingever is niet meer verplicht de bedieningskrukken te verstellen van de wissels, al blijven deze bestaan, want ze worden meegetrokken door de wisselstraathandels bij den aanvang van de bediening.

Er bestaat geen seinhandel meer : de seinen worden op veilig gesteld door dezelfde wisselstraathandels.

Het aantal uit te voeren verrichtingen wordt aldus verminderd in de verhouding van drie tot één : het zal bij voorbeeld drie zijn om de straat van een trein door al de wissels aan te leggen en de seinen op veilig te stellen.

Daar de seingever zich in normalen dienst alleen mogen bezighouden met de wisselstraathandels, werd het mogelijk die handelingen te vereenvoudigen door die handels, ten getale van 270, onafhankelijk van de wisselkrukken te groepeeren.

Op de schets 2 worden de standen van den wisselstraathandel in elk van de stadia der bediening voorgesteld : op 30° stelt hij de wissels in den vereischten stand en belet, dank zij de koppelingen met het centraaltoestel, een andere wisselstraat aan te leggen waarvan het berijden gevaar zou opleveren. Op 90° is de handel vastgelegd en zal hij pas vrijgemaakt worden door den trein zelf, dank zij de kwikpedalen in het spoor. De beveiliging door middel van kwikpedalen werd ook uitgebreid tot de rangeerende stellen die binnen het gebied der wissels stilstaan of rijden.

Eindelijk, regelt stand 120° van den handel het op veilig stellen van het sein; die stand kan maar bekomen worden indien aan al de vereischte voorwaarden van veiligheid is voldaan; hij kan niet bekomen worden, bij voorbeeld, indien een wissel niet in den behoorlijken stand ligt, indien de wisselstraat of het spoor waarnaar zij aangelegd is, niet vrij zijn.

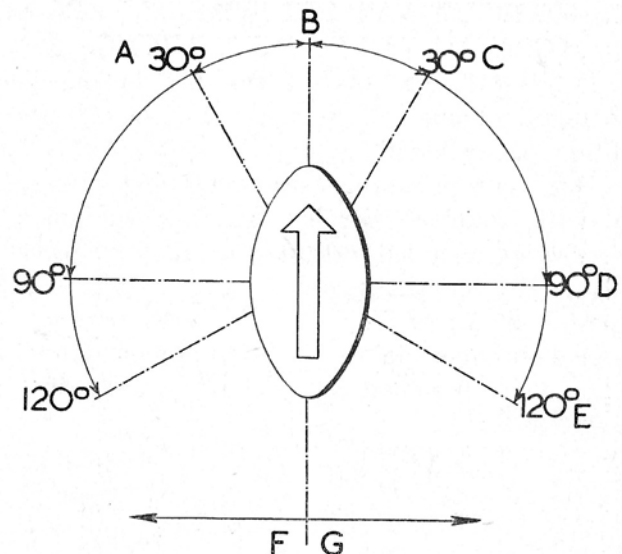
Contrôleborden wijzen den seingever het oogenblik aan, waarop hij de handels mag bedienen (afb. 3).

De contrôle van de niet-bezetting der sporen wordt bekomen door de twee beenen van dat spoor met betrekking tot elkander en beide met betrekking tot de aarde te isoleeren en er een laagspanningsstroom doorheen te zenden, die de toestellen in het seinhuis in werking brengt, indien het spoor vrij is.

De combinatie van die zoogenaamde spoorstroomketens en van de kwikpedalen vormt een volledig veiligheidsprogramma dat volstrekt noodig is voor een zoo belangrijke installatie als die van Brussel (Zuid), welke binnen een tijdruimte van enkele uren van drukte zal te voorzien hebben in het grootste gedeelte van het verkeer en waar het aantal gelijktijdig rijdende treinen zeer groot zal zijn.

De ingewikkeldheid van de toestellen wordt in het licht gesteld door foto's, genomen in het seinhuis 2 (afb. 4, 5, 6), die thans gemonteerd worden. Laten wij even opmerken dat ze, zooals de sedert 1918 tot stand gebrachte installaties, werden gebouwd door de nationale nijverheid.

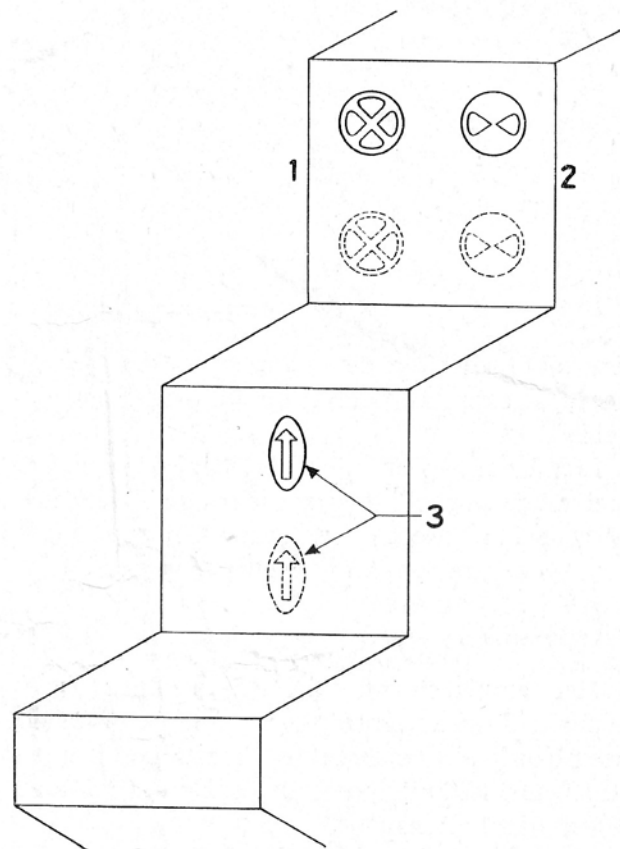
De inrichting zal aangevuld worden met twee spoorborden waarop den bedienden de mogelijke gebrekkige werking van een wissel aangewezen wordt. Is een wisselstraat aangelegd, dan laten de borden aan den seingever toe zich te verzekeren van de overeenstemming tusschen de ligging van elken betrokken wissel en den stand van de kruk die hem bedient. Hij zal zich gemakkelijk rekenschap kunnen geven van de aangelegde ritten of deelen van ritten, van den stand der seinlichten, van de bezetting der perron- en rangeersporen, van den stand der uit de andere seinhuizen te ontvangen toelatingsen, van den doorrit der treinen over de kwikpedalen. Hij zal dus al de noodige elementen voor oogen hebben om de beweging van de treinen te volgen en eventueel de oor-



- A. — Bediening van de wissels voor wisselstraat 1.
- B. — Normale stand.
- C. — Bediening van de wissels voor wisselstraat 2.
- D. — Koppeling van wisselstraat 2.
- E. — Opveiligstelling van het sein voor wisselstraat 2.
- F. — Wisselstraat 1.
- G. — Wisselstraat 2.

Afb. 2

zaken van verhinderingen voor het verkeer te verkennen.



