



VOORLOPIGE PORTIEKEN
VOOR DE OVERBRUGGING
TE LEMBEEK.



ONDER DE REEDS GESPANNEN RIJDRADEN
WORDT EEN AANVANG GEMAAKT
MET DE GRONDWERKEN
VOOR EEN TUNNEL.

DE UITRUSTING VAN DE TOEKOMSTIGE BRUGGEN

DE reizigers van de lijn Brussel-Bergen hebben zeker reeds opgemerkt dat de regelmatige « opmaak » van de reeds gespannen rijdraden hier en daar onderbroken wordt. Deze rijdraden verdwijnen dan onder metalen portieken wier aanwezigheid vrij ongewoon lijkt. Welk is het nut van die portieken en waarvoor zijn zij bestemd? Dit willen wij u hier uitleggen.

Er bestaat een omvangrijk programma voor de aanschaffing van de overwegen. Dit programma voorziet het bouwen, tussen Brussel en Bergen, van een twintigtal bruggen of loopbruggetjes. Slechts een gedeelte van die kunstwerken zal voltooid zijn op het ogenblik dat de lijn in dienst gesteld wordt.

Wanneer de rijdraden, met een spanning van 3.300 volt, onder een bestaande brug doorlopen, moeten zij, om een behoorlijke isolering te waarborgen, op een voldoende afstand van het kunstwerk vastgemaakt worden. Bovendien moet de hoogte van de brug, ten opzichte van de sporen, zo gering mogelijk zijn om overdreven uitgaven te voorkomen. Daarom worden de rijdraden, rekening houdende met een lichte veiligheidsmarge, op het toegelaten minimumniveau gehouden.

Wanneer de brug nog niet gebouwd werd op het ogenblik dat de bovenleidingen aangebracht worden, moet de stand van deze laatste nochtans bepaald worden net alsof de brug werkelijk bestond.

Op de lijn naar Bergen werden twee mogelijkheden overwogen :

1) **De brug moet volledig voltooid zijn alvorens de bovenleidingen onder spanning gesteld worden.**

Al de draden worden voorlopig, over een lengte van ongeveer twintig meter, onder de in opbouw zijnde brug bijeengebracht. Dit volstaat doorgaans om de draden lager te houden dan 5,20 m, de minimumzijde van de binnenwieling der nieuwe constructies.

Na de afwerking van de brug, hecht men er de rijdraden op de gewone wijze aan vast en voltooi men de regeling van de betrokken overspanning, die door de aangrenzende pijlers van de brug afgebakend wordt.

Voor het afrollen van de rijdraden hebben wij een bijzondere werkwijze toegepast. Zonder gewag te maken van bijzonderheden, die buiten het kader van

dit artikel vallen, kunnen wij aanstippen dat deze werkwijze aan de draagkabel (kabel die het geheel van draden, waaruit de rijdraad bestaat, ondersteunt) een grotere lengte wil geven die terug ingewonnen wordt bij de definitieve regeling, zodat de mechanische spanning van de kabel onveranderlijk blijft, wat een eerste vereiste is voor een perfecte montage.

2) **De brug wordt gebouwd na de in gebruikneming van de geëlektrificeerde lijn.**

In dat geval moeten de rijdraden op de onder de bruggen toegelaten minimumhoogte aangebracht en geregeld worden.

Om ze op die minimumhoogte te handhaven worden zij voorlopig vastgemaakt aan twee portieken, geplaatst aan weerszijden van de toekomstige brug en beide samengesteld uit twee palen en een horizontale dwarsbalk.

Tijdens de bouw van het kunstwerk zullen de bovenleidingen ongehinderd onder spanning kunnen blijven : de isoleringsafstand, waarvan hierboven sprake, werd om zo te zeggen van te voren verwezenlijkt.

Na de voltooiing van het kunstwerk, worden de rijdraden losgemaakt van de voorlopige dwarsbalken en vastgehecht aan de definitieve steunstukken die voorafgaandelijk in de brug werden vastgeankerd. De voorlopige palen en dwarsbalken worden daarna door middel van een kraan weggenomen.

**

Dank zij het aanwenden van voorlopige portieken wordt de exploitatie van de lijn bijna niet gehinderd gezien zij de werken, die het buiten spanning brengen van de twee hoofdsporen vereisen, tot het hoogst nodige beperken.

Die werkwijze biedt nog een tweede voordeel : zij stelt de aannemer van de brug in staat in alle veiligheid door te werken op voorwaarde dat hij boven de voedingsdraden een houten werkvloer aanbrengt die hem tegen de elektrische stroom zal beveiligen.

M. ROUSSEAU

