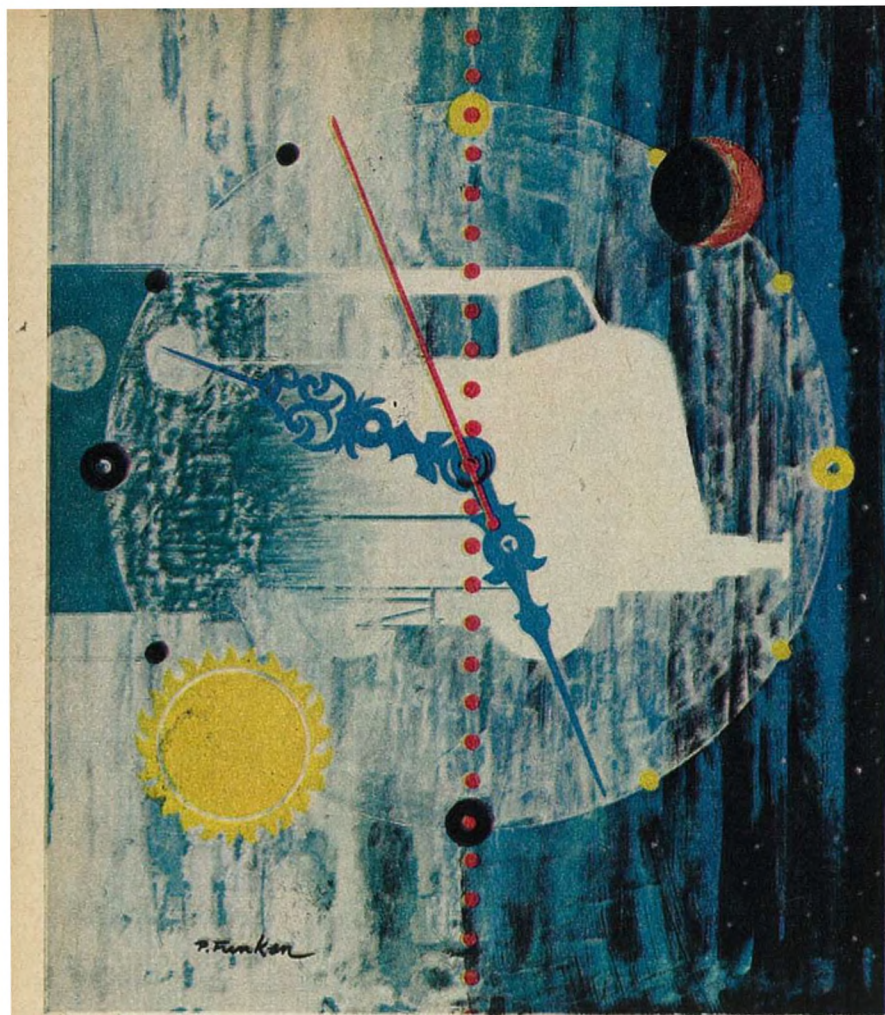


GESTUWD



En nu gaan wij de internationale goederentreinen wat meer in het bijzonder beschouwen.

Het wederzijds gebruik, in internationaal verkeer, van wagens, van laadgerei en van containers, wordt geregeld door het in 1921 opgerichte R.I.V. (Regolamento Internazionale Veicoli of Internationaal Reglement voor Voertuigen) dat wij de « Internationale Unie der Wagens » kunnen noemen.

In het kader van deze Unie hebben de Westeuropese spoorwegadministraties in 1953 de EUROP-overeenkomst gesloten voor het gemeenschappelijk gebruik van een gedeelte van hun goederenwagens (« wagenpool »), dit ten einde de ledige ritten in internationaal verkeer te verminderen, het rendement der wagens te doen toenemen en, bijgevolg, de investeringen te verlagen. Het EUROP-park omvatte, op 15-2-1965, niet minder dan 88.460 gesloten wagens en 134.705 bakwagens, waarvan België er respectievelijk ongeveer 7.200 en 13.000 leverde.

De tolformaliteiten hinderen het internationale goederenverkeer nog veel meer dan de reizigerstreinen. Talrijke « tolhekken » verplichten de wagens, soms gedurende verscheidene dagen, tot een onvruchtbare stilstand in de grensstations.

