

Overwegingen

BIJ EEN

Programma tot Electrificatie van de Spoorwegen

LEZING

gehouden onder bescherming van de

BELGISCHE ELECTRICIENSVERENIGING

door

De Heer Antoine LESSINNES

Beheerder en Lid van het Bestendig Comité van de N. M. B. S.,
Algemeen Verslaggever van de Nationale Commissie voor
Electrificatie van de Belgische Spoorwegen,

Directeur-Generaal van het Verbond van Belgische Electriciteits-
voortbrengers en -verdelers,

Bestuurder-beheerder van de Intercommunale I. E. G. S. P.
(Intercommunale vereniging voor bestudering en beheer van Openbare Diensten van
industriële en commerciële aard).



Op 8 Januari 1948

OVERWEGINGEN
BIJ EEN
PROGRAMMA tot ELECTRIFICATIE
VAN DE SPOORWEGEN

Overwegingen

BIJ EEN

Programma tot Electrificatie van de Spoorwegen

LEZING

gehouden onder bescherming van de

BELGISCHE ELECTRICIENSVERENIGING

door

De Heer Antoine LESSINNES

Beheerder en Lid van het Bestendig Comité van de N. M. B. S.,
Algemeen Verslaggever van de Nationale Commissie voor
Electrificatie van de Belgische Spoorwegen,

Directeur-Generaal van het Verbond van Belgische Electriciteits-
voortbrengers en -verdelers,

Bestuurder-beheerder van de Intercommunale I. E. G. S. P.
(Intercommunale vereniging voor bestudering en beheer van Openbare Diensten van
industriële en commerciële aard).



Op 8 Januari 1948

OVERWEGINGEN BIJ EEN PROGRAMMA TOT ELECTRIFICATIE VAN DE SPOORWEGEN.

Ik weet niet bepaald waaraan ik de eer te danken heb, vanavond het woord voor U te mogen voeren.

Ik stel me voor dat de Belgische Electriciensvereniging geen beroep heeft willen doen op de Directeur-Generaal van het Verbond van Belgische Electriciteitsvoortbrengers en -verdelers. Als zodanig zou u mij als niet belangloos en mijn getuigenis als gekleurd kunnen aanzien. Deze onderstelling wil ik buiten beschouwing laten.

Dan misschien in mijn hoedanigheid van Algemeen Verslaggever van de Nationale Commissie voor de Electrificatie van de Spoorwegen ? In dat geval zou ik u echter moeten spreken over een collectieve arbeid, over een omvangrijk verslag dat aan de meesten onder U reeds bekend is en waarvan het belang, te oordelen naar het vele goede dat er over geschreven is, wel niet kan betwist worden. Het dunkt mij echter heel wat aangenamer wanneer ik, met uw welnemen, mij hier mag voordoen als een doorsnee-Belgiens aandacht wordt gaande gemaakt voor elke onderneming die in de economie van zijn land en de welvaart van zijn medeburgers diep zal ingrijpen.

Zo draagt dan mijn causerie als titel : « Overwegingen bij een programma tot electrificatie van de spoorwegen ».

**

1. — De werkzaamheden van de Nationale Commissie voor Electrificatie van de Spoorwegen liepen ten einde; ik vroeg toen aan INSOC — ons nationaal Gallup-instituut — om, volgens de gebruikelijke methodes, de openbare mening te peilen op een ogenblik dat, zoals Professor JACQUEMYNS, Directeur van voornoemd Instituut te recht deed opmerken, de zaak nog niet in de Pers was opgeworpen en het publiek nog niet bewerkt was door propaganda vóór of tegen.

Bij dit opinie-onderzoek werden twee hypothesen vooropgesteld : met of zonder tariefopslag.

Op de eerste vraag hebben 85 % van de ondervraagde personen « Ja » en 5,3 % « Neen » geantwoord, terwijl 9,7 % verklaarden hieromtrent geen mening te hebben.

Uit een onderzoek van de antwoorden blijkt dat het publiek het volle belang van het ontwerp voor het land heeft beseft. Het legt de nadruk op de onaanvechtbare vooruitgang die deze onderneming betekent; het wijst op de aanzienlijke kolenbesparing die er door kan gedaan worden en op de eis van zindelijkheid, snelheid, comfort en veiligheid waaraan elk vervoer in onze tijd moet voldoen. Het voorbehoud dat door sommigen wordt gemaakt betreft hoofdzakelijk de reusachtige uitgaven die zullen moeten gedaan worden : een alleszins gewettigde bedenking, die evenwel kan weerlegd worden door aan te voeren dat al de netten na hun electrificatie rendabeler zijn geworden. De meeste afwijzende antwoorden werden trouwens door datzelfde onhoudbare voorbehoud ingegeven; er zijn er andere die, zonder ernstige reden, zich op de werkloosheid beroepen die uit het nieuwe beleid zou kunnen volgen.

Kortom, het is verheugend, te zien hoezeer de openbare mening zich voor dit ontwerp interesseert en hoe de meesten de uitvoering er van tegemoet zien.

De tweede vraag had minder belang, doordat zij een onderstelling inhield die niet in aanmerking komt. Er is geen sprake, noch was er ooit sprake van een tariefopslag om de spoorwegen te kunnen electrificeren, terwijl dit toch wegens de ontegensprekelijke verbetering van de dienst te verantwoorden zou zijn. Bij het maken van al de rendabiliteitsberekeningen werd uitsluitend — en dan slechts in zeer bescheiden mate — een vermeerdering van ontvangsten overwogen in verband met de electrificatie zelf, zoals dit zonder uitzondering is geschied in alle landen die ons in deze zijn voorgegaan.

Maar ook ten opzichte van deze hypothese zijn de voorstanders nauwelijks minder talrijk dan de tegenstanders : 39,3 % Ja's tegen 43,9 % Neen's en 16,8 % mensen zonder bepaalde mening. Ten opzichte van deze onderstelling komen velen met ongerijmde bezwaren tegen te hoge tarieven aan; de tegenstanders blijken vooral onder de dagelijkse spoorweggebruikers voor te komen, terwijl juist zij zeer gunstige verkeersvoorwaarden genieten. Sommigen wijzen de bedoelde tariefopslag van de hand omdat zij hem onverantwoord vinden; als zodanig dekt hun mening die van de voorstanders van de electrificatie die — afgezien van aanpassingen van de prijzen aan de economische conjunctuur — er zelf voldoende van overtuigd zijn dat de huidige prijzen niet nog met een extra-heffing moeten bezwaard worden om de electrificatie mogelijk te maken.

Tijdens de laatste maanden is de electrificatie in het parlement meer dan eens ter sprake gekomen. Opmerkelijk maar zeer verheugend is, dat uit het midden van de Senatoren noch uit dat van onze woelige Kamerleden, één enkele afwijkende stem te horen is geweest.

Zelden werd enig ontwerp zo eenstemmig begroet.

Vox populi, vox Dei !

Ware het mij alleen te doen om sympathie te wekken voor een ontwerp dat langzaam maar zeker de welwillendheid van de openbare mening voor zich wint, zo zou ik hiermede kunnen volstaan, te meer daar de gehele regering met bedoeld ontwerp principieel heeft ingestemd en — naar de perscommuniqué's te oordelen — er de uitvoering van gaat toestaan.

Laat ik echter niet vergeten dat ik vóór een geleerde vergadering sta die niet met algemene verklaringen genoegen kan nemen, maar die graag nog veel meer wil vernemen.

Want, al kan het INSOC-onderzoek enige waarde hebben, die waarde is toch slechts zeer betrekkelijk.

