

8/11/72

MEI - JUNI 1972

## 34 (MA) Invoering van de automatische koppeling.

Sedert wij in de nummers van januari en maart 1970 gegevens verstrekten over de automatische koppeling, werden de technische studies en proeven met het oog op de definitieve afwerking van de automatische UIC-koppeling actief voortgezet. Bovendien werden er zopas belangrijke beslissingen genomen in verband met het programma tot invoering van die koppeling op de Europese netten.

Laten wij eraan herinneren dat de UIC beslist heeft de automatische koppeling op al het rollend materieel (wagens, rijtuigen, locomotieven) aan te brengen in twee fasen :

A.- Monteren van de automatische koppeling op het materieel dat in internationaal verkeer gebruikt wordt (deze verrichting wordt genoemd : gelijktijdige aanpassing), met behoud van de buffers.

B.- Wegnemen van de buffers.

In juni 1970 had de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer (CEMT) ingestemd met de invoering van de automatische koppeling, en tevens had zij aan de netten die er lid van zijn, aanbevolen de datums van de verrichtingen A en B vast te stellen binnen de periode Pasen 1979 - Pasen 1981.

Aangezien evenwel, in internationaal verkeer, de automatische koppeling gelijktijdig in de landen van Oost- en West-Europa moet ingevoerd worden, gaf de CEMT aan de UIC de opdracht, met de OSJD te onderhandelen over de definitieve in acht te nemen kalender.

Op de speciale vergadering van de Gemeenschappelijke Werkgroep UIC/OSJD, die op 15 mei 1972 te Keulen werd gehouden, werd er over de volgende datums een akkoord bereikt, dat het midden houdt tussen de aanbevelingen van de CEMT en de voorstellen die bij het begin van de onderhandelingen door de OSJD werden gedaan :

**B**

- voor fase A : april 1981;
- voor fase B : uiterlijk op het einde van het jaar 1985.

Op verzoek van de UIC, die wenst dat de periode tijdens welke de automatische koppeling en de buffers gelijktijdig bestaan, zou ingekort worden, zullen de beide organisaties nog de mogelijkheid onderzoeken om de datum van verrichting B (wegnemen van de buffers) te vervroegen. Er werd overeengekomen dat er in 1975 of in 1976 een definitieve beslissing ter zake zou moeten getroffen worden.

Om de draagwijdte van die beslissingen duidelijk te maken, wijzen wij erop dat het tijdens de overgangperiode tussen de verrichtingen A en B nog mogelijk is, een van automatische koppeling voorzien voertuig te koppelen aan een voertuig dat de schroefkoppeling (met inbegrip van de hoofdleiding van de luchtdrukrem) behouden heeft, en zulks met behulp van een aangepaste inrichting, die gemengde koppeling wordt genoemd. Door de netten die niet al hun materieel gelijktijdig wensen aan te passen op de datum van verrichting A, kan die periode dus ten nutte worden gemaakt om hun materieel dat zij uitsluitend in binnenverkeer gebruiken, verder met de automatische rem uit te rusten.

Op de datum waarop de buffers (fase B) worden weggenomen, zal de gemengde koppeling, die enkel de trekkracht overbrengt, onbruikbaar worden. Al het rijdend materieel dat in binnenverkeer gebruikt wordt, zal dan eveneens van de automatische koppeling moeten voorzien worden. Zo nodig zullen er nochtans sommige afwijkingen voor een beperkte duur kunnen toegestaan worden in zeer bijzondere gevallen : bij voorbeeld, gesloten stellen van speciale wagens die voor een wel bepaald verkeer bestemd zijn (ertstreinen), waarvoor er koppelwagens aan ieder uiteinde van het stel worden geplaatst.

**B** Het goederenwageneffectief van de N.M.B.S. omvat maar een gering percentage wagens die enkel voor binnenverkeer gebruikt worden. Onze Maatschappij is er dus toe gehouden, de automatische koppeling op het grootste gedeelte van haar wagens te monteren op de datum A, d.w.z. in april 1981.

Met inachtneming van de lasten die voor de exploitatie uit het gebruik van de gemengde koppeling voortvloeien, streeft de N.M.B.S. ernaar, haar goederenwageneffectief voor het binnenverkeer zo volledig mogelijk en gelijktijdig aan te passen. Het in 1967 aangevatte programma voor de vernieuwing van de wagens die te oud of van een verouderd model zijn, moet ertoe leiden dat de N.M.B.S., tegen

het einde van het jaar 1980, over ongeveer 29.000 moderne wagens beschikt die gemakkelijk van automatisch stoot- en trekwerk kunnen voorzien worden. Aldus kon het aantal bestaande wagens waarvan het onderstel moet aangepast worden om die koppeling te kunnen monteren, tot ongeveer 15.000 verminderd worden. De daarvoor noodzakelijke werken worden in onze werkplaatsen uitgevoerd ter gelegenheid van de herstelling van die wagens.

Vanaf dit jaar zullen ook de elektrische en diesellocomotieven die voor herstelling in de centrale werkplaatsen van Mechelen en Salzinnes komen, worden aangepast met het oog op het aanbrengen van de automatische koppeling. Het programma voor de verbouwingen aan de reizigersrijtuigen, is thans ter studie.

## 35 (F) Het vastleggen van mechanografische gegevens op magneetbanden.

Nota : De toepassing van de electronica en het in dienst stellen van steeds perfekter computers in diverse diensten van onze Maatschappij brengen ons er toe de Staff-lezers vertrouwd te maken met een nieuwe techniek en een nieuwe woordenschat die meer en meer ingang vinden in het taalgebruik van elke dag.

Jarenlang was de vastlegging van de informatie een verwaarloosd gebied. De omslachtige ponskaartopvatting ging uit van twee machines : de pons- en de controleponsmachine. De vastlegging van de informatie gebeurde in vier fasen : ponsen, controleponsen, correctie en controle der correctie. Het lezen van kaarten door de computer betekent een langzame verrichting; daarenboven kan de geperforeerde kaart niet herbruikt worden zodat de uitgave besteed aan kaarten niet mag verwaarloosd worden. Deze procedures zijn dus fel verouderd in een tijdperk waar computers van de 3e generatie algemeen worden gebruikt.

Een betere efficiëncy wordt verkregen met toestellen die rechtstreeks op magneetbanden "schrijven". De magneetbanden kunnen inderdaad door de computer snel gelezen worden. Een eerste stap in deze richting werd verwezenlijkt door de informatie rechtstreeks vast te leggen op de magneetband waarmee elk toetsenbord was uitgerust. De vastlegging van de gegevens werd aldus teruggebracht tot twee bewerkingen : het typen en de controle-correctie. Dit eerste systeem had evenwel ook nadelen omdat het samensmelten van