

SPOORNIEUWS

INFORMATIEBLAD
VAN DE
HANDELSDIRECTIE
DER BELGISCHE
SPOORWEGEN

TWEEMAANDELIJKS
TIJDSCHRIFT
JUNI

ⓑ

3/73



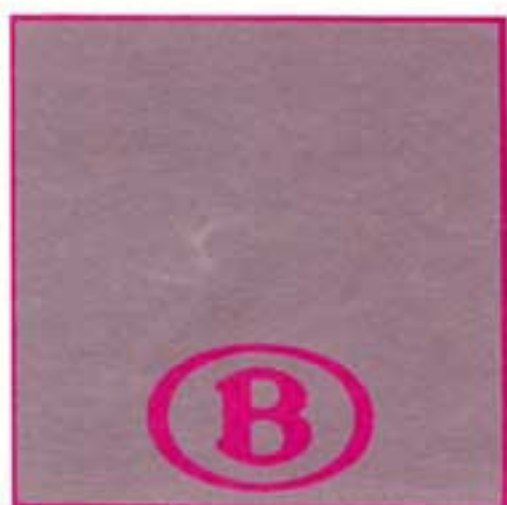
De traditie, die uit een zeer scherpe praktische zin ontstond, wou dat de raffinaderijen zich nabij de havengebieden vestigden.

De tijden veranderen met de technische vooruitgang. Ingenieurs leggen thans pijpleidingen aan met een grote doorsnede die een massale en regelmatige aanvoer van grondstoffen naar de raffinaderijen mogelijk maken en die er anderzijds toe bijdragen dat de afgewerkte produkten uit de opslagruimten naar de gebruikers of de tussenpersonen worden afgevoerd.

Het Chevron-complex, gelegen in de industriezone van Feluy, is aldus door een pijpleiding met Antwerpen verbonden. Na een jaar exploitatie stellen wij met belangstelling (en niet zonder reden!) vast dat de spoorweg ook een belangrijke rol speelt te Feluy. Ketelwagens vervoeren nagenoeg een miljoen ton petroleumprodukten tussen de raffinaderij en de elektrische centrales of diverse industrieën.

Hierna volgt daarover een uitvoerige bijdrage.

Bovendien vermelden wij nog een sympathieke gebeurtenis waarbij enkele personaliteiten op 12 april te Lommel bijeenkwamen ter gelegenheid van een symbolische tienduizendste wagen. Wat een verschil tussen de zware stookolie waarmee de wagens met warmte-isolatie tot hoeveelheden van 50 à 60 ton per eenheid worden gevuld en dat breekbaar peervormig glas voor lampen dat door de N.V. EMGO in het hart van de Kempen wordt vervaardigd! Andermaal ontdekken we hier enkele voorbeelden uit een verbazingwekkend brede waaier van mogelijkheden; nog een kenmerk van de spoorweg, een polyvalent vervoerder.



INHOUD



CONTAINER

Terminal
te Brussel
p 23



B-NIEUWS

De N.M.B.S. in 1972
p 14-15
Nieuwe gezichten
in de handels-
agentschappen
p 18



TARIEF

RIV
p 19



UITRUSTING

Nieuwe
graanwagens
p 22



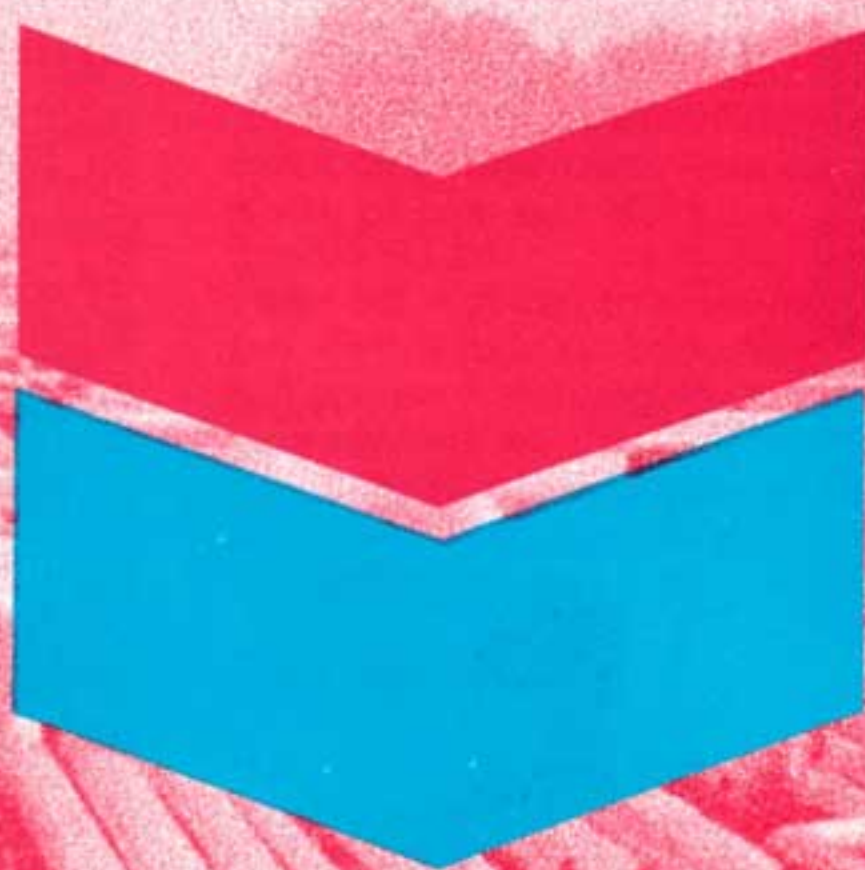
TOERISME

Slaapwagens
Verbeterde
verbinding
p 20-21



ONDERNEMING

De fuels
per spoor
p 3 à 11
EMGO:
10.000 wagens
p 16-17
Buitengewone
vervoer
p 12-13



Feluy: pijpenweg

Feluy ligt in het hart van Henegouwen, vlakbij Nijvel en dichtbij La Louvière... Een verloren hoek waar u tussen de bomen soms de flits kan zien van auto's die voorbijsnelen op de autoweg Brussel-Parijs. Op enkele meters van de snelweg kondigen twee schoorstenen de aanwezigheid van een raffinaderij aan. Chevron Oil Belgium heeft daar zijn productiecentrum gevestigd.

Waarom juist daar? Hebben de petroleumverwerkende ondernemingen dan niet eens voor altijd gekozen zich in de havengebieden te vestigen?

Er waren genoeg economische motieven. Feluy is dus dat verloren hoekje niet meer, waarvan men niet veel zaaks verwachtte.



Omschakeling

Vooreerst wou de maatschappij Chevron haar markt ontwikkelen, haar produktie vervolledigen en in de naburige landen een afzet vinden. Feluy ligt op de kruising van twee grote assen: Antwerpen-Charleroi en Bergen-Charleroi. Volgens de ramingen is het grootste deel van de Belgische bevolking langs die grote lijnen geconcentreerd.

In 1968, toen de specialisten het vestigingsontwerp bestudeerden, maakte de streek van het centrum een intense omschakeling mee. Van 87, een tiental jaren voordien, was het aantal exploitatiecentra van steenkool tot 4 gedaald; vandaar de vervanging van steenkool door de petroleum en de noodzaak om nieuwe betrekkingen te creëren.

Er wordt te Feluy een industriezone afgebakend. Chevron spitst de oren. Een probleem: de bevoorrading. Het probleem is niet zo onoplosbaar als zulks op het eerste gezicht lijkt.

Er loopt immers al een pijpleiding van Rotterdam naar Antwerpen, waarom ze dan niet een honderdtal kilometer verlengen en verdubbelen om afgewerkte produkten naar het opslagcentrum van Kallo, bij Antwerpen, te kunnen vervoeren? Dank zij haar grote doorsnede kan die pijpleiding elk jaar vijf miljoen ton ruwe petroleum naar Feluy aanvoeren.

Voldoening op alle gebied

De eerste bezitnemer in de industriezone van Feluy was dus de raffinaderij Chevron, die uit de plaatselijke bevolking zowat 300 personen *putte, waarvan de meesten, in één jaar, van gespecialiseerde instructeurs een volledige opleiding kregen om alzo spoedig de eerste Waalse kern van raffinagespecialisten te vormen.*

Investeringsen? Zeer veel, naar men vermoedt. Men moest een moderne en vooral complete

raffinaderij met een grote capaciteit optrekken.

Ligging? Uitstekend, aldus de verantwoordelijken.

Afzetgebieden? Interessant: de aansluiting op het Belgische spoorwegnet werd vereenvoudigd daar er een sporenbundel ligt die ter beschikking van heel de zone werd gesteld; een wegennet dat zeer praktisch is voor distributie met vrachtauto's (autowegen van Wallonië en Brussel-Parijs) en nabijheid van het kanaal van Charleroi, een van de voornaamste bevaarbare waterwegen van het land.

Voorraad? Voldoende opdat de produktie en de distributie zonder onderbreking zouden verlopen. In vier tanks kan er 160 000 m³ ruwe petroleum worden opgeslagen die over een pijpleiding uit Kallo is aangevoerd; in 65 andere tanks van ongelijke grootte is er plaats voor 900 000 m³ afgewerkte produkten. De drie grootste hebben (terloops gezegd) een capaciteit van 80 000 m³ elk.

Het milieu? Dat wordt beschermd. Overeenkomstig de wens van de directie hebben de ingenieurs de modernste procédés toegepast om de verontreiniging te bestrijden. Er bleef een klein bos bewaard tussen de installaties en de autoweg. In een bocht van één van de lange wegen die over dat terrein van 250 hectaren lopen, kan men zelfs een oud landelijk, goed onderhouden kapelletje vinden.

Een wereld van buizen

De petroleum wordt dus uit Kallo aangevoerd. Na een kort verblijf in de opslagtanks voor ruwe produkten, gaat de petroleum naar de produktie-eenheden en verlaat die in de vorm van benzine, zwavel, LPG-gas, gasolie, naphta, en allerlei stookoliën waarvan de controle-centra al naar de wens van de cliënteel ingewikkelde mengsels maken.



De verschillende zones van de raffinaderij zijn langs de „pijpenweg“ gevestigd, een echt vlechtwerk van aders en slagaders waardoor het produkt in zijn diverse vormen loopt, en die de vereiste kringloop tussen tanks en produktie-eenheden vormen.

In de opslagzones staat er een woud van cilinders van ongelijke grootte die tot bijna 15 m hoog kunnen zijn. De produktiezone omvat ovens, schoorstenen, het aggregaat voor de distillatie van het ruwe produkt, installaties voor het bewerken van naphta, en de „Rheniformer“, de eerste installatie van dat soort dat in Europa in gebruik is en waarmee er benzine met een hoog octaangehalte kan geproduceerd worden...

In de zone van de „nutsactiviteiten“ worden de aanverwante werken uitgevoerd: behandeling van het water, bijvoorbeeld.

De laadzone ligt nabij het kanaal: een bundel van 5 sporen waarop men per dag gemiddeld vijf tot zes treinen laadt; een terrein voor het laden van vrachtauto's, met een parkeerplaats voor 180 voertuigen; een rivierhaven met 2 laadplaatsen voor lichters van 1300 ton. In de administratieve zone tenslotte, vindt men de kantoren, de mess, de vestiaires en stortbaden, een laboratorium voor analyses, enz...

We zullen de fabriek niet in bijzonderheden uiteenzetten: er zouden te veel struikelblokken zijn. Ruwe petroleum biedt waarlijk ontelbare mogelijkheden!

Productie

Thans benadert de totale jaarlijkse produktie van de raffinaderij 5 miljoen ton. Men kan zich voorstellen hoeveel moeite het heeft gekost om de distributie te plannen. Elke dag moeten er 16 000 ton produkten de raffinaderij verlaten, zoniet geraakt men overbelast. Dat is

uiteraard het gemiddelde, daar het exacte cijfer onderhevig is aan schommelingen.