*
**

2. — Zo wil ik dan, na het oordeel van de massa, er een ander aanhalen waarvan het gezag wel niet zal betwijfeld worden.

In een tijdperk dat de wereld geprangd zit in de greep van een onontwikkbaar economisch dirigisme — persoonlijk noem ik de zaak zo omdat ik uit het verleden slechts twee organisatievormen van de samenleving ken : de zo prettige vrijheid en de zo onprettige, maar onontkoombare dwang; het ene roept het andere op, in een voortdurende afwisseling tussen tot losbandigheid geworden vrijheid en de onderdrukking daarvan, die zwaardrukkende dwang na zich sleept — in dit tijdperk dus is het verblijdend dat ook de aanzienlijkste plannen in een land als het onze nog aan een strenge, niets ontziende critiek kunnen blootstaan.

Ik was op het idee gekomen — en mijn collega's uit de Raad van Beheer zijn zo vriendelijk geweest dat idee over te nemen — een hechte band te leggen tussen de Nationale Maatschappij en de nijverheid die in haar ontzaglijke behoeften aan elk soort van materiaal voorziet. Vooreerst bracht ik samen, in een Commissie voor bestudering van de spoortratiemiddelen : vooraanstaande vertegenwoordigers van het traditionele « stoomgild », overtuigde « electriciteitsmensen », strijdlustige « Dieselmensen » en geestdriftige volgelingen van een nieuwe ster : de gasturbine. Is u niet reeds opgevallen hoe sommige moeilijkheden eenvoudig en gemakkelijk oplosbaar blijken te zijn wanneer de vurigste voorstanders van schijnbaar onverzoenlijke stellingen met elkander kunnen praten ?

Hier waren mensen die bekend staan om hun kennis of ervaring en vooral waren er vertegenwoordigers van de enige twee, mij bekende lagere takken van de ingenieurswetenschap, de beoefenaars niet te na gesproken van de zuivere wetenschap en van het wetenschappelijk onderzoek, mannen die reeds zo vaak werden afgeschilderd : koninklijke breinen met een of andere knobbel voor de wiskunde, de natuurkunde, de scheikunde of enig ander aangenaam vak dat de mens heeft uitgedacht tot genoegen van de studenten.

Er waren dus theoretici, practici en ondernemers.

U vraagt misschien waarom ik mij zozeer bij de samenstelling van dit lichaam ophoud.

Een technische installatie is toch niet moeilijk tot stand te brengen !

Een voorbeeld ? Gelast een electricien, een behoorlijke wegverlichting aan te leggen. Moeite kost hem dit niet; hij neemt sterke lampen en aarzelt niet om ze dicht genoeg bij elkaar op te stellen tot het gewenste effect bereikt is. Er kan niet betwist worden dat de weg zo goed zal verlicht zijn dat ook de meesteisenden zich voldaan moeten verklaren.

De wijze waarop een technicus en vooral een ingenieur te werk gaat, is helemaal anders. Indien u laatstgenoemde met hetzelfde werk belast, zal hij becijferen of proefondervindelijk vaststellen welk aantal lux op elk punt van de weg vereist is om de grootst mogelijke zichtbaarheid en verkeersveiligheid te waarborgen. Hij zal een lichtsoort kiezen die voor het gestelde doel berekend is; hij zal de ligging en de hoogte van de lichtbronnen bepalen; het materiaal en de eigenschappen van zijn installatie zullen hem de grootst mogelijke gelijkmatigheid in de verlichting moeten verschaffen, hij zal, kortom, zijn installatie zó bouwen dat zij, met een minimum aan lasten en bedrijfskosten, het best aan haar doel en aan de gestelde eisen beantwoordt.

Zulks hebben ook de leden van de Commissie gedaan. Zij hebben de gebruikte stelsels vergeleken ten overstaan van de prominente verdedigers er van.

De strijd ging vooral tussen de elektrische locomotief die de stoomlocomotief ontegensprekelijk verdringt, en de gasturbine-locomotief die de meest geduchte mededinger van de Diesellocomotief moet worden. Volledigheidshalve wil ik hier de elementen samenvatten die bij de beoordeling van de vier locomotieftypen te pas komen.

Welke zijn de gegevens van het vraagstuk ?

Het gaat er om, de locomotief te vinden waarvan het energierendement, d.i. het aan de trekhaak ontwikkeld vermogen ten opzichte van de verbruikte brandstofenergie, voor een trein van normale samenstelling het hoogst is.

Verder moet de minst dure locomotief gevonden worden, zowel wat betreft haar eigen kostprijs als die van de verschillende installaties die er voor nodig zijn.

Ten slotte dient de locomotief aangewezen met de laagste financiële afschrijving en de kleinste bedrijfslasten, met inachtneming van de beschikbaarheidscoëfficiënt.

Ik hoef u wel niet te zeggen dat geen enkel locomotieftype aan al die voorwaarden tegelijk voldoet.

Om de vier locomotieftypen met elkaar te kunnen vergelijken moeten wij er vooraf een korte beschrijving van geven.

Een eerste groot onderscheid valt te maken tussen locomotieven die hun brandstof meevoeren en onderweg omzetten en die welke hun energie van buiten uit ontvangen.

De stoom-, Diesel- en gasturbine-locomotieven zijn van het eerste type. Zij zijn dus noodgedwongen uitgerust met energievoortbrengende installaties : de ketel voor de stoomlocomotief, de verbrandingsmotor voor de Diesellocomotief, de compressor en de brander voor de gasturbine.

Voor het aandrijven van de drijfassen is een bijzondere installatie vereist : in de stoomlocomotief, de stoommachine met mechanische overbrenging; bij Diesel- en gasturbine-locomotieven kan het aanwezige vermogen niet mechanisch of hydraulisch worden overgebracht en is een elektrische overbrenging nodig : daarom zijn zij van een dynamo voorzien die door de Dieselmotor of gasturbine wordt aangedreven en de aan de drijfassen gekoppelde electromotoren voedt. Dit betekent : bij de stoomlocomotief een vrij ingewikkelde, bij de Diesellocomotief een meer en bij de gasturbine-locomotief een nog veel meer ingewikkelde installatie, om bij de laatstgenoemde niet te gewagen van de voor een voldoende rendement onontbeerlijke hulpinrichtingen. Het is dus niet te verwonderen dat Diesel- en gasturbine-locomotieven duur kosten en dat de drie voornoemde typen zware onderhoudslasten meebrengen.

Zo kostte een stoomlocomotief in 1947 ongeveer 8 miljoen, een Diesellocomotief 20 miljoen, een locomotief met gasturbine 18 miljoen en een elektrische locomotief 11 miljoen. In tegenstelling met de andere is de elektrische locomotief eenvoudiger opgevat. Zij behoort tot de tweede type waarvan reeds sprake was. Zij draagt inderdaad alleen de asaandrijfmotoren.

