



Spoorweghaven Antwerpen

Als tweede haven van het vasteland en vierde haven van de wereld, is Antwerpen steeds gekenmerkt geweest door het belang van zijn spoorverkeer.

Van de goederen die de haven over zee verlaten, worden ongeveer 27,5% (14.000 ton/dag) op haar kaaien door de spoorweg aangevoerd. Bij de invoer over zee belooft het aandeel van deze laatste slechts 17,7% (15.000 ton/dag) omdat de aangevoerde goederen in grotere mate bestaan uit losgeladen ruwe producten die traditioneel meer over de waterweg worden vervoerd.

In totaal moet de spoorweg dus de aan- of afvoer van 29.000 ton goederen per dag verzekeren en dit verdeeld over de nagenoeg 55 km lange kaaien welke de haveninstallaties omvatten.

Wanneer het vervoer te water tekortschiet, zoals in het begin van dit jaar, dan haalt de spoorweg recordprestaties van 54.000 t per dag (27.000 t bij invoer, 27.000 t bij uitvoer).

Hoe heeft de spoorweg er zich op ingesteld om dergelijke opvallende prestaties te verzekeren? Dat is dan het onderwerp van onderhavig artikel. De kern van de Antwerpse spoorweginstallaties wordt gevormd door het grote vormingsstation Antwerpen-Noord. Met een zeer juiste visie op de ontwikkeling van de haven werd dat station in 1929 aangelegd op het grondgebied van de voormalige gemeenten Oorderen en Wilmarsdonk en wel zodanig dat het thans ligt tussen de oude dokken, gegraven in de nabijheid van de stad en de nieuwe waarvan het toekomstig tracé in stippellijn is aangeduid over de gehele streek die zich uitstrekt tot aan de Nederlandse grens (zie kaart). De vormingsstations Antwerpen-Kiel en Antwerpen-Zuid bedienen slechts de installaties die ten zuiden van de stad langsheen de stroom zelf gelegen zijn.

Antwerpen-Noord is dus het reuzehart, de gigantische pomp die de wagens van en naar de dokken

aan- of afstuwt. Voor dit doel omvat dat station twee gelijklopende reeksen van drie trieer- en vormingsbundels met een lengte van elk 5 km. Een van de reeksen behandelt het inkomend en de andere het uitkomend verkeer.

De totale „productie” (inkom + uitgang) beloopt ongeveer 2.000 getrieerde wagens per nacht; bij druk verkeer worden gemakkelijk de 3.000 wagens bereikt.

Al de dokken liggen als het ware omstrengeld in de vangarmen van sporen die van Antwerpen-Noord uitlopen.

Hoe ziet er nu, van dichterbij bekeken, de spoorweguitrusting van een dok zoal uit?

Van 1850 tot 1900 evolueerde men opeenvolgend over volgende fasen:

1. kaaisporen met draaischijven verbonden op loodrecht aanlopende sporen voor het aan- en afvoeren van de wagens;



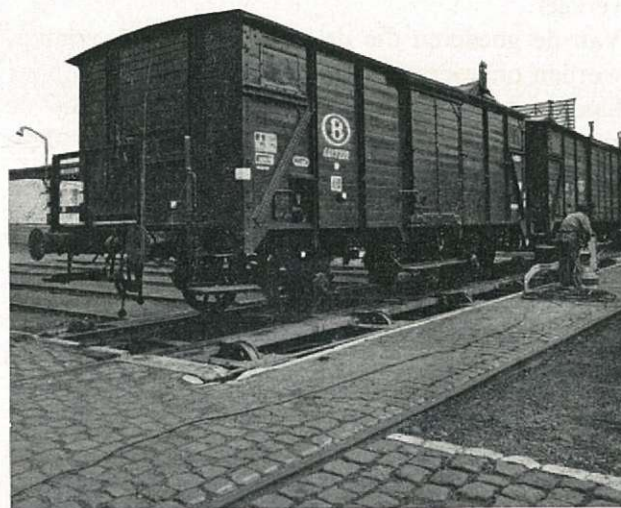
Kaapstander voor het bedienen der overzetbrug.

