



De NMBS blaast 75 kaarsjes uit Een kleurrijke verjaardag

Op 23 juli 1926 ontstond de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, bijna honderd jaar na de geboorte van de eerste spoorweg in België, met als hoofdtak het exploiteren van het spoorwegnet van de Staat voor een periode van 75 jaar. Sindsdien heeft de NMBS niet opgehouden met haar net te moderniseren en aan te passen aan de evolutie van het economische en sociale leven van het land.

In oktober 1992 werd ze voor onbepaalde duur omgevormd tot een naamloze publiekrechtelijke onderneming. Op dit nieuwe elan zet de NMBS haar ontwikkeling verder en keert ze zich resoluut naar de toekomst.

75 jaar, zoiets moet gevierd worden! Bij deze gelegenheid zal de NMBS vanaf de lente een waaier van activiteiten voorstellen die tot de herfst zowat overal in het land zullen plaatsvinden. De festiviteiten zullen in Brussel van start gaan met "Feest in Brussel-Zuid" op 5 en 6 mei. Tijdens deze twee dagen zijn er verschillende tentoonstellingen en animaties in het station Brussel-Zuid en in de ateliers van Vorst. Het zal voor het grote publiek de ideale gelegenheid zijn om de geschiedenis van de Belgische spoorwegen te (her)ontdekken doorheen de 75 jaren dat de NMBS al bestaat.

De data van 5 en 6 mei zijn niet zomaar toevallig gekozen: het betreft de verjaardag van de eerste treinreis tussen Brussel en Mechelen.

Of de bezoekers nu amateurhistorici zijn of spoorwegfanaten, pendelaars of gelegenhedsreizigers, jong of oud, ze zullen doorheen een circuit van activiteiten kunnen sporen en zo hun eigen interessegebieden ontdekken.

Het programma van deze manifestatie bundelt verschillende aspecten – ludiek, pedagogisch en attractief – om zo de bezoeker in een uitermate aangename en



gezellige sfeer onder te dompelen. De focus valt hierbij op de ontwikkeling van de NMBS in al haar facetten en, meer algemeen, het nieuwe elan van de spoorwegen.

Bij het begin van het derde millennium wil de NMBS meer dan ooit haar bijdrage in de mobiliteit een grote dynamiek geven. De trein presenteert zich vandaag als een efficiënt element om het probleem van onze dichtslibbende steden op te lossen. Daarom vernieuwt de maatschappij geleidelijk haar park van rollend materieel en moderniseert ze de onthaalinfrastructuur om haar klanten optimale reisomstandigheden en een kwalitatieve service te kunnen aanbieden.



“Feest in Brussel-Zuid” tijdens het weekend van 5 en 6 mei

Het evenement in de coulissen van het spoor

De trein heeft steeds tot de verbeelding gesproken bij jong en oud, bij verzamelaars of gewone nieuwsgierigen. Sinds hun ontstaan zijn de Belgische Spoorwegen en de NMBS steeds nauw verbonden geweest met het leven van de inwoners van dit land. Artiesten, tekenaars, cineasten hebben de trein in hun werk gebruikt. De NMBS is meer dan een onderneming die een dienst van openbaar vervoer aanbiedt: zij behoort in zekere zin tot het collectieve onderbewustzijn van iedereen. Het is ook dat wat men zal kunnen herontdekken in de loop van deze 75ste verjaardag.

Ter gelegenheid van “Feest in Brussel-Zuid” op de sporen 3 en 4 om de allermooiste stoomlocomotieven van dichtbij te zijn samen met de magnifieke diesel- en elektrische treinen van vroeger en nu. Hopelijk kunnen voor deze verjaardag ook de prestigetrein van de koningen Leopold II en Leopold III aan het publiek getoond worden. De toeschouwer zal verschillende maquettes, oude voorwerpen en ook materieel kunnen bewonderen bij het bezoeken van de historische tentoonstellingen en tegelijk de perspectieven van het spoor en de laatste technologische vernieuwingen kunnen ontdekken.