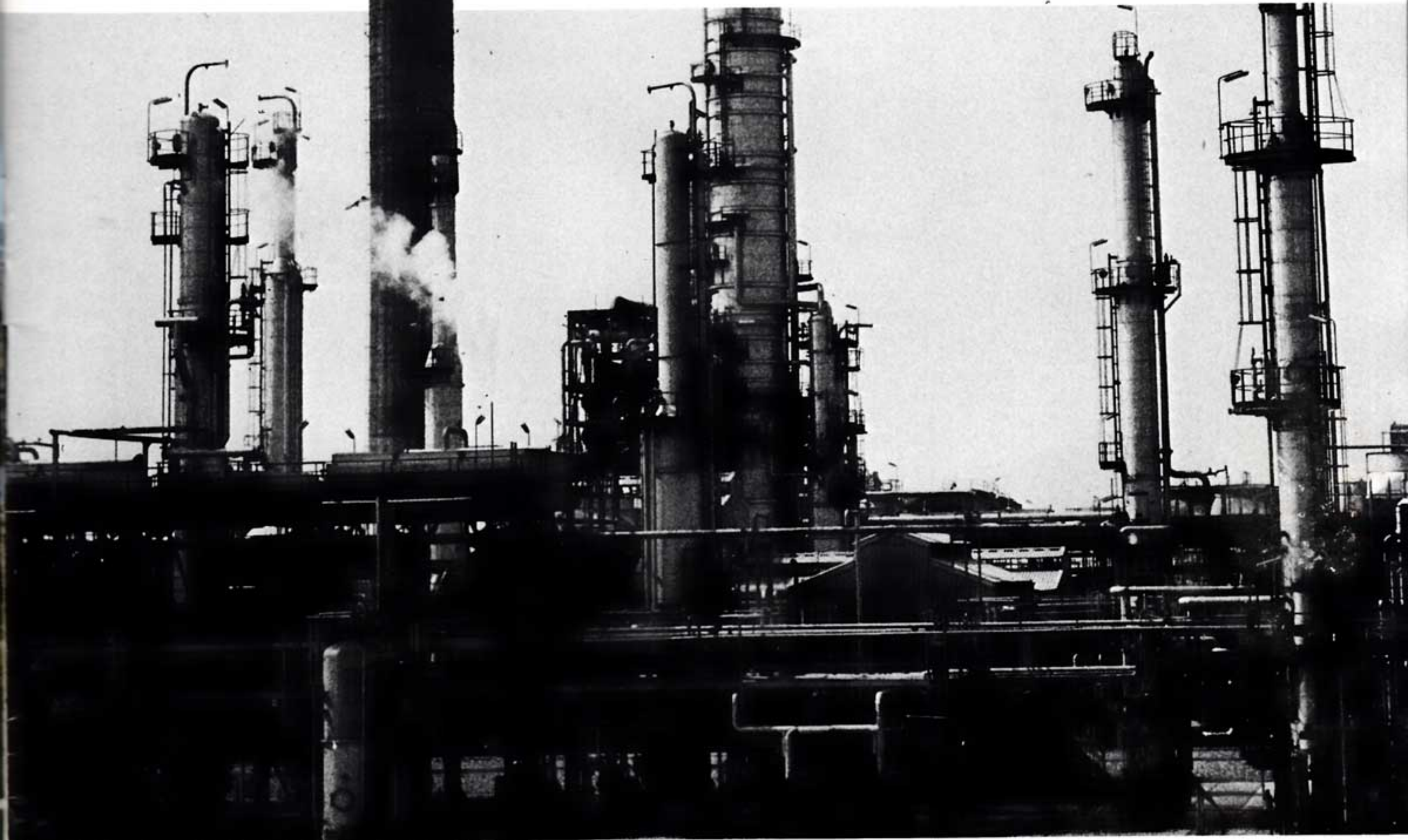
Een gedeelte van de produktie wordt over een pijpleiding afgevoerd, naar de voorraden van Kallo, of naar een elektrische centrale op ongeveer 60 km.

Aken en vrachtauto's vervoeren de produkten, de ene naar de ondernemingen aangesloten op een waterweg, de andere naar de service-stations en de wederverkopers.

Tenslotte wordt er langsheen de twee perrons ongeveer 4 000 ton per dag in volledige treinen geladen.

Per spoor

Het eerste perron. Het langste, is uitgerust met 13 draaibare armen die op een onregelmatige afstand van elkaar staan, en ligt tussen 2 vrij lange sporen gevat die elk 11 wagens kunnen ontvangen. Die laadplaats is uitsluitend bestemd voor treinen die naar elektri-





sche centrales rijden: men behandelt er enkel zware stookolie, ook nog zwarte stookolie genoemd.

De wagens die langs dat perron staan, zijn ketelwagens van 60, 65 of 67 m³ met warmte-isolatie. Een gesloten trein bestaat uit 22 wagens, verdeeld over 2 sporen, en die in minder dan 3 uur door twee specialisten kunnen gevuld worden (meer dan 300 ton per uur!). Op het andere perron, dat met 2 beweegbare armen is uitgerust, wordt een heel ander programma gevolgd. Hier laadt men zowel zware producten die voor de Belgische of Luxemburgse industrie bestemd zijn, als lichte producten die in wagens zonder warmte-isolatie worden vervoerd.

Voor Luxemburg worden stellen van 9 wagens gevormd, daar wegens sommige hellingen in het net niet meer wagens door één enkele locomotief kunnen worden gesleept. Het perron werd dus voor dergelijke treinstellen ontworpen. Beide sporen zijn over een afstand van enkele tientallen meter overdekt met een dak dat dient tot beschutting van de laadarmen en de verschillende toevoerleidingen waarop die armen naargelang van de omstandigheden worden aangesloten.

Op het einde van elk spoor is er een lier, die door middel van kabels een wagentje bedient dat aan het treinstel wordt vastgemaakt. Op die manier heeft men geen motorwagen nodig om de ketelwagens onder de laadarmen te plaatsen.

Records

Er werden laadrecords genoteerd. Op 24 mei bijvoorbeeld, zijn er zes treinen uit de raffinaderij vertrokken; soms, tijdens de drukste periodes, kan men tot zeven treinen komen, hetgeen dan zowat 6 duizend ton stookolie vertegenwoordigt.

Alhoewel men theoretisch ongeveer 11 000 ton per dag kan laden, bedraagt het huidige dagelijkse gemiddelde eigenlijk 5 treinen. Dat is een ritme waarbij geen problemen rijzen, en waarmee aan de distributiebehoeften van de onderneming kan worden voldaan. Naargelang de raffinaderij meer produceert (6 miljoen ton en meer), zal men in de toekomst vaker gebruik moeten maken van de spoorweginstallaties. De ontwerpers hebben zulks voorzien.

Besparingen

Of ze nu door de spoorweg worden gesteld, ofwel of ze aan de petroleummaatschappij toebehoren, de aangewende wagens leggen snelle omlopen af: 24 uur voor de elektrische centrales, die allemaal op Belgisch grondgebied zijn gelegen, 48 uur voor de Luxemburgse industrie — laden, heenreis, lossen en terugreis samen. Het aantal aangewende wagens is dus des te kleiner.

Bovendien is het personeel dat Chevron voor de laadverrichtingen heeft ingezet, werkelijk beperkt. De ver doorgedreven automatisatie heeft haar voordelen: het bedieningspersoneel moet uiteindelijk nog enkel toezicht hou-

den. Twee mensen volstaan om in 3 uur 1000 ton zware stookolie op het eerste perron te laden. Eén enkel persoon kan, met behulp van een moderne apparatuur, instaan voor het werk op het tweede perron. In totaal: drie polyvalente personen die dag en nacht, naargelang van de omstandigheden, om het even welk produkt kunnen laden. Drie op driehonderd, d.i. 1% van het personeel dat te Feluy is tewerkgesteld.

Rendement

In 1972 heeft de raffinaderij bijna 90% van haar mogelijkheden uitgebaat, iets wat niet vaak voorkomt, omdat men over 't algemeen tijdens het eerste exploitatiejaar genoeg neemt met een rendement van om en bij de 60%. Vanaf het begin van 1973 heeft ze op volle krachten gedraaid.

Die hoge cijfers verklaren ongetwijfeld de hoge tonnages die door de spoorweg vanaf het begin werden vervoerd: ongeveer 830 000 ton per jaar, d.i. 20% van de verzonden producten. Het aandeel van de spoorweg is nog groter wanneer men enkel de zware producten beschouwt: 40% van de verzendingen. De klanten? Elektrische centrales uiteraard, enkele Belgische fabrieken, de Luxemburgse industrie, en... begrijpelijkerwijs, de spoorweg die zelf een verbruiker van stookolie is.

Chevron Oil Belgium heeft zich tot één van de drie belangrijkste Belgische petroleumondernemingen opgewerkt. Haar raffinaderij is één van de modernste. Haar opslagplaatsen, die over het hele land gevestigd zijn, zorgen voor de verbinding met de 1 800 service-stations met de blauwe en rode kepers. Tenslotte vervaardigt Chevron oliën en bezit een afdeling voor de produktie van tarmac.

Chevron werd in 1968 opgericht. En men kan zeggen dat de onderneming sindsdien vooruitgang heeft geboekt!



hoe van hout papierbrij wordt gemaakt

Heb je al eens goed het papier bekeken dat je dagelijks hanteert? Kun je je voorstellen dat het voortkomt van de beuken of andere loofbomen van een woud waar je tijdens een uitstap wel eens bent doorgereden?

De bomen zijn door de houthakkers geveld. Ze vormden een hakplaats die de koper van een cellulosefabriek met een handbeweging had aangewezen. Ze werden doorgezaagd tot rondhout van ongeveer een meter. Eens aan de vervoerder geleverd werden ze per spoor of over de weg vervoerd naar de opslagplaats van de cellulosefabriek. Naar Harnoncourt, bijvoorbeeld, waar de „Cellulose des Ardennes” papierbrij vervaardigt.





Zwart wordt blank

Daar weegt men elke dag aan het uiteinde van de fabriek 2.000 ton hout op weegbruggen naast een spoor. Het rondhout blijft niet lang opgeslagen: een kraan met grijparmen stort het hout in de ontschorser, een lange cilindervormige trommel waarin de stammen tegen elkaar wrijven en zo „ontveld” worden.

Van die eerste machine komen ze terecht in een snijmachine waarin 16 op een schijf bevestigde messen het hout in spaanders van 2 tot 4 cm snijden. Dan komt de machine waarin de verbrande en reeds vervormde houtdeeltjes gedurende meer dan vier uur tot een brij worden verwerkt.

De brij wordt daarna anderhalf uur lang bij een temperatuur van 170° onder druk gezuiverd en gaat vervolgens door de verschillende bleekkasten. Een chloorbehandeling, twee natriumbehandelingen, twee bioxyde-fasen: in vijf etappen wordt de aanvankelijk zwarte brij zeer wit, bijna hagelblank. Het spreekt vanzelf dat daarbij chemische produkten te pas komen zoals natriumchloraat, kalk, chloor, substanties die worden opgeslagen en bereid in speciale werkplaatsen.

Het blekingsproces, met wassen, filtreren en zuiveren, heeft een tiental uren geduurd. De aldus bekomen cellulose moet nu nog gedroogd en klaargemaakt worden voor het vervoer. Zulks gebeurt in een produktieketting met een papierpers, een drooginrichting, en snij- en een inpakmachine.

Brij in blokken

Op een 32 meter lange en 3,20 m brede tafel wordt de brij geperst en hij gaat vervolgens in de vorm van een nog zeer natte laag in een drooginrichting waarin een indrukwekkend aantal ventilatoren 10 ton water per uur doen verdampen. Bij het binnenkomen had de laag 45% droogheid, bij het buitenkomen 90%.

Vlak na de drooginrichting, nadat de brij enkele honderden meters heeft afgelegd en de laag stilaan stijver is geworden, wordt ze door 4 messen van een snijmachine verwerkt tot blokken met een zijde van 80 cm. Deze schuiven over een inrichting met cilinders naar een plaats waar ze geperst en verpakt worden in klompen van 210 kg, die door een mechanisch heftoestel met grijparmen worden opgeslagen.

Die laatste fase is veruit de prettigste voor de bezoeker. De logge, maar toch snelle machines versnijden het inpakpapier, wikkelen het rond de klomp, snijden en bevestigen metalen draden, draaien het geheel om, strijken de verpakking op de zijden plat, wegen, persen en stuwen alles voort naar het einde van de ketting, waar voor het eerst een mensenhand ingrijpt, alhoewel alleen de machine het goedje aanraakt.

De verpakte brijklompen worden nu vervoerd naar de papierfabrieken, waar andere stoffen toegevoegd worden bij de vervaardiging van talrijke papiersorten, van doorslagpapier dat met carbonpapier in de schrijfmachine gaat, tot karton dienend als omslag voor luxueuze brochures.

Dat is nu in grote trekken de „Cellulose des Ardennes”, die nabij de grens van het land is gevestigd: er werken iets meer dan 500 bedienden en werklieden, er wordt 2.000 ton hout per dag verwerkt en elke dag bij zonsopgang is er een nieuwe voorraad van 500 ton („één ton per kop” zegt men ginds wel eens).



Ook spoorwagens behoren tot het decor

De spoorweg is lang geen onbekende in de fabriek van Haroncourt. Daar ze vrij ver van de grote verkeerswegen gelegen is, maakt ze zowel voor de aanvoer als voor de verzending grotendeels gebruik van de spoorweg.

Over heel de lengte van het fabrieksterrein loopt een bundel sporen waar de spoorwagens volgens de behoeften kunnen stoppen.

Een eerste spoor loopt over meer dan 50 meter in een opslagloods. Daar worden de wagens geladen met afgewerkte produkten die naar het binnenland of het buitenland worden vervoerd. Gesloten wagens met schuifdeuren of automatisch afgedekte wagens vervoeren de brijklompen tot aan hun eindbestemming. Niet zelden gaan er wagens naar Zwitserland die het laatste stuk van de reis over de weg op een rolwagen afleggen.

Vier onoverdekte sporen lopen langs de fabricatiewerkplaats, met daarnaast de ruimte waar de chemische produkten worden opgeslagen en klaargemaakt. Met ketelwagens worden daar chloraatkorrels aangevoerd die men in de wagen zelf oplost met behulp van stoom, waarna de chloor vanuit de wagen rechtstreeks in de fabricatie-eenheden wordt gepompt, zonder dat hij moet worden opgeslagen (gevaarlijke dampen).

Even verder staan er Pneumex-wagens waarvan de lading kalk wordt gelost. Helemaal aan het einde van de sporenbundel leidt een doodlopend spoor naar het houtpark. Voor het ogenblik is het niet erg druk op dat spoor. Men is met de hakplaatsen vrij diep doorgedrongen in bossen en wouden. Door de combinatie van spoor en weg zouden de vervoerkosten hoog oplopen. Daarom wordt het hout nu meestal over de weg aangevoerd. Op plaatsen waar de bomen weer gegroeid zijn, kan men opnieuw hakken en zo zal het weer drukken worden op het spoor in het houtpark.

50.000 ton stookolie

Aan de andere zijde van de sporenbundel wordt de stookolie aangevoerd die nodig is voor de werking van het bedrijf. Stellen ketelwagens met warmte-isolatie stoppen er aan vijf losinstallaties die verbonden zijn met twee opslagkuipen met een totale capaciteit van 2.000 m³.

