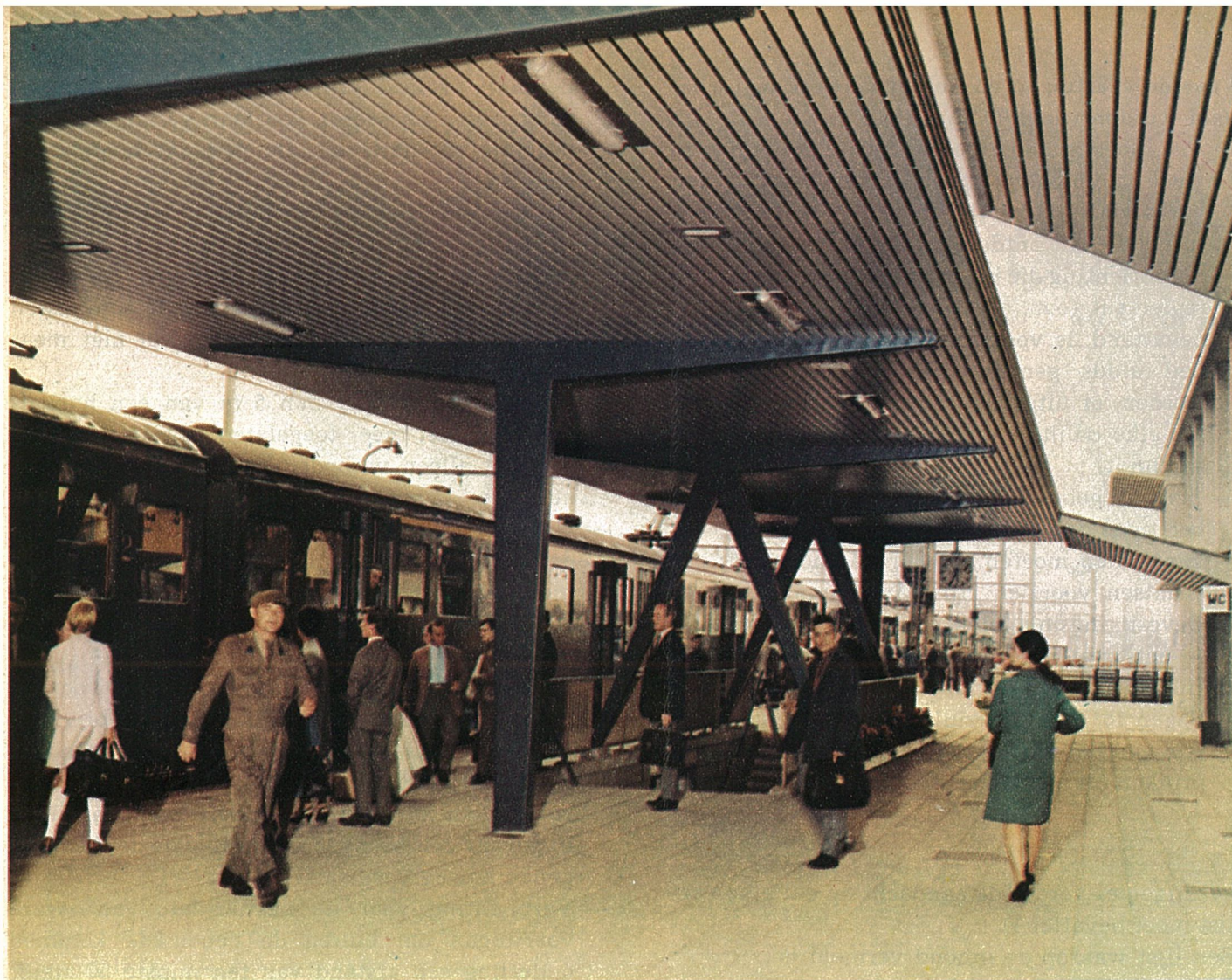




Onder nieuwe perronluifels, met een aluminiumbekleding (foto J.L. Piek © Hunter Douglas).

DE REIZIGERSTREINEN

DE reizigerstreinen vervoeren jaarlijks 213 miljoen personen die dagelijks gebruik maken van 3.300 treinen welke 165.000 kilometer afleggen en zaterdags teruggebracht worden tot 80 %, zondags tot 65 %, zulks overeenkomstig de behoeften van het weekendverkeer.

Die cliënteel is vanzelfsprekend niet de hele dag door eenvormig verdeeld.

