

DE VERRESCHRIJVERS IN DIENST VAN DE

DE ROL VAN HET VORMINGSSTATION.

De wagens hebben geen eigen aandrijving. Het zijn logge voertuigen die, voor hun verplaatsing, door een tractietuig gesleept moeten worden. Geen enkele ervan beschikt, vanzelfsprekend, over « zijn » eigen tractor. Geen enkele, behoudens in geval van een bijzonder vervoer, wordt dus rechtstreeks en alleen van het station van herkomst naar het station van bestemming gebracht. Wie bij de spoorweg vervoer zegt, zegt trein.

Vroeger werden de wagens in een station « verzameld » en werd aldus een trein gevormd. Deze trein stopte aan ieder belangrijk vertakkingspunt, liet op een of ander dienstspoor de wagens achter die niet zijn eigen reisweg volgden en nam daarna op een ander spoor de wagens mee die hij dichter bij hun bestemming bracht. Dit stelsel bood heel wat nadelen o.a. trage en talrijke rangeringen, geringe snelheid die bovendien nog erg wisselvallig was. In de plaats van al die rangeerpunten werden er dan ook ruime rangeerstations aangelegd die niet talrijk doch goed uitgerust waren en degelijk bediend werden door menigvuldige en regelmatige treinen.

Daar worden de binnenkomende treinen ontbonden en worden er andere samengesteld die buitenrijden afhankelijk van de verschillende bestemmingen der wagens. Die belangrijke activiteit van het vormingsstation gaat gepaard met de onontbeerlijke schrijfwerken die men onder de benaming factage thuisbrengt.

DE FACTAGEVERRICHTINGEN.

Naast het etiket dat op elke wagen wordt aangebracht, voert de trein eveneens het samenvattend borderel mee dat zijn samenstelling weergeeft. Elke regel van dat borderel omvat de inlichtingen betreffende één wagen, o.m. zijn tarra, zijn gewicht, het station van herkomst en dat van bestemming. Het is met die gegevens dat men, bij de triëring, een trein kan ontbinden. Het bijeenbrengen op een spoor van de triërhundel van een voldoende aantal wagens voor een zelfde bestemming maakt het mogelijk een vertrekkensklare trein samen te stellen

Rekening houdend met de lijnen die de trein doorloopt, moet men vooraf evenwel vooral nagaan of zijn totaal gewicht het sleepvermogen van de locomotieven niet overtreft en of de door het reglement voorziene remvoorwaarden aanwezig zijn. Hoewel de inlichtingen betreffende elke wagen niet gewijzigd werden, zullen de vertrekkensklare treinen opnieuw worden opgenomen...

Met die werkwijze « met de hand » is het slechts bij zijn aankomst in het vormingsstation dat de trein zijn borderel aflevert en dat men zijn samenstelling kent.

Dit document, dat soms in moeilijke omstandigheden wordt opgesteld, is bij wijlen haast onleesbaar, zodat men, tijdens een verkenning van de trein bij aankomst, verplicht is het te controleren. De stationsfacteurs die belast zijn met het opstellen van het borderel, moeten inderdaad in alle weersomstandigheden de trein aflopen. 's Nachts worden zij bovendien nog gehinderd door de acetyleenlamp die zij op de borst of onder de arm dragen.

De nadelen van de werkwijze « met de hand » verdwijnen wanneer ditzelfde werk door verreschrijvers uitgevoerd wordt. Alvorens u te spreken over de proefnemingen met die methode in een vormingsstation, zullen wij u een en ander vertellen over de verreschrijver zelf.

DE VERRESCHRIJVER.

De verreschrijver is een telegrafisch toestel waarmee men rechtstreeks een tekst en zijn opnemingen in de vorm van drukletters kan doorzenden naar de ontvangpost. Zoals een elektrische schrijfmachine heeft hij een toetsenbord om de letters te typen en een wagen die het afrollen mogelijk maakt van een blad papier (listing) waarop de getypte teksten kunnen worden gedrukt. Hij kan via de telegrafische lijn verbonden worden met andere verreschrijvers die op hun listing de volledige inhoud van de boodschap afdrukken. Gewoonlijk is de verreschrijver voorzien van een ponsmachine en van een lezer van geponste banden.