Net als veel andere bedrijven zet de fabriek niet alles op één kaart. Ze wendt zich dus tot verscheidene producenten van stookolie met wie zij overeenkomsten van korte duur sluit (dat is de traditie in die branche). De spoorweg wordt dan ingeschakeld om een rotatie tussen producent en verbruiker tot stand te brengen.

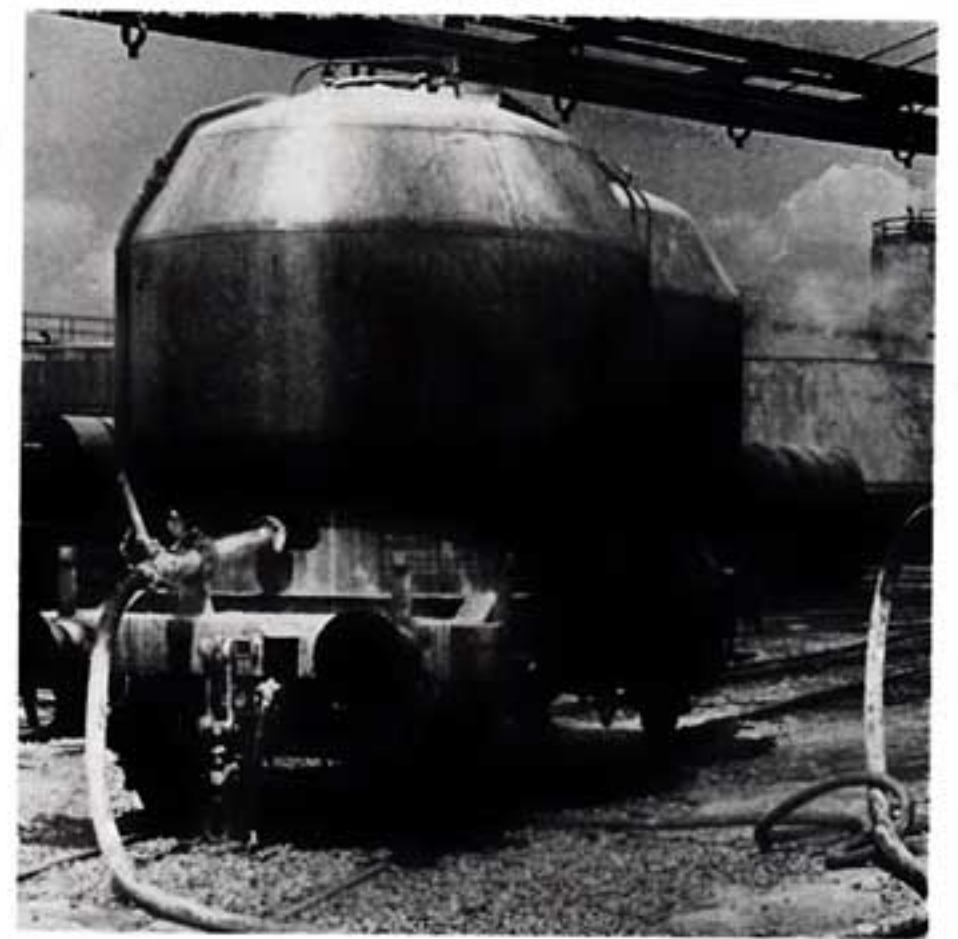
Een twintigtal wagens (dit is uiteraard een gemiddelde) voeren elke week hun voorraad stookolie aan, die door het isolatiesysteem op meer dan 70° wordt gehouden. Eén man staat in voor het lossen.

Die 50.000 ton stookolie is een belangrijke hoeveelheid, als men bedenkt dat het hier niet gaat om zware industrie en dat de terugwinning van zwarte vloeistof en van stoom aan bepaalde eenheden de energie levert voor de werking.

Rotatie: 4 dagen

De spoorweg levert 100% van de stookolie die door de fabriek wordt aangekocht (en dezelfde of bijna dezelfde verhouding wat chemische produkten betreft).

De rotatie is op ongeveer vier dagen vastgesteld. De stookolie wordt van Antwerpen naar Virton gevoerd. Een lange reis die in verband met bepaalde snelheidsbeperkingen meer dan 10 uur in beslag neemt. Logischerwijze moet het goedje bij volledige stellen geladen en in korte tijd vervoerd worden: de stookolie heeft bij het vertrek uit Antwerpen een

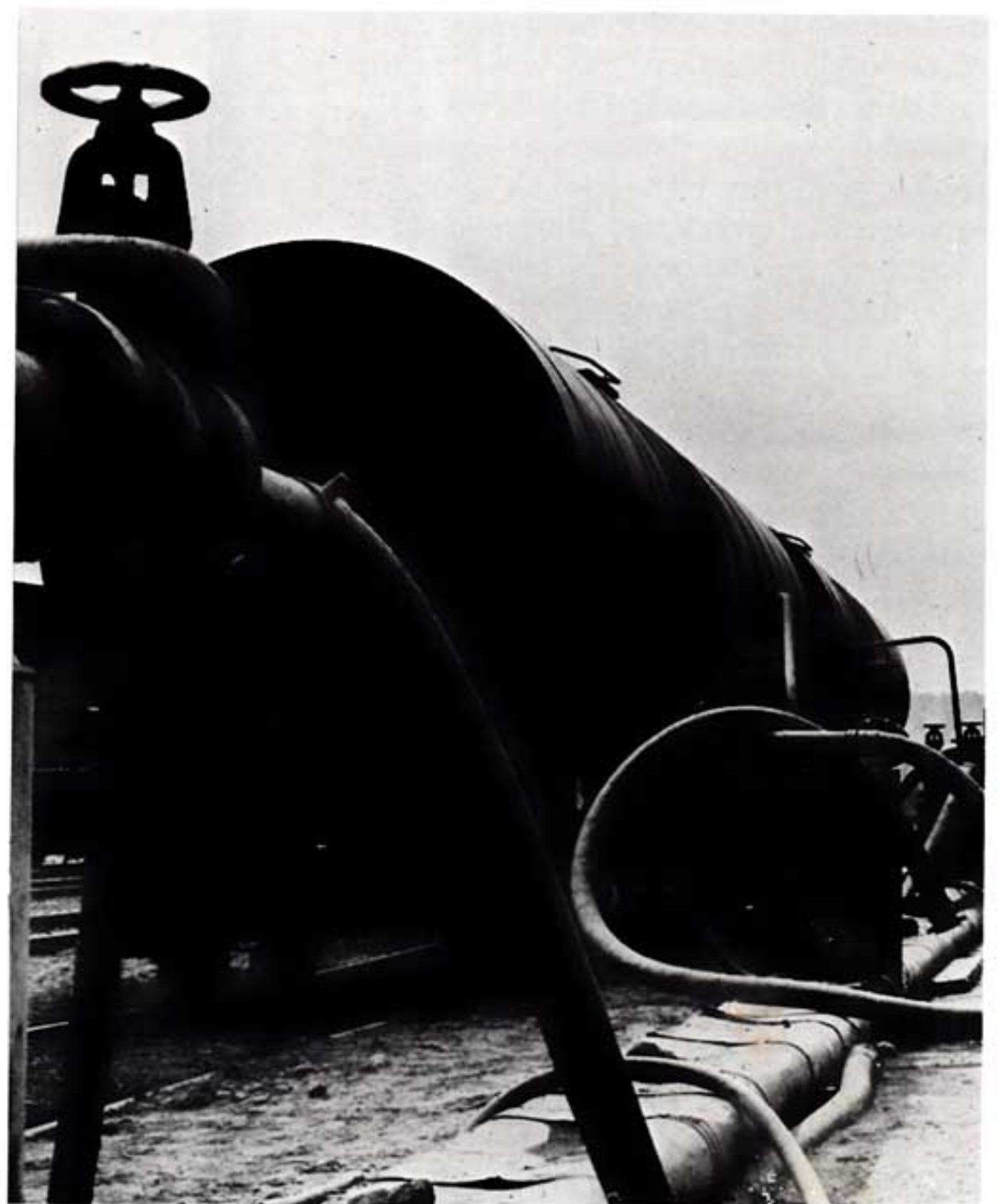


temperatuur van 80° en mag maar een minimum aan calorïen verliezen omdat ze anders voor het lossen moet opgewarmd worden.

De wagens zouden dus wel volgens een minder „trage“ rotatie kunnen lopen; in werkelijkheid verbruikt de fabriek ongeveer duizend ton stookolie per week en het ritme van 3 rotaties per veertien dagen werd na gemeenschappelijk overleg bepaald, tot ieders voldoening.

De „Cellulose des Ardennes“ voert 85% van haar produktie uit naar Frankrijk, Nederland, Duitsland, Zwitserland en Groot-Brittannië, in orde van belangrijkheid.

Aanvankelijk bezat de fabriek maar één produktieketting. Sinds een jaar heeft ze haar capaciteit verdubbeld, en put meer arbeidskrachten uit een streek die men als een louter toeristisch zou beschouwen, maar die ook een bepaald nijverheidspotentieel bezit.





zware stookolie

aanzienlijke vooruitgang

Het vervoer van stookolie per spoor kent ieder jaar een sterke stijging. Van 1971 tot '72 is de totale vervoerde tonnage met 16% toegenomen. De aldus door de spoorweg ontwikkelde markt strekt zich uit over het Groothertogdom Luxemburg en een bepaald aantal Belgische ondernemingen, elektrische centrales, industriële vennootschappen en andere klanten van wie het aandeel minder groot is. Luxemburg en de elektrische centrales vertegenwoordigen samen 72% van het vervoer.

Men kan spreken van twee soorten van concurrentie op dat gebied.

Er is concurrentie tussen produkten, omdat de stookolie een hevige strijd moet voeren tegen het aardgas. De omvang van de voorraden, de stabiliteit van de prijzen en de geografische

ligging, zijn enkele determinerende factoren voor het evenwicht in de strijd tussen de stookolie en het aardgas. En de oorlog is niet voorbij, ver vandaar. Er is ook concurrentie tussen vervoermiddelen.

Men moet weten dat, op het gebied van de energiebronnen, de bestelling over het algemeen afhankelijk is van het vervoer, een kwestie van kosten. Volgens hun geografische ligging hebben de gebruikers er dus belang bij eerder een bepaalde brandstof dan een andere te gebruiken. Enkel op het gebied van de stookolie en vanaf een zeker niveau worden de pijpleidingen competitief tegenover de andere vervoermiddelen; men mag ze niet uit het oog verliezen.

Het aanvoeren van het produkt gaat niet zonder een investering waarvan de

belanghebbenden de rendabiliteit berekenen: een aansluiting op het spoorwegnet, een geschikte uitrusting, de rangeerruimte voor wagens, zo het een vervoer per spoor betreft.

Het probleem is niet eenvoudig.

Zo de spoorweg bestendig vooruitgang heeft kunnen boeken, is dit omdat hij een verzorgde bediening biedt, omdat hij zich aanpast aan de technische evolutie en aan die van de markt. Zijn materieel — wagens met warmte-isolatie en een grote capaciteit —, zijn vervoerritme — snelle en waarlijk „commerciële” omlopen — en zijn laadtechniek met een hoog rendement, zijn onbetwistbare troeven.

Onze tabel vermeldt de in 1971 en 1972 vervoerde tonnages en de marges berekend voor 1973. Er valt op te merken dat de cijfers voor 1973 uiterst nauw-

keurig zijn: het verkeer dat tijdens het eerste trimester van 1973 werd genoteerd, beantwoordt aan de verwachtingen en zou die verwachtingen zelfs kunnen overtreffen.

In 1972 lag de hoeveelheid vervoerde zware stookolie 15% hoger dan wat er in 1971 was genoteerd. Uit onze tabel blijkt niet dat bedoeld vervoer in 1971 een verbazingwekkende vooruitgang boekte van 128% ten opzichte van het jaar tevoren. Hier volgt de verklaring. De steenkool had afgedaan. Daar de spoorweg druk bezig was met de omschakeling van zijn vervoeruitrustingen en daar hij ook nog slecht voorbereid en weinig geïntroduceerd was bij de petroleumproducenten, had hij niet het hoofd kunnen bieden aan de vraag. Tezelfdertijd veroverde het aardgas bliksemsnel de markt waar het hoge verwachtingen mocht koesteren. In 1971 is het tij gekeerd: de spoorweg was klaar en kon met ernstige kansen beginnen mee te dingen. Wat hij dan ook deed.

