

Antwerpen-Noord: de geïnformatiseerde vorming

"Latten, kleine-lange-platte, de Martens, de De Vos, den 2x8, schaatsen, stuitlijnen en den Joe".

Wat hebben deze woorden gemeen? Antwerpen-Noord. In onze taal zijn het treinen, rangeerloos, sporen, remschoenen, ... en "den Joe" is stokman Joël De Vos.

In de vertrekbundel worden de wagens opnieuw gekoppeld, geschouwd. Klaar om Antwerpen-Noord te verlaten.

Het hele systeem wordt gestuurd vanuit blok 9. Ook de trierlocs. Een systeem van computers, elektronische ogen en radar regelt de snelheid van de wagens bij het afdalen van de heuvel. Met alles wordt rekening gehouden: lading, gewicht per as, windsnelheid, windrichting, afstand tussen de

een "stoot station") daalt er enorm mee. Op jaarbasis telt men in Antwerpen-Noord zo'n 750 vaststel-

lingen van beschadiging in bundel B tegen slechts 35 in bundel C. Gemiddeld een twintigtal daarvan

kunnen nog weerlegd worden dankzij de rangeergegevens opgeslagen in de computer.



Een terminologie apart, een wereld apart, de grootste vorming van ons Belgische spoorwegnet die in haar eentje zo'n 50% van het NMBS-goederenvervoer verzet.

Volautomatisch

Antwerpen-Noord is een moderne, geïnformatiseerde vorming. Je zou bijna kunnen zeggen dat rangeren er "volautomatisch" gebeurt. In hoofdzaak bestaat de vorming uit drie bundelgroepen, volledig van elkaar gescheiden. Bundel D voor doorgaande homogene treinen. De bundels B en C voor verspreid verkeer. Bundel C voor inkomende treinen die in de bundel worden getrieerd en daarna naar de klan-ten in de haven gaan, bundel B voor de treinen haven-hinterland. In de bundels B en C worden dagelijks gemiddeld 2.200 wagens ontvangen, getrieerd en verstuurd.

Sedert 1993 is bundel C volledig geautomatiseerd. De treinen komen van vertakking Schijn bundel C binnen waar ze dezelfde ontvangst krijgen als in een andere vorming: eerst controle door factagepersoneel, dan doen de "losdraaiers" hun werk en daarna duwen de rangeerloos de wagens de heuvel op. De stokman heeft ondertussen een print ontvangen van de triercomputer op blokpost 9 met de samenstelling van de trein, waar die wordt gesplitst en de bestemming van de wagens. Bij het oprijden van de heuvel doet hij zijn werk en haakt met zijn stok (vandaar "de stokman") de koppelingen los. De wagens glijden de heuvel af en de computer zorgt dat zij op het juiste spoor, in de juiste trein van vertrek terecht komen. Op hun weg naar beneden overschrijden ze drie remlijnen: de heuvelrem, de dalrem en de trierspoorrem. Deze laatste zorgt ervoor dat de wagen(s) mooi aansluiten bij de wagens die al op het spoor staan. Belangrijk want zo worden schokken en dus ook eventuele schade tot een minimum herleid. We hebben hier te maken met hydraulische remmen met een druk tot 180 bar. Dezelfde druk als in het diepste puntje van de oceaan.

wagens... De theoretische trier capaciteit van het systeem bedraagt 200 wagens/uur. In de praktijk kan de nachtschift, de drukste schift in bundel C tot 800 à 1.000 wagens aan, afhankelijk van de samenstelling van de treinen en de aard van de goederen. Met het geïnformatiseerde systeem kunnen ook gevaarlijke goederen zoals vloeibaar chloor worden geheuveld. Dat kan niet met het klassieke systeem. Het systeem is bijzonder bedrijfszeker. Er zijn zeer weinig "miszendingen". Dat is maar best want zulks kan een wagen tot 24 uur vertraging opleveren. Het aantal gevallen van schade aan wagens toegebracht in de vorming (in het vakjargon noemt men dat

De stokman werkt nu sneller maar veiliger

Rangeerder Joël De Vos was aanvankelijk stuitser maar is nu al jaren stokman aan de heuvel van bundel C. Hij stond daar al vóór de automatisering van 1993 en is dus de juiste man om het verschil te maken: "Alles gaat nu veel sneller: een trein triëren duurt meestal maar 7 à 8 minuten. Geregeld moeten we in de nachtschift tot gemiddeld 250 keer lossteken" zegt

hij, "maar het is nu veel veiliger. Vroeger liepen we naast de wa-



gens de heuvel op en moesten we vaak aan de andere kant nog mee zakken om alles los te steken. De wagens moesten ook één per één los. Nu gaan ze vaak in groepjes naar beneden. Alles wordt losgemaakt in de bergop. Boven op de heuvel moet alles los zijn." Joe verklaart het werk van stokman boven dat van stuitser. "Gevaarlijk" zegt hij. In de geautomatiseerde bundel C is "stuitser" een uitgestorven beroep.

Stuiten is vooral Instinct

Tot aan het einde van de werken in bundel B zijn er daar nog wel stuiters. Daarna enkel nog bij het afstoten van wagens aan blok 12. We praatten erover met rangeermeester-stuitser Jef Verbruggen: "Stuiten" zegt hij "dat is iets wat je nooit echt kan leren. Wij kunnen aan nieuwkomers de basissprincipes bijbrengen maar de rest is instinct en dat heb je of heb je niet. Stuiten moet op het juiste moment gebeuren: zet je de schaats te vroeg, dan stopt de wagen te vlug, zet je ze te laat dan heeft de wagen nog te veel snelheid als hij tegen de al gerangeerde wagens

komt met kans op schade of beschadiging van de goederen.



Meestal werken we met twee stuitlijnen. Je hebt weinig tijd om te beslissen en toch moet je met zoveel elementen rekening houden: het gewicht van de wagen, de snelheid, de weersomstandigheden: regen, sneeuw, vorst. Sommigen zijn bang om het te doen want het is wel even akelig als je die massa op je ziet afkomen, sommigen zijn niet bang maar hebben het juiste instinct niet. Die rangeerders geef je best ander werk. En het gevaarlijkste aan de job is nog dat mensen die het goed kunnen, die het al jaren doen, soms roekeloos worden. We worden daar geregeld voor gewaarschuwd. Maar toch. Daar schuilt een groot gevaar in."



Antwerpen-Noord is een vorming in volle expansie. In de toekomst komen we uitgebreid terug op de werken die er aan de gang zijn, de omvorming van Antwerpen-Noord tot dienstencentrum, de eigenheid van het personeelsbeleid, de sfeer bij een NMBS-dienst in een haven vol grote multinationals, de relatie met de klant.