

Het tijdperk van druk vervoer in 1939

BOVENSTAAND opschrift roept, bij den spoorwegbediende, een tijdperk van spanning, van bedrijvigheid en van toewijding voor den geest; bij den cliënt, een periode van afwisseling, van bezorgdheid en opluchting.

Voor beiden beteekent het een tijd van bestendig contact, van wederzijdsch begripen, van nauwe samenwerking, die geleid hebben tot het gestelde doel: de volledige en geregelde terbeschikkingstelling van het vervoermaterieel.

Maar wat wordt eigenlijk precies verstaan onder tijdperk van druk vervoer? Wat was er speciaals aan dat van 1939?

Men behoort te weten dat seizoenverzendingen, met een min of meer goed gekenmerkte intensiteit, zich komen voegen bij de gewone verzendingen.

Zoo geeft het vervoer van meststoffen en van aardappelen aanleiding tot een grooter vraag naar gesloten wagens in Maart-April en October-November.

Voor platte wagens wordt van den 20sten tot het einde van elke maand, geregeld een toeneming der vraag van wege de metaalindustrie genoteerd.

Maar de belangrijkste schommeling wordt waargenomen in de behoeften aan stortwagens; ze dient te worden toegeschreven aan het vervoer van beetwortelen en pulp gedurende de maanden October, November en December. 't Is deze periode die doorgaans het tijdperk van druk vervoer wordt geheeten.

Laten wij daar direct aan toevoegen, dat niet al het vervoer in stortwagens gedurende het vierde kwartaal van het jaar aangroeit.

Sommige verzendingen nemen geweldig af als gevolg van het stopzetten van wegwerken, het stilvallen van het bouwbedrijf enz. Zoo verminderen de verzendingen steengroefproducten, zand, grint, baksteen, kalk enz. aanmerkelijk in den herfst, om pas weer normaal te worden in de lente.

Ondanks die vermindering hebben wij ieder jaar een vrij steile helling te beklimmen, welke helling wij met des te meer voldoening afdalen naarmate wij ze zonder incidenten bestegen hebben (diagram fig. 7).

* * *

De tijdperken van druk vervoer worden vooraf, bij wijze van voorbereiding, grondig bestudeerd.

Nauwelijks is er een tijdperk afgesloten, of men houdt zich reeds bezig met het volgende. En dit niet zonder reden!

Uit elk tijdperk dat verstreken is, valt immers wat te leeren voor de volgende periode.

Laten wij even nagaan waarin de voorbereiding tot het tijdperk van druk vervoer bestaat.

Op het geschikte oogenblik, vraagt de Maatschappij bij het Ministerie van Landbouw inlichtingen over de beetwortelbezaaiingen en de verwachte opbrengst. Daaruit leidt zij af of het tijdperk min of meer belangrijk zal zijn, vergeleken met dat van het vorig jaar, en zoo kan zij dienovereenkomstige maatregelen treffen. Hieronder enkele cijfers ter documentatie.

Jaar	Oppervlakte der bezaaiingen (in Ha.)		Opbrengst per Ha. (in kg.)	Totale opbrengst (in metercentenaars)
	Verwachting	Werkelijkheid		
1933		52.354	28.953	15.157.000
1934		54.964	30.742	16.897.000
1935	52.657	51.488	29.815	15.351.000
1936	51.559	47.526	31.380	14.914.000
1937	47.751	48.160	28.571	13.760.000
1938	49.267	49.300	24.373	12.016.000
1939	54.032			

Na bespreking met de vertegenwoordigers van de suikerfabrieken, om haar documentatie aan te vullen, onderneemt de Maatschappij de stelsmatige studie der beetwortelvervoerstromen.

Daarbij past zij opnieuw de organisatie aan die de aankondiging voorziet van de wagens beetwortelen die op weg zijn naar de suikerfabrieken, zoodat deze tijdig al de vereischte maatregelen kunnen treffen om overvoerdheid in de stations van bestemming of de daarvoor liggende stations te voorkomen.

Per brief of door middel van de pers of wel bij bezoeken, worden de industrieelen, de kolenhandelaars, de Kamers van Koophandel en de openbare besturen verzocht hun verzendingen

zooveel mogelijk te vervroegen en ze vóór het einde van den zomer, veeleer dan in den loop van het laatste kwartaal van het jaar te doen.