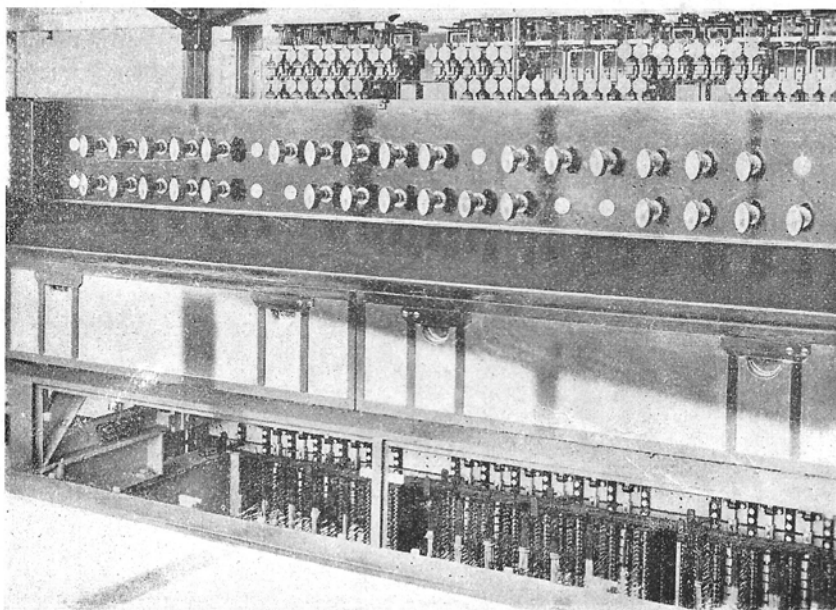
- 1. — Bord aanwijzende dat het sein op veilig mag gesteld worden.
- 2. — Bord aanwijzende dat de handel in den normalen stand mag gelegd worden, na doorrit van den trein.
- 3. — Wisselstraatkrukken.

Afb. 3

C. — GEBOUW VAN HET SEINHUIS. — PROGRAMMA VAN VERWEZENLIJING.

De installaties waaruit een zoo belangrijk modern seinhuis als seinhuis 2 bestaat, zijn uiterst ingewikkeld.

Het voor de studie uitgewerkt programma omvatte lokalen voor het eigenlijk seinhuis : verdieping van het centraaltoestel, verdieping der relais, schachten van de kabels onder het toestel der relais en twee groote verticale schachten voor de verbindingen, door middel van kabels, tusschen het seinhuis en de toestel-



Afb. 4
Groep wisselstraathandels

len tot bediening der wissels en der seinen verdeeld over het door het seinhuis beheerscht gebied.

Lokalen moesten worden voorzien voor het onderstation van het seinhuis; andere voor het personeel : klerkamer, gezondheidsinrichtingen, verwarmings- en verluchttingsinstallaties.

Verwezenlijking van dat programma.

Het emplacement van het seinhuis werd bepaald door de beste voorwaarden van waarneembaarheid; het seinhuis komt dan ook te staan aan het uiteinde van de Frankrijkstraat tegen het buitenspoor.

Het hoogtepeil van de Frankrijkstraat op die plaats is 20,45 en het peil van het baanlichaam 27,07. Dit hoogteverschil heeft toegelaten tusschen de twee peilhoogten twee ver-

diepingen te maken voor de electriche onderstations.

Op den beganen grond, op het niveau van de Frankrijkstraat, komt het onderstation van het seinhuis.

Een gedeelte is voorbehouden voor en verhuurd aan de Société bruxelloise d'électricité.

Onmiddellijk daarboven ligt het hoogspanningsonderstation dat den noodigen stroom levert, niet alleen aan het seinhuis maar evenzeer aan de overige seinhuizen en aan de kracht- en verlichtingsinstallaties van gansch het station.

Ter hoogte van het baanlichaam liggen de lokalen voor het personeel van het seinhuis : seingever, electriciens, leidende onderstationschefs. Bovendien werden lokalen voorzien voor in dienst zijnde bedienden van de baan.

Vervolgens komen, zooals de schematische doorsnede (afb. 7) het aantoon, de schachten der kabels die over de gansche oppervlakte van het gebouw verdeeld liggen, de verdieping der relais en de verdieping van het centraaltoestel, waarvan de vloer gelegen is op het hoogtepunt 34,07, d. i. 7 meter boven het peil der sporen.

Een als uitkijk bedoelde gedeeltelijke verdieping, neemt het Zuideinde van het plat dak

in. Ze is den operateur toegewezen, wiens gezichtsveld zich uitstrekt over al de spoorinstallaties die door het seinhuis worden beheerscht.

Bijzondere schikkingen.

Structuur en fundeeringen.

Het gebouw, vlak tegen grondverhoogingen staande, dient met zijn twee benedenverdiepingen tot steunmuur. Ramen van gewapend beton brengen de krachten over op fundeeringplaten welke steunen op in den grond gevormde palen; de eene verticaal, de andere schuin.

De gronddruk wordt over de betonnen ramen verdeeld door bemiddeling van gewelven van lichtgewapend beton met verticale aslijn, die het rechtstreeksch in aanraking komen van den grond met de muren van het onderstation

vermijden. Er is trouwens gezorgd voor luchtcirculatie in de ruimte begrepen tusschen de gewelven en de muren der lokalen.

Het overige van het bouwwerk : begane grond gelijkvloers met de sporen, schacht, verdieping der relais, verdieping der seingeverers en uitkijk, wordt gevormd door een metalen constructie verborgen achter gevels van baksteenmetselwerk.

De gekozen baksteen, van een lichtgele tint en weinig poreus, is gevormd uit vuurvaste aarde, algeheel van Belgische herkomst.

Schikkingen genomen om de zichtbaarheid te verzekeren.

Vier seingeverers kunnen te gelijk werken, wanneer zij op een bepaalde plaats vóór het centraaltoestel staan. De glazen wanden zijn waaivormig geplaatst zoodat de blik van den operator normaal door de ruiten dringt, die van spiegelglas zijn.

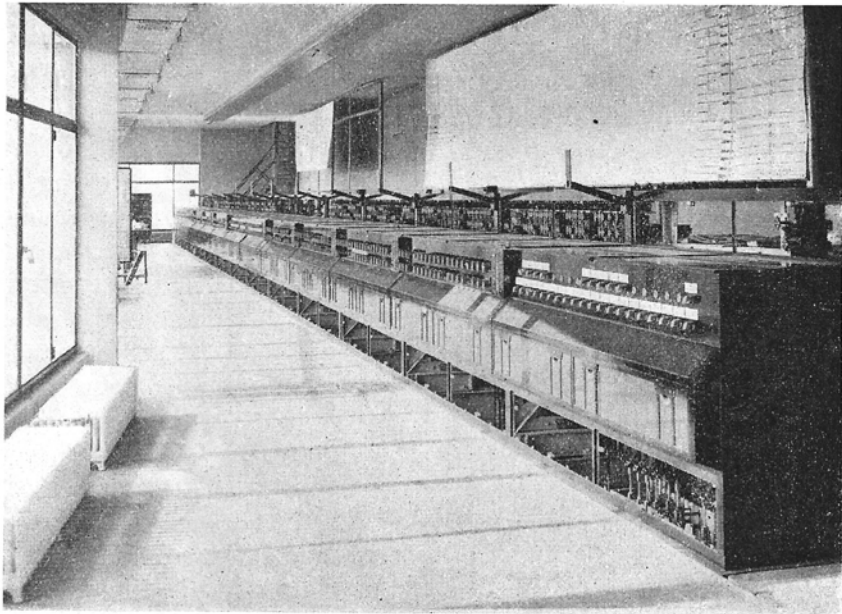
De dorpel der vensters ligt niet hooger dan 0,30, opdat de blik de rangeeringen aan den voet van het seinhuis zou kunnen volgen.

Het dak steekt aan den kant van de sporen en over de zijgevels nagenoeg 1,50 m. over, met het dubbel doel schutting tegen den regen en tegen de zon te verleenen.

Verwarmings-, verluchtungs- en verkoelingsinstallaties.

Het warmteverlies in den Winter is aanzienlijk in de seinhuizen met groote beglaasde wanden en met gemetselde muren die aan de vier zijden blootstaan. Dit verlies is ongeveer viermaal grooter bij gelijken kubieken inhoud dan voor een gewoon woonhuis.

Vandaar de grootte van de verwarmingsoppervlakken der radiatoren, blijkbaar nog toegenomen door de noodzakelijkheid de hoogte van de radiatoren te beperken tot het niveau der vensterdorpels.

