

HET NIEUWE STATION MONTZEN

WEINIG reizigers kennen het station Montzen, en dat is begrijpelijk. De spoormannen, daarentegen, weten dat het, net als Antwerpen en Schaarbeek, een van onze belangrijkste trieercentra is.

Dit grensstation is, inderdaad, het enige verkeerspunt van het goederenverkeer tussen Duitsland en België. Elke dag worden er ongeveer 2 000 wagens verwerkt.

EEN WOORDJE GESCHIEDENIS

Na 1914 ondervond het Duitse leger heel wat moeilijkheden om zijn goederenverkeer te onderhouden dat via de vallei van de Vesder en de helling tussen Luik en Ans geschiedde. Er werd derhalve beslist een nieuwe lijn aan te leggen tussen Aken en Tongeren, via de Voerstreek en Visé. Zo werd Montzen, dat op die lijn gelegen is het grootste trieerstation van de streek van Aken.

Daar Montzen Belgisch grondgebied bleef, bouwde Duitsland, na de oorlog, een nieuw trieerstation aan de andere kant van de grens : Aken-West.

VANDAAG

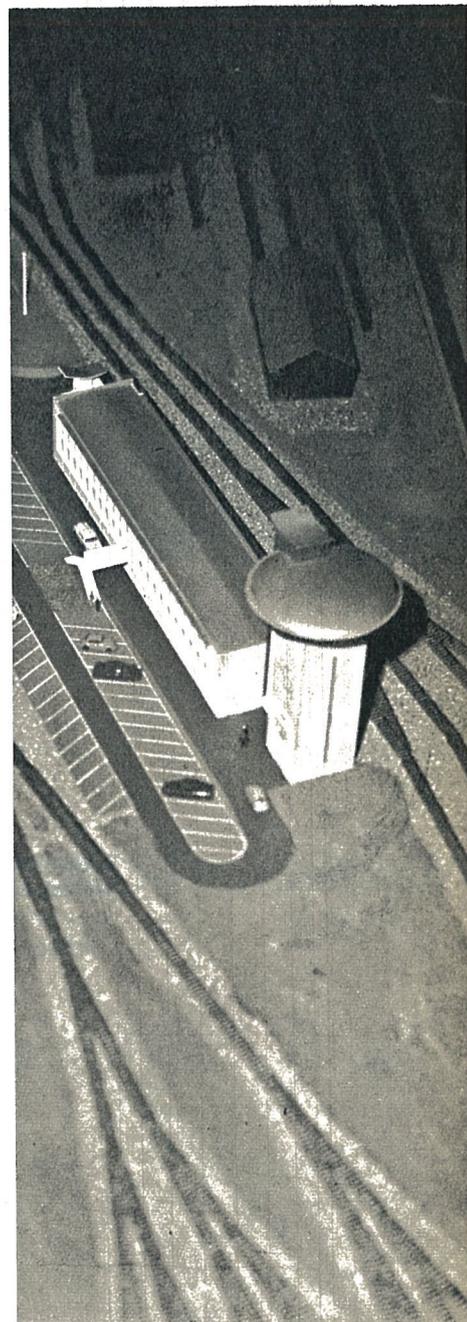
Gelet op het belangrijke verkeer dat dit grenspunt te verwerken krijgt en de exploitatiemoeilijkheden waarmee Montzen en Aken bovendien te kampen hebben, doen beide stations hun best om de taken onder elkaar te verdelen. Zo gebeurt het uitrangeren van de treinen uit Duitsland te Montzen, terwijl voor het verkeer dat België verlaat, de douanecontrole te Montzen behouden blijft en de treinen te Aken-West uitgerangeerd worden.

Die verdeling van het werk is in feite de eerste stap naar een definitieve organisatie van de grensoverschrijding van de treinen.