De Maatschappij behoort natuurlijk zich zelf de tucht op te leggen die ze ook van haar cliënten verwacht : zij zal een gedeelte van haar eigen vervoer algeheel schorsen en het overige sterk verminderen.

De Maatschappij, die faciliteiten toestaat wanneer er overvloed van materieel is, waarschuwt de cliënteel dat zij, te rekenen van een bepaald tijdstip, kan verplicht zijn die faciliteiten te schorsen; zij vraagt aan de industrieelen om haar pogingen te steunen door het laden en lossen van het materieel te bespoedigen. Voor 't overige vergemakkelijkt de Maatschappij het lossen buiten de voorgeschreven uren.

* * *

Nu wij nader bepaald hebben wat onder tijdperk van druk vervoer dient te worden verstaan, zullen wij even nagaan hoe dat van 1939 verlopen is.

Ondanks de voorziene toeneming der beetwortelverzendingen, gaf de suikerbietencampagne geen aanleiding tot eenige ongerustheid.

Toen brak de oorlog uit!

Deze schiep nieuwe behoeften, onder meer voor het Leger; wijziging in sommige vervoerstromen; toeneming van het weggaan van materieel naar bepaalde landen, ten gevolge van de vermeerdering van het uitvoerverkeer te land.

Die omstandigheden brachten nieuwe zorgen mee voor de Directie van de Maatschappij. Deze had evenwel een doel te bereiken : de regelmaat van het vervoer verzekeren. Ze had een plan uit te voeren; ze had den wil dit tot een goed einde te brengen. En haar bedrijvigheid die ligt besloten in de drie woorden : doel, plan, wil, manifesteerde zich door maatregelen waarvan de verheugende resultaten uitvoerig besproken worden onder de rubrieken

EFFECTIEF

ROTATIETIJD

WAGENSTELLINGEN.

EFFECTIEF.

Aan den vooravond van de suikerbietencampagne, werden 1.200 meestal oude stortwagens uit het handelspark buiten dienst gesteld en op wachtwijksporen geplaatst. Zoodra bleek dat

het in omloop zijnde effectief ontoereikend ging worden, werden die wagens opnieuw in dienst gesteld.

Alle dagen worden een hoeveelheid wagens aan den dienst onttrokken om gesmeerd, onderhouden of hersteld te worden. Maatregelen werden genomen om dit aantal tot een strict minimum te beperken.

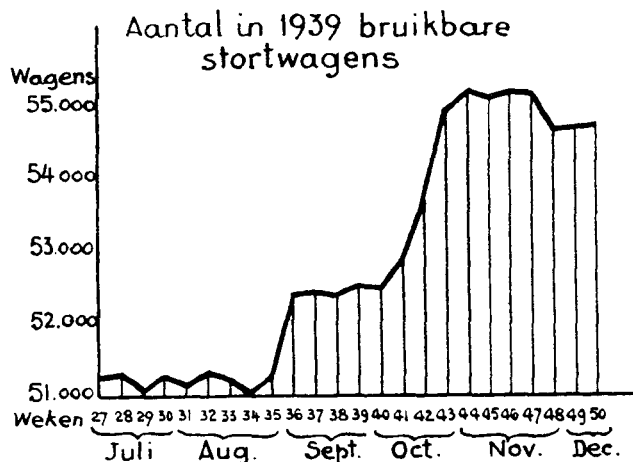
Een aantal wagens worden thans verbouwd. Driehonderd van deze wagens werden spoedig afgewerkt en in dienst gesteld.

Een groot aantal verzendingen voor rekening van de verschillende diensten der Maatschappij werden uitgesteld en de dienstwagens die normaal voor deze verzendingen worden gebruikt, werden beschikbaar voor het handelsvervoer.

Aan hun bestemming onttrokken wagens, dienende voor het opslaan en vervoeren van in de stations verzamelde asch en afval werden opnieuw in dienst gesteld voor de betalende verzendingen.

De effectiefverhooging uit hoofde van vorenbedoelde maatregelen blijkt uit het diagram fig. 1.

FIG. 1.



