

vangrijke financieele verrichting tot saneering van de Staatsfinancies. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen werd opgericht bij de wet van 26 Juli 1926. Haar statuten werden bekendgemaakt op 9 Augustus, en op 1 September droeg de Staat haar voor 75 jaar de exploitatie van zijn net van 4.795 km. op.

De concessiehoudende Maatschappijen die toen nog bestonden, waren alleen de Spoorwegmaatschappij Gent-Terneuzen, waarvan het Bel-

gisch gedeelte werd genaast door de Nationale Maatschappij op 1 April 1930, die van Mechelen-Terneuzen, welke nog overblijft en het Nederlandsch gedeelte van Gent-Terneuzen, de zoogenaamde Nord-Belge-lijnen, waarvan de concessie vervalt in 1941, en de « Compagnie du Chemin de fer de Chimay », die sedert 1875 een bijzondere overeenkomst met den Nord gesloten heeft.

Lionel WIENER.

NOORD-ZUIDVERBINDING

Werken tot ophooging van het station BRUSSEL-NOORD

DE NOORD-ZUIDVERBINDING vergt, in het station BRUSSEL-NOORD en in het station BRUSSEL-ZUID, ongemeen omvangrijke werken. De noodzakelijkheid van die werken ligt voor de hand als men let op de twee volgende feiten :

De twee bedoelde stations moeten immers verbonden worden met de 6 sporen die voor de eigenlijke verbinding voorzien zijn, wat de verandering van die stations, welke thans kopstations zijn, tot doorgangstations bepaald noodig maakt.

Vervolgens is de aansluiting van de twee stations met de Verbinding niet mogelijk op het huidig niveau van de spoorstaven, dat nagenoeg overeenkomt met de hoogte van de bestrating der omliggende wegen. Die aansluiting moet worden aangelegd op viaducten die de over te steken straten overspannen. Daardoor is de ophooging van al de inrichtingen van ieder van beide stations noodzakelijk.

In deze bijdrage willen wij een algemeen overzicht geven van de werken te BRUSSEL-NOORD. De werken te BRUSSEL-ZUID zullen in een volgend nummer worden behandeld.

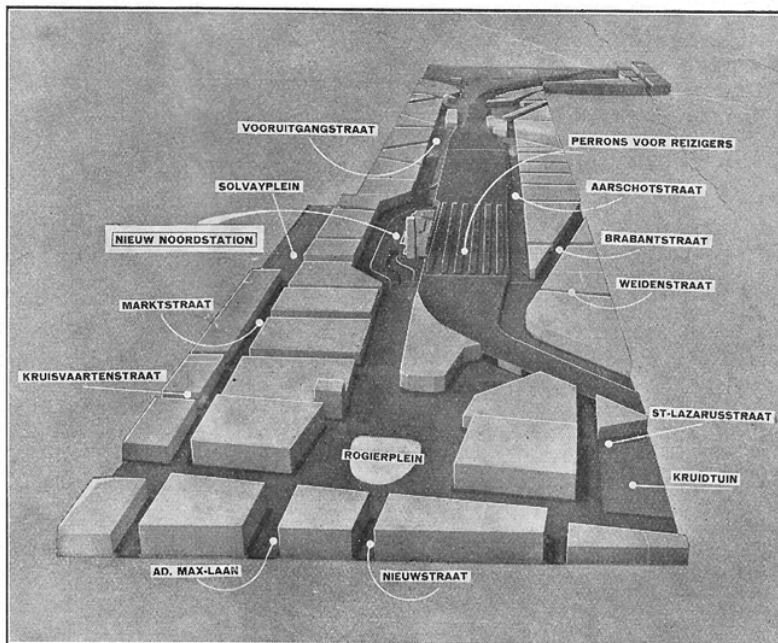
Voor BRUSSEL-NOORD kun-

nen de gevolgen van de Verbinding samengevat worden als volgt :

1° ongeveer 8 meter ophoogen van het baanlichaam;

2° achteruitschuiven, naar Schaarbeek toe, van de reizigersperrons, wat noodig is voor den aanleg van het aansluitingshoofd tusschen de perronsporen en de Verbinding.