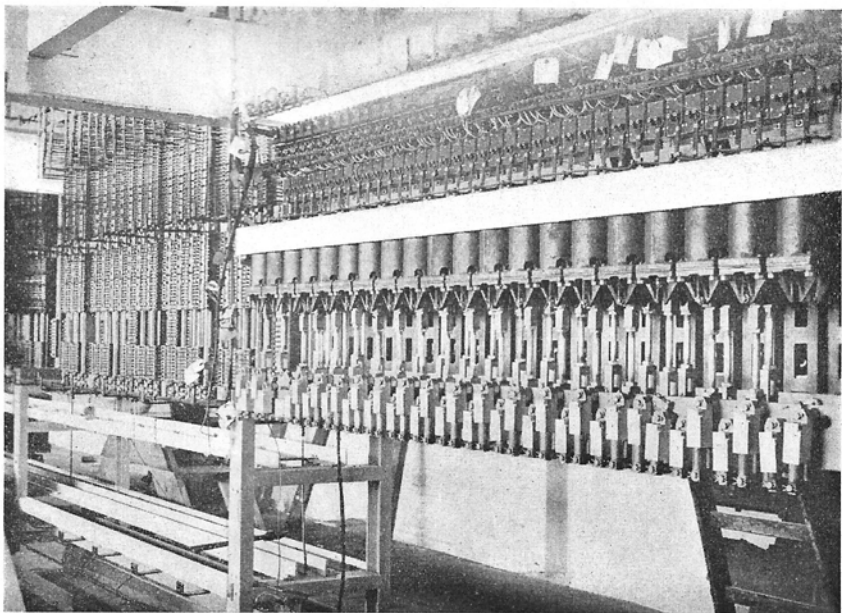


Afb. 5
Algemeen gezicht op het centraaltoestel (verdieping van den seingever)

De keuze van het verwarmingsstelsel is gevallen op het stelsel met warm water en met pompcirculatie, om reden van de continuïteit der verwarming van een seinhuis met doorlopenden dag- en nachtdienst.

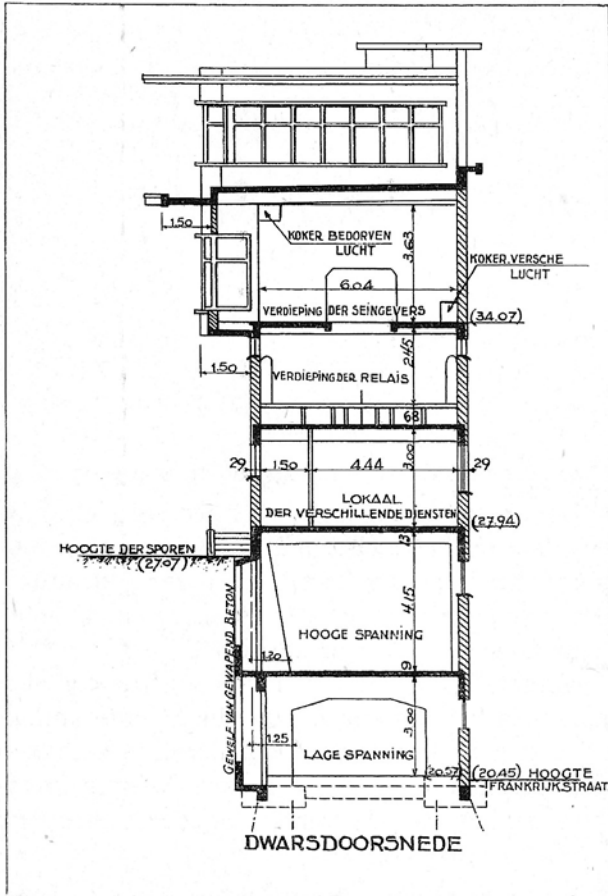
Verschillende leidingen voeden de lokalen rekening houdend met hun dienstbestemming.

In den Zomer, verwekken dezelfde oorzaken van sterk warmteverlies in den Winter, oververwarming van de verdieping der seingeverers.



Afb. 6
Wissel- en wisselstraathandels (van uit de benedenverdieping).

Nu is het wel gemakkelijk warmteverlies in den Winter te bestrijden, maar het is, daarentegen, zeer moeilijk in den Zomer te beletten dat er verwarming is.



Afb. 7

Ventilatie alleen volstaat niet, want de ingevoerde lucht heeft ongeveer denzelfden warmtegraad als de lucht binnenshuis.

Een luchtverkoelingsinstallatie werd verwezenlijkt, die lucht toevoert welke is afgekoeld door het in aanraking komen met een pijpenbundel met koud water en die de bedorven lucht afvoert.

De constructie van het gebouw is trouwens zoo geconcipeerd dat de thermische voortplantingen zoowel in den Winter als in den Zomer in de mate van het mogelijke worden vermeden.

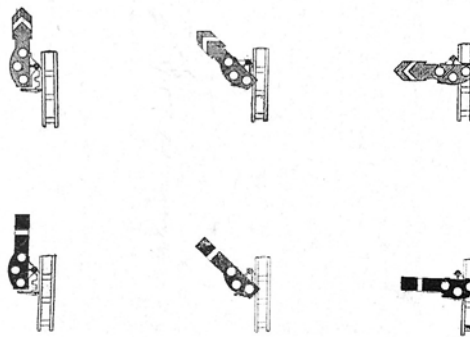
Wij behoeven maar te wijzen op de spouwmuuren aan den Westkant, de ruim overstekende daken en vooral de isolatie van het dak met platen van holle baksteen, beschut door een plafond met luchtruimte van isoleerend Vulcanit-beton.

Bouwtrant.

Voor de studie van het architectonisch gedeelte werd gezorgd in de kantoren van de Maatschappij. Alleen voor de technische bijwerking van het geraamte werd een wedstrijd uitgeschreven.

De architectonische lijnen drukken uit waartoe de verschillende gedeelten van het gebouw moeten dienen. De waterpasse lijn overheerscht zoowel aan den kant van de sporen, waar drie verdiepingen te zien zijn, de uitkijk niet inbegrepen, als aan den kant van de Frankrijkstraat, waar de gevel vijf volle verdiepingen telt.

Uit de commentaren die buiten de kringen der Maatschappij werden gehoord, blijkt dat het publiek de krachtsinspanning van de Maatschappij, die er naar heeft gestreefd een modern seinhuis in een soberen trant te bouwen, zonder den factor besparing te veronachtzamen, op prijs weet te stellen.



BELGIË, EEN LAND VAN KRACHT (1)

DE ROL VAN DEN SPOORWEG IN DE OMWENTELING

door Jean de Villers

Holland is vijftien jaar lang de delta geweest, waar de geheele economische bedrijvigheid der Nederlanden heenstroomde. Uit de gemakkelijke verbindingen met den Rijn en met de zee is in België een heropleving van den arbeid voortgevloeid.

Het tweedeelig experiment heeft goede stofelijke resultaten opgeleverd.

De Omwenteling van 1830 maakt een einde aan het synthetisch werk van de regeering van Willem I. Zij leidt tot het afbakenen van een voor België verderfelijke noordergrens. Zij snijdt de verbindingswegen van de gebieden van Maas en Schelde met de zee en met den Rijn radicaal door.

Zooals na het « Verdrag van Munster », verkeert België in een hachelijken toestand. Daar het de armen van zijn beide stroomen kwijt is, schijnt het tot afzondering en, vroeg of laat, tot ondergang gedoemd.

Uitgebroken onder de heerschappij der geestelijke waarden, zet de Revolutie niettemin haar bevrijdingswerk op economisch gebied voort. Het volstaat immers niet de onafhankelijkheid van een Staat uit te roepen, men moet hem tevens zijn middelen van bestaan verschaffen.

