



ⓑ

SPOORNIEUWS

INFORMATIEBLAD VAN DE HANDELSDIRECTIE
DER BELGISCHE SPOORWEGEN

1-81

Brussel X
G.P.P./10/209

G1

PAUL FUNKEN

1

1 FEBRUARI

SPOORNIEUWS

INHOUD

20 JAAR. Een terugblik op:

- de redactionele politiek van Spoornieuws: blz. 3
- de bedrijfsreportages: blz. 4
- de tarieven: blz. 5
- het gecombineerd vervoer: blz. 6
- de stukgoedzendingen: blz. 7
- de technische uitgaven: blz. 8
- de dossiers: blz. 10



Onderneming

- De pool der calorieën: blz. 13
- Steenkolen voor Ruïen: blz. 15
- Spoorweg en energie: blz. 18



B-nieuws

- Kosteloos vervoer naar het Italiaanse rampengebied: blz. 19
- Vermogelijkrichters: blz. 21



Container

- Intercontainer in 1980: blz. 23



Dienstregelingen

- Nieuwe verbinding Brussel-Londen: blz. 23

Foto's: NMBS

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

Verantwoordelijke uitgever:
J. Heinen - Brussel

Redactie:
Frankrijkstraat, 85
1070 Brussel

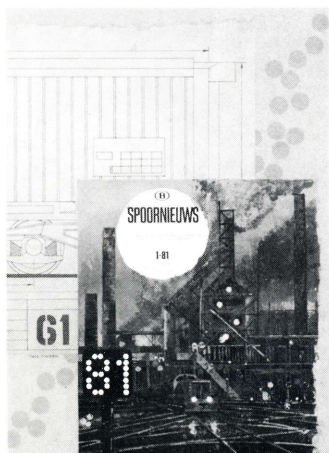
Tel. 02/523.80.80, toestel 2670
Lay-out: P. Funken, Brussel
Drukkerij: Hoorens Printing, Kortrijk-Heule

VAN DE REDACTIE

In het jaar 2000 zal Spoornieuws reeds 40 jaar van de persen rollen. Nu ja, dat hopen wij. Tenzij het bulletin een gedaanteverandering onderging en het in een totaal andere vorm wordt uitgegeven. Wie weet?

De informatie over het goederenvervoer zou misschien als "televisie naar keuze" kunnen voorgeschoteld worden; uitzendingen via de kabel doorgestuurd op uitdrukkelijke aanvraag van de kijker. Jawel, de toekomst staat voor de deur. Men moet zich over niets meer verwonderen. Hoe heet het ook weer allemaal: video, chips, datatransmissie...?

In elk geval staat één ding als een paal boven water: zelfs als de redactionele politiek op dit ogenblik ongewijzigd blijft, zal Spoornieuws toch een totaal verschillend beeld brengen van de spoorweg. Het valt onmiddellijk op als men de verzameling van 20 jaargangen even doorneemt. Niemand twijfelt er aan dat de rasse technologische vooruitgang deze mutatie nog zal versnellen. Afspraak dus binnen 20 jaar, voor het opmaken van een nieuwe balans.



SPOORNIEUWS

Informatieblad
van de Handelsdirectie
der Belgische
Spoorwegen

ⓑ

20 JAAR

Twee-
maandelijks
tijdschrift
behalve juli
en augustus

Het is met genoegen dat ik u heden de balans van 20 jaar Spoornieuws voorstel, en mijn voldoening is nog groter omwille van de lovende commentaar die ik regelmatig bij de cliënteel opvang.

Net zoals de spoorwegnetten in de buurlanden hebben de meeste reclame-acties die de NMBS voert het reizigersvervoer als onderwerp. Dat is niet omdat het goederenvervoer stiefmoederlijk behandeld wordt. Integendeel. Maar de expediteurs zijn, om een vakterm te gebruiken, een "doelgroep" die beperkter is, meer gespecialiseerd en beter gedefinieerd. Zij hebben meer informatie nodig dan reclame, en het is tot hen dat ons bulletin zich tenslotte richt.

De nuance is voor sommigen misschien onbeduidend. Voor mij is ze evenwel heel belangrijk, want ze bepaalt in hoge mate de redactionele politiek van Spoornieuws.

De bedrijfsreportages, de artikelen van algemeen belang en de echo's van diverse manifestaties leunen zonder twiifel dichter aan bij het domein van de reclame: deze teksten geven een beeld van de door de NMBS aangeboden mogelijkheden en de troeven waarover het spoor beschikt ten bate van de economische gemeenschap. De beschrijving van de trafieken en de toegepaste technieken kan evenwel bepaalde bedrijven aanzetten om naar goed aangepaste oplossingen te zoeken voor hun specifieke transportproblemen.

Technische pagina's, zoals de wagensteekkaarten, de raadgevingen voor het stouwen van goederen of de tariefberichten zijn een middel voor de lezer om iets op te steken over spoorwegtechniek en aanverwante problemen.

Ik denk dat de dossiers die we nu sinds enkele tijd regelmatig publiceren - of ze nu gewijd zijn aan één of andere regio of aan een specifiek aspect van het spoorvervoer - één soort naslagwerk vertegenwoordigen zowel op algemeen economisch gebied als op transportgebied.

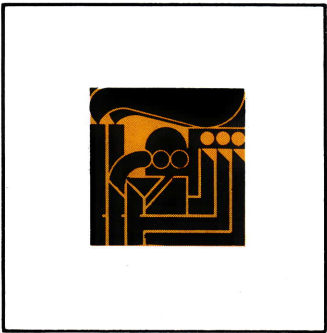
Onze bedoeling is, door een diversificatie van de benaderingswijze en de stijl, een zo precies en volledig mogelijk beeld op te hangen van de NMBS-activiteiten, in het kader van onze handelspolitiek.

Ongetwijfeld heeft het bulletin in 20 jaar een metamorfose ondergaan. De druktechnieken evolueren en geven de graficus meer mogelijkheden om een tijdschrift samen te stellen dat aantrekkelijk is en prettig om lezen. De vierkleurendruk, aangewend sinds 1974, verbeterd en vergemakkelijkt de reproductie van geografische kaarten, schema's en de technische wagensteekkaarten. Ik waak er over dat men steeds naar het moeilijk te bereiken evenwicht streeft tussen de strengheid - om niet te zeggen strakheid - van de technische aspecten en de verscheidenheid - anders gezegd losheid of fantasie - die men bij andere onderwerpen aantreft. De uitgebreidheid en diversiteit van ons lezerspubliek vereist en verantwoordt een dergelijke dosering. Meer dan 30.000 lezers ontvangen regelmatig Spoornieuws. Bij extra-distributies zijn het er nog meer.

Wij zouden er prijs op stellen te vernemen van onze klanten en onze lezers welke problemen of onderwerpen zij zouden willen behandeld zien. Dat zou er alleen maar toe bijdragen de concrete en hechte band te verstevigen tussen de redactie en haar publiek met rechtstreeks bruikbare informatie te brengen uit het dagelijkse beroepsleven.

Dat is mijn visie op "Spoornieuws", een tijdschrift voor informatie en service. Met de zeven edities die wij in 1981 willen laten verschijnen zetten wij een stap verder in die richting, en dat verheugt mij.

F. DE HAECK
Handelsdirecteur



IN DE BEDRIJVEN

Wat is een bedrijfsreportage?

Een eenvoudige woordelijke en fotografische weergave van een bezoek aan een bedrijf, of is het meer dan dat?

Het is ontegensprekelijk meer. Want men kan wel zorgvuldig een theoretische tekst opstellen, een uitstekende vulgarisatie brengen, tot in de puntjes het hoe en het waarom uitleggen van een logisch opgebouwde constructie... niets is evenwel sprekender dan een voorbeeld, levensecht, tastbaar, de dagelijkse werkelijkheid. Trouwens, alles wat de spoorweg uitdenkt of in het werk stelt, heeft enkel tot doel zich in de realiteit in te passen.

De bedrijfsreportages zijn een middel om volop tot de werkelijkheid door te dringen. Door her en der achter de schermen te kijken, door fabriekspoorten open te duwen, op aansluitingssporen rond te neuzen, door ons midden de industriële bedrijvigheid te bewegen, hebben wij getracht een activiteit weer te geven, vaak aangepast aan lokale vereisten en waarmee sommige lezers voor hun eigen organisatie hun voordeel kunnen doen.

Om de technische en commerciële inspanningen van de NMBS naar voren te brengen zoekt ons informatiebulletin een zekere afwisseling, volgt het het spoor van nieuwe types gespecialiseerde wagens, ontdekt het op maat geknipte oplossingen, uitgewerkt in functie van plaatselijke omstandigheden...

Maar laten we nu de foto's spreken. Eén beeld zegt meer dan duizend woorden! Zij zijn een evocatie van enkele reportages uit de zowat 200 die in de afgelopen 20 jaar verschenen. Het volstaat ze even te bekijken om duidelijk vast te stellen hoe de bedrijven en de spoorweg samen geëvolueerd zijn.



Het ertsvervoer per spoor

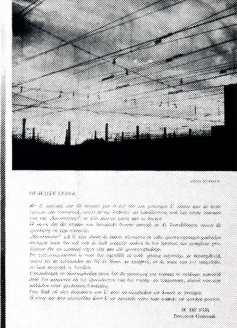
De N.M.B.S. vervoert per dag ongeveer 44.500 ton erts met bestemming naar de metaalfabriek van het land van Chateaux (Honnin-Sambes, Thy-le-Château en A. M.S. Providence), de streek van Lure (Golewin-Cugnot, Esplanade-Lavallois) en het Centreum (Boal de La Louvière) en Klabbek (Pargoe de Clabec). Dit vervoer stamt oorspronkelijk uit de jaren 1950 en is nu een belangrijk deel van de ertsvracht. De ertsen komen uit het Westen van Frankrijk, via Ergennes of Gauray (750.000 t per maand), het noorden van Brey via Lantouan (428.000 t per maand) en van overzee (638.000 t per maand naar Antwerpen tot 18.000 t overzee).

Wat er voor de uit Brey ingevoerde hoeveelheden in 1956 haast geen wijziging (4.773.000 ton) ten opzichte van 1954 (4.505.000 t), dan zijn de van overzee komende partijen daarentegen toegenomen van 1.584.000 t in 1954 tot 6.781.000 t in 1966. De thans uitgeroepen voorkeur voor de overzeese ertsen wordt mede door de verandering door hun hoog percentage ijzer (65% ijzer) tegen slechts 25% voor het erts uit Lorraine. Het overzeese erts dat in 1958 uit Italië uit Zweden kwam, wordt thans aangevoerd uit het vasteland, verspreid over verschillende continenten: Libië, Marokko, Algerië, Chili, India, Australië en Brazilië. In de haven aangevoerd, wordt het erts dan per spoor vervoerd met homogene stalen speciale wagens die ingebouwd zijn van die zijn en staalconstructie. Om deze in de wagenkasten te stellen te voorzien in de spectaculaire aanpak van het ertsvaart (11.614.000 ton in 1966, tegen 6.100.000 ton in 1954) zonder hun materiaal te verliezen, heeft de N.M.B.S. zich toegekeerd op het vervoer van de ertsvracht, die in de tijd tussen 2' opvolgende verlaten. Die ontvoert van 48 uur in 1954, is thans ingebouwd tot 72 uur en er wordt verder bijgevoerd om hem nog meer in te korten. Het nalaten van die ontvoert wordt nu niet toegestaan, doch ook een grote verbetering in de loop van de trein, wat mogelijk is door het gebruik van moder-

WAGENS DIE OM TECHNISCHE REDENEN OP HET NET VAN DE N.M.B.S. UIT DE TREIN WORDEN GEZET

MIDDELING AAN DE KLANT

In een informatieblad nr 1 van de jaar verschenen op blz. 23 het artikel „de N.M.B.S. verhuurt haar dienstwagens“. Hierin werd medegedeeld dat spoorklanten er tijdens van op de hoogte worden gebracht zodra er op het Belgisch Spoorwegwet een wagen om technische redenen uit de trein moet worden gezet. Wij denken hier bij aan een beschadigde wagen, een verbehoude lading e.d. In die gevallen wordt aan technische redenen uit de trein moet worden gezet. — aan de afzender indien het gaat om zendingen bij vervoer uit een Belgisch station en bezetten voor afvoer over zee via een Belgische haven of voor uitvoer over een landgrens. — aan de Belgische grensoversteekende in de andere gevallen. Met de toelating in alle omstandigheden de betaalde service te bieden worden de nieuwe voorschriften tot nog toe strikt toegepast. De klanten die echter op dat stuk enige tekortkomingen zouden onderkennen, worden wij ook verzoeken deklaren aan het handlegerschap van hun woonplaats te melden. Wij danken de afzender voor zijn voorstel.

NI 1967 1967 **SPOORNIEUWS**  **INHOUD**

- 1. Het ertsvervoer per spoor
- 2. Wagens die om technische redenen op het net van de N.M.B.S. uit de trein worden gezet
- 3. De elektrische en dieseltractieindien
- 4. De Belgische grensoversteekende in de andere gevallen

W. DE VRIES **FRANÇOIS ROBERT**



STEEDS WEERKERENDE TARIEFRUBRIEK

De tariefinformatie was 20 jaar geleden een steeds weerkerende rubriek. Sinds jaar en dag zijn de lezers van Spoornieuws vertrouwd met allerhande tariefvormen.

Al in het eerste nummer spraken we over de betrekkingen met Zwitserland, Spanje, Italië, Duitsland en Tsjecho-Slowakije, en het ging zo door in de volgende nummers. Tot in 1962 Spoornieuws een synthese van de binnenland-

se tariefstructuur in "afleveringen" aan de man bracht. Sindsdien was ons informatiebulletin er steeds bij als er nieuws te vertellen was. Zo publiceerden we in 1975 een artikel over de rechtstreekse internationale tarieven, afgesloten tussen twee of drie landen om te beantwoorden aan de particulariteiten van de verkeersstromen en om de concurrentiepositie van het spoor te verstevigen. Het meest recente over dat onderwerp is de synthese van een "ronde-tafel-gesprek" verschenen in het nummer 6/80. Maar zopas reeds kregen wij kennis van een nieuwigheid: het gemeenschappelijk tarief België-Nederland/Oostenrijk is van kracht sinds 1 november laatstleden. Een overzicht van de karakteristieken.

Verkeer naar Oostenrijk

Vanaf 1 november 1980 is het ta-

riefnummer 9147 van kracht voor het vervoer van goederen per volledige wagenlading tussen België of Nederland enerzijds en Oostenrijk anderzijds.

Dat tarief voorziet in een prijs per wagen onafhankelijk van de aard van het vervoerde goed. Het is verplicht van toepassing voor de Niet-EGKS-produkten en facultatief voor EGKS-produkten. De vervoerprijzen zijn uitgedrukt in Oostenrijkse schilling. Er bestaan bevrachtingszones voor het Belgische, Nederlandse en Oostenrijkse net. De Duitse spoorwegen zorgen voor transitbarema's. Iedere bevrachtingszone omvat één prijs.

De prijs is opgemaakt in functie van:

- het gebruikte wagentype;
- de verbinding;
- de zone tot dewelke het verzendstation en het bestemmingsstation behoren.

Voor ketelwagens en silowagens

alsook voor vierassige wagens, worden de basisprijzen verhoogd met een coëfficiënt. Het tarief voorziet in vereenvoudigde voorwaarden voor de kosten van douaneformaliteiten en bevat een prijstabel voor particuliere wagens en de ledige terugzending ervan.

Alle inlichtingen omtrent dit nieuw tarief kunnen bekomen worden bij de goedereninformatievertegenwoordigers en handelsagentschappen.

