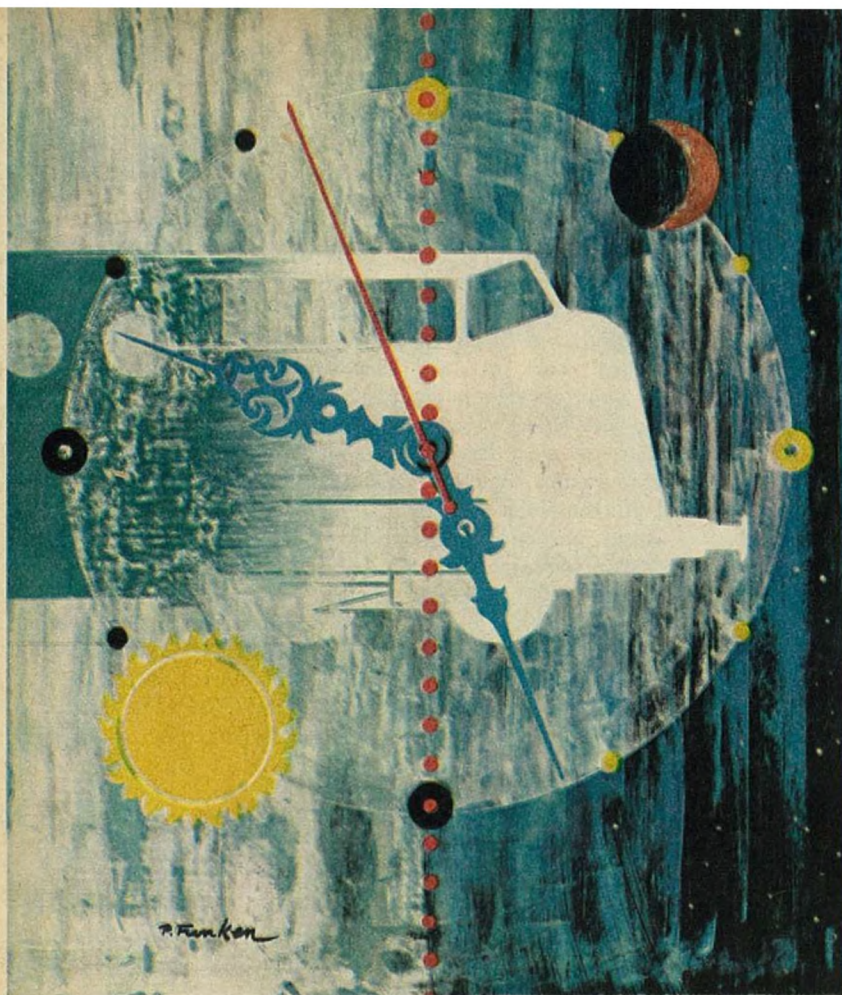


GESTUWD



REIZIGERSDIENST EN SPITSUREN

De reizigersdienst moet nauw aangepast zijn aan de openings- en sluitingsuren van nijverheids- en handelsinstellingen, van werven, van scholen, doch mag tevens de gewone reizigers niet verwaarlozen.

Het heeft maar weinig zin een lange afstandstrein na middernacht in een grote stad te laten aankomen, omdat de reizigers — al zijn zij misschien nog zo weinig talrijk — er toch maar een sterk beperkt stedelijk vervoer zullen aantreffen. Om dezelfde reden is een vertrek vóór vijf uur uit dezelfde steden maar zelden aanvaardbaar.

De treinen voor « zakenlieden » moeten er ten laatste omstreeks 13 u. 30 aankomen en er ten vroegste om 18 u. weer vertrekken. Verder, bepalen de uren, waarop de mensen gewoonlijk hun maaltijden nemen, inbegrijp de dienstregelingen : het is beter een trein om 19 uur dan om 20 u. 30 ter bestemming te brengen.

