

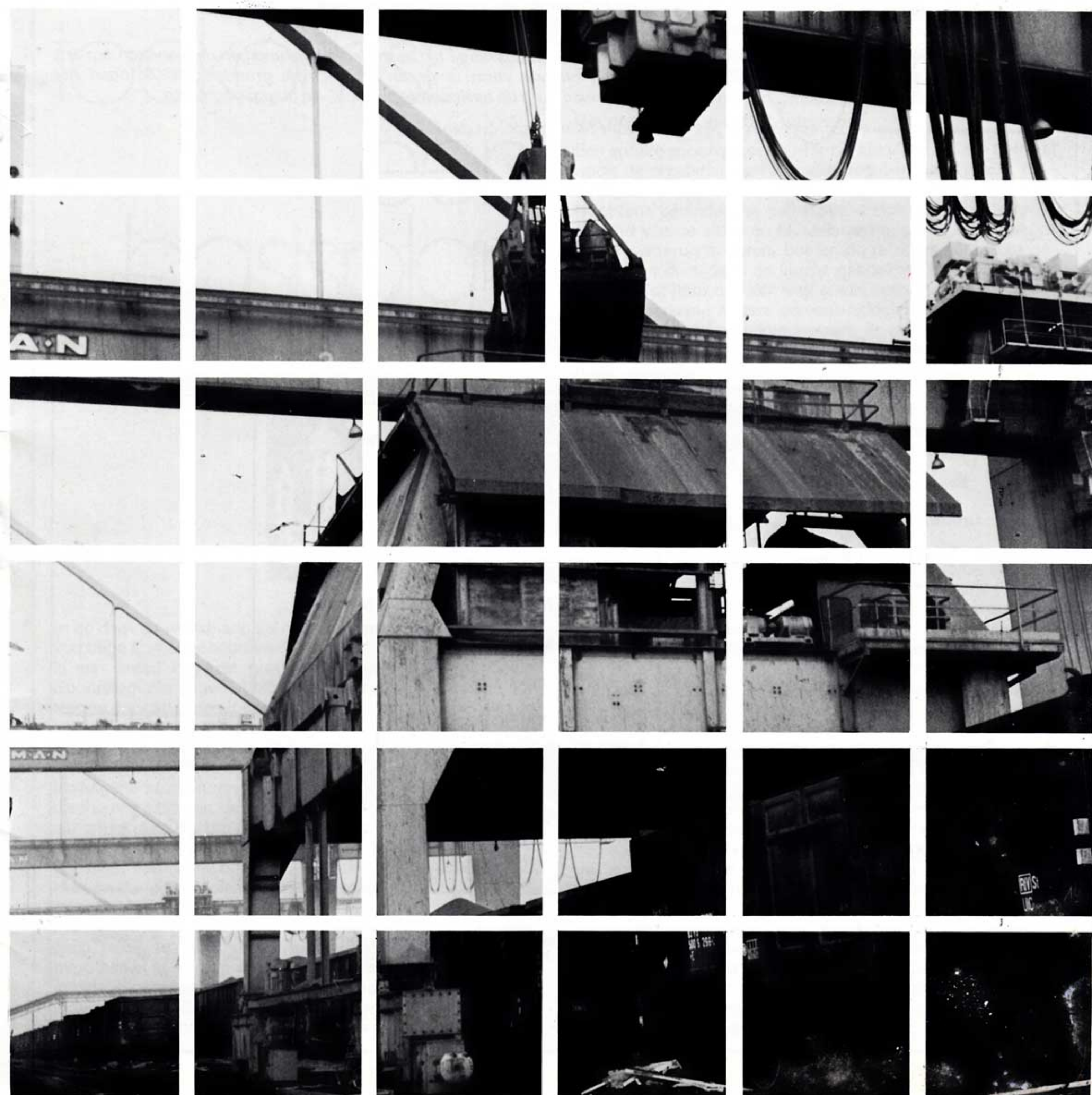
SPOORNIEUWS

INFORMATIEBLAD
VAN DE
HANDELSDIRECTIE
DER BELGISCHE
SPOORWEGEN

TWEEMAANDELIJKS
TIJDSCHRIFT
MAART

ⓑ

1/74



EDITORIAAL

Indien men Yvan Illich mag geloven, besteedt de gemiddelde Amerikaan elk jaar meer dan 1500 uren aan zijn auto, d.i. vier uur per dag, om er gebruik van te maken of om te werken ten einde de kosten ervan te kunnen dragen: aankoop, benzine, banden, wegenbelasting, verzekeringen, onderhoud, bekeuringen en belastingen.

Eveneens in één jaar, besteedt hij zowat 1900 uren aan zijn beroepsleven. Uit de vergelijking blijkt duidelijk welke belangrijke plaats de auto in ons leven inneemt.

Spreek dus over een of andere beperking — inzake snelheid, brandstof of verkeer — en vaak is het de mens die U treft langs het kleinood om dat zwaar doorweegt op het maandelijks budget. Die mens heeft zijn eigen energie (2.000 calorieën per dag) vervangen door een andere bron, die gefabriceerd wordt en heel wat duurder uitvalt voor het individu en zijn omgeving.

De auto, symbool van sociale vooruitgang, is maar een van de uitingen van de verbruikshonger die ons leven kenmerkt. Er bestaan nochtans andere middelen en andere oplossingen die dringend moeten verwezenlijkt worden, en die, in plaats van de economie in gevaar te brengen, tot de harmonieuze ontwikkeling ervan zouden bijdragen.

De energiecrisis treft ons in het bijzonder sinds enkele maanden, daar de besluiten van de Arabische landen de uitwerking hebben gehad van een alarmsignaal. De man in de straat is er thans persoonlijk bij betrokken.

Het probleem is nochtans niet nieuw: reeds lange tijd bestuderen deskundigen de manieren om ons maatschappelijk leefmilieu een nieuwe vorm te geven op originele grondslagen. Ze doen het echter... binnens-kamers. Men wacht op de beslissende stoot, nl. de toepassing ervan.

Er rest ons nog petroleum voor twintig jaar. En dan?



ACTUEEL

De Spoorweg van de toekomst: 3 à 6.
Zero-groei voor de auto: 7-8



ONDERNEMING

37.000 ton
steenkool: 9 à 11



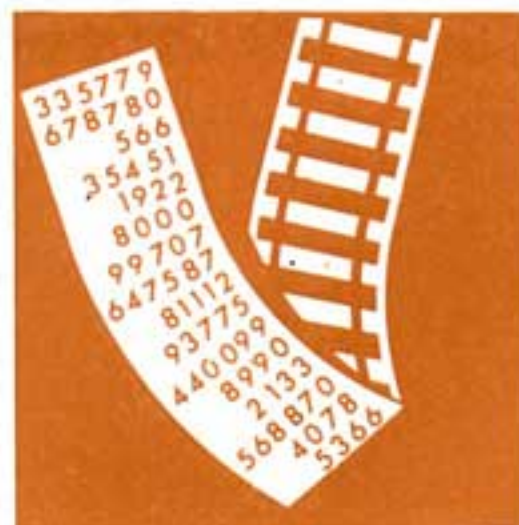
TOERISME

Autoslaaptreinen
1973: 13
Parijs-Fos:
globale prijs: 14
Zomervakantie: 14



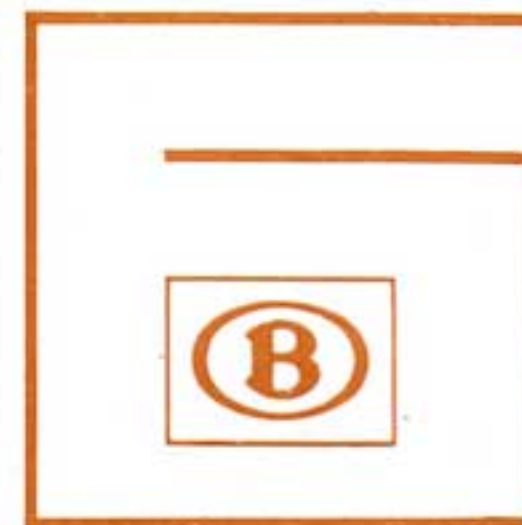
UITRUSTING

Ophanging met
hangdraden: 14
Vervoer van
glas: 15



TARIEVEN

Brochure voor
de uitvoerders: 15



B NIEUWS

Stookolie: de records
van 1973: 15



INHOUD



de spoorweg van de toekomst: een basisplan

In de dag- en weekbladers heeft het basisplan van de toekomstige Europese spoorweg een weerklank gevonden. Het is een breed opgezet programma dat de Internationale Spoorwegunie tegen 1985 wil verwezenlijken maar dat tevens dringend moest bepaald worden om de spoorweg in staat te stellen zijn troeven op de vervoermarkt uit te spelen. Wanneer de Europese netten strikt voldoen aan de vraag inzake vervoer, wanneer ze bovendien in onderling overleg homogene normen vastleggen op het gebied van de technische uitrusting en de exploitatie, zullen ze de grote kans aangrijpen die de toekomst hun biedt.

Na in Europa 58 belangrijke zones te hebben bepaald (volgens het aantal inwoners en het aantal arbeidsplaatsen), hebben de UIC-specialisten een net van hoofdlijnen uitgetekend. Veertigduizend kilometer basisverbindingen vormen het geraamte van een ware Europese spoorweg. Om dergelijk tracé uit te stippelen, hadden de specialisten werkhypothesen of liever postulaten opgesteld: de spoorweg zal in de vervoerwereld pas dan een belangrijke partner blijven indien hij waarlijk concurrerende voorwaarden kan bieden. De trein moet sneller worden: dat is een eerste hypothese.

