



**G**EEN geschiedenis werd wellicht zo vaak verteld als die der aanvangsjaren van onze spoorwegen. Toch blijft die heroïsche periode menig spoorman boeien, en het zou beslist een spijtig verzuim zijn op de voordelen van de verdwijning van de stoom te wijzen zonder vooraf te herinneren aan wat het spoor verschuldigd is aan de «slepers» en aan de locomotieven die gedurende meer dan een eeuw rusteloos het net hebben doorkruist.

In het jaar onzes Heren 1835, uitgerekend de 5<sup>e</sup> mei, «schouwt» Z.M. Koning Leopold I de drie treinen die

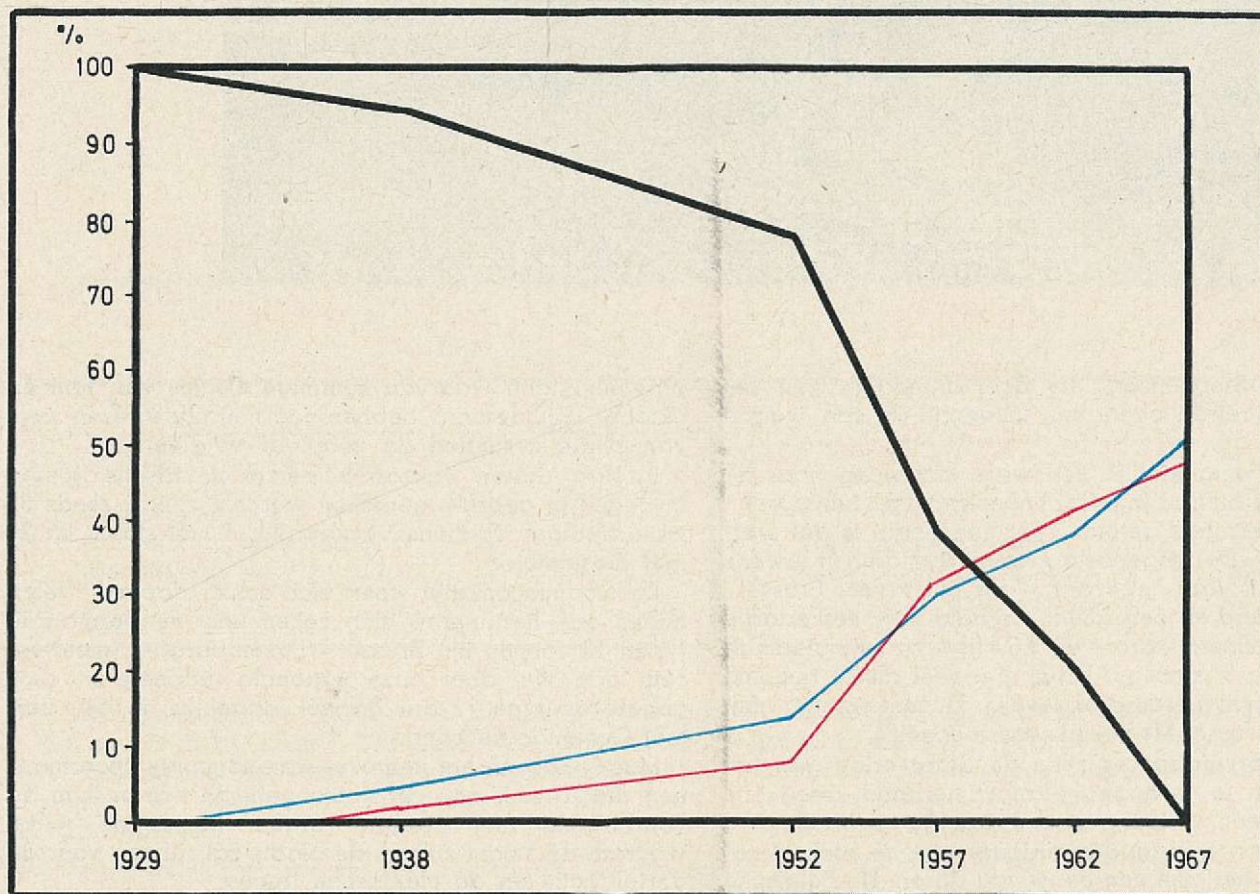
over enkele ogenblikken, achtereenvolgend, het eerste spoorwegtraject van het vasteland zullen berijden. De feestelijkheden hebben plaats aan de Groendreef, en het startschot voor de rit naar Mechelen wordt met het kanon gegeven. Wie zijn zoal de bevoorrechten die deze trip mogen meemaken? Graaf de Theux, Minister van Binnenlandse Zaken, heeft uitnodigingen gezonden naar de voornaamste ambtenaren van de verschillende administraties. Maar, zoals vele anderen, oordeelt een zekere heer Frison, volksvertegenwoordiger uit Charleroi, dat het maar recht en redelijk is

# DE CIJFERS BEAMEN DE VERDWIJNING VAN DE STOOM

## INDELING EN % PER TRACTIEWIJZE VAN DE TREINRITTEN

In 1952, ondergaat het uitzicht van de grafiek een gevoelige wijziging. De elektrische tractie en de dieseltractie nemen een steeds belangrijker deel van het vervoer voor hun rekening.

