

N.M.B.S.-GENT
NODIGT U UIT

1926

1926

1926

1926

1926

B

B

B

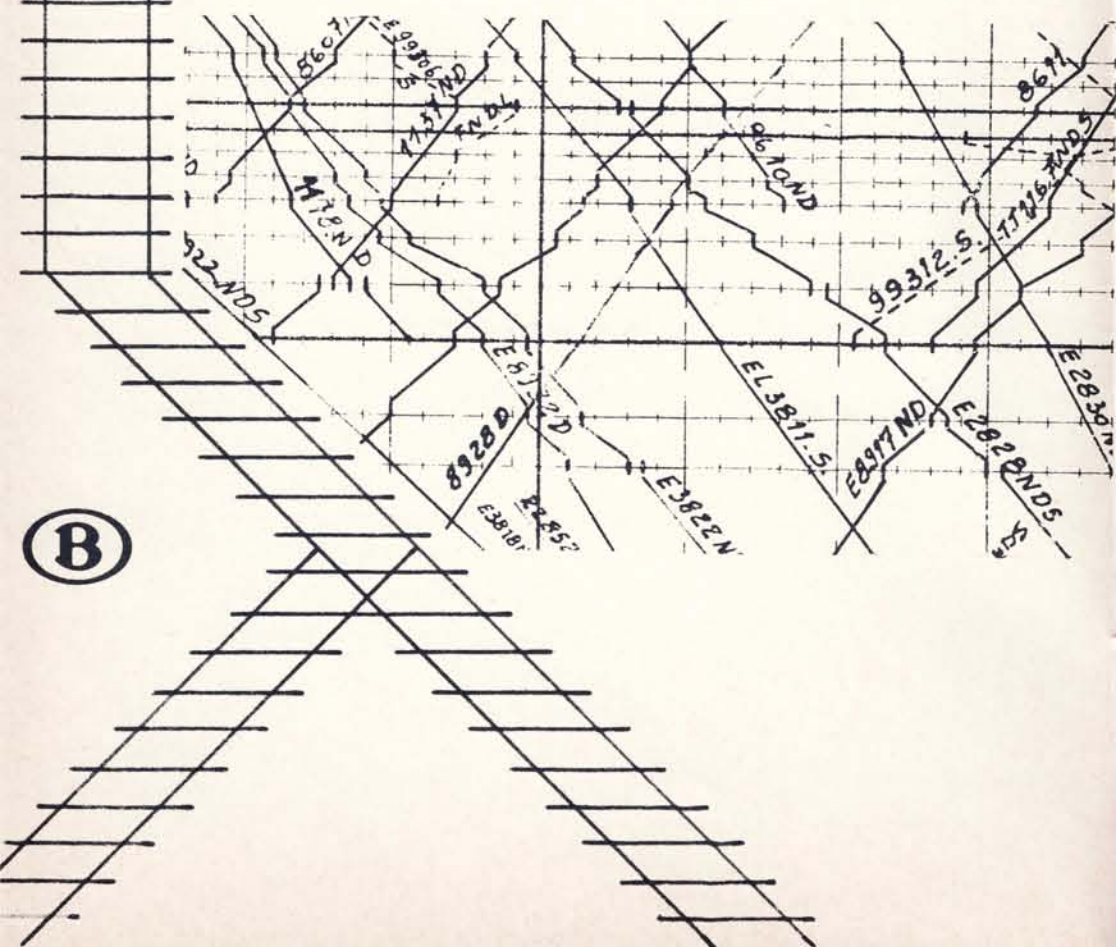
B

B

N.M.B.S.-GENT
NODIGT U UIT

998 2 8 M 4
10 U 10 00 Y

B



DISPATCHING GENT

Rol.

