

# De Nieuwe Lijn Brussel Zuid-Denderleeuw.

II. (Slot van blz. 600).

Afb. X A, X B en X C: Het viaduct van Pede, 522,22 m lang, met 4 groepen van 4 bogen, die elk 28 m middellijn bezitten. Hoogte boven het dal: ong. 20 m. De pijlers stijgen slechts op tot ongeveer halve hoogte; daar beginnen de gewelven uit gewapend beton, die drie scharnierpunten bezitten, waarvan de onderste vooral op de foto's goed herkenbaar zijn door de donkerder kleur van het beton onder hen. In de scharnierpunten bestaat de armatuur uit twee lagen evenwijdige staven. Het dek rust op de gewelven door tusschenkomst van kolommen, zelfs boven de pijlers (op foto X B kan men over den linker pijler door de kolommen groep heen zien). Fundeering op betonnen palen. Wegens de slapheid van het terrein, zijn de voeten der pijlers onderling door overlans loopende betonnen trekbalken verbonden, die zelf eveneens op heipalen rusten.

Afb. XI: Kokerbrug van den Ninoofschcn Steenweg; rechthoekige doorsnede van  $8,10 \times 6,10$  binnenwerks; lengte 24,51 m; snijding der assen onder  $43^\circ$ . Onder het wegdek van dezen straatweg loopen de elektrische kabels, die den intercontinentalen radiozender Liedekerke met het post- en telegraafkantoor Brussel-Centrum verbinden. Toen wegens den bouw van het kunstwerk de straatweg tijdelijk omgelegd werd, konden deze kabels niet mede verlegd worden, en een zeer zware boete bedreigde de B.S.M. en den aannemer, voor het geval dat door averij aan het kabel de radioverbindingen onderbroken zouden worden. De elektrische kabels werden zorgvuldig in een planken bekisting gelegd, en als het dek van een hangbrug aan een over de bouwplaats gespannen staalkabel met grooten doorhang bevestigd.

Afb. XII: Voetbruggetje, 2,50 m breed, rustend op twee landhoofden en twee paar kolommen. De borstweringen werken als langsliggers op vier steunpunten, en het dek is



Afb. X A



Afb. X B



Afb. X C



Afb. XI.



Afb. XII



Afb. XIII.

daartusschen opgehangen zonder een enkelen dwarsbalk. Draagwijdte:  $11 + 10 + 11$  m. De eindopleggingen zijn gevormd door een vlakke en een gewelfde gietstalen plaat.

Afb. XIII: Een ander type van bovendoorgang, waarvan de kolommen vervangen zijn door beenen, die eenerzijds stijf aan de langdraggers zijn verbonden, anderzijds met behulp van geledingen, uit gekruiste staven bestaande, op het funderingsblok rusten. Het vrijblijvende deel der scharnieren is gevuld met magerbeton, en omgeven door een blad lood. Eindoplegging zooals op de vorige afb. Spanwijdte:  $10,50 + 13,50 + 10,50$  m; hartafstand langsliggers: 1,65 m; wegbreedte: 4,50 m.

Afb. XIV: Viaduct over een weg en over de Cauterbroekbeek. Gewelven van niet-gewapend beton met 5,50 m middellijn. De voeten der pijlers zijn door de kokerconstructie met elkaar vereenigd; met het onderste deel der landhoofden zijn ze verbonden door trekbalken van gewapend beton. Paalfundering wegens slecht terrein.

Afb. XV: Een aardig kijkje op de vertakking „naar

Kortrijk” nabij Esschene-Lombeek, kilometer 18. De lijn naar Gent loopt recht door. De wissel links is bestemd voor de treinen gaande naar Kortrijk over Denderleeuw (links op den achtergrond); de treinen komende van Kortrijk en Denderleeuw loopen eerst onder de lijn naar Gent door (dus van links naar rechts; zie verder afb. XVII) en bereiken vervolgens deze lijn over den rechter wissel. Typisch beeld van een „Engelsche vertakking”. Op den achtergrond onderscheidt men de brug van de volgende afbeelding.

Afb. XVI: Een viaduct, half beton, half baksteen, over de lijn naar Gent (in het midden, gezien naar Brussel) en de beide verbindingssporen van en naar Denderleeuw (in de diepte, links en rechts, onder de baksteenbogen); op den achtergrond de brug van waar af de voorgaande foto genomen is. Spanningen van het betondeel:  $5 + 10 + 10 + 5$  m (één van de 10 meter-overspanningen is ongebruikt); de baksteenbogen hebben resp. 6,00 en 6,70 m middellijn; totale lengte: 66,74 m; snijding der assen onder  $64^{\circ}$  ong. Helicoïdaal metselverband. Breedte van den weg: 8 m.



Afb. XIV.



Afb. XV



Afb. XVI



Afb. XVII.

Afb. XVIII.



Afb. XIX



Afb. XVII: Krusing van de nieuwe lijn Brussel Zuid—Gent (boven, Brussel rechts), met de oude lijn Brussel Noord—Denderleeuw—Gent (beneden links, ziende naar Brussel), te Esschene-Lombeek. Door de nauwe brug rechts loopt de tak der „Engelsche vertakking” van kilometer 18, die op afb. XV rechts zichtbaar is; de andere tak loopt even ver achter den fotograaf voorbij. Beide bruggen, die van elkaar onafhankelijk gebouwd zijn, zijn volledig gesloten kokerconstructies: de kleine geheel uit gewapend beton (snijding der assen onder  $28^\circ$  ong.), de groote met een dek van met beton omhulde Grey-profielen (hoek der assen ong.  $33^\circ$ ). Links is een 4,50 m breede doorgang voor een landweg aangebouwd. Door de middelste brugopening heen, en zelfs nog achter de linker poortbrug (het korte dwarslopende zwarte streepje is een rail), ziet men het spoor, dat de verbinding vormt tusschen nieuwe lijn (boven links) en oude lijn (beneden achtergrond).

