

ZUIVER VERVOER

In ons vorig nummer hebben we een artikel overgenomen van het syndicaat der Duitse spoorwegbedienden over de bezoedeling en het lawaai : « Ondraaglijk leven ».

Nu geven we het relaas van een interview, door dhr. Adam, verantwoordelijke van de algemene directie N.M.B.S., toegestaan aan het maandblad IMPACT.

Hierin zult U exacte getallen vinden.

De spoorwegen bezoedelen het water niet in de minste mate. Wat de luchtverontreiniging betreft, is de toestand aanzienlijk verbeterd sinds de moderne tractiemiddelen de stoomlocomotieven en hun rooksluizen hebben vervangen. De NMBS heeft reeds in 1966 haar laatste stoomlocomotief buiten dienst gesteld. Zij was daarmee een der eerste Europese netten om deze ommekeer te voltooien.

Men mag zeggen dat op dit ogenblik het spoorvervoer in België ongeveer voor de helft door elektrische en voor de andere helft door dieseltractie wordt verzorgd. De elektrische tractie is een volstrekt zuivere wijze van energieverbruik.

Wat de dieseltractie betreft is het niet moeilijk de uitwerking ervan te berekenen.

Het komt er op aan de spoorweg te vergelijken met de andere oplossingen die men zou moeten kiezen indien de spoorweg niet bestond. Maken we daarom een onderscheid tussen het reizigersvervoer



en het goederenvervoer.

Inzake reizigersvervoer bestaat de andere oplossing hoofdzakelijk in het gebruik van personenwagens, die in overgrote meerderheid uitgerust zijn met een benzinemotor.

Welnu, volgens prof. Samuel Halter, Directeur-Generaal van het Bestuur van Volksgezondheid, geeft een dieselmotor per 1000 liter verbrande brandstof 26 kg pollutiestoffen af, terwijl een benzinemotor er 337 kg afgeeft voor dezelfde hoeveelheid brandstof. De verhouding is dus ongeveer 1 tegen 13.

Maar de vergelijking gaat slechts op bij gelijk vervoervolume. Welnu, de diesellocomotieven verbruiken gemiddeld 16 liter gasoil per 1000 reizigers-km, terwijl men voor eenzelfde hoeveelheid vervoer per wagen ongeveer 50 liter benzine nodig heeft.

Bij gelijk vervoervolume verbruikt de spoorweg dus 3 maal minder brandstof en geeft hij ongeveer 40 maal minder pollutiegassen af dan de personenwagens.

Wat nu het goederenvervoer betreft, kan men vergelijking maken met de dieselvrachtwagens.

Het spoorvervoer heeft het voordeel lange konvoien te kunnen inrichten, zodat het met dieseltractie, voor eenzelfde vervoervolume, 4 maal minder brandstof verbruikt dan de dieselvrachtwagen.

Praktisch is het voordeel echter nog groter, want de motoren der diesellocomotieven zijn krachtige motoren met een traag regime, en die onder bestendig toezicht staan. Bovendien zijn zij niet voorzien van het vaak gestoorde stelsel van automatische voorontsteking dat men op de vrachtwagens aantreft, en kan de bestuurder evenmin de regeling van de brandstoftoevoer wijzigen om alzo de kracht der motoren te verhogen, wat telkens de door de weggebruikers zo goed gekende rookafgifte tot gevolg heeft.

Zoals men ziet is zelfs bij de dieseltractie de afgifte van pollutiegassen aanzienlijk lager bij de spoorweg dan bij het wegvervoer.

