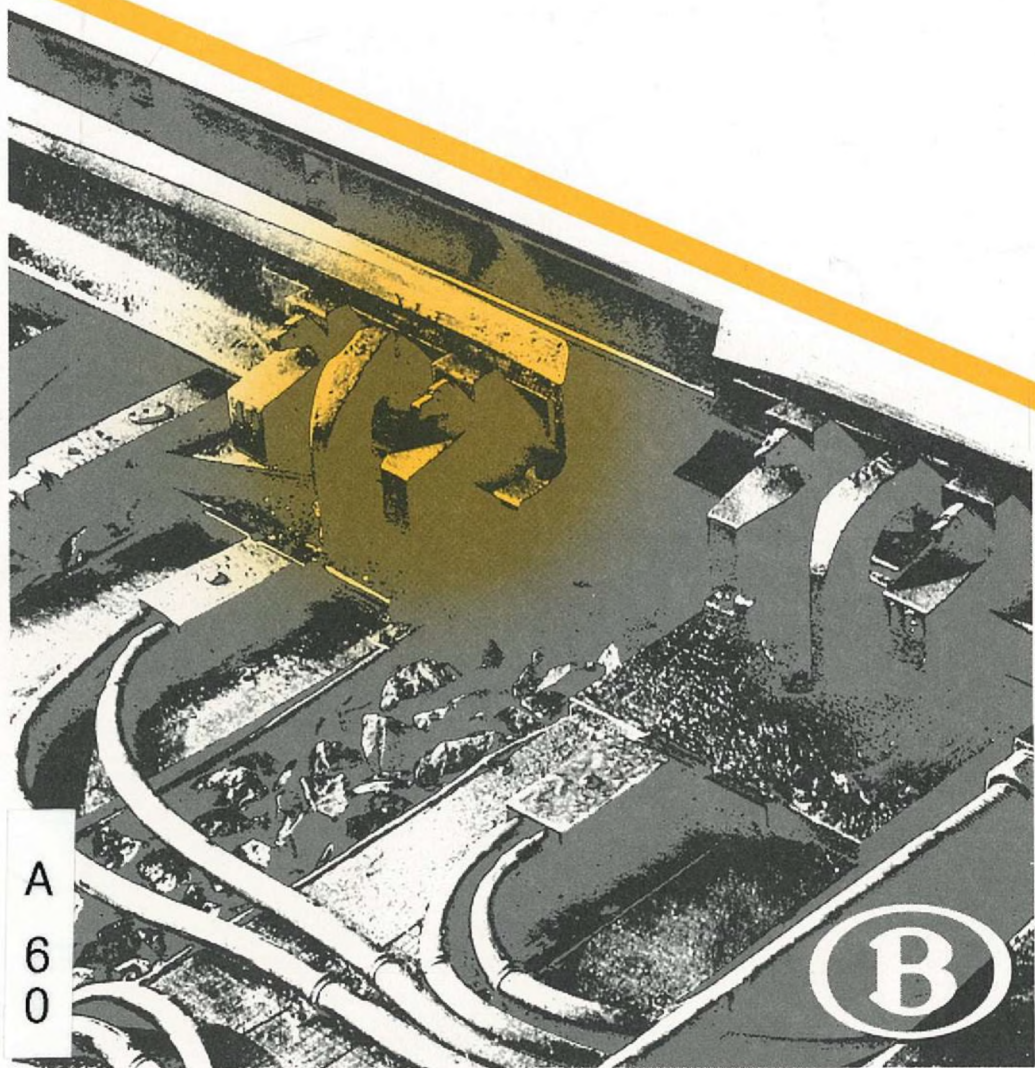




# Station Antwerpen



A  
6  
0

B

**DE N.M.B.S. ANTWERPEN**

**NODIGT U UIT**

De eerste spoorweglijn op het Europese vasteland werd op 5 mei 1835 ingehuldigd met een treinrit tussen Brussel en Mechelen. Honderd jaar later - in 1935 - kwam de elektrische verbinding Brussel - Antwerpen tot stand. Ter gelegenheid van deze verjaardagen werden verschillende feestelijkheden ingericht, waarbij ook het Antwerpse intensief is betrokken.

