



WAT ZAL DE TOEKOMST ONS BRENGEN ?

Speciale wagens vergemakkelijken de behandeling der goederen...

De spoorman is begaan met zijn toekomst.

Het monopolie van het spoor is voorgoed voorbij. De kolenmijnen, die van oudsher tot zijn beste klanten behoren, zitten in moeilijkheden, de staalindustrie gaat zich in de nabijheid van de zee vestigen. Het vliegtuig, de weg en de waterweg hebben een aanzienlijk deel van het verkeer ingepalmd en betwisten ons de vervoeren die wij als verworven beschouwden.

De klant die ons trouw bleef, wordt van alle kanten aangezocht ; hij zal beslist niet aarzelen om ons in de steek te laten zodra hij het elders voordeliger zou kunnen gedaan krijgen. Het is de hoogste tijd dat wij ons degelijk bewust worden van de concurrentie, een ruimere handelsgeest aankweken, de beste dienst tegen de laagste prijs aanbieden.

DE ONONTBEERLIJKE HERVORMING VAN ONZE EXPLOITATIE.

Ze is reeds gestart.

Onze kostprijzen ondergingen reeds een gevoelige daling, niet in franken die devalueren, maar in tewerkgestelde bedienden, in gebruikt materieel, in verbruikte energie. Van 1950 tot 1965 hebben wij het vervoer dat overeenstemt met één personeelslid van

de N.M.B.S. verdubbeld ; ook de last die één locomotief trekt, de goederen die één wagen transporteert en de bezetting per reizigersrijtuig liggen tweemaal zo hoog, terwijl het rendement van een ton brandstof verdrievoudigd werd.

De kwaliteit van onze diensten wordt met de dag degelijker. Het voerver verloopt sneller. Speciale wagens vergemakkelijken de behandeling der goederen. Dank zij de techniek spoor - weg, de containers, de draagwagens voor wegvoertuigen, kan de huis-huisdienst uitgebreid worden. Voor het reizigersverkeer wordt de bediening van de grote lijnen opgevoerd. Het comfort verbetert zowel voor de treinen voor forensen als voor de T.E.E.- en auto-slaaptreinen. De veiligheid is quasi volmaakt.

De stoomlocomotief, slokop van steenkool en menselijk kapitaal, heeft definitief de plaats geruimd voor moderne diesel- en elektrische tractiemiddelen die krachtig, beweeglijk, snel en zuinig zijn. De trage, ongerieflijke en minder veilige houten rijtuigen werden volledig buiten gebruik gesteld. Om de snelheid op te voeren, worden alle goederenwagens van rol-lagers en luchtdrukremmen voorzien.

De talrijke rangeerstations, de verrichtingen bij het afstoten en de remming met stopblokken verdwijnen om plaats te maken voor een beperkt aantal

moderne, meer en meer geautomatiseerde triercentra met een grote verwerkingsmogelijkheid en een hoog rendement.

De talloze plaatselijke wissel- en seinbedieningsposten worden vervangen door de regelaar die, vanaf zijn centrale lessenaar, de beweging van een station, van een knooppunt of van een lijn, op afstand regelt.

De activiteit van blok- en overwegwachtersposten wordt trapsgewijze geautomatiseerd, waarbij de trein zelf zorgt voor de vrijmaking en de beveiliging van zijn traject, in afwachting dat zijn reisweg aan de aftakkingen en in de stations door een ordinator uitgewerkt wordt.

Met het oog op een hogere en economischere produktie worden depots en werkplaatsen in beter uitgeruste installaties geconcentreerd.

Het aanzienlijk administratief werk, dat heel wat arbeidskrachten vergt waarvan de taak allesbehalve boeiend is, wordt in een steeds stijgende mate door machtige ordinateuren overgenomen.

De Internationale Spoorwegunie heeft onze maatschappij zo pas opdracht gegeven een nieuwe vorm van regeling van het goederenvervoer met behulp van ordinateuren te beproeven. Einddoel van die opdracht is de volledige automatisering, waarbij het vertrekstation van de zending de aard en het gewicht van de vracht, de bestemming en het nummer van de wagen doorgeeft aan een ordinator die zorgt voor de vrachtberekening, de verzending, het organiseren van de treinen en de beweging in de triercentra.

