



X

WAGENVERDEELING

door Louis VER ELST

ONLANGS waart gij reeds lang voor de komst van uw trein in het station.

Het was een rustig en keurig platte-landsstationnetje. Wat gedaan om den tijd te dooden ? In de wachtkamer blijven ?

Ze was netjes, comfortabel, kortom gezellig met haar mooie toeristische aanplakbiljetten. De reclame « van huis tot huis » ontbrak er niet. Maar alleen te zijn ! Eindelijk, nadat de dienst-tabel u de verzekering gegeven had dat gij nog den tijd hadt, zijt gij gewandeld naar een plaats waarvan gij nog niets af wist : het goederenpark.

Gij ziet daar een wagen lossen; gij ziet er een anderen laden. Waar komt de eerste vandaan ? Waar gaat de tweede heen ? Twee wagens staan ledig. Waarom staan ze daar ? Houdt men er zich mee bezig ? Een wagen moet heel wat kosten en men kan niet aannemen dat het kapitaal dat er in werd gestoken, ongebruikt blijft. Is het in de leidende kringen bekend dat dit materieel daar staat ?

Dit waren evenveel zeer pertinente vragen waarop het antwoord uitbleef.

Indien gij er aan gedacht hadt u tot den bevoegden persoon te wenden, dan had men u volgaarne uitgelegd dat een der ledige wagens in het station zou geladen worden en dat de andere met den namiddagtrein naar het station X zou worden gestuurd. Maar, zoudt gij dadelijk geantwoord hebben — meenende uw zegsman daarmede in het nauw te brengen — « waarom » werd hij niet verzonden met den trein dien » ik bij mijn aankomst gekruist heb; hij zou » vroeger vertrokken zijn ? » En de chef zou » geantwoord hebben « omdat deze trein den » wagen zou verwijderd hebben van de ladings- » plaats waarvoor hij per slot van rekening be- » stemd is ».

Hoe ingewikkeld dat alles !

U benieuwd ziende opkijken, zou de chef u nader verklaard hebben dat hij in het bezit is van instructies waarbij aangegeven wordt al wat hij moet doen om de te over zijnde wagens weg te sturen en om de benoodigde wagens te bekomen. Hij zou u gesproken hebben over de bestendige eindverdeeling, de bestendige stroomen van ledige wagens, de verdeelingsstations,

de verdeelingskantoren, het centraal verdeelingskantoor, kortom over de gansche organisatie der wagenverdeeling.

Indien gij nu wat meer bijzonderheden wenscht te kennen, over dezen dienst, waarmee in de hoogste mate het economisch leven van het land verbonden is, gelieve dan de nieuwsgierigheid en het geduld te hebben om dit tot het einde toe te lezen.

Wij beginnen met u enkele begrippen te geven over hetgeen wij in de spoorwegtaal de wagenstellingen, de rotatie en het effectief noemen.

Wij veronderstellen het net beperkt tot twee stations A en B. In het station A laadt men dagelijks een wagen voor het station B. Dit laatste station stuurt den wagen na lossing terug naar het station A.

Het verstrekken van een wagen in A wordt « wagenstelling » genoemd.

Indien de wagen, voor den omloop ABA, 5 dagen noodig heeft zullen er, om dagelijks een wagen in A te verstrekken, 5 verschillende wagens ter beschikking moeten zijn. Inderdaad, de wagen verstrekt op den 1ⁿ dag kan den 6ⁿ dag weder gebruikt worden; deze verstrekt den 2ⁿ dag kan den 7ⁿ dag weder gebruikt worden, enz.

De tijdruimte van 5 dagen, d. w. z. de tijd tusschen twee opeenvolgende beladingen van een zelfden wagen in een station van de Nationale Maatschappij, wordt « rotatie » of « wagenomloop » geheeten.

De 5 verschillende wagens welke noodig zijn om dagelijks een wagen met een rotatie van 5 dagen te stellen, heet « effectief ».

Hoe korter de rotatie is, hoe kleiner het effectief zal kunnen zijn om een bepaald verkeer te verwerken. Indien, in het bovenstaande voorbeeld, de in A gestelde wagen regelmatig na 4 dagen terugkwam, zou het noodige effectief nog slechts 4 wagens bedragen.

