

<i>Chemin de fer de l'Etat:</i>			
Aarschot - Diest (Staats -	Km.	Concessies	Voor het ver-
spoorweg)	17	verleend	keer geopend
		in :	in :
		1860	

Met het doel haar net nog uit te breiden, werd door de Compagnie een politiek van samensmelting nagestreefd. Een K. B. van 11 November 1863 bezegelde de fusie van de Spoorwegmaatschappijen « Est Belge » en « Anvers-Rotterdam » (1) en voorzag dat de vereenigde maatschappijen eventueel den « Ch. de fer Liégeois-Limbourgeois » zouden mogen inlijven, waarmee onderhandelingen waren aangeknoopt, die trouwens afsprongen. Het net had op dit oogenblik een ontwikkeling van 306 km.; het zou het daarbij niet laten.

Een nieuwe overeenkomst afgesloten op 30 Maart 1864 (2), zou een nog grootere betekenis hebben. De spoorwegen « Est Belge » en « Anvers-Rotterdam » kregen een derden deelgenoot, de « Sté d'Entre-Sambre-et-Meuse » en gingen over tot de gemeenschappelijke exploitatie van hun drie netten onder den naam van « Grand Central Belge ». Ieder der drie samenstellende maatschappijen bleef niettemin bestaan.

Een nieuw verdrag (van 17 Augustus 1871) (3) zou dien toestand wijzigen door de for-

(1) De akte tot oprichting dagteekent van 28 September daaraan voorafgaand.

(2) K. B. van 24 Juni 1864.

(3) K. B. van 20 Februari 1872.

fitaire vergoeding te vervangen door een aandeel in de winst van den « Grand Central » (4). Beide Compagnieën zouden echter rechtstreeks tusschenkomen bij het financieren van de nieuwe aan te leggen lijnen.

DE LOCOMOTIEVEN VAN DEN « EST BELGE » hebben een iets hogere trekkracht dan die van de vroegere typen. Fig. 8 is de afbeelding van een locomotief met loopas en twee koppelassen, in 1855 door Wilson te Birmingham gebouwd, die de kenmerken van die firma draagt: licht buitenframe, versiering met groeven van den mantel van den stoomdom en van de ventielzuil welke zich bevond op de vuurkist, een diepe vuurhaard tusschen de assen. Een groot aantal andere exemplaren van dat type werden zoowel in Engeland als in België gebouwd. De keteldruk bedroeg 6 atmosferen.

Fig. 9 is een locomotief 4-4-0 van het Norrissoort, tweede bewerking op een veel grootere schaal van een reeks van den Spoorweg Châtelineau-Morialmé, met overstekende vuurkist. Gebouwd door de fabrieken Couillet in 1855-1856; andere locomotieven van dit slag werden gebouwd door de fabrieken Cockerill.

(4) Deze werd berekend door van de bruto-ontvangsten de pacht van de geëxploiteerde lijnen en diverse andere lasten af te trekken, inclusief die van den « Entre-Sambre-et-Meuse ». Vervolgens werd het overschot verdeeld op den voet van ongeveer 45 % voor den « Est Belge » en 55 % voor « Anvers-Rotterdam », die aansprakelijk was voor de exploitatie der lijnen.

NOORD-ZUIDVERBINDING

Werken tot ophooging van het station Brussel-Zuid

DE Noord-Zuidverbinding vereischt te Brussel-Zuid dezelfde werken als te Brussel-Noord.

Men moet :

1° het baanlichaam ongeveer 6 meter verhoogen;

2° de reizigersperrons ongeveer 150 meter naar Vorst toe verschuiven.

Grondwerken, sporen, seinen, kunstwerken.

Het opgehoogde baanlichaam moet eenerzijds aangesloten worden met de Verbinding boven het wandelpleintje van het Grondwetplein en de metalen brug van de Zuidlaan, waarvan de bouw

vóór den oorlog aangevat werd en die gedurende een kwarteeuw onvoltooid bleven.

Het moet, anderzijds, met de te behouden bestaande sporen verbonden worden nabij de spoorbaan die Cureghem met de lijn naar Charleroi verbindt.

Men zal van die ophooging gebruik maken om de voetbrug van de Theodoor Verhaegenstraat te vervangen door een breede onderbrugging met een opening van 18 meter. Aldus zal een gemakkelijke verkeersweg ontstaan tusschen de gemeenten Sint-Gillis en Anderlecht, die aan weerszijden van den spoorweg liggen.