De noodwendigheid de stroomgebieden van Maas en Schelde met het Rijngebied te verbinden door middel van een kunstmatigen verkeersweg, wordt met den dag steeds acuter. Al de Belgische steden, wier handels- en nijverheidsbedrijvigheid door het zeeverkeer tot groteren bloei moet opgevoerd worden, zijn aan onrust ten prooi.

Men beweert dat de Belgische schepen van wege Holland allerhande kwellingen moeten verduren. Antwerpen en Gent vreezen dat de Schelde voorgoed zal worden gesloten. Luik begint de kwetsbaarheid van zijn verbindingen met den Rijn te beseffen.

Om te leven heeft België behoefte aan een nieuwe economische structuur. « Het Konink-

rijk der Nederlanden » merkt Nothomb op « was, ongelukkig genoeg, geen poliep die men zoo maar in twee kon snijden met instandhouding, in beide deelen, van een even sterk vitaliteitsbeginsel voor den handel ».

De hoop de Maassteden Maastricht en Venlo te behouden, doet eerst de verbinding van Schelde, Maas en Rijn door een vlaktekanaal voor mogelijk houden. Deze verbindingsweg zal « de onontbeerlijke materiele grondslag van den nieuwen staat van zaken » wezen.

Maar de gebeurtenissen volgen elkaar snel op. In het begin van 1831, aanvaarden de mogendheden te Londen de grenzen van 1790 als grondslagen voor de scheiding tusschen België en Holland. België houdt echter vast aan zijn « vitale hoeken » : Zeeuwsch Vlaanderen, het oostelijk deel van Limburg en van Luxemburg; het weigert de Protocollen van Londen te bekrachtigen. De mogendheden geven toe voor de onverzettelijkheid van België, en bij het « Verdrag der achttien artikelen » krijgt België oostelijk Luxemburg en belooft men het tevens Maastricht.

Maar Holland ontketent den oorlog en hakt de Maas- en Scheldelegers in de pan gedurende den Tiendaagschen Veldtocht. Ditmaal leggen de mogendheden België, dat in het onvermijdelijke berust, de grenzen op waarvan het als overwinnaar in geen geval hooren wou : het « Verdrag der vier en twintig artikelen » wordt pas in 1839 door Holland bekrachtigd, maar reeds in 1831 bakent het de ruimte af, waarop België rekenen mag om de grondslagen van zijn nieuwe economische uitrusting aan te leggen. Het denkbeeld van het Schelde-Rijn-kanaal wordt prijsgegeven en de hoop wordt op den spoorweg gevestigd.

De Luikenaars zijn met een plan tot aanleg van een « ijzeren weg » tusschen Antwerpen en Keulen voor den dag gekomen. Dit wordt in tal van verslagen besproken. De keuze van den te volgen weg lokt discussies uit, waarbij twee economische opvattingen met elkaar in botsing komen : moet de kortste weg gekozen worden, om de eindpunten van het traject zoo

(1) Zie « Le Vingtième Siècle » van 26, 28 en 31 Mei en 3 Juni.

dicht mogelijk bijeen te brengen? Of moeten de steden van afstand tot afstand langs de sporen liggen, om het gewestelijk handelsverkeer te bevorderen?

Rogier meent dat de spoorweg bij machte is den nieuwen Staat « een materieele constitutie te schenken, zooals het Congres hem een politieke constitutie geschonken heeft ». Nothomb ziet in den aanleg van een spoorwegnet het zekerste middel om een oorlog met Holland te voorkomen : « Eertijds », zoo verklaart hij in den loop van een parlementaire bespreking, « verwierven de volkeren handelsposities door oorlog; heden kunnen zij dit doen door kunstwerken ». Briavoinne, eindelijk, vat den uit de gebeurtenissen van 1830 ontstanen toestand samen als volgt : « Zonder de Omwenteling, kon de spoorweg niet bestaan, en zonder den spoorweg kon de Omwenteling begrepen worden ».

In Maart 1832 wordt, bij een koninklijk besluit, het ontwerp van « ijzeren-spoorweg » tusschen Antwerpen en Luik, over Diest, goedgekeurd.

Deze verbinding moet tot aan den Rijn verlengd worden, na overleg met Pruisen. De openbare aanbesteding van de lijn heeft echter niet plaats. Men geeft zich beter rekenschap

van de toekomst welke de spoorwegen wacht. Intusschen is het koninklijk besluit door de gebeurtenissen achterhaald. De aanleg van een spoorwegnet door den Staat wordt overwogen.

België is « het product van een omwenteling die zich aan Europa heeft opgedrongen, doch waaraan Europa, daarentegen, zijn grenzen heeft gesteld » (Pirenne). De spoorwegen zullen goedmaken wat in de aardrijkskundige ligging van het land ongunstig is. Doch hun taak blijft daarbij niet meer beperkt. Ze zullen zorgen voor een verbinding tusschen de verschillende streken van het grondgebied, waarvan het politiek saamhoorheidsgevoel des te sterker zal wezen, aangezien het op belangengemeenschap zal berusten. Dank zij de uitvinding van de spoorwegen, kan de nieuwe Staat dus de toekomst met vertrouwen te gemoet zien, in weerwil van de binnen- en buitenlandsche moeilijkheden welke hij op zijn weg zal vinden. « Elke nieuwe dynastie, elke nieuwe nationaliteit onderstelt een nieuwe maatschappelijke, zedelijke en stoffelijke taak » (2).

(1) Michel Chevalier : « Des intérêts matériels de la France ».



DE MOTORTREINEN VAN DE N. M. B. S. en de exploitatie-uitkomsten die ze hebben opgeleverd

(Vervolg), door E. HENNIG

III. STATISTISCHE RESULTATEN

De 43 motortreinen hadden op 1-1-1939 in totaal 17.618.062 kilometer afgelegd, jaar voor jaar verdeeld als hieronder is aangewezen :

Jaar	Jaarlijksche rit in km.	Maandelijksche rit in km.
1930	216.962	18.080
1931	456.841	38.070
1932	608.039	56.670
1933	1.286.531	107.210
1934	2.485.616	207.135
1935	2.631.792	219.316
1936	3.093.654	257.805
1937	3.282.742	273.625
1938	3.483.885	290.323
Totaal	17.618.062	

Tabel E van de bijlagen vermeldt, voor gansch het tijdperk van gebruik der motorwagens, sedert hun indienststelling tot op 1 Januari 1939, en per motorwagentype :

— den totalen rit in kilometers en den overeenkomstigen gemiddelden rit per motorwagen van het type;

— het aantal dagen dienst (kalenderdagen) en het aantal dagen werkelijk gebruik;

— den gemiddelden rit per dag dienst en per dag werkelijk gebruik;

— de verhouding van die twee getallen, m.a.w. den gemiddelden gebruikscoefficiënt.

Die uitslagen kunnen samengevat worden als volgt :

CATEGORIE VAN MOTORTREINEN	Rit in km. sedert de indienststelling tot 1 Januari 1939		Gebruikscoëfficiënt
	globale	per motortrein	
I. — EENWAGENMOTORTREINEN			
Met stoom (5 eenheden)	2.586.011	517.202	74,5 %
Diesel- } met bogies (20 eenheden)	10.142.804	507.140	72 %
mechanische } met 2 assen (6 eenheden)	1.539.395	265.566	70 %
Diesel-electrische (2 eenheden)	912.647	456.323	63 %
II. — TWEEWAGENMOTORTREINEN			
Een eenheid	289.969	289.969	46 %
III. — DRIEWAGENMOTORTREINEN			
Acht eenheden	2.034.264	254.283	68,7 %
Totaal en gemiddelde	17.505.090 (*)	—	71 %

(*) De rit van 112.972 km. van twee motortreinen, waarvan de motoren omgewisseld werden is niet meegerekend.