Sneller dan de auto

Allereerst is de U.I.C. van mening dat de rijtijd per trein op de grote Europese verbindingen niet meer dan 2/3 van de rijtijd per auto over een zelfde afstand mag bedragen. Waarom 2/3? Omdat de aldus geboekte tijdwinst de twee voordelen van de auto kan compenseren, te weten zijn beweeglijkheid en de ruime mogelijkheden wat de tijdregeling betreft.

Om de vereiste snelheden te berekenen, heeft de U.I.C. ter vergelijking een wagen genomen die tegen een gemiddelde snelheid van 90 km/h rijdt. Indien de treinen tot een uurgemiddelde van 135 kilometer (90 = 2/3 van 135) willen komen, rekening houdend met het vertrek en de stilstand in verschillende stations, moeten ze een kruissnelheid van 150 tot 160 km/h ontwikkelen. Men zal de snelheid tot 180 of 200 km/h moeten opdrijven wanneer men een vertraging op sommige baanvakken van het traject moet goedmaken.

De prestaties van het vliegtuig

Een andere spoorwegconcurrent is het vliegtuig. De trein zal nooit de prestaties van het vliegtuig... in vogelvlucht evenaren.

Nochtans bevinden de luchthavens zich op tamelijk grote afstand van de vitale en handelscentra; om er te komen of om ervan terug te keren, boeten de reizigers een groot gedeelte van de tijdens de vlucht geboekte tijdwinst erbij in. Het feit dat men om zich van stadscentrum naar stadscentrum te begeven andere vervoermiddelen moet gebruiken, biedt de spoorweg mooie kansen; in feite dringt hij meer door tot de stedelijke agglomeraties en bovendien pleiten de hoge snelheden (300 km per uur) die hij op korte tijd kan ontwikkelen, eveneens in zijn voordeel.

Om met het vliegtuig te concurreren, moet men talrijke elementen samenvoegen, maar in het huidige stadium van de technische proeven schijnt zoiets slechts mogelijk op trajecten van niet meer dan 500 km.

Goederen: waarborgen van de vervoersduur

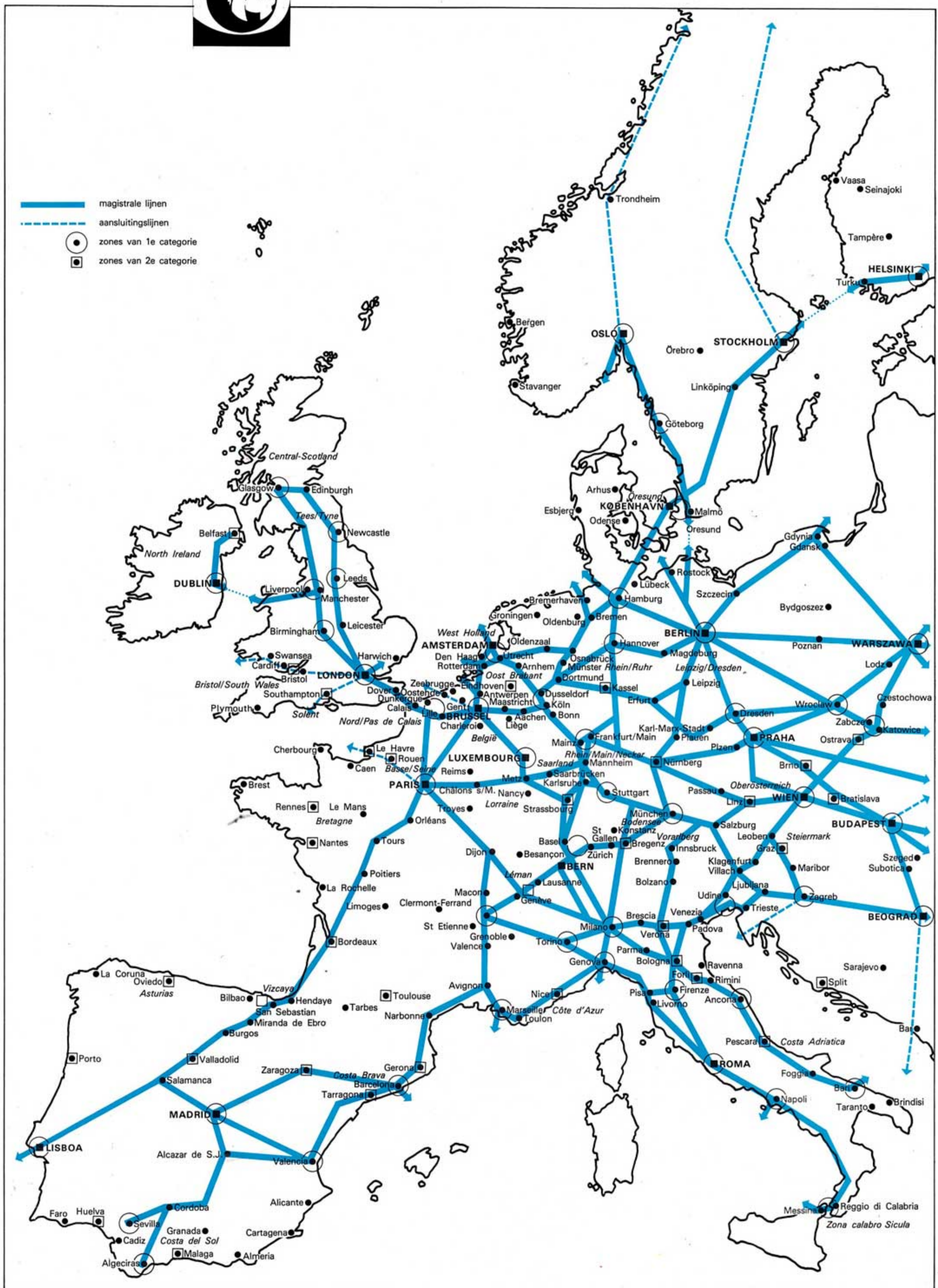
Voorgaande beschouwingen hebben betrekking op het reizigersvervoer. Wat de goederen betreft, lijkt de snelheid van de treinstellen geen doorslaggevend element te zijn. De U.I.C. overweegt de invoering van „continue vervoerketens” met een korte en gewaarborgde vervoersduur. Indien de spoorweg het grootste gedeelte van het traject voor zijn rekening neemt, zullen andere, bijkomende middelen voor de „afwerking” zorgen, aangezien het spoor, wegens zijn massaal karakter niet overal kan doordringen.

Om aan de toeneming van het verkeer het hoofd te bieden, om bedoelde continuïteit vlot tot stand te brengen en om de vervoersduur te kunnen waarborgen, moeten er niet alleen vormings- en rangeerstations met een hoog rendement worden gebouwd of aangepast, maar moeten er in de nabijheid ervan ook behandelingscentra voor multitransporten tot stand komen om het verkeer op te vangen en het binnen de kortst mogelijke tijd weer te verdelen.

Meer en vlugger vervoer betekent verhoging van de capaciteit van de lijnen. Wat baat het beste plan wanneer die lijnen voortijdig oververzadigd zijn? We mogen niet vergeten dat de door de U.I.C. bepaalde hoofdverbindingen zowel door goederentreinen als door reizigerstreinen zullen bereden worden. Het komt er dus op aan de vermoedelijke frequentie ervan te berekenen en er de vereiste capaciteit, aftakkingen en weerstand aan te verlenen.



- magistrale lijnen
- - - aansluitingslijnen
- zones van 1e categorie
- zones van 2e categorie



Basisnet

Nadat ze die gegevens geordend en in cijfers hadden omgezet, hebben de specialisten hun basisnet getekend: veertigduizend kilometer lijnen die zich over nagenoeg gans Europa uitstrekken.

Een gedeelte van dat net bestaat reeds: 20.000 kilometer lijnen worden geschikt geacht voor het verkeer dat men voorziet voor 1985. Voor de andere helft zullen er werken nodig zijn. Veertienduizend kilometer zullen moeten aangepast worden in het licht van de gemiddelde snelheid (200 km/h) en de zesduizend die overblijven moeten volledig aangelegd worden: het spreekt vanzelf dat, gezien de grote snelheid, het profiel en de seinrichting aan nieuwe normen zullen moeten voldoen.

Met de verwezenlijking van dat ontwerp zal het U.I.C.-basisplan echter nog niet ten uitvoer gebracht zijn. Ter wille van de veiligheid zullen de ingenieurs nieuw materieel moeten ontwerpen.

In de eerste plaats andere wagens, want wanneer men voor voertuigen die met niet meer dan 160 km/h rijden bij een asbelasting van 20 ton blijft, zal men die belasting in het stelsel van de zeer grote snelheid (tot 300) tot 16 ton moeten verminderen. Dit in de veronderstelling dat de goederentreinen tegen hoge snelheid zouden rijden.

Om het verkeer spoor-weg uit te breiden — en dit is wat de U.I.C. beoogt: de continue vervoerketens — zullen de ingenieurs, zelfs bij een werkelijk groter vrijruimteprofiel, rekening moeten houden met de opleggers die steeds omvangrijker worden.

De tractie-elementen zullen vanzelfsprekend in vermogen toenemen; en nagenoeg al de nieuwe eenheden zullen rijden op eenzelfde energiebasis die, in overeenstemming met de wens van de U.I.C., in alle opzichten gunstig is voor het milieu.

