



Aan de kop van al de reizigers- en goederentreinen die met duizenden ons net doorkruisen, plaatsen zich, elke dag, stipt en ritvaardig, de locomotief en het voor de sleepdienst nodige personeel. Hebt gij u al eens afgevraagd hoe dit geschiedt? Dit dagelijkse verschijnsel is, meer dan men het zou vermoeden, het gevolg van lange en uiterst zorgvuldige studies.

Het is de dienst 22 van de Directie van het Materieel en de Aankopen die belast is met het uitwerken van de dienstregeling der locomotieven (stoom-, elektrische en diesel-) en van het personeel dat die machines bedient. Hij stelt ook de beurtregeling op van de motorwagens en de motortreinen en van hun personeel.

625.28 (293)

DE BEURTREGELING VAN ONZE

Een noodmiddel

Onmiddellijk na de bevrijding was het niet meer mogelijk de volledige dienstregeling van de sleepdiensten oordeelkundig te organiseren, ingevolge de vernietiging van het materieel, de installaties en de kunstwerken en onder de druk van de militaire gebeurtenissen. Voor zekere treinen, vooral voor de militaire treinen, werden locomotieven zover mogelijk de lijn opgejaagd; zij keerden terug zoals de omstandigheden het toelieten.

De gevolgen lieten niet op zich wachten. Het personeel kende het verloop van zijn dienst niet meer van te voren; de meest elementaire regels betreffende de duur van de prestaties werden niet meer in acht genomen, en het leven van tal van machinisten en stokers werd dat van een soort spoorwegvagebonden. Op sommige plaatsen van het net was er een overvloed aan machines, terwijl ze elders ontbraken. Kortom, het was « een mooie warboel » ! Deze toestand kon natuurlijk niet blijven duren.

Daarom werd ook alles in het werk gesteld om, zo haast mogelijk, tot een normale gang van zaken terug te keren.

De keuze van het materieel

De beste organisatie bestaat erin — dat spreekt vanzelf — het grootste aantal treinen met zo weinig locomotieven mogelijk te slepen. Het komt erop aan het

« tractie »-kapitaal van de Maatschappij, dat verscheidene miljarden belooft, op zijn gunstigst te beheren. De met de studie belaste bediende overweegt de nodige en voldoende voorwaarden opdat elke trein (zowel voor reizigers als voor goederen) zou kunnen rijden zoals de dienstregelingsdocumenten het voorzien.

Voor de reizigerstreinen, moet men locomotieven kiezen rekening houdende met de te bereiken snelheid, de last van de treinen en het te doorlopen lijnprofiel. De Maatschappij beschikt over een gamma stoomlocomotieven voor reizigerstreinen met laag, gemiddeld en krachtig vermogen (van het type 16 tot het type 1, langs de typen 7, 12 en 64 om), over locomotieven voor gemengde dienst (typen 29, 40 en 97) en over diesel- en elektrische locomotieven.

Voor de goederentreinen heeft vooral, op enkele uitzonderingen na, de factor « vermogen » belang en gebruikt men doorgaans stoomlocomotieven van het type 26, 29, 40, 81 of 97, alsook diesel- of elektrische locomotieven.

« Als men 't moeilijke kan doen, gaat het makkelijke vanzelf », dat lijdt geen twijfel, maar wij moeten niet uit het oog verliezen dat de kostprijs zal verhogen indien wij middelen met een overdreven vermogen aanwenden. Voor klaarblijkelijke standardisatieredenen, poogt men evenwel het aantal locomotiefotypen, die zowel op het net als in elk depot gebruikt worden, tot een minimum te herleiden.

De beurtregeling

Laten wij nu nagaan hoe een « opsteller » van de beurtregelingen te werk gaat wanneer hij het probleem van de sleepdienst moet oplossen op een lijn of op een groep van lijnen.

Waarover beschikt hij als vertrekbasis? Enerzijds, het programma van de treinen die door de dienst van de Exploitatie nodig geacht worden; anderzijds, het effectief van de locomotieven waarover hij beschikt.

Zijn eerste taak bestaat erin het terrein te effenen en de treinen te verdelen in categorieën die elk de inschakeling van een aangepast locomotieftype vereisen.

Vertrekkend van een bepaalde plaats (dit is doorgaans het station dat door het depot bediend wordt), zoekt hij voor elke trein in « heenreis », een zogenaamde « evenwichtstrein » waarmee de locomotief en haar personeel in de kortste tijd naar hun depot kunnen terugkeren. De « evenwichtstrein » is dus die welke de locomotief kan slepen bij de terugkeer, na de eventueel vereiste bewerkingen uitgevoerd te hebben: keren, water nemen, enz...