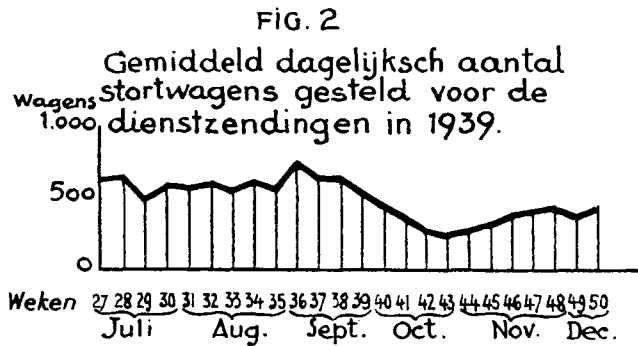
Buiten deze maatregelen, die tot doel hadden het stortwageneffectief te vermeerderen, werden er nog genomen om het gebruik van dit effectief te beperken tot de verzendingen waarvoor zulks absoluut noodig was. Ze staan hierna opgegeven.

Ongeveer 100 verhuurde of door de diensten van de Maatschappij voor verschillende doeleinden aangewende wagens werden teruggenomen en voor het vervoer bestemd.

Niet alleen werden verzendingen in dienstwagens zooveel mogelijk verminderd maar ook

de dienstverzendingen in handelswagens werden tot het strikt noodige beperkt. De Maatschappij kwam met name met de kolenmijnen overeen om het vervoer van gruis gedurende een tijdperk van tien werkdagen in den loop van de maand October met de helft te verminderen.

Uit het diagram fig. 2 blijkt de belangrijkheid van de vermindering der dienstverzendingen in October-November, vergeleken met de



vorige maanden. Doordat 300 wagens per dag minder werden gesteld, kwam een effectief van 1.350 stortwagens beschikbaar voor het handelsverkeer.

Ongeveer 550 gesloten wagens werden voorbehouden voor het vervoer van briketten die voor de diensten van de Maatschappij waren bestemd.

Gesloten wagens en platte wagens werden insgelijks in de plaats van stortwagens gebruikt voor goederen zoals stroo, hooi, dwarsliggers, voorwerpen van beton, veeren, remblokken enz. Het aantal aldus vervangen stortwagens bereikte, op sommige dagen, tot 340 eenheden, wat neerkwam op een nieuwen aangroei van het effectief met 1.500 stortwagens die konden gebruikt worden voor kolen, cokes, agglomeraten enz.

Kortom, door meerbedoelde maatregelen kon voor den handel, de nijverheid en den landbouw een bijkomend effectief van ongeveer 7.500 stortwagens voorbehouden worden. Met andere woorden, zonder deze maatregelen zou er de Maatschappij niets anders zijn overgebleven dan dagelijks circa 1.700 stortwagens minder te stellen dan zij op het acutste tijdstip van het druk vervoer heeft verwerkt. Het cijfer 1.700 wordt bekomen door 7.500 stortwagens te deelen door een gemiddelden rotatietijd van 4,5 dagen.

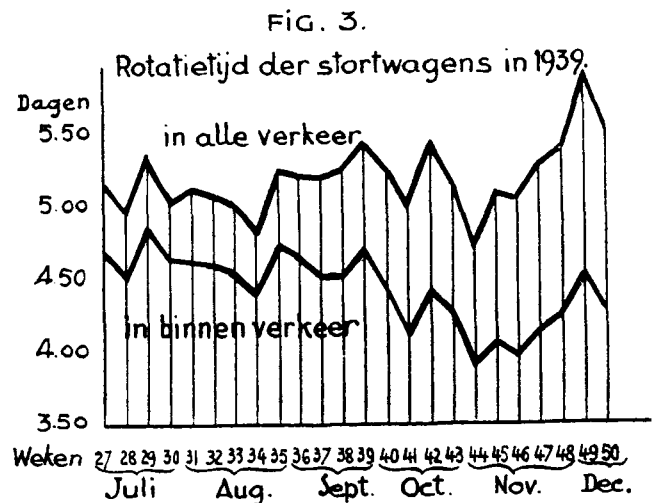
Wij noemen « rotatietijd » of kortweg « rotatie » den tijd die verloopt tusschen het tijdstip waarop men een wagen begint te laden en dit waarop deze wagen, gelost, voor een andere lading ter beschikking van een nieuwen afzender wordt gesteld.

Het is duidelijk dat, hoe korter de rotatietijd is, hoe degelijker het rendement van het wageneffectief zal zijn. Er moet dus met alle middelen worden getracht den rotatietijd te bekorten.

Wat deed de Maatschappij om dit doel te bereiken?

