

-2

Het jaar 2000 zet iedereen aan het denken, aan het filosoferen zelfs. Zoals enkele lezers ons terecht wezen op een fout in de inleiding van het artikel « Nog twee jaar tot 2000 » in Het Spoor van de maand januari. Nieuwjaar 1998 : twee jaar scheiden ons nog van het « einde » van het tweede millennium. Hoe het vergeten van één woordje al niet tot nadenken stemt. Bovendien stellen deze lezers dat het derde millennium niet aanvangt met het jaar 2000, maar wel met het jaar 2001. Onze tijdrekening startte immers niet met het jaar nul, maar wel met het jaar 1. Bijgevolg loopt het tweede millennium van 1001 tot 2000. En wat dacht u van de idee dat hier in jaren gedacht wordt, maar dat eigenlijk het derde millennium zal aanvangen de eerste seconde nadat 1999 met nieuwjaar zal overgaan in het jaar 2000 ?



NOG TWEE JAAR TOT

2000

L. GILLIEAUX

ONTSTAAN UIT DE INDUSTRIELE REVOLUTIE HEEFT DE SPOORWEG SNEL OPGANG GEMAAKT EN HEEFT HIJ ZICH VOORTDUREND VERDER ONTWIKKELD. VANDAAG LEVERT HIJ MEER DAN OOI'T HET BEWIJS VAN ZIJN BUITENGEWONE LEVENSKRACHT

VANAF HET PRILLE BEGIN IN DIENST VAN DE NATIE

Van het begin af waren de spoorwegen van vitaal belang voor onze jonge natie. Zodra ons land onafhankelijk was, diende het zich al heel vlug te voorzien van transportmiddelen om zich dankzij de handel met de buurlanden economisch te kunnen ontwikkelen. Maar door de plotse breuk met Nederland was de Schelde, onze uitweg naar zee, afgesloten. In aller ijl moesten we dus op zoek naar andere verkeerswegen met de buurlanden.

In die tijd deed een origineel en volkomen nieuw transportmiddel zijn intrede in Groot-Britannië : de trein! Onmiddellijk toonde de Belgische regering interesse. Er werden prompt studies uitgevoerd en in 1834 werd een wet tot oprichting van de spoorwegen goedgekeurd. De werkzaamheden gingen dadelijk van start en de geestdrift was zo groot dat het eerste lijnvak Brussel-Mechelen al op 5 mei 1835 werd opengesteld, minder dan een jaar na het begin van de werken. En dat begintempo werd aangehouden : vanaf 1845 hadden we lijnen naar Duitsland en Frankrijk. In 10 jaar tijd strekte het spoorwegnet zich uit over

592 kilometer en tot 1870 kwam daar nog eens 2500 kilometer bij.

HET SPOOR IN DIENST VAN HET LAND EN ZIJN INWONERS

De ontwerpers van de spoorweg zagen al vlug in dat deze van essentieel belang zou kunnen zijn voor de economische bloei van België. En de feiten hebben hen gelijk gegeven : steeds meer streken in ons land werden door het spoor bediend, waardoor hun levenswijze veranderde, hun economie dynamischer werd en hun bevolking toegang kreeg tot de omliggende wereld.

INDUSTRIËLE EN TECHNISCHE VOORUITGANG

De spoorweg bood een zeer grote transportcapaciteit, niet te vergelijken met wat daarvoor mogelijk was. En dankzij een hele resem verbeteringen nam die capaciteit voortdurend toe. De spoorweg opende zowel in binnen- als buitenland nieuwe afzetgebieden, en doordat de industriële productie steeg, moesten steeds meer grondstoffen en afgewerkte producten worden vervoerd. Op die manier hebben de spoorwegen bijgedragen tot onze welvaart en hebben ze banen gecreëerd.

De eigen ontwikkeling van spoorweg heeft daar ook toe bijgedragen. Hij was inderdaad een belangrijke klant van de industrie, want zowel voor de aanleg van spoorlijnen als voor de bouw van materieel deed hij een beroep op

de industrie. Daarnaast stimuleerde hij ook de technische vooruitgang en gaf hij aanzetten tot nieuwe ontwikkelingen in verschillende domeinen : weerstand van materialen, ontwerpen van bruggen, onderzoek naar de eerste elektrische motoren, telefoon en telegraaf voor het versturen van telegrammen enz. Ons land verwierf een voortreffelijke reputatie en onze industrie kon overal ter wereld (Afrika, Azië...) de spoorwegproducten afzetten.