Het woord «Dispatching» is afgeleid van het Engelse werkwoord «to dispatch» wat betekent «met spoed verzenden» of ook «versnellen». De «Dispatching» bij de Spoorwegen is dan ook de dienst die in hoofdzaak ermede belast is het verkeer van de reizigers- en goederentreinen op de belangrijke lijnen te doen verlopen op de meest vlotte wijze. Hij is de verkeersleiding van het spoorverkeer. Het toezicht op het verkeer wordt bestendig op afstand uitgeoefend vanuit een centrale post, door bedienden «dispatchers» geheten.

Elk van hen heeft één enkele of een paar lijnen te observeren. Om zijn taak naar behoren te kunnen uitvoeren moet de dispatcher op de hoogte zijn van al wat zich voordoet op de lijn(en) waarvan hij de treinenloop controleert. Daartoe moet hij steeds onmiddellijk in verbinding kunnen treden met alle posten van de lijn en steeds onmiddellijk door al deze posten kunnen bereikt worden. Hiertoe beschikt hij over een geperfectioneerde communicatie-inrichting. Via een speciale telefoon staat hij tegelijk in verbinding met een zeer groot aantal posten langsheen de lijn(en) onder zijn toezicht. Waar dit vroeger gebeurde bij middel van een koptelefoon, beschikt hij thans over een moderne luidsprekersinstallatie.

De bedienden van de posten op de lijn, die nog andere taken te verrichten hebben, worden door middel van een speciaal oproepsysteem uitgenodigd zich in verbinding te stellen met dispatching, telkens deze zulks nodig acht.

Een woordje geschiedenis.

Het systeem werd voor het eerst in Europa gebruikt in 1917/18 door de Amerikaanse troepen in Frankrijk op de lijn bij vertrek uit St.-Nazaire naar Saumur. De Belgische Spoorwegen die het nut inzagen van de werkwijze deden een proef op de lijn Brussel - Namen en wel in 1921. Andere lijnen volgden: Brussel - Oostende, Brussel - Herbesthal, Brussel - Antwerpen, enz. zodat na enkele jaren alle hoofdlijnen van het net uitgerust waren. Op dit ogenblik zijn 2 587 km spoor op een totaal van 4 004 km onder bestendig toezicht van Dispatching. Ongeveer 3 000 reizigerstreinen en zowat 1 500 goederentreinen rijden dagelijks op deze gedispachtiseerde lijnen.

Organisatie.

I. ALGEMEEN.

Dispatchingdiensten zijn opgericht in de centra der verschillende groepen waarin het net is verdeeld: Gent - Antwerpen - Hasselt - Brussel - Bergen - Charleroi - Namen en Luik.

Zij staan onder toezicht van dienst Exploitatie der Groepsdirectie en worden geleid door een hoofddispatcher. Een ambtenaar fungeert als dienstleider voor elke ploeg.

Ieder gewestelijk dispatchingcentrum heeft onder zich een wel afgebakend gebied. Op het niveau van het ganse spoorwegnet bevindt zich het Centraal Dispatchingbureau, dat de werkzaamheden van de 8 gewestelijke centra coördineert en controleert.

II. OP GROEP GENT.

Voor Dispatching Gent zijn de rechtstreekse gecontroleerde lijnen de volgende :

Brussel - Denderleeuw - Gent - Kust : lijn 50A

(Brussel) - (Denderleeuw) - Kortrijk : lijn 89

(Denderleeuw) - Aalst - Schellebelle - Gent : lijn 50

Mechelen - Dendermonde - (Schellebelle) - (Gent) :
lijn 53

Sint-Niklaas - Gent - Kortrijk - Moeskroen : lijn 59/
lijn 75

Wondelgem - Gent : lijn 58

In totaal zijn dat 395 km en - zaterdag en zondag buiten beschouwing latend - gemiddeld 1 010 treinen daags, hetzij 770 reizigerstreinen en 240 goederentreinen.



Apparatuur.

