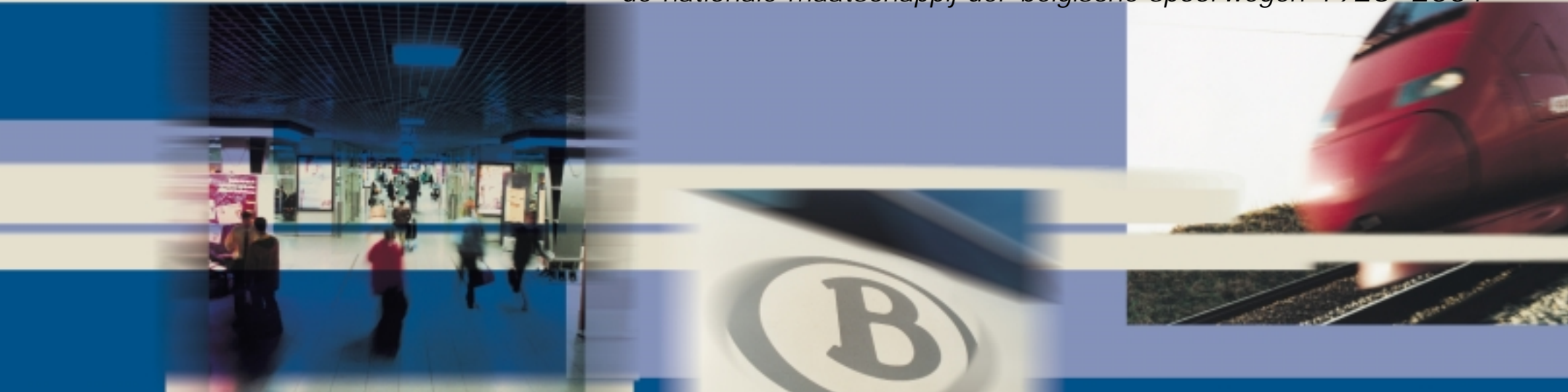













75 jaar op het spoor van de toekomst

de nationale maatschappij der belgische spoorwegen 1926 - 2001



	<i>inleiding</i>	2
	<i>de spoorwegeeuw</i>	6
	<i>de oprichting van de NMBS</i>	10
	<i>de tweede wereldoorlog</i>	14
	<i>vernieuwing, rationalisering en elektrificatie</i>	18
	<i>een grootse realisatie: de Brusselse Noord-Zuidverbinding</i>	22
	<i>golden sixties?</i>	24
	<i>jaren zeventig: soberheid troef</i>	26
	<i>jaren tachtig: verdere versobering en tekenen van vernieuwing</i>	28
	<i>jaren negentig: de NMBS wordt de grootste investeerder van het land</i>	30
	<i>2001, een trein-odyssee</i>	32

inleiding

De geschiedenis van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen leest als een mythisch verhaal: zoals de legendarische vogel Feniks steeds uit zijn as herrijst, vernieuwt de onderneming zich voortdurend.



De 19de eeuw vormt de Gouden Eeuw van de spoorwegen; als vaandeldrager van de Industriële Revolutie en symbool van de nieuwe tijden verspreidt de trein zich tot in de verste uithoeken van het land. De spoorwegen zijn niet enkel vrucht van de vooruitgang, ze dragen zelf bij tot een uiterst snelle modernisering en hertekening van de samenleving.

In de 20ste eeuw begint de odyssee van de spoorwegen: de Eerste Wereldoorlog legt een deel van het net plat, de Staat richt vervolgens de NMBS op om de bedrijfsvoering van het spoorverkeer te rationaliseren en haar eigen financiële situatie te verbeteren, in de jaren dertig volgt de algemene financiële crisis en dan de Tweede Wereldoorlog. De helft van het net is verwoest en een groot deel van het materieel onbruikbaar. Vanaf de jaren vijftig begint de auto aan een onstuitbare opmars en op internationale verbindingen breekt het vliegtuig door.



Zonder trein geen Industriële Revolutie: symbool van de technische vernieuwing en belangrijkste vervoerder van de industrie-arbeiders, hier mijnwerkers die aankomen in Winterslag. Foto prentkaartverzameling E. Tys, Antwerpen – Borgloon, Fototheek Provinciaal Centrum voor Cultureel Erfgoed.



De jaren zeventig staan in het teken van de oliecrisis en economische laagconjunctuur, de overheidsinvesteringen worden fors teruggeschoefd. In de jaren tachtig begint het tij te keren. De negatieve gevolgen van een ongebreideld groeiend autoverkeer steken de kop op. Voor het internationale verkeer schuiven de spoorwegen een nieuwe uitdager in de ring: de hogesnelheidstrein.

Vanaf 1991 krijgt de onderneming het statuut van autonoom overheidsbedrijf en start onder het label STAR 21 een ambitieuze vernieuwingsoperatie. In dezelfde periode zet de Belgische regering het licht op groen voor de bouw van een hogesnelheidsnet.

In 2000 staat de onderneming opnieuw in de startblokken voor een ambitieuze toekomst. Met de hogesnelheidstrein beschikt ze over een krachtig wapen in de felle concurrentiestrijd op internationale verbindingen. In het binnenland vormt ze één van de belangrijkste instrumenten om de mobiliteitsproblemen te bekampen. Het intensieve autoverkeer baart heel wat zorgen: naast de files en de ongevallen nemen de negatieve gevolgen voor het leefmilieu steeds maar toe. Nog nooit is de behoefte aan rationeel openbaar vervoer zo groot geweest.

