


SPOORNIEUWS

	Informatieblad van de Handelsdirectie der Belgische Spoorwegen
481	15 JUNI
Maandelijks tijdschrift behalve 1°, 4°, 7°, 8° en 10° maand.	Brussel X
	G.P.P./10/209



4

15 JUNI

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

Foto's
Ryan Europe: 6
ACEC: 13
Atlas Copco: 9
NMBS

INHOUD



CONTAINER

- Athus, privé terminal, p. 3.



ONDERNEMING

- Ryan Europe valoriseert de Henegouwse terrils, p. 6.
- ACEC viert haar 100-jarig bestaan, p. 13.
- De vistrein, p. 17.



ACTUEEL

- Brussel, vrachtcentrum, p. 16.
- Een springstofloze rotsspiljer, p. 19.



UITRUSTING

- De loskuil, p. 9-12.



B-NIEUWS

- De NMBS in 1980, p. 18.
- Bestelling van Tads-wagens, p. 19.
- De NMBS op Interfish '81, p. 19.
- Belangrijke adreswijziging, p. 19.

VAN DE REDACTIE

Er was eens een ketelwagen, niet meer zo fit van voortdurend al die zware lasten ter bestemming te voeren. Zijn valse geel-oranje ceintuur trok nog wel de aandacht: ten slotte vervoerde hij toch gevaarlijke producten en dat wordt speciaal in 't oog gehouden.

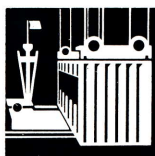
Op zekere dag werd het geduw en getrek hem te machtig en werd hij ziek, hij zuchtte zonder ophouden, zijn adem rook naar gas. Er werd een dokter bijgeroepen; pols, bloeddruk, temperatuur, ademhaling. Alles scheen in orde. De diagnose luidde: "Goed voor de dienst". Zijn patroon, de expediteur, vertrouwde hem een nieuwe taak toe. Deze taak ging zijn krachten te boven, en de wagen zuchtte langsom meer. Sommigen bogen zich over zijn lot. Journalisten onder andere. Zij verhieven de stem. Het gezucht van de wagen bracht de bevolking in gevaar. En inderdaad, de bevolking was op het nippertje de dans ontsprongen dank zij de fijne neus en de beroepsernst van de spoorwegmannen.

Dit is geen sprookje voor kinderen. Het is de harde realiteit van de bedrijfswereld.

Een transport is steeds een bilaterale overeenkomst: je aanvaardt mijn voorwaarden, ik respecteer de uwe. Aan elkeen om het spel eerlijk te spelen. Wanneer het om gevaarlijke producten gaat stelt de spoorweg natuurlijk veel en strenge eisen om een veilig transport te kunnen waarborgen. Zo hij zijn commerciële verantwoordelijkheid afwimpelt wanneer men zich niet houdt aan de normen, dan neemt hij een andere zwaardere, een morele verantwoordelijkheid op zich, door zijn taak nauwgezet te vervullen, dit ten bate van de mensen en van de economie. Deze dienstverlening is niet te berekenen in klinkende munt, maar ze is van onschatbare waarde voor de gemeenschap; dat strekt het spoor tot eer.



INLAND TERMINAL ATHUS



Arbeiders omschakelen. Dat was het streefdoel van de stuwende krachten in het zuiden van de provincie Luxemburg, toen in september 1977 de staalfabriek te Athus haar deuren sloot en 1700 werknemers zonder werk vielen. Men zal zich herinneren dat de sociale partners toen een "arbeidsbureau" hadden opgericht, belast met het zoeken naar werkgelegenheid voor de ontslagen arbeiders van minder dan 55 jaar.

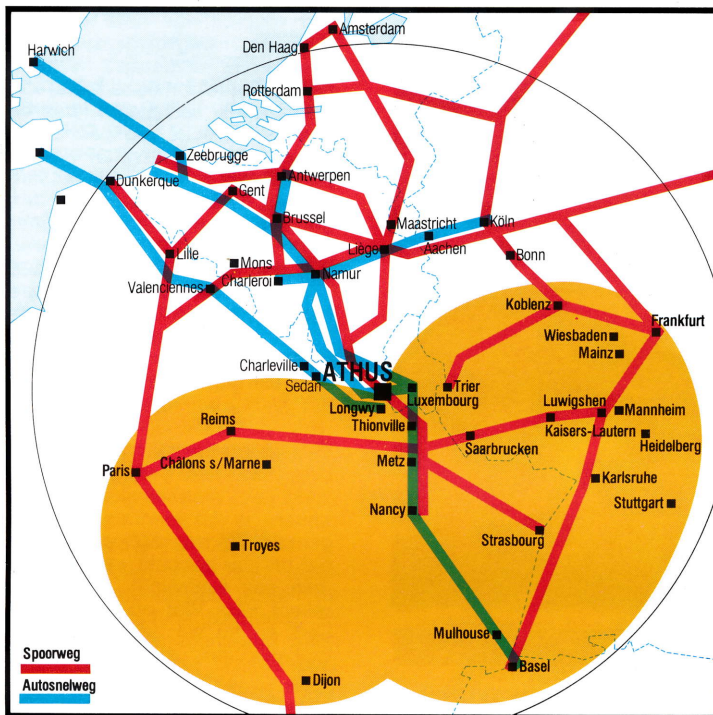
Gelijklopend hield de "Société de Diversification Belgo-Luxembourgeoise" (SDBL) zich onledig met het creëren van nieuwe werkgelegenheid, met het bestuderen van de verschillende mogelijkheden terzake en met het stimuleren van initiatieven.

Particuliere containerterminal

In juli 1978, klopt de SDBL aan bij Paul Viot, ingenieur, en ex-transportmanager in de fabriek te Athus. "Kunt u iets doen?" Paul Viot kent heel goed de transportsector. Om deze reden trouwens had IDELUX hem een tiental jaar geleden belast met een studie, om in samenwerking met de NMBS de kansen op slagen te onderzoeken voor het geval dat in de streek een containerterminal zou worden ingeplant. In 1971 was hij tot een negatief besluit gekomen en de studie werd dan geklasseerd. Die studie was hem echter bijgebleven en hij nam het dossier opnieuw ter hand om de gegevens en cijfers te actualiseren. Het bijwerken geschiedde in de schoot van een commissie waarin ook vertegenwoordigers van de SDBL en van NMBS-handelsdirectie zetelden. De werkgroep legde in september een nieuw rapport voor, positief deze keer.

Het aantal behandelde containers in België was sinds 1971 vervienvoudigd. Men aarzelde niet meer. Op 15 oktober zette de beheerraad van de SDBL het licht op groen voor de oprichting van een particuliere containerterminal te Athus.

Vier maanden later spoort de eerste containertrein de terminal binnen. In feite had de activiteit reeds moeten aanvangen op 2



WERKGELEGENHEID VOOR ZUID-LUXEMBURG



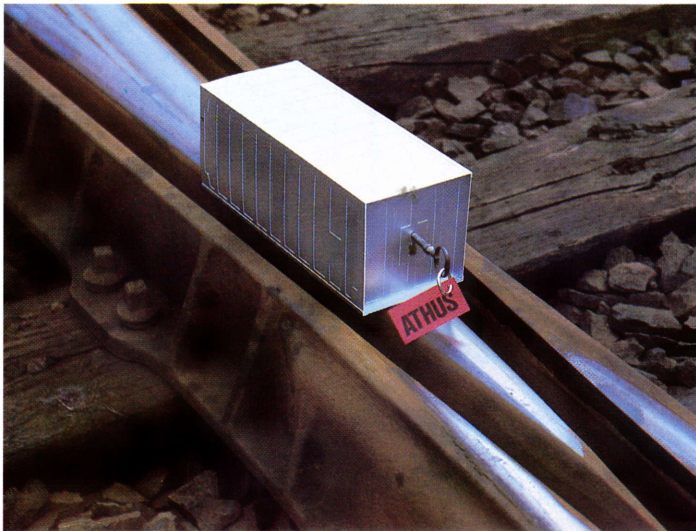
januari, maar de sneeuw en het vriesweer hadden de opening uitgesteld.

3 sporen, 2 hectaren, 1 kraan

Om deze terminal te bouwen heeft Paul Viot een terrein uitgekozen dat hij heel goed kent: de spoor aansluiting van de afgedankte fabriek te Athus plus de rangeerbundel. Van de zes bestaande sporen worden er drie behouden over een lengte van 200 meter. Naast deze sporen wordt 1 ha terrein geasfalteerd als belangrijkste werkzone. Daarnaast is er nogmaals 1 ha verhard, met hoogoverresidu, dienstig als parking met een capaciteit van duizend 20-voetcontainers.

De kantoren? Die stonden er al; ze moesten enkel heringericht worden. Paul Viot komt dus opnieuw werken in zijn vertrouwde kantoor van waaruit hij de staaltransporten beheerde.

De infrastructuur was snel klaar. Enkel het behandelingswerktuig ontbrak nog. Welke keuze: portaalkraan of mobiele kraan? Paul Viot heeft daarover zijn eigen idee: "Een portaalkraan voor een inland-containerterminal sluit ik uit". Hij gaat zelf in Italië een Belotti-kraan bestellen, de eerste van het soort die in België zal werken. Voor hem biedt ze meerdere voordelen. Het is de enige kraan die de containers op vier niveau's kan stapelen. Ze neemt weinig plaats in; in elk geval minder dan een klassieke portaalkraan. Ze is wendbaar en werkt snel; rekening houdend met de vereiste precisie bij het vastzetten, hevelt ze een container over van vrachtwagen op spoorwagen in minder dan 5 minuten. Ze kan aldus dagelijks makkelijk 200 containers behandelen. En er is nog een bijkomende troef: door toevoeging van een kader met armen en grijpers kan ze ook wegvoertuigen, opleggers en laadbakken manipuleren. Voeg daarbij dat ze merkkelijk minder kost dan een portaalkraan en dat de leveringstermijn heel wat korter is. De keuze lag dus voor de hand. De SDBL, in de rol van promotor, koopt de kraan, die later door de terminal zal terugbetaald worden.



Coöperatieve vennootschap

De NMBS heeft wel deelgenomen aan de voorbereidende studie, maar is noch eigenaar noch uitbater van de terminal. Er werd een vennootschap opgericht om het beheer waar te nemen. Zes partners stichtten een coöperatieve vennootschap: TRACTO, de "wegafdeling" van de Belgische rederij CMB; RAILTRANS, maatschappij om de containerisatie

per spoor te stimuleren; SOMEF, GONDRAND, TRW en DUROT. Ze brengen een kapitaal samen van 2.400.000 F, waarbij de SDBL de zevende vennoot - 5 miljoen voegt. Twee nieuwkomers sluiten de gelederen, CAST en SABELUX, en verhogen het kapitaal tot 7.600.000 F.

Het voordeel van deze keuze is duidelijk: wegvervoerders en maritieme vervoerders samenbrengen betekent de terminal een basistrafiek verzekeren waarbij een dynamische prospectie het geheel kan afronden; en werken met TRW is de terminal openstellen voor rail/route-vervoer, een gecombineerde techniek met grote toekomst.

Dat is in grote trekken de Inland Terminal te Athus. Deze korte beschrijving kan misschien de indruk wekken dat het allemaal vlot draait. Laten wij realist blijven. De gemiddelde trafiek van het eerste werkjaar, 150 containers per maand, is niet voldoende om de terminal te laten overleven. Het gemiddelde van vorig jaar, maandelijks 300 containers, is dat evenmin. Met een gemiddelde van 500 containers dat dit jaar geboekt werd bereikt men een evenwicht. Voor 1982 rekent Paul Viot op 600 containers en hij wil daarna zo snel mogelijk het streefgetal 1000

bereiken.

Deze evolutie stemt trouwens overeen met de oorspronkelijke strategie: een bescheiden begin met beperkte middelen, het geheel in drie jaar op de rendabiliteitsdrempel brengen en daarna een voorzichtige vooruitgang programmeren zonder het logistieke aspect te verwaarlozen.

Ideale situatie

Men kan zich afvragen waarom de terminal niet werd geïnstalleerd in het vormingsstation te Stockem dat slechts 17 km verder ligt. Vanuit spoorwegstandpunt beschouwd was dit vanzelfsprekend. Maar bij de antwoorden, die men kan distilleren uit het voorafgaande, moet men een doorslaand argument voegen, de investering. 40 miljoen waren nodig om de terminal in te planten te Stockem, 13 miljoen waren voldoende om hem te realiseren te Athus. Het is zo klaar als een klontje.

De terminal nagenoeg op een drielandpunt gelegen, biedt ook ontegensprekelijke voordelen. Indien men met de terminal als middelpunt en met een straal van 300 km een cirkel trekt, dan omsluit hij natuurlijk de nationale havens. Men kan ten zuiden van deze cirkel een soort appel teke-



nen waarvan de omtrek de belangrijkste industriële zones omvat. Dan wordt de redenering eenvoudig. Een wegvervoerder kan niet hopen meer dan 500 kilometer per dag af te leggen. Een heen- en terugreis tussen Zeebrugge of Antwerpen en een bestemming binnen onze appel zou twee dagen in beslag nemen. Indien de containers binnen de 24 uur per trein worden aangevoerd vanuit de havens naar Athus, dan kan de wegvervoerder binnen het etmaal zijn heen- en terugreis afwerken. Dus binnen dezelfde termijn. Met het groupagesysteem wordt de kost van het spoorvervoer op Belgisch grondgebied teruggeschroefd (in binnenverkeer is de kilometer goedkoper dan in internationaal verkeer). Indien men er de behandelingskosten te Athus en de prijs van het terminale wegtraject bijreken, blijft men onder de prijs van een wegvervoer van eind tot eind. De Inland Terminal Athus kan dus een prijs aanbieden die het overwegen waard is. Op die wijze geeft een Gemeenschappelijk Marktconcept gekoppeld aan nationale voordelen de volle waarde aan een installatie waarin sommigen slechts een zekere inschikkelijkheid zagen.