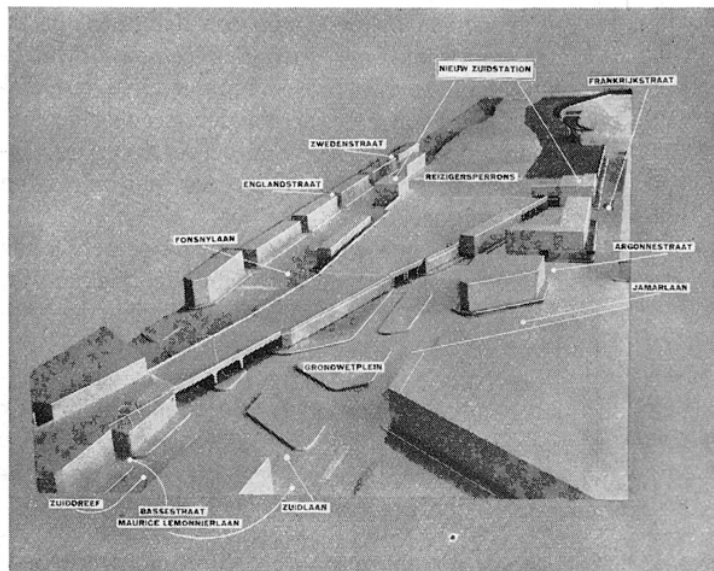
(Zie vervolg bladz. 15.)

NOORD-ZUIDVERBINDING

Werken tot ophooging van het station Brussel-Zuid

(Vervolg van bladz. 11)

Die verhooging vereischt, evenals te Brussel-Noord, ongeveer één miljoen kubieke meter grondwerk, het opbreken en het wederleggen van ongeveer 50 km. sporen en 300 spoortoe- stellen, het verplaatsen van honderden seinen,



BRUSSEL-ZUID. — Maquette der gezamenlijke werken (gemaakt voordat de studie geheel voltooid was).

van kilometers seinkabels, het oprichten en het uitrusten van verschillende seinhuizen.

Bij die werken komen nog de bouw van de brug der Theodoor Verhaegenstraat, van twee bruggen over de Zenne en van talrijke steunmuren.

Afleiding van de Zenne.

Men heeft, bovendien, besloten gebruik te maken van de werken der Verbinding om de Zenne ter hoogte van de Frankrijkstraat te verleggen.

Op die plaats drong de Zenne diep in de spoorweginstallaties door en vernauwde ten eerste den doorgang waarlangs de verschillende aansluitende lijnen het station bereiken.

Ook zonder de verwezenlijking van de Verbinding werd de noodzakelijkheid van dat werk erkend, daar de nauwe inrijgang alle rationeele inrichting van de sporen onmogelijk maakte.

Nieuw ontvanggebouw.

Evenals te Brussel-Noord, is een nieuw ontvanggebouw noodig. Het oude gebouw wordt gesloopt en het nieuwe ongeveer 150 meter verder opgericht.

De ingang van het station is voorzien aan den kant der Frankrijkstraat en de uitgang aan den kant der Fonsnylaan.

In- en uitgang worden verbonden door een galerij onder de sporen, waarlangs men toegang krijgt tot de diverse stationsinrichtingen: lokettenzaal, bagageafdeeling en -bewaarpplaats enz.

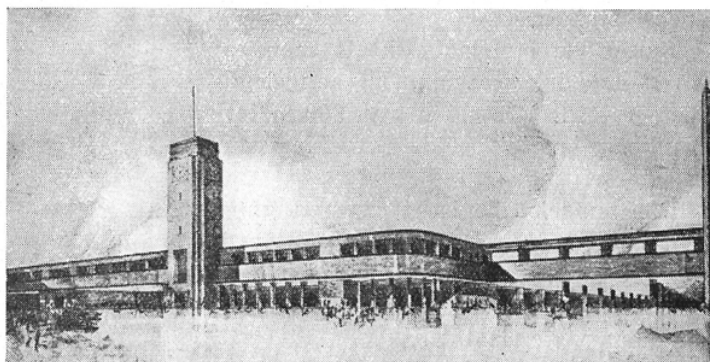
Gansch het station, met uitzondering van den in- en den uitgang, wordt onder de sporen gebouwd en daartoe dienen twee zeer moeilijke problemen te worden opgelost, namelijk dit van de waterdichtheid van het baanlichaam en dat van de geluidloosheid.

Van de lokettenzaal uit heeft de reiziger toegang tot een 20 meter breede gang onder de sporen, voorzien van rollende en vaste trappen naar de perrons.

Achter die gang loopt een open doorgang tot verbinding van de Frankrijkstraat met de Fonsnylaan, langs een onder de sporen aangelegde parkeerplaats voor rijtuigen, taxi's en autobussen.

Ruime lokalen voor den centralen goederendienst (circa 12.500 vierkante meter) zijn voorzien onder de sporen aan den kant der Frankrijkstraat.

