

alleen, moest het indrukwekkend aantal van 11.000 wissels op die wijze dagelijks vrijgehouden worden.



Nevenstaande foto's toonen twee fazen van het wegruimingswerk in de wissels. De eerste is een afbeelding van het schoonmaken der glijstoelen door middel van een borstel; de tweede toont het ontdooien van de glijstoelen met een « bisschopsstaf ». Zoo heet een staaf die aan een van haar uiteinden voorzien is van een amiantkoord dat men in mazoet dompelt en in brand steekt.

Dat is wel een heele karwei. Ze moet alle dagen en zelfs verscheidene malen in een zelfden dag herhaald worden.

Zal het land zich den strengen winter 1939-1940 heugen, tijdens denwelken de spoorweg andermaal heeft blijk gegeven van zijn soepelheid en zijn weergaloos aanpassingsvermogen ?



De spoorwagenstrijd in Januari 1940.

door L. VER ELST

ZOO de spoorwagenstrijd, die in October-November 1939 geleverd werd, reeds hard was, die in Januari 1940 is toch nog veel zwaarder geweest.

In 1939 was het succes om zoo te zeggen van te voren verzekerd, omdat het slechts afhing van rationeele organisatiemaatregelen welke de Nationale Maatschappij tijdig wist te nemen en uit te voeren.

In 1940 had de strijd een heel ander aspect : ditmaal ging het tegen een ongemeen felle koude en haar nasleep van ijs, sneeuw en ijzel. Wekenlang heeft het slechte weer niet afgelaten de levensorganen van het spoorwegbedrijf aan te tasten om ze in de war te sturen.

Maar de spoorweg was terdege bestand tegen deze aanvallen en kwam andermaal als overwinnaar uit den strijd, dank zij de waakzaamheid van de directie en den sterken en vasten wil van de uitvoerende diensten.

Het zou natuurlijk kinderachtig zijn te beweren dat de exploitatie met even veel gemak en regelmaat als in normalen tijd geschiedde. Voorvallen waren onvermijdelijk bij een temperatuur van 19 graden onder nul. Maar niemand zal de Maatschappij de verdienste ontzeggen alles gedaan te hebben wat in haar macht lag tot redding van de industrieele bedrijvigheid van het Land, welke in gevaar was door het in gebreke blijven van den waterweg waarop het vervoer volkomen stillag.

Natuurlijk beschikte de spoorweg in 1940 voor een kleiner verkeer over hetzelfde effectief als in 1939.

Dit effectief, zal men wellicht zeggen, had dus meer dan voldoende moeten zijn. Welnu de feiten hebben uitgewezen dat dit niet het geval was. Het antwoord op deze opmerking is eenvoudig : de rotatietijd is in 1940 in sterke mate toegenomen, ten gevolge van vertraging bij het laden en lossen alsmede in het vervoer.

De min of meer groote vlugheid waarmee geladen en gelost werd, hing van den cliënt af. Welnu, deze had met groote moeilijkheden te kampen : dikwijls waren de te lossen goederen één aaneengevroren klomp en moest begonnen worden met ze te ontdooien door middel van braseero's of in speciaal verwarmde loodsen, ofwel met ze, met behulp van het pikhouweel, ja zelfs van springstoffen, uit elkaar te werken. Niettegenstaande de aan den dag gelegde krachtsinspanningen, is het aantal wagens die beladen bleven zeer hoog geweest tijdens den ganschen duur van de vorst, zooals de afbeeldingen 3 en 5 aantoonen.

Wat de vertraging van het vervoer betreft — welke vertraging het gevolg was van de moeilijkheden in de stations en van baanvoorvallen — daaruit volgde een verlies van ongeveer 10.000 wagens vergeleken bij 1939.

Om den toestand te verhelpen moest de Maatschappij 's Zondags doen werken in de rangeer- of vormingsstations en den nachtdienst invoeren op sommige lijnen die hun eindpunt hebben in de groote nijverheidscentra.

Met de bekomen resultaten is het mogelijk een idee te krijgen van de volbrachte prestatie.

Diagram afb. 1 geeft een beeld van de minimumtemperaturen te Brussel sinds 18 December 1939.