IV. EXPLOITATIE-UITGAVEN

De exploitatie-uitgaven, herleid tot trein-kilometers, voor de motortreinen gedurende het

dienstjaar 1938, staan type voor type omschreven in de tabel van bijlage F.

Hierna de gemiddelde cijfers van die uitgaven per categorie van motortreinen.

POST VAN UITGAVEN (jaar 1938)	CATEGORIE VAN MOTORTREINEN					
	EENWAGENMOTORTREIN				TWEEWAGENMOTORTREIN	DRIEWAGENMOTORTREIN
	met stoom	Diesel-mechanische		Diesel-electrische		
	Fr.	met bogies	met 2 assen	Fr.	Fr.	Fr.
<i>Baandienst</i>						
Arbeidsloon voor besturing	1,24	0,56	0,71	0,55	0,41	0,38
Smeerstof	0,11	0,08	0,08	0,10	0,09	0,24
Brandstof	0,94	0,34	0,28	0,44	0,36	0,87
Allerlei	0,02	0,01	—	—	—	—
Afdeelingkosten	0,29	0,19	0,23	0,13	0,15	0,24
Totaal	2,60	1,18	1,30	1,22	1,01	1,73
<i>Werken in de stelplaats</i>						
Klaarmaking	0,25	0,12	0,15	0,16	0,17	0,21
Onderhoud	0,92	0,47	0,31	0,66	0,65	1,91
Totaal	1,17	0,59	0,46	0,82	0,82	2,12
<i>Werken in de hoofdwerkplaats</i>						
Herstelling	0,19	0,66	0,68	0,46	1,99	2,26
Verbeteringen	0,03	0,04	0,03	0,01	0,34	0,01
Totaal	0,22	0,70	0,71	0,47	2,33	2,27
Algemeen totaal	3,99	2,47	2,47	2,51	4,16	6,12
Aantal in dienst op de banen	5	20	2	2	1	8
Rit in km., in 1938 (*)	292.993	1.840.447	230.075	98.215	78.223	932.272

(*) De rit van 11.660 km. van twee motortreinen, waarvan de motoren omgewisseld werden is niet meegerekend.

De ontleding van die uitgaven geeft aanleiding tot de volgende toelichtingen :

Voor de stoommotortreinen, is de belangrijkste post die welke betrekking heeft op de uitgave voor bestuurderspersoneel. Hij vertegenwoordigt 31 % van den totalen kostprijs. Dit komt doordat het besturen der stoommotortreinen twee man vergt : een machinist en een stoker. Vervolgens komen de uitgaven voor brandstof (kolen en allerhande inbegrepen) en de uitgaven voor onderhoud in de stelplaats, die respectievelijk 24 % en 23 % beloopt. De afdeelingskosten bedragen slechts 7 %, en de klaarmakingskosten 6 %. Eindelijk, beloopt de uitgaven voor herstelling in de hoofdwerkplaats (verbeteringswerken inbegrepen) niet meer dan 6 % en de smeerkosten 3 %.

Voor de Diesel-mechanische motortreinen (wanneer men slechts die met bogies in aanmerking neemt), is de belangrijkste post die welke betrekking heeft op de uitgaven voor herstellingen in de hoofdwerkplaats (verbeteringswerken inbegrepen), die 27 % van de totale uitgaven vergen. Vervolgens komen de uitgaven aan arbeidsloon voor besturing en de kosten voor onderhoud in de stelplaats, waarvan het aandeel respectievelijk 23 % en 20 % bedraagt, terwijl de brandstof (gas-oil) slechts 14 % vertegenwoordigt. De afdeelingskosten bedragen niet meer dan 8 %, die voor klaarmaking 5 % en die voor smering 3 %.

Voor de Diesel-electrische eenwagemotortreinen is de hoogste uitgavepost die voor het onderhoud in de stelplaats. Het aandeel er van in de totale uitgave bedraagt 26 %. Vervolgens komen de uitgaven aan arbeidsloon voor bestu-

ring, voor herstelling in de hoofdwerkplaats (verbeteringen inbegrepen), en voor brandstof (gas-oil), die respectievelijk 22, 19 en 18 % bereiken. De uitgaven voor klaarmaking vertegenwoordigen slechts 6 %, de afdeelingskosten 5 % en die voor smering 4 %.

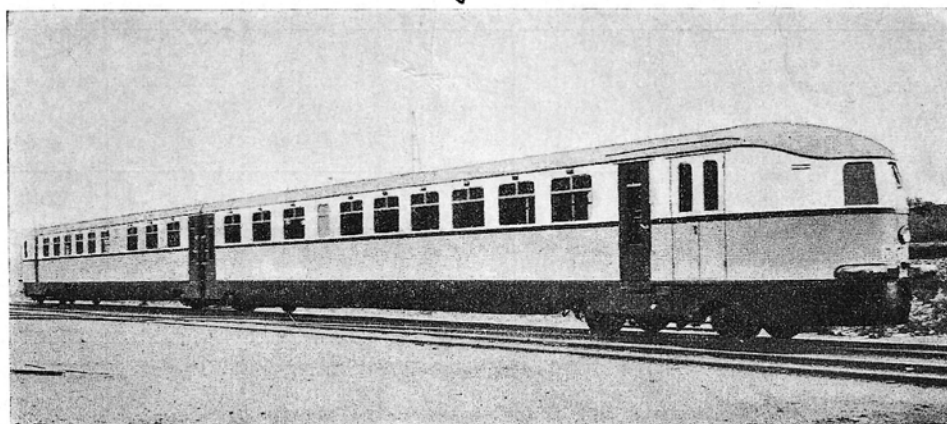
Voor de Diesel-electrische driewagemotortreinen is de zwaarste uitgave die voor herstelling in de hoofdwerkplaats (verbeteringswerken inbegrepen). Hij komt voor 37 % in aanmerking in de totale uitgave. Vervolgens komen de uitgaven voor onderhoud in de stelplaats, die 31 % bereiken, terwijl de brandstof slechts 14 % vertegenwoordigt, en het arbeidsloon voor besturing ongeveer 6 %. Eindelijk, bedragen de uitgaven voor afdeelingskosten, voor klaarmaking en smering ieder slechts 4 %.

* * *

Om te besluiten, hierna een vergelijking van de rechtstreeksche exploitatie-uitgaven « motortrein » en « stoomtrein » (zie bijlagen G en H).

Aard van het verkeer	Motortrein	Stoomtrein
	fr.	fr.
I. — <i>Locaal verkeer</i> (lichte treinen)		
per treinkilometer . . .	3,17	6,11
— per kilometer-100 zitplaatsen	3,05	4,18
II. — <i>Doorgaand verkeer</i> (sneltreinen)		
— per treinkilometer . . .	6,71	8,24
— per kilometer-100 zitplaatsen	2,93	3,00

652v



RITTEN EN GEBRUIKSCOËFFICIËNTEN VAN MOTORRIJTUIGEN (sedert indienststelling tot op 1-1-39)

