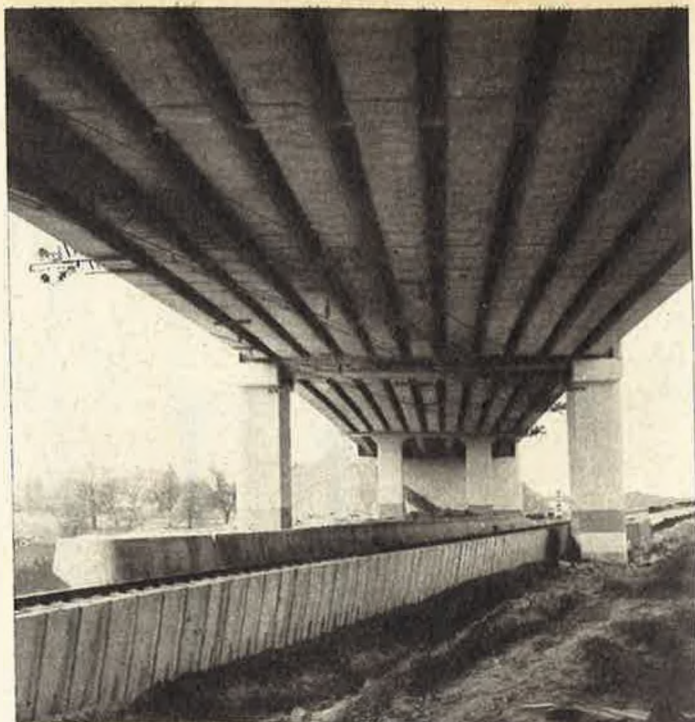


DE NIEUWE OVERBRUGGING TE BOIS-DE-NIVELLES



Op de voorgrond, de centrale pijler B, samengesteld uit twee palen en een dwarsbalk die de elf balken van de overbruggingen 2 en 3 ondersteunt; de twee sporen lopen, tussen twee perronmuurtjes, onder deze pijler door. In het midden, pijler A, waarvan de rechterpaal dicht bij een der sporen staat. Op de achtergrond het landhoofd, kant Nijvel.

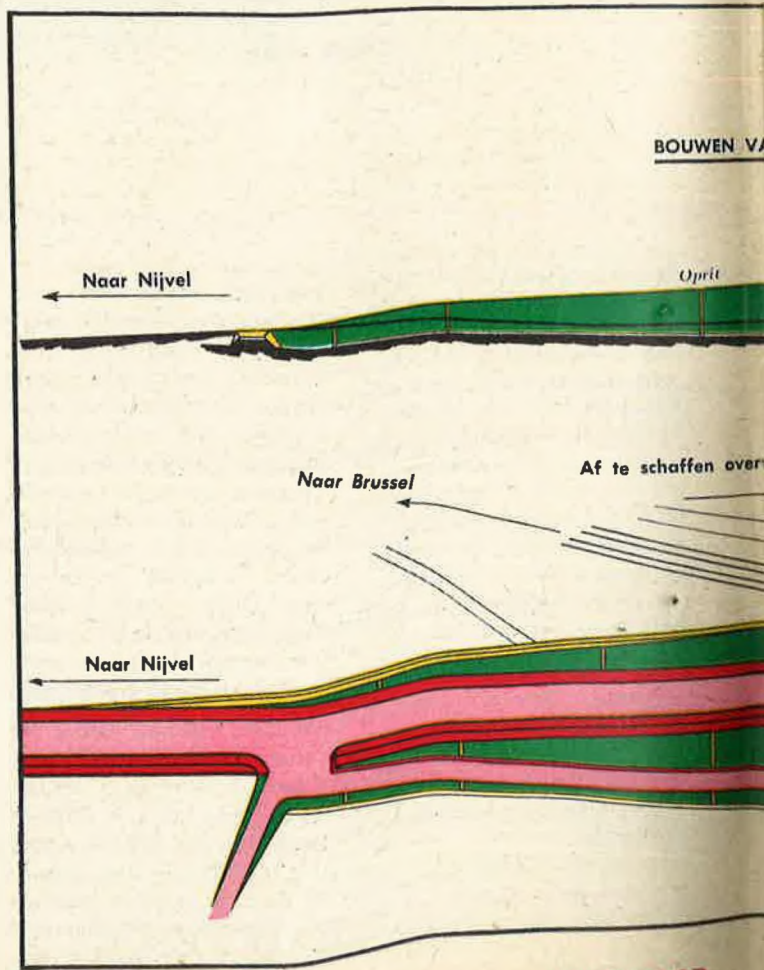
OVERWEG n° 19 van Bois-de-Nivelles bevond zich op de kruising van de weg Nijvel-Gosselies en de geëlektrificeerde spoorlijn 124 Brussel-Charleroi, op het grondgebied van Nijvel, op ongeveer vijfhonderd meter van de stopplaats Bois-de-Nivelles.

