

TREIN EN COMFORT

een lange geschiedenis :
van het oliepitje naar het STAR 21-plan (III)
G. FERON

Niet alleen sporen en wielen met een rijtuig
erop bepalen het imago van de spoorwegen,
maar ook veiligheid en comfort.

ROKERS EN NIET-ROKERS

In de open bankwagens mocht gerookt worden, maar in de gesloten rijtuigen waren al vlug reglementen noodzakelijk.

Roken was zo normaal dat de verhouding rokers/niets-rokers 60/40 bedroeg. Die evolueerde naar 50/50 en is nu 70/30. In onze M5-rijtuigen zitten de rokers altijd bovenaan.

DESIGN

De vormgeving was eveneens belangrijk voor het uitzicht van de rijtuigen. Er werd afgestapt van de klassieke standaardkleuren en overgeschakeld op gevarieerde en levendige tinten. Zetelbekleding, zijwanden, vloer ... een nieuwe spoorweg zag het licht met helder, opgewekt en aangenaam ogend materieel.

Toen de NMBS in 1929 besloot de oude houten rijtuigen door metalen te vervangen, deed ze een beroep op de vermaarde Art Nouveau architect Henry Vandeveld. Hij ontwierp nieuwe zetels, bagagerekken, lampen, luchtverversers, wastafels ...

Sindsdien gaat de NMBS voor het ontwerpen van nieuw materieel te rade bij designers. Er is trouwens een afdeling design bij het hoofdbestuur.

EUROFIMA – INTERNATIONALE SLAAPWAGENMAATSCHAPPIJ

De spoorwegen waren baanbrekers van het internationale overleg en de samenwerking. Denken we maar aan de UIC (Internationale Spoorwegunie) en het Internationaal Spoorwegcongres. Jonger is Eurofima, dat hoofdzakelijk de financiering van nieuw Europees

spoorwegmaterieel beoogt. Op initiatief van de UIC besloten zes Westeuropese spoorwegnetten gemeenschappelijk nieuwe rytuigen voor dagverkeer over lange afstanden te ontwerpen en te kopen. Honderden rytuigen concretiseerden zo het idee van een eengemaakt Europa en terzelfder tijd verwierf men prachtige en comfortabele rytuigen.

Nadat onze landgenoot Georges Nagelmaekers (1845-1905) in 1868 ingenieur was geworden, ondernam hij een studiereis naar de Verenigde Staten. Daar verbond de trein de oost- met de westkust. Die avontuurlijke reizen duurden dagen en nachten. Daarom richtten de spoorwegmaatschappijen, vooral onder impuls van een zekere Mann, rijdende slaap- en eetkamers in. Nagelmaekers vond die slaap- en ligrytuigen een goede oplossing. Hij had niettemin een grote afkeer van het samenhokken en keerde naar Europa terug met de bedoeling luxetreinen met slaaprytuigen te bouwen. In 1873 richtte hij te Luik de CIWL (Internationale Slaapwagenmaatschappij) op; door het succes groeide de zaak en startte hij te Parijs met de «CIWL et des Grands Express Européens». In 1877 reden zijn treinen in ons land, Frankrijk, Duitsland, Oostenrijk en Roemenië. Tien jaar na de oprichting van de Maatschappij werden eveneens restauratierytuigen in dienst gesteld.

G. Nagelmaekers was niet alleen een geboren manager, hij was ook een diplomaat. Met de overheid van de landen die zijn treinen doorkruisten, sloot hij akkoorden en verkreeg zo het monopolie voor zijn maatschappij.

De «Compagnie» heet nu CIWLT waarin de T staat voor Toerisme. Samen met de Cookmaatschappij beheert ze ook uitstekende reisbureaus.

Vóór 1940 meende men dat reizen in slaapwagentreinen was weggelegd voor de happy few. Nu is dat gemeengoed en worden democratische formules voor massatoerisme uitgewerkt, waaraan de ligrytuigen hun ontstaan danken. Hierin worden de zetels van overdag, 's nachts in ligplaatsen omgetoverd.