Zij ontwikkelt dus niet de nodige energie, maar ontvangt die van elektrische centrales over vervoerleidingen, transformatieposten en cabines waar de wisselstroom in gelijkstroom wordt omgezet. Van daar uit wordt de stroom door de locomotief opgevangen door middel van stroomafnemer die langs de leidingen boven de sporen glijdt. De elektrische locomotief is betrekkelijk goedkoop, is zeer gemakkelijk te onderhouden en, wat zeer belangrijk is, zij verbruikt ongeveer zoveel als zij presteert; wat zij wegens stoppen en vertragen meer verbruikt, is onbelangrijk en zij is, zonder lastige voorbereidselen, te allen tijde bedrijfsklaar. Natuurlijk kan men opwerpen dat zij, om gebruikt te kunnen worden, in de voedingsposten de aanwezigheid vereist van vrij kostbare vaste installaties. Het is bezwaarlijk uit te maken, welke lasten zulke vaste installaties kunnen meebrengen, doordat hun omvang vanzelfsprekend afhangt van een complex van heel veranderlijke omstandigheden : aard van de lijn, dichtheid van het verkeer enz. Maar in het opgemaakte electrificatieprogramma vertegenwoordigen de kapitalen die moeten besteed worden aan vaste installaties en sommige

spoorwerken in verband met de electrificatie, 75 % van de kostprijs van het rollend materieel. Dit is natuurlijk slechts een aanduiding, want het aanschrijven van de lasten uit die uitgaven is geen gemakkelijke zaak. Uit de hiernavolgende cijfers moge nochtans blijken dat, met bijrekening van de onrechtstreekse financiële lasten, de vergelijking voor de elektrische locomotief nog voordelig uitvalt, te meer daar zij per jaar een langere afstand kan lopen dan de andere, zonder dat daarbij nog dure installaties als depots, draaischijven, waterpompen, kolenmenginrichtingen en herstelingswerkplaatsen te pas komen.

Uit wat voorafgaat is met voldoende zekerheid op te maken dat de afschrijvingskosten per afgelegde kilometer of per gesleepte kilometerton van het ene locomotieftype tot het andere verschillen. Zij spreken sterk in het voordeel van de stoomlocomotief en van de elektrische locomotief.

Ook de uitgaven voor brandstof wijken sterk af van het ene type tot het andere; in dit opzicht zijn de Diesel- en de elektrische locomotief het voordeligst.

Tussen de onderhoudskosten liggen eveneens aanzienlijke verschillen, maar zij zijn veruit het kleinst voor de elektrische locomotief.

Zo dient de elektrische locomotief zich al dadelijk als de meest interessante aan; toch kan een werkelijk nuttige vergelijking slechts worden opgesteld op grond van een volledige balans met het benaderd bedrag van alle kosten en lasten der verschillende wijzen van tractie.

Onlangs heeft een onderzoek van de N.M.B.S.-diensten doen blijken dat die kosten voor een trein met 400 ton sleeplast, per afgelegde kilometer bedragen :

stoomlocomotief : 49,75 fr.

Diesellocomotief : 51,75 fr.

elektrische locomotief : 28,00 fr.

Natuurlijk komen in dit laatste cijfer niet voor, de financiële lasten wegens afschrijving en onderhoud van de vaste installaties (bovenleidingen en onderstations). Ten aanzien van het vooropgesteld verkeer en van het beschouwde programma bedraagt deze post slechts 9,50 fr. tot 10 fr. Er kan dus veilig worden vooropgesteld dat de exploitatie van een geëlectriceerd net aanmerkelijk minder kost dan van een net dat andere wijzen van tractie toepast.

De juistheid hiervan wordt nog gestaafd door de bedrijfsuitkomsten die wij kunnen vaststellen doordat er op de verbinding Brussel—Antwerpen een geëlectriceerd baanvak bestaat en doordat er voortdurend elektrische en motortreinen in gebruik zijn.

Per gesleepte kilometerton bedraagt de kostprijs, met inbegrip van alle uitgaven, ook van de rentelasten van het bestede kapitaal :

0,38 fr. voor de stoomtractie,

0,79 fr. voor de Dieseltractie,

0,14 fr. voor de elektrische tractie,

welk laatste cijfer evenwel voor een lijn met hoog rendement geldt.

Wij beschikken niet over nauwkeurige aanwijzingen omtrent de gasturbine-locomotief, maar aangezien zij het voornamelijk tegen de Diesel-electrische tractie wil opnemen, mag worden aangenomen dat de kostprijs per kilometer niet zo veel lager kan liggen dan de 51,75 fr. die wij voor de Diesel locomotief hebben opgegeven.

Beschouwt men dan het kostprijsprobleem in zijn geheel, zo is algaauw te merken dat bij de elektrische tractie niet mag overschreden worden, een bepaald punt van evenwicht dat bestaat tussen de klaarblijkelijke voordelen die zij oplevert en de uiteenlopende lasten wegens al de vaste installaties die zij vergt.

Indien de met die installaties samenhangende lasten over een voldoende groot aantal verkeerseenheden kunnen verdeeld worden, kent de elektrische tractie haars gelijke niet.

Ik kom later op deze zijde van de zaak terug; intussen is het, na hetgeen ik u zoëven heb verteld, niet te verwonderen dat de Commissie eenstemmig heeft besloten dat, in de huidige stand van de zaak, de electrificatie aan te bevelen is en dat de mogelijkheden van toepassing van de gasturbine het door de Nationale Commissie voor de Electrificatie aangenomen 1.500 km-programma niet ernstig kan beïnvloeden.

Weliswaar zal de Nationale Maatschappij de ontwikkeling van de gasturbine en haar toepassing op de spoorwegen aandachtig volgen, evenals de verschillende varianten van de Dieseltractie; maar reeds nu is duidelijk dat het verkeer op de lijnen van het 1.500 km-programma steeds de electrificatie zal wettigen, tenzij zich in de eerstkomende jaren een ware omwenteling moest voordoen.

*

**

3. — Zijt u nog niet overtuigd ?

Laat ik u dan mededelen dat het Wereld-Energiecongres dat in September 1947 in Den Haag bijeenkwam, zich uitgesproken heeft voor de elektrische treintractie, met het oog op een rationeel en economisch brandstofverbruik.

Ik wil hier niet verder uitweiden over de werkzaamheden van dit internationaal lichaam, maar de ingediende rapporten spraken eenstemmig ten voordele van de electrificatie van de spoorwegen. Het is trouwens bekend, dat de verwezenlijking van het programma voor electrificatie van 1.500 km van onze spoorwegen jaarlijks 650.000 ton goede steenkolen zal doen uitsparen.

**

4. — Al houd ik niet van naïëperij, toch meen ik dat wij onze ramen wijd moeten openzetten op de omliggende landen om aldus onze blik te verruimen.

Ik weet dat de lessen van de ervaring het moeilijkst van al aan te leren zijn. Toch zou ik, als Pico van Mirandola, mijn materiaal willen halen waar ik het vinden kan.

Wat doen onze Franse vrienden ? Zij zijn begonnen met de verwezenlijking van een uitgebreid tienjarig 2.100 km-programma, met onder meer de lijnen die Parijs met de Azuren kust verbinden. Hierdoor zal hun geëlectriceerd net in totaal 5.600 km lang worden.

En onze Nederlandse vrienden ? Zij willen in snel tempo 925 km electrificeren en zodoende hun geëlectriceerd net op 1.540 km brengen.

De buitenlandse netten die tegenover dezelfde moeilijkheden stonden als wij, hebben door vrij en persoonlijk onderzoek dezelfde oplossing gevonden als wij. Een bewijs te meer is dit van de onweerstaanbare aantrekkingskracht die van de electrificatie uitgaat op hen die in deze moeilijke tijden de zware taak dragen om voor het spoorwegvervoer de belangrijke plaats te behouden die het in de Westeuropese economie vervult en nog lang zal blijven vervullen.

**

5. — Bovendien staat de Nationale Maatschappij van nu af voor een onontwijkbare keuze.

Ten aanzien van de onmogelijkheid om haar materieel tijdens de oorlog geregeld te vernieuwen en ten gevolge van het weghalen van locomotieven door de vijand, zullen er in 1951 — van de ongeveer 2.870 die nodig waren om een even groot verkeer als dat van 1938 te verwerken — nog slechts zowat 1.200 locomotieven overblijven die de normale ouderdomsgrens niet hebben bereikt.