Alvorens op de vraag te antwoorden, laten wij opmerken dat een wagen kan geladen worden met bestemming naar een station van de Maatschappij, doch dat hij ook kan worden geladen met bestemming naar een ander spoorwegnet. In het eerste geval — volledige rotatie op het net van de Maatschappij — spreken wij van de *rotatie in binnenverkeer*. In het tweede geval, bestaat de rotatie uit de rotatie in binnenverkeer en het vertoef in het buitenland.

Voor al de wagens samen wordt de gemiddelde rotatie afgeleid uit den totalen aanwezigheidstijd van deze wagens op ons net tusschen twee opeenvolgende beladingen en uit den totalen tijd doorgebracht op de vreemde netten; door de som van al deze tijden te deelen door het aantal gestelde wagens, bekomt men de gemiddelde *rotatie van een wagen voor alle categorieën van verkeer samen*.



Het diagram fig. 3 toont het respectieve verloop van de rotatie in binnenverkeer en van die voor alle categorieën van verkeer samen.

Merken wij vooreerst op dat deze twee krommen niet gelijklopend zijn.

Terwijl de kromme van de rotatie in binnenverkeer te beginnen met October naar beneden buigt om haar laagste peil te bereiken in de eerste week van November, gaat die van de rotatie voor alle categorieën van verkeer samen, te beginnen met einde Augustus stijgen en blijft ze op een hooger peil dan in Juli-Augustus. Waarom? Omdat, zooals wij verder zullen zien, het vertoef van de wagens op vreemde netten merklijk steeg.

Vervolgens kunnen wij opmerken dat het verschil tusschen de twee krommen den tijd vertegenwoordigt dien de wagens op de vreemde netten hebben doorgebracht, welke tijd verdeeld wordt onder al de wagens die dagelijks op het net worden gesteld. Bedoeld verschil, dat slechts een halven dag vertegenwoordigt tot einde Augustus, bereikt meer dan één dag in November.

Een der hoofdelementen van de rotatie is de tijd gedurende denwelken de wagensterbeschikking van de afzenders staan. Om dezen tijd te beperken, besloot de Maatschappij tot de intrekking van de faciliteiten die in tijd van overvloed toegekend worden en tot de strikte toepassing van het staangeld; de bedragen hiervan werden zelfs van 20 October tot 2 December verdubbeld.

Met betrekking tot het vervoer der ledige wagens, vermelden wij dat, in sommige secundaire stations, slechts één trein in 24 uren in de richting der ledige-wagensstroomen passeert. Het uur van doorrit kan niet voor alle stations van de lijn op het geschiktste oogenblik van den dag, dit wil zeggen in den avond bij het einde van de losverrichtingen, gesteld worden. Het gevolg daarvan is, dat sommige wagens die in den namiddag ledig zijn, slechts 's anderen daags worden weggehaald. In de periode van druk vervoer werden de wagens van dit slag stelselmatig gemeld aan de betrokken diensten, die de noodige maatregelen troffen om ze, reeds op het eerste uur den dag daarop, in de laadstations te doen toekomen.

De verzamelstations hadden tot consignee treinen met beperkten last van 40 of zelfs 30 wagens — in plaats van 60 wagens — in te leggen, telkens als daaraan voordeel vastzat.

Overigens moesten de wagens de verzamelstations vóór 6 uur verlaten hebben, zoodat ze

