

De spoorwagenstrijd in Januari 1940.

door L. VER ELST

ZOO de spoorwagenstrijd, die in October-November 1939 geleverd werd, reeds hard was, die in Januari 1940 is toch nog veel zwaarder geweest.

In 1939 was het succes om zoo te zeggen van te voren verzekerd, omdat het slechts afhing van rationeele organisatiemaatregelen welke de Nationale Maatschappij tijdig wist te nemen en uit te voeren.

In 1940 had de strijd een heel ander aspect : ditmaal ging het tegen een ongemeen felle koude en haar nasleep van ijs, sneeuw en ijzel. Wekenlang heeft het slechte weer niet afgelaten de levensorganen van het spoorwegbedrijf aan te tasten om ze in de war te sturen.

Maar de spoorweg was terdege bestand tegen deze aanvallen en kwam andermaal als overwinnaar uit den strijd, dank zij de waakzaamheid van de directie en den sterken en vasten wil van de uitvoerende diensten.

Het zou natuurlijk kinderachtig zijn te beweren dat de exploitatie met even veel gemak en regelmaat als in normalen tijd geschiedde. Voorvallen waren onvermijdelijk bij een temperatuur van 19 graden onder nul. Maar niemand zal de Maatschappij de verdienste ontzeggen alles gedaan te hebben wat in haar macht lag tot redding van de industrieele bedrijvigheid van het Land, welke in gevaar was door het in gebreke blijven van den waterweg waarop het vervoer volkomen stillag.

Natuurlijk beschikte de spoorweg in 1940 voor een kleiner verkeer over hetzelfde effectief als in 1939.

Dit effectief, zal men wellicht zeggen, had dus meer dan voldoende moeten zijn. Welnu de feiten hebben uitgewezen dat dit niet het geval was. Het antwoord op deze opmerking is eenvoudig : de rotatietijd is in 1940 in sterke mate toegenomen, ten gevolge van vertraging bij het laden en lossen alsmede in het vervoer.

De min of meer groote vlugheid waarmee geladen en gelost werd, hing van den cliënt af. Welnu, deze had met groote moeilijkheden te kampen : dikwijls waren de te lossen goederen één aangeenvroren klomp en moest begonnen worden met ze te ontdooien door middel van braseero's of in speciaal verwarmde loodsen, ofwel met ze, met behulp van het pikhouweel, ja zelfs van springstoffen, uit elkaar te werken. Niettegenstaande de aan den dag gelegde krachtsinspanningen, is het aantal wagens die beladen bleven zeer hoog geweest tijdens den ganschen duur van de vorst, zooals de afbeeldingen 3 en 5 aantonen.

Wat de vertraging van het vervoer betreft — welke vertraging het gevolg was van de moeilijkheden in de stations en van baanvoorvallen — daaruit volgde een verlies van ongeveer 10.000 wagens vergeleken bij 1939.

Om den toestand te verhelpen moest de Maatschappij 's Zondags doen werken in de rangeer- of vormingsstations en den nachtdienst invoeren op sommige lijnen die hun eindpunt hebben in de groote nijverheidscentra.

Met de bekomen resultaten is het mogelijk een idee te krijgen van de volbrachte prestatie.

Diagram afb. 1 geeft een beeld van de minimumtemperaturen te Brussel sinds 18 December 1939.

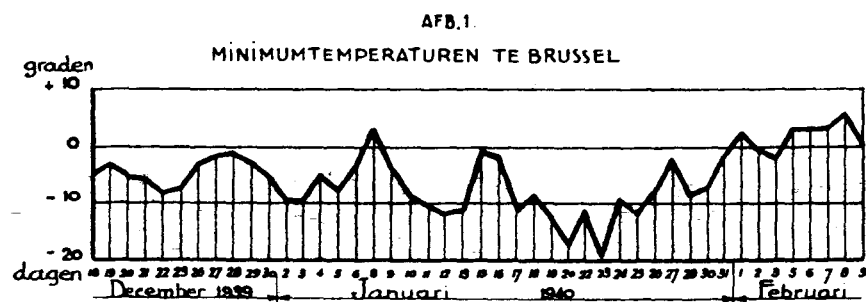
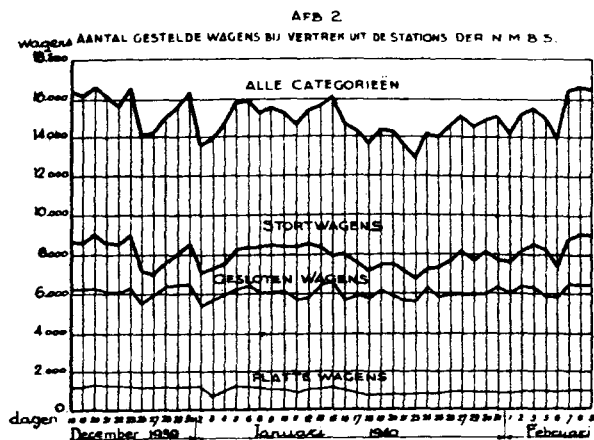


Diagram afb. 2 toont den omvang van de verzendingen.

