

SPOORNIEUWS

ⓑ

Informatieblad
van de Handelsdirectie
der Belgische
Spoorwegen

december

479

Twee-
maandelijks
tijdschrift
behalve juli
en augustus

5.2.0.1

10

209

Brussel X



4 december

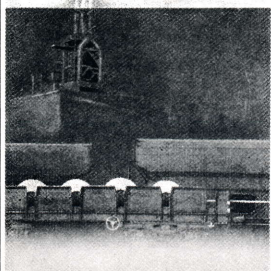
79

SPORNIENWS

INHOUD

Op de omslag

De driehoek van Charleroi verenigt twee partners die op elkaar aangewezen zijn: de staalnijverheid en de spoorwegen. We hebben de schilder Capitan gevraagd die samenwerking in beeld te brengen.



Dossier Charleroi: Charleroi is één van de vier grote polen in de staalnijverheid, die bij de herstructurering van die industrietak in België betrokken zijn.

Zoals de nijverheid, is ook de spoorwegmaatschappij er aan het werk, doet ze er investeringen en geeft ze er samen met de staalproducenten blijk van verbeeldingskracht.

Zo was het een "gloednieuw" en erg goed idee de nog warme staalblokken te vervoeren, zodat ze niet opnieuw de oven in moeten.

De aanleg van een kuil voor het lossen van volledige treinen van fijne cokeskolen is ook een hele vooruitgang, die door de gebruiker op zijn juiste waarde geschat wordt.

Zo kunnen we de driehoek van Charleroi voorstellen, met z'n interne dynamiek, z'n plannen, z'n verwachtingen; met z'n Carlam, de jonste walselij, het voorbeeld bij uitstap van het nieuwe productiebeleid in de streek. Blz. 7.



Ford Genk: De onderdelen voor de assemblage in de Fordfabrieken te Genk worden via de spoorweg aangevoerd. Ook voor 50% van de afgewerkte producten wordt de trein gebruikt. Het spoorwegnet van Ford Genk is een juweeltje in zijn genre. De onderneming heeft dit dan ook nog eens extra onderstreept toen zij in oktober het vertrek van de 25.000ste volledige trein auto's vierde. Blz. 5.



M 4-rijtuigen: Inderdaad, de M 4-rijtuigen worden voor binnenverkeer ingelegd. Ter gelegenheid van de officiële voorstelling hebben de pers en vooraanstaande personen uit economische en politieke kringen de werkplaatsen te Manage en te Brugge bezocht, waar die rijtuigen gebouwd worden door de firma Spoorwegmaterieel-en-Metaalconstructies, vroeger Brugeoise et Nivelles.

Binnenkort zal die onderneming haar deuren voor ons breder openstellen. In afwachting stellen wij even de nieuwe rijtuigen voor. Blz. 20.



Nieuw tarief voor Bazel: Vanaf 1 januari wordt voor het goederenvervoer per spoor van en naar Bazel een nieuw tarief toegepast. Dat tarief vervangt drie andere, voor zover het tarief op die goederen slaat.

Het voornaamste kenmerk van dat tarief nr 8950 is dat de vrachtberekening uiterst eenvoudig is. Blz. 19.



Enkele wensen voor al onze lezers: Tradities worden gelukkig nog bewaard. Wanneer de wensen in overeenstemming zijn met de huidige werkelijkheid, kan elke partner beter de maatregelen van de andere appreciëren.

De heer De Haeck, Handelsdirecteur van de NMBS, richt zich tot onze lezers met de wensen van de Maatschappij. Blz. 3.



Echo's: • Twee interessante nieuwtjes: een nieuwe sneltrein voor Luxemburg en een nieuw adres voor ons handelsagentschap te Brussel. Blz. 23;

• De Britse spoorwegen schrijven in mei 80 opnieuw de grote wedstrijd van Rainhill uit, die 150 jaar geleden voor het eerst werd georganiseerd om het locomotieftype te vinden waarmee de eerste geregelde reizigersdienst ter wereld zou onderhouden worden. Blz. 22.

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

Verantwoordelijke uitgever:
J. Heinen - Brussel

Redactie:
Frankrijkstraat, 85
1070 Brussel

Tel. 02/523.80.80, toestel 2670
Lay-out: P. Funken, Brussel
Drukkerij: Hoorens Printing, Kortrijk-Heule

Foto's
NMBS Putman: 3, 5, 16-17, 19, 20
NMBS Cinefoto: 7, 11, 19, 20, 23
Hainaut-Sambre: 14, 18
Guyaux: 9
Tekening blz. 1: Capitan

VAN DE REDACTIE

We beleven weer de tijd van de beste wensen. En onze directeur, de heer De Haeck, biedt u hiernaast zijn en onze wensen aan. Wat kunnen we daar nog aan toevoegen?

Misschien dat we uit ervaring weten hoeveel belangstelling de lezers van dit tijdschrift hebben voor bijdragen van technische aard: tips om goederen te laden en te stouwen, beschrijvingen van wagens, enz.

Er bestaat uiteraard geen oneindig aantal verschillende wagens en onze artikelenreeks daarover loopt onvermijdelijk ten einde. Over de techniek van het vastzetten van goederen, die we nog maar oppervlakkig behandeld hebben, kunnen we ongetwijfeld nog verder uitweiden.

En dan...? Wel dan zouden we graag, als antwoord op onze wensen, uw wensen ontvangen. Natuurlijk geen prentkaart met de klassieke formule. Neen, uw wensen, uw desiderata omtrent de problemen die u ondervindt bij de verzending van uw goederen, alle details waarover u in dit tijdschrift iets zou willen lezen.

Laat het ons weten, in een briefje, op een briefkaart naar ons gewoon adres: Frankrijkstraat 85, 1070 Brussel. We zullen er al onze aandacht aan besteden. Het is immers de wens van de redactie u steeds beter te dienen.



Op het ogenblik dat deze nieuwjaarswensen voor onze lezers en klanten worden neergeschreven, krijg ik zowat het gevoel dat de uitwisseling van wensen toch wat meer betekent dan een steriele vormelijkheid. Zij komt mij inderdaad ook voor als een gelegenheid om de dagelijkse beroepsbezigheden even op zij te zetten en te ervaren hoe verweven de menselijke activiteiten zijn zowel op professioneel vlak als op dit van de vrijetijdsbesteding, zowel op lokaal als op internationaal gebied.

Ik zou in dat verband willen wijzen naar de talrijke reacties op het "Actieprogramma" van onze Maatschappij, beter gekend als "Herstructureringsplan". Zelfs de schijnbaar meest hevige kritiek lijkt mij belangrijk omdat zij meteen duidelijk maakt welke plaats de spoorweg nog inneemt in het dagelijkse leven.

Het aldus op gang gebracht debat zal - naar mijn gevoelen - in 1980 allicht bijdragen tot een verduidelijking van de problemen die zich op sociaal-economisch vlak gemeenschappelijk stellen voor de N.M.B.S. en het land. Uit de confrontatie van ideeën en opinies zullen ongetwijfeld de krachtlijnen naar voren treden nodig voor een rationele en realistische transportpolitiek.

Wat betreft de verplaatsingen van personen zal het de gemeenschap moeten zijn die bepaalt - gesteld de voortschrijdende, sterke motorisatie - welke omvang en welke kwaliteit het openbaar reizigersvervoer moet hebben en welke prijs de gebruiker en de Staat daarvoor zullen betalen. Dit komt er ten slotte op neer te zoeken naar het billijk sociaal evenwicht rekening houdend met de mogelijkheden geboden door een vernieuwd spoorwegvervoer.

Inzake goederenvervoer mag ik vooropzetten dat voor onze Maatschappij nog een mooie toekomst is weggelegd. Dank zij de technische vooruitgang, nemen de gesloten transportketens, met onder meer de inschakeling van opslag- en behandelingsmogelijkheden aan de eindpunten, steeds grotere uitbreiding. Reeds nu heeft onze Maatschappij de mogelijkheid een gamma van diensten aan te bieden waarin de verhouding kostprijs/baten de ondernemingen aanzet om voor spoorwegtransport te opteren. De verwezenlijking van aanvaardbare concurrentievoorwaarden en de keuze van oordeelkundige investeringen op het gebied van de infrastructuur, kunnen deze tendens alleen maar versterken.

Het is dus met een reëel vertrouwen in de toekomst van onze Maatschappij, dat ik, in haar naam, voor u en voor uw ondernemingen, de meest hartelijke wensen formuleer bij de aanvraag van dit nieuwe jaar 1980.

*F. DE HAECK,
Handelsdirecteur*

INHOUD 1979



... hoofdspectator bij de Handelsdirectie NMBS.

ernationale tarieven zijn noodzaak om snel en markticht te kunnen werken".

"Nieuw tarief aantrekkelijk voor de klant"

Grenzenloos vervoer

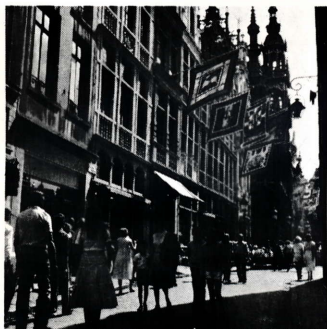
De Europese spoorwegen zetten naar meer samenwerking. Dat gebeurt op veldre gebied. Van de noordelijke markt de klant. De verkeer Brugge naar en terug. Dit als de internationale bereikbaarheid van het spoor. Het is het voor de klant.

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en de N.V. Nederlandse Spoorwegen zijn 1 februari een nieuw Nederlands-Belgisch tarief in. Een tarief dat de klant voordelig maakt. Daarom gaat het in de komende maanden van "Spoorreizen" en "De IJzeren Spoor". Lees meer informatie over vervoer vanuit grenzenloze landen.

Noodzaak

Speciaal

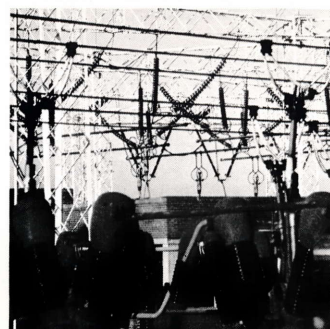
Grenzenloos vervoer
Nieuw tarief België - Nederland
Wederzijdse "ambassadeurs"
Van ruwe tabak tot rasoriet



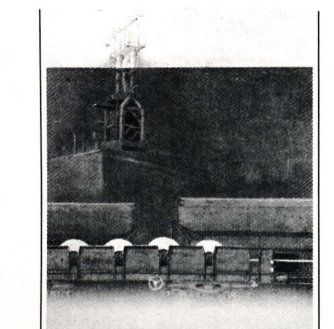
Te volgen formule: 3
Zeebrugge: 20 t. steen per wagen: 4
De recuperatie bij de NMBS: 6
Eo-wagen: 7
De vernieuwingstrein van de NMBS: 12
Zomervakantie: 14
Brussel - Parijs: 14
De TEE's: 14
Inlichtingsautomaat: 15
Autoslaaptreinen: 15
Inter Rail Senior: 15



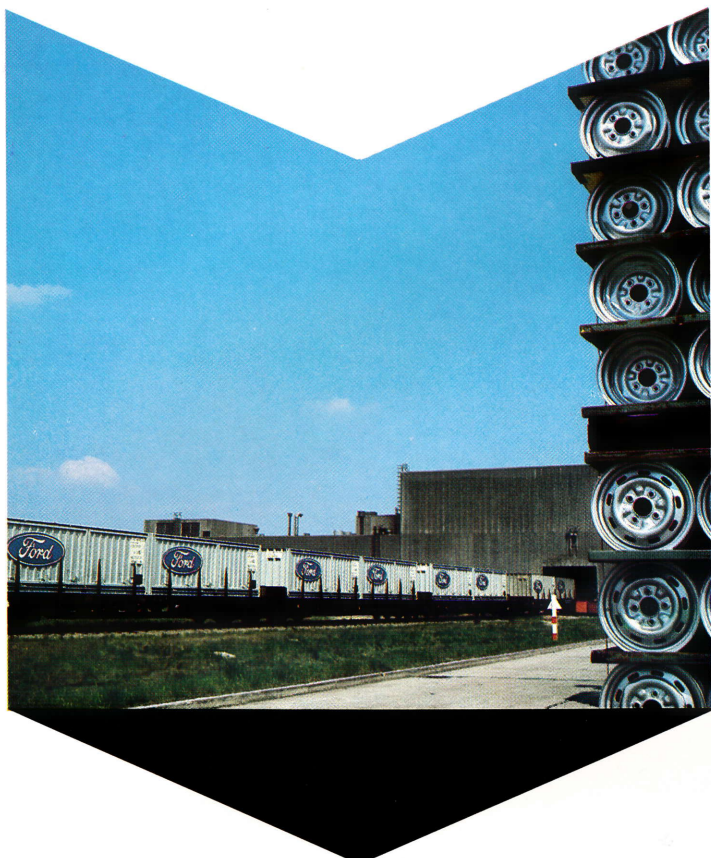
Ertsvervoer per spoor: 3
NMBS resultaten 1978: 4
Nieuwe stations: 5
60 m² Polyglass: 6
Bosch-Express: 8
Bananen voor Griekenland: 8
Shs-wagen: 9
La Louvière - Maubeuge: 14
De kleine containers: 14
Toeristische treinen: 16
Vielsalm: 17
C.L.E.: 17
Intercontainer: 18
Nieuwe veerbootwagens: 18
Brussel - Parijs: 19



Een aansporing voor het spoor: 3
Spoorwagens op spoorwagens: 4
Ladingen in transcontainers: 6
Fbd-wagen: 9
Kerst- en Nieuwjaarsfeesten te Salzburg: 13
Tarief België - Italië: 14
Expo-treinen: 15
Leve de "wachtsters": 16
Wintersporten: 17
Brussel - Parijs: 17
Buffet Brussel Zuid: 17
Nieuwe gezichten: 18
Hermes: 18
Electronische biljetten: 19
Mister Cash in de stations: 19



De wensen van de NMBS: 3
Ford Genk en de spoorwegen: 5
Dossier Charleroi:
De spoorweg en zijn grote klant: 8
Beknpte staalkennis: 9
Martin Guyaux: 9
De Driehoek van Charleroi: 10-15
Woordenlijst: 12
Carlam: 14
De spoorweg in de cokesfabriek: 16
Vervoer in gietvormen: 18
Nieuw tarief: 19
De M 4-rijtuigen: 20
Nieuwe trein naar Luxemburg: 22
Nieuw adres voor ons agentschap Brussel: 22
Rocket 150: 23



FORD GENK: AUTO'S en HET SPOOR



Amper 17 jaar geleden was het nog een braakliggend terrein van ruim 230 hectaren, op Genks grondgebied, in een streek (de Kempen) waar het industrialiseringsproces zich snel voltrok.

