



Zonder mij het feit als dusdanig tot een verdienste te willen aanrekenen, vertel ik je toch met enige trots dat ik de aanvangsjaren van de Verbinding nog heb meegemaakt. Niet al de aanvangsjaren natuurlijk, want de principiële beslissing om Noord en Zuid grotendeels ondergronds en voor de rest bovengronds per trein te verbinden, werd, zoals je diende te weten, al in 1895 genomen.

Een « rekrutje » ben ik dus niet meer, wat ik niet meteen als een ramp beschouw, maar wat me evenmin overmatig verheugt. Mijn dienstenaam zweeft ergens rond de jaren dat ons aller Minister van Verkeerswezen « de eer heeft de spoorman te melden dat de Koning hem — de spoorman — de burgerlijke medaille 1^e klasse heeft toegekend als beloning voor de goede en trouwe diensten ». Ik had, inderdaad, al enkele jaren dienst — of die goed en trouw was wil ik hier, in alle bescheidenheid, in het midden laten — toen het lintje van de Verbinding, in oktober 1952, plechtig doorgeknipt werd. Een jaartal dat mij wel altijd zal heugen. Hoe zou je zelf zijn als je amper een paar maanden vroeger volmondig « ja ik wil » geantwoord had op de vraag of « Jij, N..., daar tegenwoordig, tot je wettige vrouw wilde nemen, terwijl N..., blijkbaar even enthousiast, bereid was om jou als haar wettige man te aanvaarden ». Volwassen lezers weten natuurlijk dat zo'n antwoord destijds dan nog gold in vóór- en tegenspoed en, volgens de van kracht zijnde regels, gepaard ging met de belofte dat jij haar steeds zou liefhebben en zij jou onderdanig diende te zijn.



de verbinding, in drie bedrijven

Om dit tijdschrift een veroordeling tot een recht op antwoord te besparen, wat niet zo onwaarschijnlijk is als N... dit leest, wijd ik hier over deze aangelegenheid niet uit. Alleen wil ik, ten behoeve van onervaren jongeren, kwijt dat er van die onderdanigheid niet veel in huis is gekomen. Ik spreek hier zowel letterlijk als figuurlijk. Maar hoe dan ook, ik klink op mijn « zilver », net als de Verbinding!

Volledigheidshalve moet ik je ook nog vertellen dat ik, in 1947, op mijn verzoek naar de hoofdstad overgeplaatst werd. Zogezegd om gevolg te geven aan een oproep van de Directie, maar in feite uit pure berekening, want ik was jong en ambitieus, en dan kon je beter dicht bij de zon zitten, als je begrijpt wat ik bedoel.

Ondertussen is de jeugd eraf en de ambitie gedooft, térwijl ik elke dag nog op en af rij, zoals dat in den beginne heette. Termen als pendelen of forensen waren in die jaren immers nog niet zo mondgemeen, ofschoon die sport ook toen al druk beoefend werd.

Sedert die dag, in 1947, heb ik duizenden kilometers trein gereden. Heus, het heeft me nooit verveeld en evenmin gespeten, vooral niet sedert mijn collega mij onlangs onthuld heeft dat bewegen, dus uiteraard ook treinenrijden, de inspiratie bevordert.

Voor een rechtvaardige kritiek van dit stukje, verklaar ik hier op mijn erewoord dat het in een stilstaande houding werd geschreven.

Wat nu dit afficheren van mijn privacy met de Verbinding te maken heeft? Dat wij per regel betaald worden! Kom nou, jij weet wel beter. En als

vrijtijdsbesteding ken ik zelf prettiger bezigheden. Echt, het heeft er gewoon niets mee te maken, tenzij dat ik me even in de tijd wens te situeren om aan dit historisch relaas een zekere vorm van authenticiteit te geven.

drie bedrijven

Zoals elke belangrijke menselijke onderneming kende de Verbinding drie tijdstippen die ik, om zeer persoonlijke redenen, als bedrijven kwalificeer, meer bepaald dan : vóór, tijdens en ná. De verstandige lezer heeft inmiddels al begrepen dat ik de drie bedrijven, als volwaardige toeschouwer — overigens een ideale rol in het leven — heb meegespeeld, nou ja meebeleefd. Vóór...

Welnu, lieve lezeressen en beste lezers, ik kan je verzekeren dat een treinreis, waarbij je bijv. van Noord naar Zuid moest, in dat « vóórbedrijf » geen kleinigheidje was.