De Europese Unie ijvert voor een algemene liberalisering van de spoormarkt, die aldus open staat voor concurrentie. Alle landen moeten, tenminste op boekhoudkundig vlak, de spoorwegexploitatie scheiden van het beheer van de infrastructuur. De NMBS neemt in elk geval de handschoen op en wil een sleutelrol spelen in het vervoer van morgen, door zwaar te investeren in nieuwe projecten.



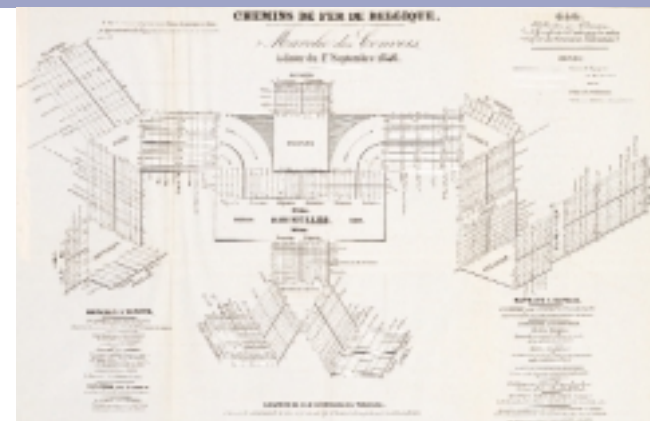
de spoorwegeeuw



Inwijding van de spoorlijn Brussel-Mechelen op 5 mei 1835. Tijdens de heenrit reden de eerste drie locomotieven van de Belgische staatsspoorwegen, La Flèche, Le Belge en L'Elephant in een lang konvooi naar Mechelen. Op de terugweg trok de Olifant, de sterkste stoommachine van de drie, alle wagens. Foto verzameling Guy Bertrand, Mechelen.



Menukaart uit 1846.



In 1835 opent België als eerste op het Europese vasteland een spoorlijn, tussen Brussel en Mechelen. In de loop van de jaren wordt het net sterk uitgebreid. De spoorwegen verwerven al snel de eerste plaats onder de transportmiddelen en begeleiden de economische expansie gedurende de Industriële Revolutie. De bouw van nieuwe lijnen en de exploitatie gebeuren merendeels door privé-maatschappijen en in mindere mate door de Staat.

In 1870 beheert de Staat ongeveer 863 km lijnen, terwijl de 39 privé-bedrijven 2.231 km uitbaten. Om politieke en economische redenen zou de overheid vanaf dan haar politiek drastisch herzien. Politiek vreesde zij dat een te groot deel van het net in buitenlandse handen zou komen (wat de neutrale positie van het land in gevaar zou kunnen brengen). Op economisch vlak gaf de zeer vrije wetgeving op de concessies niet het gewenste resultaat: dubbele uitbatingen, gebrek aan eenheid in de tarieven en moeilijkheden in de organisatie van het spoorverkeer.



Vertrek van de trein in het station Essen aan het begin van de 19e eeuw.



Prent van stoomtrein en diligences, ca. 1840. Onderaan ziet men de tunnel van Kumtich, die werd beveiligd door seingevers met vlaggen. Foto verzameling Guy Bertrand, Mechelen.



De spoorwegen boden (en bieden) een enorme variatie aan beroepen, waarvan vele ondertussen lang verdwenen zijn. Ook het onderhoud vroeg gespecialiseerd personeel. Zo stonden de "lampisten" in voor de zorg en het onderhoud van de vele lampen van de treinen.



De trein was alomtegenwoordig in de industriële bekken van het land. Foto verzameling A. Francart.





De Nord belge was één van de bekendste privé-ondernemingen actief op het Belgische spoornet, opgericht als filiaal van de Franse "Chemins de fer du Nord" in 1862. Tot in mei 1940, toen de Nord belge werd overgenomen door de NMBS, exploiteerde de onderneming een netwerk van ongeveer 170 km in zuiden van het land.

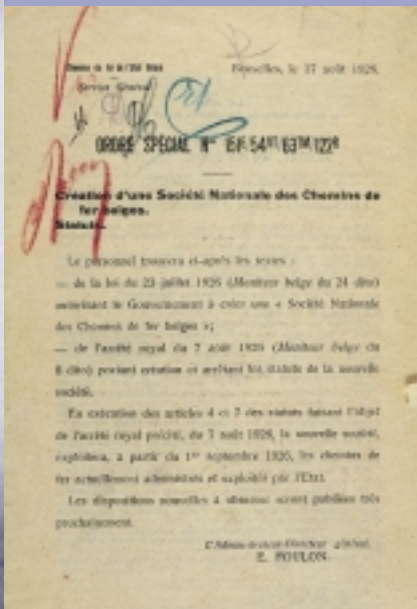


Het station van Gent-Zuid in 1908.

Vanaf de laatste decennia van de 19de eeuw begint de Staat aan een grote terugkoopactie en vanaf 1912 denkt de regering eraan een "autonome" maatschappij op te richten. De Staatsspoorwegen bezitten dan 4.786 km spoorlijnen, terwijl nog nauwelijks 275 km privé-lijnen resten.

Bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog zijn de spoorwegen het grootste bedrijf in België, met bijna 80.000 werknemers. De oorlog zelf kost het leven aan meer dan 2100 spoormannen.

de oprichting van de NMBS



Rondschrijven aan het spoorwegpersoneel i.v.m. de oprichting van de NMBS in 1926. Tijdens de voorafgaande onderhandelingen was de vertegenwoordiging van het personeel in de beleidsorganen van de nieuwe onderneming een breekpunt voor de socialisten. Foto verzameling Paul Pastiels, Brussel.

Puzzel met reclame van de NMBS voor de nieuwe treindiensten met metalen rijtuigen, begin jaren dertig. Foto verzameling Paul Pastiels, Brussel.



1931: De eerste metalen rijtuigen doen hun intrede. Tegenover de houten rijtuigen bieden ze een veel hogere veiligheid in geval van een aanrijding.



Aandeel NMBS.

Oud en nieuw naast elkaar ter hoogte van Nijvel. Foto collectie Paul Pastiels.



1932: Lichtseinen worden voor het eerst op de lijn Charleroi - Namen uitgetest. Ze bieden een betere zichtbaarheid bij hogere snelheid en zijn veel eenvoudiger te lezen dan het oude systeem met uitklapborden. De nieuwe techniek wordt parallel met de elektrificatie ingevoerd. De tot dan gebruikte "kandelaars" hielden immers een risico in voor de bovenleidingen.

In 1926 gaat de overheid over tot de oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. Diverse redenen motiveerden de toenmalige regering. De financiële crisis van het moment noopte de regering een nieuwe manier te zoeken om haar schuldenlast te verminderen. Door van de spoorwegen een autonoom bedrijf te maken met een aandelenstructuur, kon zij vers kapitaal verwerven.

Daarnaast kwam er ook kritiek op de politieke invloeden, die niet steeds gunstig waren voor de belangen van het bedrijf. Bovendien bemoeilijkte de logge overheidsadministratie het vlot invoeren van vernieuwingen en de snelle toepassing van beslissingen.

De wet van 23 juli 1926 geeft het exploitatierecht aan de NMBS voor een periode van 75 jaar.

De NMBS krijgt dus autonomie: financieel, administratief en in haar bedrijfsvoering. Zij erft bijna 120.000 personeelsleden, 4.800 km sporen en 1.368 stations en halteplaatsen. Tel daar nog een enorme massa rijtuigen, wagons en locomotieven bij en het is duidelijk dat het bedrijf over een overschot aan middelen beschikt.

De kersverse onderneming zal dus al meteen na haar oprichting reorganiseren en rationaliseren. In 1927 is het effectief al gezakt tot een goede 100.000.

Een groot deel van de infrastructuur en het materieel lijdt onder de ouderdom of onder de beschadigingen van de oorlog en de NMBS zal in de loop van de jaren heel wat vernieuwingen en verbeteringen doorvoeren.

1933: Veralgemeend gebruik van de doorgaande automatische luchtdrukrem op goederenwagens. Op enkele jaren tijd dienen 120.000 goederenwagens te worden uitgerust met zulke rem. Het leidt tot de afschaffing van het beroep van remmer, waarvan er ongeveer 3000 bij de spoorwegen werkten om de schroefremmen te bedienen. De invoering betekent een enorme vooruitgang inzake exploitatieveiligheid.



Het architecturaal zeer bijzondere seinhuis van Brussel-Noord in 1934.



Ook de NMBS maakt gebruik van de vrachtwagen voor het pakjesvervoer.



Reeds in de jaren dertig doet de concurrentie van het autoverkeer zich voelen. Vooral in het goederenvervoer, tot dan de meest lucratieve activiteit van de spoorwegen, kwam de vrachtwagen - vlotjes inzetbaar voor kleinere vrachten - sterk opzetten. Dat bleek duidelijk uit de vervoerde ton-km, die tussen 1926 en het begin van de Tweede Wereldoorlog sterk daalden.

1935: *De eerste geëlektrificeerde lijn in België wordt in gebruik genomen, tussen Brussel en Antwerpen. De dienst wordt verzekerd door vierledige motorstellen, die tegen 120km/u kunnen rijden.*

In de jaren dertig verhoogt de NMBS op veel sporen de toegelaten snelheid, door diverse

Voor er van de "B" sprake was, stond het gevleugeld wiel symbool voor de spoorwegen. Dit embleem kwam veel voor bij transportbedrijven en was eveneens terug te vinden bij andere spoorwegen.



technische ingrepen: versterking van de sporen, rechttrekken van tracés en vooral de verbetering van de in- en uitritten van bochten. Waar in 1926 snelheden van 90 tot 120 km/u op ongeveer 700 km lijnen waren toegelaten, bedroeg dit aantal al 2.350 km in 1936.

