

De

Gewone en extra-treinen

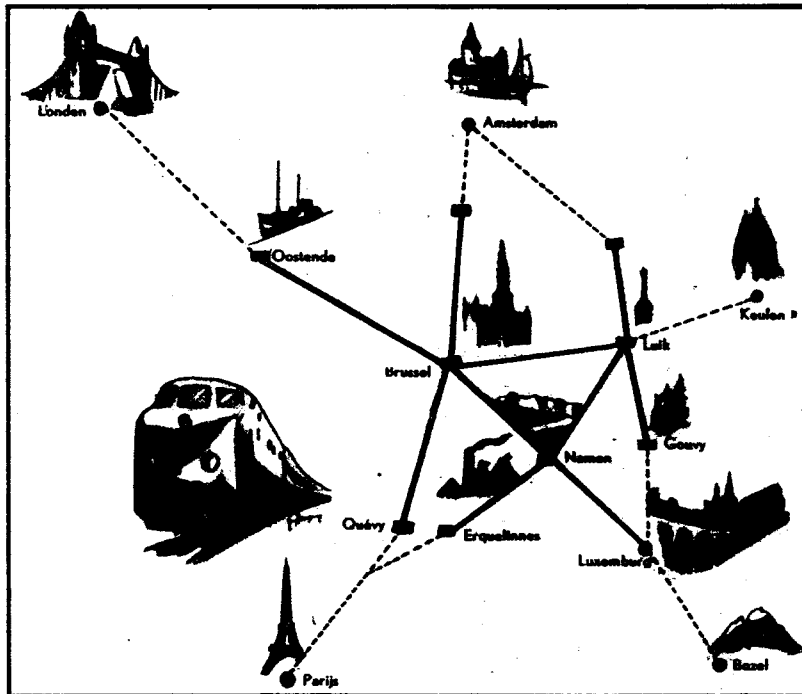
België, dat één van de kruispunten is van de grote westelijke naties, stond steeds aan de spits van de vooruitgang op gebied van internationale spoorwegbetrekkingen.

De gewone internationale treinen die gedurende het drukke seizoen dagelijks ons net in alle richtingen doorkruisen, zijn, sedert de oorlog, ondanks de bloei van de concurrerende transportmiddelen, voortdurend in aantal toegenomen. Van 38 in 1948, steeg hun aantal tot 74 in 1957, en men mag gerust aannemen dat de democratisering van het reizen dit getal in de komende jaren nog zal doen aangroeien.

Daarenboven vervoeren extra-treinen, die steeds maar talrijker worden, een aanzienlijke cliënteel die zich in groep verplaatst : bedevaarders voor Lourdes, vakantiegeers die door de reisagentschappen naar de Azurenkust, Zwitserland, Italië en Centraal Europa gebracht worden, groepen werkheden die in ons land komen werken. In 1956 liepen er 760 extra-treinen tegen 521 in 1948.

De afgelegde reiswegen

De tekening hieronder stelt de grote reiswegen voor die door de internationale treinen op ons net afgelegd worden :



Zekere treinen doorkruisen heel Europa en leggen aanzienlijke afstanden af :

— de « Nord-Express » verbindt Parijs met Oslo (2.161 km) en Stokholm (2.163 km) in 36 uur ; de overtocht van

de Grote Belt (Baltische zee), een traject van 50 km, gebeurt op een ferryboot ;

— de « Tauern-Express » verbindt (Londen) Oostende met Belgrado (1.979 km) in 34 uur en met Athene (3.182 km) in 62 uur ;

— de « Oostende-Wien-Express » verbindt (Londen) Oostende met Wenen (1.332 km) in 20 uur.

Het record van de langste Europese afstand staat op naam van de « Simplon-Orient-Express » die Parijs met Istanboel (3.490 km) in 86 uur verbindt.

Hoe wordt de uurregeling van een internationale trein opgesteld ?

De internationale treinen, die zeer lange afstanden afleggen, moeten snel kunnen rijden ; daarom worden voor hen de kortste en best uitgeruste reiswegen, die hoge snelheden toelaten, uitgezocht.