Ter illustratie kan ik je misschien, zeer in 't kort dan, vertellen wat mij in dat opzicht overkwam toen ik, in 1948, op vakantie toog naar de Azurenkust. Tussen twee haakjes, dertig jaar later, wanneer alleen andere en verre werelddelen als vakantieoord « in » zijn, lijkt de Franse Riviera niks meer. Maar toen stond



een hotelletje met een zeer beperkt aantal sterren afstapte.

brussel doorkruisen

Een goede duizend kilometer per trein : voor zover ik me herinner, echt geen odyssee ! Maar eerst moest ik, gepakt en gezakt, Brussel doorkruisen, zonder Verbinding, een feit



ze nog chic. En heus, dat is geen opschepperij ; tien dagjes Nice-Cannes-Menton, inclusief gratis reizen, waren immers niet zo'n financiële prestatie, althans niet als je met een democratisch reisbureautje vertrok en in

dat ik, ter attentie van overmoedige melkbaarden, wens te onderstrepen. Zulks bracht mee dat ik in Brussel-Noord met mijn hele bagage van de trein moest. En in die tijd verplaatste men zich niet met een onderbroekje,

een T-shirt en een tandenborstel. Op reis gaan betekende toen, ook voor jongeren, essentiële dingen meenemen, d.w.z. een enorme koffer waarmee zelfs een bedreven kruier de handen vol zou hebben.

Met zo'n koffer moest je dan op een tram springen waarvan de willekeurige nummering problemen stelde die een schuchtere plattelandsbewoner schier onlosbaar leken. Met heel wat geluk en twee of drie overstapjes zat je in het goede nummer, wat je dan nog grotendeels te danken had aan het ruime begrip en de spreekwoordelijke hoffelijkheid van een wattman of een conducteur van de « Brusselse Tramwegen ».

Wie op dat ogenblik in zijn plattelands argeloosheid dacht dat zijn ergste leed geleden was en, derhalve, opgelucht van het Brusselse stadsbeeld ging genieten, rekende zonder de wisselvalligheden van het tramverkeer. Want gewoonlijk belandde je op de perrons van Brussel-Zuid precies twee à drie minuten na het vertrek van je aansluiting. Een cynische benaming voor iets dat in feite een onding was.

Maar geen ongeluk is zo groot, of er is altijd wel een geluk bij. Dat dit geluk in deze aangelegenheid vaak het stationsbuffet beschoren was, en in mindere of meerdere mate ook de omliggende herbergen en andere eerbare, plaatselijke neringen — die jarenlang, dank zij die aansluitingen welke geen aansluiting gaven, niet bij brood alleen hoefden te leven — was, behalve het slachtoffer, niemand een zorg. Misschien zijn er zelfs « reizigers » die met vertedering aan dat soort folklore terugdenken ! Maar dat is een andere geschiedenis...

de oudstrijders

En dan was er het « tussenbedrijf »... ik bedoel het tijdstip tijdens de werken van de Verbinding. Als een soort bedevaartganger stapte ik elke dag omstreeks acht uur uit in Brussel-Noord, samen met duizenden andere mannen — vrouwen waren in dat gezelschap toen nog vrij zeldzaam, vergeleken althans met wat er nu elke dag aan mooi geslacht in Brussel neerstrijkt — die helemaal niet wisten dat ze forensen waren en als

dusdanig het voorwerp uitmaakten van geleerde statistieken.

Over de werken kan ik dus vrij goed meespreken. Want je zeggen dat wij, de gebruikers, helemaal niets hebben opgemerkt, zou, zachtjes uitgedrukt, een bewijs zijn van een kort geheugen.

Elders in dit nummer worden je de exploitatie verhaald van het personeel van onze diverse Directies : de Exploitatie, de Baan, de Elektriciteit- en Sein- inrichting en het Materieel, waarbij ik er zeker nog wel één vergeet. (Een mens, en iedereen is al eens mens, heeft zoveel dingen te onthouden). Een viaduct en stations bouwen, de exploitatie van de treinen in stand houden dank zij verhoogde sporen en lage sporen..., dat alles kon niet onopgemerkt blijven. Te meer daar je als reiziger onmiddellijk bij de aankomst van je trein geconfronteerd werd met een angstwekkend dilemma : hoe raak ik hier buiten ?

In Brussel-Zuid, weet ik van horen zeggen, was het zelfs zo erg dat je het station nooit tweemaal langs dezelfde weg kon verlaten. Om de haverklap verhuisden de uitgangen van plaats. Nou, zoveel is alleszins zeker dat de kaartjesafnemers — een categorie spoor mannen die inmiddels bijna uitgestorven is — bestendig met

hun boterhammen op zak liepen, aangezien zij bij het minste alarm dienden op te kramen, iets wat op elk ogenblik, en dus ook op het etensuur, kon gebeuren.

Een heroïsche tijd in het leven van de toenmalige « Brusselgangers » die wel eens, naargelang van hun herkomst, halverwege Schaarbeek en Brussel-Noord uit hun stoptrein dienden te stappen of in Vorst-Zuid werden afgezet.

En dan wil ik helemaal niet zeuren over de dagen dat regen en onweer het werkterrein teisterden en de « cliënteel » zich, bij wijze van spreken, al zwemmend door nauwe gangetjes moest wringen. Overigens een sport die haar sporen achterliet, zoals elk contact met het hele noordzuidgedoe je ten aanschouwe van de buitenwereld tekende.

