

DE N.M.B.S.
ANTWERPEN
NODIGT U UIT

1926

1926

1926

1926

1926



DE N.M.B.S.
ANTWERPEN
NODIGT U UIT

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen werd opgericht op 23 juli 1926 en wordt dus in 1976 vijftig jaren oud. Bij die gelegenheid worden 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.

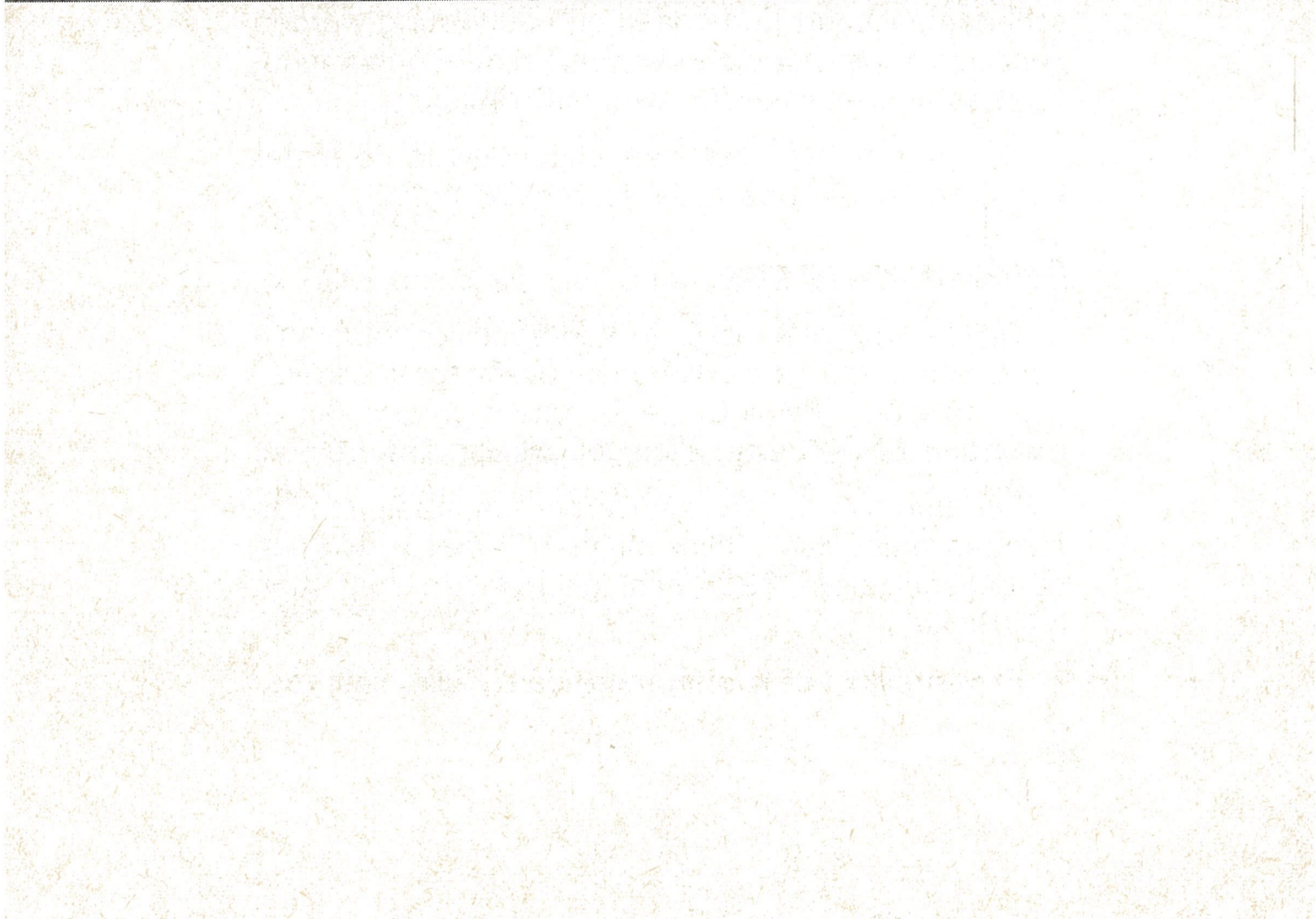
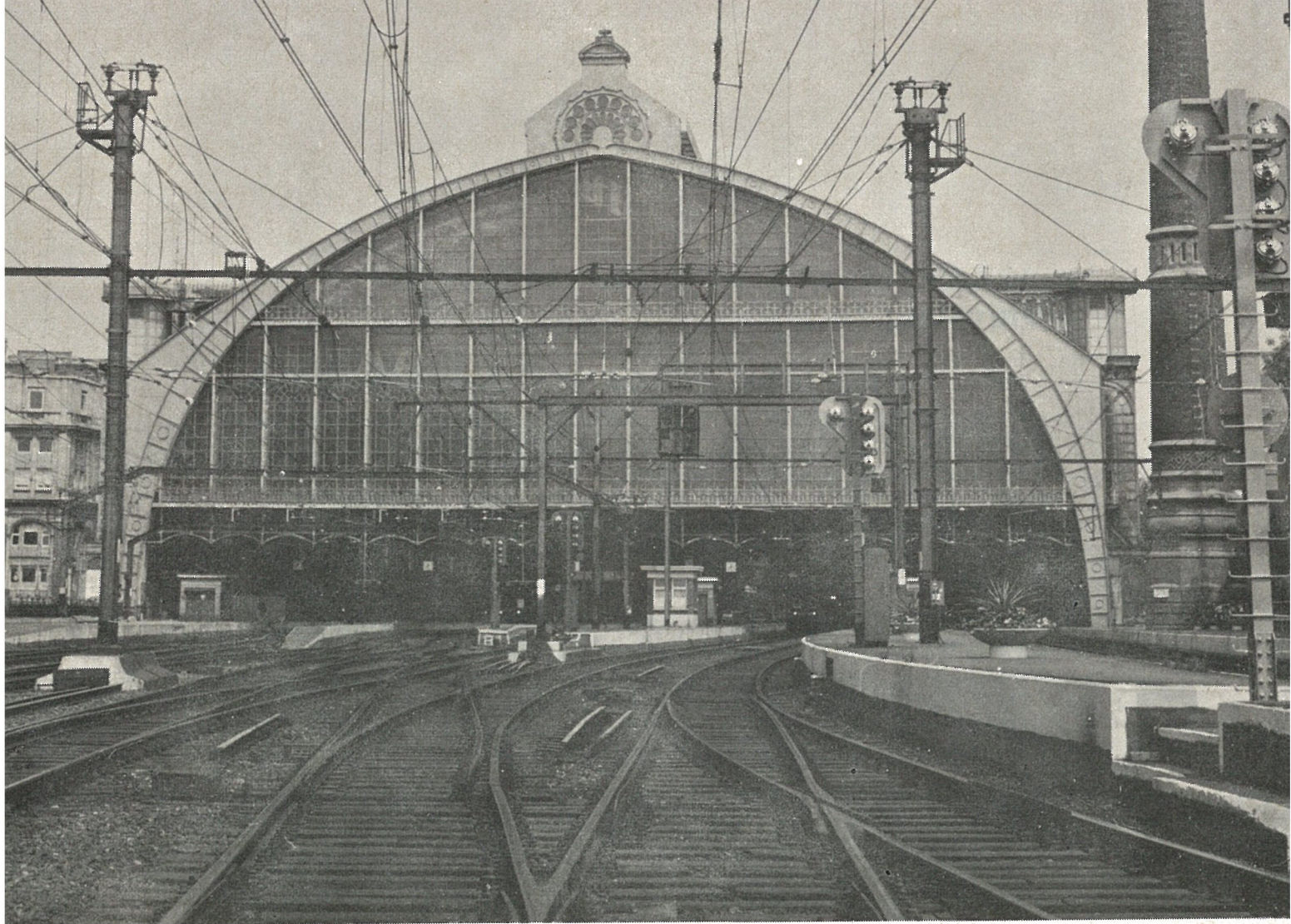
De eerste trein in ons land reed in 1835 tussen Brussel en Mechelen. De verbinding Mechelen-Antwerpen kwam tot stand in 1836, het Antwerpse station van toen noemde men Borgerhout-bij-Antwerpen.