Men laadt op het net van de Nationale Maatschappij dagelijks vijftien à twintig duizend wagens in meer dan 1.000 stations.

Deze wagens worden gestuurd naar stations van het net of naar stations van andere spoorwegnetten. Deze andere spoorwegnetten laden die wagens opnieuw voor stations van de Nationale Maatschappij of bezorgen ze ledig terug op de overgangsplaatsen, dit zijn de stations waar de wagens van het eigenaarsnet op een

vreemd net overgaan, en omgekeerd. Over het geheel dus, moet op zeer weinig na het aantal geladen wagens, eenerzijds, gelijk zijn aan het aantal geloste of op de overgangsplaatsen ledig terugbezorgde wagens, anderzijds.

Laten wij nu in bijzonderheden treden en de stations afzonderlijk beschouwen.

Hier kunnen wij een volledig gebrek aan evenwicht vaststellen tusschen het aantal te lossen en het aantal te laden wagens. Wat waar is voor het net in zijn geheel, is zulks niet meer voor de onderdeelen er van. Dit is begrijpelijk : de gebieden van verbruik en van voortbrenging van een product kunnen immers niet op dezelfde plaats liggen. Kortom, het eene station lost meer wagens dan het er laadt; in een ander station is de toestand andersom. Sommige stations zullen dus de te over zijnde wagens moeten kwijt-raken; dit zal natuurlijk geschieden ten voordeele van de stations die er te kort hebben.

De methodische organisatie van de uitwisseling van te over of te kort zijnde wagens is de taak van den dienst der wagenverdeeling.

Het probleem is niet nieuw; het is zoo oud als de spoorweg zelf. Maar het aspect van het probleem is veranderd en de er op gevonden oplossingen hebben geëvolueerd onder den invloed van velerhande omstandigheden.

In den beginne konden de wagens afzonderlijk worden gevolgd; er waren er maar weinig en de netten hadden slechts een geringe ontwikkeling.

Maar de netten smolten samen, breidden zich uit, en het aantal te verdeelen wagens steeg in geweldige verhoudingen. De toegepaste methode vergde zooveel moeite dat er moest van afgezien worden.

Men voerde alsdan de methode der « depots » in. Men verdeelde het net in 19 districten; aan het hoofd van elk district was een hoofdstation. Dit laatste verdeelde de wagens binnen het eigen district en ontving de te over zijnde wagens in depot, na de verdeeling. De depotstations meldten elkander hun beschikbare wagens en hielpen elkander in geval van nood.

Deze methode bood het groot bezwaar dat niet altijd een billijke verdeeling verkregen werd en dat de leegloop aanmerkelijk toenam. Een ledige wagen, gestuurd van het depotstation naar een ander station van het district, kwam dikwijls terug over de route die hij enkelen tijd voordien gevolgd had om het depot te bereiken.

In 1871 verving men de methode der depots door die der verdeelingskantoren, gevestigd in den zetel der 11 groepen van den exploitatiedienst. Op dit tijdstip telde het effectief 19.500 wagens en bedroeg de gemiddelde dagelijksche stelling 2.500 wagens.

Het net had een lengte van 1.400 km. en omvatte 300 ladingsplaatsen.

De verdeelingskantoren werkten op de directe verantwoordelijkheid van den dienstchef, die meer dan de depotstations belang had bij de billijke verdeling der wagens. Hun bedrijvigheid strekte zich uit over een grooter aantal stations. De in de groepen te over zijnde wagens werden niet meer naar een depot gestuurd; ze bleven zooveel mogelijk ter plaats, in afwachting dat ze in een naburig station konden gebruikt worden. Daaruit volgde een groote vermindering van den leegloop.

Evenals de depotstations boden de verdeelingskantoren — na volledig in de behoeften van de eigen groep voorzien te hebben — elkander de wagens aan die ze te over hadden. Geen enkel organisme had tot opdracht in te grijpen om de misbruiken te voorkomen, die onvermijdelijk moesten ontstaan.

