

# Antwerpen- Noord met automatische piloot

kelijken en ons toelaten kostbare tijd te winnen”, merkt Gaëtan Dumont de Chassart op. “Het zal de uitwisseling van volledig betrouwbare informatie ten goede komen. Dat is een sleutelement in ons streven naar kwaliteit. Ons systeem functioneert goed. We onderhouden uitstekende contacten met het station van Doornik, dat zijn taak onberispelijk vervult. De zeldzame problemen in de aanvangsfase van dit vervoer werden veroorzaakt door ondertussen weggewerkte onvolkomenheden in de communicatie. Ook communicatie is belangrijk voor het bereiken van de optimale kwaliteit.”

De NMBS, de SNCF en Tratel sloegen dezelfde weg in. Een actieplan voor kwaliteit treedt in werking in de herfst. Het zal vooral gericht zijn op de verbetering van de communicatie op alle niveaus, ook binnen het spoorwegbedrijf. We zijn op een zucht van vervoer met “integrale kwaliteit”.

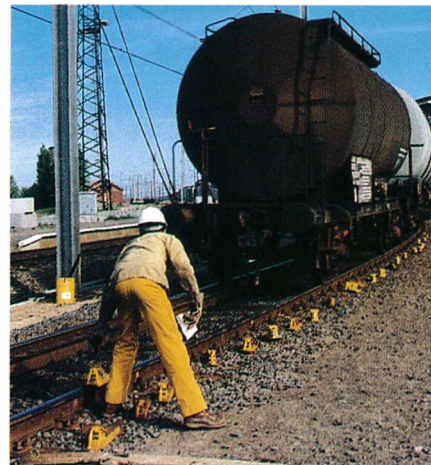
Momenteel maakt de cementsector een rustige periode door. Elke maand vertrekken een dertigtal treinen, goed voor 36.000 netto-ton of het equivalent van 1200 vrachtwagens. Na de hervatting wordt de drempel van 500.000 ton per jaar gehaald of misschien wel overschreden. En er bestaan nog andere plannen, zoals het vervoer van kalkkorrels naar Ile de France en Nederland. Aan projecten ontbreekt het CCB zeker niet. ■

Een nieuwe rangeertechniek met computer maakt het triëren van spoorwagens eenvoudiger en veiliger. Antwerpen-Noord rolt de 21ste eeuw binnen.

**H**et rangeerstation Antwerpen-Noord triert alle spoorwagens vanuit of naar de haven die niet in gesloten treinen worden vervoerd. In de zogenaamde C-bundels worden de treinen met bestemming haven behandeld. De wagens worden er gesorteerd en op het goede spoor naar de bestemming gezet. In de B-bundels komt het uitgaand vervoer aan. Daar worden de treinen met bestemmingen in het binnenland of het buitenland samengesteld. Tot nog toe werd met de hand gerangeerd. Deze werkwijze is niet ongevaarlijk. Alvast in het grootste gedeelte van de bundel C2 (32 van de 48 sporen) is dit nu verleden tijd. Het rangeerproces werd er geautomatiseerd.

Bij de niet-geautomatiseerde rangeering werden eerst de remleidingen en de koppelingen van de trein-

stellen losgemaakt. Daarna duwde een rangeerlocomotief de spoorwagens over de rangeerheuvel. Daar haakte een “stokman” de koppelingen van een wagen of van een groep wagens los. Via manueel bediende wissels rolde de wagen de heuvel af naar het juiste spoor.



Een rangeerder-stuiter bracht vervolgens een remschoen op de spoorstaaf aan om de wagen tot stilstand te brengen. Dat was een delicaat karwei. De rangeerder-stuiter moest immers op zicht de snelheid van de aankomende wagen schatten. Automatisering zorgt voor veiliger werkomstandigheden en beperkt het aantal beschadigde wagens.

Volgens het nieuwe procédé wordt de trein vanuit de aankomstbundel door een radiobestuurde locomotief naar de rangeerheuvel geduwd. Nadat de stokman op de heuvel de wagens ontkoppeld heeft, treedt de elektronica in actie. De computer weegt de wagens, verifieert of ze juist gescheiden zijn, telt de assen, legt de wissels om en remt de wagens zacht en progressief af. Het is zonneklaar dat de kans op "menselijke" vergissingen en ongelukken fel vermindert. Tenminste, als de computer zijn werk goed doet. Maar ook daar-



**Afstand-  
bediening  
maakt efficiënter  
rangeren mogelijk**

mee werd rekening gehouden. Omwille van bedrijfszekerheid en veiligheid zijn er reservecomputers voorzien, die het werk ogenblikkelijk kunnen overnemen indien nodig.

Bovendien zijn de computers van Antwerpen-Noord verbonden met de centrale computer voor goederenvervoer. Zij "weten" welke goederen de wagens bevatten en houden daar rekening mee bij de behandeling. Een operator volgt het proces op een beeldscherm en kan eventueel ingrijpen. Om het triëren van start te laten gaan, moet de operator slechts het nummer van de trein intikken. De centrale computer stuurt de ge-

gevens door en die worden op een lijst gezet ten behoeve van de stokman.

De automatisering is slechts een - zeer opmerkelijk - onderdeel van een veel meer omvattende modernisering in Antwerpen-Noord. Vier nieuwe seinhuizen met elektronische bedieningspost werden gebouwd en zullen geleidelijk de taak van tien oude overnemen. Een ander bestaand seinhuis krijgt eveneens een elektronische bedieningspost.

Op het vlak van de infrastructuur wordt de hoger vermelde bundel C2 vernieuwd en uitgebreid van 32 tot 48 sporen. Over een jaar moeten alle sporen in gebruik zijn met het automatische rem- en triersysteem. Om de rangeeractiviteit optimaal te laten verlopen werd tevens de heuvel verhoogd. Bovendien werden de sporen op een lager niveau gebracht. Indien nodig kunnen er nog 14 nieuwe sporen worden bijgelegd.

De bundel B2 (voor de samenstelling van treinen) krijgt er eveneens 4 sporen bij. Dat geeft een totaal van 41, met uitbreidingsmogelijkheden voor 8 bijkomende sporen. Ook deze bundel wordt vanaf 1993 uitgerust met een automatisch rangeersysteem.

In 1997 moet de ingrijpende verbetering van Antwerpen-Noord achter de rug zijn. ■



**Automatisch  
remsysteem  
verhoogt de  
veiligheid van,  
het rangeer-  
personeel**