

De voormobilisatie op de Belgische Spoorwegen.

Onze Belgische medewerker schrijft ons:

Naar aanleiding van de politieke crisis, welke Europa onlangs heeft doorstaan en die, zooals bekend in België zeer hevig werd gevoeld, vinden wij in de pers de volgende mededeeling betreffende den terugslag op het spoorwegnet. Tot beter begrip van het onderstaande willen wij nog even enkele data in herinnering brengen.

In den nacht van Vrijdag 23 op Zaterdag 24 September 1.1. werd in België begonnen met den individueelen oproep van eenige duizenden „specialisten” van het leger, grotendeels geniesoldaten, die dadelijk begonnen een groot aantal kunstwerken, o.a. spoorwegviaducten, tot opblazen in gereedheid te brengen. Dinsdag 27, 's middags, werd besloten het leger op „versterkten vredesvoet” te brengen: dientengevolge werden nog denzelfden avond 360.000 man te wapen geroepen. Op Vrijdag 30 September, 's morgens, kwam bevel alle militaire werken te staken, en den volgenden dag, in den vroegen morgen, werd de demobilisatie aangevangen; deze moest Woensdag 5 October voltooid zijn. De oproep dezer reservisten onttrok aan den spoorweg in vier dagen tijds 3.000 ambtenaren, beampten en werklieden, waaronder ongeveer 300 reserve-officieren.

In het tijdperk van 24 September tot en met 6 October werden 700 extra-treinen voor militair vervoer ingelegd. De zwaarste dag was de 28ste September (eerste dag van den „versterkten vredesvoet”), waarop alleen 385 treinen met 1.350 rijtuigen en 702 wagens werden samengesteld. Dien dag werden tusschen 6 en 12 uur 's voormiddags 225.000 soldaten vervoerd, die aan de oproeping gehoor gaven (den Dinsdagmorgen, rond half vijf, terwijl alles nog in het duister gehuld was, zagen wij kleine groepen reservisten op de stations afscheid nemen van hun gezin, en den Woensdag vóór 7 uur 's morgens, heerschte er op de Brusselsche stations een geweldige, doch kalme, drukte en waren de treinen stampvol met manschappen, waarvan velen reeds een lange treinreis achter den rug hadden).

Op Donderdag den 29sten moesten 1.374 gesloten en platte goederenwagens ter beschikking van het leger gesteld worden; aan den aard der voertuigen merkt men op, dat dien dag de

soldaten reeds aan het werk waren, terwijl zij den vorigen dag zelf moesten worden vervoerd. In den nacht van 29 op 30 September werden 36 treinen, tellende samen 1.800 wagens, samengesteld op de vormingsstations, die soms ver verwijderd waren van de plaatsen, waar de lading moest gebeuren. Hoewel de termijn, die door de militaire overheid voor het gereedmaken der treinen gesteld werd, meestal zeer kort was — van 2 tot 5 uur — kon in alle gevallen aan de eischen worden voldaan.

Intusschen ging het normale bedrijf steeds door: dagelijks liepen er 4.000 reizigers- en 1.400 goederentreinen; handel en nijverheid vroegen gemiddeld 14.000 wagens. Zelfs had de requisitie der motorvoertuigen tot gevolg, dat een abnormaal groot aantal stukgoederen naar den spoorweg kwamen toegestroomd, wat juist wegens afhaling en bestelling aan huis veel personeel eischt.

De mobilisatiemaatregelen op het spoorwegnet zelf werden zonder aarzeling en met koelbloedigheid toegepast. Op Maandagavond reeds reden vele treinen met dekschermen voor hun lichtseinen (wat op dat oogenblik een ongelooflijk akeligen indruk maakte), en op Donderdag werden de laatste dekschermen op de wegseinen bevestigd; binnen 48 uur tijds waren de noodige schikkingen getroffen om de veiligheid van de exploitatie in de meest ongunstige omstandigheden te verzekeren.

