

ONS VOLK ONTWAAKT

HET VREESELIJK SPOORWEGONGELUK TE HALLE



Boven links : wat er nog overschiet van de twee eerste wagens. Rechts : het bijeengaren der postzakken. Onder : een algemeen beeld der verwoesting.



Hoe spoorwegongelukken als dat van Halle voorkomen ?

Het spoorwegongeluk van Halle heeft er weer eens de aandacht op gevestigd dat het huidige seinstelsel niet aan de eischen van de veiligheid voldoet. Verre-

als tusschenpersoon uit te schakelen en het signaal direct op het drijfwerk van den locomotief over te brengen.

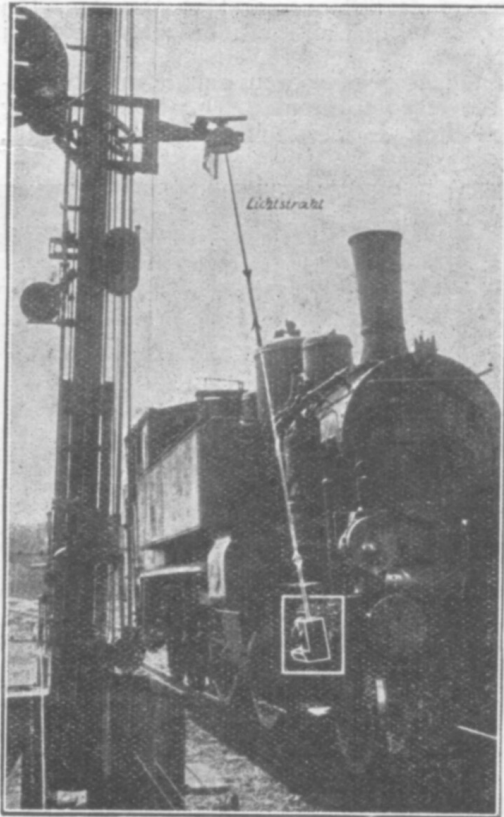
Voor al in Duitschland heeft men in dezen zin reeds goed werk verricht en eenige systemen in toepassing gebracht die uitstekend werken. We geven hier een korte beschrijving van 'n paar systemen.

Op den seinpaal is een spiegeltoestel en op de locomotief een schijnwerper aangebracht. De stralenbundel van dien schijnwerper beïnvloedt het spiegeltoestel naar gelang de verschillende posities van het sein. In den schijnwerper bevindt zich een slotplaat welke onder den invloed staat van den snelheidsmeter der locomotief. Deze slotplaat laat den stralenbundel vallen op een seleniumcel in 't geval de snelheid van de locomotief overdreven is.

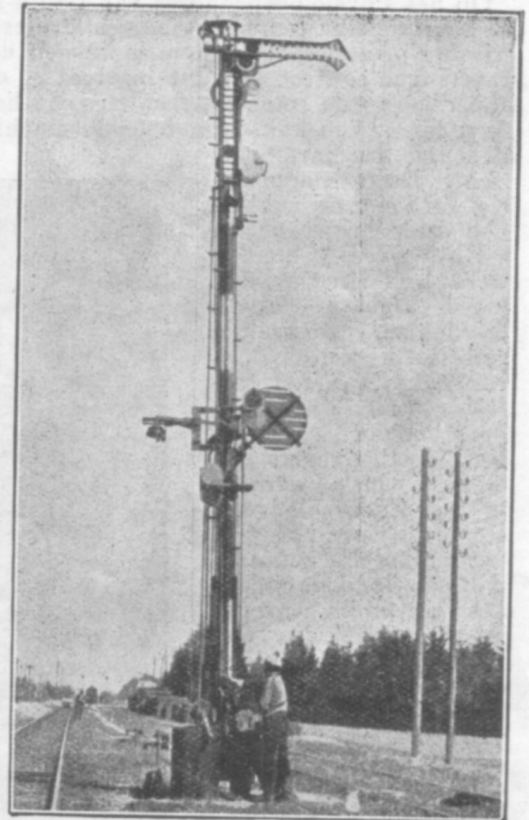
Op hare beurt brengt die cel een strooming te weeg welke de noodrem in werking zet en de trein stoppen doet. Een ander systeem werkt als volgt. Op de locomotief is 'n magneet-electrische inductor aangebracht welke door middel van een generator steeds met electrischen wisselstroom gevoed wordt. Op het spoor is tevens een magneet aangebracht welke met het sein-toestel in contact staat.

