

STATION BRUSSEL-ZUID

NODIGT U UIT

1926

1926

1926

1926

1926



STATION BRUSSEL-ZUID
NODIGT U UIT

Sedert enkele jaren vertoont de verkoop van biljetten voor internationale reizen een bestendig stijgende curve. Iedereen wil er op uittrekken zodra daartoe kans bestaat. De tijd van onze ouders die slechts bij uitzonderlijke gelegenheden eens tot aan de kust of tot in de Ardennen kwamen is voorgoed voorbij. Het reizen is in, het behoort tot onze moderne levenswijze. Ondanks economische recessie, ondanks de inflatie blijft het grote publiek reizen.

De N.M.B.S. heeft altijd piekperiodes gekend in de maanden juli en augustus, de traditionele verlofmaanden. Wat vroeger niet bestond of slechts in beperkte mate, is de massale uittocht van jongeren, bv., in het Paasverlof, de sneeuwklassen, de korte trips naar de omliggende hoofdsteden en toeristische centra, het groot aantal liefhebbers van skilopen, zodanig dat er nu tijdens de wintermaanden een piekperiode bestaat die in belangrijkheid deze van de specifieke verlofmaanden evenaart. De autoslaaptreinen hebben een spectaculaire groei gekend en het succes van de TEE-treinen, blijft stijgen

De grenzen zijn vervaagd, de grote centra van West-Europa liggen binnen het onmiddellijk bereik. De N.M.B.S. heeft zich aangepast om aan de stijgende vraag te voldoen. Het Centraal Reserveringsbureau en het Ontvangstsalon zijn twee voorbeelden die nauw verbonden zijn met de evolutie van het internationaal verkeer. Ze zijn meegegroeid en werden voortdurend geperfectioneerd om aan de cliënteel de best mogelijke service te kunnen bieden.



CENTRAAL RESERVERINGSBUREAU.

Vroegere toestand.

De toename van de internationale reizen heeft de spoorwegbeheren reeds sedert verscheidene jaren genoopt tot het treffen van maatregelen om de reizigers voorbehouden plaatsen te kunnen waarborgen.

Daarom richtten zij in de onderscheidene landen centrale reserveringsbureaus op. Dat van de N.M.B.S. ontstond in 1960.

Oorspronkelijk had dit bureau opdracht enkel plaatsbesprekingen toe te wijzen in de treinen bij vertrek uit België, aangevraagd door de Belgische stations, de binnen- en buitenlandse reisbureaus en de vreemde spoorwegdiensten. De plaatsaanvragen voor treinen bij vertrek uit andere landen dienden onvermijdelijk overgemaakt aan de betreffende centrale bureaus in het buitenland.

Alle verrichtingen gebeurden MANUEEL en op dezelfde wijze in alle landen. Het basisdocument was de plattegrond, (of schema), opgemaakt voor ieder rijtuig dat in een internationale trein reed. Ieder schema gaf het juiste beeld van het type van rijtuig en verschilde van kleur volgens de categorie van plaatsen.

De aanvragen gebeurden per telefoon, schriftelijk, per telegram of per verreschrijver. De bediende duidde op de plattegrond de toegewezen plaatsen aan en schreef de kenmerken van de aldus gereserveerde plaatsen over op de formulieren bestemd voor de reizigers.

Huidige toestand.

De spoorwegen hebben deze omslachtige methode verlaten en maken momenteel gebruik van de recentste mogelijkheden die de elektronische wetenschap biedt: de rijtuig- en treinnummers zijn in computers opgenomen. Verschillende reisbureaus en de voornaamste Belgische stations beschikken over toestellen — «Reserveringsterminals» genoemd — die toelaten de computers te ondervragen. Het volstaat van een speciale kaart in het toestel te plaatsen en door middel van een gecodeerde boodschap onmiddellijk plaatsen te bestellen.

De computer drukt rechtstreeks de nummers van de gereserveerde plaatsen, het vertrekur van de trein, de prijs en de vertrekdatum op de kaart, die het eigenlijk reserveringsbewijs is en dat onmiddellijk verkocht wordt aan de cliënt.