1938: *Oprichting van de SNCF, de Franse Spoorwegen. Om die reden verandert de NMBS haar naam (tot dan toe werd er van SNCFB gesproken), ze wenst immers verwarring te voorkomen. In dat jaar wordt ook het gebruik van het "B"-logo veralgemeend, dat was ingevoerd rond 1930. De vermaarde architect & ontwerper Henry Van De Velde zou een rol gespeeld hebben in de keuze van dat logo.*

Van De Velde werkte tijdens het Interbellum gedurende een vijftal jaar als artistiek adviseur voor de spoorwegen, meer bepaald voor het ontwerpen van de eerste ijzeren rijtuigen. Hij zou ook verantwoordelijk zijn voor het invoeren van het donkergroen als eenheidskleur voor het spoorwagematerieel (vanaf het begin van de jaren dertig).

de tweede wereldoorlog



Bombardement van het depot en het station van Montignies door de geallieerden in april 1944. Foto verzameling A. Francart.



Luchtafweer op de lijn Brussel – Antwerpen. Foto verzameling A. Francart.



Affiche uit 1949. Trein rijmt nog steeds op confort.

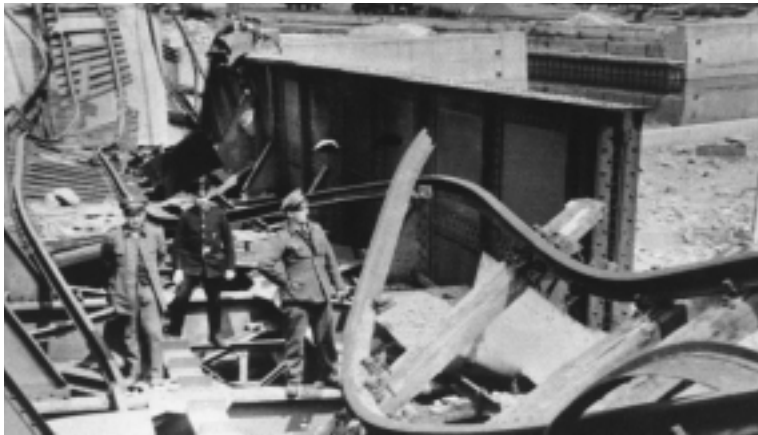


Brug opgeblazen door verzetsstrijders van de spoorwegen nabij Remouchamps. Foto: F. Lemaire - Aywaille.

Tot aan het uitbreken van de tweede wereldbrand investeert de NMBS in vernieuwingen. België blijft lang de hoop koesteren dat het niet tot een nieuwe oorlog komt. Tevergeefs, op 10 mei 1940 valt Duitsland België binnen.

De eerste dagen van de oorlog doen de spoorwegen hun uiterste best de treinen te doen rijden, ondanks de vele luchtaanvallen. Ze vervoeren materieel en troepen, vaak via geïmproviseerde reismogelijkheden. De Duitse pletwals is echter niet tegen te houden. Als op 28 mei België capituleert, liggen grote delen van het net in puin. De spoormannen worden geconfronteerd met een verscheurende paradox: het net repareren om de bevolking te kunnen bevoorraden en genoeg vernietigingen aanbrengen opdat de bezetter gehinderd zou worden. Zo zullen heel wat spoormannen in het verzet stappen. Bijna 900 hebben er het leven bij gelaten.

Door massale aanwervingen hebben de spoorwegen heel wat jonge werkkrachten de dwangarbeid in Duitsland bespaard. Op het einde van de oorlog werkten er 95.000 mensen bij de NMBS.



Duitse soldaten en een Duitse spoorman bij een door de Franse genie vernielde spoorbrug in mei 1940. Foto verzameling A. Francart.



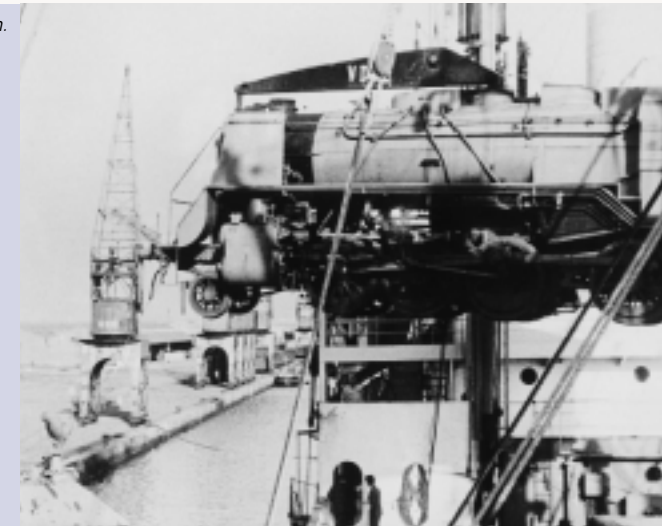
Inwijding van de geëlektrificeerde lijn Brussel – Charleroi, november 1949. Na Brussel – Antwerpen was dit de tweede lijn in België die onder stroom kwam. Eigenlijk had dat in 1942 moeten gebeuren, maar de oorlog gooide roet in het eten.

In de herfst van 1944 restten de spoorwegen nog een duizendtal bruikbare locomotieven op een totaal van 3.500. Van de bijna 5.000 km lijnen was 2.000 km onbruikbaar, een vijfde van de spoorbruggen was vernietigd en honderden gebouwen lagen in puin.