Tot daar een tarief dat zich bij de "rechtstreekse internationale familie" voegt. Onderhavige tabel geeft u een overzicht van deze familie (de details vindt u terug in onze uitgaven, jaargangen 1975 tot 1980).

Karakteristieken	TFBW België/Frankrijk	TBNW België/Nederland	Naar Bazel	TFNW Nederland/Frankrijk
Nummer	9581	7700	9506	9524
Van kracht sinds	1/2/1975	1/2/1979	1/1/1980	1/3/1977
Prijs - per wagen	volgens tonnage	ja	3 gewichtsklassen	ja
- per ton	neen	neen	neen	neen
- per kilometer	ja	ja	neen	ja
Reductie voor particuliere wagens	20% (10% voor dubbeldekwegens)	20%	15%	20% (10% voor dubbeldekwegens)
Munten	Belgische frank en Franse frank	Belgische frank en gulden	Zwitserse frank	Franse frank en gulden
Volledige treinen	reductie van 13 tot 24%	reductie van 17% voor een eenheid 40 wagens	uitgesloten	reductie van 13 tot 24%
Goederenklassen	5	3	2	5
Bevrachting van ledige wagens	volgens tarra	volgens de afstand en het aantal assen	volgens het aantal assen (twee prijzen)	volgens tarra en afstand
Snelheidsregimes	2	1	1	2
Tonnagereeks	neen	neen	tot 15 ton van 15 tot 27 ton meer dan 27 ton	ja
Particulariteiten	geldig via Luxemburg en naar Italië via Modena en Vintimiglia	wagen-eenheden 1 wagen 2 assen = 1 UV Ead, Fad, Tad, Uah = 1,5 UV Meer dan 2 assen = 2 UV	geldig bij vertrek uit Nederland en België en vanuit bepaalde Duitse en Franse zeehavens	bepaalde goederen genieten ambtshalve van het versnelde regime op het Franse traject

Al deze tarieven zijn van toepassing op het vervoer van niet-EGKS-produkten; de EGKS produkten hebben een eigen tarief.

SPOORNIEUWS

VERKEER IN DE NEDERLANDSE EN BELGISCHE SPORWEGEN

NUMMER 1 - 1980

SPOORNIEUWS

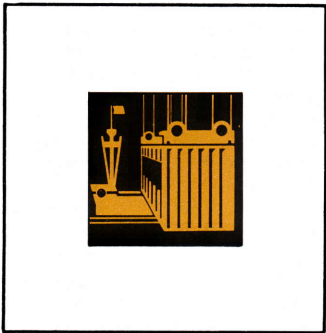
VERKEER IN DE NEDERLANDSE EN BELGISCHE SPORWEGEN

NUMMER 1 - 1980

SPOORNIEUWS

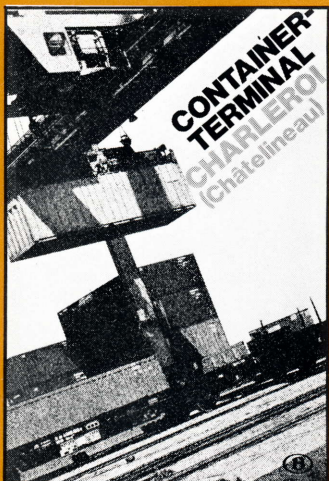
VERKEER IN DE NEDERLANDSE EN BELGISCHE SPORWEGEN

NUMMER 1 - 1980



GECOMBINEERD VERVOER

Het ontstaan van de gecombineerde vervoerstechnieken is vrij recent. De laadkist of container, in de zestiger jaren vanuit Amerika naar Europa overgewaaid, ontketende een ware revolutie in onze transportwereld. Alle traditionele vervoerstechnieken werden in de hoek gedruimd, "container" was het wachtwoord. En de container heeft het inderdaad waar gemaakt. Het vervoer werd sneller, rationeler en omvangrijker. Nu is de container niet meer weg te denken uit onze consumptiemaatschappij. Het is een eigentijdse vervoersmethode aangepast aan ons verbruikstempo.



Enkele jaren later, eind der zestiger jaren, werd nog een andere nieuwe gecombineerde vervoerstechniek geboren: het rail/route-voervoer. Deze techniek kwam in het begin nogal ongeloofwaardig over. Wie haalt het nu in zijn hoofd om een vrachtwagen of oplegger op de trein te zetten? De zwartkijkers kregen ongelijk. Het rail/route-voervoer kon bij ons in een tiental jaren zijn trafiek verzesvoudigen. (Een uitgebreid dossier "Rail/Route" werd in ons vorig nummer gepubliceerd). Spoornieuws, dat reeds 20 jaar van de pers rolt, heeft de hele evolutie meegemaakt.

Ook de spoorwegen hadden het snel begrepen dat ze zich moesten aanpassen. In 1967 werd de internationale maatschappij INTERCONTAINER opgericht waarin alle belanghebbende Europese spoorwegen waren verenigd, om het containervervoer per spoor te ontwikkelen en te coördineren. Vandaag de dag zijn er 24 netten aangesloten. Intercontainer verleent in internationaal verkeer een volledig dienstbetoon met prijzen van "eind tot eind". De N.V. INTERFERRY, dochtermaatschappij van de NMBS, opgericht in 1966, vertegenwoordigt Intercontainer in België. (Zij is eveneens de vertegenwoordiger van Interfrigo). Deze vennootschap is belast met de handelsprospectie en het beheer van de internationale zendingen in transcontainers.

Om het containerverkeer in Europa efficiënt te laten verlopen werden onder impuls van Intercontainer speciale treinen ingelegd.

Directe containertreinen tegen hoge snelheid, samengesteld uit S-wagens en met een beperkt oponthoud aan de grens.

Containerdiensten via de snelle TEEM-treinen.

En als meest progressieve vorm van de directe containertreinen, de **TECE-treinen** (Trans Europ Container Express) of bloktreinen. Dat zijn homogene treinen voor containers die in de loop van het vervoer geen enkele rangering vereisen. Zij reizen met grote snelheid en volgens een vaste dienstregeling tussen twee punten.

Gelijktijdig met de ontwikkeling van de container werden de voor behandeling noodzakelijke terminals gebouwd. Dat gebeurde natuurlijk eerst op de "cruciale" punten Antwerpen en Zeebrugge. Een noodzaak voor een moderne haven die de transportevolutie op de voet wenste te volgen. Daarna kwamen de industriële en commerciële centra in het hinterland aan de beurt.

Zeebrugge beschikt over twee terminals geëxploiteerd door de Belgisch Engelse Vennootschap der Ferry-Boats.

- De Short Sea Terminal, geopend in 1968, heeft twee portaalkranen, hefvermogen 30 ton, voor de overslag van trein op schip of omgekeerd, van de containers die dagelijks op de lijn Zeebrugge-Harwich vervoerd worden.

- De Ocean Container terminal werkt op de intercontinentale trafiek sinds 1971. Drie portaalkranen, hefvermogen 45 ton, behandelen containerschepen van de derde generatie afkomstig uit alle werelddelen.

Antwerpen.

Interferry exploiteert deze terminal waar de eerste portaalkraan (30 ton) in dienst genomen werd in 1968. Sindsdien is de terminal uitgebouwd tot één der best uit-

geruste en snelst werkende van het Europese vasteland.

De Luikse terminal, in 1972 in het station Bressoux in dienst genomen, was de eerste in het Belgische achterland. Hij zorgt voor een rechtstreekse verbinding tussen de Waalse industrie en de aanvoerhavens. De portaalkraan is met grijpers uitgerust en kan dus rail/route-voervoer behandelen.

Charleroi

De NMBS ging op de ingeslagen weg verder en in 1975 werd een terminal uitgerust in het station Châtelineau. Ook hier is de portaalkraan ambivalent; containers en opleggers tot 35 ton kunnen er behandeld worden.

Als laatst in de rij werd het **Brusselse** station Thurn en Taxis in 1976 bedacht met een moderne behandelingsinstallatie voor containers en opleggers. Deze terminal is ingepland in het haven- en douanegebied, draaischijf van het nationaal en internationaal goederenverkeer.

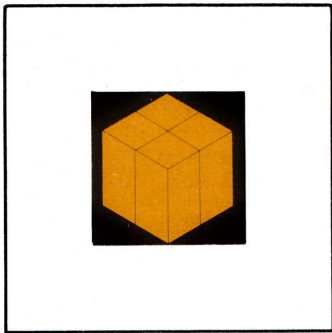
Het gecombineerd vervoer was in alle opzichten een voltreffer van formaat, zowel economisch, technologisch als sociaal. De container en het rail/route-voervoer hebben eertijds concurrerend geachte vervoerswijzen dichter tot elkaar gebracht.

Hand in hand wordt nu gewerkt aan onze transporttoekomst. En dat allemaal door een revolutionaire kist, ons overgewaaid uit Amerika.

intercontainer

INTERCONTAINER
is de internationale maatschappij die wereldwijd opereert om het containervervoer met de spoorwegen te coördineren en te organiseren. Deze maatschappij heeft tot doel in internationaal verkeer een volledig dienstbetoon met prijzen "van eind tot eind" te verlenen, zonder dat de cliënte zich om de operationele details van het vervoer hoeft te bekommeren.

INTERFERRY
dochtermaatschappij van de NMBS, is de vertegenwoordiger van Intercontainer voor België. De maatschappij vertegenwoordigt voor België tevens Interfrigo.



NMBS-COLLI

15 jaar evolutie
opgerakeld in
20 jaar Spoornieuws

In de jaargang 1966 werd aangekondigd dat de NMBS had beslist de bureau's verspreid over de verscheidene centrale administratieve diensten die zich onledig hielden met het stukgoedverkeer, te groeperen in één enkel orgaan onder de benaming NMBS-COLLI. Dat om een rechtstreekse en actieve samenwerking van de handels- en exploitatiediensten te realiseren. De opdracht van de directie exploitatie bestond er in een kwaliteitsdienst op te richten voor het hele land; de handelsdirectie was belast met het opmaken van eenvoudige en aantrekkelijke tarieven.

spoor
expres
colli
waar
wanneer
hoe

NMBS COLLI

Geleidelijk kwam men tot een goed functionerend gecentraliseerd beheer dat de doeltreffendheid en de capaciteit van de dienst verhoogde.

Drie jaar later, jaargang 1969, werd bestek opgemaakt van de resultaten. Het beoogde doel was kennelijk bereikt. De toename van de trafiek was het bewijs dat de vroegere klanten trouw waren gebleven en dat er tevens tal van nieuwe verzenders waren bijgekomen.

Ondertussen had men in alle stilte aan de tarieven gedokterd en op 26 mei 1967 hechtte de Raad van Beheer zijn goedkeuring aan de tariefherforming inzake bevrachting van stukgoed-zendingen in Belgisch binnenvoer. De nieuwe tarieven werden van kracht op 12 juni 1967. Bij die gelegenheid was in het julinum-mer van Spoornieuws een volledige samenvatting te vinden van deze nieuwe bevrachting samen met een overzicht van de in acht te nemen verzendingsformaliteiten. De zaken begonnen vlot te lopen en men deed natuurlijk een inspanning om een optimale dienstverlening aan te bieden.

De NMBS was het eerste Europese spoorwegnet dat de hele oppervlakte van zijn nationaal grondgebied bediende en dat de éénvormige vervoersnelheid toepaste. Het land werd onderverdeeld in 30 zones, elk bediend door een eigen wegcentrum. Deze organisatie blijkt vandaag de dag nog steeds efficiënt.

Naast de hoofdtaak, ophaling en bestelling ten huize van colli, bood NMBS-COLLI ook nog andere diensten aan de klanten. Bij het doorbladeren van de jaargangen 1967/1979 noteerden wij:

- Op 1 januari 1968 werd NMBS-COLLI belast met het beheer van de **collico**-kisten. De collico is een kleine container met een laadruimte van minder dan 1 m³, volledig opvouwbaar en vervaardigd uit licht metaal, die te huur wordt aangeboden voor een bepaalde periode. In vergelijking met de klassieke verpakkingen die niet meer kunnen herbruikt worden is de huurprijs heel voordelig.

- **Kleine containers** op metalen wielen voor stukgoedzendingen maken het mogelijk een dienst van "huis tot huis" te realiseren, dank zij het gemak waarmee ze zowel op spoor- of vrachtwagens geplaatst worden.

Nagenoeg elke verpakking wordt uitgespaard. Ten hoogste dienen de goederen op een summere wijze verpakt.

- **Afhaling en bestelling van wagenladingen.** Voor klanten die niet over eigen vervoer beschikten stelde NMBS-COLLI een vrachtwagendienst ter beschikking.

- **Postcolli** de hele wereld door. Het internationaal postcolliverkeer is door het bestuur der post-erijen aan de NMBS toevertrouwd. NMBS-COLLI organiseert de verzending over heel de wereld voor alle zendingen van 20 kg en minder.

In 1970 werd de afhaal- en besteldienst ingeschakeld voor de bevoorrading van de grote magazijnen. De markt van detailverkoop, die zich in de zestiger jaren enorm had uitgebreid, noopte de distributiebedrijven tot een grotere en meer frequente aanvoer. De leveringen namen in omvang en verscheidenheid toe, en moesten kunnen uitgevoerd worden door een vervoerder die een werkelijke schakel kon zijn tussen de leveranciers en de centrale opslagplaatsen.

Opdat een levering aan een depot zonder moeilijkheden zou kunnen ontvangen worden diende ze makkelijk identificeerbaar te zijn en moest ze ook goed geschikt zijn om efficiënt te kunnen stapelen. NMBS-COLLI, beschikkend over een groot vrachtwagenpark, kon op bevredigende wijze aan deze voorwaarden voldoen door de aanwending van kleine containers, collico's, pallets en boxpallets.

Op 6 april 1970 werd in het wegcentrum Gent-Oost een opgehangen treksysteem voor het behandelen van stukgoed in gebruik genomen. Aanleiding voor Spoornieuws om er over te berichten. Dergelijke installatie vereenvoudigt en versnelt de behandeling van de colli. Een bovengrondse ketting zonder eind trekt pallet-

trucks voort die kunnen aan- en afgehaakt worden, en bedient met een constante snelheid een sorteervierkant en de wagenperons.

Het overbrengen van de colli uit de vrachtwagen naar de spoorwagen (afhaling) geschiedt door middel van de pallettrucks. Het overbrengen van de ene spoorwagen naar de andere (overlading) gebeurt op identieke wijze, dus ook zonder dat de colli op de perons worden afgezet. Alleen voor de "overslag" van een spoorwagen naar een vrachtwagen (bestelling) wordt het perron gebruikt. Met het treksysteem zijn deze drie behandelingen onafhankelijk van elkaar. Gelet op de gunstige resultaten van deze eerste installatie op technisch, economisch en ook op sociaal vlak - het werk op zichzelf wordt lichter - werd het systeem daarna in andere wegcentra toegepast.

Begin 1980 verzorgde Spoornieuws de uitgave van een handige brochure voor NMBS-COLLI, "Spoor Expres Colli". Daarin zijn alle bedieningspunten van de expresdienst en de stationslijst voor kantoorliggende zendingen opgenomen.

Vorig jaar bezochten we het belangrijkste postoderbedrijf van België, "3 suisses", dat aan de NMBS een omvangrijke stukgoedtrafiek verschaft. Miljoenen zendingen worden per spoor besteld. Ook is "3 suisses" het voorbeeld van onderlinge samenwerking op gebied van verzendingsformaliteiten. Deze worden per computer geregeld d.m.v. wederzijdse uitwisseling met de NMBS van magnetische informatiedragers.