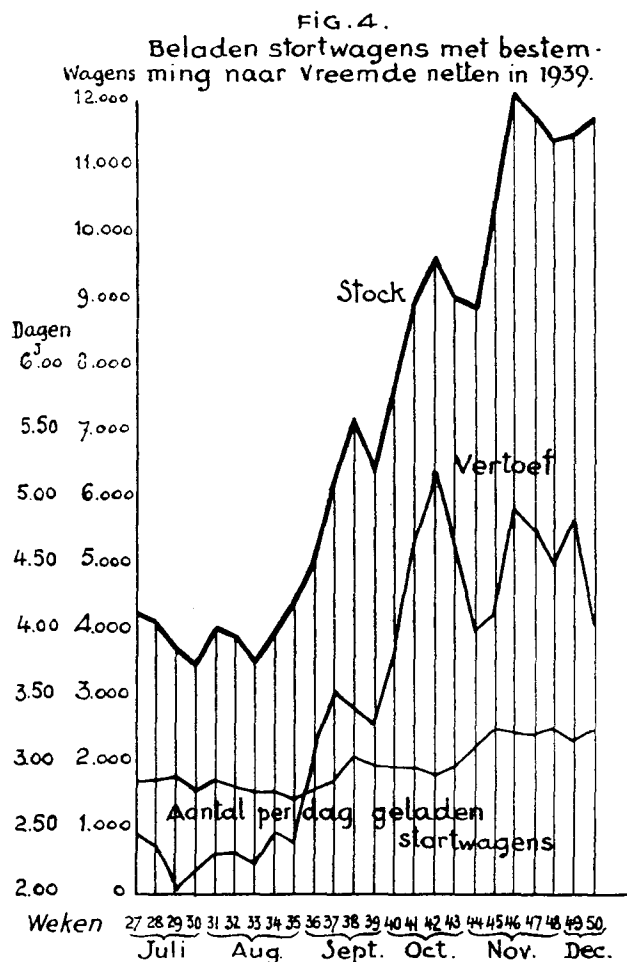
tijdig in de ledige wagens behoevende centra konden zijn.

De inbreuken op deze consignes kwamen aan het licht in de staten die de verzamelstations dagelijks bij de Directie moesten indienen; deze staten vermeldden, van uur tot uur, de afgezette en weggehaalde wagens alsmede den overblijvende voorraad na elken toe- of afvoer.

In de bekomen uitslagen ligt het bewijs dat de genomen schikkingen doeltreffend waren.

Was dit eveneens het geval met de op de naburige netten gebruikte wagens?

Het diagram fig. 4 toont hoe het met ons verkeer met de vreemde netten alsmede met den voorraad en het vertoef der wagens op die netten was gesteld.



De vertoeftijd nam in geweldige verhoudingen toe: van 2,25 dagen in Juli-Augustus, steeg hij tot 5,20 dagen in October; hij schommelde vervolgens rondom 4,5 dagen.

Was dit normaal? Ja en neen.

Uit het nieuw internationaal verkeer moest onvermijdelijk een toeneming van het gemiddeld vertoef in het buitenland volgen.

Maar niet minder waar is dat de spoorwegen van bestemming op sommige oogenblikken niet bij machte waren al de wagens regelmatig op te nemen en dat een gedeelte hiervan onderweg moest opgehouden worden; vandaar abnormale toeneming van hun vertoef.

De Maatschappij, toezicht houdend op het verkeer met elken naburigen spoorweg, trad op bij de netten waar het vertoef het normale scheen te overtreffen. Maar ze kon natuurlijk niet anders dan er zich bij bepalen een beroep te doen op hun goeden wil.

De kromme van den voorraad wagens die bestendig op de vreemde netten staat, geeft een idee van wat de Maatschappij heeft moeten presteeren om het wegtrekken van deze wagens te compenseeren en van den spoed waarmee die prestatie is geschied. Van 4.000 stortwagens die de voorraad « buiten net » telde in het begin van het 2^{de} semester 1939, steeg hij tot 12.000 in November. Het verschil, d. i. 8.000 wagens, kan vergeleken worden met het bovengenoemd getal van 7.500 uitgespaarde wagens.

WAGENSTELLINGEN.

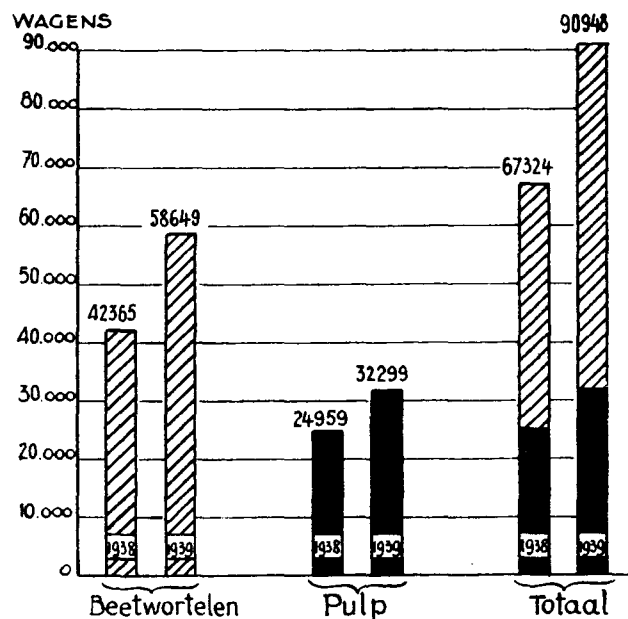
Nadat wij de gedane prestatie hebben uiteengezet, moeten wij even kijken welke de resultaten er van, d.w.z. de wagenstellingen zijn geweest.