MENSELIJKE EN SOCIALE VOORUITGANG

Het spoorwegnet was aanvankelijk ontworpen voor goederentransport. Maar een aantal mensen begreep al vlug dat het spoor ook mogelijkheden bood voor het vervoer van reizigers. Nieuwe ontwikkelingen deden kort daarop dan ook hun intrede : stations voor de reizigers, steeds sneller, comfortabeler en betrouwbaarder materieel, talrijke reismogelijkheden zowel in binnen- als in buitenland.

Heel spontaan is de spoorweg uitgegroeid tot een bindmiddel dat de eenheid van het land heeft bevorderd. Zo heeft de spoorweg ook de eenmaking van de tijd in de hand gewerkt. Vroeger berekende iedere belangrijke stad haar tijd voor haar eigen gebied, afhankelijk van de zonsopgang. De tijd werd uiteindelijk eengemaakt om aanzienlijke tijdsverschillen in het treinverkeer te vermijden.

Verschiedende gemeenten hebben hun ontwikkeling duidelijk te danken aan de spoorwegen : Mechelen is daarvan een goed voorbeeld. Het lag aan de basis van ons spoorwegnet en zag zijn bevolking aanzienlijk groeien in de eerste eeuw na de oprichting van het

Belgisch spoorwegnet.

Heel spontaan is de spoorweg uitgegroeid tot een bindmiddel dat de eenheid van het land heeft bevorderd.



Het spoor bevorderde ook actief de sociale promotie van een groot aantal burgers. Sociale tarieven werden ingevoerd in de tweede helft van de 19e eeuw : vanaf 1878 kregen arbeiders een weekabonnement. Het woord «pendelaar» werd een begrip in onze evoluerende maatschappij. Het spoor vestigde al vlug zijn naam van massavervoerder en opende de weg van

de *mobilité* in de moderne betekenis van het woord.

DIVERSE POSITIEVE ONTWIKKELINGEN TIJDENS DE 20e EEUW

VAN STOOM NAAR ELEKTRICITEIT

Talrijke belangrijke veranderingen kenmerken het interbellum.

Op het einde van de Eerste Wereldoorlog moest bijna een derde van heel het spoorwegnet hersteld worden en



moest het materieel, dat het eveneens zwaar te verduren had gekregen, vernieuwd worden.

De NMBS zag het licht in 1926. Ze zou een hele ontwikkeling doormaken. Zo heeft de maatschappij op het sociale vlak voor haar personeel een voorbeeldige ziekteverzekering tot stand gebracht waarop de rest van het land zich zou baseren. Ze creëerde ook een primeur op het gebied van de sociale betrekkingen : de eerste paritaire commissie uit de Belgische geschiedenis.

Op het net zelf werd de geleidelijke terugkoop van de geconcessioneerde lijnen, die in 1870 was begonnen, voortgezet en werden de diensten van de vroegere

maatschappijen gerationaliseerd. De infrastructuur en de organisatie van het verkeer werden gemoderniseerd terwijl houten rijtuigen stilaan de plaats ruimen voor de eerste metalen rijtuigen.

Op 5 mei 1935 had een heel gedenkwaardige gebeurtenis plaats : die dag, precies 100 jaar na de opening van de eerste lijn Brussel-Mechelen, nam de NMBS haar eerste geëlektrificeerde lijn onder 3000 Volt gelijkspanning in gebruik tussen Brussel en Antwerpen. Het was een essentiële en symbolische etappe in een ruim moderniseringsplan dat onze spoorwegen competitiever wou maken ten opzichte van de concurrentie met de weg die toen al goed voelbaar was.

HET EINDE VAN EEN MONOPOLIE EN DE AANPASSINGEN

Het wegverkeer had zich al geleidelijk ontwikkeld tijdens het interbellum. Maar de Tweede Wereldoorlog zou alle vroegere verwachtingen in de war sturen. Naast de vernielingen die de oorlog aanrichtte aan de spoorinfrastructuur, lag hij ook aan de basis van een belangrijke toename van het weg- en luchtverkeer.

De spoorwegen bleven evenwel niet bij de pakken zitten. Het personeel paste zich aan de nieuwe omstandigheden aan om het spoor ten dienste te houden van het land, de bevolking en de economie.

De verhoging van de productiviteit werd een steeds grotere zorg. De elektrificatiewerken, die door de oorlog waren onderbroken, werden voortgezet : door voor de toekomst een krachtigere energiebron dan stoom te kiezen, werden de spoorwegen tegelijk ook de pioniers van de ecologie avant la lettre. De noord-zuidverbinding in Brussel - die midden de 19e eeuw al op papier stond en waaraan in 1911 de werken startten - werd uiteindelijk in gebruik genomen in 1952. Ze zou de mogelijkheden van het spoorwegnet vermenigvuldigen.

