

Goedkoope schuilplaatsen voor reizigers

DE Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, heeft, om haar politiek van moderniseering van de installaties en het materieel waarvan de exploitatie haar opgedragen is, voort te zetten, al eenige jaren haar aandacht gewijd aan de kwestie der schuilplaatsen

van dit slag noemen wij die van Blanmont, Cousteumont, Hamipré en Verlaine (afbeelding 1) en van Hofstade (afbeelding 2).

Onlangs besloot de Nationale Maatschappij de drie- à vierhonderd stopplaatsen van het net stelselmatig en geleidelijk te voorzien van



Schuilplaats type Blanmont, Cousteumont, Hamipré, Verlaine, op de stopplaatsen.

Vroeger waren slechts enkele stopplaatsen (in 't algemeen gedeklasseerde halten of aanhoorigheden) voorzien van schuilplaatsen, die dan nog meerendeels bestonden uit oude voertuigkasten welke er alles behalve aantrekkelijk uitzagen. Meestal waren de reizigers, als ze op de komst van hun trein moesten wachten, aan weer en wind blootgesteld.

Een paar aparte pogingen waren ondernomen geworden om hierin te voorzien. Zoo werden een reeks gebouwtjes opgetrokken waarvan



Fig. 2 — Schuilplaats Hofstade

schuilplaatsen van een eenvormig en goedkoop type.

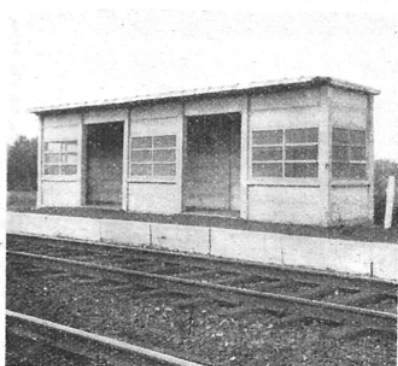
Het oprichten van een eerste serie van honderd schuilplaatsen, over gansch het net te verdeelen, zoodat aan de meest gerechtvaardigde noodwendigheden wordt voldaan, werd besloten voor 1938.

Men bestudeerde een reeks ontwerpen, die hoofdzakelijk verschilden door de keuze van de materialen : baksteen, hout, fibro-cement, gewapend beton of combinatie van deze materialen. Het ging er, in dit geval, om, twee strijdige



Type 1

vorm, afmetingen, keuze der materialen, aan het goedvinden van de plaatselijke uitvoerende diensten waren overgelaten. Als uitvoeringen



Type 2

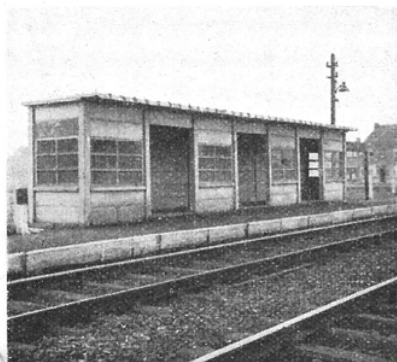
standpunten : een bevredigend gezicht en een zoo goedkoop mogelijke uitvoering, overeen te brengen.

Ten slotte liet de Algemeene Directie haar keuze vallen op een uiteenneembare constructie uit elementen van gewapend beton, in vijf verschillende grootten, al naar het aantal reizigers die er plaats moesten in vinden. Hier volgen de kenmerken van deze vijf typen :
Type 1 : afm. 5m25 × 1m50, voor 30 reizigers;

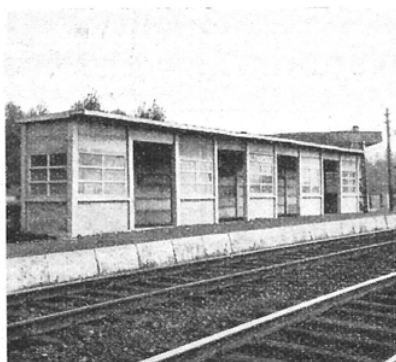
leveren van de bestanddeelen van de eerste reeks van honderd schuilplaatsen en het werk werd aanbesteed voor 153.190, 25 fr.