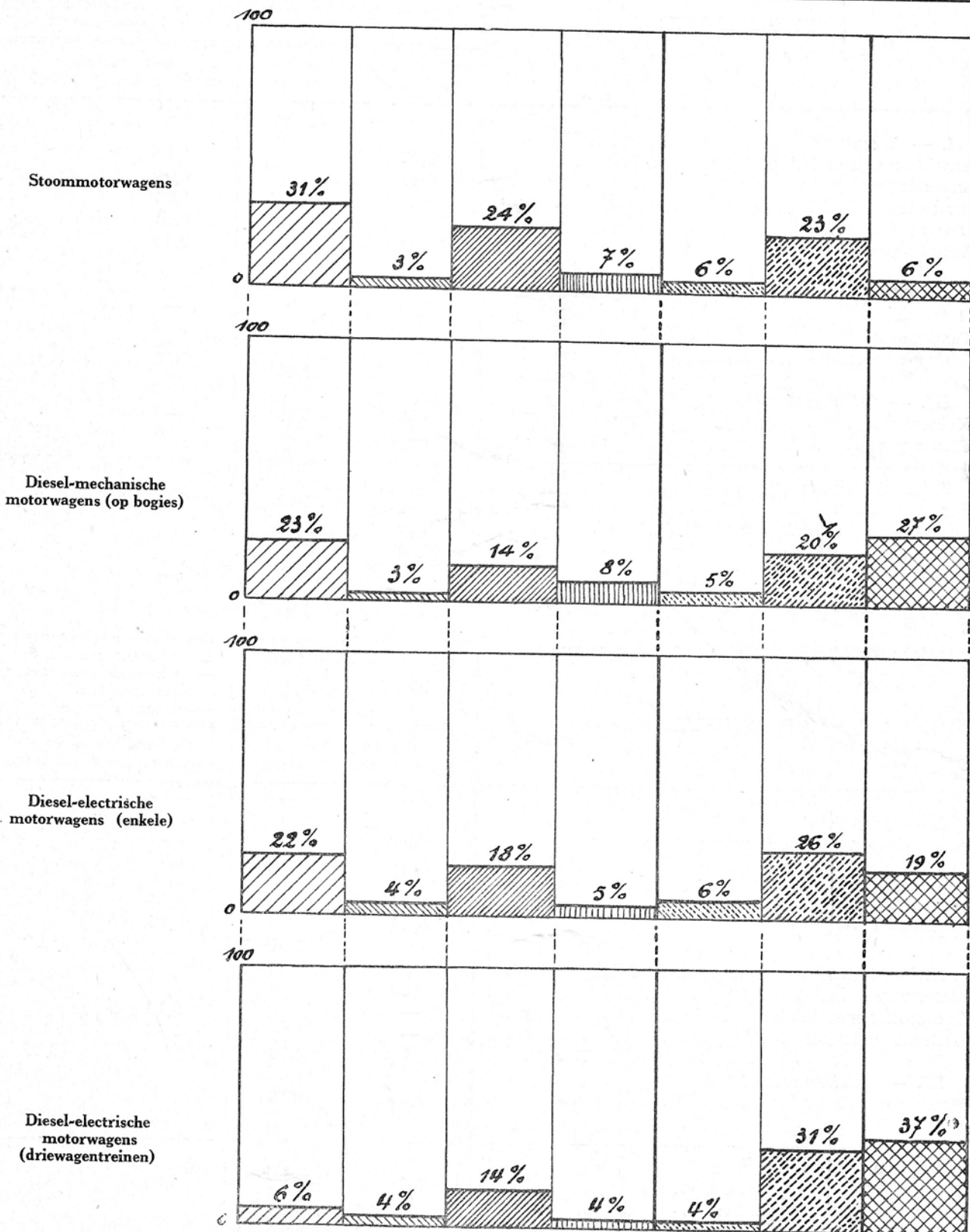
TYPE	SOORT VAN MOTORRIJTUIG	Jaar van in-dienst-stelling	Effec-tief	Ver-mogen in P. K.	Aantal geboden plaatsen			Km. afgelegde sedert indienststelling		DAGEN-MOTORRIJTUIGEN			Gemiddelde rit in km. per motorrijtuig		Gebruiks-coëfficiënt a/b
					zit-plaatsen	staan-plaatsen	totaal	in het geheel	per motorrijtuig	kalender-dagen	ir-mobili-satie	benutti-ging	per kalenderdag	per dag benutti-ging	
I. — Enkelvoudige motorrijtuigen															
A) met stoom															
500	Sentinel	1930	3	100	62	40	102	2.067.963	689.321	9.032	1.546	7.486	230	276	83 %
501	Birmingham	1933	1	175	86	50	136	397.574	397.574	2.041	934	1.107	195	359	75 %
502	Nivelles-Sentinel	1936	1	2x125	71	60	131	120.474	120.474	966	618	348	125	346	54 %
	Totalen en gemiddelden		5					2.586.011	517.202	12.039	3.098	8.941			36 %
B) Diesel-mechanische															
a) met bogies															
600	E.V.A.-Maybach	1930	3	175	92	80	172	2.255.940	751.980	9.549	2.600	6.949	236	325	72 %
601	La Brugeoise-Maybach	1933	14	175	104	50	154	7.208.140	514.867	28.890	7.278	21.612	250	334	75 %
602	La Brugeoise-Maybach	1934	1	210	100	50	150	338.860	338.860	1.645	633	1.012	206	335	60 %
605	Braine-le-Comte-S.E.M.	1935	1	220	104	50	154	140.760	140.760	1.162	688	474	121	297	40 %
606	Baume-Marpent-S.E.M.	1936	1	320	70	60	130	199.104	199.104	1.049	407	642	190	310	61 %
	Totalen en gemiddelden		20					10.142.804	507.140	42.295	11.606	30.689	240	330	72 %
b) met 2 assen															
603	La Dyle-M.A.N.	1934	1	140	57	18	75	193.299	193.299	1.495	631	864	129	224	57 %
604	Canz	1934	5	120	60	20	80	1.346.096	269.213	8.380	2.313	6.067	161	222	72 %
	Totalen en gemiddelden		6					1.539.395	256.566	9.875	2.944	6.931	156	223	70 %
C) Diesel-electrische															
650	A.S.E.A.	1932	1	200	80	50	130	587.690	587.690	2.508	914	1.594	234	369	63 %
651	La Brugeoise-Maybach	1934	1	210	100	50	150	324.957	324.957	1.495	547	948	217	343	63 %
	Totalen en gemiddelden		2					912.647	456.323	4.003	1.461	2.542	228	359	63 %
II. — Tweeledig motorrijtuig															
652	La Brugeoise-Maybach	1934	1	410	185	30	215	289.969	289.969	1.685	907	778	172	373	46 %
III. — Driedelige motorrijtuigen															
653	La Brugeoise-Maybach	1936	4	2x410	229	40	269	1.047.523	261.881	3.126	772	2.354	335	445	75 %
654	Baume-Marpent-S.E.M.	1936	3	2x365	229	40	269	860.005	286.668	2.940	852	2.088	293	412	71 %
656	Baume-Marpent-Frichs	1936	1	2x400	229	40	269	126.736	126.736	817	521	296	155	428	36 %
	Totalen en gemiddelden		8					2.034.264	254.283	6.883	2.145	4.738	295	429	68,7 %
	Algemeen totaal		42					17.505.090	—	76.780	22.161	54.619	228	230	71 %