Sinds 1971 zijn alle internationale treinen bij vertrek uit België opgenomen in een computer van de Duitse Spoorwegen te Frankfurt. Hetzelfde geldt voor de treinen uit Oostenrijk, Denemarken en Luxemburg. Sinds enkele maanden zijn ook de nationale computers van Italië en Zwitserland verbonden met deze van de Duitse Spoorwegen.

Aldus is het thans mogelijk om met de reserveringsterminals — in bepaalde reisbureaus en in de voornaamste Belgische stations — plaatsen te bespreken, niet alleen in de internationale treinen bij vertrek uit België, maar ook uit de 6 hogergenoemde landen. Zulks vergt slechts luttele seconden.

Deze vooruitgang vangt alle moeilijkheden op die onafscheidbaar waren aan het manueel systeem. Geen briefwisseling noch overschrijven van de gegevens, maar een snelle bestelling met onmiddellijk antwoord.

De taak van het Centraal Reserveringsbureau bestaat nu o.a. uit het opmaken van de gegevens die 2 maal per jaar (zomer-en winteruurregeling) in het geheugen van de computer worden geborgen, het vraagt ook de bijkomende rijtuigen en eventuele extratreinen in internationaal verkeer. Door middel van een speciale procedure kan het Centraal Reserveringsbureau de kenmerken van de bijkomende rijtuigen bij vertrek uit België in de computer brengen, van zodra deze rijtuigen voorzien worden.

Vooruitzichten voor de toekomst.

Studies zijn momenteel aan gang voor het opnemen van de autoslaaptreinen in het elektronisch systeem en voor de verbinding van de Franse en Spaanse computers met de Duitse, waarmee de N.M.B.S. verbonden is.

Het Centraal Reserveringsbureau is een dienst waarmee het publiek niet in contact komt, maar die ten dienste staat van de reizigers via stations en via door de N.M.B.S. aangenomen reisbureaus. Het belang ervan wordt duidelijk geïllustreerd door enkele cijfers die betrekking hebben op het jaar 1975: 107.744 telexberichten en 118.439 telefonische oproepen werden ontvangen terwijl er 275.688 bewerkingen op de computerterminals werden uitgevoerd.



ONTVANGSTSTATION VAN BRUSSEL-ZUID.

Vroegere toestand.

Vroeger bestond de «Internationale Dienst» slechts uit twee klassieke loketten, belast met de verkoop van alle soorten biljetten voor internationaal verkeer en het reserveren van plaatsen.

Het resultaat was dan ook dat voor genoemde loketten dikwijls rijvorming ontstond. Sommigen waren gehaast omdat ze onmiddellijk de trein moesten nemen. Anderen kwamen biljetten voor reizen op voorhand bestellen, wat in de regel toch een tijdrovende bewerking is.

Daarenboven moest de cliënt zich eerst naar het «Informatiebureau» begeven indien hij inlichtingen wenste in verband met reisweg, uurregeling, treinnummers, enz..

Huidige toestand.

Om de cliënteel beter te dienen, werden gewone loketten behouden voor de reizigers «Onmiddellijk Vertrek» en werd tevens een gecentraliseerde dienst opgericht, waar de cliënt gelijktijdig alle bewerkingen zou kunnen doen : inlichtingen inwinnen, biljetten bestellen en plaatsen reserveren. Dit werd verwezenlijkt in oktober 1972, bij de opening van het «Ontvangstsalon».

Van de klassieke loketten is hier geen spoor meer te bekennen. Het decor is modern en smaakvol. De cliënt wordt aan de balie ontvangen door een hostess, die bevoegd is om alle inlichtingen te verschaffen over uurregelingen, mogelijke reismogelijkheden, tarieven, diensten verleend door vreemde spoorwegmaatschappijen.