De gezwindheid van een trein hangt niet alleen af van zijn snelheid maar ook van andere elementen ; zij verhoogt indien het aantal en de duur van de stilstanden, de verwisselingen van locomotieven en de aansluitingen verminderen, indien de douane- en politiecontroles onderweg gebeuren en indien de samenstelling van de treinen aangepast wordt aan de normale noodwendigheden van het verkeer zodat de te slepen lasten zoveel mogelijk kunnen verminderd worden (wat de mogelijkheid niet uitsluit de treinen, indien nodig, te versterken).

Al schijnt dit ongerijmd, toch kan men soms verplicht zijn de rit van een internationale trein stelselmatig te vertragen ; dit gebeurt vooral als men wil vermijden dat een belangrijk centrum in het midden van de nacht of al te vroeg in de morgen zou bereikt worden.

Het materieel

Voor de lange trajecten, die door de internationale treinen zowel bij dag als bij nacht afgelegd worden, moet een materieel gebruikt worden dat meer comfort biedt dan dit van de treinen in binnenverkeer. De rijtuigen laten het onderling verkeer toe en hebben een zijgang. De coupés tellen acht plaatsen in 2^{de} klasse en zes plaatsen in 1^{ste} klasse ; in beide klassen zijn de zitplaatsen opgevuld.

Bij een nachtreis moet de reiziger, die zulks verlangt, kunnen slapen ; dit comfort wordt hem aangeboden in de slaapwagens en de rijtuigen met couchettes. Op de trajecten, die afgelegd worden tijdens de gewone uren der eetmalen, wordt er gewoonlijk een restauratiewagen in het stel opgenomen. Zekere luxe-treinen be-

ca.



vatten ook Pullmanwagens; dit zijn echte salons waarin de reizigers kunnen eten en drinken zonder hun plaats te moeten verlaten.

De ingeschreven bagage, de express-colli's en de postzakken worden in postwagens geladen of in pakwagens met een grote inhoudsruimte die, ten gerieve van de douanediensden, in vakken is onderverdeeld.

Identificatieborden

Om hun identificatie te vergemakkelijken worden de internationale rijtuigen voorzien van ritborden waarop het traject dat zij afleggen aangeduid is. Deze borden worden, zowel binnen als buiten, aan het kopeinde van de rijtuigen aangebracht; zij geven de reiziger niet alleen zekerheid over de reisweg van « zijn » rijtuig, maar helpen tevens de grote aansluitingsstations om, zonder aarzelen, het te rangeren materieel terug te vinden.

Er bestaan ook kleine plaatjes die het nummer dragen dat voorkomt op het kaartje van de plaatsbespreking.

Toevoeging en wegneming van doorgaande rijtuigen

Voor de bediening van zekere belangrijke centrumms die buiten de reiswegen liggen, hebben de spoorwegen doorgaande rijtuigen in het leven geroepen. Zij worden tot een bepaald punt in een internationale trein opgenomen, daar uitgerangeerd en gehecht aan een andere trein die hen ter bestemming brengt. Zo bespaart men de reizigers het onaangenaam overstappen, dat vooral vervelend is wanneer het midden in de nacht en in vreemde stations moet gebeuren.

De samenstelling van internationale treinen met een lange reisweg wordt natuurlijk onderweg het meest gewijzigd door het toevoegen en wegnemen van doorgaande rijtuigen. De Tauern-Express bv. ondergaat in de loop van zijn lang traject (Oostende-Belgrado) de volgende bewerkingen:

- Te Aken neemt hij een rijtuig op voor Salzburg;
- Te Keulen zet hij twee rijtuigen « Oostende-Kopenhagen » af die verder gaan met de « Nord-Express »;
- Te Stuttgart wordt een restauratiewagen toegevoegd;
- Te Munchen krijgt hij een rijtuig « Hamburg-Belgrado » en een rijtuig « Hamburg-Villach » (Oostenrijk);

— Te Salzburg neemt hij twee rijtuigen « Parijs-Belgrado » op en zet de rijtuigen af die te Aken en te Stuttgart bijgevoegd werden;

— Te Belgrado zet hij twee rijtuigen « Oostende-Athene » af die verder rijden met de « Simplon-Orient-Express ».