Derhalve mag vooropgezet worden, dat de twee derden van het locomotiefpark binnen afzienbare tijd zullen moeten vervangen worden.

Wij staan aldus op een kruispunt.

Moest het spijtig genoeg gebeuren dat de verwachte beslissingen in zake electrificatie zouden uitblijven of moesten de werken niet worden ingezet met de vereiste spoed om de 1.500 km geëlectriceerde lijnen,

waaruit het programma bestaat, binnen de kortst mogelijke tijd open te stellen, zo zou de Maatschappij daardoor verplicht worden, nieuwe stoomlocomotieven aan te kopen : hierdoor zou de weg naar de electrificatie voorgoed afgesneden zijn en zou aan de modernisering van ons vervoermateriaal een dodelijke slag worden toegebracht.

**

6. — Maar behalve die redenen van technische en economische aard zijn er andere, te talrijk om hier op te noemen, die pleiten voor de electrificatie van onze spoorwegen.

Ik heb te Charleroi een jonge meid in dienst. Weest maar gerust : ik wil hier niet met mijn huishoudelijke moeilijkheden voor de dag komen. Zij is van Lommel. Onlangs vertrok zij welgezind om haar gezin bij het nieuwe jaar te gaan begroeten. Arm kind ! Zij vertrok uit Charleroi omstreeks 9 u. $\frac{1}{2}$ en stapte pas te 17 u. 40 op het perron te Lommel af — en dit was dan nog te danken aan het merkwaardige, algemeen bekend feit, dat onze treinen nooit vertraging hebben. Een zware reis van acht uren, over een afstand die langs de weg slechts 125 km bedraagt en die een bescheiden auto in twee en een half uur kan afdoen.

Dit voorbeeld diene slechts om te bewijzen dat de modernisering van ons net thans dwingend noodzakelijk is geworden.

Door de ontwikkeling van de sociale standing is het streven naar comfort een rusteloze wedren geworden. Van de Spoorwegen kan niet verwacht worden dat zij hun belangrijke sociale taak met verouderde middelen zouden vervullen. Zij moeten in staat worden gesteld om de openbare dienst waarmede zij werden belast, naar behoren waar te nemen. De gebruiker van vandaag wenst een snel, gemakkelijk, veelvuldig en gerieflijk vervoer. In de huidige stand van de techniek kan alleen de electrificatie aan al die gewettigde eisen voldoen. Deze waarheid werd op de bijeenkomst van het Spoorwegcongres te Luzern, pas enkele maanden geleden, nogmaals bevestigd.

Dank zij de electrificatie, die tal van rangeringen zal overbodig maken, waarbij eenvoudige, krachtig aanzettende tractiemiddelen met een ongeëvenaarde handelssnelheid kunnen worden toegepast, zullen de uurregelingen volledig moeten worden omgewerkt wegens het inleggen van lichte, veelvuldige treinen die veel kortere tijd over dezelfde afstanden doen en die de grootste veiligheid aan de nagestreefde snelheid paren.

Ik heb er daarstraks de nadruk op gelegd dat, bij een dicht verkeer, de lasten van de vaste installaties slechts een geringe invloed hebben op de totale kostprijs van het vervoer. Op lijnen met zwakker verkeer zou gevoeglijk een dienst met kleine motorrijtuigen kunnen ingelegd worden, die de elektrische dienst harmonisch zou komen aanvullen en de wachttijd tot een minimum zou beperken.

Zodoende zou de reisduur tussen de verschillende punten van het land tot redelijke verhoudingen herleid zijn en menige verplaatsing, die door haar lange duur en vermoeienis thans tal van landgenoten afschrikt, gemakkelijker worden.

*
**

7. — Nu weet ik wel dat sommigen zullen zeggen : Waarom nog installaties willen wederuitrusten die, onder de druk van de aangroeiende mededinging van het wegvervoer, in een min of meer nabije toekomst voor het land nog slechts van ondergeschikt belang zouden kunnen worden.

Pas vóór enkele dagen hebt u over de omroep de volgende korte mededeling kunnen horen : « De heer Van Acker, Minister van Verkeerswezen, zal binnenkort overgaan tot de aanstelling van de zopas opgerichte Commissie voor Coördinatie van het Vervoer ».

Ik behoor niet tot degenen, die de Spoorweg tot in het ongerijmde toe door dik en dun verdedigen, hoewel hij — dit wil ik aan mijn vrienden van de spoorweg graag bekennen — een onderneming is waarvan men, naarmate men ze goed begint te kennen, met geheel zijn wezen gaat houden, om haar uitgebreidheid, verscheidenheid en haar dienstbaarheid aan het algemeen belang.

Het criterium blijft voor mij : de beste dienst tegen de laagste prijs. Wijst mij aan, hoe aan die dubbele voorwaarde kan worden voldaan zonder dat het land er economisch armer om wordt — en ik zal de eerste zijn om de sleutels van het Hoofdgebouw der Spoorwegen aan de Regering terug te bezorgen. Maar zo staan de zaken niet.

Met de daarstraks geschetste aanpassingen en met een oordeelkundige coördinatie, zullen de spoorwegen nog lang de vooraanstaande plaats blijven innemen die hun toekomst in de strijd met de andere vervoermiddelen, waarin zij zich, zonder winstbejag, door dit ene doel laten leiden : de op hen rustende taak van openbaar nut, trouw te volbrengen. De Nationale Maatschappij vervult haar rol met een nauwgezetheid en bevoegdheid waaraan in de laatste jaren herhaaldelijk hulde werd gebracht. Haar verdienste is des te groter omdat zij dit doet met een verouderd materieel dat voor een gemakkelijke exploitatie ongeschikt is en dienvolgens zware onderhouds- en exploitatielasten meebrengt.

Ik ontken niet dat het gebruik van de auto, die slechts aan de weg gebonden is, zeer aantrekkelijk is en dat de auto een weergaloos middel is om van het ene willekeurige punt naar het andere te reizen. Maar zou men niet menen dat de spoorweg, met tram-, taxi- en autobus-aansluitingen op talrijke plaatsen en in een eerlijke, innige samenwerking tussen die verschillende verkeersstelsels, even goed dat natuurlijk verlangen van de reiziger kan voldoen, tegen gunstiger prijzen en met meer gerieflijkheid en veiligheid ? De electrificatie van de spoorwegen moet noodzakelijk worden aangevuld door tram-, taxi- en autobus-verbindingen, vlak bij elk station.

Die samenwerking tot stand brengen betekent dat aldus onmiddellijk en voor vele jaren, de inzet van een patrimonium wordt verzekerd dat onder geen voorwendsel ongebruikt mag worden gelaten. Is het wel bekend dat al de installaties die de Nationale Maatschappij bezit of in gebruik heeft, in nieuwe staat 85 milliard en op hun huidige waarde 60 milliard frank waard zijn ?

Wanneer een industrieel de voordelen van een nieuw fabricatiestelsel berekent, weegt hij de mogelijke winsten tegen de nieuwe beleggingskosten af. Het kapitaal dat hij niet heeft kunnen aflossen, daar haalt hij niet zo maar de spons over. De coördinatie van het vervoer moet dus niet binnen het raam van particuliere bilans worden beschouwd. De rijkdom van het land staat op het spel en elke nieuwe immobilisatie die zich zonder wettige reden nog bij de reeds bestaande mocht voegen, zou een gewisse verarming van de Natie betekenen.

