

# DE AUTO



**D**E meeste onzer lezers hebben ongetwijfeld reeds een van die ongewone treinen gezien welke vooraan doorgaans wagens meevoeren met dubbel dek, beladen met auto's van allerlei merken, waarna groene ligrijtuigen volgen terwijl de rij gesloten wordt door het alom gekende materieel van de Internationale Maatschappij der Slaapwagens. Net als de zwaluwen, die de voorboden zijn van de lente, kondigen die treinen elk jaar de komst aan van de mooie dagen. In de gewone omgangstaal noemt men ze autonachtexpressen, maar in administratieve taal spreekt men van «vergezelde autotreinen» (T.A.A.).

## DE SPOORWEG EN DE AUTO.

In de tweede helft van de XIX<sup>e</sup> eeuw had de uitbreiding van de spoorwegnetten de rol van het wegvervoer, zowel wat de reizigers als wat de goederen betrof, praktisch uitgeschakeld. Alleen daar waar «het rokende paard» zijn spoorstaven niet had achtergelaten, behield de weg nog enig belang.

De uitvinding van de auto zou nieuwe krachten schenken aan het wegverkeer dat, na stelselmatige verbeteringen, weldra, dank zij zijn soepelheid en zijn eigen karakter, een gevaarlijke concurrent werd die op de eerste plaats de gunst veroverde van welgestelde klanten van het spoor (net als de vrachtwagen nadien het beste van het vervoer der kostbare goederen voor zich kwam afnemen). Stilaan werd dat «ding» gedemocratiseerd en viel het binnen het bereik van de «middelmatige» cliënteel die het voornaamste deel van de «reizigersmarkt» der netten uitmaakt.

Na de tweede wereldoorlog nam de toestand voor de spoorwegen een kritieke wending: na een uitzonderlijke krachtinspanning kwamen de meeste netten uit dit avontuur met een versleten, slecht onderhouden en dikwijls verouderd «reizigersmaterieel» terwijl de auto, op het gebied van de techniek en



# ACHTEXPRESSEN

het comfort, nieuwe vooruitgang had geboekt. Dit gebeurde precies op een tijdstip dat, op een tweede front, een andere, niet minder te duchten concurrent, het vliegtuig, zich op buitengewone wijze verbreidde en op zijn beurt met een deel van de « reizigerscliënteel » aan de haal ging.

De spoorwegen moesten tot elke prijs reageren en met hun tijd meegaan. Men diende de zaken uit een ander en nieuw oogpunt te bekijken en zich vooral in de plaats te stellen van de cliënteel die de auto gebruikt ; men diende gewoon bereid te zijn samen met de rivaal een eind weegs af te leggen. Het kwam erop aan de automobilist niet als een verloren maar als een te winnen klant te beschouwen. Het gevolg hiervan was het ontstaan van de techniek « trein + auto », waarbij men zich o.a. erop toelgt de spoorwegdienst te verbeteren en tevens een auto ter beschikking van de reiziger te stellen, daar waar hij de trein verlaat.

Ofschoon die formule ontegensprekelijk succes gekend heeft, bleek ze toch onvoldoende. Tal van automobilisten wilden alleen « hun » wagen gebruiken al gaven zij grif toe dat het verre van aangenaam was 800 tot 1.000 km achter het stuurwiel te zitten alvorens de streek te bereiken waar men zijn vakantie wenste door te brengen. De automobilist en zijn wagen dienden dus als een eenheid te worden beschouwd, zo'n beetje als de centaurus uit onze moderne tijd.

De exploitatietechniek was geen nieuwigheid : sedert lang immers vervoerde de spoorweg, op wagens, de auto's door de Alpentunnels, daar waar de autobestuurders er niet erg op gesteld waren zelf over de bergpassen te rijden.

Daarnaast bestond ook de commerciële techniek : vóór 1940 vervoerde de S.N.C.F. met haar stukgoederentreinen de auto's waarvan de eigenaars per spoor reisden. Voor het gezamenlijk vervoer van gezin en auto werd slechts een minimumontvangst per kilometer geëist.

De koppeling van beide technieken, samen met het voordeel door de hogere snelheid der treinen geboden, leidde uiteindelijk tot de huidige formule der autonachtexpressen.