De diensten werden ook beter afgestemd op de nieuwe verwachtingen van de cliënteel : afschaffing van de derde klas in 1956, lancering van de mythische TEE's in 1957, einde van de stoomtreinen in 1966, ingebruikname van comfortabelere en functionelere rijtuigen, reorganisatie van de bediening, aantrekkelijke en commerciële formules om de ontwikkeling van toeristische en vrijetijdsreizen te stimuleren.

Ondanks al die inspanningen, verbeteringen en vooruitgang verminderde het aandeel van het spoorverkeer onafgebroken in de jaren '60 en '70 ten gunste van de weg en het luchtverkeer. Was het spoorwegtransport dan veroordeeld? Zou het spoor teruggedrongen worden tot een bijrol of zelfs een marginale functie in enkele beperkte sectoren?

DE HERONTDEKKING VAN HET SPOOR

De evolutie is veel gunstiger gebleken! Er werd een grote inhaalbeweging ingezet die ook vandaag nog voortgaat. Geleidelijk aan zijn België en Europa zich bewust geworden van de grote verkeerscongestie op de weg en in de lucht, van de vervuiling, het energieverbruik en de verkeersveiligheid. En zo ontdekte men opnieuw de belangrijkste troeven van de trein : zuinig energieverbruik en ruimtebesparend, milieuvriendelijk en uiterst betrouwbaar. Heel wat beleidsmakers menen dat de trein van essentieel belang is voor de algemene organisatie van het transport en dat het spoor zelfs een grotere rol zal moeten spelen in de toekomst, hetgeen modernisering en dus investeringen en veranderingen met zich zal brengen.

Het spoorwegpersoneel is er klaar voor.

Het zal zich inzetten voor de modernisering van het net zoals het staat in het Plan Star 21 dat de doelstellingen van de spoorwegen voor de 21e eeuw aangeeft : instandhouding en modernisering van het net, meer capaciteit op de lijnen en hogere snelheden, verbetering van de bediening van de grote agglomeraties, modernisering van het rollend materieel om het comfortabeler en vlugger te maken, een dynamische commerciële aanpak, verbetering van het onthaal en de informatieverstrekking in de stations en in de treinen, modernisering van de werkplaatsen materieel en infrastructuur, ontwikkeling van elektronische systemen,

van telecommunicatienetwerken enz.

Deze doelstellingen worden telkens weer opgenomen door opeenvolgende tienjaarlijkse investeringsplannen - 370 miljard frank voor het plan 1996-2005! - en door middel van reorganisaties en commerciële en technische verbeteringen van de aangeboden diensten.

Voortaan staat de klant centraal en het spoorwegpersoneel zal ervoor moeten zorgen dat die tevreden is en het spoor trouw blijft.

Tegelijkertijd geven de spoormannen uitvoering aan het HST-project dat ons land van infrastructuur en materieel voor de hoge snelheid wil voorzien. Het is de bedoeling dat we ons aansluiten op het kernnet van de Europese hoge snelheid dat in de maak is. De eerste diensten zijn er al, ook al rijden de treinen nog niet echt met een hoge snelheid in België.

November 1994 : Eurostar wordt in gebruik genomen tussen Brussel en Londen. Juni 1996 : Thalys verbindt Brussel met Parijs en heeft ook haltes in Luik, Antwerpen en Nederland. 14 december 1997 : deze keer wordt effectief 300 km/h bereikt op de hele westelijke tak van het hogesnelheidsnet, van Lembeek tot aan de Franse grens. Parijs ligt nu op 1.25 uur van Brussel en Londen op 2.40 uur. Oostende, Brugge en Gent alsook Namen, Charleroi en Bergen hebben nu via Thalys ook rechtstreekse verbindingen met Parijs. Het project is verre van voltooid, maar op commercieel en technisch vlak boeken we al opmerkelijke resultaten.

Bovendien is het hele project erop gericht om de mogelijkheden en de verbeteringen van het binnenlands net te combineren met de inbreng van de HST om over de hele lijn zo dynamisch mogelijke diensten te kunnen aanbieden.

Zowel voor de binnenlandse diensten als voor de internationale relaties bewijst het spoor dat het over goede troeven en mooie mogelijkheden beschikt om de start van de 21e eeuw niet te missen.

