

SPOORnieuws

INFORMATIEBLAD
VAN DE
HANDELSDIRECTIE
DER BELGISCHE
SPOORWEGEN

TWEEMAANDELIJKS
TIJDSCHRIFT
NOVEMBER

ⓑ

4/75





Een eerste opiniepeiling gunstige reacties

Begaan met het comfort van de reizigers, heeft de NMBS elektrische vierwagemotorstellen laten bouwen waarvan ze sedert enkele weken een eerste exemplaar op de lijn Antwerpen - Charleroi laat lopen alvorens het volledige park (32 motorstellen) op de grote geëlektrificeerde aslijnen van het net in te zetten.

Uit een opiniepeiling bij de reizigers blijkt dat door het aantrekkelijk interieur en en het geboden comfort, deze nieuwe rijtuigen aan de gestelde verwachtingen beantwoorden.

Een eerste verbetering inzake comfort is de beschikbare ruimte. Er is meer afstand tussen de zitbanken, zodat de reizigers het zich nu gemakkelijker kunnen maken.

Een tweede verbetering is de verluchting. Door een nieuw systeem van luchtverversing (30 luchtverversingen per uur) is de lucht heel wat lichter en worden onaangename geuren — b.v. kleren die drogen — sneller verdreven.

Meer plaats voor de bagage is een derde verbetering. Aangezien de verwarming en de verluchting in de wanden zijn ingebouwd, beschikken de reizigers naast de gewone bagagerekken, nog over de ruimte onder de zitbanken.

Nog andere troeven zijn de soepele ophanging, de zachte zittingen, de individuele zitplaatsen in 1e klasse, de uiterst harmonische binneninrichting en natuurlijk de kleuren, oranje en muisgrijs. Een reiziger zei ons in dat verband : „Op het perron zie je die trein van heel ver aankomen en de kleur alleen al zet je aan om in te stappen”.

Een sympathiek onthaal van het „viertje”, zoals het gedoopt werd door een redacteur van de Gazet van Antwerpen.

INHOUD



ONDERNEMING

Elektrische centrales
- 2 aansluitingen : 3 - 6
CBM te Gent : 10-11
Meuneries Bruxelloises : 13



CONTAINER

Terminal van Châtelineau in dienst : 7



TOERISME

4400 parkingplaatsen :
14
Wintervakantie : 14
Handelsagentschap
Rijsel : 14
Autoslaaptrein St.-
Raphaël : 15
Ski-Express : 15
Biljetten voor Nederland : 15
Organigram : errata :
15



B-NIEUWS

De NMBS en de
Belgische industrie :
8-9



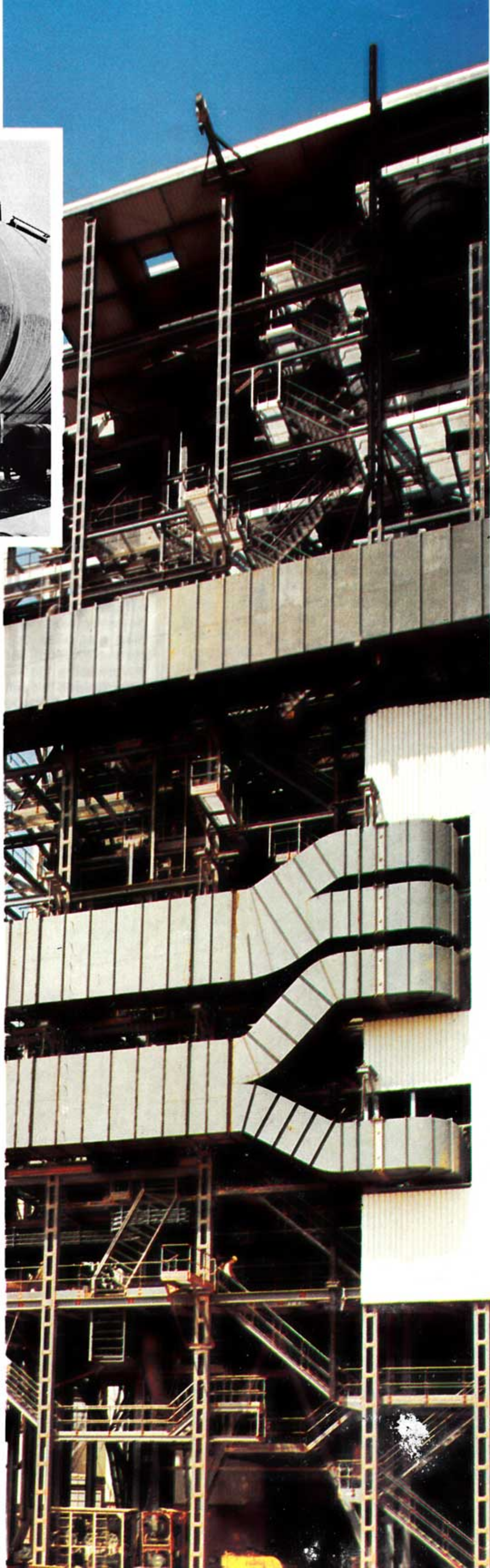


MILJOENEN TONNEN BRANDSTOF



In België zijn er een dertigtal klassieke thermische elektriciteitscentrales — in tegenstelling tot de kerncentrales — die toebehoren aan zeven elektriciteitsmaatschappijen: Ebes, Esmalux, Interbrabant, Intercom, Interescout, Linalux-Hainaut en UKEK. Die centrales, over het algemeen gevestigd in zones met een minimum aan industrie, halen hun calorisch vermogen uit vier voornaamste brandstoffen: stookolie (50%), steenkool (21%), aardgas (20%) en het zogenaamd „onvermijdelijk” gas (9%) dat in hoogovens, cokesfabrieken en raffinaderijen geproduceerd wordt.

Een cijfer zal een juister beeld geven van dat verbruik: in 1974 stemde het brandstofverbruik overeen met het equivalent van ongeveer 7 miljoen ton petroleum. In andere woorden, indien men al de branders met extra-zware stookolie had ge-



stookt zou men zeventuizend volledige treinen met een totale lengte van 2177 km nodig gehad om de vereiste hoeveelheid te leveren voor de elektriciteitsproductie van heel het jaar.

Vroeger had elke elektriciteitsmaatschappij een eigen dienst voor de aankoop en de verzending van brandstoffen. Een tiental jaren geleden besloten bedoelde maatschappijen echter om samen te werken en een gemeenschappelijk aankoopbureau op te richten: de CALORIEENPOOL. Het betreft geen nieuwe maatschappij, maar een centrale dienst die werkt met personeel van de partner of waarin deze in de kosten bijdraagt naar rato van het aantal calorieën die hij ontvangen heeft.

Het doel van de in de Pool verenigde maatschappijen bestaat erin een onderlinge compensatie te verrichten van de kostprijs der brandstoffen die voor de exploitatie van hun respectieve centrales worden gebruikt.

Dit betekent dat elke centrale, wat ook de gebruikte energiebron is, dezelfde prijs betaalt voor elke verbruikte calorie.

In de praktijk zorgt de Pool voor de aankopen, voor het vervoer en de ontvangst van de steenkool, de extra-zware stookolie en het gas. De verdeling onder de verschillende betrokken centrales geschiedt uiteraard volgens de dagelijkse behoeften van elke productie-eenheid. De behoeften zelf hangen af van 's lands vraag naar elektriciteit.

De Pool, die instaat voor het vervoer van de brandstoffen, heeft de opdrachten voor het vervoer per spoor, te water of over de weg, ook voor de verzending van extra-zware stookolie.

Aldus werd de NMBS korte tijd geleden

belast met de levering van stookolie aan de centrale van Farciennes, in de industriezone van Charleroi, en aan de nieuwe centrale van Genk-Langerlo die in de maand augustus van dit jaar in werking werd gesteld.

Dit is een onderdeel van een zeer ruim programma waarbij nog andere centrale betrokken zijn. Enkele cijfers illustreren dit beter.

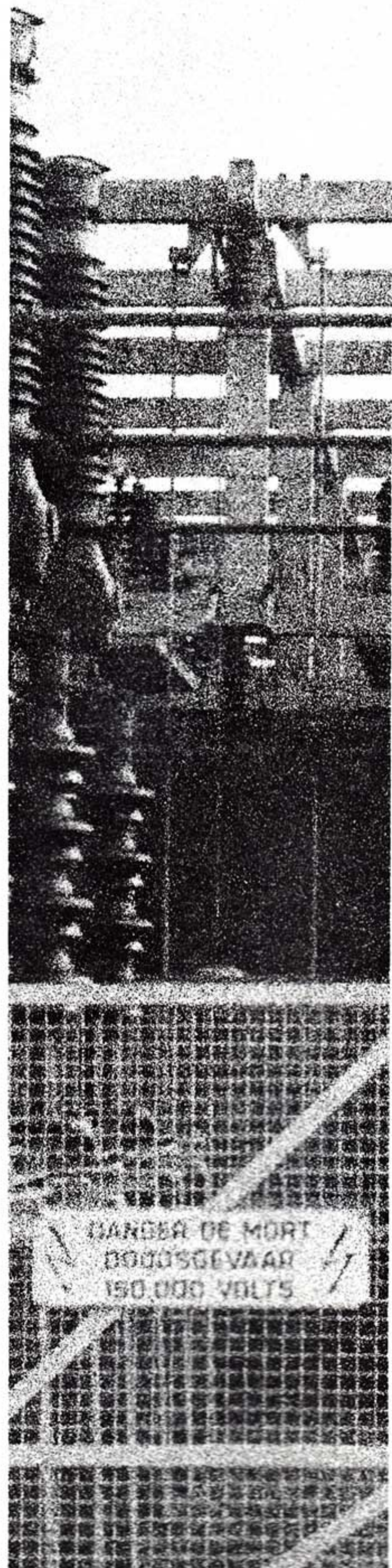
Aanvoer per spoor van zware stookolie naar de elektriciteitscentrales:

januari/juni 1975: 550.773 t (398.013 in 74)

januari/juli 1975: 619.066 t (498.315 in 74).

De stijging in vergelijking met 1974 is hoofdzakelijk het gevolg van de openstelling van de verbindingssporen in Farciennes en Langerlo (respectievelijk 91.326 en 113.670 ton in 7 maand), want in werkelijkheid is de gezamenlijke aanvoer enigszins gedaald. Die teruggang dient te worden toegeschreven aan de laagconjunctuur, die een verminderde vraag naar elektriciteit teweegbrengt, en aan de vereiste diversifiëring inzake aangevoerde, wat een gevolg was van de crisis van oktober 1973. 2de Pool doet ook voor het vervoer van steenkolen een beroep op de spoorweg.