2. kaaisporen die, met door kaapstander bediende wagenverstellers, op de loodrecht uitlopende bedieningssporen aangesloten zijn. Het principe van bediening is hetzelfde gebleven als vroeger doch de wagenversteller laat toe verscheidene wagens te verzetten en langere voertuigen met bogies kunnen aan- of afgevoerd worden. Het systeem blijft nochtans traag en neemt veel plaats in.
3. Daar het vermogen van de installaties, niet-tegenstaande alles, te klein blijft, evolueert de techniek naar de 3e fase waarbij de kaai- en bedieningssporen onderling met gewone wissels verbonden zijn.



Wagen op draaischijf (kaai 53).

De normale uitrusting van een modern dok ziet er over het algemeen als volgt uit (foto en schets pag. 5): twee of drie voersporen op de kaai en een ander spoor dat iets achterop ligt die alle kunnen gebruikt worden voor de rechtstreekse overslag per kraan van schip op wagen of omgekeerd. Dan een paar sporen achterop de kaai voor het bedienen van de loodsen en magazijnen. Ten slotte een bundel achterop die dient voor het stellen van de wagens of voor sommige kleinere trieerverrichtingen. Die bundels, welke een soort bufferrol vervullen tussen de regelmaat van het spoorweganet en de onstandvastigheid van de zeescheepvaart, zijn door volledige treinen met het vormingsstation Antwerpen-Noord verbonden. De aldus beschreven installaties (vorming + kaaien) omvatten thans nagenoeg 600 km spoor. Dit cijfer zal nog aanzienlijk toenemen wanneer



Overzetbrug met kaapstander.



de thans op het programma staande uitbreidingen worden verwezenlijkt.

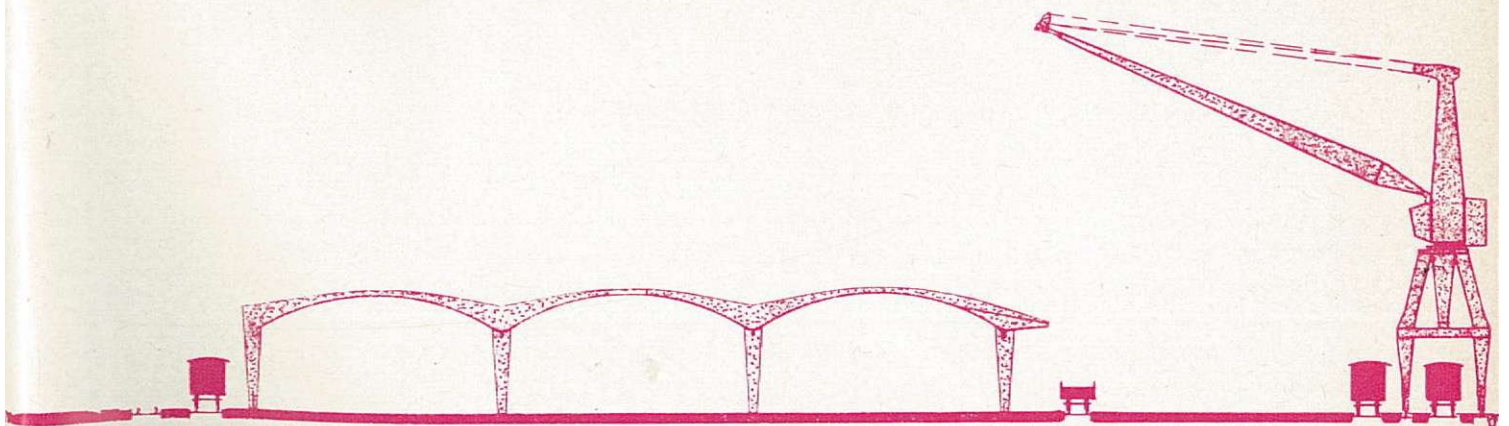
De N.M.B.S. wijdt de grootste aandacht aan de modernisering evenals aan de aanpassing van de spoorweguitrusting aan de huidige en toekomstige behoeften van de haven.

Sedert de uitwerking van het tienjarenplan tot uitbreiding van de haven, in 1956, werden het 5e en 6e dok gegraven. De spoorweg voltooit thans

zijn werken aan het 5e dok. Vijf en twintig kilometer bedieningsspoor werden er gelegd.

De werken aan het 6e havendok lopen eveneens ten einde. In 1963 en 1964 zal er 43 km spoor gelegd zijn.