Op 24 oktober 1962 werd de eerste steen van een nieuw complex gelegd. Tien maanden later gingen de monteurs in de eerste hal aan de slag en de eerste auto rolde weldra de fabriek uit. Het duurde tot 2 januari 1964 voor alle assemblagekettingen gebruiksklaar waren en op maximumcapaciteit konden gaan werken. In september van dat jaar kwam dat maximum op 300 auto's Taunus 12 M per dag. Een jaar later kwamen er nutsvoertuigen van de band, de elegante bestelauto's Ford Transit. Met o.a. de Escorts werden ook andere modellen in het productieprogramma opgenomen. In 1966 bedroeg de productie 1000 voertuigen per dag, waarvan 20% nutsvoertuigen. In 1969 liep de productie op tot 1400 voertuigen per dag. Dat was het record.

In Ford Genk werken 10.000 mensen, waarvan 13% bedienen en kaderpersoneel: niet zomaar een fabriekje dus. Vanaf de start was het al de bedoeling een zo groot bedrijf uit te bouwen en Ford is dan ook niet zuinig geweest met transportmiddelen. De Genkse vestiging maakt trouwens deel uit van een internationale groep en heeft in verschillende Europese landen honderden leveranciers van onderdelen. Ze moest dus wel over een goed door-dachte vervoerafdeling beschikken, wilde ze vlot en zonder enige belemmering kunnen werken. De topmensen dachten meteen aan de spoorweg, een onderneming voor massavervoer, met vaste dienstregelingen en met materieel dat aan de behoeften van de klanten aangepast is.

Rond de fabriek werd een minispoorweg met 20.500 meter spoor en 49 wissels aangelegd. In die tijd had de NMBS nog geen installaties in Genk. Er werd dus op de fabrieksterreinen een klein station gebouwd om het verkeersvolume efficiënt te kunnen verwerken. In dat station werken de bedienden die het transport organiseren en de vele vervoerdocumenten opmaken.

In de fabriek zelf wordt bijna alles gedaan. In de perswerk-en carrosserieafdeling staan de 122 grote en 66 kleine persen voor de delen van het koetswerk, dat in dezelfde hal gemonteerd wordt. In de volgende hal, de assemblageafdeling, bevinden zich de assemblagebanden, waar de koetswerken op de al toegeruste onderstellen gemonteerd worden. De derde hal huisvest alle andere diensten: onderdelen-

magazijn, klein montagewerk, enz. Ten slotte is er ook nog de wielenfabriek met een productie van 20.000 stuks per dag.

Het is duidelijk dat het werk in zo'n bijenkorf onmogelijk is zonder een uitstekend aanvoersysteem en zonder een efficiënte verzendingsdienst. Het arbeidsritme hangt dus gedeeltelijk van het vervoer af.

Het ingaand verkeer bestaat uit alle mogelijke onderdelen, rollen plaatstaal, verf en allerlei grondstoffen. Het uitgaand verkeer is meer dan de som der onderdelen: volledig afgewerkte auto's, schroot (afval van het dieptrekwerk), wielen.

Ford Genk voert 94% van de productie uit en betreft veel goederen uit Keulen, Saarlouis en ook Groot-Brittannië. Het is zonder meer duidelijk dat de spoorweg aangewezen was voor snel vervoer volgens vaste dienstregelingen en met aangepast materieel: gesloten wagens voor Duitsland en containers die in Zeebrugge aan wal gaan en bij volledige treinen naar Genk gestuurd worden.

Van het wagenpark van de fabriek rijden er 217 wagens voortdurend heen en terug, telkens met een lading. De auto-draagwagens (tweedekkers) worden gebruikt om afgewerkte voertuigen naar West-Duitsland, Italië, Zwitserland, Denemarken, Oostenrijk, Zweden, Noorwegen, Finland en Frankrijk te brengen. Elke dag rijden er vier treinen met de helft van de productie van auto's en bestelauto's de fabriek uit; de andere helft wordt bij kleinere hoeveelheden over de weg vervoerd. Bovendien rijden elke dag nog drie treinen tussen Keulen, Saarlouis, Engeland en Genk... heen en terug.

In totaal verwerkt het privé-net van Ford Genk 150 wagens per dag en op piekdagen soms zelfs 220. Per jaar betekent dat 225.000 ton ingaand en 300.000 ton uitgaand verkeer.

Weliswaar zijn het niet altijd volledige treinladingen. Ford Genk krijgt ook aparte wagens van zijn vele leveranciers, op het vasteland toegestuurd.

De samenwerking loopt "als een trein", mogen we zeggen. Het beste bewijs was wel de kleine plechtigheid die in oktober gehouden was voor de 25.000e uitgaande trein. De spoorweg is voor Ford trouwens altijd al een belangrijke partner geweest. De NMBS heeft van haar kant alle troeven verzameld om het vertrouwen van Ford Genk te winnen en te behouden. Zo heeft de Handelsdirectie (en Ford wijst er in zijn publicaties met genoegen op) voor het personeel van de afdeling vervoer een opleiding georganiseerd waarmee ze zowat spoormannen worden. En eer-

lijk gezegd, als je zo iemand van Ford tegenkomt, zou je makkelijk kunnen verwarren: is het nu iemand van Ford of van de spoorweg?

Met vier grote rangeerlocomotieven, een park van P-wagens en een net van 20 kilometer beschikt Ford Genk over aangepaste infrastructuur en uitrusting. En de spoorweg heeft in het hartje van de Kempen een trouwe klant, die bij gelegenheid graag wordt voorgesteld.

sche ontwikkeling van Europa. Op kleine schaal was dat ook zo voor de economische ont-plooiing van de provincie Limburg en de uitbouw van Ford Genk. In een minimum van tijd werden snelle en doeltreffende verbindingen gelegd met de Europese markten.

In dat opzicht is de 25.000e trein die de Ford-fabrieken te Genk verlaat enorm belangrijk. Zowel voor de aanvoer van onderdelen en grondstoffen, als voor de afvoer van de afge-werkte producten wordt op het spoor beroep gedaan. Het vormt een waar verlengstuk van de productielijnen.

De heer Dierckx had enkel woorden van lof voor deze efficiënte samenwerking. Wij citeren: "De schijnbaar gemakkelijke wijze waarop dit alles tot stand is gekomen en uitgroeide tot de realiteit van vandaag, is voor een groot deel te wijten aan de wil van de NMBS en van Ford tot efficiënte samenwerking en zo nodig met bereidheid tot improvisatie: denken wij aan de voorbije harde winter.

Deze informele toespraak heeft de bedoeling de dankbaarheid uit te drukken van het bedrijf en van de maatschappij, voor de perfecte coördinatie tussen bedrijf en staatsdienst die de realisatie van dit reusachtig transportproject mogelijk maakte. De samenwerking met de openbare besturen, inzonderheid met de NMBS is snel, direct en correct.

Moge de 25.000e trein deze dankbaarheid en hulde ver over de grenzen in Europa brengen."

In zijn dankwoord noemde de heer De Haeck, Handeldirecteur NMBS, Ford Genk een onderneming die steeds heeft geloofd in de vitaliteit en het dynamisme van het spoor. Mede door de toepassing van de nieuwste technieken en een moderne commerciële aanpak heeft de NMBS dat vertrouwen niet beschaamd.

Hier in Limburg, bij Ford Genk, kan men gerust gewagen van de ideale samenwerking tussen bedrijf en spoor; van DE industriële integratie tussen producent en vervoerder. Het spoor is uitgroeid tot een onmisbare schakel in de productieketen.

Op Europees vlak is het voor België van vitaal belang, de grenzen te doorbreken. Ons goederenvervoer moet internationaal getint zijn. Ook daar reikt Ford Genk ons de hand: 95% van de productie wordt immers uitgevoerd.

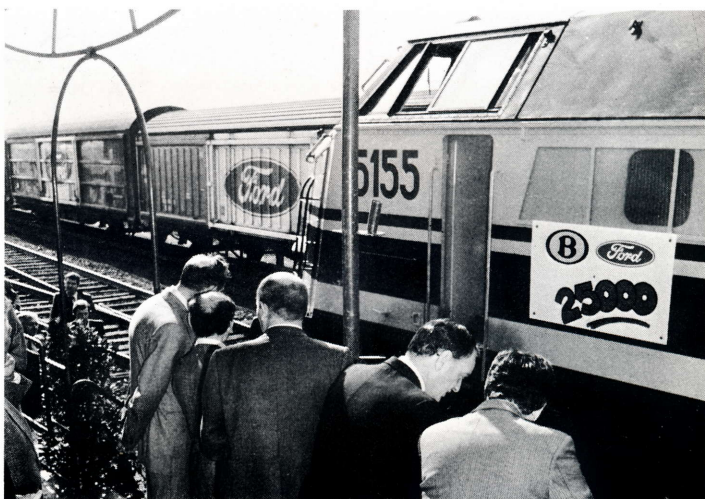
FORD GENK: 25.000e TREIN BIJ VERTREK!



11 oktober 1979 zal zeker in de geschiedenis van Ford Genk ingeschreven worden als een historische dag. Het vertrek van de 25.000e trein vanuit het bedrijf is immers een uniek feit.

Al deze treinen maken ongeveer een afstand uit van 12.500 km, of de afstand Genk - Calcutta of Genk - Johannesburg.

De heer Dierckx, algemeen directeur Ford Genk, wees in zijn toespraak op de belangrijkheid en de diepgaande invloed die het spoor heeft uitgeoefend bij de industriële en economi-





DOSSIER CHARLEROI



Om één ton afgewerkt staal te produceren, dienen zowat zeven ton diverse stoffen vervoerd (ertsen, steenkool, cokes, schroot, sintels, slakken, enz.). Uiteraard worden niet al die materialen door de N.M.B.S. vervoerd: er gaat een deel over de weg, een ander deel over de waterweg en een behoorlijk stuk bestaat uit vervoer tussen productie-eenheden, dus intern vervoer.

Dat neemt niet weg dat het aandeel van de Belgische Spoorwegen zijn gewicht... in zwaar stortgoed waard is. Denk nu maar niet dat alleen die wetenschap, die we tijdens een babbeltje in de vlucht meegegraaid hebben, voor ons de enige aanleiding is geweest om een uitvoerig dossier over Charleroi en de bekende driehoek te openen. De ontwikkelingen in de staalindustrie en de veranderingen die zich in de driehoek in het afgelopen jaar voorgedaan hebben, hebben onze nieuwsgierigheid nog wat aangescherpt. Net als dat televisieprogramma van 16 oktober over de grote baas van de staalnijverheid in de streek van Charleroi. Waarom zouden we er dan niet dieper op ingaan? Temeer daar de streek van Charleroi, na de haven van Antwerpen, de voornaamste leverancier voor het vervoer per spoor in België is.

Dit is dus Charleroi. Of althans een beeld van wat er te vinden en te doen is.

De spoorweg en z'n grote klant

Ondanks het feit dat Wallonië ernstig door de crisis werd getroffen, is de groep Charleroi erin geslaagd een zeer eervolle tweede plaats te behouden in het nationaal klassement van de acht Belgische spoorweg-groepen.

Vóór de crisis bekleedde Charleroi de eerste plaats, vóór de groep Antwerpen die op een bewonderenswaardige manier werd gesteund door het dynamisme en de invloed van zijn grote haven. Die haven werd door haar voortdurende expansie, maar vooral door haar industrialiseringsproces, veel minder afhankelijk van het transitverkeer afkomstig van haar hinterland, terwijl de afbrokkeling van de prijzen voor staal bij de grote uitvoer, in zeer aanzienlijke mate de verkoop buiten de Euromarkt heeft geremd.

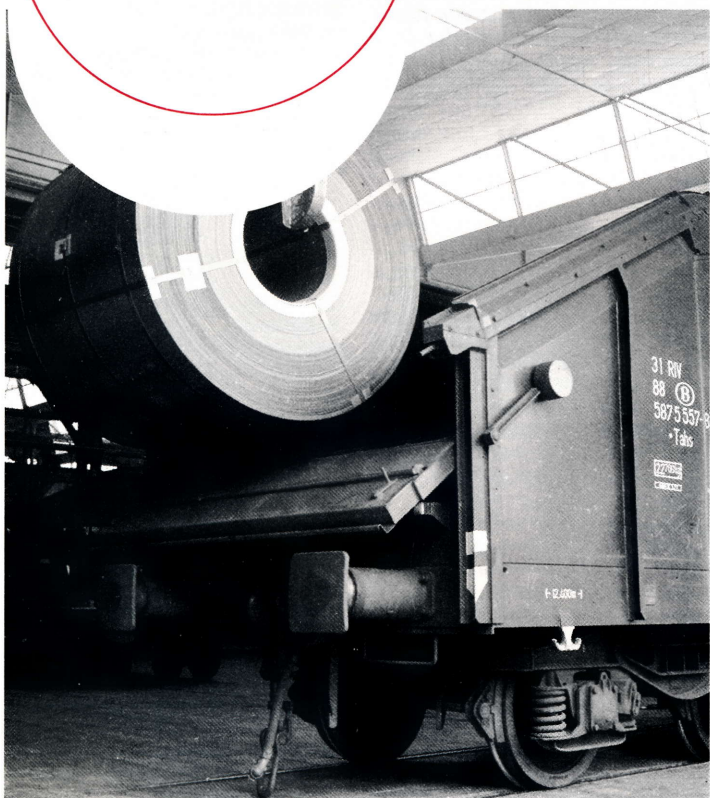
In 1978 kwam het goederenverkeer van de groep Charleroi op 582.944 wagens en 21.218.510 ton (inclusief het verkeer tussen de verschillende productie-eenheden van die streek) d.i. een stijging (inzake

tonnage) met 17,8% ten opzichte van 1977, dat bij uitstek een heel erg mager jaar was. Voor 1979 is de vooruitgang nog groter: de cijfers voor het eerste semester wijzen op een nieuwe stijging van 25,24% (t.o.v. 1978), wat neerkomt op het dagelijks lossen, laden en verzenden van 2.200 wagens.