Meteen na de oorlog wacht de NMBS een gigantische taak. Het tekort aan locomotieven wordt o.a. opgevangen door de aankoop van 300 stoomlocomotieven in Canada en de VS, die geleverd worden in 1946. Het zal jaren duren vooraleer de schade veroorzaakt door de oorlog is weggewerkt.

In 1949 zet de NMBS het elektrificatieprogramma verder dat ze begonnen was in 1935. In datzelfde jaar wordt het nieuwe station Brussel-Zuid in gebruik genomen, toen al het grootste reizigersstation van het land.

Levering van Canadese locomotieven in de haven van Antwerpen.





Duits konvoi in het station Brussel-Leopoldswijk. Foto verzameling A. Francart.



Door een bombardement vernielde sporen in Zinnik.



Soepbedeling voor het personeel van de NMBS in het vormingsstation Schaarbeek. Foto Brussel, Studie- en Documentatiecentrum Oorlog en Hedendaagse Maatschappij.

vernieuwing, rationalisering en elektrificatie



De eerste TEE's waren dieseltreinen, omdat ze op diverse netten moesten kunnen rijden. Dat deed geenszins afbreuk aan het comfort van de treinen.



Later werden ook meerstromige elektrische treinen ingezet, zoals deze Cisalpina in 1964 bij Chillon in Zwitserland.

De jaren vijftig staan in het teken van de modernisering. Op 4 oktober 1952 opent koning Boudewijn de Brusselse Noord-Zuidverbinding. Voor de spoorwegexploitatie een ingrijpende vernieuwing, die toelaat rechtstreekse verbindingen in te leggen tussen heel wat steden in Vlaanderen en Wallonië.

Het jaar daarvoor werd het nieuwe Noordstation geopend, zo gebouwd dat het probleemloos kon aansluiten op de Noord-Zuidverbinding.

De elektrificatie gaat aan gestaag tempo verder. In 1955 komt Brussel - Oostende onder stroom, Brussel - Luik en Brussel - Namen - Luxemburg volgen in 1956, Brussel - Amsterdam en Namen - Jemeppe-sur-Sambre in 1957, Jemeppe-sur-Sambre - Charleroi in 1959 en Landen - Hasselt in 1960.

Einde 1962 bedraagt het aantal geëlektrificeerde lijnen al 956 km, tegenover 44 in 1946.



De wachtzaal van La Louvière in 1958.



De schoonmaak van de treinen was lang een volledig manuele aangelegenheid. De eerste automatische wasinstallatie werd door de NMBS in gebruik genomen in 1977.



De auto werd één van de belangrijkste goederenklanten van de Belgische spoorwegen. Constructeurs zoals Ford, Volkswagen, Opel en Renault deden of doen nog steeds beroep op de NMBS voor het massavervoer van onderdelen en afgewerkte producten.



Op de wereldtentoonstelling van 1958 mocht de trein niet ontbreken.



Dagjestoeristen aan de ingang van het station van Blankenberge in 1957. Ook toen bleek de combinatie trein + kust al een succesformule.





De eerste generatie computers bij de NMBS.

Ook de dieseltreinen zetten hun opmars voort. Een massa nieuwe rijtuigen ziet het licht. De seininrichting wordt vernieuwd en verbeterd, terwijl voor het onderhoud van de sporen meer en meer machines worden ingezet. De NMBS begint in die periode eveneens met het afschaffen van heel wat overwegen, waarvan een deel vervangen wordt door bruggen of tunnels.

In 1959 doet de eerste computer zijn intrede.

Ook op commercieel gebied innoveert de NMBS. Als eerste op het vasteland legt ze vanaf 1956 auto-slaaptreinen in, op de verbinding Oostende-München. De jaren daarop komen er nog verschillende verbindingen bij, zoals Oostende - Milaan, Luik - Avignon, Oostende - Brig, Brussel - Avignon en Brussel - Narbonne.

Laden van de autoslaaptreinen in Schaarbeek.



Verder ziet in 1957 een nieuwe internationale service het licht van snelle en uiterst comfortabele treinen: de Trans Europ Express, waar ook de NMBS in belangrijke mate aan meewerkt.

*een grootse realisatie
de Brusselse Noord-Zuidverbinding*



Werken ter hoogte van Kappellekerk.



Afbraak van het Zuidstation jaargang 1864 en bouw van het zakelijke station van de jaren vijftig. De toren zal in 1992 opnieuw verdwijnen voor de vierde vernieuwing van het station.

Op 4 oktober 1952 wijdde de toenmalige koning Boudewijn de Brusselse Noord-Zuidverbinding in. Het unieke bouwwerk, dat terecht als de slagader van het spoornet kan worden beschouwd, kwam er niet zonder moeilijkheden.

Van 1841 tot 1871 bestond er een bovengrondse verbinding tussen het Noord- en het Zuidstation. Om botsingen met het andere verkeer te vermijden, liep een seingever voor de treinen om het publiek te waarschuwen voor de aankomende trein. De verbinding werd opgeheven toen de ringlijn via de Oost- en Weststations gereed was.

