

4850 Moresnet

Plaats-Localisation

Infrabel, Liège

Opdrachtgever_Maître d'ouvrage

Bureau Greisch, Liège

Architect_Architecte

Bureau Greisch, Liège

Studiebureau_Bureau d'études

Seco, Brussel_Bruxelles

Controlebureau_Bureau de contrôle

Aelterman, Gent

Staalbouwer_Constructeur métallique

A.M. Galère – Aelterman

Algemene aannemer_Entrepreneur général

Foto's_Photos: Aelterman

Viaduct 'la Gueule'

Het viaduct overspant de vallei van de Gueule over een lengte van 1.108 m in 22 isostatische overspanningen met een lengte van 48 m. Het werd in de naoorlogse jaren heropgebouwd en ondersteunt de belangrijkste goederenspooras van België. De stijging van de last van de konvooien noodzaakte een diepgaande modernisering. Het gebruik van staal met standaardkwaliteit S355 (3.300 ton) drong zich op voor het gemak waarmee het verwerkt wordt. Ook werd de voorkeur gegeven aan lastechnieken boven geklonken verbindingen, ten einde de knooppunten te vereenvoudigen.

De vakwerkstructuur met een hoogte van 8 m werd teruggebracht tot een rationele dimensie van 6 m.

Ze werd in de fabriek gebouwd in drie delen van +/- 16 m en via de weg aangevoerd.

De bovenste en onderste randstaven waren aanvankelijk open secties, samengesteld met behulp van vlakke staven en geklonken hoekprofielen. Nu bestaan ze uit een assemblage van vier gelaste staalplaten die een gesloten koker vormen met een betere stabiliteit.

Viaduc 'la Gueule'

Le viaduc enjambe la vallée de la Gueule sur une longueur de 1.108 m en 22 travées isostatiques d'une portée de 48 m. Il a été reconstruit dans l'après-guerre et supporte l'axe ferroviaire de marchandises le plus important de Belgique. L'augmentation de la charge des convois a nécessité sa modernisation profonde. L'utilisation d'acier de qualité standard S355 (3.300 tonnes) s'est imposée pour la facilité de mise en œuvre. La technique du soudage a aussi été préférée aux assemblages rivetés ou boulonnés de manière à simplifier les nœuds.

Les treillis d'une hauteur de 8 m ont été réduits à une dimension rationnelle de 6 m.

Ils sont construits en usine en trois tronçons de ± 16 m et acheminés par route.

Les membrures supérieures et inférieures étaient des sections ouvertes reconstituées à l'aide de plats et de cornières rivetés. Elles sont maintenant constituées d'un assemblage de quatre tôles soudées formant un caisson fermé de meilleure stabilité.

