



Vernieuwing en modernisering van het vormingsstation Antwerpen-Noord

Het station Antwerpen-Noord dankt zijn ontstaan aan de plannen voor havenuitbreiding van kort na de oorlog 1914-1918. In 1926 legt de pas opgerichte N.M.B.S. een plan ten uitvoer waarbij de Antwerpse haven wordt uitgerust met een groot, modern vormingsstation, althans voor de normen van die tijd. Dit nieuwe station zou de totaal verouderde installaties voor het triëren van wagens, verspreid over het volledige havengebied en met onvoldoende capaciteit, vervangen.

Het station werd aangelegd in de Muysbroekpolder, tussen de landelijke gemeenten Oorderen, Stabroek, Hoevenen en Ekeren, waar toen nog plaats te over was voor een station dat een wereldhaven moest bedienen. Ten einde de spoortrafiek naar de haven gescheiden te houden van deze afkomstig van de haven, werden twee afzonderlijke bundelreeksen aangelegd: de C-bundels werden in 1929 in gebruik genomen, terwijl de B-bundels vanaf 1939 werden geëxploiteerd.

In 1939 werd ten zuiden van de aankomstbundel B1 een werkplaats voor herstelling en onderhoud van wagens geopend.

Huidige toestand

De installaties waren al van in het begin zeer ruim opgevat. Het station strekt zich uit over een oppervlakte van 315 hectare; het is 5,5 km lang en maximaal bijna 2 km breed; er ligt circa 130 km spoor plus een verkeersspoor van 10 km lengte.

Elke bundelreeks omvat een aankomstbundel, een triëerbundel en een vertrekbundel. Voor de C-bundels werd de vertrekbundel C3 tot een minimum aantal sporen beperkt die nog slechts de functie van uitwijksporen vervullen. Per

bundelreeks bestaat er één triëerheugel. Het geheel van de trein-, triëer-, rangeer- en locomotiefbewegingen wordt geregeld door 9 blokposten voor de bediening van seinen en wissels. De centrale coördinatie wordt verzekerd door de regelaarspost die de algemene leiding van de vorming 24 u. op 24 u. waarneemt.

In de loop der jaren werden de installaties wel vernieuwd, doch aan de configuratie van het station werd nagenoeg niets gewijzigd. De invoering van automatische triëring met spoorremmen bleef eveneens uit en parallel hiermee

zijn de triëerseinhuizen, alsook sommige blokposten, van het vormingsstation totaal verouderd.

De activiteiten in de haven van Antwerpen groeiden evenwel steeds verder aan en als gevolg hiervan nam het aantal te triëren wagens alsmaar toe, zonder dat de capaciteit van het station deze trend volgde. Ook het laadvermogen van de wagens, evenals het aantal wagens geladen met gevaarlijke producten, gaat in stijgende lijn.

Thans is het punt bereikt dat modernisering en uitbreiding van de vorming niet langer meer kunnen wachten.

Bovendien vereist het huidige triersysteem, waarbij de remming nog gebeurt met remschoenen die manueel op de spoorstaaf worden geplaatst, de inzet van een belangrijk effectief personeel voor de uitvoering van deze harde en niet-ricolozende taak.

Algemene objectieven

Rekening houdend enerzijds met de steeds toenemende haventrafiek en anderzijds met de onvoldoende capaciteit en de verouderde trierinstallaties van het vormingsstation, is de modernisering en de uitbreiding van Antwerpen-Noord een dwingende noodzaak geworden.

Prognoses voor de havenbedrijvigheid, in functie van de potentiële mogelijkheden voor uitbouw van de haven – voor een ruim gedeelte op de Linkeroever gesitueerd – laten de mogelijkheden uitschijnen voor een verdubbelen van de maritieme trafiek op langere termijn. Evenwel zal deze termijn steeds kleiner zijn dan de normale gebruiksduur van een vormingsstation en de bijhorende trieruitrusting.

Het aandeel van de spoorweg in de totale haventrafiek heeft in het verleden steeds rond de 25 % geschommeld en er mag worden aangenomen dat dit in de toekomst ook zo zal blijven. Daarbij kan ook worden gesteld dat het aandeel van het vervoer van verspreide wagenladingen – dat via de vorming moet transiteren –, in de totale spoorwegtrafiek van de haven in de toekomst nagenoeg niet zal wijzigen.