Voor een soepel en regelmatig ruilverkeer, is het nochtans onontbeerlijk op de voornaamste relaties een aantal goederentreinen te laten rijden, die met elkaar in aansluiting zijn en waarop de trafikstromen kunnen worden gekanaliseerd. Een internationale conferentie voor goederenverkeer, beter bekend onder de naam van

L.I.M.-conferentie (1), waarvan meer dan twintig spoorwegadministraties lid zijn, houdt zich daarmee bezig. De eerste LIM-conferentie werd gehouden in 1928.

Zij organiseert de grote internationale verbindingen met goederentreinen, voor de doorzending van de wagens en het stukgoed in internationaal verkeer, inzonderheid bij het overschrijden van de grenzen. Bovendien, wil zij de deelnemende administraties in staat stellen de resultaten van de proefnemingen op het gebied van de goederendienst onderling uit te wisselen. Zij vergadert éénmaal per jaar, om de principekwesties te behandelen, de grondslagen vast te leggen voor de nieuwe of te wijzigen verbindingen, alsook om de doorzendingen en dienstregelingen af te werken die uit de getroffen beslissingen voortvloeien (2).

Als verweermiddel tegen de concurrentie van het wegvervoer, dat hoe langer hoe meer toeneemt op internationaal gebied, ingevolge het immer stijgende ruilverkeer der Europese landen, werd in augustus 1960, een speciale groepering, de « Trans-Europ-Express-Marchandises » (T.E.E.M.) gesticht.

Zij wordt voorgezeten door de Zwitserse Bondsspoorwegen en heeft tot doel een bijzonder snel vervoer te ontwerpen dat in het kader van de door de LIM-conferentie vastgestelde dienstregelingen

(1) L.I.M. = Livret international marchandises of Treinboek van internationale goederentreinen.

(2) Vóór 1965 vergaderde zij tweemaal per jaar : in de lente en in de herfst.

DOOR DE TIJD

wordt ingeschakeld en moet dienen om de voornaamste produktie- en verbruikscentrums van Europa met elkaar te verbinden.

De goederen die snel moeten worden vervoerd, zoals aan bederf onderhevige waren (fruit, groenten, enz.), levende dieren, bier en wijn, worden met de TEEM-treinen verzonden. Zware goederen, zoals kolen, schroot, gesteenten, worden er nooit in opgenomen.

Deze TEEM-treinen, die, over de langst mogelijke afstanden, verbindingen onderhouden op het net van het internationale goederenverkeer, moeten aan strenge voorwaarden voldoen. Hun commerciële minimumsnelheid van het vertrek- tot het eindstation moet, met inbegrip van het oponthoud onderweg, in principe een gemiddelde van 45 km/u. bereiken. Voor zover dit mogelijk is op de beschouwde trajecten, moet hun rit verlopen met een uursnelheid begrepen tussen 85 en 100 km/u. De TEEM-treinen mogen alleen S- of SS-wagens (1) bevatten; die wagens zijn met het doorgaand «reizigers»-remstelsel uitgerust. De last van de TEEM-treinen is beperkt tot 1000 ton, verdeeld over ten hoogste 100 assen.

Bij alle administraties genieten de TEEM-treinen een absolute voorrang en wordt een bijzonder toezicht gehouden op hun rit. Daarom dragen zij, buiten het nummer van het net waarop zij rijden, nog een speciaal nummer dat over hun volledige rit onveranderd blijft.

Ingevolge akkoorden met de douanediensden, worden deze treinen, in principe, niet langer dan twee uur opgehouden, in de grensstations. Alle goederen waarvoor onderweg een langdurig oponthoud te vrezen is, bijvoorbeeld, voor het vervullen van tolformaliteiten, vernieuwen van ijs, bezoek van veearts of plantenziektkundige, of voor een herverzending, worden niet met TEEM-treinen vervoerd.

Om een klein idee te geven van de snelheid waarmee deze nieuwe organisatie de goederen door heel Europa, zelfs doorheen het «ijzeren gordijn» vervoert, kozen wij, uit de meer

(1) S en SS zijn internationaal aangenomen merken voor wagens die respectievelijk tegen 100 en 120 km/u. kunnen rijden.

dan tachtig thans bestaande relaties, enkele die voor België een heel bijzonder belang hebben.

