



NUMMER 1 — FEBRUARI 1966

Omslagfoto :

De wintersport viert hoogtij.

Tijdens de dagen die de Kerstvakantie voorafgingen was er in het station Brussel-Zuid een drukte van belang. Buiten de gewone treinen naar Oostenrijk, Zwitserland en Frankrijk dienden talrijke voortreinen ingelegd.

Op 22 en 23 december werden door de N.M.B.S. zo maar eventjes 20.000 wintersportliefhebbers naar de skicentra vervoerd.

INHOUD

	Pag.
In het teken van de modernisering : mechaniseren van de verrekening van het staangeld voor wagens op verbindingssporen	2
Wagen, wie zijt gij ?	6
De moderne spoorwegwagens en de laadinstallaties bij de verzendende firma's	10
10 jaar auto-slaaptrein	12
Certificaat inzake goederenvervoer D.D.1	13
Adverteren in de „Officiële Reisgids van de N.M.B.S.“	13
De handelskamer van Brussel op bezoek in de installaties van het station Brussel Thurn en Taxis	13
Het „Hoffelijkheidsdiploma“	14
Een bijzonder vervoer	15
Transfribel	15
1.000 km in één nacht (zomer 1966)	16

Lay-out : L. Tack

Foto's : Putman,

Druk. : Omega n.v., Antwerpen.

In het teken
van de
modernisering :
mechaniseren
van de
verrekening van
het staangeld
voor wagens
op verbindingss-
sporen



Magnetische hulpgeheugens van de centrale computer.

Per dag hebben er op het net nagenoeg 17 000 laad- of losverrichtingen plaats. Hoe lang de gebruiker een wagen weerhoudt, wordt gecontroleerd door zowat 400 stations die aantekeningen houden. Eén enkel uur verlenging voor elk van die verrichtingen betekent, bij gelijk verkeer, de aanwending van nagenoeg 700 bijkomende wagens, wat een investering betekent van 280 miljoen frank (voor een totaal wagenpark van zowat 60 000 wagens die een kapitaal van 18 miljard vertegenwoordigen).

Welnu, tijdens de laatste 20 jaar is precies gebleken dat de wagens geleidelijk langer worden weerhouden, terwijl met de ontwikkeling van de techniek de behandeling daarentegen kon gerationaliseerd worden. Zulks heeft het voordeel geneutraliseerd dat wij hadden getrokken uit een bespoediging van de zendingen en daardoor geraakten wij, in tegenstelling met hetgeen wij hadden gehoopt, niet tot een inkorting van de tussentijd — omlooptijd geheten — die verloopt tussen twee opeenvolgende ladingen van een wagen.

Zonder rekening te houden met de uitzonderlijke gevallen, werd vastgesteld dat de duur tijdens welke de wagen per laad- of losverrichting wordt weerhouden,

schommelt van 17 u. (werkelijke gemiddelde termijn, nachturen inbegrepen) tot 48 u.

Daar de prijs voor een wagen sedert 6 jaar enorm is gestegen, terwijl het staangeld steeds tegen hetzelfde uurbedrag wordt berekend, begrijpt men geredelijk dat wel 15% der ontvangst van de zending zou dienen aangerekend, alleen al om de lasten voor de wagen te dekken tijdens dewelke de laad- en lostermijnen verlopen.

Die hoge kosten verantwoorden een nauw omschreven bepaling van de duur van oponthoud van het materieel om ze ten laste van de gebruiker te leggen.

Hoe houdt men die boekhouding nu en wat wordt het in de toekomst?