In essentie kunnen de objectieven voor de modernisering van Antwerpen-Noord als volgt worden samengevat :

- een uitbreiding van de triercapaciteit. Het nieuwe trier- en remsysteem zal toelaten het gemiddeld aantal wagens te verhogen tot 2.800 à 3.000 wagens per dag, en dit in iedere bundelreeks;
- een versnellen van de trieractiviteiten, waarvan de snelheid meer dan het dubbele zal bedragen van de huidige triersnelheid, en die zonder noemenswaardige onderbrekingen zal kunnen aangehouden worden. Aldus zal de verblijfsduur van de wagens ingekort worden; de realisatie van de vervoertermijn dag A – dag B (vandaag vertrekken – morgen ter bestemming), die als streefdoel van de aan gang zijnde modernisering van het goederenverkeer werd gesteld, komt door het belangrijk aantal wagens ter bestemming of herkomstig van de haven van Antwerpen, binnen het bereik te liggen;
- een grotere bedrijfszekerheid door het bewaren van voldoende afstand tussen de wagens in de trierzone waardoor het vermijden van botsingen in de sporen niet langer zal afhangen van de zintuiglijke waarneming; de loop van de wagens zal in de wisselzone voort-

- durend automatisch door het stuursysteem gevolgd worden;
- een verbetering van de produktiviteit en van de werkomstandigheden voor het personeel. Door de invoering van het automatisch trier- en remsysteem zal het effectief aan personeel « te velde » tot een minimum worden beperkt. In alle weersomstandigheden (hitte, koude, regen, mist) staan de rangeerdersstuiters nu in voor triëring en remming en lopen bestendig gevaar, mede door de toename van het aantal wagens met gevaarlijke produkten. Dit gevaarlijkste onderdeel van het trierwerk zal door het automatisch rem- en triersysteem uitgevoerd worden;
- een vermindering van de beschadigingen : de onkosten voor beschadigingen zullen voor de cliënteel nagenoeg onbestaande worden. Het vertrouwen van de cliënteel in de goederenbehandeling door de Maatschappij zal bijgevolg toenemen, wat er extra zal toe bijdragen de gemoderniseerde installaties op hun volle rendement te kunnen gebruiken. De aantrekkelijkheid van de Antwerpse haven zal door deze verbeterde havenbediening in aanzienlijke mate verhogen, wat haar concurrentiepositie ten opzichte van de buitenlandse havens zal ten goede komen.

Beknopte beschrijving van het ontwerp

Om deze doelstellingen te verwezenlijken, moeten zowel de B-bundels (triëring van haven naar hinterland) als de C-bundels (triëring van hinterland naar haven) grondig worden herwerkt. De verschillende technische bestanddelen – spooraanleg, remsysteem, seinuitrusting, enz. – zijn immers zo nauw met elkaar verbonden dat het gemoderniseerde vormingsstation in zijn totali-

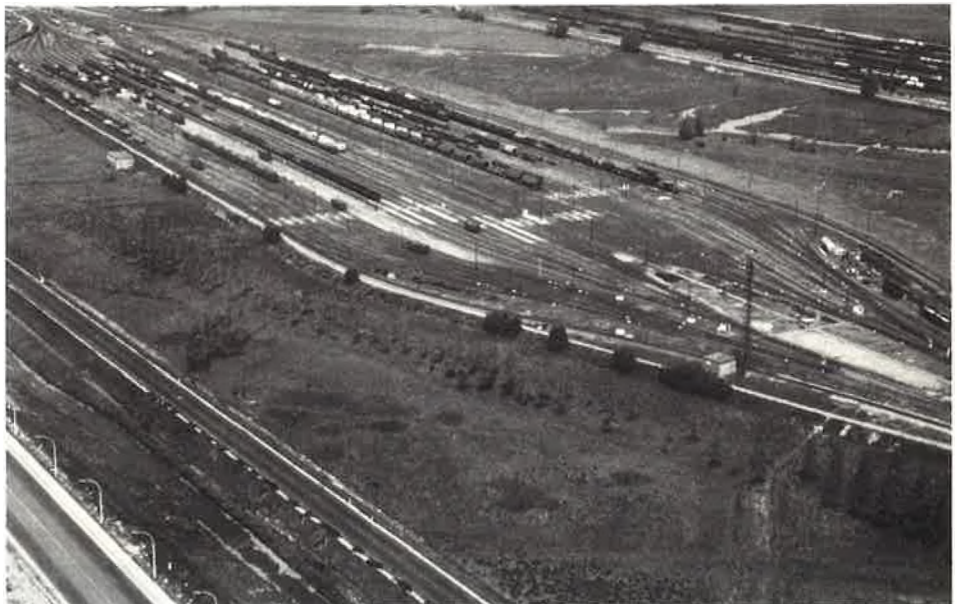
teit moet worden bestudeerd met het oog op een voldoende ruim toekomstperspectief. In het kort wordt hierna een overzicht gegeven van de belangrijkste werken in elk van de bundelreeksen :

de C-bundels :

De wagens afkomstig uit het hinterland worden ontvangen in de aankomstbundel C1. Vandaar worden ze opgeduwd over de heuvel om in de bundel C2 te worden getriërd volgens hun bestemming in de haven. Uiteindelijk worden de gevormde reeksen weggesleept naar de verschillende havensecties.