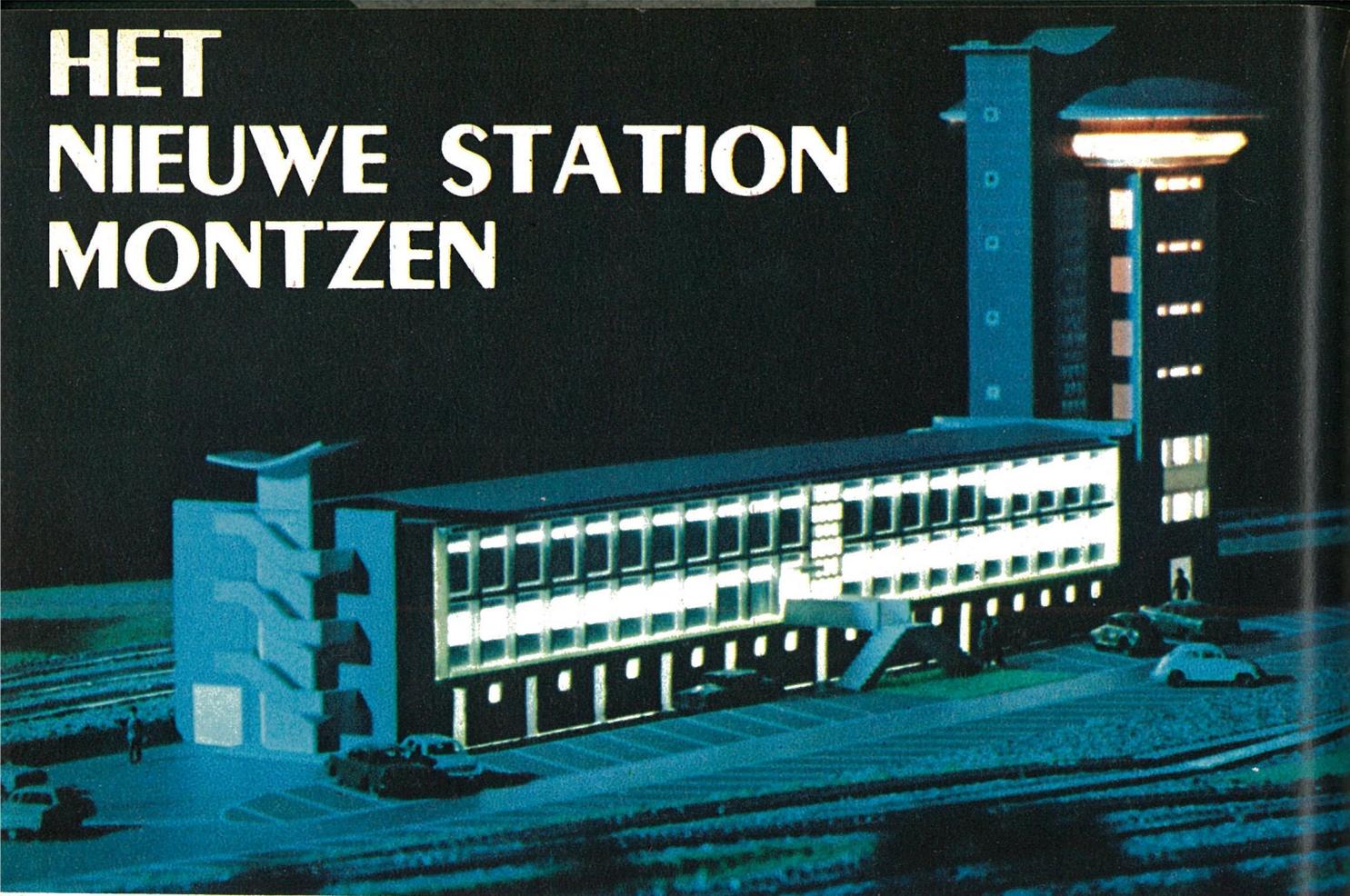
DE OOGMERKEN

Het oponthoud van de wagens aan de grenspunten wordt niet zozeer gerokken door het noodzakelijke uitrangeren van de treinen dan wel door de douaneverrichtingen ; het zijn die formaliteiten welke de wagenomloop in internationaal verkeer doen toenemen. Onlangs nog deed elk land die verrichtingen in zijn eigen installaties. Sedert verschillende jaren werd de naastelkanderplaatsing van die verrichtingen per rijrichting uitgevoerd in de zogenoemde « uitgangslanden » voor het internationaal verkeer. Zo worden te Essen, Roosendaal, Erquelinnes en Jeumont, de wagens die het land verlaten, tegelijkertijd door de Belgische en de betrokken naburige douane gecontroleerd.