Dit gebrek aan coördinatie lokte zeer heftige

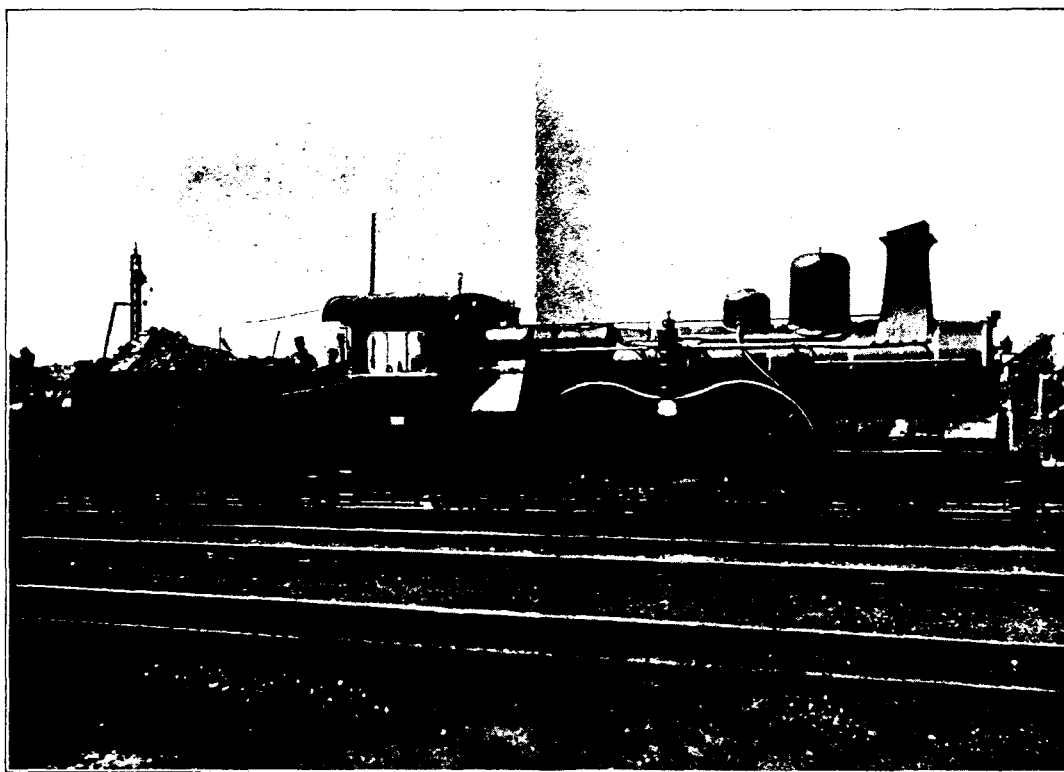
critiek uit bij een wagenschaarschte die in 1879-1880 heerschte. Het is van dit tijdstip dat de oprichting van een centraal verdeelingskantoor dagteekent. Het effectief was alsdan 34.600 wagens en de gemiddelde dagelijksche stelling 6.000 wagens. De lengte van het net bereikte 2.800 km. en het aantal ladingsplaatsen 600. Het centraal verdeelingskantoor moest onder de groepen verdeelen en de eenheid van gezagvoering tot stand brengen.

Het verdeelingsstelsel onderging nadien geenlei structuurwijziging meer. Grondige wijzigingen moesten echter in de modaliteiten van toepassing aangebracht worden.

Een gelukkige vinding, die reeds van vóór den oorlog dateert, bestond hierin de stations met regelmatig verbruik te voorzien door middel van permanente stroomen van ledige wagens.

Met andere woorden, sommige vooraf aangeduide stations verzonden steeds de wagens die ze te over hadden naar de stations die er geregeld te kort hadden. Aldus werd de tijd dat de wagens in het station bleven staan, tot een minimum beperkt, en daar die tijd een deel van de rotatie is, moest deze bijgevolg verbeteren.

(Wordt vervolgd.)



De oude locomotief type 12, die 50 jaar verleden werd gebouwd door de Vennootschap Cockerill.