

Ir. Biezeveld: „Wel de voordelen, niet de kosten van CVL”

Radio vervangt blokstelsel tussen Sauwerd en Roodeschool

(van een onzer verslaggevers)

De lijn Sauwerd-Roodeschool, waar sinds zondag de CRVL proef draait, is een van de vijftien lijnen die door hun geringe rentabiliteit in de belangstelling staan.

De lijn gaat langs zeven stations, waarvan enkele een heel behoorlijk reizigersvervoer hebben, vooral op de forensentijden. Er is NS dan ook veel aan gelegen om deze en andere lijnen d.m.v. een eenvoudiger en goedkoper exploitatievorm voor het treinverkeer te behouden. Deze vereenvoudigde exploitatievorm, waartoe NS in nauwe samenwerking met Raadgevend Efficiëncybureau Bosboom en Hegener N.V. is gekomen, zal geenszins afbreuk doen aan de veiligheid en de vervoerscapaciteit.

Dat heeft ir. L. J. Biezeveld, CEd Noord-Oost, verklaard op de persconferentie waarmee maandag jongstleden de Centrale Radio Verkeersleiding zoals die op het noordelijkste NS-baanvak werkt, werd geïntroduceerd.

Onbemande stations?

De CRVL, die op de middenpagina's van dit nummer uit de doeken wordt gedaan, beoogt de efficiëncy-voordelen te behalen van de reeds gebruikelijke CVL, zonder de daaraan verbonden grote investeringen in relaisbeveiligingsapparatuur en daarmee verbonden kabelwerken.

In een volledige CRVL onderhoudt de radio de communicatie tussen VL-post en trein, en worden de overwegen en veerwissels door de trein zelf bediend. De sein- en overwegbediening waarvoor op de afzonderlijke stations mensen aanwezig moeten zijn komt dus te vervallen. Indien vervolgens ook de kaartverkoop buiten het station kan plaatsvinden (op de trein of via agentschappen) kunnen de stations of alle of bepaalde uren onbemand blijven.

In Warffum, waar de eindtoe-

stand het meest benaderd wordt, zal vanaf volgende week nog maar een dienst gedraaid worden in plaats van drie.

„'t Zal er wel van komen”

Het resultaat van de proefneming met CRVL is voor de toekomst van alle „zwakke” lijnen van belang. De toekomst van het proefbaanvak staat op dit moment nog niet vast.

Wie zijn oor te luisteren legt bij het stationspersoneel langs de lijn Sauwerd-Roodeschool, hoort weinig optimisme. „Het zal er wel van komen”, zo meent men, „het wordt een kwestie van CRVL en dan worden wij overbodig, of sluiting van de lijn en dan komt er ook rijdend-, wegonderhoud- en seinwezenpersoneel over.

Een deel van de mensen hier is sterk streekgebonden, voor hen biedt overplaatsing weinig troost. En op deze lijn gaat het nog maar om een man of 25, maar stel dat ook de lijn naar Nieuwe Schans CRVL krijgt, dan komt daar nog eens een 80 man bij”.

Toewijding

De somberheid verhindert hen intussen niet, onder elkaar geïnteresseerd over het nieuwe systeem op zichzelf te discussiëren.

Die valkmans interesse leeft nog sterker bij de NS'ers die de hoofdrol spelen in het radioverkeer, machinisten en verkeersleiders. Ir. Biezeveld zei over de instructie in de gespreksprocedure: „Het personeel heeft dit met veel toewijding en enthousiasme gedaan en ik ben er dan ook van overtuigd dat we in de volgende maanden goede resultaten zullen krijgen”.

De verkeersleider te Usquert volgt op zijn grafiek de treinloop op het CRVL-baanvak.



Mobilofoonnet vervangt blokstelsel

(Van onze verslaggevers)

Sauwerd-Roodeschool, het meest noordelijke NS-baanvak. Zeventwintig kilometers enkelspoor trekken een bescheiden, niet door bovenleiding aangedikte lijn door het vlakke Gronings groen. Zeven stations: Winsum, Baflo, Warffum, Usquert, Uithuizen, Uithuizermeden en Roodeschool met samen 4900 in- en uitstapende reizigers per dag. De met max. 80 km/h voortsnorrende Rode Engelen vangen overal wel wat, maar gedrang voor hun deuren komt zelden voor. Een vijftwintig NS'ers hebben hier hun werk. Hun hoofd loopt niet om, maar laweren om op te rusten groeien toch ook niet in deze kleistreek. Behalve kaartjesverkoop en de 101 karweitjes op een station is er ook de beveiliging, de slinger-, krukken- en vensterbesognes van blokstelsel. A. Niet meer dan één trein in een blok, dat betekent hier: niet meer dan een trein tussen twee stations, want elk station is tevens blokpost. In Baflo kruisen de 18 paar treinen en Sauwerd beheerst de aansluiting met de lijn naar Delfzijl. Een spitstrein en een goederentrein heen en terug, die het kruising- en voorbijrijdpatroon wat meer leven geven.

Na 32 jaar dan toch

Het nieuwe verkeersleidingssysteem heeft een deugdelijke voorbereiding nodig gemaakt. In overleg met het ministerie van Verkeer en Waterstaat moest de reglementering worden aangepast. Deze is nu opgenomen in een tijdelijk zesde aanhangsel van het TRR.