Aldus wordt de modernisering van de exploitatie in alle sectoren voortgezet, en kan er geen sprake van zijn het tempo ervan te vertragen, wel integendeel.

Is dat voldoende om onze toekomst veilig te stellen? Om te beginnen kunnen wij ons daarbij afvragen of het spoor, na 150 jaar (en meer zelfs, indien men teruggaat tot vóór de stoomlocomotief), op het huidige ogenblik, nog een reden van bestaan heeft?

DE VOORDELEN VAN HET SPOOR.

Het doorstaat normaal een belasting van tien ton per wiel, terwijl de beste wegbedekkingen die thans gekend zijn reeds vervormen bij de doortocht van banden die twee ton dragen. Een trein is honderdmaal zo krachtig als een wegvoertuig, en even snel. Hij is even krachtig en tienmaal zo snel als een groot binnenscheepvaartuig en overwint hindernissen die de waterweg niet aankan.

Het spoor brengt de elektrische controle-impulsen over voor het waarnemen van de seinen en voor

de rit van de treinen, en weldra ook dergelijke impulsen voor de automatische besturing; terzelfder tijd is de veiligheid van het wegverkeer, ondanks rijstroken op de wegen worden uitgestippeld en verkeersstekens aan de kruispunten opgericht, overgeleverd aan de wisselvallige waakzaamheid van een menigte niet geselecteerde autobestuurders.

Het spoor heeft zijn eigen infrastructuur, die voor de autosnelwegen slechts verwezenlijkt kan worden ten koste van miljarden, van hectaren terreinen die aan de cultuur, de industrialisatie en de woongelegenheden onttrokken worden.

De spoorweg bereikt de stadscentra over een beslaan ruimte die, bij gelijke vervoerscapaciteit, vijfmaal zo laag ligt als voor de invalswegen voor motorvoertuigen; dank zij de elektrische tractie is er, bovendien, helemaal geen luchtbezoedelingsprobleem.

Het spoor blijft aldus wel de best aangepaste infrastructuur voor een zwaar en snel verkeer.

Daarentegen is zijn groot vermogen zelf een handicap wanneer het verkeer weinig druk is.

VOORUITZICHTEN.

Zal er voor het spoor, thans en ook in de toekomst, nog een werkterrein gevonden worden waarop het zijn potentiële kracht kan aanwenden?

Dat is één van de fundamentele vragen waarop de prospectie van de markt en de studie van de conjunctuurtendensen een antwoord kunnen geven, twee activiteiten die op dit ogenblik ernstig aangepakt worden.

Nu reeds kan worden voorzien dat de cargo-treinen en de pendeldiensten met snelle omloop in de toekomst een belangrijke uitbreiding zullen kennen. Het is best mogelijk dat de Waalse metaalindustrie, die overzeese erts gebruikt en af te rekenen heeft met de mededinging van de aan zee gevestigde metaalindustrie, het meest baat vindt bij een soort lopende band van pendeltreinen die onafgebroken rijden tussen Antwerpen, enerzijds, en Charleroi en Luik, anderzijds. Alsdan zou het erts in enkele uren van het scheepsruim naar de hoogovens vervoerd worden, met een minimum aan geïmobiliseerde wagens en locomotieven en met een beperkt personeel.

De Europese eenmaking, die de grenzen opheft, bevordert de frequentie van de zware vervoeren over gemiddelde en lange afstanden, een domein waarop het concurrentievermogen van het spoor zich nog het best kan laten gelden. Het is overigens dank zij de expansie van dat verkeer dat het Belgische net in staat is de verliezen te compenseren die het lijdt op binnenlands terrein, d.w.z. over korte afstanden.

Binnen de perken van onze huidige en toekomstige mogelijkheden, groeien ook de behoeften aan een personenvervoer over middelmatige afstanden in het kader van het massaal voorstadsverkeer.

Telkens als we er in slagen twee grote centra die 250 tot 300 km van elkaar liggen (Brussel - Parijs, Brussel - Keulen), te verbinden binnen de tijd nodig om een maaltijd te gebruiken of op het einde van de dag, worden onze snelle, veelvuldige, comfortabele en veilige treinen gebruikt door een steeds talrijker cliënteel. Welnu, indien de vooruitzichten die Louis Armand in verband met een snel Europees net heeft, vaste vorm aannemen, zal de verbinding Brussel - Londen, via de tunnel onder het Kanaal, ons de sluisen van haar potentiële cliënteel wagenwijd openzetten, terwijl men in één avond van Brussel naar Hamburg of München zal kunnen reizen. Ten slotte zal de reiziger, desgewenst met zijn auto, in één nacht, naar de stranden van de Golf van Gascogne, van de Middellandse, de Adriatische, de Baltische of de Ierse Zee gevoerd worden.