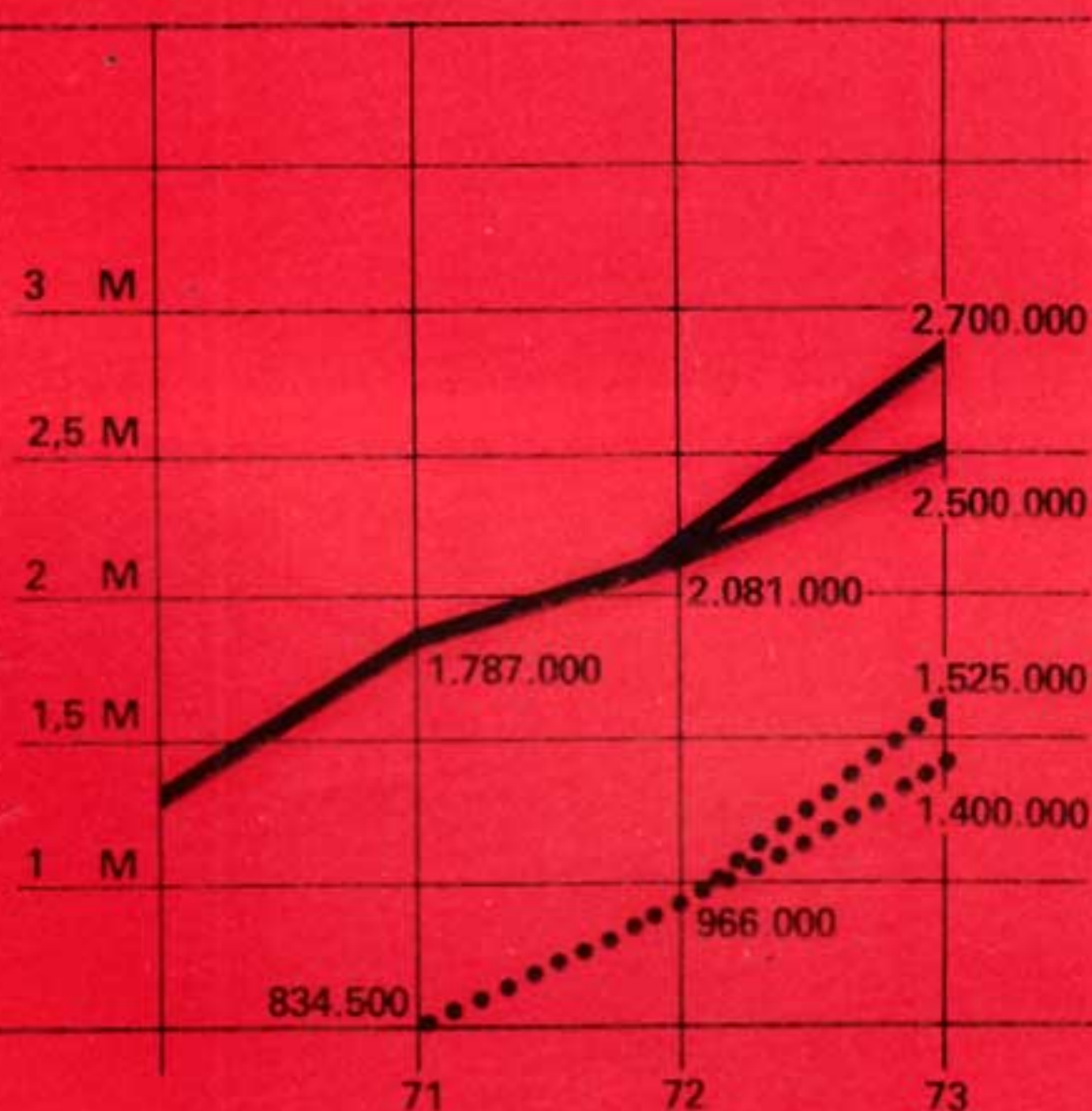
Voor het ogenblik beschikt de N.M.-B.S. over 208 ketelwagens met warmte-isolatie en een capaciteit van 60 tot 67 m³; ze zijn gebouwd voor het vervoer van zware petroleumprodukten. Dank zij dat park kan aan de onmiddellijke behoeften worden voldaan. Volgens de ramingen vervoert elke wagen per jaar 4 500 ton stookolie voor de industrie of 8 000 ton voor de elektrische centrales. De normale omloop van het materieel over een gemiddelde afstand kan op 24 of 48 uur worden vastgesteld. Uit een berekening op grond van de verwachtingen voor 1973, blijkt dat 208 voertuigen met een volledig rendement zullen gebruikt worden, waarbij dan rekening wordt gehouden met een lichte marge voor vergissingen en oponthoud voor onderhoud of herstelling. Vandaar een hoge rendabiliteit en interessante tariefvoorwaarden.

In de werkelijkheid is het verkeer niet zo regelmatig. Er zijn drukke periodes waaraan de spoorweg dank zij een zeer nauwkeurige organisatie het hoofd kan bieden. Door de reeds in het vooruitzicht gestelde uitbreiding van het park zal men een voldoende veiligheidsmarge bekomen om ook de nieuwe cliënteel voldoening te kunnen schenken.

Jaar	Zware stookolie		
	Luxemburg	Centrales	Belgische industrie
71	549.500	773.713	60.641
72	717.100	798.415	167.614
73	800 à 850.000	1.100 à 1.200.000	300 à 325.000

totaal zware en lichte fuels

zware fuels in België



FLITSEN OVER EEN S



Eerste flits: de centrale van Tihange.

Tihange, een kerncentrale die door de maatschappij S.E.M.O. wordt geëxploiteerd. Haar werking berust op een eenvoudig schema. De reactor levert zijn energie aan twee turbines die elk aan een alternator zijn gekoppeld. De alternator bestaat uit een stator, een enorm, cilindervormig stuk, waarvan de wikkelingen een magnetische flux ontwikkelen. De rotor, het binnenstuk, draait in die flux met een snelheid van 1500 toeren per minuut rond een centrale as met een diameter van 40 à 50 cm. Het is de rotatie die op haar beurt de gewenste elektrische spanning induceert. De twee alternatoren van Tihange behoren tot de krachtigste van België: ze verwekken elk 460 MegaWatt, net zoals in de centrale van Doel, terwijl de andere centrales van het land alternatoren van ten hoogste 250 MegaWatt bezitten. Elke alternator weegt meer dan 600 ton en heeft imposante afmetingen: meer dan 10 m lengte en een diameter van bijna 4 meter.

Derde flits: tweelingwagen.

Eén wagen was bijzonder voor dat vervoer geschikt: het 32-assige „tweelingvoertuig”. Het gaat in feite om twee halve wagens die elk bestaan uit drie 4-assige draaistellen waar-tussen twee 2-assige loopdraaistellen zitten. De 5 draaistellen van elke halve wagen zijn onderling verbonden door 2 verdelingsonderstellen met ongelijke afmetingen, het kleinste onderstel past zodanig in het grootste dat het mogelijk is de bochten te doorlopen. Men kan de wagen op twee manieren gebruiken, ofwel om buisvormige tuigen te vervoeren, die men gewoon als brugvloer op de steunen plaatst, ofwel voor het vervoer van een ander soort van tuigen die men tussen de 2 halve wagens door middel van draagramen ophangt. De mogelijkheden zijn enorm. Het gewicht van de buisvormige stukken kan 510 ton bereiken, dat van de opgehangen stukken 450 ton. Het geheel is zodanig opgevat dat men het dank zij een kort oponthoud tijdens het vervoer kan aanpassen telkens het profiel van de spoorweglijn zulks vereist. Dan kan men de draaitappen verstellen of door middel van een motorpomp de lading in de dwarsrichting verschuiven.

Vijfde flits: een lange weg.

Erquelines-Andenne: 87 kilometer. Duur van het vervoer: iets meer dan 11 uur. Dadelijk begrijpt u waarom. In het station Erquelines wordt om 7u.14 het sein tot het vertrek van dat buitengewoon vervoer gegeven. Het konvooi zet zich in beweging. Naast de lading die zelf al meer dan 64 meter lang is, bevat het treinstel, — dichtbij het generatoraggregaat dat de motorpompen voedt — een rijtuig waarin een groep arbeiders, een verantwoordelijke ingenieur en andere personen die er nodig werden geacht, meereizen. Na Charleroi-Zuid, Auvélais en Namen bereikt de trein om 18u.41 Andenne; hij heeft een kleine voorsprong op zijn dienstregeling. Onderweg heeft het konvooi zestien maal stilgehouden. Want men heeft drie zijdelingse verplaatsingen moeten uitvoeren (daarna diende de lading opnieuw in de aslijn te worden gebracht), en tienmaal draaitappen moeten veranderen; men heeft de trein soms op een ander spoor moeten brengen om de regelmatige reizigerstreinen door te laten (het is zondag en volop dag). Telkens voerden de werklieden, die elke uit te voeren handeling beheersten, het werk uit, waarop de ingenieur controleerde alvorens het sein tot het vertrek te geven.

Tweede flits: de omvangrijke stator.

S.E.M.O. heeft de fabricatie van de uitrustingsonderdelen aan verscheidene ondernemingen toevertrouwd. Jeumont-Schneider heeft de bestelling van twee statoren ontvangen en diende dus al de nodige maatregelen te treffen om ze in de centrale aan te voeren. En dat was ook de taak van de spoorwegen! Maar het stuk weegt 300 ton. Men moest dus een buitengewoon vervoer organiseren.

Vierde flits: een delicate laadverrichting.

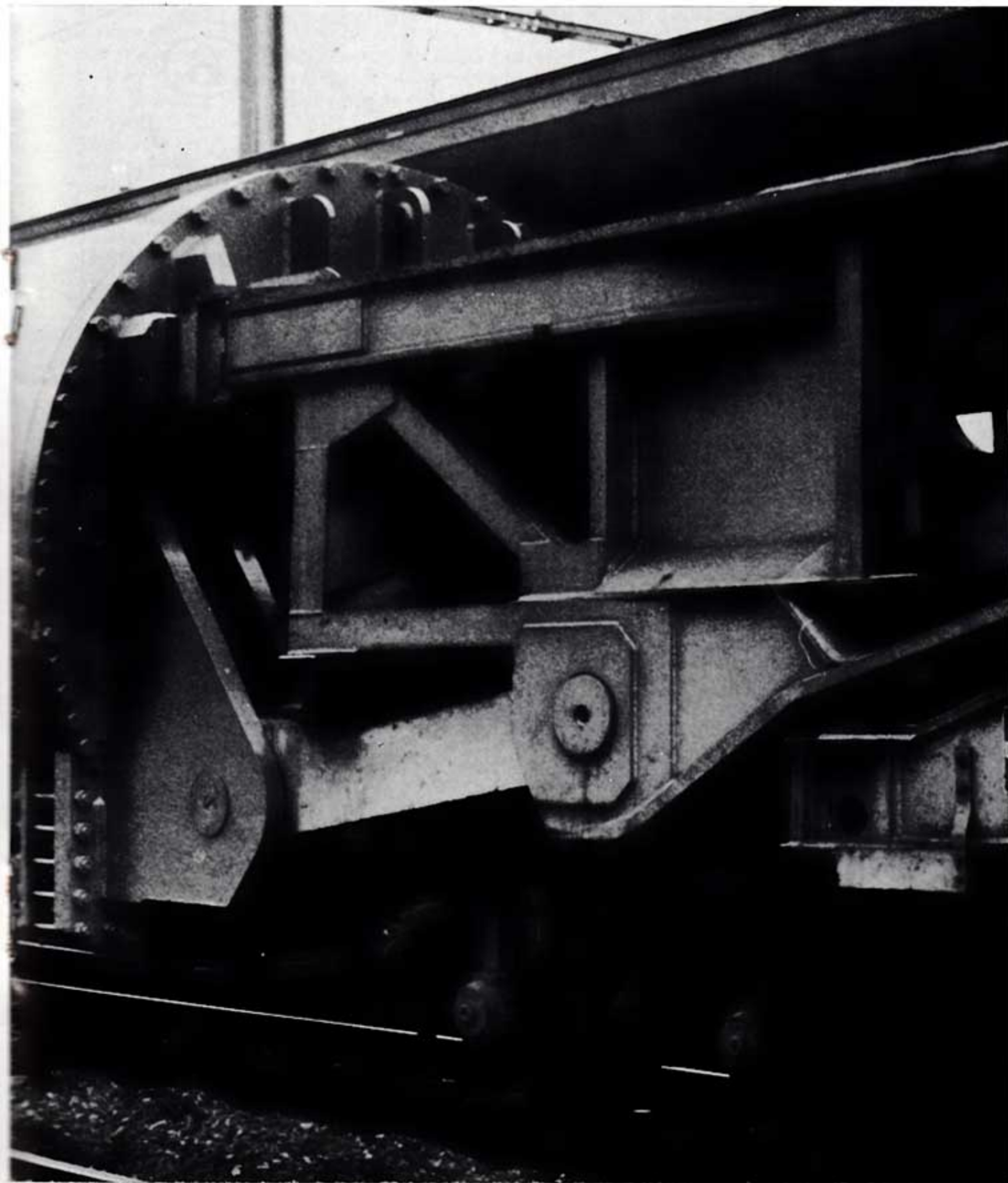
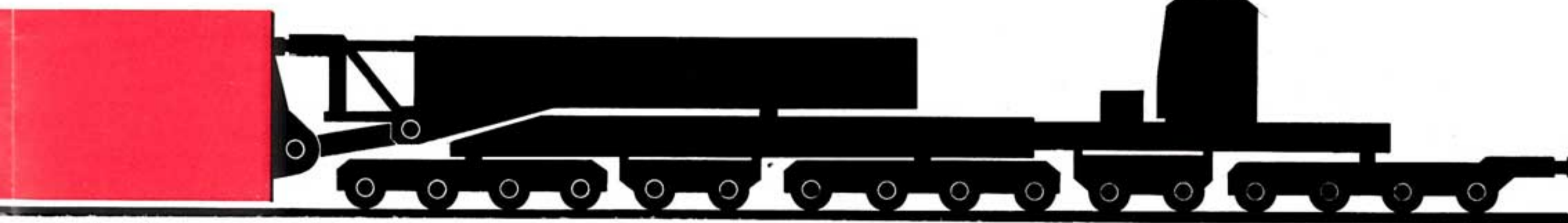
In de hal van de constructiewerkplaats had men op 31 maart de stator (300 ton) in de nabijheid van de wagen gebracht; de stator was geplaatst op lories, een soort van 4-assige kleine wagentjes die men opstelt zoals men wil, alvorens er de lading op neer te zetten. Vervolgens diende men de stator door middel van hydraulische vijzels een beetje hoger op te tillen dan het niveau waarop hij tijdens het vervoer zou staan. De deksels die speciaal voor het vervoer waren vervaardigd en die op het uiteinde van de stator waren vastgebouwd, werden bevestigd op de draagramen waarmee men de wagen voor de gelegenheid had uitgerust. De lading werd neergelaten en werd tot op 2 à 3 mm na bijgeregeld...

Zesde flits: wandeling over de weg.