De organisatie van het economische leven en de grote mobiliteit van onze werknemers doen « spitsuren » ontstaan in het verkeer. Men constateert een toeloop van reizigers 's morgens tussen 6 u. 30 en 8 u. 30, 's avonds tussen 16 u. 30 en 18 u. 30 en, in mindere mate, tussen 12 en 14 uur. De overige uren van de dag hebben een veel kalmer reizigersverkeer.

Om de toevloed op de spitsuren te kunnen afvoeren, is men verplicht de treinen over een bepaalde, niet te lange tijdsruimte te spreiden. De gewone reizigers kunnen best uit de « werknemers-treinen » weggehouden worden door, na de spitsuren, enkele treinen voor hen in te leggen.

Op de spitsuren van het reizigersverkeer (en dit geldt ook voor een plotse stijging van de goederentrafiek), zal men eerder de samenstelling van de treinen tot het maximum opvoeren en krachtigere sleeptuigen gebruiken, dan bijkomende treinen inleggen. Deze extra-treinen zouden de moeilijkheden alleen maar doen toenemen en het regelmatige verloop van het verkeer in het gedrang brengen.

REIZIGERSTREINEN BIJ DE N.M.B.S.

- De reizigerstreinen zijn, volgens hun aard, ingedeeld in :
- *express-treinen*, die verbindingen onderhouden in internationale dienst met een minimum van stilstanden (genummerd van 1 tot 199) ;
 - *directe treinen*, die snelle verbindingen onderhouden tussen belangrijke centra in binnenverkeer (genummerd van 200 tot 1999) ;
 - *semi-directe treinen*, die belangrijke centra verbinden door in de aansluitingsstations te stoppen (genummerd van 2000 tot 3999) ; ze kunnen ook in sommige tussenstations stoppen en zijn soms « omnibus » op een gedeelte van hun parcours ;
 - *omnibustreinen* die alle stations van het traject bedienen, alsook de meeste of alle aanhorigheden en stopplaatsen (genummerd van 4000 tot 9999).

De absolute maximumsnelheid van de reizigerstreinen is op 140 km/u. bepaald.

Het nummer van sommige reizigerstreinen wordt vóór afgegaan door een of meer letters die de tractiewijze of de aard van het gebruikte materieel aanduiden :

E voor elektrische tractie, Z voor een diesellocomotief, TEE voor een trein in internationale dienst die enkel plaatsen van 1^e klasse omvat, M voor een motortrein met 1^e en 2^e klasse en pakwagenafdeling, TT voor een koppelbare motortrein met enkel plaatsen van 2^e klasse en pakwagenafdeling, TA voor een motortrein zonder pakwagenafdeling.

De even nummers zijn bij voorkeur bestemd voor de treinen die van noord naar zuid rijden ; de oneven voor de treinen in omgekeerde richting.

DOOR DE TIJD

Op de lijnen met een drukke reizigerscliënteel zal men de rijtuigen met grote capaciteit inleggen; de andere worden gereserveerd voor de secundaire lijnen. Wanneer het aantal en de samenstelling van de treinen aan de werkelijke behoeften aangepast zijn, is het steeds mogelijk het beschikbaar materieel oordeelkundig te gebruiken en werkt men tevens de snelle herbenutting ervan in de hand.

Terloops, dient vermeld dat de NMBS op de minder belangrijke lijnen, vooral op de lokale lijnen met onbelangrijk verkeer, de omnibustreinen voor het reizigersvervoer in grote mate door motortreinen vervangen heeft. Vaak werden die omnibustreinen zelfs geheel uitgeschakeld en moesten zij de plaats ruimen voor de meer soepele en zuinigere autobusdiensten. Die motortreinen zijn meestal semi-direct, terwijl autobussen de « omnibusdienst » onderhouden met een gepaste aansluiting op de semi-directe treinen in de knooppunten.

SNELLE AANSLUITINGEN EN KORTE WACHTTIJDEN

Om zijn bestemming te kunnen bereiken, is een reiziger vaak verplicht twee of meer treinen en autobussen te gebruiken. Het spreekt vanzelf dat hij de voorkeur geeft aan snelle aansluitingen. Op de spitsuren — dus in hoofdzaak voor de werknemers — is het van overwegend belang het oponthoud voor het overstappen tot het uiterste te beperken. De treinen moeten niet alleen onderling, maar ook met de buurtspoorwegen en de autobusdiensten gunstige aansluitingen tot stand brengen.