Zooals men ziet, is de kromme van de temperaturen evenwijdig met die van de gestelde wagens.

Men zal ook opmerken dat geen enkele wagen ontbroken heeft tot 15 Januari.

Na dezen datum, dalen de cijfers van de gestelde wagens en ze bereiken hun laagste niveau op 23 Januari : op dit tijdstip wijst de thermometer -19° aan. Na 23 Januari is een geleidelijke heropflikkering waar te nemen, die

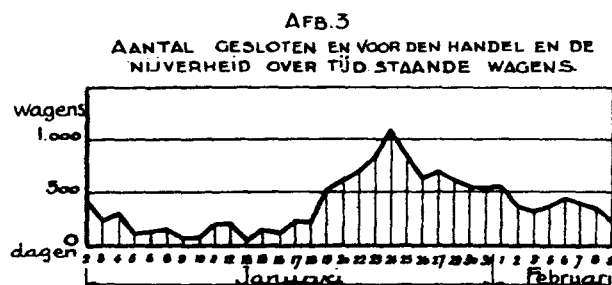


reeds in de eerste dagen van Februari tot een volkomen normalen toestand leidt.

Men kan zich afvragen of de inzinking van 16 Januari tot 1 Februari te wijten was aan wagentekort? Het antwoord op deze vraag zal uit de onderstaande overwegingen blijken.

Dit antwoord luidt bepaald ontkennend voor de platte wagens. Integendeel, in deze categorie van materieel werd zelfs een teveel geboekt. De oorzaak daarvan is het stilvallen van sommige bedrijven die in open lucht werken en die vooral dit slag van wagens gebruiken. Men liet trouwens de kans niet voorbijgaan om partij te trekken van de te over zijnde wagens : ze dienden om in zekere mate in de schaarschte van stortwagens te voorzien.

Enkele vertragingen hebben zich voorgedaan in het stellen van *gesloten wagens*. Maar deze vertragingen hadden minder de moeilijkheden van den spoorweg dan die van de cliënteel zelf als oorzaak. Inderdaad, zooals diagram afb. 3 aantoont, had het volstaan het aantal over tijd geloste wagens op zijn normaal niveau te houden om zoowat 200 wagens meer per dag te kunnen stellen. Door haar overredend optre-



den bij de cliënteel, bekwam de Maatschappij een snellere vrijmaking van haar gesloten materieel van 24 Januari af.

De daling van het aantal gestelde wagens kwam nog scherper uit voor de *stortwagens*.

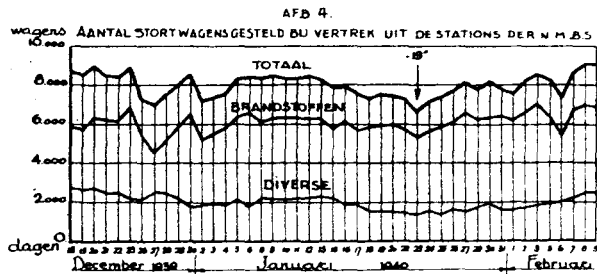


Diagram afb. 4 geeft, benevens de totale wagenstellingen, het aantal gestelde wagens voor brandstoffen en voor diverse zendingen.

Mag men zeggen dat er materieel te kort was voor de diverse zendingen, d.i. voor andere zendingen dan brandstoffen?

Laten wij dienaangaande noteeren dat de 1.500 voor die zendingen gestelde stortwagens bestaan uit :

- 55 % wagens geladen op de sporaansluitingen;
- 21 % wagens geladen in de havens;
- 9 % wagens geladen op de goederenparken;
- 13 % wagens geladen door de diensten van de Maatschappij;
- 2 % wagens geladen door het Leger.

Welnu, de meeste sporaansluitingen ontvangen meer stortwagens dan ze er laden. Ze kunnen dus zonder eenige moeite zich zelf bedienen.

De wagenstellingen in de havens en de goederenparken worden eveneens verzekerd door de wagens te nemen uit de plaatselijke beschikbare middelen die doorgaans grooter zijn dan de behoeften.

De noodige wagens voor de diensten van de Maatschappij en van het Leger werden, eindelijk, bij voorrang gesteld.

De inzinking in het verloop van de kromme der diverse zendingen stemt dus allereerst overeen met een vermindering van de behoeften of van de mogelijkheden der cliënteel.