De lijnen gecontroleerd door Dispatching Gent zijn verdeeld over 3 tafels + een 4de tafel (splitsing van de lijn Brussel-Kust tijdens de piekuren), alle opgesteld in afzonderlijke cellen. De communicatieapparatuur ter beschikking van elke dispatcher bestaat in hoofdzaak uit 2 klavieren voorzien van oproeptoetsen, benevens uit een microfoon en een luidspreker. Er is ook een gewoon telefoontoestel voorhanden dat aangesloten is op het automatisch telefoonnet NMBS. Het klavier aan zijn rechterhand laat de dispatcher toe op elk gewenst ogenblik onmiddellijk in verbinding te komen met de posten van zijn lijn(en). Ieder aangeslotene op zijn beurt kan in contact treden met de dispatcher. Via het klavier aan zijn linkerkant gebeuren de gesprekken met zijn collega's van de andere tafels, met de verdelers van de locomotieven evenals met de dienst die toezicht houdt op de spanning van de bovenleidingen voor elektrische tractie.

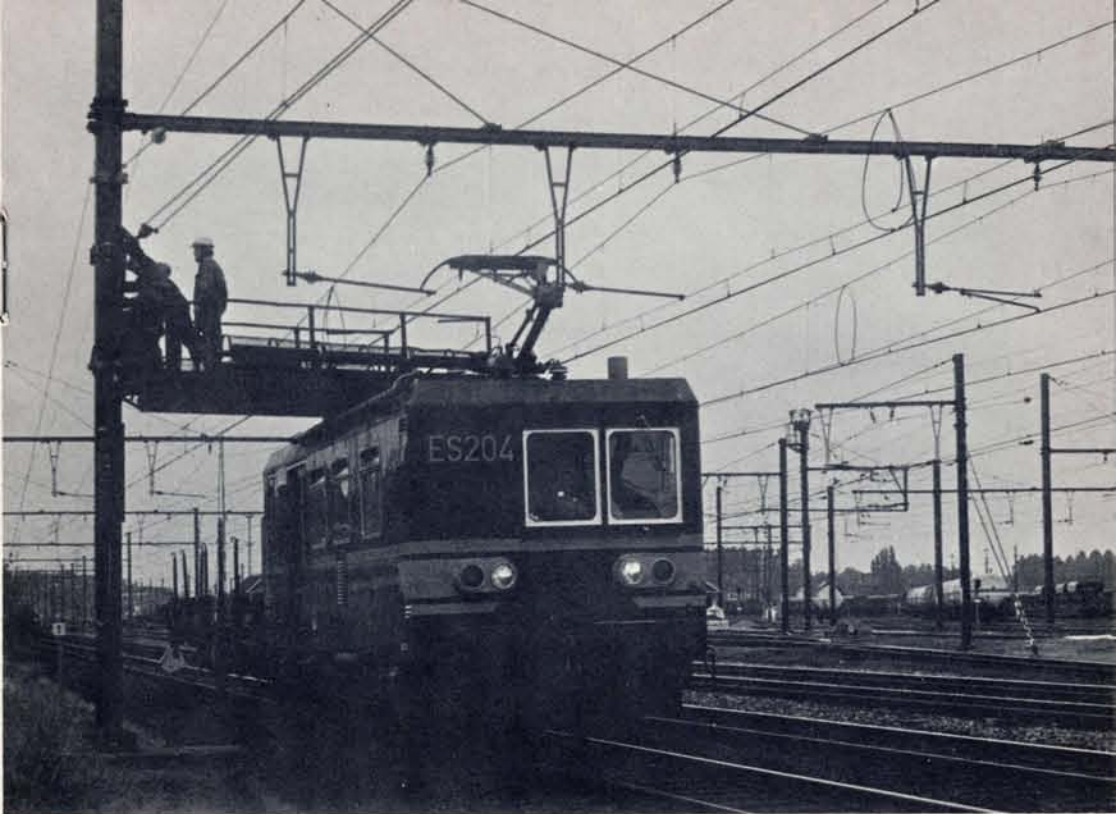
Op te merken dat de dispatcher naar believen met één enkele, met meerdere of zelfs met alle posten tegelijk een gesprek kan voeren. Desgevallend kunnen de aangesloten posten via de apparatuur op dispatching onderling met mekaar een gesprek voeren.

