

2^e Jaargang. — N^o 1.

15 MAART 1940



HET SPOOR

Maandblad van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Postch. : 233 N.M.B.S. Redactie en Administratie : Leuvensche Weg, 17, te BRUSSEL TELEF. : 12.13.95

Verboden nadruk

INHOUD : Wat denken de trouwe klanten er van ? - De Winter 1939-1940 - De spoorwagengstrijd in Januari 1940, door L. Ver Elst. - Allerlei. - De spoorwegen van Spa naar Pepinster en van Spa naar de grens van het Groothertogdom, door Lionel Wiener. - De oorlog en de toestand van de spoorwegen der U. S. S. R. - De veerenwerkplaats te Cuesmes. - Het vernieuwen van de sporen, door H. Tonet. - De moderniseering van het ontvangebouw van Charleroi-Sud, door N. Richard. — Bibliographie - Zij, die zich jegens den Spoorweg verdienstelijk hebben gemaakt.

Jaarabonnement :
België 10 fr. — Buitenland 3 be

Prijs : 1 frank

(B) HET SPOOR

Maandblad van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Postch. : 233 N.M.B.S. Redactie en Administratie : Leuvense Weg, 17, te BRUSSEL TELEF. : 12.13.95

Verboden nadruk

Wat denken de trouwe cliënten er van?

DE invoering van het tarief 100, het zoogenaamd « getrouwheidstarief », heeft critiek uitgelokt. In de brochure waarop wij hierna de aandacht van onze lezers vestigen, worden de hekelaars van antwoord gediend.

Er is nochtans één critiek, met name die van den heer Professor Baudhuin, waarvoor wij bijzonder gevoelig zijn, omdat ze ons verwijt 's Lands economie te schaden.

De heer Baudhuin bepaalt zich trouwens tot een loutere bewering; wij zullen hem een bewijs voorleggen.

Nemen wij twee cliënten die hetzelfde nijverheidsbedrijf uitoefenen en van wie de eene het getrouwheidstarief heeft ondertekend terwijl de andere alleen zijn zware goederen tegen laag tarief door den Spoorweg laat vervoeren; zijn afgewerkte producten tegen hoog tarief worden per automobiel getransporteerd.

Wij hebben reeds aangetoond hoeveel kwaad die handeling 's Lands economie berokkent, doordat ze het er op aanlegt een dure vervoerwijze in de plaats te stellen van het vervoer per Spoor, waarvan de kostprijs merkkelijk lager is.

Wat er ook van zij, de niet-trouwe cliënt is er in geslaagd voor het vervoer van zijn afgewerkte producten aldus een lageren vervoerprijs te bekomen dan zijn concurrent, de trouwe cliënt.

Als de heer Professor Baudhuin ons er van beschuldigt de economie te verstoren, heeft hij

reeds uit het oog verloren dat de schuld van die verstoring ligt bij den automobiel. Wij beklagen er ons trouwens niet over, wij reageren maar alleen.

Hoe moeten wij het aanleggen? Want wij moeten in alle geval voorzien in de daling van onze ontvangsten door de afvalligheid van den niet-trouwen cliënt, m.a.w. de tarieven verhoogen, met het noodlottig gevolg daarvan voor de economie, steeds te wijten aan het optreden van den automobiel.

Wij kunnen die verhooging bekomen op twee manieren : de eerste bestaat in een algemeene verhooging van de tarieven. Deze is vooral nadeelig voor den trouwen cliënt, omdat de omvang van zijn verzendingen grooter is, en aldus hij, die het spoor trouw gebleven is, den terugslag van de daden van zijn concurrent zou ondervinden. Immers, het verschil tusschen zijn kostprijs en dien van zijn concurrent zou grooter worden. Zou dit billijk wezen? Zou zulks zijn in den geest van een gezonde economie? Het antwoord ligt voor de hand. Maar de heer Baudhuin rept daar liever niet van.

Er is een andere methode, namelijk die welke wij aanwenden, welke wij *moeten* aanwenden, want in de eerste oplossing liggen de kiemen van een steeds toenemend verkeersverlies voor den Spoorweg : ze bestaat hierin, onderscheid te maken tusschen de trouwe cliënten en de niet-trouwe cliënten. De trouwe cliënten zullen geen tariefverhooging behoeven te betalen; deze zal uitsluitend worden geheven op de zaken

van den niet-trouwen cliënt, zoodat, althans ten deele, het gebrek aan evenwicht wegvalt, dat het optreden van den automobiel in de ontvangsten van de Maatschappij heeft veroorzaakt.

Daaruit volgt dat de kostprijs van den niet-trouwen cliënt stijgen en dien van den trouwen cliënt benaderen zal, waaruit dan alweer voort-

vloeit dat, tusschen de beide nijverheidsbedrijven, de kostprijsgelijkheid in zekere mate hersteld wordt. Dit noemt de heer Professor Baudhuin verstoring van 's Lands economie.

Ik meen dat hier alle commentaar mijnerzijds overbodig is.

RULOT.



DE WINTER 1939-1940

MET rechtmatigen trots drukt *Het Spoor* een uittreksel af uit een bericht, dat de heer N. Rulot, Directeur-generaal van de N.M.B.S., op 22 Februari ll. aan zijn personeel heeft gericht :

« Na een twee maand langen barren winter, » na ook vijf maand lang een goederenverkeer » te hebben verzekerd dat overal » even moeilijk was en boven- » dien gecompliceerd werd door » den last die ons door de nood- » wendigheden van de landsver- » dediging wordt opgelegd, heeft » het verkeer een regelmaat » bewaard die wijst op de » hoedanigheden van het personeel en op de waarde van » het materieel.

» Het personeel, van hoog » tot laag, heeft zich jegens het » vaderland verdienstelijk gemaakt.

» Het heeft aan het land » uitstekende diensten bewezen, » vooral gedurende de periode » in dewelke het spoor, bijna » alleen, moest voorzien in de behoeften van » het verkeer.

» Tegelijkertijd heeft het personeel de zaak van » het spoor naar zijn beste vermogen behartigd.

» In naam der Maatschappij, dank en feliciteer ik het hiervoor. »

Bij een temperatuur van -15 tot -20 graden, onder hevige sneeuwstormen, dag en nacht, was de spoorwegaarbeider op zijn post, rusteloos kampend tegen de ondraaglijke koude.



De foto op den omslag is een afbeelding van een ploeg arbeiders die, onder de bescherming van den uitkijk, de in een wissel samengepakte bevroren sneeuw wegruimt. In de hoofdsporen

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 rationeële 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 brasero'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 aantonen.

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.

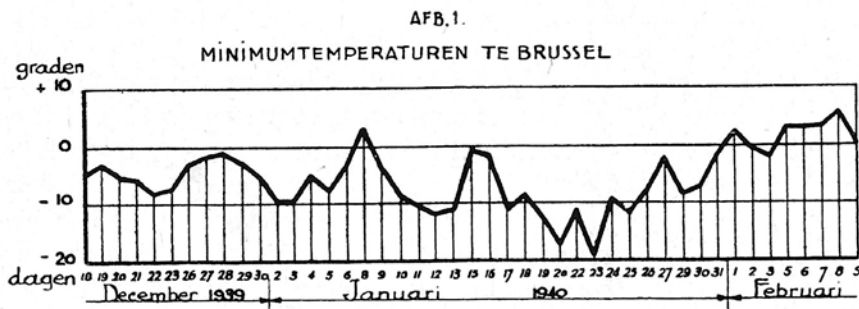
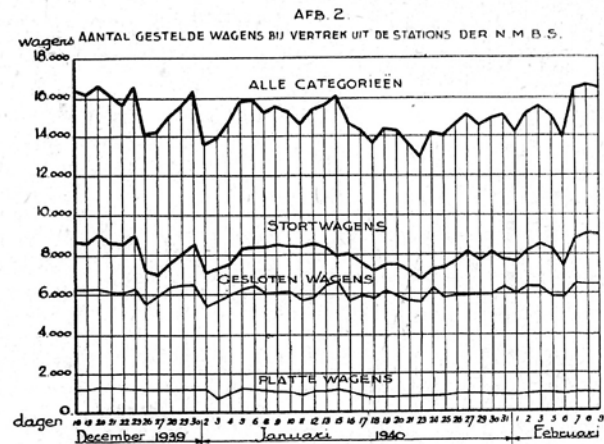


Diagram afb. 2 toont den omvang van de verzendingen.

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

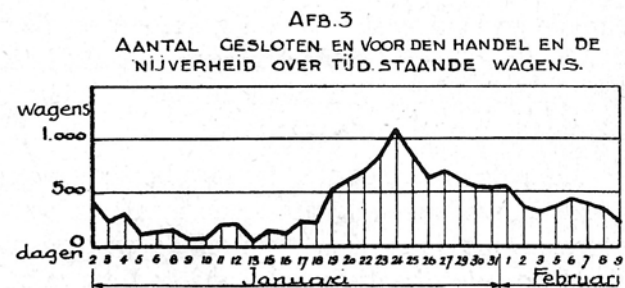


reeds in de eerste dagen van Februari tot een volkomen normalen toestand leidt.

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 aantoont, 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, bekam 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*.

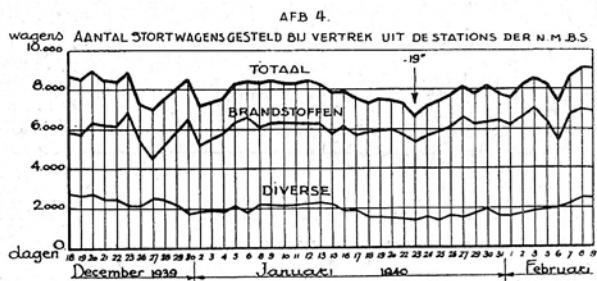


Diagram afb. 4 geeft, benevens de totale wagenstellingen, het aantal gestelde wagens voor brandstoffen en voor diverse zendingen.

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 spooransluitingen;

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 spooransluitingen 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 :

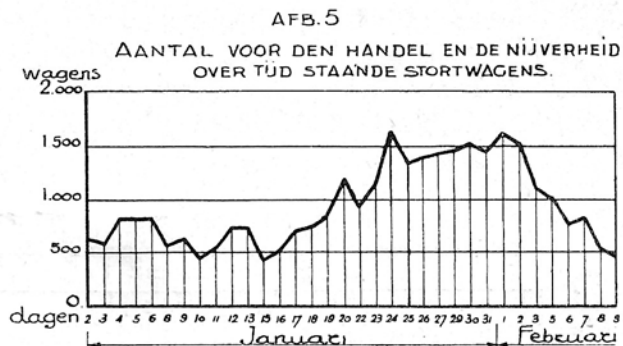
Wij merken vooreerst dat het aantal wagens,

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.

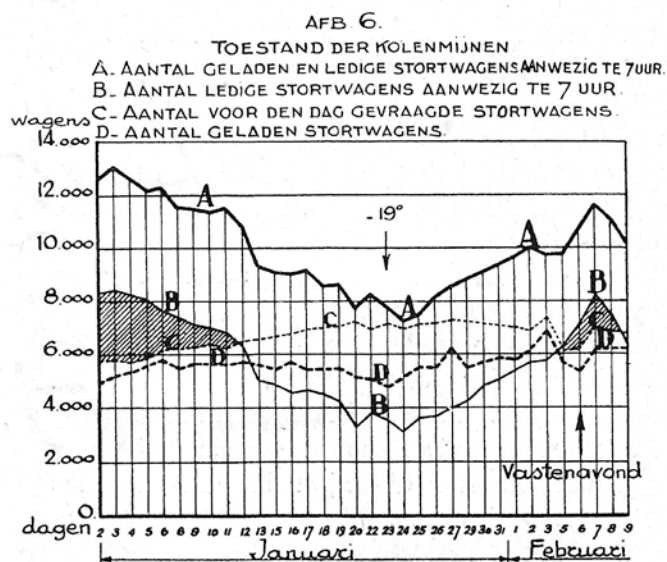
Het is onbetwistbaar dat, als gedurende het tijdperk begrepen tusschen 15 en 27 Januari het aantal ter beschikking gestelde wagens grooter was geweest, het aantal geladen wagens ook een hooger peil zou hebben bereikt.