Bovendien zal er een bijzondere atmosfeer heersen in het hst-onderhoudsatelier in Brussel-Vorst. Dit atelier zal uitzonderlijk voor het publiek worden opengesteld tijdens het eerste weekend van mei, en thematisch worden ingericht in functie van het evenement. Dit alles zal worden becommentarieerd door vertegenwoordigers van de NMBS. Zij zullen aan gepassioneerden en liefhebbers van het spoor anekdotes vertellen en informatie verstrekken. Het volledige bezoek duurt ongeveer anderhalf uur en zal het mogelijk maken om alle onderhoudstechnieken van de hogesnelheidstreinen te ontdekken in een atelier dat de vooruitgang op de voet volgt. Een gratis pendeltrein zal om de twintig minuten heen en weer rijden tussen Brussel-



Zuid (spoor 3) en Brussel-Vorst. Het laatste vertrek is gepland om 17.45 uur in Brussel-Zuid.

Wedstrijden en spelletjes voor jong en oud zullen gedurende deze twee feestdagen worden georganiseerd op de verschillende tentoonstellingsplaatsen. Er valt heel wat te winnen: reizen met Thalys, Eurostar en TGV, tal van Passen (Go Pass, Multi Pass, enz.), en nog veel meer,...

Bruisend van ideeën en met de blik naar de toekomst gericht: in het kader van de mobiliteit en de flexibiliteit, bestaat de uitdaging erin om zich zo snel en zo eenvoudig mogelijk te kunnen verplaatsen over eender welke afstand, en daarbij de ongemakken van het verkeer, de files aan het loket, ... te vermijden. De hogesnelheidstrein, ontstaan in de jaren '80 in Frankrijk, heeft het niet alleen mogelijk gemaakt om deze uitdaging in te lossen maar speelde ook perfect in op de technologische vernieuwingen. Helemaal mee op het spoor van de vooruitgang presenteert hij zich vandaag als een van de veiligste en meest milieuvriendelijke snelle transportmiddelen. De liefhebbers (snelheidsfreaks of personen voor wie het de eerste keer is) zullen de kans krijgen om een stap te zetten aan boord van een van deze treinen en hun hogesnelheidsdoop krijgen, om het met beeldspraak uit het luchtruim te zeggen. De NMBS raadt wel aan om zo snel mogelijk plaatsen te kopen, aangezien het beschikbaar aantal zitjes beperkt is. De tickets zijn vanaf 5 april 2000 te koop in alle stations van het land, aan de prijs van 200 frank voor een doop in 1ste klas en 150 frank in tweede klas. (Er zijn een pak dopen op zaterdag en nog enkele op zondag.)

Als echte "controletoren" voor het spoor, beheert de seinpost dagelijks de verplaatsingen van 1.100 treinen die door het station rijden.

In 20 minuten en alleen met inschrijving (in de zuidelijke Terminal van het station van Brussel-Zuid), zal de bezoeker de gelegenheid hebben om de taken van deze job met eigen ogen te zien.



Uiteraard is er geen feest zonder aan de kinderen te denken! Er zijn doorheen het hele weekend animaties in alle vormen gepland voor grote en kleine kinderen: er zijn standjes waar ze geschminkt kunnen worden, standjes met tekeningen,... En dat alles in een leuke sfeer!

En dan zijn er natuurlijk de verschillende tentoonstellingen die op 5 en 6 mei gepland zijn in het station van Brussel-Zuid, van 10.00 tot 18.00 uur:

- **“De NMBS, gisteren, vandaag en morgen”**
een 75-jarige geschiedenis in dienst van uw mobiliteit,
- **“Het GEN-project”**
het Gewestelijk Expresnet voor de Brusselse regio,
- **“In het licht van de publiciteit”**
75 jaar publicitaire NMBS-affiches,
- **“Cinemarimte”**
met projectie op groot scherm van een film over de geschiedenis van de Belgische Spoorwegen,
- **“Infostands”**
hier is alle informatie te vinden over reisformules bij de NMBS en in Europa
- **“Werken bij de NMBS”**
de NMBS werft voortdurend nieuwe werknemers aan en hier kom je meer te weten over alle carrièremogelijkheden bij de NMBS.