Het aandeel van de Driehoek vertegenwoordigt zowat 80% van het totale vervoer van de groep, en zelfs meer, wanneer men rekening houdt met bepaalde steengroeven, die met producten als vloeispaat, dolomiet en kalk volledig op de ijzeren staalindustrie zijn afgestemd. Hainaut-Sambre is door de omvang van haar spoorwegverkeer de voornaamste klant van de NMBS.

Een nieuw gelaat

Om Hainaut-Sambre en haar dochterondernemingen Thy-Marcinelle et Providence, Laminiers du Ruau en vooral Carlam te bedienen, beschikt de NMBS over een infrastructuur die nauw met die ondernemingen is verbonden. Ze bestaat voornamelijk uit:





Door de heropleving van de ijzer- en staalnijverheid, na de "zwarte" jaren 1975-76, moest de NMBS haar infrastructuur aanpassen aan het nieuwe gelaat van de ijzer- en staalindustrie in de streek van Charleroi.

Door de sluiting van verschillende productie-eenheden, zoals de afdeling Monceau van TMP (vroeger AMS, vóór de fusie met Thy-Marcinelle et Monceau), de fabrieken van Moncheret, de hoogovens van Couillet, de cokesfabriek en installatie nr 2 voor staafstaal van Marcinelle, de staalfabriek OBM van Marchienne, en de ingebruikneming van nieuwe installaties zoals Carlam, was en is het nog steeds nodig de spoorweginfrastructuur verder aan te passen.



— twee vormingsstations die tevens zorgen voor de lokale bediening: Châtelaineau voor het oostelijk bekken (Carlam, Carfer, Hainaut-Sambre) en Monceau voor het westelijk bekken (TMP-afdelingen van Marcinelle en Marchienne);

— de industriële lijn 260, tussen het vormingsstation van Monceau en Charleroi-West, waarop alle verbindingssporen van de afdeling Marchienne en verschillende verbindingssporen van de afdeling Marcinelle zijn aangesloten;

— de lijn 130, Charleroi-Namen, die de vier verschillende plaatsen van het oostelijk bekken bedient: de afdeling Couillet (4 verbindingssporen), de afdeling Montignies (2 verbindingssporen), de afdeling Châtelaineau (1 verbindingsspoor) en de afdeling van de haven van Praye, waar Carfer en Carlam gevestigd zijn.

Door de aanleg van een derde en een vierde bijkomend spoor, waarvan één speciaal aangepast (spoorstaven van 60 kg) aan het zware transport van slabben tussen de staalfabriek van Couillet-Montignies en de warmwalserijen van Carlam, wordt de capaciteit van de verbinding Charleroi Sud Quai - Châtelaineau-Chatelet, nu reeds verdubbeld.

In het westelijk bekken worden twee staalfabrieken te Marchienne gesloten. Dit heeft tot gevolg dat voor het druk verkeer van vloeibaar gietijzer naar de staalfabriek van Marcinelle en van flesvormige gietvormen in de andere richting lijn 260 op dubbelspoor moet worden aangelegd.

Op een algemener vlak zal de ijzer- en staalindustrie ook baat hebben bij het electrificatieprogramma dat momenteel wordt

uitgevoerd, meer bepaald op de lijn 140 Charleroi-West-Ottignies; het verkeer met de haven van Antwerpen zal daarvoor vlotter verlopen.

Aangepast materieel

Voordat met Carlam werd gestart, was de productie in de streek van Charleroi vooral gericht op lange producten. Met een eenheid waarvan de productie reeds maandelijkse pieken heeft bereikt van om en bij de 126.000 ton, wat duidelijk wijst op het productievermogen van dat bedrijf, werden de platte producten met veel bijval in de fabricage ingeschakeld. Daarom was er speciaal vervoermateriaal nodig voor het vervoer van slabben en coils.

Voor het vervoer van slabben, geproduceerd door de continu-gietierij van Montignies, heeft de NMBS speciaal voor zwaar vervoer ontworpen wagens laten bouwen. Die wagens, bekend als Sap-wagens, zijn uitgerust met twee drieassige draaistellen. Hun laadvermogen, momenteel 92 ton, kan tot 104 ton worden verhoogd op de baanvakken waar spoorstaven van 60 kg liggen. Ze zijn eveneens geschikt voor het vervoer van warme knuppels die tot 14,5 meter lang zijn: daar die wagens een volledig metalen constructie hebben, kunnen de knuppels daarop geladen worden vanaf het ogenblik dat ze de koelinstallatie verlaten (200°C), terwijl ze vroeger niet konden vervoerd worden vooraleer ze volledig waren afgekoeld.

De voordelen liggen voor de hand: behandeling en stockering worden tot een minimum beperkt, terwijl de hallengte die anders door een dergelijk wagenstel wordt ingenomen, nu merkkelijk korter is dank zij het grote laadvermogen.

Voor het vervoer van coils beschikt de ijzer- en staalindustrie over nieuw gestandaardiseerd materieel, dat ook voorhanden is in het park van andere netten zoals de SNCF en de DB. Het zijn de Shis- en Tahs-wagens. Wat de bouw van die twee types van gesloten wagens betreft, zijn de technische details te vinden in de nummers 3 en 4 van 1978. In nummer 2 van 79 komen de gegevens betreffende de open wagens van het type Shs voor.

Op dit ogenblik telt het park van de NMBS in totaal 350 Shis-, 600 Tahs- en 820 Shs-wagens. Hoewel zo'n park al heel wat is, volgt de NMBS met veel aandacht alle investeringsprojecten van de ijzer- en staalnijverheid met de bedoeling haar wagenpark aan de behoeften van haar klanten aan te passen. Te meer daar het aandeel van de platte producten, in vergelijking met lange producten, waarvoor gewone platte wagens worden gebruikt, steeds groter

wordt. Het komt ons voor dat die evolutie voortvloeit uit de dringende noodzaak om de productiviteit te verbeteren. Tal van lange producten, die vroeger door warmwalserijen vervaardigd werden, worden nu verkregen door het langsnijden van coils (bandijzer, speciale profielen, staafstaal, enz.).

Om zoveel mogelijk de kosten voor terminale behandeling van de in de staalnijverheid gebruikte grondstoffen zoals erts, cokes, schroot en bijproducten als slakken en metaalschuim te beperken heeft de NMBS voor het vervoer ervan speciaal ontworpen materieel ontwikkeld:

- zelflossers voor erts, fijne cokeskolen, vloeispaat, dolomiet, voor het lossen in een kuil (pag. 16);

- zelflossers met pneumatische lossing voor gemalen slakken of kalk, die zeer goed geschikt zijn voor het lossen via een leiding die tot aan de opslagplaats loopt;

- zelflossers met regelbaar debiet voor stortgoederen die moeten opgehoopt worden als ze niet in een kuil kunnen gelost worden.

Het feit dat de Driehoek ongeveer acht tiende van het verkeer verschaft, betekent hoege-naamd niet dat de NMBS daarom minder aandacht zou hebben voor haar andere klanten, waaronder enkele staalproducenten zoals Laminoirs de St.-Eloi, te Thy-le-Chateau (de voorloper van Thy-Marcinelle et Providence) en Fabrique de Fer, te Marcinelle.

Ook tal van takken van de industrie zijn in de groep vertegenwoordigd: de chemische nijverheid te Couillet, Jemeppe-sur-Sambre en Thiméon; de spiegelglasfabriek te Auvelais; de glasfabrieken te Gilly en Jumet; de draadtrekkerij te Fontaine-l'Evêque, de meststoffabricage te Sombrefte, la Buisnière, Stée en Tilly; de groeven te Acoz, Aisemont, Merlemont en Boussu-en-Fagne; petroleumproducten te Châtelaineau, Monceau en Frasnes-les-Gosselies; een cokesfabriek te Anderlues; bedrijven voor metaalconstructie, mechanische en elektrische apparatuur; een suikerfabriek, electriciteitscentrales en nog twee steenkoolmijnen; kortom, het gewone beeld van een levend industriegebied.



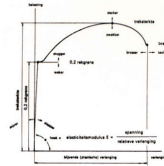
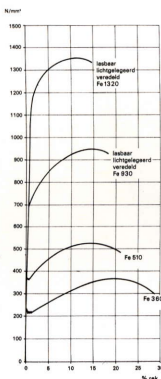
BEKNOPT STAALKENNIS

6. Eigenschappen van staal

6.1 Variatie van eigenschappen leidt tot een groot aantal staalsoorten
De versanding van staal wordt veelal gericht op bepaalde toepassingsopties. De eigenschappen die voor de verschillende toepassingen van belang zijn verschillen sterk en deze eigenschappen kunnen door de samenstelling en de bereiding van het staal in grote mate worden gewijzigd.

22 zijn voor constructie het sterkst, de weerstand tegen bruis boken en de leebaardheid van het staal. Voor dunne plaat doemingen zijn de vervormbaarheid (taaiheid) en de houdbaarheid van het oppervlak belangrijk. Het meest interessant is men weet specifiek op de sterkte, de hardheid, de versaabaarheid en het gedrag bij warmtebehandelingen.

Er zijn staalsoorten voor toepassing bij hoge temperatuur, staalsoorten voor lage temperaturen, voor corrosieve omgevingen, voor wapen, voor bruis weging, schepen, etc. Het overzichtsboek geeft meer dan 10.000 soorten.



37. Testmethoden van staal
38. Een proefstuk in de testbank

39. Testmethoden van andere staalsoorten
staal zijn. Daarnaast het meetapparaat en testbanker is de gewenste combinatie van eigenschappen te bereiken. In het staal.

4.2 Eigenschappen aan de hand van de beproevingsmethode
Ten einde na te gaan of het staal de gewenste eigenschappen heeft, zijn er proeven ontwikkeld, waarmee de verschillende grootheden kunnen worden gemeten.

4.2.1 Traagheids, scheid- of rekproef met elastischmomenten en versanding
De voormaten van deze proeven is de draagproef.

Onlangs heeft het Belgisch-Luxemburgs Staalvoorlichtingscentrum (CBLIA) de brochure "Beknopte staalkennis" uitgegeven. Die brochure van 36 bladzijden handelt over de bereiding van staal, de vervaardiging en de toepassingen van de staalproducten.

De brochure was oorspronkelijk voor leerkrachten bestemd, omdat er bij hen behoefte bestond aan een beknopte formulering van de belangrijkste begrippen in verband met staal; maar ook buiten de school is er veel belangstelling voor.

Er bestaan uiteraard leerboeken over staal. Maar waar vind je ze, wat moet je kiezen, hoe moet je de stof verwerken om een duidelijke, synthetische, voldoende voorstelling te hebben van dat materiaal, waar we elke dag mee te maken hebben? Moet je om die basiskennis op te doen, je dan werkelijk in de vakliteratuur gaan verdiepen... op gevaar af dat je er niet wegwijst in geraakt? Er ontbrak duidelijk een werkje van bescheiden omvang op de markt. Uit het korte voorwoord citeren we nog: "Wel is het de bedoeling, in kort bestek weer te

geven wat elke belangstellende over staal zou moeten weten".

Bij de inleiding hoort ook een verklaring van het normensysteem dat in het boek zelf gevolgd wordt. De 9 hoofdstukken belichten alle aspecten van het staal: vindplaatsen van ijzererts en vestigingsplaatsen van ijzer- en staalindustrie; ijzer- en staalbereiding; het ijzeratoom; het ijzer-koolstof diagram; eigenschappen van staal; verwerking; toepassing; benaming van staalsoorten; productie en verbruik.

De bibliografie aan het eind van de brochure is interessant voor al wie nog meer over het onderwerp wil weten.

In verhouding tot de kosten om een dergelijke fraai geïllustreerde brochure met zijn duidelijke en treffende foto's, schema's, tekeningen en diagrammen, tot stand te brengen en uit te geven, is de prijs van 40 F + 6% B.T.W. meer dan bescheiden.

De brochure en nog een hele reeks andere boeken en publicaties zijn verkrijgbaar bij CBLIA, Montoyerstraat 47 te 1040 Brussel, telefoon 02/513.38.20.



Het staal. Een harde, indrukwekkende, levende, gevaarlijke materie. Toch zijn het niet alleen de machines die het de baas kunnen. Met een krachtige inspanning kan de mens het kneden naar zijn passies, zijn dromen, zijn diepste verzuchtingen. Martin Guyaux is één van hen. Zijn kunst van vuur, ijzer en geïnspireerde vormen, kan hij vandaag de dag beoefenen op de plaatsen zelf waar voorheen andere mensen hun zweet hebben vermengd met de ruwe materie. In het hart van de driehoek wordt dusdanig een nieuwe dimensie gegeven aan de grote traditie van Charleroi.

OORSPRONG EN GROEI

Amper 5 jaar geleden bestonden de bedrijven die zich nu in de Driehoek van Charleroi gegroepeerd hebben uit volgende productie-eenheden:

Société Métallurgique HAINAUT-SAMBRE

Die onderneming kwam in 1955 tot stand bij de fusie van verscheidene fabrieken, die gevestigd waren te:

- Montignies: volledig geïntegreerde fabriek (d.i. de gehele staalproductieketting omvattend).
- Couillet: volledig geïntegreerde fabriek.
- Châtelaineau: installatie voor het afrollen van coils en een walsenrij.