De TEEM 110 voert de wagens van Rotterdam-Zuid, met aansluitingen te Antwerpen en Schaarbeek, naar Paris-la-Chapelle, d.i. over 470 km., in 12 uur. Van Marseille-Maritime, over Avignon en Parijs, naar Brussel-Thurn en Taxis, d.i. 1.195 km. zet de TEEM 111 slechts 26 uur.

De TEEM 115 verbindt Sagunto in Spanje, over Hendaye, Parijs, Schaarbeek en Antwerpen, met Rotterdam RMO (1), d.i. 1.969 km., in 56 uur. Uit Bologna in Italië, bereikt de TEEM 201, over Chiasso, Bazel, Thionville en Schaarbeek, onze haven van Zeebrugge (aansluiting voor Groot-Brittannië) in slechts 30 uur na een rit van 1.325 km. Tussen dezelfde eindpunten, doch over Chiasso, Bazel, Aachen en Montzen, d.i. over een afstand van 1.506 km., zet de TEEM 301 ongeveer een zelfde tijd. TEEM 305 legt dezelfde afstand af in 28 uur wegens een korter oponthoud aan de grenzen. De goederen van onze haven van Antwerpen komen, over Stockem, Bettembourg en Thionville, te Bazel aan (aansluiting voor Italië over Chiasso) met TEEM 202, na een rit van 12 uur over een afstand van 646 km. TEEM 300 rijdt van Antwerpen, over Montzen en Keulen, naar Bazel (aansluitingen voor Oost-Europa, de Balkanlanden en Italië) in 17 uur over een afstand van 767 km.

Het spreekt vanzelf dat al die treinen, zowel op hun eindpunten als onderweg, aansluitingen uit en voor alle richtingen verzekeren.

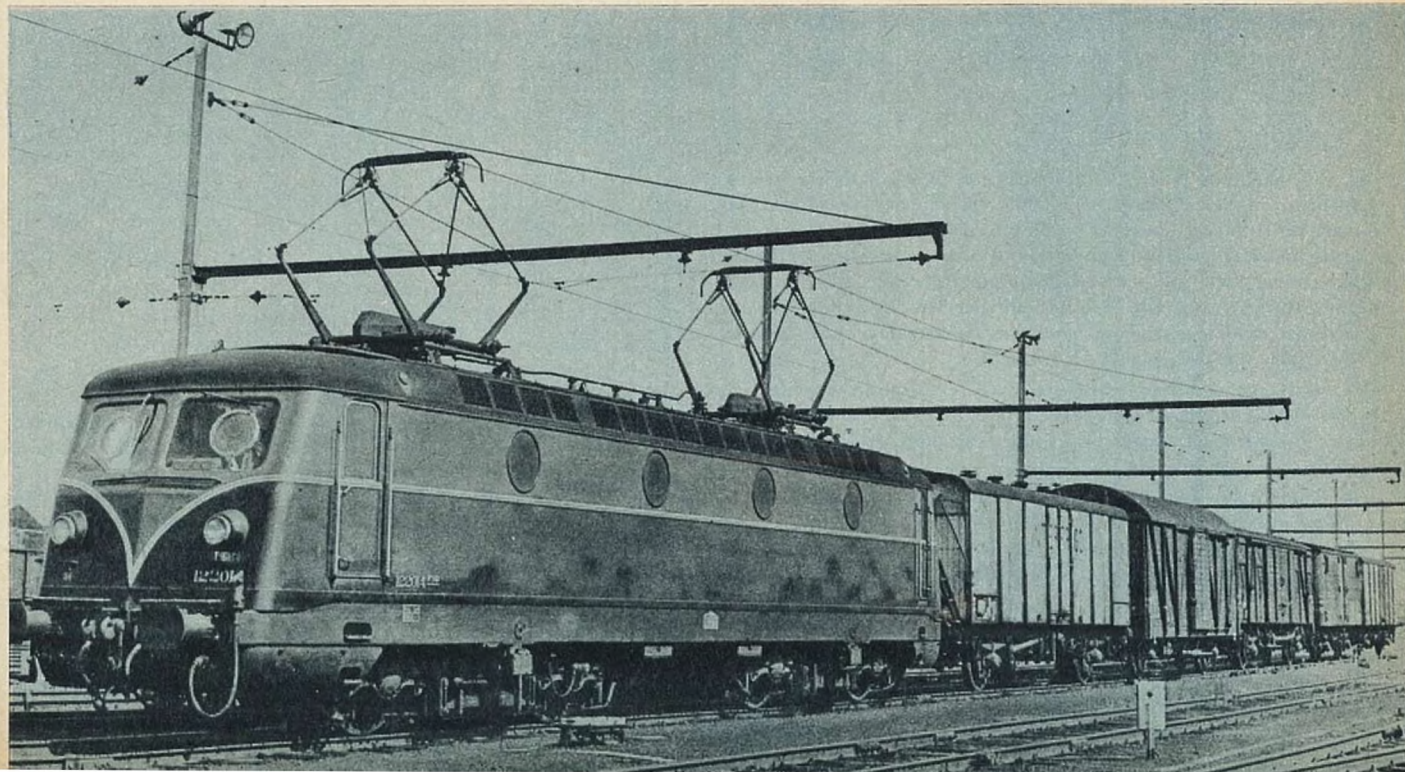
Ter illustratie hiervan kozen wij twee treffende voorbeelden. Het eerste handelt over TEEM-treinen die onderling aansluitingen garanderen.

