

ER ROERT WAT BIJ HET SPOOR

WAAR STAAT DE AUTOMATISERING BIJ DE N.M.B.S.? (vervolg)

Een Europese dimensie

DE ROL VAN DE U.I.C.

Op het boeiende maar ingewikkelde gebied van de automatisering, is het nut aan een ruime internationale samenwerking duidelijk merkbaar. Vanzelfsprekend behoren de hh. Lataire, voorzitter van de U.I.C. en Armand, algemeen secretaris, tot degenen die het meest aansturen op de noodzaak om aangepaste vormen te vinden voor een internationale aanpak van de omvangrijke problemen die door de cybernetica gesteld worden.

Maar laten wij Louis Armand zelf aan het woord : « Het ontstaan van die superspoorweg, gevolgd door zijn technische afwerking en zijn geleidelijke inschakeling in het huidige vervoersysteem, is een probleem dat ver buiten het nationale kader valt. Het vergt een type van samenwerking onder de spoorwegnetten die vergemakkelijkt wordt door het feit dat er in alle landen spoorwegen zijn en dat ze elkaar geen concurrentie aandoen, in tegenstelling tot de meeste andere ondernemingen zoals de luchtvaart bijv. Zo heeft zich op ruime schaal een hoofdzakelijk technische samenwerking kunnen ontwikkelen die geroepen is om een fundamentele rol te vertolken, niet alleen voor het inleggen van superreizigerstreinen, doch ook voor de toekomstige organisatie van het massaal goederenvervoer.

Het meest typische voorbeeld van die operatie is het Congres van spoorwegcybernetica dat plaats had in 1963 in de zetel van de U.I.C., en waarop de Russische, Amerikaanse, Japanse en Europese specialisten in cybernetica rond een zelfde tafel verenigd waren.

Sedert dit eerste internationaal symposium over het gebruik van de cybernetica bij de spoorwegen, hebben de spoorwegen een verbazingwekkende vooruitgang geboekt op het stuk van de internationale samenwerking.

ER ZIJN GEEN PYRENEEËN MEER.

— Er zijn natuurlijk altijd contacten geweest onder spoormannen van verschillende landen, vertrouwt een ingenieur me toe. Bij ons, zijn er al geruime tijd geen Pyreneeën meer! Vandaag zijn de contacten nog vruchtdragender geworden. Vooral sedert de plannen voor een gecentraliseerd beheer bij de meeste spoorwegnetten vaste vorm schijnen aan te nemen.

Verschillende keren per jaar hebben er bijeenkomsten plaats van specialisten in de problemen van de automatisering.

— De opgedane ondervinding en de ideeën worden uitgewisseld. Zulks betekent natuurlijk niet dat men zich noodzakelijkerwijs moet laten leiden door wat in het buitenland gebeurt.

Indien de netten inzake uitgestrektheid en organisatie van elkaar verschillen, dan hebben ze toch een groot aantal gelijkaardige problemen.

— Wij moeten onze eigen weg gaan. Naäperij is een stieriele bezigheid die het navorsingswerk zou vernietigen. Dit neemt nu weer niet weg dat wij geen belangstelling moeten betonen voor wat anderen doen... Hoe langer hoe meer dus kijken wij naar wat er bij de buurman gebeurt terwijl hij ons met dezelfde belangstelling vereert. Het feit dat wij de resultaten en de moeilijkheden van anderen kennen, bezorgt ons een beter inzicht in onze eigen moeilijkheden en stelt ons in staat met meer zekerheid voort te schrijven naar ons doel : de omvorming van de spoorweg tot een « cybernetisch korps ».

Zo waren de deelnemers aan het tweede internationaal symposium, dat in oktober 1967 te Montreal gehouden werd, een en al aandacht voor de Belgische proef met de elektronische rekenmachines in de rangeerstations.