Klanten werven

Het werven van trafiek is niet altijd een klusje. Naast het reeds bestaande cliënteel wil Paul Viot een nieuw klantenbestand ontwikkelen door de ondernemingen in de streek te "provoceren". Met provoceren bedoelt hij de firma's, die reeds met containers werken eenvoudigweg zeggen: ik begrijp niet waarom jullie niet via Athus vervoeren, want Athus is voordeliger (daarbij komt hij met het argument van de vastgestelde tarieven op de proppen). De uitdaging behelst ook de bedrijven aanmoedigen om hun zendingen te containeriseren indien er geen afdoende tegenargumenten zijn. Deze actie vereist geduld en overredingskracht om ingewortelde gewoontes en vooroordelen te overwinnen. Containeriseren beduidt, voor degenen die er

dagelijks zullen mee te maken hebben, zich vertrouwd maken met een totaal nieuwe werkmethode, alles anders organiseren. Indien men het eens is om de grote voordelen van de containerisatie te erkennen, moet men toch bedenken dat deze mutatie zowat overkomt als een psychologische agressie op degenen die steeds traditioneel hebben gewerkt. Paul Viot heeft het terrein reeds gedeeltelijk geëffend. Er is al een bedrijf uit de streek dat het met containers heeft geprobeerd, en met succes naar het schijnt. Nu moet nog enkel in die richting doorgezet worden. Dat gebeurt niet in een handomdraai. Het zaad is gezaaid in goede aarde; nu maar wachten op de oogst. Eens de klanten overtuigd, stelt er zich nog een bijkomend probleem. Om het volle vertrouwen te bewaren, dient de terminal ook een onberispelijke service te bieden, ten minste evenwaardig aan hetgeen de klant voorheen als "onberispelijk" ervaarde.

Vrachtwagenprobleem

De spoorweg exploiteert regelmatige verbindingen tussen de havens en Zuid-Luxemburg. Er kunnen dus hoegenaamd geen moeilijkheden zijn om de containers snel naar het eindstation te brengen. Maar eens de containers gelost dienen ze ook snel hun uiteindelijke bestemming te bereiken. Daar stelt zich het vrachtwagenprobleem. TRACTO heeft te Athus een kantoor opgericht en onderhoudt er een vrachtwagenpark dat enkel wordt ingezet voor trafiek van en naar de terminal. Trouwens, een lokaal wegvervoerder die steeds voor de staalnijverheid had gediend, heeft zich ook omgeschakeld ten einde het hoofd te kunnen bieden aan de moeilijke tijden na de fabriekssluiting. Vandaag de dag bezit hij 10 wegvoertuigen en de zaken gaan in stijgende lijn dank zij de combinatie spoor-weg. De trafiecurve vertoont evenwel een sinusoïdale vorm. De toppen komen meestal overeen met de

aankomst van containerschepen in de havens. Dagen met 20 containers zijn geen probleem; op de piekdagen is er een gebrek aan vrachtwagens. Als er weinig of geen aanvoer is hebben de wegvervoerders geen vracht genoeg. In de veronderstelling van een gestadige groei, van een toemend cliënteel en stijgende trafiek, zal het probleem zich toespitsen. Zal men onmiddellijk de nodige vrachtwagens op de kop kunnen tikken om een goede dienstverlening te verzekeren? Paul Viot mikt op een evenwichtig aantal containers en vrachtwagens om de partnerswegvervoerders een betere verhouding aan te bieden tussen de investering en de gerealiseerde prestaties. Een bruuske stijging van de trafiekvolume zou zeker grote moeilijkheden meebrengen. Daarom blijft hij bij zijn basisidee: voorzichtigheid en stelselmatige vooruitgang waarbij te gepasten tijde bijgestuurd kan worden.

De sinusoïde heeft ook invloed op het personeelsbestand van de terminal zelf. Op de 8 tewerkgestelde personen zijn er 3 kraanmannen. Dat is nodig om een terminal dagelijks open te houden van 7 tot 22 uur. Paul Viot had zich afgevraagd hoe deze mensen aan het werk te houden wanneer ze hun eigenlijke taak niet kunnen uitoefenen (behandeling van de containers en onderhoud van de Belotti), en dat tot zolang de terminal niet op volle toeren draait. Een elegante oplossing was een klein herstellatelier voor containers oprichten en er de kraanmannen nuttig werk toebedelen. Het atelier bewijst goede dienst aan de terminal. Het is eigenlijk geen overbodige luxe.

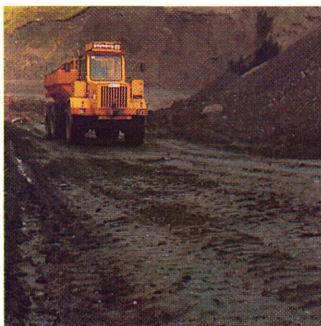
Complementariteit

De Inland Terminal Athus lijkt een veelbelovende kleine onderneming te zijn met een rooskleurige toekomst. De NMBS verwerft door deze terminal een bijkomende trafiek in binnenverkeer. Bovendien brengt dit het spoor dichter bij de wegvervoerder. Door hun complementariteit vor-



men ze samen een team ten dienste van de cliënteel en ten dienste van een streek die dit steuntje best kan gebruiken. Met de 3.460 behandelde eenheden in 1980 en de in uitzicht gestelde 5 à 6000 eenheden voor dit jaar is de terminal goed op "weg". Men spreekt reeds van een parallelle wegterminal te bouwen naast de spoorterminal. Dat is nog toekomstmuziek. Uit de studies blijkt wel dat hiermee moeilijker te dragen investeringen gepaard zouden gaan. Wij van onze kant hebben onze interesse beperkt tot het spoor. De actuele realiteit, de Luxemburgse hoop van de spoorweg.





In iedere niet "verbrande" terril steekt een hoeveelheid steenkool die principieel recupereerbaar is. Deze steenkool, stiekem gepasseerd door de wasserijen werd, samen met het afval en de aarde uit de mijnschachten, afgevoerd en opgehoopt.

Recuperatie - recyclage van basisgrondstof

Indien de operatie economisch rendabel blijkt is de vaste brandstof, gerecupereerd na de herwassing van de terrils, winstgevend voor onze industrie. Met een zeker procent as, dat mag oplopen tot 35%, is deze steenkool uitermate geschikt voor verbranding in de elektrische centrales. Indien ze procentueel nog meer as bevat, gebruikt men ze, onder de vorm van "schlamm", terzelfdertijd als residuele calorie en als basisgrondstof in de cementfabrieken.

De idee om de terrils te valoriseren is vrij recent. Ze was het overwegen niet waard in een tijdperk waar de olie overvloedig stroomde uit alle kranen en helemaal niet duur was. Maar midden der zeventiger jaren kwam de ommekeer: toedraaien van de kraan in het Midden-Oosten, op hol geslagen prijzen. Toen ging de figuurlijke lamp branden. De recuperatie van vaste brandstof uit terrils werd aanvaard als een nuttige bijdrage om onze energie-onafhankelijkheid uit te bouwen. Eén van de belangrijkste "terril-ontginners" in België, Ryan Europe, is reeds een tiental jaar werkzaam in de streek van Charleroi en het "Centre". Eigendom van de Engelse groep Ryan en van de oliereus Shell in een 50/50 verhouding, levert deze maatschappij jaarlijks een goede 400.000 ton steenkool aan de electriciteitscentrales in het kader van het bevoorradingsprogramma van de Pool der Calo-

riën. Zij levert zoveel schlamm aan de cementfabrieken als gevraagd wordt.

De middelen? Personeel met ondernemingsgeest - 310 man sterk, waarvan 260 bezoldigden - en aangepast materieel dat telkens om de 2 à 4 jaar naar een nieuwe terril verhuist.

Ryan Europe realiseerde vorig jaar een zakencijfer van 650 miljoen frank waarvan de laatste 3 jaar een winst van 50 miljoen overbleef.

Investering

De nieuwwaarde van de uitrusting op een nieuwe werf vertegenwoordigt een investering van meer dan 100 miljoen frank. Het is iedere keer bijna een klein bedrijf dat moet ingeplant worden: wasserijen, transportbanden, dienstgebouwen, pompinstallaties, aangepast rollend materieel...

Onlangs heeft de NMKN een lening toegekend van 250 miljoen met waarborg van de Waalse deelregering om de investeringen voor de periode 81/82 te kunnen overbruggen. De lening zal o.m. aangewend worden voor de aankoop van een wasserij van het

ENERGIE EN LEEFMILIEU



nieuwste type met groot debiet, uitgerust met cyclonen met dichte vloeistof. Deze installatie, voor het eerst gebruikt in België en voor de eerste maal ter wereld aangewend voor de ontginning van een terril, is de enige die bij machte is een economisch productieoptimum te bereiken in functie van een bijna perfecte kennis van de "wasbaarheidscurves" enerzijds en van een programmering van de "dichtheids-snijpunten" anderzijds. Het is duidelijk dat dergelijk materieel de efficiency van het werk moet opvoeren en daaruit voortvloeiend het belang van Ryan Europe voor de industrie verhoogt. Het dient te worden gezegd - en de directie van Ryan Europe dringt er op aan dit te vermelden - dat de leningen steeds worden terugbetaald en dus geen verdoken subsidie zijn. "Wij krijgen geen frank subsidie voor ons werk. Wij worden dikwijls geïdentificeerd als mijnwerkers door de publieke opinie, en de mensen denken dat wij bijgevolg onze activiteit kunnen uitoefenen dank zij de gelden van de gemeenschap. Dat is niet zo. Wij leven van ons werk, van onze verkoop, van onze eigen ondernemingsgeest".

Dat is klare taal. De vastberadenheid van deze verklaring vindt misschien zijn oorsprong in de tegenkantingen die het bedrijf heeft ondervonden. Tegenkantingen van allerhande aard, zoals we zullen zien.

Een terril is geen mysterie op zichzelf, maar de samenstelling kan verrassingen inhouden. Veronderstel dat men bij het uitgraven van een mijnschacht stoot op een kleilaag. De laag moet afgegraven en afgevoerd worden. En waar werd dat alles gestort? Op de terril natuurlijk die alzo een "steriele" hoeveelheid bevat. Er bestaat geen beschrijving van elke terril. De exploitant kan dus op een dergelijke laag stoten en is dan verplicht om ze op zijn beurt af te graven en te evacueren. Dat kost tijd en geld. De peilingen die op verschillende plaatsen worden uitgevoerd nemen dat risico niet weg. Ze zijn evenwel nuttig om een globaal - toch wel nauwkeurig - beeld te geven van de inhoud, de rijkdom van de afvalberg. Maar het is geen garantie op zichzelf. Dat is een eerste moeilijkheid, want het budgetair evenwicht van de onderneming is sterk afhankelijk van de samenstelling van de terril. Men dient immers steeds de hele

Ryan Europe valoriseert de Henegouwse terrils



hoop te verplaatsen om er gemiddeld 15% steenkool uit te recuperen. Peilingen en analyses, niettegenstaande de betrouwbaarheid ervan toch wel hoog is, geven spijtig genoeg geen volledige houvast.

Natuurlijke omgeving en energie.

Het tweede probleem komt om de hoek kijken bij het sluiten van een werf. Om de werkgelegenheid te verzekeren moet Ryan Europe onmiddellijk aan een nieuwe terril kunnen beginnen. Dat is niet zo eenvoudig.

Vandaag de dag, verduidelijkt ons een verantwoordelijke van Ryan, spreken de mensen nog steeds in milieutermen en nog niet in energietermen. Ze zijn maar al te dikwijls negatief ingesteld omdat de exploitanten van terrils - naar hun zeggen - milieu-hinderend werken. Er zou eerst een algemene schaarste moeten komen, dan zou men misschien van gedachten veranderen.

Nadat Ryan Europe het akkoord tot exploitatie heeft bekomen van de eigenaar van de terril (private of openbare sector) dienen er nog de nodige exploitatievergunningen te worden afgeleverd door de

overheid. Dat geschiedt pas na een onderzoek de commodo en incommodo waarin natuurlijk de wijkcomité's en de lokale pers hun zeg hebben. De ambtenaren die bevoegd zijn om deze vergunningen uit te reiken zitten tussen twee vuren. Tijdens het onderzoek komen de buurtbewoners steeds weer met dezelfde tegenargumenten aandraven; enorme stofontwikkeling, lawaaihinder, verkeershinder, besmeurd wegdek, wijziging van het landschap. De leiders van Ryan Europe komen naar de plaatselijke bevolking toe, zij voeren een open politiek van vraag en antwoord. Het antwoord komt in grote trekken hierop neer:

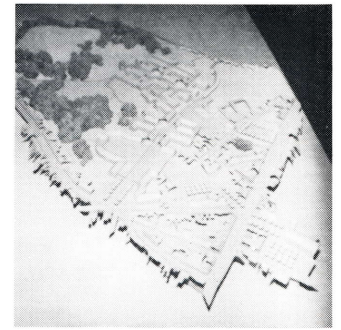
- Uw bezorgdheid nopens de stofontwikkeling is ongegrond omdat het geen verbrande terrils zijn waaruit funderingsmateriaal voor wegen wordt gerecupereerd, want deze ontwikkelen inderdaad veel stof. Wij behandelen zwarte terrils, die niet verbrand zijn. Zij bevatten ongeveer 10% water, wat een waarborg is om te verklaren dat er geen stofontwikkeling zal zijn bij de behandeling van de ruwe grondstof of van de gerecupereerde producten.

- Metingen verricht bij buurtbe-

woners van terrils in exploitatie hebben aangetoond dat het geluidsniveau de 40 decibel niet overschrijdt. Dat is een uitstekend cijfer vergeleken bij de 60 decibel toegelaten in geïndustrialiseerde agglomeraties zoals bijvoorbeeld Charleroi. Vermelden we terloops dat bij het voorbijrijden van een auto een piek kan genoteerd worden van 75 decibel en dat het constante geluidsniveau midden in de nacht 30 decibel is.

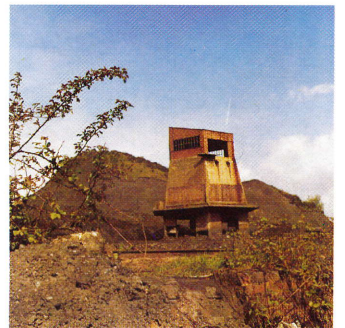
- Het vervoer van de produkten door zware vrachtwagens betekent geenszins voortdurend open afrijden van de werf. Onze trafiek mengt zich onopvallend in het dagelijks verkeer, tussen 7 en 16 uur, niet op zaterdag en zondag. Het verlies van steenkool tijdens het vervoer - dus het bevullen van het wegdek - is te verwaarlozen. Bij het buitenrijden van de werf rijden de vrachtwagens over een gegolfde betonstrook die ze stevig dooreenschudt. Deze strook wordt regelmatig gereinigd.

- Wijziging van het landschap? Men kan de keuze maken tussen een plompe zwarte terril en een nieuwe gestructureerde zone beplant met snelgroeiend groen, die kan verkaveld worden en



waarin de inplanting van een commerciële wijk en de aanleg van sportterreinen eveneens tot de mogelijkheden behoren. Voorbeelden zijn legio.