Aan welke oorzaken moet het feit worden toegeschreven dat de kolenzendingen 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 kolenvrijn voortgingen, op het stuk van

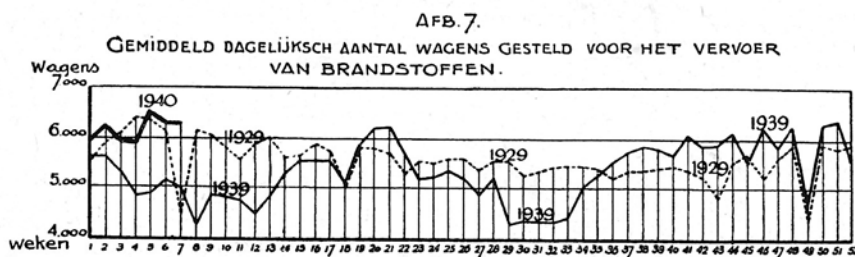


ladingstermijn, zich zelf faciliteiten te verleen. Dit blijkt duidelijk uit het diagram afb. 6.

Het toont ons dat het aantal wagens, dat te 7 uur in al de kolenmijnen samen aanwezig was, op geen enkel tijdstip lager stond dan de vraag voor den beschouwd dag; dat het aantal te 7 uur aanwezige wagens op de slechtste dagen nog 164 % bedroeg van de gedurende den dag beladen terugbezorgde wagens, en, eindelijk, dat gedurende het tijdperk van 2 tot 11 Januari, wanneer toch het aantal te 7 uur aanwezige ledige wagens de vragen ruimschoots dekte, het aantal beladen terugbezorgde wagens beneden het gevraagde aantal bleef. Zulks schijnt aan te toonen dat de kolenmijnen vaak in de onmogelijkheid verkeerden al de wagens te laden die ze voorzien hadden.

Het diagram afb. 7 geeft een idee van den omvang van het aantal voor kolen gestelde wagens vergeleken met de jaren 1939 en 1929.

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.

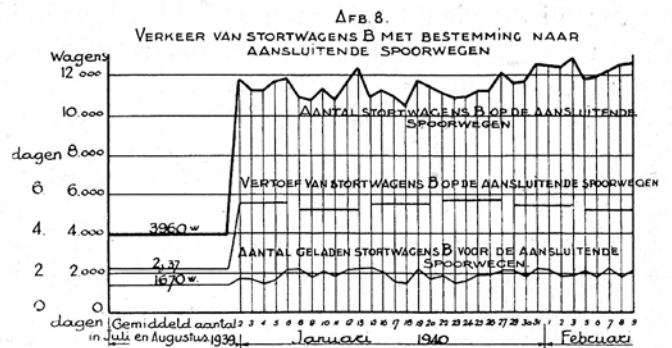


Laten wij terloops constateeren dat, gedurende de 7^{de} week van 1929, tijdens dewelke het ook hard heeft gevoren, het aantal voor kolen gestelde wagens daalde tot 4.639.

* * *

Niettegenstaande de moeilijkheden waarmee de Maatschappij te kampen heeft gehad, heeft ze het uitvoerverkeer te land in geenen deele belemmerd.

Het diagram afb. 8 vermeldt de naar andere netten verzonden stortwagens, het gemiddeld vertoef van de wagens op deze netten en het aantal dagelijks daarop vertoevende wagens. Merken wij op dat 13.000 Belgische stortwagens in Januari op andere spoorwegen gebruikt werden, dan wanneer dit cijfer in Juli-Augustus slechts 4.000 bedroeg.



Voor 't overige is het gebruik van Belgische stortwagens door de vreemde netten, zoals diagram afb. 9 aantoont, geenszins afgenomen; niettegenstaande onze binnenlandsche moeilijkheden hebben deze netten kunnen voortgaan met een ruim gebruik te maken van de Belgische wagens die hun door de Maatschappij werden toegezonden ten behoeve van 's lands economie.

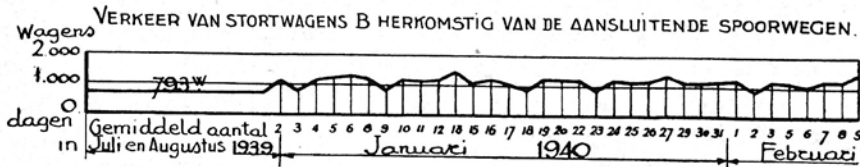
Wij kunnen nu besluiten.

Ondanks de werkelijke moeilijkheden waarmee de Nationale Maatschappij te kampen heeft gehad mag, zonder tegenspraak te duchten, worden beweerd dat het, in Januari 1940, niet aan materieel heeft ontbroken, zomin voor het vervoer op platte wagens, als voor dit in gesloten wagens, en zelfs voor de diverse verzendingen in stortwagens.

Al had het voor de kolenverzendingen gestelde aantal stortwagens op sommige dagen iets hooger kunnen zijn, toch blijft het een feit dat het aantal ter beschikking van nijverheid en handel gestelde wagens het hoogste gemiddeld cijfer overtreft dat in het verleden werd vastgesteld, zelfs zoo men tot het voorspoedig jaar 1929 teruggaat.

Dit resultaat is des te merkwaardiger daar de Maatschappij het vertrek der met Belgische producten beladen wagens naar het buitenland volstrekt niet heeft gehinderd en evenmin het wedergebruik van haar wagens door de vreemde netten heeft belemmerd, wat de Belgische nijverheid in staat heeft gesteld zich grondstoffen aan te schaffen die, anders, zouden ontbroken hebben.

Nu is het duidelijk dat, zoo de Maatschappij, voor het gebruik van haar wagens voor internationaal verkeer, beperkingen had opgelegd, ze het aantal op haar lijnen aanwezige wagens had



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 financiële 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 prijsverhoging 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 n^o 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 Automobiel en door het Nationaal Comité tot Verdediging van de Belangen der Binnenscheepvaart, tegen den Spoorweg in het algemeen en tegen zijn tarifiering 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 worden 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.

» Dit aanpassingsvermogen van ons net is
» gewoon verbluffend. Om het even of het geldt
» den afweer van het luchtgevaar door een tot
» in de puntjes georganiseerde passieve verde-
» diging, ofwel het voorzien in de verkeersbe-
» hoefden niet alleen bij buitengewone slechte
» weersomstandigheden doch ook het verhelpen
» van de verkeersstagnatie op de dichtgevroren
» kanalen en de in ijsbanen herschapen wegen,
» steeds vindt men de mannen van het Spoor,
» zoo leiders als uitvoerders, dag en nacht op
» hun post om alle moeilijkheden uit den weg
» te ruimen.

» Zoo waren wij bij machte het met verlof
» gaan van onze soldaten niet te moeten onder-
» breken.

» Aan de dag aan dag herhaalde pogingen
» tot aanpassing en aan den goeden wil van den
» Directeur-generaal hebben onze soldaten het
» te danken dat zij vaker met vrijaf naar huis
» kunnen gaan. »

Deze woorden van een bevoegde personali-
teit die verschillende jaren aan de studie der
gebruiksmogelijkheden van een spoorwegnet in
oorlogstijd heeft besteed en wie het thans
gegund is deze mogelijkheden aan de werkelijk-
heid te toetsen, zijn een getuigenis dat alle
spoorwegbedienden en alle vrienden van het
Spoor zal verblijden.

ONZE lezers en abonneuten ontvangen,
samen met dit nummer van *Het Spoor*,
een exemplaar van het maandelijksch ver-
schijnend « Bulletin voor economische docu-
mentatie », dat de Nationale Maatschappij
sedert September 1938 uitgeeft.

Heel wat aanvragen om toezending van dit
Bulletin kwamen ons uit nijverheids-, handels-
en bankkringen toe.

Het Spoor had gemeend aan dit verlangen te
gemoet te komen door, elke maand, twee blad-
zijden aan de economische documentatie te
wijden. Dit bleek onvoldoende.

Van een anderen kant zouden wij met de
opneming van het volledig Bulletin in *Het Spoor*
buiten het bestek van ons tijdschrift zijn
geraakt.

En onze lezers zullen ook wel begrijpen dat
het materieel onmogelijk is het « Bulletin voor
economische documentatie » kosteloos aan al
onze lezers toe te zenden.

De Nationale Maatschappij, die echter beslo-
ten is iedereen in de mate van het mogelijke
ter wille te zijn, zal haar « Bulletin voor econo-
mische documentatie » kosteloos laten bezorgen,
op den voet van één exemplaar per vijf op
Het Spoor genomen jaarabbonnementen.

HET tijdschrift *Royal Auto* heeft de bezwaren
gesignaleerd welke worden ondervonden
door personen van wie autowagens werden
opgeëischt en die, wanneer zij autovoertuigen
op krediet hebben gekocht, op den termijn hun
verbintenissen niet kunnen nakomen door de
schuld van den Staat. In werkelijkheid is de door
de Militaire Overheid in het regelen van de
opeischingen betoonde vertraging, heel vaak
het gevolg van het verzet door den leveraar
aangeteekend tegen alle betaling aan den eige-
naar van het opgeëischte voertuig.

Deze kwestie brengt het vraagstuk van den
verkoop bij afbetaling op den voorgrond. Het
is buiten kijf, dat een oordeelkundig georgani-
seerd stelsel van verkoopen op krediet de
belangen van handel en nijverheid dient, maar
er moet worden betreurd dat dit stelsel in het
automobilbedrijf al te lichtvaardig wordt toe-
gepast. De huidige omstandigheden zijn heele-
maal niet noodig geweest om het voorval uit
te lokken waarop het tijdschrift *Royal Auto*
zijn lezers attent maakt. Te allen tijde waren
de wegvervoerondernemingen niet bij machte
hun termijnen te vereffenen en in de meeste
der gevallen ligt de schuld daarvan bij de leve-
raars zelf en niet bij hun cliënten die, over
't algemeen, niet de minste vakbekwaamheid
bezaten en niet eens beschikten over een ver-
gunning om openbaar vervoer te verrichten.

Het transportbedrijf heeft vreeselijk geleden
en lijdt nog immer onder deze praktijken, welke
moeten veroordeeld worden, want ze zijn groot-
tendeels de oorzaak van de ordeloosheid die in
dezen belangrijken tak der economische bedrij-
vigheid van het land heerscht en van de moeilij-
kheden welke de openbare machten ondervinden
om de coördinatie der vervoermiddelen er door
te krijgen.

Het tijdschrift *Royal Auto* vergeet echter een
en ander ter kennis van zijn lezers te brengen.

De voormalige Spoorwegmaatschappijen,

door Lionel WIENER.

VI. — DE SPOORWEGEN VAN SPA NAAR PEPINSTER EN VAN SPA NAAR DE GRENS VAN HET GROOTHERTOOGDOM.

TUSSCHEN de jaren 1862 en 1868, trachtte de « Compagnie de l'Est » een spoorwegnet in België aan te leggen. Zij pachtte de exploitatie der lijnen die wij hier bespreken, teekende met de « Compagnie du Liégeois-Limbourgeois » en met de « Grande Compagnie du Luxembourg » soortgelijke overeenkomsten, maar de Regeering duchtte een al te groote uitbreiding van den buitenlandschen invloed en voorkwam de uitvoering van die ontwerpen, waardoor aan de « Compagnie de l'Est » een net met een gezamenlijke lengte van 423 kilometer zou ten deel zijn gevallen.

Op 27 November 1852 werd, bij ministerieel besluit, aan de heeren L. Gihoul en A. Demanet de voorloopige concessie verleend van een spoorweg van 13 km. van Spa naar Pepinster (1). Het was dezelfde Gihoul die vroeger de concessie van den spoorweg Antwerpen-Rotterdam bekomen had. Hij bracht zijn concessie in bij een bijzondere maatschappij, die in 1853 opgericht werd (2) en de lijn in 1854/1855 voor het verkeer openstelde. Deze had een hellend profiel over heel haar loop en de spoorstaven rustten op overlans geplaatste liggers, wat in België een uitzondering was. Hoogst merkwaardig is dat, ondanks zijn geringen omvang, die spoorweg

(1) M. B. van 27 November 1852 en K. B. van 8 April 1853.