In de openbare gelegenheden : cafés, restaurants, hotels, tea-rooms, salons, kon je de trouwe klanten van de Noord- en Zuidstations meteen herkennen aan hun schoenen en aan hun broek, twee kledingstukken die, bij regenweer, het ene schier volledig en het andere tot halverwege de billen, beslijkt waren, terwijl ze, bij droog weer, het ene evenzeer en het andere in dezelfde verhouding onder het stof zaten. Of

aan het wezenloze en ruige voorkomen dat eigen is aan individuen die als kuddedieren in ongemak en tocht worden losgelaten.

De Verbinding, heus, wij mogen zeggen dat we ze niet cadeau gekregen hebben. Maar, met jouw verlot, wij zijn er trots op ! Wij zijn als het ware de Oudstrijders die tegelijk slag leverden als geniesoldaat, infanterist van de landweer, vrijwilliger voor wanhoopsuitvallen en hachelijke situaties... Daarover mag, in mijn ogen althans, niet de minste betwisting bestaan. Het is zelfs mijn vaste mening — maar ook ik ben maar een profeet die brood eet — dat wij aanspraak mogen maken op respect, voor zover dat natuurlijk nog te vinden is.

zonder overstappen

En dan kwam er die 4^e oktober '52. Wat 'n dag ! Van ergens in Limburg naar het andere uiteinde van het land, zonder van station te veranderen, soms zelfs zonder over te stappen, zonder je te bevuilen. En je lijkt wel te dromen, want het is heerlijk je allerlei zaken niet of nauwelijks meer te herinneren, tenzij heel even, op het ogenblik dat je ze voor anderen neerschrijft.

Joost



wist u dat ?

'n vraagteken

Als redacteur van een rubriek met zo'n betweterige titel sla je wel een modderfiguur als je een vraagteken moet plaatsen achter een essentieel punt van het onderwerp dat je wil toelichten.

En toch kan het belangrijk nieuws zijn te weten dat iets niet geweten is. Neem nu bijv. de Noord-Zuidverbinding. Welnu, het is tot nog toe niet geweten wie de zaak aan het rollen bracht of, als je het wat voornameer wil, wie het vaderschap van dat kunstwerk mag opeisen. Vast staat alleen dat, in 1837, als gevolg van een petitie van de stad Brussel, een eerste onderzoekscommissie werd opgericht. Hoewel haar advies gunstig was, bleef het zonder gevolg. Naderhand volgden er nog enquêtes en commissies zodat het helemaal niet duidelijk is hoe en wanneer het plan van de Noord-Zuidverbinding previes het daglicht zag.

en maar ontwerpen...

Na de afbraak, in 1871, van de eerste Verbinding die het Bogaardenstation (het oude station van Brussel-Zuid) verbond met het station Brussel-Groendreef, werden er heel wat projecten gemaakt voor een nieuw station Brussel-Centraal.

Een ervan, ingediend door een zekere A.C. Gérard, burgerlijk ingenieur, was gebaseerd op een viaduct die vertrok van de Groendreef en dwars door de stad liep tot in de omgeving van de Anderlechtsepoort, terwijl er op de graanmarkt een centraalstation zou worden opgetrokken.

De heer Gérard verzette zich krachtig tegen het idee van een tunnel omdat, zo schreef hij, een tunnel gewoonweg onverantwoord en onuitvoerbaar was. Als wij eventjes denken aan het permanente gevaar dat tunnels betekenen, gaat hij verder, dan kunnen wij niet geloven dat een project dat onze spoorlijnen in een enorme koker wil stoppen, verstoken van lucht en licht, enige kans op uitvoering heeft. Mensen die met de trein door dergelijke tunnels reizen, zullen er als « gerookte lijken » uitkomen, moet toen ooit iemand anders hebben gezegd.

ook leopold II...

Inderdaad, ook Leopold II was al overtuigd van het nut van een station dat het centrum van Brussel zou bedienen. Daartoe wilde hij het station Brussel-Leopoldswijk naar de wijk Kantersteen-Putterij overbrengen en er de lijn uit Luxemburg laten aankomen. Een snelle verbinding, rechtstreeks naar het hart van de stad, die



voor het Koninklijk Paleis zou passeren waar een ondergrondse koninklijke halte zou kunnen gebouwd worden.

de prijs

In 1930 verklaarde de Minister van Openbare Werken dat het geheel van de uitgaven bestemd voor de aanleg van de Noord-Zuid-verbinding de 787 miljoen niet zou overschrijden. Van dat bedrag zouden slechts 523 miljoen naar de eigenlijke verbinding gaan. Anderen beweerden zelfs dat het hele werk « slechts » 370 miljoen zou kosten...