Sommigen zullen misschien zeggen dat die tonnages lang niet de voornoemde cijfers bereiken (verbruik van de centrales). De verklaring daarvan werd ons gegeven door de verantwoordelijken van de Pool: men mag niet alles op één vervoertak afstemmen en aldus het risico lopen dat een onverwachte gebeurtenis (ongeval of staking in een bepaalde vervoersector) zou leiden tot een onderbreking in de aanvoer. De NMBS heeft haar deel in die belangrijke vervoermarkt en heeft meer dan eens bewezen dat ze voor een veilige en onberispelijke dienst zorgt.



Farciennes: 200 megawatt

Twee eenheden :

1° 4 driedelige ketels

druk : 68 kg/cm²

stoomtemperatuur : 485° C

2 turbines : 1 × 40 MW

1 × 50 MW

2° 1 ketelgroep marobloc eenheid

druk : 127 kg/cm²

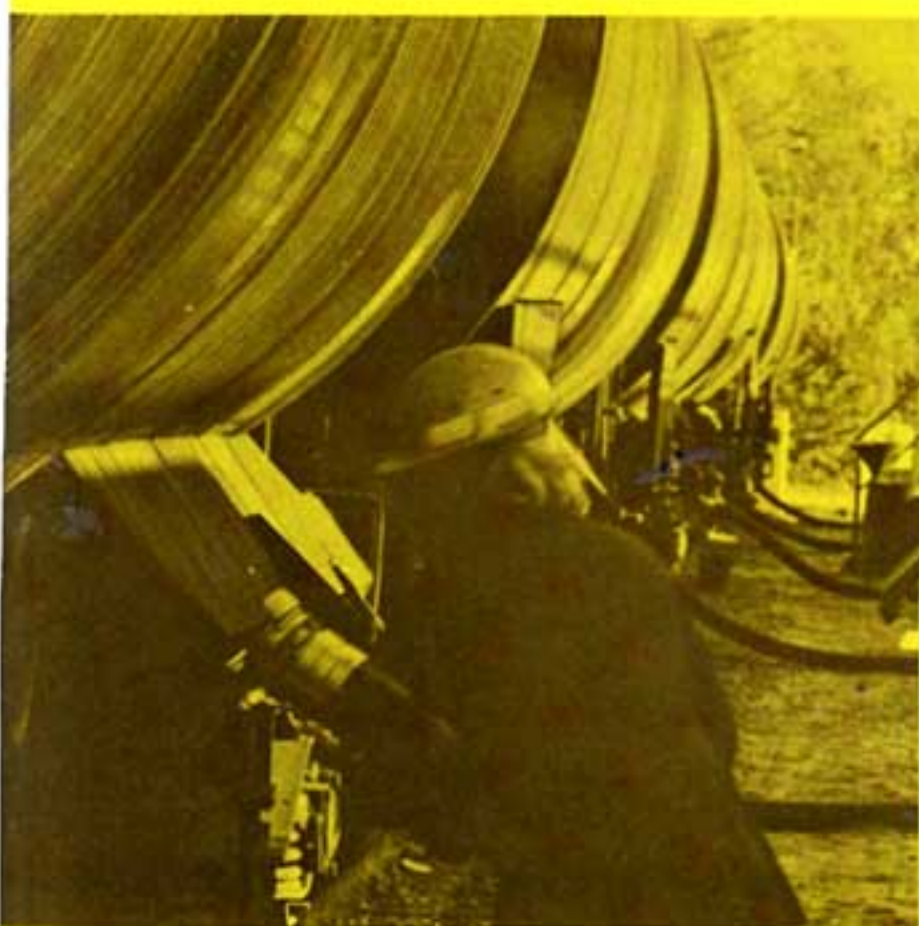
stoomtemperatuur : 540° C

1 tussenverhittingsturbine van 110 MW.

Jaarlijks verbruik :

hoogovengas : ± 50.000.000 Nm³

extra-zware stookolie : ± 100.000 ton.



De centrale van Farciennes is — zoals blijkt uit de technische steekkaart — eigendom van twee maatschappijen : Intercom en CETEC. Die centrale, welke al lang in de omgeving van Charleroi bestaat, heeft net als de industrieën uit de buurt, steenkool van de streek en vervolgens hoogovengas van Hainaut-Sambre als energiebron gebruikt. Dat gas wordt naar de centrale aangevoerd door een bovengrondse leiding met een diameter van twee meter, die gedeeltelijk over en langs de spoorweg loopt.

De exploitanten van de centrale hebben, in verband met het slechte resultaat dat verkregen werd door de combinatie gas-steenkool, verkozen extra-zware stookolie als bijkomende brandstof, te gebruiken.

Die stookolie moet onder de beste voorwaarden aangevoerd worden en de studie van dat probleem heeft geleid tot een vrij originele oplossing. Aan de rand van een klein station met de sympathieke naam Le Campinaire heeft de NMBS een collector geïnstalleerd met ernaast twee sporen die de verbinding met de centrale vormen. Daar het aanpalend terrein eigendom is van de centrale, kon men daar het pompstation bouwen dat onmisbaar is voor het lossen van de wagens.

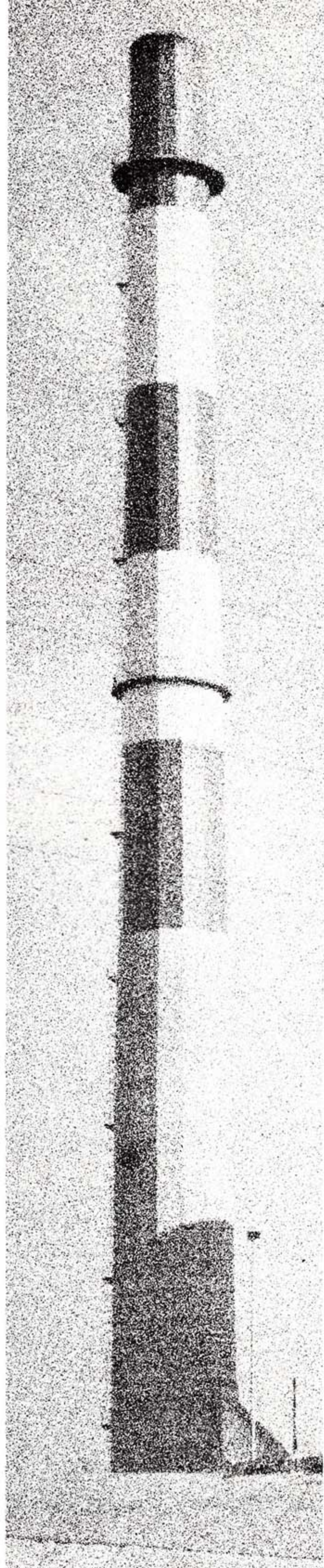
Maar die verbinding ligt op ongeveer twee kilometer van de centrale en moest dus met een andere vorm van vervoer gekoppeld worden. Thans heeft men in de gasleiding een handig hulpmiddel gevonden : via een omweg langs een reusachtige voorraadkuip loopt ze van de verbinding naar de centrale.

De trein met 20 wagens komt aan. Hij wordt op het verbindingsspoor geplaatst en in ongeveer drie uur gelost door middel van twee pompen met een debiet van 300 ton/uur.

De stookolie loopt eerst door de bovengrondse leiding naar de kuip van 90.000 m³ die op enkele honderden meters verder ligt. Vandaar loopt er een tweede leiding naar de overslagkuipen in de centrale zelf. De stookolie wordt door die tweede leiding gepompt door middel van een ander pompstation. Laatstgenoemde installatie werkt in feite niet doorlopend : de stookolie wordt te Farciennes als een bijkomende brandstof beschouwd en wordt slechts in bepaalde omstandigheden gebruikt, de donderdag bijvoorbeeld, wanneer Hainaut-Sambre haar gasproductie uitschakelt voor het wekelijks onderhoud.

De supertank van 90.000 m³ vormt natuurlijk de onmisbare reserve voor de centrale — is vrijwel voldoende voor haar behoeften van één jaar — maar zou ook nog als een soort van reservoir voor andere verbruikers uit de streek kunnen dienen.

De collector die op het verbindingsspoor is geplaatst, bestaat uit drie leidingen waarvan er één dient om eventueel de stookolie te verwarmen (om ze vloeibaarder te maken voor het lossen). Tot op heden werd dat systeem nog niet gebruikt. De stellen die van Antwerpen of Feluy komen, doen er immers niet meer dan 12 uur over. Dank zij de isolatie van de wagens is de temperatuur van de stookolie dan nog hoog genoeg, zodat onmiddellijk met het lossen kan begonnen worden. Dat is onbetwistbaar een voordeel van het spoorwegvervoer.





Genk- Langerlo : alleen stookolie en alles per spoor

Eén eenheid is in werking :
wisselstroomgenerator en transfo ACEC,
turbine van Franse makelij,
een ketel met natuurlijke circulatie,
16 branders van 4 ton/uur.
Een tweede gelijkaardige eenheid is in
aanbouw.
Geïnstalleerd vermogen : 300 MW per een-
heid.



Langerlo is iets anders dan Farciennes :
het is een gloednieuwe centrale van de
maatschappij EBES, die in augustus
jongstleden haar eerste kilowatt/uur le-
verde.

Het is een recente constructie uitgerust
met alle middelen tegen vervuiling die
thans vereist zijn. Zo is het een installatie
die in ons land enig is in haar soort. Geen
enkele sector werd vergeten. Om de lucht-
vervuiling te beperken, heeft EBES een
brede mende tank van 16.500 ton moeten
laten bouwen voor stookolie met laag zwa-

velgehalte, de schoorstenen van 112 tot 140
meter optrekken en al de nodige maatregelen
moeten nemen (door middel van een
aangepaste apparatuur) met betrekking tot
het gehalte SO₂, CO en NO in de rook.
Om het water in het Albertkanaal rein te
houden, werd de centrale uitgerust met
twee koeltoestellen en neutraliseerkuipen.
Ter bestrijding van de geluidshinder ten
slotte werd er een geluidsdemper geïnstal-
leerd, alsook een toestel om het aanblaas-
geluid uit te schakelen.