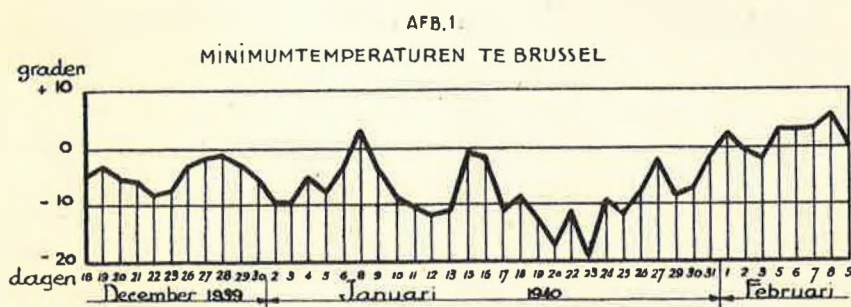
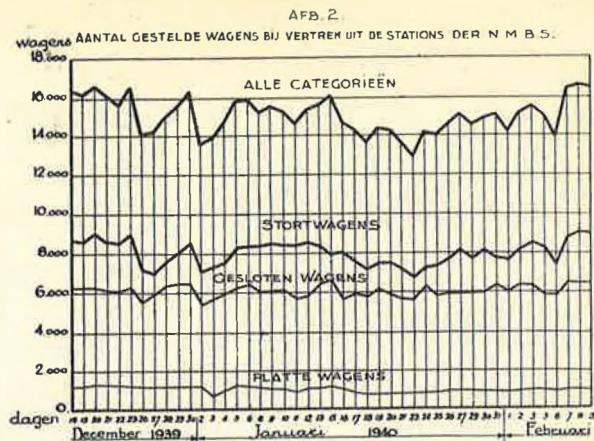


Diagram afb. 2 toont den omvang van de verzendingen.

Zooals men ziet, is de kromme van de temperaturen evenwijdig met die van de gestelde wagens.

Men zal ook opmerken dat geen enkele wagen ontbroken heeft tot 15 Januari.

Na dezen datum, dalen de cijfers van de gestelde wagens en ze bereiken hun laagste niveau op 23 Januari : op dit tijdstip wijst de thermometer -19° aan. Na 23 Januari is een geleidelijke heropflikkering waar te nemen, die



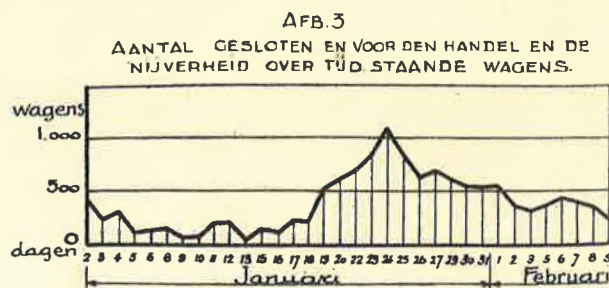
reeds in de eerste dagen van Februari tot een volkomen normalen toestand leidt.

Men kan zich afvragen of de inzinking van 16 Januari tot 1 Februari te wijten was aan wagentekort? Het antwoord op deze vraag zal uit de onderstaande overwegingen blijken.

Dit antwoord luidt bepaald ontkennend voor de platte wagens. Integendeel, in deze categorie van materieel werd zelfs een teveel geboekt. De oorzaak daarvan is het stilvallen van sommige bedrijven die in open lucht werken en die vooral dit slag van wagens gebruiken. Men liet trouwens de kans niet voorbijgaan om partij te trekken van de te over zijnde wagens : ze dienden om in zekere mate in de schaarschte van stortwagens te voorzien.

Enkele vertragingen hebben zich voorgedaan in het stellen van *gesloten wagens*. Maar deze vertragingen hadden minder de moeilijkheden van den spoorweg dan die van de cliënteel zelf als oorzaak. Inderdaad, zooals diagram afb. 3 aantoon, had het volstaan het aantal

over tijd geloste wagens op zijn normaal niveau te houden om zoowat 200 wagens meer per dag te kunnen stellen. Door haar overredend optre-



den bij de cliënteel, bekwam de Maatschappij een snellere vrijmaking van haar gesloten materieel van 24 Januari af.

De daling van het aantal gestelde wagens kwam nog scherper uit voor de *stortwagens*.

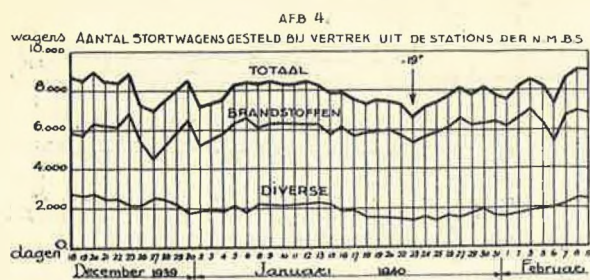


Diagram afb. 4 geeft, benevens de totale wagenstellingen, het aantal gestelde wagens voor brandstoffen en voor diverse zendingen.

Mag men zeggen dat er materieel te kort was voor de diverse zendingen, d.i. voor andere zendingen dan brandstoffen?

Laten wij dienaangaande noteeren dat de 1.500 voor die zendingen gestelde stortwagens bestaan uit :

55 % wagens geladen op de spooraansluitingen;

21 % wagens geladen in de havens;

9 % wagens geladen op de goederenparken;

13 % wagens geladen door de diensten van de Maatschappij;

2 % wagens geladen door het Leger.