Het ligt niet in mijn bedoeling, het vraagstuk van de coördinatie van het vervoerwezen voor u uiteen te zetten. Toch meen ik uw aandacht te mogen vragen voor een andere zijde van dit kiese vraagstuk, namelijk dit : de spoorweg onderhoudt zijn installaties en bouwt ze uit, grotendeels op eigen kosten.

Doen de weggebruikers evenzo ? Wie zou de autosnelwegen betalen die moeten gebouwd worden indien het autovervoer van de spoorweg het verkeer moest overnemen dat deze tegen bevredigende prijsvoorwaarden verzorgt ? Zouden de autovervoerders, zonder tariefverhoging, kunnen belast worden met de openbare-dienstverplichtingen die de spoorweg tot nu toe is nagekomen : vervoer doen op elk ogenblik, in alle richtingen, tot in de moeilijkst te bereiken hoeken van het land, met een uitrusting die niet alleen voor de drukte van elke dag, maar ook voor de seizoenmatige behoeften berekend is ?

Aan anderen het beste geven en de spoorweg met het slechtste laten zitten : is dat een wijs, billijk en op de duur houdbaar beleid ?

Ik hoop dat de nieuwe Commissie voor die zorgwekkende vragen onverwijd een bevredigend antwoord vindt en dat zij, met voor elkeen de zekerheid van een rechtmatige vergelding van zijn werk en zijn kapitalen, er alle partijen kan toe brengen, het algemeen welzijn te ontzien — tenzij het edele woord « Ik dien » ongedwongen opnieuw een levende werkelijkheid mocht worden.

De vrijheid is mij boven alles lief. Ik kan me goed voorstellen hoe verdorrend de Staat van Plato zou geweest zijn; ik geloof niet in de Zonnestad van Savonarola en God weet of ik een hekel heb aan termieten-nesten.

Maar de maatschappij is zonder tucht niet leefbaar. Ik heb vertrouwen in de aangekondigde coördinatie en ik zie een duidelijk beeld van die talrijke, sierlijke, watervlugge treintjes die in een atmosfeer zonder rook hun lustige gangen gaan.

*
**

8. — Sommigen zullen zeggen : is dat soms geen zelfbegoocheling ? Hoe denkt u het Danaïdenvat te dichten waarin het deficit van de N.M.B.S. jaar na jaar verdwijnt ?

Mijn antwoord is nogmaals : door de electrificatie van al de lijnen die om hun dicht verkeer daarvoor in aanmerking komen, — hoewel bedoeld deficit, dat chronisch geworden is en dat sommige slecht ingelichte personen zo graag in de schoenen van een zogenaamd zorgeloze administratie willen schuiven, met normale middelen zou moeten ondervangen kunnen worden.

Het is maar al te weinig geweten, welke onvergoede lasten aan de Nationale Maatschappij worden opgedrongen door vervoer dat kosteloos moet geschieden of tegen prijzen die danig ver beneden alles liggen wat op de vreemde netten wordt toegepast. Is het bekend dat het tekort over 1947 ongeveer 1 milliard bedraagt, maar dat het hoofdzakelijk, zo niet uitsluitend, het gevolg is van de van Regeringswege bevolen tarievenblokering, in het raam van een beleid dat ik overigens in genen dele wil bekniibelen ?

Ten opzichte van 1938 bedraagt de lonencoëfficient 3,37, die van de sociale lasten 4,30, die van de stoffen 4,55 voor steenkolen en 3,64 voor de overige producten : aldus bedraagt de uitgaven-coëfficient gemiddeld 3,55, terwijl die van de inkomsten slechts 2,43 voor de reizigers en 2,58 voor de goederen belooft. De tarieven-coëfficient staat nog lager, namelijk 2,20. Dus een uitgaven-coëfficient van 3,55 en een tarieven-coëfficient van 2,20.

Daarom is het water naar de zee dragen, het evenwicht van de begroting na te streven, al zal de electrificatie er ernstig toe bijdragen om het financieel herstel van de Maatschappij te bewerken.

Uit matige ramingen blijkt dat door de electrificatie van de 1.500 km jaarlijks op de exploitatie 400 tot 500 miljoen zal kunnen uitgespaard worden. Bovendien is, volgens voorzichtige ramingen, een aangroei van ontvangsten ten bedrage van 100 miljoen te verwachten, zodat de onderneming ten minste $\frac{1}{2}$ milliard zal opleveren : een rendement van 5,3 à 5,85 t.h.

« Het loont wel de moeite, zegt het verslag van de Nationale Commissie voor de Electrificatie, te noteren dat indien het Vernieuwingsfonds van de Nationale Maatschappij een normale bijdrage had kunnen leveren, het rendement 7,4 % tot 8,15 % had bedragen ».

Onlangs werd een omstandige balans opgemaakt voor de lijn Charleroi—Brussel, die in zake verkeer verre van de belangrijkste is; die balans wijst uit dat, met een zeer matige bijdrage van het vernieuwingsfonds, de besparingen ongeveer 8 % belopen van de aan de electrificatie bestede kapitalen. De berekeningen hiervoor werden gemaakt met verwaarlozing van de verkeersaangroei die alleszins uit de electrificatie zal volgen.

*
**

9. — De Nationale Maatschappij weer op gang te helpen door een spoedige electrificatie, is een nationale onderneming die de standvastige medewerking moet vorderen van al wie zich aan de toekomst van het land gelegen laat zijn.

Sedert de bevrijding van het land pleegt men te zeggen dat de steenkolen aan onze economie ten grondslag liggen. Dit was weliswaar het geval in de achter ons liggende periode van wereldschaarste aan kolen, maar is veel minder waar in tijden van normaal economisch ruilverkeer. Natuurlijk is het beter dat wij de kostbare steenkolen in onze eigen ondergrond kunnen vinden, maar bij gemis daarvan zouden wij ze kunnen invoeren, precies zoals onze ijzerbedrijven hun voornaamste grondstof, het ijzererts, uit het buitenland betrekken.

Alles wel overwogen, geloof ik dat er in België twee fundamentele sectoren bestaan : de vervoermiddelen en, misschien in mindere maar toch nog in belangrijke mate, de electriciteitsproductie. Geen van beide is door hulp van buiten te vervangen. Dit is volstrekt zeker voor de vervoermiddelen en is practisch waar voor de electriciteit. Het is dus zaak, dat wij er met zorg voor waken, die twee werktuigen van onze welvaart voortdurend in de best mogelijke staat te houden.

Een van de goede gevolgen van de electrificatie van de spoorwegen zal er in bestaan, dat zij beide zal helpen ontwikkelen, doordat de verwachte stijging van het gebruik van electriciteit mede de productie er van zal doen toenemen.

*
**

10. — Als basis-sector zal de geëlectrificeerde spoorweg voor het land ongetwijfeld ook een bron van voorspoed en vooruitgang zijn.

Het weze mij gegund, in dit verband aan te halen wat ik hierover in het tijdschrift « Energie » van Augustus laatstleden schreef :

« Er werd vaak gezegd dat het vervoer geen doel op zichzelf is. Dit is volkomen juist. Het vervoer is een van de functies die voor de goederenscheppende functies wezenlijk noodzakelijk zijn; het is slechts een werktuig ten dienste van andere werkzaamheden van eerste rang, maar zonder de door het vervoer tot stand gebrachte verplaatsing van stoffen en

mensen, zou wel heel weinig te beginnen zijn. Maar het vervoer vervult niet slechts de hem aangewezen dienende rol, het schept zelf ook nieuwe werkzaamheden. Het bestaan van vervoermiddelen doet op sommige plaatsen bedrijven ontstaan die anders niet tot ontwikkeling hadden kunnen komen; het schept gelegenheid, werkkrachten bijeen te brengen die voorheen niet of slecht benuttigd werden; het helpt nieuwe bevolkingsgroepen samenstellen, volgens nieuwe regels waardoor sociale, economische en gezondheidsvraagstukken een gunstige oplossing vinden.