Gedurende deze tijdspanne van 15 jaar is NMBS-COLLI geëvolueerd tot een volwassen en efficiënte stukgoeddienst. 80% van het Belgisch territorium wordt bediend binnen de 24 uren, 20% binnen de 48 uren. 900 vrachtwagens behandelen jaarlijks ongeveer 15 miljoen zendingen. Meer dan 3.000 belangrijke ondernemingen hebben een particuliere overeenkomst afgesloten. Spoornieuws houdt u op de hoogte van de evolutie.

KLEINE CONTAINERS VOOR STUKGOEDZENDINGEN

NMBS COLLI

N.M.B.S.-COLLI stelt voor COLLICO'S

EEN GAMMA VAN „OPVOUWBARE“ KLEINE CONTAINERS

NMBS COLLI

1000 VRAEGEN

1000 VRACHTAUTOS

DE VOLLEDIGSTE BESTELONDERNEMING



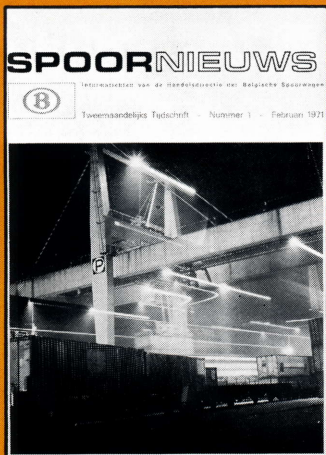
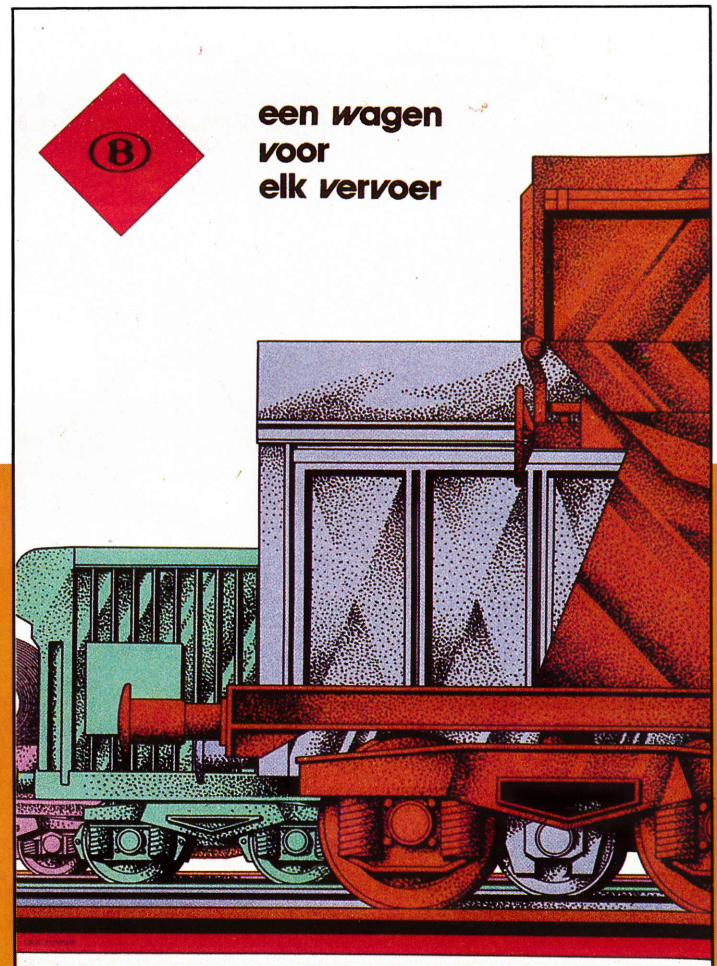
TECHNISCHE STEEKKAARTEN OM TE VERZAMELEN

Reeds in de eerste nummers van Spoornieuws werd het technisch aspect van het rollend spoorwagematerieel van de NMBS uitvoerig toegelicht, met het doel de bedrijven te informeren omtrent de bestaande transportmogelijkheden. Terzelfdertijd had de publiciteitsdienst meer gedetailleerde steekkaarten uitgegeven die verdeeld werden op aanvraag. Begin der zeventiger jaren is een handige brochure uitgegeven "Een wagen voor elk vervoer", waarin aan de hand van schema's en foto's een algemeen overzicht van het Belgisch goederenwagenvoerpark was opgenomen. Maar een vijftal jaren later, gevolg de trafiekdiversificatie en de doorgedreven specialisatie van het rollend materieel, was de brochure reeds voorbijgestreefd. Tal van nieuwe wagentypes werden in die tijdspanne gebouwd zodat men een andere publicatievorm diende te zoeken die eveneens regelmatig kon aangepast worden. De oplossing lag voor de hand: steekkaarten middenin ons informatiebulletin vasthechten. Zodoende werden al onze lezers regelmatig ingelicht over elke bestaande wagen d.m.v. foto's, technische tekeningen, tabellen en nuttige wenken. De steekkaarten kenden heel vlug een onverhoopt succes. Er werd een bijhorende kافت ontworpen ter beschikking van de klanten. Bepaalde exemplaren werden afzonderlijk herdrukt en enkele van deze herdrukken zijn sinds lang uitgeput. Sommige wagentypes zijn los van Spoornieuws uitgegeven onder dezelfde vorm.

Een overzicht. We hebben sinds 1976 geklasseerd in de kافت "Een wagen voor elk vervoer" (de titel van de vorige brochure werd overgenomen):

een **algemene steekkaart** die handelt over de nummering, het laadprofiel, de laadgrenzen, enz... **wagensteekkaarten** m.b.t. de volgende wagentypes.

Hbis	gesloten wagen met schuifwanden voorzien van een inrichting om de goederen te beschermen.
Gbs	gewone gesloten wagen met twee assen.
Taes	stortwagenvoer met rolluikdak.
Tads	zelfflosser met zwenkdak.
Eas	stortwagenvoer met platte bodem en draaistellen.
Ucs	silowagenvoer met lossing d.m.v. perslucht.
Fads	zijflosser.
Tbis	schuifwandwagenvoer met schuifdak.
Eds	zijflosser met regelbaar debiet.
Ts	roldakwagenvoer met platte bodem.
Tads	zelfflosser met zwenkdak.
Tds	zelfflosser met regelbaar debiet en opengaand dak.
Ks	platte wagen van het gewoon type met twee assen.
Tahs	wagenvoer met rolluikdak voor het vervoer van coils
Rgs	platte wagen voor containervervoer
Sgs	platte wagen voor containervervoer
Remms	platte wagen van minder dan 15 meter met draaistellen
Rs	platte wagen van het gewoon type met draaistellen.
Res	platte wagen met draaistellen en neerklapbare schotten.
Shis	schuifdakwagenvoer voor het vervoer van rollen plaatstaal
Tfis	ferryboatwagenvoer
Eo	bak-heugelwagenvoer
Shs	platte wagen van het speciaal type met draaistellen
Fbd	wagenvoer met automatische lossing door zwaartekracht
Sap	platte wagen van het speciaal type met draaistellen
Lps	tweeassige platte wagen voor het vervoer van buizen
Ss	platte wagen van het speciaal type
Rbps	zeer lange platte draaistelwagenvoer



In oktober 1980 hebben we op een overzichtelijk vouwblad de **nieuwe nummering van de wagens** - gevolg een UIC-beslissing - in tabelvorm weergegeven. Maar de reeks is daarmee niet afgesloten. Er kunnen en er moeten nog andere wagentypes bijgevoegd worden. Het voordeel van de formule "verzamelsteekkaarten" is duidelijk: de kaft wordt progressief aangevuld telkens nieuwe wagens op het net verschijnen, dus telkens als het wagenpark zich ontwikkelt en diversifieert. Ieder geïnteresseerd lezer kan deze documentatie aanvragen bij Spoornieuws of bij een NMBS-handelsvertegenwoordiging.

Technische steekkaarten "Laden, stouwen, sjourren"

Gezien de interesse die de verzenders betonen voor onze edities met praktische wenken, heeft Spoornieuws enkele andere technische steekkaarten uitgegeven gewijd aan de "vastzetting" van goederen. Er bestaat terzake natuurlijk een officiële reglementering. Maar het is soms moeilijk om deze zakelijk geschreven teksten op de juiste wijze te interpreteren. De dienst ter voorkoming van schade, eerste belanghebbende bij deze uitgave, heeft samen met de Spoornieuwsredactie een beter verstaanbare vorm van deze reglementering neergeschreven.

Deze steekkaarten zijn verschenen in verschillende nummers. Zij handelen over:

1. belading van wagens
2. het laadprofiel
3. stouwen van goederen
4. lading met glijmogelijkheid
5. ladingen op pallets
6. ladingen in transcontainers

Zij zijn samengebundeld in een aangepaste kaft en de reeks zal, indien noodzakelijk, later aangevuld worden.

Terminale installaties.

Daar de technische documentatie naar waarde wordt geschat door de gebruikers, heeft Spoornieuws besloten op de ingeslagen weg verder te gaan. De lezers vinden in volgend nummer de eerste steekkaart van een nieuwe reeks m.b.t. de terminale installaties. Het beoogde doel is deze keer informatie verstrekken over de specifieke aspecten en de aangewende materialen van de spoorweginstallaties in de bedrijven.

Men moet nu niet hopen er een samenvatting in te vinden van alle mogelijke werk- en voertuigen die op de markt zijn, maar wel wenken, aanduidingen, ideeën en een overzicht van de recentste technische evolutie bij de NMBS-exploitatiediensten.

Zij zullen handelen over tractiematerieel, behandelingsmaterieel, weeguitrusting, koelinrichtingen en dies meer.

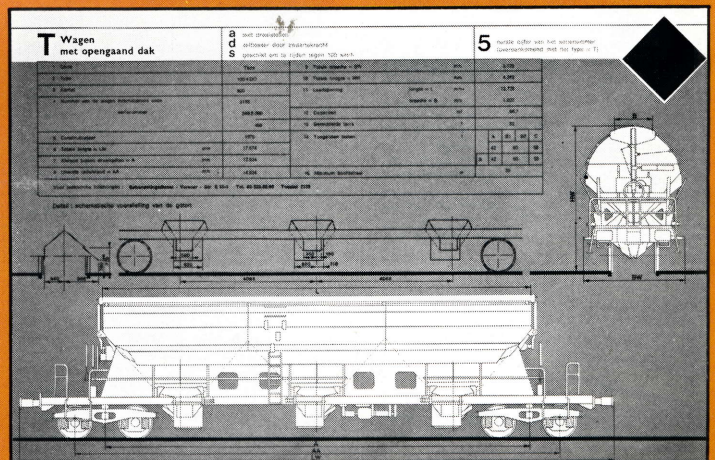
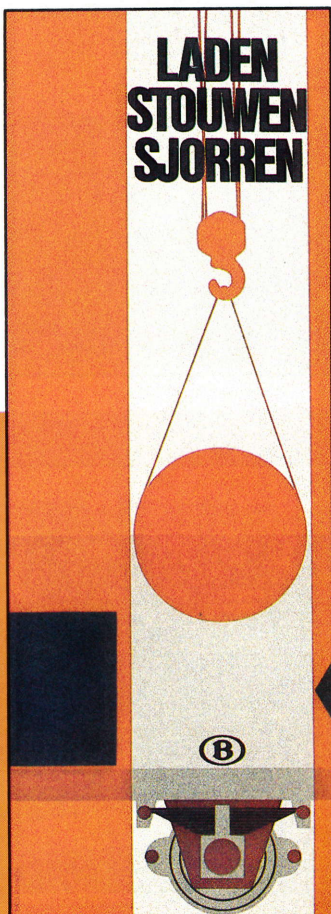
De NMBS-diensten die in rechtstreeks contact staan met de klanten hebben oor voor alle mogelijke problemen. Een oplossing toegepast in één bedrijf kan trouwens ook de oplossing zijn voor een ander bedrijf. Dat zou reeds een merkwaardig resultaat betekenen.

De nieuwe steekkaarten, los te maken uit Spoornieuws, kunnen binnenkort in een kaft verzameld worden die men kan bevragen bij de redactie of bij onze handelsvertegenwoordigingen. De lezers zullen bij het ter perse gaan van de kaft verwittigd worden.

Daarna...

Indien men onze activiteiten onder de loupe neemt, ontdekt men de zwakke punten. De analyse gaat verder en alle suggesties zijn welkom. Misschien zullen onze lezers binnen 20 jaar over een uitgebreide technische documentatie beschikken die steeds kan aangepast worden aan de actuele situaties, dank zij de praktische vorm van uitgave.

Indien deze steekkaarten werkelijk een werkinstrument zijn zullen onze inspanningen voor het verschaffen van goede informatie niet tevergeefs zijn.





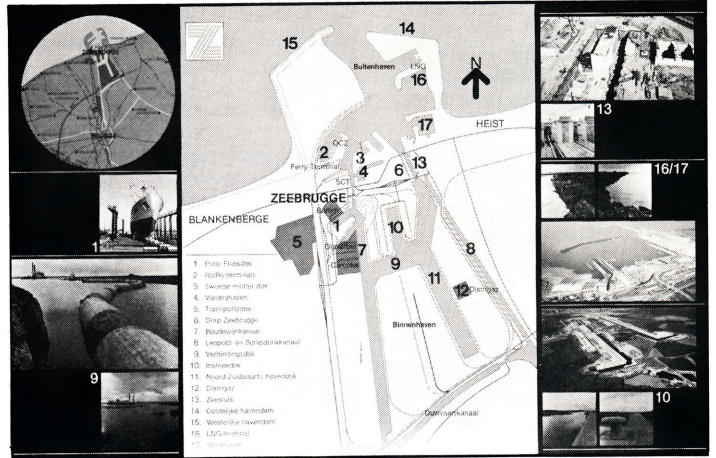
REGIO'S EN TRAFIEKEN IN DE KIJKER

Als er in Spoornieuws een dossier verschijnt dan is het om bilan op te maken van de spooractiviteit in een bepaalde regio of in een economische sector, ofwel om een bijzondere techniek voor te stellen waarvan het spoor een integrerend deel uitmaakt.

Reeds sedert vele jaren hebben de Belgische havens - Antwerpen en Gent - ruime belangstelling genoten in ons bulletin. Het waarom is duidelijk: zij leverden de spoorweg een belangrijke trafiek, zowel in combinatie met het maritiem vervoer als voor het afwerken van de eindtrajecten voor rekening van de in de havenzone gevestigde bedrijven. Daarenboven beschikt Antwerpen over een zeer actieve "public relations-dienst", die regelmatig manifestaties organiseert die het vermelden waard zijn. Een drietal jaar geleden, ter gelegenheid van de havententoonstelling, hebben we het gehad over de internationale verbindingen geaxeerd op Antwerpen en hebben we onze kolommen open gesteld voor de algemene vertegenwoordigers van onze buurnetten.

In de jaren '70 werd een volledig dossier gewijd aan de container. De intermodale transporteenheid bij uitstek verdiende wel een steuntje - voor zover dat nodig was -, te meer daar de NMBS in relatief weinig tijd een efficiënte organisatie voor het behandelen van ISO-containers had uitgebouwd.

Daarna hadden we enkele beperkte dossiers met als onderwerp graantransport, extra-zware stookolie, chemische nijverheid... kortom, handelend over activiteitssectoren voor dewelke de Belgische spoorwegen - net zoals de buitenlandse spoorwegen -



zich inspanden om de verkeersstromen te diversifiëren en aldus zijn afhankelijkheid van de transporten voor de zware industrie te doorbreken.

