

Het komt ons voor dat de spoorweg zich in die richtingen moet oriënteren, maar zijn toekomst schuilt voornamelijk in de organisatiemogelijkheden. Indertijd heeft men gevreesd dat de noodzaak om zijn bedrijvigheid op alle gebied te organiseren, er zou toe leiden dat de spoorweg opgesloten wordt in een harnas van reglementen en dat hij ten slotte onder de „papieren“ last zou bezwijken. Gewoonlijk werd toen de vergelijking gemaakt dat de spoorweg voor het verbruik van 1 ton steenkolen, een kilo papier moest beschrijven.

Ons optimisme in verband met de toekomst steunt voornamelijk op de toepassing van het automatisme en de cybernetica bij de spoorweg, die daarvoor bijzonder geschikt is omdat hij over een arsenaal van reglementen beschikt. Zij die daarin het begin van een ramp bespeurden, moeten thans vaststellen dat daarin een belofte voor de toekomst schuilt.

De spoorwegen zijn zich daarvan trouwens volkomen bewust, vermits ze in 1963 een eerste internationaal symposium over het gebruik van de cybernetica hebben georganiseerd en er in oktober een tweede bijeenkomst van die aard te

Montreal heeft plaats gehad. Al de netten zonder uitzondering hebben hun vertrouwen gesteld in de toepassing van de cybernetica en zulks zowel in landen met een geleide economie als met een vrije economie.

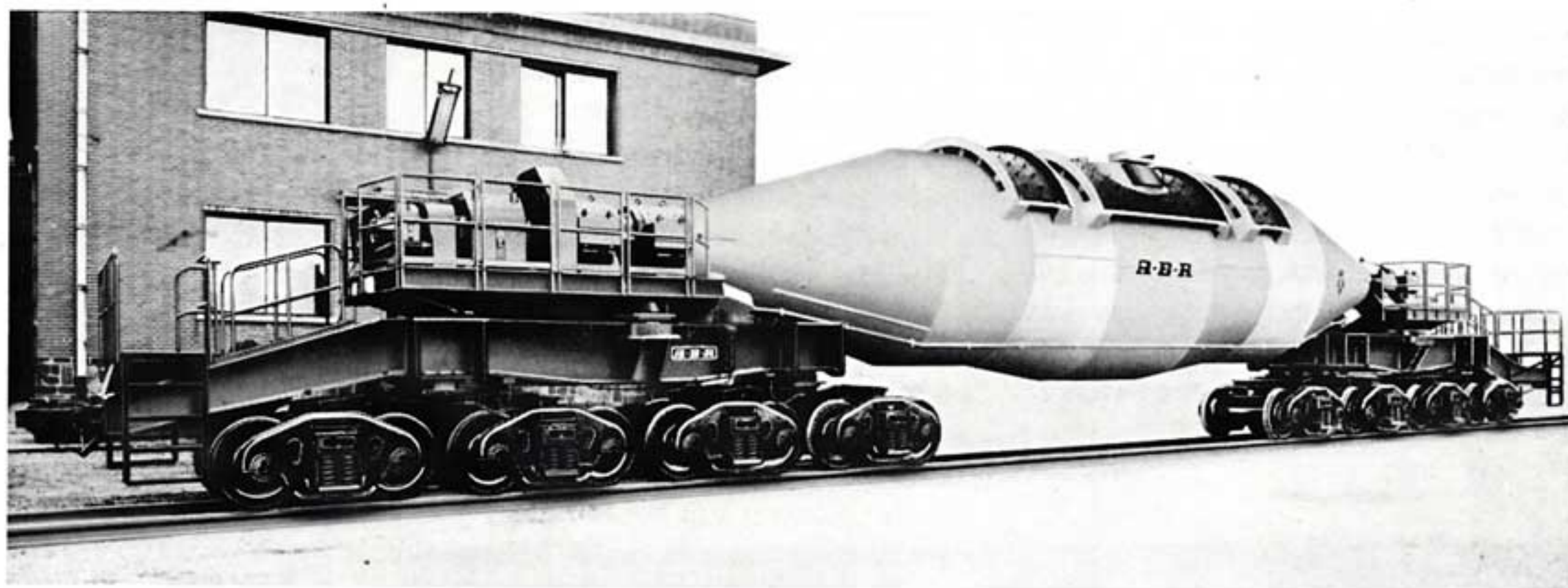
Er is overigens geen enkele belangrijke sector van de spoorwegbedrijvigheid die zich in de toekomst aan het gebruik van de cybernetica zal kunnen onttrekken: dit geldt voor de regeling van het treinverkeer, voor de verdeling van het materieel, het beheer van de voorraden, de plaatsbespreking, de tarifiering enz. De cybernetica doet zich overal als een machtsfactor voor, maar ze biedt vooral de mogelijkheid de exploitatievoorwaarden te versoepelen. We denken in de eerste plaats aan de versnelde omloop van de wagens, het verkeer van de treinen dank zij de verbetering van de seininrichting en vooral aan de tarifiering. Het „cybernetisch“ tarief wordt immers het resultaat van een proces waarin de ordinator het tarief volgens de kostprijs van de verrichting zal berekenen.