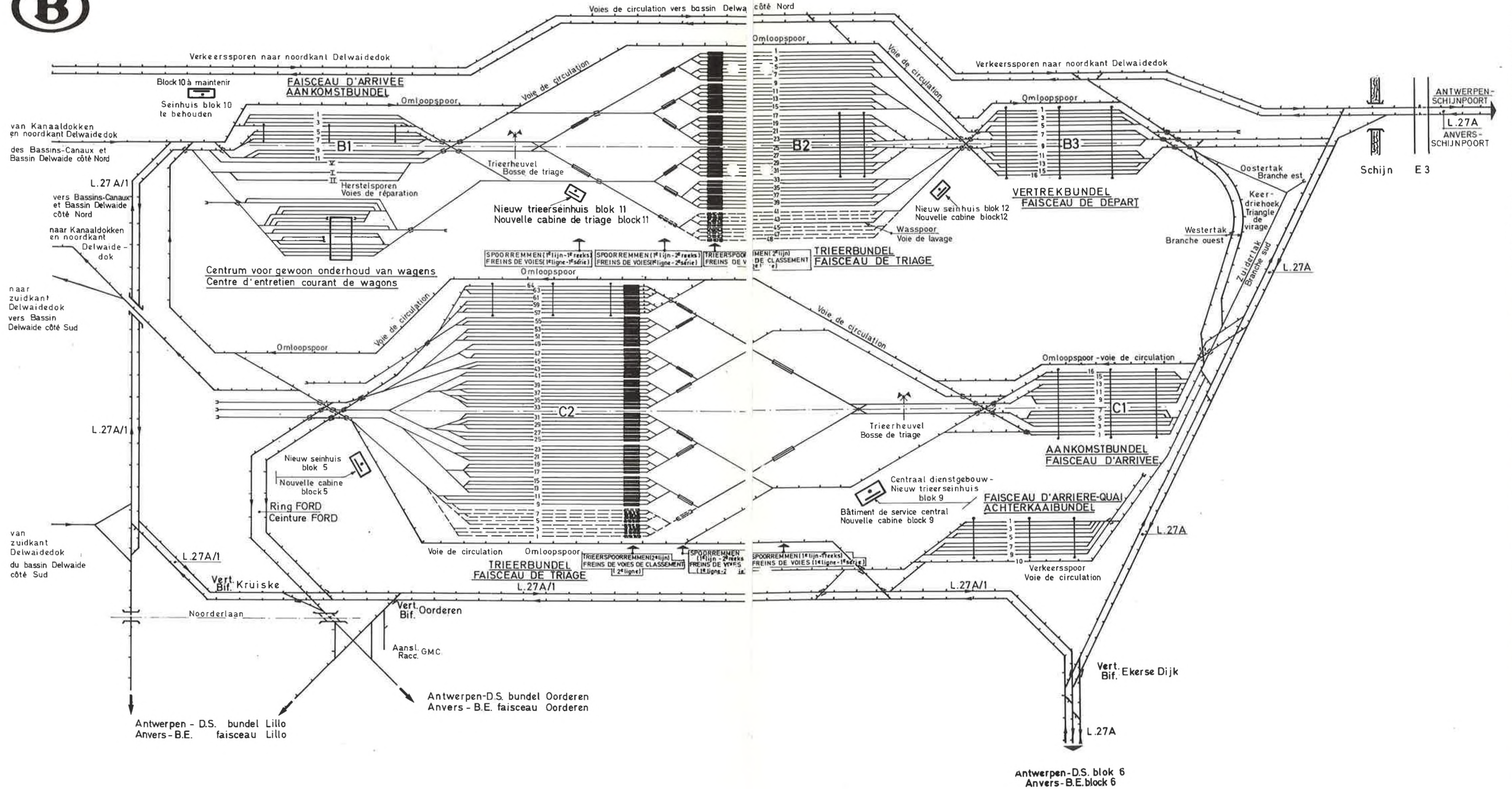
Het aantal sporen van de aankomstbundel blijft ongewijzigd; hier zal het toenemend aantal wagens immers worden gecompenseerd door een snellere triëring met behulp van het nieuwe systeem.