Festiviteiten op meerdere plaatsen op het net

Omdat het moeilijk zou zijn geweest om alle feestelijkheden op een enkele plaats samen te brengen, zullen de geplande activiteiten in de loop van het jaar op verschillende plaatsen in het land worden georganiseerd.

Zo openen in het noorden van het land de stations van **Brugge** en **Oostende** hun deuren in het weekend van **26 en 27 mei** voor het "**Grote Feest van het Spoor**". Dit wordt gevolgd door het opendeurweekend in het station van **Bergen**, in het zuidwesten, op zaterdag **23** en zondag **24 juni**.

Het Spoor zal ook in **Luik** aan het feest zijn, in het station van Luik-Palais en op de St.-Lambert-Plaats, tijdens het weekend van **22 en 23 september**, en ook in **Antwerpen-Centraal** in het weekend van **27 en 28 oktober**, met animaties en festiviteiten in alle soorten.

Ontdek de geschiedenis van de spoorwegen in België doorheen het boek en de expo!

In het najaar komt er een **grote tentoonstelling die de geschiedenis van de spoorwegen in België** uit de doeken doet. Deze expo in **Brussel**, in galerij Passage 44, verloopt in samenwerking met Dexia. Ze zal voor het publiek toegankelijk zijn van **16 september 2001 tot 31 januari 2002**.

Bovendien zal het langverwachte historische album over de spoorwegen in België in april van de persen rollen: "**Sporen in België. 175 jaar spoorwegen – 75 jaar NMBS**". Dit boek is gerealiseerd in samenwerking met de NMBS en zal worden uitgegeven door de Universitaire Pers van Leuven.

En ook...

75 jaren jong, dat moet beslist worden gevierd! Ter gelegenheid van haar verjaardag heeft de NMBS een **serie spoorwegzegels** uitgebracht, en verder ook **speciale verjaardagstelefoonkaarten** van Belgacom. Een tip voor verzamelaars...

De NMBS zal ook het merendeel van haar stations versieren met een hemelsblauw spandoek.

Alle geplande **animaties** in de verschillende vermelde stations zijn vanzelfsprekend **bedoeld voor iedereen en volkomen gratis**, met **uitzondering van de hogesnelheidsdopen** tussen Brussel en de Franse grens en de **ritten met de stoomtrein** die op sommige plaatsen als animatie georganiseerd worden.

Het **volledige programma van de feestelijkheden** zal in een **speciale brochure** staan die gratis beschikbaar zal zijn **in alle stations vanaf 26 april**. Een andere gratis brochure zal ook op alle plaatsen met festiviteiten ter beschikking liggen en beschrijft de 75-jarige geschiedenis en het spoor naar de toekomst. U vindt, "in avant première", de tekst van deze **brochure "75 jaar op het spoor van de toekomst"** in bijlage bij dit dossier.

Het volledige programma van de festiviteiten kan worden geconsulteerd op het volgende internet-adres: **www.nmbs.be**.



De NMBS op het spoor van de toekomst

De NMBS heeft bij de regering een nieuw tienjareninvesteringsplan ingediend. Dit moet er komen opdat voor het komende decennium het Belgische spoornet zodanig zal evolueren dat er kan tegemoetgekomen worden aan de vragen van de regering: een groter marktaandeel in het reizigers- en goederenverkeer. Hiervoor moet uiteraard geïnvesteerd worden. De NMBS werkte daarom een plan uit, dat nu moet worden goedgekeurd door de regering.

De regering stelt als *doelstelling* het herwinnen van een groter marktaandeel in het reizigers- en goederenverkeer. Tegen 2010 – zo vraagt ze – moet op beide marktsegmenten een stijging worden gerealiseerd van 50 %.