Dat er in het verleden wel aan vereenvoudigde exploitatie van lokaalspoorwegen is gedacht is te lezen in „De Nederlandse Spoorwegwetgeving” (1960) van dr. J. H. van der Meulen. Deze schrijft daarin onder het hoofd „Afwijkingen van wetgeving voor hoofdspoorwegen”:

„De bepalingen van hoofdstuk III ARDL, (daterend uit 1935; red.) voorzien in de mogelijkheid van een vereenvoudigd lokaalspoorbedrijf, ook met reizigersdienst, door achterwege laten van seinpalen, door verende wissels, plaatskaartenuitgifte door de conducteurs, telefoneren door treinpersoneel naar een centrale baanvaktreindienstleider voor toestemming tot verder rijden.

Omstreeks 1935 hebben er plannen bestaan een dergelijk bedrijf in te richten op het zgn. Haarlemmermeer- en op het net van de Noord-Ooster Lokaalspoorweg.

Deze plannen zijn evenwel niet tot uitvoering gekomen, omdat op het eerstgenoemde de reizigersdienst is opgeheven en op de tweede lijn wegens toegenomen vervoer door olievondsten en industrialisatie aan deze vereenvoudiging geen behoefte meer bestond. Deze categorie bestaat thans dus alleen op papier. Het lijkt niet waarschijnlijk, dat in de praktijk nog behoefte aan deze categorie zal bestaan.”

De machinist legt alle van de radioverkeersleider ontvangen opdrachten onmiddellijk vast op het zgn. „ritblad”.



Zo was Sauwerd-Roodeschool, tot zondag de CRVL kwam om dit beeld voor enkele maanden te veranderen.

De regel: slechts één trein tussen twee stations bleef, maar het zijn niet meer de mannen van het „blok”, met hun onderling gekoppelde armseinen die hiervoor de verantwoordelijkheid dragen, maar het is de verkeersleider in Usquert, die d.m.v. mobilfoonverbindingen met de machinisten rijopdrachten geeft.

Warffum „echt” CRVL-station

De seinen verloren dus hun functie, maar wissels en overwegen kun je nu eenmaal niet per radio toespreken. Bij een definitieve toepassing van CRVL zouden dan ook de overwegen geautomatiseerd moeten worden en zouden de bediende wissels vervangen moeten worden door verende wissels. Voor een proef van enkele maanden is dat te kostbaar en daarom blijven de treindienstleiders op hun post als wisselresp. overwegwachters.

Alleen Warffum vormt een uitzondering. Daar is een stel veerwissels aangebracht, met de daarbij behorende wisselstandseinen en een bediende overweg bezit men er niet. In Warffum is de CRVL het meest „echt”, er is geen treindienstleider of wachter meer en op de meeste uren zal er ook geen kaartverkoop meer zijn, de conducteur neemt die over.

Een onbemand station, somber perspectief voor de mensen, maar waarschijnlijk onafwendbaar op verschillende delen van het net.

PTT in de bres

De R in CRVL vormt het grootste nieuws. Radio voor verkeers-

CENTRALE RADIOVERKEERSLEIDING

leidingsdoeleinden had NS nog niet. De luchtvaart wel en ook enkele buitenlandse spoorlijnen zoals de particuliere AKN (Hamburg-Neumünster).

De R in de CRVL in Groningen wordt verzorgd door de PTT die onder leiding van haar Hoofd afdeling Draadomroep en Mobilfoon, ir. G. M. Uitermark, nauw bij de ontwikkeling betrokken is. PTT wist de hand te leggen op een aantal van de nieuwste, geheel getransistoriseerde mobilfoons van het Deense merk Storno. De fabrikant had ze juist in productie genomen voor de Zweedse spoorwegen.

Dankzij een gloedvol pleidooi van PTT-zijde waren de eerste 26 mobilfoons voor Nederland, om aan NS te worden verhuurd. Ook de dubbele Stornophone-centrale in Usquert is gehuurd van PTT, die ook bij opzet en installatie de nodige bijstand verleende. De antennes zijn door NS zelf aangeschaft.

De radiocommunicatie speelt zich af op een VHF-frequentie op de 2 meterband, dat wil zeggen buiten het bereik van huis-, tuin- en keukenradio's. Anders dan bij sommige politie- en taxikanalen is meeluisteren door particulieren niet mogelijk. Jammer voor de Groningers, prettig voor NS omdat dat verwarring met andere gesprekken niet te duchten valt.

Dertien Rode Engelen

Voor de dienst op het proefbaanvak zijn 13 DE II stellen van het Blauwe Engel-type uitverkoren (voor de liefhebbers: de nummers 94 t/m 106). Rode Engelen in feite, want het zijn stellen die pas uit de revisie zijn, met nieuwe motoren, nieuwe banken en nieuwe (rode) verf, zodat tussentijds werkplaatsbezoek onwaarschijnlijk is.