Het is, evenwel, niet mogelijk en ook niet noodzakelijk een dienstregeling uit te werken waarin alle vervoermiddelen zonder uitzondering met elkaar in aansluiting zouden zijn. Een grondige kennis van de behoeften is ook hier onontbeerlijk. Bevredigende « kettinaansluitingen » bekomen is een zware opgave wegens de ongelijke en vaak strijdige belangen van de samenlopende lijnen. De onderlinge afhankelijkheid van de treinen stelt ook niet zelden zeer netelige problemen.

De « aansluitingsknooppunten » vormen een goede oplossing, daar zij een voordelige combinatie van de dienstregelingen mogelijk maken. In dit geval, stoppen in een station van een hoofdlijn, ongeveer op hetzelfde uur, een paar rechtstreekse treinen uit beide richtingen. Al de reizigers van en voor de in het station samenlopende lijnen worden op deze lijnen aan- of afgevoerd met telkens één en dezelfde omnibustrein, waarvoor een forensendienstregeling werd ontworpen. Deze ideale oplossing biedt tal van technische en commerciële voordelen, doch zij is in de praktijk niet altijd uit te voeren wegens de wisselende omvang van de trafiek.

Een goede politiek van aansluitingen moet er steeds voor zorgen dat er, ten minste eenmaal 's morgens en 's avonds, een verkeersmogelijkheid bestaat naar of uit de verste punten van het net en dit in aansluiting op directe lange-afstandstreinen.

De voor een aansluiting vereiste tijd hangt af van het aantal overstappende reizigers en van de weg die zij moeten afleggen. Het is duidelijk dat die tijd het kortst zal zijn wanneer de twee aansluitende treinen tegenover elkaar op hetzelfde perron staan. Voor de normale aansluitingen wordt, in principe, een tijd van vijf minuten voorgeschreven. Een kortere duur dient geweerd te worden, inzonderheid met het oog op de neutralisatie van eventuele lichte vertragingen.

Er worden, trouwens, ook bijkomende « wachttijden » voorgeschreven voor het geval dat de aansluiting gevende trein niet op tijd is. Deze wachttijden zijn echte vertragingen die de machinist moet trachten in te lopen voor de trein het volgend aansluitingsstation bereikt. Het personeel van de beweging moet ook zijn steentje hiertoe bijdragen door de bewerkingen in de stations te versnellen.

In principe wachten de reizigerstreinen niet op de in vertraging zijnde aansluitende treinen. Toch moet de aansluiting verzekerd worden als de ingewachte trein het station binnenrijdt of zich in de laatste bloksectie bevindt op het ogenblik dat de aansluitende trein normaal zou moeten vertrekken (1).

Het is duidelijk dat niet alle treinen op hun aansluitingen kunnen wachten. Zo'n werkwijze zou onvermijdelijk een ketting van vertragingen veroorzaken wanneer een aantal treinen elkaar van blok tot blok opvolgen. De wachttijd is ook niet nodig wanneer een trein met een zelfde dienstregeling op een geringe afstand volgt. Alles dient evenwel in het werk gesteld te worden om de vertraging van de aansluitende trein tot een minimum te beperken. Daartoe wordt er aanbevolen de in vertraging zijnde trein te ontvangen op een spoor langs hetzelfde perron als dat waarop de aansluitende trein staat.

Vaste regels kunnen moeilijk bepaald worden voor de aansluitingen: men dient rekening te houden met de belangen van de reizigers en met de onontbeerlijke regelmatigheid van de treindienst, factoren die zelf verschillen volgens de streek, het uur en de omstandigheden (2).

Vervangingsautobussen wachten bij vertraging, in algemene regel, vijf minuten op hun aansluitingen. Hun vertrek mag evenwel langer uitgesteld worden, telkens als men met zekerheid weet dat de vertraagde trein weldra zal aankomen.