Vier tot zes reizigers kunnen er lekker slapen. Door de aantrekkelijke tarieven kunnen massa's mensen zich nu een vorm van democratische nachtreizen veroorloven.

De CIWLT heeft ook een toeristenklas met drie reizigers per afdeling. Sedert 1962 lieten de spoorwegen voor eigen rekening T2-slaaprytuigen bouwen. Die omvatten afdelingen voor twee reizigers tegen een toeristisch tarief. De hele vloot luxerytuigen wordt internationaal in een pool beheerd.

Of ze nu eigendom zijn van de CIWLT of van de netten verandert weinig aan de zaak: de Compagnie verzorgt steeds het hotelbedrijf.

Vakantiegangers kunnen in hun treinen zelfs terecht in bar-of in bar-dansrytuigen, soms zelfs in bioscooprytuigen. Heel wat chauffeurs kunnen geen afstand doen van hun auto en nemen daarom de autoslaaptrein (TAA). Deze is samengesteld uit gewone rytuigen, lig- en slaaprytuigen, restauratierytuigen en dubbeldek wagens voor auto's, aanhangwagens, boten, caravans en motorfietsen. Terwijl iedereen van zijn nachtrust geniet, legt de trein meer dan 1000 km af.

DE BLOKTREIN

Een bloktrein is een ondeelbare trein.

Wanneer een rytuig moet worden uitgezet, moet heel het stel buiten dienst! In de volksmond was een bloktrein een sneltrein en dat was terecht. Ze reden echt snel. Van 1 juli 1908 af reden er bloktreinen tussen Brussel en Antwerpen. De 44 km werd in 34 minuten afgelegd. Deze treinen bestonden uit houten of met metalen platen bedekte houten rytuigen met een centrale, niet automatische koppeling.

Dankzij hun succes werden vanaf 1923, op voorstel van de Belgische Spoorwegen, tussen Parijs en Brussel internationale bloktreinen ingelegd. Ze stopten niet onderweg en de toldiensten pasten hun controles aan. In 1925 reden er 19 bloktreinen tussen Brussel en Oostende, Antwerpen, Luik, Charleroi en Bergen. In 1930 telde men in ons land honderd interprovinciale bloktreinen.

Tijdens het zomerseizoen van 1939 reden sneltreinen van 250 t zonder 3e klas tussen Brussel en Oostende-Zeehaven. De afstand werd in een uur afgelegd, stilstand te Brugge inbegrepen. De gloednieuwe en aërodynamische Atlantics, type 12, van ingenieur Notesse trokken deze treinen. Die locomotieven verwierven trouwens het blauwe lint.

In april 1940 reden gelijkaardige treinen ook tussen Brussel en Luik. Ondanks een moeilijker tracé duurde de rit ook maar een uur!

In die tijd vond men die prestaties sensationeel, nu rijdt de TGV meer dan 400 per uur en niemand kijkt er nog van op.

De II^e wereldoorlog was voor het land en voor de spoorweg opnieuw een ellendige periode. Net en uitrusting kwamen zwaar gehavend uit het avontuur. De NMBS stak onmiddellijk de handen uit de mouwen, begon met de wederopbouw en droeg enorm bij tot de wederopstanding van het land.

Vóór 1940 meende men dat reizen in slaapwagentreinen was weggelegd voor de happy few. Nu is dat gemeengoed en worden democratische formules voor massatoerisme uitgewerkt, waaraan de ligrytuigen hun ontstaan danken.

Het Star-21 plan beoogt een ambitieuze toekomstpolitiek en bereidt het spoorvervoer van de XXI^e eeuw voor.



De elektrificatie van het net werd voortgezet. Men had voorzien dat die niet als bij toverslag tot stand zou komen. Voor de overgang kocht de maatschappij in Canada en de Verenigde Staten 300 Consolidation stoomlocomotieven type 29.

Jaar na jaar, en volgens de mogelijkheden, werden nieuwe elektrische en diesellocomotieven, motorstellen, rijtuigen en wagens in gebruik genomen om het verouderde materieel te vervangen of aan te vullen. De oude vertrouwde stoomtractie verdween definitief op 20 december 1966.