Vóór 1 mei 1962 hielden de stations voor elke klant, wagen per wagen, aantekening van de tijd van beschikbaarstelling en van terugbezorging van de wagen; zij berekenden voor elk voertuig het eventueel aan te rekenen staangeld. Sedert 1 mei 1962 werd een nieuw stelsel ingevoerd voor de aangeslotenen met een verkeer van tenminste 10 beladen wagens (aankomst + vertrek) per werkdag. Dat stelsel omvat het bijhouden van globale kwantitatieve aantekeningen

waardoor men per dag kon berekenen:

- het aantal wagenuren toegekend aan de aangeslotene voor het geheel van de verrichtingen voor de wagens die hem worden bezorgd;
- het aantal werkelijk verlopen wagenuren op het verbindingsspoor voor het geheel van de wagens die hij gehad heeft;
- het eventueel overschot dat in aanmerking dient genomen om het staangeld te berekenen.

Dat stelsel vergemakkelijkt de exploitatie van de verbindingssporen omdat de titularissen sommige wagens gedurende een betrekkelijk lange periode kunnen bijhouden zonder staangeld te moeten betalen, op voorwaarde dat zij andere wagens van dezelfde categorie sneller terugbezorgen. Bovendien wordt de aanrekening van het minimum van 12 uur per wagen, die minder dan 12 uur in vertoef heeft gestaan, niet meer toegepast, evenmin trouwens als de aanrekening tegen het uurbedrag van 7,50 F, te rekenen van het 25e uur vertoef van een wagen.

Het haven- en het stukgoedverkeer niet mee gerekend, geldt de nieuwe handelwijze, „globale verrekening” genoemd en

toegepast voor 215 aangeslotenen die door 145 stations worden bediend, voor nagenoeg 3/4 van de dagelijks op het net geladen wagens.

Vergeleken met de vroegere periode biedt zij onbetwistbare voordelen voor de klanten.

Tot nu toe werd die methode geheel uit de hand door de stations zelf toegepast. Proeven zijn aan de gang om dat werk te mechaniseren.

Daartoe wordt een net van overseining van gegevens aangewend dat geleidelijk met een algemeen doel over het gehele net wordt geïnstalleerd en waarmee de stations onderling kunnen corresponderen en in verbinding zijn met een ordinator of computer.

Elk station stelt in de loop van de nacht, per dag, per categorie van materieel en per aangeslotene, een gecodificeerd document op met opgave per bedieningspoor van het aantal binnengekomen en buiten gelopen ledige en beladen wagens. Dat document wordt telegrafisch naar het mechanografisch centrum doorgezonden en de gegevens worden tijdens de eerste uren van de dag behandeld. De resultaten zijn dag per dag bekend en maandelijks kunnen de staangeldstaten ervan afgenomen worden.

Wanneer dat stelsel definitief werkt, zal de inning niet meer geschieden met tus-

senkomst van de stations, doch per postrekening 10.10 van de N.M.B.S.

De aangeslotene kan door het station dat hem bedient, worden ingelicht over het staangeld dat hij op de 10e en de 20e van elke maand verschuldigd is.

Het mechaniseren van de „globale verrekening” behoort tot de rationaliseringsmaatregelen waartoe de NMBS heeft besloten. Het is een experiment — bij ons weten thans enig in Europa — waarbij een computer ingeschakeld wordt in het dagelijks beheerproces van de loop der wagens. Het is dan ook baanbrekend werk voor latere belangrijke verwezenlijkingen.

Inzonderheid zal dat stelsel, samen met andere hervormingen, de nodige inlichtingen opleveren voor een beter overzicht van het beschikbaar materieel en vooral van de dagelijkse behoeften aan wagens voor de klanten, waardoor het materieel uiteindelijk beter kan worden verdeeld.

Met het stelsel van verdeling waarvan nu wordt afgegaan, geven de inlichtingen voor de verdelende diensten, alsook de plaatselijke aantekeningen, aanleiding tot opzoekingen, tellingen en overschrijvingen die zwaar doerwegen op de bedrijvigheid van de stations. Die inlichtingen doen er bovendien heel wat tijd over alvorens ze de diensten bereiken die ze moeten verwerken. Uiteindelijk, rekenend op de juistere gegevens en met een nauwer toezicht, zal de hervorming geleidelijk op een besparing op het wagen-effectief uitlopen.