In elke cabine zijn door lijnwerkplaats Zwolle de nodige bevestigingspunten voor de zend-ontvanger en voor het bedieningskastje annex luidspreker van de mobilfoonset aangebracht, met de nodige bekabeling. Op elk cabinedak prijkt een antenne, die „opgevouwen” zit in een cilindrische omhulsel, beveiligd tegen bliksem- en draadbreekgevolgen. Verder kwam in elke cabine een lessenaartje voor het invullen van het ritblad. Onderlinge kabelverbindingen tussen de twee cabines van een treinstel zijn er niet, elke cabine heeft een onafhankelijke installatie. Doordat de mobilfoonsets vrij makkelijk afneembaar zijn, kan



De DE II stellen die zijn uitgerust met radio zijn uiterlijk alleen kenbaar aan de antenne bovenop de cabine. Deze antenne zit „opgevouwen” verpakt in een kleine cilinder.

ingeval van storing de set uit de niet-gebruikte cabine naar de cabine voorop worden overgebracht.

De inrichting heeft, inclusief de antenne maar exclusief de (gehuurde) radio rond f 500,— per cabine gekost.

Van de 13 aangepaste treinstellen zijn er 9 met radio uitgerust.

Voor de goederendienst zijn de DE-loc'n 2408, 2409 en 2410 klaargemaakt, waarvan er twee met radio zijn uitgerust. Ook de loc'n hebben elk twee mobilfoonsets. Al hebben ze maar een cabine, de twee stuurstanden daarin liggen te ver uiteen om het vlot met één toestel af te kunnen. Drie mobilfoonsets staan in reserve op depot Groningen, het „grens” station Sauwerd beschikt over een set, gelijk aan die op de treinen.

Eenzaam in Usquert

In de verlaten chefswoning boven station Usquert is de CRVL-post ondergebracht, waar een eenzame treindienstleider alle machinisten onderweg aan een (radiotelefonisch) touwtje heeft.

Hij onderhoudt met hen een zgn. semi-duplexverkeer: er zijn twee frequenties, op de ene spreekt de VL post en kunnen alle treinen ontvangen, op de andere spreken de machinisten en kan de VL-post ontvangen. Anders gezegd: de machinisten horen allemaal de verkeersleider maar niet elkaar.

De verkeersleider houdt beide handen vrij voor het vastleggen van de opdrachten tijdens het gesprek. Een soort luidsprekende telefoon vervangt de gebruikelijke telefoonhoorn of losse microfoon/kop) telefoon. Hij hoort de machinisten op luidsprekersterkte. Om te antwoorden schakelt hij met een voetschakelaar de zender in. Een verzegelde bandrecorder op de CRVL-post gaat automatisch lopen zodra er een stem in de lucht is, dankzij een zgn. „squelch relay”. Elk woord is dus achteraf controleerbaar.

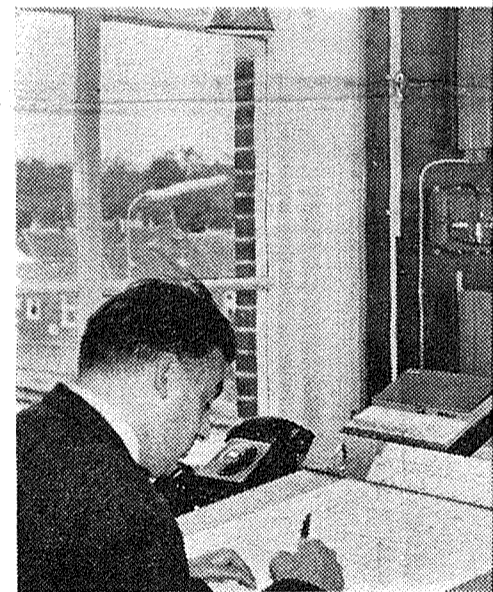
Deze mobilfooncentrale is volledig dubbel uitgevoerd, zodat bij een eventueel defect onmiddellijk het reservetoestel kan inspringen. Ingeval van gestoorde stroomvoorziening biedt een noodbatterij in de belendende (slaap-)kamer uitkomst.

Station Usquert is als huisvesting gekozen omdat het ongeveer halverwege de 27 km lange lijn

ligt; de radioapparatuur heeft een bedrijfszekere radius van 20 km.

„Beveiliging” ook bij CRVL mogelijk

CRVL is een vorm van verkeersleiding, niet van beveiliging. Het woord beveiliging wordt gebruikt, als met technische middelen — zoals de onderlinge koppeling van blokseinen of onderlinge afhankelijkheid van elektrische circuits- menselijke fouten



Gloednieuw begrip in drie maanden

Eind juli viel het directiebesluit, een proef te nemen met Centrale Radio Verkeersleiding, als onderdeel van het streven naar een goedkopere exploitatievorm die met name voor onrendabele lijnen redding zou kunnen betekenen. Gevraagd: een systeem met de personeelsbesparende kwaliteiten van CVL, zonder de hoge kosten van dien. Baanvak: Sauwerd-Roodeschool. Voorbereidingstijd: ca 3 maanden.

Op 15 oktober konden machinisten en treindienstleiders gaan „droogzwemmen” met apparatuur en procedure, jongstleden zondag 29 oktober ging de proef-CRVL in dienst.