In de voorsteden van Brussel, Antwerpen en Luik, b.v. beschouwt men nu reeds de spoorweg als een

middel dat kan bijdragen om het angstwekkend probleem van het verkeer en het parkeren van auto's in de stadscentra op te lossen. Meer en meer verlaat de voorstadsbewoner 's morgens zijn huis per auto, stalt hem op de parkeerterreinen van het dichtst bijgelegen station en bereikt zijn werkzetel met snelle en veelvuldige treinen, wat hem de verkeersdrukte bespaart waarmee de stadswegen op de spitsuren af te rekenen hebben. Thans reeds denken de urbanisten aan satellietsteden gespreid langs spoorweglijnen die het rechtstreeks vervoer naar het centrum zullen onderhouden.

HET PROBLEEM VAN DE STRUCTUREN.

Naast en boven de techniek van exploitatie en de commerciële techniek, rest er een belangrijk probleem voor onze toekomst : dat van de structuren.

Voor de economie is het hoogstnoodzakelijk het principe van het industriële beheer, dat als het ware een prikkel is voor ons dynamisme, veilig te stellen en zelfs uit te breiden tot de andere vervoerwijzen



Rechtreeks
vervoer
naar
het centrum.

die thans verdeeld zijn in winstgevende en deficiëtaire sectoren, waarbij de laatstgenoemde als bij toeval aan de gemeenschap overgelaten worden.

Maar de natie kan niet tot in het oneindige dulden dat onaangepaste structuren haar nog langer beletten ten eigen bate de techniek aan te wenden die het best geschikt is om elk type van verkeer te onderhouden. Het is een absolute noodzaak de economische waarheid zonder vooringenomenheid in het licht te stellen, het begrip van kleinste kostprijs voor de gemeenschap in cijfers weer te geven, de organisatie aan te passen opdat, op grondslag van de tarieven en van de beoordeling van de kwaliteit der diensten, de vrije keuze van de klant vanzelfsprekend uitgaat naar die oplossing welke voor de gemeenschap de meest economische is.

De hoge Europese en nationale instanties houden zich, in samenwerking met de spoorwegnetten, actief bezig met die hervorming welke in het Verdrag van Rome vervat is. In weerwil van de moeilijkheden waarmee een taak gepaard gaat die de soms machtige particuliere belangen ondergeschikt wil maken aan het algemeen belang, vindt de idee ingang bij de verantwoordelijke regeringsinstanties. Er mag worden verwacht dat weldra de eerste toepassingsfasen doorlopen zullen zijn — normalisering der rekeningen van de spoorwegen, aanrekening van de infrastructuurkosten, opmaken van de vervoerrekeningen van de natie — etappen die nodig zijn om gelijke concurrentievoorwaarden te scheppen.

Dat zijn dus wel positieve elementen.

Maar niemand garandeert ons automatisch het vervoer dat wij nodig hebben om tot verdere ontplooiing te komen.

IN DIENST VAN DE GEMEENSCHAP.

In het gezamenlijk vervoerbestel is de spoorweg nog alleen maar een concurrent onder de andere. De publieke opinie staat niet vijandig tegenover het superioriteitsvertoon van het spoor in sommige takken. Het is onze taak dat vertoon te leveren, niet door polemieken, maar door het onophoudelijk verbeteren van de kwaliteit onzer diensten. Die verbetering moet niet gericht zijn op onze zelfvoldoening; wij moeten belangstelling tonen voor de problemen van de cliënteel, ons gedragen als dienaars van de gemeenschap.

Indien iedere spoorman, in elke omstandigheid en waar ook, er in slaagt schoon schip te maken van het verleden, liggen er voor het spoor in de wereld van morgen gunstige vooruitzichten in het verschiet.

A. MARCHAL,
hoofdingenieur.

Het is onze taak de superioriteit van het spoor in sommige takken aan de tonen



niet door polemieken,
maar door de kwaliteit onzer diensten
onophoudelijk te verbeteren...