Welnu, de meeste spooraansluitingen ontvangen meer stortwagens dan ze er laden. Ze kunnen dus zonder eenige moeite zich zelf bedienen.

De wagenstellingen in de havens en de goederenparken worden eveneens verzekerd door de wagens te nemen uit de plaatselijke beschikbare middelen die doorgaans grooter zijn dan de behoeften.

De noodige wagens voor de diensten van de Maatschappij en van het Leger werden, eindelijk, bij voorrang gesteld.

De inzinking in het verloop van de kromme der diverse zendingen stemt dus allereerst overeen met een vermindering van de behoeften of van de mogelijkheden der cliënteel.

Zoo komen wij tot het kolenvraagstuk, dat gansch bijzonder de bezorgdheid en de aandacht van het publiek heeft gaande gemaakt. Laten wij dus onderzoeken hoe de wagenstellingen voor deze goederen hebben geëvolueerd :

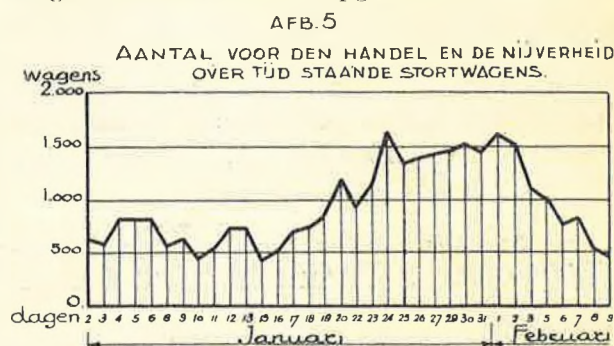
Wij merken vooreerst dat het aantal wagens,

bij den aanvang van Januari, schommelt om circa 6.200, dit is het peil van de hoogste wagenstellingen van 1939.

Van 15 Januari af, zien wij het verminderen zonder dat het echter beneden het gemiddeld peil van 5.800 wagens daalt. De dag met het laagste aantal gestelde wagens is 23 Januari, dag waarop de thermometer -19° aanwijst en waarop dit aantal tot 5.274 daalt; reeds den volgenden dag, echter, gaat het weer omhoog en het peil van het begin van het jaar wordt spoedig terug bereikt.

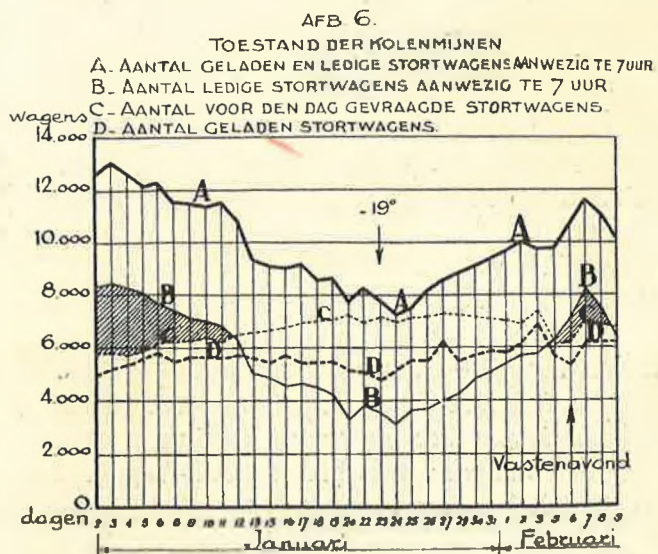
Het is onbetwistbaar dat, als gedurende het tijdperk begrepen tusschen 15 en 27 Januari het aantal ter beschikking gestelde wagens grooter was geweest, het aantal geladen wagens ook een hooger peil zou hebben bereikt.

Aan welke oorzaken moet het feit worden toegeschreven dat de kolenv verzendingen niet hooger konden worden opgevoerd?

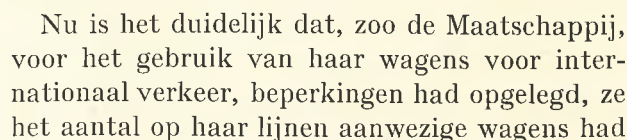
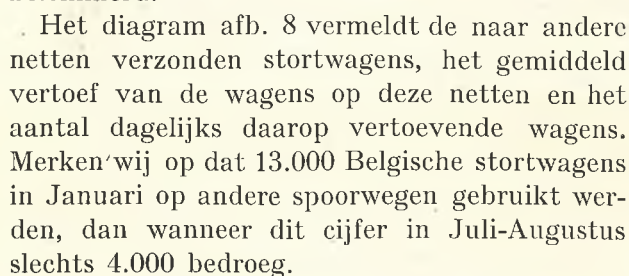


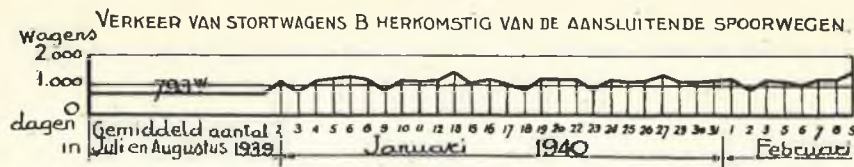
Eerst en vooral, en zooals het diagram afb. 5 zulks aantoon, kon de Maatschappij door het aantal over tijd geloste wagens, niet meer beschikken over 1.500 stortwagens.