Het graven van de kanaaldokken (B 1 en B 2) werd aangevat en ook daar zal de spoorweg zijn plaats vinden, evenals aan het 7e dok waarvan de uitgraving eerlang wordt aangevat. De studie-



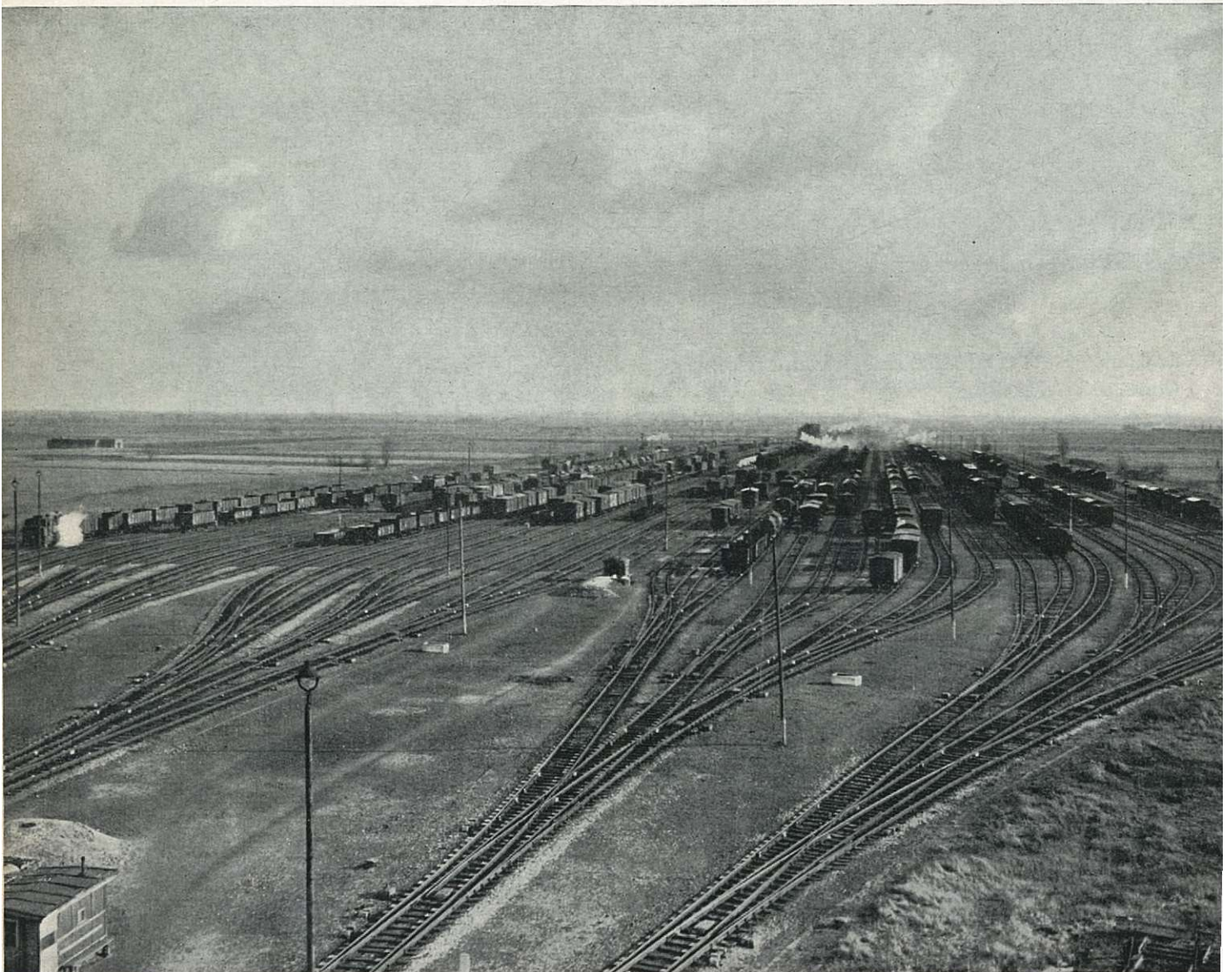
bureau's van de spoorweg hebben hun voorontwerpen voor de verbindingswerken van de toekomstige 8e en 9e dokken reeds klaar liggen. Wanneer al die ontwerpen zullen uitgewerkt zijn, dan zal de haven over het geheel de imposante lengte van 1000 km bedienings- en aanvoerspoor tellen. Het exploitatiematerieel is van de modernste makelij en gekenmerkt door:

- de automatische seininrichting;
- de afschaffing of de automatisering van de gevaarlijkste overwegen;
- dieselisatie van de rangeerlocomotieven;
- de installatie van een telex- en radionet waarmee de wagens zo efficiënt mogelijk kunnen verdeeld worden.