Teneinde de cliënteel een blik achter de schermen te gunnen en een deel van de activiteiten te tonen waarvan het publiek zich gewoonlijk geen rekenschap geeft, worden "opendeurdagen" georganiseerd. Het programma voor Antwerpen vindt u op de aan deze brochure bijgevoegde bladzijde.

## ANTWERPEN-CENTRAAL

### Geschiedenis.

De eerste trein in ons land reed in 1835 tussen Brussel en Mechelen. De verbinding Mechelen-Antwerpen kwam tot stand in 1836, het Antwerpse station van toen noemde men Borgerhout-bij-Antwerpen.

In 1838 werd de lijn Antwerpen-Ans in gebruik genomen en in 1843 de volledige verbinding Antwerpen-Keulen. Men noemde deze de "IJzeren Rijn", omdat ze de Schelde met de Rijn verbond. Te Antwerpen werd daarvoor een goederenstation gebouwd op de huidige Ankerrui, dat "Gare Principale" heette. Dit station werd met "Borgerhout" verbonden langs het stadscentrum.

"Borgerhout" werd te klein en op dezelfde plaats werd in 1854 een nieuw station opgericht dat de naam "Antwerpen-Oost" kreeg.

Weer 20 jaar later werd het spoor tussen het goederenstation "Gare Principale" en "Antwerpen-Oost" opgebroken omdat het de snel uitbreidende stad teveel was gaan hinderen. In de plaats daarvan kwam een nieuw spoor, dat in een grote boog rondom de stad werd geleid. Daardoor werd Antwerpen-Oost een doodlopend station.

Antwerpen bleef uitbreiden en de spoorweg moest daarom op verhoogd niveau worden aangelegd. Op 15 juni 1898 was dat een feit geworden en gelijktijdig werd ook de monumentale koepel boven de sporen in gebruik genomen. Op dezelfde plaats als beide voorgaande stations kwam het zo bekend gebouw Antwerpen-Centraal in dienst op 11 augustus 1905. De plans voor dit gebouw in neobarokstijl werden getekend door de Bruggeling, architect Louis J.J. De la Ceuserie (geboren in 1835). Voor de metalen, overdekte koepel mag worden aangenomen dat de plans opgemaakt werden door ingenieur Van Bogaerde. De grote hal van het stationsgebouw is 75 meter hoog, de koepel boven de sporen 38 meter (of 44 meter boven het straatpeil). Sedert 9 september 1975 is het gebouw samen met de metalen koepel geklasseerd als monument.

Na de strenge winter 1978-1979 werd ernstige scheurvorming vastgesteld in de vinalmontsteen waarmee de buitengevels bekleed zijn. Uit het onderzoek is gebleken dat het vervangen van deze steen de enige technische oplossing daarstelt voor dit probleem.

Het is thans voorzien dat deze restauratie in de loop van 1986 zal kunnen aangevat worden en ettelijke jaren in beslag nemen.

Voor de bescherming van de reizigers werden intussen beschermende maatregelen getroffen onder de vorm van afsluitingen en een steigerconstructie, die ook tijdens de restauratiewerken van nut zullen zijn.

### **Uitrusting.**

Het huidige station Antwerpen-Centraal strekt zich uit over een lengte van 17 km en omvat kleinere stations en stopplaatsen zoals Antwerpen-Noorderdokken, Luchtbal, Antwerpen-Dam, Antwerpen-Oost, Berchem, Antwerpen-Zuid (reizigers), Mortsel, Mortsel-Oude God en Mortsel-Deurne Steenweg.

Om het uiterst intens verkeer te verwerken beschikt het over 286 wissels en 113 seinen, die van op 5 seinhuizen worden bediend.