Om tussen eind juli en half oktober van niets tot iets te komen, hebben vele NS'ers zwaar aan het CRVL-project getrokken. Tot pro-

worden het huis echter stand bediende de blok

Dit CRVL procedu middel apparat baanva treinen ook me denkba cipe m dio-ver veiligin gen, zo ron van E die spe nicatie niek.

„Er v studeer elemen gevoed vergiss bij ook sche n voudig den on

nieuwe als elek dus de

De C verkeers baanvak voor he drachter moment gistreerde toestelle ontvang bandrec

jectleid benoag Oost, d erbij in Elektrio in sam ment v in de medewer benodigd Mw zo van in loc'n s de ver zijn ge voor o Radio opleidi

Er ver trein vak hun res Dat breid a twee technis van on feit da men waarin

worden uitgesloten. De seinen op het huidige CRVL-baanvak geven echter alleen aan of de wisselstand juist en een evt. overweg bediend is, niet of het voorliggende blok vrij is.

Dit veiligheidsaspect zit bij CRVL opgesloten in de gespreksprocedure en de papieren hulpmiddelen, niet in de technische apparatuur. Het betreft hier een baanvak met een overzichtelijk treinenloop-patroon, maar er zijn ook meer ingewikkelde situaties denkbaar. Het is echter in principe mogelijk om ook in een radio-verkeersleiding technische beveiligingselementen aan te brengen, zo vertelde ons ir. H. D. Baron van Heemstra van de dienst van Elektriciteit en Seinwezen, die speciaal is belast met communicatie d.m.v. radio en TV-techniek.

„Er wordt momenteel hard gestudeerd of aan dit systeem nog elementen moeten worden toegevoegd om de kans op menselijke vergissingen te verkleinen, waarbij ook eventuele andere technische mogelijkheden tot vereenvoudiging van de beveiliging worden onderzocht. Daarbij spelen de



De CRVL-stations en de seingeving

Op elk CRVL-station, behalve te Warffum, zijn de vaste seinen (voorsein, inrij- en uitrijsein) voor het nieuwe systeem aangepast. Deze heten nu wisselstandseinen, resp. het eerste, tweede en derde. Ze zijn herkenbaar door een ruit of een vierkant op het blad van de seinarm.

De groene en „veilige” kleur is uit de seingeving verdwenen.

Een seinarm schuin omhoog met nu een blauw licht betekent alleen dat het volgende inrijwissel in de normale stand ligt of dat het uitrijwissel in de juiste stand ligt voor uitrijden. Voor alle in- en uitrijwissels op alle stations is een normale stand vastgesteld.

Voor Bafo, Warffum, Uithuizen en Uithuizermeeden is dit rechts- en voor Winsum en Usquert linksleidend.

In het normale geval zal het uitrijwissel op elk station en het bijbehorende derde wisselstandsein op verzoek van de machinist bediend worden door de wachter.

Dit houdt in dat een trein niet meer kan doorrijden op een CRVL-station.

aan is er het „blokbord”, een rechthoekig wit bord staande bij het tweede wisselstandsein, waarop in scotchliet een naar rechts of naar links geknikte zwarte streep de normale stand van het inrijwissel aangeeft.

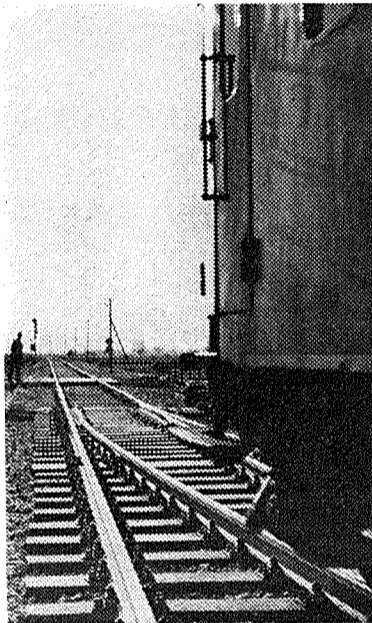
Warffum: veerwissels

Station Warffum is aan weerszijden uitgevoerd met een verend, normaal rechtsleidend wissel.

Voor elk veerwissel staat op remwegafstand een automatisch wisselstandlichtsein, waarin blauw de machinist vertelt dat het wissel in de normale stand ligt. Heeft hij geen andere opdracht, dan kan de machinist zijn trein normaal laten binnenrijden.

Wordt geel licht getoond dan is er iets loos, hetgeen de machinist in de regel wel van de verkeersleider weet. Hij moet dan stoppen voor het blokbord en handelen naar instructie van de verkeersleider.

In het normale geval zullen veerwissels door uitrijdende treinen worden „opengereden”. Deze openrijding geschiedt doordat de wielens de openliggende tong in beweging brengt, die dan de aanliggende tong meeneemt. Na het passeren van de laatste as van de trein wordt de tongbeweging door de op oliedruk werkende verdragingsveer in de normale stand teruggebracht. De juiste stand van de tongen voor treinverkeer in de richting van de tongspits wordt bewaakt met een elektrisch tongcontact en in het wisselstandsein aangegeven met blauw licht. Komen de tongen niet in de eindstand of wordt het wissel



• Bij een veerwissel te Warffum: stand vóór (foto boven) en ná (foto hier-naast) de openrijding. De op oliedruk werkende verdragingsveer houdt, zoals duidelijk te zien is, het wissel nog een aantal seconden na het passeren van de laatste as in de opengereden stand.

door de machinist ontgrendeld teneinde handbediening mogelijk te maken, dan valt het seinbeeld op geel.