Er is een wetsontwerp in studie waarin
bepaalde voorwaarden staan betreffende
de opaciteit van industriële rook en dat
inzonderheid bepaalt dat het zwavel-
dioxide gehalte ervan moet beperkt blijven
tot 5 gram per normale kubieke meter. De
centrale van Langerlo is verder gegaan.
Reeds sedert 3 jaar laat de directie in de
streek nauwkeurige metingen verrichten :
de samenstelling van de lucht wordt aldaar
bepaald en die moet als vergelijkingsnorm
dienen voor metingen die gedaan worden
wanneer de centrale werkt. Het maximum
zwavelgehalte van de brandstof werd vrij-
willig beperkt.

Daar gewone stookolie een zwavelgehalte
heeft dat boven het toegestane maximum
komt, moet ze dus met LZG-stookolie (laag
zwavelgehalte) gemengd worden, hetgeen
de bouw van een bijkomende tank ver-
klaart.

We hebben die maatregel zeer uitvoerig
beschreven omdat deze bepalend was voor
de aanleg van de verbinding. Voor twee
verschillende soorten van stookolie waren
er twee afzonderlijke uitrustingen nood-
zakelijk en zodoende bestaat de verbind-
ing uit twee gewone collectoren en een
collector voor de LZG-stookolie en liggen
er ook vier sporen.

De collectoren zijn net dezelfde als die
van Farciennes : 22 slangen, drie buis-
leidingen, dezelfde lengte... De volledige
treinen (momenteel één trein per dag)
worden in twee stellen gesplitst en naar-
gelang hun inhoud (normale of LZG-stook-
olie) over de sporen verdeeld. Met vier
sporen en zes pompen van 250 t/uur kun-
nen gelijktijdig twee treinen gelost worden.

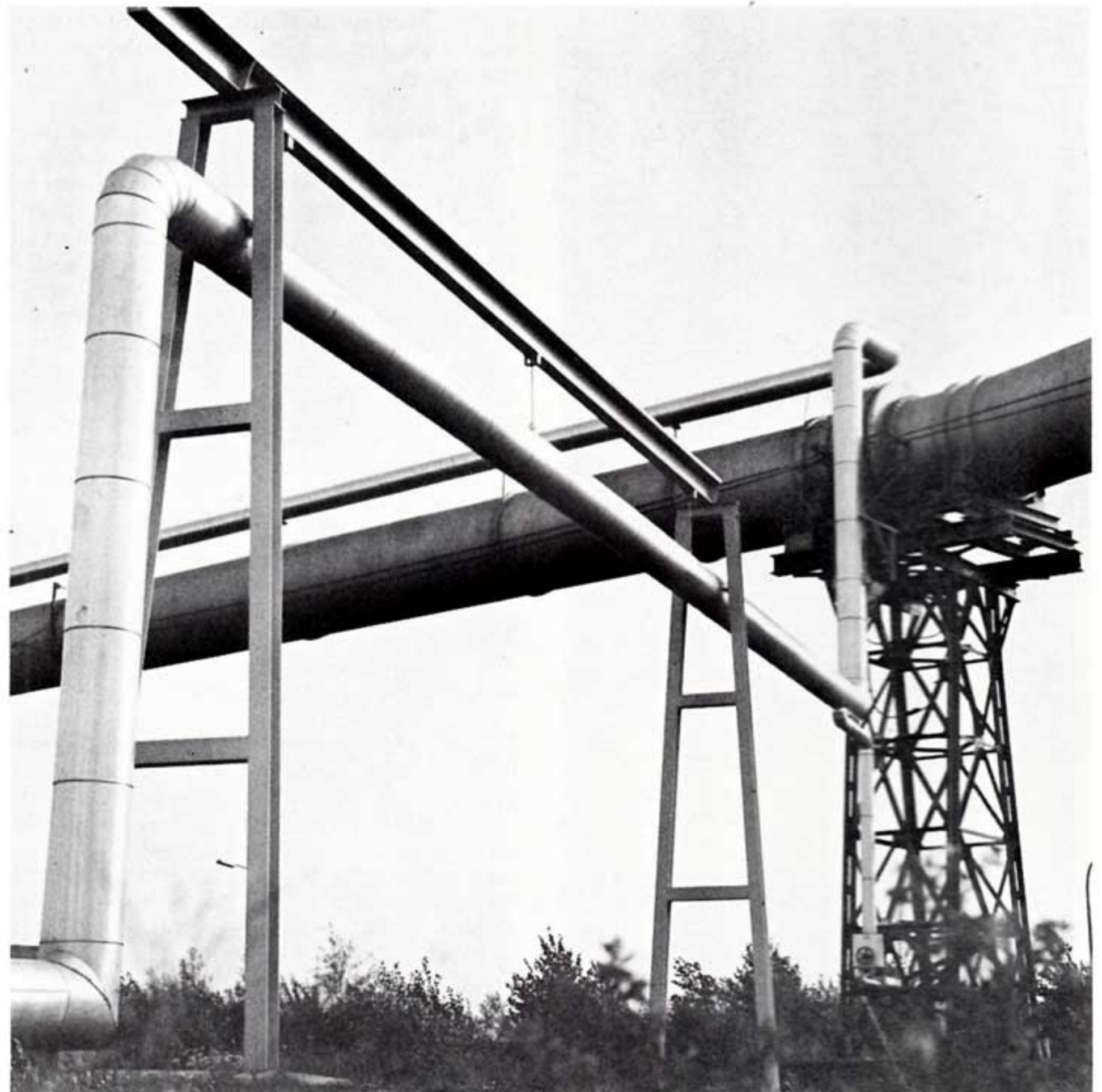
Daar het deksel van elke wagen moet
geopend worden (om te voorkomen dat de
tank zou ineengedrukt worden als er een
vacuum ontstaat), de slangen moeten aan-
gekoppeld, de pompen moeten aangezet
en teruggeplaatst worden, rekent men dat
twee man 1000 tot 1200 ton kunnen lossen
in iets meer dan 3 uur. Momenteel ver-
bruiken de 16 branders op vol rendement
65 ton stookolie per uur, d.i. gemiddeld één
wagen, rekening houdend met de perioden
tijdens welke de vraag kleiner is.

Bij de indienststelling van de tweede pro-
ductie-eenheid zullen er dagelijks twee
treinen nodig zijn om de turbines te laten
draaien.

De centrale van Langerlo werkt, in tegen-
stelling met die van Farciennes, volledig
met stookolie. Voor de aanvoer wordt
thans uitsluitend de trein gebruikt.

Wat valt er nog meer te vertellen ?

Dat de nieuwe centrale het geïnstalleerd
vermogen in de streek opvoert tot 340 Me-
gawatt. Dat de tweede groep in augustus
1976 in werking zal gesteld worden. Dat de
apparatuur voor controle van de vervuiling,
waarover we het hadden, 7% van de ge-
hele investering gekost heeft. En ten slotte,
dat de spoorweg de mogelijkheid ziet om
aan de afgewerkte centrale jaarlijks meer
dan 500.000 ton stookolie te leveren...
Een hele operatie !



De vierde containerterminal van de Belgische Spoorwegen werd op 25 september te Châtelineau plechtig in dienst gesteld in aanwezigheid van talrijke personaliteiten: de burgemeester van Châtelineau, de voorzitter van ADEC, de vooraanstaanden van de groep Charleroi en van het station Châtelineau, vertegenwoordigers van Intercontainer Bazel, de Directie van Interferry, en tal van personaliteiten uit de industriële wereld en de lokale pers.

de terminal van Châtelineau ingewijd



Op 3 oktober werkte de portaalkraan op volle capaciteit! Een Italiaanse heilmachine van 33 ton werd overgeladen op een wagen met oplegger ten einde haar bestemming te bereiken.

Dit tuig was werkelijk indrukwekkend: een lengte van 8 m, een breedte van 2,5 m en een hoogte van 2 m.

Bij deze gelegenheid heeft de portaalkraan haar maximum laadvermogen van 35 ton bijna bereikt.



In een vorig nummer (1/75) hebben wij de kenmerken van de installaties uitvoerig besproken: een portaalkraan met een bereik van 20 meter, 2 sporen met een totale lengte van 380 meter, een vermogen van 35 ton voor containers en opleggers en van 25 ton aan de haak voor gewone goederen, een ruim opslagterrein enz...

Zoals u ziet, is de portaalkraan werkelijk geschikt voor het behandelen van diverse ladingen: containers, opleggers van het kangoeroe-verkeer en goederen in 't algemeen. De streek van Charleroi beschikt nu over een zeer kostbaar werkinstrument. De bestendige aangroei van het containerverkeer (de beste verpakking), alsmede de aanwezigheid van een praktische terminal met een grote capaciteit, zullen voor de vervoerondernemingen ongetwijfeld een aansporing zijn om voor die snelle vervoers-techniek te opteren. Beide factoren zullen tevens een gunstige weerslag hebben op de ontwikkeling van het spoor-wegvervoer; een van onze foto's toont trouwens dat een wegvervoerder van Jumet voormelde formule reeds aangenomen heeft.

Het dient tevens te worden gezegd dat de nieuwe terminal profiteert van snelle en regelmatige verbindingen, niet alleen met de twee grote nationale havens, Antwerpen en Zeebrugge, maar ook met de buurlanden, waar er grondig bestudeerde aansluitingsmogelijkheden zijn voor verder gelegen bestemmingen. De containerisering biedt een onbetwistbaar voordeel: in samenwerking met Intercontainer (in België vertegenwoordigd door Interferry) leggen de 24 spoorwegen elke dag gesloten treinen in die heel Europa doorkruisen. Het spreekt vanzelf dat de eindstations en de behandlungsstations met gelijkaardige installaties als die van Châtelineau zijn uitgerust.

Zo neemt de infrastructuur voor containers zowel in België als in de buurlanden, steeds maar uitbreiding. Zij maakt immers de behandeling en het transport van goederen mogelijk op trajecten waar verschillende vervoerwijzen, nl. het spoor, de weg en de zee, elkaar aanvullen. Voor dergelijke trajecten vormt zij het doeltreffendste middel om een snel en veilig handelsverkeer tot stand te brengen.