Uitgerekend in franken van 1952 en met inachtneming van de volledige investeringskosten werd het bijna 10 miljard.

leve de statistiek

In 1935 berekenden verkeersingenieurs dat een eenvoudige ondergrondse met twee sporen, in een richting, 30 000 reizigers per uur tot in het hart van Brussel kon voeren, dat er, per dag, gemiddeld slechts 75 000 reizigers zouden afstappen in het Noordstation — toen het drukste station — en dat een Verbinding met zes sporen bijgevolg helemaal overbodig was.

Sterker nog : statistici bewezen dat slechts 6 % van de reizigers Brussel per spoor doorkruisten en dat die miljoenen uiteindelijk slechts een beperkte minderheid zou plezieren.

toevallig

Kleingeestige vitters beweren dat het dank zij de toen heersende werkeloosheid was dat het Parlement ten slotte het licht op groen zette voor de voltooiing van de Noord-Zuidverbinding.

Het zou, immers, maar al te gretig die gelegenheid te baat hebben genomen om een netelig probleem op te lossen.

Toen de werken uiteindelijk startten, was de conjunctuur volledig omgeslagen en was er van werkeloosheid geen sprake meer...

enkele cijfers

Alleen voor de tunnel en de viaducten van de Verbinding, dus zonder rekening te houden met de werken in het station Brussel-Noord en Brussel-Zuid, diende men één miljoen m³ aarde uit te graven en 120 000 m³ aan te brengen. Er werden 85 kilometer palen in gewapend beton netjes naast elkaar in de grond geheid, 285 000 m³ gewapend beton gegoten, 45 000 t metalen gebinten geconstrueerd en 5 200 m³ blauwe steen verwerkt. Om het gewapend beton te bereiden, gebruikte men 146 000 t cement, 370 000 t grint, 190 000 t zand en 42 000 t bekistingen. Om dat alles nu netjes in elkaar te klutsen, hadden 1 600 arbeiders 16 jaar nodig. Wellicht gaat een of andere schoolvos nu uitrekenen hoelang één arbeider erover zou hebben gedaan.

de eerste reiziger

Ter gelegenheid van de ingebruikneming van het station Brussel-Centraal werd er besloten dat het eerste treinbiljet als eerbewijs aan de heer Brunfaut, Voorzitter van het Bestendig Comité, belast met de organisatie van de Verbinding, zou worden overhandigd. Helaas, in de drukte van het moment — men stond in de rij voor een vervoerbewijs — werd de heer Brunfaut « vergeten » en verdween, zodoende, de eerste « noord-zuidreiziger » in de nevelen van de geschiedenis.

de grote dag

Op 4 oktober 1952 te 23.30 u. werd het eerste loket geopend in Brussel-Centraal. Te middernacht waren er reeds 300 biljetten verkocht, met bestemming naar... Brussel-Noord. De eerste « ernstige » reiziger was een man die naar Berchem wilde en die te 0.07 u., samen met de reizigers voor Brussel-Noord, de elektrische trein naar Antwerpen nam. Om 0.01 u. reed de eerste internationale trein non-stop door het Centraalstation : de rit ging naar Basel.

tarieven

Een ritje door de Noord-Zuidverbinding kostte 5 fr. in 3^e klasse en 8,50 fr. in 2^e klasse. Van Brussel-Centraal naar Brussel-Noord of Zuid betaalde je 3 fr. in 3^e klasse en 5,50 fr. in 2^e klasse.

brussel op zijn best

De dag na de plechtige opening, nl. zondag 5 oktober, stroomden duizenden mensen samen in het Centraalstation. De ticket-automaten konden onmogelijk de talloze « reislustigen » bedienen ; ze werden, derhalve, bijgestaan door mensenhanden, wat de verkoop verdubbelde. Terwijl de ene massa van de trein afstapte, stond er een andere klaar om de rijtuigen stormenderhand te veroveren en slenterde nog een andere massa over de Verbinding, op de nieuwe boulevards. Kortom, de Brusselse beau-monde ofte uitgaande wereld heeft die dag van Noord naar Zuid en van Zuid naar Noord gependeld.

de noord-zuidverbinding vandaag

De gebruikers van de Noord-Zuidverbinding waarderen ongetwijfeld de voordelen die dit kunstwerk hun biedt. Toch vinden ze het nu normaal dat de trein hen 's morgens afzet in Brussel-Centraal of Brussel-Congres, d.w.z. zo dicht mogelijk bij de plaats van hun werk, en hen er 's avonds, in dezelfde gunstige omstandigheden, oppikt. Het leek ons belangwek-

kend de lezer een bondig overzicht te geven van de omstandigheden waarin de exploitatie van de verbinding dagelijks georganiseerd wordt. Wij meenden dat wij hierbij het technisch aspect buiten beschouwing mochten laten. Het is duidelijk dat het bijzonder drukke verkeer dat elke dag via dit 6-sporige baanvak verloopt, heel wat problemen doet rijzen.



exploitatieprogramma van de noord-zuidverbinding

Het oorspronkelijk opgestelde programma werd schier in zijn geheel uitgevoerd. Het steunt op volgende principes :