Meer dan tweehonderd afgevaardigden uit 21 landen hebben geluisterd naar en gediscussieerd over veertig mededelingen handelend over de algemene toepassingsproblemen van de cybernetica bij de spoorwegen, over de automatische regeling van het treinverkeer, over het geïntegreerd beheer van het goederenvervoer, over de mathematische en simulatiemethodes bij het vervoer per spoor, over het beheer en de automatisering van de verrichtingen in de rangeerstations en over de plaatsreservering in de reizigerstreinen...

— Zonder misplaatste ijdelheid mogen wij zeggen dat België op dit nieuwe gebied een flink figuur slaat.

ER ZIJN NOG PROBLEMEN.

De middelen die de ontwikkeling van de elektronica ter beschikking stelt van het spoor, laten verhopen dat het eens tot een centralisering, tot een gemeenschappelijk beheer van alle Europese spoorwegnetten zal komen. Zou België hierin wegens zijn geografische ligging niet de voornaamste belanghebbende zijn?

— De Europese Spoorwegen? Beslist, ze komen vaak ter sprake tijdens de internationale vergaderingen. Alle transitolanden, zoals het onze, hopen dat de

verstandhouding zich verder zal uitbreiden. Meer dan 50 % van het verkeer van de N.M.B.S. wordt geleverd door het internationaal goederenvervoer. Wij zijn zodanig door de andere spoorwegnetten « omringd » dat de Europeanisering van het spoor voor ons meer dan wenselijk zou zijn.

Niet alle spoorwegnetten zien de zaken zoals wij! Sommige klampen zich nog vast aan prerogatieven.

Toch werd er al heel wat tot stand gebracht waarmee de N.M.B.S. haar volledige instemming heeft betuigd. Een van de meest betekenisvolle is de « Europ-Pool ».

DE N.M.B.S., LID VAN DE « EUROP-POOL ».

Enkele jaren geleden verschenen er nieuwe opschriften op de wanden van de goederenwagens. Dit betekende de concretisering van de overeenkomst die onder een bepaald aantal Europese landen afgesloten werd. Die overeenkomst zou ertoe leiden een aanzienlijk goederenwagenpark zo voordelig mogelijk voor alle spoorwegnetten gemeenschappelijk te beheren.

— Een van de oogmerken is het uitschakelen van het rendementsverlies te wijten aan het feit dat de

wagens systematisch zonder lading naar hun land van herkomst werden teruggezonden.

— Met behulp van welk procédé ?

— Door op de eerste plaats elke wagen van Europese identificatiemerken te voorzien.

— Die tabel van twaalf cijfers ?

— Precies. Twaalf discrete cijfers vermits ze ons, in codeschrift, praktisch alles over de oorsprong en het leven van de wagen onthullen.

— Bijvoorbeeld ?

— Zijn nationaliteit, de modaliteiten volgens welke hij ruilbaar is in internationaal verkeer, zijn soort (overdekt of plat, aantal assen, draaistellen), zijn gebruikskennmerken (laadvermogen, mogelijkheden voor automatische lossing, geschiktheid tot een hoog snelheidsregime), enz.

— En dat alles in twaalf cijfers ?

— Het is een nauwkeurig opgestelde code die derhalve gemakkelijk te ontcijferen is door een specialist... of door een ordinator.

— Daar heb je het alweer.

— Natuurlijk. Dat lijkt zo eenvoudig, maar die codering betekent een allerbelangrijkste etappe voor de invoering van de cybernetica in de spoorwegexploitatie. Op de eerste plaats vergde ze een nauwkeurige inventaris van het Europese park, een inventaris die, vanzelfsprekend, heel wat moeite heeft gekost.

— Wellicht is het een kwestie van verschillende structuren, effectieven...

— Precies ! Zo zijn er, bijvoorbeeld, weinig punten van overeenkomst tussen het park van de U.S.S.R. en dat van België.

— Maakt Rusland er dan ook deel van uit ?

— Ja, de nieuwe codering omvat ook de Russische spoorwegen... tot Mongolië toe.

— Het is dus wel een zeer rekbare «Europose Pool» ?

