

Ter wille van het in stand houden van het wegverkeer op de Koninginnelaan, heeft men te Brussel-Noord, evenwel, het werkgebied in de dwarsrichting moeten indeelen in twee vakken. Te Brussel-Zuid, echter, strekken de werkterreinen van de verschillende fasen zich onafgebroken uit van het eene naar het andere uiteinde van het werkgebied.

De voor de uitvoering van de werken opgelegde voorwaarden zijn dezelfde als te Brussel-Noord, namelijk :

1° behoud van 90 % van het normaal en geregeld verkeer der treinen;

2° behoud van 75 % der exploitatiemiddelen;

3° behoud van 100 % veiligheid van het treinverkeer.

De werken zijn onderverdeeld in vijf groote fasen, op haar beurt ingedeeld in onderfasen en etappen.

Met de eerste fase werd in November 1936 begonnen, tegelijk met de werken te Brussel-Noord en met die van den tunnel der eigenlijke Verbinding.

Tijdens die fase heeft men de Zenne afgeleid, twee bruggen over de Zenne gelegd, verschillende steunmuren gebouwd, werd met de brug van de Theodoor Verhaegenstraat aangevangen en heeft men te Vorst-Zuid de 37 wijksporen voor rijtuigen aangelegd. Die fase is in September 1937 klaargekomen.

Door deze werken, evenals door het opbreken van zes perronsporen te Brussel-Zuid, werd een eerste overlangsche zone vrijgemaakt, waarop de werken van de tweede fase begonnen werden. Ze zijn thans volop aan den gang. Ze omvatten den bouw, onder de sporen, van de lokalen voor den goederendienst, van een gedeelte van de gang voor reizigers met trappen en liften en van een seinhuis dat een van de belangrijkste van Europa zijn zal.

Daarenboven worden grondwerken, werken aan de sporen en aan de seininrichting uitgevoerd. Men voorziet dat, in het begin van het volgend jaar, zes opgehoogde perronsporen en een eerste gedeelte van het stationsgebouw zullen in dienst zijn.

De tweede fase omvat, bovendien, de oprichting van de nieuwe stelplaats te Vorst-Zuid met al de hulpinrichtingen. Die nieuwe stelplaats is thans voltooid en werd op 6 December 1938 in dienst gesteld.

Men hoopt dat al de werken einde 1942 zullen voltooid zijn.

Op dat oogenblik zal het station Brussel-Zuid voorzien zijn van 22 perronsporen, waarvan 18 doorlopende sporen en 4 doodsporen; het zal het belangrijkste Brusselsch station zijn, vermits Brussel-Noord slechts 12 doorlopende perronsporen zal tellen.

DE DEFICITAIRE LIJNEN EN DE MOTORWAGENS

DE Nationale Maatschappij heeft onlangs, op enkele kleine banen van Henegouwen, een nieuw motorwagentype in dienst gesteld, dat, zoodra het verscheen, dadelijk een levendige belangstelling heeft gewekt en bijzonder op prijs schijnt gesteld te worden door de gewone cliënteel van bedoelde banen. Dit is te verklaren doordat deze motorwagens in een frissche kleur gestoken zijn en een overvloedige verlichting en ventilatie, ruime en comfortabele zitplaatsen hebben. Ze komen langzamerhand in de plaats van de treinen die doorgaans samengesteld zijn uit oude rijtuigen met houten bakken, welke, hoezeer de Nationale Maatschappij er ook voor zorgt ze behoorlijk te doen voorko-

men, ja zelfs ondanks sommige pogingen tot verjonging, een nogal poover figuur blijven maken naast de comfortabele en bijna luxueuze metalen rijtuigen die voor het verkeer op de groote lijnen voorbehouden zijn.

Het laat zich dan ook begrijpen dat de nieuwe motorwagens, die in dit opzicht niet moeten onderdoen voor de modernste rijtuigen, de gunst hebben gewonnen van het publiek der kleine banen waarvoor zij bestemd zijn.

*
**

De aanbouw van die wagens staat echter niet alleen in verband met de zorg om, tijdig en geleidelijk, oud en onvoldoende materieel te ver-



Bestuurdersafdeeling.

nieuwen. De indienststelling van deze motorwagens, waarvan een groot aantal binnen zeer korten tijd op tal van kleine banen van het net zullen verschijnen, maakt deel uit van een algemeen programma van nieuwe exploitatie dezer banen.