Onder wagenstellingen verstaan wij de ledige wagens die ter beschikking van de afzenders werden gesteld om geladen te worden.

Het diagram fig. 5 toont de verhouding van het aantal wagens gesteld voor verzendingen suikerbieten en pulp in 1938 en 1939.

FIG. 5.

Aantal wagens gesteld voor het vervoer van beetwortelen en pulp.



De beetwortelenverzendingen in 1939 overtreffen die van 1938 met 38 %.

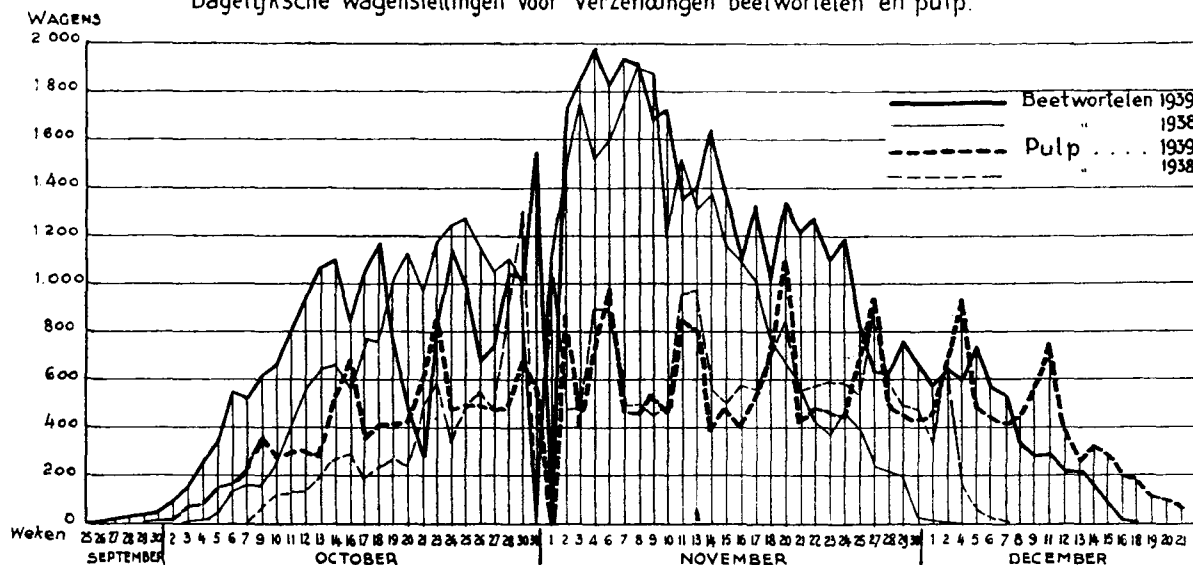
Anderzijds zijn de wagenstellingen voor pulp, in 1939, 29 % hooger ten opzichte van 1938.

Het diagram fig. 6 toont hoe de verzendingen beetwortelen en pulp verdeeld zijn over het seizoen.

Wij moeten vaststellen dat de verzendingen vroeger aanvingen en langer aanhielden in 1939

FIG. 6.

Dagelijksche wagenstellingen voor verzendingen beetwortelen en pulp.