Het Europees net

Alle Europese netten samen waarop het basisplan betrekking heeft, hebben 250.000 km lijnen in totaal.

De 40.000 kilometer hoofdlijnen vertegenwoordigen daarvan dus 16%. Twintigduizend kilometer nog slechts 8%. Veertienduizend kilometer aan te passen sporen nog enkel 5,5% en de 6.000 kilometer nieuwe sporen zelfs geen 2,5% meer van het volledige net.

Bij de uitrusting van de lijnen moet er rekening worden gehouden met de door de UIC vastgestelde frequentie-richtgetallen: 200 tot 220 treinen per dag voor dubbelsporige lijnen, 60 treinen per dag voor enkelsporige lijnen. Het spreekt vanzelf dat dit maar richtgetallen zijn en dat de juiste capaciteit voor elke verbinding afzonderlijk zal moeten bepaald worden.

Transportmiddelen en energie

De heren Goss en Mac Gowan, twee Amerikaanse professoren, hebben in 1973 voor de Intersociety Conference on Transportation een afdoend experiment verricht in verband met het vervoer.

Een traject: New York City - Washington DC, d.i. 220 mijl. Een beginsel: proefnemers gebruiken verschillende combinaties van vervoermiddelen om een zelfde traject af te leggen.

Een verbazingwekkend resultaat:

<i>Combinatie</i>	<i>Totale tijd</i>	<i>Verbruik per reiziger</i>
<i>Privé-auto</i>	<i>4u.40</i>	<i>16,10</i>
<i>Taxi/vliegtuig/taxi</i>	<i>2u.25</i>	<i>8,57</i>
<i>Metro /bus/vliegtuig/taxi</i>	<i>3u.40</i>	<i>7,82</i>
<i>Taxi/trein/taxi</i>	<i>3u.40</i>	<i>1,84</i>
<i>Metro/trein/taxi</i>	<i>3u.40</i>	<i>1,60</i>
<i>Taxi/bus/taxi</i>	<i>4u.35</i>	<i>1,54</i>

Besluit: het traject per privé-auto (beschouwd voor 1 reiziger, het geval van de zakenlui die zich voor hun werk verplaatsen), kost per gedeelte van 100 km tien keer meer aan energie dan hetzelfde traject per trein.

Het staat de reiziger vrij een zogenaamd snel vervoermiddel te kiezen... en de kosten ervan te dragen, hetzij rechtstreeks in de prijs van zijn benzine, hetzij onrechtstreeks, in wat de vervuiling ons kost zonder dat we er ons rekenschap van geven.

Maar morgen zal de trein vlugger zijn.



Investeren

Op grond van die enkele details zal de lezer moeten toegeven dat de netten die bij het basisplan betrokken zijn, zich op een grote krachtsinspanning voorbereiden. Aan de investeringen die thans worden toegekend en die de mogelijkheden soms te boven gaan, zullen er nieuwe moeten toegevoegd worden.

Zonder daarom pessimist te zijn kunnen we tenslotte zeggen dat de spoorweg van de toekomst slechts met de steun van de overheid tot stand zal kunnen komen. Alleen een globaal en in onderling overleg bepaald vervoerbeleid kan opnieuw tot een evenwicht leiden en werkelijk concurrerende voorwaarden scheppen.

Duitsland

Het gedeelte van het basisplan dat betrekking heeft op Duitsland is reeds een integrerend deel van een ruimer ontwerp voor de aanpassing van het net. De Duitse Bonds-spoorwegen zijn er in geslaagd dat ontwerp te doen opnemen in een „Leidraad voor het vervoerbeleid“ die door de Bondsregering werd opgesteld. In de toekomst wil de DB voor het oppervlakteverkeer zorgen „in nauwe samenwerking met het goederenwegverkeer“; dit zijn de woorden zelf van de heer H. Lehmann, Voorzitter van de Duitse spoorwegen.

Duitsland heeft het plan opgevat ook andere lijnen van zijn net aan te passen die niet in het basisplan zijn opgenomen. De DB kan die aanpassing echter rustig aanpakken: door nauw aan te leunen bij de gedachtengang van de U.I.C. betreffende het overleg onder de vervoerders, ziet ze de mogelijkheid om het vervoerbeleid te regulariseren, hierbij gesteund door de overheid.

Europa legt elk jaar ongeveer 2.000 kilometer nieuwe auto-wegen aan. Alles wel berekend kost de aanleg van een kilometer spoorweg voor zeer grote snelheden minder dan die van een kilometer autoweg met vier rijstroken op een tamelijk heuvelachtig terrein. Men zou daaruit kunnen besluiten dat, mocht de overheid een einde maken aan de huidige voorrang van de weg op het spoor, ten hoogste vijf jaren zouden volstaan om het Europees basisnet aan te leggen.

In België

Een van de 58 belangrijke zones van het plan vormt op de Belgische landkaart een vierhoek met als hoeken Gent, Antwerpen, Luik en Charleroi.

Het basisnet zelf weeft over onze provincies een ster met Brussel als centrum; er vertrekken lijnen naar Rijsel, Parijs, Amsterdam en Aken. De Belgische baanvakken van die verbindingen omvatten 386 kilometer nieuwe sporen die volledig moeten aangelegd worden. Het spreekt vanzelf dat zeer snelle treinen komende uit Londen of uit Parijs over die sporen het land volgens zijn aslijnen zullen kunnen door-kruisen.

Over de afstand Parijs-Brussel zal men 1 u. 30 doen, wat een tijdwinst van één uur betekent. Om de twee hoofdsteden te verbinden zullen de treinen een wijde boog maken over Rijsel en Doornik. Rijsel zal trouwens het kruispunt worden van drie grote assen: Frankrijk - België, Frankrijk - Groot-Brittannië en Groot-Brittannië - België.

Van Londen tot Brussel zullen de reizigers via de tunnel onder het Kanaal de huidige reisduur met bijna 6 uur kunnen verkorten.

Voor het verkeer met grote snelheid zal men bij het aanleggen van de sporen boogstralen van verscheidene kilometers in acht moeten nemen, zal de verkanting moeten aangepast worden ten einde de veiligheid en het comfort te bewaren en zal er een gloednieuwe seinrichting noodzakelijk zijn.

Op plaatselijk vlak zullen er belangrijke problemen moeten opgelost worden. Welk Brussels station zal de ZGS-treinen ontvangen? Zullen ze de Noord-Zuidverbinding gebruiken? Hoe gaat men dat probleem oplossen als men bedenkt dat men nu reeds de grondslag legt van een lijn omheen de hoofdstad om het gevaar voor oververzadiging op te vangen? Er zullen nog andere moeilijkheden rijzen daar België een dichtbevolkt land is.

Zoals U ziet, vergt de uitvoering van het Europees basisplan niet alleen de vernieuwing van de infrastructuur, maar raakt ze tevens diepe grondslagen van de spoorweg zelf. We gaan naar een volledige omschakeling van de spoorweg.



zero-groei voor de auto

In haar nummer van 17 oktober 1973 publiceerde de krant Le Monde onder de handtekening van Philippe Saint-Marc, professor aan het „Institut d'études politiques de Paris”, het artikel dat wij hier overnemen.

De internationale gebeurtenissen die zich voordeden op het ogenblik dat de tekst van de pers kwam, zijn er de oorzaak van dat bedoeld standpunt een nog ruimere weerklank heeft.

De aangehaalde cijfers hebben uiteraard betrekking op Frankrijk. Daar het probleem van de auto niet minder acuut is in België, kan de lezer zonder moeite de door de auteur ontwikkelde oplossingen op ons land toepassen. Om de auteur niet te „verraden”, nemen wij zijn tekst woord voor woord... en zonder commentaar over. Is de tekst op zichzelf immers niet puntig genoeg?



De auto is het meest opvallende voorbeeld van de dramatische gevolgen van een uiterst snelle groei, waar nog voortdurend naar gestreefd wordt, wat het de mens ook mag kosten.

Sinds enkele jaren beleven wij een abnormale versnelling van de produktie. In vijf jaar tijds, van 1962 tot 1967, stijgt ze met 1/3, wat 470.000 voertuigen per jaar vertegenwoordigt. Maar van 1967 tot 1972 maakt ze een „sprong voorwaarts“ en groeit met 2/3 aan, d.i. elk jaar 1.320.000 voertuigen meer. Indien dat ritme volgehouden werd, zou Frankrijk op het einde van de eeuw jaarlijks 40 miljoen auto's en vrachtauto's vervaardigen: tweemaal het huidige park. Tijdens de laatste tien jaar is dat park trouwens verdubbeld. Indien het aldus om de 10 jaar bleef verdubbelen, zouden wij op het einde van de eeuw... 120 miljoen vrachtauto's en auto's hebben.

Van 1971 tot 1973 is het aantal jaarlijks op stapel gezette autowegen meer dan verdrievoudigd. Dergelijk ritme, nl. een verdrievoudiging om de 3 jaar, zou tot gevolg hebben dat men vanaf het jaar 2000 ieder jaar 4 miljoen km autowegen zou beginnen aanleggen.

Dergelijke waanzinnige perspectieven tonen aan dat het onmogelijk is het huidige expansieritme vol te houden van de activiteiten die met de auto verband houden. Een of andere dag zullen zelfs de hevigste voorstanders van de auto verplicht zijn, het groeipercentage ervan af te remmen, met het oog op de rampen waartoe hij zal voeren. Waarom zou men, alvorens er zich catastrofes voordoen, niet meteen voor de auto het beleid van de „zero-groei“ invoeren?