1954 wordt vooral gekenmerkt door het in gebruik nemen van de elektrische tractie tussen Brussel en Oostende.

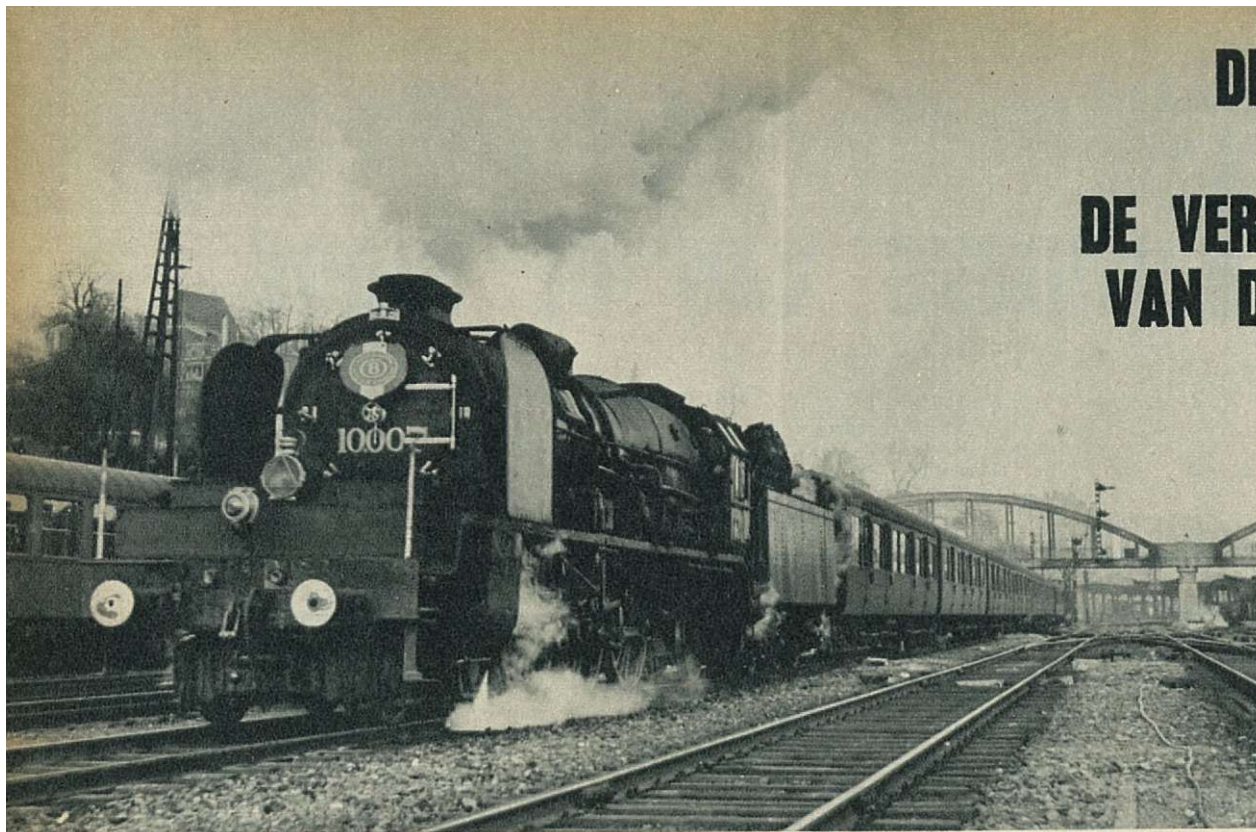


« door zijn afwezigheid te protesteren tegen de verkeerde weg die de regering ingeslagen had ». Eigenlijk hebben heel wat genodigden schrik, niettegenstaande het Staatsblad van 4 mei 1835 schreef dat, aan de hand van de ondervinding opgedaan in de landen waar de spoorwegen reeds « ingereden » zijn, alle voorzorgen genomen werden opdat geen enkel incident (1) de rit van de trein zal verstoren. Trouwens,

(1) De terugreis verliep niet zonder incidenten : een stoomverlies van de machine de Olifant veroorzaakte een ernstige ongerustheid onder de genodigden.

om de personen die eventueel verontrust zouden worden door de snelheid van de sleepers volledig op hun gemak te zetten, zullen de wagens, op de dag van de plechtige ingebruikneming, ongeveer een uur doen over het traject van Brussel naar Mechelen, ofschoon dat traject met een snelheid van twaalf mijlen per uur, in 18 tot 20 minuten kan worden afgelegd. Sprekende over de proefnemingen tijdens welke de snelheid 37 km/u bereikte, voegde het Staatsblad er nog aan toe dat zelfs bij die snelheid de ademhaling generlei hinder ondervond, zelfs niet in open wagens.