In het station Andenne diende men de stator te lossen en met een ander middel naar zijn nieuwe verblijfplaats te voeren. Men had een plaats bepaald waar het grondvlak stevig was, ten einde bij de overlading geen slecht souvenir, zoals diepe verzakkingen, na te laten. De stator werd vervolgens met vijzels opgelicht, verplaatst en neergezet op aanhangwagens met een grote capaciteit die met onafhankelijke assen waren uitgerust.



STATOR



Speciale deksels vastgebout op de draagramen.

Meer dan 64 meter lang.

Conclusies.

Iedereen was op zijn plaats. De trein kwam ter bestemming aan met een kleine voorsprong en, wat nog beter is, zonder dat hij het regelmatig verkeer moeilijkheden had bezorgd. Dat vervoer was uiteraard zeer nauwkeurig geregeld. De dienstregeling was streng, er werd rekening gehouden met de vereisten van het normaal verkeer en de uit te voeren veiligheidsverrichtingen. De ingenieurs waren er niet werkeloos bij gebleven. Ze hadden vooraf verscheidene mogelijkheden bestudeerd. Zulks valt licht te begrijpen: een 65 m lang stuk loopt niet gemakkelijk op spoorwegen die gebouwd zijn voor het verkeer van voertuigen waarvan de maximumlengte over het algemeen slechts 25 m bedraagt. Gewoonlijk hebben statordeksels niet dezelfde vorm als die welke men op onze foto's kan zien. Rekening houdend met de trek- en drukkrachten die op het geheel worden uitgeoefend, werden er speciale deksels vervaardigd die dus slechts zullen gediend hebben om de stator tijdens het vervoer op te hangen tussen de draagramen.

De locomotief heeft, behoudens haar eigen gewicht, dat van het begeleidende rijtuig, van de stator (300 ton), van de deksels en andere stukken (57 ton), en van de wagen (256 ton), moeten trekken. In totaal: 613 ton. Zo men een wagen met een draagbrug had moeten gebruiken om de lading op te plaatsen, dan kon men verwachten dat het geheel zwaarder en het vervoer moeilijker zou zijn. Die redenering rechtvaardigt tenvolle de bijkomende inspanning om twee speciale deksels te ontwerpen.

Wij vragen niet aan een smid om een kleedingsstuk te maken. Dat zou stellig mislukken. Alhoewel elk vervoer van dat soort enig is, kon de spoorweg aldus op ieders ervaring rekenen. Het verstellen van de draaitappen en de verschuivingen hebben telkens ten hoogste 10 minuten vereist. Elk lid van de ploeg kende zijn mogelijkheden, wist welke handeling en welke beslissing van hem zouden worden gevraagd. Dat was een hoofdtroef voor de vervoerder. Een waarborg voor veiligheid en snelheid. Het vervoer per spoor was dus voor een tuig met dergelijke afmetingen de geschikte oplossing.

Een tweede stator.

De spoorwegen zullen niet bij dat ene vervoer blijven. De tweede stator neemt preciese vormen aan in de constructiewerkplaatsen. In augustus e.k. zal hij klaar zijn voor de levering. Dan zal men de operatie van 1 april herbeginnen. Volgens een gelijkaardige dienstregeling, met dezelfde voorzorgen en ditmaal ook nog met de ervaring...



Op 25 mei jongstleden heeft de Raad van Beheer zijn jaarverslag aan de Algemene vergadering der aandeelhouders voorgelegd.

Daaruit ontlenen wij voor onze lezers de volgende algemene overwegingen.

DE BELGISCHE SPOORWEGEN IN



Spoorwegverkeer

De ommekeer die zich in de loop van het jaar in de conjunctuur heeft voorgedaan, heeft de evolutie van het goederenverkeer bij wagenladingen gunstig beïnvloed. Na een eerste semester waarin het verkeer onder dat van 1971 bleef, heeft het, dank zij de geleidelijke toename tijdens de tweede helft van het jaar, voor 1972 een omvang van 7.490 miljoen ton-km bereikt, of 2,2% meer dan het vorige dienstjaar (4,4% in tonnage). Die stijging is hoofdzakelijk te danken aan het vervoer van ijzer- en staalprodukten.

In het vervoer van goederen met containers komt er een nieuwe expansie tot uiting (+ 13,2%).

De stukgoedzendingen hebben van hun kant maar 575.000 ton opgeleverd, tegen 586.000 in 1971.

Het reizigersverkeer is met 3,1% teruggelopen (8.168 miljoen reizigers-km, tegen 8.425). Die evolutie lijkt verschillende oorzaken te hebben, zoals werkloosheid, slecht weer tijdens de zomer, uitbreiding van het aantal personenauto's en van de concurrerende vervoermiddelen. We noteren evenwel de toename van de reizen naar wintersportcentra (+ 10%), van de reizen met autoslaaptreinen (+ 3%) en van het verkeer van reizigers in eerste klas (+ 10,6%).

Financiële resultaten — Besparingen

Met inbegrip van de compensaties van de Staat voortvloeiend uit tariefverplichtingen, hebben de inkomsten van 1972 een bedrag van 23.468 miljoen bereikt.

De nettolasten bedroegen van hun kant 23.528 miljoen.

Bij de begrotingsramingen kwam men aanvankelijk op een tekort van 2.554 miljoen. Het bedrag van de uitgetrokken compensatiekredieten lag immers 2,5 miljard lager dan het door de spoorwegen gerechtvaardigd bedrag. De maatschappij werd evenwel gemachtigd op 1 juli 1972 sommige tariefmaatregelen in te voeren, wat een bijkomende ontvangst van 567 miljoen betekende. Bovendien werd het bedrag van de aanvankelijk uitgetrokken compensaties in een bepaalde mate verhoogd.

Niettemin bleef er toch een wijde kloof tussen ontvangsten en uitgaven bestaan.

Het is maar dank zij de stijging van het goederenvervoer en de besparingen die op alle gebied werden tot stand gebracht, dat men er in geslaagd is de exploitatierekening in evenwicht te brengen. Rekening houdend met de financiële lasten welke betrekking hebben op investeringen die het staatspatrimonium ten goede komen, wordt het dienstjaar ten slotte afgesloten met een tekort van 60 miljoen.

Om de verwezenlijkte besparingen nog beter te kunnen beoordelen, vermelden we het feit dat de produktiviteit van het personeel bijna op haar vroeger peil kon worden gehandhaafd (3,18 bedienden per miljoen verkeers-eenheden, tegen 3,10 in 1971), ondanks de algemene verkorting van de duur der wekelijkse prestaties tot 41 uur 30.



Het tekort

De grondoorzaken van het tekort zijn:

- ontoereikendheid van de tarieven,
- het feit dat de Maatschappij lasten moet dragen die niet in dezelfde mate op de andere vervoermiddelen drukken,
- op langere termijn, ontoereikendheid van de investeringen en, in de tweede plaats, van het vernieuwingsfonds.

Ontoereikende tarieven

Overeenkomstig de verordeningen van 1969 en 1970 van de Raad van Ministers van de E.E.G., ontvangt de Maatschappij normalisatievergoedingen. Ze wordt dus vergoed voor de economische nadelen die vooral het gevolg zijn van de weigering van tariefverhogingen of van de vertraging bij de toepassing ervan.

De tariefverhogingen kunnen echter, ondanks de vooruitgang inzake produktiviteit, in de huidige prijzenconjunctuur de versnelde stijging van de kosten niet compenseren.



Aanrekening van de kosten

De Maatschappij heeft gedaan gekregen dat diverse opgelegde lasten worden gedekt, die de andere vervoermiddelen niet dragen. Het stelsel is echter niet volledig: ze wordt onder meer niet vergoed voor de verliezen voortvloeiend uit de exploitatie van lijnen met gering verkeer, die ze moet blijven bedienen op grond van haar karakter van openbare dienst. Anderzijds zijn de competitievoorwaarden voor al de vervoerwijzen niet gelijkwaardig. In beginsel zou elk van die vervoermiddelen al de lasten moeten dragen die ze aan de gemeenschap oplegt. Zulks is lang niet het geval.

Het is de Staat die de aanleg, de vernieuwing en het onderhoud van de waterwegen zo goed als volledig subsidieert.

Zo draagt ook de vrachtauto maar een gering deel van de kosten die voortspruiten uit het gebruik dat hij van de weg maakt.

Daarentegen draagt de N.M.B.S. het grootste deel van haar infrastructuurkosten. De compensatievergoeding die haar daartoe voor 1972 werd toegekend, komt maar overeen met de derde van de werkelijke kosten.

Investeringen

Op langere termijn bepaalt het investeringsbeleid de oriëntatie van de ontwikkeling van de verschillende vervoerwijzen.

In West-Europa werd er nimmer een werkelijk verkeersbeleid op dat gebied gevoerd. De investeringen in de verkeerswegen — modernisatie van de waterwegen, versnelde bouw van autowegen, grote doelstellingen van de jongste jaren — brengen zware financiële lasten mee voor de gemeenschap.

Die uitgaven zouden maar mogen gedaan worden op grond van een werkelijk vervoerbeleid, waarbij er rekening wordt gehouden met alle gegevens van de toestand, inzonderheid de kosten welke de aangewende technieken op sociaal vlak teweegbrengen, in welke kosten bepaalde aspecten dienen te worden overwogen waaraan hoe langer hoe meer aandacht wordt geschonken: de vrijwaring van het leefmilieu en de voorkoming van ongevallen.

In dat verband herinnert de Raad van Beheer aan het bestaan van het tienjareninvesteringsplan 1970-1979, dat door de spoorweg werd ontworpen en dat uiteengezet werd in zijn verslag betreffende het dienstjaar 1970. De aanzienlijke vertraging die zich van jaar tot jaar in de investeringsprojecten voordoet, is groot en vormt een hypotheek voor de toekomst van het spoor in ons land.

Alhoewel de behoeften op 2,6 miljard waren geraamd, werden de kredieten voor 1972 tot 1,6 miljard beperkt. De N.M.B.S. heeft bijgevolg haar doelstellingen niet volledig kunnen nastreven.

De Maatschappij moet echter over de nodige kredieten beschikken om haar taak ten bate van de economie en van de bevolking te kunnen vervullen.



Vernieuwing

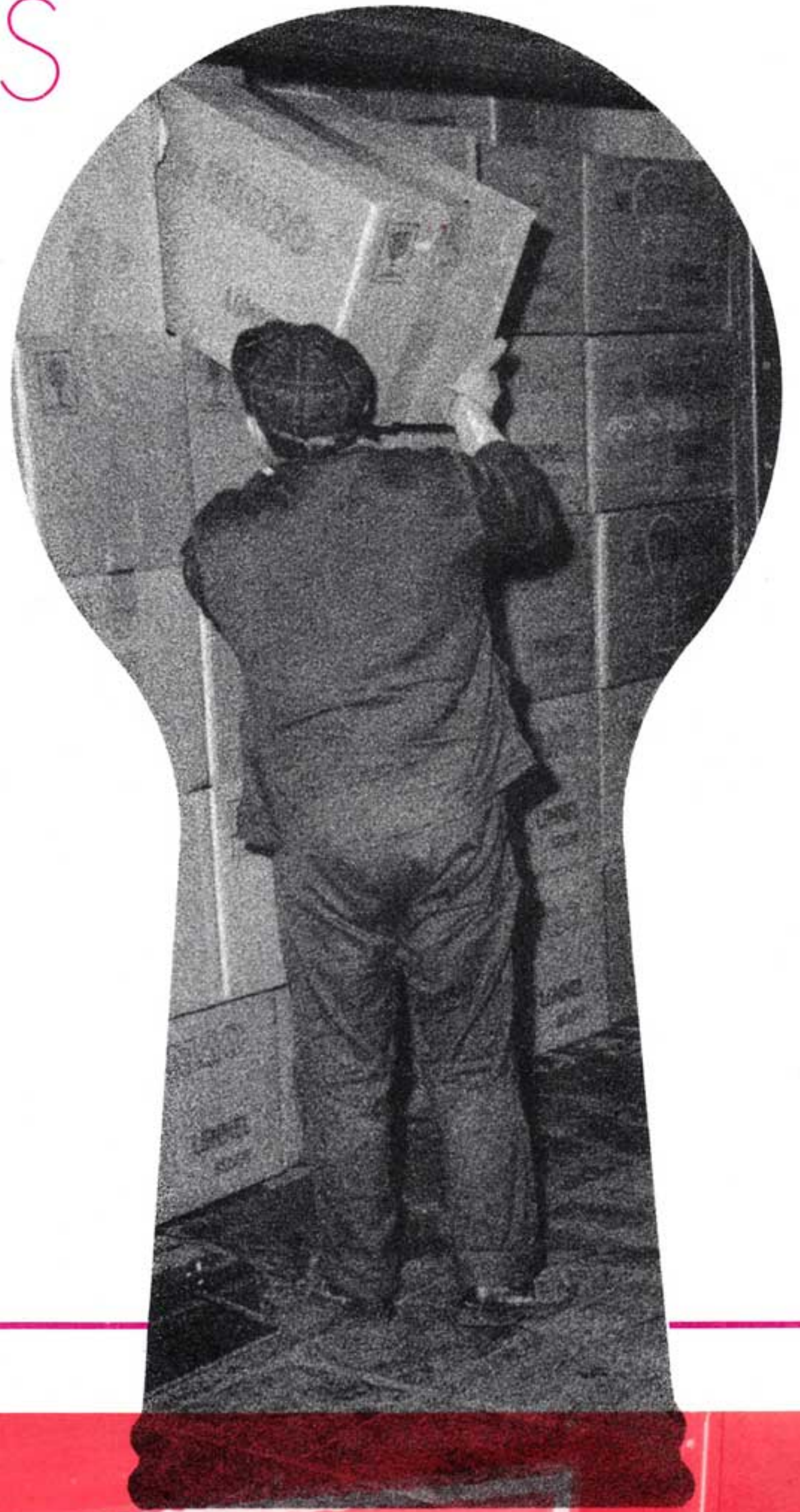
Sedert de jongste wereldoorlog werden de jaarlijkse vernieuwingsdotaties nooit vastgesteld op het peil dat ze normaal hadden moeten bereiken. Daardoor is er op het stuk van de vernieuwing een grote achterstand ontstaan, die nagenoeg 20 miljard bedraagt.