Omwille van plaatsgebrek kunnen we de antwoorden aan de plaatselijke bevolking niet verder ontwikkelen zoals Ryan Europe het doet: mensen overtuigen, sensibiliseren, duurt heel wat langer. Maar kan men zich eerlijk gezegd keren tegen de activiteit van een onderneming die werkgelegenheid schept, die bijdraagt tot de energiebevoorrading van de gemeenschap en die het landschap in positieve zin wijzigt,



zonder dat het die gemeenschap één frank kost?

Ryan Europe heeft reeds een groot aantal ontginbare terrils geteld. Aan het actuele tempo van vier gelijktijdig geëxploiteerde terrils, en indien men zich beperkt tot naakte of weinig beboste terrils, reikt de activiteit van deze maatschappij tot ver boven het jaar 2000.

Ryan levert jaarlijks aan de Pool der Caloriën en de cementfabrieken 800.000 ton vaste brandstof, wat een gedeeltelijke maar reële bevoorradingszekerheid betekent. Door de verkoop van gerecupereerde brandstof werd er de laatste drie jaren een besparing gerealiseerd van ander-



boven de spoorweg; twee wasserijen en een persfilter die toelaten sneller schlamm te produceren en de oppervlakte van de bezinkingsbassins sterk te beperken.

Een vijftigtal personen werkt op deze werf. De terril wordt op drie fronten aangevallen om een soepele exploitatie te bekomen. Vrachtwagens met kippbakken voeren per uur 500 ton te behandelen massa naar de wasserijen. Dat gebeurt over een degelijk verharde weg die telkens wordt

schaalmodel (zie de foto) dat reeds aan de betrokken bevolking werd voorgesteld.

Wekelijks twee of drie treinen

De spoorweg is ook betrokken bij de activiteit van Ryan Europe. Telkens het mogelijk blijkt zorgt de trein voor het vervoer van de gerecupereerde steenkool naar de elektriciteitscentrales. Er moet natuurlijk een spoorinfrastructuur bestaan op de werf, dat

grijper stort de steenkool op een transportband die uitmondt boven het spoor in een tremel; stortgoten laden in de wagens steeds gelijke hoeveelheden steenkool. Anderhalf uur volstaan om een halve trein (één stel) te laden want Ryan Europe beschikt over een elektronische weegbrug verbonden met het transportbandsysteem. Deze uitrusting maakt het mogelijk de laadgrens van de wagens nauwkeurig te respecteren. Het elektronische programma is opge-



half miljard op onze betalingsbans. Wie doet beter?

Gilly Vallées

Momenteel werkt Ryan Europe op vier terrils te Courcelles, Houdeng-Aimeries, Trazegnies en Gilly. In de twee eerste gemeenten vat men de herstructurering en de herbeplanting aan eind 1981, begin 1982. Dan verhuizen beide werkploegen naar een nieuwe werf. Na de beëindiging der werken op de terril van Trazegnies hoopt Ryan Europe de grijpers te zetten in de terril "6 Périer Sud", één der rijkste uit de streek. Terzelfdertijd zal de maatschappij tussenkomen in de sanering van de afgebouwde oorden "Périer" en "Chenoy" en zal zodoende de overheid toelaten een besparing te realiseren van ongeveer 30 miljoen: een besparing die er niet zou geweest zijn indien het project was uitgevoerd zonder exploitatie van de terril.

Te Gilly, in de wijk "des Vallées" handelt Ryan Europe zijn tiende terril. De gerecupereerde gemengde steenkool heeft een verbrandingswaarde van 5.000 Kcal; overzeese ingevoerde steenkool bereikt 6.000 Kcal.

Vorig jaar bouwde men te Gilly Vallées een transportbandennet waarvan een vertakking uitgeeft

verlengd of verlegd naargelang het werkfront zich verplaatst.

De gewassen steenkool wordt opgehoopt op het opslagareaal naast de wasserijen, het afval komt na zeving terecht op het transportbandennet om afgevoerd en verspreid te worden.

De ontginning van deze terril zal ongeveer 5 jaar duren. Eind 1984 moet hij volledig afgegraven zijn. Dan zal de stad Charleroi, eigenares van het gratis schoen gemaakte terrein, de fakkel overnemen en er een handelscomplex en een sportcentrum oprichten. Van de terril zal enkel een genivelleerd plateau overblijven met door bebossing gestabiliseerde glooiingen. Het is interessant te weten dat Ryan Europe met specialisten samenwerkt - de agronomen van Gembloux - die telkenmale de ideale boomsoort uitzoeken, snelgroeiend op leicchtige bodem. Vermelden we nog dat er drie typische mijngebouwen van weleer behouden blijven als getuige van het industrieel verleden. Door dit voorbeeld ziet men duidelijk in welke geest Ryan Europe tracht te werken, en vooral tracht samen te werken. De exploitatie is geïntegreerd in een algemeen herstructureringsplan, opgemaakt in samenwerking met de officiële instanties, en gevisualiseerd door een



is de conditio sine qua non. Maar omdat de steenkoolmijnen steeds grote spoorwegklanten waren is er hoegenaamd geen probleem. Uitzonderingen zijn zelden. Wel kan het zijn dat sommige sporen uitbroken zijn of herstelling vergen. Het kan dus gebeuren dat een werf aan de spoorweg ontsnapt.

Het opmaken van precieze dienstregelingen voor de industriële lijn met enkel spoor doorheen Gilly Vallées is vlot verlopen. Dermate vlot dat reeds 112.000 ton steenkool weggevoerd zijn sinds het openen van de werf één jaar geleden.

De werf wordt wekelijks twee of drie maal bediend in twee tijden; wat betekent dat de volledige trein wordt opgesplitst in twee stellen. Ieder stel verlaat het station Châtelineau via lijn 119 die langs Gosselies Thiméon loopt. Na Gilly Sart Culpart vertakt ze op de industriële lijn 257 die nog vier andere NMBS-klienten bedient. De splitsing van de trein en enkele rangeerbewegingen in het station Gilly-Haies zijn noodzakelijk omwille van de sterke hellingsgraad van deze lijn: de rangeermachines bezitten geen voldoende remkracht om in alle veiligheid 1100 ton af te remmen in de afdaling.

Een mechanische schop of een

maakt in functie van deze laadgrens en de tellers draaien in tegengestelde zin. Als de teller op nul komt, stopt de voedingsband; hij start opnieuw telkens een ledige wagen onder de stortgoten halt houdt. Het is een spoorwegman die vanop een loopplank de bewegingen van de locotractor leidt naarmate het laden vordert.

In het station Châtelineau worden de twee stellen opnieuw één geheel. De trein spoort nu naar Luik-Monsin van waaruit de eindbestemming wordt bereikt, de elektriciteitscentrale van Bressoux.

Van april 80 tot maart 81 werden 202 stellen van 10 wagens geladen. Dat komt neer op een maandelijks gemiddelde van acht 1100-tons-treinen met pieken van 12 treinen. Voor zover de noodzakelijke infrastructuur aanwezig zijn, hoopt de NMBS ongeveer de helft van de Ryan Europe-transporten voor gemengde steenkool in de wacht te slepen, dat is 200.000 ton per jaar. De Eas-stortwagens zijn in functie van de bestemming uitermate efficiënt. Het zou natuurlijk ook kunnen met Fals-zelflossers of met het AKB-systeem voorgesteld in een vorig nummer.

Vervoer in eigen bedding voor een onderneming die de natuurlijke omgeving respecteert: de ideale associatie.

DE LOSKUIL



Net zoals er verschillende middelen bestaan om transportvoertuigen te laden (kranen, tremels, transportbanden, enz.) hebben er zich ook verschillende technieken ontwikkeld om ze te lossen, die toegepast worden in functie van de behoeften en mogelijkheden van het bedrijf.

De evolutie van het spoorwagencamp en het gestaag zoeken naar efficiënte behandelingsmiddelen mondden uit in het lossen van wagens door middel van zwaartekracht boven een kuil.

Algemeen beschouwd is de loskuil een ruimte onder het spoor waarin zelflossers hun goederen uitstorten. De stortgoederen komen meestal terecht op een transportband die ze ofwel naar het opslagareaal brengt ofwel rechtstreeks binnen het bedrijf voert voor onmiddellijke bewerking.

In de praktijk is dat alles heel wat complexer. De bovenbouw van een loskuil beperkt zich meestal tot het spoor zelf, een verhoogde kaai langs weerszijden ervan, een

gebouw of loods om de arbeiders te beschermen tegen de weersomstandigheden en eventueel aansluitend een automatische weegbrug. De ziel, de technische inbreng van de kuil bevindt zich één tot zelfs twee niveau's onder de grond. Dat vereist een uitgebreide studie van bouwkundige en technische aard vooraleer de bouw aan te vatten.

Welke bedrijven kunnen een loskuil bouwen?

Er is geen algemeen geldende regel. Het is evident dat een regelmatige en grote aanvoer van stortgoederen vereist is om rendabel met een loskuil te kunnen werken; deze voorwaarde verschilt van bedrijf tot bedrijf. De loskuil kan aangepast worden aan de aangevoerde hoeveelheden. Het zijn vooral grootschalige bedrijven die ze gebruiken: mest-, cement- en suikerfabrieken; de erts- en kolenververkende nijverheid, invoerders en verwerkers van granen en dies meer.



De wagens

Verschillende gespecialiseerde wagentypes zijn uitstekend geschikt om te werken in combinatie met een loskuil. Al deze wagens zijn zelflossers, met lossing door zwaartekracht via laterale deuren, of via kleppen onderaan of bezijden de wagen. "Regelbaar debiet" betekent dat het uitstorten van de goederen kan gedoseerd worden; bij "ogenblikkelijke lossing" is er geen dosering mogelijk.

Uas

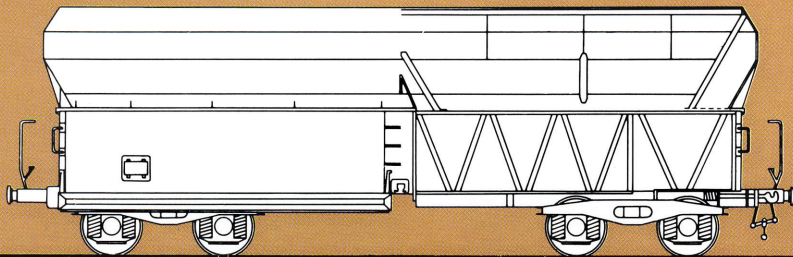
gesloten wagen op bogies met lossing met regelbaar debiet in de as van het spoor voor het vervoer van granen.

Fal

open zelflosser op bogies met ogenblikkelijke lossing langs weerszijden van het spoor, vooral voor het vervoer van ijzererts.

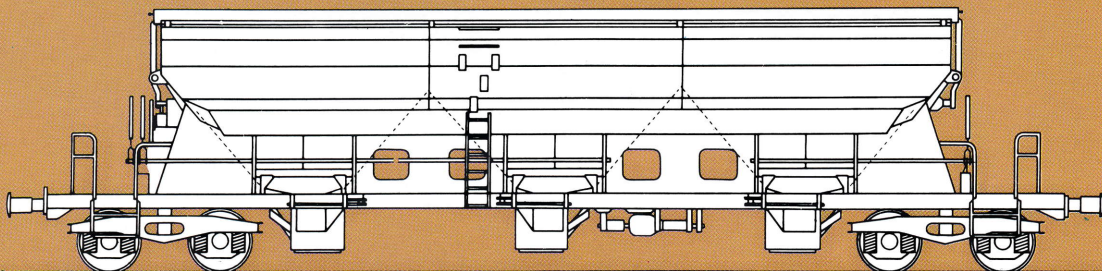
Fals

open zelflosser op bogies met ogenblikkelijke lossing langs weerszijden van het spoor, vooral voor het vervoer van kolen, cokes, zinkerts, groefprodukten.



Tads

zelflosser met regelbaar debiet en opengaand dak, op bogies.

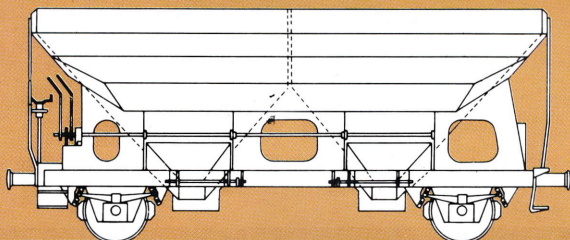


DE LOSKUIL



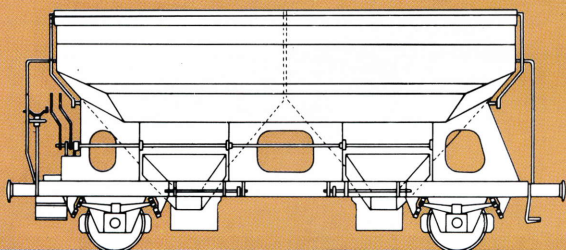
Fcs

open zelflosser op assen met regelbaar debiet langs één zijde van de wagen, of langs beide zijden tegelijkertijd.



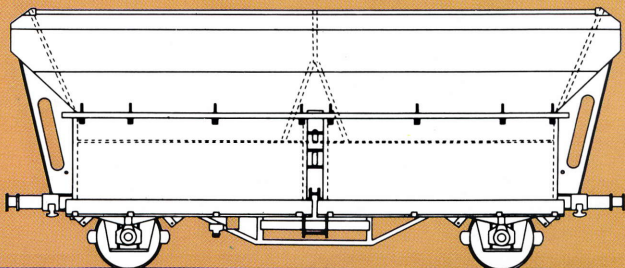
Tds

zelflosser met regelbaar debiet en opengaand dak; veel gebruikt voor meststoffen.



Fbd

twee-assige open zelflosser met ogenblikkelijke lossing langs weerszijden van het spoor voor het vervoer van cokes.



Structuur

De lostrechter kan zich bevinden tussen de spoorstaven, langs één kant van het spoor, langs beide kanten of gelijktijdig tussen en langs de spoorstaven.