Een kankergezweel

In ons vervoerbeleid werd een zeer zware vergissing begaan, er werd immers geen rekening gehouden met de respectieve kosten van het spoor en de weg op het vlak van de veiligheid, de verontreiniging, de vernietiging van het leefmilieu en het energieverbruik.

Op die verschillende gebieden zijn de kosten van de weg, vergeleken met het spoor, verbijsterend hoog en zullen ze zeer snel aangroeien, indien de voortwoekering van de auto niet zeer sterk wordt vertraagd en vervolgens tot stilstand wordt gebracht.

Het grootste gevaar voor het leven van de Fransen is niet de atoombom, maar de auto. Elk jaar doodt hij, in Europa alleen al, meer mensen dan de bom van Hiroshima. Sinds de bevrijding heeft hij meer Fransen gedood dan Hitler en heeft er meer gewond dan de oorlog van 1914. Hij doodt 16.000 personen per jaar; — een stad als Rambouillet — en verwondt er 390.000, de bevolking van Bordeaux. Indien die ongevallen met het huidige ritme blijven stijgen, zal de helft van de kinderen die thans geboren worden, door de weg gedood of gewond worden. Het spoor doodt 56 maal minder dan de weg en verwondt 1.200 maal minder...

Door het krachtige mengsel van gifstoffen dat hij verspreidt — kooloxyde, stikstofoxyde, lood, benzopyreen, roet en asbest — is de auto één van de hoofdoorzaken van de stadsziekten. Hij is verantwoordelijk voor 2/3 van de verontreiniging van de atmosfeer. Hij maakt ons ook armer door een onherstelbare vernietiging van het leefmilieu. De spoorwegen beslaan in Frankrijk slechts een totale oppervlakte van 215 km², maar het wegennet heeft reeds meer dan 3.400 km² grond „verbruikt“: d.i. 16 maal meer en zoveel als de departementen van de Essonne, de Val d'Oise, de Hauts-de-Seine en de Seine-Saint-Denis samen. Het spoor en de weg vervoeren nochtans evenveel goederen. Indien wij in de komende 20 jaar een grond die schaars is, blijven verspillen in omvangrijke programma's



van bijkomende wegen, autowegen, ringwegen en parkeerplaatsen, zullen wij onze mooiste landschappen en onze rijkste gronden verkwisten.

Er is eenzelfde abnormale verspilling van de energie, waarvan het verbruik 6 maal hoger ligt voor het vervoer over de weg dan per spoor. Bovendien dreigen de benzine en de gasolie de komende jaren zelfs gerantsoeneerd te worden wegens een schaarste op wereldvlak. Het petroleumverbruik verdubbelt om de 10 jaar. Bij een dergelijk ritme zullen de thans bekende wereldreserves binnen 20 jaar uitgeput zijn.

Bevoordeling

Gezien de gevaren van die onbekende expansie, dient men dringend een andere weg in te slaan: de stabilisering.

In een eerste fase zou deze enkel betrekking hebben op de produktie van auto's en vrachtauto's; daarbij zou het Franse park nog met 900.000 voertuigen per jaar toenemen. In de tweede fase zou ook dat park gestabiliseerd worden.

Dat nieuw beleid behelst noch een door de overheid opgelegde rantsoenering noch beperkingsmaatregelen tegenover eventuele kopers. Het onderstelt alleen dat men de vraag naar auto's en vrachtauto's vermindert door ze duurder en minder noodzakelijk te maken.

Het komt er niet op aan de weg ten opzichte van de andere vervoermiddelen kunstmatig te benadelen, maar het gaat er alleen om een einde te maken aan de stelselmatige bevoordeling die de weg thans geniet. In de prijs van elk vervoermiddel moeten voortaan de kosten ervan voor de mens en voor zijn omgeving doorberekend worden, nl. door een belasting wegens onveiligheid en een belasting wegens hinder in te voeren. Alleen al door die werkelijkheidsgetrouwe prijzen in de transporten in te voeren zal er een zeer belangrijke herverdeling van het verkeer ten nadele van de weg worden teweeggebracht. Indien men enkel ongevallen op de weg in aanmerking neemt, bezorgt de weg de auto al een passief van meer dan 23 miljard frank per jaar, of 60% van de waarde van de autoproduktie.

Door de andere verplaatsingsmiddelen gerieflijker te maken zou men ook de behoefte aan auto's sterk kunnen verminderen. Een frequenter, comfortabeler en sneller gemeenschappelijk vervoer zou een cliënteel aantrekken dat thans bij gebrek aan beters zijn toevlucht neemt tot de auto. Het succes van de Metrolor in Lorraine wijst erop dat talrijke en snelle verbindingen tot een opvallende wederopbloei van het spoor leiden.

Zowel in de steden als voor de weekeindwandelingen zou de fiets een grote bloei kennen, mocht het gebruik ervan vergemakkelijkt worden door speciale verkeersgangen en, op de buiten, door fietspaden. In de V.S. zijn er 80 miljoen fietsers, of 45 miljoen meer dan in 1960. Vorig jaar hebben de Amerikanen meer fietsen dan auto's gekocht. Boston, Chicago, San-Francisco en Washington hebben al routes ingericht die enkel voor fietsers bestemd zijn.

Door de expansie van de vraag naar het vervoer te land over te brengen naar het spoor, de fiets en de aak, zal men een einde maken aan de abnormale woekering van de auto. De auto zou dan een meer beperkte, maar nog belangrijke plaats kunnen behouden. Hij zou die plaats daarentegen verliezen, indien de „lobby“ van de auto zou blijven leiden tot een onbeperkte aangroei die fataal zou nopen tot oplossingen waarbij hij op drastische wijze verboden wordt.

Maar zal de regering tijdig de nodige voorzorgen willen nemen en tijdig willen optreden, of zullen alleen rampen ons de weg wijzen?

37.000 TON INEENS

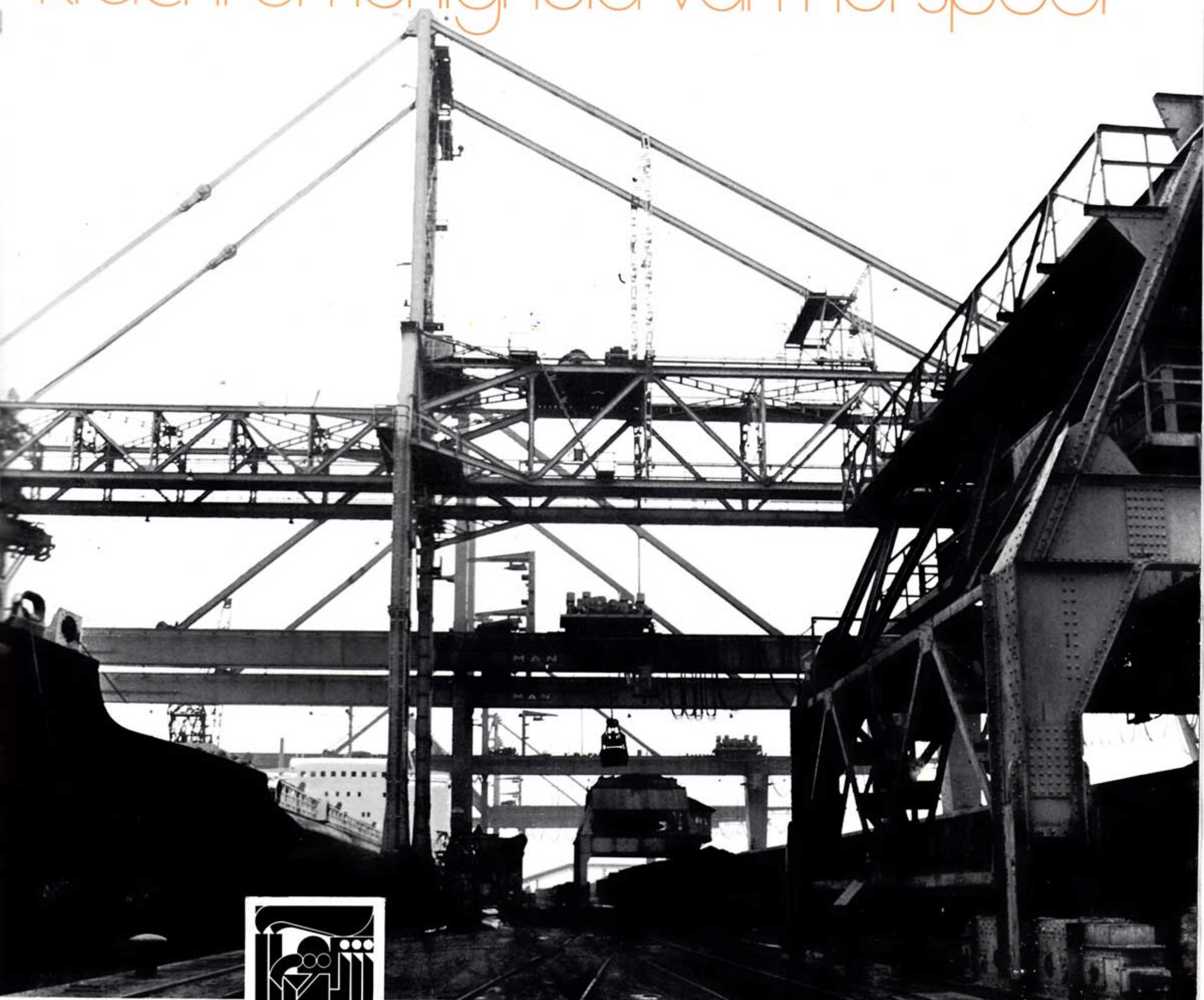
Wat zou U zeggen van een trein van 15 kilometer? Zijn locomotief zou zich voorbij de perrons van Brussel-Zuid bevinden wanneer de laatste wagens onder de verbaasde blikken van enkele reizigers het station Halle zouden binnenrijden. Een flink wandelaar, die van de laatste buffer vertrekt, zou er ten minste 2 uur 30 overdoen alvorens de kop van dat stel van nagenoeg 1.300 wagens te bereiken.