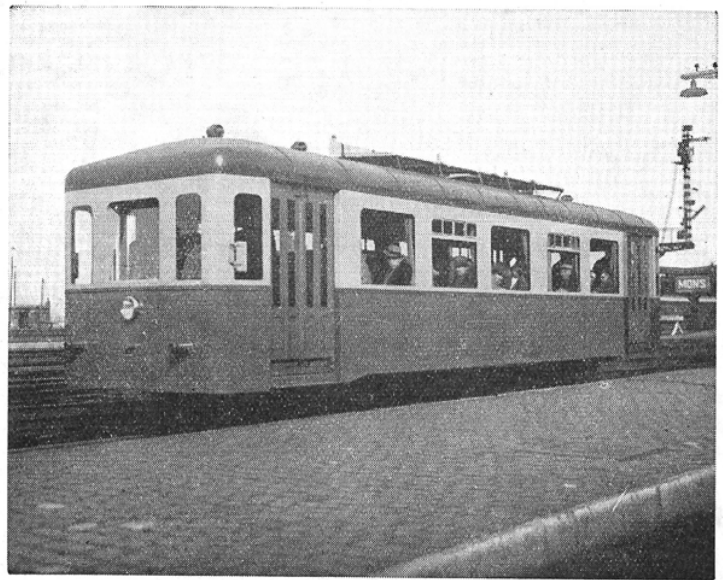
Sinds verscheidene jaren, wordt door de ongebreidelde concurrentie van den Weg en den Waterweg, en tevens door den langdurigen invloed van de slapte in handel en nijverheid, het spoorwegverkeer geleidelijk ingekrompen, en krimpt dan ook de daaraan verbonden ontvangst. Daaruit volgen exploitatietekorten die van jaar tot jaar aangroeien. Verkeers-toeneming zal deze tekorten natuurlijk wel een ietsje doen verminderen. Anderzijds hoopt de Nationale Maatschappij vast de openbare machten eerlang met de billijkheid en het algemeen belang strookende beslissingen te zien treffen door het opheffen of verlichten van de lasten welke thans, ten onrechte, op haar exploitatie drukken, en vooral door het invoeren van de broodnodige coördinatie onder de verschillende vervoermid-

delen waarmee het land ten overvloede is be-
giftigd.

Maar onderwijl moet de Nationale Maatschappij natuurlijk haar toevlucht nemen tot alle middelen waardoor de huidige tekorten kunnen worden besnoeid.

Welnu, zoo men een rekening van ontvangsten en uitgaven voor elke lijn van het net afzonderlijk opmaakt, bevindt men dat, op 4.839 kilometer geëxploiteerde lijnen, 2.427 kilometer van die lijnen deficitair zijn. Het tekort der deficitaire lijnen alleen, bedraagt voor 1938 niet minder dan 260 millioen, terwijl het totaal tekort voor gansch het net niet boven 220 millioen gaat. Het ware dus voldoende de deficitaire lijnen uit het Belgisch net weg te werken, dan zou meteen het gansch financieel probleem der spoorwegen een oplossing krijgen.

Een zoo drastische oplossing kan natuurlijk niet in overweging genomen worden. De spoorwegen vormen een allereersten factor in de economische bedrijvigheid van het land; voor tal van streken, zijn ze een openbare dienst, op de standvastigheid waarvan moet kunnen gerekend worden door bevolkingsgroepen wier wijze van leven en bestaansmiddelen louter van de nabijheid van den spoorweg afhangen; ze zijn ook een nationaal werktuig waarbuiten de Staat het niet kan en niet mag stellen. Maar, indien de meeste deficitaire lijnen om redenen van openbaar belang moeten in stand gehouden worden en indien



Motorwagen met 80 plaatsen. (551)

de renderende lijnen van het net niet meer bij machte zijn de verliezen der deficitaire lijnen te dekken, vergt het algemeen belang zelf althans dat de exploitatie der behouden lijnen, inzonderheid wat het aantal en de belangrijkheid der treinen betreft, verminderd wordt tot een minimum dat bestaanbaar is met de levenseischen der betrokken streken.

