

snelheid van den trein afnam. Van die toepassing werd afgezien.

De huidige hoge snelheden hebben echter een meer afdoende oplossing noodzakelijk gemaakt. Men heeft op elk oogenblik de gewenschte verhouding tusschen de treinsnelheid en den druk op de remblokken moeten verwezenlijken, in het begin van de remming drukkingen op blokken moeten uitoefenen die tweemaal zoo groot waren als de huidige drukkingen en ze vervolgens moeten verminderen tot de normale drukkingen.

Daartoe wordt de zoogenaamde *zelfregelbare* rem toegepast, die gebaseerd is op de werking van een door een wielas aangedreven centrifugaalre-

gelaar met tegenwicht, die automatisch, door de tussenkomst van passende verdeelers, een constante verhouding instelt tusschen den druk uitgeoefend op de remblokken en de snelheid van den trein, en zulks afgezien van de remmingskracht (gematigd, gegraduateerd of krachtig) die verder door den machinist beheerscht wordt.

Er werd aldus een volkomen veiligheid bereikt waardoor, bij de hoogste snelheden, een trein tot stilstand kan gebracht worden op de afstanden voorgeschreven bij de huidige plaatsing der seinen. Voor 't overige kunnen, dank zij het snel stilhouden, evenals door een groote versnelling, hoge gemiddelde snelheden aangehouden worden.



Internationale overgave van de Goederenwagens (vervolg en slot)

door E. FOSSOUL

De etiketten zijn in Latijnsche letters gedrukt en worden in dezelfde letter ingevuld, om gemakkelijk te kunnen gelezen worden door de spoorwegbedienden van de landen met verschillende talen, welke de wagen doorloopt.

De reiziger die van op het perron van een station een goederentrein ziet voorbijrijden, kan zich gemakkelijk rekenschap geven van den weg die afgelegd is door de wagens die hij bekijkt, daar de overgangsetiketten op de wagenwanden geplakt zijn van links naar rechts ten opzichte van den waarnemer, en naar de volgorde van de datums. Deze etiketten zijn van zeer groot belang, want mochten ze verdwijnen en wordt de wagen ledig teruggezonden over een spoorweg die bij den heenrit in beladen

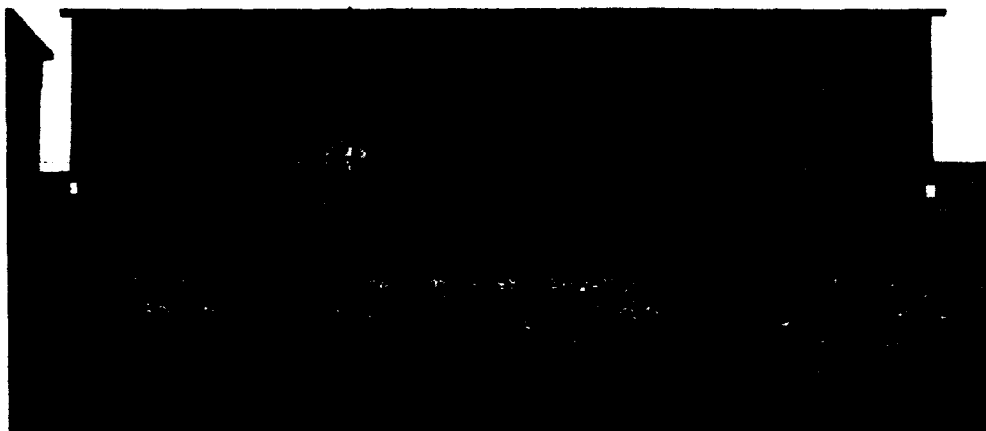
staat niet bereiden werd, dan moet de in gebreke zijnde spoorweg aan dien spoorweg een vergoeding van 0,10 goudfrank per km. betalen. Deze vergoeding lijkt wellicht gering; nochtans,