De concentratie van de economische activiteiten en de uitwijking van de bevolking naar de voorsteden,

veroorzaken een toeneming van het verkeer naar de voornaamste werkcentra gedurende de piekuren die 's morgens gelegen zijn tussen 7 en 9 uur en 's avonds tussen 4 u. 30 en 6 u. 30; zulks betekent dat 55 % van het verkeer van een werkdag in 4 uur verloopt.

Dat resultaat kan slechts bereikt worden door een snelle opeenvolging van de treinen, die het gevolg is van het toenemen van het debiet van de lijnen en van de stations, alsmede van de modernisering van de locomotieven en van het materieel.

In dat opzicht betekent de Noord-Zuidverbinding, die sedert 1952 de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid verbindt, een belangrijk element.

Ze is 3.400 meter lang, waarvan 2.000 meter tunnel, en telt 6 sporen die dagelijks door ongeveer 880 reizigerstreinen bereden worden. De verkeersfrequentie bedraagt 90 treinen per uur terwijl het debiet per spoor 19 treinen kan bereiken. Gekoppeld aan de elektrificering van de meeste lijnen die Brussel als eindpunt

hebben, maakt de Verbinding het mogelijk rechtstreekse interprovinciale verbindingen tot stand te brengen zoals Luik-Oostende, Antwerpen-Charleroi, Bergen-Luik en Hasselt, Gent-Leuven, Aarlen of Namen-Gent (Zeekust in de zomer) en een geheel van dienstregelingen op te maken die gebaseerd zijn op de aansluiting van de treinen in de twee eindstations.

De hoofdlijnen worden geëxploiteerd volgens het stelsel van de cadancering der dienstregelingen, die de grondslag zijn van het treinverkeer en verdeeld worden over een tijdschema van ongeveer 16 uur.

Overeenkomstig de belangrijkheid van het verkeer, rijden er een of twee directe of semi-directe treinen per uur, en dit volgens ritmische dienstregelingen; uit Brussel-Zuid vertrekken er aldus twee treinen naar Luik: een directe, tien minuten na het uur, en een semi-directe 43

minuten na het uur. Oordeelkundig ingelegde omnibustreinen zorgen voor de aansluiting met de semi-directe treinen. Die dienst wordt vanzelfsprekend op de piekuren versterkt.

Op de andere lijnen wordt de dienst georganiseerd naargelang de evolutie van het verkeer en met inachtneming van de aansluitingen en de plaatselijke noodwendigheden, zoals de prestaties in de scholen, de kantoren en de fabrieken.

De modernisering van het net, die

een twintigtal jaren terug aangevat werd, maakte het mogelijk de snelheid der treinen op te voeren, hun frequentie te verhogen, hun comfort uit te breiden en de aansluitingen te verbeteren.

Het aantal directe en semi-directe treinen die dagelijks de voornaamste steden met Brussel verbinden, is van 508, in 1938, gestegen tot 632, in 1968.

Onderstaande tabel geeft, voor enkele lijnen, de geboekte vooruitgang:

	Aantal directe en semi-directe treinen		Gemidd. duur van het traject (minut.)	
	1938	1968	1938	1968
Luik-Brussel	68	84	82	67
Bergen-Brussel	58	62	64	42
Oostende-Brussel	54	56	80	75
Aarlen-Brussel	24	27	168	132
Doornik-Brussel	22	36	84	62
Kortrijk-Brussel	20	28	82	68



DE REIZIGERSTREINEN



In internationaal verkeer, overschrijden jaarlijks 7 1/2 miljoen reizigers onze grenzen, vertrek, aankomst en transit samengenomen.

De « Trans-Europ-Express »-treinen, TEE genoemd, verbinden sedert 1957 een honderdtal grote Europese steden, daarbij gebruik makend van zeer comfortabele en zeer snelle vervoermiddelen (ze kunnen een snelheid van 160 km/u. bereiken). We beschikken over 28 dagelijkse verbindingen — een Europees record — van en naar Parijs, Amsterdam, Frankfurt, Hamburg, Dortmund en Zurich.

Het traject Brussel-Parijs (310 km.) wordt afgelegd in 2 u. 20, d.i. met een gemiddelde snelheid van meer dan 130 km/u.