(2) Akte van 12 Februari en K. B. van 21 Febr. 1853.

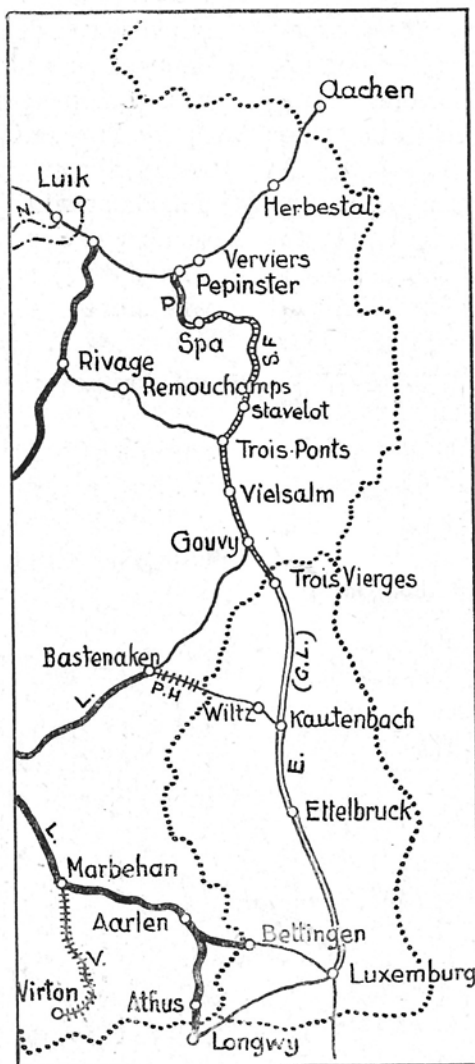


Fig. 32 — De spoorwegen van Spa naar Pepinster en van Spa naar de grens van het Groothertogdom, en hunne verlengingen.

weldra aanleiding zou geven tot internationale onderhandelingen.

In 1861, zag de « Société du Chemin de fer de Pepinster à Spa », ten bate van de « Société Guillaume-Luxembourg », af van de concessie van een spoorweg die zijn lijn zou verlengen tot aan de grens van het Groothertogdom (1). Bovendien zou de « Société de Pepinster à Spa », ingeval die lijn aangelegd werd, aan dezelfde Maatschappij, en voor 50 jaar, de exploitatie van haar eigen lijn afstaan (fig. 32).

Vervolgens werd in 1862 een overeenkomst geteekend tusschen België en het Groothertogdom (2), waardoor dit laatste de verbintenis aanging een spoorweg aan te leggen van Luxemburg tot Ettelbrück en de grens in de richting van Vielsalm, terwijl de Belgische Regeering de verplichting op zich nam ze door te trekken tot Spa. Het was de « Chemin de fer de la Junction belge-grand-ducale », die tusschen Luxemburg en Luik een heel wat kortere

lijn moest aanleggen dan die van de Ourthevallei, welke op 2 Februari 1867 voor het verkeer geopend werd. Ze was inderdaad 165 in plaats van 180 km. lang.

(1) Overeenkomst van 11 October 1861 en K. B. van 12 April 1863.

(2) Overeenkomst van 22 Juli 1862, goedgekeurd op 22 Aug.

De hier bedoelde verlenging gaf aanleiding tot afstanden onder de maatschappijen. In 1862 werd de « Société royale grand-ducale des Chemins de fer Guillaume-Luxembourg » concessiehouder van den spoorweg van Spa naar de grens verklaard (1). Er werd door België een interestwaarborg van 800.000 fr. toegestaan, te verdeelen onder die Maatschappij en de « Grande Compagnie du Luxembourg » voor haar lijn van de Ourthe (2). In 1863 eindelijk, werd een overeenkomst gesloten tusschen den « Guillaume-Luxembourg » en de « Société du Nord de la Belgique », aan dewelke de eerste den aanleg van de lijn opdroeg.

De technische voorwaarden er van waren erg ongunstig, de hellingen te sterk, de bogen te scherp, al is het ook waar dat ze liep door een heuvelachtig land waar zonder prohibitieve kosten bezwaarlijk beter kon worden gehandeld.

Zelfs voordat de « Guillaume-Luxembourg » definitief haar concessie bekomen had, had zij, bij overeenkomst van 11 October 1861, de exploitatie gepacht van de lijn Pepinster-Spa (3).

(1) Overeenkomsten van 26 en 27 Juni en van 20 Aug. 1862 en K. B. van 6 Maart 1863.

(2) Krachtens een overeenkomst van 26 Juni 1862 met de « Grande Compagnie du Luxembourg » werd een som van 350.000 fr. van dien waarborg toegekend aan de lijn van Spa en 450.000 fr. aan die van de Ourthe.

(3) K. B. van 12 April 1863.

En bij een overeenkomst van 27 Januari 1863, nam de « Compagnie de l'Est » de overeenkomst van 1861 over en zou zij de lijn Pepinster-Spa exploiteeren in plaats van den « Guillaume-Luxembourg ». Op 9 Januari daaraanvoorgaande, bepaalde een overeenkomst dat de « Grande Compagnie du Luxembourg » in de plaats zou treden van de « Société de l'Est », als exploitante van de lijn Bettingen-Wasserbillig, te rekenen van den dag waarop de lijn van Spa tot de grens van het Groothertogdom voor het verkeer zou opengesteld zijn. Dit laatste geschiedde op 20 Februari 1867, en daardoor veranderden natuurlijk de voorwaarden van exploitatie van de oorspronkelijke lijn Pepinster-Spa, die een sectie van een internationale lijn was geworden. Van dat tijdstip dagteekenen de economische wijzigingen die al deze spoorwegen samen ondergingen. Ziehier hoe de zaken verliepen :

Bij een overeenkomst geteekend op 21 Januari 1868 en te Berlijn goedgekeurd op 11 Juli, nam de « Compagnie de l'Est », voor een termijn van 45 jaar, zoowel in het Groothertogdom als in België, gansch het net « Guillaume-Luxembourg » in pacht en zulks te rekenen van 1 Januari daaraanvoorgaande. Er werd bepaald dat de « Compagnie de l'Est » eveneens in de plaats zou treden van den « Guillaume-Luxembourg » voor de verplichtingen die voortvloeiden uit het exploitatiecontract van 11 October 1861 (1). Van dat oogenblik af, exploiteerde zij de lijnen met haar materieel dat, onder meer,

rijtuigen met imperiaal, type 1855 (fig. 33) telde (2). Buiten den spoorweg van Brugge naar Blankenberge, is het de eenige Belgische spoorweg die zulke rijtuigen bezeten heeft.

Dit optreden van de « Compagnie de l'Est » zou gevolgen hebben, waarvan de invloed hoe langer hoe meer zou gevoeld worden op

(1) Hij nam eveneens, en voor den ganschen duur van de pacht, de overeenkomst van 9 Januari 1863 met de « Grande Cie du Luxembourg » over bij de toepassing daarvan op de lijn Bettingen-Wasserbillig.

(2) Eigen gewicht 7 t. tot 7 t. 8, kast 40 pl., imperiaal 30.

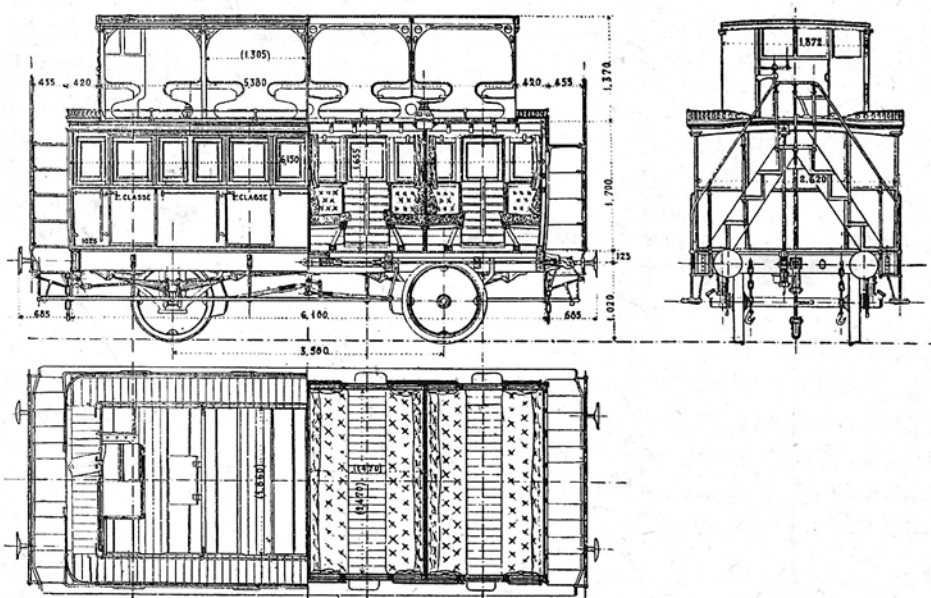


Fig. 33 — Rijtuig met een verdieping van den spoorweg van Spa naar Pepinster (omstreeks 1867).

heel wat Belgische spoorwegen, wier economische structuur zij zelfs geheel in orde zou brengen. De Regeering zou er zelfs toe komen haar politiek te wijzigen op het stuk van spoorwegen, waarvan zij eerst de exploitatie en vervolgens de concessie zou overnemen.

De openstelling van de lijn Pepinster-Spa en van haar verlenging moest het verkeer treffen van twee andere internationale lijnen, die van den « Grand Luxembourg » en die der (Fransche) Ardennen, door den « Est Belge » in België verlengd. Ten einde een tarievenoorlog te voorkomen en om het vervoer uit en naar Luik oordeelkundig te verdeelen, werd op 17 Januari 1867 te Parijs, tusschen den « Chemin de fer de l'Est », den « Guillaume-Luxembourg » en de « Grande Compagnie du Luxembourg », een verdrag gesloten, waarbij ieder van de deelnemers er belang bij had op uitbreiding van zijn eigen verkeer aan te sturen. Maar op 21 Januari 1868 stelde de « Est », in de plaats van zijn veranderlijk deel in de bruto-ontvangsten van het net van den « Guillaume-Luxembourg », een vaste rente van 3.000.000 fr., waarvan de Fransche Regeering de betaling waarborgde, ofschoon die lijnen op buitenlandsch grondgebied lagen (1). Deze wijziging van renten zou ernstige gevolgen hebben, doordat de « Guillaume-Luxembourg » geen belang meer ging stellen in de uitkomsten der exploitatie, welke de « Est » naar eigen goeddunken kon leiden. De « Grande Compagnie du Luxembourg » bleek aldus rechtstreeks bedoeld, en wij zullen daarop terugkomen wanneer wij die Maatschappij bestudeeren. Op 28 September 1868 zegde de « Est » inderdaad het verdrag van 1867 op, en dank zij de drukking die zijn contrôle over den Pepinster-Spa, eenerzijds, en over den « Chemin de fer des Ardennes », anderzijds, hem toeliet uit te oefenen, was het hem mogelijk zijn voorwaarden op te dringen. De pogingen

(1) Goedgekeurd ter vergadering van 20 Juni 1868 van het wetgevend lichaam evenals op de algemeene vergaderingen van de « Compagnie de l'Est » den 28ⁿ en van den « Guillaume-Luxembourg » den 29ⁿ April van hetzelfde jaar.

tot naasting door de « Compagnie de l'Est » stuitten op het veto der Regeering en de gebeurtenissen van 1870 zetten de « Compagnie de l'Est » aan haar ontwerpen tot aanleg van een Belgisch net op te geven. Maar die gebeurtenissen hadden de Regeering er toe gedreven het net van talrijke geconcessioneerde spoorwegen te naasten.