## DE GEEXPLOITEERDE VERBINDINGEN.

De N.M.B.S. was een der eerste administraties om die nieuwe dienst op te richten. In 1956 werd de trein Oostende-Brussel-München ingelegd. Sedertdien volgden de verbindingen Oostende-Brussel-Milaan, Luik (Bressoux)-Avignon, Brussel-Avignon, Brussel-Narbonne.

Het net van de autonachtexpressen bestrijkt in zijn geheel thans schier heel West-Europa. De voornaamste verbindingen ervan zijn : Amsterdam-Keulen-Milaan, Hamburg-Avignon, Düsseldorf-Verona, Hoek van Holland-Villach, Parijs-Milaan, (Dover) Boulogne-Lyon.

In 1963 werden op het vasteland ongeveer dertig verbindingen geëxploiteerd. Een groot aantal hiervan interesseert de Britse toeristen die er des te meer baat bij vinden daar zij met het rechts rijden weinig vertrouwd zijn. Die diensten geven in de havens aansluiting met de talloze car-ferry's die de auto's, in beide richtingen, over het Kanaal verscheppen. Voor de autonachtexpressen Le Touquet-Avignon en Narbonne worden de auto's evenwel door vrachtvliegtuigen tussen Groot-Brittannië en het vliegveld van Le Touquet aangevoerd.

Laten wij aanstippen dat sommige landen autonachtexpressen bezitten die uitsluitend in binnenverkeer rijden : zo hebben we in Frankrijk, Parijs-Avignon, Parijs-Biarritz, Parijs-Narbonne ; in Groot-Brittannië, de « ligwagendienst » Engeland-Schotland.

## HET GEBRUIKTE MATERIEEL.

Voor het vervoer der auto's gebruikt men :

— Of wel gesloten wagens die onderling door overloopbruggen en vouwbalgen verbonden zijn (trein



Oostende-München);

- Of wel open wagens met dubbele verdieping (andere verbindingen die door België lopen).

Alles schijnt erop te wijzen dat het vooral deze laatste voertuigen zijn die de meeste voldoening schenken en dat ze dan ook uiteindelijk de voorkeur zullen genieten.

Voor het vervoer der reizigers worden alleen rijtuigen met « ligplaatsen » in dienst gesteld :

- Ligplaatsen 2° klas met zes plaatsen per afdeling ;
- Klassieke slaaprijtuigen die verschillende mogelijkheden bieden : afdelingen met 1 plaats (1° klas « single »), afdelingen met 2 plaatsen (1° klas « double »), afdeling met 3 plaatsen 2° klas (« toerist »).

Indien de treinen rijden op uren die samenvallen met de voornaamste maaltijden, wordt een restauratierijtuig toegevoegd, wat een bijkomend comfort betekent. Voor de « autotoerist » is de autonachtexpres derhalve een waar *rijdend hotel*.

### LADING DER VOERTUIGEN.

De automobilist moet zijn wagen ten minste twee uur voor het vertrek van de trein in het vertrekstation (in België : Oostende-Kaai, Schaarbeek of Bressoux) brengen. Het reisgoed mag in de koffer blijven, een voordeel dat zeer op prijs gesteld wordt door de reizigers die alleen nog maar hun nachttoilet bij zich hoeven te nemen.

### DE TARIEVEN.

Voor het vervoer van de wagen wordt een taks geheven afhankelijk van de afgelegde afstand en van de lengte van het voertuig (tot 4,42 m en meer dan 4,42 m). Zo wordt er b.v., voor een rit Brussel-Avignon, 2.050 of 2.540 F aangerekend naargelang de auto al dan niet 4,42 m overschrijdt. Voor de heen- en terugrit wordt een vermindering van 20 % toegestaan, zelfs indien de terugreis langs een andere weg geschiedt (b.v. heenreis Brussel-Narbonne, terugreis Avignon-Luik).

Voor het vervoer der reizigers wordt het internationaal tarief TCV toegepast. Het supplement voor de ligplaats 2° klas schommelt tussen 115 en 199 F, naargelang van de verbinding. Het supplement voor

het slaaprijtuig verschilt naargelang van de afgelegde afstand en van de aard der plaats (« single », « double » of « toerist »).

Met die tarieven kunnen wij tegelijk een « luxecliënteel » aantrekken die, voor haar verplaatsingen, over een grote « slee » beschikt en in slaaprijtuigen overnacht, en een cliënteel die in zogenoemde « economische » auto's rondtoert en in ligwagens reist.