De veerwissels mogen in beide richtingen met geen hogere snelheid bereden worden dan maximum 40 km/h.

De verdragingsfactor in de veer kan met een stelschroef geregeld worden tussen 6 en 18 seconden. Dit betekent dat bij het passeren van een DE II met 40 km/h de wisseltong slechts eenmaal echt „opengereden” wordt. De slijtage is daarom beperkt.

In het proefstadium zal er wisselverwarming aangebracht worden die echter in de vorst- en sneeuwperiode voorerst niet ontstoken zal worden teneinde de geïrrigering te kunnen beoordelen.

Reglementering

Blokindeling

Het baanvak is verdeeld in blokken:

- een vrijebaan-blok dat loopt van het uitrijwissel van een station tot het blokbord vóór het inrijwissel van het volgende station;
- een stationsblok lopende van het blokbord vóór het inrijwissel tot het vrijruimte-merk van het uitrijwissel.

Veiligheidstreinberichten

De veiligheidsberichten per mobilfoon tussen de verkeersleider te Usquert en de machinist lijken op die van het vragen en aannemen op baanvakken zonder bloktoestel. Dit zijn:

voor de machinist

- Vragen van een rijopdracht;
- Aankomst- of vertrek melding;
- Verzoek op vrijgave rangers;
- Spoorvrijmelding.

voor de verkeersleider

- Geven van een rijopdracht of het weigeren of het intrekken ervan;
- Vrijgave rangers.

Kruising

Bij een kruising zal voor beide treinen een rijopdracht worden gegeven tot het kruisingsstation. Een van beide machinisten geeft de aankomstmelding voor beide treinen. Iedere machinist vraagt dan voor zich een nieuwe rijopdracht.

Kruisingverlegging

Wordt er afgeweken van een aangewezen kruisingsstation dan zullen gegeven rijopdrachten ingetrokken en opnieuw gegeven worden door de verkeersleider.

Voorbijrijding

Als een trein na aankomst moet worden voorbijgereden, geeft de machinist van die trein een aankomstmelding. Is die trein een goederentrein, die voor rangers moet worden voorbijgereden, dan

Als de machinist is aangekomen op het station, genoemd in zijn laatste rijopdracht, roept hij via de radio de Verkeersleidingspost op en vraagt hij een volgende rijopdracht. Links boven het bedieningskastje annex luidspreker van de mobilfoon.



moet de machinist van die trein tijdig een spoorvrijmelding geven.

Gebruik van de sporen

Afwijkingen in het normale gebruik van de sporen zoals die aangegeven is door de blokorden zijn in de tijdstafel van de machinist alsmede op het grafiekblad van de verkeersleider aangegeven. Voor afwijkingen hierop worden afzonderlijke opdrachten gegeven.

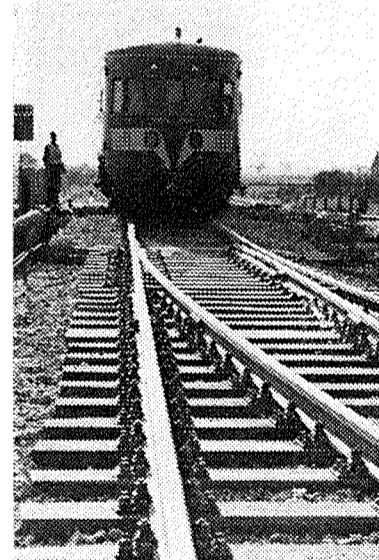
Vertrek met „de vijfde van Beethoven”

Als de trein voor vertrek gereed staat op een station en als de machinist een rijopdracht heeft dan zal de laatste aan de wachter te kennen geven dat het wissel in de juiste stand voor uitrijden gelegd kan worden én dat het derde wisselstandsein uit de stand stop kan worden gebracht, tenminste als bovendien de overweg gesloten is. Die opdracht geeft hij door drie korte en één lange stoot op de tyfoon.

Een muzikale meester die onlangs de driemaal kort met de hoge en eenmaal lang met de lage tyfoon gaf wordt verweten dat dit sein sindsdien „de vijfde van Beethoven” wordt genoemd.

Nog muzikaler wordt het daarna als de conducteur zijn fluitsolo geeft met één kort en één lang ten teken dat de trein moet vertrekken en de machinist de symfonie besluit met één lange tyfoonstoot.

En op deze klassiek muzikale wijze gaat het daar in het hoge noorden van station tot station.



Mijn CEd's klok is een deftige klok...

(Anekdote uit de mond van een insidier)

In de Verkeersleidingspost te Usquert hangt sinds enkele weken een klok. 't Is er nog een beetje uit de Romeinse-cijfer-tijd met een grote slinger, door de jaren heen met grote liefde verzorgd en heelheids uit de bezetting gekomen. Nee, 't is echt geen gewone klok.