A lostrechter voor zelflossers op assen of bogies met regelbaar debiet langs beide zijden of langs één zijde van de wagen (types Fcs, Tds en Tads). Deze trechter is ook geschikt voor centrale lossing. ▶

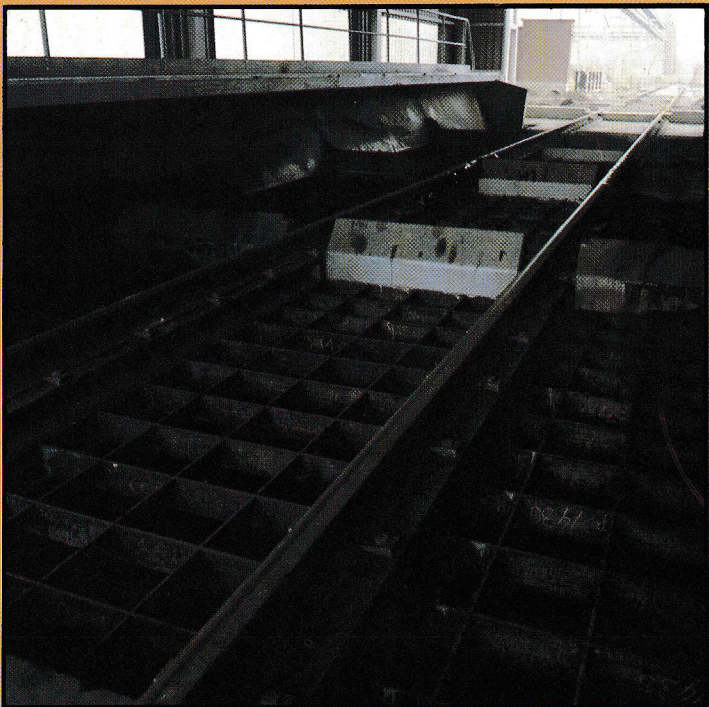
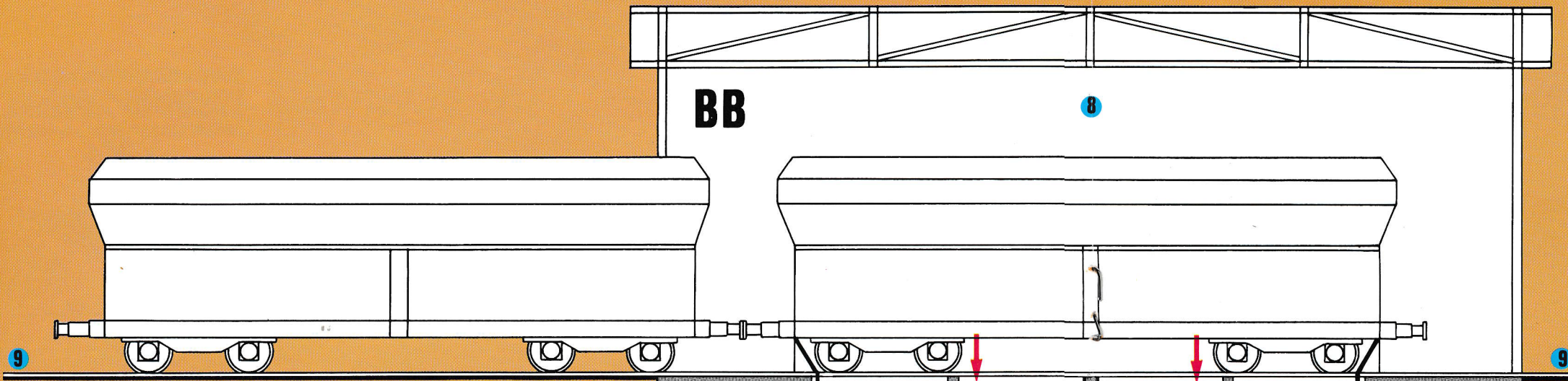
B lostrechter voor zelflossers op assen of bogies met ogenblikkelijke lossing langs beide zijden van de wagen (types Fal, Fals en Fbd). De trechter is eveneens geschikt voor centrale lossing. ▶

C lostrechter voor zelflossers op assen of bogies met regelbaar debiet, maar losbaar langs één zijde van de wagen (types Fcs, Tds en Tads). Niet geschikt voor centrale lossing. ▶

D lostrechter voor graanwagens met opening met regelbaar debiet in de as van het spoor (type Uas). De wagen kan ook langs weerszijden van het spoor gelost worden. ▶

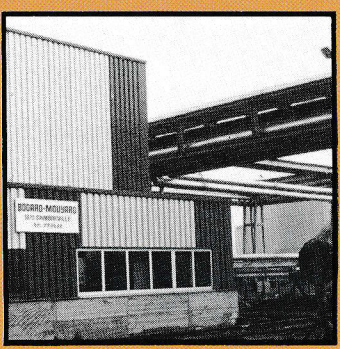
Eens de goederen gestort, dienen ze op een snelle en efficiënte manier te worden geëvacueerd om de aanvoer niet te remmen. Daarvoor wordt onderaan de trechter met drie systemen gewerkt: de goederen komen terecht op een transportband, ofwel op een groep extractieschroeven of worden door middel van een mechanische schraper op een transportband gedreven. De banden, extractieschroeven of schrapers voeden steeds een complementair transportbanden-net dat de stortgoederen verder naar hun bestemming voert.

Tijdens ons bezoek aan de electriciteitscentrale te Ruien (zie Spoornieuws nr 1/81) zijn we afgedaald in de gloednieuwe loskuil ontworpen en gebouwd door een Belgische specialist, de firma Bodart-Mouyard uit Sambreville. Een concreet voorbeeld dus om één en ander te verduidelijken.

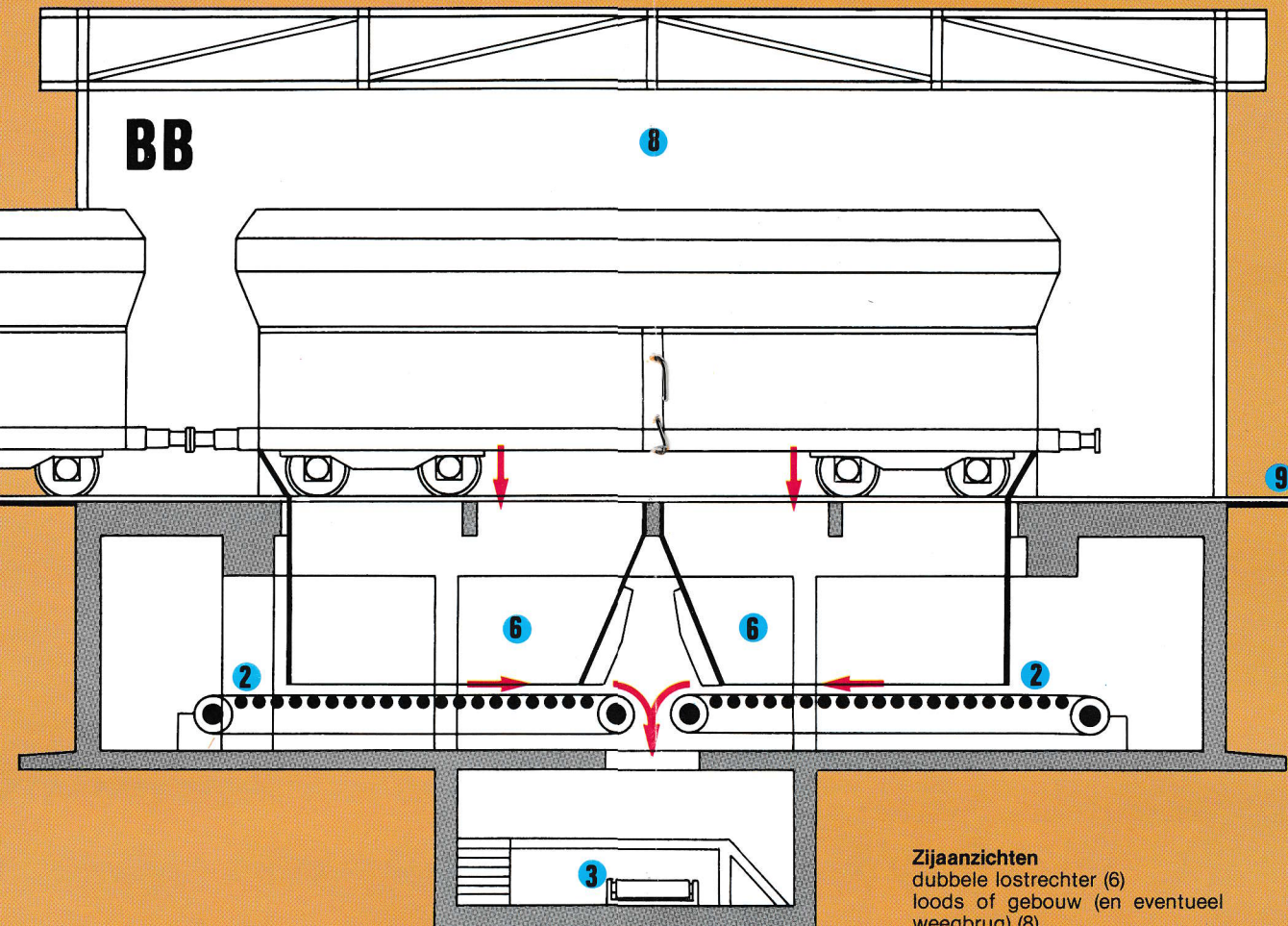


(6)

B.B.
de twee bandextractors (2) onder de dubbele trechter brengen de steenkool naar de vergaartransportband. Indien één van de twee bandextractors het laat afweten of in onderhoud is, kan de andere mits aanpassing van de trechter het volle debiet aan. De extractors kunnen starten met gevulde trechters.

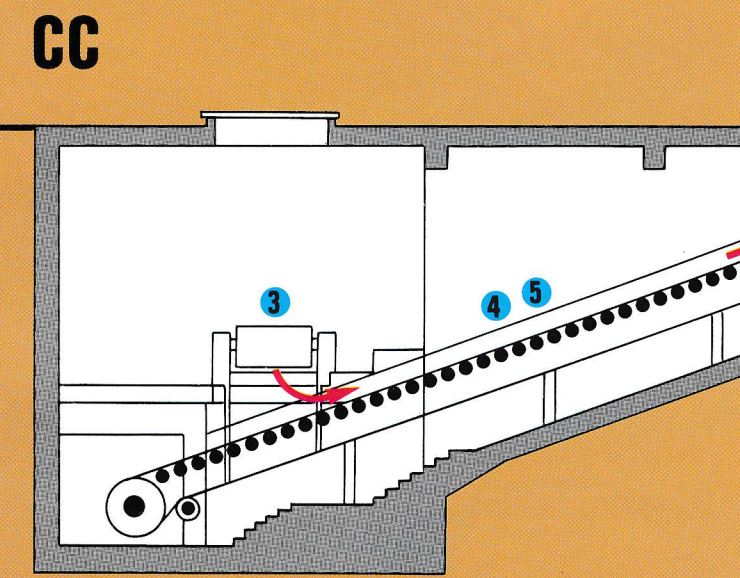


(8)

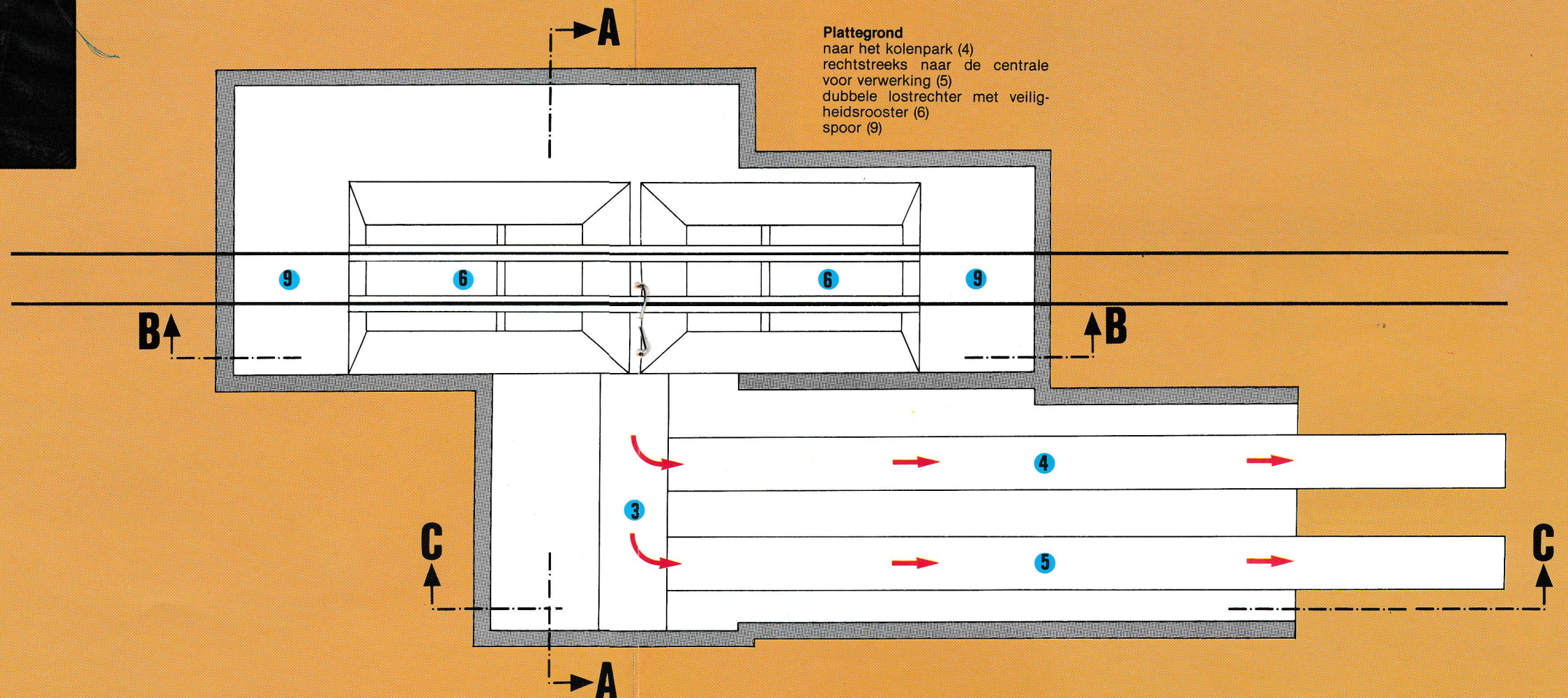


Zijaanzichten
dubbele lostrechter (6)
loods of gebouw (en eventueel weegbrug) (8)

