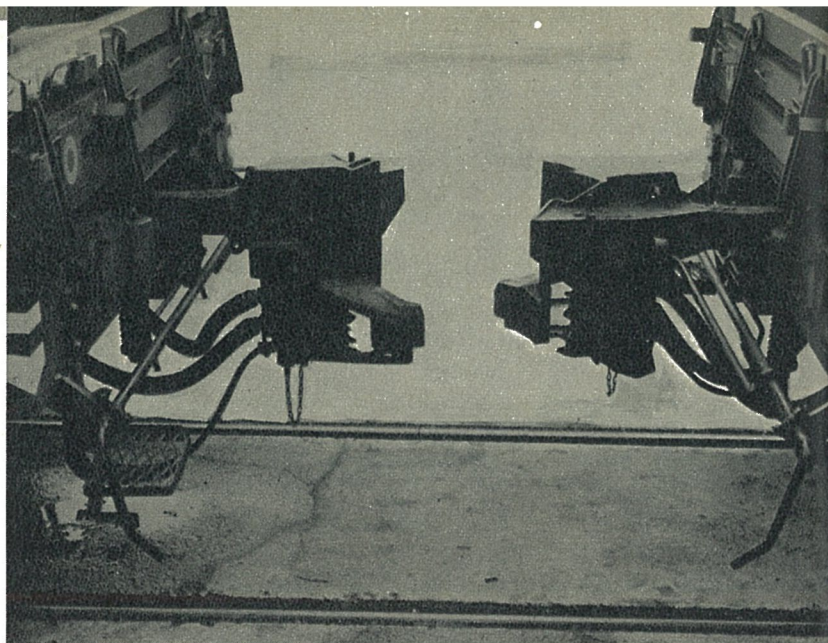


De automatische koppeling voor 1976-1980 ?



Twee platte wagens, enkele ogenblikken na het losmaken van de koppelkoppen.

HET Beheerscomité van de Internationale Spoorwegunie, samengesteld uit de directeurs-generaal van veertien Europese netten, dat bijeengekomen is onder voorzitterschap van de heer L. Lataire, directeur-generaal van de N.M.B.S., zou, tussen 1976 en 1980, de automatische koppeling van de wagens willen invoren. In samenwerking met een internationale industriële groep werd er een type ontworpen van een automatische koppeling die aangepast is aan de voorwaarden van de Europese netten. Er worden thans proeven verricht die uitstekend verlopen. De financiële problemen werden reeds onderzocht en er werden gemeenschappelijke oplossingen voorgesteld. Die vraagstukken kunnen slechts met de medewerking van de regeringen definitief opgelost worden.

Wij geven u hierna volledigheidshalve het oordeel van de b. Louis Armand :

« Als men hypermoderne wagens in een zeer modern trierstation met de hand ziet koppelen, heeft men dezelfde indruk als bij het zien van een voorname geklede dame die op pantoffels naar de opera gaat » ; zulks schreef onlangs, niet zonder enige humor, een Ame-

rikaans journalist die de Europese spoorwegen had gezien.

De met de hand bediende koppeling is inderdaad een anachronisme, nu de spoorweg op het punt staat de cybernetica in te voeren in het beheer en de exploitatie. Sinds lange tijd heeft de Internationale Spoorwegunie (U.I.C.) er zich op toegelegd dat probleem van de automatische koppeling der voertuigen op te lossen (1). Thans mag men zeggen dat de technische problemen vrijwel opgelost zijn.

Ze waren nochtans van moeilijke aard : Europa moet immers een automatische koppeling tot stand brengen die moet verschillen van de koppelingen in Amerika, in Rusland en in Japan, waar die koppelingen reeds uit de vorige eeuw dateren ; thans moet bij die koppeling ook de verbinding van de remleidingen en de elektrische leidingen automatisch geschieden. Er moest dus een totaal ander koppelingssysteem gevonden worden, niet om tot elke prijs het systeem te perfectioneren, maar eenvoudig omdat hij die het laatst komt, rekening moet