Ondanks het groote aantal treinen voor militaire doeleinden, die moesten worden ingelegd tusschen den gewonen dienst in, ondanks de korte tijdsruimte, die beschikbaar was voor de concentratie van het materieel en de samenstelling der treinen, ondanks de zeer strenge snelheidsbeperkingen, die wegens militaire voorbereidselen op talrijke bruggen waren opgelegd, verliep het treinverkeer zeer normaal.

Tot hier de statistiek, die van hoogerhand werd verstrekt. De dagbladen voegen hier een pluimpje aan toe voor het spoorwegpersoneel dat, op alle trappen van de hiërarchie, blijk gaf van plichtsbesef, helder inzicht en vakkennis; en zij maken er op attent, dat deze voormobilisatie gelegenheid heeft gegeven om de groote lenigheid van het Belgische spoorwegbedrijf te toetsen; dit bleek zonder moeite tegelijk in de civiele en militaire behoeften te kunnen voorzien.

Kroniek der Indische Spoorwegen

1—15 October 1938.

Onze Indische medewerker schrijft ons:

1) **Onderhoudswedstrijden op de Oosterlijnen.** — Evenals in 1937 werden ook in dit jaar onderhoudswedstrijden uitgeschreven voor de stations, locomotiefdepôts, overwegen enz. op de Oosterlijnen (zie ook het artikel op blz. 528 in het nummer van 9 November 1937). De eerste prijs voor de groote stations werd dit jaar gewonnen door Probolinggo, terwijl aan Malang, dat in 1937 den eersten prijs kreeg, thans een tweede prijs toegekend werd. Van de middelmatige stations was Baloeng de prijswinner, terwijl van de kleine stations Josowilangoen den eersten prijs en Toetoel den tweeden prijs kreeg. Verschillende stations van de drie klassen kregen eervolle vermeldingen. Van de locomotiefdepôts kreeg Kalisat den eersten prijs en van de subdepôts Malang.

Bij de beoordeeling van de onderhoudswerken, welke geschiedde door den chef van exploitatie en de chefs der afdelingen 2, 3 en 4, werd rekening gehouden met de moeilijkheden bij het onderhoud in verband met klimatologische invloeden.

2) **Speciale boottrein van Bandoeng naar Tandjong-Priok.** — Bij wijze van proef heeft de S.S. besloten een specialen boottrein te doen rijden van Bandoeng naar Tandjong-Priok en terug in aansluiting op de vertrekkende mailschepen van de „Nederland” en van de

„Rotterdamsche Lloyd”. Deze treinen, waarvan de eerste gereden heeft op 5 October in aansluiting op de „Marnix van St. Aldegonde”, zijn bestemd voor a.s. bootreizigers en hun wegbrengers; voor de laatste categorie is een zeer verlaagd retourtarief ingevoerd, welk tarief echter alleen geldig is in de boottreinen.

Uw medewerker heeft den eersten rit meegemaakt. De trein bestond uit het meertuig, een gemoderniseerd rijtuig eerste en tweede klasse met dubbel dak voor een betere temperatuur, een rijtuig eerste en tweede klasse met zijgang, eveneens met dubbel dak, een restauratierijtuig, een rijtuig derde klasse en een bagagerijtuig, terwijl de trein getrokken werd door een locomotief serie 900, welke voor snelverkeer geschikt is gemaakt (zie hiervoor het artikel van Ir. G. F. Berg in het nummer van 5 Juli '38, blz. 343).

Het bijzondere van dezen trein, die om 7.08 v.m. van Bandoeng en om 7.18 van Tjimahi vertrok, was, dat hij onderweg nergens stopte, terwijl hij in Batavia niet langs de normale route naar Priok met rebrousseeren te Batavia-Benedenstad, doch van Manggarai via Tanahabang, Angkee, Kampong Bandan naar Priok-goederenstation en vandaar als rangeerbeweging naar de tweede binnenhaven geleid werd. Alle andere treinen moesten aan dezen trein voorrang geven, zoodat de eerste „Vlugge Vier-trein” uit Batavia te Tjisomang op de berglijn eenige minuten moest stoppen om den