Société Forges de THY-MARCINELLE ET MONCEAU

Net als Hainaut-Sambre, ontstond die onderneming in 1966 uit een fusie van bestaande fabrieken:

- Marcinelle: volledig geïntegreerde fabriek
- Monceau: volledig geïntegreerde fabriek
- Moncheret: walsenrijen.

Cockerill, afdeling Marchienne

Hier bestond reeds een volledig geïntegreerde fabriek.

RUAU

De activiteit van die onderneming bestond vanouds in het herwalen van halffabrikaten.

Om de best renderende installaties werk te kunnen verschaffen, heeft men in de Driehoek sinds 4 jaar de volgende eenheden met onvoldoende concurrentievermogen stilgelegd:

- herwalsfabriek te Moncheret (1975),
- heel de geïntegreerde fabriek te Monceau (1976),
- nagenoeg de gehele geïntegreerde fabriek te Couillet (vanaf 1975),
- verschillende installaties in de andere afdelingen, zoals de cokesfabriek van Marcinelle en de staalfabriek OBM te Marchienne.

Sedert 1974 werden nieuwe machines in dienst gesteld die deel uitmaken van het algemeen herstructureringsplan voor de ijzer- en staalnijverheid in de streek van Charleroi en die er de productiecapaciteit niet hebben verhoogd.

De Driehoek heeft aldus een gedaanteverwisseling ondergaan om zich toe te leggen op die productie-eenheden die volgens het rapport MAC KINSEY in klasse I moeten ingedeeld worden, t.i.z. installaties die op internationaal vlak als goed of zeer goed kunnen bestempeld worden.

JURIDISCHE STRUCTUUR VAN DE DRIEHOEK

Op 18 juni 1979 neemt de Staat, zoals enkele dagen nadien bij COCKERILL werd gedaan, een participatie in het kapitaal van de bedrijven van de Driehoek.

1. De openbare participatie belooft 41,75% in het kapitaal van THY-MARCINELLE ET MONCEAU en 30,9% in dat van HAINAUT-SAMBRE.
2. THY-MARCINELLE ET MONCEAU verwerft de fabriek Providence te Marchienne en wordt omgedoopt tot N.V. THY-MARCINELLE ET PROVIDENCE.
3. De Staat en de "FINANCIERE DU RUAU" brengen hun aandelen THY-MARCINELLE ET PROVIDENCE bij HAINAUT-SAMBRE in. Op dat ogenblik komt de staatsparticipatie in HAINAUT-SAMBRE op 49%, maar tegelijk controleert HAINAUT-SAMBRE voor 70%, THY-MARCINELLE ET PROVIDENCE.
4. Een openbare ruilofferte wordt voor de aandelen van THY-MARCINELLE ET PROVIDENCE voorbereid. Indien de overblijvende aandeelhouders hun THY-MARCINELLE ET PROVIDENCE-aandelen voor HAINAUT-SAMBRE-aandelen willen ruilen, zou HAINAUT-SAMBRE voor 100% THY-MARCINELLE ET PROVIDENCE kunnen controleren en zou de staatsparticipatie in het kapitaal van HAINAUT-SAMBRE tot 46% verminderen.
5. Als tegenprestatie benoemd de Staat acht beheerders om zijn belangen te behartigen. Als gevolg van die operaties is HAINAUT-SAMBRE in de structuur van de Driehoek van CHARLEROI het scharnier en het leidinggevend bedrijf, waar de besluitvorming op industrieel vlak tot stand komt.

Ten westen van Charleroi zijn de dochterondernemingen die in THY-MARCINELLE ET PROVIDENCE (70% deelneming) en N.V. LAMINOIRS DU RUAU (75% deelneming) gevestigd.

Ten oosten van Charleroi bevinden zich HAINAUT-SAMBRE zelf en de dochteronderneming CARLAM (70% deelneming).

De Driehoek vormt op die manier een ijzerbewerkend complex dat jaarlijks meer dan 5 miljoen ton staal kan voortbrengen. Men streeft voor 1983 naar een productie van 3 miljoen ton platte producten en 2.400.000 ton lange producten. Dit is pas het cijfer van 1974.

DE DRIEHOEK



Staalproductie, uitgedrukt in duizenden tonnen

	1978	1978/1977 (%)
Hainaut-Sambre	1.935	+ 8,6
Thy-Marcinelle et Monceau	1.003	+ 41,7
Providence	741	+ 6,7

De cijfers van Providence worden alleen ter inlichting gegeven. Tot op 31.12.78 behoorde die fabriek tot de Cockerill-groep.

Markt: productie van alle fabrieken samen

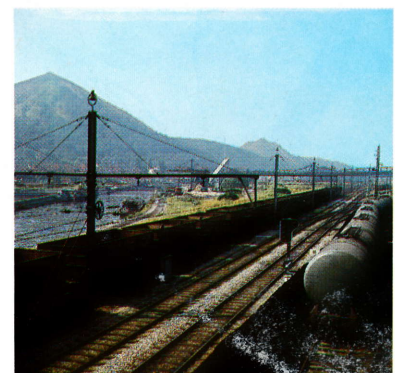
	1978	1978/1977 (%)
Lange producten	2.081.168	+ 6
Platte producten	895.349	+ 85,8
Bandijzer	60.600	— 10
Totaal platte producten	955.949	+ 74
Halfabrikaten	490.488	+ 20,1
Totaal alle producten	3.527.605	+ 20,8

Personeel: productiviteit

	1978	1977
Arbeiders per 1.000 ton staal	3,70	4,50
Gepresteerde uren/ton staal	6,47	7,51
Gepresteerde uren/ton verkochte producten	7,04	8,39

Transport: voor alle fabrieken/1978, totaal van het ingaand en het uitgaand verkeer (in duizenden tonnen).

Totaal	Weg	Water	Spoor
15.320	2.291	1.368	11.661



Om op de hoogte te zijn.

Ban
600
zerv
Blo
kaat
door
vier
van
hetz
Giet
bare
staa
een
Half
staa
slab
prod
vorm
Knu
beko
van
(gew
130
kont



-  HOOGOVENS
-  WALSERIJEN
-  AGGLOMERATIEBANDEN
-  STAALFABRIEKEN
-  COKESOVENS

0 1 km

e

Bandijzer: Platenrollen van 20 tot 600 mm breed die op een bandijzerwalslerij worden vervaardigd.

Bloom = walsblok: Halffabrikaat dat wordt verkregen, hetzij door een blok te walsen tot een vierkantige of rechthoekige staaf van 140 mm doorsnede of meer, hetzij in een kontinugietierij.

Gietvorm: Vorm waarin het vloeibare staal, geproduceerd in de staalfabriek, wordt gegoten om een vorm te krijgen.

Halffabrikaat: Halfafgewerkt staalproduct (walsblok of bloom, slab, knuppel), dat tot een eindproduct moet worden omgevormd.

Knuppel: Halffabrikaat dat wordt bekomen, hetzij door het walsen van een walsblok tot een staaf (gewoonlijk vierkantig) van 50 tot 130 mm doorsnede, hetzij in een kontinugietierij.

Kontinugietierij: Recente productietechniek die de complexe productiecyclus van de halffabrikaten tot één operatie herleidt, uitgaande van vloeibaar staal.

Koudgewalste profielen: Door koudvervorming van plaat en bandstaal bekomen profielen, die sterk gelijken op warmgewalste profielen: hoekstaal, U-ijzer, enz. Ze worden gekenmerkt door hun lichtheid.

Lange producten: Afgewerkte staalproducten meestal onder vorm van betonstaal, staafstaal, balken en walsdraad.

OBM: Modern verfijningsprocédé voor ruwijzer (staalfabriek) waarbij zuiver zuurstof door de konvertorbodem wordt ingeblazen om bepaalde stoffen die meer oxydeerbaar zijn dan ijzer te verwijderen.

Platte producten: Eindproducten zoals bandstaal, opgerolde plaat of bladen.

Ruwijzer: Product dat ontstaat uit het smelten van erts in de hoogoven.

Sintels: Fosforhoudende bijproduct dat gevormd wordt tijdens de verfijningsoperatie in de staalfabriek.

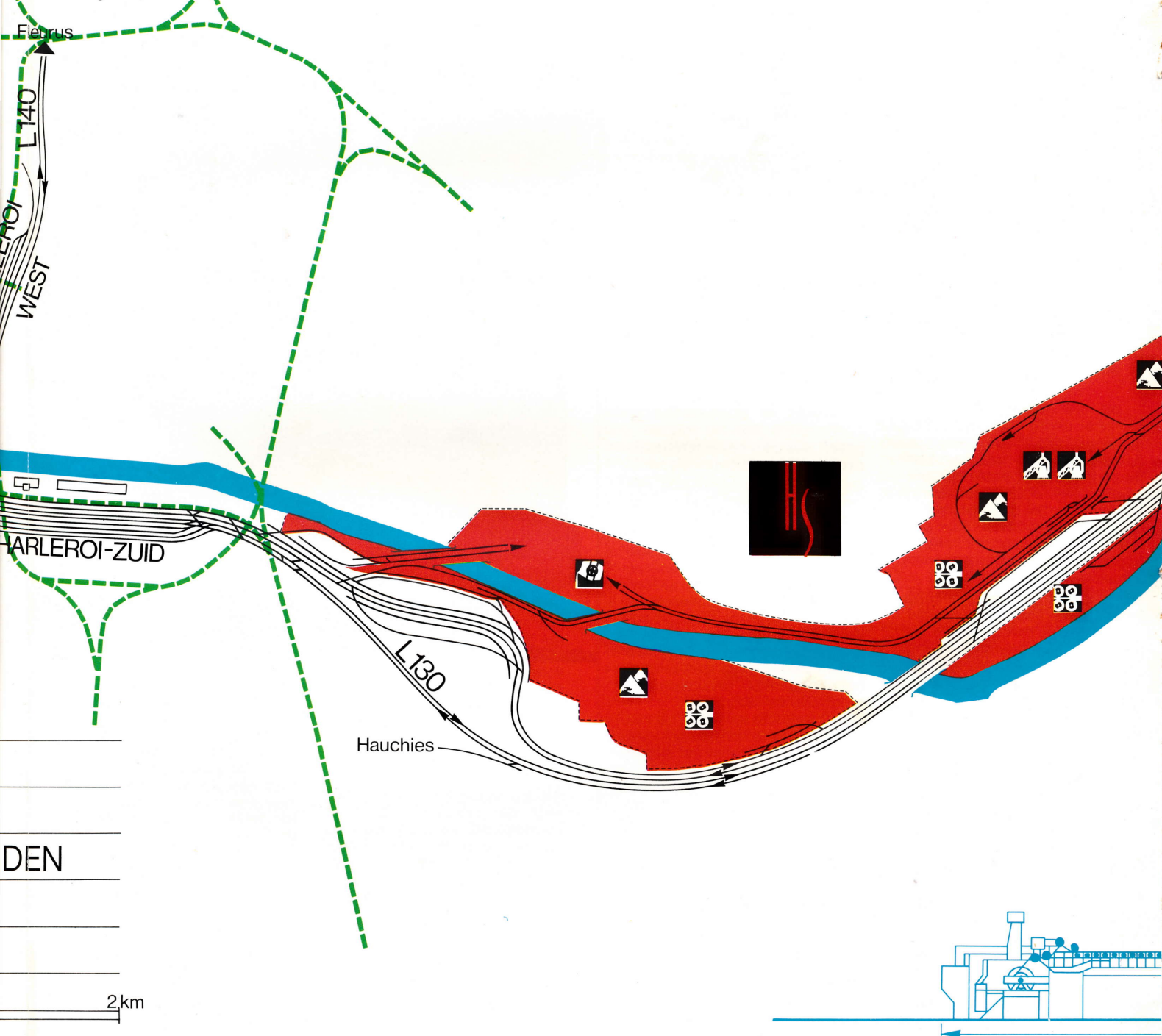
Wanneer dit product gebroken is, kan het als meststof onder de benaming "Thomasslak" worden verkocht.