Voor de regering bestaan er een *zest* aspecten waarin daarvoor *prioritair* dient te worden geïnvesteerd:

- de aankoop van treinmaterieel
- de modernisering van de grote reizigers- en goederenassen
- de invoering van het GEN-net
- de ontwikkeling van de infrastructuur rond de luchthaven Brussel-Nationaal
- de toegang tot en de uitrusting van de havenzones
- het hst-project

VERKEERSVOORUITZICHTEN

Het *binnenlands reizigersverkeer* maakt de jongste jaren een gunstige evolutie door, nadat het de afgelopen 10 jaar eerder stabiel bleef. In 1999 steeg het met 3,5% ten opzichte van het voorgaande jaar, in 2000 werd die trend verder gezet met een stijging van 4,7%.

Dit laat ons toe om tegen 2010 te hopen op een toename van 30% (de te verwachten reizigerstoename door de realisatie van het GEN niet meegerekend).

Ook het *internationaal reizigersverkeer* doet het al enkele jaren erg goed. In 2000 kozen meer dan 7 miljoen reizigers voor Thalys of Eurostar. Naar Parijs en Londen hebben ze zelfs het grootste deel van de markt in handen: respectievelijk 60 en 50%.

De hogesnelheidstrein vormt daarom een van de belangrijkste strategische middelen om het reizigersvervoer verder te ontwikkelen. In 2010 zullen – volgens de verkeersramingen – ruim 16 miljoen reizigers voor de HST kiezen.



Het *goederenverkeer* tenslotte bevindt zich eveneens al enkele jaren in een groeifase. In 1999 werd 59,1 miljoen ton (of 7,4 miljard ton-km) vervoerd, voor 2000 spreekt men van een groei met 5%.

In de toekomst zal deze sector wellicht blijven verder groeien. De havens, die nu al van primordiaal belang zijn, hebben veelbelovende ontwikkelingsvooruitzichten, er zullen de komende jaren zich nog heel wat markten ontplooiën als interessante toekomstmarkten en ook voor het gecombineerd vervoer wordt een sterke expansie verwacht. Daarom kan, mits de nodige investeringen, tegen 2010 een capaciteit worden gegenereerd van 90 miljoen ton.

DOELSTELLINGEN TIENJARENPLAN

Om aan het vragen van de regering tegemoet te komen, en in het licht van de te verwachten expansie van het reizigers- en goederenverkeer, stelde de NMBS een investeringsplan op waardoor ze de volgende tien jaar de klant een dienst kan aanbieden die in verhouding staat tot de voorspelde groei.

Dat tienjareninvesteringsplan omvat **7 grote doelstellingen**:

- de vernieuwing en modernisering van de *bestaande infrastructuur*,
- modernisering installaties voor het *onthaal* van de reiziger,
- modernisering van de *productiemiddelen*;
- investeringen in de *HST*-infrastructuur;
- aankopen van *rollend materieel* in het licht van de ontwikkelingsvooruitzichten;
- investeringen om de *capaciteit* uit te breiden:
 - zone van en rond Brussel: capaciteitsverhoging en verbinding met de luchthaven;
 - zone Zeebrugge: vormingsstation en capaciteitsverhoging;
 - zone Gent: havenzone en station Gent-St-Pieters;
 - zone Antwerpen: verbetering van de toegankelijkheid en ontwikkeling van rechteroever / linkeroever;
 - grote vervoerassen: snelheids- en capaciteitsverhoging, wegwerken bottlenecks;
- investeringen voor de mobiliteit in en rond *Brussel* (deze projecten moeten rekening houden met milieu en moeten de dienstverlening aan de klanten verbeteren, zijn gericht op capaciteitsuitbreiding en laten toe het marktaandeel te vergroten).

De realisatie van deze doelstellingen zal een totaal bedrag van **644 miljard frank** noodzakelijk zijn:

➤ instandhouding van de capaciteit	113,5 mia BEF
➤ onthaal van de reizigers	23,7 mia BEF
➤ productiemiddelen	34,7 mia BEF



➤ hst-project	96,1 mia BEF
➤ treinmaterieel	137,4 mia BEF
➤ capaciteitsuitbreiding	105,6 mia BEF
➤ mobiliteit rond Brussel	132,9 mia BEF

De investeringen in rollend materieel die nodig zijn voor de verwezenlijking van het GEN zijn hierin *niet* inbegrepen.