Doorheen de 19de eeuw bleven echter projecten verschijnen voor een nieuwe noord-zuidverbinding. Voor de spoorwegen was de nood duidelijk: de bestaande verbindingen zaten aan hun plafond. Diverse commissies bogen

zich over het probleem. Pas in 1911 gingen de werken effectief van start, naar een ontwerp uit 1887. Na de Eerste Wereldoorlog rees er twijfel over het nut van de ingreep. De werken werden stilgelegd. De debatten in de Senaat volgden elkaar op en slechts in 1935 raakte men uit de impasse. Het "Bureau voor de voltooiing van de Noord-Zuidverbinding" liet de werken opnieuw beginnen, tot de Tweede Wereldoorlog roet in het eten kwam gooien. Na de wederopbouw kon dan eindelijk aan sneltempo worden gebouwd, tot de verbinding in 1952 in gebruik werd genomen. Ondertussen is ze meer dan onmisbaar voor het goede verloop van de treindienst.

Bouw van de Noord-Zuidverbinding ter hoogte van de Sint-Michiels- en Sint-Goedelekathedraal.



Brussel-Zuid 2001: moderniseren blijft het sleutelwoord in de geschiedenis van het grootste station van het land.

golden sixties?



Loketten en wachtzaal station Blankenberge.



De container doet zijn intrede.



Het nieuwe station van La Louvière in 1965.



Buffet Antwerpen-Centraal omstreeks 1960.



De TEE stond garant voor een uiterst comfortabele manier van reizen. Hier het restaurant van de inox-rijtuigen die tot in 1995 dienst gedaan hebben.

In 1961 verdwijnen de laatste houten rijtuigen. De inspanningen voor vernieuwing worden voortgezet.

In 1963 wordt de lijn Brussel – Bergen geëlektrificeerd, zodat ook tot in Parijs elektrisch kon gereden worden.

Teken van de vooruitgang: in 1966 rijdt de laatste stoomtrein tussen Aat en Denderleeuw. Maar de vooruitgang situeert zich ook elders: de auto begint zijn triomftocht en de trein verliest zijn eerste plaats onder de vervoermiddelen. Samen met de terugval van de traditionele industrieën en de tendens om meer en meer op het platteland te wonen, brengt dit de NMBS ertoe bepaalde lokale en regionale lijnen te sluiten.

Nochtans is die evolutie niet meteen af te lezen in het vervoerde aantal reizigers, dat in de naoorlogse periode nooit hoger heeft gelegen. Zo waren er in 1963 niet minder dan 276 miljoen reizigers.⁽¹⁾

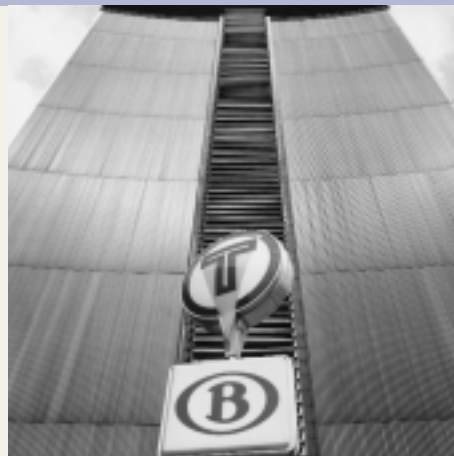
⁽¹⁾ Nu ongeveer 150 miljoen. Het aantal reizigers-kilometer lag echter in verhouding tot nu niet zoveel hoger. Er waren meer reizigers, maar ze legden veel kortere afstanden af.

In 1965 doet de container zijn intrede in het goederenvervoer, evolutie die de spoorwegen tot een nauwere samenwerking aanzet met de zeehavens. Vooral in de havens van Antwerpen en Gent wordt de spoorinfrastructuur gevoelig uitgebreid.

Nog voor het goederenvervoer worden een aantal speciale wagens ontwikkeld, die het mogelijk moeten maken aan zeer specifieke transportvereisten te voldoen.

In 1969 stellen NMBS en MIVB een voorbeeld van complementariteit door het metro- en treinstation Schuman met elkaar te verbinden.

Ingang van het station Schuman.



In 1966 rijdt de laatste stoomtrein tussen Aat en Denderleeuw. Een tijdperk wordt afgesloten.



Spoorinfrastructuur in de Antwerpse haven.



jaren zeventig: soberheid troef



"Ik verbruik minder, ik vervuil minder.": reeds in 1974 wees de NMBS op de voordelen van de trein via een opvallende publiciteitscampagne.



Station van Landen begin jaren zeventig.



Internationale loketten in Brussel-Zuid.



Bouw van de spoorlijn naar Louvain-La-Neuve, in die periode een vernieuwende vorm van stedenbouwkunde.

In de jaren zeventig duikt de conjunctuur steil naar beneden: petroleumcrisis, terugloop van de koopkracht, beperking van de overheidsuitgaven. Ook de NMBS moet de buikriem aanspannen. In het begin van het decennium dienen de grote investeringen te worden uitgesteld, vanwege een gebrek aan middelen.

De terugloop van de economie doet zich vanaf 1975 sterk voelen in het goederenvervoer. Het marktaandeel begon toen te slinken. Nochtans bleef het vervoerde volume doorgaans vergelijkbaar.

Het reizigersvervoer houdt daarentegen stand, ondanks het gebrek aan investeringsmogelijkheden om te moderniseren. Om het toerisme per trein te promoten, voert de NMBS in 1975 de formule "trein + fiets" in en begint met de verhuur van fietsen in een 15-tal stations. Internationaal blijft de TEE een hoogvlieger: begonnen met 10 verbindingen in 1957, waren dat er al 35 in 1973. De grootste Europese steden hadden een TEE-verbinding.