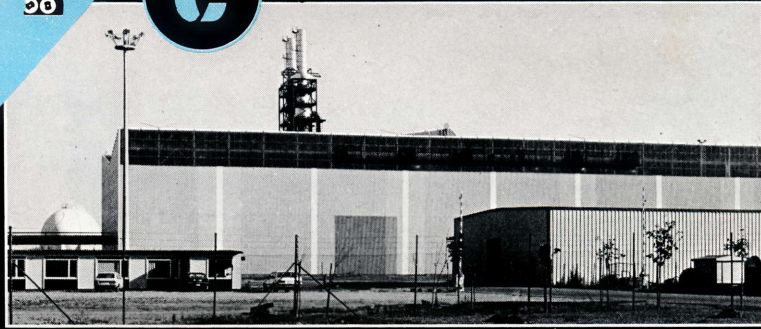
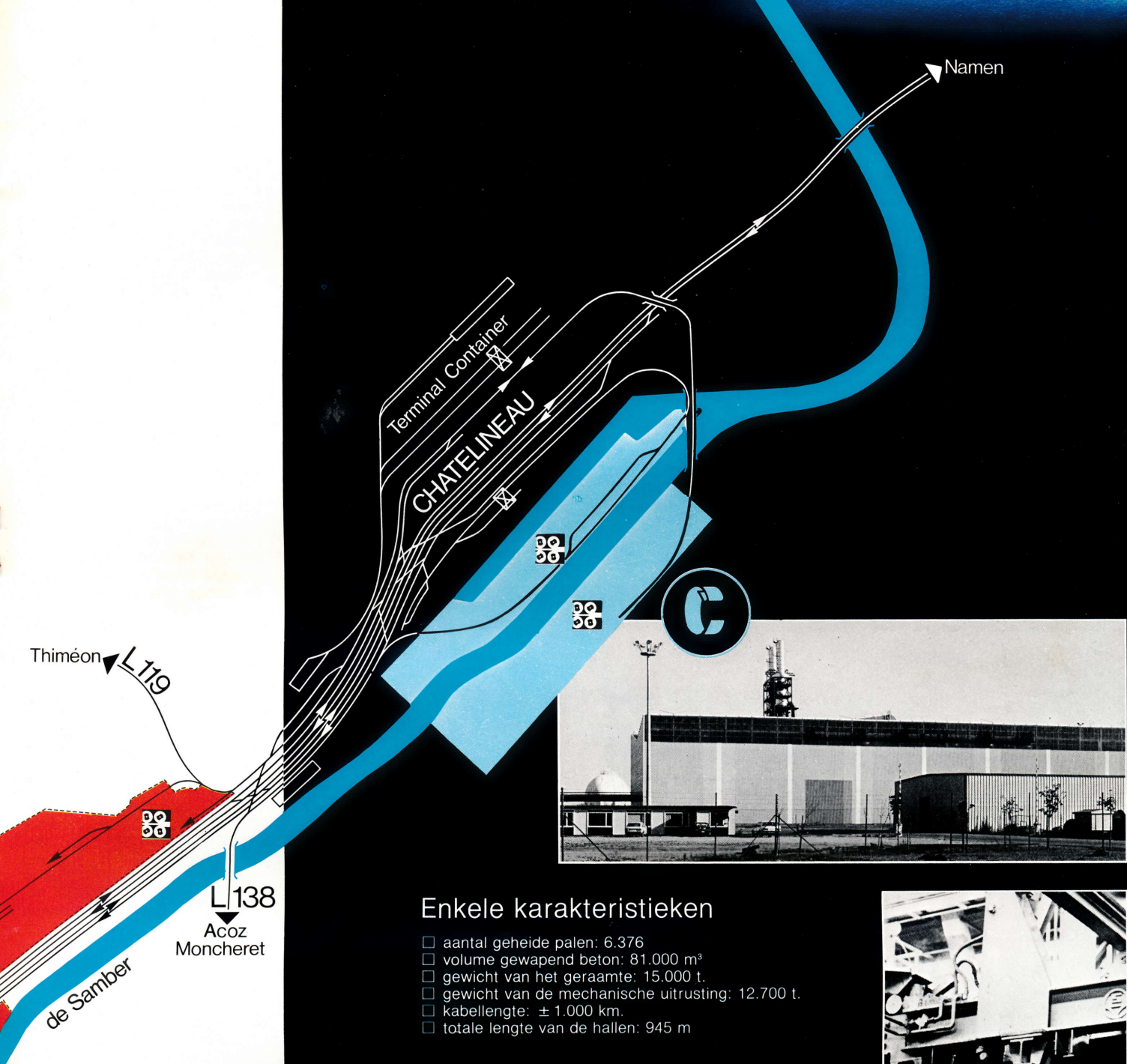
Slab = bram: Halffabrikaat met rechthoekige doorsnede dat wordt bekomen door de verkleining van een blok of in een kontinugietinstallatie.

Walslerij: Het geheel van de walsmachines waarin de halffabrikaten tot eindproducten worden omgevormd.

In elke walsmachine wordt het staal tussen 2 walsen, die in tegengestelde richting draaien, geplet.

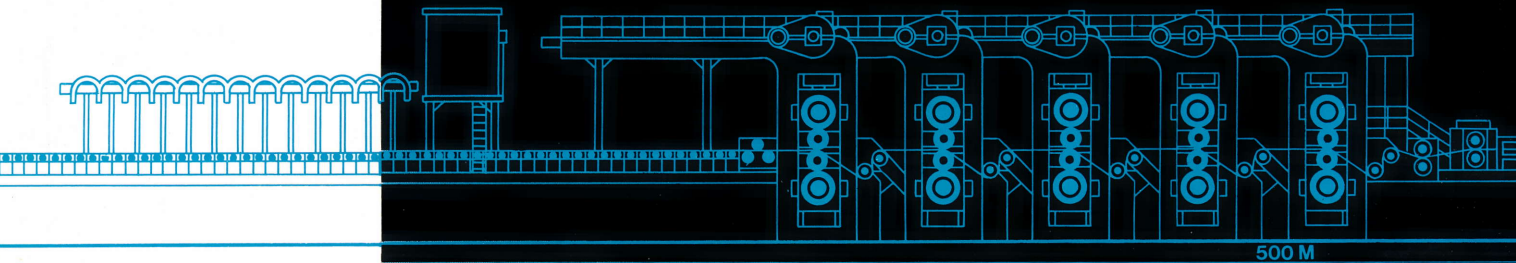
De walsen vertonen groeven om het staal het gewenste profiel te geven.





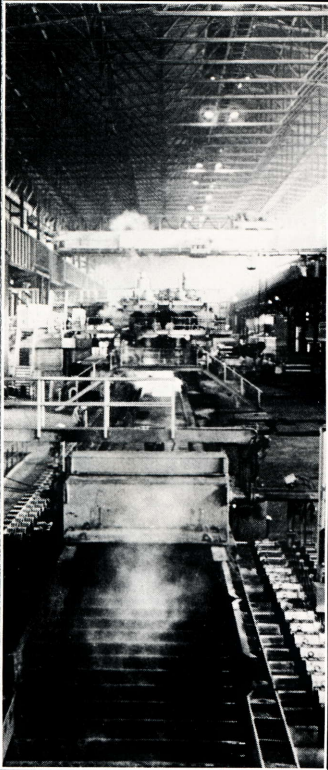
Enkele karakteristieken

- aantal geheide palen: 6.376
- volume gewapend beton: 81.000 m³
- gewicht van het geraamte: 15.000 t.
- gewicht van de mechanische uitrusting: 12.700 t.
- kabel lengte: ± 1.000 km.
- totale lengte van de hallen: 945 m



500 M

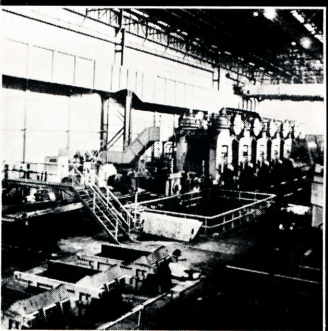
HET STAALBLAUW VAN CARLAM



Als u aan iemand uit de driehoek vraagt om u een mooie fabriek te wijzen - we bedoelen: esthetisch gezien -, zal hij u wellicht naar Carlam brengen. En terecht: bij die fabriek, de benjamin van de streek, gaan esthetische kwaliteiten samen met een uitrusting die modern is en aangepast aan het productiebeleid van de staalnijverheid in de streek van Charleroi. Bij het zien van haar fraaie silhouet en van haar blauw kleedje zult u wellicht ook zeggen dat ze er echt mooi voorkomt.

"De cijfers spreken duidelijke taal. In de voorbije 30 jaar zijn de verkoopscijfers voor plaatstaal sterk gestegen doordat de eindbestemming op de markt van de consumptiegoederen ligt. Bovendien verdringen die producten in de kapitaalgoederensector sommige lange producten. Wat lange producten betreft, betonstaal, handelstaal en profielstaal worden steeds meer in kleine staalfabrieken geproduceerd, waartegen het moeilijk concurreren is. Daardoor was Hainaut-Sambre genoodzaakt het beleid inzake keuze van producten te veranderen."

In december 1973 besluit Hainaut-Sambre om, samen met de Franse groep Chiers-Châtillon, Carlam (Société carolorégienne de laminage) te bouwen. De N.I.M. draagt 10% van de investeringskosten. Carlam moet als onderaannemer voor de eigenaars werken. Geen commerciële structuur, geen verlies, geen winst: al de kosten worden aan beide verenigde staalfabrieken aangerekend. Carlam levert... elementair werk: de brammen komen van



Hainaut-Sambre en van Châtillon Neuves Maisons. Ze gaan de oven in en worden warmgewalst. Bij het buitenkomen worden ze door een automatische bindmachine samengebonden tot rollen die terug naar de fabriek gaan of rechtstreeks aan de klant worden geleverd. De fabriek is 945 m lang en al wat er zich afspeelt, is spectaculair en merkwaardig.

Om te beginnen, het walsen zelf. Wat een enorm vermogen wordt er tijdens het ruw bewerken ontwikkeld door twee motoren van elk 5800 kW, en ook tijdens het afwerken, door vijf motoren van 4500 kW. Wat een gigantisch schouwspel als de oven opengaat en de gloeiende stof over de walsrollen gaat. Wat een indrukwekkend spektakel als van enkele honderden meters staalplaat, die dan weer haar natuurlijke kleur heeft, in een ommeziende een rol gemaakt wordt. Wat een contrast met de rustige sfeer in de vier controleposten, waar de technici het arbeidsproces op video volgen en in contact zijn met de centrale computer, die het werk regelt.

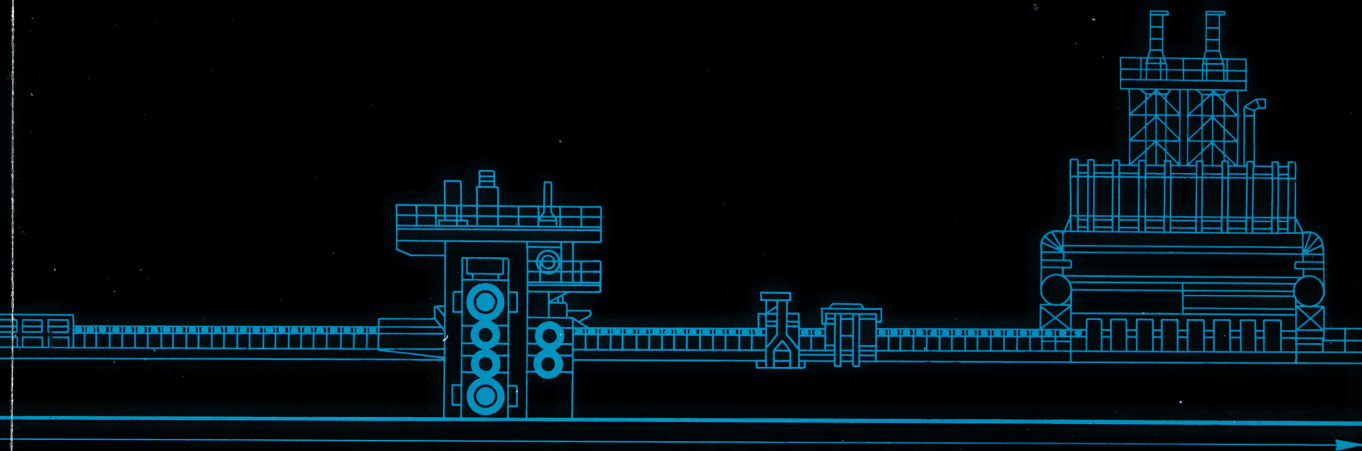
Er lopen weinig mensen in de 500 m lange hal. Alles gaat er automatisch, zodat er maar 70 mensen in drie ploegen moeten werken. De anderen houden zich met onderhoud, inspectie en andere taken onledig.

In de eerste fase, d.w.z. nu, is de productiecapaciteit van Carlam 1,7 miljoen ton. Na de uitbreidingen, die gepland zijn voor de tweede fase, moet er 3,27 miljoen ton bereikt worden. De fabriek is uitstekend gelegen en dat komt de verbinding met de andere fabrieken ten goede. In haar dok in de haven van Praye kunnen schepen tot 1.350 ton binnenvaren. De "Waalse autoweg", die voortreffelijke verbindingen heeft met het Europese snelwegennet, ligt vlakbij. Een troef te meer is het feit dat Carlam grenst aan het station Châtilloneau dat alle ingaand verkeer van de fabriek verwerkt en een deel van het uitgaand verkeer.

De eerste rol werd op 29 oktober 1976 afgewerkt. Daarna is de fabriek langzaam op gang gekomen, zoals blijkt uit het productiecijfer van 1 011 000 ton voor 1978, d.i. 101,1% meer dan in 1977. Dit jaar draait Carlam zo goed als op volle toeren.

De fabriek is ultramodern en heeft een zeer hoog rendement: een echt juweel. Het studiebureau dat Hainaut-Sambre in samenwerking met andere bureaus opgericht heeft, zal de verworven technische kennis beslist uitvoeren. De fabriek is naar een Belgisch ontwerp door Belgen en Duitsers gebouwd en ze is milieuvriendelijk: het water wordt er in gesloten kring behandeld en gezuiverd; de oven, met een capaciteit van 300 ton/uur, wordt met aardgas gestookt, maar er kan op butaangas overgeschakeld worden als aardgas moeilijk te krijgen is of als de prijzen echt buitensporig worden. En met haar helblauwe uitzicht valt de fabriek nogal op tussen de andere in de streek, die er in de loop der jaren heel wat somberder zijn gaan uitzien.

In de voorstellingsbrochure over Carlam pronken de volgende titels: Toekomstperspectieven voor Hainaut-Sambre; Toekomstperspectieven voor Charleroi; Samenwerking over de grenzen heen. Daaruit blijkt duidelijk hoeveel hoop de nieuwe warmwalsfabriek voor de streek en voor de aldaar gevestigde ondernemingen doet ontstaan. Ditmaal is het staalblauw van Carlam de kleur van de hoop.



ONTWIKKELING

In het kader van een door de Regering goedgekeurd programma zal de Driehoek in de loop van de komende vijf jaar twaalf miljard frank investeren.

De krachtlijnen van dit plan zijn:

In het oosten:

- voor **HAINAUT-SAMBRE**: een continue-gieterij voor slabs, een afromininstallatie, een decapeerinstallatie en een skin-pass voor coils, een nieuwe hoogoven, een installatie voor het overlans knippen van plaatstaal op rollen.
- voor **CARLAM**: een 2de haspel, een 6de eindwalstuig, verdubbeling van de motoren, en een 2de oven.

In het westen:

- **Marcinelle**: een 2de continue-gieterij voor walsblokken, een 2de drukwalsrij voor staaldraad.
- **Marchienne**: een nieuwe oven voor walserij 900, modernisering van walsrijen 900 en 600, en vergroting van oven 5.
- **Monceau (Laminiers du Ruau)**: voor de walserij 260 mm, een nieuwe oven met voldoende capaciteit om knuppels van de continue-gieterij terug op te warmen, verscheidene andere inrichtingen.

Het spreekt vanzelf dat rationalisatie en het verbeteren van de verbindingen tussen de vestigingen in het westen eveneens op het programma staat.