In de trierbundel C2 zal, in het kader van de thans geplande werken, het aantal sporen van 42 tot 56 worden vermeerderd. Deze toename is de resultante van een aantal factoren, nl. de recente indienstneming van het Delwaidedok, de noodzaak van opsplitsing voor de dienstbestemmingen van de bestaande havensecties, alsook de onmiddellijke toekomstperspectieven inzake te verwerken trafiek. De studie van de bundelkop en van de rem- en trieruitrusting houdt evenwel rekening met een trierbundel van 64 sporen ten einde een verdere stijging van de trafiek (na 1990) te kunnen opvangen. De kop van de bundel C2 zal worden uitgerust met een volautomatisch trier- en remsysteem dat, rekening houdend met de gestelde maxima qua wagen-capaciteit, de triëring met een gemiddelde opduwingsnelheid van 1,4 m/sec. zal mogelijk maken. De sturing van dit



Vormingsstation Antwerpen-Noord – Schematisch plan van de te realiseren toestand

(B)



systeem zal worden ondergebracht in een nieuw trieerseinhuis dat tevens als belangrijkste verkeersseinhuis van het vormingsstation zal fungeren. In dit gebouw (dat onmiddellijk bereikbaar zal zijn vanaf de Noorderlaan) zullen ook de verschillende diensten van het station worden ondergebracht. Aan de uitrit van de bundel C2 kant haven, is eveneens een nieuw seinhuis vereist.

De B-bundels :

De wagens afkomstig van de haven worden ontvangen in de bundel B1. Vandaar worden de wagens opgeduwd over de heuvel om in de bundel B2 te worden getrieerd volgens hun dienstbestemmingen in het hinterland. Uiteindelijk worden de gevormde treinen weggesleept naar de bundel B3, waar ze worden klaargemaakt voor hun vertrek.

Het aantal sporen van de bundel B1 kan, om dezelfde redenen als voor de bundel C1, behouden worden.

Niet als bij de bundel C2 zal ook het aantal sporen van de trieerbundel B2 worden opgedreven – nl. van 36 tot 40 sporen – en wordt de bundel B2 uitgerust met een volautomatisch trieer- en remsysteem. Aan beide zijden van deze bundel komen nieuwe seinhuizen, één voor de trieerkop en één voor de bediening van de uitrit van de bundel, kant vertrekbundel.

Het totale ontwerp voor de bundel B2 houdt rekening met een trieerkop van 48 sporen zodat uitbreiding in de toekomst ook hier nog tot de mogelijkheden behoort.

De aanleg van een nieuwe trieerkop voor bundel B2 met spoorremmen in de trieerkop en in de triererspooren vergt een verschuiving van deze bundel naar het binnenland toe. Het eerste uit te voeren werk in de B-bundels bestaat bijgevolg uit de verschuiving van de afwaarts gelegen vertrekbundel B3. Tevens zal het aantal sporen van de bundel B3 worden aangepast aan de nieuwe noden, hetzij opgevoerd van 10 tot 16 sporen.



Planning en vooruitzichten

De modernisering en uitbreiding van het vormingsstation Antwerpen-Noord zal in de periode 85-90 worden uitgevoerd.

Het zwaartepunt van de werken zal zich hierbij situeren in de periode 1986-89, waarbij 1985 een voorfase betekent voor de uitvoering van sommige voorbereidende werken en van werken die een lange uitvoeringstermijn vereisen.

De opgestelde planning van de werken voorziet de indienststelling van de nieuwe trieeruitrusting einde 1988 voor de bundel C2 en einde 1989 voor de bundel B2. Er werd geopteerd voor de versnelde uitvoering van het project, waarbij tegelijkertijd in de B- en in de C-bundels zal worden gewerkt. Een gelijktijdige indienstneming van het trierersysteem in de bundels C2 en B2 is uitgesloten om redenen van exploitatie, planning van de werken, technische uitvoering en vastlegging van de vereiste kredieten.

De raming van het geheel van het thans geplande moderniseringsontwerp Antwerpen-Noord belooft circa 3,5 miljard

F, bedrag dat om budgettaire redenen over de dienstjaren 1985-90 zal worden gespreid.

Voor de toekomst van het spoorverkeer in de Antwerpse haven betekenen de uitbreiding van het vormingsstation Antwerpen-Noord als gevolg van het toenemend aantal bestemmingen in de nieuwe havengedeelten, en de modernisering van de trieerinstallaties, een absolute vereiste om ook in dit opzicht te kunnen wedijveren met analoge verwezenlijkingen nabij andere West-europese havens.

Er mag inderdaad niet uit het oog worden verloren dat Antwerpen-Noord als concentratiepunt voor het spoorverkeer zowel bij aanvoer naar als bij vertrek uit de onderscheiden haveninstallaties, een *primordiale* functie te vervullen heeft opdat dit verkeer snel en met regelmaat zou worden verzekerd.

Met de beoogde modernisering zullen aan dit vormingsstation de nodige middelen worden verschafte om deze opdracht tijdens de volgende decennia tot algemene voldoening uit te voeren. ▲



RAILTRANS

Het juiste spoor... voor de verkoper, de expediteur en de koper.

*dank zij interessante vervoersvoorwaarden voor goederenverkeer per spoor
dank zij positieve samenwerking met alle transportmiddelen*

RAILTRANS N.V. Zomerweg 26 – 2030 Antwerpen – Tel.: 03/542.03.10 – Telex : 31.338

2771