Dit scenario is, zoals aangegeven, uitgewerkt met de premisse dat er een budget beschikbaar wordt gesteld dat toelaat om alle projecten te realiseren die nodig zijn om de door de overheid beoogde doelstellingen te halen.

Voor in het geval dat de enveloppe uiteindelijk een lagere dotatie zou bevatten, heeft de NMBS twee alternatieve scenario's uitgewerkt. De consequentie hiervan zou zijn dat er – al naargelang het toegekende budget – in de lijst van investeringen een aantal projecten geschrapt of uitgesteld moeten worden (m.b.t. infrastructuur en rollend materieel).



Mobiliteit voor het nieuwe millennium

De NMBS, een maatschappij in beweging

Stoelend op 75 jaar ervaring en een enorm potentieel, en opgericht op de sporen van een net dan werd opgebouwd sinds 1835, zetten de Belgische Spoorwegen hun ingrijpende transformatie verder om te anticiperen op de veranderingen. Een nieuw millennium dient zich immers aan met andere vereisten op het vlak van mobiliteit.

In een Europa waar de spoorwegen meer en meer te maken krijgen met vrije concurrentie, moderniseert de NMBS haar binnenlands net en haar rollend materieel. Ze bouwt een belangrijk netwerk van hogesnelheidslijnen uit, verbetert de prestaties van het goederenaanbod en verspreidt haar kennis van zaken verder via haar uiterst gespecialiseerde filialen.

De NMBS is vandaag de grootste werkgever en investeerder van het land. Zij speelt een doorslaggevende rol in de nationale economie. Als openbaar bedrijf met de Staat als belangrijkste aandeelhouder (met 99,8%), heeft de NMBS zich in 1998 grondig geherstructureerd om het nieuwe tijdperk voor te bereiden dat door de Europese richtlijn 91/440 werd aangekondigd. Deze voorziet in de scheiding, ten minste op boekhoudkundig vlak, van de exploitatie en de infrastructuur om de vrije markt in te luiden.

De NMBS is vandaag onderverdeeld in Activiteiten- en Dienstencentra. Zij bestaan uit verschillende eenheden, hebben elk een budgettaire verantwoordelijkheid op en werken onder het bestuur van het Directiecomité. Dat wordt in zijn taak bijgestaan door de Centrale Coördinatie-eenheden en de Districtsdirecteurs.

Op haar zowat 3400 kilometer spoorlijnen exploiteert de NMBS elke dag een uitgestrekt reizigersnet. Daarnaast behandelt ze ook goederen tussen de havens, de grote industriële bekkens van het land en de andere Europese landen. Alleen al de haven van Antwerpen telt niet minder dan 1000 kilometer spoor.

Vernieuwingen en investeringen

De NMBS staat niet stil en volgt de modernste en meest vernieuwende technologieën op de voet om het rendement en de betrouwbaarheid van haar uitrusting te verhogen. Doorheen haar tienjarenplannen investeert het bedrijf



massaal om haar infrastructuur, gebouwen en treinmaterieel te vernieuwen en zo de kwaliteit te verbeteren van de aangeboden diensten.

Elke dag kwijt de NMBS zich van de taak die haar door de overheid is toevertrouwd: aan een maximum aantal personen de mogelijkheid bieden om zich in België met de trein te verplaatsen. Een beheerscontract tussen de Staat en de NMBS legt de richtlijnen vast voor de openbare dienstverlening die de spoorwegen moeten verzorgen.

Om een dienstverlening met een hoge meerwaarde te kunnen bieden, heeft de NMBS de afgelopen tien jaar massaal geïnvesteerd in nieuw treinmaterieel. De laatste jaren zijn de I11-rijtuigen, de motorstellen MS96, de locomotieven van type 13 en de gekoppelde dieselmotorwagens van de reeks 41 op het net verschenen. De nieuwe dubbeldeksrijtuigen worden de komende jaren verwacht. Deze aanwinsten komen bovenop een systematische modernisering van het bestaande park.