- verbetering van de internationale verbindingen die Brussel bedienen : Amsterdam - Parijs, Oostende - Duitsland en verder, Oostende - Zwitserland en verder ;
- aanmerkelijke verhoging, in het centrum van de agglomeratie, van het aantal in- en uitstapplaatsen die gunstig zijn voor alle richtingen van het land ;
- de samenvoeging van lijnen tot stand brengen ten einde het aantal verkeersstromen te verminde-

ren. Zo vervangt een trein Antwerpen - Brussel-Noord — Brussel-Centraal — Brussel-Zuid — Charleroi de 2 volgende treinen : Antwerpen - Brussel-Noord — Brussel-Centraal — Brussel-Zuid en Brussel-Noord — Brussel-Centraal — Brussel-Zuid — Charleroi. Die samenvoeging van lijnen onderstelt dat het verkeer en de tractiewijze een bepaalde gelijkenis vertonen. Na een evolutie van 25 jaar, die gepaard ging met een elektrificatieprogramma van de aslijnen, heeft de toepassing van de principes geleid tot de volgende treindienst die, per uur, de basisdienst vormt van de werkdagen (van maandag tot en met vrijdag) :

aankomsten

vertrek

1. Lijn 25 : Antwerpen - Brussel
 — 2 directe treinen :
 1 Benelux Brussel-Z.
 1 trein (verlengd tot Charleroi)
 — 2 semi-directe treinen (verlengd tot Nijvel)
 — 2 stoptreinen Brussel-Z.

— 2 directe treinen :
 1 Benelux uit Brussel-Z.
 1 trein komende van Charleroi
 — 2 semi-directe treinen komende van Nijvel
 — 2 stoptreinen uit Brussel-Z.

2. Lijnen 26 : Halle - Brussel-LW - Noord - Zuid
 — 1 stoptrein Brussel-Z. — 1 stoptrein uit Brussel-Z.

3. Lijn 36 : Luik - Brussel
 — 1 directe trein verlengd tot Oostende — 1 directe trein komende van Oostende
 — 1 semi-directe trein (met aanvoerlijn van Hasselt) verlengd tot Quévy-St.Ghislain — 1 semi-directe trein met aanvoerlijn Hasselt, komende van Quévy-St.Ghislain
 — 1 stoptrein verlengd tot Gent-St.-Pieters — 1 stoptrein komende van Gent-St.-Pieters

4. Lijn 50 : Oostende - Brussel
 — 2 directe treinen :
 1 verlengd tot Luik - Verviers — 1 komende van Luik - Verviers
 1 verlengd tot Namen - Aarlen — 1 komende van Aarlen - Namen
 — 1 semi-directe trein (1) uit Adinkerke beperkt tot Brussel-N. — 1 semi-directe trein (1) uit Brussel-Noord
 — 1 stoptrein verlengd tot Leuven — 1 stoptrein komende van Leuven

5. Lijn 50bis : Brussel-Zuid - Noord - Jette - Denderleeuw
 — 1 stoptrein beperkt tot Brussel-Z. — 1 stoptrein uit Brussel-Z.

6. Lijn 60 : Dendermonde - Brussel
 — 1 semi-directe trein beperkt tot Brussel-Z. — 1 semi-directe trein uit Brussel-Z.

7. Lijn 89 : Kortrijk - Brussel
 — 1 semi-directe trein beperkt tot Brussel-N. — 1 semi-directe trein uit Brussel-N.

8. Lijn 94 : Doornik - Brussel
 — 1 semi-directe trein beperkt tot Brussel-N. — 1 semi-directe trein uit Brussel-N.

9. Lijn 96 : Bergen - Brussel
 — 1 semi-directe trein verlengd tot Hasselt-Luik — 1 semi-directe trein komende van Luik en Hasselt
 — 1 stoptrein Brussel-Z. — 1 stoptrein uit Brussel-Z.

10. Lijn 108 : Binche - Priéton - Brussel
 — 1 semi directe trein beperkt tot Brussel-N. — 1 semi-directe trein uit Brussel-N.

11. Lijn 124 : Charleroi - Brussel
 — 1 directe trein verlengd tot Antwerpen — 1 directe trein komende van Antwerpen
 — 1 semi-directe trein beperkt tot Brussel-N. — 1 semi-directe trein komende van Brussel-N.
 — 2 stoptreinen verlengd tot Antwerpen — 2 stoptreinen komende uit Antwerpen

12. Lijn 161 : Namen - Brussel
 — 1 directe trein verlengd tot Knokke-Blankenberge — 1 directe trein komende van Knokke-Blankenberge
 — 1 semi-directe trein beperkt tot Brussel-Z. — 1 semi-directe trein uit Brussel-Z.
 — 1 stoptrein beperkt tot Brussel-Z. — 1 stoptrein Brussel-Z.
 (1) Die trein rijdt om de 2 uren

De doortocht van die treinen door de kokers van de Noord-Zuidverbinding verloopt, per uur, als volgt :

- koker 01 (West) ● spoor 1 : 5 treinen ;
- spoor 2 : 5 treinen ;
- koker 2 (Centraal) ● spoor 3 : 9 treinen ;
- spoor 4 : 9 treinen ;
- koker 3 (Oost) ● spoor 5 : 7 treinen ;
- spoor 6 : 7 treinen.