Werking.

Hoe kan nu de dispatcher de loop der treinen volgen en de nodige bevelen geven? Hij heeft vóór zich in een rechtopstaande kader de type-grafiek van de treinenloop. De tijd in uren en minuten komt erop voor in horizontale lijn, de stations en blokposten van de betrokken spoorbaan in verticale lijn. De rit der treinen, zoals hij is voorgeschreven, is erop aangetekend met schuinlopende lijnen, dalend of klimmend naar rechts toe al naargelang de richting van de trein. Hoe schuiner deze lijn, hoe trager de rit, hoe minder schuin hoe sneller de trein. De zwarte schuine lijnen stellen de reizigerstreinen voor, de blauwe de goederentreinen. Rode kleur wordt gebruikt voor speciale treinen, streepjeslijnen voor losrijdende locomotieven.

Op zijn tafel ligt de uitvoeringsgrafiek waarop de dispatcher de loop der treinen aantekent zoals hij zich in werkelijkheid voordoet. Het bijhouden van deze grafiek gebeurt op basis van de inlichtingen die de dispatcher ontvangt van de blokposten langs de lijn die ertoe gehouden zijn hem de uren van aankomst, van vertrek en van doorrit der treinen op te geven. Deze laatste grafiek is in feite de inventaris van de treinen die op elk oogenblik op de lijn aan het rijden zijn. Door de vergelijking te maken tussen de uitvoeringsgrafiek enerzijds en de type-grafiek anderzijds kan de dispatcher onmiddellijk elke onregelmatigheid in de rit van een trein ontdekken, de betrokken stations alle mogelijke inlichtingen verschaffen, doch vooral en in de eerste plaats maatregelen voorschrijven om het verkeer zo vlot mogelijk te houden. In dit verband kan de dispatcher bijv. beslissen een traagrijdende trein te doen uitwijken op een geschikte plaats om voorrang te verlenen aan een snelrijdende trein.

Door het dispatchingsysteem kunnen de spoorlijnen op ieder oogenblik maximaal benut worden en kan het grootst mogelijk aantal reizigers op de kortst mogelijke tijd vervoerd worden op een lijn zonder dat chaotische verkeersopstoppingen plaatsgrijpen hetzij op de lijnen, hetzij in de verkeersknooppunten.

