

# HET SPOOR EN DE UITBREIDING



**D**E hedendaagse economie kent geen grenzen meer; het goederenverkeer onder de verschillende werelddelen wordt met de dag intenser. Het hoeft ons dan ook niet te verwonderen dat de havens zich uitzonderlijk snel uitbreiden. Dat is het geval voor de haven van Gent (zie « Het Spoor » n<sup>o</sup> 116 van april 1966), maar ook voor die van Antwerpen, onze belangrijkste nationale haven.

## Nieuwe industriezones.

Sedert enige tijd heeft die ontwikkeling een spectaculaire vorm aangenomen: inderdaad, firma's met wereldfaam hebben zich over een uitgestrektheid van verscheidene honderden hectaren langs de waterweg gevestigd. Het zijn niet alleen meer de eigenlijke haveninstallaties die zich verder hebben uitgebreid; ook nieuwe industriezones werden aangelegd en ontwikkelen zich. Hun activiteiten kunnen slechts armslag krijgen dank zij het gelijktijdig aanleggen van een volledig netwerk van verkeerswegen. De spoorweg hinkt die evolutie geenszins na, maar heeft er zijn aandeel aan en werkt actief mee aan de gedaante-verwisseling van onze economische infrastructuur. Hij kan niet anders handelen; het is een levenskwestie voor het algemeen welzijn en voor zijn eigen bestaan.

## De werken die eruit voortvloeien.

Die ontwikkeling heeft, na heel wat afzonderlijke en coördinerende studies, de uitvoering van talrijke

werken tot gevolg. Men dient kaaimuren aan te leggen, nieuwe havendokken te baggeren en de baggerspecie op de naburige polders te spuiten. Na een korte periode van ontwatering, zijn de aldus opgehoogde terreinen klaar. Dan worden de wegen aangelegd, de rioleringen aangebracht, alsook de verschillende leidingen, kabels en looprails voor de kranen; loodsen en gebouwen worden opgetrokken.

Tegelijk legt de spoorweg nieuwe sporen aan met al de daarbij horende installaties. Door die uitbreiding welke tot aan de Nederlandse grens reikt, ligt het vormingsstation Antwerpen-Noord thans in het hart van het havengebied.

## Een grotere aanvoer.

Het verkeer in de haven van Antwerpen neemt van jaar tot jaar toe en de tonnenmaat van de schepen stijgt snel. Het komt er op aan die schepen te kunnen ontvangen, ze in staat te stellen hun manoeuvres in de kortst mogelijke tijd uit te voeren en de goederen onverwijd te lossen en weg te voeren, daar de tijd-

# VAN DE HAVEN VAN ANTWERPEN



Cop. Fotowerken Fr. Claes.

winst een absolute noodzaak is geworden. Zulks zal slechts mogelijk worden door de haven aan de omvang van haar toekomstige taak aan te passen.

Er werden dus belangrijke werken ondernomen. Welke zijn ze en welke is de ontwikkeling van de spoorwegen die daarmee gepaard ging?

## Uitbreiding van het Hansadok.

Dit dok werd verlengd en de uitrusting werd versterkt, vooral met het oog op het toenemen van de aanvoer van stortgoederen (ertsen, steenkolen, enz.). Wegens die uitbreidingen en het graven van het nabijgelegen zesde havendok, was het nodig de spoorweginrichtingen ten noorden grondig te wijzigen; er werd een bundel van eenendertig sporen aangelegd.