In vergelijking met de snelste dienstregelingen van 1953, werd er aldus een aanzienlijke vooruitgang geboekt wat de duur van de reizen (verplaatsingen) betreft. Oordeel zelf :

	1953	1968	Versnelling
Brussel-Parijs	3 u. 30	2 u. 20	1 u. 10 - 33 %
Brussel-Amsterdam	3 u. 30	2 u. 30	1 u. - 29 %
Brussel-Frankfort	8 u.	4 u. 50	3 u. 10 - 40 %
Luik-Hamburg	8 u. 30	5 u. 40	2 u. 50 - 33 %
Luik-Dortmund	4 u. 50	2 u. 50	2 u. - 40 %
Brussel-Zurich	11 u. 40	7 u. 15	4 u. 25 - 35 %

De andere internationale verbindingen bieden een uitgebreide reeks « directe » verbindingen met ver afgelegen steden zoals Rome, Vintimiglia (via Nice), Genua en Rimini in Italië, Wenen, Salzburg, Graz in Oostenrijk, Brieg, Coire, Interlaken in Zwitserland, Rijeka (Joego-

slavië), Warschau (Polen), Kopenhagen (Denemarken), Stockholm (Zweden), Moskou (U.S.S.R.) en weldra Port Bou (Spanje).

De laatste jaren hebben de spoorwegnetten hun krachten samengebundeld om steeds snellere dienstregelingen uit te werken. Ze hebben daarom de elektrificatie van de grote verkeerslijnen geïntensiveerd (bijv. van Oostende naar Wenen en naar Rome), de snelheden steeds maar verhoogd en de formaliteiten aan de grenzen vereenvoudigd.

Van hun kant zijn de maatschappijen der ferryboats evenmin ten achteren gebleven.

De resultaten zijn opzienbarend ; bij wijze van voorbeeld :

- De **Oostende - Wien-Express** verbindt de twee steden (1.232 km.) in 17 uur, in plaats van 23 uur in 1953 ;
- De **Italia-Express** legt het traject Brussel - Rome (1.624 km.) af in 21 uur, in plaats van 26 uur ;
- De **Nord-Express** verbindt Brussel met Kopenhagen (1.233 km.) in 16 uur, in plaats van 22 uur.

Tussen Brussel en Nice is de duur van de reis teruggebracht van 19 u. 30 tot 15 u. 30.

Op kortere afstanden vermelden wij Brussel-Keulen in 2 u. 20, in plaats van 4 uur ; Brussel-Parijs in 2 u. 45, in plaats van 3 u. 30 ; Brussel-Bazel in 7 uur, in plaats van 9 uur.

De inspanning van de spoorwegnetten was eveneens gericht op de modernisering van het materieel (sedert 1960 hebben wij 125 rijkstugten voor internationaal vervoer gebouwd) en op de intensivering van de ligplaatsen (ligrijkstugten) en restauratiediensten (buffetrijkstugten).

De eerste « auto-slaaptrein » die vanaf 1956 op het Vasteland reed, was een initiatief van de N.M.B.S. ; dank

zij de medewerking van de Duitse Spoorwegen, werd München als bestemming gekozen.

Die vervoerwijze, voorbehouden aan de reizigers die hun auto met zich meenemen, breidde zich snel uit want ze bespaart de klant niet enkel een lange reis langs de weg en de talloze wisselvalligheden van druk gebruikte en vaak belemmerde reisroutes, maar biedt bovendien het voordeel van snelle nachtdienstregelingen en van het speciaal comfort van de slaap-, lig- en restauratiewagens. Talrijke treinen doorkruisen thans West-Europa. In 1968, werden er op onze lijnen 17.600 auto's en 49.000 reizigers vervoerd. Van april tot september zijn er elf wekelijkse diensten naar Frankrijk (St. Raphaël, Narbonne, Avignon en Toulouse), Italië (Milaan), Zwitserland (Brieg), Duitsland (München) en Oostenrijk (Salz-

burg en Villach). De trein Brussel-St. Raphaël rijdt het hele jaar door.

Wij besluiten met de aandacht te trekken op het belang van de speciale treinen die ingelegd worden in geval van verkeersdrukte, o.m. tijdens perioden van feesten of van vakanties. Ze vervoeren de reizigers naar de Kust en naar de Ardennen, de bedevaarders die zich naar Lourdes begeven, de toeristen naar de Riviera, naar Zwitserland, Italië, Duitsland en Oostenrijk, de gastarbeiders die met vakantie terugkeren naar Italië, Spanje, en tal van anderen; in 1968 werden 2.700 speciale treinen ingelegd.

F. BAWEINS,
eerste inspecteur.

Foto Camille Pétry.