Indien een of andere leuke spoorwegman het niet op een bepaalde dag met reclaimedoeleinden organiseert, zal de trein nooit bestaan. Hij is te lang voor de Belgische lijnen en voor de dicht op elkaar volgende seinen, hij is te zwaar voor het gebruikte tractiematerieel en hij is zelfs niet denkbaar in de grote

landen — URSS, Canada VS — waar de langste wagenstellen uit hoogstens enkele honderden wagens bestaan. Men kan zich daarentegen 37 treinen voorstellen die elk uit 33 wagens zijn samengesteld. Elke dag rijden dergelijke convooien over het Belgisch net. Bovendien moeten die treinen tegelijk met het gebruikelijk verkeer rijden en moeten de 1.221 wagens waaruit ze samengesteld zijn, hun vervoeropdracht in 3 dagen ten uitvoer brengen. Met andere woorden: ze beschikken over 72 uren om hun omloop af te sluiten.

Een onoplosbaar hersenbrekertje? Nee. De spoorwegen waren tegen die toestand omstreeks 20 december opgewassen.

kracht en lenigheid van het spoor





Amerikaanse steenkool

De „Atherstone“ en de „Naes Comet“, twee schepen afkomstig uit Amerika, brachten cokeskool naar België. Ze hadden aan kaai 232 te Antwerpen aangelegd, onder de reusachtige kranen van Stocatra. In hun ruim, verscheidene duizenden ton goederen, waarvan de spoorweg er zelf 36.500

ton moest vervoeren naar vier ondernemingen: 17.000 voor Anderlues, 11.300 voor Tertre, 4.200 voor Thy-Marcinelle en 4.000 voor de firma Boël. Laten wij geen overhaastige conclusies trekken door op de data te speculeren: die aanvoer maakte deel uit van een algemeen plan dat in de loop van de vorige zomer werd uitgewerkt. De energiecrisis, die heel wat later uitbrak, had dus met die massale aanvoer niets te maken.

In werkelijkheid stuiten wij hier op één van de belangrijkste problemen van een dergelijk vervoer. Wanneer een groothandelaar een overzeese bestelling doet, kan hij geen keurig verdeelde levering verwachten. De planning zelf van de levering is innig verbonden met het aantal beschikbare koopvaardij-schepen en de verdeling in België is voor een juiste timing afhankelijk van de klimatologische omstandigheden: wegens onweren en stormen lopen de schepen vaak vertraging op.

Kaai 232

Tijdspanne waarin de schepen door Stocatra werden gelost: 2 tot 3 dagen. Opslorpingscapaciteit van de ondernemingen waarvoor de goederen bestemd waren: 1.500 ton per dag te Thy-Marcinelle en Boël, dubbel zoveel te Tertre en Anderlues.

Er was echter geen sprake van om aan Antwerpen een bijkomende termijn te vragen: de wegen van de rendabiliteit zijn recht en niet te betwisten.

Drie factoren maakten het probleem van het vervoer nog ingewikkelder. Op de eerste plaats, het gebrek aan locomotieven in die periode (20-22 december, U herinnert het zich wel) waarin de vraag naar tractiematerieel zeer groot was: speciale treinen vertrekken naar de wintersportplaatsen. Men moet ze wel laten voortslepen door het beschikbare materieel.

Vervolgens was er de moeilijkheid — die groter was dan gewoonlijk — om stortwagens te vinden op het ogenblik dat het seizoenverkeer van bieten zijn hoogtepunt bereikte. Tenslotte waren er nog de problemen die zich voordeden bij het lossen van de goederen bij de geadresseerden, waar die steenkooltreinen samen met het dagelijks verkeer aankwamen. Uiteraard waren de losinstallaties maar geschikt om een regelmatig verkeer, en zulks binnen bepaalde grenzen, op te vangen.

37 treinen

Toen het eerste schip aan de kaai had aangelegd, zetten de kranen van Stocatra zich in beweging. De reusachtige grijpers, die 15 ton in één keer

kunnen verplaatsen, doken in het ruim en haalden hun voorraad steenkool op. De ene gingen naar de aken toe die om het schip heen lagen, de andere trokken zich achteruit naar de kaai om de wagens te vullen.

Het ritme was ongelijk, naargelang van het geval. Wij konden zien hoe één van de kranen haar lading zo maar op de wagen neerliet, terwijl een andere opening boven een silo, die eruit zag als een helm die boven op de wagen-groepen was gezet. Wanneer die silo gevuld was, opende men sommige tremels, om de lading goed te verdelen over heel het oppervlak van de langste voertuigen.

Toen elke wagen binnen de toelaatbare grenzen geladen was, verplaatste een kleine tractor de wagen-groep. Tenslotte bracht een locomotief op het einde van de kaai de convooien rechtstreeks ter bestemming of naar een vormingsstation waar de wagen-groep zou wachten op de toelating om naar de losplaats te vertrekken.

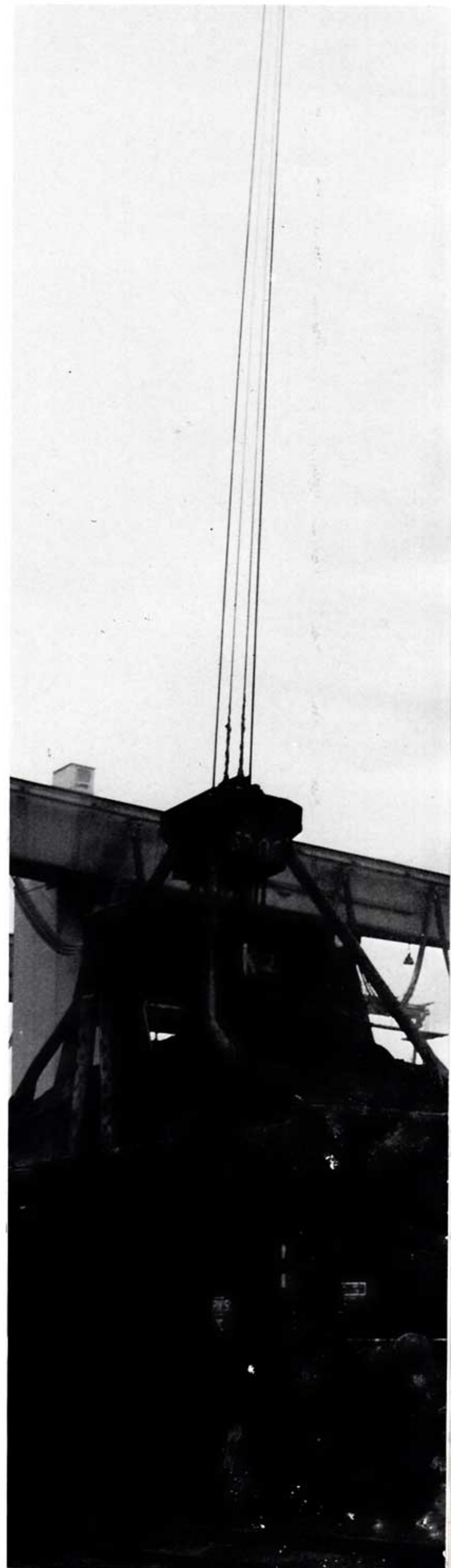
We gaan niet nader in op de termijnen van het plan dat door het verdelingsbureau en de dispatching werd opge-maakt. Laten we heel eenvoudig ver-melden dat men enerzijds meer dan 1.000 stortwagens naar Antwerpen moest brengen (waaronder een be-paald aantal OAES-draaistelwagens of EAOS-wagens, waarover wij in een recent nummer hebben gesproken), en dat men anderzijds de beladen treinen tussen het gewoon verkeer in moest laten rijden en tegelijk rekening moest houden met de mogelijkheden van de geadresseerden.