Het verhoogd baanlichaam kan met de bestaande en te behouden sporen maar verbon-

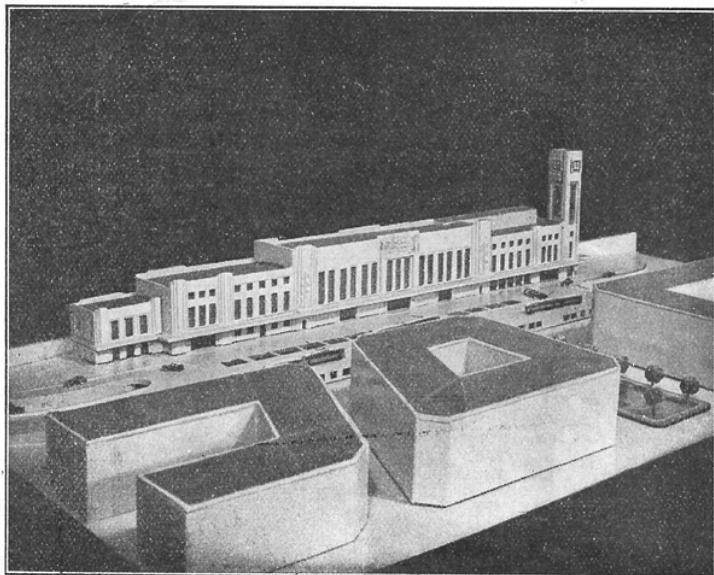


Cliché n° 1

den worden door zeer zachte hellingen. Daarenboven neemt men de ophooging te baat om de gemeenschap te herstellen tusschen de twee gedeelten van de Stad die reeds zooveel jaren van elkander gescheiden zijn door de spoorinrichtingen, welke zich tot in de Stad uitbreiden tot op het Rogierplein. Kortom, de ophooging strekt zich uit langs de sporen naar Gent tot aan de brug van het Zeekanaal, langs de sporen naar Antwerpen en Luik tot aan de Teichmanbrug, aan den ingang van het station Schaarbeek, langs de sporen naar Namen tot aan de brug van de Navezstraat.

Het gebied der werken bestrijkt alzoo een afstand van ongeveer 3 km. en geldt niet alleen voor het eigenlijk station, maar tevens voor de toegangssporen over een groote uitgestrektheid en al de inrichtingen voor het uitwijken van reizigersrijtuigen, en van de draaibrug voor locomotieven welke tusschen het NOORDSTATION en het station SCHAARBEEK ligt.

Een miljoen kubieke meter grond moeten aangevoerd worden, 50 km. sporen en 500 spoor-toestellen moeten opgebroken en weder aangelegd worden op een verhoogd peil, honderden seinen en kilometers kabel voor de seininrichting moeten verlegd worden, nieuwe seinhuizen dienen gebouwd en toegerust, een seinhuis moet verplaatst worden. Deze vluchtige en onvolledige opsomming geeft een denkbeeld van den omvang der kunstwerken, gebouwen, sporen en seininrichtingen.



Cliché n° 2

Bij die werken moet het bouwen van talrijke bruggen, steunmuren en diverse fundeeringen gevoegd worden.

Thans bestaat er tusschen het Rogierplein en de Teichmanbrug te Schaarbeek slechts één enkele overbrugging, die van de Koninginnelaan, tot verbinding van de door den spoorweg gescheiden twee deelen der Stad. Na voltooiing van de Verbinding, zal er een brug zijn aan elk uiteinde van de perrons, aan de Rogierstraat, de Koninginnelaan, de Paleizenstraat, en aan de Paviljoenstraat. Al die bruggen zullen onderbruggingen zijn, dit wil zeggen dat het wegverkeer onder het baanlichaam zal loopen. Zoo zal de brug van de Koninginnelaan, thans een overbrugging, worden afgebroken en vervangen door een onderbrugging. Evenzoo moet de brug der verbinding Laeken-Brussel (Leopoldswijk) worden afgebroken en vervangen door een koker van gewapend beton; immers, die verbinding, welke vóór de werken boven de sporen liep, moet na de ophooging van de sporen daar onderdoor loopen.

Vermelden wij nog dat van de werken tot ophooging van de sporen zal worden gebruik gemaakt om de lijn Brussel-Noord-Namen onder de electrische lijn van Antwerpen te doen doorloopen door middel van een kleinen tunnel van gewapend beton. Thans kruisen die lijnen elkander gelijkgronds, wat een zeer ernstige belemmering voor een goede exploitatie uitmaakt.

Tot slot van deze belangrijke opsomming, hebben wij een werk voorbehouden dat, in spectaculair opzicht, al de andere overtreft: het optrekken van een nieuw ontvanggebouw.