HET HOOFD BIJEN AAN DE UITDAGINGEN VAN DE TOEKOMST

Toch vallen er nog harde noten te kraken.

Net zoals België, met wiens geschiedenis zij nauw verbonden is, richt onze spoorwegmaatschappij zich sterk op het buitenland, op Europa dat zich ontwikkelt en waar heel wat verandert. En nu Europa rechtstreeks wordt geconfronteerd met de mondialisering van de economie en met de wereldwijde uitbreiding van een extreem hevige concurrentie, moet het op zijn beurt de interne concurrentie stimuleren maar daarbij rekening proberen te houden met de menselijke en sociale eigenheid van ons continent.

Daarom geloven de Europese verantwoordelijken nog in de toekomst van de spoorwegen in Europa en willen ze hen een belangrijkere rol toewijzen. Ze baseren zich daarbij op de capaciteiten en activiteiten van de spoorweg waar nog groei in zit en ook op zijn essentiële troeven op het gebied van veiligheid en milieu. Maar ze zijn ook van mening dat de spoorwegen moeten herstructureren en competitiever worden, zowel onderling als naar de andere transportmiddelen toe. Op die manier krijgen de spoorwegen nieuwe zuurstof en zullen ze beter kunnen tegemoet komen aan de verwachtingen van de cliënteel.

De uitdaging is groot. En zelfs al eisen de spoorwegen, overigens terecht, dat de concurrentievoorwaarden geharmoniseerd worden en vragen ze dat er rekening

wordt gehouden met de lasten die hen in het verleden zijn opgelegd, toch moeten ook zij zich opnieuw aanpassen aan de nooit eindigende evolutie van de samenleving.

WAT WORDT ER VAN DE NMBS VERWACHT?

De Belgische spoorwegen hebben zich al actief voorbereid op de nieuwe uitdagingen. De wet heeft de NMBS meer autonomie verleend. Ze heeft ook een onderscheid gemaakt tussen de opdrachten van openbare dienst (enerzijds het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst; anderzijds de aanleg, het onderhoud en het beheer van de infrastructuur) en commerciële opdrachten waar voortaan louter de concurrentie speelt: internationaal reizigersvervoer en het hele goederentransport. In verband met haar opdrachten van openbare dienst zal de NMBS meer bepaald moeten meewerken aan de verbetering van de bediening van de grote agglomeraties, in het bijzonder van Brussel. De belangrijke reorganisatie van de bediening en de nieuwe dienstregeling die in de zomer van 1998 zal ingaan, komen voor een stuk tegemoet aan die behoefte. Verder wenst ze dat er snel financiële akkoorden worden gesloten tussen de betrokken partners (staat, gewesten, vervoermaatschappijen) voor de realisatie van het Gewestelijk Expres Net, dat een essentieel element vormt voor het oplossen van de mobiliteits- en milieuproblemen. Daarnaast doet de NMBS haar uiterste best om ook de verwachtingen van de reizigers in de minst bevolkte zones in te lossen. Het inleggen van moderne,

comfortabele en krachtige motorwagens en de verbeterde aansluiting met de andere vervoermaatschappijen liggen in die lijn.

Op het vlak van het goederentransport zal de NMBS nieuw verkeer moeten zoeken en zal ze het gespreid verkeer met afzonderlijke wagens en het gecombineerd vervoer verder moeten perfectioneren. Andere sectoren met toekomst moeten worden ontwikkeld, zoals de multifunctionele stations die een complete vervoersservice aan de klanten aanbieden, waaronder bijvoorbeeld het beheer van de voorraad of andere diensten van een complete vervoerketen. De nagelnieuwe sector van de Europese «vrachtcorridors» verdient eveneens de nodige aandacht, want de grote transportcapaciteit van de spoorwegen opent op dat vlak hoopvolle perspectieven.

Al die inspanningen gaan gepaard met een fundamentele reorganisatie van de hele onderneming die tot doel heeft de financiële situatie van de NMBS diepgaand te saneren en in evenwicht te brengen tegen 2005. Daarnaast wil ze ook de dynamiek en de efficiëntie van het bedrijf verhogen en toch haar fundamentele eenheid behouden, in tegenstelling tot wat soms in andere landen gebeurt. De algemene doelstelling van al die veranderingen en modernisering die al aan de gang zijn of nog moeten beginnen, is het verschaffen van een betere service om meer klanten aan te trekken. Op die manier zal onze onderneming beter kunnen concurreren en uitgroeien tot hét transportmiddel van de 21e eeuw. □