De schetsen en de foto's geven een beeld van de aanaardingswerken en het kunstwerk die de overweg thans vervangen. Daar de te overschrijden opening van honderd meter het bouwen van een brug met een enkele overspanning uitsloot, werd de voorkeur gegeven aan een kunstwerk met vier overspanningen.

De geringe snijdingshoek van de weg en het spoor ($14^{\circ} 32'$) had tot gevolg dat :

- De twee landhoofden (buitenste ondersteuning) aan de kant van het spoor dienden te worden verlengd door een schoormuur die de grond van de opritten tegenhoudt ;
- De vorm en het plaatsen van de pijlers A, B en C (tussenondersteuning) derwijze dienden te worden bepaald dat de spanwijdten der overspanningen binnen aanneembelijke perken bleven en dat, tijdens en na de werken, elke indringing in het ruimteprofiel van het rollend materieel zou worden vermeden.

Daar er tussen de spoorstaaf en de overspanningen 2 en 3 een vrije hoogte van 5,25 m moest worden behouden en de totale hoogte van het kunstwerk, de kostprijs van dit laatste en van de erbij behorende opritten tot een minimum moesten worden beperkt, werden de bovenste dwarsbalk van pijler B (spanwijdte 10,35 m) en de elf balken van de overspanningen 2 en 3 (span-



wijdte ongeveer 28,70 m) in voorgespannen beton gerealiseerd. Alvorens zij geplaatst werden, hebben de geprefabriceerde balken in hun langsrichting een samendrukking ondergaan door middel van stalen draden die in het beton gedompeld en oordeelkundig geplaatst werden ten einde trekkrachten te vermijden waartegen het traditionele beton minder goed bestand is. Dank zij die techniek welke, onder meer, het gebruik van speciale staaldraden vereist, kan de dikte van de balken worden verminderd, wat meestal een niet te versmaden voordeel betekent.

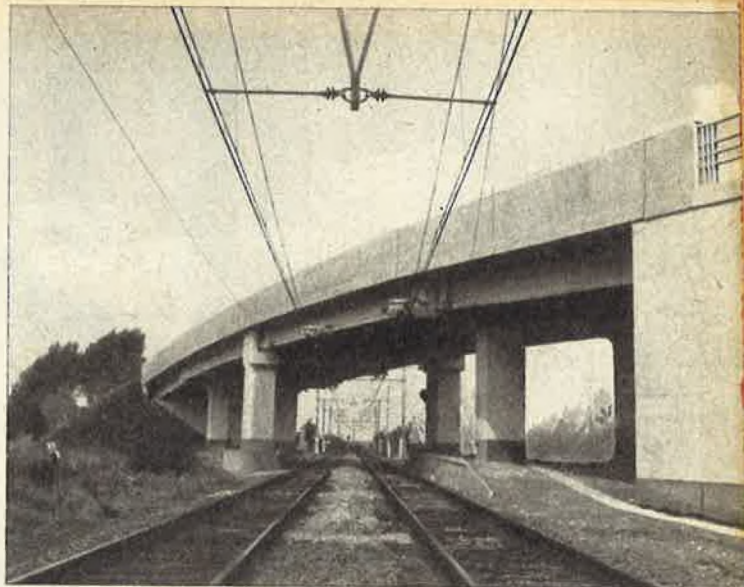
De elf balken van de overspanningen 2 en 3 zijn, daarenboven, onderling door middel van dwarse betonblokken verbonden.

Opdat het geheel een onbuigzame massa zou vormen, wordt het aan een dwarse samendrukking onderworpen.

De overspanningen 1 en 4, met een spanwijdte van ongeveer 17,70 m vertonen geen bijzonderheden. Zij worden ondersteund door metalen balkjes die met een laag beton bedekt zijn.

De weg die over het kunstwerk loopt, heeft tussen de borstweringen een totale breedte van 12 m; tien meter voor het fietspad en de rijweg en twee meter voor de twee voetpaden.

De totale lengte van de nieuwe weg die over de opritten en de brug werd aangelegd, bedraagt ongeveer 400 m.



De foto die in het midden van de sporen werd genomen, doet de verschillende opstelling van de drie pijlers ten opzichte van de sporen uitkomen. Men bemerkt ook de inrichting om de bovenleidingen aan het brugdek vast te haken.

Hieronder : vooraanzicht en bovenaanzicht.

LIJN 124

BRUSSEL-ZUID - CHARLEROI

EEN OVERBRUGGING MET HET OOG OP DE AFSCHAFFING VAN O.W. 19 TE BOIS-DE-NIVELLES