Een andere oorzaak ligt hierin dat sommige kolenvoortgingen, op het stuk van



Men merkt dat het aantal gedurende de vijfde week van 1940 gestelde wagens 32 % hooger is dan dit van de overeenkomstige maand van 1939, en dat het in 1940 gestelde aantal, het hoogste peil van 1929 bereikt.





ALLERLEI

Exploitatie-uitkomsten over Januari 1940

DE exploitatie-ontvangsten over Januari 1940 beliepen 219,5 miljoen, tegen 214,6 miljoen in Januari 1939, dit is 4,9 miljoen meer.

De exploitatie-uitgaven over Januari 1940 bedroegen 220,4 miljoen, tegen 226,8 miljoen in Januari 1939, dit is 6,4 miljoen minder.

Als men rekening houdt met de financieele lasten, bedraagt het tekort over Januari 1940 circa 5,3 miljoen, tegen 16,5 miljoen in Januari 1939. Moest de Maatschappij den last der pensioenen van het voormalig regime niet dragen, dan zou er geen tekort doch een overschot van ongeveer 9,7 miljoen wezen.

HET SPOOR is heden zijn tweeden jaargang ingetreden.

Van ganscher harte danken wij onze trouwe abonneuten en lezers voor de belangstelling die zij voor ons tijdschrift, in het eerste jaar van zijn bestaan, hebben getoond.

Het zijn moeilijke tijden. Aan allen die ons maandblad sympathie toedragen, vragen wij het bestaan er van te stabiliseeren door het aanbrengen van nieuwe abonneuten. Niettegenstaande de prijsverhooging voor al wat met het boekbedrijf in verband staat, wordt de abonnementsprijs voor een jaar gehouden op 10 fr. (voor het buitenland 3 belga), te storten op de postcheckrekening nr 233 van de N. M. B. S., Leuvense Weg, 17, te Brussel.

DE Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen heeft een brochure in het licht gegeven, waarin de heer Rulot, Directeur-generaal van de N. M. B. S., antwoordt op de vereende aanvallen welke door Professor Bauhuin van de Universiteit van Leuven, door de Vereeniging tot Verdediging van de Belangen

kunnen verhoogen en haar taak had kunnen vergemakkelijken. Een dergelijke politiek zou evenwel de belangen der gemeenschap niet hebben gediend.

van den Automobiël en door het Nationaal Comité tot Verdediging van de Belangen der Binnenscheepvaart, tegen den Spoorweg in het algemeen en tegen zijn tarifeering in het bijzonder gericht werden.

De Winter 1939-1940 had het afdoende bewijs geleverd dat alleen de Spoorweg bestand was tegen alle slechte weersomstandigheden en een levensnoodwendigheid was voor het Land.

Onmiddellijk na het intreden van den dooi hernieuwden de tegenstanders van den Spoorweg hun aanvallen tegen dezen laatste.

Deze brochure werd gezonden aan alle abonneuten en lezers van *Het Spoor*. De Nationale Maatschappij zal met genoegende deze brochure laten geworden aan al wie daartoe het verlangen te kennen geeft.

OP 29 Februari heeft de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen aan Luitenant-generaal Denis, Minister van Landsverdediging, twee stalen model-ambulancetreinen overgedragen.

De dagbladen hebben verslag uitgebracht over de kleine plechtigheid, welke te dier gelegenheid in de hoofdwerkplaats te Mechelen plaats had.

In den loop dezer bracht de Minister van Landsverdediging, op grond van persoonlijke ervaringen die hij ophaalde, hulde aan de spoorwegarbeiders-oudstrijders die hij tijdens den veldtocht 1914-1918 aan het werk had gezien.

Sprekende over de huidige gebeurtenissen, drukte Luitenant-generaal Denis zich uit aldus :

« Dank ook zij onze Spoorwegen, werden wij als » Belg in onze fierheid gesterkt door de bevin- » ding dat alleen in ons land het burgerlijk en » commercieel verkeer op geen enkel oogenblik » stilgelegd werd door de mobilisatietransporten, » die overigens in de perfectie werden uitgevoerd.