Zoo komen wij tot het kolenvraagstuk, dat gansch bijzonder de bezorgdheid en de aandacht van het publiek heeft gaande gemaakt. Laten wij dus onderzoeken hoe de wagenstellingen voor deze goederen hebben geëvolueerd :

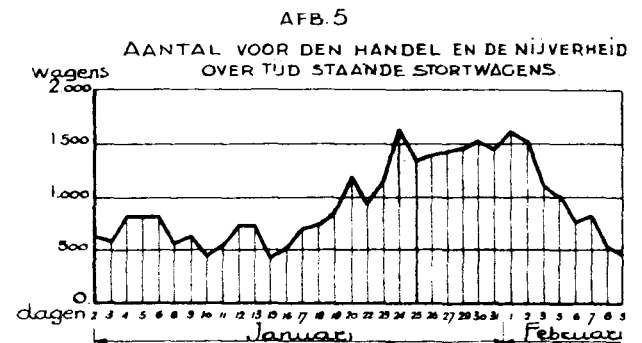
Wij merken vooreerst dat het aantal wagens,

bij den aanvang van Januari, schommelt om circa 6.200, dit is het peil van de hoogste wagenstellingen van 1939.

Van 15 Januari af, zien wij het verminderen zonder dat het echter beneden het gemiddeld peil van 5.800 wagens daalt. De dag met het laagste aantal gestelde wagens is 23 Januari, dag waarop de thermometer -19° aanwijst en waarop dit aantal tot 5.274 daalt; reeds den volgenden dag, echter, gaat het weer omhoog en het peil van het begin van het jaar wordt spoedig terug bereikt.

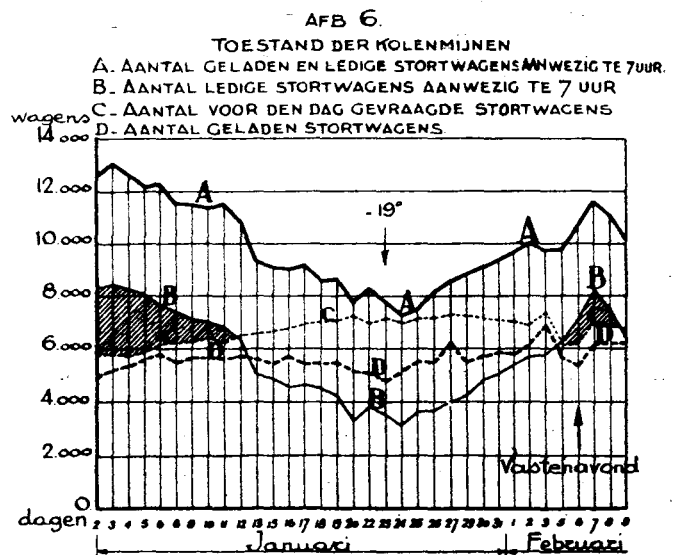
Het is onbetwistbaar dat, als gedurende het tijdperk begrepen tusschen 15 en 27 Januari het aantal ter beschikking gestelde wagens grooter was geweest, het aantal geladen wagens ook een hooger peil zou hebben bereikt.

Aan welke oorzaken moet het feit worden toegeschreven dat de kolenzendingen niet hooger konden worden opgevoerd?



Eerst en vooral, en zooals het diagram afb. 5 zulks aantoon, kon de Maatschappij door het aantal over tijd geloste wagens, niet meer beschikken over 1.500 stortwagens.

Een andere oorzaak ligt hierin dat sommige kolenvrijn voortgingen, op het stuk van

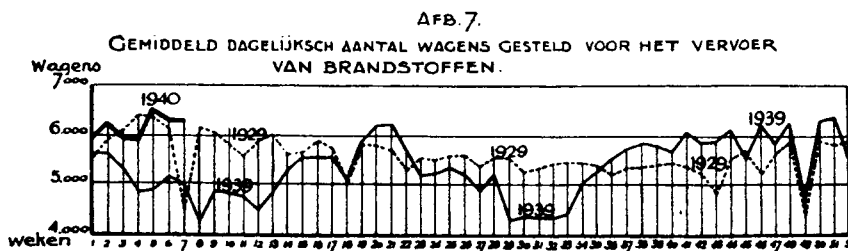


ladingstermijn, zich zelf faciliteiten te verleenen. Dit blijkt duidelijk uit het diagram afb. 6.

Het toont ons dat het aantal wagens, dat te 7 uur in al de kolenmijnen samen aanwezig was, op geen enkel tijdstip lager stond dan de vraag voor den beschouwd dag; dat het aantal te 7 uur aanwezige wagens op de slechtste dagen nog 164 % bedroeg van de gedurende den dag beladen terugbezorgde wagens, en, eindelijk, dat gedurende het tijdperk van 2 tot 11 Januari, wanneer toch het aantal te 7 uur aanwezige ledige wagens de vragen ruimschoots dekte, het aantal beladen terugbezorgde wagens beneden het gevraagde aantal bleef. Zulks schijnt aan te toonen dat de kolenmijnen vaak in de onmogelijkheid verkeerden al de wagens te laden die ze voorzien hadden.