BIJLAGE F.
EXPLOITATIE-UITGAVEN VOOR DE MOTORRIJTUIGEN — 1938

TYPE	SOORT VAN MOTORRIJTUIG	Jaar van in-dienst-stelling	Efficaciteit	Ver-mogen in P. K.	Aantal geboden plaatsen		Km. afgelegd in 1938		UITGAVEN PER KILOMETER						Totaal			
					zit-plaat-sen	staan-plaat-sen	in het geheel	per motor-rijtuig	Baandienst			Werken in de stelplaats		Werken in de hoofdwerkplaats				
									Arbeids-loon voor bestu-ring	Smeer-stoffen	Brand-stof	Diverse stoffen	Algem. kosten van den baan-dienst	Klaar-making in de stelplaats		Gewoon onder-houd in de stelplaats	Herstell. in de hoofd-werk-plaats	Verbe-teringen
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.			
I. — Enkelvoud. motorrijtuigen																		
<i>A) met stoom</i>																		
500	Sentinel	1930	3	100	62	40	102	170.419	56.806	0,05	0,93	0,02	0,30	0,26	0,63	0,12	0,04	3,61
501	Birmingham	1933	1	175	86	50	136	74.357	74.357	0,27	0,95	0,02	0,29	0,22	1,41	0,06	—	4,46
502	Nivelles-Sentinel	1936	1	2x125	71	60	131	48.217	48.217	0,10	0,94	0,02	0,23	0,25	1,18	1,75	—	5,64
	Totalen en gemiddelden	—	5	—	—	—	—	292.993	58.598	0,11	0,94	0,02	0,29	0,25	0,92	0,19	0,03	3,99
<i>B) Diesel-mechanische</i>																		
<i>a) met bogies</i>																		
600	E.V.A.-Maybach	1930	3	175	92	80	172	277.121	92.374	0,08	0,35	—	0,21	0,15	0,54	0,63	0,01	2,48
601	La Brugeoise-Maybach	1933	14	175	104	50	154	1.350.397	96.457	0,07	0,32	0,02	0,19	0,11	0,40	0,64	0,05	2,37
602	La Brugeoise-Maybach	1924	1	210	100	50	150	73.529	73.529	0,07	0,34	—	0,15	0,11	0,56	0,83	0,04	2,64
605	Braine-le-Comte-S.E.M.	1935	1	220	104	50	154	57.560	57.560	0,10	0,37	—	0,21	0,14	1,10	1,22	0,01	3,64
606	Baume-Marpent-S.E.M.	1936	1	320	70	60	130	81.840	81.840	0,22	0,52	—	0,23	0,15	0,91	0,73	—	3,27
	Totalen en gemiddelden	—	20	—	—	—	—	1.840.447	92.022	0,08	0,34	0,01	0,19	0,12	0,47	0,66	0,04	2,47
<i>b) met 2 assen</i>																		
603	La Dyle-M.A.N.	1934	1	140	57	18	75	21.862	21.862	0,08	0,27	—	0,24	0,16	0,38	0,49	0,01	2,32
604	Canz	1934	5	120	60	20	80	208.213	41.642	0,08	0,28	—	0,23	0,15	0,30	0,71	0,04	2,50
	Totalen en gemiddelden	—	6	—	—	—	—	230.075	34.346	0,08	0,28	—	0,23	0,15	0,31	0,68	0,03	2,47
<i>C) Diesel-electrische</i>																		
650	A.S.E.A.	1932	1	200	80	50	130	40.251	40.251	0,12	0,50	—	0,11	0,23	0,61	0,18	0,01	2,36
651	La Brugeoise-Maybach	1934	1	210	100	50	150	57.964	57.964	0,09	0,40	—	0,16	0,11	0,69	0,95	—	2,92
	Totalen en gemiddelden	—	2	—	—	—	—	98.215	49.107	0,10	0,44	—	0,13	0,16	0,66	0,46	0,01	2,51
652	II. — Tweeledig motorrijtuig	1934	1	410	185	30	215	78.223	78.223	0,09	0,36	—	0,15	0,17	0,65	1,99	0,34	4,16
III. — Driedelige motorrijtuigen																		
653	La Brugeoise-Maybach	1936	4	2x410	229	40	269	489.746	122.476	0,20	0,78	—	0,24	0,21	1,88	2,20	0,01	5,91
654	Baume-Marpent-S.E.M.	1936	3	2x365	229	40	269	597.422	132.443	0,28	0,95	—	0,24	0,20	1,77	2,19	—	5,99
656	Baume-Marpent-Frichs	1936	1	2x400	229	40	169	45.104	45.104	0,39	1,15	—	0,26	0,22	3,29	3,11	0,01	8,74
	Totalen en gemiddelden	—	8	—	—	—	—	932.272	116.534	0,24	0,87	—	0,24	0,21	1,91	2,26	0,01	6,12

BIJLAGE Fbis — Betrekkelijke waarden der verschillende posten van exploitatie- uitgaven

BAANDIENST				Werken ter stelplaats		Werken ter hoofdwerk- plaats Herstellingen (verbetering. inbegrepen)
Arbeidsloon voor het besturen	Smeer- stoffen	Brandstof	Afdeeling- kosten	Herstellingen	Onderhoud	



VERGELIJKING VAN DE DIRECTE EXPLOITATIE-UITGAVEN

BIJLAGE G. — voor een eenwagemotortrein } voor **locaal** verkeer
— voor een lichten trein }

UITGAVEPOSTEN	Enkele Diesel-mechanische motorwagen 175 P. K. La Brugeoise-Maybach type 601		Stoomtrein samengesteld uit : — een tenderlocomotief type 16 — drie rijtuigen met plaatbekleding (met houten geraamte)	
	Aantal beschikbaar gestelde plaatsen 104 zitplaatsen		Aantal beschikbaar gestelde plaatsen 146 zitplaatsen	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. — Baandienst				
Arbeidsloon voor het besturen	0,57		1,18	
Smeerstoffen	0,07		0,04	
Brandstof	0,32		1,76	
Diverse stoffen	0,02		0,03	
Afdeelingskosten	0,19		0,30	
Totaal		1,17		3,31
II. — Werken ter stelplaats en ter hoofdwerkplaats				
Motorwagen	1,20		—	
Tenderlocomotief	—		1,48	
Gesleept materieel	—		0,52	
Totaal		1,20		2,00
III. — Geleidepersoneel				
Motorwagen	0,80	0,80	—	
Stoomtrein	—		0,80	0,80
Totaal der directe uitgaven				
Per treinkilometer	3,17	3,17	6,11	6,11
Per kilometer-100 zitplaatsen		3,05		4,18

VERGELIJKING VAN DE DIRECTE EXPLOITATIE-UITGAVEN

BIJLAGE H. — voor een driewagemotortrein } voor **rechtstreeksch** verkeer
— voor een sneltrein }

UITGAVEPOSTEN	Diesel-electrische driewagen motortrein 820 P. K. La Brugeoise-Maybach type 653		Stoomtrein samengesteld uit : — een locomotief met afzonderlijken tender type 62 — drie metalen rijtuigen	
	Aantal beschikbaar gestelde plaatsen 229 zitplaatsen		Aantal beschikbaar gestelde plaatsen 274 zitplaatsen	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. — Baandienst				
Arbeidsloon voor het besturen	0,39		1,22	
Smeerstoffen	0,20		0,07	
Brandstof	0,78		2,48	
Diverse stoffen	—		0,04	
Afdeelingskosten	0,24		0,26	
Totaal		1,61		4,07
II. — Werken ter stelplaats en ter hoofdwerkplaats				
Motorwagen	4,30			
Locomotief met tender	—		2,29	
Gesleept materieel	—		1,08	
Totaal		4,30		3,37
III. — Geleidepersoneel				
Motortrein	0,80	0,80		
Stoomtrein			0,80	0,80
Totaal der directe uitgaven				
Per treinkilometer	6,71	6,71	8,24	8,24
Per kilometer-100 zitplaatsen		2,93		3,00

ECONOMISCHE DOCUMENTATIE

JUNI 1939

HET VERVOER IN BELGIE

Belgische spoorwegen. — De ontvangsten uit het verkeer over de maand Mei 1939 bedroegen 227,4 miljoen, tegen 202,6 miljoen in 1938, dit is 12.3 % meer.

Vergeleken met dat van de maand Mei 1938, is het reizigersverkeer eenigszins teruggelopen; dat van de zware goederen is, daarentegen, merkkelijk gestegen, ten gevolge van den gunstigen toestand der ijzer-, metaal- en kolenijverheid.

Binnenscheepvaart. — Men registreert voor Juni een gewichtige verbetering van de vrachten. Onderstaande tabel wijst de Antwerpsche beursnoteringen aan voor Juni jongstleden, vergeleken met die van de vorige maand en met die van Juni 1938 en 1937.