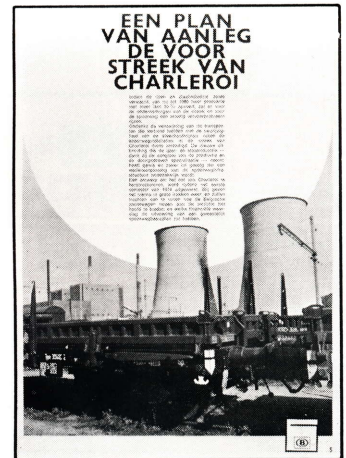
Heel recent, in het laatste nummer van vorig jaar, was het rail/route-vervoer de blikvanger. Ook het debat tussen de vertegenwoordigers van de NS, SNCF, DB en NMBS omtrent de rechtstreekse internationale tarieven was daarin een stevige hap.

Maar het is naar aanleiding van een reportage, eind '79, dat de idee om de "ronde van België" te doen, vorm kreeg.

In onze steeds wisselende economie leek het ons wel nuttig een bezoek te brengen aan welbepaalde regio's om er de evolutie van de industriële activiteit te peilen en ook om te zien hoe het spoor er zich had aangepast. De staaldriehoek van Charleroi kwam het eerst aan de beurt. Gewoon een toeval, wij waren te Charleroi en de terloops geopperde idee vond weerklank. We zijn er dan maar direct mee gestart. Na de driehoek gingen wij op bezoek naar Zeebrugge; het dossier

verscheen eind 1980. Nu is een dossier Luik in voorbereiding, daarna staan Antwerpen en Brussel geprogrammeerd. De verdere reisweg is nog niet vastgelegd. Er is zeker stof genoeg tot 1982/83, en met alle andere onderwerpen die nog zullen opduiken kunnen zeker enkele extra nummers gevuld worden. Zodanig dat eens onze ronde beëindigd, we wellicht opnieuw van voren af aan kunnen beginnen.

U krijgt hier een klein dossier onder ogen: "20 jaar Spoornieuws". Misschien vindt u er een vleugje narcisme in. Voor ons was het een gelegenheid tot synthese en nuttige overdenking nu we een nieuwe twintig jaar aanvatten.



Om op de hoogte te zijn.

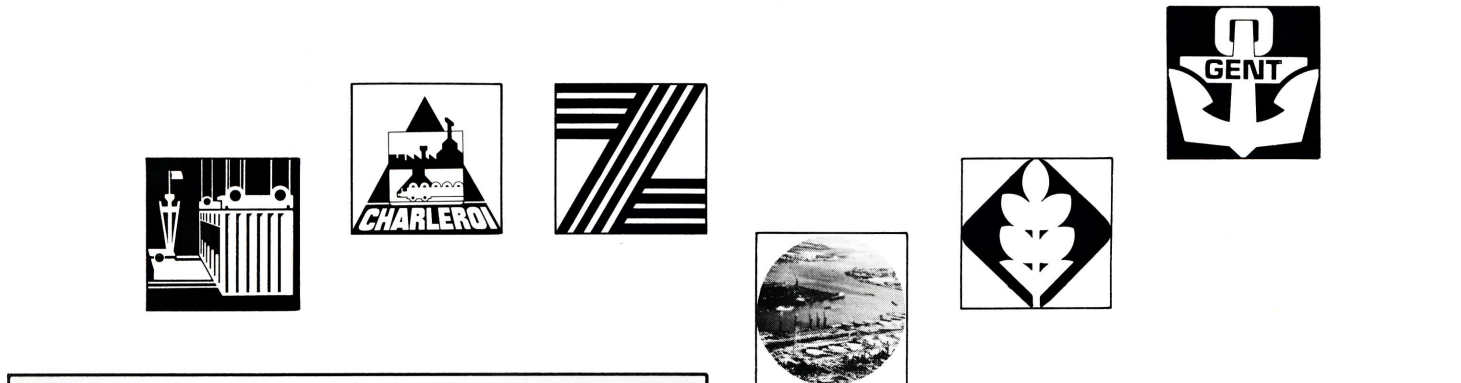
HOOGOVENS
WALSERUIJEN
AGGLOMERATIEBANDEN
STAALFABRIEKEN
COKESOVENS

Om op de hoogte te zijn. De Belgische staalindustrie is een van de belangrijkste industrieën van het land. Het is een sector die zich heeft ontwikkeld van een traditionele ijzermijnbouw naar een moderne staalindustrie. De Belgische staalindustrie is een van de meest geavanceerde in Europa. Het is een sector die zich heeft ontwikkeld van een traditionele ijzermijnbouw naar een moderne staalindustrie. De Belgische staalindustrie is een van de meest geavanceerde in Europa.

HET STAALBLAUW VAN CARLAM

Enkele karakteristieken

- 1000000 ton staal per jaar
- 1000000 m³ water per jaar
- 1000000 m³ elektriciteit per jaar
- 1000000 m³ gas per jaar
- 1000000 m³ olie per jaar
- 1000000 m³ kolen per jaar
- 1000000 m³ kalk per jaar
- 1000000 m³ zand per jaar
- 1000000 m³ klei per jaar
- 1000000 m³ steen per jaar
- 1000000 m³ beton per jaar
- 1000000 m³ hout per jaar
- 1000000 m³ papier per jaar
- 1000000 m³ glas per jaar
- 1000000 m³ textiel per jaar
- 1000000 m³ chemie per jaar
- 1000000 m³ metaal per jaar
- 1000000 m³ plastic per jaar
- 1000000 m³ rubber per jaar
- 1000000 m³ leer per jaar
- 1000000 m³ papier per jaar
- 1000000 m³ glas per jaar
- 1000000 m³ textiel per jaar
- 1000000 m³ chemie per jaar
- 1000000 m³ metaal per jaar
- 1000000 m³ plastic per jaar
- 1000000 m³ rubber per jaar
- 1000000 m³ leer per jaar



DE HAVEN VAN ANTWERPEN

DE HAVEN VAN ANTWERPEN is een van de belangrijkste havens van België. Het is een haven die zich heeft ontwikkeld van een traditionele haven naar een moderne haven. De haven van Antwerpen is een van de meest geavanceerde in Europa. Het is een haven die zich heeft ontwikkeld van een traditionele haven naar een moderne haven. De haven van Antwerpen is een van de meest geavanceerde in Europa.

problemen met dringende goederen?

TEEM

- treinen vervoeren ze snel, veilig en regelmatig naar alle uithoeken van Europa tegen de normaal geldende tarieven.
- beperkt oponthoud aan de grenzen
- meer dan 130 verbindingen in gans Europa
- rechtstreekse verbindingen bij vertrek uit Antwerpen, Gent, Montzen, Schaerbeek en Zeebrugge.

TEEM

een efficiënt goederenspoorwegnet!

BELGISCHE SPOORWEGEN

B

inlichtingen:
 N.M.B.S. Directie Exploitatie
 Bureau 13-42 sectie 6
 Louvenseweg 21
 1000 Brussel
 tel. 02/513 18 70, toestel 3172

Alle N.M.B.S.-handelsagentschappen
 Dienst goederen.

DE HAVEN VAN GENT

EEN STRUCTUUR GERICHT OP OVERZEESSE HANDEL

DE HAVEN VAN GENT is een van de belangrijkste havens van België. Het is een haven die zich heeft ontwikkeld van een traditionele haven naar een moderne haven. De haven van Gent is een van de meest geavanceerde in Europa. Het is een haven die zich heeft ontwikkeld van een traditionele haven naar een moderne haven. De haven van Gent is een van de meest geavanceerde in Europa.

1961

1981

deze
luchtvervuiler
verdween voorgoed
in 1966.

B
N° 2
MAART 1971
SPOORNIEUWS

**CONTAINERTERMINAL
BRUSSEL**

SPOORNIEUWS

B
NUMMERS 1
FEBRUARI 1967

uw "prive" station
dank zij een particuliere
spooraansluiting

uw transportgarantie **B**

SPOORNIEUWS
Tweemaandelijks Tijdschrift - Nummer 17 - JUNI 1967

B

**een wagen
voor elk
vervoer!**

B
uw transportgarantie

SPOORNIEUWS
Tweemaandelijks Tijdschrift - Nummer 4 - September 1970

B

Tads
een
nieuwe
zeilflosser
met zwenkdak

B

4/78 **SPOORNIEUWS**

B

Röps
een nieuwe
platte wagen
op draaistellen
met grote
taaiertegte

B

SPOORNIEUWS 500

B

DE POOL DER CALORIEËN: "STEENKOO- KLANT" VAN DE SPOORWEG



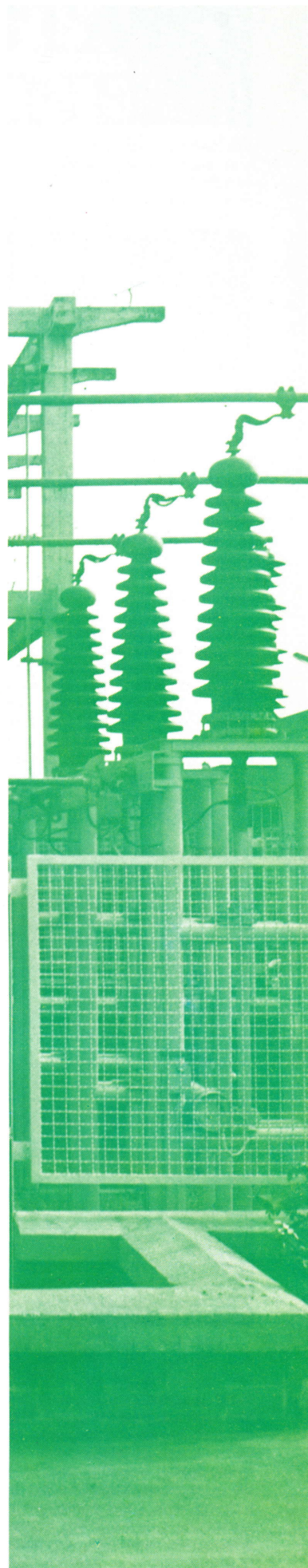
Eeuw na eeuw heeft de mens zich omhoog gewerkt, weg uit zijn primair bestaan. Gedurende deze gestadige evolutie waren technologie en wetenschap zijn belangrijkste werkinstrumenten om te culminereren in een ongekende welvaart en economische bloei in onze 20e eeuw. Maar technologie en wetenschap hebben ook sterk bijgedragen tot de hedendaagse economische crisis, de sociale onzekerheid, de milieuvontreiniging en de nakende uitputting van de aardbodem.

De aardkorst bevat enorme energie- en grondstoffenvoorraden, maar hoe groot de hoeveelheden ook zijn, zij zijn niet oneindig. Met als constant gegeven de huidige verbruikscijfers en de voorziene toename, zal het merendeel van de thans levensnoodzakelijke energiebronnen over enkele tientallen jaren uitermate kostbaar en schaars zijn geworden. Zelfs indien men rekening houdt met de nog niet ontdekte reserves, nieuwe technologische vooruitgang, recyclage en alternatieve energie, wordt, zolang er een toename is van de wereldbevolking en van de vraag naar grondstoffen en energie, het systeem naar zijn uiterste grens gedreven.

Voor de energiecrisis van 1973 waren de bekende reserves van steenkool en aardolie bij een gelijkblijvend verbruik nog respectievelijk toereikend voor 2300 en 31 jaar. Indien men evenwel rekening hield met de exponentiële toename van het verbruik en van de bevolking, dan slonken de reserves tot een hondertal en een twintigtal jaar. Ondertussen, nog geen decennium later, hebben we het allemaal aan de lijve ondervonden: op hol geslagen petroleumprijzen, moeilijke aanvoer, dichtdraaien van de oliekraan in het Midden-Oosten en dies meer. In de bloeiende zestiger jaren kon er ons niets overkomen. Olie was het wachtwoord, steenkool was verleden tijd.

Maar nu komt de steenkool met rasse schreden terug. Wij beginnen het te begrijpen. De energieproblematiek wordt ernstig genomen. In die optiek schakelen onze electriciteitscentrales over van de dure olie naar de steenkool.

De spoorweg speelt een belangrijke rol bij deze omschakeling. Hij zal instaan voor de steenkoolaanvoer naar de electriciteitscentrales. De nu reeds afgesloten contracten zijn slechts een aanloop voor massale aanvoer van de tachtiger jaren. Wij zullen er in de loop van deze jaargang regelmatig op terugkomen naarmate de omgeschakelde eenheden in werking worden gesteld.





We dachten dat het onze plicht was eerst de verantwoordelijken van de Pool der Calorieën te ontmoeten, enige klant van de NMBS op dat gebied, alvorens met de centrales zelf te gaan spreken.

De Pool der Calorieën is verantwoordelijk voor de brandstofbevoorrading van de partnermaatschappijen Ebes, Intercom en Unerg. Zijn rol bestaat in het rationaliseren van de aankopen, van het transport en van de brandstofverdeling ten einde een minimumkostprijs per geproduceerde calorie te bekomen.

De Pool koopt vaste en vloeibare brandstoffen en gas voor de centrales. Hij organiseert het vervoer en de ontvangst; hij zorgt voor het administratief, technisch en financieel beheer van deze voorraden.

Een andere taak van de Pool is het bepalen van de behoeften der centrales en deze te laten functioneren op de meest efficiënte manier. Dat gebeurt in onderlinge verstandhouding met de Maatschappij voor Coördinatie van Productie en Transport voor Elektrische Energie (CPE), die de Belgische electriciteitsproductie controleert. Deze op punt stelling van de optimalisatiemethodes wordt gerealiseerd voor alle partnermaatschappijen, alsof het één enkele maatschappij betrof. Ieder jaar stelt de Pool der Calorieën in samenwerking met de CPE een optimalisatieplan op voor de brandstofbevoorrading op lange en op korte termijn. De objectieven worden gedefinieerd: de polyvalentie van de centrales, het opvoeren van de opslagcapaciteit (te dien opzichte had België de door de EEG opgelegde minima overschreden).

Hij waakt ook over de diversificatie van de transportwijzen en over de zekerheid van de bevoorrading door buitenlandse marktprospectie en door het afsluiten van contracten op lange, middellange en korte termijn. Tot slot onderhoudt hij betrekkingen met elk Belgisch of buitenlands organisme dat bevoegd is op het gebied van primaire energie; hij heeft bijvoorbeeld deelgenomen aan een werkgroep ter voorkoming van luchtvervuiling door SO₂.

Tot daar het hoe en het waarom van de Pool der Calorieën, DE steenkoolklant van de NMBS.

Maar laat het ons nu even hebben over de steenkool zelf. Voor de Jom Kippoeroorlog, was het verbruik van de elektrische Centrales zoveel mogelijk gericht op de extra-zware stookolie die beterkoop was. Deze oorlog en de oprichting van de OPEC hebben alles doen kantelen. De vaste brandstof is nu minder duur

geworden dan de vloeibare, zodanig dat het kolenverbruik van 1,6 à 2 miljoen ton in 1973 zal opgetrokken worden tot 6,5 of misschien tot 7 miljoen ton, in 1982.

