

Reeds in 1966 had de N.M.B.S. de aandacht van de openbare macht op dat aspect gevestigd, alhoewel ze zich toen beriep op cijfers die ver overschreden werden bij de werken die op het kanaal van Charleroi werden uitgevoerd.

"Een korte berekening toont aan dat, alhoewel de industrie van het bekken van Charleroi, dank zij de verbetering van het kanaal, haar vervoerkosten in 1967 met 20 F per ton ziet dalen, zowel voor de 6,5 miljoen ton die het spoor gebruiken als voor de 5,5 miljoen ton die van het kanaal gebruik maken, de nieuwe voordelen die de industrie van Charleroi geniet, in totaal zowat 240 miljoen frank zullen bedragen".

Zelfs als men dat bedrag niet als volstrekt onveranderlijk ziet, staat het vast dat het buiten verhouding staat tot de 480 miljoen frank aan interesten alleen (genomen tegen 6 %) van de nieuwe investeringen voor het kanaal (waar men tevens de afschrijvingen, de exploitatiekosten en de onderhoudskosten moet bijtellen), en de 115 tot 255 miljoen frank inkomstenderving voor de N.M.B.S. (waardoor het nog moeilijker werd om haar exploitatierekening in evenwicht te brengen).

Men stelt dus vast dat die steun van 240 miljoen frank welke aan de zware industrie van Charleroi werd verleend, met heel wat minder kosten voor de gemeenschap had kunnen gepaard gaan.

In 1972 nog, overschreed het totaal verkeer van het Kanaal van Charleroi (doorvoer inbegrepen) nauwelijks 5,2 miljoen ton. Is het dan nodig 3,5 miljard frank van 1974 in Strépy op te slokken (1), zoals er sprake van was, terwijl de inflatie, enerzijds, en de noden van de met economische verslapping kampende gewesten, anderzijds, de Staat er meer dan ooit toe dwingen zijn budgettaire opties te rationaliseren?

33 (DIV) Nieuw rijtuig type M4 van het binnenverkeer.

Het tienjarenplan 1970-1979 voorziet voor de jaren 1976-1979 in de aankoop van nieuwe rijtuigen van het binnenverkeer, ter vervanging van het verouderde materieel. Het grootste deel van dat materieel werd vóór 1940 gebouwd.

Op zijn vergadering van 30 augustus 1974 heeft de Raad van Beheer besloten een studie te laten verrichten over een nieuw rijtuig van het binnenverkeer, dat met het symbool M4 zal worden voorgesteld.

Dat rijtuig M4 moet aangepast zijn aan de specifieke exploitatievoorwaarden van ons net, nl :

- de vervoercapaciteit moet groot zijn, om het reizigersverkeer op de spitsuren te kunnen verwerken;

(1) Op zijn laagst geraamd, want de kosten zijn sinds 1968 sterk gestegen.

- een groot aantal reizigers moet in een minimum van tijd kunnen in- en uitstappen, waarvoor er, althans in tweede klas, tussenbalkons nodig zijn;
- de toegangen tot het rijtuig moeten zowel de bediening van de stations met hoge perrons als van die met lage perrons mogelijk maken. Ten einde de veiligheid van de reizigers te waarborgen, moeten de buitendeuren met twee vleugels uitgerust zijn met een elektro-pneumatische sluitinrichting;
- het rijtuig moet zodanig gebouwd zijn dat het zowel voor het direct en het semi-direct verkeer op de belangrijke geëlectriceerde lijnen, als voor het omnibusverkeer over korte afstanden kan gebruikt worden. Rekening houdend met de beschikbare ruimte moet de uitrusting van het rijtuig een maximum aan comfort bieden en voldoende "standing" hebben. Bovendien moet het met een snelheid van 160 km/u kunnen rijden.

De belangrijkste verbeteringen die in vergelijking met de vorige rijtuigengeneratie moeten aangebracht worden, zijn de volgende :

- verbetering van het rijcomfort;
- modernisatie van de binnenbekleding;
- het aanbrengen van een luidsprekersinstallatie voor mededelingen aan de reizigers;
- buitendeuren van het zwenk- en schuiftype met elektro-pneumatische bediening;
- verbetering van de doorgangsmogelijkheden tussen de rijtuigen (U.I.C.-type).

Uit de studie moet blijken welke economische aspecten er verbonden zijn aan de keus tussen enerzijds de klimaatregeling en anderzijds de luchtverversing en de verwarming door gestuwde lucht.

De studie van het rijtuigtype M4 zal tegen einde 1975 voltooid zijn.

34 (ES) De portaalkraan van de containerterminal van Châtelineau.

In het raam van de herstructurering van de spoorweg in de agglomeratie van Charleroi werd er besloten een containerterminal in de installaties van het station Chatelineau op te richten. De indienststelling zal plaats hebben aanvang 1975.

Ten einde zoveel mogelijk van de capaciteiten van de nieuwe portaalkraan gebruik te maken, zal deze uitgerust zijn met al de nodige toebehoren voor de rationele behandeling van al dan niet genormaliseerde containers, "kangoeroe"-opleggers en diverse eenheidsladingen. Alle behandelingselementen zullen bijeengebracht zijn op een raam dat "spreaders" genoemd wordt.