



De ETR 300 van de F.S.

WANNEER DE TREIN ZICH MET HET VLIEGTUIG MEET

OP 14 oktober 1897, toen de gemiddelde snelheid der treinen vrijwel niet hoger lag dan veertig kilometer per uur, slaagde de Fransman Clément Adler erin, voor het eerst een vliegende machine te laten opstijgen. Enkele jaren later namen de gebroeders Wright, in Amerika, de fakkel over, vervolgens de Braziliaan Santos-Dumont, daarna de Fransen Farman en Voisin. Op 25 juli 1909 stak een andere Fransman Blériot, aan boord van een eendekker, het Kanaal over. Het vliegtuig was op weg om de ruimte te veroveren... en de snelheid. Thans bedraagt zijn maximale commerciële snelheid meer dan vijfhonderd kilometer per uur, terwijl de gemiddelde snelheid van de snelste treinen lager blijft dan vijftig kilometer per uur.

OP 'T STUK VAN DE SNELHEID

Het lijdt geen twijfel dat noch de spoorweg noch de auto zich ooit met de stalen vogels zullen kunnen meten. Het vliegtuig zweeft boven de aardse hindernissen, hindernissen die dikwijls het vervoer te land in de weg staan en het verplichten reisroutes te gebruiken die soms kronkelig en, derhalve, langer zijn. In West-Europa is de afstand door de lucht gemiddeld 30% korter dan de afstand per spoor.

De verhoging van de snelheid van het vliegtuig heeft, evenwel, niet de verhoopte verkorting van de duur der reisroutes tot gevolg gehad, althans niet in Europa. Op ons continent zijn de afstanden tussen de landingsplaatsen meestal zo dat het opdrijven van de snelheid der vliegtuigen geen evenredige vermindering van de vliegtijden met zich heeft gebracht, want een groot deel van die tijden wordt in beslag genomen door de opstijgings- en landingsoperaties, zodat het toestel slechts gedurende een betrekkelijk klein gedeelte van de vliegtijd zijn maximale kruissnelheid haalt. Daar de vlieg-



In de TEE
Brussel-Parijs.

velden, bovendien, in de voorsteden of zelfs daarbuiten gelegen zijn, betekent het aan- en wegbrengen van de reizigers, over soms druk bereden wegen en lanen, een kostbaar tijdverlies. Laten wij eveneens aanstippen dat de formaliteiten bij vertrek en aankomst, alsmede het nazien van de bagage door douane en politie, heel wat minder ingewikkeld zijn bij de spoorweg waar, ingevolge de douane-controle tijdens de reis, het oponthoud aan de grensstations praktisch uitgeschakeld werd. Bewust van zijn kwetsbaarheid op dat gebied, heeft het vliegtuig gedacht deze te kunnen verhelpen door zijn snelheid op te voeren. Zijn eigen berekeningen hebben uitgewezen dat een dergelijke verhoging, die de vliegtijd met 50 % zou inkorten, heel kostbaar zou zijn zonder aanzienlijke tijdwinsten te boeken.

Indien het vliegtuig in West-Europa een onbetwistbaar meesterschap behoudt op de lange trajecten, dan heeft het op de middelmatige afstanden, d. i. minder dan 700 kilometer, aan de trein een geducht concurrent. Des te meer te duchten daar het spoor, de laatste jaren, steeds meer nieuwigheden invoert. Laten wij alleen maar de Trans-Europ-Expressen vermelden. Deze uiterst luxueuze sneltreinen, welke in 1957 gelanceerd werden en die thans bijna honderd Europese steden verbinden, bereiken maximale snelheden van 145 kilometer per uur, wat overeenstemt met een gemiddelde ritsnelheid van 130 kilometer per uur. Het gevolg van die verhoging van de snelheid der treinen, dat nog beter tot zijn recht komt wegens het tijdverlies dat het vliegtuig op de grond ondergaat, bestaat hierin dat het verschil tussen de ritduur per vliegtuig en die per spoor, op een vijftigtal Europese verbindingen, van stadscentrum tot stadscentrum, de neiging vertoont kleiner te worden. Op sommige verbindingen, b. v. die van Brussel naar Parijs, biedt het spoor zelfs, alles tezamen genomen, de snelste verbinding.