't Is in de dagen dat CEd elke dag even naar Usquert pleegt te komen in zijn hoedanigheid van voorzitter van de CRVL-stuurgroep.

Naast de aspirant verkeersleider zit instructeur R. Steenstra. CEd komt binnen. Hem wordt een stoel aangeboden. Maar nee, hij loopt naar de klok en aait erover alsof

het een poesje is.

Steenstra: „Ja, mijnheer B., dat is een rotklok! Je kunt er de minuten niet op aflezen. We moeten er een hebben met een secondenwijzer”.

Steenstra had moeten weten dat onze geachte CEd een bijzondere hobby heeft, namelijk... klokken maken. Persoonlijk heeft hij er voor gezorgd dat juist deze klok hier kwam. Men kan zich de akelige stilte voorstellen die volgt.

Steenstra (krachtiger): „Mijnheer B., er moet beslist een andere klok komen!”

CEd (nog eens over de klok aaiende): „Ik... ik heb deze klok voor deze post bestemd”. Alle

andere aanwezigen zwijgen. Zij weten dat van die hobby. Steenstra ruikt lont en omzeilt de klippen door abrupt van het penibele onderwerp af te stappen.

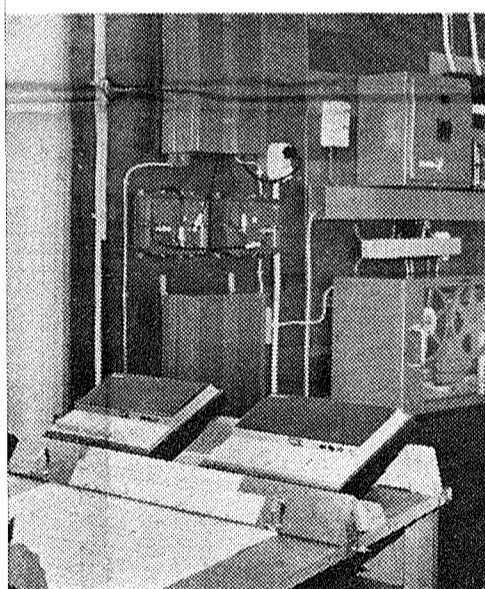
Het geval wil dat een dag of wat later een medewerker van het Ep-instructieteam CEd in de stad Groningen tegenkomt. CEd draagt een pakje onder zijn arm. Het adres van een juwelier is leesbaar; 't is kennelijk een kostbare aanschaf. „Weet u wat ik hier heb?”

„...?”
„Een elektrische klok met duidelijke minuten- en secondenwijzer voor de VLpost. Maar die andere klok blijft er hangen voor het geval de stroom uitvalt.”

RSLEIDING

heeft een nieuwe technische mogelijkheden als elektronica een grote rol”, aldus de heer Van Heemstra.

De CRVL-post in station Usquert. De verkeersleider kan met alle op het baanvak rijdende machinisten spreken voor het vragen en geven van rijopdrachten. Elke opdracht wordt op het moment zelve op de grafiek geregistreerd. Voor hem twee bedienings-toestellen, daarachter de twee zendontvangers (een als reserve) en de bandrecorder.



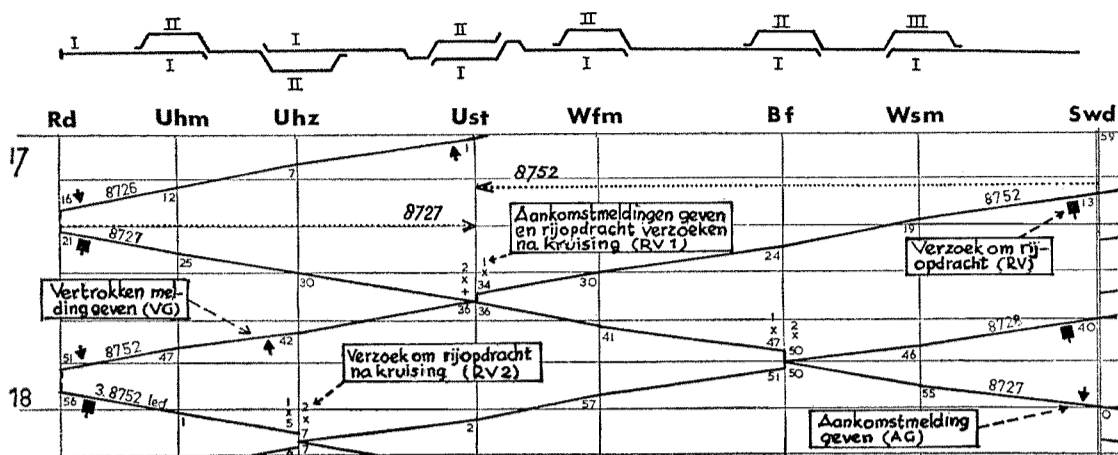
W begrip kreeg aandenden vorm

directie-nemen rkeers-van het lkopere t name en red-eken. am met parende onder-sonder r dien. Roode-tijd: ca

len ma-tleiders t met cedure, 9 okto-RVL in

half ok-komen, aan het Tot pro-

Meesterlijke medezeggenschap in regeling treindienst op 2-meter band CRVL: Samenspel verkeersleider-machinist



(Van een onzer verslaggevers)

Groningen 5 oktober — Vier petten met brede gouden banden liggen broederlijk naast elkaar op een vensterbank. Zij die zich normaal hieronder 'verschillen' houden zich bezig met de Centrale Radio Verkeersleiding, al twee weken lang. Hier in een lokaaltje tegenover het station waar vele spulletjes van EHBO- en brandweergroepen hun plaats hebben, wordt geoefend in de berichtenwisseling per radio.