Het station Antwerpen-Centraal zelf telt 10 perronsporen voor de aankomst en het vertrek van de reizigerstreinen. Om de treinstellen uit te wijken beschikt het station over 4 bundels met in totaal 42 sporen. Het is in deze bundels dat de rijkstrijtuigen een dagelijkse schoonmaakbeurt ondergaan en nauwkeurig worden nagezien onder oogpunt van veilig rijden. Antwerpen-Centraal is "thuishaven" van 186 rijkstrijtuigen.

### **Reizigers en verkeer.**

Op een gewone werkdag bedraagt het totaal van de aankomende, vertrekkende en overstappende reizigers ongeveer 50 000. Te Berchem zijn er dat al meer dan 22 000. Ze maken gebruik van 582 treinen.

Per dag worden te Antwerpen-Centraal aan de loketten meer dan 5 000 biljetten verkocht, worden de bagagekluizen 316 maal gebruikt en stalt men 340 fietsen.

Er vertrekken of komen meer dan 1 000 colli toe.

## ANTWERPEN-DOKKEN EN STAPELPLAATS.

### Geschiedenis.

Tot omstreeks 1840 bestond er voor de goederentransporten van enige omvang en op langere afstand geen andere mogelijkheid dan de waterweg. De opkomst van de spoorwegen heeft hieraan een grondige wijziging gebracht.

In 1843 werd door de lijn Antwerpen-Duitse grens met aansluiting tot Keulen de verbinding tussen de Antwerpse haven en het Roer- en Saargebied verwezenlijkt.

In 1871 werd in een conventie afgesloten tussen de Belgische Staat en de Stad Antwerpen, beslist tot de oprichting van het station Antwerpen-Centraal, de Stuyvenbergstatie, de Rijnstatie en de Houtstatie.

Sedertdien heeft de haven een enorme uitbreiding genomen waar de spoorwegen zich telkens hebben bij aangepast door de aanleg van sporen.

### Uitrusting.

Het station telt ongeveer 800 km spoor. Hiermee worden 320 bedieningspunten bereikt, waarvan ruim 250 kaaien en 62 verbindingssporen.

Het havengebied is op spoorwegdomein ingedeeld in 20 onderafdelingen, secties genoemd. Deze tellen elk een aantal kaaien, meestal deze van één havendok. Elk van die secties heeft een zogenoemde "achterkaaibundel", waarin de wagens worden gerangeerd.

Interessant is te weten dat al deze secties een naam hebben, die ontleend werd aan stationsnamen uit het verleden, aan verre landen, aan scheepvaartlijnen en aan verdwenen dorpen. Vb. Alaska, Congo, Oorderen, Wilmarsdonk. enz.

Elk van die secties heeft één of meer rangeerlocomotieven met bijhorend personeel.

Het station heeft aan de Noorderplaats een belangrijk centrum voor de behandeling van stukgoedtrafiek.

### Trafiek.

In het jaar 1982 kwamen in de haven 265 000 beladen wagens toe en werden er 390 000 geladen. Als we daarbij de aan- en afvoer van de ledige wagens rekenen, dan komen we tot een totale jaarbeweging van circa 1 240 000 wagens.

Het ertsvervoer neemt hiervan circa een derde voor zijn rekening.

Het grootste aantal wagens wordt aangevoerd van of vertrekt per reeks naar het vormingsstation Antwerpen-Noord, maar een aanzienlijk aantal treinen worden in de haveninstellingen zelf gevormd of komen daar rechtstreeks toe. Dat is ondermeer het geval voor het vervoer van erts, petroleumprodukten, granen, containers, steenkolen, e.a.

In de stukgoedinstellingen worden dagelijks ongeveer 7 000 zendingen, gewicht 350 ton, behandeld. Talrijke vrachtwagens zorgen voor het eindvervoer, namelijk de afhaling en de bestelling aan huis.