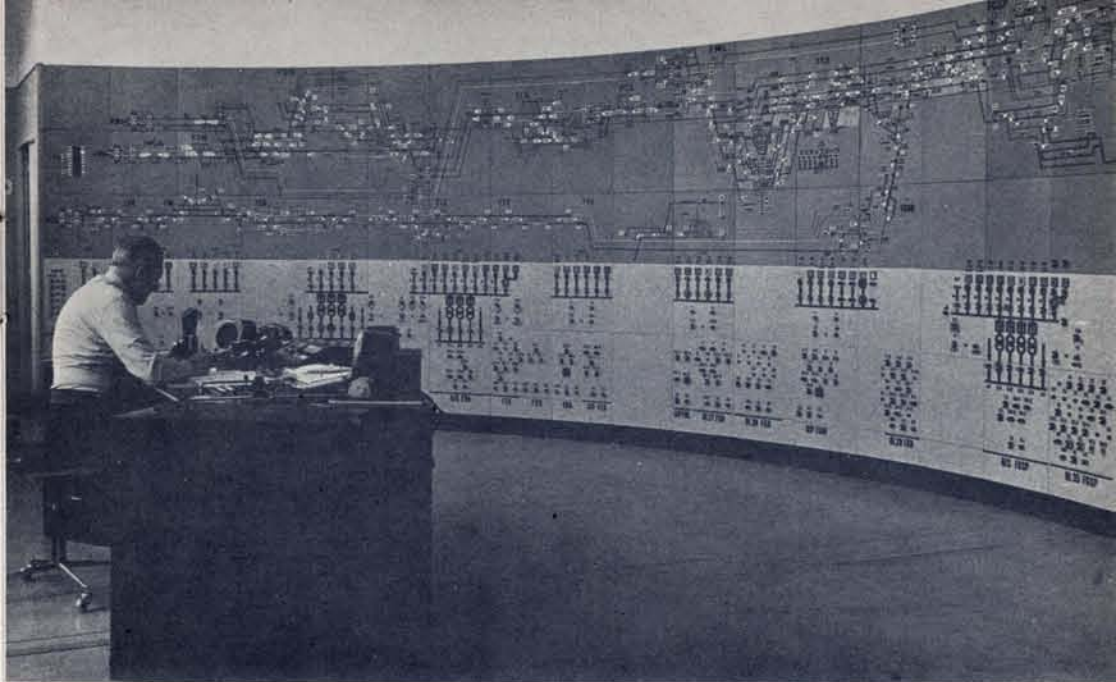


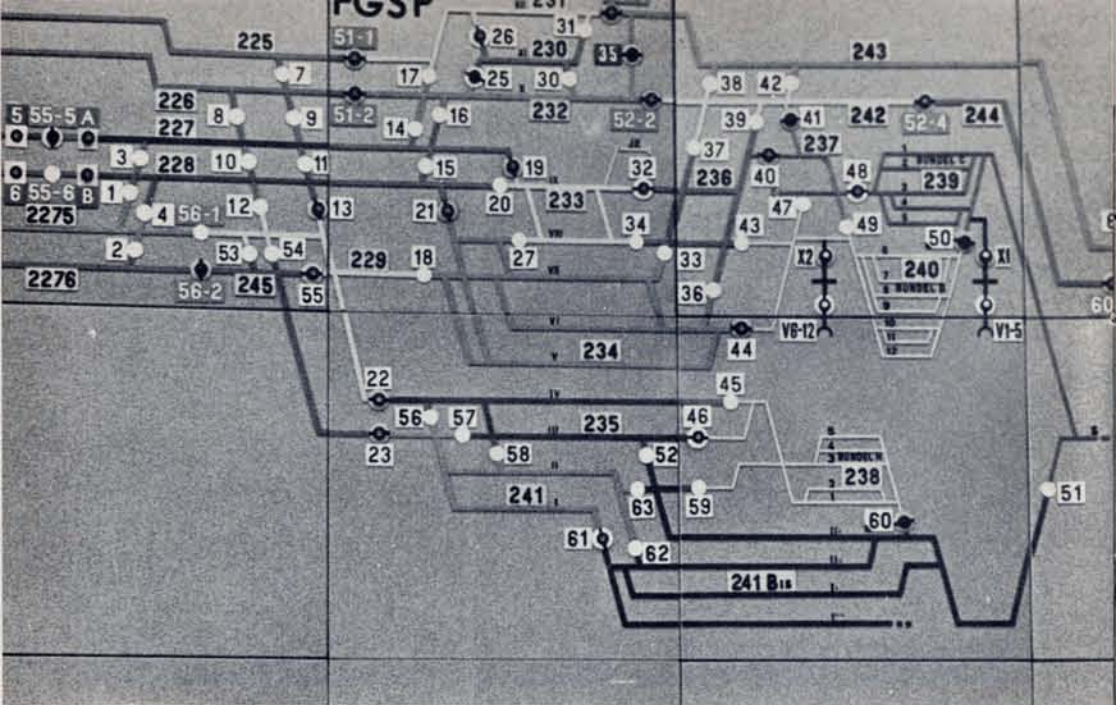
CONTROLE VAN DE VASTE INSTALLATIES VOOR ELEKTRISCHE TRACTIE

Post verdeler ES.