De herwaarderung van de dotatie, die in 1972 tot 5,5 miljard werd verhoogd, is lager dan het in het tienjarenplan opgenomen bedrag.

Gelet op de belangrijke achterstand hebben de spoorwegen de Staat verzocht een lening van 1,5 miljard per jaar te mogen uitschrijven met het oog op de financiering van bestellingen waarmee men moet kunnen voorzien in de dringende behoeften aan vernieuwing van elektrische motorstellen, locomotieven, wagens en rijtuigen.

Tot dusver werd het beginsel van een dergelijke financiering evenwel niet aangenomen en in afwachting neemt de N.M.B.S. haar toevlucht tot formules met financiering op korte termijn.

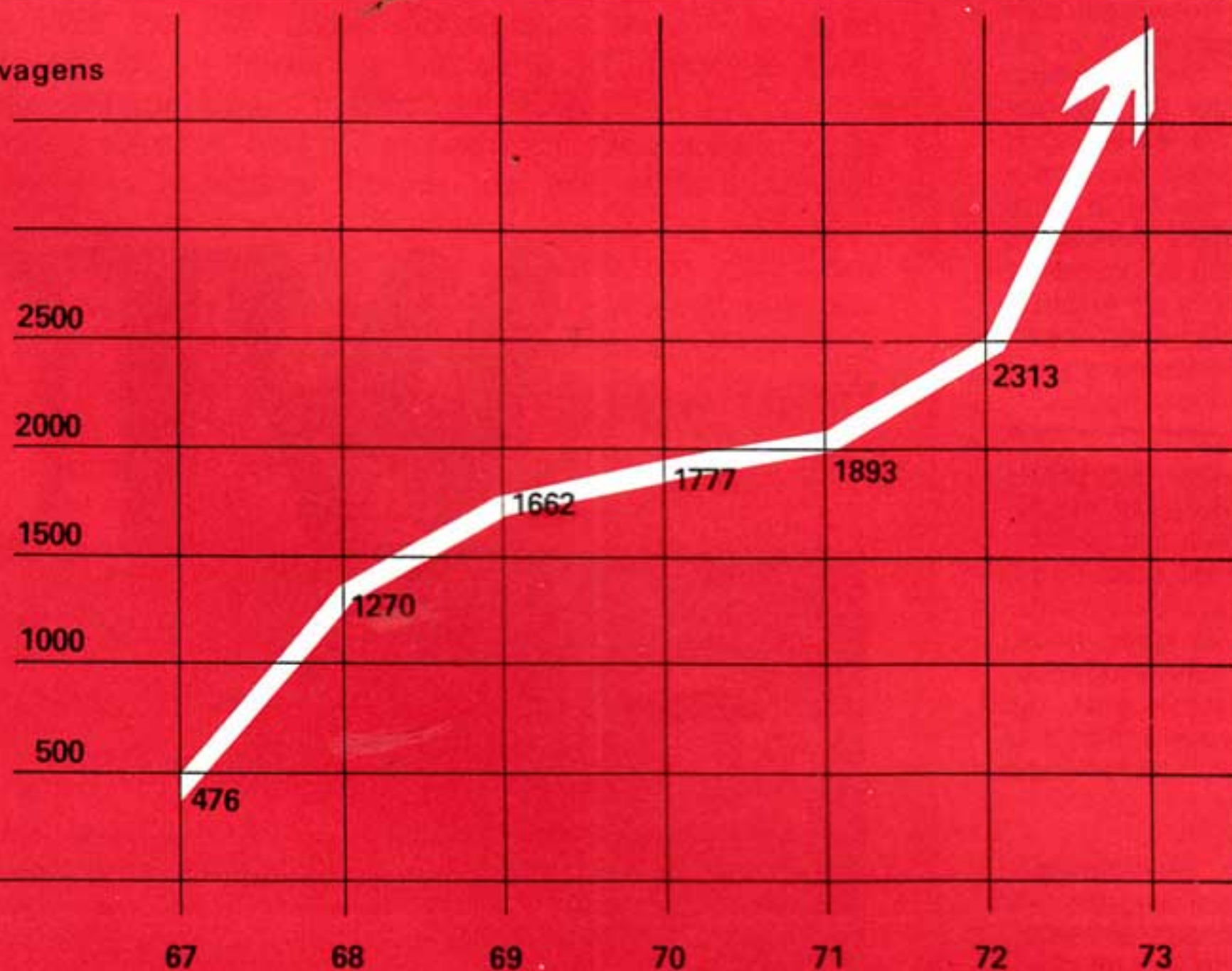
GLASBALLONS NEMEN BIJ VOORKEUR DE TREIN





Gelegenheidstoespraak: van links naar rechts, MM. Musiek en Winten, N.M.B.S., M. Hager, EMGO.

Aantal wagens



In 1966 vestigde zich in het industriepark van de Limburgse gemeente Lommel, de N.V. Europese Maatschappij voor Gloeilampen (EMGO). Zij werd hoofdzakelijk gecreëerd door de concerns Philips, Osram en voor een kleiner aandeel door de Compagnie de Lampes de Paris. Het object van deze jonge onderneming is de fabricatie van glasballons, bestemd voor de montage van gloeilampen. In wezen is de N.V. EMGO dus een glasfabriek. Bij het kiezen van een vestigingsplaats in 1966 werd dan ook rekening gehouden met volgende twee basisvereisten: de beschikbaarheid van wit zand als grondstof en de aanwezigheid van een voldoende potentiële arbeidskrachten.

Beide elementen waren vertegenwoordigd in de Limburgse gemeente Lommel. Dit verklaart dan ook de inplanting van het nieuwe bedrijf in deze uithoek van de Noorderkempen, op enkele kilometers van de Nederlandse grens.

Deze geïsoleerde ligging stelde echter een probleem: de afvoer van de afgewerkte producten. Bovendien zijn de gefabriceerde glasballons zeer licht in verhouding met hun omvang, wat het transportprobleem nog ingewikkelder maakte. De N.V. EMGO loste dit tweeledige vraagstuk ineens op. Inderdaad, zij opteerde resoluut voor het vervoer per spoor van praktisch de totale productie.

Het bedrijf, ingeplant naast de spoorlijn Hamont-Mol, trad uit zijn afzondering door het aanleggen van een aansluitingsspoor van enkele honderden meter, afgetakt van voornoemde spoorlijn. Dit privé-spoor omvat ook een uitwijkspoor, dat 25 wagens kan bevatten, en tevens een splitsing, die de laadhal binnenloopt langs een dubbele kaai, zodat men in het totaal over een laadspoor van meer dan honderd meter beschikt. Het continue laden en lossen wordt hierdoor mogelijk gemaakt.

Met de inzet van de nieuwe grootvolumewagens van de N.M.B.S. (zie Spoornieuws n° 1/73) verkreeg men tenslotte een optimale vervoersituatie voor deze „volumineuze” goederen.

De N.V. EMGO heeft hiervan daadwerkelijk gebruik gemaakt en bereikt via de spoorwegen haar cliënteel in praktisch alle Europese landen, de Balkanlanden inbegrepen. Regelmatig vertrekken er in Lommel wagens met bestemming Iran, Roemenië, Griekenland en zelfs naar Libanon. Overzee gaan de glasballons via de haven van Antwerpen, naar Zuid-Amerika en verschillende landen in Afrika en het Verre Oosten.

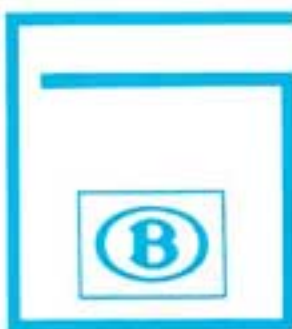
Gedurende deze zes jaren vertrokken er in het totaal 9 391 spoorwagens uit de fabriek.

Op 12 april laatstleden werd dit cijfer afgerond, toen de 10 000ste wagen de laadkaai verliet. De directie van de N.V. EMGO oordeelde dat dit feit voldoende betekenis inhield om met enige plechtigheid te worden onderstreept.

In de tegenwoordigheid van een afvaardiging van de handelsdienst van de Belgische Spoorwegen en van de vertegenwoordiger van de Duitse Spoorwegen te Brussel, drukte de heer Hager, financieel directeur van de N.V. EMGO, zijn grote tevredenheid uit over de samenwerking met de spoorwegen. Hij betrok hierin zowel de plaatselijke dienst te Lommel als het Handelsagentschap te Hasselt en de Directie.

Een waar compliment voor de spoorwegen! Binnen het kader van de geplande productieuitbreiding, voorzag de heer Hager het vertrek van de 20 000ste wagen binnen de drie jaar. Dit betekent weer een flinke toename van het verkeer in de nabije toekomst.

In ieder geval, tussen de N.V. EMGO en haar vervoerder, de N.M.B.S., loopt alles op wiel-tjes.



NIEUWE GEZICHTEN

De laatste weken hebben er zich in de leiding van de handelsvertegenwoordigingen der spoorwegen in België en in het buitenland enkele wijzigingen voorgedaan.



Te VERVIERS had het overlijden van de heer Lejeune een leemte gelaten. Ze wordt aangevuld door de heer Mathieu die zopas de leiding van het agentschap op zich heeft genomen.



Te GENT had de heer Van der Veken het agentschap op het einde van 1972 verlaten, nadat hij er tien jaar schitterend werk had geleverd op de post van handelsvertegenwoordiger. Wegens zijn oppensioenstelling wordt hij thans vervangen, na een lange vacature van de post. De heer Vannieuwenhuysse, voorheen vertegenwoordiger te Kortrijk, zet zijn taak voort.



Te KORTRIJK volgt de heer Debergh de heer Vannieuwenhuysse op. De heer Debergh, die zijn reeds vruchtbare loopbaan bij de handelsdiensten voortzet, is zeer goed op de hoogte van de Kortrijkse problemen die hij sinds lange jaren in de schoot van het agentschap behandelt.

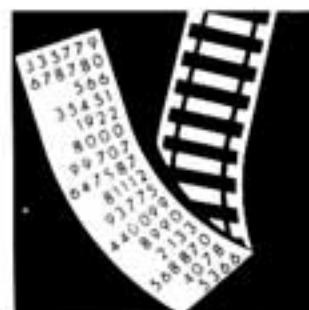


Te BRUGGE, eindelijk, gaat de heer Van Cleynenbreugel met pensioen, na gedurende 21 jaren de functie van handelsvertegenwoordiger te hebben waargenomen. De spoorweg is hem dankbaar voor de uitstekende diensten die hij in deze omschrijving heeft bewezen. De heer Stassijns vervangt hem; hij komt recht uit Antwerpen waar hij reeds sedert meerdere jaren de Belgische spoorwegen vertegenwoordigde.



Te KEULEN was de plaats eveneens vacant na het overlijden, als gevolg van een langdurige ziekte, van de heer Piron. De heer Devillers, die de overledene vervangt, is geen onbekende voor de handelsdirectie: als directiesecretaris gaat zijn belangstelling reeds sedert vele jaren uit naar het internationale goederenverkeer.

Dynamisme en bevoegdheid, twee hoedanigheden die de nieuwe handelsvertegenwoordigers ten dienste van de cliëntel zullen stellen.



BIJLAGE II TOT HET RIV.

De Internationale Wagenunie heeft in januari 1973 de nieuwe bijlage II tot het RIV-reglement uitgegeven. Het betreft een document in drie delen dat „Ladingsvoorschriften” werd genoemd.

Het eerste deel omvat al de bindende voorschriften die de veiligheid van de exploitatie waarborgen en de aanbevelingen voor de bescherming van de goederen.

Die voorschriften worden door middel van tekeningen en schema's verduidelijkt volgens het beginsel „juist-verkeerd”.

In het tweede deel zijn al de gegevens opgenomen om de toelaatbare belading van de wagens te kunnen nakomen, volgens de categorie (A, B of C) van de netten of lijnen waarop ze moeten rijden.

Het derde deel richt zich tot sommige categorieën van afzenders. Er worden toepassingsvoorbeelden van de officiële voorschriften in opgegeven. Dat geldt voor de metaal-, hout- en landbouwprodukten, de voertuigen, papier en karton...

Het internationaal comité voor het vervoer per spoorweg (CIT) heeft beslist die ladingsvoorschriften wettelijk bindend te maken. In België werd die maatregel getroffen door middel van een bericht van de N.M.B.S. dat in het Belgisch Staatsblad nr. 83 van 28/4/73 is verschenen; dat bericht kondigt de uitgave aan van een verbeterblad nr. 35 bij Bundel I van de goederentarieven (uitgave van 1 mei 1962), van kracht sinds 1 mei 1973.

De drie delen kunnen de afzenders inzien in de stations van het Belgisch net. De belangstellenden kunnen die delen ook aankopen bij de Directie der Exploitatie, Leuvenseweg 21, 1000 Brussel.

Ze kunnen het bedrag (371 fr., BTW inbegrepen) overschrijven op prk. 1010 van de N.M.B.S. te Brussel, met vermelding van de benaming en het juiste adres van de firma, het station dat de firma gewoonlijk bedient en de referentie „DE 13-23 — Bijlage II RIV”.

IN HET WORLD TRADE CENTER

WTC

In de loop van de maand mei werd de Belgische Dienst voor Buitenlandse Handel overgebracht naar de volledig nieuwe lokalen van het World Trade Center.

