



De treinen reden, ondanks alles...

Alvorens men het weer vergeet...

Ons land — en haast heel Europa — heeft zopas de strengste winter van de eeuw beleefd.

Indien onze basisnijverheid, onze elektrische centrales, onze cokes- en gasfabrieken hun bedrijvigheid niet hebben moeten stilleggen hoewel ze daarmee werden bedreigd, indien 's lands economie op haar normaal peil kon gehouden worden, indien de bevolking steeds de nodige brandstof heeft kunnen bekomen, is dit in grote mate te danken aan de spoorweg en aan de spoorwegmannen.

Voor de spoorweg en ook voor die spoorwegmannen stelden de Siberische temperaturen die wij

gekend hebben bijna onoverkomelijke problemen inzake organisatie en uithoudingsvermogen.

Het is wel nuttig even de balans van de geleverde prestaties op te maken, opdat *al* de belanghebbenden de er voor de toekomst in besloten lessen en besluiten zouden uit trekken.

Wat het reizigersvervoer betreft, hebben de Belgische Spoorwegen regelmatig hun 500 000 reizigers per dag in zeer draaglijke comfortvoorwaarden vervoerd, niettegenstaande de temperatuur in de rijtuigen van 20 tot 30 graden moest opgevoerd worden en dit vervoer geschiedde met een



De vormingsstations hebben getriëerd...

regelmatigheid die door de volgende cijfers wordt bewezen :

Periode van 20 januari tot 16 februari 1963.

	Aantal treinen	%	Gemidd. vertraging per trein
Treinen op tijd	62.000	63,4 %	3'
Treinen met 1 tot 5' vertraging	16.799	17,1 %	
Treinen met meer dan 5' vertraging	19.083	19,5 %	

Op het stuk van het goederenvervoer heeft de spoorweg ook van bij het begin van het slechte weer het hoofd moeten bieden aan moeilijkheden van alle aard waarvoor allerhande aanpassingsmaatregelen dienden getroffen die slechts mogelijk bleken dank zij zijn stevige basisorganisatie en de toewijding van zijn personeel. Wij citeren :

— massale verschuiving van verkeersstromen, enerzijds veroorzaakt door de lamlegging van zijn traditionele cliënteel van de groeven en de bouwnijverheid en anderzijds door de haast wanhopige oproepen om hulp van industriëlen en handelaars

waarvan het aanvoer- en verdelingssysteem normaal geheel of gedeeltelijk op andere vervoerwijzen steunde;

— de plotselinge en soms langere immobilisatie van duizenden wagens waarvan de inhoud was vastgevroren;

— de moeilijkheden waarmee de scheepvaart en de naburige spoorwegen te kampen hadden;

— de wijze waarop de eigen locomotieven, installaties, toestellen, vervoermaterieel enz. technisch werden op de proef gesteld zonder dan nog te spreken van de soms onmenselijke voorwaarden waarin de nachtelijke triëringen van de treinen moesten uitgevoerd worden in de grote vormingsstations, aan alle weer en wind blootgesteld en onder de sneeuw bedolven.

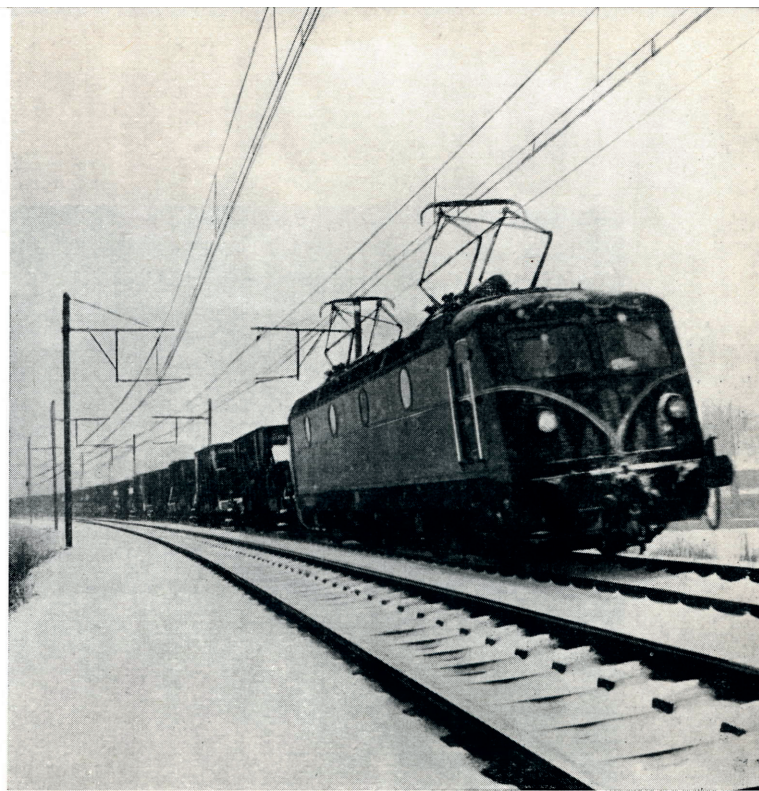
In die omstandigheden mag het feit dat tijdens die twee vreselijke maanden gemiddeld *per dag* 12 000 tot 13 000 beladen wagens ten vervoer werden aangenomen, zowel in het binnenland, in onze havens, als aan de landsgrenzen, wel als een buitengewone prestatie beschouwd worden.