De « ponsmachine » ponst een smalle papierband volgens een opgemaakte code die ten hoogste vijf perforaties voor een teken omvat. Ze kan een band

FACTAGE DER VORMINGSSTATIONS



KAARTENLEZER

LEZER VAN GEPONSTE BANDEN

VERRESCHRIJVER

PONSMACHINE VOOR KAARTEN

leveren die geponst wordt door te tikken op het toetsenbord van de sneldrukker waarop ze gemonteerd is of door te tikken op het toetsenbord van een andere verreschrijver waarmee ze verbonden is.

Op het ogenblik dat de « lezer van geponste banden » in werking wordt gesteld, kunnen de inlichtingen die op de gelezen band voorkomen integraal en in gewoon schrift worden afgedrukt op de listing van de verreschrijver van dezelfde installatie, maar ook op die van de verreschrijver van de geadresseerde. De inlichtingen die uitgaan van een « zendverreschrijver », ofwel door het rechtstreeks tikken op het toetsenbord, ofwel door het lezen van een

geponste band, worden dus ogenblikkelijk doorgezonden naar een « ontvangverreschrijver », die een gedrukte tekst en, desgewenst, de overeenstemmende geponste band levert.

Naast elke verreschrijver bevindt zich een bedieningskast, voorzien van een kiesschijf, volkomen gelijkaardig aan die welke bij de telefoon wordt gebruikt; men hoeft alleen maar het oproepnummer van de gewenste verreschrijver te vormen om ermee in verbinding te treden, op voorwaarde evenwel dat hij niet bezet is. Aan de opgeroepen verreschrijver moet geen enkele verrichting met de hand worden uitgevoerd; op dat ogenblik is de aanwezigheid van een bediende er niet vereist.

DE EERSTE STAPPEN.

De verreschrijvers werden aanvankelijk gebruikt voor het overbrengen van diensttelegrammen onder de directie, de groepen, de locomotievendepots en de belangrijke stations.

Sedert oktober 1959 werden enkele grensstations met verreschrijvers uitgerust. Zij worden gebruikt om, trein per trein, de lijst op te maken van de wagens die onder de aangrenzende netten worden uitgewisseld. Die lijsten worden ook door middel van verreschrijvers overgemaakt aan de centrale mechanografie die, met behulp van geponste ban-

een samenstellingsborderel overmaken in de vorm van een met de verreschrijver opgestelde boodschap waarmee, zoals wij gezien hebben, een geponste band overeenstemt. Die boodschappen worden ontvangen op een stel van drie verreschrijvers.

De ontvangst van die documenten gaat de aankomst van de trein vooraf, soms met verschillende uren. Het station Monceau kent derhalve de samenstelling der treinen lang voor ze aangekomen zijn en regelt er zijn werk naar.

De geponste band die met een bepaalde trein overeenstemt, wordt geplaatst op een « bandlezer » die verbonden is met een « ponsmachine voor tele-



**HET WERK
AAN DE
KAARTENLEZER.
DE VERTICALE
REGISTRATOR
BEVINDT ZICH
ACHTERAAN
RECHTS.**

den, automatisch de staat van de door elk net te betalen staangelden kan opmaken.

PROEFNEMING

VOOR GECENTRALISEERDE FACTAGE.

Sedert korte tijd wordt de verreschrijver ook gebruikt om de factageverrichtingen in een vormingsstation te vergemakkelijken.

Alle stations en ondergeschikte organen die treinen naar Monceau verzenden, moeten dit station

grafische kaarten » die tegelijkertijd in gewoon schrift de inlichtingen drukt die erin geponst zijn. De perforaties van de telegrafische kaarten zijn een trouwe weergave van de perforaties die op de geponste band voorkomen.

De blanco kaarten die de ponsmachine voeden, zijn onderling aaneengehecht; zij blijven aaneen nadat ze eruit komen en kunnen dus niet verkeerd geklasseerd worden. Hun volgorde stemt op dat ogenblik overeen met de volgorde van de wagens van de aankomende trein.

Wanneer de trein klaar is om getrieerd te worden, stelt een stationsfacteur, uitgerust met een radiozender, zich langs het treinstel op. Hij staat in verbinding met een bediende van het trieerseinhuis en, via deze bediende, met de bediende die de spoorremmen in werking stelt. De stationsfacteur controleert de samenstelling van de trein tijdens het opduwen naar de rangeerheuvel en geeft aan de bedienden in het seinhuis de inlichtingen die voor de eigenlijke triëring vereist zijn.