Voor alle nadere inlichtingen wendt u zich tot de onderstaande adressen:

— voor de terminal van Châtelineau:

Handelsagentschap NMBS
Quai de la gare, 1
6000 Charleroi, tel. 071/43 01 73

Handelsagentschap NMBS
Square F. Roosevelt, 14
7000 Mons, tel. 065/33 59 79

— voor containers in 't algemeen:

NMBS - Handelsdirectie
Bureau 62.12
Frankrijkstraat, 85
1070 Brussel, tel. 02/523 80 80, toestel 2648

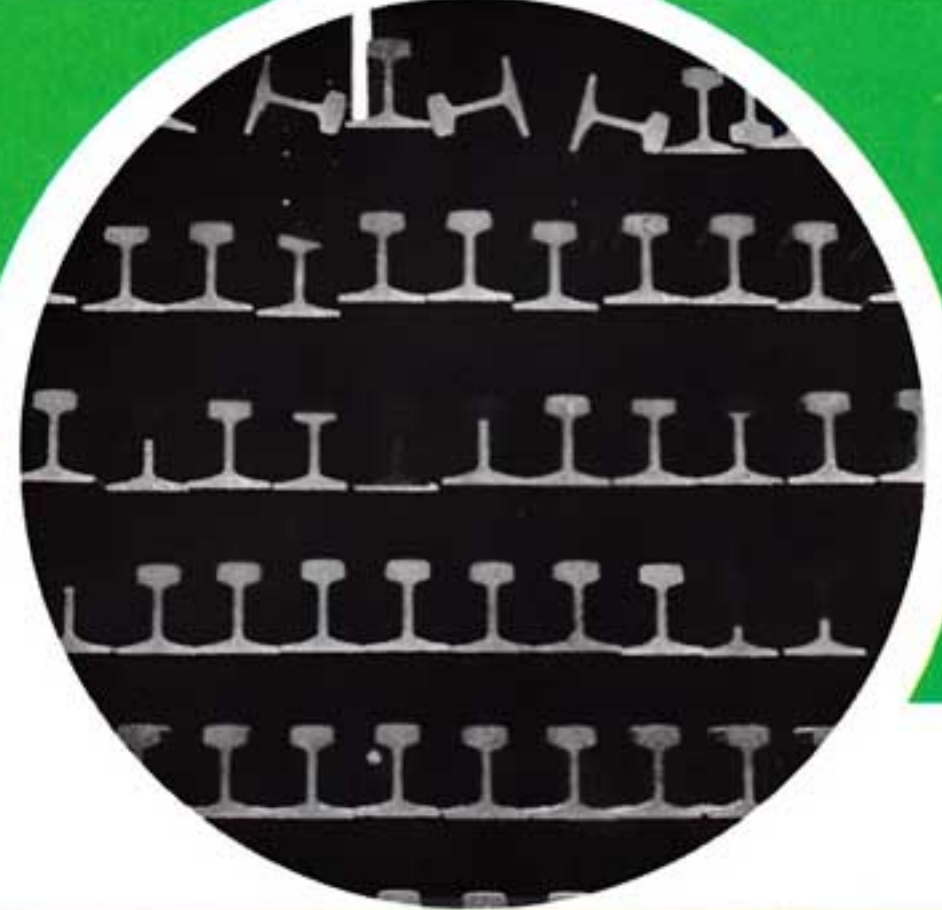
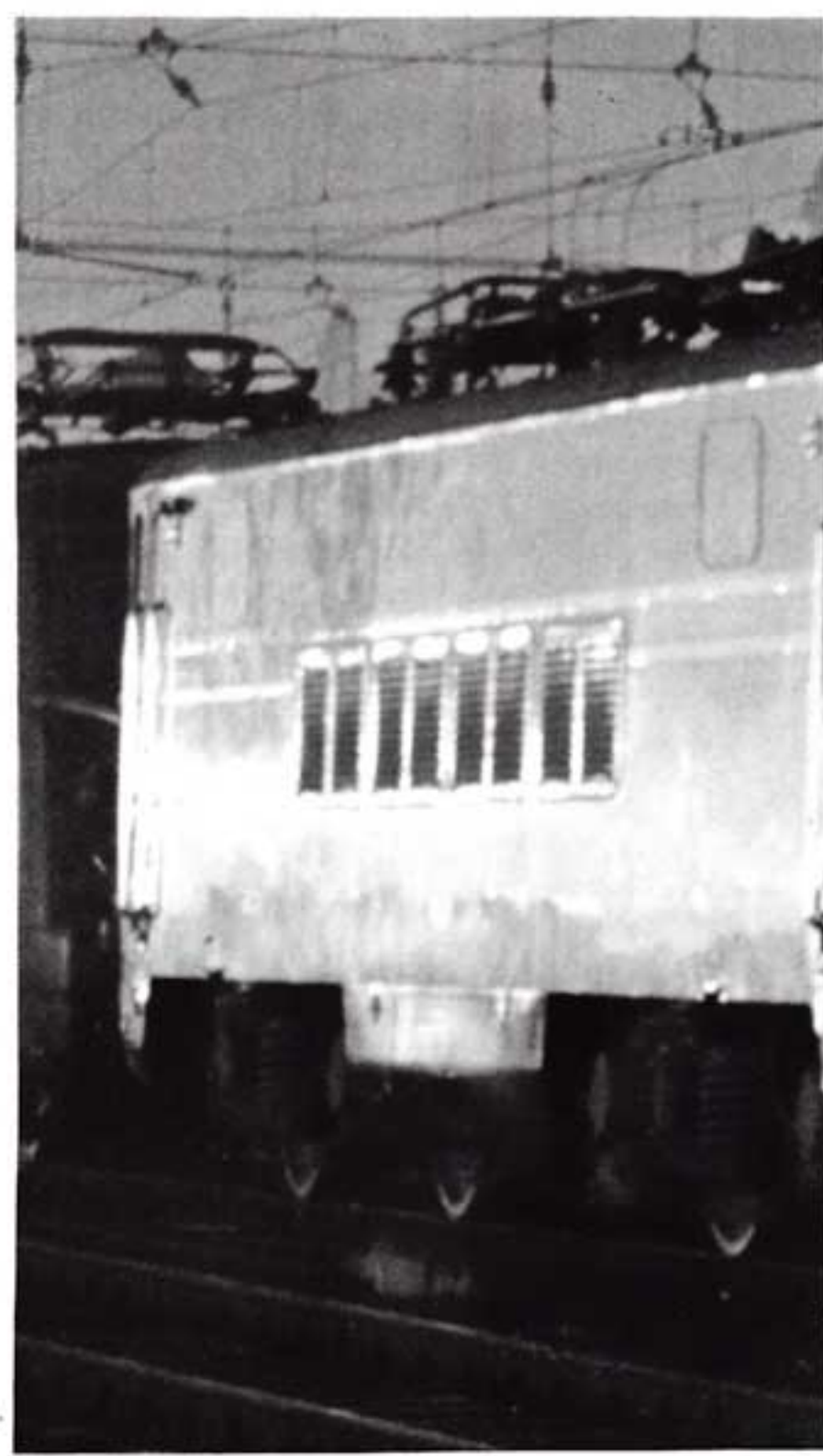
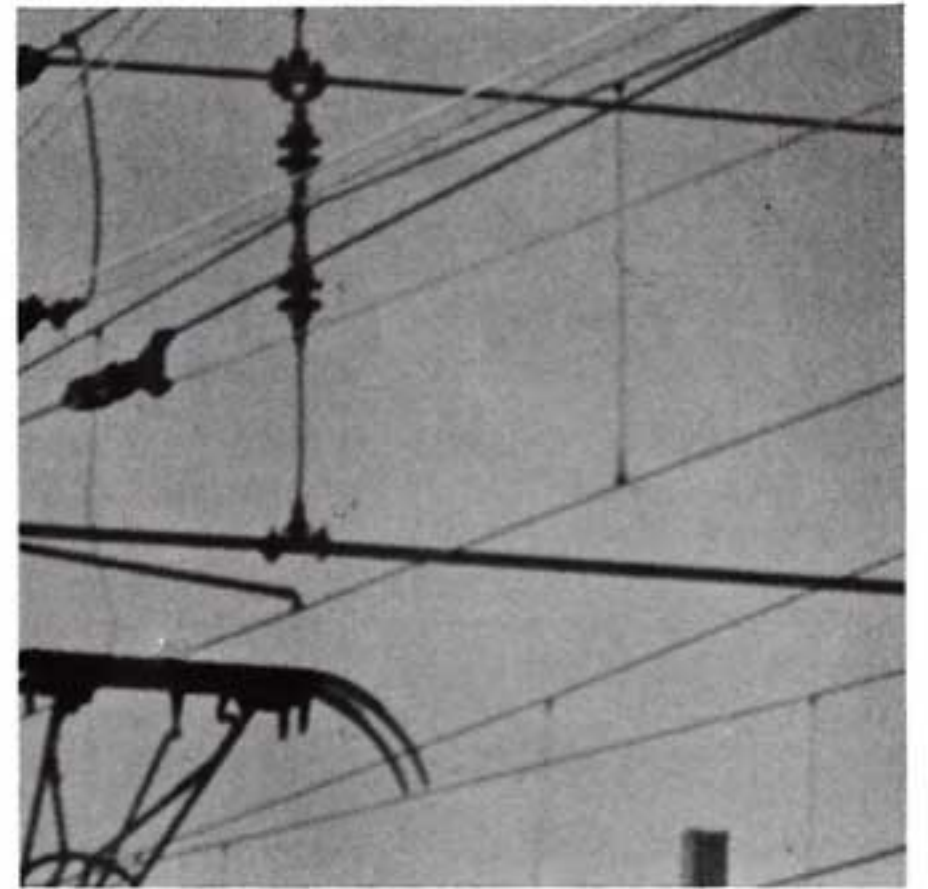
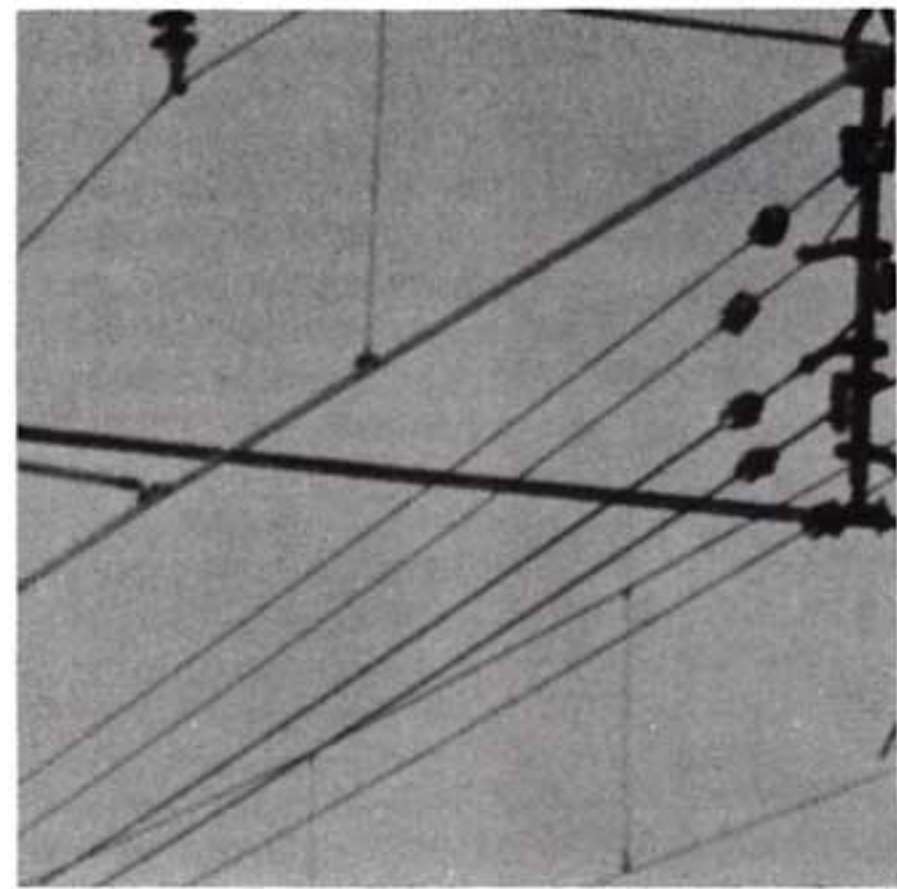
— voor kangoeroe-verkeer:

TRW
Vandepereboomstraat, 25
1080 Brussel, tel. 02/525 62 51

— voor hijstoestellen:

Technische raad voor goederenklänteel
Bureau 15.11
Frankrijkstraat, 85
1070 Brussel, tel. 02/523 80 80 toestel 2140 (of 2135)





de N.M.B.S. als werk- verschaffer

In de huidige economische situatie blijkt het probleem van de tewerkstelling centraal te staan. En terecht mag de vraag gesteld worden : welke rol heeft de NMBS gespeeld — of speelt zij nog — bij het verschaffen van werk aan onze bedrijven.

In het raam van deze publicatie werd hierop reeds sporadisch gewezen. Doch wij hebben gemeend thans uit de bescheidenheid te moeten treden om onze cliënten te informeren over wat reeds op dat gebied gedaan werd en wat nog op stapel staat.

Laten we als uitgangspunt de specifieke taak van de NMBS even onderstrepen :

- Zij is een openbare dienst en is als dusdanig gebonden aan de imperatieven van een openbare dienst in verband met aankopen;
 - De NMBS moet op een rationele commerciële basis geleid worden.
- Dit houdt ondermeer in dat, voor wat betreft aankopen in de meest brede zin, toeleveringen en rollend materieel, de NMBS gebonden is aan strikte regels en dat zij niet die vrijheid heeft van de privaattijverheid.

Om de kwestie van de „werkverschaffing door de NMBS” te situeren vermelden wij hierna enkele getallen :

Bij de overgang van de stoomtractie naar de elektrische- en de dieseltractie, d.w.z. de laatste 20 jaar, heeft de NMBS volgend materieel aangekocht bij onze nationale spoorwegindustrie.

- 260 elektrische locomotieven,
- 486 dielelektrische lijnlocomotieven,
- 475 dieselhydraulische rangeerlocomotieven,
- 76 autorails met verbrandingsmotor,
- 448 elektrische treinstellen.

Dit vertegenwoordigde voor onze industrie nagenoeg 60 miljoen werkuren.

Daarenboven werden nog zowat 19.000 wagens, alsook een 750-tal rijtuigen aanbesteed, wat nogmaals 24,5 miljoen werkuren vertegenwoordigt.

Kortom over de laatste 20 jaar gespreid kreeg de „spoorwegindustrie” gemiddeld jaarlijks 4,30 miljoen werkuren toebedeeld. En hierbij wordt geen rekening gehouden met de honderdduizenden werkuren die naar de toeleveringsbedrijven zijn gegaan.

Wat nu voor de toekomst ?

Het is de bedoeling van de regering het gemeenschappelijk vervoer te stimuleren. Daarbij zal de NMBS ongetwijfeld haar inspanningen van vernieuwing van materieel kunnen voortzetten en, laten we hopen, nog vergroten.

Dit alleen voor wat het rollend materieel betreft.

Is dat nu alles ?

Aan toeleveringen gaande van brandstof, spoorstaven, hout . . . tot bouten en schoonmaakartikelen besteedt de NMBS jaarlijks ongeveer 4 miljard BF. Ook hier gaat het leeuwenaandeel naar de Belgische industrie. Het is onbegonnen werk een raming te doen van het aantal werkuren dat hiermee overeenstemt.

Niet alleen blijkt de NMBS een voor de industrie niet te versmaden afzetgebied te zijn, maar betreft ze haar produkten als gevolg van prijsvragen, vaak met buitenlandse concurrentie. Zodoende worden onze bedrijven gestimuleerd competitieve prijzen na te streven wat hun concurrentievermogen ongetwijfeld verbetert.

Samen met de NMBS worden ook specifieke produkten bestudeerd, ontwikkeld en in omloop gebracht. Ook hier stimuleert de inbreng van de NMBS de technologische vooruitgang, en worden de bedrijven aangezet kwaliteitsprodukten op de markt te brengen.

Dit moge volstaan als eerste bijdrage.

In een latere aflevering laten wij u kennismaken met de dienst van de directie Aankopen waarmee sommige lezers wellicht reeds te doen hadden.

Daarna zal worden ingegaan op enkele speciale verwezenlijkingen.





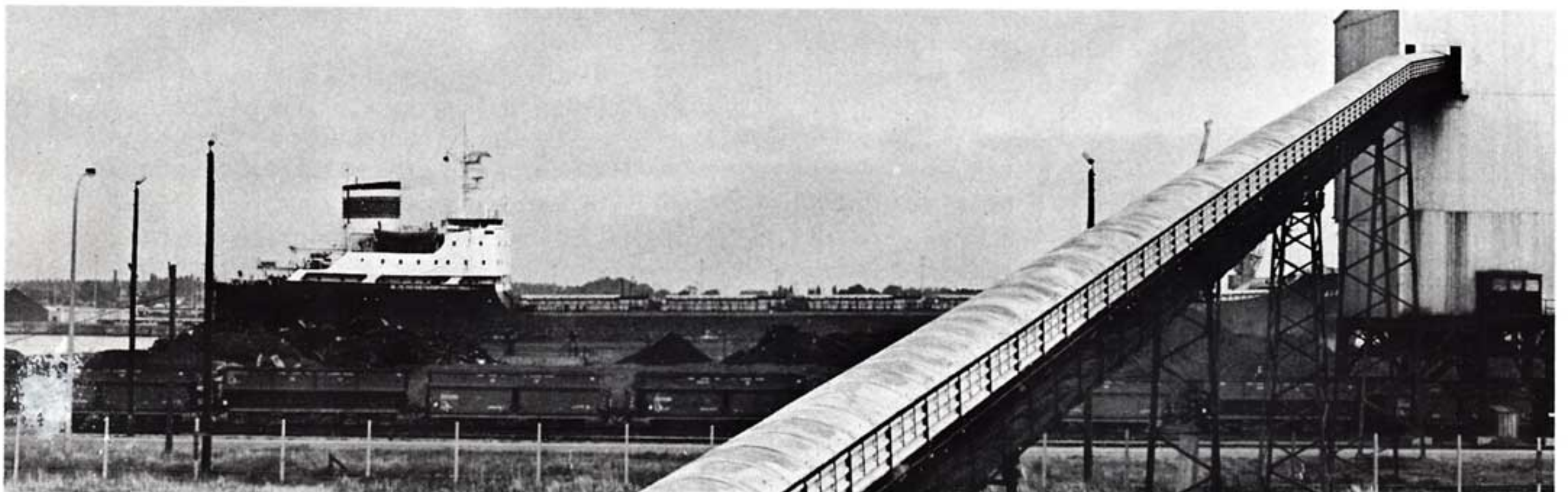
CBM: 

**onmisbare
schakel
voor de
metaalindustrie!**



Als je in de Gentse haven aan de eerste dokker die je tegenkomt naar CBM vraagt, dan zijn er twee mogelijkheden: ofwel wijst hij de twee typische CBM-portaalkranen aan, ofwel stuurt hij je naar de gigantische schoepradlader die zich op het CBM-opslagterrein bevindt. Wij opteren voor het eerste alternatief en stevenen richting Schepen Sifferdok op de kranen af. Een ertsschip ligt veilig geborgen onder de 35 meter lange draagarmen. Met de regelmaat van een klok pikken de grijpers de 55 000 ton zware vracht uit de ruimen. De draaischijf tussen de oerproducent en de verwerkende nijverheid werkt op volle toeren!

„Draaischijf” — en dat zal verder in de tekst nog meer tot uiting komen — is inderdaad het juiste woord voor de „Compagnie Belge de Manutention”, dat — om het in vaktermen uit te drukken — een typisch stuwadoorsbedrijf is. Alhoewel de taak van een dergelijke onderneming zich beperkt tot lossen, laden en eventueel opslaan van goederen (de eindfase van het vervoer over zee), is het een belangrijke schakel in het produktieproces.



Waar, hoe, wat, hoeveel...?

Naast de vroegere vestigingen aan het Zuid-, Midden- en Noorddok beschikt CBM thans aan het Sifferdok over een infrastructuur die aangepast is om massale hoeveelheden stortgoederen te behandelen: twee portaalkranen en drie hefkransen met respectievelijk een vermogen van 15 en 10 ton; 12 recent gebouwde silo's; een opslagterrein van 10 ha met een capaciteit van 2,5 miljoen ton en een kaai van 1500 meter, ruim voorzien van sporen. Een dynamisch personeelscontingent van 120 eenheden staat borg voor een doeltreffende en snelle behandeling.

Een kijkje in de bedrijfsstatistieken leert ons dat het omzetcijfer hoofdzakelijk door ongeveer 20 soorten massagoederen wordt gerealiseerd. Wij citeren als meest frequente: ertsen, kolen, cokeskolen, petroleumcokes, fosfaten, zwavel en schroot. De herkomst van deze goederen voert je naar alle uithoeken van onze aardbol: Spanje, Zweden, Algerië, Mauretanië, Angola, Zuid-Afrika, Brazilië, Venezuela...