't Hapert nog wel eens. De mannen weten dat zij spreken voor een microfoon. Sommigen doen het voor de eerste keer van hun leven. Het praten voor een microfoon vereist een zekere zelfdiscipline. Want straks wordt de band weer afgedraaid en horen zij hun eigen stem... met de gemaakte fouten. Och, 't is nu allemaal nog spel, er mogen nog fouten gemaakt worden.

Gewoon praten mag niet

„Weet u“, fluistert rijdend opzichter G. Oosterveen ons toe, „onze 'jongens' willen nu eenmaal lekker gewoon praten, 't

lieft op zijn 'Grönnigs'. En ze moeten zich houden aan de formele tekst. Dat is hun van 't begin af aan voorgehouden”.

„Sst...”

„Ziezo, we zijn met trein 8752 ergens tussen Baflo en Warffum en nu gaan we die trein pakken. Gaat uw gang”. Dit zegt CVL-instructeur R. Steenstra van Ep 5 tot de toekomstige verkeersleider H. Boersma en machinist R. van der Heide.

„VL roept trein 8752, over!”

„Hier trein 8752 tussen Baflo en Warffum, over!”

„Trein 8752, wilt u aankomstmelding geven te Warffum, over!”

„Trein 8752 geeft aankomstmelding te Warffum, over!”

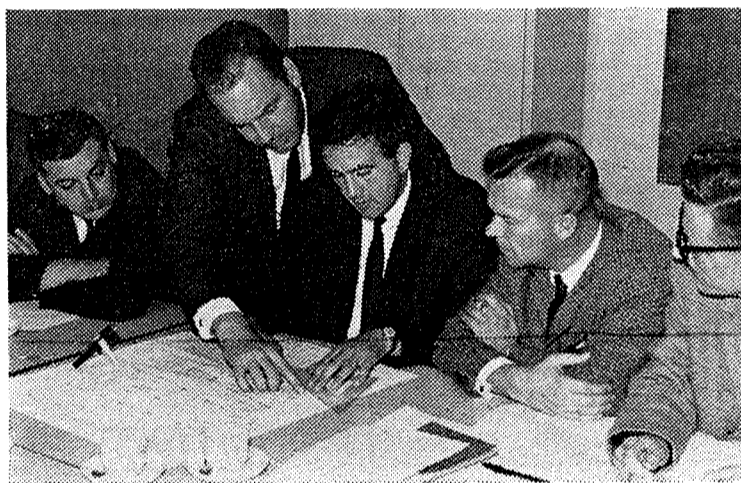
„Okee, sluiten!”

Alleen rijden na opdracht

In gedachten spelen rijdend opzichters, treindienstleiders en machinisten eensgezind het grote spel mee. Veiligheidstreinberichten vliegen over en weer. Men moet volledig vertrouwd worden met de microfoon en met de formuleringen.

De bandrecorder die de gehele berichtgeving afluistert, wordt na een volledige treindienstbeweging van Sauwerd tot Roodeschool teruggedraaid. Dan komen de tongen los, waarom er een aankomstmelding werd gevraagd of waarom er een rijopdracht werd ingetrokken. Want nu hij zich betrokken weet in het veiligheidsgebeuren wil de machinist ook weten waarom een verkeersleider een bepaalde maatregel neemt.

Een machinist mag een treinbeweging pas gaan uitvoeren als hij daarvoor een duidelijk geformuleerde opdracht heeft gekregen van de verkeersleider, een rijopdracht van een beginstation (Sauwerd of Roodeschool) tot het station waar gekruist moet worden met een tegen-trein, van een kruisingsstation tot een kruisingsstation of van een kruisingsstation tot het eindstation.



Rode en groene strepen

De machinisten moeten op voorgeschreven plaatsen aankomst- (Ag) of vertrokken-meldingen (Vg) geven aan de verkeersleider, zodat deze laatste precies weet welke sporen en lijngedeelten bezet zijn en waar de treinen zijn.

De machinisten beschikken over een tijdtabel plus per trein een ritblad. In de tijdtabel vindt de machinist alle gegevens omtrent dienstregeling, kruisingen alsmede de gesprekken die hij moet voeren met de verkeersleider. In het ritblad geeft hij aan hoe de rit in werkelijkheid verloopt.

De verkeersleider heeft een grafiekblad voor zich, waarop alle treinen grafisch zijn voorgesteld. Alle opdrachten en machinistenmeldingen worden opgetekend.

Zo betekent een horizontale rode streep dat er een baanvak is vrijgegeven voor een trein. Heeft die trein het baanvak verlaten, dan pas mag het baanvak weer vrij gegeven worden voor een volgende trein. Dat wordt door de verkeersleider aangegevend met een groene horizontale streep.