De financiering van de investeringsuitgaven zal voor de ene helft door leningen in de openbare sector en voor de andere helft door private aandeelhouders gedekt worden. Het moet nogmaals worden beklemtoond dat de participatie van de Staat in het kapitaal van de ijzer- en staalbedrijven tot stand kwam doordat schulden tegenover semi-openbare leenvennootschappen in aandelen werden omgezet. Het gaat dus niet om toelagen met verbeurd kapitaal, want de financiële lasten die de Staat gedurende vijf jaar draagt, kunnen in door de vennootschappen terug te betalen omwisselbare obligaties omgezet worden.



ORIENTATIE VAN DE PRODUCTIE

Zoals het reeds is gezegd, is het beleid van de Driehoek sinds vijf jaar gericht op de diversifiëring van de productie. CARLAM heeft zich toegelegd op platte producten. Na een bepaalde periode waarin moet gestreefd worden naar een evenwicht onder de verschillende producties, moet men voornamelijk de inspanningen richten op verder doorgedreven producties. Het is in die geest dat de directie van de Driehoek een uitweg heeft gezocht naar de tertiaire sector en daartoe in juni 1979 de "Société d'Etude Carolorigienne", afgekort SECAR, heeft opgericht.

Dat studie bureau, waarin de FINANCIERE DU RUAU, het bureau PIRNAY-SCHWACHOFER en de vennootschap DEMAG zijn verenigd, legt zich toe op verscheidene grote sectoren waarin de technologie een voorname rol speelt: geïndustrialiseerde metaalkonstructie, stadsverwarming, zonneënergie, enz.



HET SPOOR EN DE COKESFABRIEK

De fabrieken van de Providence vormen nu met TMM een groep, bekend als TMP (Thy-Marcinelle et Providence). Die fabrieken bezitten de enige cokesfabriek van de groep die in de streek van Charleroi functioneert (we hadden het hier al over Carcoke, nog een cokesfabriek uit de Driehoek).

De cokesfabriek van TMP slikt 3.700 ton fijne cokeskolen per dag, vijf dagen per week. Zodra de nieuwe afdeling met 26 ovens in gebruik genomen wordt, moet er zes dagen per week voor aanvoer gezorgd worden.

Alles per spoor

Sinds oktober 1977 werd het vervoer ter water - ongeveer 50% tot op die datum - achtereenvolgens vervangen door spoorverkeer.

In 1973 werd er begonnen met de studies voor de modernisering van de losinstallaties. Vier jaar later (men had toen al de crisis meegemaakt) was de uitrusting klaar. Vandaag ver-

zorgt de spoorweg al het vervoer van steenkolen naar de cokesfabriek van TMP.

Lijn 260

Spoorlijn 260, die uitsluitend voor industrieel vervoer gebruikt wordt, bedient de TMP-fabrieken. Die lijn verbindt het station Monceau met Charleroi-West en telt tal van particuliere verbindingssporen. Wij zijn verbindingsspoor nr 4 gaan bekijken; het ligt vlak bij de cokesfabriek en de bovengrondse transportband die het met de fabriek zelf verbindt, als een navelstreng, is van ver gemakkelijk te zien.

Bovengronds is er weliswaar niet zo veel te bespeuren. Alles speelt zich af in de loskuil die onder de sporen van de verbinding gegraven is; op de transportband valt er bijna geen beweging te merken.

Lossing door zwaartekracht

De kuil is 50 m lang en kan 500 ton bevatten; hij bestaat uit

acht afdelingen, maar heeft maar een opening onderaan.

De kuil heeft bijna het profiel van een tremel: de onderste opening is niet meer dan een klein rechthoekig gat boven een betonvloer.

De wagens stoppen boven de kuil in groepen van drie, wat op ongeveer 50 m lengte neerkomt; ze worden door zwaartekracht gelost via de opengaande zijdeuren. Het stortgoed komt in de kuil terecht en vandaar wordt het door een transportsysteem naar de gebouwen van de cokesfabriek gevoerd.

Twee uittrekkers met schrapers

Onder de grond gaan twee uittrekkers met schrapers constant heen en weer over de volle 50 meter die de kuil lang is; de schrapers worden in de kolen op de betonvloer geduwd en doen een bepaalde hoeveelheid kolen op een rubberen transportband belanden. Het debiet

kan naar believen geregeld worden: hoe dieper de schrapper gaat, hoe meer kolen hij neemt. De transportband kan 820 ton kolen per uur vervoeren.

Het laatste traject van 550 meter wordt gevormd door 8 opeenvolgende transportbanden, die naar de voorraad- en doseersilo's van de fabriek lopen. Daar wordt de steenkool meteen in het productieproces van de cokes opgenomen of voorlopig in een van de twintig wachtsilo's opgeslagen. Daartoe werd een ingenieus, maar gemakkelijk te bedienen systeem van beweegbare transportbanden ontworpen.

Nu even kijken hoe dat in zijn werk gaat. De 20 voorraadsilo's van 1000 ton bevinden zich omheen de 10 doseersilo's van 250 ton, waarboven twee transportbanden lopen: een op vaste onderstel gelegde transportband die van de loskuil komt en een op beweegbaar onderstel gelegde band die de kolen van de eerste overneemt en in de gekozen silo stort. Bovendien zijn er nog twee haaks lopende, beweegbare transportbanden die naar de voorraadsilo's gaan.

Volledigheidshalve voegen we eraan toe dat de geloste steenkool niet de hele tijd door wordt weggevoerd. Een deel van de steenkool gaat rechtstreeks naar de doseersilo's en een ander deel gaat naar de voorraadsilo's, zodat het systeem soms moet stilgelegd worden. Die verrichtingen vergen weinig tijd: het is een splinternieuwe installatie die heel wat kan verwerken en de arbeiders kennen hun vak.

Drie treinen per dag

Om een volledige trein (1200 tot 1300 ton) te lossen, is er een uur en vijftien minuten tot anderhalf uur nodig. Dat komt onder meer doordat de kuil zo groot is (500 ton). Als we daar nog drie kwartier bijtellen voor het transporteren van de steenkool (rekening houdend met de even vermelde onderbrekingen), zien we dat een volledige trein in iets meer dan twee uur kan gelost worden.

Het lege treinstel gaat naar het station terug en dezelfde locomotief brengt een nieuw geladen stel naar verbindingsspoor nr 4. De NMBS zorgt daarvoor en stelt TMP een locomotief met bestuurder ter beschikking. Men kan gemakkelijk berekenen dat het lossen van de drie dagelijkse treinen (één uit de Kempen, twee uit de Bondsrepubliek) acht uur in beslag neemt.

O ja, nog dit: de wagens worden door twee werknemers van TMP, elk aan een kant van het treinstel, geopend en gesloten.

Een verwarmings-systeem

Volgens de mensen die voor het verkeer zorgen, werkt het systeem onberispelijk, ware het niet dat vochtigheid en vorst soms moeilijkheden teweegbrengen.

Het verbindingsspoor ligt vlak bij het kanaal. Bij vochtig weer ondervindt het dus meer hinder dan een andere installatie. Vooral de rubberen transportbanden starten moeilijk. En dan zijn er nog de winterperikelen! De aanvoer van kolen is in juni 1978 begonnen. De voorbije winter was dus de eerste voor de nieuwe installatie en betekende meteen de vuurproef. Door de vorst gingen de fijne cokeskolen onderaan de wagens samenklitten: met dat bevroren goedje en vastgevroren deuren was er bijna een vol uur nodig om een wagen te lossen. Een echte tegenvaller. De ingenieurs hebben verschil-

lende oplossingen bedacht en eindelijk is hun keuze gevallen op een procédé om het treinstel te verwarmen. TMP verkoopt gas van cokesovens aan een electriciteitscentrale uit de streek. Het was dan ook gemakkelijk om op de leiding een buissysteem aan te sluiten waarvan het uiteinde voorzien is van gaten en vlak bij de zij-kanten van de wagen wordt geplaatst, en zelfs onder de ruimte onder de zadelbodem. Het ei van Columbus! Die beweegbare buisleiding heeft de vuurproef zo goed doorstaan dat men al op de komende winter voorbereid is. Als de treinen 10 à 20 minuten opgewarmd worden, kunnen ze gewoon gelost worden.

Een hulpsysteem

Vlak bij de kuil zien we een noodvoorraad. Waar is die voor nodig? We hadden toch gezegd dat de spoorweg de betrouwbaarste vervoerder is. Dat klopt,

maar een technische storing is nooit helemaal uitgesloten. En bovendien kan het zich voordoen dat de koolmijnen de nodige volledige treinen niet kunnen verzenden, zodat TMP met een aanvoerprobleem zou opgescheept zijn.

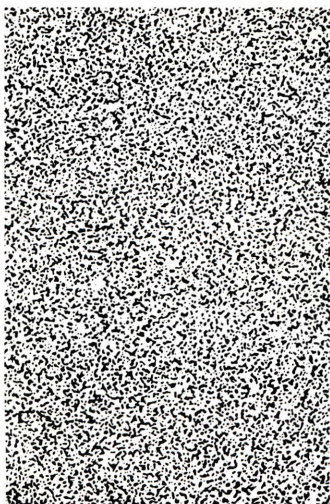
Vandaar de noodvoorraad van 10.000 ton. Je weet maar nooit. In een dergelijk geval worden de steenkolen met mechanische schoppen op vrachtwagens geladen; deze storten de kolen dan een paar tientallen meters verder in de eerste twee afdelingen van de kuil die daartoe aangepast zijn. Handig en voorzichtig.

Geen problemen

De mensen die verantwoordelijk zijn voor de aanvoer, dromen nu van wagens die aan één kant kunnen bediend worden, om een man uit te sparen; en ook van wagens waarvan de ruimte onder de zadelbodem

geïsoleerd is, om de lading in volle winter beter tegen vorst te beschermen.

We begrijpen natuurlijk dat daaraan gedacht wordt, maar daaruit blijkt meteen hoe goed het systeem werkt. Als dat de enige problemen zijn, bewijst dit, dat de installatie uitstekend voldoet. De verklaring ligt voor de hand: goed uitgewerkte dienstregelingen, aangepast materieel, een efficiënte installatie zijn evenwel troeven voor een vlotte, regelmatige en soepele aanvoer van fijne cokeskolen naar TMP. Een pluimpje dus voor de spoorweg.



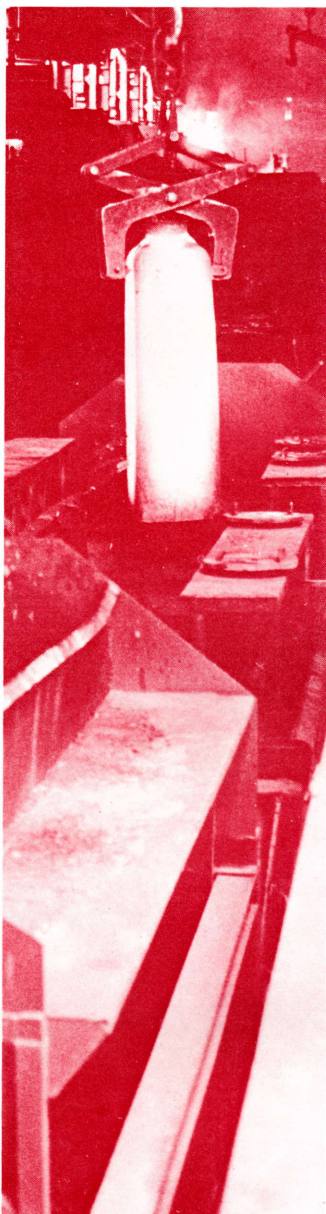
Verbindingsspoor nr 4 en de navelstreng.

De noodvoorraad, met nostalgische achtergrond.

Zie ginds komt de steenkool.



EEN ORIGINELE OPLOSSING



Het hoeft niemand te verwonderen op de lijn 260 ietwat vreemd uitzijnde treinen te zien voorbijrijden, die zo uit een fictiefilm kunnen komen. Ze komen echter niet uit Hollywood-sur-Sambre, maar wel van de firma TMP, die geregeld die enigszins speciale wagenstellen van rechter-naar linkeroever laat rijden tussen haar twee onlangs gefusioneerde fabrieken.

Om de staalfabriek - met het grootste productievermogen - op de linkeroever, waar knuppels en profielen worden gemaakt, op volle toeren te kunnen laten draaien, moest er voor een geregelde aanvoer van gietblokken gezorgd worden.

Het vervoer per spoor van die gietblokken deed op het eerste gezicht geen problemen ontstaan. Maar ze nog warm in de staalfabriek aan te voeren, betekende een aanzienlijke besparing van tijd en vooral van energie. Dit kwam er immers op neer dat ze niet langer gedurende uren in een oven op hoge temperatuur moesten gebracht worden. Het was de moeite waard om de zaak grondig te bestuderen en bij TMP heeft men er dan ook onmiddellijk werk van gemaakt.

Er moesten verschillende problemen worden opgelost, waarvan er één van doorslaggevende betekenis was, namelijk de duur van het vervoer. Tijdverlies hield het risico van een te grote afkoeling in, zodat het gunstige effect van de hele operatie meteen ook verloren zou gaan.

Hoe kon dit probleem worden opgevangen? Eerst en vooral moest ervoor gezorgd worden dat de lading op het traject van amper 4 km niet tweemaal moest overgenomen worden. De locomotieven van de

N.M.B.S. en TMP verschillen in heel wat opzichten van elkaar. Enerzijds kunnen op de privélijnen met hun kortere bochten geen locomotieven van de N.M.B.S. rijden. Anderzijds voldeden de motoren van de TMP-locotractoren niet aan de door de N.M.B.S. gestelde eisen om op het openbaar net te mogen rijden. TMP heeft dus voorgesteld om haar locomotieven aan te passen voor het verkeer op het Belgisch net, wat door de N.M.B.S. werd aanvaard. Er moesten alleen nog speciale wagens gebouwd worden om, na de nodige voorbereidselen en voorzorgen te hebben genomen, met de operatie te beginnen.