De hoogconjunctuur van de zestiger jaren en de opgedreven tonnemaat der schepen, noopten de Gentse haven tot tal van aanpassingswerken. De verbreding en de uitdieping van het zeekanaal Gent-Terneuzen, de bouw van een nieuwe sluis op Nederlands grondgebied (opengesteld in december 1968) en de constructie van het Schepen Sifferdok (ingebruikname in 1969) waren op hun beurt de oorzaak van de geweldige expansie van het havenverkeer dat toenam met 450% sinds 1969. Daar plukte ook CBM de vruchten van en behandelt thans jaarlijks ongeveer 8 miljoen ton massagoederen. Het leeuwedeel daarvan gaat naar de ijzererts, met zowat 3 miljoen ton.

Hoofdzakelijk door contracten afgesloten met de metaalindustrie voor de behandeling van ijzererts, is CBM het eerste stuwadoorsbedrijf van de Gentse haven.

Hoe gaat men te werk?

CBM ontvangt gemiddeld 50 tot 80 ertschepen per jaar. Van zodra een dergelijk schip — met een tonnemaat variërend tussen de 50 en de 60 000 ton — door de hijgende sleepboten tegen de kade is gemeerd, verplaatst men de op rails gemonteerde portaalkranen ter hoogte van de ruimen. De vracht wordt op twee tot drie dagen gelost en voor een deel rechtstreeks overgeslagen op lichters of via tremels in klaarstaande spoorwagens gestort. Het erts

dat om diverse redenen niet direct kan doorgevoerd worden — en dat is ongeveer 75% — vindt door middel van een ingenieus transportbandennet een voorlopige bestemming op het opslagterrein. Daar verblijft het gemiddeld drie maand alvorens de totale scheepslading in spoorwagens herladen is.

Het terrein herbergt een „futuristisch” monster: de schoepradlader! Om de duizenden tonnen ijzererts op een snelle en efficiënte manier te herladen heeft men een dergelijke indrukwekkende machine echt nodig. Het tuig heeft een theoretische capaciteit van 2000 ton per uur. Het verplaatst zich op eigen kracht over de ganse lengte van het terrein op rails, en werd gebouwd volgens het klassieke principe van de baggermolen. De lange mobiele arm — met ingebouwde transportband — bezit aan het uiteinde een rad waarop 8 „emmers” zijn vastgehecht. Al draaiend knagen de emmers schijnbaar kleine hoeveelheden van de stock weg. Het ijzererts wordt op de transportband naar de controletoren gevoerd, waar men de vele kleintjes doseert tot een groot van 60 ton. Deze afgewogen eenheden gaan terug op de band en worden hoog boven de weg — die het opslagterrein van de kaai scheidt — naar een tremel gevoerd. Eén der vier CBM-locomotieven sleurt een lange sliert wagens één voor één onder de tremel door, waar iedere wagen onbewogen zijn rantsoen van 60 ton ontvangt.

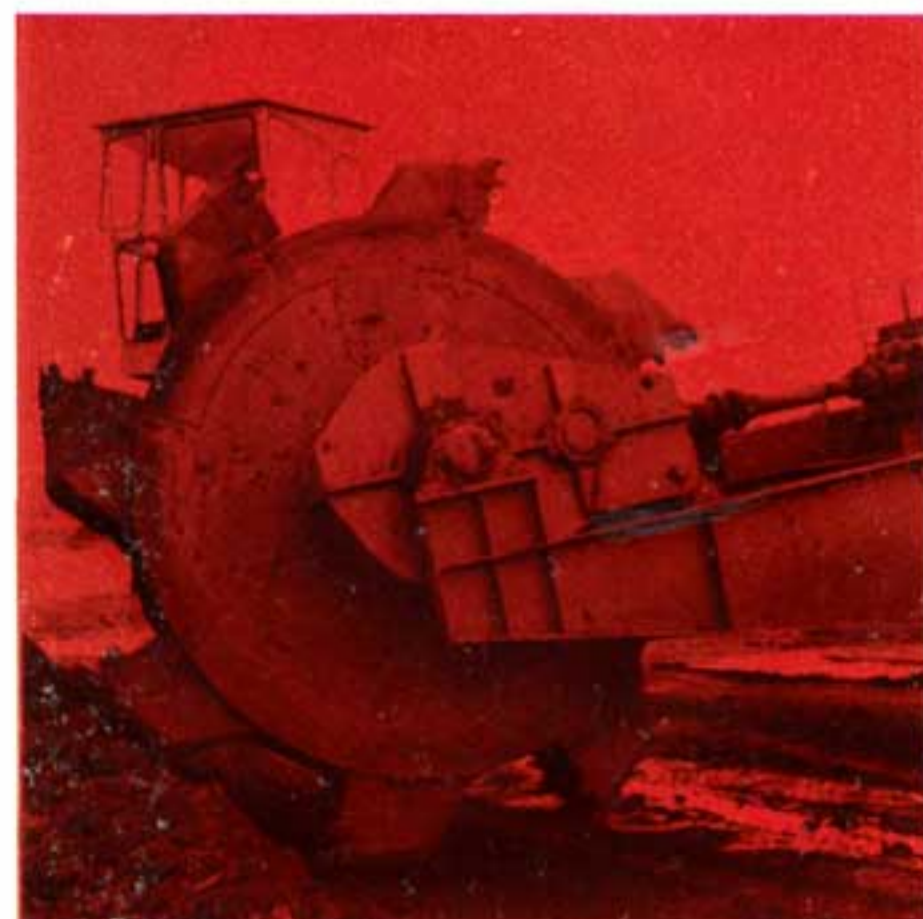
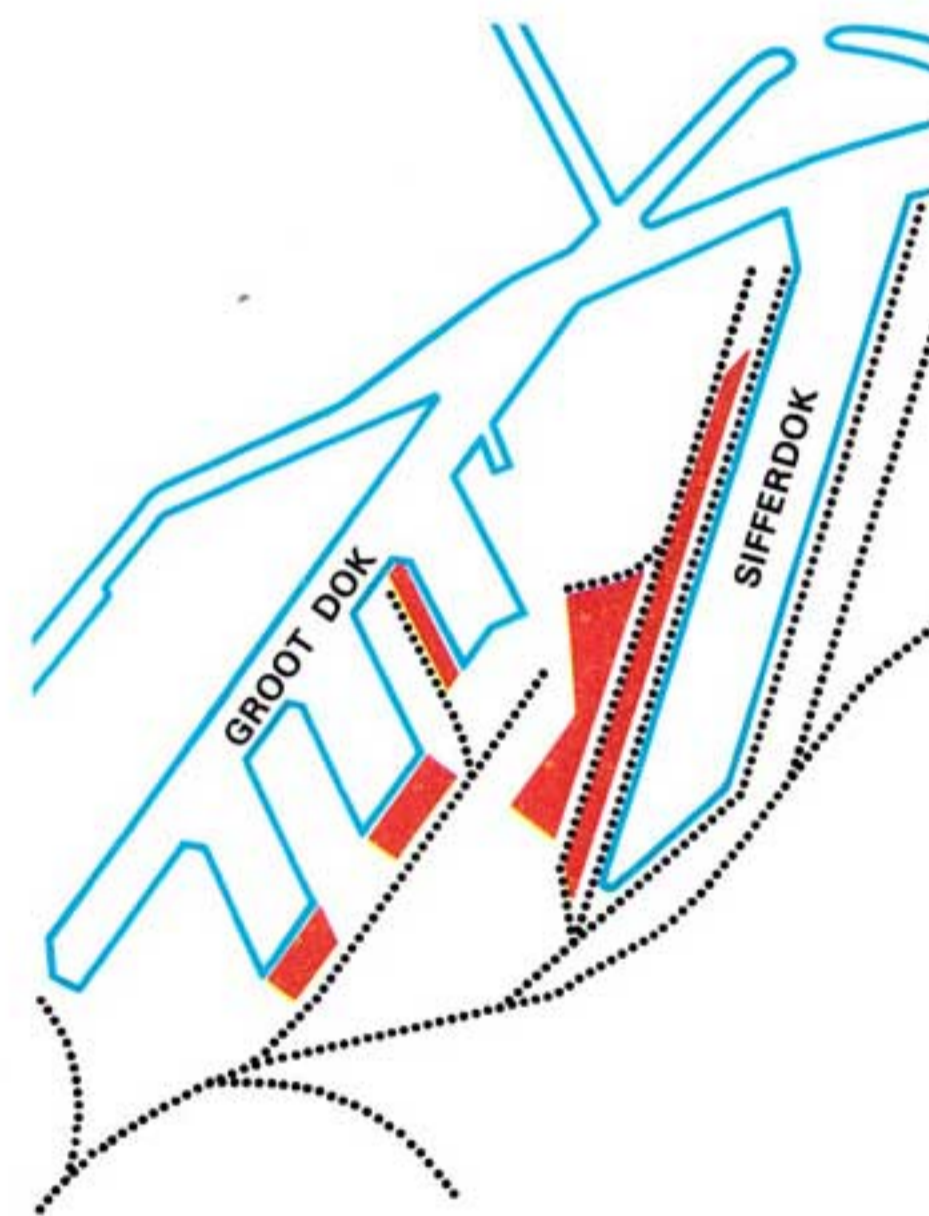
Aldus laadt CBM dagelijks 10 tot 11 treinen van 1300 ton, samengesteld uit 22 particuliere wagens. Het betreft hier meestal treinen met een vaste dienstregeling. Nemen we als voorbeeld een trein bestemd voor „Usines Boël” te La Louvière. Deze trein vetrekt iedere dag te Gent-Zeehaven om 21.18 u. Hij bereikt de particuliere aansluiting te La Louvière om 0.30 u. Daar wordt hij gelost en aan de spoorweg terugbezorgd om 8.18 u. Terug te Gent om 10.31 u. ontvangt hij een nieuwe lading en start opnieuw om 21.18 u. Dat betekent een ideale omlooptijd van 24 uur. De treinen met bestemming Frankrijk hebben een omlooptijd van 48 uur.

Het aandeel van de spoorweg

Het triumviraat CBM - NMBS - Metaalindustrie kan men gerust een geslaagde harmonie noemen. Dank zij de metaalindustrie doen zowel CBM als de spoorweg hier vlotte zaken. 95% van de totale CBM-ijzerertsaanvoer wordt per spoor ter bestemming gebracht.

De spoorweg geniet dus een duidelijke voorkeur op de andere transportmiddelen. Dit is vooral te wijten aan het gebruik van de particuliere wagens, die „op maat” gemaakt zijn voor de goederen die ze vervoeren, en daardoor een optimale efficiëncy bereiken. Zelfs in uitzonderlijke omstandigheden (vb. opgedreven aanvoer van ertsen) kan de NMBS steeds hetzelfde wagentype ter beschikking stellen van de klant. Zij bezit immers een gevarieerd wagenpark dat talrijke mogelijkheden biedt. Ook de omlooptijd en de capaciteit zijn voor de zware industrie doorslaggevende argumenten die in het voordeel van het spoor pleiten.