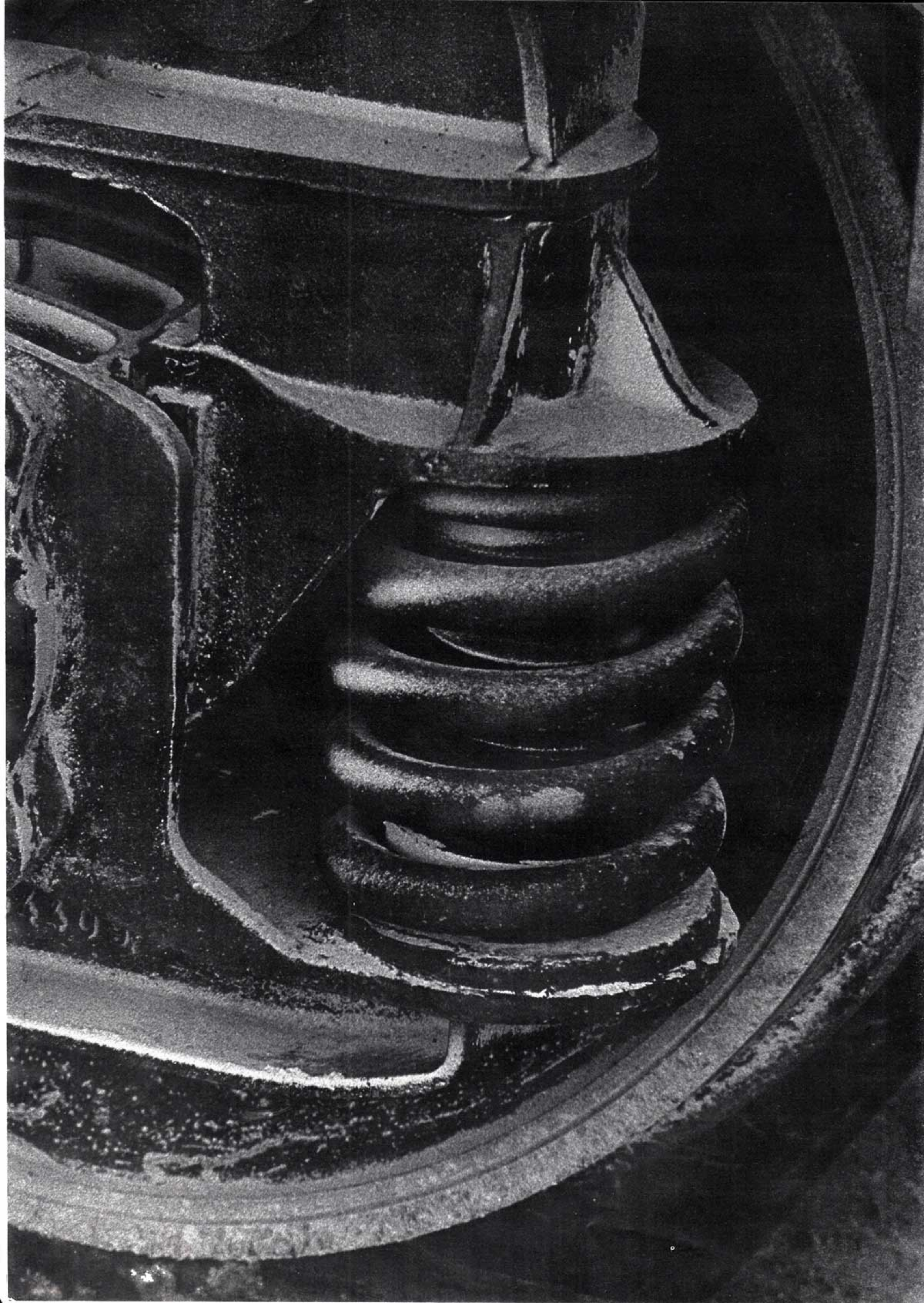
Nog steenkool

Dat is geen uniek geval.

Vóór het einde van het jaar 1973 legde een ander schip van 57.000 ton op zijn beurt aan. In januari van dit jaar ging het om 45.000 ton. Telkens heeft het spoor zich met de verdeling van een weinig meer dan de helft van die ladingen belast, op grond van vrij veranderlijke gegevens: distributiemogelijkheden, beschikbaar materieel, ton-nages, ...

Welke conclusie moeten wij daaruit trekken? Heel eenvoudig. Op kaai 232, te Antwerpen, lost Stocatra honderd-duizenden ton erts. Volgens de bestellingen vervoert de spoorweg er min of meer omvangrijke gedeelten van, waarbij hij volgens een soepel plan uit de voorraden put. De Amerikaanse steenkool kon echter niet opgeslagen worden. Men diende dus onverwijld te handelen. De N.M.B.S. heeft dit ge-daan en heeft daarbij eens te meer aangetoond over welke uitgebreide mogelijkheden ze beschikt.





De gecombineerde reizen auto-spoorweg zijn hoe langer hoe meer in de mode gekomen. De toeristen hebben begrepen dat de autoslaaptreinen hun een onvergelijkbaar voordeel bieden: geen vermoeienis of risico op het grootste gedeelte van het traject, een grote mobiliteit ter plaatse, aan het stuur van hun eigen wagen.

Op de verschillende autoslaaptreinverbindingen — naar Duitsland, Italië, Zwitserland, Oostenrijk, Joegoslavië en Frankrijk — hebben de spoorwegen in 1973 nagenoeg 93.000 reizigers vervoerd, d.i. een stijging van 14% ten opzichte van 1972. Terzelfdertijd werden er 28.144 particuliere auto's vervoerd (12% meer dan het jaar tevoren).

Tussen 1970 en 1972 had het reizigersverkeer een globale stijging van 6,5% gekend. Dit keer stijgt het in één jaar tijds met meer dan het dubbele.

Welke oorzaken kan men vinden voor die plotselinge vooruitgang? Een beter seizoen, een meer overtuigende reclame? Of gewoon een evolutie in de reisgewoonten?

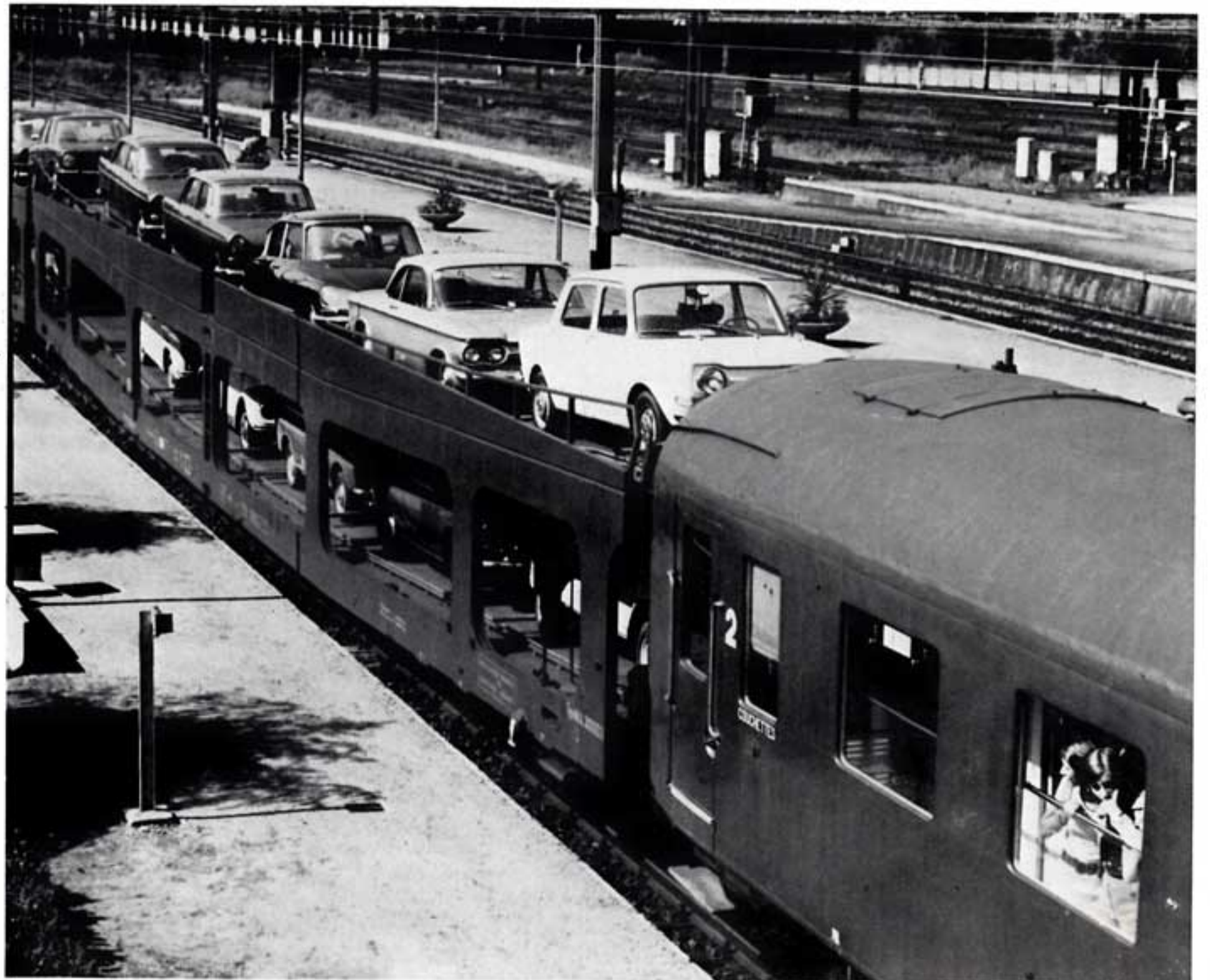


autoslaaptrein groeiend succes



Men kan in ieder geval stellen dat de Belgische toeristen van Frankrijk houden. Bij vertrek uit Schaarbeek en Bressoux is het verkeer naar het Zuiden, (Avignon, Narbonne, enz.) respectievelijk met 9% en 30% toegenomen. Andere bestemmingen hebben daarentegen minder bijval genoten: de lijn Brussel - Ljubljana, bijvoorbeeld, schonk de gebruikers geen volledige voldoening meer. Daarom werden er daaraan op de jongste Europese Reizigerstreindienstconferentie aanzienlijke wijzigingen gebracht: een meer praktische dienstregeling (zie ons nummer 5/73), globale prijzen waarin de maaltijden begrepen zijn...