Ijigoedwagen

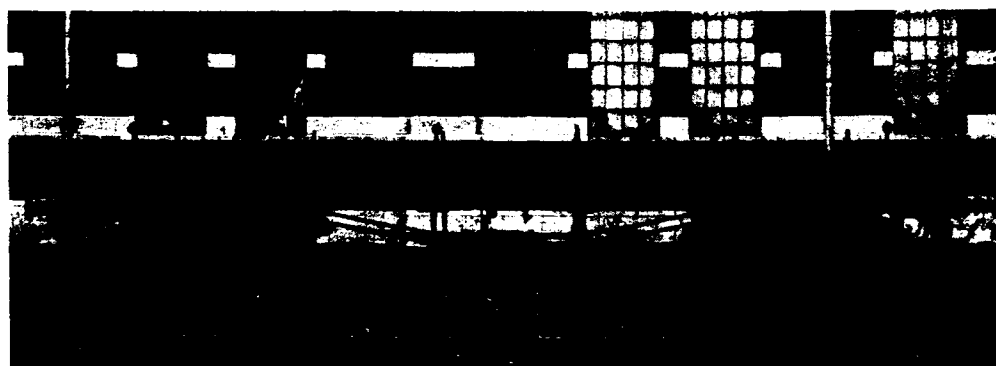
als het een traject van een duizendtal kilometers geldt, moeten 100 goudfrank of 1.000 Belgische frank betaald worden!

Wij hebben gezegd dat de overgenomen

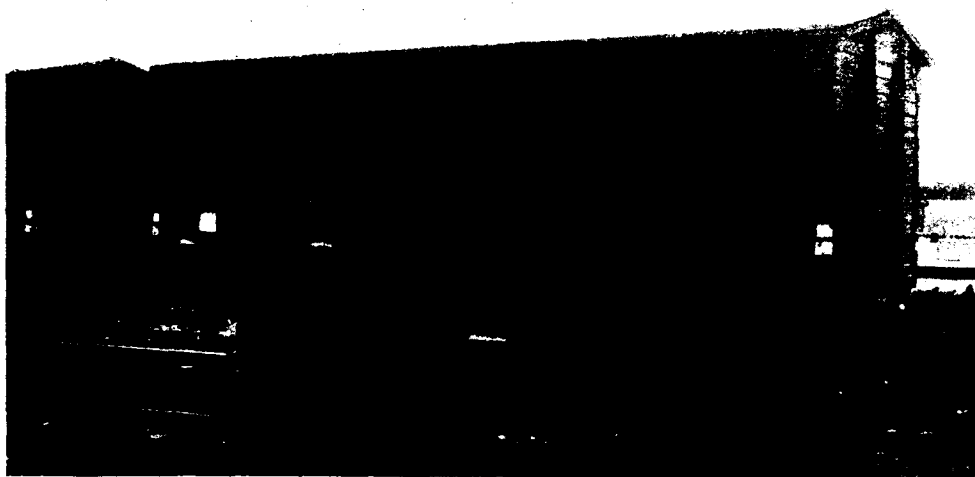


Gesloten wagen met luchtraam, 15 T.

wagen tot in het station van bestemming moest vervoerd worden. Het eigendomsnet moet hem dus missen tot bij zijn terugkeer. Zoolang de wagen wegblijft, brengt hij zijn eigenaar geen enkele vracht op, daar de vrachten voor het traject op de vreemde netten deze laatste ten goede komen.



Platte wagen 20 T., 12 m.



Gesloten wagen 15 T.

Het is dan ook billijk dat de eigendomsspoorweg van den overnemenden spoorweg een vergoeding ontvangt voor het tijdelijk ontberen van zijn wagen, en als schadeloosstelling voor het slijten van het voertuig en de aflossing van het belegd kapitaal. Ook is deze vergoeding een aansporing tot spoedige teruggave van het materieel.

De spoorweg die vreemde wagens ontvangt, moet aan den eigendomsspoorweg een vergoeding betalen, huurgeld genaamd. Onder de vroegere overeenkomsten werd dit huurgeld berekend volgens den tijd doorgebracht en het traject afgelegd op den overnemenden spoorweg.

Ter vereenvoudiging, en aannemende dat de elementen tijd

en traject doorgaans onderling in verband staan, werd door het R. I. V. het dubbel huurgeld door het tijdhuurgeld vervangen. Dit huurgeld is progressief en wordt berekend per geheelen dag en per wagen, op den voet van :

0,80 goudfr. van den 1^{en} tot den 7^{en} dag,
1,00 goudfr. van den 8^{en} tot den 10^{en} dag,
1,50 goudfr. van den 11^{en} tot den 15^{en} dag,
2,50 goudfr. voor elken dag meer.