CBM, de metaalindustrie en de NMBS zijn dus gedeeltelijk op elkaar aangewezen, een goede verstandhouding en een blijvende samenwerking zijn daarom van primordiaal belang.



De meest betrouwbare prestigewagen met chauffeur.



De snelste ook. Voor al uw zakenreizen... of andere.

- van Brussel naar Parijs: duur 2 u 20 - 6 afreizen per dag.
- van Brussel naar Keulen: duur 2 u 30 - talrijke aansluitingen langs Intercity of TEE in alle richtingen. Onmiddellijke aansluiting voor Kopenhagen door TEE Merkur.
- van Brussel naar Frankfurt: duur 4 u 50.
- van Brussel naar Amsterdam: duur 2 u 30.
- van Brussel naar Luxemburg: duur 2 u 10.
- van Brussel naar Straatsburg: duur 4 u 15.
- van Brussel naar Bazel: duur 5 u 30.
- van Brussel naar Zürich: duur 6 u 40.



De TEE: onmisbare luxe voor de zakenman.



Meuneries Bruxelloises : een verheugend weerzien

De „Meuneries Bruxelloises” pasten hun installaties aan voor het ontvangen van graantreinen uit Frankrijk.

Gelegen aan de boord van het kanaal, op de grens van de Brusselse voorhaven, beschikten zij reeds over een inwendige infrastructuur. Dit wil zeggen dat er sporen aangelegd waren tot in een loods, van waaruit een ondergrondse transportband vertrok die het graan tot de top van de silo's bracht. De ingangspoort bevond zich langs de kant „Haren”.

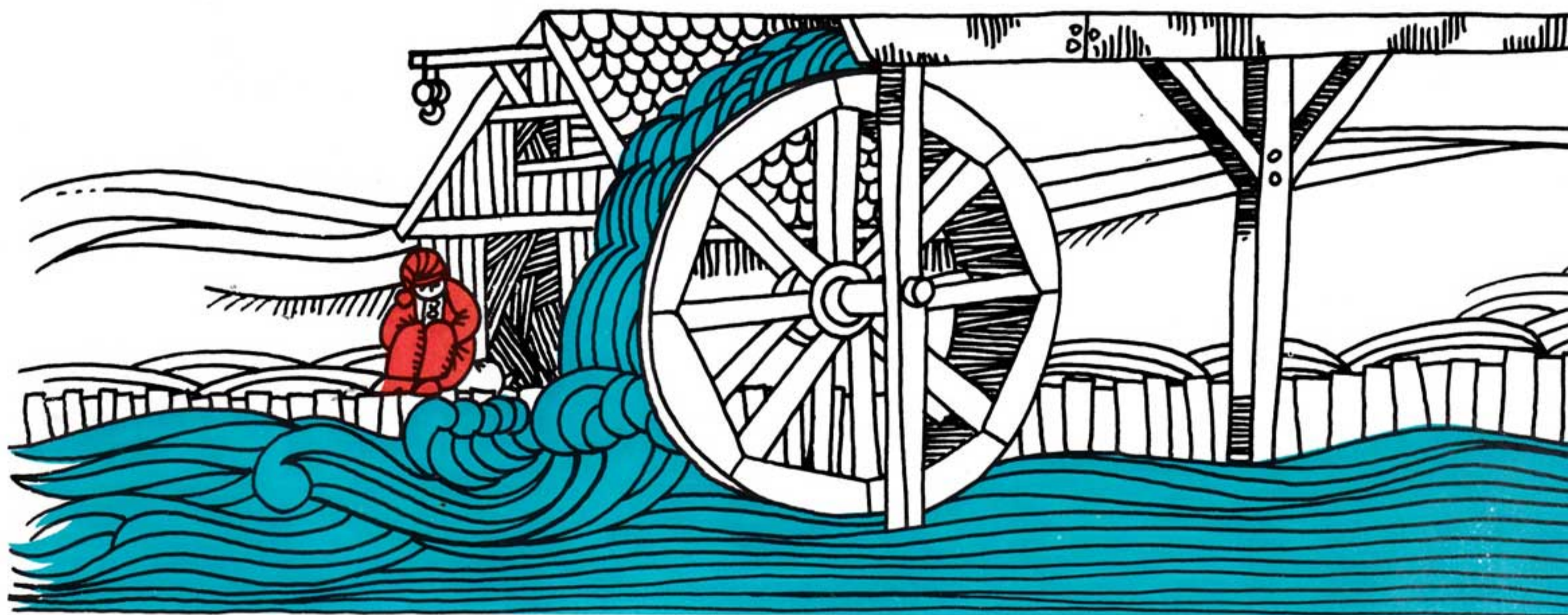
Sinds enkele jaren hadden de „Meuneries Bruxelloises” niets meer per spoor ontvangen daar de expediteurs andere transportmiddelen verkozen. Als dusdanig was de particuliere aansluiting in verval geraakt, en werd het terrein stelselmatig als opslagplaats ingenomen door een naastgelegen onderneming. Het probleem was eenvoudig : ofwel de oude aansluiting herstellen, ofwel de zaak uit een andere hoek bekijken ! Enkele tien-

tallen meters spoor waren immers voldoende om de „bloemmolens” met de voorhaven te verbinden. In overleg met de NMBS-vertegenwoordiger had men vlug een oplossing gevonden : het graan zou rechtstreeks via de voorhaven komen.

Zo gezegd, zo gedaan. Op de kaai werd een doodlopend spoor uitgebroken en vervangen door een bocht die de loods binnendringt langs een reuzespoort. Binnenin heeft men de in beton gevatte sporen verhoogd en ook de loskuil aangepast.

Aldus komen de zelflossende wagenstellen nu rechtstreeks van de voorhaven, worden snel gelost en in een minimum van tijd terug gezonden. De „Meuneries Bruxelloises” voorzien een ontvangst van ongeveer 25 Franse graantreinen.

Dit treffend voorbeeld van een heropleving van samenwerking met de spoorweg verdient toch wel even de aandacht.



VOORHAVEN

KANAAL

KUIL

MOLENS

●●●●●●●●●● OUDE AANSLUITING

■■■■■■■■■■ NIEUWE INSTALLATIE

Een T 2 slaaprijtuig in de autoslaaptrein Schaarbeek - St-Raphaël gedurende de winter



Het is wel moeilijk om zo maar uit het werk en de dagelijkse zorgen onbekommerd de vakantie in te gaan. De sfeer is er nog niet. Daar moet eerst voor gezorgd worden!

Railtour en FTS weten dat.

Daarom wacht U een prettig onthaal. Hun gidsen staan te uwer beschikking: ze wijzen uw plaats aan in de trein, geven alle inlichtingen over de reis en het hotel en bieden u een verfrissing aan.

Gaan skiën? neem de trein

In zekere treinen is er een bar-dancing. Een opkikkertje en stemmige muziek zorgen voor een vrolijke vakantiesfeer.

Alles is werkelijk tot in de minste bijzonderheden geregeld. In de meeste rijtuigen kunt u uw ski's ophangen, zodat ze niet hinderlijk zijn.

Railtour en FTS hebben volledige programma's, gaande van de reis alleen — verblijf niet inbegrepen — tot het verblijf „alles inbegrepen". Kijk ze even in; u kunt ze krijgen in de erkende reisbureaus en bij de inlichtingskantoren van de stations. Maar wacht niet tot alles bezet is!

Tijdens het winterseizoen zal in de wekelijkse auto-slaaptrein Schaarbeek - St.-Raphaël een T 2-rijtuig worden ingeschakeld.

Het T 2-rijtuig is het nieuwe en goedkopere „double"-slaaprijtuig toegankelijk voor reizigers met een 2e klasse biljet. Iedere afdeling biedt plaats voor twee personen — de ideale formule voor paren.

Vanaf 4 oktober e.k. tot 27 maart 1976, vertrek elke zaterdag om 17 u 43 en aankomst te Frejus-St.-Raphaël 's anderendaags om 9 u. Voor de terugreis, vertrek te St.-Raphaël 's zondags om 19 u. en aankomst te Schaarbeek 's maandags om 10 u 53.

De auto's worden op de trein geladen vanaf 13 u tot 16 u 30 in België en vanaf 15 u tot 18 u 10 in Frankrijk.



Ski Express Winter 75—76

Bediening van nieuwe stations

Vorig jaar, tijdens het wintersportseizoen, bediende de sneeuwtrein Ski Express rechtstreeks Wörgl, Innsbrück en Bolzano. Een belangrijke nieuwigheid dit jaar is dat het treinstel te Wörgl in twee delen gesplitst wordt. Het ene spoort de traditionele richting uit, het andere heeft Schwarzach-St.-Veit als bestemming en bedient o.m. Kitzbühel, St.-Johann, Zell am See. Bovendien biedt het de mogelijkheid tot aansluiting met vele andere wintersportstations.

De Ski Express is een nachttrein, samengesteld uit een slaaprijtuig, ligrijtuigen 2e klasse en een buffetrijtuig. Hij brengt u uit Brussel Zuid rechtstreeks naar de sneeuwvelden op 21 december 1975; elke vrijdag vanaf 2 januari tot 5 maart 1976 en op 2 april 1976. De terugreis heeft plaats elke zaterdagavond vanaf 3 januari tot 6 maart 1976 en op 10 april 1976.