UIT ANTWERPEN NAAR	JUNI 1937	JUNI 1938	MEI 1939	JUNI 1939
Brussel	10,—	9,—	7,50	11,—
Bergen	19,—	13,—	13,—	15,—
Charleroi	20,—	12,—	11,—	13,50
Gent	9,50	8,—	8,—	12,—
Angleur	14,50	12,—	13,—	16,—

— Het verkeer *België-Rijn*, dat in April en Mei een merkkelijke heropleving kende, schijnt opnieuw tot stagnatie te zijn gekomen. Inderdaad, de tonnemaat van de beschikbare Belgische schepen te Ruhrort, die op het einde van Mei 95.000 ton bedroeg, was op het einde van Juni tot zoowat 120,000 ton gestegen.

Weg. — Op 1 Mei was de toestand van de openbare autocar- en autobusdiensten als volgt :

a) AUTOBUSDIENSTEN	AANTAL	LENGTE
Particulieren	233	4339,1 km.
Buurtspoorwegen	198	3750,0 km.
Belgische spoorwegen	55	1416,1 »
Framwegen	31	238,4 «
Samen	517	9743,6 km.
Aantal rijtuigen : 1261.		
b) AUTOCARDIENSTEN		
Aantal ondernemers	683	—
Aantal voertuigen	1315	—

IN DUITSCHLAND, ondervindt de Reichsbahn nog steeds het ongemak van de materieel-schaarschte. Naar aanleiding hiervan haalt men volgende cijfers aan : in 1929 had het goederenverkeer 436 miljoen ton bereikt en in 1938 466 miljoen. Welnu het aantal wagens bedroeg 660.748 eenheden in 1929 en slechts 593.419 in 1938, het aantal locomotieven slonk, gedurende dezelfde periode, van 23.698 tot 20,336 eenheden.

TE CONSTANZ (Zwitserland) vergaderde het Congres van de Rijnscheepvaart, waarop de Duitse Rijkssecretaris Koenigs de Zwitsers uitgenoodigd heeft deel te nemen aan de werken tot kanalisatie van den Boven-Rijn waardoor zeeschepen zouden kunnen opvaren tot aan het meer van Constanz.

IN FRANKRIJK. — De exploitatie-uitgaven van de Fransche spoorwegen zijn, voor het dienstjaar 1938, als volgt :

Exploitatie-ontvangsten	15.565 miljoen
Exploitatie-uitgaven	17.728 miljoen
Ontoereikendheid	2.163 miljoen
Financieele lasten	379 miljoen
Tekort	2.542 miljoen

— De heer Le Besnerais, Directeur-generaal van de Fransche spoorwegen, heeft in een rede verklaard dat de Fransche Spoorwegen in 1939 13 % zouden bezuinigen op de exploitatie-uitgaven en dat er goede grond bestaat om aan te nemen dat, in 1940, de exploitatie-ontvangsten de uitgaven zullen dekken.

IN ENGELAND. — Sir William Wood's, Ondervoorzitter van de L.M.S. Railway heeft aandacht gevraagd voor den moeilijken toestand van de Engelsche Spoorwegen waarvan de netto-ontvangsten in 1938, vergeleken bij 1928, met 11 miljoen pond gedaald zijn.

Het bij de wet voor de maatschappijen veroorloofde standaardinkomen moest, in 1928, 50.058.000 pond en in 1938, 51.359.000 bedragen. In werkelijkheid beliep dit inkomen 41 miljoen pond in 1928 en slechts 28.984.000 in 1938.

IN ZWITSERLAND. — Men schrijft de regering het inzicht toe het statuut van de

spoorwegen te willen herzien. Het ontwerp van wet zou de aanzuivering door den Bondsstaat, van al de bestaande schulden voorzien, namelijk een bedrag van 1.300 millioen Zwitsersche franken. De hervorming omvat insgelijks de aanzuivering van het tekort der Pensioenkas door het verhoogen van de bijdragen van het personeel en van de administratie, alsmede door het stabiliseeren van wedden en loonen.

— Voor de eerste 5 maanden, bedragen de exploitatie-ontvangsten van de Bondsspoorwegen 128,0 millioen, tegen 123,4 voor de overeenkomstige periode van 1938, dit is circa 4 % meer. De exploitatie-uitgaven daarentegen, verminderden van 89,3 tot 87,7 millioen, dit is met nagenoeg 2 %. Voegt men bij de uitgaven de financiële lasten, dan hebben de Bondsspoorwegen, voor de eerste 5 maanden van het jaar, een tekort van bijna 20 millioen Zwitsersche franken.

IN SPANJE. — De nieuwe wet op de spoorwegen, die, in afwachting van het definitief statuut, door de regeering afgekondigd werd, voorziet de benoeming, voor elk der voornaamste netten, van een Raad van directie, bestaande uit acht leden, waarvan er zes door

de regeering en twee door de maatschappijen benoemd worden.

Naast dien Raad, zal een « Centrale Junta » aangesteld worden, bestaande uit de directeurs en de vertegenwoordigers van den Staat bij de Raden en uit de afgevaardigden van de wegvervoerondernemingen. De taak van die Junta bestaat in het voorbereiden van het definitief statuut der spoorwegen, in het controleren van de financiën, in het uitbreiden der spoorwegen en mede in het coördineeren van de vervoermiddelen.

IN ITALIE. — De heer Mussolini heeft het op stapel zetten geopend der werken van het nieuw Kanaal dat het Garda-meer met de Adriatische Zee, dwars door Mantua, moet verbinden. De uitgave bedraagt 200 millioen lire.

— De regeering heeft, in beginsel, besloten het volledig Siciliaansch smalspoorwegennet te vervangen door autobus- en vrachtautodiensten. De wegvervoerondernemingen zullen geëxploiteerd worden door het Nationaal Instituut voor Verkeerswezen, dat in nauwe verbinding staat met de Staatsspoorwegen. Het vervangend wegennet zal zich over 700 km. uitstrekken.

DE EVOLUTIE VAN HET SPOORWEGVERKEER VAN 1929 TOT 1938

Onderstaande tabel, overgenomen uit het bulletin van de Internationale Spoorwegvereniging geeft de indexcijfers van het verkeer

der meeste Europeesche spoorwegennetten, met het basiscijfer 100 voor het jaar 1929.

a) Reizigersverkeer. b) Verkeer van zware goederen.

SPOORWEGNETTEN	1929		1930		1935		1937		1938	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
Reichsbahn	100	100	92	80	84	83	106	104	125	123
N. M. B. S.	100	100	101	85	80	51	97	67	94	61
Deensche Staat.	100	100	105	96	129	86	132	94	—	—
Finsche Staat	100	100	95	88	86	110	104	143	108	125
S. N. C. F.	100	100	104	98	80	65	96	76	78	64
Great Western Railway.	100	100	95	94	93	88	95	100	88	90
London Midland	100	100	95	94	102	88	106	99	98	89
North Eastern	100	100	95	94	99	84	104	95	98	86
Southern Railway	100	100	110	99	123	95	134	97	130	90
Nederlandsche Spoorwegen	100	100	99	102	74	80	70	82	71	83
Hongaarsche Staat	100	100	92	87	69	72	81	89	85	88
Italiaansche Staat	100	100	112	98	116	73	157	96	175	98
Noorsche Staat	100	100	104	110	106	92	132	118	142	125
Poolsche Staat	100	100	95	86	78	61	97	77	105	77
Portugeesche Staat	100	100	95	107	113	104	89	105	84	97
Roemeensche Staat.	100	100	96	101	94	114	114	128	124	125
Zweedsche Staat	100	100	109	96	133	82	155	127	166	119
Zwitsersche Bondsspoorwegen	100	100	103	94	92	77	97	91	98	72
Joegoslavische Staat	100	100	104	89	101	71	131	87	135	94

Wat de goederen betreft, is het de N. M. B. S. die, in 1938 in den ongunstigsten toestand verkeert, zij is het misschien die het meest de

mededinging ondervindt van den vrachtauto en de scheepvaart, waarvan de bedrijvigheid sedert 10 jaar maar aldoor toegenomen is.