In feite behoren de autoslaaptreinverbindingen tot een zeer onvaste markt: zoals de kledingssector, heeft het toerisme ook zijn „modes" waardoor de nauwkeurigste ramingen de bal mis kunnen slaan. Zal het autoslaaptreinverkeer in 1974 dezelfde vooruitgang boeken? Het valt te verwachten, de dag waarop wij voor de petroleum het volle pond zullen moeten betalen.





PARIJS-FOS: GLOBALE PRIJS TREIN + BED

De streek van Fos-sur-mer (Middellandse Zee) kent thans een belangrijke industriële ontwikkeling. Ze zal weldra een van de actiefste en modernste gebieden van het zuiden van Frankrijk zijn.

Wie over industrie en economische verbindingen spreekt, denkt aan vervoer. Ondernemingshoofden en deskundigen o.a. zullen meer dan eens de gelegenheid hebben om er naartoe te gaan.

Voor hen heeft de S.N.C.F. op de dagelijkse verbinding Parijs-Marseille een slaaprijtuig met 20 individuele cabines ingelegd.

Daarbij komt weldra een dienst voor autoverhuur „trein + auto” dank zij welke de belanghebbenden in de industriële ontwikkelingszone naar believen zullen kunnen rondrijden.

De gebruikers van de verbinding genieten een forfaitaire prijs „trein + bed” die geldig is bij vertrek uit Parijs.



ZOMERVAKANTIE

Men denkt er al aan. En het is tijd. Elk jaar moeten zij die te laat een beslissing hebben getroffen, hun reis zelf organiseren en ingewikkelde en vaak vermoeiende oplossingen uitdenken: want de reisbureaus delen zeer vroeg mee dat alles volgeboekt is.

Welke vakantie verkiest U? Hoeveel kilometer denkt U af te leggen? In welke mate wenst U ontspannen en comfortabel te reizen?

Het volstaat niet zich een voorstelling te maken van wat uw vakantieoord zou kunnen zijn, maar ook van de manier waarop U er zonder moeilijkheden, zonder problemen en zonder risico's kunt geraken.

De trein is bijzonder geschikt voor hen die zowel eens andere gedachten als andere lucht willen hebben. Hij belet U overigens niet ter plaatse over veel bewegingsvrijheid te beschikken, aan het stuur van uw wagen: hij vervoert uw auto samen met U.

Maar opgelet! Doe spoedig een keuze: men verdringt zich om de plaatsen in de autoslaaptreinen.

De spoorwegformule „alles inbegrepen” wordt door Railtour en FTS aangeboden. In hun programma's hebben die twee groothandelaars voor alles gezorgd: reis, huisvesting, maaltijden en duizend andere kleine diensten die U ter plaatse op prijs zult stellen. Eens uw beslissing getroffen, hoeft U enkel nog de zomer af te wachten: dat is eenvoudiger en veiliger.



OPHANGING MET HANGDRADEN IN ITALIE

Bij een groeiend aantal spoorwegnetten begint de ophanging met hangdraden ingang te vinden. De ingenieurs die het systeem hebben bestudeerd, hadden aanvankelijk twee oogmerken: het verhogen van de snelheid van de treinstellen zonder afbreuk te doen aan hun veiligheid, enerzijds; het verbeteren van het comfort van de reizigers door een geringere zijdelingse verplaatsing in de bogen, anderzijds.

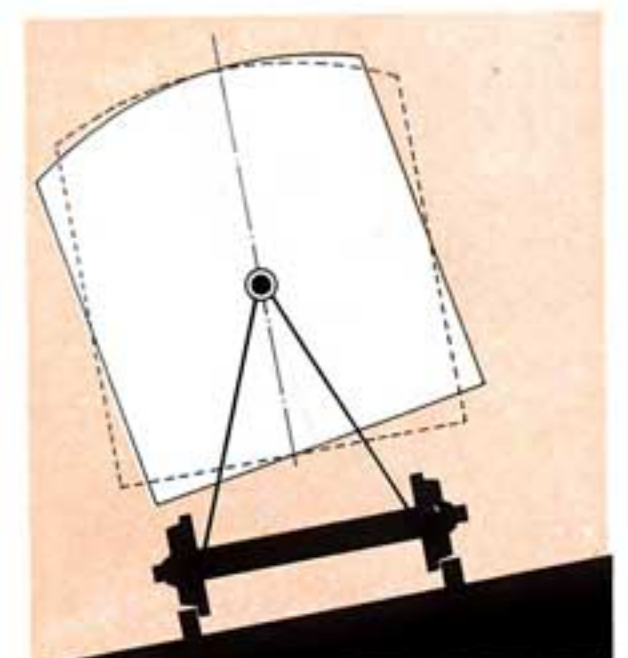
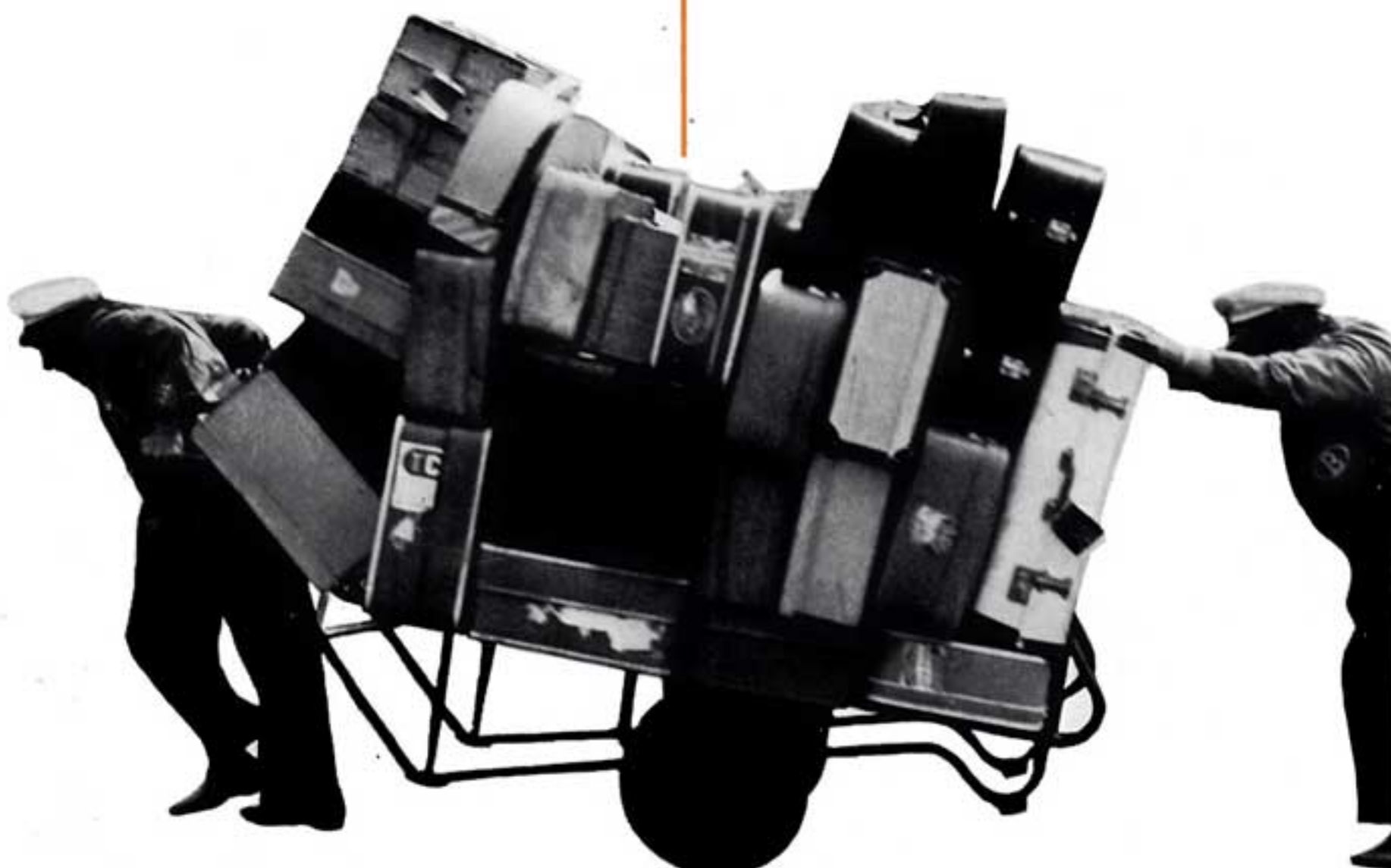
Iedereen weet dat wanneer een trein tegen een bepaalde snelheid een bocht neemt, hij, net als elk ander voertuig, onderhevig is aan de middelpuntvliedende kracht. Een rechtstreeks en merkbaar gevolg daarvan is dat de reizigers min of meer bruusk verplaatst worden naar de wanden toe aan de buitenkant van de boog. Een ander gevolg van de middelpuntvliedende kracht: bochten mag men niet vlugger dan tegen bepaalde snelheden nemen opdat de hellingshoek het kritieke punt niet zou overschrijden.

Om een ophanging met hangdraden te verwezenlijken brengt men vooreerst het zwaartepunt van de rijtuigen zo dicht mogelijk bij het niveau van het spoor. Vervolgens plaatst men het rijtuig op zijn draaistellen op punten die boven het zwaartepunt liggen. Men kan die punten door een ingebeelde as verbinden. Een as waarrond het rijtuig zoals een slinger of een balans kan draaien.