Vóór het ontvanggebouw, zal een breede brug worden gebouwd, tot verbinding van den ingang van het station met den uitgang. Onder die brug



BRUSSEL-ZUID. — Aanzicht, van den kant van den uitgang (Fonsnylaan), van het nieuw ontvanggebouw (architecten Blomme en Petit).

is de standplaats voor trams, omnibussen en buurtspoorwegen voorzien.

Eindelijk, heeft men tusschen die nieuwe brug en de brug van de Argonnestraat, dit wil zeggen op het emplacement van het huidig Zuidstationsgebouw, een ruim wandelplein ontworpen in den trant van dat van het Grondwetplein. Aan dit wandelplein komen eventueel winkels.

Nieuwe installaties te Vorst-Zuid.

De Verbinding heeft de verplaatsing van de locomotievenstelplaats nodig gemaakt.

De huidige stelplaats bevond zich immers te dicht bij het station om met het opgehoogde baanlichaam te worden verbonden door middel van een spoor met een aannemelijke helling. Er werd dan ook besloten een nieuwe stelplaats te bouwen te Vorst-Zuid met al de noodige bijinrichtingen.

De oude stelplaats zal worden verbouwd om later te dienen tot bergplaats voor motorwagens.

De nieuwe stelplaats heeft achttien sporen, een oppervlakte van ongeveer 14.000 vierkante meter en kan 150 locomotieven bergen.

Onder de bijinstallaties dienen vermeld : twee draaibruggen voor locomotieven; twee schouwen, 2 aschkuilen met aschlaadinrichting, een installatie voor het laden der brandstof met tremelkuil, een laadtoren (300 kubieke meter inhoud), een laadstelling, daarna belangrijke hydraulische installaties die den bouw van een nieuwen watertoren met 300 kubieke meter nuttigen inhoud nodig hebben gemaakt.

Daarbij komen nog verschillende gebouwen, seinhuizen en zeer belangrijke spoorinstallaties.

Buiten de stelplaats, heeft men te Vorst-Zuid drie sporenbundels aangelegd met, in totaal, 34 sporen van 300 meter bruikbare lengte voor de uitwijking van reizigersrijtuigen.

Die bundels dienen ter vervanging van :

1° de 18 wijksporen die moesten opgebroken worden voor de oprichting van de nieuwe stelplaats;

2° de talrijke wijksporen die thans te Brussel-Zuid bestaan en na de ophooging van het station niet opnieuw kunnen

aangelegd worden, uit hoofde van de aan de nieuwe inrichting der spoorinstallaties toegebrachte verbetering.

Zooals elke wijkbundel, hebben de bundels van Vorst-Zuid buiten de oprichting van belangrijke gebouwen, ook den aanleg van talrijke bijinrichtingen vereischt.

Eerst en vooral vereischt de voorverwarming der rijtuigstellen het oprichten van een stookplaats, een buizenet en stoommondingen.

Vervolgens behoeft men een drukluchtinstallatie voor het beproeven der remmen, watermondingen voor het wasschen der rijtuigen, waterkranen voor het voeden der rangeerlocomotieven, elektrische stopcontacten voor het laden der accumulatoren en voor het afstoffen der rijtuigen.

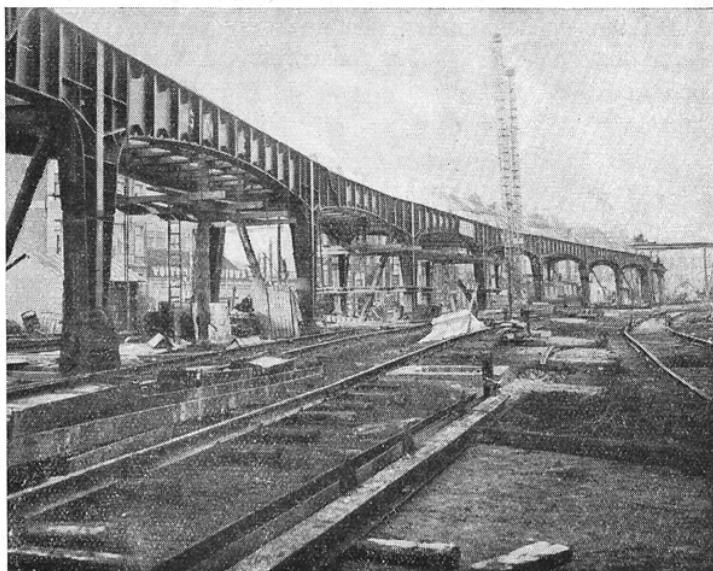
Er is verlichting nodig voor de verschillende gebouwen en voor de sporenbundels; eindelijk, heeft men een zeer kostbare seininrichting nodig.