De treindienst werd volgens nieuwe principes samengesteld, wat leidde tot het ontstaan van het IC-IR-plan. Het publiek waardeert daarvan vooral de klokvasten en gemakkelijk te onthouden dienstregeling.

Het star 21-plan beoogt een ambitieuze toekomstpolitiek en bereidt het spoorvervoer van de XXI^e eeuw voor.

HST (HOGESNELHEIDSTREINEN)

Sommige landen zoals Frankrijk, Duitsland, Japan ... hebben al een HST en een aangepast net. Men heeft er veel klanten bijgewonnen. De 12 landen van de EG en ook Oostenrijk en Zwitserland wensen de uitbouw van een HST-net, liefst op eigen bedding.

Dat gaat evenwel niet zonder problemen. In Frankrijk werden die allemaal tot ieders voldoening opgelost. Zelfs de grootste HST-vijanden zullen niet ontkennen dat die treinen efficiënt, snel, geavanceerd, milieuvriendelijk en uiterst comfortabel zijn. Ze bevestigen een oude spoorwegleuze : snelheid – veiligheid – comfort.

TARIEVEN

Hoge tarieven leiden de aandacht af van het geboden comfort. Ofschoon de spoorwegen verplicht zijn de kostprijs te dekken, bieden ze sedert lang lage tarieven. Vermelden we terloops de weekabonnementen voor werklieden, de schoolabonnementen en zovele andere. Doorgaans meent men dat 80 % van de bevolking aanspraak kan maken op een of andere korting zodat er in feite gunstarieven zijn voor iedereen.

PERSONEEL

De spoorweg genoot ruim een eeuw een vervoersmonopolie en het personeel was fier om er te werken.

De NMBS doet haar uiterste best om de personeelsleden die in contact komen met het publiek op te leiden tot ware gentlemen. Zo'n beleid is lonend en leidt tot wederzijds begrip en waardering. □

STAR 21

Voordat we dit overzicht afsluiten, komen we nog even terug op het Star 21-plan, meer bepaald op belangrijke aspecten als treindienst, materieel en tarieven.

TREINDIENST

Voor lange afstanden is een snelverkeerdienst nodig, terwijl korte afstanden een frequente bediening vergen :

- supersnelle internationale treinen;
- sneltreinen tussen belangrijke centra;
- voorstadsverkeer in de grote agglomeraties, als dat sociale voordelen oplevert.

MATERIEEL

Voor de treinverbindingen tussen belangrijke centra moet het materieel hetzelfde comfort kunnen bieden als de auto. Het moet veel kwaliteiten hebben, ongeacht het gebruikt wordt voor lokaal treinen, binnenlandse ritten over lange afstanden of internationale treinen. Het comfort, de toegankelijkheid van de perrons, de verdeling van de rijtuigen ... zijn diverse aspecten die met de grootste aandacht bestudeerd zullen worden. Er zal rekening gehouden worden met gehandicapten, de vermindering van het aantal zitplaatsen voor rokers en dergelijke meer ...

TARIEVEN

De spoorwegklant van de XXI^e eeuw zal hoge kwaliteitseisen stellen. Hij zal

beslissen op basis van de verhouding prijs/kwaliteit. Door het samenvoegen van de spoorwegtarieven met die van het ander openbaar vervoer moet de reiziger zijn volledige reis tegen één prijs, met één vervoerbewijs kunnen afleggen. Er moet ook gezorgd worden voor een geïntegreerd tarief, nl. vervoerprijs en parkeermogelijkheid, terwijl voor korte afstanden aantrekkelijke prijzen moeten gelden. De verkoopdiensten zullen met zorg gekozen en uitgerust worden.

Laten we hopen dat deze prachtige voornemens kunnen verwezenlijkt worden en dat de Maatschappij hiervoor financiële middelen krijgt. □

Door het samenvoegen van de spoorwegtarieven met die van het openbaar vervoer moet de reiziger zijn volledige reis tegen een prijs, met één vervoerbewijs kunnen afleggen.