Juist voor de tweede wereldoorlog werd het eerste baanvak Antwerpen - Brussel onder draad gebracht. Het geëlektrificeerd net van de NMBS bedraagt voor het ogenblik 1 300 km dubbelspoor en 1 000 km bijspoor.

De spanning, gebruikt bij elektrische tractie, bedraagt 3 000 Volt gelijkstroom. De NMBS ontvangt de nodige energie van het industrieel elektriciteitsnet onder vorm van wisselstroom onder zeer hoge spanning. In onderstations wordt vooreerst de elektrische stroom naar een lagere spanning getransformeerd, vervolgens door siliciumrichters gelijkgericht om tenslotte via voedingstroombeschakelaars naar de contactlijnen of bovenleidingen gevoerd te worden. Tussen twee onderstations wordt meestal een sectioneerpost geschakeld: hierdoor wordt het mogelijk met lastschakelaars vier bovenleidingen (bij dubbelspoor) parallel te schakelen en kan men tevens gemakkelijk defecten lokaliseren en afzonderen.





Om het geëlektrificeerd net efficiënt te bewaken, werden centrale bedieningsposten opgericht, waar 24 uur op 24 uur, de bovenleidingen, de tractieonderstations en de sectioneerposten van een sector gecontroleerd worden. De toezichtsbediende van zo een centrale bedieningspost wordt verdeler ES genoemd, omdat hij ondermeer zorgt voor de verdeling van de stroom naar de bovenleidingen in functie van de energiebehoeften schommelend met de verkeerstrafiek.

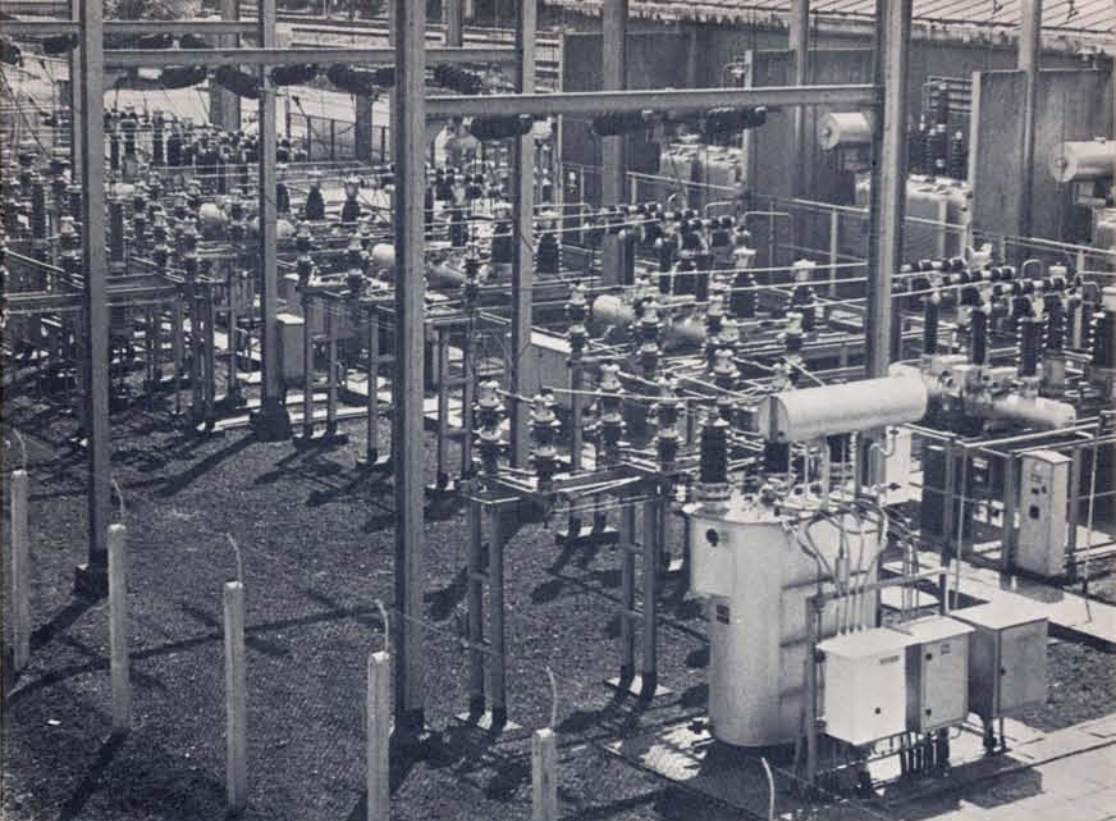
De Verdeler E.S. van de sector Gent bewaakt alle geëlektrificeerde lijnen van Brussel tot aan de kust, en van Antwerpen tot Gent; bij de indienststelling van de thans in uitvoering zijnde elektrificatie Gent - Kortrijk wordt de sector uitgebreid tot aan Kortrijk. De bewakingszone omvat voor het ogenblik vier tractieonderstations, tien sectioneerposten, ongeveer 250 km geëlektrificeerd dubbelspoor, 7 km geëlektrificeerd enkelspoor en 230 km geëlektrificeerd bijspoor.