## Bouw van het vijfde en zesde havendok.

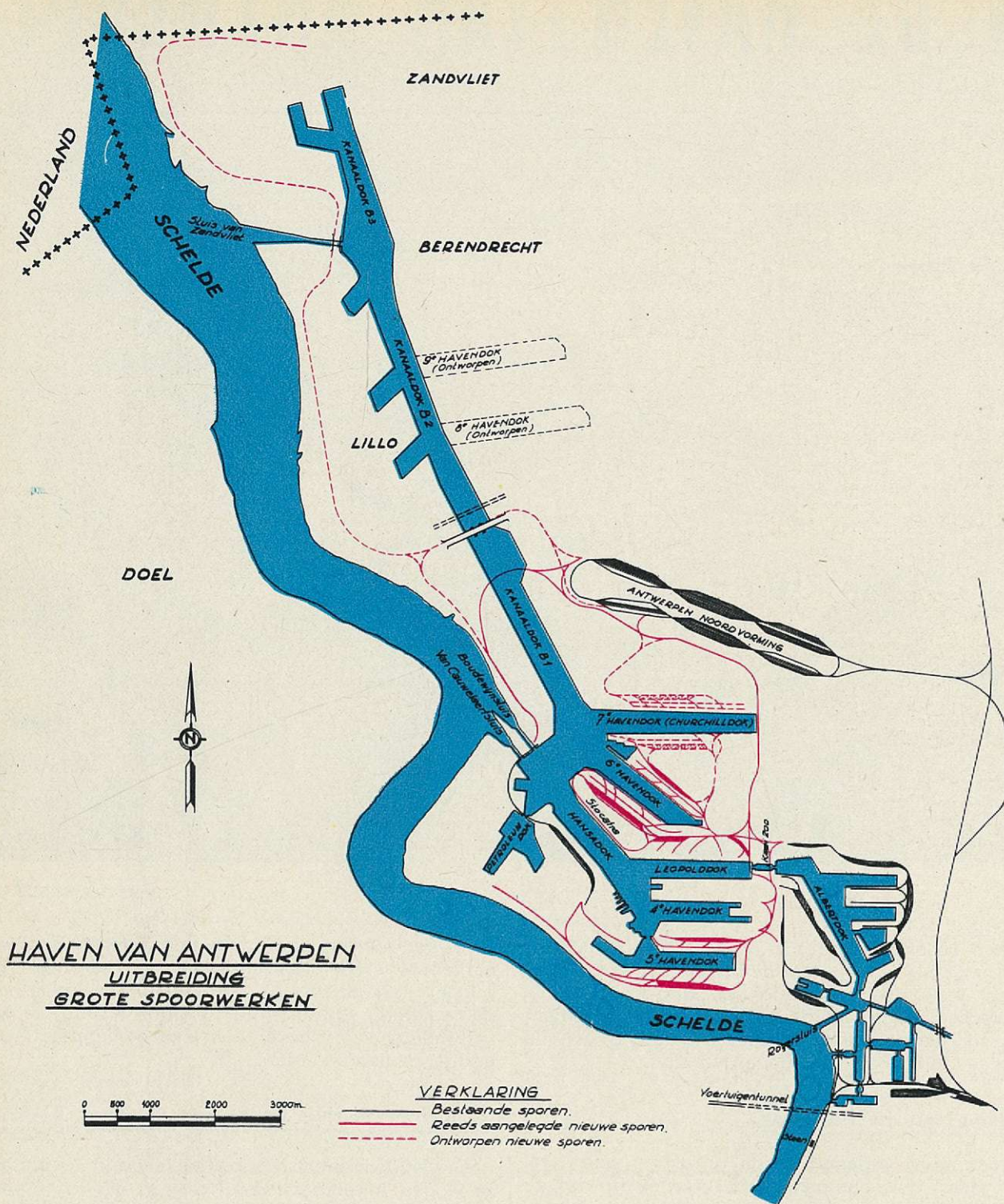
Die nieuwe dokken hebben een lengte van 1.700 m en een breedte van 300 tot 350 m. Het vijfde havendok is bovendien verlengd door een nijverheidsdok.

Drie kaaisporen, een of twee achterkaaisporen die achter de stapelplaatsen liggen en een achterkaai-bundel met 8 tot 14 vormingssporen onderhouden de bediening van alle kaaien. Dank zij talrijke wisselverbindingen kan bovendien elke aanlegplaats afzonderlijk bediend worden.

## De nieuwe zeesluis en de kanaaldokken B1-B2.

Die 400 m brede kanaaldokken zijn in aanbouw; ze liggen in elkaars verlengde, in een as die evenwijdig loopt met de Schelde, en vormen aldus slechts een enkel kanaal dat ten noorden in de rivier uitmondt via de sluis van Zandvliet, die thans bijna klaar is.

Het tracé van de havendokken heeft het gebied in twee zones verdeeld. Een wegtunnel zal hun verbinding onder de waterweg opnieuw tot stand brengen terwijl een 750 m lange brug, waarvan het beweegbaar gedeelte een vaargeul van 80 m breedte vrijmaakt, het oversteken van de spoorbanen mogelijk zal maken.