+9 008 000 01
005 002 000 001+

+0 204 313 402 531 608..+

1 106 301..+

23 0 302 506..+

:302 1 142 302..+

:302 0 307 519.101.+

:310 1 118 602.101 305.+

:310 0 .114 202.+

:314 1 .306.+

:314 0 .116.+

:316 1 106.102 301 516.+

:316 0 311 508 604.123.+

:317 501.106 510.+

:318 4 100 300 500 .

:320 0 .106.+

:323 0 .104.+

:403 1 137 203 402 501..+

:403 0 .105.+

*519 0 106 202 306

5 bru disp
183 la louviere
ssss
(00000)

=6010 10 0142 82 0

111 014 200 0

0+

021 30

000 30

057 30

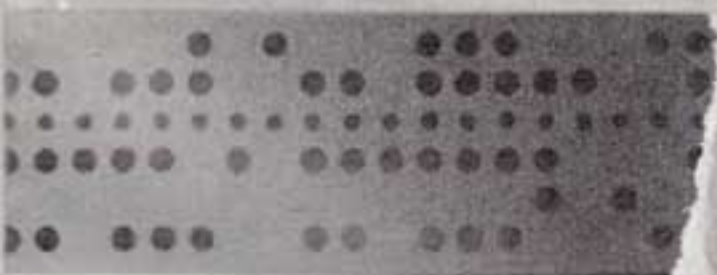
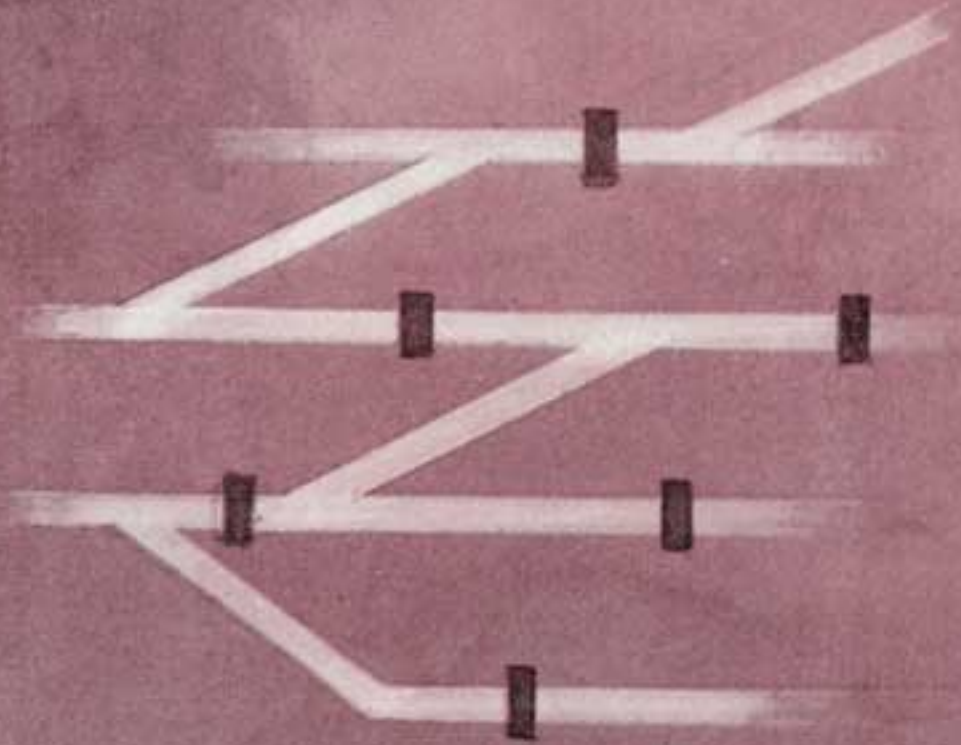
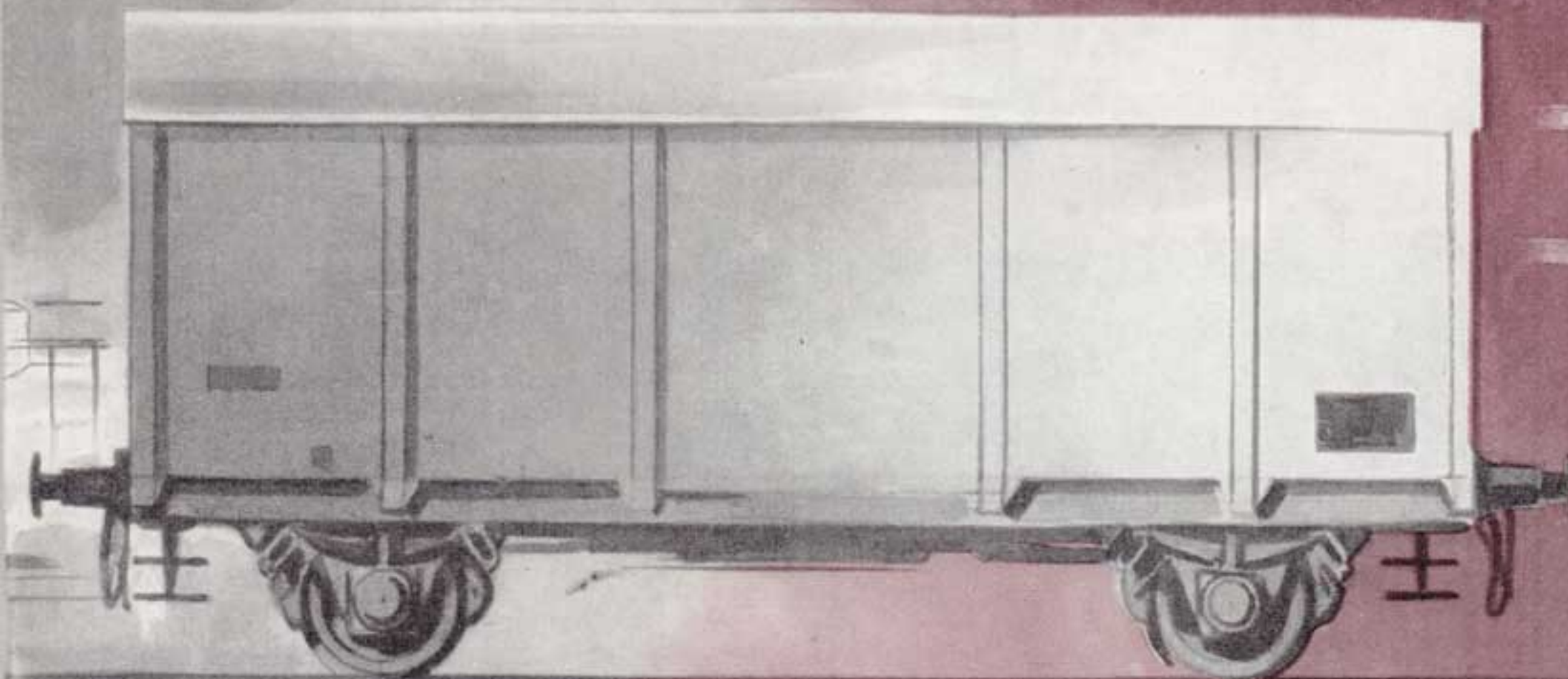
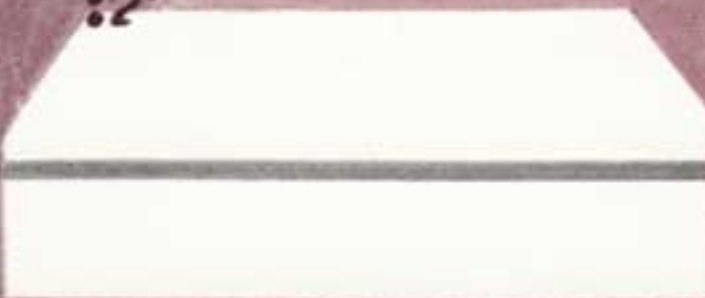
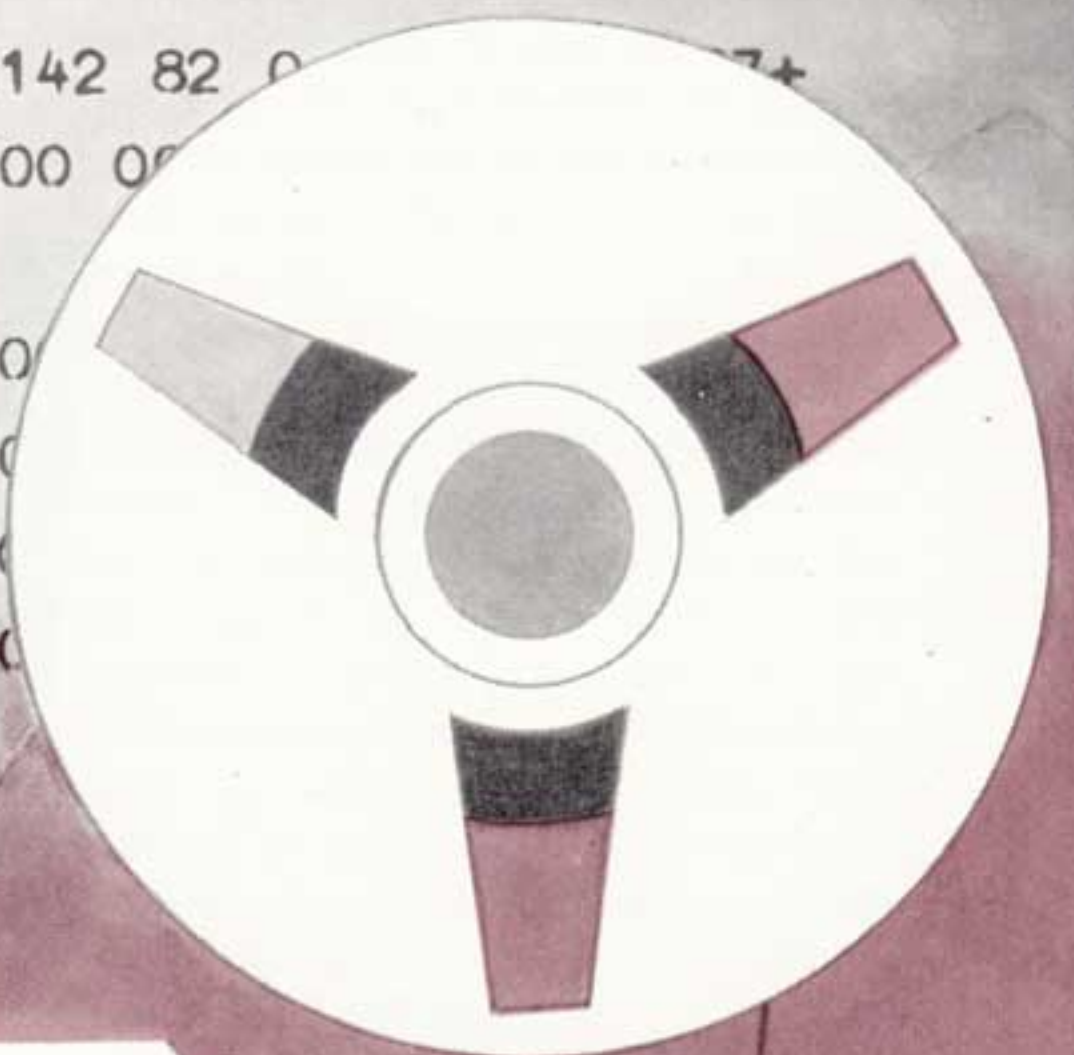
004 30

+

05 5 4

:223

:2



LTACK