Inzonderheid voor de haven van Antwerpen heeft de spoorweg historische records geklopt door weekgemiddelden van 300 000 t te bereiken, tegen 175 000 t in normale perioden.

Doch het is ongetwijfeld op het gebied van het vervoer van minerale brandstoffen dat de spoorweg een beslissende rol heeft gespeeld. Aldus werden aan de kolenmijnen van de Kempen soms 400 tot 500 eenheden *per dag* meer geleverd dan in normale periode gevegd wordt.



Maar bij -10° of -15° , in de ijzige wind, 's nachts en overdag, zowel op zondag als in de week, was het voor onze mensen zwaar tobben en toch volbrachten zij hun plicht zonder enige verslapping.



Het is aan hen te danken dat de basisindustrieën op gang konden gehouden worden.

De onderstaande tabel bewijst het primordiale belang van de brandstoffeninvoer :

Binnengekomen	Eerste 2 maanden van 1962	Eerste 2 maanden van 1963
over Antwerpen	48.000 T	188.000 T
over Montzen	468.000 T	675.000 T
over Wezet	261.000 T	271.000 T
over Lanaken	66.000 T	97.000 T
Totaal :	843.000 T	1.231.000 T

Zeker zijn er verslappingsen geweest, fouten in de verzending en vertragingen; doch al de vervoerspecialisten zijn het er over eens dat de spoorweg, ten overstaan van de chaos die voortvloeide uit de uitschakeling van de waterweg en de sensationele weersomstandigheden die wij hebben beleefd, bewezen heeft dat hij het regelmatigste vervoermiddel met het grootste aanpassingsvermogen is en blijft, inzonderheid in dicht bevolkte en geïndustrialiseerde landen zoals het onze.

In dit verband danken wij hier de cliënteel die over het geheel begrip heeft getoond voor de moeilijkheden die wij hebben moeten overwinnen en die in de mate van haar middelen heeft meegewerkt om er de uitwerking van te verzachten.

Oningewijden zouden kunnen geloven dat de spoorweg financieel bekeken aan die onverwachte toevloed van vervoer een flinke stuiver heeft verdiend. En hier wordt dan de vinger gelegd op de uiterst moeilijke positie waarin de spoorweg zich

bevindt : enerzijds een openbare mening die eist dat de spoorweg als een handels- en nijverheids-onderneming zou worden geëxploiteerd en anderzijds diezelfde openbare mening die het volstrekt onaannemelijk acht dat de spoorweg als dusdanig zou handelen door voorrang te verlenen aan zijn getrouwe cliënteel en door zijn prijzen te verhogen voor de... outsiders.

In werkelijkheid geschiedde *al* het vervoer dat de spoorweg tijdens de laatste weken heeft verzekerd tegen de gunstigste tarieven voor de cliënteel, terwijl de exploitatiekosten in soms zeer aanzienlijke mate waren gestegen.

In feite hebben de Belgische Spoorwegen in dit geval de rol vervuld van de onderneming die in het algemeen belang van de Belgische gemeenschap werkt. Deze vaststelling verdient onder ogen te worden gebracht van de openbare macht, de industriële middelen en de openbare mening in het algemeen.

Een andere vaststelling verdient meer speciaal de aandacht van de ondernemingshoofden. Er werd bewezen dat een nijverheids-onderneming van enig belang bij het ontwerpen en de exploitatie van haar fabrieken, haar magazijnen of haar werven de noodzakelijkheid van een aangepaste verbinding met de spoorweglijnen niet kan ter zijde laten, zonder zich bloot te stellen aan last en kosten die haar bedrijvigheid gedurende bepaalde perioden van het jaar kunnen in gevaar brengen. Het is een investering waarvan de rendering door de recente gebeurtenissen werd bewezen.