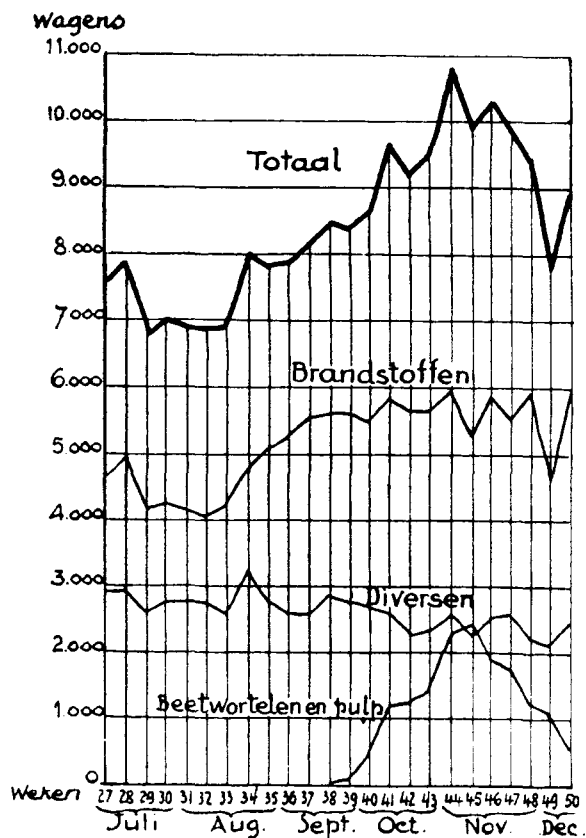
vergeleken bij 1938. De wagenstelling voor beetwortelen bereikte op een dag 1984 wagens.

Indien de kromme voor wagenstellingen voor beetwortelen onregelmatig is, vertoont die der wagenstellingen voor pulp, daarentegen, een steeds gelijkmatig verloop. Dit ligt hieraan dat de suikervervaardiging regelmatig geschiedt terwijl het rooien der beetwortelen beïnvloed wordt door de slechte weersgesteldheid. De sterke verminderingen der wagenstellingen voor beetwortelen, waargenomen onder meer op 19, 20 en 21 October, komen overeen met dagen van zwaren regenheerslag. De pieken getuigen, voor 't overige, van het verlangen der afzenders den verloren tijd weer in te winnen. De pieken die iedere week in de kromme der wagenstellingen voor pulp worden waargenomen, zijn ontstaan doordat de stellingen van den Zondag bij die van den Zaterdag gevoegd zijn, vermits de suikerfabrieken gedurende gansch de campagne zonder onderbreking doorwerken.

Enkele vervoerschorsingen werden voorgescreven in overleg met de suikerfabrieken waarvan de silo's gevuld waren.

FIG. 7.

Gemiddeld dagelijksch aantal stortwagens gesteld voor de bevrachte zendingen bij vertrek uit de stations van de Maatschappij in 1939.



Het diagram van fig. 7 wijst op de belangrijkheid van de gestelde stortwagens : voor brandstof, voor beetwortelen en pulp en voor diversen, d.w.z. voor al het overige vervoer. Uit dit diagram blijkt eveneens de omvang van de gezamenlijke wagenstellingen.

Men merke op dat de krommen alleen de voor het betalend vervoer bij vertrek uit de stations van de Maatschappij gestelde wagens voorstellen. De dienstzendingen zijn er dus niet in begrepen, evenmin als het vervoer voor rekening van het Leger.

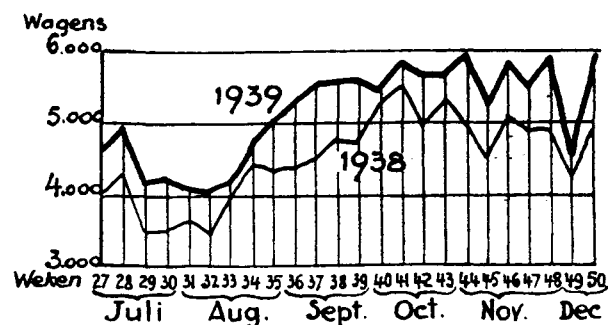
Wij zien dat, van de tweede helft der maand Augustus af, de wagenstellingen voor brandstoffen aanzienlijk stijgen.

Met de maand September begint de kromme der wagenstellingen voor het vervoer van diverse goederen te dalen. Die vaststelling bevestigt hetgeen wij in het begin van deze uiteenzetting hebben gezegd, namelijk dat sommige industrieën bij het begin van den herfst haar bedrijvigheid verminderen.

Om een denkbeeld te geven van den omvang van het kolenverkeer in 1939, vergeleken met 1938, verwijzen wij naar het diagram van fig. 8.

FIG. 8.

Gemiddeld dagelijksch aantal stortwagens gesteld voor brandstoffenvervoer.