Eens dat de wagens op de verschillende sporen van de trieerbundel geplaatst zijn, moeten de desbetreffende telegrafische kaarten geklasseerd worden volgens hun nieuwe indeling ter plaatse, derwijze dat het geheel der kaarten steeds met het geheel van de wagens in de trieerbundel overeenstemt.

Met dat doel worden ze van elkaar losgemaakt en in een verticale registrator geschikt. Deze laatste is samengesteld uit een opeenvolging van draaiende kleppen die, over het algemeen, elk met een spoor van de bundel overeenstemmen. De gebruikte voorzijde van elke klep is voorzien van een zeventigtal zakjes die derwijze boven elkaar geplaatst zijn dat, van de telegrafische kaarten die er de ene na de andere worden ingebracht, alleen het bovendeel zichtbaar wordt, waarop precies de inlichtingen in gewoon schrift voorkomen. Die schikking geeft op ieder ogenblik de juiste toestand weer van de wagens die op de verschillende sporen werden gerangeerd.

Aan de hand van een betrekkelijk gemakkelijke controle is het dus mogelijk de evolutie te volgen van de tonnemaat van een treinstel dat bestemd is om een vertrekkenklare trein samen te stellen, zich te vergewissen van het remvermogen en na te gaan of de rangschikking der wagens aan de eisen van de reglementering beantwoordt.

Op het ogenblik dat het station het borderel van een vertrekkenklare trein moet opmaken, is het voldoende eventueel de verreschrijver van het bestemmingsstation op te roepen en een leesmachine met zijn eigen verreschrijver in verbinding te stellen. Deze leesmachine heeft twee koppen; in elk van die koppen kan men tegelijk een kaart steken. De bediende plaatst de eerste kaart betreffende de eerste wagon van de trein onder een van de twee « leeskoppen ». Daarop treedt de lezing in werking; gedurende die bewerking wordt de geposte kaart betreffende de tweede wagon onder de tweede leeskop geschoven. Wanneer de eerste kaart gelezen is, begint onmiddellijk de lezing van de tweede terwijl de operator de kaart van

de eerste wagon vervangt door die van de derde en zo verder.

De bestemmingsstations ontvangen het borderel van de trein alvorens de trein het station van Monceau verlaat, wat ze in staat stelt hun werk beter te organiseren.

AANVULLENDE UITRUSTING.

De groep triersporen omvat twee uiteinden waarvan een gevormd wordt door het « trieerterrein »; sommige rangeringen, vooral de rangeringen voor het hervormen der treinstellen, worden uitgevoerd aan het uiteinde dat men « vormingsterrein » noemt. Daar werd een tweede stel verreschrijvers geïnstalleerd dat onderling verbonden is met het eerste stel, derwijze dat de kaarten die gediend hebben voor de triëring door telegrafische verbinding kunnen worden doorgeseind naar het stel « vorming » dat de kaarten zal kunnen hergroeperen volgens de werkelijke beweging van de wagens.



Dank zij de proefneming die te Monceau wordt ondernomen, mag men veronderstellen dat een gelijkwaardig stelsel zou kunnen worden geïnstalleerd in de andere vormingsstations en eventueel zou kunnen worden aangevuld met een stelsel voor automatische bediening van de trieerwissels, dat in « Het Spoor » n° 71 van juli 1962 werd beschreven. Het net van de verreschrijvers zou alsdan kunnen verbonden worden met het E.B.C. (elektronisch beheercomplex) zodat de controle op de beweging van de wagens automatisch zou worden gecentraliseerd. Dit zou de produktiviteit van onze voertuigen gevoelig verhogen en de positie van de Maatschappij op de transportmarkt verbeteren.

R. DUCHENE.

De post bestelt « Het Spoor » aan de hand van abonnementslijsten die zij zelf bijhoudt.

WANNEER GIJ VERHUIST

moet **gij zelf, vóór uw vertrek**, uw nieuw adres ter kennis brengen van het postkantoor dat de woonplaats bedient welke gij verlaat. Bij die gelegenheid moogt gij vooral niet vergeten te zeggen dat gij op het tijdschrift « Het Spoor » geabonneerd zijt. Indien gij een en ander verwaarloost, zult gij « Het Spoor » niet blijven ontvangen.