De TEEM 642, die op het 7^e uur (2) van dag A uit Wenen met wagens voor o.a. Groot-Brittannië vertrekt, brengt die wagens op het 17^e uur te Nürnberg aan, waar zij verder reizen op het 23^e uur

(1) RMO = Rechter-Maas-Oever.

(2) In het LIM-treinboek worden alleen maar de ronde cijfers van de uren opgenomen; minuten of seconden komen er niet in voor.

Met TEEM-treinen, die bij alle administraties een absolute voorrang genieten, worden goederen verzonden waarvoor een snel vervoer is vereist.



met TEEM 351. Met deze bereiken zij Keulen op het 6^e uur van dag B en vertrekken er op het 7^e uur met TEEM 305. Hiermee komen zij op het 13^e uur te Zeebrugge aan waar zij met de ferryboot van het 15^e uur afvaren. Zij zijn dan op het 22^e uur te Harwich.

Het tweede voorbeeld heeft betrekking op TEEM-treinen die aansluitingen opnemen van gewone snelrijdende treinen of omgekeerd. Wagens voor Hongarije die, op het 22^e uur van dag A, met trein 14.310 uit Brussel (T.T.) vertrekken, komen op het 2^e uur van dag B te Montzen toe. Daar gaan zij, op het 6^e uur over op TEEM 300. Zij bereiken Keulen op het 8^e uur en reizen verder, op het 12^e uur, met TEEM 342 die hen, op het 7^e uur van dag C, te Salzburg brengt. Op het 13^e uur rijden zij weer verder met trein 2268 en zijn te Wenen op het 15^e uur. Nu nog trein G 54, op het 17^e uur, om te Budapest op het 20^e uur aan te komen.

Laten wij er thans nog even op wijzen dat, om het rechtstreeks vervoer uit Spanje (grotere spoorbreedte van het net : 1,676 m) of naar Groot-Brittannië (kleiner laadprofiel) mogelijk te maken, bijzondere maatregelen moesten worden getroffen.

Voor Groot-Brittannië werden wagens met kleinere afmetingen gebouwd, de zogenaamde « Ferry-Boatwagens ».

De wagens uit Spanje zijn derwijze gebouwd dat hun assen kunnen vervangen worden door een stel dat geschikt is om op een spoor van normale breedte (1,435 m) te rijden. Deze bewerkingen geschieden te Cerbère of Hendaye (Franse grensstations met Spanje). De wagens worden beheerd door de firma Transfesa, die een groot deel van de Spaanse uitvoer voor haar rekening neemt. Zij worden dan ook « Transfesawagens » genoemd.

Uit dit alles blijkt ten volle dat de spoormannen niets onverlet laten om de degelijkste en snelste vervoermogelijkheden ter beschikking van hun klanten te stellen.

Ter intentie van haar leden, geeft de LIM-conferentie het LIM-treinboek voor het goederenverkeer uit, dat in zijn ruim negenhonderd bladzijden schier evenveel uurtabellen met dienstregelingen omvat. Een driehonderdtal hiervan interesseren België bij in-, uit- en doorvoer.