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 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. Dit gebouw is sedert 9 september 1975 erkend als geklasseerd gebouw.



Uitrusting.

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

Om het uiterst intens verkeer te verwerken beschikt het over 274 wissels en 116 seinen, die van op 4 seinhuizen worden bediend.

Het station Antwerpen-Centraal zelf telt 10 perronsporen voor de ontvangst 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 rijtuigen een dagelijkse schoonmaakbeurt ondergaan en nauwkeurig worden nagezien onder oogpunt van veilig rijden. Antwerpen-Centraal is «thuishaven» van 186 rijtuigen.

De grote hal van het stationsgebouw is 75 meter hoog, de koepel boven de sporen 38 m.

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 556 treinen.

Per dag worden te Antwerpen-Centraal aan de loketten meer dan 5 000 biljetten verkocht, worden de bagagekluisen 290 maal gebruikt en stalt men 340 fietsen.

Er vertrekken of komen meer dan 1 000 colli toe.

ANTWERPEN-DOK EN STAPELPLAATS.

Geschiedenis.

Tot omstreeks 1840 bestond er voor de goederen-transporten 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 \pm 800 km spoor. Hiermee worden 320 bedieningspunten bereikt, waarvan ruim 250 kaaien en 62 verbindingsspooren.

Het havengebied is op spoorwegdomein ingedeeld in 17 onderafdelingen, secties genoemd. Deze tellen elk een aantal kaaien, meestal deze van één havendok of van één zijde van een havendok. Elk van die secties heeft een zogenoemde «achterbundel», 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. Rijnkaai, Alaska, Congo, Oorderen, Wilmarsdonk, enz.

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

Het station heeft bovendien ook een belangrijk centrum voor de behandeling van stukgoedtrafiek.

Trafiek.

In het piekjaar 1974 kwamen in de haven 330 000 beladen wagens toe en werden er 430 000 geladen. Als we daarbij de aan- en afvoer van de ledige wagens rekenen, dan komen we tot een totale jaarbeweging van circa 1 400 000 wagens.

Het ertsvervoer neemt hiervan nagenoeg de helft voor zijn rekening.

Het grootste aantal wagens worden aangevoerd van of vertrekken 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, transcontainers, 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.

ANTWERPEN-NOORD.

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 rangeren en er treinen en reeksen mee te vormen. Kortom het zou een onontbeerlijk aantal bewerkingen aan de overbelaste haveninstellingen onttrekken.

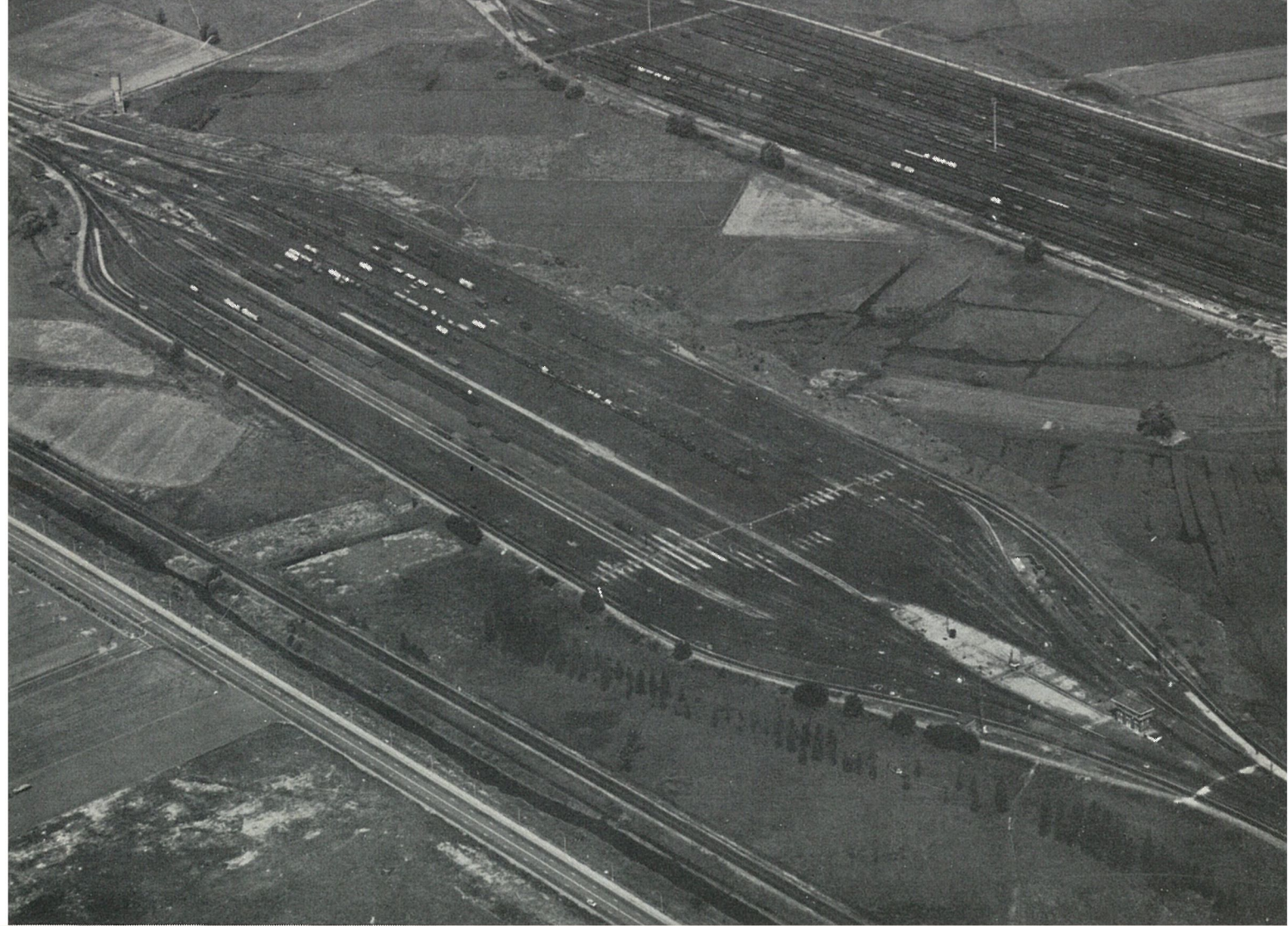
Het werd opgericht in de Muysbroekpolder tussen de landelijke gemeenten Oorderen, Stabroek, Hoevenen en Ekeren. Het eerste gedeelte werd afgewerkt in 1929, het tweede in 1939.