Antwoorden op de mobiliteitsproblemen

Om een antwoord te bieden op de nieuwe uitdagingen op het vlak van mobiliteit, plant de NMBS het opdrijven van de exploitatiesnelheid op bepaalde lijnen tot 160 en zelfs 200 km/h. Zij onderzoekt ook de creatie van een Gewestelijk Expresnet rond Brussel, in overleg met de betrokken federale en gewestelijke overheden en openbare vervoersmaatschappijen.

De stations kunnen ook genieten van een grootscheepse modernisering. Ze worden eveneens omgevormd, vergroot, gerestaureerd of heropgebouwd. Daarbij wordt gelet op de integratie van verschillende transportmodi.

Sinds 1993 bouwt de NMBS in het hart van Europa een hogesnelheidsnet waarop vanaf 1997 haar eerste hogesnelheidstreinen reden. Thalys, Eurostar en de TGV Brussel-Frankrijk vertegenwoordigen vandaag het beste vervoersaanbod voor de internationale treinen in de richting van Frankrijk, Groot-Brittannië, Duitsland en Nederland. In 2005 zou dit grote project afgerond moeten zijn. De buurlanden zullen nog nooit zo dichtbij zijn geweest.

Ook wat het goederenvervoer betreft (conventioneel of gecombineerd) heeft de NMBS via haar goederenafdeling B-Cargo de circulatie van haar treinen doen versnellen. Samen met haar Franse, Luxemburgse, Italiaanse en Spaanse partners



heeft zij de allereerste Europese goederencorridor geopend: BELIFRET. B-Cargo vervoert in heel Europa, op een economische en ecologische manier, goederen vanuit de havens en de grote industriële bekkens in België.

Export van kennis van zaken

Het is ABX Logistics, de "stukgoed"-dienst van de NMBS die de kennis van zaken van de Belgische spoorwegen op het vlak van transport het verst verspreidt. Als nummer één in België, nummer vijf in Europa en vooraan in het peleton van de tien belangrijkste ondernemingen op wereldvlak in deze sector, beantwoordt ABX aan alle transportbehoeften van bedrijven in 29 landen.

De NMBS exporteert haar meervoudige kennis ook langs de verschillende filialen. In de gehele wereld ontwikkelen die activiteiten van burgerlijke bouwkunde, constructiewerken, spoortechnieken, architectuur, goederentransport, treinreizen en financiering.

De NMBS stelt vandaag 41.600 personeelsleden tewerk, realiseert een jaarlijkse omzet van 80 miljard frank (1,983 miljard €) en investeert ieder jaar iets meer dan 35 miljard frank (868 miljoen €). In 2000 vervoerde ze 140 miljoen reizigers en behandelde zowat 62 miljoen ton goederen in volgeladen wagens. Elke dag rijden meer dan 3600 treinen op haar spoorwegnet en kiezen meer dan 700.000 reizigers de trein als vervoermiddel



Historiek van de Belgische Spoorwegen

Al in 1835 reed in België de eerste trein tussen Brussel en Mechelen. Bijna een eeuw later richtte de overheid de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen op. Zij deed dit voor haar eigen financiële situatie en om de bedrijfsvoering van het spoorverkeer te rationaliseren. De NMBS heeft zich in de loop van haar 75-jarige geschiedenis voortdurend vernieuwd. Daarbij hebben de spoorwegen niet zelden bijgedragen tot een uiterst snelle modernisering en hertekening van de samenleving.

De 19e eeuw

De spoorwegen kenden een gouden 19e eeuw. In 1835 opent België als eerste op het Europese vasteland een spoorlijn, tussen Mechelen en Brussel. De Staat en vooral privé-maatschappijen bouwen en exploiteren in de loop van de jaren vele nieuwe lijnen.

In 1870 beheert de Staat ongeveer 863 km lijnen, terwijl de 39 privé-bedrijven 2.231 km uitbaten. De overheid is zich bewust van de gevaren van dit onevenwicht en begint in de laatste decennia van de 19e eeuw aan een grote terugkoopactie.