Deze menigvuldige bewerkingen worden uitgevoerd in de kortst mogelijke tijd om de rittijd van de trein niet nutteloos te verlengen.

De centrale compensatiedienst

Een internationale trein is meestal samengesteld uit rijtuigen die tot de verschillende door-kruiste netten behoren. Elk rijtuig, dat op een vreemd net rijdt, geeft aanleiding tot een schadeloosstelling die berekend wordt volgens het aantal kilometers die op dit net werden afgelegd.

Een centrale compensatiedienst, opgericht te Bern, bepaalt ieder jaar het credit- of debetsaldo van elke administratie; voor de periode van mei 1955 tot mei 1956 bedroeg de Europese balans van de saldo's 130 miljoen Belgische frank.

Deze balans geeft enerzijds de crediteurnetten en anderzijds de debiteurnetten. Volgens de overeenkomsten heeft een debiteurnet het recht zijn rekening aan te zuiveren door het leveren van zijn materieel. Het gebeurt nochtans dat, om verschillende redenen

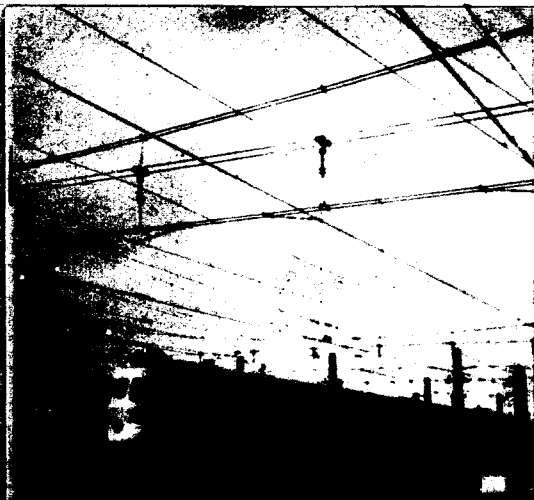
dit net niet in staat is zijn schuld te vereffenen; blijft die schuld gedurende vier opeenvolgende jaren bestaan dan moet de debiteuradministratie de kleinste schuld, die zij gedurende de vijf laatste jaren opgelopen heeft, in goudfranken betalen.

De « auto-nacht-express »

Op initiatief van de N.M.B.S. werd, tijdens de zomer 1956, voor het eerst op het vasteland, een nieuwe voermethode in het leven geroepen, namelijk: de « auto-nacht-express ».

Van einde juni tot einde augustus, rijdt deze trein, 's nachts, tussen Oostende en Munchen of Innsbruck en tussen Oostende en Lyon; hij is samengesteld uit een slaapwagen, rijtuigen met couchettes en « garage-wagens » die het laden van de auto's in een lange rij toelaten.

(Vervolg volgende blz.)



Het experiment mag geslaagd heten ; men denkt er dan ook aan deze organisatie tot andere landen uit te breiden.

T.E.E.

Een andere nieuwigheid in 1957 : de « Trans-Europ-Express » (aangeduid met de afkorting T.E.E.). Zeven spoorwegadministraties (België, Duitsland, Frankrijk, Italië, Luxemburg, Nederland en Zwitserland) hebben zich gegroepeerd om de internationale verbindingen tussen de grote zakencentrums te verbeteren door het aanwenden van moderne, zeer snelle en zeer comfortabele transportmiddelen : de dieselmotortreinen.

Bezorgd om, dank zij de kwaliteit van zijn diensten, de cliënteel van de spoorweg uit te breiden, werkt de T.E.E. nauw samen met de andere wijzen van vervoer en dit in het belang van de vervoerders en van de reizigers.

Acht dagelijkse verbindingen zijn voorzien bij vertrek uit of in transitie door België.

- 2 verbindingen Brussel - Parijs (in 2 h 45) ;
- 2 verbindingen Amsterdam - Brussel - Parijs (in 5 h 30) ;
- 1 verbinding Amsterdam - Brussel - Zurich (in 10 h ; Brussel - Bazel in 6 h 10) ;
- 1 verbinding Oostende - Dortmund ;
- 2 verbindingen Parijs - Luik - Dortmund.