# DE CIJFERS BEAMEN DE VERDWIJNING VAN DE STOOM



De grote Stephenson, die deel uitmaakte van het gezelschap, reisde overigens incognito in een wagon 3<sup>e</sup> klasse.

Er heerst onmiddellijk een ware stormloop naar de treinen : van bij hun ingebruikneming tot 31 juli worden er 163 482 reizigers geteld. Voor een begin is dat werkelijk enorm. De toegepaste prijzen verklaren trouwens die geestdrift voor het spoor. Voor het traject Brussel - Mechelen werd er toen 2,50 fr. betaald voor een kaartje « berline 1<sup>e</sup> klasse extra » en 0,50 fr. voor een plaats in een « wagon 3<sup>e</sup> klasse ». Dit is niet veel als je bedenkt dat de wegvervoerders ongeveer 55 centiem per mijl rekenden (Brussel-Mechelen was vier mijl).

Het verworven succes zette de Staat ertoe aan het aantal lijnen te verhogen : langzamerhand kreeg ons land aldus een volledig spoorwegnet.

Toen begon het gouden tijdperk van de stoomlocomotief dat meer dan een eeuw zou duren. De Belgische spoormannen, evenals de Belgische bouwers van rollend materieel, hebben op schitterende wijze bijgedragen tot de aanzienlijke en snelle ontwikkeling van de stoomtractie en tot de technische vooruitgang van de machines. De uitvindingen van Walschaerts en Belpaire, om alleen maar de voornaamste te noemen, rakten over de hele wereld bekend.

Reeds in 1930 dreigt er gevaar voor de stoom. Inderdaad, de N.M.B.S. koopt zes motorrijtuigen waaronder drie met stoom... en drie « met dieselmotor ». De commentaar die destijds hierover in het jaarverslag van de Raad van Beheer verschijnt, is vrij pittig : « Er werden zes motorrijtuigen voor reizigersverkeer in dienst gesteld, drie met dieselmotor, drie met stoom... Over 't algemeen schenkt dit materieel voldoening, maar de

proefnemingen waarvan sommige slechts van juni en oktober 1930 dateren, hebben nog niet uitgewezen welk van beide systemen de voorkeur verdient. »

In 1935, datum waarop de eerste elektrische treinen in België in gebruik genomen werden, zijn er reeds 32 motorrijtuigen in dienst, waaronder 4 met stoom en 28 met dieselmotor.

De stoomlocomotief weert zich echter dapper : velen onder ons herinneren zich zeker nog de vermaarde typen 10 van de lijn Brussel - Luxemburg en, meer recent dan, het door onze nationale industrie in 1938 gebouwde type 12 dat Brussel, dagelijks, in één uur, met Oostende verbond.