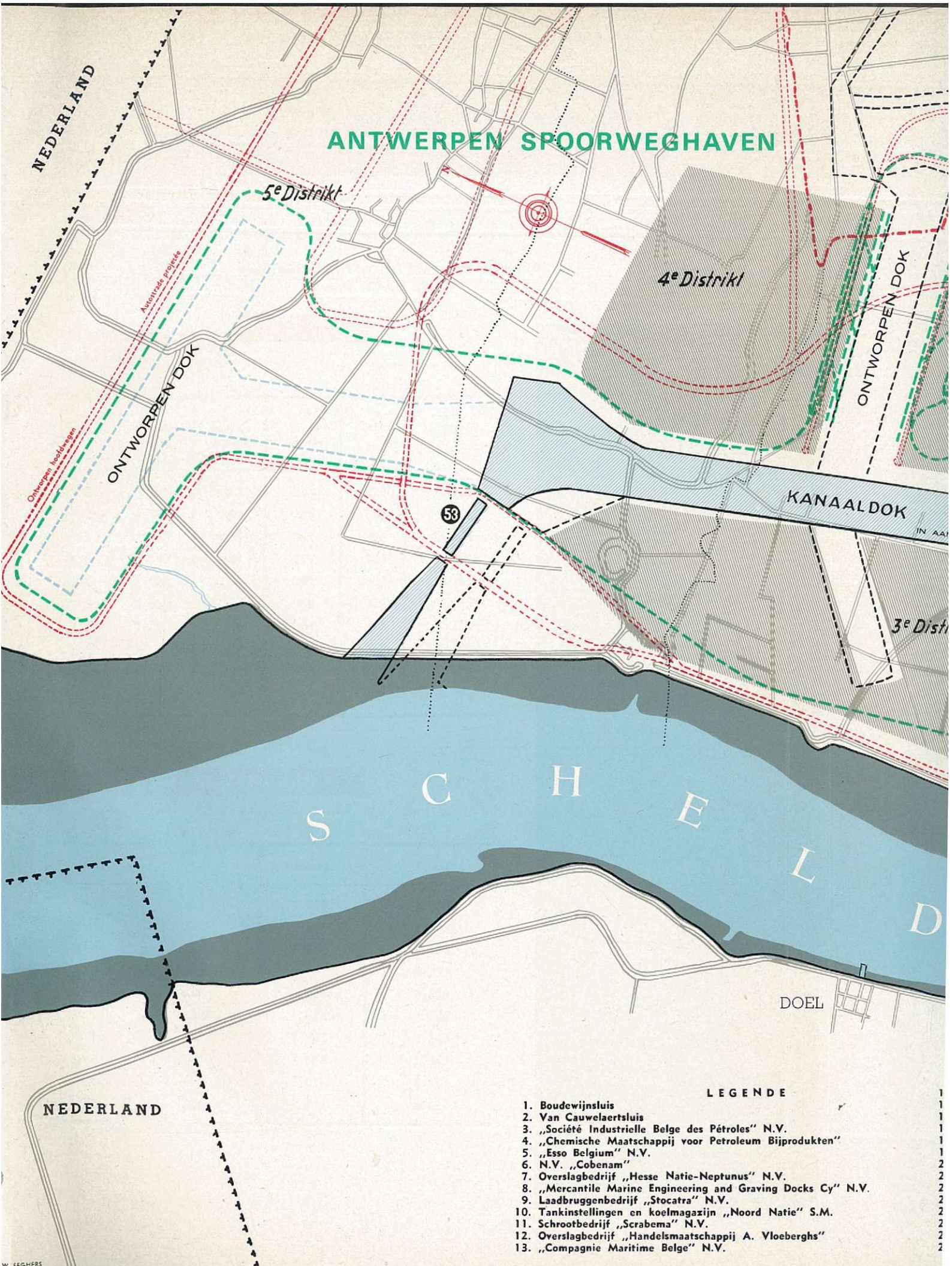
Alle commerciële activiteiten in betrekking met