De dienstregeling:

V	8.32	Wörgl	A	21.46	V	8.48	Wörgl	A	21.40
	9.28	Innsbrück		21.05		9.13	Kirchberg		21.15
A	12.00	Bolzano	V	18.05		9.21	Kitzbühel H		21.07
						9.27	Kitzbühel		21.01
						9.36	St.-Johann		20.51
						9.44	Fieberbrunn		20.43
						10.12	Saalfelden		20.16
						10.25	Zell am See		20.03
					A	10.56	Schwarzach	V	19.03
					V	20.14	Brussel Zuid	A	9.59
						20.24	Brussel Noord		9.54
						21.30	Luik Guillemins		8.51
						21.49	Verviers Centraal		8.31
						22.27	Aachen		7.47
						23.12	Köln		6.55
					A	6.52	München Ost	V	23.40
						8.25	Wörgl		22.03

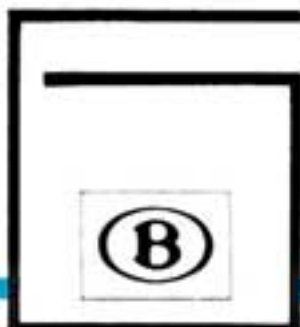
De NMBS te Rijsel op een nieuw adres

De handelsvertegenwoordiging van de Belgische Spoorwegen in Noord-Frankrijk is verhuisd. Sedert 1 september heeft de heer Demoustier met zijn medewerkers de rue du Molinel verlaten en zijn intrek genomen op volgend adres :

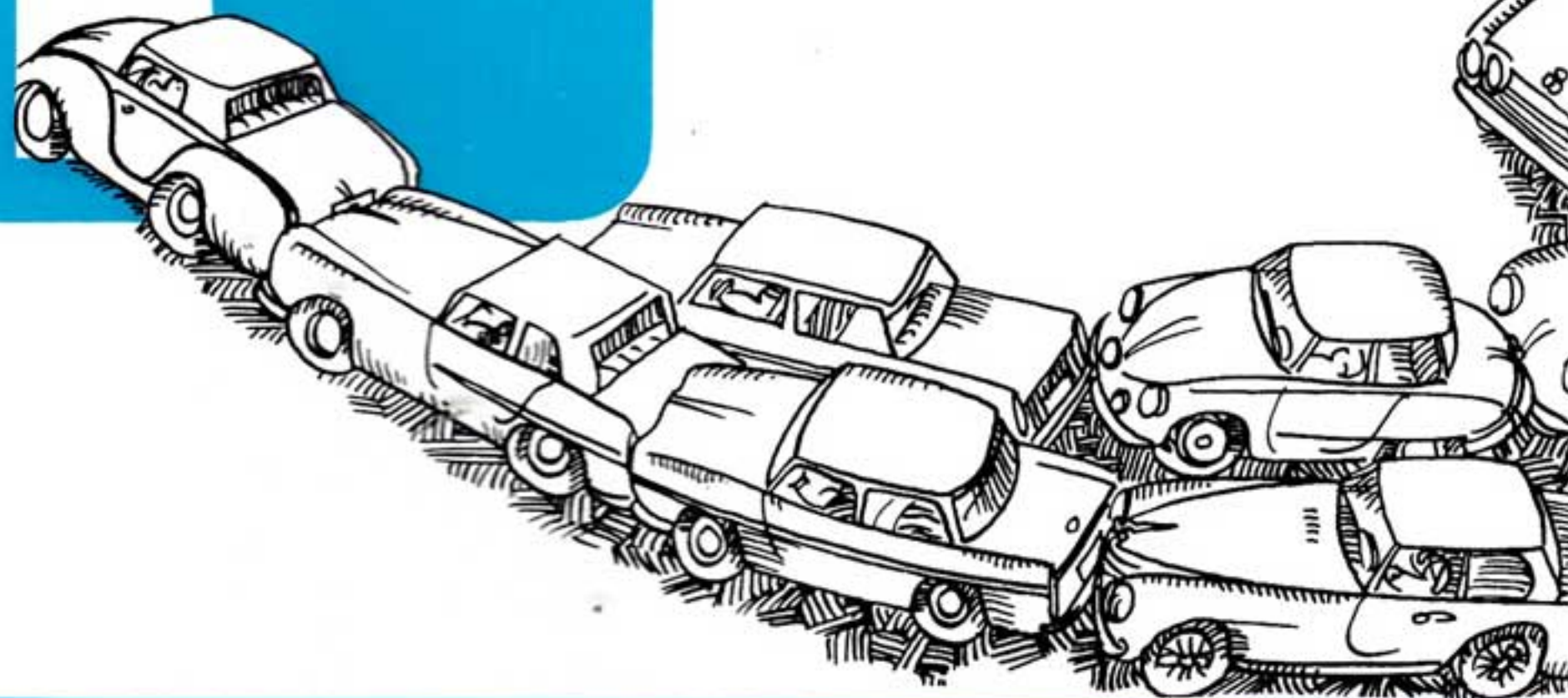
Forum
33, avenue Charles St.-Venant
(2e verdieping)
59000 RIJSEL

Men kan zich met het agentschap in verbinding stellen :

- per telefoon, nummer 51 46 17;
- of per telex, nummer 12.137 F - NORTX
-code 407 FERBEL.



4.400 auto's op de parkeerterreinen van de stations



Zelfs als je ver van het station woont, is de trein in het bereik. De NMBS heeft in 136 gemeenten en steden parkeerterreinen waar je je eigen wagen veilig kunt achterlaten. Er zijn verschillende mogelijkheden.

1 dag

Blijft de wagen maar één dag op het parkeerterrein ? Dan bedraagt het parkeergeld 15 of 30 fr., volgens de belangrijkheid van het station. (Opgelet : Brussel-Noord en Brussel-Zuid : 50 fr.)

Abonnement

Maak je regelmatig gebruik van dat parkeerterrein ? Vraag dan het NMBS-maandabonnement. Prijs : 200 tot 400 fr. (Brussel-Zuid : 750 fr.). De enige voorwaarde is dat je houder moet zijn van een gewoon spoorwegabonnement.

Een spoorwegabonnement dat op het hele net geldig is, geeft extra voordelen : voor een bedrag van 250 fr. per maand kan je op al de parkeerterreinen van het net terecht. Die parkeerterreinen zijn alle dagen open ook op zondag. Bovendien kunnen er ook motorfietsen, vrachtwagens, autocars en andere motorvoertuigen gestald worden. Ieder station zal je graag alle gewenste inlichtingen verstrekken.

Loop er eens binnen.

Bij het ter perse gaan van Spornieuws nr. 3/75 zijn er enkele kleine vergissingen geslopen in ons organigram.

Wij verontschuldigen ons daarvoor bij onze lezers.

Bovenaan de afdeling 62.3 moet men in werkelijkheid lezen : „Marketing en verkoop - Tarieven in binnenverkeer”.

Betreffende bureau 62.31, moeten de „ertsen” bij de sector van M. Counet gevoegd worden.

Tenslotte moet bij afdeling 63.2 het nummer 63.23 van het bureau „prospectie en onthaal” veranderen in 63.24.

Errata

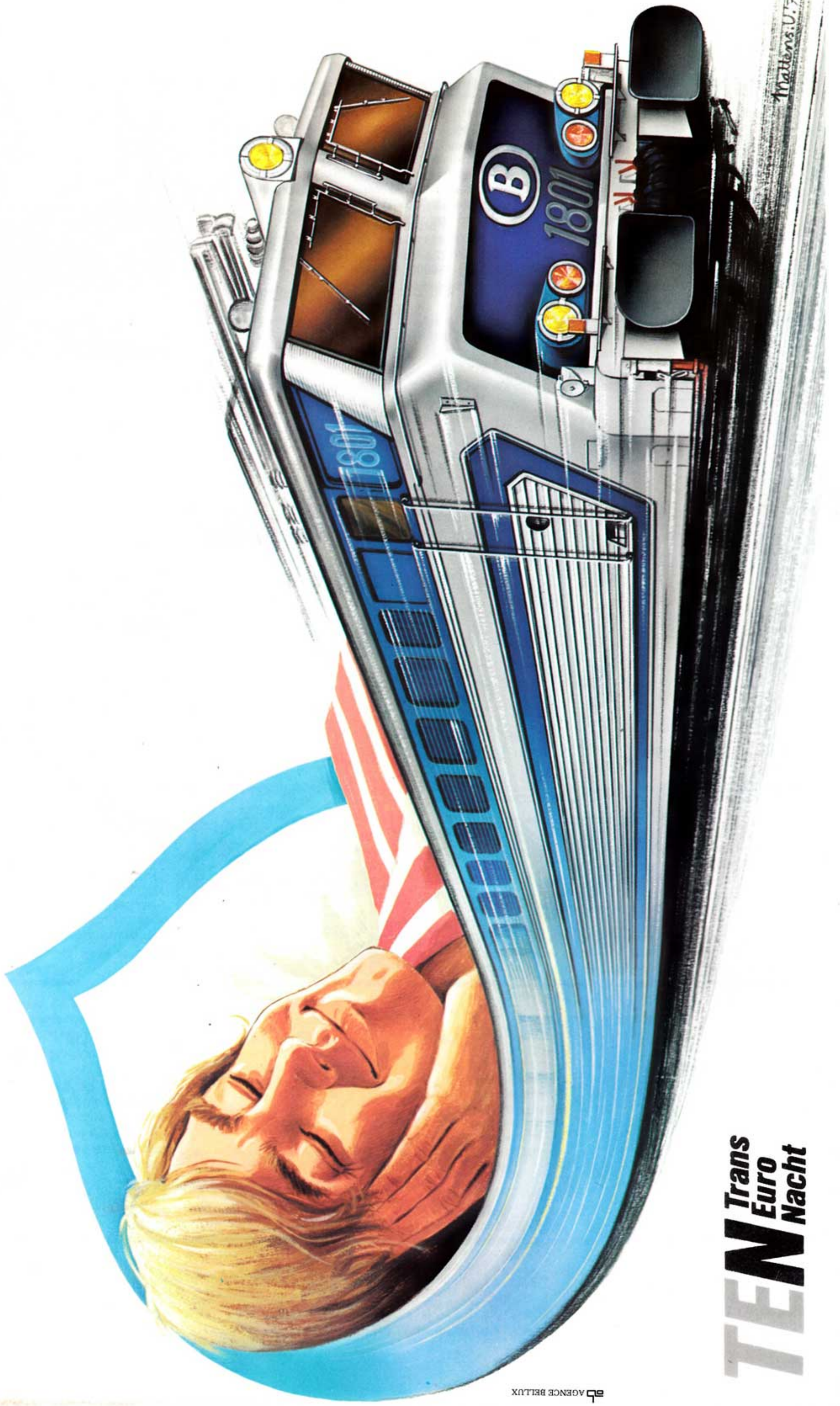
Foto's :
Traction et Electricité : 1, 3, 5, 6
NMBS : 2 tot 4, 7 tot 11, 13 tot 15
Interferry : 7

Redactie :
Frankrijkstraat, 85
1070 Brussel
Tel. 02/523.80.80, toestel 2670
Lay-out : P. Funken, Brussel
Drukkerij : N.V. Erasmus, Ledeberg

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

Verantwoordelijke uitgever:
P. SERGYSELS - BRUSSEL.

1000 km knus slapen



ad AGENCY BELUX

TEN Trans
Euro
Nacht

Mattens U.75