Afb. XVIII: Viaduct over een landweg en over de Bellebeek, een zijriviertje van de Dender (de uitstroomingsopening is links zichtbaar, onder de gemetselde borstwering), nabij Esschene-Lombeek; Brussel rechts. Het seinhuis is overkragend op den achtersten frontmuur gebouwd. Totale lengte: 22,35 m. Rechts van de brug, door den bordesseinpaal beheerscht, ligt de vertakking die over het verbindingsspoor naar de oude lijn te Esschene-Lombeek leidt.

Afb. XIX: Brug over de Dender op de nieuwe lijn; de trein komt uit Brussel. Wegens de buitengewone scheefheid der constructie (hoek der assen: ong.  $41^\circ$ ) werden de frontmuren cilindrisch gebouwd: rechts loopt de zichtbare muur evenwijdig met het spoor, links heeft hij er zich van verwijderd; de op de foto onzichtbare muur vertoont een omgekeerde buiging.

Afb. XX A en XX B: Bruggen over de Dender op een naast de oude lijn. De oude, uit metselwerk bestaande pijlers, met bogen over de jaagpaden, behooren tot de brug met 13,50 m doorvaartopening, waarvan het ontwerp in 1853 werd opgemaakt; zij werden in 1932 versterkt met het oog op het zwaardere verkeer en het inmiddels opgetreden verval; alle treinen komende van en gaande naar Brussel Noord



Afb. XX A.



Afb. XX B.

rijden over deze brug. Op den voorgrond het vakwerk van de nieuwe dubbelsporige brug, waar de verbinding van Denderleeuw met de vertakking van kilometer 18 overheen loopt. Lengte tusschen steunpunten: 45,00 m. Opleggingen op twee rollen. De doorkijk van afb. XX B is gezien naar Brussel. Men bemerke hoe twee stevige eindportalen het bovenste windverband vervangen. Het spoor ligt in hoog met 1000 m straal.

## Het Spoorwegmuseum door MELIS STOKE.

Hoe vaak werd ik, te Utrecht aangekomen en voor ik mij de stad in had gestort, niet aangetrokken door een zeker bord, dat ik wel honderd keer heb waargenomen..

Het wijst ons naar een spoorweg-expositie die ik tevoren nimmer had bezocht maar die ik zeer onlangs bezoeken mocht tot groot profijt van mijne eruditie

Het immer jachtend en ons drijvend leven laat in het algemeen te weinig tijd voor 't zien van wat zich als merkwaardigheid terloops bij onze oogen aan komt geven.

Zoo ging het mij. Hoe vaak ik gepasseerd ben met 't louter constateeren van het feit is mij ontgaan. Ik had te weinig tijd daar 'k net als u gewoonlijk gepresseerd ben.

Een regenbui moest zich een dag ontlasten juist toen 'k het Utrechtsche station verliet opdat ik het museum zag en niet in wilde dadendrang ter Jaarbeurs plaste.

En 't klinkt wellicht niet vriendelijk voor de [ooren dat slechts natuurgeweld bij er toe bracht om in te gaan tot waar ik werd verwacht als oude vriend en minnaar van de sporen.

maar 't is een feit dat het aldus geschied is en dat 'k uit vrees voor plassen uit de lucht als 't ware als bezoeker ben gevluht tot wat in zekeren zin gewijd gebied is.

De aanblik was mij heusch een openbaring van 't geen met smaak en voor slechts luttel [geld hier overzichtelijk werd tentoongesteld als visueele les van de ervaring.

Ik ken musea met een schat modellen waaraan enorme sommen zijn besteed En ik voel eerbied voor 't geen men hier deed met 't weinige waarmee men het moest stellen.

Hier gaat in oude platen en vitrines een oude wereld open voor het oog Hier vinden wij 't welsprekendste betoog in 't geen hier systematisch te bezien is.

't Is een historieboek dat langs de muren zoo overzichtelijk is ten toon gespreid dat 't stof vormt, zelfs in zijn eenvoudigheid tot stille studie voor een reeks van uren.

En telkens stuit men bij 't geboeide bladeren op dingen die men vaag zich weer bezint en die men zelf ervaren heeft als kind of weet bij overlevering zijner vaderen...

't Zijn vaak al lang vergeten kleinigheden sinds lang in 't jachten van het leven zoek... de kleur van 't oude groote spoorwegboek op vaders tafel... ach... zoo lang geleden...

Portretten en menus uit oude tijden en prenten van een afgebroken brug... Ze dragen de gedachten plots terug en doen ze in herinneringen weiden...

Men voelt 't geen met liefde, smaak en zorgen hier systematisch werd tentoongesteld dat hier met energie en weinig geld vol piëteit een schat werd opgeborgen...

...een schat van voorzorg in die kleine zalen gerangschikt voor een langen verren tijd en die haar waarde ontleent aan piëteit met goud noch goed ter wereld te betalen