Het diagram afb. 7 geeft een idee van den omvang van het aantal voor kolen gestelde wagens vergeleken met de jaren 1939 en 1929.

Men merkt dat het aantal gedurende de vijfde week van 1940 gestelde wagens 32 % hooger is dan dit van de overeenkomstige maand van 1939, en dat het in 1940 gestelde aantal, het hoogste peil van 1929 bereikt.

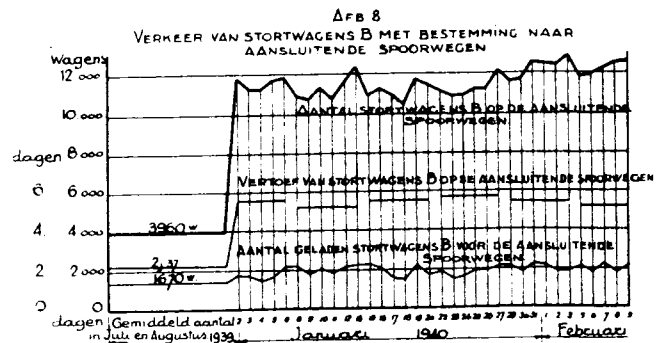


Laten wij terloops constateeren dat, gedurende de 7^{de} week van 1929, tijdens dewelke het ook hard heeft gevoren, het aantal voor kolen gestelde wagens daalde tot 4.639.

* * *

Niettegenstaande de moeilijkheden waarmee de Maatschappij te kampen heeft gehad, heeft ze het uitvoerverkeer te land in geen deele belemmerd.

Het diagram afb. 8 vermeldt de naar andere netten verzonden stortwagens, het gemiddeld vertoef van de wagens op deze netten en het aantal dagelijks daarop vertoevende wagens. Merken wij op dat 13.000 Belgische stortwagens in Januari op andere spoorwegen gebruikt werden, dan wanneer dit cijfer in Juli-Augustus slechts 4.000 bedroeg.



Voor 't overige is het gebruik van Belgische stortwagens door de vreemde netten, zooals diagram afb. 9 aantoont, geenszins afgenomen; niettegenstaande onze binnenlandsche moeilijkheden hebben deze netten kunnen voortgaan met een ruim gebruik te maken van de Belgische wagens die hun door de Maatschappij werden toegezonden ten behoeve van 's lands economie.

Wij kunnen nu besluiten.

Ondanks de werkelijke moeilijkheden waarmee de Nationale Maatschappij te kampen heeft gehad mag, zonder tegenspraak te duchten, worden beweerd dat het, in Januari 1940, niet aan

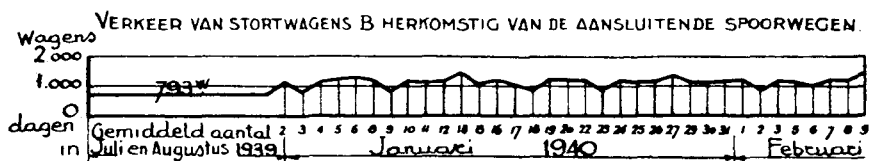
materieel heeft ontbroken, zomin voor het vervoer op platte wagens, als voor dit in gesloten wagens, en zelfs voor de diverse verzendingen in stortwagens.

Al had het voor de kolenverzendingen gestelde aantal stortwagens op sommige dagen iets hooger kunnen zijn, toch

blijft het een feit dat het aantal ter beschikking van nijverheid en handel gestelde wagens het hoogste gemiddeld cijfer overtreft dat in het verleden werd vastgesteld, zelfs zoo men tot het voorspoedig jaar 1929 teruggaat.

Dit resultaat is des te merkwaardiger daar de Maatschappij het vertrek der met Belgische producten beladen wagens naar het buitenland volstrekt niet heeft gehinderd en evenmin het wedergebruik van haar wagens door de vreemde netten heeft belemmerd, wat de Belgische nijverheid in staat heeft gesteld zich grondstoffen aan te schaffen die, anders, zouden ontbroken hebben.

Nu is het duidelijk dat, zoo de Maatschappij, voor het gebruik van haar wagens voor internationaal verkeer, beperkingen had opgelegd, ze het aantal op haar lijnen aanwezige wagens had



kunnen verhoogen en haar taak had kunnen vergemakkelijken. Een dergelijke politiek zou evenwel de belangen der gemeenschap niet hebben gediend.



A L L E R I E