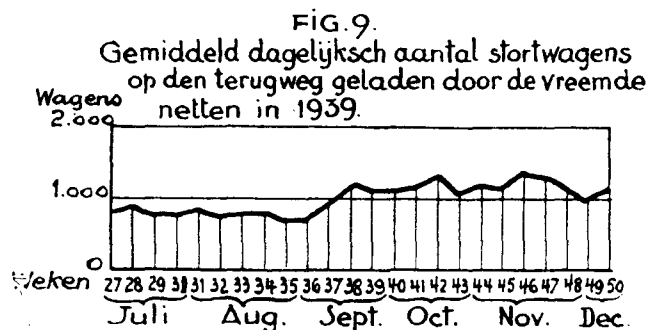
In hetgeen voorafgaat, hebben wij alleen de ladingen van stortwagens bij vertrek uit de stations van de Maatschappij in beschouwing genomen.

Er bestaat echter ook nog een stelling van Belgische wagens op de vreemde netten. Deze laatste kunnen immers de wagens die zij beladen ontvangen hebben, bij de terugzending gebruiken; zij kunnen ze opnieuw beladen met bestemming naar de eigenaarsmaatschappij, of voor een verdere bestemming, in doorvoer.

Ook kunnen Belgische wagens, onder dezelfde voorwaarden, als hulp aan de vreemde netten

ledig verzonden worden. Dergelijke hulp hebben wij altijd in de mate van het mogelijke en in het belang zelf van de Belgische gemeenschap verleend.

Het diagram van fig. 9 toont de belangrĳheid der op vreemde netten beladen Belgische stortwagens.



Wij stellen vast dat er, van September af en in vergelijking met de vorige maanden, 400 wagens per dag, d.i. 50 %, meer zijn.

* * *

Gedurende het tijdperk van druk vervoer in 1939 heeft de Maatschappij bijna geen reclamatiën wegens vertraging in het stellen van het materieel ontvangen.

De zeer zeldzame gevallen waarin vertragingen werden bevonden, waren het gevolg van moeilijkheden veroorzaakt door de onregelmatige teruggave der wagens door de vreemde netten.

Vermeldenswaardig is het feit dat de cliënteel, die vroeger in crisistijd haar aanvragen bovenmate opdreef, in 1939 niet meer wagens heeft gevraagd dan overeenkwam met haar dagelijksche behoeften. Aldus heeft zij de taak van den dienst der wagenverdeling wel zeer vergemakkelijkt en heeft deze dienst een billijke verdeling van de wagens onder al de cliënten kunnen handhaven.

Tot besluit mag gezegd worden dat al de aangevraagde wagens binnen de voorziene termijnen werden gesteld en dat het tijdperk van druk vervoer in 1939 vlot verlopen is.

Dit resultaat is te danken, eenerzijds, aan het weloverlegde, doelbewuste en geheel op de bevordering van 's Lands belangen gerichte streven van de Maatschappij en, anderzijds, aan de merkwaardige bezadigdheid en de reële medewerking van de cliënteel.

L. Ver Elst.



ALLERLEI

GELUKKIG NIEUWJAAR!

HET SPOOR wenscht al zijn abonneuten en lezers veel geluk en voorspoed voor het nieuwe jaar.

Voor hen die gemobiliseerd zijn, wenscht het dat zij spoedig naar huis zullen kunnen terugkeeren.

Het controleren van de reizigers.

GEDURENDE de tweede helft van December heeft de Nationale Maatschappij de controle in de treinen verscherpt. De reizigers, die van dezen maatregel kennis kregen door middel van de pers, hebben zich bereidwillig in de nieuwe situatie geschikt. De Nationale Maatschappij betuigt hun hiervoor haar dank.

Van 15 Januari af, zal de Nationale Maatschappij de reizigers aan den uitgang van de stations niet langer meer controleren. Op de

uren van groote drukte zullen de reizigers het gemak waarmee ze de stations kunnen verlaten zonder eenige formaliteit behooren te vervullen, ongetwijfeld op prijs stellen.

De inkrimping van het reizigersverkeer.

SEDERT het begin van den oorlogstoestand, is het reizigersverkeer in een onverwachte mate geslonken. In September bedroegen de ontvangsten 33,5 miljoen minder dan voorzien was. October en November brachten andermaal tekorten van 21,5 en van 13 miljoen mee.

Door de beperkingen in den treindienst konden de exploitatie-uitgaven amper met eentiental miljoenen per maand besnoeid worden.

De Nationale Maatschappij volgt de verkeersschommelingen met de grootste aandacht. Het nieuw spoorboek, dat in voorbereiding is en