De naasting, door de Regeering, van de lijn Pepinster-Spa, in 1872 (1), bood geen moeilijkheden, maar zulks was niet het geval met den « Chemin de fer de Jonction belge-grand-ducale », waarvan de modaliteiten geregeld werden door een op 11 Juli 1872 te Berlijn geteekend verdrag. De Belgische Regeering belaste zich met de exploitatie van het Belgisch net van den « Guillaume-Luxembourg », tegen de voorwaarden van haar overeenkomst met de « Compagnie de l'Est » in wier plaats de « Chemin de fer impérial d'Alsace-Lorraine » opgetreden was. De Duitse Regeering had er zich toe verbonden dat net te exploiteeren tot in 1912 (2), en er was verstaan dat de Belgische Staat het Belgisch gedeelte tot dien datum zou exploiteeren. Bij het verstrijken van de pacht, zou hij de lijn aan den « Guillaume-Luxembourg » overgeven, tegen de voorwaarden van de overeenkomst van 1868. Eindelijk, en wel op 1 Januari 1913, zou de Staat in het bezit treden van den « Chemin de fer de la Jonction belge-grand-ducale », dien hij tot op dit tijdstip zou hebben geëxploiteerd.

Zoo eindigden de laatste incidenten veroorzaakt door het bestaan van den 13 km. langen spoorweg Pepinster-Spa. Vier Regeeringen (die van België, Frankrijk, Duitschland en het Groothertogdom) en vier Spoorwegmaatschappijen : de « Est français », de « Grande Compagnie du Luxembourg », de « Nord de la Belgique » en de « Guillaume-Luxembourg » zonder den « Alsace-Lorraine » en den « Belgischen Staat » mee te rekenen waren er bij gemoeid geweest. Kleine oorzaken hebben soms groote gevolgen.

(1) Ingenottreding 16 September 1872, wet van 16 Januari 1873.

(2) Directie van Straatsburg van de Spoorwegen van Elzas-Lotharingen.



De oorlog en de toestand van de spoorwegen der U. S. S. R.

WIJ hadden reeds de gelegenheid in *Het Spoor* de aandacht te vestigen op de zeer gewichtige rol van het spoorwegvervoer in oorlogstijd. Wij zouden in deze bijdrage enkele woorden willen zeggen over den toestand van de spoorwegen der Sovjetrepubliek.

De economische bedrijvigheid van de U.S.S.R. heeft zich inzonderheid ontwikkeld ter verzekering van de militaire macht van het land; ze geldt dus de grootindustrie (metaalnijverheid, machinebouw enz.). Zelfs de landbouwpolitiek strekte om de productie van de grondstoffen waaraan in oorlogstijd het meest behoefte is, op te voeren.

Het spoorwegvervoer heeft in vreedestijd geen gelijken tred gehouden met de algemeene ontwikkeling der economie van de U. S. S. R. Er mag zelfs worden beweerd dat de spoorwegen de meest achterlijke bedrijfstak van het land zijn gebleven, wat beteekent dat de spoorwegen van de Unie niet in staat zijn in oorlogstijd in de behoeften van het land te voorzien, wegens den buitengewonen aangroei van het oorlogsverkeer vergeleken met het verkeer in vreedestijd.

Uit een studie, door M. A. Piotrowski van het Instituut voor Oost-Europa te Wilna gepubliceerd in het nummer van October 1939 van de « *Revue Economique Internationale* », blijkt dat, op het einde van 1937, de totale lengte van het net 86.100 km. bedroeg. Gedurende de 20 laatste jaren heeft men in totaal 23.000 km. lijnen aangelegd; dat is weinig, als men den bestaanden grooten achterstand in aanmerking neemt. Het is overigens mogelijk dat in dit cijfer de louter strategische lijnen die, bij voorbeeld, in de Mongoolsche republiek en in het Verre-Oosten werden aangelegd, niet begrepen zijn. De Sovjetpers beweert trouwens dat de totale lengte van de sporen thans 90.000 km. is. De dichtheid van het Russisch net per 1.000 km² grondgebied is uiterst gering: 4 km., tegen 44 in de Vereenigde Staten, 146 in Duitschland, 117 in Frankrijk, 140 in Engeland en ongeveer 160 in België.

Wat de dichtheid van het net betreft, staat de U. S. S. R. nagenoeg op de laatste plaats in de wereld.

De U. S. S. R. heeft niet alleen zekere nieuwe lijnen aangelegd maar, daarenboven, veel zorg besteed aan de verdubbeling van sommige sporen en aan de uitbreiding van sommige belangrijke aansluitingsstations. De lengte van de dubbelsporige lijnen bedraagt echter thans nog maar 30 % van de geëxploiteerde lengte van het net. Deze uitbreidingen zijn trouwens in hoofdzaak bedoeld om te voorzien in de militaire behoeften.

In den hedendaagschen oorlog is de verbinding van het gemobiliseerde leger met zijn basis voor levensmiddelen, kolen, petroleumproducten en oorlogsindustrie van zeer groot belang. Het zijn de lijnen die naar de westgrens loopen die het best aan al deze doeleinden beantwoorden. De spoorwegverbinding met de oostgrens heeft vooral belang voor den grooten Transsiberischen Spoorweg.

Tegen het einde van 1937 heeft men het dubbel spoor van den Transsiberischen Spoorweg over ongeveer 2.200 km. voor het verkeer opengesteld. Daarenboven zijn groote werken tot herziening en aanleg van sporen in uitvoering. De vermeerdering van de vervoercapaciteit van deze lijnen is, in oorlogstijd, van het allergrootste gewicht in de richting van het Verre Oosten.

Met het oog op de mogelijkheid van een verbreking van deze lijn in de nabijheid van Mandsjoekwo, zet de Regeering van de Unie met een maximumsnelheid den aanleg van de lijn Baikal-Amoer voort. Deze schijnt van algemeen belang te zijn. Men weet niet heel juist welk gedeelte van deze meer dan 5.000 km. lange lijn thans voltooid is. Ze loopt trouwens, over heel haar tracé, door nooit ontdooiende gebieden wat de aardwerken voor het aanleggen van de sporen ten zeerste bemoeilijkt. Het is dus weinig waarschijnlijk dat ze binnenkort zal voltooid zijn.

Ten aanzien van de moeilijkheden der ravitailleering van het Verre Oosten over deze lijn

alleen, heeft de Sovjetregeering groote werken ondernomen, met het doel de plaatselijke hulpbronnen van het land te ontwikkelen en tevens voorraden levensmiddelen en petroleumproducten aan te leggen.

* * *

Hier volgen thans enkele gegevens van algemeen aard over den staat der Sovjetspoorwegen.

Het verkeer van zware locomotieven is alleen toegelaten op 30 % van de totale lengte van het net. De kwaliteit van de spoorstaven is niet bijzonder groot; breuken treden veelvuldig op. Het percentage gebroken rails loopt soms tot het cijfer 10 %, dan wanneer het normaal niet eens 2 à 3 % mag overschrijden. De spoorstaven verslijten daarenboven te snel; ze worden reeds na 3 of 4 jaar onbruikbaar, ten gevolge van de slechte hoedanigheid van het metaal en van de gebrekkige vervaardiging. De ballast bestaat over het grootste gedeelte van de lijnen uit zand. Dit zand is fijn en vuil. Over de totale lengte van de belangrijkste secties zijn slechts 5.000 km. (ongeveer 6 %) voorzien van ballast van geklopte en gekalibreerde steen.

De dwarsliggers zijn insgelijks in slechten staat; een groote hoeveelheid is niet gecreosoteerd, met het gevolg dat ze snel rotten. De hoeveelheid dwarsliggers per km., rekening houdend met het gewicht van de treinen en de toegelaten snelheid, is niet voldoende. Het vernieuwen van de dwarsliggers geschiedt trouwens niet in een normaal tempo, wat de aanwezigheid van een groot aantal verrotte dwarsliggers verklaart. Het gevolg daarvan is, dat de staat der verbindingen tusschen de spoorstaven en de dwarsliggers eveneens gebrekkig is.

De vernieuwing en de stelselmatige herziening van de sporen zijn elk jaar ten achteren volgens het opgemaakt planning. Deze staat van zaken schijnt den laatsten tijd nog verergerd te zijn.

Er mag dus worden beweerd dat de huidige toestand van de sporen een merkelijke vermeerdering van het verkeer in oorlogstijd niet of slechts gedurende een betrekkelijk korten tijd zal mogelijk maken. Slijtage en vernieling van de sporen zullen zich spoedig doen gelden.

Voor het rollend materieel zijn de effectieven de volgende (1937) : ongeveer 23.000 locomotieven, 740.000 goederenwagens (herleid tot 2 assen) en 32.000 rijtuigen.

Uit deze cijfers blijkt dat het aantal locomotieven en rijtuigen in 1937 lager was dan in 1913, terwijl het aantal goederenwagens met 6,5 % was toegenomen.

Ter vergelijking volgt hier het aantal locomotieven der verschillende groote landen per 100 km. in exploitatie zijnde lijnen :

In U. S. S. R. 26, in Duitschland 45, in Frankrijk 48, in Japan 31 (ter vergelijking, in België 64).

Uit het oogpunt van de hoedanigheid van het rollend materieel van de Unie, schijnt alles er op te wijzen dat de locomotieven, vooral die van de categorie met beperkt vermogen, ver versleten zijn, en dat de dienstduur er van de aangenomen normen aanmerkelijk te boven gaat. Verwisselstukken ontbreken, want de nijverheid levert ze aan het verkeerswezen slechts in een zeer beperkte mate.

Uit de ervaring, die de laatste jaren werd opgedaan, is gebleken dat het aantal « zieke » locomotieven veel grooter was dan men mocht verwachten. Zelfs de nieuw gebouwde locomotieven hebben gebreken. Na een korten diensttijd moeten ze reeds aan een herziening onderworpen worden. In oorlogstijd zouden de capaciteit en het vermogen van het tractiematerieel daardoor sterk verminderd worden. Het park der goederenwagens is daarentegen in 1937 ten opzichte van 1933 niet alleen aangegroeid, maar het laadvermogen er van is tevens verhoogd. Ook moet hier de aandacht gevestigd worden op den slechten staat van de tankwagens. Na een korten looptijd moeten deze wagens terug naar de fabriek, om hersteld te worden. Bij intensiever vervoer van petroleumproducten zijn groote moeilijkheden te vreezen. Het park van de reizigersvoertuigen is eveneens op een zeer laag peil gekomen; dit niveau is lager dan dit van 1913. Tegen het einde van 1937 echter, was 50 % van het vervoermaterieel voorzien van automatische remmen en 17 % van automatische koppeltoestellen.

Wegens gebrek aan reserves om het rollend materieel aan te vullen, bestaat er kans dat dit niet meer in staat zal zijn de ladingen en leveringen voor de legers te velde te vervoeren.

Zonder een meer geïntensifieerde vervaardiging van materieel, zonder de uitvoering van de noodige werken om de sporen in een behoorlijken staat te brengen en ze voor bedoeld materieel geschikt te maken, tevens gepaard gaande

met den heropbouw, op groote schaal, van de verdeelingsstations, kan men geen bevredigenden toestand van het spoorwegvervoer verwachten.

De rol van de spoorwegen in oorlogstijd houdt natuurlijk de aandacht van de regeering der U. S. S. R. gaande, zooals blijkt uit de volgende woorden van den Commissaris voor den oorlog Vorochilov en aangehaald door den heer Piotrowski :

« De meest bescheiden vooruitzichten laten » vermoeden dat, in geval van oorlog, het vervoer zal moeten voorzien in een extra-arbeid, » wat hier beteekent dat de arbeidstoename

» 2 tot zelfs 3 maal zoo groot is als die in vredes- » tijd en, in de gebieden onmiddellijk achter het » front, zelfs 8 of 9 maal zoo groot ».

De spoorwegen van de U. S. S. R. zijn dan ook niet tot dergelijke inspanning in staat. Meer in het bijzonder is het hun niet mogelijk het geweldig verkeer voor de legers te velde te verzekeren. Een en ander komt dus hierop neer dat het Sovjetvervoer de talrijke moeilijkheden, waaraan het in geval van een min of meer algemeen oorlog het hoofd zal moeten bieden, niet zal kunnen te boven te komen.