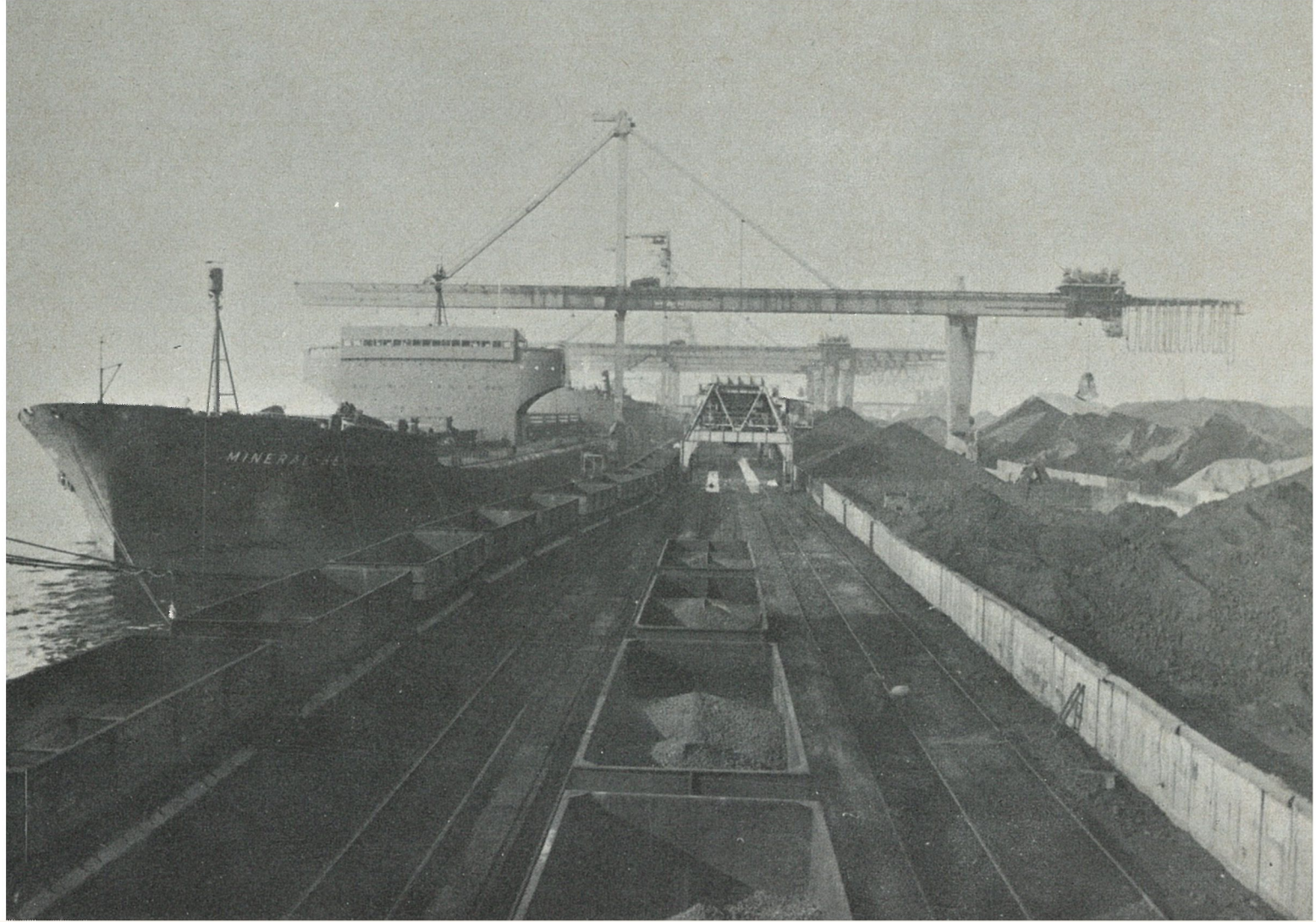
Uitrusting.

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 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 tijd 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.

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.

In een eerste fase werken deze computers nog alleen, maar in een latere fase zullen zij in verbinding gesteld worden met een grote centrale computer in Brussel die de problemen op niveau van het net zal behandelen.

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.