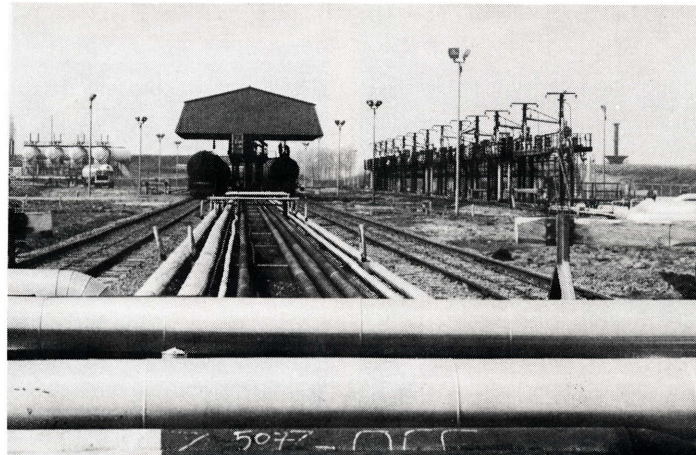
De extra-zware stookolie, dat is duidelijk, kost vandaag de dag tweemaal zoveel als de steenkool. En de stijgende trend zet zich door. Ook sinds 1973 schakelen de electriciteitsmaatschappijen hun eenheden om op kolen. Maar niet allemaal: zij zijn begonnen met de ombouw van de meest rendabele eenheden om daarna deze aan te pakken die het minst economisch zijn. Over nieuwe eenheden wordt momenteel niet gesproken, want de ontwikkeling is gebaseerd op de in werking stellen van 4 nucleaire uranumeenheden die in 1985 voor 50% van onze electriciteitsproductie moeten zorgen. Volgens de verantwoordelijken van de Pool zal de verbruiker daar zeker profijt uit halen. Zes tienden van de overige 50% zal geproduceerd worden met steenkool.

Maar de steenkool heeft vandaag de dag reeds een vinger in de

seerd dat de electriciteitsproducenten hun "plicht hebben gedaan" om het verbruik van petroleumproducten te drukken.

De steenkool wordt vooral aangevoerd per spoor, maar ook de weg en waterweg laten zich niet onbetuigd. Alles is afhankelijk van de geografische ligging van de centrales, van hun uitrusting, en van de uitrusting van de bevoorradingspunten. Het transport moet economisch zijn en mag bij het laden of lossen niet arbeidsintensief zijn. Zo moeten grote schepen voor hun aankomst te Antwerpen soms lichter gemaakt worden in de "Pas van Terneuzen" door overslag van een deel van de lading op binnenschepen. Deze binnenschepen stevenen rechtstreeks naar de centrales om er gelost te worden. Tussenbehandelingen worden aldus vermeden.

De weg kan in bepaalde gevallen ook interessant zijn. Zo wordt de vrachtwagen onder meer ingezet bij een gemengde formule met het spoor naar de centrales van Mol en Auvclais. De steenkool wordt geladen te Antwerpen in



pap. Daar de verkoopprijzen rechtstreeks afhankelijk zijn van de brandstofprijzen, kost onze kilowatt nu reeds minder duur dan bij een productie op basis van fuel.

De steenkool komt uit binnen- en buitenlandse mijnen. Daar hij in grote hoeveelheden voorradig is, is hij minder het onderwerp van een leverancierskartel. De wereldreserves zijn nog belangrijk en de prijs blijft gevoelig onder deze van de extra-zware stookolie.

De steenkool ligt een lengte voor op petroleum waarvan de reserves angstwekkend dalen en waarvan de raffinaderijen meer en meer de lichte producten gaan benutten ten nadele van de zware bestemd voor de centrales en de industrie.

U moet weten dat van de 4 miljoen ton fuel momenteel verbruikt, er in 1985 60 à 70% zal wegvallen, vooral ten voordele van de steenkool en de atoomenergie. Ook het aardgas heeft terrein verloren. Ten dien opzichte, hebben de verantwoordelijken van de Pool ons gepreci-

kipbare laadbakken die op spoorwagens gezet worden. De trein brengt de bakken zo dicht mogelijk bij beide centrales die over geen spoor aansluiting beschikken. De weg zorgt voor de terminale trajecten, inbegrepen het terugbrengen van de ledige bakken naar het station. Deze gemengde formule is uniek. Ze biedt zeker haar voordelen, in die zin dat ze tot ieders voldoening een transportprobleem heeft opgelost dat op het eerste gezicht moeilijk oplosbaar was. In een volgende uitgave zullen we er op terugkomen.

Deze trafiek meekt deel uit van een belangrijk contract afgesloten tussen de Pool der Calorieën en de NMBS. De inhoud en omvang van dat contract zullen de lezer duidelijk worden naarmate onze "steenkoolartikelen" vorderen. Wij hebben onze ronde van de Belgische electriciteitscentrales aangevangen te Ruien. Ook de "Société Générale des Minerais" (SGM) te Antwerpen staat ingeschreven op ons programma. SGM is voor het ogenblik één der enige behandelingsmaatschap-

pijen die bij machte is schepen van grote tonnage te ontvangen, om de aankoopcontracten van de Pool uit te voeren. De maatschappij is goed uitgerust voor het lossen, de opslag en de verzending per spoor van de steenkool voor de centrales.

Indien er in de toekomst nog andere aanvoermogelijkheden komen dan zou de Pool niet aarzelen om op meerdere paarden te wedden.

De huidige vooruitzichten spreken van 7 miljoen ton steenkool per jaar. In de veronderstelling van een sterke stijging van het verbruik en het niet bouwen van nucleaire eenheden, dan zou de aangevoerde hoeveelheid steenkool 25 miljoen ton bedragen in het jaar 2000. De omvang van het probleem zou dus radikaal gewijzigd worden. Berekend op 200 aanvoerdagen per jaar zouden er 100 volledige treinen per dag moeten gevormd worden. Dan zou het noodzakelijk zijn om nieuwe haveninfrastructuren te bouwen, aangepaste laad- en losinstallaties en transportmaterieel met nog grotere capaciteit. Het zou waarschijnlijk ook nodig zijn grotere schepen te bouwen. Geconfronteerd met een dergelijk programma en de daaruitvloeiende organisatieproblemen, zou de Pool der Calorieën misschien andere aanvoermiddelen moeten overwegen zoals bijvoorbeeld steenkoolpijplijnen.

En nog, 25 miljoen ton steenkool betekent 5 miljoen ton as! Waarmee daarmee? In welke auto-wegbedding, in welke putten storten?...

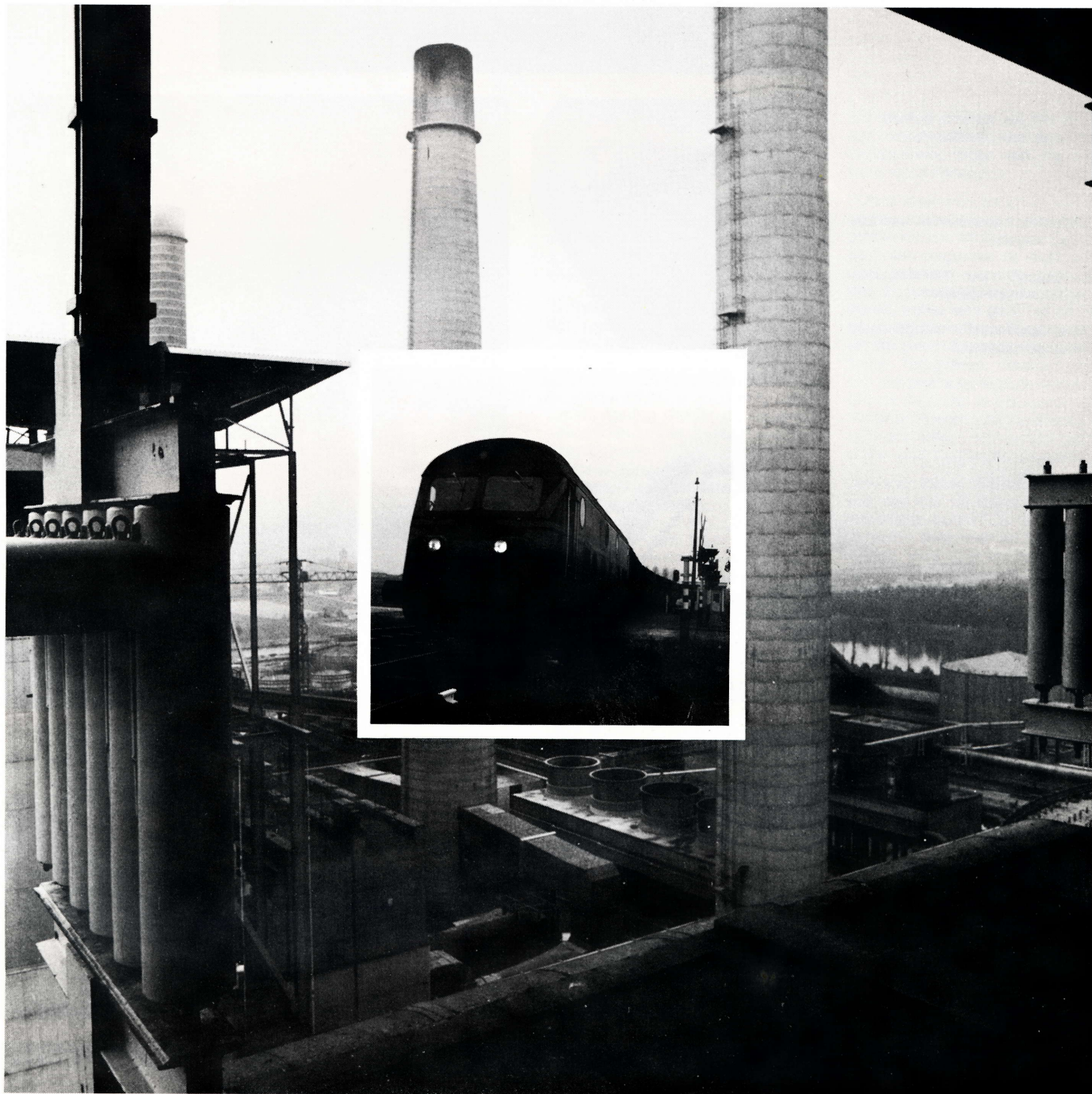
Het is vanzelfsprekend dat een dergelijk verbruik ons opnieuw in een afhankelijkpositie zou brengen, net zoals nu voor de vloeibare brandstof. Dat is te vermijden.

De Pool der Calorieën geeft acht om niet in deze situatie te verzeilen. Indien men over weinig primaire energie beschikt in eigen bodem moet men natuurlijk risico's nemen maar dan wel berekende risico's.

De steenkooltrafiek is reeds begonnen. Hij zal zich uitbreiden naarmate de eenheden in de centrales omgebouwd worden. De spoorweg staat paraat om de aanvoer te verzekeren tot grote voldoening van zijn klant.



RUIEN: GOEDE START MET TWEE TREINEN PER DAG



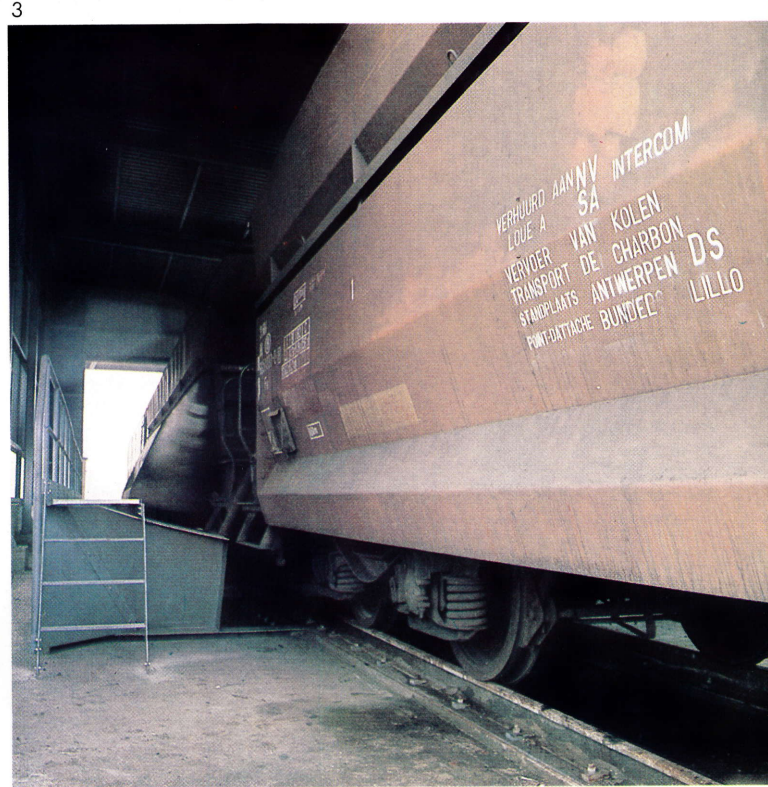
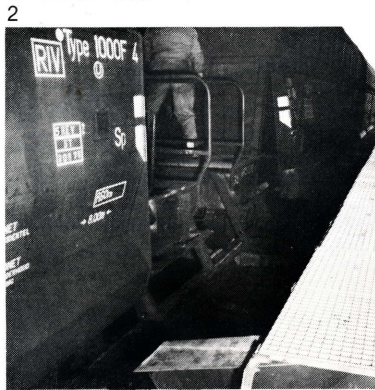
Wij gingen een kijkje nemen in de INTERCOM-centrale te Ruijn om het hoe en het waarom van de overschakeling naar de steenkool aan de weet te komen. In dat verband is het misschien nuttig eerst even in herinnering te brengen hoe electriciteit wordt geproduceerd. In een klassieke electriciteitscentrale zoals Ruijn wordt electriciteit opgewekt vertrekkende van een brandstof (steenkool* of

fuel). Via een verbrandingsoven wordt in een stoomketel stoom gemaakt die een turbine aandrijft. De turbine drijft op haar beurt een alternator aan. De in de alternator opgewekte electriciteit wordt in een transformator op netspanning gebracht en verdeeld. Ook in een nucleaire centrale is het "productieprocédé" identiek. Enkel de klassieke brandstof wordt vervangen door een nucleaire splijtstof.

De Intercomcentrale van Ruijn is progressief uitgebouwd. De eerste twee produktiegroepen met een vermogen van 60 megawatt zijn gebouwd in de jaren 1957/58. (Voor de duidelijkheid: één groep bestaat uit een verbrandingsoven, een stoomgenerator, een turbine, een alternator en een transformator). In 1964 werden twee groepen van 130 megawatt bijgebouwd en nog eens een decennium later de

twee groepen van 300 megawatt. Oorspronkelijk was de centrale integraal voor kolen gepland. De groepen I en II hadden steeds voor kolen gewerkt. Groep IV, gestart voor groep III, heeft nog anderhalf jaar kolen geslikt; maar groep III met een ganse infrastructuur voor kolen is zonder ooit op kolen te hebben gewerkt rechtstreeks overgeschakeld op fuel. Dat keerpunt kolen/fuel situeert zich in 1968. In 1970

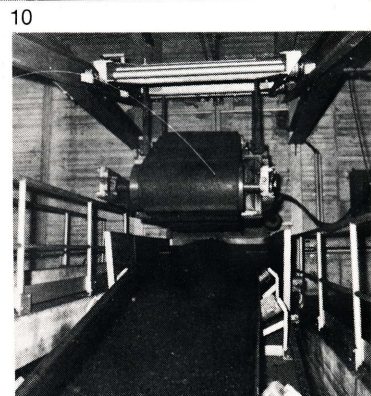
draaiden de vier groepen op fuel. De enige reden voor deze omschakeling was de kostprijs. Kolen werden te duur, petroleumprodukten waren de toekomst. De groepen V en VI werden zodoende onomkeerbaar op fuel ingesteld.