» Dit verschijnsel doet zich voor bij elke merkelijke volmaking van een of andere wijze van vervoer en is waar te nemen in al de landen die tot electrificatie van de spoorwegen zijn overgegaan en waar een bijzonder snelle en belangrijke verkeersaangroei te boeken is geweest.

» Dit moge uit enkele cijfers blijken.

» In ons eigen land twee jaar na de openstelling van de lijn Brussel—Antwerpen, is het aantal reizigerkilometers op die lijn met 21 % gestegen, terwijl de stijging op het gehele net slechts 6 % bedroeg.

» In Kopenhagen wordt op de ringbaan een steeds groeiende stijging geboekt; over het jaar 1945-1946 bereikte zij 40,7 %.

» In Nederland ging het verkeer onder stoomtractie gestadig achteruit, terwijl het door electrificatie weer opleeft en met 20 tot 70 % is aangegroeid.

» Betreffende Engeland bestaan geen statistieken volgens reizigerkilometers, maar er werd vastgesteld dat het aantal reizigers na de electrificatie met meer dan 30 % is toegenomen en dat bedoeld aantal zelfs tijdens de slappe uren groter was.

» Er is geen enkele spoorwegonderneming die niet zeker weet dat die aangroei in hoofdzaak aan de electrificatie te danken is. Weliswaar houdt de verwijding van de stadsgrenzen — deze stedenontwikkeling is trouwens slechts mogelijk geweest door toedoen van de electrificatie, waardoor het nieuwe verkeer kon worden verwerkt — eveneens een verklaring van die aangroei in, maar merkwaardig blijft toch, dat hij voornamelijk op de geëlectriceerde netten merkbaar is.

» Er kan veilig vooropgezet worden dat de electrificatie, wegens de hoogstaande dienst die zij presteert door gerieflijk, vlot, snel en frequent vervoer, verplaatsingsmogelijkheden losmaakt die zonder haar onderdrukt zouden zijn gebleven of op andere wijze een uitweg zouden hebben gezocht».

*
**

11. — Doch daarmee is de reeks wetenswaardige voordelen niet ten einde.

De econoom Bastiat heeft eens gezegd dat elk economisch verschijnsel een zichtbaar en een onzichtbaar bestanddeel heeft.

Behalve de voorspoed die de gebruikers uit de modernisering van de spoorwegen zullen halen, terwijl onze steden zich harmonischer zullen ontwikkelen en onze grote centra korter op elkaar zullen komen te liggen, mag worden verwacht dat de verwezenlijking van een uitgebreid electrificatieprogramma op 's lands nijverheid een uitermate gunstige invloed zal uitoefenen. Aan de omvangrijke bestellingen die zij te recht mogen verwachten, zullen de constructiefabrieken van electrisch materieel het te danken hebben dat zij hun uitrusting en methodes derwijze zullen kunnen omvormen, dat zij op de buitenlandse markt met producten kunnen aankomen die van Belgisch maaksel en van uitstekende hoedanigheid zijn en tegen prijzen die elke buitenlandse mededinging zullen aankunnen.

De werkzaamheden van de Nationale Commissie hebben reeds het verheugende gevolg gehad, dat bij de Nationale Maatschappij, zoals ik reeds zegde, een groot organisme werd opgericht voor verbinding tussen haarzelf en de constructeurs met wie zij voortdurend in betrekking staat. Ik weet alles wat dit organisme inhoudt aan mogelijkheden voor onze nijverheid en voor de Nationale Maatschappij zelf en ik ken het hoogstaand werk dat sedert enkele maanden in de vier subcommissies werd tot stand gebracht : mechanische uitrusting van het rollend materieel, electrische uitrusting van dat materieel, vaste electrische installaties, verschillende tractiestelsels. Binnenkort neemt een andere subcommissie de studie ter hand van het gebruik van metalen, inzonderheid lichte metalen. Wie zou kunnen betwijfelen dat uit de samenwerking tussen vertegenwoordigers van onze nijverheid, mannen van begripvorming, en vertegenwoordigers van onze Nationale Maatschappij, mannen van exploitatie, bezielde om met al hun kracht en kunde steeds naar beters te streven, voor beide partijen de grootste voordelen zullen volgen ?

*
**

12. — Nu nog een woord over de diensten die de electrificatie aan het land kan bewijzen.

Er werd bij de Nationale Maatschappij een commissie voor urbanisatie opgericht met het doel om niet alleen in meer rechtstreeks en dus ook vruchtbaarder overleg met de ter zake bevoegde Staatsdepartementen te treden, maar ook en vooral om, volgens betrouwbare gegevens, voor onze spoorwegen een beleid te bepalen dat zij dienen te volgen om in de steeds nieuw oprijzende en voortdurend zich ontwikkelende behoeften te kunnen voorzien en er zich op voor te bereiden.

Reeds bij het begin hebben wij een vraagstuk gesteld dat zeer moeilijk is, maar dat onverwijd moest omschreven worden : welke richting gaat de ontwikkeling van onze nijverheid en van onze bevolking uit ?

Wij hebben beroep gedaan op bevoegde mensen van eerste rang en zo kon onder meer bewezen worden dat het Waalse vraagstuk niet op taalkundige gronden berust, zoals indertijd met de Vlaamse grieven het geval was, maar dat het in de eerste plaats een economisch vraagstuk is.

De demografische kaart die werd uitgewerkt door Mej. Lefèvre, professor aan de Universiteit te Leuven, Directeur van het anthropogeografisch Instituut bij die instelling, toont duidelijk aan dat het dringend nodig is, de Walen aan hun bodem te hechten en de Ardenner gebieden aan bestaansmiddelen te helpen. Het enige middel daartoe bestaat in gemakkelijk en goedkoop vervoer, gebonden aan goedkope, dus electrische, drijfkracht. Zwitserland heeft geen bijzonder vruchtbare grond voor zijn bewoners. Met taaie wil hebben zij echter in hun dorre bergen niet alleen een toeristische nijverheid geschapen, maar ook een ambachtswezen waarin de edele kunde van ijverige en verstandige werkers tot uiting komt. Waarom zouden wij hen niet navolgen ?

*
**

Dames en Heren,

Wij moeten het aandurven om onze spoorwegen onverwijld en in ruime mate te electrificeren en wel om de volgende redenen :

- 1° de openbare mening eist het;
- 2° de technici erkennen er algemeen het nut van;
- 3° de meest vooraanstaande wetenschappelijke lichamen bevestigen dat;
- 4° het buitenland gaat ons hierin voor;
- 5° voor de Nationale Maatschappij bestaat geen andere uitweg;
- 6° de gebruikers eisen een betere dienst;
- 7° het is noodzakelijk voor de coördinatie van het vervoerwezen;
- 8° de belangrijkste onderneming van het land kan slechts op die voorwaarde weer op gang worden gebracht;
- 9° 's Lands economie eist het;
- 10° 's Lands vooruitgang mag niet gestuit worden;
- 11° onze nijverheid moet tot nieuw leven worden gebracht door onze enige werkelijke rijkdom, de werkkrachten, in speciale fabricatiebedrijven in te schakelen;
- 12° onze bevolking zal er nieuwe redenen in vinden om op eigen bodem te leven.

*
**

Het is eenvoudig mijn opzet geweest, zoals ik u zei, u enkele dingen in overweging te geven naar aanleiding van het programma tot electrificatie van onze spoorwegen.