In 1977 kent het reizigersverkeer een daling. Niet enkel de hoge werkloosheidsgraad en de lage conjunctuur zijn verantwoordelijk, maar ook de overdracht van vervangings- en aanvullingsautobus-

diensten van de NMBS aan de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen.

Toch blijft de spoorwegmaatschappij vernieuwen, weliswaar aan een lager tempo. Zo mechaniseert ze het onderhoud van de sporen en ontwikkelt diverse nieuwe types goederenwagens. Ook de elektrificatie blijft op het programma staan. In 1970 gaan de lijnen Luik – Namen en Antwerpen – Sint-Niklaas onder stroom, de verlenging tot Gent volgt in 1973. De jaren daarop worden kleinere assen en schakels geëlektrificeerd. In 1975 wordt de verbinding tussen Ottignies en de universiteitsstad Louvain-La-Neuve gerealiseerd. In 1979 verschijnt de bovenleiding tussen Hasselt en Genk.

In 1970 komt het lijntje naar de luchthaven onder 3.000 volt. De verbinding met de hoofdstad gebeurt met de speciaal ontworpen blauwe "Sabena"-motorstellen, aanvankelijk uitgebaat in samenwerking met de luchtvaartmaatschappij.

De onderneming wijst er zowat elk jaar in haar jaarverslagen op dat de financiële middelen voor een broodnodige vernieuwing ontbreken, een klacht die tot medio jaren tachtig zal aanhouden.

Koning Boudewijn bij het 50-jarig bestaan van de NMBS.



Een NMBS-bus.



Het buffet van het station Berchem.



Het blauwe Sabena-treintje.

jaren tachtig: verdere versobering en tekenen van vernieuwing



De TGV Sud-Est was de eerste Europese hogesnelheidsrein. De Belgische spoorwegen werkten vanaf het begin van de jaren tachtig eveneens aan plannen voor supersnelle treinverbindingen in België.



De invoering van het IC-IR plan in 1984 moest de treindienst stroomlijnen en rationaliseren.



In 1982 verdwijnt het perronkaartje. Voortaan kan iedereen vrij in en uit de stations.



In 1981 openen de Franse Spoorwegen de eerste hogesnelheidslijn, tussen Parijs en Lyon. Een nieuwe manier van reizen is geboren.

Voor de NMBS beginnen de jaren tachtig vrij moeizaam. De gevolgen van de teruglopende investeringen in het decennium ervoor doen zich sterk voelen. In 1984 pakt de onderneming uit met een ingrijpend nieuw vervoersplan: het IC-IR-plan. Voortaan rijden de treinen op vaste uren en niet meer volgens een variabele dienstregeling. In het woordenboek verschijnt een nieuw begrip: klokvast. Het betekent dat bv. de IC Brussel - Antwerpen elk uur.10 vertrekt, de L-trein Brussel-Leuven elk uur.45, enz.

Ook het goederenvervoer ontsnapt niet aan een herstructurering. Door het terugdringen van het aantal rangeerstations en een efficiëntere dienstverlening, moet het goederenvervoer beter op de marktbehoeften kunnen inspelen.

Automatisering is daarbij van primordiaal belang. Zo komt in 1985 het internationale transmissienet voor informatieverwerking in

dienst in samenwerking met de Britse, Duitse, Franse, Italiaanse en Zwitserse spoorwegen. Gekoppeld aan een systeem voor centraal beheer van het goederenvervoer zou dit een betere opvolging van het verkeer mogelijk maken. Het is de voorbode van de volledig geïnformatiseerde vrachtbrief.

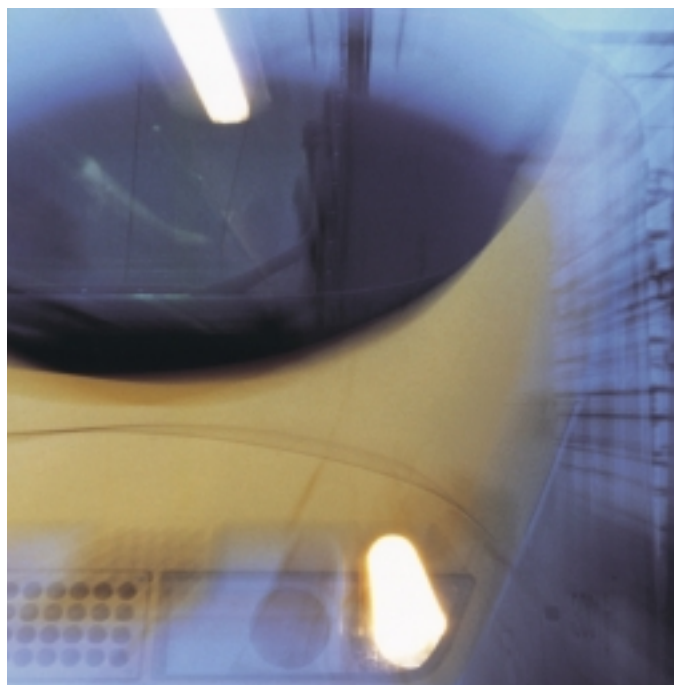
Tegen het einde van de jaren tachtig dromen de spoorwegen opnieuw van vernieuwing. Ook de overheid ziet in dat het vervoer per trein een toekomst heeft en een alternatief kan bieden voor het steeds moeizamer verlopende autoverkeer. Een ambitieus toekomstplan voor de komende dertig jaar ziet het licht in 1989: STAR 21.