het havenverkeer zijn in hoofdzaak geconcentreerd in het grote goederenstation Antwerpen-Dokken en Stapelplaats, dat niet alleen zorgt voor het verkeer bij wagenlading doch eveneens dient als wegcentrum voor de afhaling en bestelling van stukgoed in heel de streek. Wij nemen de gelegenheid te baat om er aan te herinneren dat er een inlichtingskantoor voor goederen is dat de cliëntele kan inlichten over de vervoerprijzen in internationaal verkeer. Dit bureau kan men telefoneren op het nr 32.31.31.

De bureau's van het Handelsagentschap der N.M.B.S. te Antwerpen (tel. 03/33.02.68) en van de technische diensten van de N.M.B.S. „Groep Antwerpen”, die het beheer hebben over de spoorweginstallaties der haven (tel. 03/32.58.30), zijn gevestigd in de gebouwen van het Centraal Station te Antwerpen.

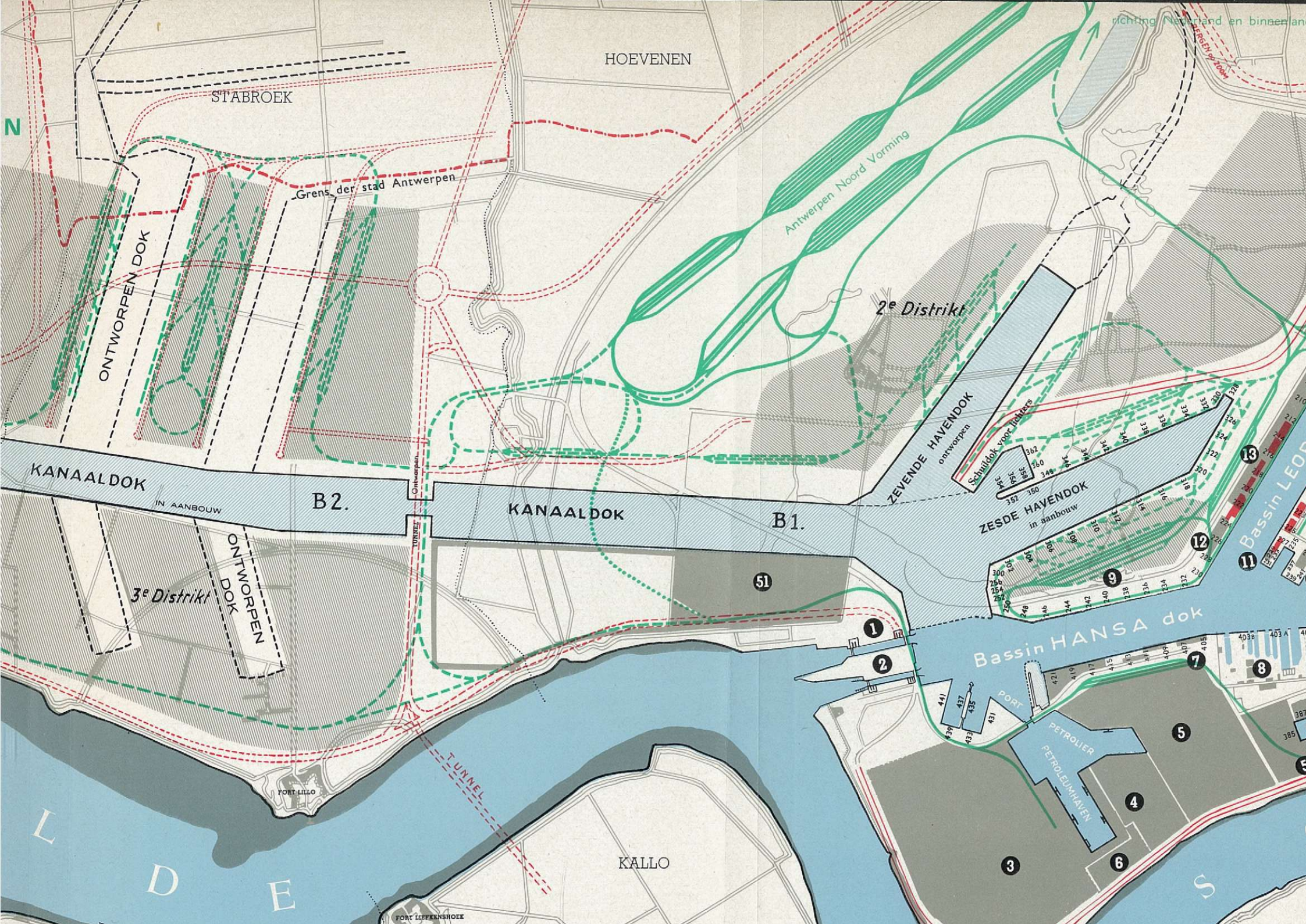


ANTWERPEN SPOORWEGHAVEN



LEGENDE

1. Boudewijnsuis
2. Van Cauwelaertsuis
3. „Société Industrielle Belge des Pétales“ N.V.
4. „Chemische Maatschappij voor Petroleum Bijprodukten“
5. „Esso Belgium“ N.V.
6. N.V. „Cobenam“
7. Overslagbedrijf „Hesse Natie-Neptunus“ N.V.
8. „Mercantile Marine Engineering and Graving Docks Cy“ N.V.
9. Laadbruggenbedrijf „Stocatra“ N.V.
10. Tankinstellingen en koelmagazijn „Noord Natie“ S.M.
11. Schrootbedrijf „Scrabema“ N.V.
12. Overslagbedrijf „Handelsmaatschappij A. Vloeberghs“
13. „Compagnie Maritime Belge“ N.V.



HOEVENEN

STABROEK

Grens der stad Antwerpen

Antwerpen Noord Vorming

2^e Distrikt

ONTWORPEN DOK

KANAALDOK

IN AANBOUW

B2.

KANAALDOK

B1.