Ik wil u vanavond niet bezighouden met de technische vraagstukken die de Nationale Commissie op te lossen heeft gekregen : de keuze van het tractiestelsel, het bepalen van de talrijke te verwerken stoffen, enz.

Over het vraagstuk van de electriciteitsvoorziening van de spoorwegen zou ik echter nog iets willen vertellen, omdat het zo belangrijk is en zeker ook belangwekkend voor specialisten als U.

Het eerste vraagstuk dat moest worden opgelost, is in de volgende vraag vervat : Moet een elektrische centrale worden gebouwd om in de eigen behoeften te voorzien of moeten veeleer de distributie- en verbindingnetten worden gebruikt die door particuliere en openbare ondernemers in de laatste decennia moeizaam werden opgebouwd ?

Niemand zal betwisten dat, tegen gelijke voorwaarden van prijs en bedrijfszekerheid, de tweede oplossing de beste is : de industriële uitrusting van ons land moet immers met zo weinig mogelijk kosten gepaard gaan en dus moeten zeker alle overbodige uitgaven stelselmatig geweerd worden.

Uit de gedane studiën blijkt dat, voor een zó verspreide drijfkracht als die welke de spoorwegen zullen moeten gebruiken, gelet op de noodzakelijkheid om over aanzienlijke reserves te beschikken en op de eigen kenmerken van de tractiestroom, het niet geraden is, die zelf voort te brengen en te verdelen. En wat de bedrijfszekerheid betreft, hoeft er wel niet op gewezen te worden dat die het best verzekerd wordt door een complex van uit elkaar liggende, maar onderling door machtige verbindingslijnen aaneengesloten centrales. Van gevaar voor toevallige buitenbedrijfstelling van een centrale is geen sprake meer ; de gemeenschappelijke exploitatie van de centrales vormt de beste waarborg voor stabiliteit.

Zo heeft de Nationale Commissie dan eenparig besloten dat aan een « supercentrale » niet te denken valt, niet zozeer uit hoofde van de tussen de N.M.B.S. en SAUTRAC bestaande overeenkomsten, maar vooral omdat de aansluiting van de tractie-onderstations aan de bestaande netten klaarblijkelijk de beste oplossing aan de hand doet, welke oplossing trouwens in al de landen werd toegepast, natuurlijk dan met uitzondering van die waar met de electrificatie heel vroeg werd begonnen, in een tijd toen er geen algemeen net bestond en waar een tractiestelsel werd gekozen met eenfasige wisselstroom van $16 \frac{2}{3}$ perioden, waardoor een rechtstreekse voeding van de onderstations uit het algemeen net, al zeer ingewikkeld wordt. Maar zelfs in die omstandigheden hebben verscheidene vreemde spoorwegmaatschappijen van een eigen centrale afgezien.

Al hetgeen de electrificatie zich ten doel stelt, zal zij niet kunnen bereiken, indien de prijs van de elektrische stroom niet zo laag mogelijk gehouden wordt ; deze post vertegenwoordigt inderdaad 35 à 40 t.h. van de exploitatielasten. Ik vertrouw, dat de goede wil van onze voortbrengers en hun gehechtheid aan het algemeen belang daarvoor zullen borg staan. De zogenoemde R.F.K., tarifiering tegen kostprijs, doet gemakkelijke oplossingen aan de hand en er is meer dan één reden om aan de N.M.B.S.

een lage prijs toe te staan : de belangrijkheid van het verbruik, nl. ongeveer 600 kWu bij voltooiing van het programma, het hoge aantal uren verbruik, mogelijk 5.000 uren per jaar, en eindelijk, het feit dat het sterkste drijfkrachtverbruik van de spoorwegen buiten de drukste uren van de industriële centrales valt, doordat de meeste reizigers vóór en na fabriekstijd vervoerd worden.

*
**

Al is het er mij niet om te doen, de hoofdstukken te doorlopen van het lange verslag van de Nationale Commissie voor de Electrificatie van de Spoorwegen, zou het toch kwalijk te begrijpen zijn indien ik zonder meer aan het programma zelf voorbijging.

Zoals ik reeds zei, omvat dat programma 1.500 km lijnen, dit is 50 % van de totale lengte van het dubbelspoornet. Op enkele uitzonderingen na worden al de belangrijke Belgische steden door de geëlectriceerde lijnen bereikt en het betrokken verkeer maakt ongeveer 70 % van het totaal uit; 22 van de 27 grote vormingsstations zullen bediend worden.

Het is niet overbodig, er de nadruk op te leggen dat de nijverheidsgebieden van Bergen, Charleroi en Luik niet alleen onderling, maar tevens met de twee grote havens, Antwerpen en Gent, zullen verbonden zijn.

Dit programma is gelicht uit een ander, uitgebreider plan voor 2.160 km. Ik hoop de verwezenlijking van dat plan binnen een redelijke termijn te kunnen beleven — maar er moest genoeg mee worden genomen, dat vooralsnog alleen die lijnen ter hand werden genomen waarvan de electrificatie als noodzakelijk erkend moest worden.

De omvang van die werken kan de moed en durf van onze constructeurs en ondernemers niet afschrikken. Een bij hen gedane omvraag heeft uitgezeten dat zij zich tegen die taak opgewassen achten. Waarom zouden zij niet kunnen wat andere landen hebben bereikt ? De door de Nationale Commissie voorgestelde vijf jaar voor de uitvoering van het programma vertegenwoordigen een gemiddelde van 300 km lijnen per jaar; andere landen hebben soms een tempo van meer dan 600 km bereikt.

Ik weet wel dat het spoorwegelectrificatie-ontwerp moet gezien worden in het grote verband van het wederuitrustingsprogramma voor het gehele land. Maar bestaat er, behalve het kolenbedrijf, wel een sector die meer aanspraak kan maken op de aandacht en de zorg van de Regering ?

De voornaamste redenen die, naar mijn oordeel, voor de electrificatie van onze spoorwegen pleiten, gelden ook voor het door de Nationale Commissie opgesteld vijfjarenplan.

Voorts dient er rekening mede gehouden, dat de werken en de materiaalbestellingen liefst zo ruim mogelijk moeten worden genomen om de prijzen laag te houden en de met een langzaam tempo gepaard gaande

tussentijdse lasten te ondervangen, zodat alles er op wijst, dat de handen flink uit de mouwen moeten worden gestoken en dat aan de ongeduldige openbare mening een rechtmatige voldoening moet worden geschonken.

Mijn laatste, maar daarom niet zwakste argument is dit : wils 's Lands nijverheid geholpen worden, zo kan dit slechts geschieden door ze bestellingen te bezorgen die groot genoeg zijn om haar in staat te stellen, de vereiste uitgaven te doen om haar productiemiddelen op rationele en moderne wijze te kunnen aanpassen.

Al is het waar dat de onderneming enkele milliarden zal kosten — 14,2 milliard, met bijrekening van de tussentijdse renten — zo kan die uitgave toch derwijze verdeeld worden, dat zij pas in 1949, 1950 en 1951 werkelijk aanzienlijk wordt. Voor 1947 werd zij op 718, voor 1948 op 1.807 miljoen geraamd. Door het uitblijven van regeringsbeslissingen werden al die ramingen een jaar achteruitgezet.

Nu schijnt echter zonder verder uitstel een beslissing te zullen vallen.