Het inlichtingsbureau voor Buitenlandse Tarificatie van de spoorwegen (goederenverkeer), dat voorheen gevestigd was in de Ravensteingalerij 4, verhuisde mee.

Sedert 11 mei kan men dus contact opnemen met dit bureau op N° 162 van de Emile Jaqmainlaan, 1000 Brussel. Het telefoonnummer is 02/19.44.50.

POOL EUROOP

POOL EN EUROP: DE FUSIE

In ons nummer 3 van 1972 hebben we de werking van het stelsel van vrije wagenruil tussen sommige Europese spoorwegnetten uiteengezet.

Even kort in herinnering brengen. De Europ-overeenkomst verenigt de spoorwegen van negen landen; ze heeft betrekking op de uitwisseling van gesloten wagens en sedert kort van speciale wagens.

De Pool-overeenkomst, die geldt voor het verkeer van platte wagens, werd ondertekend door dezelfde netten, met uitzondering van Oostenrijk.

Op 1 juli van dit jaar, zal alles eenvoudiger worden; Oostenrijk treedt dan tot de Pool-overeenkomst toe. Gedaan dus met het aangeven van het verschil: platte en gesloten of speciale wagens zullen tussen dezelfde negen landen kunnen uitgewisseld worden.

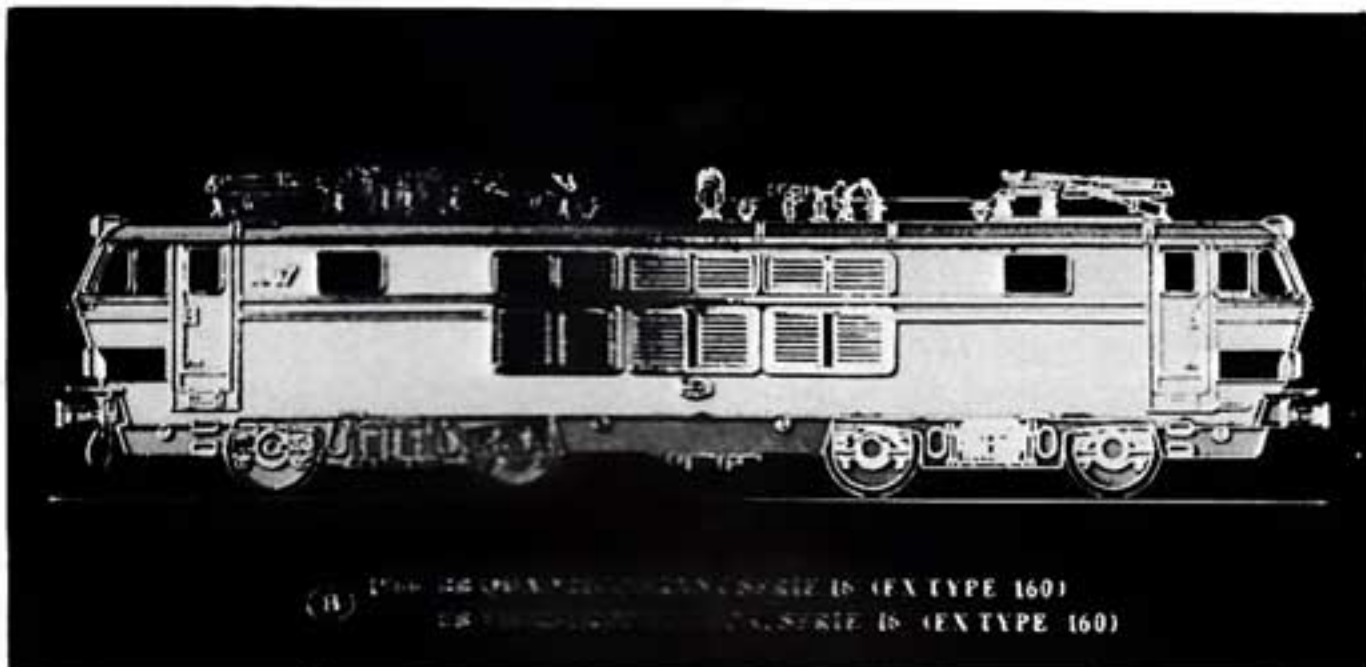
Men zal dus nog alleen maar spreken van de Europ-overeenkomst en de wagens zullen slechts één enkel opschrift hebben, ongeacht hun type.

VOOR DE VERZAMELAARS

De Belgische spoorwegen hebben een reeks van vier plaatjes uitgegeven waarop locomotieven van verscheidene generaties zijn voorgesteld: de „Single Driver”, type Stephenson (De Belg), in 1835 in dienst gesteld, de „Colombia” type 12, van 1888, de „CC diesel-elektrisch, serie 51” (ex-type 200) en de „BB Vierstromige lok, serie 16” (ex-type 160), respectievelijk gebouwd in 1962 en 1966.

Die plaatjes hebben veel bijval genoten. De motieven zijn voorgesteld in levendige kleuren op een zwarte achtergrond.

De verzamelaars, de liefhebbers en allen die zich voor spoorwegzaken interesseren, kunnen de 4 afbeeldingen bekomen tegen de prijs van 250 fr., BTW inbegrepen. Daartoe hoeven ze enkel dat bedrag te storten op prk. 1010 van de N.M.B.S. te Brussel, en op de keerzijde te vermelden: „reeks plaatjes met locomotieven - 1e reeks”.



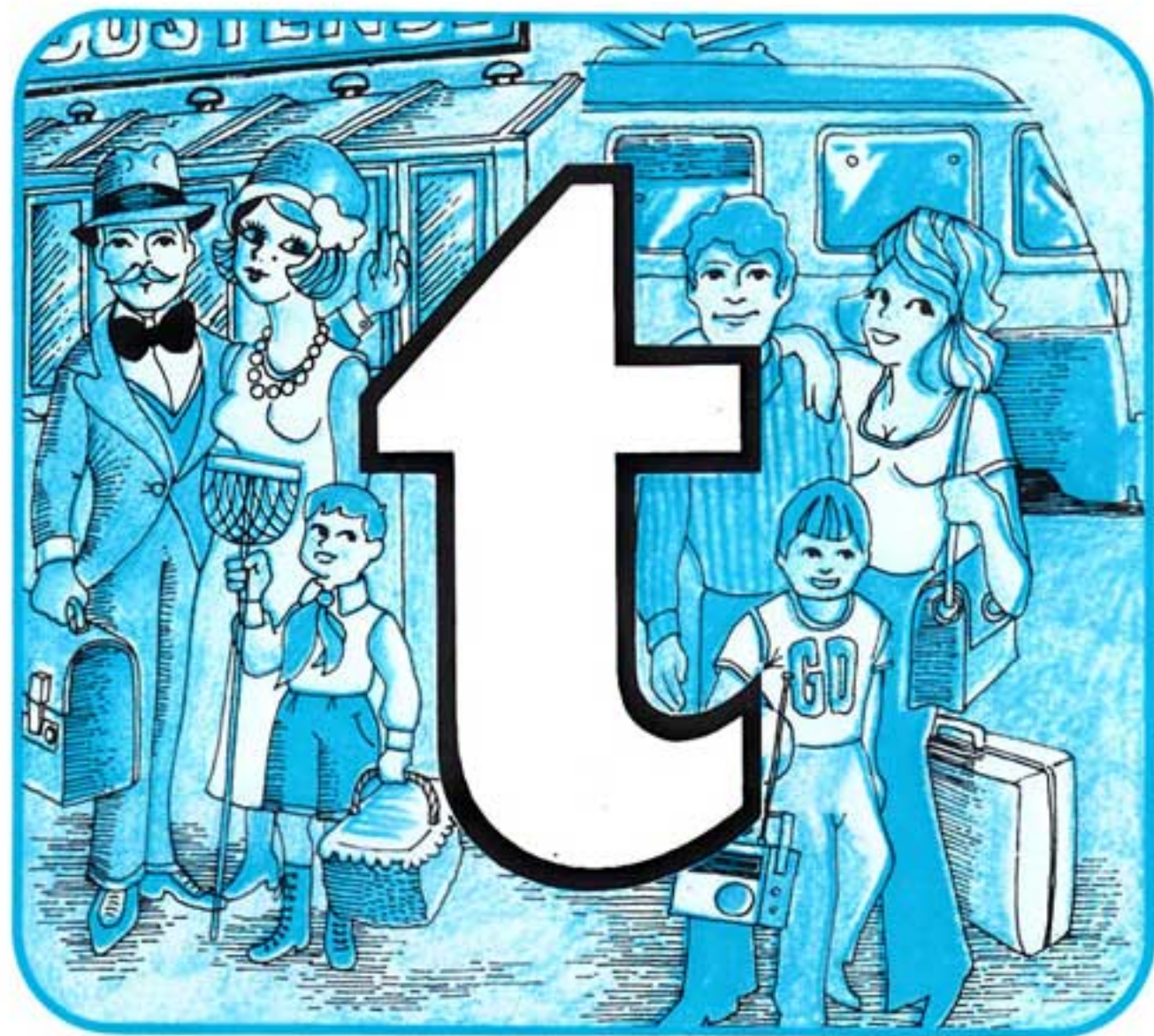
(1) BB 160 vierstromige lok, serie 16 (ex-type 160)
(2) CC diesel-elektrisch, serie 51 (ex-type 200)

L.I.M.

Zoals ieder jaar geeft de N.M.B.S., onder speciale omslag, het deel van de L.I.M., dat België aanbelangt. Men vindt er de dienstregeling in van de internationale verbindingen „goederen” bij vertrek uit of met bestemming naar ons land, zowel voor de T.E.E.M., gesloten container-treinen, spoor-weg verkeer als voor alle andere verbindingen.

Deze brochure zal in de loop van de maand juli verschijnen. Zij zal besteld worden aan de klanten die erom vragen bij de in hun streek gevestigd handelsagent van de spoorweg.

Ondertussen, kunnen alle nuttige inlichtingen betreffende het internationaal verkeer bekomen worden bij de handelsagentschappen.



Met een t-kaart rij je met de trein voor de prijs van vóór de oorlog

Echt waar! Met zo'n t-kaart mag je op het hele Belgische spoorwagennet rijden (ook met hun vervangingsautobussen), en wel 5 of 10 of zelfs 15 dagen achter mekaar. Afstand speelt geen rol! En dit maakt nu juist, dat je er de kilometer gewoon zo goedkoop uithaalt als vóór de oorlog: ongeveer 30 centiem. En zelfs als je 't kalmpjes aan doet, dan rij je toch nog voor de helft of voor twee derde goedkoper dan de huidige normale prijs.

Maar we hebben ook nog iets erg praktisch: onze t 5/14 - kaart. Daar kan je eveneens 5 dagen alle richtingen mee uit, doch die dagen kan je zelf uitkiezen gespreid over een periode van 14 dagen! (te krijgen van 15.3 tot 30.9).



	2e kl.	1e kl.
t 5-kaart	640 F	960 F
t 5/14-kaart	770 F	1.160 F
t 10-kaart	890 F	1.340 F
t 15-kaart	1.150 F	1.730 F

ⓑ

TC notat conseil.

VERKEN ONS LAND MET DE TREIN



Antwerpen-Gent sneller en beter



Drie juni was een belangrijke datum in de geschiedenis van lijn 59: Antwerpen-St.-Niklaas-Lokeren-Gent. Op die dag werd inderdaad de elektrische tractie op genoemde lijn in dienst gesteld.

De exploitatie van de verbinding zal slechts optimaal zijn wanneer, bij het einde van de reeds aangevangen werken, het huidige enkelvoudige spoor Lokeren-Oostakker verdubbeld zal zijn: het tweerichtingsverkeer zal er vlotter verlopen. De nieuwe dienstregeling omvat enkele belangrijke wijzigingen die het vermelden waard zijn. Het aantal dagelijkse treinen is merkkelijk toegenomen. En die verhoging overtreft veruit alle wijzigingen die men voorheen bij de electrificatie van andere lijnen had gekend.

Rechtstreekse treinen:

Eén trein per uur met vertrek uit Antwerpen tussen 6u.34 en 22u.36.

Eén trein per uur met vertrek uit Gent tussen 6u.36 en 23u.08; d.i. 37 rechtstreekse treinen per dag!

Stoptreinen:

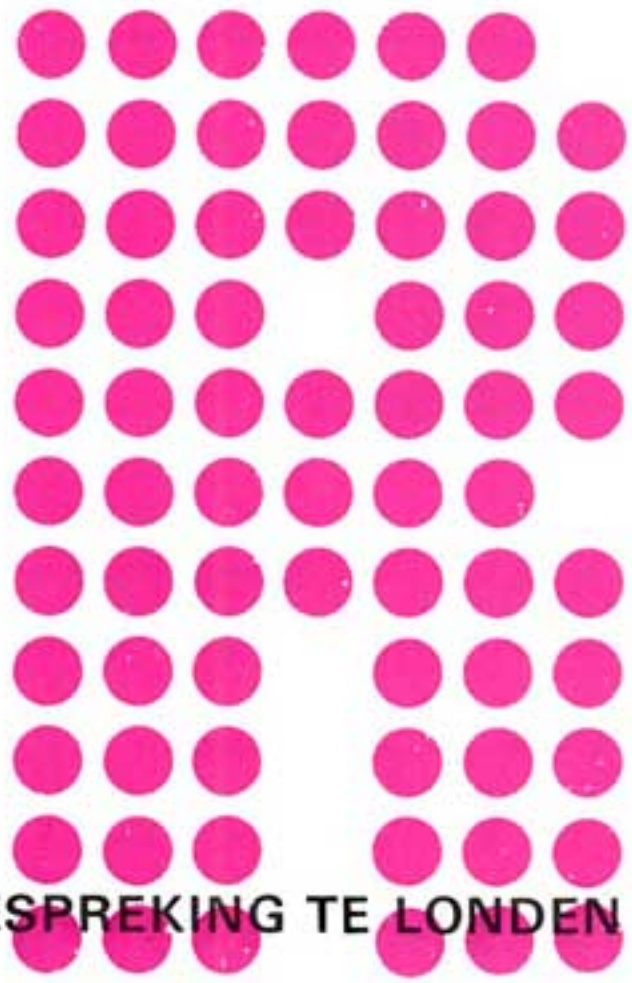
Eén trein per uur, Gent-St.-Niklaas in beide richtingen.
Eén trein per uur van Lokeren naar Antwerpen in beide richtingen.