C. L.



DE VEERENWERKPLAATS TE CUESMES

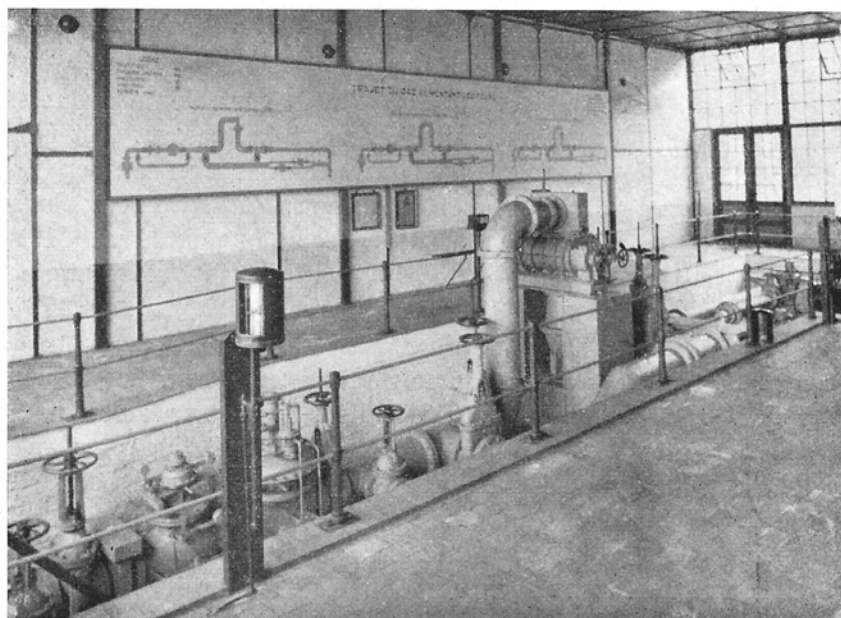
IN deze werkplaats, welke dagteekent van 1931, zijn alle verrichtingen gecentraliseerd die verband houden met het onderhoud en de herstelling van al de bladveeren van het spoorwegnet, d.w.z. van het geheele locomotief-, rijtuig- en wagenpark.

Het totaal effectief der bladveeren bedraagt 620.000. In 1930, vóór de oprichting van de veerenwerkplaats Cuesmes, moesten jaarlijks

90.000 veeren omgewerkt worden wegens gebroken bladen, pijlhoogtevermindering, gebarsten of gebroken stropen, enz.; deze verrichtingen geschieden in tal van werkplaatsen, die over het gansche net verspreid lagen.

De omvang zelf van dit effectief bood de mogelijkheid het werk bij zeer groote series uit te voeren en moest er toe leiden dat de concentratie van die werken in één enkele werkplaats in overweging genomen werd.

Maar deze concentratie verdiende ook aanbeveling om andere, meer gebiedende overwegingen. Bladveeren zijn immers voor het rollend materieel der spoorwegen evenals voor elk voertuig, een hoofdbestanddeel waarvan de degelijkheid tegelijk van belang is voor de veiligheid, het comfort, het behoud van het voertuig en van het spoor. Welnu, om de veer voor alle misvorming of breuk te vrijwaren, volstaat het niet gebruik te maken van prima-staal : ook moet de thermische behandeling, waaraan de veeren, alvorens ze in hun strop te brengen, dienen onderworpen,



Gasontvangkamer

met zorg en nauwkeurigheid worden uitgevoerd.

Thermische behandeling beteekent, in dit geval, een plotse afkoeling in koud water na verhitting tot een bepaalde temperatuur — 't is de « harding » —, een en ander gevolgd van een « ontlasting », d.w.z. een nieuwe verhitting tot een lagere temperatuur dan die vóór de harding.

Door het harden heeft het staal der bladen sommige bijzondere eigenschappen verkregen, inzonderheid een groote hardheid, maar is het tevens bros geworden. Dank zij de ontlasting wordt dit gebrek goedge maakt en worden tevens de andere eigenschappen in voldoende mate behouden.

Deze beide, in schijn nogal eenvoudige verrichtingen, zijn evenwel moeilijk uit te voeren indien men ze aan arbeiders toevertrouwt. Het volstaat niet dat met de ovens voor het heeten der bladen de vereischte temperatuur nauwkeurig en op een volkomen gelijkmatige wijze wordt bekomen, men moet ook de zekerheid hebben dat het blad niet te vroeg uit den oven gehaald wordt, of dat het althans niet aan de oppervlakte, te sterk afkoelt in de tijdruimte tusschen het uithalen uit den oven en het onderdompelen in koud water, dit wil zeggen tijdens het transport of het smeden.

Van den anderen kant mag het blad niet onbeweeglijk in het water blijven; men moet zorgen voor de verversching van de koude waterlagen tegen het blad. Er dient ook te worden voor gezorgd dat het warm wordende water gestadig door koud water vervangen wordt.

Handenarbeid kan heel bezwaarlijk daarvoor in aanmerking komen hoe groot de bekwaamheid en de plichtsbetrachting van een gespecialiseerd werkmán, wien hij wordt opgedragen, ook mogen zijn. Wil men volle zekerheid hebben gestadig de vereischte nauwkeurigheid te bereiken, dan is het een vereischte de thermische behandeling volkomen automatisch uit te voeren.

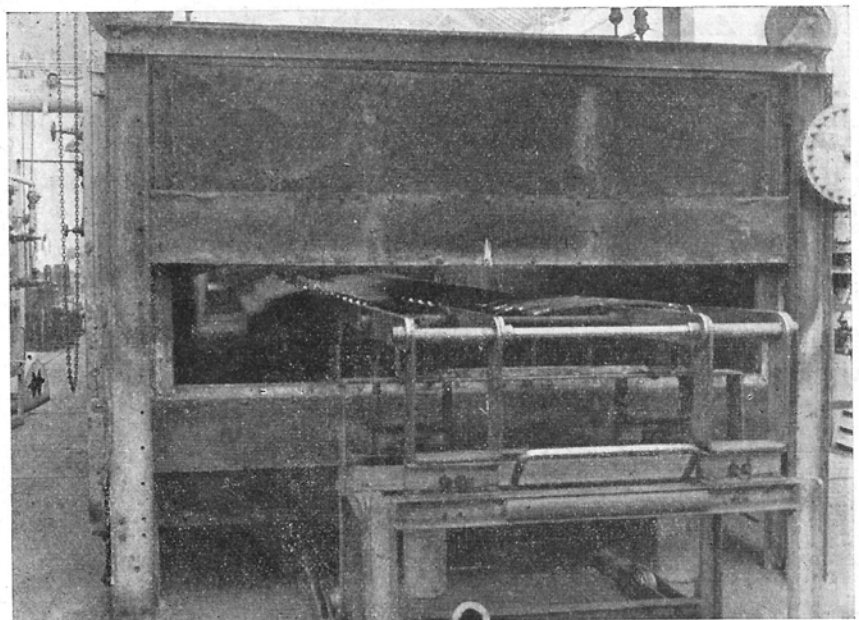
Daar het voor het verkrijgen van deze automatie noodige

gereedschap het vastleggen van groote kapitalen vergde, kon er niet aan gedacht worden de verschillende werkplaatsen van het net, die met de herzieningen van het rollend materieel belast zijn, daarvan te voorzien; alleen het centraliseeren van de verrichtingen in één enkele werkplaats kon de oplossing van het gesteld probleem aan de hand doen.

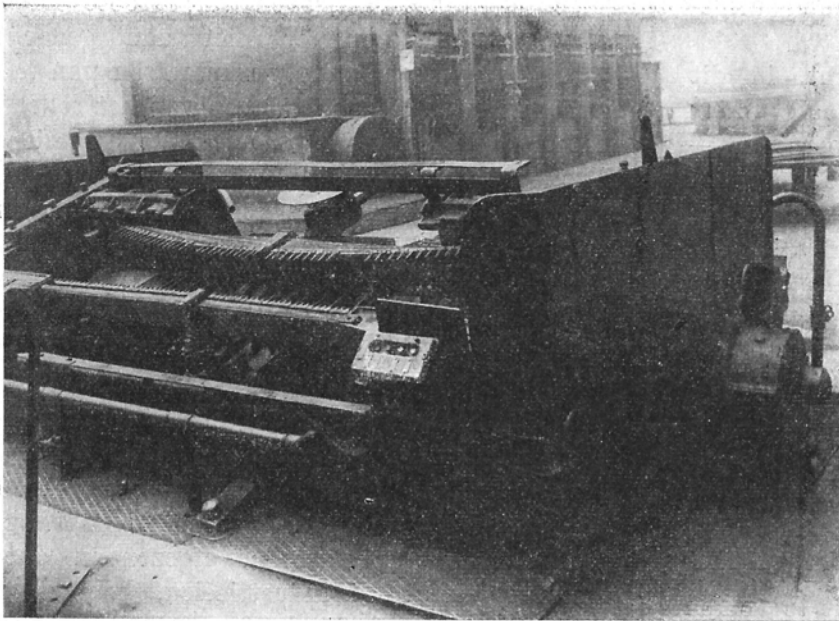
Met dit oogmerk werd de veerenwerkplaats te Cuesmes in 1931 opgericht. Door de uiterst volmaakte uitrusting, waarvan ze voorzien werd, werden een automatie en precisie bekomen, die tot dusver in geen enkele veerenwerkplaats bereikt werden. Ook wordt de veerenwerkplaats te Cuesmes voor een der meest moderne en best uitgeruste van Europa gehouden. Tal van specialisten, afgezonden door vreemde netten of industrieelen, hebben ze bezocht, en menigeen heeft er bronnen van verbeteringen in zijn afdeeling «veeren» aan te danken.

* * *

Elke gebrekkige veer die in de werkplaats Cuesmes komt, wordt geheel uiteengenomen alvorens weder samengesteld te worden. Deze wedersamenstelling vraagt een reeks werken, gelijk aan die voor de vervaardiging van een nieuwe veer. Zoo ondergaan al de bladen der weder samen te stellen veeren, zoowel de wedergebruikte als de nieuwe bladen, de passende thermische behandeling.



Binnenaanzicht van een hardingsoven



Machine voor het buigen en harden van veerbladen

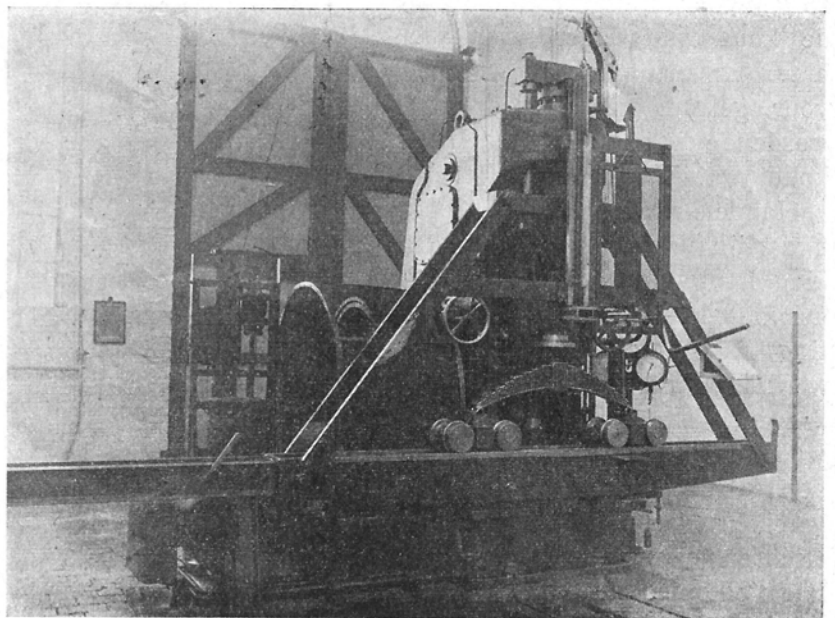
De werkplaats heeft allereerst een afdeling voor het klaarmaken van stroppen en bladen. Aldaar worden nieuwe stroppen gemaakt, beschadigde (gebarsten of versleten) stroppen hersteld en door smeden opnieuw op maat gebracht. Voor de bladen bestaat het klaarmaken in hoofdzaak in het maken van een of ander der menigvuldige vormen van de uiteinden, waaraan dagelijks behoefte is. Persen, walsen, boormachines, afsteekmachines, valhamers, al de werktuigmachines worden met afzonderlijken motor aangedreven en zijn derwijze opgesteld dat de stukken vorderen met een minimum van verplaatsing en zonder achteruitlopen.