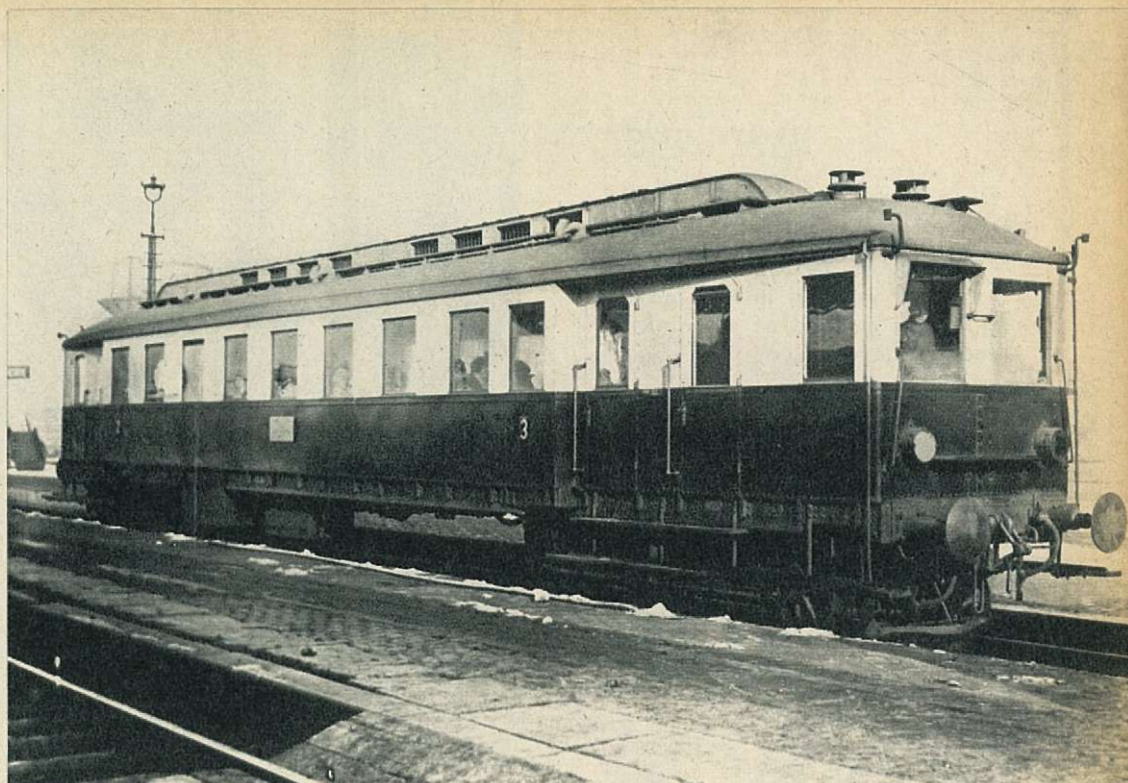
Maar ondanks het heimwee van sommige spoormannen die zo zeer aan de stoom gehecht waren, kan de vooruitgang niet gestuit worden. Dit is de reden waarom de stoom stilaan de plaats zal ruimen voor de dieseltractie en de elektrische tractie.

In 1967 maken de statistieken, voor de eerste maal in de geschiedenis van onze spoorwegen, geen gewag meer van de stoom.

Het ogenblik is dus gekomen om de terugslag van die verdwijning op verschillende factoren van het beheer van onze Maatschappij te berekenen.

## Vervoerde ladingen en getalsterkte van de krachtvoertuigen.

Laten wij, voor de jaren 1929, laatste jaar van een integraal « stoomverkeer », en 1967, eerste jaar zonder stoom, de cijfers van de bruto-ton-km vergelijken in verhouding tot het aantal krachtvoertuigen :



Een dieselmotorrijtuig 1930.

Vergelijkingsjaren	1929	1967
1. Bruto-ton-km (in miljoenen)	22.701	28.430
2. Totale getalsterkte van de krachtvoertuigen (gemiddelde van het jaar)	3.908	1.509
Verhouding 1/2	5,81	18,8

Vergelijkingsjaren	1929	1967
1. Bruto-ton-km (in duizendtallen)	22.701.193	28.430.091
2. Verbruik van tractie-energie (in miljoen fr.)	2.208	739,4
3. Verhouding 1/2	10,3	38,4

Terloops weze hier gezegd dat de getalsterkte van 1967 er als volgt uitzag : 198 elektrische locomotieven, 897 diesellocomotieven (rangeerlocomotieven inbegrepen), 324 elektrische motorwagens en 108 dieselmotorrijtuigen.

De vergelijking van de verhoudingen 1/2 van de tabel leert ons grossomodo dat de stoomtractie, voor gelijke prestaties, driemaal meer krachtvoertuigen nodig had.

### Vervoerde ladingen

#### en overeenstemmende tractiekosten.

Wij zullen thans, voor de jaren 1929 en 1967, de cijfers van de bruto-ton-km vergelijken in verhouding tot een uitgave van 1.000 fr. aan tractie-energie. De prijzen van de bovenstaande tabel zijn die welke in 1967 toegepast werden, uitgezonderd de prijs van de kolen voor de stoomtractie, die dateert van 1966.

De laatste waarden van de tabel staan in een verhouding die vergelijkbaar is met die van de vorige tabel. Ze doen de aanzienlijke winst uitkomen die de overschakeling van de tractiewijzen op 't stuk van de energie met zich brengt.

In deze cijfers is een modernisering van de exploitatie impliciet meegerekend. Zo willen wij hier o.m. erop wijzen dat sommige lijnen afgeschaft of uitsluitend voor het goederenvervoer gebruikt werden. Dit verandert evenwel niets aan de rangorde van de gemaakte vergelijkingen.

### Als besluit.

Door zich aan te passen aan de moderne tractiemiddelen, hebben de spoorwegen hun rendement en hun economische exploitatie aanzienlijk opgevoerd.

Zullen onze nakomelingen van het jaar 2000 dezelfde vergelijking maken met een geheel nieuwe tractiewijze ?

P. CHARLES,  
eerste ingenieur.