Het kan echter gebeuren dat de wagen in zijn loop wordt gestuit door een toevallige oorzaak : onberijdbaarheid van de te berijden lijn (grondverzakking, overstrooming), beschadiging die onmiddellijke herstelling noodig maakt. In dit geval is de overnemende spoorweg ontslagen van betaling der huur voor al de dagen van oponthoud of voor een gedeelte daarvan, mits hij er tijdig kennis van geeft.

De verplichting een vergoeding te betalen voor elken ontvangen vreemde wagen, verplicht de spoorwegnetten boek te houden van de overgaven van materieel. Met behulp van door de overgangsstations opgemaakte staten, die het binnenkomen en het uitgaan van al de wagens per datum, merk en n^o afzonderlijk opgeven, maakt elk spoorwegnet, per maand en per eigen-domsspoorweg, huurgeldrekeningen op voor al de ontvangen vreemde wagens.

Daarop volgt de slotverrichting : de vereffening van de schulden ! Om de zaken te vereenvoudigen en onnoodige geldbewegingen onder de verschillende netten te vermijden, neemt men zijn toevlucht tot een Compensatiebureau, waaraan elk net zijn maandelijksche schuld tegenover elk der andere netten bekendmaakt. Dit bureau legt maandelijks, voor ieder net, een lijst aan die de schuldvorderingen en de schulden alsmede de saldo's in goudfranken opgeeft.

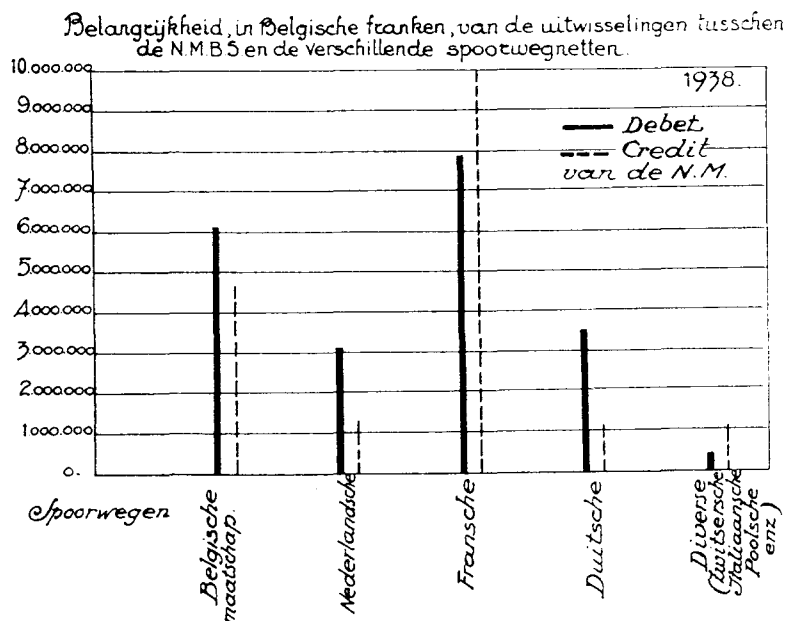
Daarmee is de technische aaneenschakeling van de overgaven van materieel in groote trekken uiteengezet. Wij behooren nu nog na te gaan van welken omvang deze overgaven bij de Nationale Maatschappij zijn.

Ofschoon de thans heerschende crisis onzen in- en uitvoer per spoor aanmerkelijk heeft doen inkrimpen, blijven onze overgaven en overnamen van materieel toch nog zeer belangrijk.

Iedere maand worden ons, over zestig aansluitingspunten, door de met ons in betrekking staande spoorwegen zoowat 80.000 vreemde wagens overgegeven, terwijl wij hun circa 65.000 Belgische wagens toezenden.

De verderstaande grafiek geeft, voor 1938, een idee van de belangrijkheid der overgaven tusschen ons net en de verschillende vreemde netten. Voor dat jaar beliep ons totaal debet 21.000.000 Belgische frank, ons credit 18.400.000 Belgische frank ; wij hadden dus een nadeelig saldo van 2.600.000 Belgische frank te boeken.

Het jaar 1913 gaf een batig slot van 8.500.000 goudfrank, d.i. 78.000.000 frank in de huidige munt !



Is een nadeelig saldo echter een ongunstig teeken voor den spoorweg? Neen, als het, zooals voor België, alleen voortspuit uit het feit dat er meer ingevoerd dan uitgevoerd wordt, en niet uit een tragen loop van het materieel of uit boeten betaald wegens inbreuken op de bepalingen die het gebruik en de terugzending van het materieel regelen.