Op het bovenste gedeelte van het bedieningsbord bij de Verdeler ES zijn schematisch de bovenleidingen voorgesteld, ingedeeld in opeenvolgende secties met verschillende kleur. Getallen, op deze secties aangebracht, dienen als identificatie van een reeks maatregelen, die te nemen zijn bij werken of averijen aan de bovenleidingen. De verschillende secties, ook nog «gevallen» genoemd, zijn van elkaar geïsoleerd en kunnen door schakelaars doorverbonden worden. De meeste van deze schakelaars kunnen door de Verdeler E.S. op afstand bewerkt en gecontroleerd worden.

Onderaan het bedieningsbord zijn vereenvoudigde schema's van onderstations en sectioneerposten aangebracht met de nodige bedieningsknoppen en signalisatielampen. Het principe van voorstelling op het bedieningsbord is dat van de gedoofde lampen: bij normale toestand zijn alle lampen gedoofd, terwijl een «witte» lamp met een akoestisch signaal een niet-overeenstemming aanduidt tussen een bedieningsknop en de stand van het te bedienen toestel. Met deze schikking heeft de Verdeler ES, op ieder ogenblik, een eenvormig beeld van de stand van de verschillende toestellen.

De Verdeler ES controleert met deze apparatuur bestendig de exploitatie van het bovenleidingsnet, de tractieonderstations en de sectioneerposten. Aan hem dienen alle aanvragen voor buiten- en onder-spanningstelling van de bovenleidingen gesteld om er werken of onderhoud aan uit te voeren. In geval van beschadiging of ongeval isoleert hij onmiddellijk één of meer getroffen sectoren. Hij staat in rechtstreekse verbinding met de dispatching om onderrichtingen voor het verkeer in deze zones te geven.

Voor het herstellen van beschadigingen staan bestendig ploegen paraat, opererend vanuit twee onderhoudscentra, Brugge en Gent. De Verdeler ES beschikt naast een uitgebreid telefoonnet over radio-verbindingen om met deze ploegen in contact te komen en hun de nodige bevelen en opdrachten door te geven. Deze uitgebreide controle en afstandsbewaking stelt de NMBS in staat om dagelijks de verkeersstromen op een veilige manier te doen verlopen en alzo bij te dragen tot een groter comfort en service aan haar cliënteel.



Het Handelsagentschap is gevestigd in het Groepsgebouw, Koningin Maria-Hendrikaplein 2, 9000 GENT en kan telefonisch bereikt worden op nummer (091/22.71.00) voor wat het vervoer van goederen betreft, op nummer (091/22.72.15) voor het vervoer van reizigers.

1926

1926

1926

1926

1926

B

B

B

B

B