

De spoorweginfrastructuur van de haven en van de industriezone, met als centrum het rangeer- en vormingsstation Antwerpen (Noord) met 2 reeksen van 3 sporenbundels, geeft een impuls aan de havenzone met 800 km sporen en 3 000 wissels voor rangeringen.

De lokale exploitatie berust bij 2 verschillende eenheden :

- rangering en vorming : Antwerpen (Noord)
- bediening van de havenzone : Antwerpen (Dokken en Stapelplaats).

Dit uitzonderlijk groot gebied, met dergelijke uitrusting, vergt een speciale organisatie die toezicht houdt op de zendingen binnen dit gebied : de havendispatching, centrum voor inlichtingen betreffende de plaats van de wagens en de zendingen in de haven.

Wagens het primordiaal belang van Antwerpen voor het goederenvervoer op het net, was het verantwoord bij voorrang een elektronische rekenmachine te plaatsen, zoals de N.M.B.S. er steeds meer in haar voornaamste rangeerstations in gebruik neemt. Dit is een eerste vruchtbare fase van de geautomatiseerde controle van het goederenverkeer.

Zo zet de spoorweg, in al de bedrijfstakken, zijn aloude politiek voort van rechtstreekse samenwerking met de Antwerpse havengemeenschap, ten bate van de Belgische en Europese economie.

50 (B) Zone van Luik : electrificatie van de lijnen 34
(Luik-Guillemins - Liers) en 34A (Liers - Ans).

Begin volgend jaar zal met de electrificatiewerken van die lijnen een aanvang gemaakt worden. Aan die werken is er een bijzondere moeilijkheid verbonden : de lijn 34 gaat namelijk bij het doorkruisen van de Luikse agglomeratie door 3 tunnels (met een totale lengte van 2234 m).

Die tunnels ("Saint-Gilles" en "Saint-Martin" tussen Luik-Guillemins en Luik-Palais, "Pierreuse" tussen Luik-Palais en Vivegnis) hebben een profiel dat voor elektrische tractie totaal ontoereikend is. Om ze onder electrisch profiel te brengen volgens het op ons net toegelaten laadprofiel (hoogte 4,60 m), zouden er schier onoplosbare technische problemen gerezen en de kosten buitensporig geweest zijn. Er is dan ook besloten de lijn voor het U.I.C.-laadprofiel (hoogte 4,28 m) te electrificeren.

Om die tunnels voor elektrische tractie geschikt te maken zullen er nochtans nog lastige en grote werken moeten uitgevoerd worden. De ballast zal verwijderd worden en de bedding van de tunnels zal gedeeltelijk of soms volledig door een betonlaag worden vervangen. Het spoor zal volgens de techniek die in "STAFF Information" van maart 1971 (nr 28) werd besproken, rechtstreeks op die betonlaag geplaatst worden.

Terzelfder tijd zullen sommige werken uitgevoerd worden om het gewelf te versterken.

Aangezien die werken niet konden verricht worden zonder de lijn buiten dienst te stellen en er bovendien niet kon aan gedacht worden de bediening te onderbreken van het station Luik-Palais dat in het centrum van de agglomeratie ligt, heeft men besloten de werken in 2 fasen uit te voeren:

- a) Buitendienststelling van de lijn tussen Luik-Palais en Vivegnis. Ondertussen zal de tunnel van Pierreuse aangepast en lijn 34A (enkelsporige lijn Ans-Liers) in orde gebracht worden.
Een pendeldienst Luik-Guillemins - Luik-Palais zal voor de bediening van dit station zorgen.
Die werken zullen binnenkort aanbesteed worden.
- b) Buitendienststelling van de lijn tussen Luik-Guillemins en Luik-Palais.
Tijdens die fase zullen de werken aan de andere tunnels uitgevoerd worden; Luik-Palais zal via lijn 34A bediend worden.

Met de electrificatie van de lijn zullen ook nog de stations opnieuw worden ingericht.

We vermelden :



- Luik-Palais : het aantal sporen wordt er eerst op 3 en later op 4 gebracht, een zeer complex werk waarvoor belangrijke onteigeningen, alsook de verbouwing en verbreding van de tunnelingangen nabij de perronuiteinden zullen nodig zijn.
- Luik-Vivegnis zal tot één tussen de hoofdsporen gelegen perron herleid worden.
- Herstal zal met 5 perronsporen volledig wederinggericht worden.
- Liers, waar er voor de uitwijking en het onderhoud van de reizigerstreinstellen zal gezorgd worden; daartoe zal een bundel van 18 sporen aangelegd worden.

In al die stations zullen de zeer oude stationsgebouwen vernieuwd worden.

Met de bouw van een nieuw stationsgebouw te Luik-Palais, die in verband staat met de urbanisatie van de omgeving van de Place Saint-Lambert, zal echter pas later begonnen worden.

Tenslotte zullen er 2 dienstgebouwen (een gebouw voor allerlei gebruik en een schakelstation te Liers) opgetrokken worden. De indienststelling van de elektrische tractie is vastgesteld tegen 1975.

51 (F) Evolutie van het verkeer in 1971.

Tijdens de 4 eerste maanden van het jaar bedroeg het aantal reizigers-km 2 797 miljoen tegenover 2 748 miljoen in 1970. Het aantal vervoerde goederen met volle wagenladings bereikte 2 550 miljoen ton-km tegenover 2 494 miljoen in 1970. Het aantal stukgoedzendingen bedroeg 6 186 000 (197 000 ton) tegenover 6 615 000 zendingen (205 000 ton) in 1970.

52 (ES) Gecentraliseerde informatie over de werking der installaties van automatische overwegen.

Ofschoon de onderdelen van de uitrusting der automatische overwegen elk voor zich de hoogst mogelijke veiligheidsgraad bezitten en elk defect in de werking ervan tot gevolg heeft dat de lichten voor het wegverkeer onmiddellijk op rood overslaan, zou het toch onbegrijpelijk zijn abnormale situaties te laten bestaan die de weggebruikers ertoe zouden kunnen verleiden de voorschriften van de wegcode te overtreden.

Daarom zijn de elektrische schema's derwijze opgevat dat elke automatische overweg 3 informaties overmaakt aan de dichtstbijgelegen seinpost.

Die informaties zijn de volgende :

- ontsteken van een groene lamp, aanduidend dat de installatie normaal werkt;
- ontsteken van twee lampen (een gele en een groene) en belgerinkel, aanduidend ofwel dat een rood licht gedoofd is, ofwel dat een of twee witte lichten gedoofd zijn, of nog dat er onvoldoende laadspanning is op de batterij aan de overweg. Het verantwoordelijke personeel moet niet onmiddellijk tussenkomen, maar het is verwittigd en moet zich zodra mogelijk vrij maken om de storing op te heffen.