Bij die treinen, welke het geraamte zijn van de dienst die, per uur, op de aslijnen onderhouden wordt, komen :

- sommige TEE-, expres- of autoslaaptreinen van de internationale dienst ;
- de SABENA-treinen die Brussel-Centraal met Zaventem verbinden (70 treinen per dag in beide richtingen).

Ongeveer 50 treinen doorkruisen aldus per uur de Verbinding tijdens de stille periode.

Deze treindienst moet nochtans aanzienlijk versterkt worden op de piekuren. Tijdens die perioden dienen er verscheidene bijkomende treinen te worden ingelegd, 's morgens voor de aanvoer naar Brussel van de reizigers uit de verschillende streken van het land en 's avonds voor hun terugkeer naar huis.

We zullen verder aantonen dat de hoger aangehaalde cijfers tijdens de piekuren meer dan verdubbeld worden.

Het inleggen van die bijkomende treinen vereist :

- rijmogelijkheden op één van de 6 sporen van de Noord-Zuidverbinding ;
- de kruising van de 2 kopstations Brussel-Zuid en Brussel-Noord met, als gevolg, het probleem van de versnijdingen ;
- beschikbare marges tussen twee treinen op de aslijnen die Brussel als bestemming hebben ;
- talrijke opstelsporen ten noorden en ten zuiden van de agglomeratie (de noordelijke bundel gebruikt door het verkeer komende van het Zuiden en omgekeerd).

verkeersomstandigheden

snelheid

Terwijl de maximumsnelheid op alle hoofdlijnen van het net 120 tot 140 km/u. bedraagt, is de snelheid in de Verbinding beperkt tot 50 km/u. Het bepalen van die snelheid werd in hoofdzaak beïnvloed door het aantal tussenliggende haltes (3 voor sommige treinen) op een traject van 3,6 km wat het belang van een hogere maximumsnelheid vrij onbeduidend maakt.

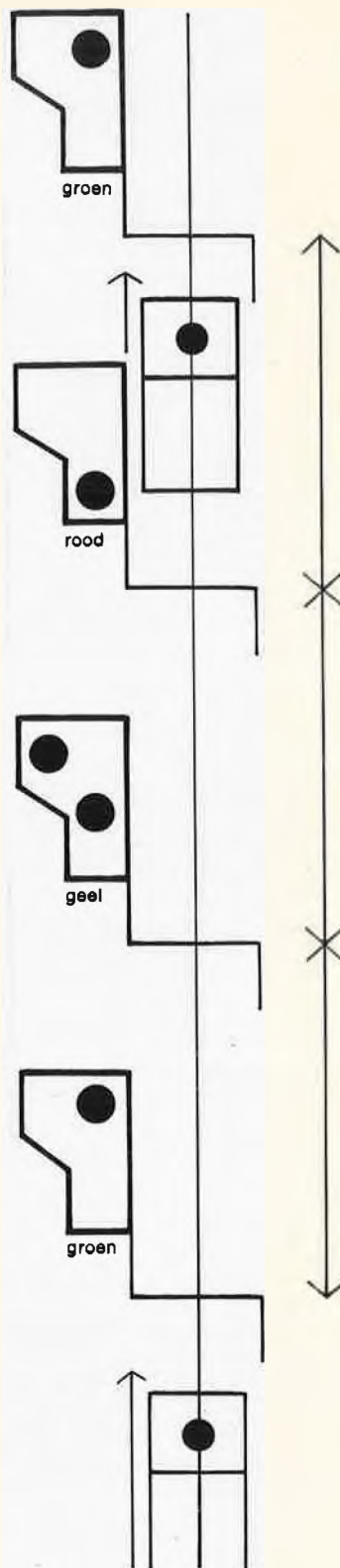
seininrichting

In de Verbinding wordt het principe van het automatische blokstelsel met open secties toegepast, wat beduidt dat elke trein zichzelf beveiligd door het sluiten van het sein dat hij voorbijrijdt, terwijl de seinen open zijn als er geen verkeer is.