### Geschiedenis.

In 1926, toen het duidelijk werd dat de haven van Antwerpen zich zou blijven uitbreiden en de industrialisatie een grote vlucht zou nemen, werd besloten een vormingsstation op te richten.

Dit station zou tot taak hebben de wagens, die naar en van de haven gaan, te triëren en er treinen of reeksen mee te vormen. Kortom het zou een onontbeerlijk aantal bewerkingen aan de overbelaste haveninstellingen onttrekken.

Het werd opgericht in de Muysbroekpolder tussen de landelijke gemeenten Oorderen, Stabroek, Hoevenen en Ekeren. Het eerste gedeelte werd afgewerkt in 1929, het tweede in 1939.

### Uitrusting.

Het station bestaat uit twee bundelreeksen.

De treinen voor Antwerpen komen toe in bundel C1. Ze worden dan over een rangeerheuvel getrieerd naar de sporen van bundel C2. In deze bundel heeft elke havensectie een aangewezen spoor. Vanop deze sporen vertrekken de reeksen naar de haven.

De reeksen van de haven komen toe in bundel B1. Ze worden over een rangeerheuvel getrieerd naar de sporen van bundel B2. In deze bundel hebben de meest voorkomende bestemmingen van het hinterland een aangewezen spoor.

De treinen voor binnen- en buitenland vertrekken vandaar of worden, in afwachting van hun vertrek, overgebracht naar wachtbundel B3.

Het station is 5 km lang. Er liggen 130 km sporen en elk bundelspoor is ongeveer 600 m lang.

Negen seinposten zorgen voor het verkeer.

Er is ook een werkhuis voor het herstellen van beschadigde wagens en voor het nazicht van de veiligheidsorganen van de wagens.



### **Trafiek.**

In normale tijden worden er tijdens een weekdag 2 600 tot 3 000 wagens behandeld. In zeer drukke perioden werden pieken van 4 000 wagens opgetekend.

Er zijn ongeveer 60 treinen bij aankomst en evenveel bij vertrek en 50 havenreeksen in beide richtingen.

In het werkhuis worden tot 150 wagens per dag hersteld.

De rangeerlocomotieven zijn alle uitgerust met radioverbindingen. Hierdoor kan de verkeersregelaar zijn werk efficiënter leiden en zijn beslissingen vlugger doen uitvoeren.

### **Modernisering.**

De uitrusting van het vormingsstation beantwoordt niet langer meer aan het huidige wagenpark, de vereisten van het cliënteel qua vervoertermijn van de goederen en de hedendaagse verwachtingen inzake werkomstandigheden.

De N.M.B.S. voorziet dan ook een modernisering en uitbreiding van de beide trieerbundels. Een geïntegreerd rem- en triersysteem zal de huidige manier van afremming van de wagens vervangen. Na de werken zullen nog 5 seinhuizen voor het verkeer in het vormingsstation en de triëring instaan.

De indienstname van het nieuwe systeem is gepland in 1988 voor de triëring van de trafiek naar de haven en einde 1989 voor de trafiek richting binnenland.

### **Mechanisatie.**

In het kader van de uitbouw van een volledig gemechaniseerd beheer van het goederenverkeer heeft de N.M.B.S. in de gebouwen van Antwerpen-D.S. twee gekoppelde computerinstallaties voorzien.

De ene is bestemd om de wagens te beheren die zich in de actiezone van Antwerpen-D.S. bevinden en de andere voor de wagens in de actiezone van Antwerpen-Noord.

In de verschillende werkposten zijn verreschrijvers opgesteld die met deze computers kunnen dialogeren en via dewelke de gegevens ingevoerd worden.

Aan de hand van door de verreschrijvers overgemaakte gegevens, volgt de computer alle bewegingen van de wagens, levert treinbulletins en -borderellen op en controleert de naleving van de belangrijkste voorschriften in verband met de veiligheid. Door die informatie wordt het mogelijk op ieder ogenblik vast te stellen in welk station of in welke trein een wagen zich bevindt.