Laatste werk voor de ingenieurs: de schommelingen tot een betrekkelijk kleine hoek beperken en de compensaties bedenken die nodig zijn voor het comfort van de reizigers. In de bogen heeft de middelpuntvliedende kracht op de rijtuigen met ophanging door middel van hangdraden een nieuwe uitwerking: het voertuig draait om zijn as, helt over naar de binnenkant van de boog en de reizigers volgen een beweging zoals een specialist in de bewegingsleer deze tekent; een natuurlijke beweging waardoor hij het evenwicht niet dreigt te verliezen.

Het comfort wordt erdoor verbeterd. De snelheid kan zonder enig risico met 30% worden verhoogd. De inspanning loont dus de moeite.

De Italiaanse spoorwegen beëindigen de proeven met hun treinstel met ophanging door middel van hangdraden aanzienlijk later dan de Fransen die het probleem reeds sedert 10 jaar bestuderen. De commercialisering van die rijtuigen vergt nog slechts enkele maanden: weldra zullen de eerste rijtuigen van dat type op de Italiaanse lijnen lopen. Ze zullen snelheden van 250 km/h kunnen ontwikkelen zonder dat de infrastructuur of de motor daartoe moeten gewijzigd worden.



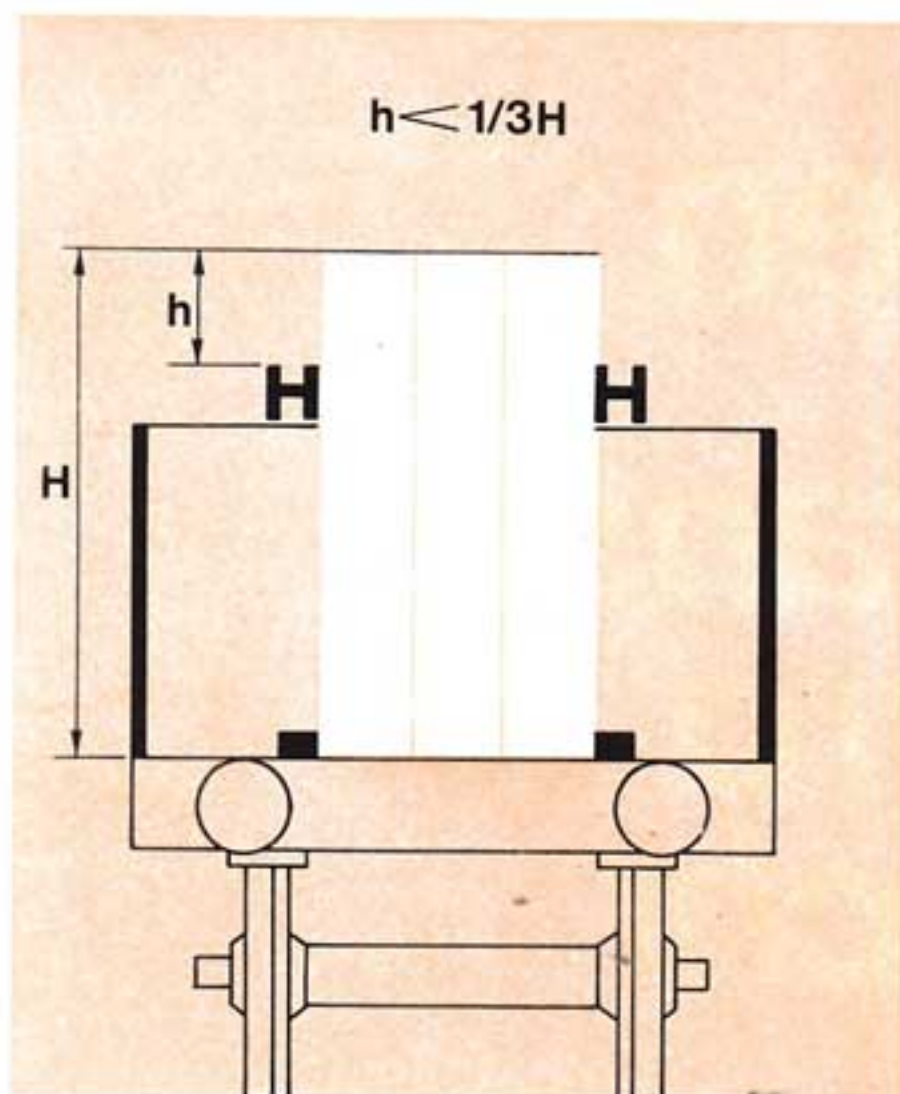


VOOR HET VERVOER VAN GLAS

Een specialist heeft er ons opmerkzaam op gemaakt: wij hebben op blz. 21 van ons nummer 1/73 een foutief schema afgedrukt. Handelend over de tremelwagens voor het vervoer van glas, spiegelglas en marmer toonden wij op een rode achtergrond hoe twee verschillende ladingen — de ene voorgesteld in het blauw, de andere in het wit — door middel van langsbalken op de wagen konden vastgezet worden.

Door te veel symbolen te gebruiken kan men de lezers misleiden. De voorgestelde ladingen overschreden uiteraard het gebruikelijk laadprofiel van de spoorwegen.

Om onze fout te herstellen en de ideeën opnieuw te ordenen, publiceren wij hier een technische fiche betreffende het laden van heugelwagens en wij hopen dat de geïnteresseerde lezers ons willen verontschuldigen.



Redactie:
Frankrijkstraat, 85
1070 Brussel
Tel. 02/23.80.80, toestel 2670
Lay-out: P. Funken, Brussel
Drukkerij: n.v. Omega, Antwerpen

Foto's:
Publiciteit N.M.B.S.: 1, 9, 10, 11
Alain d'Espa: 7, 8
F. Cornelis: 12
Cinefoto N.M.B.S.: 13, 14

Deze uitgave geschiedt ongerekend de bestaande tarifaire beschikkingen en dienstregelingen en hun latere wijzigingen.
Verantwoordelijke uitgever:
P. SERGYSELS - BRUSSEL.



EEN BROCHURE VOOR DE UITVOERDERS

U voert uw produkten uit.

U vertrouwt het vervoer ervan toe aan de spoorweg.

Maar welke documenten moeten er bij de zending gevoegd worden?

Op welke gegevens zullen de controles betrekking hebben?

Waar kan men die inlichtingen inwinnen?

Bij het verzendingsstation uiteraard. Daar zal men elke bijzonderheid regelen in uw belang. U zou nochtans heel wat tijd winnen, mochten al die documenten in uw kantoren worden klaargemaakt.

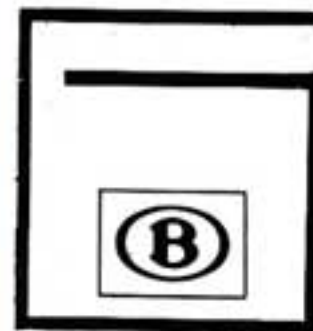
Een brochure zal U daarbij helpen. Ze komt terzelfdertijd van de pers als onderhavig nummer van Spoornieuws.

Naast inlichtingen van algemene aard betreffende de douane en de belastingen, vindt U er de lijst van de documenten die bij elk type van zending moeten gevoegd worden, en talrijke bijzonderheden betreffende dezelfde documenten (hoe ze moeten ingevuld worden, waar men ze kan aanschaffen, aan wie ze moeten afgegeven worden, enz.).

Bedoelde brochure is verkrijgbaar, hetzij in de stations, hetzij op het volgende adres:

N.M.B.S.
Handelsdirectie
Bureau 63.21 - sectie 56
Frankrijkstraat 85
1070 Brussel.

Een postkaart, enkele woorden en U ontvangt ze per kerende post.



STOOKOLIE: DE RECORDS VAN 1973

Bepaalde vervoerrecords blijven lange tijd ongeëvenaard. Andere worden geregeld gebroken en uit die vooruitgang blijkt dat de desbetreffende markt gezond is.

Aldus bereikte het verkeer van zware stookolie naar de elektrische centrales in december 1971 het plafond van 107.000 ton. Men diende tot maart 1973 te wachten alvorens dat maximum 110.000 ton werd, en dus iets hoger — weliswaar niet veel — kwam te liggen.

Indien men bij de elektrische centrales de industriële ondernemingen voegt die per spoor met stookolie worden bevoorrad, is het verschijnsel omgekeerd. Het voorlopige record van 207.000 ton in december 1972 bleef niet lang overeind: 7 maal op de eerste tien maanden van 1973 heeft de vervoerde totale hoeveelheid dat cijfer overschreden en ze heeft in oktober een plafond van 263.000 ton bereikt. Zulks betekent een weinig meer dan 10.000 ton (10 treinen) per werkdag.

Zal de energiecrisis die cijfers grondig beïnvloeden? Men heeft overigens vastgesteld dat het steenkolenvervoer bij vertrek uit Antwerpen op zijn beurt verbazingwekkende hoogtepunten heeft gekend.

Een verschijnsel dat misschien de voorbode is van een nieuw evenwicht.

INTERNATIONALE CONGRESSEN



Per trein reizen congresleden snel, veilig, comfortabel, naar de grote Europese centra van internationale bijeenkomsten.

Ze genieten bovendien een vermindering van 20 tot 35% op de prijs van de reis, indien de organisator een aanvraag doet bij de spoorwegen van het land waar het congres wordt gehouden.

 **BRUSSEL**
KOPENHAGEN 

per slaapwagen

TEN *Trans
Euro
Nacht*

*meer dan 1000 km
in één nacht*

VANAF: 2.435 F.
BRUSSEL ZUID V.18H09
KOPENHAGEN A. 9H01