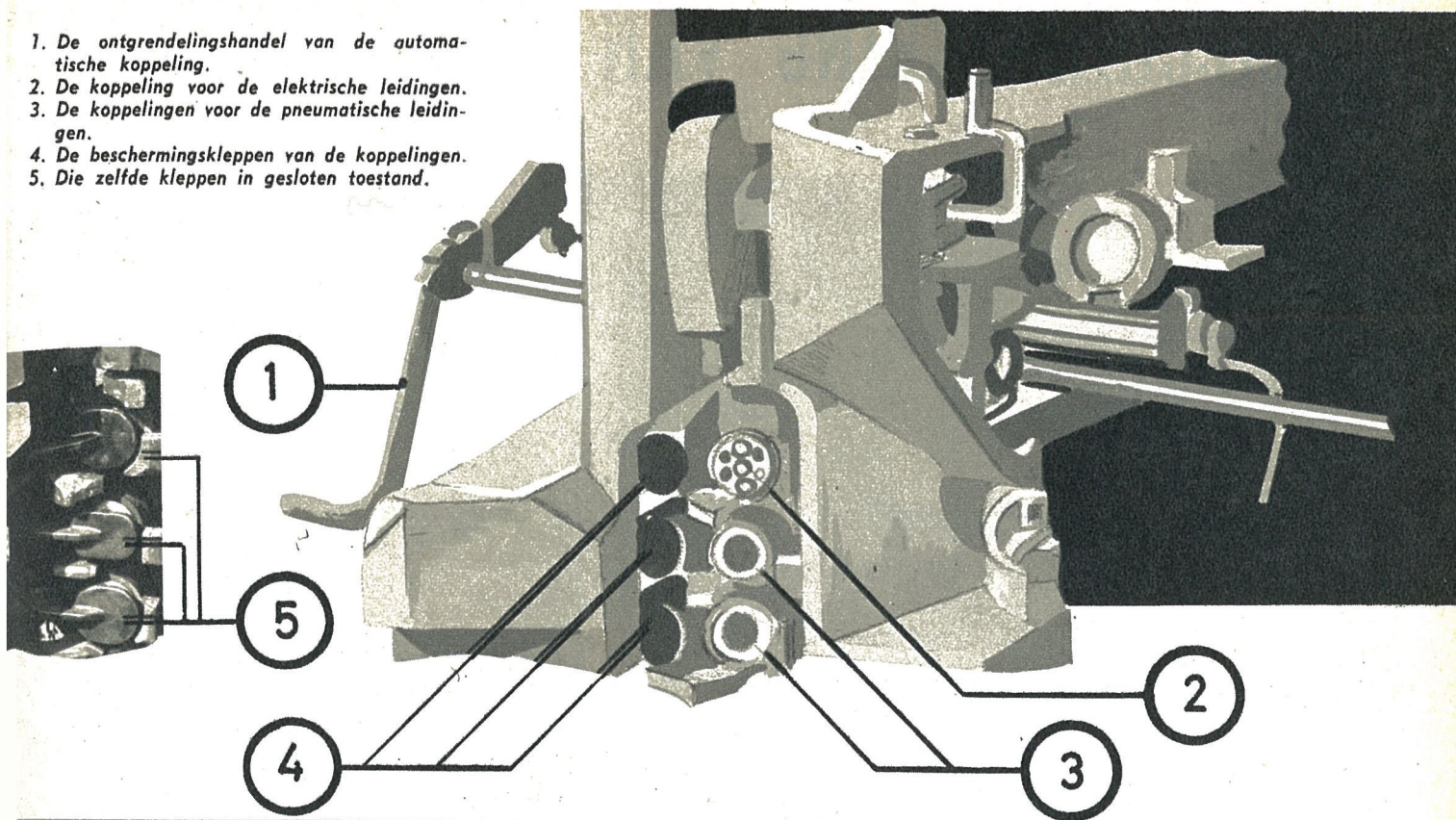
houden met de bestaande problemen. De Amerikanen bestuderen de wijziging van hun koppeling, de Russen eveneens ; de Russen doen het trouwens met dezelfde bedoeling als wij, aangezien de Europese automatische koppeling zal moeten passen op de Russische koppeling, waardoor er geen hiaat meer zal zijn tussen de netten van het vasteland, zelfs al is de spoorbreedte verschillend.