Bovendien moeten de in stand te houden beperkte diensten volbracht worden in de voordeligste voorwaarden en met de goedkoopste middelen.

De nieuwe motorwagen, die zeer onlangs in dienst gesteld werd, voldoet nu juist aan die voorwaarden : hij is stevig hoewel licht, niet duur, verbruikt weinig en laat zich gemakkelijk besturen en onderhouden ; hij moet een kostprijs per kilometer kunnen geven, die niet alleen lager is dan de kostprijs van den stoomtrein dien hij vervangt, maar ook merkkelijk minder dan die van welk ander motorwagentype van het Belgisch net ook.

Het exploitatieprogramma der deficitaire lijnen vereischt dat 140 à 150 lichte motorwagens in het verkeer gebracht worden. Alvorens het aan te nemen type definitief te bepalen, heeft de Nationale Maatschappij er prijs op gesteld twee modellen te beproeven, waarvan ze als proef 12 exemplaren, en wel 6 van elk type, heeft doen bouwen. Ieder van deze beide typen is voorzien van denzelfden motor en biedt de algemeene kenmerken van lichtheid en economie welke hun reden van bestaan zijn ; ze verschillen onderling slechts door hun capaciteit, daar het eene type 80 en het andere 120 plaatsen telt. Het zijn deze 12 proefmotorwagens die op verschillende deficitaire lijnen van het net geleidelijk in dienst gesteld worden.

*
**

De 2 motorwagentypen hebben respectievelijk een baklengte van 11 m. 33 en 16 m. 50.

Om een zeer lagen kostprijs per kilometer te bekomen, moest vooral het vermogen beperkt worden. Aldus werd voor elk motorwagentype dezelfde Dieselmotor van 140 PK. gekozen.

Dit gering vermogen vergt een lichte

constructie. De bekomen gewichten zijn onderscheidenlijk 14 T. 250 en 23 T. 500, welke cijfers men laag moet achten, daar de geraamten der bakken geheel van metaal en uit profiel- en gestampte stukken van gewoon staal gebouwd zijn.

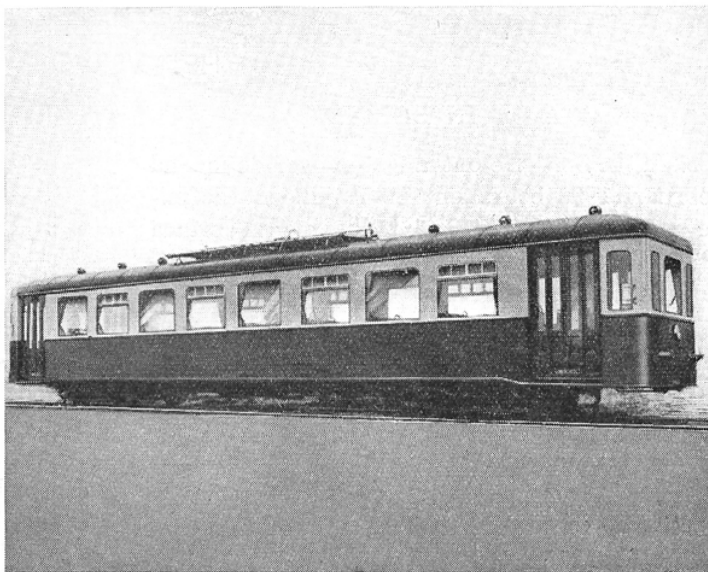
De motorwagen met 80 plaatsen heeft 2 assen ; die met 120 plaatsen heeft 2 bogies. De wielen, 700 mm. middellijn, zijn van draagpoten met rollenlagers voorzien.

De motor wordt gedragen door het onderstel van den bak en ligt in het midden van het rijtuig. De overbrenging van het vermogen op de beide drijfassen is geheel mechanisch. In de versnellingskast zijn trappen welke groote versnellingen bij het aanzetten verzekeren, welke eigenaardigheid voordeelig is voor motorwagens die bestemd zijn voor diensten met menigvuldige halten. De snelheid op waterpas spoor is beperkt op 60 km./u.

De motorwagen is toegerust met de automatische Westinghouse-rem. Al de assen van het voertuig worden geremd.