EEN GECADANCEERDE DIENSTREGELING

Men streeft ernaar de belangrijke reizigersstations van de hoofdlijnen de ganse dag door, altijd met regelmatige tussenpozen te laten bedienen, op een afgerond uur (bv. om 6 u. 42, 7 u. 42, 8 u. 42, enz.).

De « cadans » krijgt, volgens de omvang van de cliënteel een periodiek ritme van een half uur, een uur of twee uur. De dienst-

(1) Behalve in de in het Boek van de Treindienst — Deel 1 — vermelde gevallen.

(2) Met het oog op een eenvormige en juiste interpretatie bestaat er een « lijst der speciale wachttijden » per station.



De reizigersdienst moet nauw aangepast zijn aan de openings- en sluitingsuren van nijverheids- en handelsinstellingen...

regelingen op de secundaire lijnen worden, in de mate van het mogelijke, op dit ritme afgestemd.

Een rationele en zuinige cadancering veronderstelt een minimum openthoud van de locomotieven, de krachtvoertuigen, de stellen en het personeel, in de eindstations. Zij biedt de reiziger een groot gemak : zij bespaart hem namelijk een geheugengymnastiek doordat zij hem in staat stelt de vertrekuren van de treinen over een gehele dag te onthouden.

VARIATIES OP DE GOEDERENDIENST

De dienstregelingen van de goederentreinen houden vanzelfsprekend rekening met de te verzekeren aansluitingen in de vertakings- of bestemmingsstations. Om een bevredigende rotatie van de wagens te bekomen, moet de tijd voor de rangeringen en voor het eventuele laden of lossen, aldaar tot een minimum herleid worden.

GOEDERENTREINEN BIJ DE N.M.B.S.

De goederentreinen worden ingedeeld in :

- *ijlgoedtreinen (G.V.)*, die bestemd zijn voor het vervoer van dringende zendingen, zoals postzakken en postcolli's, expreszendingen en ijlgoedzendingen, levende dieren en stukgoed ;
- *bestelgoedtreinen*, die bij voorrang dienen voor het vervoer van stukgoed tussen wegcentrums ;
- *gewone goederentreinen* (omvattende : directe treinen, semi-directe treinen, omnibustreinen, lokaaltreinen), die wagens moeten opnemen of afzetten in de stations waar daartoe een openthoud is voorzien ;
- *diensttreinen* (bv. materieeltreinen, proeftreinen, hulp-treinen, werkplaatstreinen, treinen voor onkruidverdelging, werktreinen, enz...) ;
- *militaire goederentreinen*.

De maximumsnelheid van de goederentreinen is, in algemene regel, vastgesteld :

- op 60 km/u. voor de treinen met normale rit ;
- op 70 km/u. voor de treinen met versnelde rit ;
- op 100 km/u. voor de ijlgoedtreinen naargelang van hun categorie.

De goederentreinen hebben een nummer van vijf cijfers (1) dat volgens een gegeven codificatie wordt bepaald en waarmee men ze kan identificeren. De eerste twee cijfers wijzen respectievelijk de groep van vertrek en de groep van aankomst aan, het derde cijfer kenmerkt de categorie, het vierde en vijfde cijfer vormen het volgnummer in de categorie van de trein. Het tweede nummer van de lokaaltreinen is steeds een nul. De nummers van de diensttreinen hebben een 7 of een 8 als derde cijfer en worden gevolgd door de vermelding (M.A.), (V) of (E.S.), naargelang zij voor een van die diensten worden ingelegd.

Worden de goederentreinen door een elektrische locomotief of een diesellocomotief gesleept, dan staat vóór hun nummer de letter E resp. Z.

(1) Behalve de T.E.E.M. (zie verder).

Het goederenvervoer moet zich plooiën naar de commerciële eisen van de cliënteel. Het is van essentieel belang dat de verzenders vooraf het uur kennen waarop hun zendingen zullen vertrekken en dat de geadresseerden van te voren schikkingen kunnen treffen om, dadelijk na de aankomst, over hun goederen te beschikken.