Gelet op de geringe snelheid van de treinen en op de grote remmingscoëfficiënt waarmee ze uitgerust zijn, bestaat er een eenvoudige herhaling van de seinen voor secties die 2 tot 300 m lang zijn.

voorbeeld van verbinding van de seinen :

Bijgevolg werd de Verbinding verdeeld in 12 secties. Merk wel dat, op dit baanvak, het voorbijrijden van gesloten seinen (uitgezonderd bepaalde inrijseinen van de stations) toegelaten is zonder enige andere formaliteit dan de stopopracht voor het sein na te komen. In een dergelijk geval moet de bestuurder dan het rijden op zicht (tot aan het volgend sein) in acht nemen.



oorspronkelijk gepland verkeer

Toen de ingebruikneming van de Verbinding bestudeerd werd, zag de treindienst er als volgt uit :

- dagelijks verkeer van ongeveer 790 treinen, nagenoeg in gelijke mate over de 3 kokers verdeeld ;
- piekverkeer, per uur, van 72 treinen voor de 6 sporen, met een maximum van 14 ritten voor sommige sporen.

aangebrachte verbeteringen

Sedert de plechtige ingebruikneming van de Verbinding kon de exploitatie evenwel in menig opzicht verbeterd worden.

Op de eerste plaats was er de afschaffing van de stoomtractie. Om het volume van de afgewerkte stoom in de tunnel te beperken en de ventilatie ervan te vergemakkelijken, werden de stoomtreinen door een elektrische locomotief « ontlast ». Deze locomotief « ontfermd » zich dan over het stel. Teneinde de rangeerbewegingen van die locomotieven in de kopstations tot een minimum te beperken, werd die locomotief aan kop van de trein geplaatst, wanneer ze Zuid-Noord reed, en aan het achterste treindeel wanneer ze Noord-Zuid reed.

Er bestonden eveneens bijzondere regelingen om het besturen van de treinen te vergemakkelijken en de duur van de remproeven in de kopstations in te korten. Met de afschaffing van de stoomtractie, in 1966, zijn al die maatregelen overbodig geworden. Vanaf dat ogenblik kon er een groter parallelisme in de dienstregelingen worden bereikt, wat natuurlijk de theoretische verkeerscapaciteit van de Verbinding verhoogt. Bovendien kon de seininrichting in station Brussel-Centraal worden verbeterd.

Tijdens de piekuren is de verkeersdichtheid van die aard dat de minste vertraging van een trein in dat station, het oponthoud van de volgende trein voor het inrijsein kan veroorzaken.

Om dit, althans gedeeltelijk, te verhelpen en de vlotheid van het verkeer te verhogen, werd dat sein uitgerust met een licht «ontvangst op bezet spoor», dat het voorbijrijden op zicht van een trein en bijgevolg de binnenkomst aan het peron toelaat zodra de voorgaande trein aanzet.

Ten slotte valt er nog een laatste verbetering te vermelden: ze betreft het gebruikte rollend materieel op het stuk van:

— de versnellingscapaciteit;

— de remmingsvoorwaarden;

— het sluitingstype van de deuren.

In verband met het sluitingstype van de deuren hebben tijdmetingen in Brussel-Centraal uitgewezen dat voor een treinstel met deuren die automatisch sluiten de stoptijd 20 seconden lager ligt dan voor een treinstel met deuren die met de hand gesloten worden, terwijl voor motorrijtuigen die tijd nog eens 10 seconden korter wordt.

evolutie van het verkeer

Dank zij die onderscheiden verbeteringen konden de oorspronkelijke ramingen overtroffen worden. Inderdaad, het dagelijkse verkeer evolueerde als volgt:

— aanvankelijk waren er: 790 treinen;

— in 1965: 843 treinen;

— in 1972: 949 treinen;

— in 1974: 1 027 treinen;

— in 1977: 1 030 treinen.

De verdeling van het overtoellige verkeer over de 3 kokers kon evenwel niet op harmonieuze wijze uitgevoerd worden, en zulks niet vanwege de Verbinding zelf,

maar wel vanwege de snijdingsproblemen die zich in de kopstations Brussel-Zuid en Noord voordeden.

De verdeling van de treinen over de 6 sporen ziet er thans als volgt uit:

| | |
|-------------------------|------------------------|
| Spoor I : 184 treinen | koker 01 : 350 treinen |
| Spoor II : 166 treinen | |
| Spoor III : 178 treinen | koker 02 : 371 treinen |
| Spoor IV : 193 treinen | |
| Spoor V : 147 treinen | koker 03 : 309 treinen |
| Spoor VI : 162 treinen | |

De maximumdichtheid per piekuur evolueerde als volgt:

| 's morgens | | 's avonds | |
|----------------|-----|----------------|----|
| aanvankelijk : | 72 | aanvankelijk : | 72 |
| jaar 1965 : | 84 | jaar 1965 : | 77 |
| jaar 1972 : | 99 | jaar 1972 : | 94 |
| jaar 1974 : | 101 | jaar 1974 : | 98 |
| jaar 1977 : | 101 | jaar 1977 : | 98 |

Die cijfers tonen aan hoe moeilijk het thans is tijdens de piekuren een bijkomende trein in te schakelen. Wij mogen gerust beweren dat, op bepaalde uren, de praktische capaciteit van de Verbinding van nu af aan reeds bereikt is.