### EXPLOITATIEPROBLEMEN.

Het inleggen van de T.A.A. doet tal van problemen reizen. Daar ze (althans op dit ogenblik) slechts gedurende een gedeelte van het jaar rijden (van maart tot oktober, maar vooral in juni, juli, augustus), moeten de wagens voor autovervoer ook tijdens de andere maanden gebruikt worden. Ze vervoeren alsdan nieuwe auto's voor rekening van autofabrieken, vervoer dat minder belangrijk is tijdens het goede seizoen. Om een optimaal rendement van dit materieel te bekomen, moet er in die vervoersector dus naar een evenwicht gestreefd worden. De verscheidenheid der eisen betreffende snelheid en remming tussen het stelsel « reizigers » en het stelsel « goederen » doet evenwel, op het gebied van het onderhoud, moeilijke problemen rijzen.

Verder noteert men een hoger bezettingscoëfficiënt voor de T.A.A. die naar het zuiden rijden dan die naar het noorden. Die treinen worden inderdaad vooral gebruikt door toeristen die de streken van de Middellandse Zee gaan bezoeken. Nu gebeurt het vaak dat alleen de datum van vertrek nauwkeurig vaststaat terwijl die voor de terugkeer nogal eens onzeker is. Bovendien verkiest de toerist de autonachtexpres bij de heenreis om vlug ter bestemming te zijn maar komt hij langs een omwegje terug. Daaraan is het te wijten dat de treinen op hun terugrit naar het noorden minder goed beklant zijn. Men tracht dit te lage rendement te verhelpen door de heen- en terugreizen aan te moedigen dank zij de toekenning van een vermindering van 20 %.

### BEKOMEN RESULTATEN.

De resultaten overtroffen alle verwachtingen. Hierna geven wij enkele welsprekende cijfers betreffende de lijnen die ons land interesseren. Voor de trein Oostende-Brussel-München : 438 auto's in beide richtingen in 1956 (eerste exploitatiejaar) en 1.635 in 1963. Oostende-Brussel-Milaan : 417 auto's in 1958.



3.816 in 1963. Luik (Bressoux)-Avignon : 396 auto's in 1960, 1.720 in 1963, waaraan 810 voertuigen dienen te worden toegevoegd van de trein Brussel-Avignon die in 1963 ingelegd werd. Van 1962 tot 1963 steeg het vervoer met ongeveer 33 %.

Dat vervoer wordt van nabij gevolgd en, voor zover dit mogelijk is, wordt er met de wensen van de cliënteel en van de automobiellclubs rekening gehouden. Anderzijds worden de verbindingen die geen voldoening gaven, niet gehandhaafd. Zo kende de dienst Oostende-Brieg, die in 1962 ingesteld werd en die niet het verwachte succes genoot, geen wederuitgave in 1963 ; het materieel werd gebruikt voor een bijkomende bediening van de verbinding Oostende-Milaan.

### WAT BRENGT ONS DE TOEKOMST.

Wij menen oprecht dat dit vervoer en schitterende toekomst tegemoet gaat. De toeneming van het toerisme over grote afstanden, de stijgende belemmeringen van het wegverkeer, het gemak en het comfort van de autonachtexpressdienst garanderen het succes van dit vervoer.

Van haar kant, heeft de S.N.C.F. het plan opgevat in de Parijse voorstad een gespecialiseerd station voor het vervoer der T.A.A. te bouwen. Er worden nieuwe verbindingen overwogen, onder meer, de verlenging tot Saint-Raphaël van de huidige diensten naar Avignon ; sommige verbindingen zullen heel het jaar door geëxploiteerd worden. Daar waar het verkeer de inschakeling van een trein speciaal bestemd om de vergezeld voertuigen te vervoeren, niet wettigt, hoopt men eens de toeristen van dezelfde dienst te kunnen laten profiteren, dank zij de toevoeging van auto-wagens aan de gewone treinen zodat, derwijze, het aantal verbindingen zal kunnen vermeerderd worden. Thans reeds worden de diensten Rome-Milaan en Hamburg-Chiasso op die wijze geëxploiteerd.

Kortom, de instelling van de autonachtexpressen maakt deel uit van de « new look » bij het spoor, die er veeleer in bestaat dat vervoer te veroveren dan het af te wachten en, met dat doel, nieuwe technieken te scheppen. Het succes dat behaald werd, bewijst duidelijk dat de spoorweg renderender wordt naarmate hij aantrekkelijker is en beter aan de noden van de cliënteel beantwoordt.

P. VANKEER.