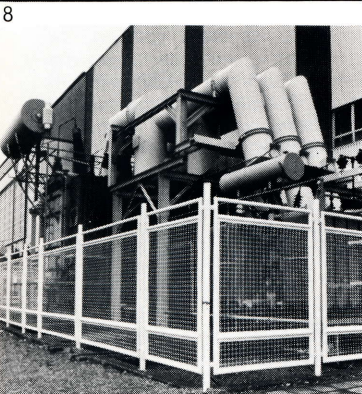
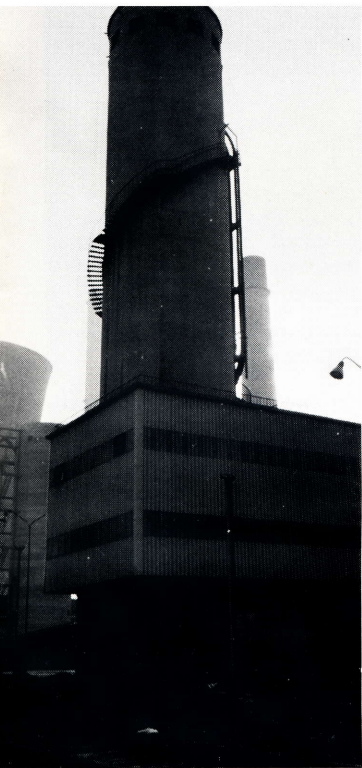


1. Dagelijks twee treinen van 22 Fals-wagens
- 2&3. Lossen in een minimum van tijd boven de loskuil.
4. Intercom-Ruien, overgeschakeld op steenkool.
5. Modern uitgerust kolenpark.



6. Uit de loskuil... naar het kolenpark.
7. "Stacker" voor kolenopslag.
8. Transformator.
9. Indrukwekkende controlekamer.
10. Magnetisch verwijderen van metaaldeeltjes uit de kolen.





Deze overgang van kolen op fuel was nogal radikaal te Ruien. Alles wat met kolen te maken had werd afgebouwd of verkocht: maalmolens, transportbanden enzovoort. De kolen kwamen nooit meer terug, het kolenpark moest plaats ruimen voor de nieuwe fueltanks. Nu, bij de terugkeer naar de steenkool, gevolg van de opnieuw gewijzigde prijsverhouding kolen/fuel, is men al enigszins wijzer en voorzichtiger geworden. Men zal er voor zorgen dat in een paar uur tijd van de ene naar de andere brandstof kan overgeschakeld worden. Groep I is reeds derwijze aangepast.

Dit teruggrijpen naar de steenkook is geen individuele beslissing van Intercom Ruien. Deze komt van hogerhand in overleg met de "Pool der Calorieën" die instaat voor de aankoop van de brandstof voor alle Belgische elektriciteitscentrales. Het is dus een nationale politiek.

In Ruien was men genoodzaakt opnieuw de nodige installaties te laten bouwen om efficiënt de steenkoolaanvoer te kunnen verwerken: een moderne loskuil, transportbanden, kolenpark, maalmolens. Deze nieuwe uitrusting is bijna identiek als de vorige, maar ze is groter en bestemd voor het ontvangen van Fals*-wagens met grote capaciteit (* nieuwe nummering). Daar alles per spoor wordt aangevoerd zijn vooral de loskuil en het kolenpark met een opslagcapaciteit van 50.000 ton heel belangrijk.

Per dag worden twee treinen van 22 Fals-wagens gelost. Met de ene reeds omgeschakelde groep van 60 megawatt komt men a rato van 20 ton kolen per uur, draaiend op maximale belasting over 24 uur, tot een verbruik van 500 ton per dag. Dat is het actuele maximumverbruik. Van de 2400 ton die dagelijks aangevoerd worden is er dus een overschot van 1900 ton. De bedoeling is een maximum voorraad aan te leggen rekening houdend met de gunstige kolenprijzen. Het is een zekere speculatie.

De moderne loskuil, op maat gemaakt door de Belgische specialist "S.A. Manutention Bodart" laat toe een trein te lossen in amper één uur. In het vooruitzicht

van een intensievere aanvoer is dat natuurlijk geen overbodige luxe. In juni 1981 verwacht men een derde dagelijkse trein en in november een vierde. De elektrische weegbrug, die de wagens individueel weegt rijdend tegen een snelheid van 5 à 7 km per uur, zorgt eveneens voor een aanzienlijke tijdswinst.

In Ruien is men uitermate tevreden over de samenwerking met het spoor. Er zijn quasi geen onopgeloste technische moeilijkheden geweest. Enkel een paar kleine problemen qua timing en dienstregeling omdat de behandelingsdienst van de centrale in dagploeg werkt. Het spoor heeft zich hier aangepast aan de klant; de wagens worden enkel in "dagdienst" aangeboden.

Indien Intercom een tevreden klant is, dan is dat zeker voor een groot deel te danken aan het lokale spoorwegpersoneel. Uit een gesprek met de stationschef van Oudenaarde, leerden we dat er heel wat studie- en organisatie-werk bij te pas kwam vooraleer de eerste trein op 1 oktober 1980 de centrale kon binnenrijden.

Deze studie omvatte drie componenten:

- de ladingproblemen in de havens van Antwerpen en Gent;
- de verkeerstechnische problemen op het vak Oudenaarde - Leupegem - Ruien. Ramingen werden opgemaakt gebaseerd op vroegere situaties om tot een "realistische" dienstregeling te komen. Ook dienden infrastructuur-aanpassingen te worden uitgevoerd;
- de lossingsproblemen, opgelost in onderling overleg met de centrale.

In het uitvoeringsconsigne voor het bedienen van bedrijven met een particuliere aansluiting staat gestipuleerd dat de wagens op het aansluitingspoor worden aangeboden zonder meer. De klant zelf zorgt voor de tractie binnen het bedrijf, tenzij hij deze bijkomende prestatie koopt bij de spoorweg.

Voor Ruien, net zoals voor alle andere Belgische centrales, werd een globaal akkoord afgesloten tussen de NMBS en de Pool der Calorieën, om ook de spoorwagens binnen de centrales door de NMBS te laten slepen. Dus een "deur-aan-deur"-dienst.

Tot besluit citeren we het onze toekomstbeeld dat door een vertegenwoordiger van de centrale werd verwoord.

"Onze toekomst hangt af van de ganse internationale brandstofproblematiek. Momenteel kosten de kolen ongeveer de helft minder, geleverd aan de centrale, dan de fuel. Hoe lang zal het nog duren, welke kant gaat het uit? Ik denk dat de vette fueljaren zoals we die gekend hebben nooit meer zullen terugkeren. Daarom passen we ons aan aan de evolutie van de dag. Dat is trouwens een zwaar probleem voor de elektriciteitscentrales, te weten aan welke kant zij moeten investeren.

Ook voor Ruien betekent dit heel wat, met dan de vraag erbij: gaat het blijven duren? De prijzen van de kolen beginnen nu ook al te stijgen. Maar in welke verhouding zullen ze stijgen ten opzichte van een eventuele daling van de fuelprijzen? Tot voor de oorlog Iran-Irak was er een dalende tendens op de fuelmarkt. Nu is het weer omgekeerd. Het gaat te vlug!"

* De steenkool wordt eerst tot stof gemalen in een maalmolen. Het koolstof wordt daarna samen met warme lucht in de oven gespoten. Zodoende bekomt men een meer efficiënte verbranding.

Sinds de fusie van de gemeenten is Ruien deelgemeente van Kluisbergen. In de volksmond blijft het echter nog steeds "de centrale van Ruien". Ons artikel werd in dezelfde geest gesteld.



SPOORWEG EN ENERGIE

Op 27 en 28 november 1980 heeft de Vervoercommissie van het Europees Parlement een openbare zitting gewijd aan het thema van de energiebesparing in het vervoer. Op die zitting waren belangengroepen van de verschillende vervoertakken vertegenwoordigd.

Het leek ons daarom interessant, het standpunt kenbaar te maken dat de Groep van de Negen Spoorwegen van de Europese Gemeenschap tijdens die bijeenkomst heeft geformuleerd.

De groep van Negen stelt vast dat, binnen de vervoersector, die in alle landen van de Gemeenschap een groot energieverbruiker is en daarom zijn medewerking moet verlenen bij de algemene inspanning om het energieverbruik te verminderen, de spoorweg op het vlak van de energie een driedubbel voordeel voor de gemeenschap inhoudt, namelijk dat hij kwantiteit en kwaliteit biedt en economisch is.

Het voordeel inzake kwantiteit schuilt hierin dat de spoorweg onbetwistbaar de meest energiebesparende is. Zo verbruikt de spoorweg, onder gelijke gebruiksvoorwaarden:

- voor personenvervoer:
2 tot 3 maal minder energie dan een personenauto in het verkeer tussen steden;
5 tot 6 maal minder energie dan het vliegtuig op korte of middellange vluchten;
- voor goederenvervoer (*):
2 tot 3 maal minder energie dan het wegvervoer.

Het voordeel inzake kwaliteit staat buiten kijf, daar alleen de spoorweg op industriële schaal elektriciteit kan aanwenden; voor de opwekking van elektriciteit kunnen immers alle bronnen van primaire energie gebruikt worden; voor de productie ervan kan men het dus zonder petroleumproducten stellen. De onafhankelijkheid van de spoorweg ten opzichte van petroleum verdringt derhalve het belang van de genoemde kwantitatieve vergelijkingen naar de achtergrond; die vergelijkingen steunen op het gebruik van een conventionele eenheid, het equivalent aan petroleum; die eenheid zal immers geleidelijk haar economische betekenis verliezen naar-

mate het aandeel van petroleum in de energiebevoorrading van de Gemeenschap vermindert en andere energiebronnen in de plaats komen.

Bovendien gaat het hier niet om een tijdelijk voordeel, maar wel om een realiteit die ten minste tot het jaar 2000 zal standhouden; de mogelijkheid dat de andere vervoertakken synthetische brandstoffen gaan gebruiken, lijkt immers hoe veelbelovend ze ook is, in een nabije toekomst nog niet voor industriële toepassing in aanmerking te komen.

Het voordeel in economisch opzicht tenslotte vloeit rechtstreeks voort uit de opmerkingen die in de vorige paragraaf voorkomen; terwijl de andere vervoertakken in zee grote mate afhankelijk zijn van ingevoerde energieproducten, verbruikt de spoorweg immers steeds meer elektriciteit, een produkt dat hoofdzakelijk in de Gemeenschap wordt voortgebracht. Op economisch vlak is daar een dubbel voordeel aan verbonden:

- de spoorweg gebruikt een voor de gemeenschap goedkopere energie dan die van haar concurrenten; bovendien hangt de evolutie van de prijs van die energie voornamelijk af van interne beslissingen van de Gemeenschap en maar in geringe mate van uitwendige factoren. Voor een zelfde hoeveelheid energie, zonder rekening te houden met de belasting, is gasolie meer dan tweemaal duurder dan elektriciteit.

Dat voordeel is trouwens nog groter door het feit dat de spoorweg tijdens daluren elektriciteit kan gebruiken waarvan de economische waarde lager is. Dat kenmerk is overigens voordelig voor de elektriciteitsbedrijven waar de stroomafname aldus beter geregeld is;

de kans dat de energiebevoorrading wordt onderbroken, is voor de spoorweg uiterst gering; hij kan dus in geval van ernstige en langdurige schaarste aan petroleumproducten een normale werking waarborgen, wat een heel groot voordeel is als men weet hoezeer het vervoer voor de Europese economieën van levensbelang is.

Verre van op middellange of lange termijn aan belang in te boeten, zouden die drie voordelen nog sterker tot uiting moeten komen door het beleid dat de spoorwegexploitanten voeren. Dat beleid is in de eerste plaats toegespitst op de elektrificering van lijnen, maar men verliest daarbij niet uit het oog dat het verbruik per eenheid door technische of commerciële verbeteringen kan worden gedrukt. Men wil daartoe zowel de voertuigen en de infrastructuur als de gebruiksvoorwaarden van de spoorweg verbeteren. Als voorbeeld kan gewezen worden op de onverdroten inspanningen om de voertuigen lichter te maken en ze beter in te richten, alsook op het onderzoek in verband met de aërodynamica of de verbetering van het energetisch rendement van installaties voor de omvorming en het vervoer van energie. Al die maatregelen samen moeten het verbruik per eenheid (uitgedrukt in primaire energie) bij de spoorweg tegen het jaar 2000 verminderen met:

- 30% voor het personenvervoer;
- 10% tot 20% voor het goederenvervoer.

Nu we de troeven van de spoorweg op het vlak van de energie kennen, rijst de vraag: hoe kunnen de Staten daaruit het meeste voordeel halen?

Naast de overheidsmaatregelen voor spreiding van het verkeer, die enkel in het hiervoor aangehaalde geval van ernstige energieschaarste zouden gelden, blijven er voor de openbare macht twee mogelijkheden open:

- ten eerste, geleidelijk overhellen naar een modale verdeling door middel van aanmoedigende maatregelen die in het stelsel van de vrij economie passen. In tegenstelling tot een door bepaalde kringen verspreide idee, is de huidige marktverdeling die in het voordeel van de vervoertakken met het grootste energieverbruik uitvalt, niet onherroepelijk vastgelegd. Hoewel dat argument dikwijls wordt aangehaald, vloeit die verdeling zeker niet voort uit een meerwaardigheid of een technische specificiteit van de concurrerende vervoertakken.

Voor het personenvervoer zou men bijvoorbeeld fischale maatregelen kunnen treffen die de fiscale lasten op het gebruik van de auto verzwaren en tevens, als

compensatie, de belastingen op de aankoop en het bezit ervan verminderen; de gezamenlijke ontvangsten uit het autoverkeer zouden bij die verschuiving ongewijzigd blijven.

Wat het goederenverkeer betreft, zou men een intensiever gebruik van de spoorweg moeten aanmoedigen, vooral over lange afstanden. Dat kan gebeuren als de openbare macht bijvoorbeeld steun zou verlenen bij de aanleg van particuliere spooraansluitingen of bij de ontwikkeling van technieken voor gecombineerd rail/route-vervoer.

- ten tweede, de spoorwegexploitanten helpen bij hun inspanningen om hun produkten zeer aantrekkelijk te maken voor de cliënteel.

We vermelden in dat verband het aanbod van nieuwe sneltreinverbindingen die een aanzienlijke tijdswinst opleveren; zo trekt de spoorweg verkeer weg van vervoertakken die meer energie verbruiken (vliegtuig en auto). Die projecten vormen aldus zelfs bij beduidend hogere snelheden, positieve punten voor de energiebalans van de gemeenschap.

Ook een verbeterd comfort, de ontwikkeling van voertuigen die aan de eisen van de cliënteel zijn aangepast, de uitbreiding van het huis-huisvervoer enz. verdienen onze aandacht.

Wegens de omvang van het verbruik in zijn geheel (de spoorweg verbruikt in de landen van de Gemeenschap over het algemeen maar een gering gedeelte - 5 tot 10% - van de voor vervoer bestemde energie), zou dat beleid een duidelijk aanwijsbare weerslag moeten hebben op het globaal resultaat van het energiebesparende beleid dat op het stuk van het vervoer noodzakelijk is.

Bovendien zullen de onderscheiden landen andere, niet te verwaarlozen nevenvoordelen genieten, zoals een gunstig effect op de handelsbalans, minder luchtverontreiniging, minder verkeersslachtoffers enz.

Ziedaar waarom de spoorweg in het vervoer van morgen centraal moet staan.

(* Er wordt geen vergelijking gemaakt met het vervoer te water, dat als zeer zwaar bekend is en waarmee de verschillen inzake eenheidsverbruik gering zijn.

TREINEN VOOR ITALIE



uitzendingen voor de Italiaanse inwijkelingen in hun eigen taal door het Luikse omroepcentrum worden gerealiseerd.

De NMBS, door de organisatoren aangezocht om gratis vervoer ter beschikking te stellen aarzelt geen seconde. De Luxemburgse en Zwitserse spoorwegen volgen het voorbeeld en staan kosteloze doorgang toe op hun lijnen. In Italië, zeker geen probleem: de autoriteiten steunen de operatie volledig. Enkel onze grote burens, Duitsland en Frankrijk, blijven ietwat achterwege. Maar eind goed, al goed, het convoi krijgt groen licht via de Rijnvallei.