- Aan zo'n instructie komen behalve de nodige papieren ook de nog meer nodige koppen koffie te pas. Aan de linkerkant zit het machinistenteam van die morgen. V.l.n.r. de heren H. Nauta, J. Willekes, B. Jager, R. van der Heide en J. Venema.

- Een gedeelte van het door de verkeersleider gebruikte grafiekblad met verklaring van de tekens. Aan de bovenzijde ziet men de normale wisselstand op de CRVL-stations. De rode lijn, ten teken dat een baanvak is belegd voor een trein, is met een stippellijn aangegeven.

Kruising verleggen

Het verleggen van een kruising bij vertragingen (bv. bij treindefecten) is een uiterst tere kwestie. Er moeten rijopdrachten worden ingetrokken, worden afgeweken van de normale gang van zaken. In zulke gevallen is een voortdurend contact tussen machinist en verkeersleider zeer belangrijk.

„Maar het is zo, heren, dat om een kruising van de trein die uit de richting Sauwerd komt aanrijden te kunnen verleggen van Baflo naar een ander station, dus om die trein te laten rijden, voor die andere trein de oorspronkelijke rijopdracht ingetrokken moet zijn”, zo put onze instructeur zich uit.

„Dat moet je zo gauw mogelijk doen; dan is er immers vrij spel voor 8728?”

De heer Steenstra geeft trein 8727 motorstoring... om het een beetje moeilijker te maken.

„VL roept trein 8727, over!”
„Hier trein 8727 tussen Usquert en Warffum, over!”

„Rijopdracht trein 8727 van Warffum naar Baflo ingetrokken, over!”

„Rijopdracht trein 8727 van Warffum naar Baflo ingetrokken, over!”

„Okee, sluiten!”

„Laten zien wat we kunnen”

De cyclus van berichten is niet gemakkelijk te verteren. Maar de twintig machinisten en zeven verkeersleiders die voor de CRVL worden ingezet staan er zeer positief tegenover. De machinisten zijn op actieve wijze betrokken bij het veiligheidsgebeuren, anders dan bij het klassieke blokstelsel waar zij slechts een passieve rol spelen.

We nemen machinist Van der Heide even apart. Hoe hij denkt over de CRVL? „Een prachtsysteem”, zegt hij. „t Geeft ons machinisten veel meer voldoening. Wat ons betreft slaagt de proef hier. Wij hier in het noorden zullen laten zien wat wij kunnen.”

„De jongens hebben het in een ontzettend hoog tempo geleerd”, beaamt de heer Steenstra, „we zijn erg tevreden over de medewerking van allen hier. 't Zaakje slaagt hier omdat ze de Hollanders iets willen laten zien”.

Utrecht, 25 oktober — De twintig machinisten van depot Groningen die voor de CRVL zijn ingezet alsmede de zes aspirant-verkeersleiders zijn allen met glans geslaagd voor het examen. Het radiocontact tussen machinist en verkeersleider heeft nu zijn waarde reeds bewezen. Tijdens de storm van gisteren kwamen de meldingen over omgewaaide telefoonpalen en bomen vlot binnen en konden maatregelen zeer snel genomen worden.

Utrecht, 30 oktober — De zaak draait nu officieel anderhalve dag. Nog niet feilloos. Een wisselstandsein viel te vroeg af en er was nogal wat vertraging. Kinderziekten zullen we maar zeggen.

En juist toe de 'perstrein' op het baanvak vertoefde, vond aan de zuidkant van Winsum een ontsporing van twee goederwagens plaats, waarvan de oorzaak niet met de CRVL verband hield. Opnieuw bewees de radio zijn nut voor het treffen van de nodige regelingen.

de koppeling

Redactie: Afdeling Voorlichting N.S. kamer II hgb III, Utrecht Diensttelefoon (251) 719 of 1503. Rijkstelefoon (030) - 15053. Administratie: Financiële Dienst bureau 311, kamer 431, hgb I, Utrecht.

Abonnementen: NS-personeel gratis: gepensioneerd f 1,80; overigen f 4, buitenland f 5 per jaar.

ADRESWIJZIGING uitsluitend schriftelijk aan de administratie, onder opgave van personeel- of pensioennummer.

Hetzelfde geldt voor aanvragen, waarbij gelijktijdig het abonnementsgeld dient te worden overgemaakt op giro 3859 t.n.v. N.V. Nederlandse Spoorwegen te Utrecht, met vermelding: Abonnement Koppeling.



TREINNUMMER		TREIN NO.		RITBLAD				
8727		8727		dinsdag 31 oktober '67				
SNELHEID: 95 (100)				Sp	Rij-opdr.	B.B. X = II	Afwijking tijdtabel	Overige opdrachten
Aank. Vertrek	X = II	CRVL	Sp					
17.21		RV						
25								
30								
stopt 36	X 8752	RV2				X 8752		
41						Ag		
47 50	X 8728	RV1				X 8728		
55								
stopt 18.00		Ag						
stopt 07								
12								

Naam men J. Willekes

Dienst ZIQ 2 en 8

Treinsamenstelling 2 x DE II

X kruist met
II haalt in
— wordt voorbijgreden