Begin van de 20e eeuw

In 1912 bezitten de Staatsspoorwegen 4.786 km spoorlijnen, terwijl nog nauwelijks 275 km privé-lijnen resten. Bij het uitbreken van WO1 zijn de spoorwegen met bijna 80.000 werknemers het grootste bedrijf in België. De Eerste Wereldoorlog legt een deel van het net plat en zorgt voor een algemene crisisperiode.

De oprichting van de NMBS

In 1926 richt de overheid de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen op. De regering maakt van de NMBS een autonoom bedrijf. De kersverse onderneming beschikt over een overschot aan middelen en moet dus al meteen na de oprichting reorganiseren en rationaliseren. In 1927 is het effectief al gezakt van 120.000 tot een goede 100.000 personeelsleden. In de loop van de jaren moet de NMBS een groot deel van de infrastructuur en het materieel vernieuwen en verbeteren.

Veranderingen in de jaren '30

In de jaren dertig beweegt er al heel wat bij de NMBS. De eerste metalen rijtuigen verschijnen op het toneel. Het gebruik van de doorgaande automatische luchtdrukrem op goederenwagens wordt veralgemeend. Hierdoor zien de 3000 remmers bij de spoorwegen hun beroep verdwijnen; de exploitatieveiligheid gaat er wel enorm op vooruit. Verder worden de dag- en nachtluchtseinen voor het eerst toegepast en tussen Brussel en Antwerpen komt de eerste geëlektrificeerde lijn in gebruik. De snelheid op sommige sporen wordt door technische ingrepen verhoogd tot 120 km/u.



De NMBS herzielt in 1938 haar naam na de oprichting van de SNCF, de Franse Spoorwegen. Tot dan toe werd er immers van SNCFB gesproken. In hetzelfde jaar wordt ook het gebruik van het "B"-logo veralgemeend.

De Tweede Wereldoorlog

Bij het begin van de Duitse inval kunnen de spoorwegen nog enkele dagen treinen doen rijden. Niettemin liggen bij de capitulatie grote delen van het net in puin en staan de spoormannen voor een dilemma: het net repareren om de bevolking te kunnen bevoorraden of vernietigingen aanbrengen om de bezetter te hinderen. Massale aanwervingen bij de NMBS hebben vele jonge werkkrachten de dwangarbeid in Duitsland bespaard. Op het einde van de oorlog werken er 95.000 mensen. Tijdens WO II hebben de spoorweginfrastructuur en het treinmaterieel zware klappen gekregen en het zal jaren duren voor deze schade is weggewerkt.

Vernieuwing, rationalisering en elektrificatie

In 1949 hervat de NMBS het elektrificatieprogramma en ze zal hiermee verder blijven gaan. Het nieuwe station Brussel-Zuid wordt ook in gebruik genomen.

De jaren '50 staan bij de NMBS in het teken van de modernisering en vernieuwing. Op 4 oktober 1952 opent Koning Boudewijn de Brusselse Noord-Zuidverbinding. En de elektrificatie gaat aan een gestaag tempo verder.

De dieseltreinen zetten zich fors door en een massa nieuwe rytuigen komen erbij. De seininrichting wordt vernieuwd en verbeterd, terwijl voor het onderhoud van de sporen meer en meer machines worden ingezet. Verder begint de NMBS overwegen af te schaffen en doet de eerste computer zijn intrede.

Als eerste op het vasteland legt de NMBS vanaf 1956 autoslaaptreinen in. De NMBS werkt in 1957 ook in belangrijke mate mee aan de start van een internationale service van snelle en zeer comfortabele treinen: de Trans Europ Express.

Golden Sixties?