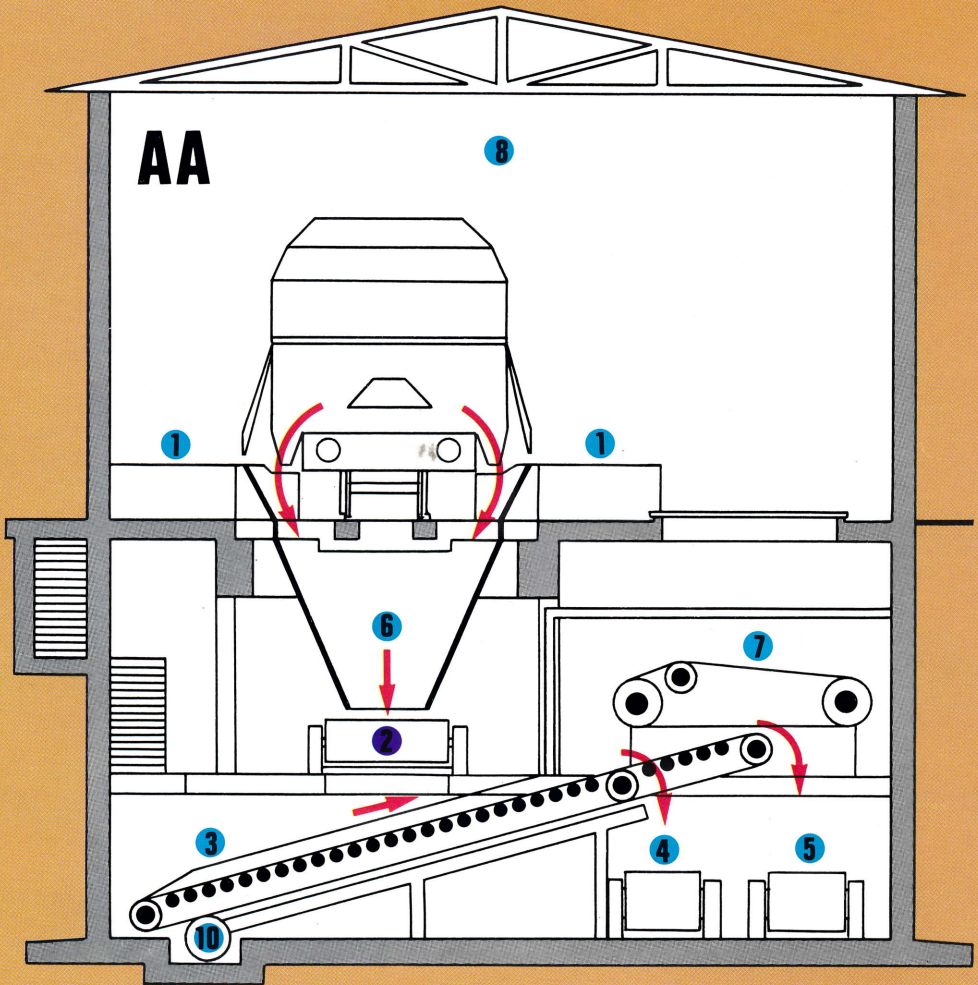
C.C.
vergaartransportband (3)
naar het kolenpark of de centrale (4)(5)
aandrijfmotor transportband (10)



Plattegrond
naar het kolenpark (4)
rechtstreeks naar de centrale voor verwerking (5)
dubbele lostrechter met veiligheidsrooster (6)
spoor (9)



(8)



A.A.

verhoogde kaaien voor makkelijke behandeling van de wagens (1)

bandextractor onder de trechters
Bemerk op de foto (2) de "treklijn" langsheen de transportband. Dat is een veiligheidsmechanisme; met een ruk valt het ganze transportbandensysteem stil.

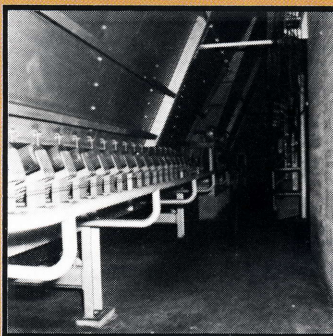
vergaartransportband (3)

naar het kolenpark (4)

naar de centrale (5)
dubbele lostrechters die een centrale en zijdelingse lossing kan opvangen (6).

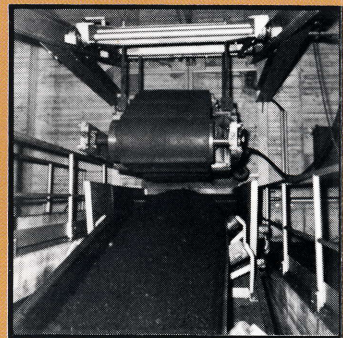
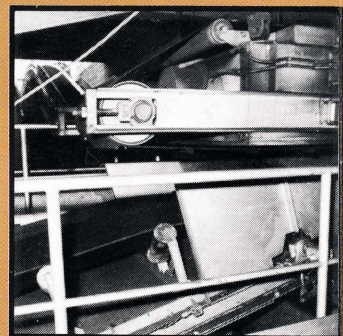
Magnetische extractor om de metaaldeeltjes uit de steenkool te verwijderen. Deze extractor is specifiek voor een steenkoolcentrale (7).

(1)

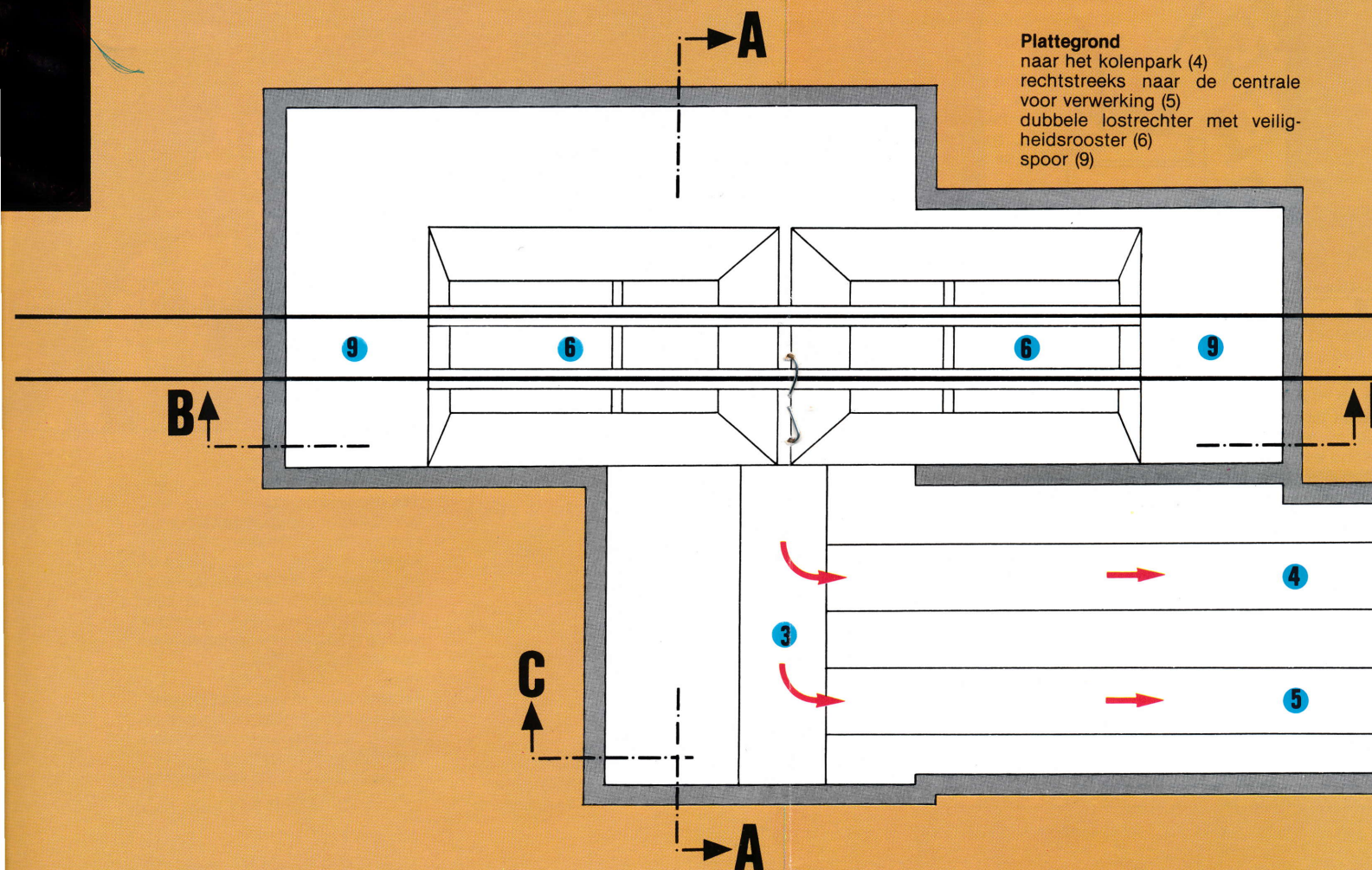
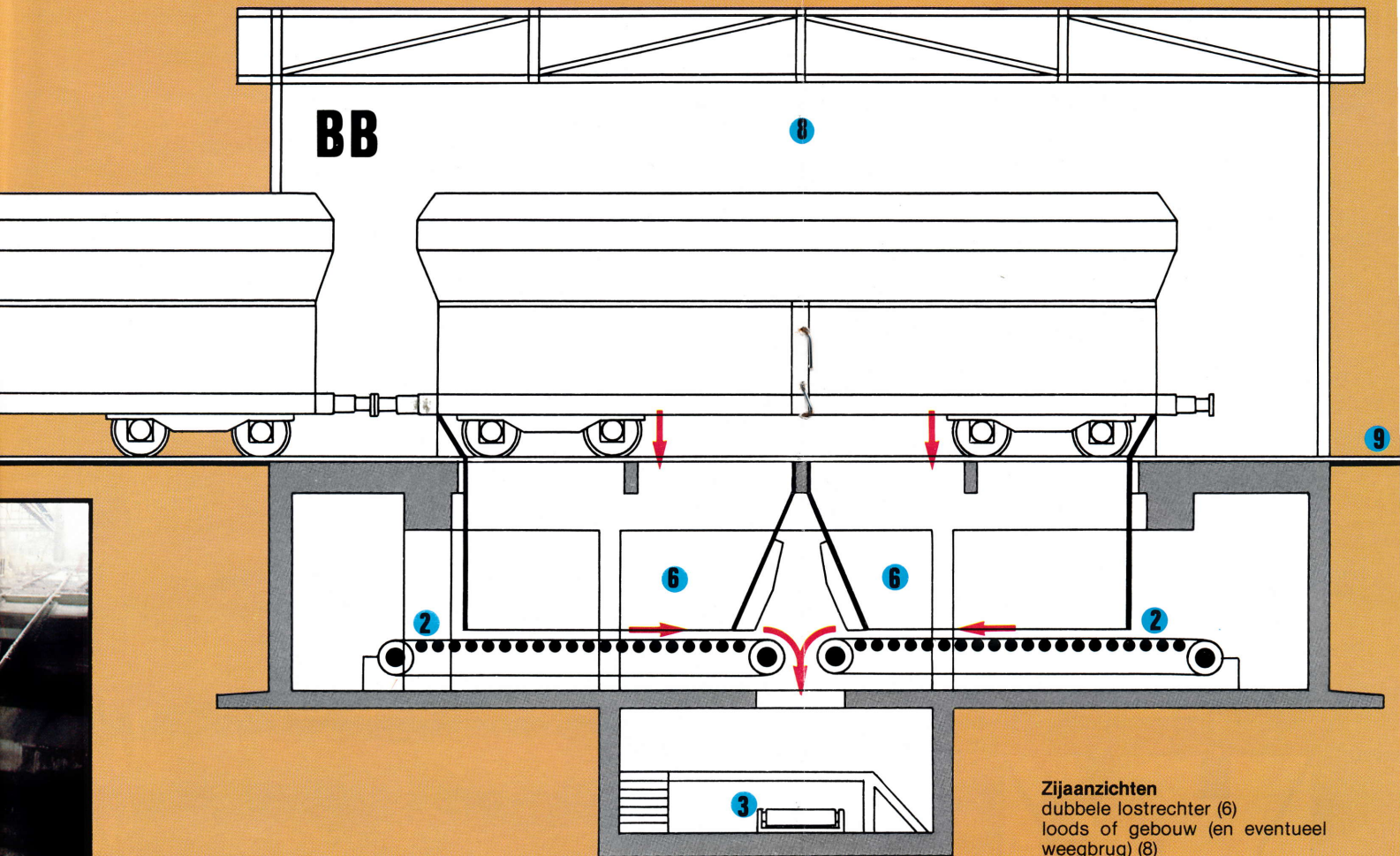


(2)

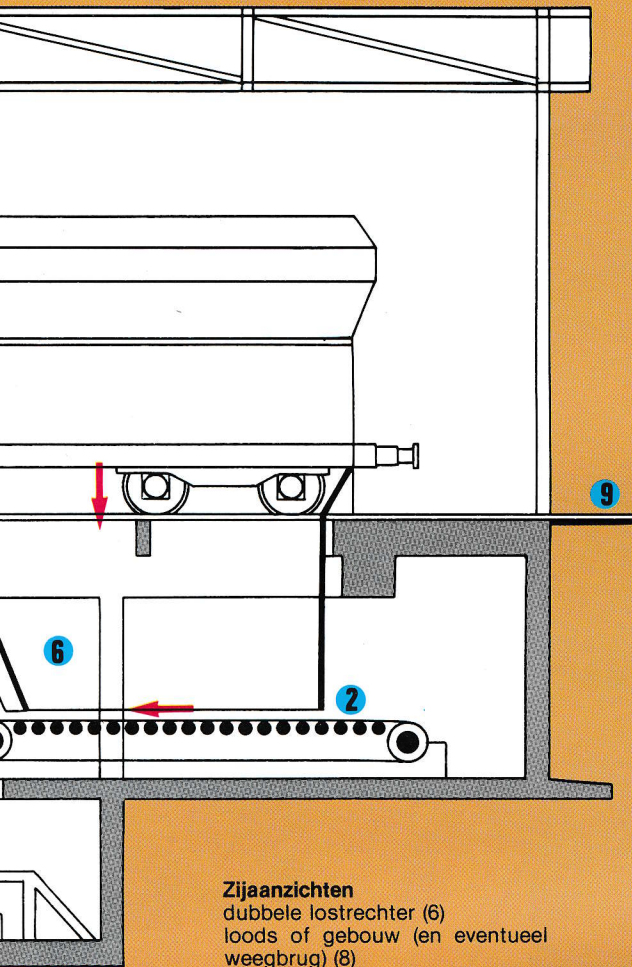
(3)



(7)