Wij begrijpen hier dadelijk hoe belangrijk het is over locomotieven te kunnen beschikken die zowel reizigers- als goederentreinen kunnen slepen (dit is het geval met de stoomlocomotieven voor gemengde diensten, de diesels en de elektrische locomotieven).

LOCOMOTIEVEN

Het is, inderdaad, zonneklaar, dat de mogelijkheden om de locomotieven vlug opnieuw te benutten des te rijker zullen zijn naarmate het aantal te slepen treinen groter is.

De heen- en de terugreis vormen, zoals men gewoonlijk zegt, een « koppeling ».

Voor de treinen met lange rit, bepaalt men het uiterst te bereiken punt zodanig dat de dienstduur van het personeel, dat nodig is om de koppeling te verzekeren, de reglementaire tijdsruimte, waarin de voorafgaande en nakoemde bewerkingen begrepen zijn, niet zou overschrijden. Zo wordt, bijvoorbeeld, een ijzerertstrein uit Lorreinen en bestemd voor La Louvière, van Virton tot Ronet gesleept door een dieselloco van het depot van Latour, en van Ronet tot La Louvière door een stoomloco van Ronet; deze machines worden bij hun terugkeer benut voor het slepen van andere goederentreinen. Het personeel van Latour voert een prestatie uit van ongeveer 10 uur om de heen- en terugreis te verzekeren en mag dus niet verder rijden dan tot Ronet. Wat de bedienden van Ronet betreft, hun prestatie is normaal.

Het gebeurt vaak dat een heen- en terugrit geen volledige prestatie van het personeel rechtvaardigt; een vindingrijk opsteller legt er zich dan op toe verscheidene koppelingen te groeperen derwijze dat een dienst van normale duur samengesteld wordt.

De samenstelling van de diensten vormt dus de tweede stap van het werk.

De derde fase bestaat erin de koppelingen in samenhangend verband te verzamelen zodat, onder andere, de volgende voorwaarden vervuld zijn:

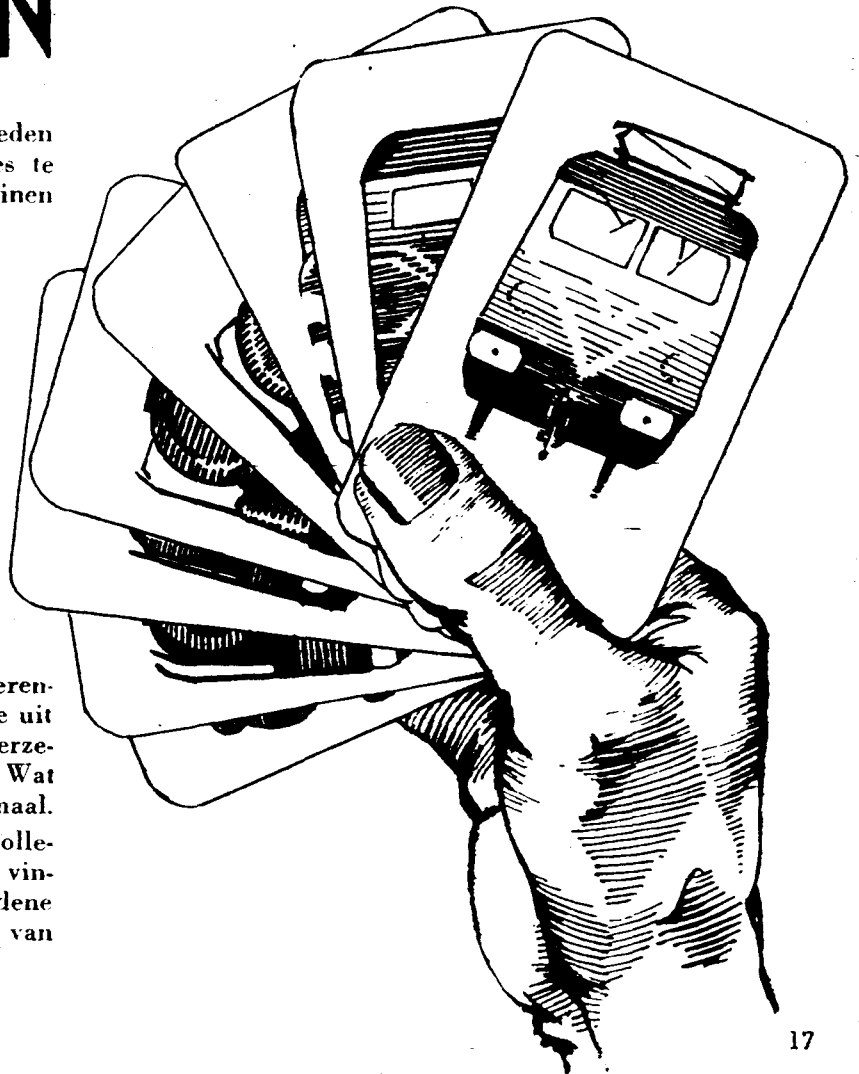
1. De diensten moeten doorlopend op elkaar volgen, zodat zij een « reeks » vormen; zij worden achtereenvolgens verzekerd door een zelfde locomotief binnen een tijdsbestek van enkele dagen;