Het zijn open stortwagens van 30 ton, gebouwd volgens de normen van het Belgisch profiel en waarvan de bodem bedekt is met zand en warmtevast materiaal waarop de gietvormen worden geplaatst. Die gietvormen zijn dikwandige cilinders, die aan de uiteinden open zijn. Daarin wordt het vloeibaar staal gegoten, een deksel wordt aan de bovenzijde dichtgelegd en de trein kan vertrekken. Op de plaats van bestemming worden de gietvormen weggenomen (d.i. "stropen") en worden de nog gloeiendhete gietblokken door middel van een speciale installatie naar de staalfabriek gebracht.

Op elke wagen komen 4 gietvormen waarin, per vorm, zowat 6 ton vloeibaar staal wordt gegoten. TMP beschikt over 28 wagens die bij stellen van 3 tot 7 over en weer rijden. Uit tal van proeven, die vóór de definitieve invoering van het systeem werden verricht, is gebleken dat de beste resultaten worden bereikt met stellen van 4 wagens, waardoor laden, vervoeren en stro-

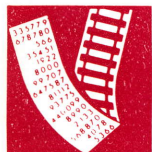
pen net binnen de ideale tijd verlopen om de gietblokken op de gewenste temperatuur in de fabriek aan te voeren. Daar er ongeveer 1 uur verloopt tussen ingieten en stropen, is het met dit vervoersysteem net of de gietblokken ter plaatse worden gegoten en daarna worden afgekoeld vóór de bewerking.

Het aantal ritten hangt af van de beschikbare hoeveelheid vloeibaar staal. Daar men over voldoende beurten moest beschikken voor het vervoer over lijn 260, werd er een vaste dienstregeling opgemaakt voor de inschakeling in het verkeer van treinen met ertsen, steenkolen, staal en gietvatwagens voor TMP. Er bestaat geen vast cijfer voor de dagelijks vervoerde hoeveelheden, maar maandelijks kan men toch tot pieken van 45 000 ton gaan. Uiteraard volgens het stelsel van het buitengewoon vervoer, gezien de hoge temperatuur van de lading en de lage snelheid (20 km/u) waarmee het wagenstel mag rijden.

Er moest een oplossing worden gevonden. Daar er vloeibaar staal in gietvatwagens kon vervoerd worden, moest het transport van warme gietblokken toch geen probleem zijn. Van beide zijden werden enorme inspanningen gedaan: zowel door TMP, die de zaak langdurig en zorgvuldig heeft bestudeerd, als door de N.M.B.S. die, volgens een zegsman van TMP, blijk heeft gegeven van heel veel tact, soepelheid en goede wil.

Een complimentje voor de twee partijen!





NIEUW TARIEF VOOR BAZEL

Nog een nieuwtje, wat je absoluut moet weten.

Op 1 januari 1980 wordt het tarief 9506 van kracht, voor goederenvervoer bij wagenladingen vanuit België, Nederland en enkele Duitse en Franse havens naar Bazel en omgekeerd. Het gaat hier om een volledig nieuw tarief - met een onuitgegeven formule - dat vijf andere vervangt. Wat België betreft, vervangt tarief 9506 eigenlijk maar drie andere:

— Internationaal tarief nr 9503 voor het vervoer van goederen als wagenlading van België en de in Zeeuws-Vlaanderen gelegen Nederlandse stations (locoverkeer), naar Zwitserland en omgekeerd;

— Tarief nr 9260 voor het vervoer van goederen als wagenlading tussen Nederland (locoverkeer) enerzijds en Zwitserland anderzijds;

— Tarief nr 9476 voor het vervoer van goederen tussen bepaalde Belgische en Nederlandse zeehavens (zeehavenverkeer) enerzijds en Bazel anderzijds.

De voornaamste kenmerken van dat nieuw tarief zijn hierna toegelicht.

• Vooreerst is de toepassing verplicht voor vervoer via de daarin opgegeven vervoerwegen. De afzender hoeft dus niet de toepassing ervan te eisen.

Eenvoudige vrachtberekening

• De klant betaalt een vaste prijs, in Zwitsers geld uitgedrukt, per wagen van begin- tot eindpunt. Deze prijs is vast voor een jaar, en wordt maar aangepast indien de wisselkoers met ten minste 5% verandert.

• De prijs is een prijs van begin- tot eindpunt. De klant hoeft dus niet langer de verschillende prijzen per traject samen te tellen en dit betekent ook dat de ontelbare vaste prijzen en andere kosten wegvallen die de vervoerprijs alleen maar duurder maken en de berekening compliceren.

• De prijs geldt per wagen, volgens één van de drie volgende categorieën: tot 15 t, boven 15 tot 27 t, en meer dan 27 t. Voor elke categorie is er één vaste prijs.

• De prijs is totaal onafhankelijk van de aard van de goederen. Er is één uitzondering: er wordt een verhoging van 50% toegepast voor het vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen. Autotransport waarvoor nu een speciaal tarief geldt, wordt voortaan als gewoon goederenvervoer beschouwd.

• De prijs is totaal onafhankelijk van de gevolgde vervoerweg en de af te leggen afstand. Bij vertrek uit en met bestemming naar bepaalde stations in het zuiden van het land (zone B) wordt de basisprijs (voor tweeeassige wagen) evenwel met 15 Zwitserse frank verminderd alvorens de verschillende verhogings- of verminderingscoëfficiënten worden toegepast.

• Voor wagens met meer dan twee assen, wordt op de basisprijs per wagen een verhogingscoëfficiënt toegepast: 2 voor tankwagens en 1,5 voor andere wagens.

• Voor particuliere wagens is er een vergoeding (officiële term van het tarief voor wat we een korting kunnen noemen) van 15% op de prijs van de netwagens.

Alle goederen behalve...

De structuur van het tarief verschilt heel wat van de andere die nu nog van toepassing zijn: het zal de klanten dus absoluut niet moeilijk vallen te weten welke prijzen wegens dat tarief van toepassing zijn op het vervoer van hun goederen, zonder langdurige opzoekingen te moeten doen of ingewikkelde berekening te moeten maken. Ze kunnen ze zelfs eenvoudigweg van buiten leren.

Prijzen die volgens het tarief van toepassing zijn? Inderdaad, niet alle goederen worden op dezelfde manier bevracht:

- goederen die onder het EGKS-verdrag vallen;
- levende dieren;
- bepaalde voorwerpen en stoffen opgenomen in bijlage I van de CIM (RID);
- goederen die onder de tariefovereenkomst Interfrigo vallen (tarief nr 9997);
- Italiaanse vruchten en groenten bestemd voor België (tarief nr 9505);
- zendingen in grote containers.

Voor verdere inlichtingen staat onze handelsagent in uw streek graag tot uw dienst. U kan ook terecht bij Bureau 62-22 van de Handelsdirectie, tel. 02/523 80 80, toestel 22291.

U kunt zich ook wenden tot de Algemene Vertegenwoordiging van de Zwitserse Spoorwegen, Adolf Maxlaan, 48-50, bus 7, 1000 Brussel, tel. 02/217 57 63.

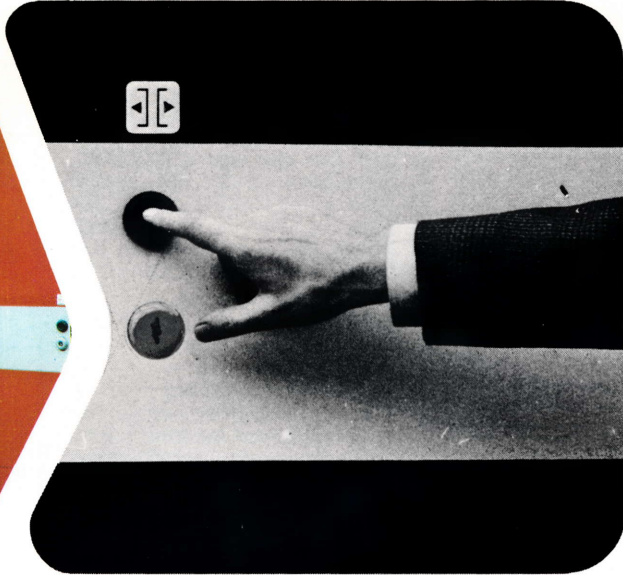


daar zijn dan de M4

De nieuwe rijdende salons van de NMBS. Zo bestempelde een televisiereporter op 24 oktober de M4-rijtuigen, die zopas aan de pers waren voorgesteld. En ongelijk had hij niet.

Deze rijtuigen, de laatste aanwinst van de NMBS, fonkelnieuw uit de werkplaatsen van Brugge en Manage, paren comfort en moderne design aan soepelheid en sfeer... In een lyrische beleving zou men ze "volmaakt" kunnen noemen. En dat menen we ook.

De M4-rijtuigen zijn enkel voor het binnenverkeer bestemd. Geleidelijk zullen ze de oudste, vooroorlogse rijtuigen, die gemiddeld 40 jaar oud zijn, vervangen. Want ze rijden nog, die rijtuigen van 1933 tot '45, door gebrek aan andere middelen, maar ook omdat ze zo solied gebouwd zijn, dat ze gerust tot op heden in gebruik konden blijven.



Druk de knop in

De gedachte een deur te openen, uit zich bij ons steeds in de reflex van het duwen op de deurknop of het neerdrücken van de deurkruk.

Werkelijk, een reflex waarvan men pas voelt hoe diep ze ingeworteld zit, bij het binnentreden van een appartementsgebouw of een warenhuis waarvan de deuren zich automatisch openen: er is dan iets dat ontregeld is.

Tot op dit ogenblik dienden ook de reizigers in de trein deze beweging te maken. En ze waren er eveneens aan gewend. Met de M4-rijtuigen komt daarin evenwel een ganse verandering.

Op de buitenwand, in de lichtgrijze band, zit een zwarte druktoets gemonteerd met daarboven een klein pictogram dat zegt: indrukken om de deur te openen.

Langs de binnenzijde wordt het openen en het sluiten geregeld door twee knoppen. Dit zijn dus nieuwe gewoonten die moeten aangeleerd worden.

Een beweging om niet te vergeten om niet domweg op de kade of het platform te blijven staan terwijl de trein zich opnieuw in beweging zet.

Maar zoals Minister Chabert zelf zei, moet men "in de mogelijkheid zijn aan de reiziger het materieel aan te bieden waarop hij recht heeft, op de drempel van de 21e eeuw". Dit is ook de reden waarom de NMBS, sinds 1973 doorgaat met de aanzienlijke inspanningen tot vernieuwing, en zij de reizigers, met de nieuwe generatie rijtuigen, transportvoorwaarden aanbiedt die wel aangepast zijn aan de tijd. De Eurofimarijtuigen, het Europees standaardmodel voor de internationale treinen en de vierledige motorstellen met hun grijze en oranje kleur, openen de weg. Ze worden nu gevolgd door de wijnrode M4 met lichtgrijze overlangse band, voorzien van airconditioning en elektrische verwarming met luchtstuwning. Bruin overheerst in het interieur, er zijn 72 zitplaatsen in 1e klas (tweede klasse komt eerlang uit) waarvan er 40 voor niet-rokers. De verlichting is afge-

stemd om het lezen aangenaam te maken, en de ruiten zijn geïsoleerd en getint om weerkaatsing te vermijden. De afdelingen zijn met glazen wanden van mekaar gescheiden.

Ontworpen door een gemeenschappelijk team BN-NMBS, zijn de rijtuigen helemaal van Belgische makelij: bogies van Gregg, verwarming en ventilatie van Manta, statische convertors van ACEC, zetels van Compin Benelux, verlichting van Philips België, en natuurlijk voor al de rest Spoorweg- en Metaalconstructies-afgekort BN - ex Brugeoise et Nivelles.

De NMBS-bestelling van 455 rijtuigen van dit type (115 rijtuigen 1e klas en 340 2e klas) levert de Belgische industrie meer dan 5 miljoen werken op, gespreid over de jaren '79 tot '83. De investering is aanzienlijk: ieder rijtuig kost 12 miljoen van onze franken.

Het dient wel gezegd dat bij de constructie ervan tal van complexe elementen komen kijken, die perfect moeten uitgevoerd worden, in het belang van de veiligheid en het comfort van de reizigers.

De eerste M4-rijtuigen zullen gebruikt worden op de lijn Luik-Oostende, de volgende op de verbinding Brussel-Hasselt/Genk en Brussel-Namen/Aarlen. Hun indienstneming zal stelselmatig worden uitgebreid tot alle lijnen van het net waarop geslept materieel rijdt.

België beschikt dus momenteel over rijdend materieel dat geheel nieuw is in zijn technische en esthetische conceptie: de Eurofima-rijtuigen voor het internationaal vervoer, de vierledige motorstellen en de M4 voor het binnenverkeer.

Laten we even luisteren naar Mijn-

heer Bronchart, afgevaardigde beheerder van BN:

"Wij zijn ervan overtuigd dat nog enorme vooruitgang kan gemaakt worden, meer bepaald op het domein van de verlaging van het gewicht door het aanwenden van lichtere materialen, door toepassing van de electronica, het invoeren van motoren op driefasestroom, enz..."

Kortom, niets is volkomen volmaakt. En men kan er zich aan verwachten dat nog betere rijtuigen zullen gebouwd worden. Wat zal de TV-reporter dan zeggen?



ROCKET 150

Het is wel zo dat elke eeuw zijn gekken heeft. En waaghalzen als Lauda, Depaillet en andere snelheidsduivels, beschermd door een steeds meer gesofisticeerde veiligheidsuitrusting, zijn slechts koorknappen, vergeleken bij de vervaarlijke gekken uit het begin van de vorige eeuw, die beweerden dat zij over een eigenaardige ijzeren weg, een helse stoomketel zouden laten rijden, waarvan ze niet eens het explosieve kookpunt onder controle hadden.

Deze satanische gilde werd aangevoerd door ene Richard Trevithick, bij wie het krankzinnig idee ontsproot zijn fortuin te spenderen aan de constructie van bizarre machines, die misschien wel amusant waren, maar uiteindelijk toch door ieder weldenkend mens niet werkelijk "au sérieux" werden genomen.