In 1961 verdwijnen de laatste houten rytuigen en in 1966 rijdt de laatste stoomtrein tussen Aat en Denderleeuw. Onder meer door de opmars van het autoverkeer en de terugval van de traditionele industrieën moet de NMBS bepaalde lokale en regionale lijnen sluiten. Het vervoerde aantal reizigers heeft echter nooit hoger gelegen in de naoorlogse periode. Zo waren er in 1963 niet minder dan 276 miljoen reizigers. ⁽¹⁾

In 1965 doet de container zijn intrede in het goederenvervoer waardoor er een nauwere samenwerking met de zeehavens komt. Vooral in de havens van Antwerpen en Gent wordt de spoorinfrastructuur gevoelig uitgebreid. Verder worden voor specifieke transporttypes aangepaste wagens ontwikkeld.

¹ Nu ongeveer 150 miljoen. Het aantal reizigers-kilometers lag echter in verhouding tot nu niet zoveel hoger. Er waren meer reizigers, maar ze legden veel kortere afstanden af.

Soberheid troef in de jaren zeventig

In de jaren '70 steekt een economische crisis de kop op. De NMBS moet hierdoor investeringen uitstellen. Het marktaandeel in het goederenvervoer slinkt; het reizigersvervoer blijft wel lang standhouden. De NMBS blijft wel investeren, maar aan een lager tempo: mechanisatie van het onderhoud van de sporen, nieuwe types goederenwagens en een verdergaande elektrificatie.

De NMBS wijst er elk jaar in haar jaarverslagen op dat het geld voor de broodnodige vernieuwing ontbreekt, een aanhoudende klacht tot een eind in de jaren '80.

Jaren tachtig: verdere versobering en tekenen van vernieuwing

In de jaren '80 begint het tij te keren. De gevolgen van de teruglopende investeringen worden sterk gevoeld, maar in 1984 pakt de NMBS uit met een ingrijpend nieuw vervoerplan: het *IC-IR-plan*. Voortaan rijden de treinen volgens vaste uren en niet meer volgens een variabele dienstregeling.

Tegen het einde van de jaren '80 wensen de spoorwegen vernieuwing. Ook de overheid ziet in dat de trein een toekomst heeft en dat hij een alternatief kan bieden voor het steeds moeizamere autoverkeer. In 1989 ziet een ambitieus toekomstplan het licht: *STAR21*. De idee van een hogesnelheidsnet voor België wint veld en begin 1990 wordt hiervoor een plan goedgekeurd. De *hogesnelheidstrein* zal een sterke troef worden in het internationale verkeer.

Jaren negentig: de NMBS wordt de grootste investeerder van het land

De jaren '90 starten zeer ambitieus: de spoormaatschappij krijgt eindelijk middelen om de modernisering van het net aan te vatten. In 1991 keurt de regering een tienjareninvesteringsplan goed dat de trein opnieuw bijdetijds moet maken.

De omvorming van Brussel-Zuid begint zodat het station de hogesnelheidstreinen kan ontvangen. Ook de eerste werven voor de bouw van de hogesnelheidslijnen in België gaan van start en in 1997 komt de hsl Brussel – Franse grens in gebruik. Het bedrijf blijft sleutelen aan een productiviteitsverbetering. De vroegere pakjesdienst wordt grondig hervormd en heet nu ABX. De NMBS-structuren volgen in 1998. In 1995 wordt een nieuw tienjarenplan gelanceerd, goed voor 370 miljard frank (9,17 miljard €) investeringen. Dit maakt van de NMBS duidelijk de grootste investeerder in België.

De NMBS kan de klanten ook eindelijk nieuwe treinen aanbieden: de i11-rijtuig en MS 96-motorstellen bieden een nooit gezien comfort. En ook in het goederenvervoer wil de NMBS vooruit. De haveninfrastructuur wordt verder uitgebouwd, net zoals de triercentra in het hinterland.

2001, een trein-odyssee

Na een bewogen geschiedenis van 75 jaar staat de NMBS sterker dan ooit. De trein kan de mobiliteits- en milieuproblemen mee helpen oplossen. Hij biedt in bijna alle weersomstandigheden snel, veilig en comfortabel vervoer. In het hst-tijdperk is het



mythische, puffende monster uit de 19e eeuw omgevormd tot een
hoogtechnologische gestroomlijnde machine. De odyssee kan opnieuw beginnen.