Elk type heeft slechts één klasse en is voorzien van twee groote eindbalkons met tal van horizontale handgrepen. Van op deze balkons slaat de blik over de gansche lengte van het rijtuig waarin geen schotten zijn en volgt hij, voorbij de glazen wanden der voor- en achtereinden, gemakkelijk het panorama van de baan.

Het is om dit resultaat te bereiken dat de leuning van der banken vrij laag gehouden en dat



Motorwagen (120 plaatsen). (SS3)

de bagagerekken in de overlangsche richting geplaatst zijn.

De paneelen der wanden van plakhout (contreplaqué), de banken van gebogen pijpen en lichte latten van Congoleesch hout, het klein ijzerwerk van wit metaal, de groote dagwijdte der zijramen, maken dat alles er helder en comfortabel uitziet. Aan de wanden kleine tafeltjes, gordijnen aan de vensters, een electriche verlichting met 18 lampen in den kleinsten motorwagen, een overvloedige verwarming verzekerd door de uitlaatgassen, kleine schuiframen in de zijvensters op den voet van 1 op 2.

Deze lichte motorwagen is eigenlijk niet meer en mag niet meer zijn dan een spoorautobus, maar kan met voordeel vergeleken worden met de wegautobus, indien men onder meer rekening houdt met de plaatsruimte, welke den reiziger in oppervlakte en in hoogte geboden wordt, met de uitstekende wijze waarop het voertuig zich tijdens den rit houdt en met de menigvuldige elementen van comfort welke het aan de cliënteel zoowel in den Zomer als in den Winter verschafft.

Schikkingen werden getroffen om de eenmansbediening toe te passen. Men weet dat

deze exploitatiemethode hierin bestaat den bestuurder zelf van het voertuig met de afgifte van de biljetten te belasten; van op zijn zitbank op het voorgedeelte van elk balkon — welke zitbank bijna geheel kan ingetrokken worden — bedient de bestuurder de krukken van het rijbord, de drukknoppen voor het openen en sluiten der deuren en de machine die de biljetten aflevert.

Na enkele weken proefrijden, konden de resultaten als afdoende beschouwd worden: de nieuwe motorwagen geeft voldoening, zoowel in het opzicht der techniek als in dit van de exploitatievereischten; hij beantwoordt ten eenen male aan de voorwaarden voor zijn gebruik. De Nationale Maatschappij heeft zeer kort geleden een gedeelte, d. w. z. 50 lichte motorwagens van het type met 80 plaatsen, besteld; alle motoren, overbrengingen, deelen en stoffen worden door de Belgische nijverheid geleverd en de montage geschiedt te Mechelen in de werkplaatsen van de Nationale Maatschappij.

De lichte motorwagens zullen op de deficitaire lijnen van het net in dienst gesteld worden naarmate ze klaarkomen. Deze 50 nieuwe wagens zullen tegen einde 1939 alle in dienst zijn.

ECONOMISCHE DOCUMENTATIE MAART 1939

HET VERVOER

A. — IN BELGIE.

N. M. B. S. — De ontvangsten over de maand Februari 1939 bedragen 186,5 miljoen (definitieve cijfers) tegen 192,4 miljoen in Februari 1938, d. w. z. 3 % minder, wat is toe te schrijven aan het terugloopen van het verkeer.

De stand van het verkeer en van de financiële uitkomsten over de eerste twee maanden van 1939 is als volgt:

	1938	1939	Vershil
	in miljoenen		
Exploitatie - ontvangsten	400,3	401,1	+ 0,2 %
Uitgaven (financieele lasten inbegrepen) .	476,3	452,9	— 4,9 %

	1938	1939	Vershil
	in miljoenen		
Uitkomsten	— 76,0	— 51,8	
Reizigerkilometers	940,6	912,9	— 2,9 %
Tonkilometers zware goederen	873,6	818,7	— 6,3 %

Voor Maart 1939 zouden de ontvangsten, volgens de vooruitzichten, circa 214 miljoen frank bereiken, d. i. 4 miljoen meer dan in Maart 1938. De uitgaven zouden nagenoeg 232 miljoen bedragen, als men de financiële lasten meetelt. Het tekort zou aldus op 18 miljoen komen te staan, tegen 31,7 miljoen in Maart 1938.

Binnenscheepvaart. — De crisis breidt zich uit bij de binnenscheepvaart, zoowel in lokaal