Nadat de regering er principieel mede ingestemd had dat het 1.500 km-programma verder zou worden bestudeerd, heeft zij thans een commissie van vier ministers aangesteld ter bestudering van een ontwerp voor de uitvoering van een eerste gedeelte, dat de Raad van Beheer van de Spoorwegen wegens de moeilijke tijdsomstandigheden tot 405 km beperkt heeft en waarvan de uitvoering 4 jaar zal duren. De lijnen Brussel—Charleroi en Schaarbeek—Antwerpen, samen 126 km, zijn thans in uitvoering en zijn daar natuurlijk niet in begrepen. Het nieuwe programma zou bestaan uit de meest rendabele lijnen, waarmede noodgedwongen moet begonnen worden doordat de kasmiddelen ontoereikend zijn om al de baanvakken van het 1.500 km-programma tegelijk te laten uitvoeren. Bedoeld zijn de volgende lijnen :

a) Brussel—Namen, plus de noodzakelijke verlengstukken Ronet—Gembloux en Ottignies—Mechelen, met een waarschijnlijk verbruik van 580.000 kWu;

b) Brussel—Leuven—Luik, plus het verlengstuk Fexhe—Kinkempois, met een verbruik van 565.000 kWu;

c) Brussel—Gent—Oostende, plus de verlengstukken Brugge—Blankenberge en Brugge—Knokke, met een verbruik van niet meer dan 310.000 kWu.

Deze laatste lijn kwam pas aan de beurt na Luik—Charleroi, met 470.000 kWu verbruik, maar om de beide landsdelen gelijkwaardig te behandelen, werd besloten, haar in het ontworpen nieuwe gedeelte op te nemen.

De uitgaven moeten op billijke wijze verdeeld worden tussen de Nationale Maatschappij en de Staat, wiens vermogen door de electrificatie zal toenemen. Volgens de huidige geldkoers kunnen de totale kasbehoeften, met inbegrip van de nog te dekken uitgaven voor de lijnen Brussel—Charleroi en Linkebeek—Antwerpen, geraamd worden op :

1948 :	1.190	millioen
1949 :	1.246	»
1950 :	1.868	»
1951 :	1.184	»
1952 :	50	»

Samen : 5.538 miljoen.

De gevraagde krachtsinspanning ligt niet boven de krachten van het land.

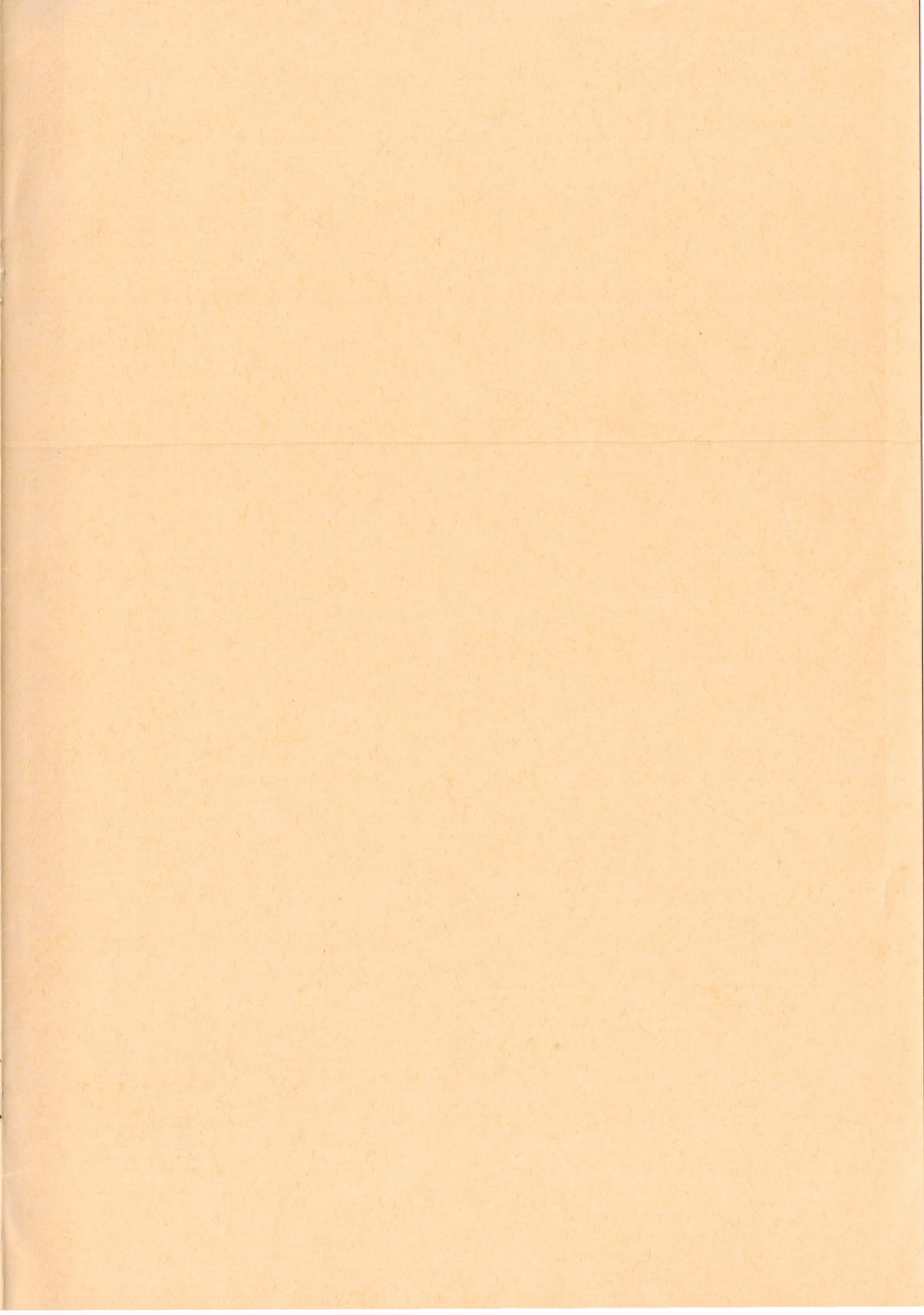
Voor de Nationale Maatschappij is de tijd gekomen dat zij snel moet beslissen en kordaat richting kiezen : nu meer dan ooit moet worden bepaald, welke rol van haar in de komende jaren verwacht wordt. Zo haar uitrusting niet gemoderniseerd wordt, hoe kan zij dan verder, in een strijd met mededingers die zich volop de vruchten van de vooruitgang hebben eigen gemaakt welke haar worden ontzegd, behoorlijk de noodzakelijke taak vervullen die haar opgedragen is ? Wie de ontwikkeling van het verkeer in de laatste vijf-en-twintig jaar wil bestuderen, zal dra inzien dat er reden tot ongerustheid hieromtrent bestaat.

Snel vervoer, met beschikking over talrijker treinen — comfortkwes- ties zijn betwistbaar en mogen hier buiten beschouwing blijven — behoren voor de gemeenschap mede tot de eisen van het moderne leven, niet alleen omdat zij in wezen billijk zouden zijn, maar ook omdat zij aan de nieuwe sociale levensvormen beantwoorden.

En, nog eens, voor onze nijverheid is het beste te verwachten indien men deze enige kans voor een nieuwe, veelbelovende start niet ongebruikt laat voorbijgaan.

Het zou voor de financiën van het gehele land danig spijtig zijn, moest deze uitzonderlijke gelegenheid niet te baat worden genomen om een deficit te delgen waarvan het per slot van rekening toch zelf de lasten draagt en om voor de voornaamste onderneming van het land nieuwe perspectieven te openen die haar tot nieuwe bloei brengen, ten bate van allen.

Het woord is aan de Regering !



Drukkerij van de N. M. B. S.

Dienstleider :

R. VERMEULEN

21, Leuvense weg, 21

BRUSSEL

52662-5-48 (3.050)