Maar is de snelheid, in deze strijd tussen reuzen, uiteindelijk wel de voornaamste inzet? Bestaat het genoeg er, inderdaad, in snel ter bestemming te komen? Of is het niet eerder de som van alle minuten, van alle seconden die de reis omvat? Wij verliezen zoveel van ons bestaan door snel te willen leven!

Kan men een land leren kennen in een van die hotelkamers welke men in zeven haasten betreft tussen twee koortsachtige landingen? Men ontdekt de wereld van dal tot dal, van akker tot akker, van dorp tot dorp, van mens tot mens. Op de trein heeft men de tijd om de wereld te bekijken, men heeft ook de tijd om kennis aan te knopen met zijn reisgezel, hem te beoordelen, hem op prijs te stellen en ons, door onze omgang, wederzijds te verheffen. De trein is een verrijking voor hart en geest. In

WANNEER DE TREIN ZICH MET HET VLIEGTUIG MEET



In de Rheingold van de D.B.

de trein ontluiken liefdes en levens. Tussen een tocht te voet, die ons veel laat ontdekken over weinige dingen, en het vliegtuig dat ons vluchtig een weinig laat zien van vele dingen, blijkt de trein een uitstekende tussenoplossing te zijn.

COMFORT

Wanneer de trein het op 't stuk van de snelheid tegen het vliegtuig moet afleggen, daar waar het om lange trajecten gaat, heeft hij evenwel aanzienlijk partij getrokken van zijn rittijden, en wel in die zin dat hij de nachtelijke uren nuttig gebruikt. De toerist of zakenman die 's nachts per vliegtuig reist, verblijft te korte tijd in het toestel om een voldoende nachtrust te kunnen genieten, en wanneer hij, in de vroege ochtenduren, ter bestemming komt, loopt hij gevaar met heel wat moeilijkheden te moeten afrekenen om eten en onderdak te vinden. De uren begrepen tussen middernacht en zeven uur bieden, doorgaans, slechts een beperkt belang voor het luchtvervoer, en dit ondanks de verminderde nachttarieven in toeristenklasse die voor alle categorieën van diensten en verbindingen werden ingevoerd. Anders is het gesteld met de grote expressen, waar de slaap- en ligwagens aan de reiziger, naast de mogelijkheid om te rijden terwijl hij slaapt, ook nog comfort, geriefelijkheid en een bijna huiselijke gezelligheid bieden. Te Parijs legden wij ons te rusten achter berijmde vensters, en te Saint-Raphaël opende de zon onze ogen. Voordien was er gelegenheid geweest om in het restauratierijtuig een wel voorziene maaltijd te gaan verorberen... « Elk rijtuig is een salon », schreef Verlaine destijds.

Op gebied van comfort is het dus een uitgemaakte zaak dat sommige treinen het vliegtuig in de schaduw stellen. Het gevolg van de inspanningen die de spoorweg voor dat belangrijk aspect van het vervoerprobleem op het oog heeft, blijkt voldoende uit het succes dat de Trans-Europ-

Expressen boeken, en dat ondanks een toeslag van ongeveer 20 % boven de prijs van het tarief van eerste klasse. Op sommige Europese verbindingen oefenen de Trans-Europ-Expressen een duidelijke beperkende invloed uit op de ontwikkeling van het luchtverkeer.

REGELMATIGHEID

Snel en gerieflijk, is het spoor tevens een regelmatig vervoermiddel. Onder alle uitspannels, in alle weer, op alle uren van de dag en de nacht, rijden duizenden treinen beladen met reizigers en goederen. Zelfs wanneer de winter op zijn barst is, kan het wel gebeuren dat ze vertraging oplopen, maar worden ze uiterst zelden afgeschaft. Het vliegtuig daarentegen wordt nog steeds sterk beïnvloed door 't gure weer, en ondanks de belangrijke vooruitgang die gedurende de laatste jaren op de atmosferische moeilijkheden werd behaald, is de veiligheid van het luchtvervoer steeds gebonden aan een zekere onregelmatigheid. De belangrijkheid van dat probleem blijkt uit statistieken die door de British European Airways werden gepubliceerd. In de loop van de jaren 1962 en 1963 werden 4,4 % van de vluchten van die maatschappij afgelast terwijl voor 77,8 % ervan vertragingen van ten minste vijftien minuten op de voorziene dienstregeling werden genoteerd.