ZEVENDE HAVENDOK
ontworpen

ZESDE HAVENDOK
in aanbouw

3^e Distrikt

ONTWORPEN DOK

51

1

2

Bassin HANSA dok

3

4

6

5

8

11

12

13

10

9

7

6

5

4

3

2

1

13

12

11

10

9

8

7

6

5

4

3

2

1

13

12

11

10

9

8

7

6

5

4

3

2

1

13

12

11

10

9

8

7

6

5

4

3

2

1

13

12

11

10

9

8

7

6

5

4

3

2

1

13

12

11

10

9

8

7

6

5

4

3

2

1

13

12

11

10

9

8

7

6

5

4

3

2

1

13

12

11

10

9

8

7

6

5

4

3

2

1

13

12

11

10

9

8

7

6

5

4

3

2

1

13

12

11

10

9

8

7

6

5

4

3

2

1

13

12

11

10

9

8

7

6

5

4

3

2

1

13

12

11

10

9

8

7

6

5

4

3

2

1

13

12

11

10

9

8

7

6

5

4

3

2

1

13

12

11

10

9

8

7

6

5

4

3

2

1

13

12

11

10

9

8

7

6

5

4

3

2

1

13

12

11

10

9

8

7

6

5

4

3

2

1

13

12

11

10

9

8

7

6

5

4

3

2

1

13

12

11

10

9

8

7

6

5

4

3

2

1

13

12

11

10

9

8

7

6

5

4

3

2

1

13

12

11

10