De gefatsoeneerde bladen worden in den oven gebracht voor de heeting, die de harding voorafgaat. Ze worden aldus automatisch door een der drie evenwijdig opgestelde ovens gevoerd dank zij de werking van de twee langsliggers, waarop ze rusten, en die door een excentriekbeweging worden voortgedreven.

Deze ovens, zooals al de ovens van de veerenwerkplaats, worden gestookt met steenkolengas,

geleverd door de maatschappij « Distrigaz ». Een 7 kilometer lange leiding van 250 mm. middellijn verbindt de werkplaats Cuesmes met de groote leiding Tertre-Brussel. Door het stoken met gas kunnen in de ovens gelijkmatige temperaturen bekomen worden; die stookwijze is geschikt voor een nauwkeurige regeling der branders, die de gewenschte niet-oxydeerende atmosfeer verwekken en, ondanks de schommelingen van de belasting der ovens, met nauwkeurigheid de opgelegde temperatuur aan den uitgang van den oven garanderen.

Als de bladen uit den oven komen, vallen ze een voor een in een transporttoestel dat ze voert naar de buig- en hardingsmachine. Deze machine bestaat uit een trommel, die gedeeltelijk in het hardingsbad gedompeld is en van diametraal tegenover elkaar geplaatste klauwenparen voorzien is, welke de bladen smeden en aldus de behoorlijke kromming geven. Tijdens deze verrichting, die buiten het bad geschiedt, blijft het vorig blad in het water gedompeld en wordt het daarin gehard. Door een wenteling van 180° wordt het gebogen blad in het water



Buigproef op een voltooide veer

gedompeld en wordt het vorige blad, dat gehard is, er uit gehaald; deze wenteling gaat gepaard met het automatisch uitwerpen van het gehard blad en brengt de ledige klauwen terug naar boven, klaar om een nieuw blad te grijpen voor het buigen.

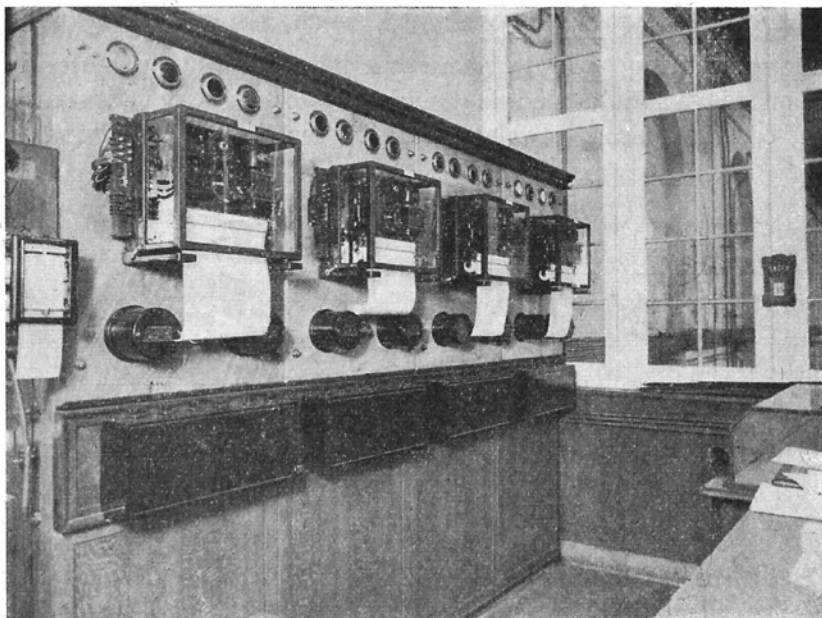
Achter elken van de drie ovens staat een dezer machines. Bestudeerd en gebouwd volgens een door de Nationale Maatschappij precies omschreven programma, waren ze de eerste van haar soort in Europa.

De geharde bladen gaan in den oven voor het ontlaten. Een beweegbare metalen tafel, die als transporttoestel dient, doet de bladen daarin vorderen met een snelheid waardoor aan den uitgang de vereischte temperatuur bekomen wordt.

De bladen worden alsdan overeenkomstig de plans weder gegroepeerd om in haar strop gevat te worden. De veer wordt onderworpen aan een reeks vastheidsproeven in speciale machines, daarna geschilderd en naar het magazijn gestuurd.

Vermits de waarde van de bekomen veer in hoofdzaak afhangt van de inachtneming der verschillende opgelegde temperaturen, moet men er op ieder oogenblik zeker van zijn dat de automatische installaties : branders, transporttoestellen, machines, baden enz... zeer nauwkeurig geregeld zijn; ook moet men onmiddellijk verwittigd worden van alle defect van het een of ander dezer fijngevoelige toestellen. Daartoe wordt een bestendige controle uitgeoefend in een bijzondere cabine, gelegen te midden van de installaties en voorzien van automatische toestellen, die langs electrischen weg de in de verschillende karakteristieke punten van den kringloop der bladen opgenomen temperaturen registreren. Deze registreerapparaten zijn, bovendien, voorzien van alarmsignalen, welke eventueel den bediende van de cabine waarschuwen dat de eene of andere temperatuur de strikt na te komen grenzen, waartusschen ze zonder schade mag bewegen, overschreden heeft.

* * *



Registreertoestellen, met hun alarmsignalen, in de contrôlecabine

De Nationale Maatschappij heeft een kapitaal van verscheidene millioenen in deze uitrusting geïnvesteerd.

Dit kapitaal heeft een rijke rente opgebracht. De op gansch het net voor deze werken gebruikte arbeidskrachten slonken inderdaad tot de helft zoodra de werkplaats in bedrijf werd gesteld, wat een jaarlijksche besparing, gelijk aan de helft van het vastgelegd kapitaal, bezorgde.

Maar dit was slechts de aanvankelijke winst. Er werd van de nieuwe werkmethode vooral een verbetering van hoedanigheid verwacht, die moest neerkomen op vermindering van het jaarlijksch aantal om te werken en te vervangen beschadigde veeren. De vooruitzichten werden door het resultaat glansrijk bevestigd. Immers, als het jaarlijksch aantal behandelde veeren vroeger 90.000 bedroeg, is dit cijfer thans gedaald op 30.000. Bij de groote besparingen aan kosten en aan arbeidskrachten, welke met deze daling verband houden, komen nog die welke het gevolg zijn van het afnemen van het aantal baanvoervallen, waarvan de oorzaak in een gebrek of in beschadiging van een bladveer moet worden gezocht. En — last but not least — wat nog gezegd over de menigvuldige voordeelen van een goede ophanging der voertuigen : behoud van het materieel, minder vermoedigheid van het spoor en, in de eerste plaats, merkelijke verhooging van het comfort der reizigers, welke verbetering door de spoorwegcliënteel te meer

op prijs gesteld wordt daar de ophanging der wegvoertuigen er ook heel wat is op vooruitgegaan.

De oprichting van de veerenwerkplaats te Cuesmes is dus niet alleen de geslaagde oplossing van een technisch probleem en tevens een

voordeelige zaak in financieel opzicht; ze is eveneens een niet te onderschatten element van verbetering — onder zooveel andere — van de voorwaarden waarin het vervoer op ons net geschiedt.



HET VERNIEUWEN VAN DE SPOREN

door H. TONET

PIJLSNEL ijlt de trein door de velden. Plots weerklinkt het eigenaardig gefluit van de Westinghouse-rem.

De trein vertraagt en rijdt voorzichtig.

Het rijtuig schommelt zacht op zijn veeren.

De reizigers kijken verrast, staan op en duwen de ramen neer.

Links en rechts van het spoor staan werklieden te midden van hoopen dwarsliggers en andere materialen.

De motor van een machine om kraagschroeven in te draaien is ergens aan 't ronken.

Alweer vernieuwingswerk, zegt M. Kniesoor! Zal het dan nooit gedaan zijn met dat sporen in orde brengen!

Maar de machinist heeft zijn regelaar al geopend en de trein zet haastig puffend weder aan, want de verloren minuten moeten ingehaald worden.

M. Kniesoor heeft gelijk. Er zal nooit een einde komen aan dat in orde brengen van de sporen. Zooals alle dingen, lijden en verslijten de sporen. Sommige houden het 10 jaar, andere 50 jaar uit.

Gemiddeld moeten ze om de 25 of 30 jaar vernieuwd worden.

Weet u dat de Nationale Maatschappij, sedert 10 jaar, op een net van ongeveer 7.700 km., de volgende hoofdspoorvernieuwingen heeft uitgevoerd :

- 3.240 km. spoorstaven en dwarsliggers;
- 2.150.000 dwarsliggers alleen;
- 5.130.000 m³ ballast en steenslag;
- 6.200 wissels.

Dit vertegenwoordigt de reusachtige som van 1 milliard 690 miljoen frank. En dan hebben wij nog maar rekening gehouden met de belangrijkste posten.

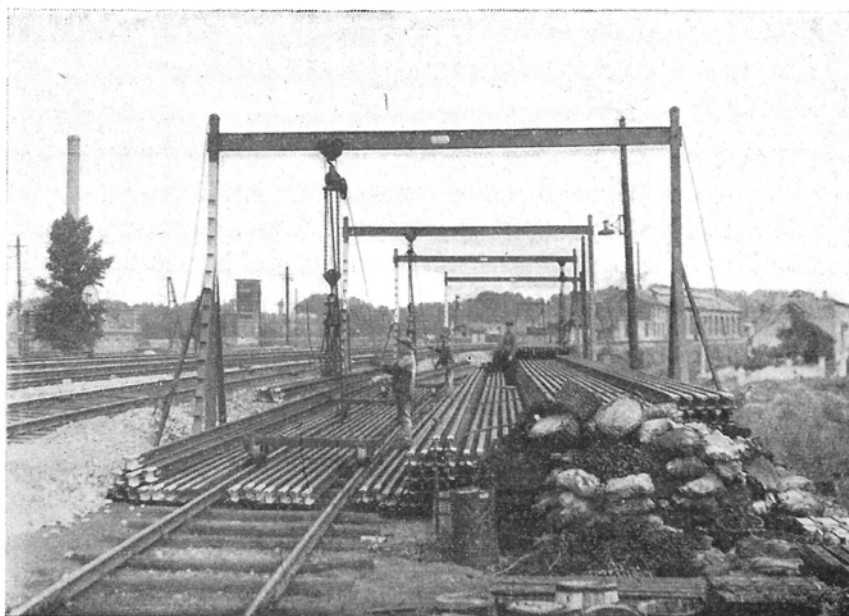
* * *

Ten behoeve van de lezers van *Het Spoor*, zullen wij heden inrichting en werking beschrijven van een baangedeelte waarop spoorstaven en dwarsliggers worden vernieuwd.

Wij zullen vooreerst het algemeen programma der vernieuwingen behandelen.

De uitwerking er van levert heel wat bezwaren op, want men moet rekening houden met een heelen hoel plaats- en tijdsomstandigheden : oordeelkundige keuze der te verbeteren lijnen — toestand van de nijverheid — rationeele en doorlopende benutting van onze werklieden — financiële middelen enz.

Wanneer het programma voor-



Opladen van spoorstaven door middel van portieken

goed vaststaat, gaat men over tot den aankoop van de noodige materialen en het noodig gereedschap; dan wordt de verdeling er van nader geregeld.

Eindelijk maakt men voor elke lijn den kalender der snelheidsbeperkingen op. 't Is een « puzzle », waarin al de werken die aanleiding geven tot snelheidsbeperking dooreenlopend worden opgenomen om het maximum-tijdverlies, toegelaten om het regelmatig verkeer van de treinen te verzekeren, niet te overschrijden.

Het in gebreke blijven van een aannemer, een vertraging in de leveringen, een werkstaking in een fabriek, moeilijkheden die niet konden voorzien worden, slecht weer, enz., zijn gewone omstandigheden die de verplichting meebrengen een nieuwe « puzzle » te organiseren en naar de nieuwe omstandigheden te regelen.

Maar laten wij even met het werkterrein zelf beginnen.

Het spoor werd geschouwd door specialisten, die al de bijzonderheden hebben opgeteekend welke hun weerslag op den kostprijs van het werk kunnen hebben.