Deze zekere Trevithick stierf doodarm, eenzaam in zijn spoorwegwoestenij, en door iedereen verlaten, zoals het dikwijls een groot genie vergaat.

Nochtans, de industriëlen, een zeer beperkte klik in die dagen, zagen in de stoommachine een perfect geschikt middel om het rendement van hun transportsystemen op te drijven. Vooral sedert het ogenblik dat Trevithick ertoe was gekomen een hoge druk van 10 Kg/cm² te beheersen, en wat meteen de kracht van zijn vehikels vergrootte.

Ik wil niet ingaan op alle tegenkantingen, de mislukkingen, de gemene streken en handige zetten, alle agitatie omtrent het probleem - dit alleen al zou een gigantisch boekdeel kunnen vullen - om terecht te komen bij George Stephenson, een echte heer, van bescheiden komaf, maar zeer verstandig, met klare ideeën en een buitengewoon doorzettingsvermogen.

Nog zo een spoorwegfanaticus, maar wiens absoluut onvergelijkbare overredingskracht het werkelijke startsein geeft aan het geregelde spoorwegtransport. Toeval? Intriges? Wie

weet? Feit is dat Stephenson in 1825 tussen Stockton en Darlington een trein doet voortbewegen, getrokken door een stoomlocomotief van eigen constructie, en dat hij in 1829 belast wordt met de aanleg van een spoorweglijn die Manchester met Liverpool verbindt.

Een zware onderneming, als men bedenkt dat daarvoor een moeras diende overgestoken, heuvels overwonnen - hiervoor moest een half miljoen kubieke meter stenen en rotsen afgegraven - en 63 bruggen geworpen, waarvan één 150 m lang was. Stephenson slaagt schitterend.

Maar na dit alles, nog steeds in 1829, tot stand te hebben gebracht, is evenwel nog niet bepaald welk soort voertuig zal gekozen worden om de met reizigers gevulde wagens te slepen. Een zeer netelig probleem, niettegenstaande het aantal locomotiefmodellen op één hand te tellen is, en dan nog! zonder enige garantie wat hun kracht en levensduur betreft.

Wie het idee voor een wedstrijd lanceerde weet ik niet. Maar het was een prachtidee. Eenieder wie wou, kon een stoomvoertuig in elkaar steken en zich inschrijven voor de competitie. De krachtproef bestond hierin, een welbepaald aantal wagens aan het voertuig te koppelen en het dan twintig maal heen en terug te laten lopen op een spoorlijn van drie kilometer, gebouwd te Rainhill, en dit tegen een minimumsnelheid van 16 km/uur.

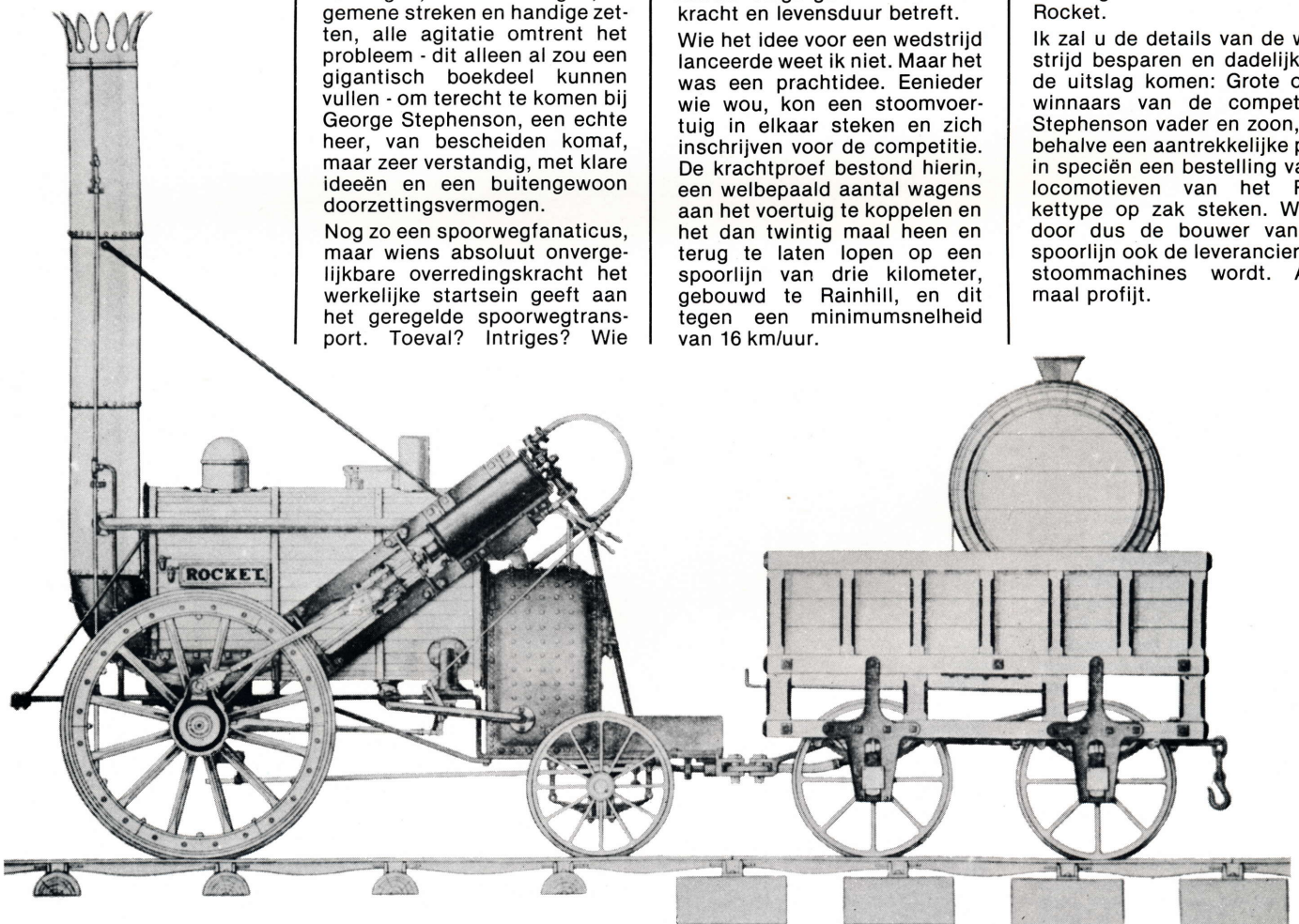
Stephenson laat zich inschrijven. Hij beschikt in die periode over een klein constructiefabriekje, geleid door zijn zoon Robert, een ingenieur, die uit de kolonies is teruggekeerd. Samen bouwen ze een locomotief die ze "Rocket" dopen.

Een zekere heer Brandreth schrijft zich ook in met een voertuig dat hij "Cycloped" heet, een ware paardentredmolen, voortbewogen door een paard op een lopende band. Geen schijn van kans, de staker.

Wat mijnheer Burstall betreft, deze schoort met zijn "Perseverance" een zo beschamend zwakke prestatie dat hij al dadelijk uitgesloten wordt.

Blijven dan nog in competitie, Timothy Hackworth, met zijn "Sans pareil" en het duo Braithwaite-Ericsson, aan het stuur van de "Novelty", een tweeassige stoombus, speciaal omgebouwd om op rails te kunnen rijden, en tevens de enige waardige concurrent van de Rocket.

Ik zal u de details van de wedstrijd besparen en dadelijk tot de uitslag komen: Grote overwinnaars van de competitie: Stephenson vader en zoon, die behalve een aantrekkelijke prijs in speciën een bestelling van 8 locomotieven van het Rockettype op zak steken. Waarvoor dus de bouwer van de spoorlijn ook de leverancier der stoommachines wordt. Allemaal profijt.



Nu kan men overgaan tot de inhuldiging van de lijn Manchester-Liverpool, in aanwezigheid onder andere van de toekomstige Leopold I, koning van België. Tevens werd een belangrijke stap gezet: de locomotief, speciaal gebouwd voor de spoorweg, heeft zijn superioriteit bewezen op het wegvoertuig dat werd omgebouwd om op rails te rijden. De spoorweg zal zich vanaf nu volledig autonoom ontwikkelen.

Van dit tijdperk en van deze gebeurtenis zijn nog gravures bewaard gebleven en zonder twijfel ook nog plans, die de verschillende concurrenten van destijds voorstellen. Maar volgende lente krijgen wij nog beters te zien. Opnieuw zal te Rainhill, deze grootse wedstrijd uit de heroïsche tijd worden herleefd. De Britse spoorwegen vierden dan de honderdvijftigste verjaardag van de eerste regelmatige spoorweglijn in de wereld. Dit zal opgeluisterd worden met tal van "stoommanifestaties", waaronder dus de reconstructie van deze beroemde wedstrijd.

De technische diensten hebben reeds een grote activiteit ontplooid om de Rocket, de Novelty en de Sans Pareil zeer getrouw na te bouwen. Negen spoorwegrijtuigen van de Manchester - Liverpoollijn zullen worden gekoppeld aan elke locomotief. Het wordt een uniek spektakel, want de heruitgave van deze wedstrijd zal worden gevolgd van een optocht van 35 stoom-, diesel- en elektrische locomotieven, evenals van rijtuigen en goederenwagens, die de geschiedenis van het spoor in Albion illustreren.

Dit alles zal plaats grijpen op 24, 25 en 26 mei 1980. Daarbij zal nog op 14 september een jubileumtreindienst, zoals die ten tijde van de lijninhuldiging, opnieuw worden georganiseerd.

Meer kan hierover nu niet worden verteld. Volledige informatie hieromtrent kan u bekomen bij British Rail - Rocket 150, Rogierplein, 23 1000 Brussel (Tel. 02/217 09 88 en 217 97 02). U zult er tevens alle documentatie vinden over de "stoom"-manifestaties, die met deze historische reconstructie gepaard zullen gaan.



EVENTJES NOTEREN

Sedert een tiental jaren waren de kantoren van ons handelsagentschap Brussel gevestigd in het administratief centrum van het hoofdbestuur, nabij het Brussels Zuidstation.

De verhuisplannen, die reeds geruime tijd bestonden, werden in oktober werkelijkheid. Ons handelsagentschap heeft immers zijn intrek genomen in de nieuwe kantoren die erg gunstig gelegen zijn in de grote commerciële wijk van het centrum van Brussel, vlak bij het Rogierplein en dus dicht bij het Noordstation.

Gelieve het nieuwe adres van de heer Calottens en zijn ploeg te noteren:

**Handelsagentschap NMBS
Adolf Maxlaan 142
1000 Brussel.**

Ook het telefoonnummer is veranderd. Je kan het agentschap nu bellen op het nummer 219 00 40 (3 lijnen).



NIEUWE SNELTREIN VOOR LUXEMBURG

Wij vestigen er de aandacht op dat in de nieuwe dienstregeling van de lijn 162, vanaf 1 oktober van maandag tot vrijdag (uitgezonderd op feestdagen) een nieuwe sneltrein dagelijks rijdt tussen Brussel en Luxemburg.

De dienstregeling:

Brussel Noord	V.	17.27
Brussel Schuman	V.	17.35
Brussel Leopoldswijk	V.	17.40
Aarlen	A.	19.33
LUXEMBURG	A.	19.56

Deze trein stopt niet tussen Brussel Leopoldswijk en Aarlen. Hij vervangt, ten voordele van de gebruikers van die lijn, de trein van 16.49 die momenteel op zaterdag, zondag en feestdagen niet verder gaat dan Aarlen.



Kleine aanvulling

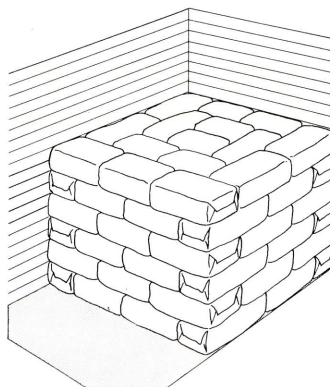
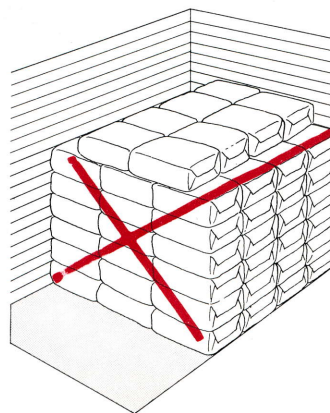
In ons vorig nummer sloop een kleine drukfout op pagina 8.

Wij wilden in figuur 6 aantonen hoe op correcte wijze zakken dienen geladen en ook hoe het niet moet.

De bovenste tekening moest doorstreepd zijn met een groot rood kruis, om aan te duiden dat wij die methode afraden en dat wij deze verkiezen, geïllustreerd in de onderste tekening.

Het rode kruis is jammer genoeg in de drukpers blijven steken. Zaken die kunnen gebeuren.

Wij bieden onze lezers hiervoor onze verontschuldiging aan. En wij geloven dat het lezen van de tekst hen heeft toegelaten de grond van de zaak te begrijpen.





Van werkdag naar vakantie in een droom.

TEN Trans
Euro
Nacht

U droomt heerlijk van de Middellandse zee. En als u ontwaakt bent u er al. In het TEN slaaprijtuig hebt u alle rompslomp gewoonweg verslapen. In een lekker bed, in een compartiment alleen, met twee of met drie. Na een goed ontbijt stapt u uit en uw eerste vakantiedag ligt

TEN Trans
Euro
Nacht

nog helemaal voor u. TEN slaaprijtuigen brengen vakantiegangers naar vele Europese vakantiebestemmingen. En zakenlui naar bijna alle Europese centra. Snel, comfortabel, 's nachts. Nadere inlichtingen aan de inlichtingenbureau's van de grote stations en bij uw reisagent.

Dagelijkse verbindingen vanuit België naar Londen, Kopenhagen, Moskou, Munchen, Salzburg, Wenen, Milaan, Rome, Brig, Marseille, Azurenkust, enz.

Win een dag. Reis 's nachts per slaaprijtuig.