De radio is een machtig medium dat rechtstreeks binnendringt in iedere huiskamer en dat voor de goede zaak het enthousiasme kan aanwakkeren en onderhouden. Eens te meer werd dat duidelijk. De ene trein volgestouwd met hulpgoederen uit het hele land volstond niet meer. Het werden er TWEE! Op 5 december vertrokken ze vanuit Bressoux onder de schijnwerpers van de televisie en uitgewuifd door een grote menigte.

De hulpactie die uitging van de Round Table was heel wat discretter. Zij kon niet rekenen op de steun van de gesproken pers. Zij was trouwens ook op een totaal andere leest geschoeid.

De Round Table is een "Service-Club" vergelijkbaar met de Rotary-organisatie, maar voorbehouden aan personen onder de 40 jaar. In België zijn er meer dan 80 plaatselijke tafels, die op nationaal niveau als het ware gefedereerd zijn. De Round Table is lid van de WoCo, World Council, die alle clubs van deze aard verenigt. Het wereldvoorzitterschap berust momenteel bij een landgenoot.

Tijdens de laatste novemberdagen, richt de nationale voorzitter van de Round Table een schrijven aan alle Belgische clubs, waarin wordt gevraagd caravans aan te kopen voor de Italiaanse daklozen. In de veronderstelling dat een paar clubs er niet zouden in slagen werd gehoopt op een minimum van 60 caravans, 80 in het beste geval. Een menslievend gebaar dat deze clubs, die zich meestal op plaatselijk vlak verdienstelijk maken, een nieuwe dimensie geeft.

Het nationaal secretariaat contacteert de NMBS die ook in dat geval het gratis vervoer aanbiedt. Nu moet deze nationale actie nog praktisch georganiseerd worden. Enkele "tafelgenoten" nemen de zaak op zich. Eén van hen vraagt aan zijn vaste vervoerder een helpende hand. De heer Ambrogio van Italiaanse afkomst en leider van Welltransport, is meer dan gelukkig iets concreets te kunnen doen voor zijn getroffen landgenoten. De caravans worden bij hem afgeleverd, hij zal zorgen voor het laden op de spoorwagens en de verzending. Van aanpak gesproken!

De heer Ambrogio beschikt wel over een serieuze troefkaart: hij werkt regelmatig met het spoor en heeft een uitgebreide terminal te Muizen, waar hij regelmatig volledige containertreinen ontvangt die hij lost met een krachtig behandelingsvoertuig.

Het is 5 december. Nu nog even praktisch zijn: de vertrekkdatum vaststellen, de reisweg, de keuze van de spoorwagens enz... Vergadering bij de NMBS-handelsvertegenwoordiger te Brussel.

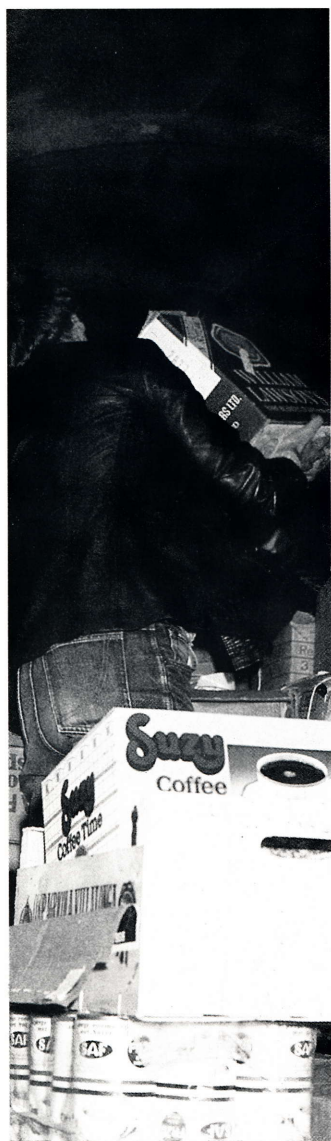
Eerste nieuws: er zijn geen 60 of 80 caravans, maar wel 100! Jawel, alle verwachtingen zijn overtroffen. Er zal dus meer zijn dan één volledige trein. Maar analyseren we het probleem. Hoeveel weegt een caravan! Heel weinig



in vergelijking tot het volume. Het is dus overbodig zware wagens met draaistellen aan te wenden. Platte met twee assen zijn zeker goed.

Opletten evenwel voor het volume: het konvooi moet heelhuids ter plaatse komen. Dus het laadprofiel in acht nemen. Men kan het vervoer zeker niet onder buitengewoon regime afhandelen. Men zal zich beperken tot kleine caravans, voor drie of vier personen. Zoals oorspronkelijk vooropgesteld.

Bestemming van de trein? Na wat over en weer gepraat met de Italiaanse ambassade en de algemeen vertegenwoordiger van de FS te Brussel wordt de bestemming Caserta. Het Italiaanse leger zal aldaar voor het lossen instaan. De ambassade zal ook een getroffen dorp van 3 à 400 inwoners uitkiezen dat gedurende vijf jaar zal gesteund worden door de Belgische Round Table. Indien nodig zal de steun zelfs tot aan de heropbouw doorgaan.



November 1980. De aarde beeft in Italië. En hoe! Een uitgebreid gebied rond Napels is letterlijk verwoest, door een uiterst moordende aardbeving. De media maken alle kanalen en alle kolommen vrij om te berichten over deze tragische natuurramp. Pas enkele dagen na de vreselijke gebeurtenis wordt de omvang van de ramp duidelijk, het is verschrikkelijk. Het is net een oorlogstaferaal in een barre winter. De slachtoffers zijn niet te tellen.

De internationale solidariteit manifesteert zich onmiddellijk. Overal doet men inzamelingen: dekens, kleding, etenswaren, gebruiksvorwerpen, geneesmiddelen en caravans. Medische ploegen worden uitgezonden ter versterking van deze die de Italiaanse autoriteiten reeds ter plaatse hadden gestuurd.

In België lanceren "Liège Matin" en een ploeg van de RTBF een grote "treinactie". Het is zo dat in de volksmond wel eens gezegd wordt dat één Luikenaar op twee Italiaan is. En het is ook zo dat de



Alle nodige informatie is nu samengebracht: de NMBS kan de wagens verzamelen, de reisweg uitstippelen en het stel op 12 december te Muizen op het aansluitspoor aanbieden. De tafelenoten van hun kant werken onverdrotten voort om de uitvoerformaliteiten te regelen, en om iedere caravan nog van vaatwerk, keukengerei, verwarming en etenswaren te voorzien. Ze stellen ook nog een "aanvoerplan" op om de caravans naar Muizen te brengen, derwijze dat de terminal niet overrompeld wordt. Op het laatste moment daagt er nog iemand op, die op eigen initiatief reeds caravans heeft verstuurd via de weg en via het spoor vanuit Bressoux en Brussel T.T. Hij heeft haast, maar is steeds bereid indien nodig, nog enkele caravans aan het Ronde Tafelkonvooi toe te voegen.

En zo gaat het maar door. Op 10 december bijvoorbeeld maakt men volgend bestek op:

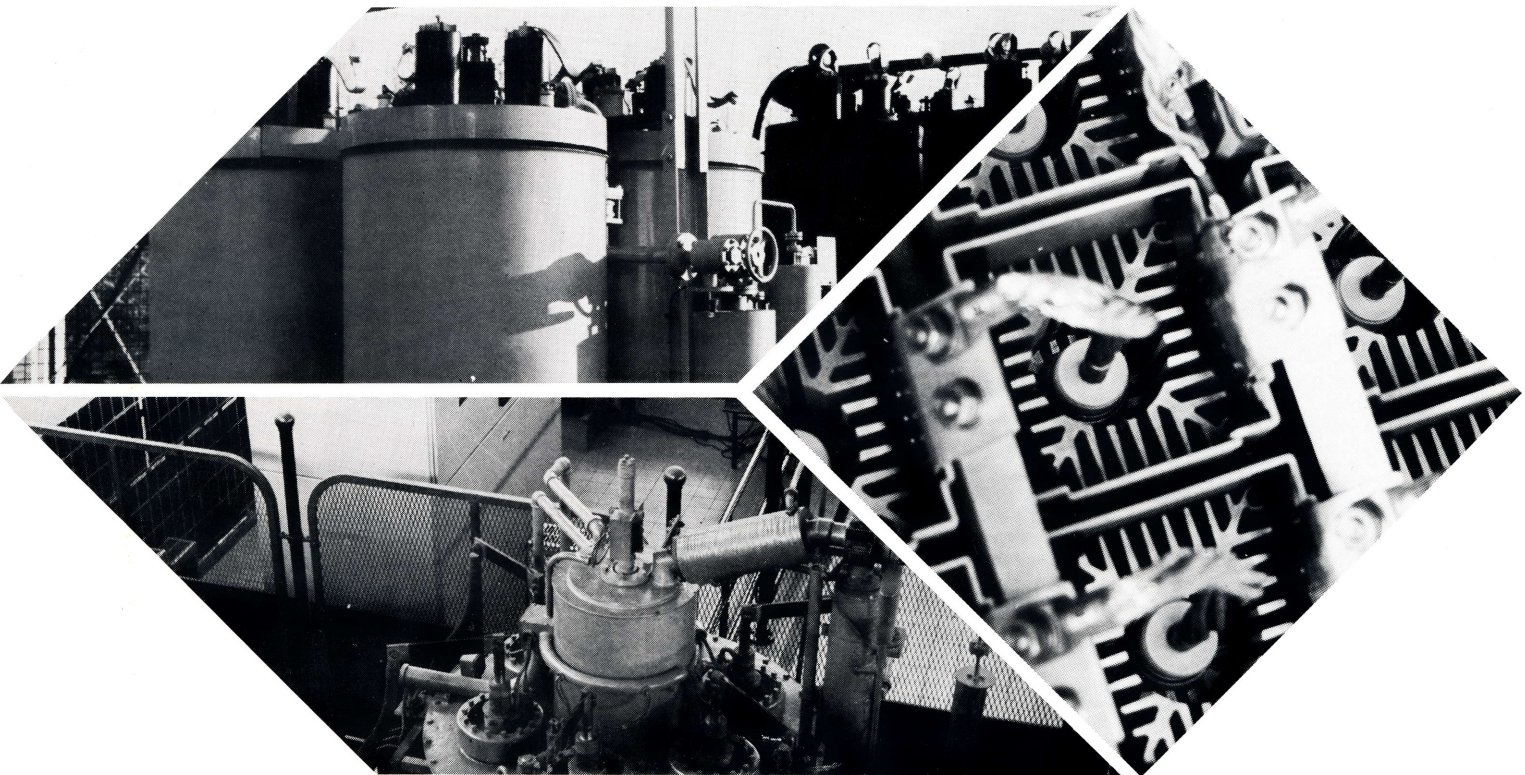
- 1) de trein zal samengesteld zijn uit 40 wagens;
- 2) hij spoort naar Italië via Duitsland, dat eveneens gratis verkeer verleent;
- 3) 15 caravans komen vanuit Bergen, reeds op wagens geladen. Mooi initiatief dat een riem onder het hart steekt van de vrijwilligers te Muizen;
- 4) een gesloten wagen wordt toegevoegd, geladen met verwarmingsapparaten en andere levensnoodzakelijke voorwerpen;
- 5) de club uit Herstal heeft geen caravans gekocht, maar werfbakken die gedemonteerd opgestuurd worden.

Van een reuze organisatie gesproken. Iedereen wedijvert met verbeelding en gezond verstand

om de meest realistische en praktische oplossing te vinden. Zaterdag 13, vanaf 8 uur is het een drukte van jewelste te Muizen. De trein vertrekt de maandag, met twee begeleiders. De Italiaanse tafelenoten zullen ter plaatse de actie verder coördineren.

Dat alles gebeurde zonder grote ruchtbaarheid en in een geest van menslievendheid. Dat mag toch wel even gezegd. Mooi zo.





VERMOGENGELIJKRICHTERS



Het tractiestroomnet van de NMBS wordt gevoed met gelijkstroom onder een spanning van zowat 3000 V. Dat het ook anders kan, zien we bij voorbeeld in Duitsland en Oostenrijk waar het net een eenfasewisselstroom onder 15 kV, 16 2/3 Hz wordt gevoed, in Nederland waar gelijkstroom onder 1500 V is gekozen en in Frankrijk waar twee systemen in gebruik zijn: de gelijkstroom onder 1500 V en eenfasewisselstroom onder 25 kV, 50 Hz.

Wanneer er op een bepaald tijdstip een type van voeding moet worden gekozen, is men vrijwel volledig afhankelijk van het peil dat de techniek op dat ogenblik heeft bereikt. Men zou zich bij voorbeeld kunnen afvragen waarom landen als Frankrijk en Nederland, in het geval van de gelijkstroomtractie, een spanning van 1500 V hebben aangenomen hoewel 3000 V heel wat meer voordelen biedt. De reden is dat het omstreeks 1920, toen die landen hadden besloten de grote lijnen van hun spoorwegnet te elektrificeren, technisch gezien nauwelijks mogelijk was de voor de tractie noodzakelijke energie onder 3000 V te leveren. Het heeft tot de jaren dertig geduurd voordat het mogelijk werd om, dank zij de fabricage van kwikdampgelijkrichters, de netten onder 3000 V te elektrificeren. Dat verklaart waarom landen die, zoals België, omstreeks die tijd besloten hun net te elektrificeren, het systeem van 3000 V hebben gekozen. Dat was toen de beste keuze.

Waarom gelijkrichters?

De algemene hoogspanningsnetten vervoeren de elektrische energie in de vorm van wisselstroom.

Om de bovenleiding van gelijkstroom te kunnen voorzien, zijn er op sommige punten van het net dus installaties nodig om van de ene vorm van energie op de andere over te gaan. Die installaties heten tractie-onderstations.

Zeer eenvoudig voorgesteld kan men zeggen dat een tractie-onderstation een geheel van transformator-gelijkrichter-aggregaten is waarmee de voornoemde omzetting kan worden uitgevoerd.

De transformator, aangesloten op het algemene HS-net, levert aan de gelijkrichter een wisselspanning van een geschikte waarde, die door deze laatste in gelijkspanning wordt omgezet.

Kwikdampgelijkrichters

Hiervoren wezen we er al op dat, toen met de elektrificatie van het NMBS-net werd begonnen, alleen de kwikdampgelijkrichter geschikt was om een tractiestroomnet met 3000 V te voeden. Hoewel we de werking van gelijkrichters in het algemeen hier niet in detail zullen beschrijven, moet er toch worden aangestipt dat de kwikdampgelijkrichters vrij ingewikkelde installaties vormden die veel plaats innamen en qua werking zeer gevoelig waren. Zo bevatte een dergelijke gelijkrichter, behalve het voornaamste onderdeel, nl. het gelijkrichtelement, ook nog:

- een ontstekingsmechanisme dat de eerste elektrische boog moet voortbrengen;
- een houdelektrode om een minimale stroom in stand te houden als de lijn onbelast is;
- een koelsysteem om te voorkomen dat de installatie, als gevolg van de doorgaande stroom, overdreven verhit wordt;
- een verwarmingssysteem dat ervoor moet zorgen dat op sommige welbepaalde plaatsen de temperatuur niet onder een zeker minimum daalt;
- ten slotte een inrichting om een vacuüm op te wekken ten einde in het gelijkrichtervat een druk van 1/10.000.000e van de atmosferische druk te handhaven.

Het vermogen van die aggregaten bedroeg 3000 kW.

Er werden twee types van kwikdampgelijkrichters gebruikt: een met één enkel vat en één met 4 vaten.