De organisatie van het economische leven doet haar invloed ook gelden op de situering van de rit der goederentreinen in de loop van de dag. Industriëlen en handelaars ontvangen hun goederen liefst tijdens de eerste uren van de arbeidsdag, omdat zij ze dan het gemakkelijkst in het productie- of verkoopproces kunnen inschakelen. Zij verlangen tevens dat hun producten en waren, op het einde van de werkprestaties, dadelijk kunnen worden afgevoerd.

Groenten, fruit, bloemen, vlees en vis, die op vroege markten of veilingen in het groot verhandeld worden, moeten tijdens de eerste uren van de dag ter bestemming zijn. Deze goederen zijn echter aan bederf onderhevig. Om hun versheid in de hand te werken, worden de bloemen, het fruit en de groenten zeer laat geoogst, worden het vlees en de vis slechts op het laatste nippertje uit de koelinstallaties gehaald. Bovendien, moeten al die goederen vóór hun vervoer degelijk en speciaal verpakt worden. Zodra zij in de stations aangeboden worden, moet een onmiddellijk en snel vervoer mogelijk zijn, met het geschikste materieel (bv. koelwagens).

Dit alles verklaart waarom de meeste goederentreinen 's nachts rijden, wat eigenlijk een zeer gelukkige noodzakelijkheid is, want zo kunnen zij, door hun tragere rit, maar weinig of geen reizigers-treinen hinderen.

De dienstregelingen der goederentreinen hebben, verder, nog af te rekenen met de belangrijke verkeersstromen van grondstoffen (ijzererts, kalksteen, zand, grint, enz.) van brandstoffen (kolen, cokes, petroleum, stookolie, benzine, enz.) en van seizoengoederen (suikerbiet, vlas, eerste groenten en fruit, reisdruiven, enz.). Voor deze trafieken dienen meestal volledige en rechtstreekse treinen ingelegd.

Het vervoer van grondstoffen en van afgewerkte producten, van de voortbrengers naar de verbruikers, vormt een onmisbare schakel in het productie- en consumptieproces. De polsslag van het economische leven volgt het ritme van het verkeersapparaat. Een oordeelkundige en doelbewuste organisatie van de dienstregelingen der goederentreinen kan op dit ritme een enorme stuwkracht uitoefenen.

ZUINIGE KOSTPRIJS

Het geld, de ziel van de handel, is ook de zenuw van de spoorwegen.

De vraag is dus hoe men, met zo weinig mogelijk uitgaven, de treindienst aan de eisen van de cliënteel kan aanpassen en de veiligheid van de reizigers waarborgen.

In de treindienst is een improvisatie nooit lonend. Het valt veel zuiniger uit vaste dienstregelingen op te stellen en erover te waken dat ze met beperkte middelen (personeel, materieel, grondstoffen, enz.) verwezenlijkt worden.

Die manier van werken alleen maakt het mogelijk o.a. het vermogen te bepalen van de machines die nodig en voldoende zijn om de voorziene last te slepen,