Wij hebben reeds gemeld dat de nieuwe reizigersperrons moeten achteruitgeschoven worden. Het is logisch het ontvanggebouw te plaatsen in de hartlijn der perrons en men heeft dan ook moeten beslissen :

1° het oud ontvanggebouw af te breken op de plaats waarvan men den bouw van een building voor al de centrale diensten van de N. M. B. S. voorziet;

2° een nieuw gebouw op te trekken nagenoeg 300 m. verder achteruit dan het bestaande gebouw. Het nieuw ontvanggebouw zal zijdelings liggen ten opzichte van het baanlichaam der

sporen en haast algeheel buiten dat baanlichaam. Aldus zal men een modern doorgangstation bekomen gelijk aan dat van Gent-Sint-Pieters, Brugge of Schaarbeek, bij voorbeeld. De voorgevel van het nieuw station zal gekeerd zijn naar den kant van de Vooruitgangstraat, welke op die plaats aanmerkelijk moet verbreed worden.

Een ruim platform met tramstation zal vóór het gebouw, 4 m. boven den straatweg, aangelegd worden. Op dit platform zullen trams en voetgangers naar het station toegang hebben; de auto's zullen er eveneens reizigers kunnen laten uitstappen doch het plein niet oversteken, ten einde den stroom van voetgangers en reizigers van het station naar de trams, of omgekeerd, niet te hinderen.

Dat platform zou tot gelukkig gevolg hebben de hoogte van de trappen naar de perrons met 4 meter te verminderen. Van op dat platform zal men toegang hebben tot de voorhal, de lokettenzaal, de bagagebewaarpplaats, enz.

Drie gangen zullen onder de sporen doorloopen en toegang verleen tot de perrons. Een hoofdgang voor de vertrekkende reizigers zal voorzien zijn van vaste trappen en roltrappen; de twee overige gangen, alleen met vaste trappen, zijn voorzien voor de reizigers die aankomen.

Om te eindigen, een woord over de wijze van uitvoering van die belangrijke werken.

De volgende voorwaarden waren opgelegd :

1° 90 t. h. van het normaal en geregeld verkeer der treinen in stand houden;

2° 75 t. h. van de exploitatiemiddelen in stand houden;

3° de veiligheid van het treinverkeer 100 t. h. verzekeren.

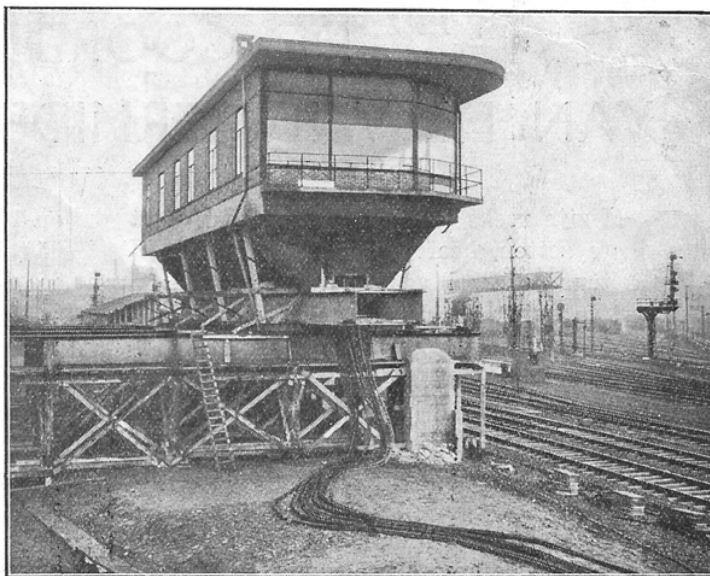
Een andere voorwaarde drong zich op te BRUSSEL-NOORD, wegens de brug van de Koninginnelaan, die afgebroken en wederopgebouwd moet worden. Het sloopen van die brug kan niet begonnen worden voordat een andere brug gebouwd is (namelijk die van de Paviljoenstraat), om daarlangs het zeer belangrijk wegverkeer om te leiden. Dit heeft ons verplicht het werk in twee zones te verdeelen. De eerste zone strekt

zich uit tusschen de brug van de Paviljoenstraat en Schaarbeek, de tweede tusschen de brug van de Paviljoenstraat en Brussel-Noord. De eerste zone zal het eerst opgehoogd worden en, naar mate van de ophooging, zullen de verschillende inrichtingen van die zone met de niet opgehoogde zone verbonden worden door een helling, welke zich uitstrekt van de Paviljoenstraat tot aan de Koninginnelaan.

In elke zone worden de werken uitgevoerd door de zoogenaamde methode der overlangsche strooken. Deze methode bestaat in het verdeelen van het werk in verschillende fasen. Gedurende de eerste fase maakt men een zijstrook grond vrij, die zich uitstrekt van het eene uiteinde tot het andere van de zone der werken. Gedurende de tweede fase bouwt men op den vrijgemaakten grond de eerste gedeelten der bruggen en der steunmuren, voert men het grondwerk uit en legt men een aantal sporen aan, waardoor een reeks andere sporen kunnen buiten dienst gesteld worden, om zodoende, op het einde van de fase, een tweede overlangsche strook grond vrij te maken. In de derde fase bouwt men op den in de tweede fase vrijgemaakten grond en zoo komt men geleidelijk tot de voltooiing van het werk.