De verbeteringen die zouden moeten toegebracht worden aan den loop van het spoor, den waterafvoer enz., werden eveneens onderzocht.

Vervolgens werd een volledig bestek opge maakt aan de hand van een normenrooster of -lijst waarin, op grond van talrijke tijdopnemingen, de eenheidstijden van de verschillende verrichtingen der vernieuwing omschreven staan.

De materialen worden aangevoerd: de nieuwe spoorstaven werden in de naaste stations opgeslagen. Ze worden gelost met lichte portaalkranen (soort van verplaatsbare rolbruggen) en gestapeld.

Ze zullen te gelegener tijd, door middel van dezelfde portaalkranen, weggenomen en op kleine rolwagens geplaatst worden. Een benzine tractor zal ze op het werkterrein voeren gedurende een vrije tijdruimte in den doorrit van de treinen.

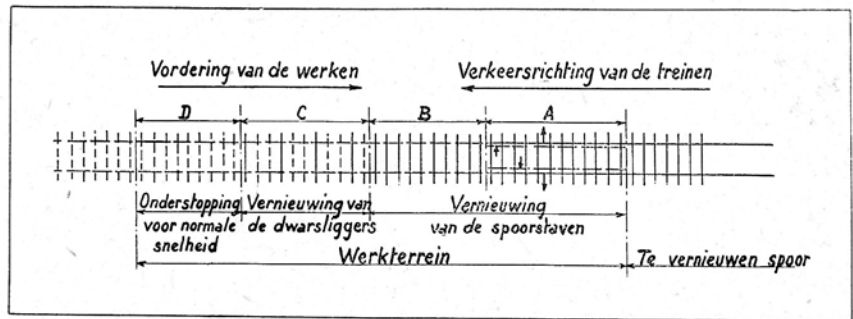


Fig. 1

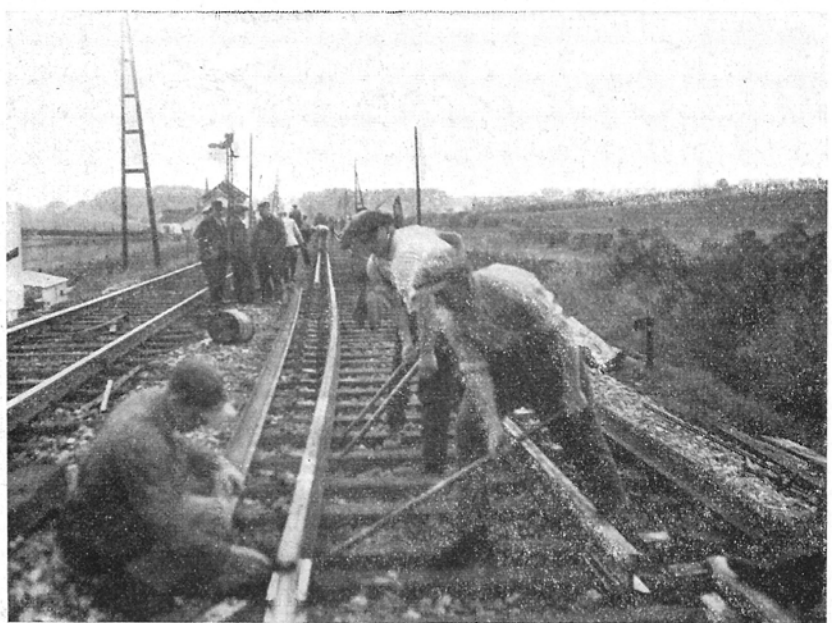
De dwarsliggers worden doorgaans niet gestapeld in de stations die het naast bij het werkterrein liggen. Ze worden direct langs het spoor gelost, door het inleggen van een bijzonderen werkterrein.

De laschplaten, houten, kraagschroeven enz., die het « toebehooren » voor het monteeren van het spoor uitmaken, worden eveneens ter plaats gebracht, tegelijk met de zware materialen.

Per kilometer te vernieuwen spoor moeten 250 ton nieuwe materialen en even veel oude materialen vervoerd worden, d.i. de last van een kleinen goederentrein.

Het komt er nu op aan de vernieuwing van de spoorstaven en de dwarsliggers uit te voeren zonder het verkeer te onderbreken.

De snelheid van de treinen wordt tot 40 km/u. beperkt binnen het gebied waar gewerkt wordt; ze zullen daardoor amper 2 minuten verliezen. Voor die snelheidsbeperkingen wordt een zeer strenge reglementeering en een bijzondere seinregeling voorgeschreven.



Ter plaats leggen van de nieuwe spoorstaven op oude dwarsliggers



Uittrekken van kraagschroeven met de machine

Wat zou er gebeuren moest een machinist de aanwezigheid van dat werkterrein vergeten en het verzwakt spoor met een snelheid van 120 km/u. berijden?

Stel U gerust, lezer! Buiten de morele verplichtingen, den beproefden zin voor oplettendheid van onze machinisten, is, bij het naderen van de werkterreinen op de belangrijke lijnen een toestel in het midden van het spoor aangelegd, waardoor de machinist gewaarschuwd wordt voor de nabijheid van een werkterrein. Het is de « krokodil », aldus genaamd wegens zijn vorm, die eenigszins gelijk op dien van dat weinig sympathieke dier.



Wegnemen van een ^oouden dwarsligger

Het werkterrein loopt bij het vorderen de opkomende treinen te gemoet, volgens de aanwijzingen van het schema.

Daar zijn, vooreerst, nieuwe spoorstaven, geplaatst op de oude dwarsliggers (zone A). Onderling verbonden, vormen ze twee stalen linten binnen het spoor geplaatst.

Gedurende een passend gekozen tijdruimte tusschen den doorrit van twee treinen, worden de laschplaten tot verbinding van de oude spoorstaven weggenomen, de bevestigingsmiddelen losgemaakt en de oude spoorstaven een voor een aan den kant van het spoor gelegd.

De rijen nieuwe spoorstaven worden op de plaats van de oude geschoven.

De nieuwe spoorstaven worden onmiddellijk met eenige kraagschroeven vastgezet op de oude dwarsliggers. Intusschen verbinden gespecialiseerde werklieden de nieuwe spoorstaven aan de naastliggende spoorgedeelten.

Wanneer dit werk gedaan is, is de toestand van het baanvak zooals voorgesteld wordt in B (nieuwe spoorstaven op oude dwarsliggers). Alsdan kan de ingewachte trein met beperkte snelheid passeeren.

De lengte van het aangelegd vak nieuwe spoorstaven hangt, voor een bepaalde ploeg, af van den duur der vrije tijdruimte.

Al die verrichtingen worden met zorg voorbereid, want het spoor moet voor het verkeer klaar zijn tegen de voorziene minuut. Zij, die dergelijke werkterreinen geleid hebben, kennen den angst welke aan deze minuut verbonden is.

Om de vernieuwing te voltooien, dienen dan nog slechts de dwarsliggers (deel C) vervangen te worden.

Daartoe worden de spoorstaven van hun bevestigingen losgemaakt en door middel van dommekrachten opgelicht. Vervolgens worden de nieuwe dwarsliggers achtereenvolgens in de plaats van de oude gesteld en de spoorstaven opnieuw bevestigd. Het spoor wordt daarna vastgelegd door steenslag terdege onder de dwarsliggers te stoppen.

In de zone D, waar het spoor volkomen vernieuwd is, zorgt de speciale ploeg voor het waterpassen, het onderstoppen en het richten, om den doorrit van de treinen met normale snelheid mogelijk te maken.

De onderstopping wordt gedaan met de schop of met het houweel; somwijlen ook door middel van de onderstopmachines met benzinemotor.

Een spoor dat aldus werd vernieuwd ligt niet onmiddellijk goed vast. Er treden nog kleine verzakkingen en misvormingen op, die terstond worden verholpen. Dit is de taak van een herzieningsploeg. Deze sluit tevens de kraagschroeven aan, regelt de helling van de banketten, legt de verkeerspaden aan of knapt ze op, met een woord, werkt het spoor heelemaal schoon.

De getalsterkte van ieder van de ploegen die wij zooeven aan het werk hebben gezien, wordt zóó geregeld dat elke ploeg iederen dag met een zelfde lengte vordert. Die harmonie

wordt bekomen door elken dag het planning en de « werkbons » op te maken, waardoor de taak van elke ploeg voorgeschreven wordt.

Voegen wij daar nog aan toe dat aantekening wordt gehouden van de dagelijks uitgevoerde hoeveelheden werk en dat de kostprijzen worden genoteerd op grafieken. Bij wijze van inlichting moge dan nog dienen dat de vernieuwing van een kilometer spoorstaven en dwarsliggers gemiddeld 6.000 uren arbeid vergt.

Zijn wij er in geslaagd de moeilijkheden in het licht te stellen, die de leiders van vernieuwingsterreinen moeten te boven komen? Wij hebben ze maar eventjes geschetst. Wij hebben ook geen voldoende nadruk gelegd op de verdiensten der spoorwegwerklieden.

De stukken en de werktuigen, die zij behandelen, zijn zwaar. De vereischten van het verkeer verplichten hen een nauwkeurig werk uit te voeren, bij om het even welke weersgesteldheid en vaak binnen zeer beperkte tijdrumten.

De moderniseering van het ontvanggebouw van Charleroi (Sud)

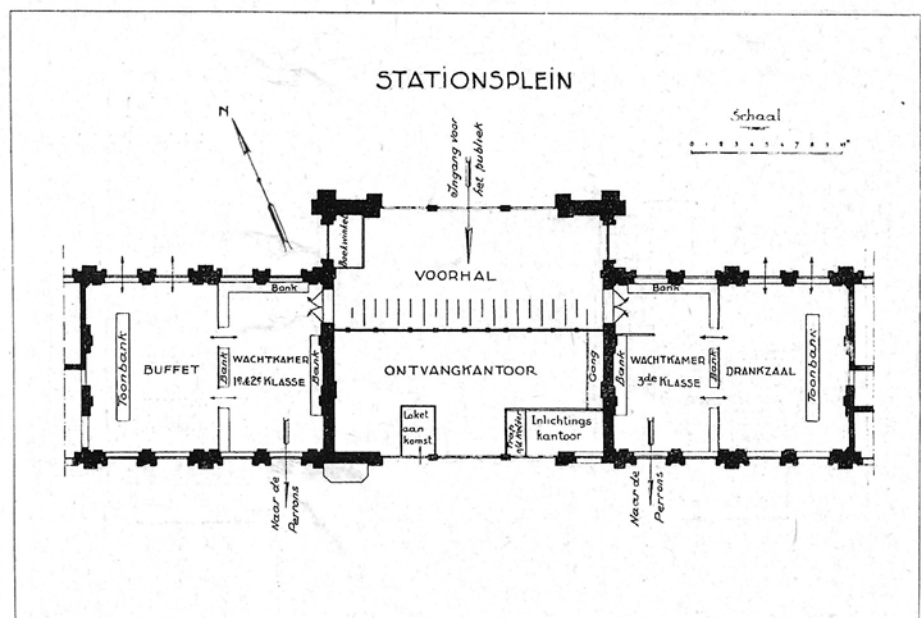
door N. RICHARD

NU het hoofdgebouw van het station Charleroi-Sud verbouwd is, geeft men zich, door middel van vergelijking, beter rekenschap van de bezwaren die de oude installaties boden, zoo voor de reizigers die in dat station met zeer druk verkeer komen, als voor het personeel dat er moet werken.