Wanneer nu de locomotief-magneet over de spoormagneet heenglijdt en door haar niet beïnvloed wordt, dan beteekent zulks dat de weg open is. In tegenovergesteld geval ontstaat

een elektrische stroom welke induceerend inwerkt op de locomotiefmagneet en een relais beïnvloedt. Dit relais snijdt den stroomtoevoer naar de locomotiefcilinders



De reddende lichtstraal van Dr Bäseler. Op den seinpaal bevindt zich een spiegeltoestel, onder op de locomotief een schijnwerper. Deze twee werken zoodanig op elkaar in (zie uitleg in het artikel) dat de trein van zelf stopt wanneer het signaal op onveilig staat.



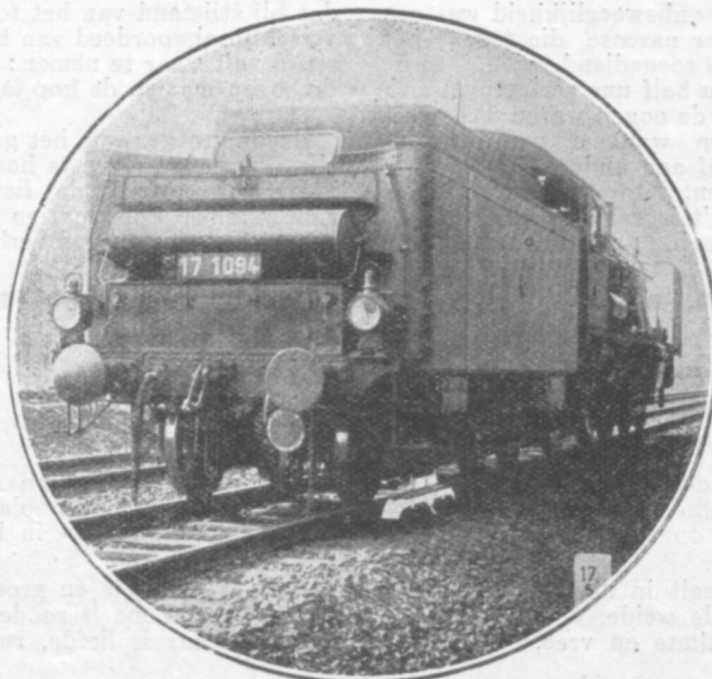
De seinpaal met spiegeltoestel in zijn geheel.

af en doet anderzijds de noodrem werken waardoor de trein dadelijk stoppen moet.

Het ongeluk te Halle bewijst intusschen niet dat op ons spoorwegnet weinig voor de veiligheid wordt gedaan.

weg de meeste spoorwegongevallen zijn het gevolg van een onvolmaakt seinstelsel, en men vraagt zich af hoe het mogelijk is dat men, waar er tegenwoordig zóó veel wordt gedaan voor de veiligheid en het comfort van de menschen, er zich al niet langer heeft op toegelegd om het seinstelsel op de spoorwegen te verbeteren.

Voor het grootste gedeelte geschiedt de overdracht van signalen op den rijdenden trein indirect door waarneming: aan de op zij van de lijn aangebrachte signalen ziet de machinist of hij verder mag rijden of moet stoppen. Het feit dat tusschen het mechanisme van het signaal en het mechanisme van de locomotief de mensch ingeschakeld is, is de hoofdoorzaak van de spoorwegongevallen. Tegen mist, sneeuw en slechte weersgesteldheid vermag zelfs de meest intensieve waakzaamheid van den machinist niets. Daarom tracht men thans den mensch



Een ander systeem: de magneet op zij van de wielen. Op het spoor is eveneens een magneet aangebracht, die met het sein-toestel in contact staat. Ook die twee (zie uitleg in het artikel) werken zoodanig op elkaar in dat de trein vanzelf stopt wanneer het signaal op onveilig staat.

Ons spoorwegnet vervoert per jaar ongeveer 250 miljoen passagiers over ongeveer 80 miljoen kilometer spoor. Die veiligheid blijkt groot, daar er gemiddeld slechts 8 personen in 't jaar er het leven bij inschieten.

Door verbetering van den onderbouw, van het gebruikte staal voor de rails, door het bouwen van langere, zwaardere, sterkere wagens, door het aanwenden van elektrische verlichting, van de Westinghouseremen, van verbeterde smeermiddelen, en door de toepassing van het « dispatching-systeem, hetwelk toelaat het verkeer op de spoorlijnen te volgen, op de minuut na, is de veiligheid merkwaardig op ons net, in weerwil van de toenemende snelheid.