— Er werd gezegd dat hij « regeert » van Lissabon tot Vladivostok en van Helsinki tot Istanboel. Dank zij die Pool, zullen de elektronische machines dus over de grenzen heen, zo goed mogelijk kunnen worden gebruikt.

— U zegt wel « zullen » ?

— Laten wij elkaar goed verstaan. De « Europ-Pool » vormt thans reeds een homogeen park dat tot ieders voldoening functioneert. De N.M.B.S. is bijzonder tevreden over het bestaan ervan omdat zijn voordelen niet te versmaden zijn voor een transitospoorwegnet als het onze. Toch blijft er nog een hinderpaal ; elk net moet op zijn lijnen steeds over een aantal wagens beschikken dat identiek is met het aantal wagens dat het in de pool geplaatst heeft. Wij moeten dus

een dagelijks evenwicht onderhouden. Het is slechts wanneer die hinderpaal uit de weg geruimd zal zijn, wanneer het gebruik van de wagens precies zal verlopen volgens de behoeften van elk net, dat men van een volkomen rationeel beheer zal kunnen spreken. Zulks veronderstelt evenwel het in dienst nemen van nog meer geperfectioneerde elektronische rekenmachines en het uitwerken van nog ingewikkelder programma's.

— Waar gebeurt de controle van de ruilingen ? Aan de grensstations, naar ik vermoed.

— Traditioneel werd die controle steeds daar uitgevoerd. Maar sedert vele jaren heeft de N.M.B.S., in nauwe samenwerking met de naburige spoorwegnetten, gemechaniseerde installaties in dienst gesteld voor het verwerken van de gegevens betreffende het uitwisselen van wagens aan de grenspunten.

— Steeds in het kader van de geleidelijke automatisering van de informatieverwerking ?

— Ja, de ruilgegevens dienen als basis voor het opmaken van de afrekening van de wederzijdse prestaties van de administraties. In onze nieuwe installaties nemen ze de vorm aan van genormaliseerde telegrafische mededelingen. De door beide betrokken spoorwegadministraties opgetekende gegevens worden automatisch vergeleken. Voor de N.M.B.S. worden die mededelingen vervolgens door het telegrafische dienstnet aan het mechanografisch centrum Brussel meegedeeld.

— Dat ze « opdiert » aan zijn ordinator, waarmee we reeds kennis hebben gemaakt !

— En die de afrekening van de prestaties van de N.M.B.S. opmaakt.

— Men kan beslist niet beweren dat de spoorwegen « niets aan te geven » hebben aan de grenzen !

Typisch voor die werkwijze was het uiterst geringe percentage vergissingen. Het aantal betwistingen werd erdoor aanzienlijk verminderd. De invoering van het Europese inschrijvingsnummer, dat een vorm van autocontrole is, heeft dat vergissingspercentage nog doen dalen en alle betwistingen praktisch uitgeschakeld.

— Nog een vraag : is het Europese inschrijvingsnummer niet te « strak » ? Hoe zult u in dat type van nummers de nieuwe wagenmodellen verwerken die ongetwijfeld tijdens de komende jaren in gebruik zullen worden genomen ? Bij de N.M.B.S., evenals op de andere netten, wordt er immers bestendig aan vernieuwing gedaan.

— Ook daaraan werd er gedacht. Ver van strak te zijn, zoals u zegt, is de Europese codering zeer soepel. Ze beantwoordt aan alle huidige behoeften, en houdt daarbij rekening met de toekomstige aanwinsten. Wie automatiseert, moet aan de toekomst denken. Daarom bestuderen de specialisten in tarieven thans op Europees niveau de problemen betreffende de rationalisering, de informatie en de vereenvoudigingen van de tariefmaatregelen.

Men wil immers de directe internationale tarieven door de ordinator laten beheren.

— Dit probleem is ongetwijfeld tegelijk de zaak van uw Handelsdirectie en van uw mechanografische diensten?