17 treinen per dag (in de twee richtingen samen) tussen Gent en Antwerpen tijdens de spitsuren.

Dank zij de electrificatie kon de rijtijd merkkelijk ingekort worden: de treinen rijden van Antwerpen naar Gent in 44 in plaats van 75 minuten en van St.-Niklaas naar Gent in 23 in plaats van 32 minuten.

Die werken vertegenwoordigen een aanzienlijke investering welke de spoorwegen slechts kunnen rechtvaardigen voor belangrijke lijnen en waarvan men alle toekomstmogelijkheden overweegt.





ELEKTRONISCHE PLAATSBESPREKING TE LONDEN

We hadden het vroeger reeds over de elektronische plaatsreservering in de internationale treinen. Een centraal geheugen te Frankfurt, eindposten in een hele reeks Europese stations, waarvan een vijftiental Belgische, dat alles werkt sedert 1 februari 1971 en de besprekingsverrichtingen worden er heel wat door vereenvoudigd.

Aangezien de British Railways niet op dat net zijn aangesloten, stelde het afleveren van plaatsen in de continentale treinen onze bureaus van over het Kanaal voor enkele problemen.

Nu is alles voor elkaar: sedert 16 oktober 72 beschikt het Londense Victoriastation over 2 toestellen zoals die welke in onze stations worden gebruikt. België doet dienst als relais, aangezien de oproepen uit Londen door de Brusselse centralisator aan de computer te Frankfurt worden doorgegeven.

PER SLAAPRIJTUIG ZONDER PROBLEMEN

Een internationale reis voorbereiden was tot nog toe een heel probleem: men kon slechts plaatsen in een slaaprijtuig bespreken in sommige, door de CIWLT (Internationale Slaapwagen- en Toerismemaatschappij) erkende reisbureaus.

Maar sinds oktober 1972, levert het ontvangstcentrum voor internationale reizigers in het station Brussel-Zuid ook zulke toeslagbewijzen af.

Dat is voor de inwoners van Brussel bepaald een voordeel. Vanaf 3 juni werd de verkoop van slaapwagentoeslagen uitgebreid tot 20 Belgische stations. Men kan dus in die stations terecht om alle vereiste documenten en plaatsbesprekingen te bekomen.

Misschien uw station!

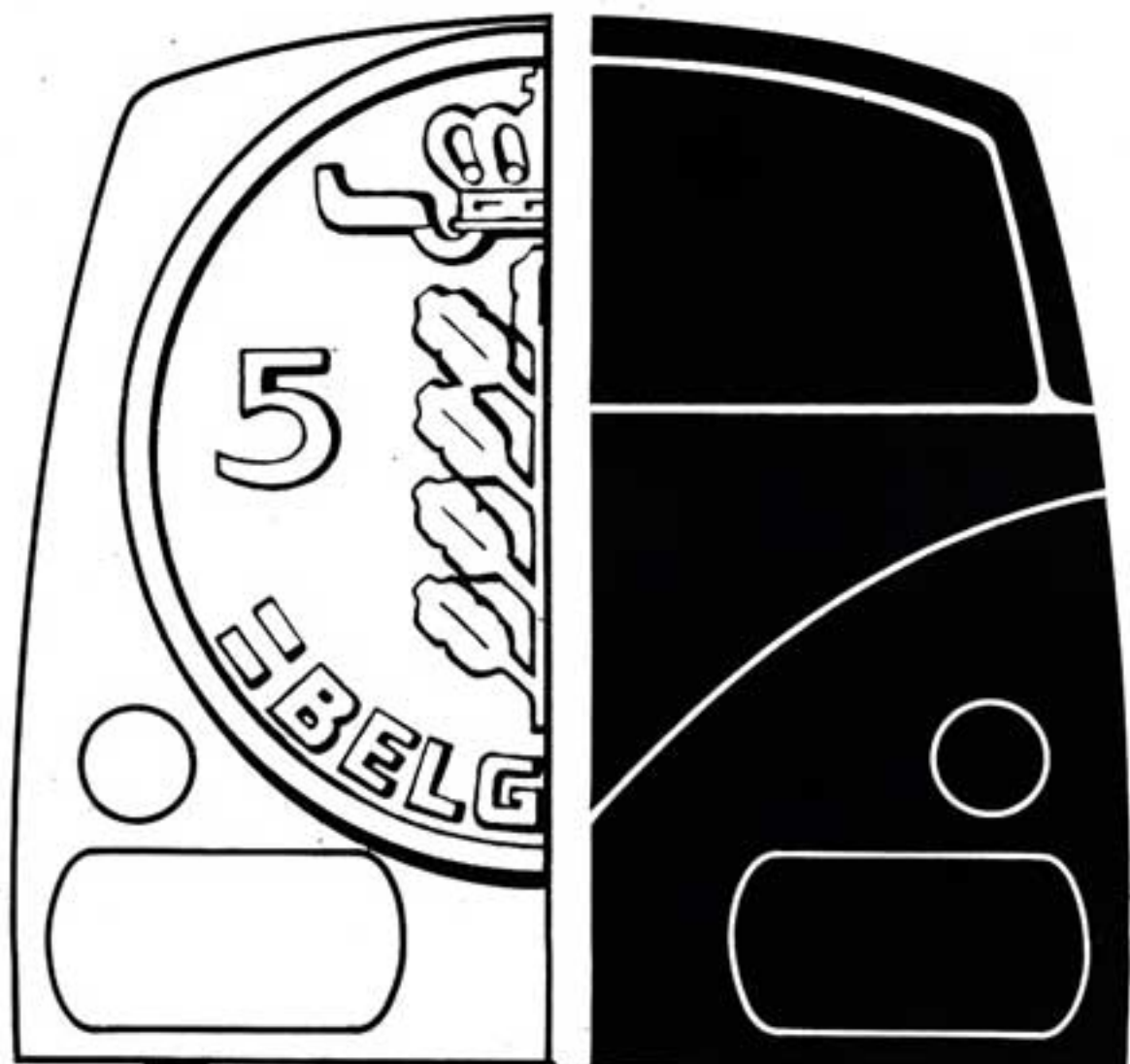
Aalst	Gent St.-Pieters
Aarlen	Hasselt
Antwerpen-Centraal	Kortrijk
Bergen	Leuven
Brugge	Luik-Guillemins
Brussel-Leopoldswijk	Mechelen
Brussel-Noord	Namen
Brussel-Zuid	Oostende
Charleroi-Zuid	Verviers-Centraal
Doornik	Welkenraedt

zijn thans bevoegd om vervoerbewijzen voor slaaprijtuigen af te leveren.

AUTO-SLAAPTREIN BRETANJE (ST-BRIEUC)



fifty-fifty



**betaal slechts
DE HELFT
van de prijs
van uw spoorkaartje**

**Hoe ?
met de
halveprijskaart**

Geldig gedurende
één maand. Kostprijs :
264 F voor 2de klasse
396 F voor 1ste klasse.

Met deze kaart
reist u over heel het
Belgisch spoorwegnet...
en u betaalt slechts de
halve prijs (treinen en
vervangingsautobussen).



Verkrijgbaar
in alle
stations.

Redactie:
Frankrijkstraat, 85
1070 Brussel
Tel. 23.80.80, toestel 2670
Lay-out: P. Funken, Brussel
Drukkerij: n.v. Omega, Antwerpen

Foto's:
Chevron Oil Belgium: p 1 tot 4
Cinephoto NMBS: p 12 tot 15
Publiciteit NMBS

*Deze uitgave geschiedt ongerekend de
bestaande tarifaire beschikkingen en
dienstregelingen en hun latere wijzigingen.*

*Verantwoordelijke uitgever:
P. SERGYSELS - BRUSSEL.*



NIEUWE GRAAN- WAGENS



De „Compagnie Auxiliaire du Nord” en de firma Fauvet Girel hebben op 15 mei jl. in het station Brussel-Zuid drie tremelwagens voor losgeladen goederen voorgesteld. Het zijn draaistelwagens met een grote capaciteit en een afneembaar dak, die door zwaartekracht kunnen gelost worden in het tussenspoor.

De eerste wagen kende men al: 65 m³ inhoud, 59,5 ton nuttige last, en een helling van de tremelplaten van 63°, waardoor hij bijzonder geschikt is voor het vervoer van meststoffen, kalk en andere korrelige en poedervormige produkten met een dichtheid van ongeveer 1.

Origineel bij die voorstelling was een nieuw wagentype, het zogenaamde „polyvalente” type, in twee versies: continentaal laadprofiel en Engels laadprofiel.

Die „polyvalente” wagen bestaat uit 5 afdelingen: A, B, C, D en E.

Voor het continentale type, hebben de centrale afdelingen B, C en D de kenmerken van de hiervoren beschreven klassieke wagen. Door de toevoeging van de buitenste afdelingen A en E (helling van 37°) verhoogt de totale inhoud van 65 op 91 m³; de wagen heeft aldus de kenmerken van de „graanwagen”, geschikt voor het vervoer van korrelige en poedervormige produkten met geringe dichtheid (minder dan 1). Met de „polyvalente” wagen kan dus een zeer grote verscheidenheid van produkten vervoerd worden; men kan hem gebruiken in gecombineerde verbindingen, om zodoende het rendement ervan te verhogen. Zo kan de wagen met Engels laadprofiel, die door de vennootschap Polybuck zal geëxploiteerd worden, in de richting van het vasteland naar Engeland graangewassen vervoeren, en bij de terugkeer porseleinaarde.

De tentoonstelling van 15 mei (zoals andere, waarover wij het later zullen hebben) past in het kader van een loyale samenwerking tussen de Belgische Spoorwegen en de vennootschappen die materieel verhuuren. De N.M.B.S. heeft een uitgebreid programma tot modernisatie van haar park aangevat, terwijl zij tevens het gebruik van particuliere wagens van het moderne type op haar net aanmoedigt. Er is geen concurrentie tussen netwagens en P-wagens, ze vullen elkaar veeleer aan. Het doel dat in het raam van een expansiepolitiek van het verkeer moet worden bereikt, bestaat er ten slotte in, alle mogelijke hulpbronnen te gebruiken om de Belgische cliëntele rationele spoorwegoplossingen aan te bieden.

De voorstelling van 15 mei was voor alle belanghebbenden een uitstekende gelegenheid om elkaar te ontmoeten; de ontspannen atmosfeer waarin de ontvangst is verlopen die nadien door de exposant in de TEE-bar van Brussel-Zuid werd aangeboden, heeft de contacten vergemakkelijkt, waarvan de spoorweg hoopt dat ze voor allen vruchtbaar zullen zijn.





DE BURGERLIJKE STAND IN PANIEK

Men heet Vanden Broeke, Durant of Goldstein. Men draagt en verwijzingsteken of een herkenningsteken waarmee men zo goed en zo kwaad als het gaat de administratieve klippen omzeilt of waarmee men als een pijl uit een boog naar het firmament van de beroemdheden schiet. Sommigen nemen desnoods een schuilnaam aan waarop ze hun populariteit bouwen.

Wij hebben vandaag te maken met een generatie grote kisten met een reputatie die — gelukkig — niet op een familienaam berust.

De eerstgeborene werd ingeschreven onder de naam CONTAINER. Hij werd gevoed, gekoesterd, degelijk opgevoed en leefde gelukkig onder zijn broeders, tot hij op een dag proefde van het leven van een wereldreiziger: hij stak oceanen en continenten over, legde duizenden kilometers af, reisde de hele wereld rond. Hij had een paspoort nodig. Wie heeft er een opgesteld? Welke ondeugende dichter heeft er een persoonlijk tintje willen aan geven? Men weet het niet. In ieder geval werd het paspoort opgemaakt op de naam TRANSCONTAINER.

Innerlijk bewogen toen ze zagen dat hun kind ouder en wijzer werd, noemden zijn ouders hem, ongetwijfeld uit wedijver, GROTE CONTAINER.

Dat was te veel! Men raakte er niet meer wijs uit. De Burgerlijke Stand werd een beetje boos toen hij zag hoe er met zijn ernst de spot werd gedreven, en stak een vermanende vinger op.

Wij zijn genoodzaakt ons te onderwerpen: we zullen hem opnieuw CONTAINER noemen en dat zal zijn definitieve naam zijn.

CONTAINERS TE BRUSSEL

Drie juni: een belangrijke datum. De hoofdstad van België heeft nu toch haar terminal voor containers. In het station Brussel Klein-Eiland wordt een hydraulisch tuig van het type Klaus voor die belangrijke dienst aangewend.

Het betreft een tractor die met intrekbare poten is uitgerust, en waarvan de „grijparmen“ de containers overbrengen.

Het is een krachtig tuig: men kan er kisten van 30 ton mee overladen, of ze nu 20, 30 of 40 voet lang zijn. De net-ISO-containers worden niet geweigerd: binnen dezelfde beperkingen inzake gewicht en lengte kunnen ze behandeld worden, mits voorafgaand akkoord.

Onze foto-montage toont duidelijk het „haasje-over“ van de container boven de tractor met de grijparmen.





treincomfort op z'n best