De honderd schuilplaatsen werden verdeeld als volgt :

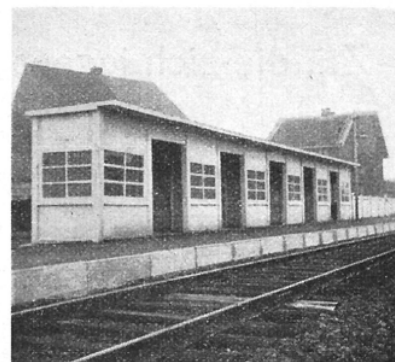
- 1° Groep Antwerpen : 34 schuilplaatsen;
- 2° Groep Bergen : 10 schuilplaatsen;



Type 3



Type 4



Type 5

- Type 2 : » 8m75 × 1m50, voor 50 »
- Type 3 : » 12m25 × 1m50, voor 75 »
- Type 4 : » 15m75 × 1m50, voor 100 »
- Type 5 : » 19m25 × 1m50, voor meer dan 100 reizigers.

De schets van deze verschillende typen staat hieronder overgedrukt.

De steeds gelijke breedte van 1 m. 50 werd gekozen om, ter wille van de veiligheid, een afstand van 2 m. 50 tusschen de schuilplaats en den perronband te kunnen vrijlaten.

Om in geen bijzonderheden over den bouw te treden, is het voldoende te vermelden dat de paneelen en ramen die de wanden vormen, ingelaten zijn in sleuven die in de stijlen zijn uitgespaard, dat de wanden overlangs bevestigd zijn met twee ankers vol in de mortel vastgezet in gaten in den bovenkant van de stijlen en paneelen, en overdwars door de dekplaten. Deze laatste zijn aansluitend gelegd en de voeg is met cementmortel of met asfaltkit gedicht.

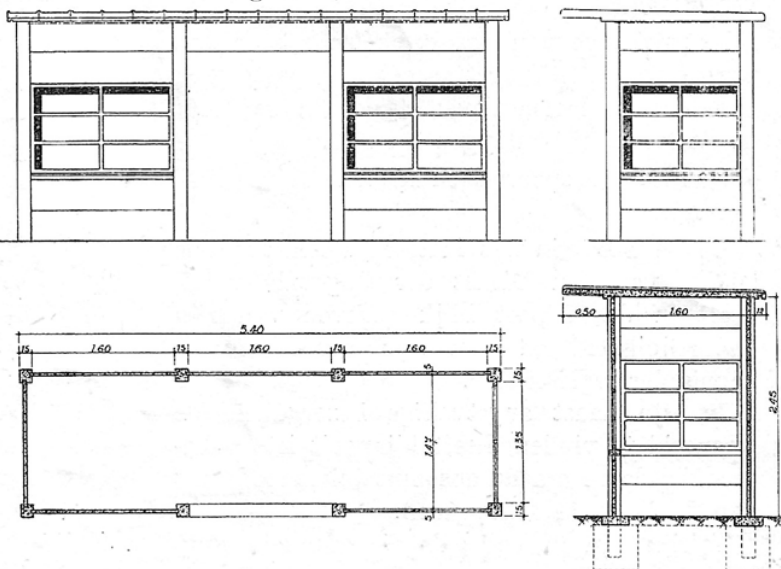
* * *

Doordat de stopplaatsen die van schuilplaatsen moesten voorzien worden zeer verspreid liggen, werd besloten de losse stukken door de private nijverheid te laten vervaardigen en beperkte de Maatschappij haar werk tot het oprichten van de schuilplaatsen.