Voor hun cliënteel geven de meeste spoorwegadministraties een beperkt LIM-boek uit, waarin de verzenders de gunstigste vervoerplannen voor wagenladingen (in- en uitvoer) over de voornaamste Europese verkeerslijnen kunnen terugvinden.

De organisatie van de TEEM-treinen is, natuurlijk, in het LIM-treinboek opgenomen, maar verschijnt tevens in een afzonderlijk TEEM-treinboek.

Beide boeken zijn echte reisgidsen voor goederenwagens.

Deze beschouwing brengt ons opnieuw bij de reizigers en hun befaamde reisgids.

DE REISGIDS EEN ONMISBARE GEZEL

Als documentatie voor het treinverkeer, beschikken de spoormannen, in de eerste plaats, over het Boek van de Treindienst dat tal van inlichtingen verstrekt : dienstregelingen, opgave van de treinen, lijsten en inlichtingen voor het uitwerken van de dienstregelingen en voor het uitvoeren van de treindienst. Zij kunnen ook de grafieken van de dienstregelingen inkijken, de lijst der wachttijden raadplegen en de tabel van de kruisingen der treinen op de lijnen met enkelspoor doorlopen.

De reizigers, van hun kant, vinden in elk station uurtabellen, die de wet voorschrijft als publikatiemiddel van de dienstregelingen. Zij die zich vaak per spoor verplaatsen, kopen echter graag de officiële reisgids.

Dit handige boekje, vol miljoenen cijfers en ontelbare nuttige en juiste inlichtingen, dat niet alleen een gids, maar tevens een reisgezel is, heeft een hele geschiedenis achter de rug.

In het begin publiceerden de spoorwegen alleen maar een tabel met het juiste vertrekur der treinen. De aankomsturen kwamen er ook wel op voor, maar daar stond gewoonlijk het woordje « ongeveer » achter. De snelle uitbreiding van de spoorwegen deed echter



En reisgids uit de « goede oude tijd ».

vlug de behoefte gevoelen aan een volledige verzameling van dienstregelingen.

Deze boekjes hadden een groot succes. Zij bevatten, gewoonlijk, een geschiedenis van het ontstaan der spoorwegen en tal van gegevens en statistieken over hun aanleg, hun materieel, de kosten hiervan en de omvang van het verkeer. Er kwamen ook toeristische bijzonderheden in voor over de steden en streken die de treinen aandeden.

Al de uren, zowel van aankomst, als van vertrek, waren erin opgenomen, samen met een hoop bezorgde raadgevingen voor de reizigers. Zij moesten ervoor zorgen dat zij tijdig aanwezig waren, want de treinen bleven niet wachten en konden in de tussenstations soms wel wat te vroeg vertrekken. Hun kaartje moesten zij vóór het vertrek kopen; daarna kostte het heel wat meer. Dat is, trouwens, nog altijd het geval. Zij moesten zich er wel voor hoeden, aan de loketten niet te pronken met hun geldbeugel : zakkenrollers maakten toen al de wachtkamers van de stations onveilig. Tegen de asse, het stof, de regen of de winden konden de reizigers zich best beschermen, indien zij zich met de rug naar de locomotief keerden. « Leun niet uit het vensterraam » en « Spring nooit op of van een rijdende trein » waren toen al wachtwoorden die wij nog immer in onze spoorwegcoupé's terugvinden. De reizigers werd trouwens aangeraden slechts af te stappen wanneer de trein gedurende een minuut volledig stilstond.

Al deze aanbevelingen vinden wij terug in de dertiende editie van de « Onmisbare reisgids voor de reizigers op de Belgische spoorwegen » uitgegeven voor de jaren 1844-1845, door J. Duplessy.

1^{er} JUILLET - 30 SEPTEMBRE 1914.