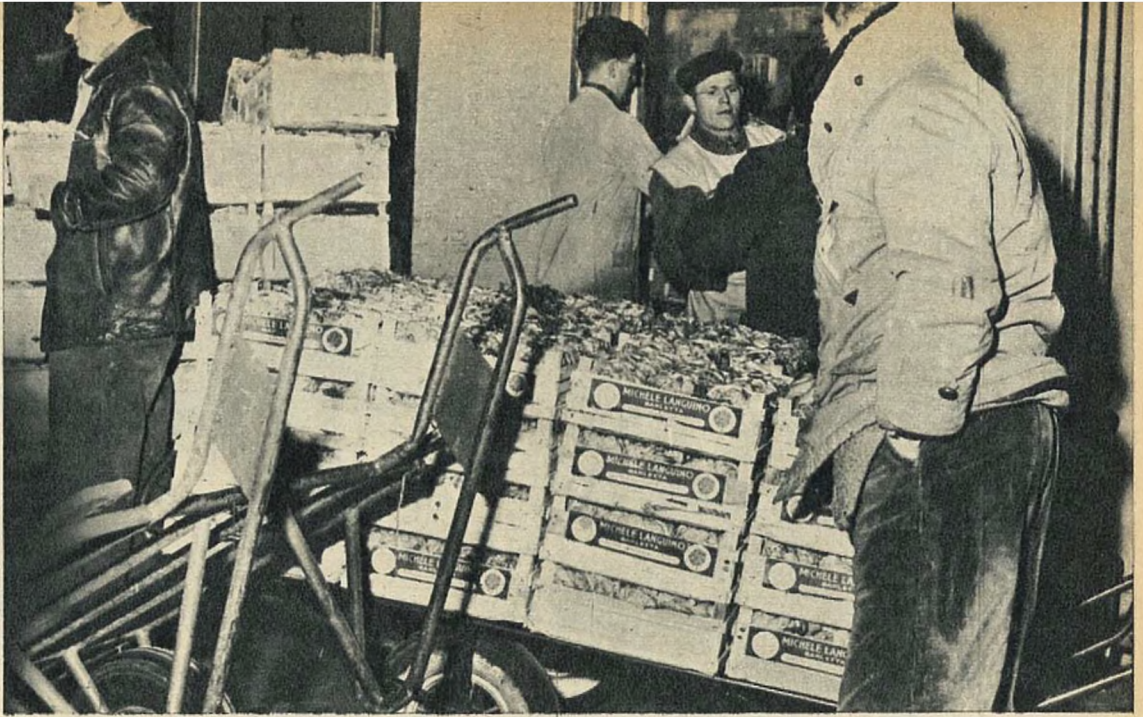
De prestaties van het personeel en van het materieel moeten zodanig berekend worden dat er een minimum aan verloren tijd in voorkomt. De « dienststilstanden » voor water- of brandstofvoorzieningen, verandering of kering van locomotief, aflossen of uitslapen van personeel, schouwingen, lopend onderhoud, enz..., dienen tot het uiterste beperkt te blijven.

De dienstregelingen moeten, bovendien, derwijze opgesteld zijn dat het « zittend » personeel in de stations en onderweg slechts zo weinig en zo kortstondig mogelijk hoeft tussenbeide te komen. In de moderne wereld zijn het immers vooral de personeelsuitgaven die de kostprijzen hevig de hoogte instuwen.

Een andere dwingende betrachting, die immer dient voor ogen gehouden, is het inkorten van de duur der treinritten. In dit verband, zal liever de rit van een trein met volle lading versneld worden, dan die van een slecht benutte trein.

Wil men de rittijden verminderen, dan is het tevens onontbeerlijk de reizigers, die zich over lange afstanden verplaatsen, met directe treinen te vervoeren. Omnibustreinen voor reizigers mogen nooit over te lange afstanden rijden. Zulke treinen worden maar slecht benut en zijn vaak een oorzaak van vertragingen. Zij worden best vervangen door twee of drie afzonderlijke omnibustreinen met beperkte samenstelling, die over bepaalde baanvakken van de lange lijn rijden en aansluiting geven op directe treinen. Motorrijtuigen met of zonder aanhangwagens kunnen hier een praktische oplossing bieden.

Daar het, overigens, geen zin heeft in een zelfde station twee snel op elkaar volgende stilstanden te voorzien, die de rittijden zouden verhogen en het energieverbruik doen stijgen, kan men, bij druk verkeer, de stopplaatsen van de omnibustreinen alternatief laten afwisselen.



Groenten, fruit, bloemen..., die op vroege markten of veilingen in het groot verhandeld worden, moeten tijdens de eerste uren van de dag ter bestemming zijn.

Maar, moet men dan de rittijden enkel en alleen inkorten door de snelheid op te drijven? Absoluut niet, want zulks zou een nutteloze stijging van de exploitatiekosten tot gevolg hebben. Wij kunnen ook het aantal stilstanden ofwel de last verminderen.

Het probleem van de stilstanden maken wij even duidelijk met een fictief voorbeeld.