**HAVEN VAN ANTWERPEN  
UITBREIDING  
GROTE SPOORWERKEN**

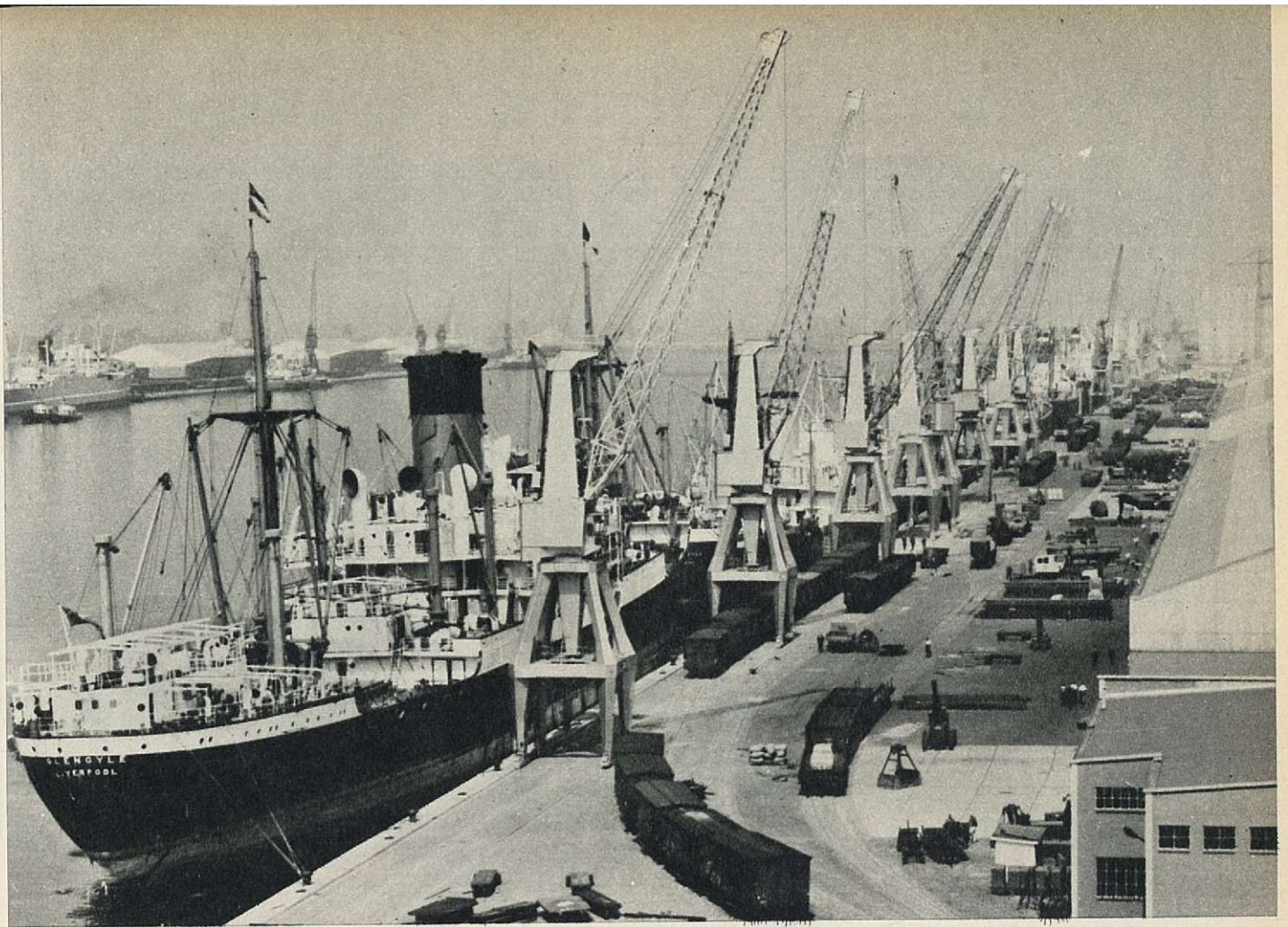
**VERKLARING**  
 — Bestaende sporen.  
 — Reeds aangelegde nieuwe sporen.  
 - - - Ontworpen nieuwe sporen.

Een dubbel spoor zal de spoorwegverkeersader van dit gebied vormen. Het wordt enerzijds verbonden met de bestaande sporen die zuidwaarts reeds over de Van Cauwelaert- en Boudewijnsluizen lopen, en anderzijds, naar het oosten, met de sporen van Antwerpen-Noord via de beweegbare brug.

De aan de gang zijnde werken verlengen die sporen in noordelijke richting, waar ze de Nederlandse

grens moeten bereiken nadat ze voordien, via een spoor- en wegbrug, de Zandvliet hebben overschreden.

Op dit ogenblik beslaan reeds vier zeer belangrijke scheikundige bedrijven de terreinen die ten westen en ten noorden van de kanaaldokken B1-B2 gelegen zijn; ze zullen wellicht het grootste chemische complex ter wereld vormen.



Cop. Fotowerken Fr. Claes.

### Het Churchilldok.

Dit is in uitvoering en zal in 1967 klaar komen. De spooruitrusting ervan is opgevat zoals die van de 5° en 6° havendokken.

Er zal een bijzondere uitrusting voor het lossen en laden van grote containers worden aangelegd. Het bevat een « terminal » voor het laden van containers op spoorwegwagens.

Tussen het Churchilldok en de bundels van Antwerpen-Noord vestigt zich een zeer belangrijk autobedrijf.

### Vooruitzichten.

Er is om zo te zeggen geen beschikbare ruimte meer voorhanden op de rechteroever van de Schelde voor de uitbreiding van de haven. Men voorziet hoogstens de mogelijkheid om nog twee havendokken aan te leggen. Ook de beschikbare nijverheidsgronden zijn bijna alle toegewezen. Daarom wordt sedert enkele tijd de uitbreiding van de haven op de linkeroever overwogen. De industrialisatie van dat gebied is overigens reeds begonnen.

Hier stelt de aanleg van een geschikt spoorwegnet vrij ingewikkelde problemen.

Het gaat er namelijk om de beide havenzones die langs weerszijden van de Schelde gelegen zijn door het spoor met elkaar te verbinden. Het bouwen van een spoorwegtunnel wordt eveneens voorzien.

Zoals men er zich rekenschap kan van geven, past de spoorweg zich aan, ontwikkelt hij zich en moderniseert hij zijn instellingen in onze nationale havens ; hij heeft een actief aandeel aan de economische opbloei van het land ; hij geeft tevens blijk van de vitaliteit die hem bezielt.

E. FLACHET,  
eerste ingenieur.