Het bestellen van biljetten voor buitenlandse bestemmingen gebeurt eveneens aan de balie. De hostess maakt een bestelbon op die automatisch wordt overgemaakt aan een bureau waar gespecialiseerde bedienden de biljetten opstellen. Die biljetten worden dan eveneens automatisch doorgezonden naar de kasbediende die de cliënt per luidspreker uitnodigt om ze af te halen. Indien het opstellen van de gevraagde biljetten tijdrovend is, wordt de cliënt uitgenodigd om ze op een overeen te komen datum af te halen. Op dezelfde manier worden ook biljetten afgeleverd voor groepsreizen, auto-slaaptreinen en voor excursies die de tussenkomst van het Toerismebureau van de N.M.B.S. vereisen. Ook plaatsreservatie gebeurt aan de balie want iedere hostess beschikt over een computerterminal: na enkele seconden deelt die de nummers mee van de voorbehouden plaatsen.

PRACTISCHE INLICHTINGEN.

De verkoop van biljetten voor «Onmiddellijk vertrek» gebeurt nog steeds aan de traditionele loketten, naast het Ontvangstsalon.

In principe begint het toekennen van plaatsen twee maanden vóór het vertrek voor de slaaprijtuigen en de TEE-treinen.

Sommige landen nemen nochtans aanvragen aan die vroeger ingediend worden. Deze worden dan op de dag van de opening van de reservatie bij voorrang behandeld in chronologische volgorde.

De Belgische stations en reisagentschappen kunnen u daaromtrent inlichten.



BEZOEK AAN DISPATCHING BRUSSEL.

Dit bezoek stelt de bezoekers in staat zich enigszins een gedacht te vormen van de innerlijke inrichting van de spoorweg.

Voor de leek heeft het woord « Dispatching » weinig betekenis. Inderdaad het woord komt van het Engelse werkwoord « to dispatch » hetgeen betekent « versnellen » of « verzenden ».

Het stelsel werd gedurende de oorlog 1914-18 door het Amerikaans leger in Frankrijk ingevoerd. Onze overheden, die er de grote voordelen van opmerkten, pasten het toe op ons net en rustten er vanaf 1921 de lijn Brussel-Namen mee uit. Later volgden Brussel-Oostende, Brussel-Herbesthal, Brussel-Antwerpen, enz... en na enkele jaren waren alle hoofdlijnen van het Belgisch net van dit stelsel voorzien.

Op het ogenblik zijn 2.587 km sporen op het totaal van 4.004 km dat ons net telt onder bestendig toezicht van de dispatchingdienst.

Ongeveer 3000 reizigerstreinen en 1500 goederentreinen rijden dagelijks op deze gedispachiseerde lijnen.

Acht gewestelijke dispatchingcentra houden deze lijnen onder bestendige controle. Ze zijn gevestigd te Brussel, Antwerpen, Charleroi, Gent, Hasselt, Luik, Bergen en Namen.

Op het niveau van de Directie bevindt zich het Centraal Dispatchingbureau dat de werkzaamheden van de acht gewestelijke centra coördineert en controleert.

Ieder gewestelijk dispatchingcentrum heeft een wel afgebakende aktiezone.

Brussel controleert:

- de westerkring - Brussel-Denderleeuw, Brussel (Klein-Eiland) - Halle ;
- de oosterkring - Brussel-Dendermonde, Schaarbeek-Linkebeek-Halle ;
- de lijn 36 Brussel - Luik.

Samen 195 km

Deze lijnen zijn verdeeld over 3 tafels + vierde tafel (ontdubbelingstafel in de spitsuren).

Om zijn taak te vervullen beschikt de dispatcher over een telefoonnet en documentatie.

Hij kan zich onmiddellijk in verbinding stellen met de seinhuizen, de stations, de traktiedepots en Centraal Dispatching en beschikt over een luidspreker en microfoon.

Een klavier aan zijn rechterkant laat hem toe onmiddellijk in verbinding te treden met de posten van zijn lijn.

Wit : blokpost

Geel : station of seinhuis met toezichtsbediende

Groen : locomotiefdepot

Rood : gewestelijke centra of centrale dispatching.

Ieder aangeslotene kan zich in verbinding stellen met de dispatcher en meldt zich mondeling om beurt als de lijn vrij komt.

Het klavier aan zijn linkerkant laat hem toe in verbinding te treden met zijn collega's van de andere tafels, met andere gewestelijke dispatchingcentra, met de verdelers van de locomotieven en de verdelers die toezicht houdt op de spanning van de bovenleidingen.