Op commercieel vlak wordt in mei 1989 een nieuw, uiterst succesvol product gelanceerd: de Go Pass schenkt jongeren tien vrije reizen naar keuze in heel België, tegen een zachte prijs.

Ook de idee van een hogesnelheidsnet voor België wint veld. Na heel wat discussie zal de Belgische regering begin 1990 een plan goedkeuren.



jaren negentig: de NMBS wordt de grootste investeerder van het land



Eurostar verschijnt op de sporen in 1994. De trein werd speciaal ontworpen om door de Kanaaltunnel te kunnen rijden. Wanneer de hogesnelheidslijn in Groot-Brittannië zal gereed zijn, rijdt men op twee uur van Brussel naar Londen.

Thalys rijdt zich vanaf de lancering in 1997 meteen naar de top van zijn marktsegment. Op de verbinding Brussel – Parijs is de nieuwe dienst onklopbaar, zowel wat snelheid als comfort betreft.



ABX noemt zich vanaf 1993 ABX Logistics. De nadruk ligt vanaf dan op een globale logistieke dienstverlening.

De jaren negentig starten met grote ambities: de spoormaatschappij krijgt eindelijk de nodige investeringsmiddelen om de modernisering van het net aan te vatten. In 1991 keurt de regering een tienjareninvesteringsplan goed dat van de trein opnieuw een eigentijds vervoermiddel moet maken.

In 1992 begint de omvorming van Brussel-Zuid, zodat het de toekomstige "Kanaaltunnel-trein" kan ontvangen en andere hogesnelheidstreinen. Een jaar later starten de eerste werven voor de bouw van de hogesnelheidslijnen in België en in 1997 wordt de hsl Brussel-Franse grens in gebruik genomen.

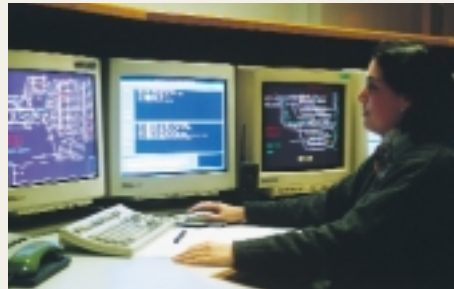
De onderneming blijft ook verder sleutelen aan een productiviteitsverbetering. De vroegere pakjesdienst wordt in 1990 omgedoopt tot ABX en grondig hervormd. De structuren van de NMBS ondergaan een fundamentele herziening in 1998.

In 1995 wordt een herwerkt tienjarenplan gelanceerd, goed voor 370 miljard investeringen. Het maakt de NMBS met lengtes voorsprong de grootste investeerder in België.

Voor de klant brengen de jaren negentig heel wat vernieuwingen. De NMBS kan eindelijk nieuwe treinen in gebruik nemen: de i11-rijtuigen en MS 96-motorstellen bieden een nooit gezien comfort.

Ook in het goederenvervoer wil de NMBS vooruitgang boeken. De haveninfrastructuur wordt verder uitgebreid, evenals de triercentra in het binnenland.

Vanaf 1992 doen de chips hun intrede voor de seingeving. Alles kan vanaf nu via de computer, die de seingevoer ondersteuning biedt bij routinezaken zodat hij zich nog meer kan toespitsen op de verkeersregeling.



Het NMBS-personeel krijgt in mei 1999 nieuwe uniformen, die de klantgerichte aanpak van de onderneming moeten ondersteunen.

Op 18 mei 1990 vestigt een TGV Atlantique een nieuw snelheidsrecord op de sporen: 515,3 km/u. Tegen 300 km/u in commerciële dienst beschikt een hst dus nog over heel wat reserves.



2001, een trein-odyssee



Na een geschiedenis van 75 jaar, getekend door een zich snel wijzigende samenleving, de nasleep van de Eerste Wereldoorlog en de vernielingen van de Tweede Wereldoorlog, de explosieve groei van het autoverkeer en een schrijnend gebrek aan middelen in de na-oorlogse periode, staat de NMBS sterker dan ooit.

De trein kan bijdragen in het oplossen van onze mobiliteitsproblemen en de daaraan gekoppelde milieuverontreiniging. Hij biedt snel en comfortabel vervoer in uiterst veilige omstandigheden en dat in bijna alle weersomstandigheden.



En dan is er de hogesnelheidstrein, die de kaart van Europa hertekend heeft. Het mythische, puffende monster uit de 19de eeuw is omgevormd tot een hoogtechnologische, gestroomlijnde machine.

De Gouden Eeuw kan opnieuw beginnen.





Meer info:
NMBS CCE Communicatie
Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel
078/15 48 04
www.nmbs.be

NMBS CCE Communicatie April 2001 - Verantw. uitgever L. Gillieaux, Frankrijkstraat 85 - 1060 Brussel
Foto's collectie NMBS, tenzij anders vermeld - Druk: NMBS - Design: Image Plus