

Die overeenkomst, welke voor de periode 1971-1979 van kracht blijft, omvat als belangrijke bepalingen :

1. de bouwers verbinden zich er toe, hun werkzaamheden met betrekking tot de wagenbouw te herstructureren en de nodige investeringen te doen met het oog op de modernisering van hun uitrusting;
2. de Staat zal aan de bouwers het voordeel van de wetten inzake bevordering van de economische wederopbloei verlenen, en zal gedurende een overgangperiode financiële steun bieden, om een gedeelte van het verschil tussen de Belgische en buitenlandse prijzen door middel van terugvorderbare voorschotten op te heffen;
3. de N.M.B.S. zal aan de Belgische nijverheid de bouw van 1500 wagens per jaar toevertrouwen, waarvan gemiddeld 1000 wagens met draaistellen, voor zover ze die tegen prijzen kan krijgen die op de internationale markt van toepassing zijn. De overige te bestellen hoeveelheden mogen in het buitenland geplaatst worden, zodat hierdoor de internationale mededinging voor de bestellingen van de NMBS behouden blijft.

Er werd ook een overeenkomst tot omschakeling gesloten met "Ateliers Belges Réunis", die besloten hebben hun werkzaamheden naar een ander gebied dan dat van de bouw van rollend materieel over te schakelen, maar die, tijdens de omschakelingsperiode die tot 1975 duurt, nog enkele bestellingen van rollend materieel zullen worden toegewezen, dank zij een financiële steun van staatswege, die analoog zal zijn aan die welke aan de 3 wagenbouwers wordt verleend.

Er bestaat goede hoop dat, dank zij die gezamenlijke inspanningen, de Belgische spoorwagennijverheid haar achterstand op de buitenlandse bouwers zal inlopen, en dat ze, op de dag dat de vrije handelsmarkt in het raam van de gemeenschappelijke markt wordt opgericht, klaar zal zijn om haar plaats op die markt weer in te nemen.

9 (E) Proefritten met elektrische trek-duw-treinen in Benelux-dienst.

Onlangs hebben de NS en de NMBS tussen Brussel en Amsterdam proefritten uitgevoerd met een elektrische trek-duw-trein. Het eventueel aanwenden van dergelijk materieel in Benelux-dienst wordt inderdaad in overweging genomen.

De twaalf dubbele twee-spannings-Beneluxmotorstellen, die vanaf 1957 de dienst verzorgen beantwoorden niet meer aan de huidige vereisten. De trafiek nam immers zodanig toe dat zowel het oorspronkelijk voorziene aantal treinen als het plaatsaanbod ontoereikend geworden zijn.

Sedert enkele jaren werden op bedoelde reisroute door locomotieven getrokken treinen ingezet, maar zulks gaat met bepaalde exploitatiemoeilijkheden gepaard, zoals bijvoorbeeld het kopmaken te Antwerpen Centraal (kopstation) en het wisselen van de locomotieven te Roosendaal (stroomverandering).

Het aanwenden van trek-duw-treinen met twee-spanningsloos biedt nieuwe mogelijkheden bij de Beneluxdienst omdat ondermeer, de hogervermelde rangeringen worden uitgeschaakeld en vaak ingewikkelde bewerkingen in de eindstations Brussel-Zuid en Amsterdam overbodig worden.

Met dit nieuw tractiesysteem zou ook de modernisering van de rijtuigen gepaard gaan.

De NS hebben een bedrag van 50 M. Bf. voorzien voor het ombouwen van 28 rijtuigen waaronder 20 van 2de klas en 8 stuurstandrijtuigen met buffetafdeling.

Van haar kant zal de NMBS 1ste en 1ste/2de klasserijtuigen alsmede twee-stroom-loos van de reeks 25 leveren.

Verwacht wordt dat de nieuwe trek-duw-treinen reeds in de zomer 1974 in dienst zullen gesteld worden.

10 (ES) Hoe duur kost de veiligheid ?

De benijdenswaardige reputatie van veiligheid eigen aan het vervoer per spoor, is zo maar niet een kosteloos gevolg van een vanzelfsprekende gang van zaken.

In een recent artikel werd de nadruk gelegd op de beroepsvorming van de treinbestuurders.

Een even grote inspanning wordt vereist voor het ontwerpen, het bijwerken, het onderhouden en het bedienen van de vaste inrichtingen van de seindienst.

De aanleg en de vernieuwing van deze installaties kosten jaarlijks van 405 tot 430 MF (cijfers voor de laatste drie boekjaren waarvoor de uitslagen gekend zijn). Een aanzienlijk deel van dit bedrag (80 à 100 MF) wordt aangewend