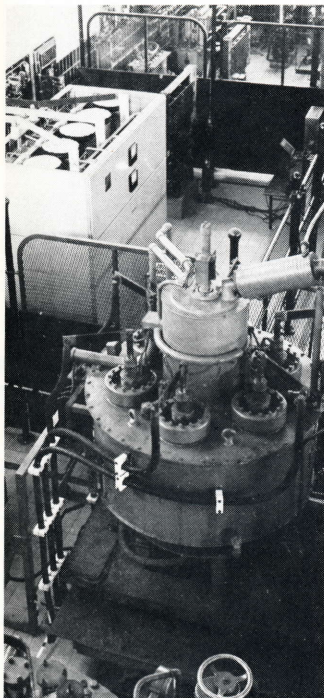
Het laatste type bood het voordeel dat een beschadigd vat gemakkelijk door een reservevat kon worden vervangen. Bovendien was het in sommige gevallen zelfs mogelijk om met 2 vaten op half vermogen te werken.

Op foto 1 zien we een kwikdampgelijkrichter van het type met één enkel vat, geplaatst in de cel; foto 2 toont een gelijkrichter van het type met 4 vaten, uit de cel.

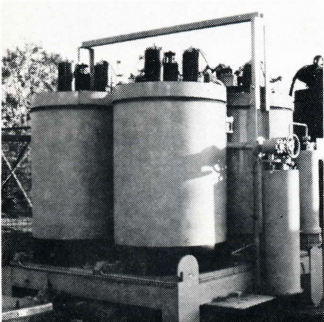
Een stap vooruit: de droge siliciumgelijkrichters

Dank zij de opkomst van de halfgeleiders en de ontwikkeling van hun industriële toepassingen, konden de gelijkrichtinstallaties aanzienlijk vereenvoudigd worden en werd hun bedrijfszekerheid verhoogd. De technologie maakte toen een grote sprong voorwaarts en men kan hier gerust van een revolutie gewagen.

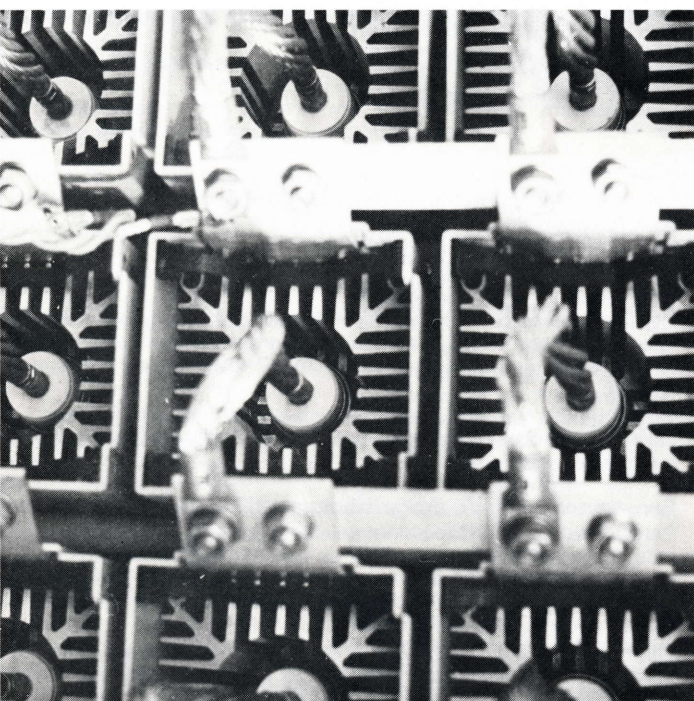
Van nu af ziet de gelijkrichter eruit als een eenvoudige kast waarin een aantal vermogendiodes zitten die de zes takken van een brug vormen zoals blijkt uit figuur 3 (driefasige Graetz-schakeling).



1

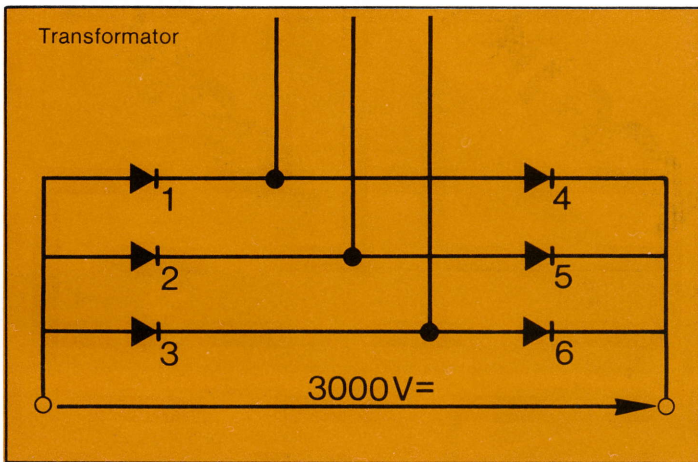


2



4

5



3

Hoe een droge gelijkrichter er van binnen uitziet, zien we op foto 4. We merken de verschillende dioden met hun koelribben. Foto 5 toont een vermogendiode zonder koelsysteem.

Om de stroom en de spanning goed te kunnen verwerken, bevat elk van die 6 takken in werkelijkheid een aantal in parallel en een aantal in serie geschakelde dioden.

In vergelijking met de kwikdampgelijkrichter is de hulpapparatuur bij de recente gelijkrichter tot het uiterste beperkt.

Om haar installaties technisch zo goed mogelijk op peil te houden heeft de NMBS vanaf 1961 in het tractie-onderstation van Haren een eerste siliciumgelijkrichtergroep met een vermogen van 3000 kW op proef in dienst gesteld.

De proef is geslaagd en de beslissende stap is gezet. Geleidelijk aan maar onafgebroken worden de kwikdampgelijkrichters nu vervangen door droge siliciumgelijkrichters.

Tussen 1964 en 1978 werden in ongeveer veertig tractie-onderstations siliciumgelijkrichters geïnstalleerd, waarbij men voor ogen moet houden dat elk onderstation twee à vier gelijkrichters telt.

Zo heeft men een idee van de inspanning die op dat gebied is geleverd. Op dit ogenblik is er nog maar een onderstation dat met kwikdampgelijkrichters is uitgerust, maar eerlang worden ook die door droge gelijkrichters vervangen.

Belangrijk is ook dat de NMBS al die jaren contact heeft onderhouden met de industrie en dat ze de jongste ontwikkelingen in de gelijkrichtertechniek op de voet heeft gevolgd.

Als voorbeeld daarvan kan onderstaande tabel dienen waaruit blijkt in welke mate het aantal dioden van een gelijkrichter in de loop der jaren is afgenomen (vermindering van het aantal dioden in serie en in parallel in elke tak).

Dat is te danken aan de nijverheid die er in geslaagd is het prestatievermogen van de dioden te verbeteren en het vormt tevens een treffende illustratie van de wil van de NMBS om de allernieuwste ontwikkelingen bij te blijven.

Vermindering van het aantal dioden van een gelijkrichter in de loop der jaren.

Tractie-onderstation	Indienststelling	Aantal dioden
Charleroi	1967	336
Denderleeuw	1967	336
Brussel-Zuid	1969	288
Gent	1970	252
Namen	1972	150
Ekeren	1975	96
Hatival	1978	48

Voor elk onderstation uit de tabel gaat het om gelijkrichters die een vermogen van 4200 kW ontwikkelen, behalve te Brussel-Zuid waar het vermogen 4800 kW bedraagt.

De jongste ontwikkelingen

Tot voor enkele jaren moesten de siliciumgelijkrichters nog door middel van gedwongen ventilatie, d.w.z. met ventilatoren worden afgekoeld. Hoewel die toestellen maar een betrekkelijk klein vermogen opnemen, betekende dit toch een verlies ten opzichte van het globale rendement. Daarom worden de door de NMBS gebruikte gelijkrichters sinds 1975 met natuurlijke ventilatie gekoeld (dus zonder ventilatoren). Op die manier kon het rendement van die groepen nog worden verhoogd. Voor de meest recent in dienst gestelde toestellen bedraagt het 99,80% bij volle belasting.

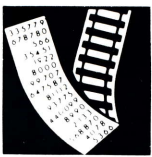


Intercontainer - gematigd eindejaars-optimisme.

Niettegenstaande de nefaste effecten van de economische recessie zich overal meer en meer laten gevoelen, ziet Intercontainer de toekomst met een gematigd optimisme tegemoet.

De vennootschap, gevestigd te Bazel, werd eind 1967 opgericht als gemeenschappelijk filiaal van 24 Europese spoorwegnetten en beheert de totaliteit van de internationale containertrafiek op het Europese spoorwegnet.

Sedert zijn oprichting gingen de activiteiten van Intercontainer steeds in stijgende lijn. In 1979 werd een absoluut record gevestigd met 761.567 vervoerde TEU-eenheden (eenheden van 20 voet/ = 6,058 m). Maar de cijfers van de eerste negen maanden van 1980 laten nog beter verhoppen. Men heeft reeds de drempel van de 600.000 TEU overschreden, wat een stijging betekent van 8,4% t.o.v. dezelfde periode in 1979.



NIEUWE VERBINDING BRUSSEL-LONDEN

Op vrijdag 31 oktober 1980 reed de Night Ferry voor het laatst tussen Brussel en Londen.

Hierdoor kwam een einde aan de enige doorgaande spoorverbinding voor reizigers tussen Engeland en het vasteland van Europa.

In de plaats evenwel van de Night Ferry is vanaf 1 november 1980 een nieuwe nachtverbinding tot stand gekomen tussen Brussel en Londen via Hoek van Holland - Harwich.

Globale prijs of de alles-inbegrepen prijs

Deze prijzen, die zowel het VERVOER als een plaats in een SCHEEPSHUT dekken, zijn de volgende voor een ENKELE reis per persoon in:

- SINGLE 3.030 F vervoer per spoor in 1e klas
- DOUBLE 2.600 F
- T2 2.090 F
- T4 1.950 F vervoer per spoor in 2de klas

Voor personen van de derde leeftijd zijn, op voorlegging van een "Senior Internationaal"-kaart de volgende heen- en terugprijzen van toepassing (er moet dan wel geboekt worden voor een heen- en terugreis).

Op 13 mei 1980 verzond de vennootschap haar viermiljoenste container en in juni van datzelfde jaar werd een nieuw maandrecord behaald met 77.605 vervoerde TEU.

Deze trafieksuccessen zijn evenwel niet de enige noemenswaardige feiten. Op het gebied van gecombineerd vervoer heeft Intercontainer op niet geringe wijze bijgedragen tot de energiebesparing. De containers leggen het lange traject van hun reis af per spoor, enkel de eindtrajecten gebeuren via de weg. Bij het spoorvervoer bedragen de energiekosten 5% van de totale transportkost; bij het wegvervoer ligt dit percentage 3 à 4 maal hoger.

Tijdens de eerste activiteitenjaren behandelde de vennootschap vooral internationale containertransporten van en naar de Europese havens. De laatste jaren kan men een trafiekontwikkeling vaststellen op de zuiver continentale verbindingen, een sector die reeds 30 jaar tot het domein van de wegvervoerder behoorde. Nu levert deze sector ons 31% van het totale Intercontainertrafiekvolume.

Intercontainer verwacht dat het stijgingspercentage van de continentale trafiek in dezelfde mate blijft evolueren, dat niettegenstaande de slechte economische toestand in alle Europese landen.

Zo is in de periode januari-september 1980, de intra-Europese trafiek van Intercontainer gestegen met ongeveer 16% vergeleken met de overeenkomende tijdspanne in 1979. Dergelijke evolutie is de vrucht van de inspanningen geleverd door de expediteurs en de verladere die, geconfronteerd met de economische stagnatie en de stijging van de brandstofprijzen, meer en meer opteren voor de containerisatie van de traditionele wegtransporten om zodoende hun logistieke kosten te drukken.

De aanwending van laadbakken en "landcontainers" met een breedte afgestemd op de pallets, vergemakkelijkt uit oogpunt van de laadtechniek, de overheveling van zuivere wegtransporten naar de gecombineerde transportsystemen. Intercontainer heeft trouwens de nodige maatregelen genomen om een steeds maar belangrijker wordende transportvraag te kunnen absorberen. Sinds de zomer van vorig jaar heeft Intercontainer zijn particuliere wagenpark uitgebreid met ongeveer 1000 nieuwe containerwagens, waaronder 410 tweewassige met een lengte van 40 voet. Het vertrouwen in de toekomst weerspiegelt zich ook op andere vlakken. Heel recent heeft de vennootschap de Griekse spoorwegen technische en financiële bij-

stand verleend voor de constructie van de Agii Anargyri-terminal in Athene, om zodoende in een nog weinig gestructureerde streek optimale omstandigheden te creëren voor de ontwikkeling van het gecombineerd vervoer.

Intercontainer heeft zich nog meer dan in het verleden en in samenwerking met bepaalde Europese douaneautoriteiten ook tot doel gesteld de afwikkeling van de containertransporten te vereenvoudigen. Zo zal vanaf 1 juli 1981 het "Intercontainer-bestelbulletin" als een douanedocument gebruikt worden onder het vereenvoudigd gemeenschappelijk transitregime in de landen van de Europese Gemeenschap, Oostenrijk en Zwitserland.

Globale prijs voor een Heen- en Terugreis

- SINGLE 4.680 F vervoer per spoor in 1e klas
- DOUBLE 3.830 F
- T2 3.070 F vervoer per spoor in 2de klas
- T4 2.800 F

Om te kunnen genieten van de hiervoor vermelde globale prijzen (gewone reizigers en derde leeftijd) mogen de reizigers slechts gebruik maken van de volgende treinen, ten minste tussen Hoek van Holland en Londen: (we geven hier ook de dienstregeling van de trein ten titel van inlichting; voor de verbinding Brussel-Hoek van Holland).

Richting Brussel-Londen	Richting Londen-Brussel	
V. 20.09 u.	Brussel-Zuid	↑ A. 09.23 u.
V. 20.17 u.	Brussel-Noord	V. 09.15 u.
A. 22.01 u.	Rotterdam CS	V. 07.30 u.
	OVERSTAPPEN	
V. 22.13 u.	Rotterdam CS	A. 07.21 u.
A. 22.31 u.	Hoek van Holland	V. 07.03 u.
	OVERSTAPPEN	
V. 23.00 u.	Hoek van Holland	A. 06.15 u.
A. 06.30 u.	Harwich P.Q.	V. 22.00 u.
	OVERSTAPPEN	
V. 07.50 u.	Harwich P.Q.	A. 21.00 u.
A. 09.14 u.	↓ Londen (Liverpool Street)	V. 19.40 u.

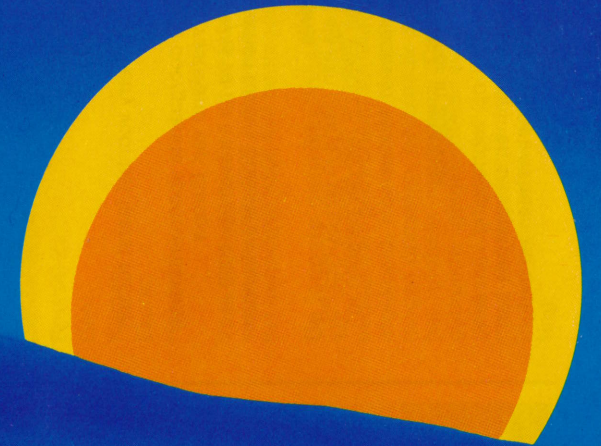
Verplichte verbinding

De aansluitingen in deze verbinding zijn gewaarborgd.

De reservering voor scheepshutten moet vooraf gebeuren, evenals voor het traject Londen - Harwich in beide richtingen.

De reserveringskosten zijn in de globale prijs begrepen.

Een nacht sporen,
1000 km op twee oren.



TEN Trans
Euro

SLAAPRIJTUIGEN

TEN Trans
Euro
Nacht