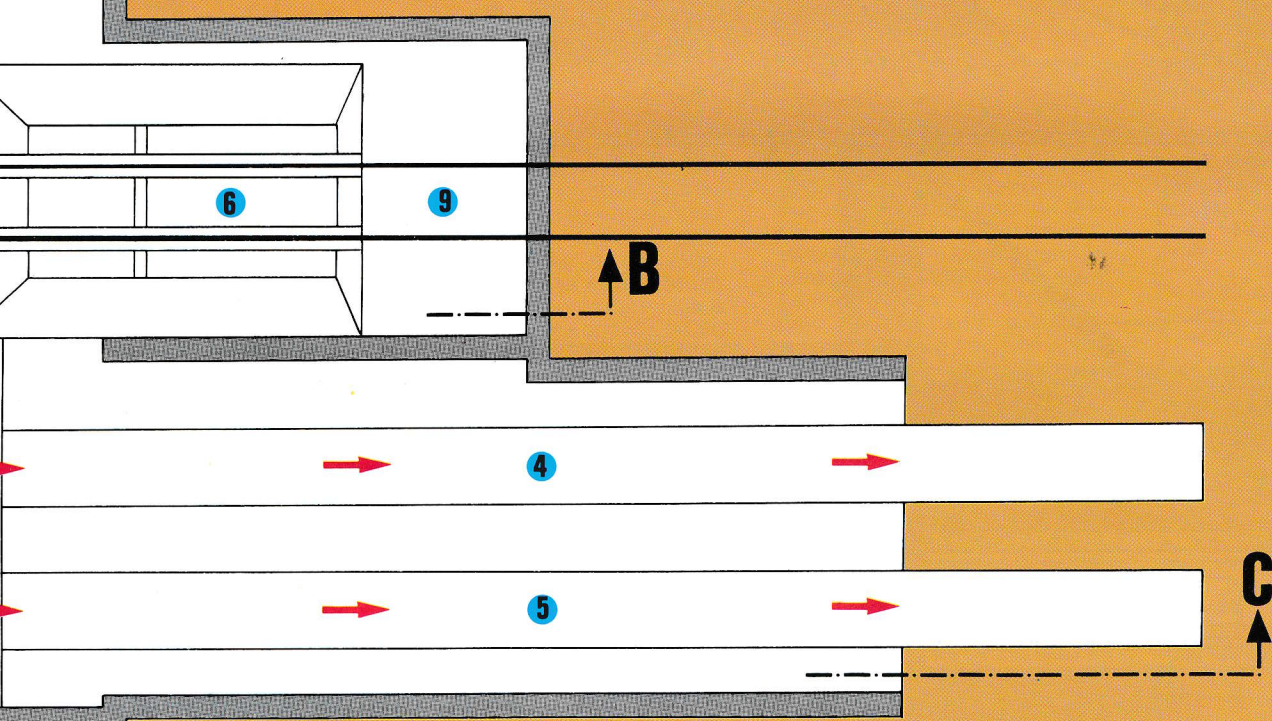


DE LOSKUIL



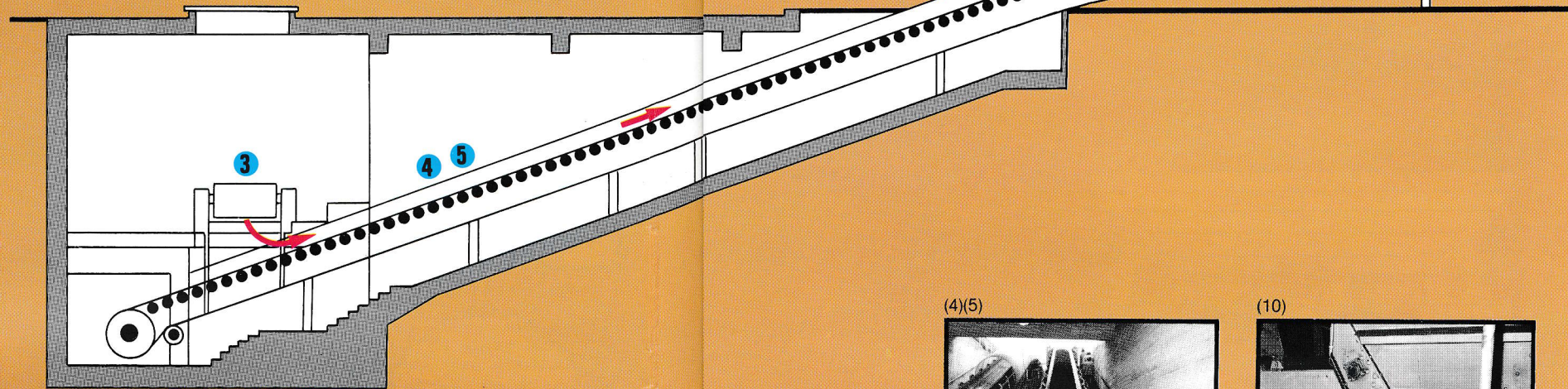
Zijaanzichten
 dubbele lostrechter (6)
 loods of gebouw (en eventueel
 weegbrug) (8)

Plattegrond
 naar het kolenpark (4)
 rechtstreeks naar de centrale
 voor verwerking (5)
 dubbele lostrechter met veilig-
 heidsrooster (6)
 spoor (9)

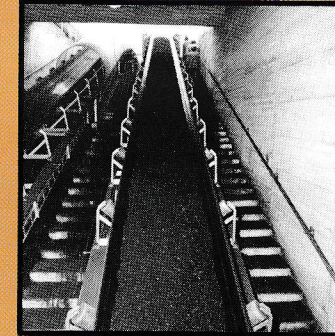


C.C.
 vergaartransportband (3)
 naar het kolenpark of de centrale
 (4)(5)
 aandrijfmotor transportband (10)

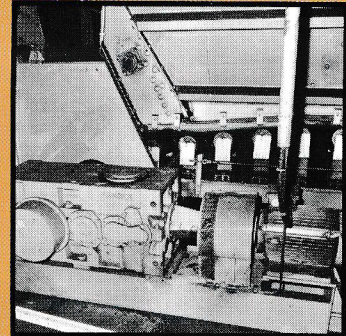
CC



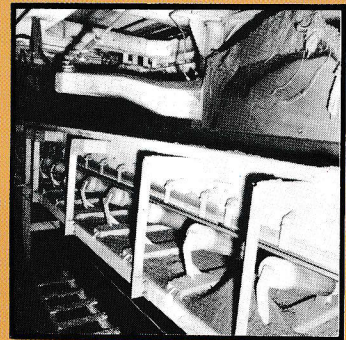
(4)(5)



(10)



(4)(5)



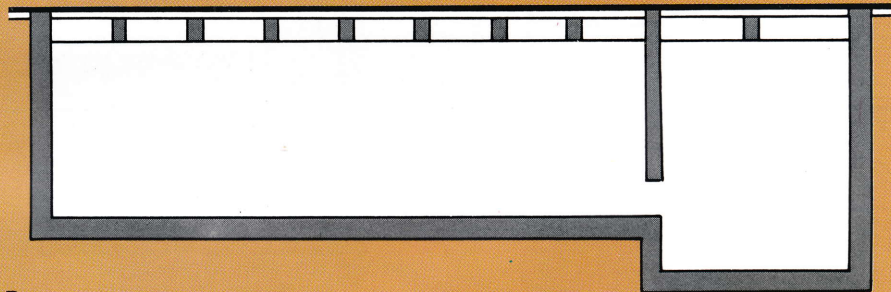
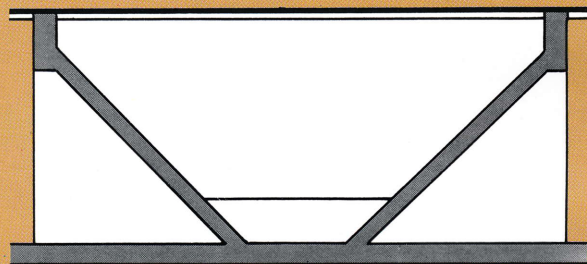
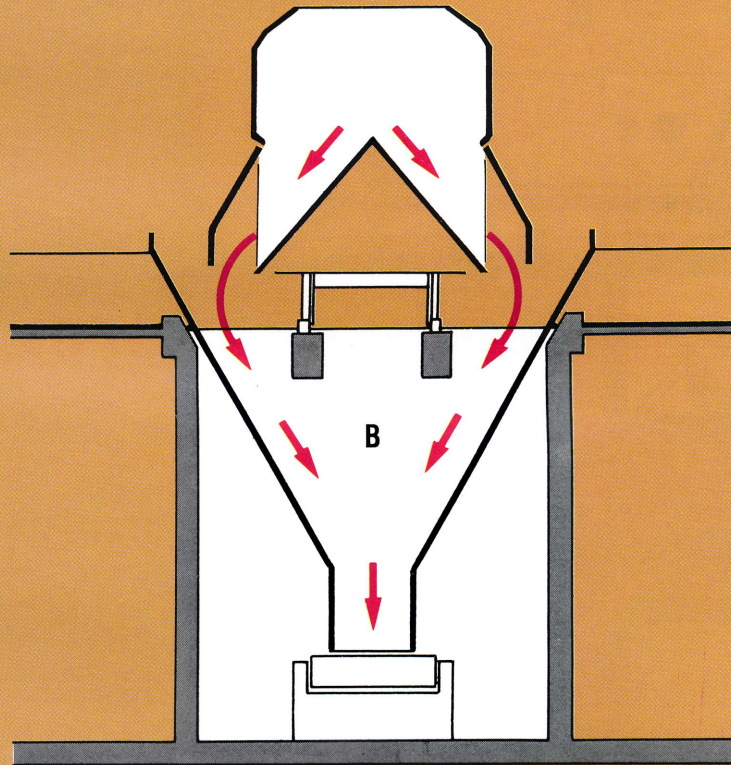
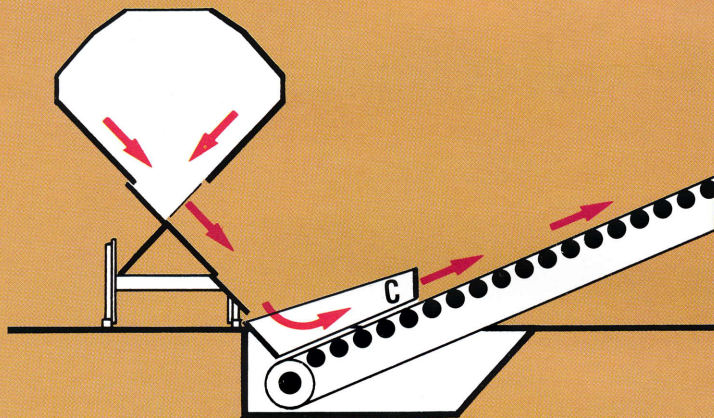
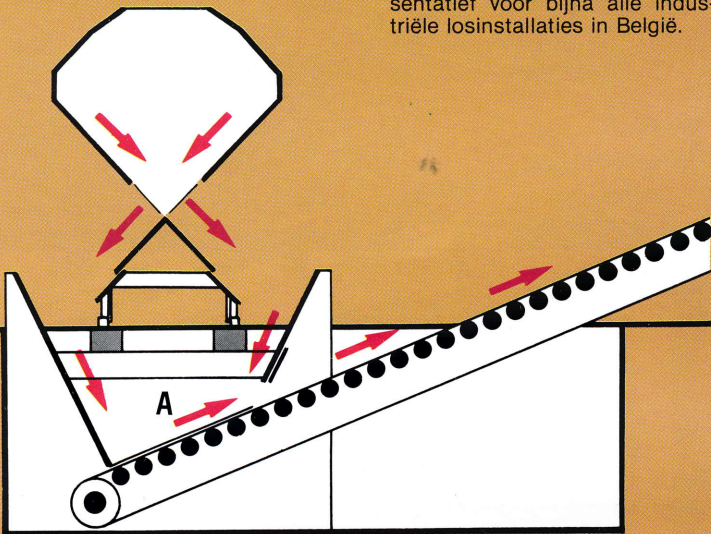
*Mechanische schraper gebruikt
 bij sommige installaties.*

DE LOSKUIL

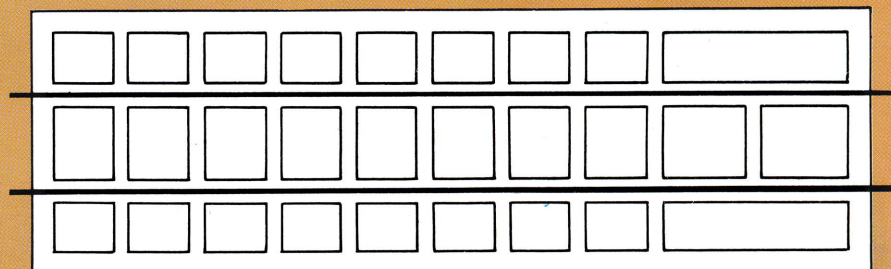
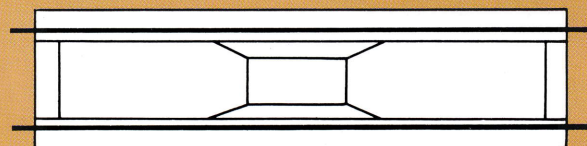


Het debiet van de loskuil te Ruien bedraagt in volume 1250 m³/uur en in gewicht 1.000 à 1.500 ton/uur. Deze cijfers zijn representatief voor bijna alle industriële losinstallaties in België.

Voor alle inlichtingen van technische aard:
de dienst Inlichtingen aan de goederencliënte
Afdeling E 13.1
Putterij, 25 (post)
of Kantersteen, 16 (bezoeken)
1000 Brussel
Tel. 02/523.80.80, toestel 2143



D





ELECTRISCH EEUWFEEST TE CHARLEROI

We schrijven 1878. Enkele jaren voordien had de Belg Zénobe Gramme de dynamo uitgevonden. De electriciteit kon nu doelmatig aangewend worden. Een 23-jarig ingenieur, Julien Dulait, voelt aan dat voor deze energiebron een schitterende toekomst is weggelegd. Samen met een arbeider bouwt hij een hydro-electrische turbine die een industriële dynamo voedt.

Drie jaar later leidt Julien Dulait een gloednieuwe onderneming, de "Compagnie Générale d'Electricité", die te Charleroi dynamo's, motoren en lampen vervaardigt. Deze onderneming is sindsdien steeds maar verder geëvolueerd en viert nu haar honderste verjaardag. Blikken we even terug in het verleden.

Vastberaden wending op wereldniveau

In 1886 verandert de "Compagnie" van naam; het wordt nu "Société d'Electricité et d'Hydraulique". Een eerste wending is de uitrusting van de eerste industriële elektrische centrale in het land. De maatschappij installeert ook de eerste centrale voor openbare electriciteitsbedeling en brengt straatverlichting aan in verschillende steden. Ze neemt deel aan de technische uitrusting van tramnetten, zowel in binnen- als buitenland. De maatschappij treedt vastberaden naar buiten op wereldniveau.