De dispatcher beschikt tevens over een telefoon-toestel aangesloten op het automatisch telefoonnet van de N.M.B.S.

Bovendien kan het treinpersoneel door middel van een evenwijdig met de dispatchingstroomkring lopende SOS-telefoonlijn bij ongewoon voorval rechtstreeks in verbinding treden met de lijndispatcher. Daartoe zijn er om de 1300 m paaltjes met microfoontelefoon geplaatst langs de lijn. De dispatcher wordt over het afhaken van het toestel ter plaats ingelicht doordat de lamp van de overeenstemmende sectie aangaat en de zoemer in werking treedt. Het geheel vormt een geperfectioneerd inlichtingscomplex.

De dispatcher beschikt over een theoretische grafiek van de rit der treinen.

De zwarte lijnen hebben betrekking op de reizigerstreinen, de blauwe op de goederentreinen, de rode op de facultatieve treinen en de streeplijnen op de losse ritten van de locomotieven.

De dispatcher houdt een werkelijke grafiek van het verkeer van de treinen; die grafiek is feitelijk een inventaris van de op de lijn rijdende treinen.

Bepaalde seinhuizen hebben tot taak de doorrit van elke trein aan te kondigen, hetgeen de dispatcher op de grafiek vastlegt door middel van een vertikaal streepje op het overeenstemmende punt. De lijn die deze streepjes verbindt verloopt in mindere of meerdere mate schuin volgens de snelheid van de trein.

We zullen dus naargelang de gevolgde richting lijnen hebben die van boven naar onder of van onder naar boven verlopen.

De dispatcher onderzoekt onmiddellijk elke vertraging en verantwoordt ze in de daartoe bestemde vakken van de grafiek.

De bijzonderste taak van de dispatcher bestaat erin toezicht te houden op de regelmatigheid van de treinenloop en die, indien ze door een of ander feit ongunstig beïnvloed werd, te herstellen in de kortst mogelijke tijd met alle middelen waarover hij beschikt.

AFSTANDBEDIENING VAN DE ENERGIEVERDELING OP DE GEELEKTRIFICEERDE BANEN.

De energie voor de elektrische tractie wordt voortgebracht in industriële centrales welke niet aan de Spoorwegen toebehoren en wordt als wisselstroom onder hoge spanning geleverd op bepaalde plaatsen langsheen de banen.

Op deze plaatsen die gekozen werden volgens meerdere factoren o.a. de verkeersdrukte en dus veelal samenvallen met belangrijke spoorwegknooppunten, wordt de hoogspanningswisselstroom omlaag getransformeerd en daarna gelijkgericht.

De gezamenlijke apparatuur die daarvoor nodig is wordt opgesteld in «tractiestations».

De gelijkstroom onder een nominale spanning van 3,3 kV wordt bekomen door middel van Silicium gelijkrichters 4200 kW en via feeders naar de contactlijnen verdeeld.

Ongeveer halfweg tussen twee onderstations bevindt zich meestal een «sectioneerpost», wiens rol het is, door bemiddeling van stroomverbrekers, de parallelschakeling der vier contactlijnen die er toekomen (dubbel spoor) te verwezenlijken of te onderbreken en zodoende te helpen in het begrenzen en afzonderen der defecte vakken.

Wegens de uitgebreidheid van het net der geëlektrificeerde banen, werd de gecentraliseerde bediening van de onderstations en sectioneerposten toegepast.

In de centrale bedieningspost, waar we ons thans bevinden, zetelt een «verdeler» met de volgende werkzaamheden :

- hij verzekert de voeding der contactlijnen, overeenkomstig de energieaanvraag nodig om te voldoen aan de verkeersbehoeften;
- hij zet vakken van de bovenleiding buiten dienst voor onderhoud of werken;
- hij oefent toezicht uit over de uitbating der contactlijnen en, in geval van averij of storing, moet hij onmiddellijk de betrokken sectie(s) afzonderen en maatregelen nemen om de herstellingen te bespoedigen.

Het actiegebied van de verdeler van Brussel-Zuid vormt het centrale gedeelte van het net der Belgische Spoorwegen.