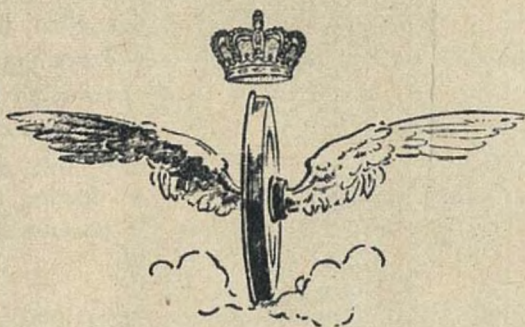
1 JULI - 30 SEPTEMBER 1914

INDICATEUR SOMMAIRE DES TRAINS

publié par

l'Administration des Chemins de fer de l'Etat Belge

Prix : 10 Centimes



BEKNOPT TREINBOEK

uitgegeven door het

Beheer van Belgische Staatsspoorwegen

Prijs : 10 Centiemen

Établissements Généraux d'Imprimerie 14, Rue d'Or, Bruxelles.

een vóóroorlogse en...

PR. : 10 FR.

N^o 2 VAN 1945

BELGISCHE SPOORWEGEN



OFFICIEEL TREINBOEK

8 OCTOBER 1945

UITGEGEVEN DOOR DE NIEUW DER BELGISCHE SPOORWEGEN. — NADRUK VERBODEN.

een náoorlogse.

Dit interessant boekje van 295 bladzijden kunnen wij bewonderen in het Spoorwegmuseum dat ondergebracht werd in het station Brussel-Noord.

De reisgids in zijn huidige vorm hebben wij te danken aan de Engelsman George Bradshaw, die op 1 juli 1801 te Windsor Bridge geboren werd uit nederige ouders. Hij liep slechts school tot zijn veertiende jaar en leerde dan het ambacht van graveerder dat hij, eerst te Belfast en daarna te Manchester, uitoefende.

In 1839 publiceerde hij de eerste reisgids in zakformaat. Het was een dun boekje, met een kaft in groen linnen en een formaat van 8 × 11 cm. Men kon het kopen tegen de prijs van 6 pence. Het kende dadelijk een flink succes. In 1841 telde het vijftig bladzijden en van 1845 af zou het maandelijks verschijnen met de regelmatigheid van een klok tot het in de tweede wereldoorlog van het toneel verdween.

Bradshaw moest heel wat moeilijkheden overwinnen. Buiten de problemen van het drukken, werd hij ook nog fel gehinderd in het verzamelen van zijn gegevens door het feit dat de telegraaf nog in zijn kinderschoenen stond. Bovendien, had hij af te rekenen met verschillen in tijd tussen de ver van elkaar gelegen stations. Het universele Greenwichuur was nog niet uitgevonden en elke stad of gemeente bepaalde vrij haar uur dat niet altijd heel juist overeenstemde met dat van de andere plaatsen.

Bradshaw vocht zijn ganse leven opdat het plaatselijk uur zou vervangen worden door een eenheidsuur. Dat was, immers, een dwingende noodzakelijkheid voor het opstellen van juiste en nut-

tige dienstregelingen. Ook drong hij er onvermoeibaar bij de spoorwegdirecties op aan dat zij hun wijzigingen van de dienstregelingen vooraf zouden meedelen, om aldus een tijdige publikatie ervan mogelijk te maken.

Hij stierf echter in 1853, lang voor zijn wensen werkelijkheid zouden worden. De « Bradshaw », zijn algemene reisgids, werd evenwel nog bijna honderd jaar lang overal in Europa gebruikt, samen met de nationale reisgidsen en met de « Continental Time-tables », een reisgids voor de spoorwegen van het Vasteland, uitgegeven door het wereldbepaalde reisbureau Cook.

Een andere reisgids, van een gans bijzondere aard, wordt uitgegeven door de Internationale Maatschappij van Slaapwagens. Hij bevat, vanzelfsprekend, alleen die treinen waarin slaapwagens, restauratiewagens of althans een restauratiedienst van die Maatschappij voorkomen.

Al die reisgidsen zouden maar bitter weinig nut hebben, hadden de spoormannen zich niet degelijk ingespannen om de tijd te organiseren en dienstig te maken aan hun doel.

Hoe de mensheid ertoe kwam het juiste uur te bepalen en te reproduceren is een heerlijk verhaal. Dat ook de spoormannen hier een handje toestaken, moet ons niet verwonderen. Behalve de uurwerkmakers en de sterrekundigen, zijn zij wellicht de enigen die, in hun beroep, zoveel en zo innig in aanraking komen met de tijd, dat hun hele leven en geest erdoor beïnvloed worden.

(Wordt voortgezet.)

Karel VANOOTEGHEM.