9

8

7

6

5

4

3

2

1

13

12

11

10

9

8

7

6

5

4

3

2

1

13

12

11

10

9

8

7

6

5

4

3

2

1

13

12

11

10

9

8

7

6

5

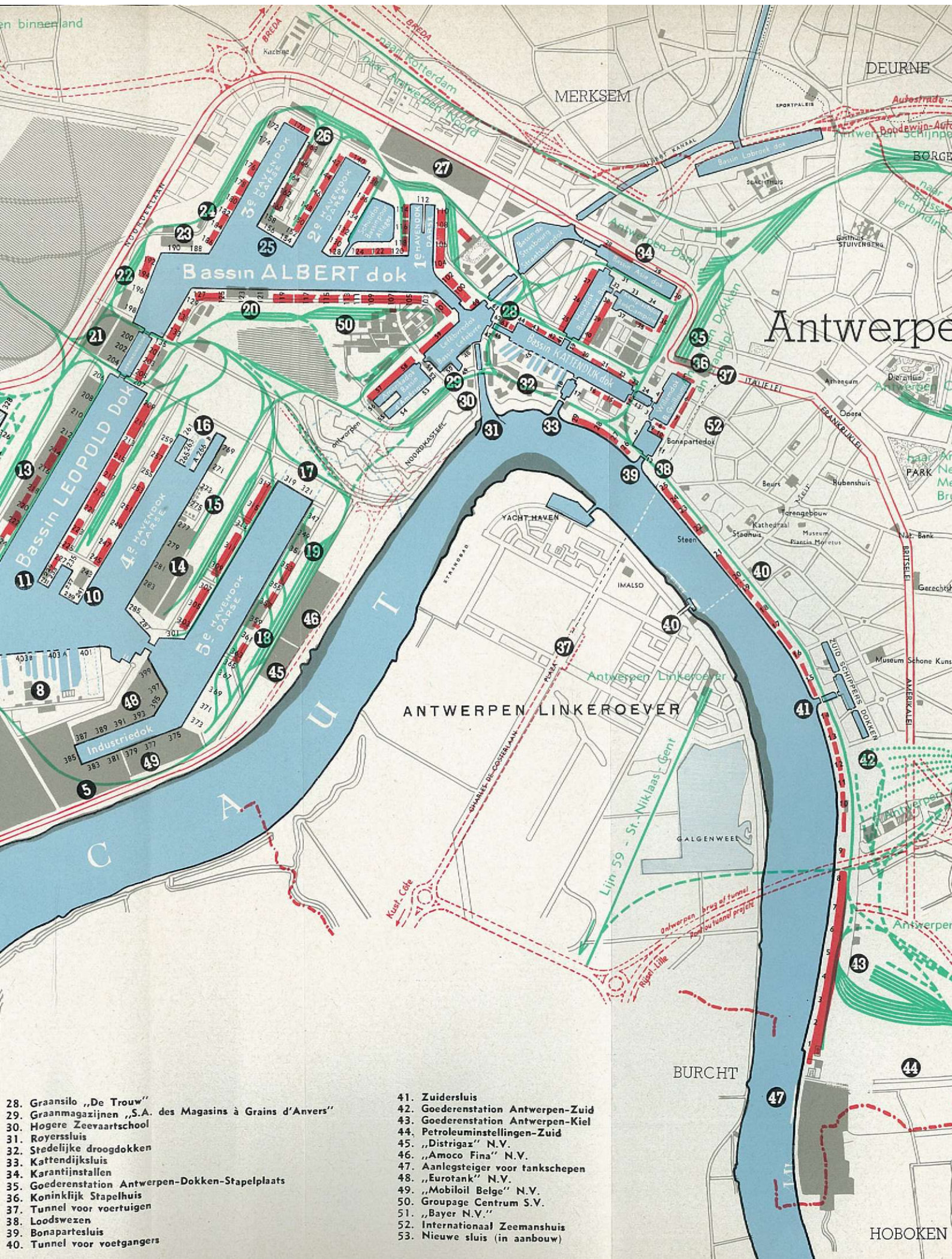
4

3

2

1

13



- 28. Graansilo „De Trouw“
- 29. Graanmagazijnen „S.A. des Magasins à Grains d'Anvers“
- 30. Hogere Zeevaartschool
- 31. Roeyerssluis
- 32. Stedelijke droogdokken
- 33. Kattendijksluis
- 34. Karantijninstallen
- 35. Goederenstation Antwerpen-Dokken-Stapelplaats
- 36. Koninklijk Stapelhuis
- 37. Tunnel voor voertuigen
- 38. Loodswezen
- 39. Bonapartesluis
- 40. Tunnel voor voetgangers

- 41. Zuiderluis
- 42. Goederenstation Antwerpen-Zuid
- 43. Goederenstation Antwerpen-Kiel
- 44. Petroleuminstellingen-Zuid
- 45. „Distrigaz“ N.V.
- 46. „Amoco Fina“ N.V.
- 47. Aanlegsteiger voor tankschepen
- 48. „Eurotank“ N.V.
- 49. „Mobiloil Belge“ N.V.
- 50. Groupage Centrum S.V.
- 51. „Bayer N.V.“
- 52. Internationaal Zeemanshuis
- 53. Nieuwe sluis (in aanbouw)