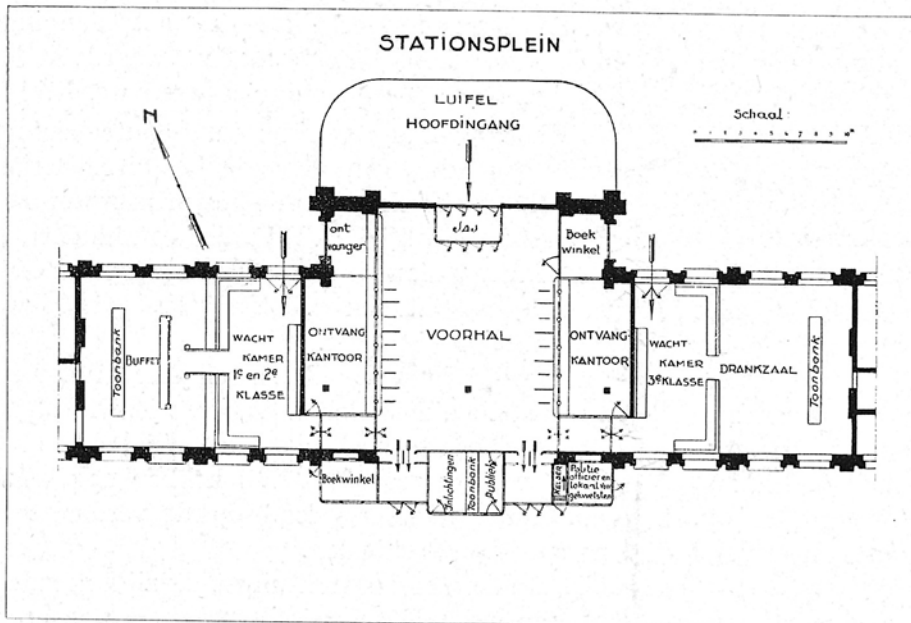
De lokettenzaal was nauw en wegens de breede en hooge deur- en vensteropeningen, voortdurend blootgesteld aan tocht; de reizigers konden er zich moeilijk bewegen; het kantoor voor de afgifte der biljetten, dat tal van veranderingswerken had ondergaan, stond vol hinderlijke zaken en beantwoordde niet meer aan de vereischten van het verkeer; het werk moest er uitgevoerd worden onder gebrekkelijke voorwaarden, veeltijds

bij kunstlicht waarvan de installaties dan nog verouderd waren.

De wachtkamers, waar heel de stroom van



Schets n° 1



Schets nr 2

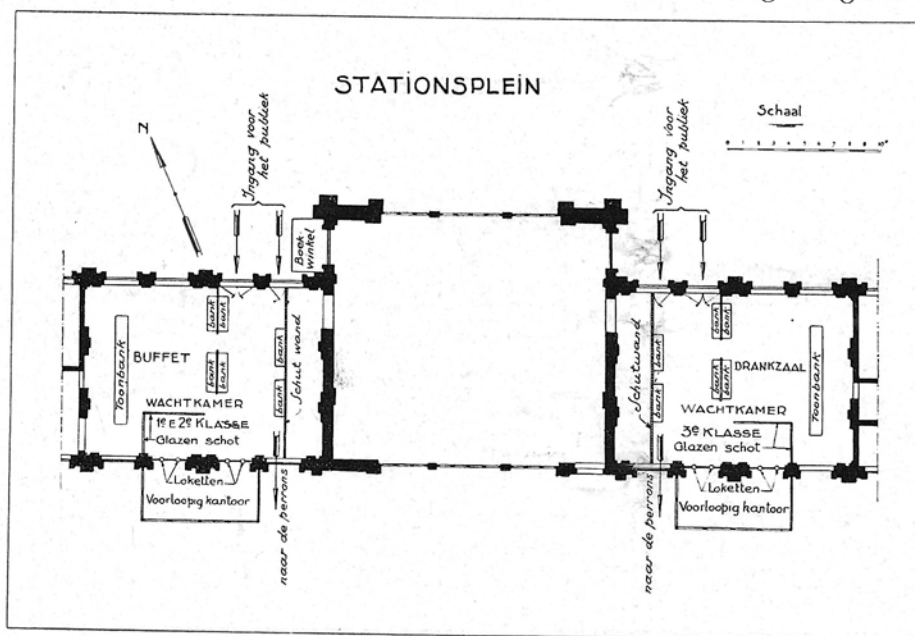
reizigers door moest, stonden bloot aan weer en wind en zagen er aftandsch uit.

Kortom, de installaties verrieden hun ouderdom : 65 jaar, de leeftijd om te worden gepensionneerd.

* * *

In de vorige eeuw waren de vereisten der reizigers vrij bescheiden; thans vragen zij installaties met comfort gepaard aan vorm-schoonheid.

Er wordt meer gereisd : reizen voor zaken of tot ontspanning, vaderlandsche, godsdienstige, sportieve en politieke betoogingen, tentoonstellingen en congressen, gezelschapstoch-



Schets nr 3

ten gedurende de vakantie; bij al die gelegenheden moeten meer reizigers vervoerd worden, die zoo spoedig mogelijk naar de perrons behooren te worden geleid.

Dit vraagstuk lag ten grondslag aan de studie van het plan tot moderniseering en was het voornaamste punt dat in zijn talrijke bijzonderheden moest worden opgelost.

Daarenboven moest de arbeid van de bedienden georganiseerd worden in functie van de huidige eischen en van de beperkte ruimte die voor hen bestemd was bij de nieuwe inrichting. Tevens moest hun

ook een passend mobilaair bezorgd worden, want de verbouwde lokalen moesten hun plaats krijgen binnen de beperkte ruimte van de oude installaties.

Men moest niettemin een voorhal inrichten die ruimer zou zijn dan de oude en de wachtkamers ontlasten, aan al de lokalen overvloedig daglicht verschaffen, het verouderd stelsel van centrale verwarming vervangen door een modernere installatie enz.

Het kwam er verder op het karakter van de gemoderniseerde lokalen sober doch sierlijk, zindelijk en comfortabel te houden en zulks binnen het bestek van een naar verhouding matige uitgave.

Bovendien werd, bij de studie van het ontwerp, het besluit genomen, van de uitvoering der werken gebruik te maken om in het gebouw de twee seinposten onder te brengen die de bewegingen der treinen bij den in- en den uitrit in de beide richtingen beheerschen.

Ten slotte was het volstrekt noodig de werken uit te voeren binnen een zeer beperkten tijd, terwijl tevens gedurende dien termijn het reizigersverkeer onder de best mogelijke voorwaarden zou voortgaan.

* * *

De schets n^r 1 stelt de inrichting der lokalen van het hoofdedeelte van het gebouw voor, zooals ze was vóór de verbouwingen; de schets n^r 2, de inrichting der gemoderniseerde installaties.

Uit het onderzoek van beide schetsen blijkt al dadelijk de aangebrachte verandering. Men bemerkt dat men van uit de hal rechtstreeks naar de perrons kan en dat de reizigersstroomen elkander nooit kruisen, hetzij ze zich bewegen in de richtingen van de hal naar de perrons, van de hal naar de wachtkamers of van deze naar de perrons, hetzij ze rechtstreeks van buiten naar de wachtkamers lopen.

De werken werden in verscheidene fazen uitgevoerd : in de eerste plaats werden schutwanden geplaatst om het in het middengedeelte aangelegd werkterrein af te zonderen, en voorloopige kantoren werden op het eerste perron opgetrokken (schets n^r 3).

Die voorbereidende werken, welke in drie dagen voltooid werden, lieten den reizigers toe te beschikken over de twee wachtkamers, terwijl de werklieden de werken tot inrichting van de nieuwe voorhal en van de nieuwe kantoren aanvingen.

Toen deze nieuwe installaties twee maand later voltooid waren, met inbegrip van den ruwbouw van het seinhuis boven het kantoor voor inlichtingen en van een gedeelte van de hal, werden ze onmiddellijk in dienst gesteld en ving men zonder uitstel de verbouwing aan van de wachtkamers die, een maand later, helder en frisch ter beschikking van de reizigers gesteld werden.

Het werkplan, dat vóór het begin der werken opgemaakt werd, heeft niet alleen den aannemer toegelaten de taak van zijn medewerkers en onderaannemers te ordenen, maar daarbij heeft het ook het aanvatten van den arbeid, op den voorzienen datum, vergemakkelijkt voor al degenen die van ver of van nabij tot het gemeenschappelijk doel moesten bijdragen en wier de bedrijvigheid niet in verband stond met de overeenkomst welke de aanneming gold, onder meer de



Fig. 1

installaties van de centrale verwarming, de verlichting, de telefonen, zoo particuliere als openbare, van het buffet, de drankzaal enz.

Dit planning, hoewel zeer omvangrijk, werd stipt nageleefd en op den voorzienen datum werden de gemoderniseerde inrichtingen in gebruik gesteld.

De foto's n^{rs} 1 en 2 geven een aanblik van den gevel van het gebouw vóór en na de verbouwing. Een luifel, waarvan het betonnen terras voorzien is van lichtplaten, biedt een ruime beschutting van den toegang en laat den reizigers die per rijtuig of met de autobusdiensten van



Fig. 2

de N.M.B.S. of van de N.M.V.B. aankomen toe er droogvoets binnen te gaan. (Wordt vervolgd)

BIBLIOGRAPHIE

De heer A. VIERENDEEL, Emeritus-Hoogleraar aan de Universiteit te Leuven, Hoofdingenieur-Directeur van den Technischen Dienst voor West-Vlaanderen, heeft zooeven aan de *Bibliotheek van het Personeel der N. M. B. S.*, zijn prachtig werk

COURS DE STABILITÉ DES CONSTRUCTIONS (539.4 — 624 — 693) zes deelen, met tallooze afbeeldingen en platen, ten geschenke aangeboden.

Het werk is zóó bekend en verspreid en wordt zoozeer op prijs gesteld in de wereld der technici, dat het geen verderen lof behoeft.

Dit belangrijk geschenk is een kostbare aanwinst van onze Bibliotheek.

Wij hechten er aan, te dezer plaatse den geleerden en milden schenker onzen hartelijksten dank te betuigen.

Zij, die zich jegens den Spoorweg verdienstelijk hebben gemaakt

VAN ASSCHE, P. L.

De heer VAN ASSCHE, P. L., trad bij den spoorweg in dienst in 1896, als arbeider in de Hoofdwerkplaats Mechelen. Nadien was hij, als rijtuigpoetser, werkzaam te Brussel-Noord. In 1923 keerde hij als hulpsmid terug naar de Hoofdwerkplaats, waar hij zijn loopbaan eindigt.



De heer Van Assche is houder van de Burgerlijke Medaille 2^{de} klasse.

BOCKSTAL, V.-E.-J.

De heer BOCKSTAL, V.-E.-J., trad bij den Spoorweg in dienst in April 1896, als lader. Na achtereenvolgens assistent, onderladingmeester en klerk te zijn geweest, werd hij in 1921 belast met de functie van onderstationschef te Ingelmunster. Op 1 Februari 1939 werd hij overgeplaatst naar Deinze, waar hij zijn loopbaan voleindigt.



De heer Bockstal is houder van het Burgerlijk Kruis 2^{de} klasse.

VINAIMONT, J.-H.

De h. VINAIMONT, J.-H., trad bij den Spoorweg in dienst in October 1896. Hij is, zonder onderbreking, verbonden geweest aan het locomotievendepot te Welkenraedt, achtereenvolgens als poetser, arbeider en lampenist.



De heer Vinaimont is houder van de Burgerlijke Medaille 2^{de} klasse.

Deze verdienstelijke medewerkers van den Spoorweg hebben den werkelijken dienst verlaten den 1^{en} Maart 1940.

BRAT, L.-C.

Trad te Antwerpen in dienst op 13 October 1898, toen hij 18 jaar oud was, als kaapstanderman en werd later kaapstandersbaas.



Vertrok in Maart 1916 naar Frankrijk, en was er op verschillende plaatsen werkzaam in de diensten van den Belgischen spoorweg. Ging op 1 Februari j.l., als kaapstandersbaas, op rust.

Eereteekens :
Overwinningsmedaille ;

Herinneringsmedaille 1914-1918 ;
Herinneringsmedaille van het Eeuwfeest ;
Burgerlijke medaille 2^{de} klasse ;
Burgerlijke medaille 1^{ste} klasse.

GENA, A.-J.-E.

De heer GENA, A.-J.-E., trad bij den Spoorweg in dienst in Maart 1897, als berichtbesteller te Empinne. In Juli 1900 werd hij tot assistent benoemd ; na dienst gedaan te hebben te La Sambre, Berzéee en Régissa, ging hij in 1922 over naar Hoei (Zuid), waar hij thans zijn loopbaan voleindigt.



De heer Gena is houder van het Burgerlijk Kruis 2^{de} klasse.

Wij wenschen allen een lange en prettige rust na volbrachten plicht toe.