Op 7 September 1938 had een openbare aanbesteding plaats voor het

- 3° Groep Charleroi : 11 schuilplaatsen;
- 4° Groep Gent : 12 schuilplaatsen;
- 5° Groep Hasselt : 4 schuilplaatsen;
- 6° Groep Luik : 12 schuilplaatsen;
- 7° Groep Namen : 17 schuilplaatsen.

De uitgave — levering en montage — beliep ongeveer 3.250 frank, wat aan kosten van montage en afwerking alleen — waarin het glaswerk, het asfalteren en het schoonwerken begrepen zijn — gemiddeld slechts 1.650 frank per schuilplaats uitmaakt. Er dient te worden opgemerkt dat men, onder bepaalde omstandigheden, om den afstand van 2 m. 50



Plan van de goedkope schuilplaats type 1

tusschen den perronband en den ingang van de schuilplaats te bekomen, of wel een deel van de glooiing heeft moeten verwijderen, of wel steunmuren of pijlers heeft moeten bouwen.

Zooveel is zeker waar dat in een massaconstructie de goedkoopste oplossingen liggen voor de vraagstukken die in groote ondernemingen aan de orde komen.



Zij, die zich jegens den Spoorweg verdienstelijk hebben gemaakt

LEGEIN

De heer LEGEIN deed schitterende ingenieursstudiën en trad bij den spoorweg in dienst in 1903. Zijn geest getuigde van groote scherpzinnigheid, methode en nauwgezetheid. Hij heeft zich toegelegd op de studie van de werking en de constructie der locomotieven.



Hij publiceerde tal van bijdragen in verschillende tijdschriften, o.m. in het Bulletin van het Internationaal Spoorwegcongres.

Zijn memories over het doorloopen van bogen en over den stoomuitlaat der locomotieven werden zeer opgemerkt.

De laatste studie leidde hem tot de conceptie en de toepassing van den « dubbelen schoorsteen », om den trek van de locomotieven te verbeteren.

Het principe van den dubbelen schoorsteen werd reeds in 1925 met succes toegepast op de oude Pacific-locomotieven type 10, en later op de locomotieven typen 1 en 12.

De Fransche spoorwegen hebben het insgelijks overgenomen.

De heer Leguin was laatstelijk belast met de leiding van den Dienst der Ongevallen. Hij heeft in dezen post blijk gegeven van zijn onpartijdigheid en van zijn oordeelkundige kennis der reglementen.

In zijn haast angstvallige bezorgdheid de waarheid te vinden, heeft hij nooit iets ongeproefd gelaten om de absoluut juiste toedracht van de feiten te achterhalen.

Talrijk zijn de collega's die van zijn hulp hebben gebruikt gemaakt. Even geduldig als

bescheiden, toonde hij zich steeds bereid om zijn grondige en uitgebreide kennis ten dienste van anderen te stellen.

Zijn vrienden hebben menigmaal gedacht dat hij een glansrijke carrière in de universitaire wereld zou gemaakt hebben.

SERWY, C. J.

De heer SERWY, C. J., trad bij het Bestuur in dienst op 1 April 1891, als wegwerker te Namen. Hij werd als assistent overgeplaatst naar St-Gérard en naar Brussel (Groendreef), en vervolgens als hulpbediende bij het Toezicht over de Ontvangsten; nadien werd hij tot werkopzichter te Gent benoemd in Juli 1909. Hij bekleedde hetzelfde ambt achtereenvolgens te Brugge, De Pinte, opnieuw te Brugge en, eindelijk, te Brussel, waar hij thans zijn loopbaan als eerste opzichter voleindigt.



De heer Serwy is oudstrijder en houder van de Overwinningsmedaille en van de Herinneringsmedaille van den Veldtocht 1914-1918. Hij is bovendien houder van het Burgerlijk Kruis 2^e klasse en van de Herinneringsmedaille van het Eeuwfeest van 's Lands Onafhankelijkheid.

MASSART, L.

De heer MASSART, L., trad bij het Bestuur in dienst in December 1890, als telegrambesteller te Aarlen. In 1895 was hij werkzaam als wd.