Zonder een toenemende internationale samenwerking zouden al die toekomstplannen niet kunnen uitgevoerd worden.

Zulks is trouwens logisch, als men bedenkt dat de netten van de verschillende landen elkaar onvermijdelijk moeten aanvullen en het zeldzame voorrecht hebben geen concurrenten te zijn. Hun grote kracht schuilt immers daarin dat ze samen iets kunnen opbouwen en zonder bijbedoelingen werken aan een gemeenschappelijke toekomst, waarin ze zoveel vertrouwen stellen dat er waarschijnlijk in het begin van 1968 in de U.I.C. een commissie voor opzoeken en prospectie zal opgericht worden.

Het is wellicht overbodig er aan toe te voegen dat de onmisbare samenwerking onder de netten moet steunen op de sympathie onder diegenen die er de verantwoordelijkheid voor dragen. Ze is een van de zeldzame gevallen waarin de cybernetica machteloos is en waarin de ordinator nooit iets tot de vooruitgang van de mensheid zal kunnen bijdragen, maar we zijn ervan overtuigd dat die sympathie nu reeds een deel is van het internationaal patrimonium van de spoorwegen en dat de U.I.C. in dat opzicht een van haar voornaamste taken moet voortzetten, namelijk de vriendschapsbanden onder al de spoorwegmannen van de hele wereld verstevigen.

## Over het spoor levert België aan Nederland reuzegietvatwagens



De Koninklijke Nederlandse Hoogovens en Staalfabrieken N.V. te IJmuiden hebben bij de Belgische nijverheid een reeks van zes thermoswagens besteld voor het vervoer van vloeibaar gietijzer binnen in haar installaties.

Het totaal beladen gewicht van elk dezer wagens belooft 800 ton, wat thans vermoedelijk de zwaarste vervoerseenheid is in West-Europa.

Sinds juli II. werden 5 van die reuzewagens afgeleverd aan de firma die zeer uitgebreide spoorinstallaties heeft: 180 km spoor, 800 wissels voor de verbindingen tussen de verschillende departementen van de onderneming. Zij bezit bovendien 868 wagens, 50 locomotieven, 10 rolkranen en reeds 20 thermoswagens met kleinere afmetingen.

Dat die firma met een productie van ongeveer 3 miljoen ton staal in 1966, haar

spoorweguitrusting gebruikt als beste werktuig om de inrichting van haar binnendiensten en haar rendement te verbeteren, is een opvallend feit dat tot nadenken stemt.

De Belgische spoorwegen kwamen eens te meer in de actualiteit te staan door dit vervoer dat wel buitengewoon mag worden geheten, zowel naar zijn gewicht, zijn omvang, als naar zijn aard zelf.