Het betrekkelijk geringe laadvermogen van de vliegtuigen heeft anderzijds tot gevolg dat de diensten op sommige lijnen talrijker zouden moeten zijn dan die der treinen. Welnu, op heel wat lijnen van West-Europa is het volume van het luchtverkeer nog te gering om menigvuldige vluchten te rechtvaardigen. De reiziger boekt dan ook dikwijls een tijdwinst door de trein te nemen in plaats van urenlang op een vliegtuig te wachten. Die factor van de menigvuldigheid der diensten is een troef te meer voor de spoorweg.



In de «Brabant».



In de «Saphir».

VEILIGHEID

Indien de snelheid, de regelmatigheid en het comfort aan de basis liggen van het succes van elke vervoeronderneming, dan is het even waar dat de veiligheid ervan de allereerste, de voornaamste, de fundamentele voorwaarde is. Ofschoon het cijfer der ongevallen bij het luchtvervoer voortdurend daalt, ligt het toch steeds heel wat hoger dan het percentage der ongevallen bij de spoorweg. Bij de meeste vliegtuigongevallen, vooral wanneer het straaltostellen betreft, zijn er bovendien slechts zelden overlevenden. Wat een schrikwekkend gevoel voor het publiek wanneer het bedenkt dat de vliegtuigpassagier geen enkele kans krijgt om zich te redden wanneer het vliegtuig in moeilijkheden verkeert !

TARIEVEN

Het spoor mag zich nog meer optimisme veroorloven wanneer men de vervoerprijs vergelijkt van het vliegtuig met die van de trein. De grootste schaduwzijde van de luchtreizen bestaat, inderdaad, in het hoge niveau van de tarieven. De luchtvaartmaatschappijen doen moeite om de kosprijs van het vervoer per vliegtuig te drukken en laten niets onverlet om van dit laatste een massa-vervoermiddel te maken, maar al hun initiatieven leveren niet de gewenste resultaten op. Wanneer men, voor de vijftig Europese verbindingen waarvan hoger sprake, de tarieven van het luchtvervoer in toeristenklasse en de spoorwegtarieven 2^e klasse, van toepassing en 1953 en in 1960, naast elkaar plaats, ziet men dat slechts voor dertien verbindingen het verschil tussen die twee tarieven vermindert. Voor de zevenendertig andere is het verschil tussen de lucht- en spoorwegtarieven voortdurend gestegen en bij meer dan de helft der gevallen bedroeg die stijging meer dan 25 %. Kortom, op het gebied van de tarieven is

de concurrentiële positie van de spoorweg in de loop der laatste jaren verbeterd.

SAMENWERKING

Het is dus duidelijk dat de spoorweg zich in welk opzicht ook met de meester van het luchtruim kan meten. Als oprichter van de TEE, de TEEM, de toeristische treinen, de pleziertreinen, een steeds wisselend en immer groeiend beeld, is het spoor trouwens vandaag de dag in volle ontplooiing. De automatisering opende voor hem de poorten van een wonderlijke wereld. Morgen zal hij, met meer comfort, met meer veiligheid, nog sneller rijden. De vooruitgang kent geen grenzen.

Ook het vliegtuig wordt geperfectioneerd, het vliegtuig dat wellicht eerlang door de raket zal worden verdrongen. Morgen zal zich, in andere opzichten, het grandioos probleem stellen van de concurrentie tussen de voertuigen van de lucht en van het spoor. Maar waarom zouden wij blijven stilstaan bij dat woord « concurrentie » ? De trein, het vliegtuig, de auto, al die overwinningen van de mens op de logge materie, werken tenslotte toch mee aan de welvaart van de mensheid, aan een vorm van beschaving.

Waarom zouden wij derhalve niet spreken over samenwerking, een samenwerking die reeds werd aangevat en die, naar wij verhopen, steeds hechter en vruchtbaarder zal worden ? De toekomst van het vervoer moet die weg op. Hij zal het welzijn zelf van de tientallen miljarden mensen die over enkele jaren onze planeet zullen bevolken, leiden naar een wereld waarin elk der vervoermiddelen die een levensnoodzaak zijn geworden, zijn taak zal vervullen die het best aan zijn mogelijkheden is aangepast.

R. GILLARD.