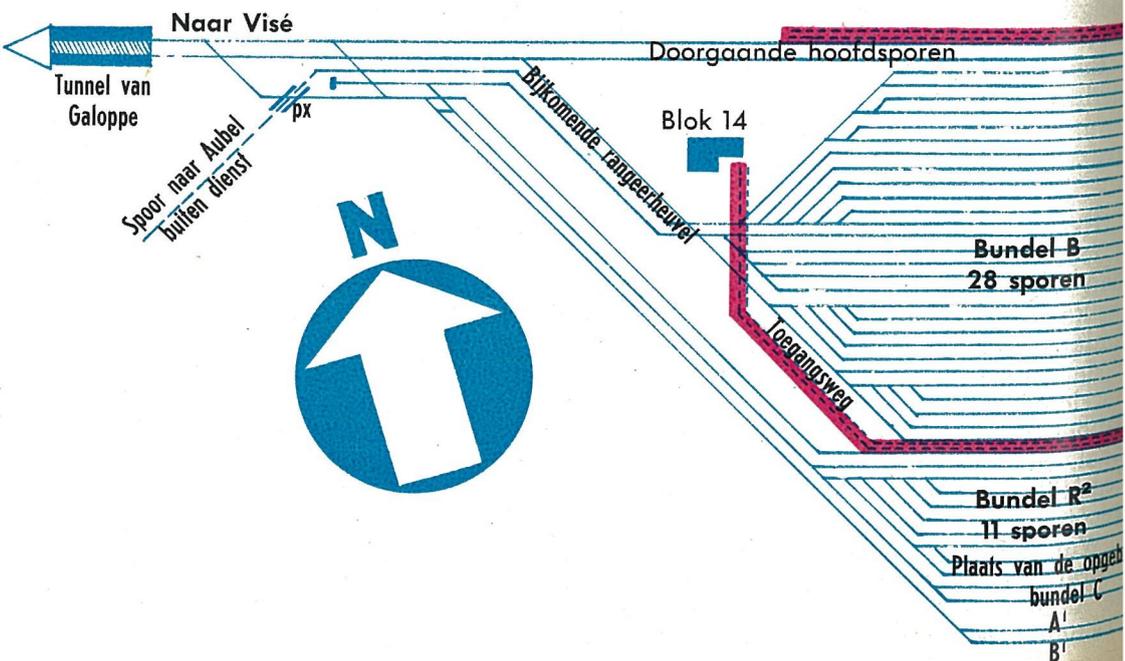
Wat het vervoer, in beide richtingen, tussen België en het Oosten betreft, zal, voortaan, het verkeer dat uit ons land komt, integraal te Aken-West behandeld worden, terwijl de uit Duitsland komende treinen te Montzen zullen worden ingeklaard.



HET NIEUWE STATION MONTZEN



INRICHTINGS- SCHEMA



Dit organisatie-schema zal worden aangepast aan de evolutie van de douaneverrichtingen en aan de veranderingen die sommige zeer typische vervoeren kunnen ondergaan, zoals bijvoorbeeld de wagenladingen.

Daar Montzen sedert zijn oprichting geen belangrijke aanpassingswerken had ondergaan, evenmin trouwens als Aken-West dat onlangs evenwel een moderne seininrichting kreeg, was het noodzakelijk geworden die stations te moderniseren met het oog op de rol die ze in de toekomst zullen dienen te vervullen.

Er diende bovendien rekening gehouden te worden met de toekomstige elektrificatie van lijn 24 en met de problemen gesteld door de verschillende spanningen op beide netten (15 kV 16 2/3 Hz op de DB en 3 kV gelijkstroom op de NMBS).

Voorts zal de verandering van rijrichting (in Duitsland rijden de treinen rechts) in België gebeuren. Ten slotte hangt de inrichting van het station af van het verkeer van de directe treinen zonder wijziging van de samenstelling.

HET PROJECT VOOR MONTZEN

Behalve de twee hoofdsporen en de huidige bundel C (douane-entrepot), zullen praktisch alle sporen van het station gewijzigd worden.

De toekomstige installaties omvatten :

1. Een ontvangbundel A van 9 sporen uitgerust met 15 kV spanning ;
2. Een vormingsbundel B van 28 sporen (3 kV) met rangerheuvels en spoorremmen ;
3. Een aflosbundel R 1 met 7 sporen (15 kV) en een aflosbundel R 2 met 11 sporen (3 kV). Op die bundels R 1 en R 2, welke bestemd zijn voor de homogene stellen, zal het verwisselen van de krachtvoertuigen gebeuren ;
4. Verscheidene omrijdsporen met 3 kV of 15 kV spanning ;
5. Drie nieuwe seinhuizen, waarvan de belangrijkste sein- en trierpost (blok 15) zal worden gebouwd op de bovenverdieping van een 28,50 m hoge toren, die een geheel vormt met het dienstgebouw ;
6. De huidige bundel C, bestemd voor de douaneverrichtingen ;
7. De installaties van de dienst MA ;
8. Een toegang voor wegverkeer, dienstwegen en een parkeerplaats ;

De aanpassingen, die zich over ongeveer 4 km uitstrekken, zullen gepaard gaan met een omvangrijk grondwerk van ongeveer 200 000 km³. Er moeten 188 spoortoestellen en iets minder dan 65 000 m spoor aangebracht worden. De werken zullen ongeveer zes jaar duren.

R. Decooman