Onder de stuwende kracht van baron Empain wordt de onderneming in 1904 omgevormd tot Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi, ACEC. En vanaf dat moment neemt ze steeds deel aan Belgische projecten in een groot aantal landen. Maar de eerste wereldoorlog steekt stoken in de wielen. Vier jaar later zijn de ateliers op sterven na dood; terwijl in de con-

currende landen de constructie van elektrisch materieel steeds maar vooruitgang had geboekt.

Tussen beide wereldoorlogen slaagt ACEC erin de opgelopen achterstand in te halen. De stijging van het electriciteitsverbruik versnelt nog deze opgang. ACEC neemt voor W.O. II deel aan de bouw van de elektrische netten. Daaruit ontstaat de afdeling transformatoren. In die tijd wordt ook de zetel te Drogenbos opgericht waar kleine motoren en signalisatietoestellen vervaardigd worden.

Aan Frankrijk leverde de maatschappij toen de grootste alternator aller tijden (71.500 kVA), neemt deel aan de uitbouw van het toenmalige Kongo en dringt door tot in de mijnschachten.

In 1945 neemt de maatschappij een nieuwe wending. De Amerikaanse oorlogseconomie heeft

de industriële research sterk bevorderd. ACEC-ingenieurs trokken voor een stage naar de States en legden er contacten met Westinghouse. Dientengevolge introduceerde ACEC in het eigen fabricageproces ultra-moderne procédés en startte belangrijk research-werk op het gebied van de elektronica. In 1946 geeft dit het ontstaan aan een nieuwe afdeling, samen met Studiecentrum voor Nucleaire Opzoekingen, dat in 1957 de Nucleaire Afdeling wordt.

Gelijklopend met de grote technische ommekeer, voert ACEC in de na-oorlogse jaren een aantal structurele wijzigingen door. In 1947 wordt CEB geabsorbeerd en in 1960 SEM; dat worden respectievelijk de zetels te Herstal en Gent. De groepering van de voornaamste Belgische constructeurs, onder overkoepelend

beheer van ACEC, is aldus een feit. Twee jaar later gaat een fabriek open te Gerpinnes voor de productie van gelijkrichters met halfgeleiders.

Het ruimte-avontuur begint in 1963 door het nemen van een participatie in de maatschappij ETCA (51%), Etudes Techniques et Constructions Aéropatiales.

Vanaf 1970 wijzigt de structuur van de maatschappij gestadig. Westinghouse neemt eerst een meerderheidsparticipatie in het kapitaal. Maar de Amerikaanse reus verkoopt er in 1977 een deel van en behoudt nog 47,9%. De afdeling "Bekabeling" verhuist in 1971 met have en goed naar de Cablerie de Charleroi die net werd opgericht.

Ondertussen versterkt ACEC haar internationale marktpositie door de oprichting en inkoop van buitenlandse filialen. Vandaag de dag bezit de maatschappij industriële vestigingen in 14 landen: West-Duitsland, Argentinië, Oostenrijk, Brazilië, Equatoriale republiek, Frankrijk, Groot-Brittannië, Ierland, Mexico, Nederland, Portugal, Singapoer, Zweden en Zaïre.

De ACEC-structuur bestaat uit 6 groepen:

1. ACEC NOORD, die de activiteiten leidt van de zetels gevestigd in het Nederlandstalig gedeelte van het land;
2. een groep Energie;
3. een groep Electro-Mechanische systemen;
4. een groep Electronische systemen;
5. een groep in serie geproduceerd materieel;
6. en een groep Internationale Productie.

Een commerciële directie en centrale diensten (administratie en financiën, personeel, programmatie) steunen de activiteiten van deze groepen.



Alle ACEC-zetels in België samengevoegd beslaan een totale oppervlakte van 126 ha, waarvan 36 ha ingenomen is door gebouwen. Hier te lande zijn 8.000 personen tewerkgesteld. Samen met het buitenlands personeelsbestand verschaft ACEC aan ongeveer 16.000 werknemers een inkomen.

Het activiteitenprogramma is gericht naar de markt van uitrustingsgoederen inzake produktie, transformatie en bedeling van elektrische energie alsook naar de markt van uitrustingsgoederen voor de industriële en huis-houdelijke aanwending van electriciteit.

In de loop der jaren heeft ACEC steeds deelgenomen aan Belgische projecten in het buitenland op gebied van electriciteit, electronica, mechanica, hydraulische systemen, ruimtevaart en nucleaire installaties. Enkele voorbeelden:

- de uitrusting met turboalternatoren van thermische centrales in België en de Chinese Volksrepubliek en van atoomcentrales in België;
- de installatie van hydro-electrische groepen in accumulatiecentrales met pompsysteem in België en in klassieke hydraulische centrales in Zaïre, Pakistan, Ivoorkust en Turkije;

- de installatie van hydraulische groepen aangepast aan het klein waterdebiet van de stromen in laag-België;
- de levering en installatie van uitrustingsstukken (reactoronderdelen, pompen, controlesystemen, opslagatelier voor brandstoffen) voor atoomcentrales in België, Frankrijk en Zweden;
- de levering van duizenden transformatoren van grote kracht over heel de wereld;
- deelneming aan complexen voor de staalnijverheid in België, Venezuela, Joegoslavië en Oost-Duitsland;
- de automatisering van het "continu gieten" in België;
- de automatisering van cement-fabrieken in België en Algerije;
- de installatie van teledistributienetten;
- deelneming aan internationale ruimteprogramma's;

De ACEC-activiteit beperkt zich niet tot het hogergenoemde. Er is ook nog de produktie van verlichtingsmaterieel voor de autowegen, de ontwikkeling van militair materieel zoals het Cobra-transportvoertuig, de fabricatie van vluchtsimulators waarvan een exemplaar in gebruik is bij de luchtvaartschool van het Belgisch leger, voor de vorming van piloten in de categorie "algemene luchtvaart".

Electrisch transportmaterieel

Een belangrijk deel van de ACEC-orderboek bestaat uit bestellingen van de Belgische en buitenlandse overheid. Zij alleen reeds zorgen tijdens bepaalde periodes voor ongeveer de helft van het werk. En meer dan 50% van deze bestellingen hebben verband met electrisch transportmaterieel.

Sinds de oprichting heeft de maatschappij een groot aantal tramnetten geïnstalleerd, o.m. te Napels, Koursk, Algiers, Parijs, Angers, Bradford, Rosario, Madras, Kaïro, Madrid... In België zijn de maatschappijen voor stedelijk vervoer eveneens goede klant bij ACEC. Nagenoeg al hun materieel wordt er vervaardigd. Dat is ook zo voor de NMBS, maar daarover verder meer.

Het is de groep ACEC die als eerste ter wereld de thyristor-stroomhakkers van 3.000 volt voor de dosering van de gelijkstroom in tractiemotoren heeft ontwikkeld. Deze stroomhakkers zorgen niet alleen voor een grote soepelheid maar tevens voor een reële besparing bij het optrekken, het versnellen en het afremmen van voertuigen. De NMBS heeft ze laten monteren op de motoren van de recentste locomotieven en elektrische treinstellen. Ook de MIVB heeft dit voorbeeld gevolgd voor de Brusselse metrorijtuigen.

Het research-departement werkt voor het ogenblik aan een studieproject voor geautomatiseerd stedelijk vervoer in middelgrote steden.

De toekomst

Voor ACEC - en dat is net zo voor ieder ander bedrijf - is de toekomst relatief onvoorspelbaar. Naar welke horizon brengt de huidige economische mutatie ons? Het is een open vraag. De gissingen gaan alle kanten uit.

Nu reeds ondervindt de maatschappij steeds meer moeilijkheden om op internationaal niveau concurrentiële prijzen aan te bieden. De buitenlandse concurrenten hebben allen, bijna zonder uitzondering een lagere produktiekost. Met deze moeilijkheid wordt ook de constructeur BN geconfronteerd, die meestal samen met ACEC de internationale markt voor transportuitrusting prospecteert.

De capaciteit van de fabrieken wordt momenteel niet maximaal benut. Er is dus nog plaats op het orderboek. Maar hoe het volkrijgen?

Een middel hiertoe is nieuwe mogelijkheden scheppen via belangrijke investeringen in research en ontwikkeling. De investeringen liepen eind der zeventiger jaren op tot meer dan één miljard 's jaars. De maatschappij exploreert ook de electronica, want telematica is de toekomst; gooit zich op de transportsector waar de elektrische tractie het hoge woord voert en legt zich toe op het rationele energiegebruik dat meer en meer in het brandpunt van de belangstelling staat nu de opeenvolgende petroleumcrisisen onze samenleving dichtgemaakt hebben.





Tenslotte mikt ACEC ook op een evenwichtige verdeling van haar activiteiten "produkten" en "systemen" waarvan het samengaan de motor van de vooruitgang is" zoals staat vermeld in een recente publicatie.

Deze inspanning om zich aan te passen aan de structurele mutatie van de economie is enorm; maar ze moet het mogelijk maken om de toekomst strijdklaar tegemoet te zien en de positie van deze honderjarige elektriciteitspecialist te handhaven en zelfs te verbeteren.

Leverancier en klant

Het is geen alleenstaand feit, dat is klaar, maar voor iedereen is het duidelijk: ACEC is zowel leverancier als klant bij de NMBS.

ACEC is steeds een belangrijk leverancier geweest bij de spoorweg, maar werd dit nog in een grotere mate, toen de spoorweg zijn eerste electrificatiewerken aanvatte.

De constructeurs van locomotieven en elektrische treinstellen moeten zich onvermijdelijk associëren met een gespecialiseerd partner, die specifiek opzoeken

kingswerk verricht om steeds maar het materieel te verbeteren dat aan de openbare vervoerders wordt geleverd, zowel op het vlak van de prestaties als op het vlak van de kostprijs. Een partner die ook voldoende machtig is om lange en complexe constructieprogramma's aan te vatten zonder zich evenwel helemaal af te stemmen op de constructeur, wat de tijdelijke vereniging zeker kwetsbaarder zou maken.

ACEC is een onderneming van die aard en dergelijke omvang. Ze is betrokken bij bijna alle leveringscontracten voor reizigersmaterieel en tractievoertuigen. Voor de NMBS heeft ze verbeteringen gerealiseerd die weerklink vinden op de internationale markt: dank zij een grote bekwaamheid en een hoge kwaliteitsgraad heeft het duo "electroconstructeur" voertuigen geleverd aan Zaïre, Indië, Korea, Spanje, Brazilië...

De aanwending van de thyristorstroomhakkers was DE innovatie van de laatste decennia, maar dat was niet het enige bewijs van de verworven bekwaamheid. ACEC levert ook volledige uitrus-

tingen voor overwegen met bediening en controle van de slagbomen door middel van relais of statische apparatuur. We kunnen ook nog de automatische blokbediening vermelden en nog tal van vaste uitrustingen verspreid over het Belgische spoorweginet, bestudeerd, ontwikkeld en geïnstalleerd door ACEC.

Anderzijds biedt ACEC zich ook aan als klant van de spoorweg. Het spoor vervoert het materieel door ACEC vervaardigd. Onopvallende transporten voor verpakte zendingen geladen in gesloten wagens of op platte wagens; spectaculaire transporten voor grote stukken met bestemming een electriciteitscentrale of een fabriek. Dat is meestal zo voor mastodonten van transformatoren die als "uitzonderlijk vervoer" verspoord worden op wagens met verlaagde vloer of tussen speciale wagenstellen met 30 assen of meer.

Na de studie van de laadbehandeling en van de doorgangsmogelijkheden op het af te leggen traject inzake laadprofiel, levert het bureau "uitzonderlijk vervoer" van de NMBS de transporttoelating af, samen met de in acht te nemen voorschriften betreffende dienstregeling en reisweg. Deze voorschriften zijn natuurlijk imperatief want de NMBS zal telkenmale de meest aangepaste oplossing voorstellen die alle risico's uitsluit en die een goede afloop van het transport waarborgt.

Dikwijls vergezellen specialisten van de NMBS en van ACEC het konvooi om te kunnen ingrijpen

bij onvoorziene voorvallen (zoals o.m. het verschuiven van de lading) en om een permanente controle uit te oefenen op de kostbare lading.

Deze uitzonderlijke transporten zijn geen monopolie van de spoorweg; vrachtwagen en schip krijgen ook een deel van de koek als bijvoorbeeld de absolute laadgrens bij het spoor is overschreden of indien vrachtwagen of schip de bestemming makkelijker kunnen bereiken. De spoorweg biedt nochtans ontegensprekelijke voordelen voor dit soort vervoer. Hij werkt van eind tot eind, wat niet het geval is bij het schip; ACEC ligt immers niet langs de waterweg. In dat geval zou een combinatie met de wegvervoerder nodig zijn. De trein rijdt in eigen bedding wat, ten opzichte van de weg, het veiligheidsniveau verhoogt zowel, voor wat de lading betreft als voor de andere gebruikers.

Een spoorwegtransport van deze aard verliet in de maand mei Charleroi, bestemming CEBIN (BRNO) in Tsjechoslovakije; twee transformatoren van 220 ton. De technische kenmerken van de gebruikte wagens:
aantal assen: 20
tarra: 140 ton
gewicht van de lading: 220 ton
totaal gewicht: 360 ton
gewicht per strekkende meter: 8,25 ton
maximale last per as: 18 ton
maximum snelheid: 45 km/u
minimum bochtstraal: 140 meter
dienstbeperking: speciale trein, mag in geen geval kruisen
lengte over alles: 43,610 meter
afstand tussen steunpunten: 27,350 meter

Onder het thema "Brussel, vrachtcentrum" organiseerde het Staatsecretariaat van het Brussels gewest eind mei een contact- en informatiedag. Doel van deze dag was de infrastructuur voor het vrachtvervoer in de agglomeratie te beschrijven, na te gaan of ze beantwoordt aan de behoeften van de gebruikers en er na een open gesprek de nuttige lessen uit te trekken.

Drie vervoerwijzen werden onder de loep genomen: **de waterweg**, omdat Brussel met het Antwerpse is verbonden door het kanaal van Willebroek, via drie sluisen, en dat binnenkort rechtstreeks zal aansluiten op de Schelde; **de weg**, de hoofdstad is omringd door een uitgebreid wegennet met goede penetratiemogelijkheden; **de spoorweg**, want voor alle transporttypes beschikt Brussel over aangepaste uitrustingen die steeds maar ontwikkeld en verbeterd worden om de bevoorrading en de verzending efficiënt te organiseren.

In 1977 waren ongeveer 34.400 personen tewerk gesteld in de Brusselse transportsector. In de 685 kleine en middelgrote ondernemingen gevestigd in en om de kanaalzone werkten ongeveer 48.000 arbeiders.