De Europese conferentie van de uurregelingen en van de doorgaande diensten

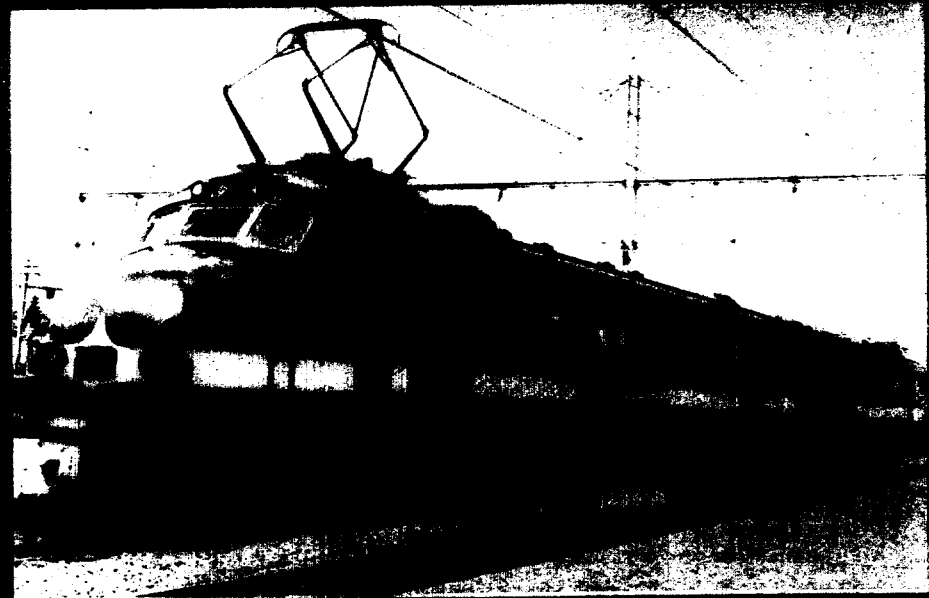
Het is duidelijk dat de organisatie van de internationale treinen, op Eu-

ropees plan, talrijke en belangrijke problemen opwerpt, waarvan de voornaamste zijn : de uurregelingen, de aansluitingen te land en te water, de periodiciteit van het verkeer, de samenstelling van de treinen, het overschrijden van de grenzen, het evenwicht in de levering van het materieel.

Deze problemen worden opgelost door de Europese Conferentie van de Uurregelingen en van de doorgaande diensten, die ieder jaar in de eerste helft van

scheidenheid der op het spel staande belangen niet onmiddellijk een eenparig akkoord mogelijk maakt ; maar de spoormannen, die praktische mensen zijn, komen uiteindelijk toch steeds tot een vergelijk. Een procesverbaal vat de debatten en de beslissingen, die in de loop van de zitting getroffen werden, samen ; deze beschikkingen moeten door alle administraties strikt toegepast worden zodra de conferentie haar werk geëindigd heeft.

F. BAWEINS.



oktober zitting houdt. Dit organisme groepeert de afgevaardigden van 50 administraties (Spoorwegen, Slaapwagens, Restauratiewagens en Zeevaartmaatschappijen) en tevens vertegenwoordigers van de U.N.O., van de betrokken regeringen en van de U.I.C. (Internationale Unie der Spoorwegen).

De Conferentie stelt een internationale dienst vast die geldig is voor één jaar vanaf de zomerperiode van het erop volgende jaar. Een beherende administratie (thans de Zwitserse bondsspoorwegen) neemt het voorzitterschap van de conferentie waar en regelt de werkzaamheden.

Het spreekt vanzelf dat de ver-

TONEEL

Liefhebbers van Frans toneel worden vriendelijk uitgenodigd op de vertoningen die de Plateau B in de toneelzaal van het station Brussel-Centraal opvoert :

- Op 19 en 20 oktober 1957 : *Le Chant du Rossignol* (blijspel) ;
- Op 14 en 15 december 1957 : *Témoin à Charge* (detective) ;
- Op 22 en 23 februari 1958 : *Crime et Châtiment* (drama) ;
- Op 26 en 27 april 1958 : *Le Barbier de Séville* en *Sur un Banc* (blijspelen).