Naargelang twee of drie diensten binnen de 24 uur verzekerd worden door een zelfde locomotief, spreekt men van een dubbele of driedubbele ploeg; het spreekt vanzelf dat de driedubbele het best de locomotief gebruikt en haar de hoogste gemiddelde dagelijkse rit doet bereiken.

2. De verschillende diensten van het personeel moeten op elkaar volgen met inachtneming van de wettelijke voorschriften;

Deze werden gecodificeerd en vormen de stof van het befaamde Algemeen Bevel 13 van 1929, dat het basisdocument is van de opsteller der beurtregelingen.

3. De diensten moeten elkaar zo opvolgen dat het mogelijk is de onontbeerlijke bewerkingen uit te voeren voor de goede instandhouding van de locomotief;





Vóór de tabel waarop de diensten van een reeks aangeduid zijn.

De periodiciteit van het mechanische onderhoud van de locomotief moet geëerbiedigd worden; de dag waarop zij hiertoe uit de dienst genomen wordt, valt doorgaans samen met de rustdag van het personeel dat haar bedient.

4. Onontbeerlijke « planton »- en « reserve »-diensten werden ingericht om het hoofd te kunnen bieden aan averijen aan de locomotieven, aan een eventueel uitvallen van het personeel en ook aan het slepen van niet voorziene treinen, die men facultatieve of speciale treinen noemt.

Wij kunnen onmogelijk, binnen het bestek van dit noodzakelijk korte overzicht, beschrijven hoe de verschillende diensten samengevoegd worden zodanig dat zij met die talrijke voorschriften verenigbaar zijn. Het gaat hier om een min of meer ingewikkelde puzzle, waarvan de oplossing erin bestaat op een *ritvaardige locomotief* een bevoegd personeel te plaatsen, zodanig dat dit laatste in orde is met de wettelijke voorschriften nadat het geheel mens-machine de kringloop van de diensten der reeks heeft gesloten. Geen enkele strakke werkmethode kan dit schepingswerk leiden; door een zeker aantal voorschriften, een lange ondervinding, een geheugen voor dienstregelingen en, tenslotte, een zekere intuïtie kunnen de beste resultaten bereikt worden na min of meer lange opzoekingen.

Indien wij even terugdenken aan de mathematische regels van de combinaties, dan kunnen wij gemakkelijk een beeld krijgen van het indrukwekkende aantal oplossingen dat, bijvoorbeeld, een verzameling van dertig diensten verdeeld over tien dagen ons biedt. Een groot aantal van deze oplossingen kunnen a priori verworpen worden; sommige zijn goed, andere, tenslotte, zijn de beste.

De organisatie van de dienst der tractiemachines is in 't geheel niet statisch, maar wel hoofdzakelijk dynamisch en altijd vatbaar voor verbetering. Tweemaal per jaar, telkens als de dienstregelingsdocumenten vernieuwd worden, wordt de beurtregeling omgewerkt, aangepast aan de nieuwe dienstregelingsperiode, uitgegeven en verdeeld onder de betrokken diensten. Ondertussen werd zij aangepast aan de onophoudelijke schommelingen van de trafiek.

Deze beurtregeling wordt toegepast door de depots die over voldoende locomotieven en personeel beschikken en die, buitendien, in samenwerking met de stations en de dispatchingdiensten, als opdracht hebben het hoofd te bieden aan de onvoorziene omstandigheden van de exploitatie.

Haar harmonische werking is de resultante van ieder krachtinspanningen.

J. VAN VOLDEN,
hoofdingenieur.



Een der ambtenaren die deel uitmaakt van de ploeg der « opstellers van de beurtregeling ».