— Samen hebben ze de uitvoeringsmogelijkheden onderzocht, en de directie van de Handelsdienst van de N.M.B.S. heeft daarna een plan uitgewerkt om dit probleem per ordinator te behandelen. Dat plan werd goedgekeurd door de internationale conferentie van de ambtenaren die belast zijn met het samenstellen van de basis voor een eerste proefneming.

BIJ WIJZE VAN BESLUIT.

De N.M.B.S. die reeds op binnenlands gebied de weg van een ver doorgedreven rationalisering is opgegaan, heeft dus ook op Europees gebied een nieuw expansiekader gevonden.

Het aanschijn van de spoorweg van de toekomst wordt nu geboetseerd. Men kan er zich reeds een idee van vormen aan de hand van de nog fragmentarische prestaties die ik getracht heb hier te beschrijven.

De experten zullen zich zeker niet geërgerd hebben aan sommige schematische of al te simplistische beschrijvingen. Mij was het er alleen om te doen een vluchtig overzicht te geven van de prestaties van de N.M.B.S. op het gebied van de automatisering en van het cybernetische beheer. Bovendien heb ik de aandacht willen vestigen op spoorwerk dat de mogelijkheden van de spoorwegen nog wil verruimen. De reiziger, zelfs die welke dagelijks de trein neemt, weet meestal niets af van die prestaties of heeft ervan slechts een vaag en soms zeer vals beeld.

Ik werd vooral getroffen door het enthousiasme en de trots waarvan de spoormannen in dat opzicht blijk hebben gegeven. Op alle trappen van de hiërarchie, in alle diensten van de N.M.B.S. heb ik ondervonden dat iedereen ten eerste begaan is met de problemen van de spoorwegexploitatie en dat iedereen beslist in de best mogelijke voorwaarden vooruit wil.

Ik hoop tevens in deze bladzijden de wilskracht en het dynamisme te hebben vertolkt die tot uiting zijn gekomen in de verschillende gesprekken die ik met de personeelsleden van de N.M.B.S. gevoerd heb.

EINDE

Claude Vial.

De N. M. B. S. werft aan zonder examen

ONMIDDELLIJKE INDIENSTNEMING VAN WERKLIEDEN.

De Maatschappij vraagt, voor onmiddellijke indiensttreding, statutaire spoorleggers voor de groep Antwerpen en dagloners-spoorleggers voor de groep Namen.

Belangstellenden worden verzocht een schriftelijke aanvraag te zenden naar een der hiernavolgende adressen :

N.M.B.S. — Groep Antwerpen, Bureau Personeel, Koningin Astridplein 27, 2000 Antwerpen ;

N.M.B.S. — Groep Namen, Bureau Personeel, boulevard E. Melot 23, 5000 Namen,

waar alle bijkomende inlichtingen kunnen ingewonnen worden.

ONMIDDELLIJKE INDIENSTNEMING VAN BEDIENDEN.

De Maatschappij neemt tijdelijke klerken, tijdelijke wachters en tijdelijke opstellers in dienst zonder examen.

Zich wenden tot Bureau 52-12, Leuvenseweg 21, 1000 Brussel (tel. : 13.18.70 - toestel 3593).

ONMIDDELLIJKE INDIENSTNEMING VAN LEERLINGEN-BESTUURDERS.

De N.M.B.S. werft leerlingen-bestuurders aan om, na opleiding, elektrische en diesellocomotieven te besturen.

Leeftijd : van 18 tot 35 jaar.

Vereist diploma : ten minste een diploma of gelijkwaardig getuigschrift van technische studies van het lager middelbaar niveau (A3 of B2).

Uiterste datum van inschrijving voor kandidaten die niet tot de Maatschappij behoren : binnen de grenzen van de behoeften en uiterlijk 15 juli 1970.

Bedienden van de Maatschappij worden verwezen naar bericht 50 P van 1970.

Bijkomende inlichtingen kunnen ingewonnen worden bij de Centrale Examencommissie van de N.M.B.S., Belliardstraat 76, te (1040) Brussel (tel. 02/18.60.50, toestel 6336).