Kortom, de inrichtingen van Vorst-Zuid (stelplaats plus wijkbundel) beslaan een strook grond van 1 km. lengte bij 200 meter breedte,

Op die ontzaglijke oppervlakte, bleef geen enkele vierkante meter ongebruikt.

Fasen van uitvoering en stand der werken.

Evenals te Brussel-Noord, wordt voor de ophooging van het station de zoogenaamde methode met overlangsche strooken toegepast.



BRUSSEL-ZUID. — Goederenloods (kant Frankrijkstraat).
Opstelling van de metalen krukpijlers.

Ter wille van het in stand houden van het wegverkeer op de Koninginnelaan, heeft men te Brussel-Noord, evenwel, het werkgebied in de dwarsrichting moeten indeelen in twee vakken. Te Brussel-Zuid, echter, strekken de werkterreinen van de verschillende fasen zich onafgebroken uit van het eene naar het andere uiteinde van het werkgebied.

De voor de uitvoering van de werken opgelegde voorwaarden zijn dezelfde als te Brussel-Noord, namelijk :

1° behoud van 90 % van het normaal en geregeld verkeer der treinen;

2° behoud van 75 % der exploitatiemiddelen;

3° behoud van 100 % veiligheid van het treinverkeer.

De werken zijn onderverdeeld in vijf groote fasen, op haar beurt ingedeeld in onderfasen en etappen.

Met de eerste fase werd in November 1936 begonnen, tegelijk met de werken te Brussel-Noord en met die van den tunnel der eigenlijke Verbinding.

Tijdens die fase heeft men de Zenne afgeleid, twee bruggen over de Zenne gelegd, verschillende steunmuren gebouwd, werd met de brug van de Theodoor Verhaegenstraat aangevangen en heeft men te Vorst-Zuid de 37 wijksporen voor rijtuigen aangelegd. Die fase is in September 1937 klaargekomen.

Door deze werken, evenals door het opbreken van zes perronsporen te Brussel-Zuid, werd een eerste overlangsche zone vrijgemaakt, waarop de werken van de tweede fase begonnen werden. Ze zijn thans volop aan den gang. Ze omvatten den bouw, onder de sporen, van de lokalen voor den goederendienst, van een gedeelte van de gang voor reizigers met trappen en liften en van een seinhuis dat een van de belangrijkste van Europa zijn zal.

Daarenboven worden grondwerken, werken aan de sporen en aan de seininrichting uitgevoerd. Men voorziet dat, in het begin van het volgend jaar, zes opgehoogde perronsporen en een eerste gedeelte van het stationsgebouw zullen in dienst zijn.

De tweede fase omvat, bovendien, de oprichting van de nieuwe stelplaats te Vorst-Zuid met al de hulpinrichtingen. Die nieuwe stelplaats is thans voltooid en werd op 6 December 1938 in dienst gesteld.

Men hoopt dat al de werken einde 1942 zullen voltooid zijn.

Op dat oogenblik zal het station Brussel-Zuid voorzien zijn van 22 perronsporen, waarvan 18 doorlopende sporen en 4 doodsporen; het zal het belangrijkste Brusselsch station zijn, vermits Brussel-Noord slechts 12 doorlopende perronsporen zal tellen.

DE DEFICITAIRE LIJNEN EN DE MOTORWAGENS

DE Nationale Maatschappij heeft onlangs, op enkele kleine banen van Henegouwen, een nieuw motorwagentype in dienst gesteld, dat, zoodra het verscheen, dadelijk een levendige belangstelling heeft gewekt en bijzonder op prijs schijnt gesteld te worden door de gewone cliënteel van bedoelde banen. Dit is te verklaren doordat deze motorwagens in een frissche kleur gestoken zijn en een overvloedige verlichting en ventilatie, ruime en comfortabele zitplaatsen hebben. Ze komen langzamerhand in de plaats van de treinen die doorgaans samengesteld zijn uit oude rijtuigen met houten bakken, welke, hoezeer de Nationale Maatschappij er ook voor zorgt ze behoorlijk te doen voorko-

men, ja zelfs ondanks sommige pogingen tot verjonging, een nogal poover figuur blijven maken naast de comfortabele en bijna luxueuze metalen rijtuigen die voor het verkeer op de groote lijnen voorbehouden zijn.

Het laat zich dan ook begrijpen dat de nieuwe motorwagens, die in dit opzicht niet moeten onderdoen voor de modernste rijtuigen, de gunst hebben gewonnen van het publiek der kleine banen waarvoor zij bestemd zijn.

**

De aanbouw van die wagens staat echter niet alleen in verband met de zorg om, tijdig en geleidelijk, oud en onvoldoende materieel te ver-