De maximale uur-verkeersdichtheid per spoor is overigens de volgende:

spoor 1 : 21 ('s morgens) ;

spoor 2 : 18 ('s avonds) ;

spoor 3 : 17 ('s morgens en

's avonds) ;

spoor 4 : 17 ('s morgens en

's avonds) ;

spoor 5 : 16 ('s morgens) ;

spoor 6 : 16 ('s avonds).

huidige exploitatieproblemen

Een hele tijd is het aantal reizigers die in de stations van de Verbinding opgetekend werden regelmatig toegenomen, wat meebracht dat ook het aantal treinen toenam.

Sedert een paar jaren blijkt die toeneming evenwel stilgevallen te zijn, zodat de vraag rijst of die toestand alleen maar tijdelijk is en te wijten aan oorzaken van voorbijgaande aard (bijv. economische recessie) dan wel definitief is (streven naar een administratieve decentralisatie). Men kan zich ook afvragen of die tendens soms niet zou kunnen omslaan als gevolg van nieuwe elementen, zoals energieproblemen en de verzadiging van het wegverkeer.

Het lijkt ons derhalve noodzakelijk momenteel in dat opzicht een voorzichtige houding aan te nemen. Want al neemt het aantal reizigers tijdens de piekuren thans niet meer toe, dan toch beleven wij een ander verschijnsel dat de exploitatiediensten heel wat hoofdbreken bezorgt.

Het gaat hier om de vermindering van de arbeidsduur (veralgemening van de veertigurige werkweek in 1975) en om de daarmee gepaard gaande aanpassing van de kantooruren in de talloze overheidsdiensten en ondernemingen.

Een typisch voorbeeld. In 1975 werd de wekelijkse arbeidsduur van 41.30 u. tot 40 u. verminderd, terwijl voor de bedienden van de NMBS tewerkgesteld in de onderscheidene directiediensten de dagtaak eindigde om 17 u. i.p.v. 17.18 u. Het is duidelijk dat iedereen (en niet alleen de spoormannen, maar allen die op de voornoemde maatregel aanspraak konden maken) getracht heeft die vermindering van de arbeidsprestatie te benutten om vroeger thuis te komen. Daardoor heeft de treindienst grondige wijzigingen moeten ondergaan.

Thans bestaat er nog steeds een tendens om 's avonds vroeger huiswaarts te keren terwijl de ochtendpiek een

zekere stabiliteit vertoont. Een ander probleem waar- aan wij vorig jaar het hoofd dienden te bieden was de invoering van de zomertijd in Frankrijk ; het nam een buitengewone omvang in 1977. Inderdaad, dit jaar hebben de Beneluxlanden

en Frankrijk gezamenlijk de zomertijd ingevoerd, maar West-Duitsland en Zwitserland speelden niet mee. Die grote ongelijkheid (van 3 april tot 25 september inbegrepen) had een ingrijpende invloed op de dienst-

regelingen van de treinen. Een voorbeeld onder zoveel andere : de eerste trein (nr. 313), 's morgens, Brussel - Keulen. Voor 3 april vertrok die trein in Brussel-Zuid om 6.39 u. en kwam hij aan te Keulen om 9.10 u. (Talrijke « Intercity »-aan-

sluitingen op het Duitse net). Vanaf 3 april werd die dienst- regeling zonder wijzigin- gen : Brussel-Zuid 6.39 u. - Keulen 8.10 u. maar het aansluitingsknooppunt « Intercity » te Keulen bleef steeds \pm 9.15 u.

Er diende dus een aange- paste dienstregeling te wor- den uitgewerkt. Sedert 3 april vertrekt de trein om 7.36 u. uit Brussel-Zuid en arriveert hij in Keulen om 9.08 u.

Die beslissing had echter tot gevolg dat, op een ogen- blik dat de Verbinding op volle toeren draait, er een « nieuwe » trein diende te worden ingevoegd : Zuid 7.36 u. - Noord 7.43 u., een trein die de exploitatie heel wat moeilijkheden heeft bezorgd.

Een ander vermeldenswaar- dig probleem is de besten- dige aanpassing van de SABENA-treinen aan de dienstregelingen van de vliegtuigen, met die bijzon- derheid dat de wijzigingen in de dienstregelingen van de luchtvaartmaatschap- pijen, qua data, niet over- eenstemmen men die van de Europese spoorwegnetten.

besluit

De ingebruikneming van het baanvak Noord-Zuid is een uitzonderlijke meevaller geworden : ze heeft meer bepaald tientallen duizenden pendelaars in staat gesteld dagelijks de duur van hun verplaatsing in te korten.

Die prestatie was en is van- daag nog altijd maar moge- lijk dank zij het inleggen van zo'n intense treindienst dat het verzadigingspunt van de sporen herhaaldelijk wordt bereikt.

Zonder enige overdrijving zou je kunnen zeggen dat het uithalen van krachttoe- ren voor het personeel van de exploitatie en voor het rollend personeel dagelijkse kost is. En dat wordt mis- schien een beetje te veel uit het oog verloren...

M. Lefebvre