Laten wij veronderstellen dat er zich, in een half uur tijd, voor het traject Landstad-Grootdorp (30 km), 3.000 reizigers aanbieden; zij stappen op te Landstad en in de tussenstations. Wij kunnen dan drie omnibustreinen met een ritduur van 40 minuten elk, inleggen om telkens duizend reizigers af te voeren. Deze simplistische oplossing houdt evenwel geen rekening met de werkelijke behoeften. Indien wij het verkeer vooraf analyseren, komen wij tot de bevinding dat de cliënteel kan worden vervoerd in 20 minuten met een directe trein Landstad-Grootdorp, in 26 minuten met een semi-directe trein die in enkele belangrijke stations stopt en in 40 minuten met een omnibustrein. Tal van reizigers zullen, samen met de spoorweg, door deze oplossing een tijdwinst boeken en de samenstelling van de treinen kan aan de werkelijke behoeften worden aangepast.

Is de samenstelling van de treinen steeds nauw berekend op de omvang van de trafiek, dan worden nutteloze tractiekosten uitgespaard. De vermindering van de last is, evenwel, vaak een kostbare oplossing, omdat zij maar een zwakke invloed heeft op de verhoging van de gemiddelde snelheid. Zij leidt in laatste instantie onvermijdelijk tot het inleggen van een groter aantal treinen, waardoor tevens, op de druk bereden lijnen, snel het verzadigingspunt wordt bereikt. Een grondig wikkelen en wegen van de voor- en nadelen is hier dus geboden. Men zal steeds stelselmatig, d. i. ordelijk en samenhangend, dienen te werk te gaan.

Is het wel nodig dat wij, ten slotte, de aandacht vestigen op de lawine van bijkomende en onnutte kosten die de vertragingen immer veroorzaken? Zij ontredde de dienst en ontstemmen de cliënteel. Daarom dient alles in het werk gesteld te worden om ze te voorkomen en om, eventueel, hun nadelige gevolgen door een gepast ingrijpen zo volledig en zo snel mogelijk uit te schakelen.

STABILITEIT, COMFORT EN SOCIALE PROBLEMEN.

Het is onbegonnen werk dienstregelingen te willen opstellen die aan elke klant algehele voldoening schenken. Men zal dus de grootste gemene deler van alle eisen en verlangens trachten te vinden en daarop de organisatie van de dienst uitbouwen.

Tijdens zijn geldigheidsduur is het immer aangewezen de dienst zo weinig mogelijk te wijzigen, wil men verwarring en wanorde voorkomen. Aan een verzoek tot wijziging dat uitgaat van een groot aantal klanten, zal men natuurlijk een vlug en gunstig gevolg trachten te geven. Maar, vragen van enkelingen of van kleinere groepen worden best gezamenlijk onderzocht ter gelegenheid van de gewone herziening die de publikatie van de dienstregelingen voorafgaat.

De stabiliteit van de dienstregelingen moet spreekwoordelijk zijn. Aan een organisatie die de klant aanvaardt en in zijn gewoonten opneemt, mag, in principe, niet getornd worden. Nu de dienstregelingen nog slechts eenmaal per jaar, tegen het einde van de maand mei, opnieuw gepubliceerd worden, moet men hun duurzaamheid tot het uiterste nastreven en in ere houden.

De klant vraagt echter niet alleen een voldoende aantal stabiele verbindingen. Hij wenst ook een comfortabele zitplaats in de treinen; hij wil ongedeerd ter bestemming komen; hij eist dat zijn goederen onbeschadigd afgeleverd worden. Het materieel en het verloop van de treinrit moeten op deze gewettigde desiderata afgestemd zijn.

De uitschakeling van de vertragingen voorkomt, hoevendien, de wreveligheid en de ongerustheid van de klanten.

Het sociale probleem ten slotte nog verder aansnijdend, wijzen wij erop dat, voor het spoorwegpersoneel, ook dient rekening gehouden met de verplichtingen die uit de sociale wetgeving op de arbeidsduur voortvloeien.

Maar hier komt het probleem van de beurtregelingen om het hoekje kijken...

(Wordt voortgezet.)

K. VANOOTECHEM.