Laat ons hopen dat men het signaalstelsel in de hierboven aangegeven richting zal verbeteren. Dan hebben we beslist een der veiligste spoorwegnetten van de wereld.

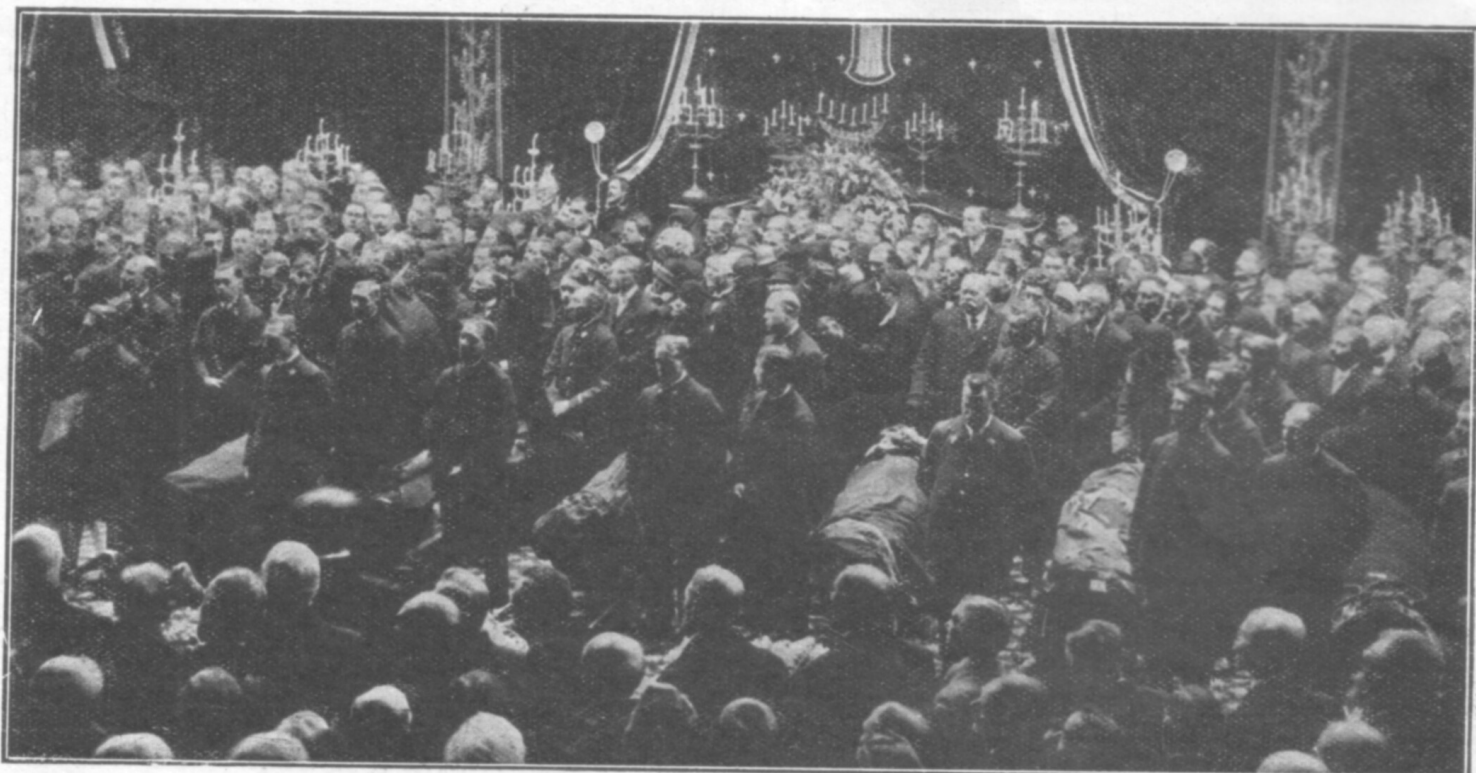
De begrafenis der slachtoffers der spoorwegramp te Halle



De treurige lijkstoet begeeft zich van Halle's stadhuis (op den achtergrond) naar de kerk.



De lijkstoet in de straten van Halle. Alle winkels en cafés zijn gesloten. De vlaggen hangen halftop.



De kisten met de verongelukten werden per trein overgebracht naar Brussel. We zien hier de rouwkapel in de Zuidstatie van Brussel, met op den voorgrond de lijkkasten.