Het grondbeginsel van de uitvoering is dus zeer eenvoudig. De toepassing evenwel gaat niet steeds zonder heel wat groote moeilijkheden.

Vooreerst zal aan de perrons een tamelijk



Cliché n° 3

lang tijdperk verlopen, gedurende hetwelk enkele perronsporen in dienst reeds zullen aangelegd zijn op het verhoogd peil, terwijl andere nog steeds op het huidig laag peil zullen liggen. Het komt er dan op aan het middel te vinden een verbinding aan te leggen tusschen die twee gedeelten van het station, gescheiden door de werkerreinen, opdat reizigers en bagage van het verhoogd gedeelte van het station naar het niet verhoogd gedeelte, en omgekeerd, zouden kunnen overgaan.

Vervolgens is het noodig dat de aankomstsporen verbonden wezen of wel met de verhoogde sporen, of wel met de laaggelegen sporen.

Door al die moeilijkheden kwam men voor uiterst lastige vraagstukken te staan, welke een langdurige en ingewikkelde studie vereischt hebben. Al die vraagstukken werden opgelost, en men mag de hoop koesteren dat de werken zullen uitgevoerd worden zonder ernstige bezwaren voor het geregeld treinverkeer.

De gezamenlijke werken omvatten zeven groote fasen, te verdeelen in etappen en onder-etappen.

Aangevangen in November 1936, werden ze vlug en veilig doorgevoerd. De gestelde termijnen werden stipt nagekomen en wij hopen dat de toekomstige moeilijkheden zullen overwonnen worden, net als die uit het verleden.

In September 1939 zullen al de werken van de eerste zone tusschen de brug van de Paviljoenstraat en de Teichmanbrug voltooid zijn. De sporen en spoorweginstallaties zullen alsdan op hun plaats en hun definitieve hoogte liggen. Het dwarsspoor LAEKEN - BRUSSEL (Leopoldswijk) zal dan reeds door den nieuwen koker onder de sporen doorloopen; eindelijk zullen de sporen BRUSSEL (Noord)-NAMEN verlegd geworden zijn naar de nieuwe brug om onder de electrische sporen van Antwerpen door te loopen.

Het cliché n° 1 stelt de maquette voor der werken in hun samenhang. Deze maquette, gemaakt op het oogenblik waarop men met de studie nog niet heelemaal klaar was, is niet algeheel bij; zij geeft desniettemin een duidelijke en voldoende nauwkeurige voorstelling van de nieuwe installaties.

Het tweede cliché stelt de maquette voor van het ontvangebouw, zooals men van plan is het te bouwen. Het ontwerp werd uitgewerkt door de bouwmeesters P. en J. SAINTENOY.

Het derde cliché, eindelijk, geeft een gezicht op seinhuis III, gedurende de verplaatsing er van. Dat werk werd uitgevoerd zonder buitendienststelling van dat seinhuis en zonder de regelmatige werking er van ook maar in het minst te belemmeren.

DE COORDINATIE VAN DE VERVOERMIDDELEN IN BELGIË

OM zijn reeks lezingen in het land voort te zetten, heeft de heer Rulot, Directeur-Generaal van de N. M. B. S., op 9 Maart te Luik voor de « Société belge d'Etudes et d'Expansion » het woord gevoerd.

Vóór een met de vervoervraagstukken zeer vertrouwd auditorium, heeft de heer Rulot het onderwerp « Het algemeen belang van het land vergt de coördinatie van de vervoermiddelen » behandeld.

Wat vertegenwoordigen de vervoermiddelen voor de Belgische gemeenschap?

Het spoorwegnet kan geraamd worden op 18 milliard, de waterwegen op 6 milliard, de wegen

op 5 milliard, dit is in totaal 29 milliard of bijna 65 t. h. van het gezamenlijk bezit van den Staat, dat thans nagenoeg 45 milliard moet bedragen.

Bij dit cijfer dient de waarde te worden toegevoegd van het door elk vervoermiddel gebruikt materieel, dit is 5 milliard voor den Spoorweg, 2 milliard voor de binnenschipperij en 3 milliard voor den vrachtauto.

Deze drie wijzen van vervoer werken samen om het voor het economisch leven van het land noodige verkeer te verzekeren.

Een zoo veelomvattende en zoo allerbelangrijkste taak voor het bestaan zelf van het land, de publieke en particuliere beleggingen voor een