Volgens de programma's die wij hebben opgemaakt, zou de toepassing van de automatische koppeling beginnen omstreeks Pasen 1976. De week van Pasen is over het algemeen minder druk op het stuk van goederenverkeer en de transformatie zou zonder merkelijke moeilijkheden voor de economie kunnen verricht worden. 1976 is dus het jaar waarin de automatische koppeling voor het internationaal verkeer zou worden ingevoerd. De voertuigen zouden op de netten geleidelijk uitgerust worden volgens de financieringsmogelijkheden van die netten ; tussen 1980 en 1990 zou de uitrusting voltooid zijn.

Het staat nu vast — en de Amerikaanse reacties laten dienaangaande geen twijfel bestaan — dat de spoorweg voor het goederenverkeer een volledig geauto-

(1) Zie in *Het Spoor* n° 93 van 1964 het artikel van de h. Baeyens, directeur B, toen directeur van het O.R.E.

1. De ontgrendelingshandel van de automatische koppeling.
2. De koppeling voor de elektrische leidingen.
3. De koppelingen voor de pneumatische leidingen.
4. De beschermingskleppen van de koppelingen.
5. Die zelfde kleppen in gesloten toestand.



matiseerd werktuig kan worden : de spoorweg leent zich daartoe uiteraard even gemakkelijk als een lift.

Om de spoorweg volledig te automatiseren moet er niet gewacht worden op de cybernetica, de computers, de telebehandeling, want we beschikken nu reeds over al wat daarvoor vereist is.

Wij zijn nu op het punt gekomen dat we veeleer een globale methode voor de automatisering moeten vinden, zonder ons te verdiepen in verbeteringen die meer van sectoriële aard zijn, zoals de automatische besturing van de treinen, van de locomotieven (wat kan worden gedaan zodra men dit wenst), de volledig automatische bediening van de trierstations (waarvoor evenmin nog enig beletsel is) en het automatisch verkeer op een lijn (wat reeds bestaat en nog kan verbeterd worden). Het komt er op aan een architectuur te ontwerpen, het geheel van een volledig geautomatiseerde spoorweg samen te stellen, waarin de machines zonder enige moeilijkheid de kostprijzen zullen berekenen en het verrek zullen geven voor het verkeer van de treinen.

In die spoorweg van de toekomst,

waarin de wagen tweemaal beter dan nu zal gebruikt worden, met een merklijk verminderd personeelseffectief, is de automatische koppeling maar een van de elementen van het geheel en zulks is een belangrijke vaststelling.

Het begrip rendabiliteit mag niet losgemaakt worden van de automatische koppeling en voor de economen zou het een schromelijke vergissing zijn de automatische koppeling te beschouwen als een afzonderlijke verrichting; het is immers een verrichting die deel uitmaakt van een geheel. Men moet dus de automatische koppeling beschouwen als een van de voorafgaande voorwaarden voor de algemene automatisering van de spoorwegen (...).

Het jaar 1976, waarin volgens de vooruitzichten de automatische koppeling zal ingevoerd worden, is een redelijke datum die in acht moet worden genomen en men mag niet wachten tot het einde van de eeuw, onder voorwendsel dat de uitgave te groot is. Die uitgave kan merklijk verminderd worden indien de netten verstandig genoeg zijn en een keuze doen onder de wagens die moeten uitgerust worden : sommige

wagens zijn te oud, andere wagens moeten opgenomen worden in de samenstelling van de toekomstige « bloktreinen », waarvoor de volledige automatische koppeling overbodig zal zijn (...).

De Europese spoorwegen die niet tot de C.E.M.T. behoren, dit zijn de landen van het Oosten, hebben eveneens besloten hun voertuigen tegen 1976 met de automatische koppeling uit te rusten. Het betreft zeer belangrijke netten; de Poolse spoorwegen bijvoorbeeld verwerken een reizigersverkeer dat even groot is als dat van de S.N.C.F. en een goederenverkeer dat merklijk hoger is; bij de Roemeense spoorwegen is er een zeer druk goederenverkeer. Al die spoorwegen hebben het gebruik van de automatische koppeling voor 1976 in het vooruitzicht gesteld; het zou jammer zijn dat de netten van West-Europa bij de uitrusting van het Europese goederenpark achterstand zouden oplopen. Daarom is het in de hoogste mate wenselijk dat de C.E.M.T. in dat opzicht een beslissing neemt... »