Sommige hoofdbanen die alle in stervorm vertrekken vanuit het centrum, verwerken ongeveer 200 treinen per dag. In het centrum verzekeren de 6 sporen van de Noord-Zuid verbinding ongeveer 1.000 treinen per dag.

De verste post bevindt zich op een afstand van 90 km. Het actiegebied omvat ongeveer 900 km contactlijnen gevoed door zes onderstations en vijftien sectioneerposten.

Rekening houdend met de ingewikkeldheid van het programma en het volume der instellingen, heeft de centrale bedieningspost het voorwerp uitgemaakt van vergevorderde studies, zowel uit oogpunt van de architectonische opvatting als van de kleuren en de verlichting.

Het synoptisch schema der installaties is aangebracht op een wand van ± 40 m lengte in de vorm van een halve ellips, waarvan de grote as 26 m bedraagt en de halve kleine as bijna 10 m.

Op het bovenste gedeelte van dit bord is een gekleurd schematisch plan afgebeeld der contactlijnen die verdeeld zijn in elektrisch gescheiden vakken, voorgesteld in verschillende kleuren, en die van elkaar gescheiden zijn door het zogenaamde «sectionering met luchtstrook», hetzij «sectieisolatoren» en feeders. Elk vak draagt een kennummer dat overeenstemt met een nummer in een instructieboek dat het geheel der veiligheidsmaatregelen bevat welke te nemen zijn vooraleer het beschouwde vak buiten spanning te stellen. Deze veiligheidsmaatregelen omvatten in hoofdzaak het verbod om nog treinen toe te laten in het buitenspanning gesteld vak en de nodige bewerkingen die moeten gebeuren om het vak spanningsloos te maken.

Het onderste gedeelte van het bord toont de vereenvoudigde schema's der onder-stations en sectioneerposten. Het omvat de knoppen en lampen nodig voor de bediening en de signalisatie der stroomverbrekers van de hoogspanningsaankomsten, de transformator-gelijkrichter-groepen, de feeder-stroomverbrekers 3 kV en de bijdiensten. Afzonderlijke controle-drukknoppen laten op ieder ogenblik het nazicht van de goede werking der apparatuur toe. De visuele signalisatie is ontdubbeld met geluidseinen om de niet-overeenstemming aan te duiden tussen de stand van de bedieningsknop in de verdeelpost en de stand van het bevolen toestel in het onderstation of de sectioneerpost.

Achter de ellipsvormige wand bevinden zich relais-kasten. Iedere bewerking van bediening of signalisatie wordt verwezenlijkt door middel van impulsen. De opvolgende impulsen worden uitgezonden en ontvangen door relais, stap-voor-stap selectoren en onderdelen van het type automatische telefonie. De overbrenging wordt verzekerd door telefoonkabels. Een enkele frequentie wordt gebruikt, zelfs in het geval van meerdere onder-stations en is parallel verbonden op een systeem «met 3 draden». Een aangepaste selectie en een voorafgaandelijke controle op elke bedieningsoverdracht sluiten elke valse bewerking uit.

Behalve de genoemde signalisatie, beschikt de verdeler over een zeer uitgebreid systeem van televerbindingen met het personeel in lijn: automatisch telefoonnet, een rechtstreekse «regelingskring» met alle onderstations, sectioneerposten en de bijzonderste seinhuizen, een SOS kring bestaand uit telefoonposten opgesteld langsheen de geëlektrificeerde banen en een radio-verbinding met de autorails en de wegvoertuigen van de onderhoudsdiensten der bovenleidingen.

ERRATUM

Lees op blz. 6, laatste alinea :

Deze vooruitgang vangt alle moeilijkheden op die onafscheidbaar verbonden waren aan het manueel systeem,

Er is op blz. 7 : electronisch

lees : elektronisch

Er is op blz. 9 : Ontvangststation van Brussel-Zuid

lees : Ontvangsalon van Brussel-Zuid

Lees op blz. 10, Practische Inlichtingen, al. 2 :

In principe begint het toekennen van plaatsen twee maanden voor het vertrek voor zit- en ligplaatsen en drie maanden voor de slaaprijtuigen en de T.E.E-treinen.

1926

1926

1926

1926

1926