Het is vanzelfsprekend dat in de Belgische en Europese hoofdstad een groot percentage is

Alle instanties nemen de nodige maatregelen om het verkeer vlot te laten verlopen en het te verbeteren, door zo efficiënt mogelijk de aangepaste structuren te gebruiken en ze gestadig te ontwikkelen.

Zo kan de haven vandaag de dag Rijnschepen ontvangen van 1.300 tot 4.000 ton (die meer dan 85% van de totale tonnage aanvoeren). De categorie 350/500 ton voert evenwel nog steeds het hoge woord in de nationale binnenscheepvaart. Af en toe meren er ook zeeschepen aan van 5.000 ton. Twee nieuwe sluisen zullen binnenkort de haven toegankelijk maken voor duwkonvoeien tot 9.000 ton en zullen het kanaal tot Willebroek bevaarbaar maken voor 10.000-tonners.

Vanuit "autoweg-standpunt" heeft men natuurlijk oog voor de interferentie op het woongebied. Zes autowegen convergeren naar Brussel en een zevende is in aanleg. De penetratiewegen die begin der zestiger jaren werden gepland zijn vandaag vergeten; ze zouden de dicht bevolkte woonkernen en de natuurlijke omgeving die de agglomeratie een menselijk uitzicht verschaffen, te veel verminkt hebben. 165.000 pendelaars komen dagelijks naar Brussel met eigen vervoer. Deze verkeersstroom vermengd zich met het goederenverkeer op de twee kleine ringen en de grote

stuur ir. F. De Wolf.

De rol van de Brusselse terminale centra (Brussel West en Thurn & Taxis) die te klein worden, zal geleidelijk worden overgenomen door een gloednieuwe terminal in het station Josaphat, gelegen op het westelijk ringspoor. De actuele opslagcapaciteit - 29 voertuigen - en behandelingscapaciteit - 58 eenheden daags - zal respectievelijk opgevoerd worden tot 120 en 240, wat betekent dat men op jaarbasis 60.000 voertuigen kan behandelen.

Op een oppervlakte van 50.000 m² worden 3 sporen van 500 meter aangelegd. Twee portaalkranen met 24 meter reikwijdte zorgen voor de verticale laadverrichtingen. Een gebouw voor de technische en administratieve dienst zal het complex vervolledigen.

Dat is niet het enige project ter bevordering van het gecombineerd vervoer. Nog andere investeringen zullen de inspanning totaal maken; er is een bedrag van 600 miljoen frank mee gemoeid. De trafiektoename van deze vervoerswijze over lange afstand wordt er zeker door bevorderd. Maar ook de Brusselse wegvervoerders zullen er de vruchten van plukken. Zij zijn ideaal gesitueerd op de draaischijf van het internationaal verkeer, op korte afstand over de weg van de nationale havens en

BRUSSEL, VRACHTCENTRUM

tewerkgesteld in de tertiaire sector (die voor meer dan 75% van het bruto geografisch produkt instaat) en het belangrijkste consumptiecentrum is van het land.

Het wegvervoer van en naar Brussel vertegenwoordigt één tiende van het globale Belgische volume. Dat aandeel is vermindert sinds 1970. De hoeveelheid langs de weg vervoerde goederen is sedert de economische crisis met één vierde gedaald.

De waterweg die voornamelijk in de Brusselse haven werkt heeft ook zijn aandeel zien verminderen in vergelijking met het gehele land. Het vervoer te water is met 20% afgenomen sinds 1975.

Uit deze cijfers, medegedeeld door de Regionale Economische Raad voor Brabant op basis van NIS-statistieken, zou men logischerwijs kunnen besluiten dat het aandeel van het spoor eveneens lager gekwoteerd is. Dat is niet zo. Van 1975 tot 1979 is het Brusselse aandeel in de globale NMBS-trafiek gestegen van 6,2 tot 7,4%, en het volume van de per spoor vervoerde goederen in de agglomeratie vermeerderde met 50%.

Per sector beschouwd heeft de weg een groot evenwicht met 75% van het totale vervoer in de agglomeratie. Dat is begrijpelijk met een dergelijk uitgebreid wegennet.

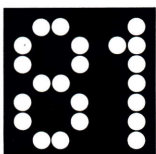
ring, die onderling door radiale verbindingen zijn verbonden. Belangrijke werken zijn aan de gang of zijn gepland om snelle en rechtstreekse verbindingen te realiseren tussen de grote ring en de industriële polen. Aangepaste bewegwijzering zal de weggebruikers nog beter oriënteren vanaf deze ring om zonder noemelijke moeilijkheden de grote vrachtcentra te bereiken.

De spoorweg beschikt over een efficiënte basis in de agglomeratie met de 30 stations en stopplaatsen voor reizigers, het vormingsstation Schaarbeek en de twee wegcentra Thurn & Taxis en Klein Eiland. Het spoorwegnet bestaat uit drie grote lijnen: de noord-zuid-verbinding, het oostelijke ringspoor van Vilvoorde tot Halle via Etterbeek, en een westelijk ringspoor van Jette tot Brussel Zuid. Van maandag tot vrijdag stappen ongeveer 350.000 reizigers per dag in of uit de treinen in de 30 stations en stopplaatsen (waarvan 250.000 enkel in de Noord-Zuid-verbinding).

Momenteel is er een project uitgewerkt door het Bestuur van het Vervoer in samenwerking met de NMBS en de maatschappij TRW, voor de ontwikkeling van het gecombineerd rail/route-vervoer door aanpassing en modernisering van de terminale installaties. Dat werd medegedeeld door de Directeur Generaal van het Be-

verbonden met het Europese hinterland via het spoor.

De spoorwegcontainerterminal, geïnstalleerd in de nabijheid van het TIR-entrepot en van de "wegzone", biedt ook mogelijkheid tot samenwerking met de wegvervoerders; het spoor geeft een voordelige prijs voor de grote afstanden en de partner-wegvervoerder verzorgt de uiteindelijke verdeling tot in de kleinste hoekjes.



DE VISTREIN EEN VASTE WAARDE

Sinds jaar en dag vertrekt vanuit Zeebrugge en Oostende de zogenaamde vistrein. Deze trein, enig in zijn soort, bewijst uitstekende dienst aan de visgroothandel van onze Noordzeekust. Vis is misschien wel het meest delicate vers produkt om te vervoeren. Het transport dient snel en efficiënt te gebeuren om de kwaliteit niet te schaden. Slotte zijn de afnemers viswinkels en restaurants die er op staan zeeverse waar aan de man te brengen.

In de zeventiger jaren kreeg de vistratiek een flinke klap te verwerken. De vangsten vertoonden een sterk dalende curve. Een aantal vishandelaars schakelde over op de organisatie van een eigen vervoerdienst en er was ook een gewijzigde marktsituatie; namelijk de levering van gebruiksklare gefileerde vis in plaats van ongekuiste vis, wat een vermindering van gewicht en volume der zendingen meebracht.

De vistrein is de klap te boven gekomen en vervoerde in 1980 meer dan 3.000 ton vis of bijna 53.000 stukgoedzendingen. De wagens worden dagelijks in de late namiddag geladen in de vismijnen te Zeebrugge en Oostende en in het station Brugge samengevoegd. Jaarlijks verstuurt de "koningin der badsteden" 2.500 ton en Zeebrugge 550 ton.

Winter en zomer hebben wel invloed op de samenstelling van de trein. De drukste aanvoerperiode van vis situeert zich vanaf de derde week van september tot Pasen. Iedere woensdag komen dan te Brugge 17 Glms of Idls-wagens samen, 14 uit Oostende en 3 uit Zeebrugge. De andere dagen van de week zijn er minder, maar het wekelijkse aantal rechtstreekse wagens loopt in de winter toch op tot 45 en in de zomer tot 34. De trein wordt onderweg opgesplitst en de rechtstreekse wagens sporen naar alle belangrijke centra van het land waar zij in de vroege ochtend gelost worden. Dagelijks - behalve op woensdag in de winter - is er vanuit Oostende een wagen met bestemming Luxemburg-stad, die op jaarbasis meer dan 1.000 ton over de grens brengt. Het gebeurt dat de wagen voor Luxemburg in laatste instantie op woensdag toch nog wordt ingeschakeld, op aanvraag van sommige grootverhandelaars die wel over een eigen vervoerdienst beschikken, maar op het spoor beroep doen indien de wegen door sneeuw en ijs slecht berijdbaar zijn. Hier komt de trein de



vrachtwagen bij gure weersomstandigheden ter hulp.

De teruggezonden wagens worden bij aankomst in de vismijnen grondig schoongemaakt en overvloedig uitgespoten. Dat is een punt waar men streng toezicht op houdt: hygiëne is een noodzaak bij het visvervoer.

De vistrein blijkt een nuttig werktuig te zijn voor onze nationale visserij. Een visserij die het de laatste jaren erg moeilijk heeft gehad, door de daling van het visbestand, door de EG-maatregelen terzake en door de prijs van de brandstof. De spoorweg kan een helpende hand reiken bij het herstel, door een snel en efficiënt vervoermiddel ter beschikking te stellen dat de Noordzeervis vers op onze tafel brengt.

Een blik op de gebruikte wagens

Voor het visvervoer worden twee wagentypes gebruikt; de Glms en de Idls. Enkele details

Glms

- gewone gesloten wagen
- met 2 assen
- met 8 verluchttingsopeningen
- met een nuttige lengte van 8,03 tot 8,25 m (volgens de serie)
- met 2 zijdeuren
- mag aan 100 km/u vervoerd worden

Idls

- gesloten wagen met isolatie
- met 2 assen
- isotherm zonder ijsbak
- met 2 zijdeuren
- met een nuttige lengte van 8,03 tot 8,57 m (volgens de serie)
- mag aan 100 km/u vervoerd worden.



Vistratiek - cijfers 1980

		Zendingen	Tonnage
Oostende	binnenverkeer	36.698	2.500
	internationaal verkeer	1.020	
Zeebrugge		15.273	550

NMBS 1980



De algemene vergadering der aandeelhouders zetelde op 29 mei laatstleden. Uit de overhandigde documentatie lichten wij enkele trafiekresultaten.

REIZIGERS

Het globale reizigersverkeer heeft zich gehandhaafd op het niveau van 1979: 162,5 miljoen biljetten en abonnementen werden vorig jaar uitgereikt. Alhoewel het totale volume quasi gelijk bleef, waren er beduidende verschuivingen waar te nemen in de "internationale sector".

Met 8,9 miljoen reizigers heeft het internationaal verkeer een vooruitgang geboekt van 32,8% t.o.v. 1979. Deze reizigers maken meer en meer gebruik van het geboden nachtcomfort: 6,5% ligplaatsen en 5,8% slaapplaatsen meer gereserveerd in 1980.

Het aantal "Inter Railgebruikers" (jongeren onder de 26 jaar) nam sterk toe: + 25%, wat het totaal aantal verkochte kaarten in 1980 op 8.146 bracht. De reisagenten hebben 444.811 BIGE-biljetten uitgereikt: een stijging van 17%.

De Internationaal Senior-kaart biedt sinds 1 mei 1980 interessante voordelen aan personen van de derde leeftijd in internationaal verkeer; in acht maand werden 12.649 kaarten verkocht.

Deze opmerkelijke stijgingen bij de "jongerenformules" en de snelle start van de seniorkaart verklaren voor een deel de groei van het internationaal verkeer. Men kan er aan toevoegen dat de jongeren en de seniors een werkelijke interesse betonen voor het reizen per trein. Deze wetenschap weze een steun voor het Vakantiesalon om zijn promotie voor de "jongerenavakanties" verder te zetten en een aanwijzing om de markt van de 60-plussers aan te boren.

GOEDEREN

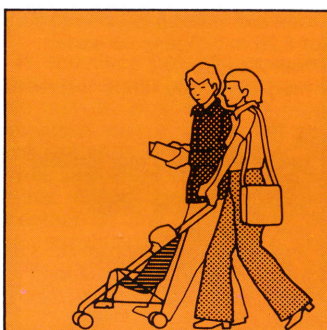
Stukgoedzendingen

Er is een relatief goed resultaat geboekt voor het stukgoedverkeer: 3,3% meer zendingen. Deze gunstige trend krijgt nog meer betekenis indien men uit de globale trafiek de contractuele zendingen licht: + 4,9%.

Op te merken valt, dit om onze lezers een juist inzicht te geven, dat de contractuele zendingen 80% van het stukgoedverkeer uitmaken.

Volledige wagenladingen

Per volledige wagenlading en per gesloten trein werden vorig jaar



71.000.000 ton goederen vervoerd. Dat is een daling met 3,9% t.o.v. 1979.

De intensere industriële bedrijvigheid die zich manifesteerde in de loop van 1979 zwakte vanaf november opnieuw af. Deze dalende curve zette zich door in 1980 met alle transportgevolgen vandien.

Een analyse van de cijfers leert ons dat de doorvoer te land zich heeft gehandhaafd op het niveau van 1979. Het binnenverkeer en de maritieme doorvoer bij aankomst boekten respectievelijk 4,5% en 9,8% winst.

Sector per sector beschouwd is er een daling voor de zware industrie (- 5%, bijna uitsluitend voor de erts), voor landbouw- en voedingsproducten (- 6%) en voor chemische producten (-9,4%). Het transportvolume voor groeiproducten steeg met 2,4%, wat vooral te danken is aan de steentrafiek voor de uitbouw van de Zeebrugse voorhaven. Tenslotte illustreert de 8% toename in de categorie "diversen" de wil van de spoorweg om ook meer en meer gediversifieerde trafieken te verwerven.

Containers en rail/route

Het containervervoer groeide met 4,5%, uitgedrukt in "20-voet-eenheden". Meer dan 329.000 laadkisten kwamen in 1980 per trein ter bestemming. In Antwerpen, waar de spoorweg de helft van de in de haven behandelde containers voor zijn rekening neemt, werd een stijging genoteerd van 8,4%; in Zeebrugge nam het containervervoer toe met 3%.

Het rail/route-vervoer kreeg de terugslag te verwerken van de economische stagnatie en van de afremming van het verkeer met Italië. De vooruitgang is minder uitgesproken dan de vorige jaren: met 18.066 verspoorde wegvoertuigen bedraagt de stijging 4,6%.

Dit globale trafiekvolume werd gerealiseerd met een wagenpark van 35.500 eenheden van diverse types. Daarbij komen nog 4.000 particuliere wagens vooral ingezet ten dienste van de zware industrie en de chemische nijverheid.

De gemiddelde tonnage per wagen - 34,6 ton - is vergelijkbaar met het gemiddelde van 1979. De gemiddelde afgelegde afstand per wagen is gedaald tot 112,5 km; een daling met 2,6%.

De totale tonnage is gelukkig niet gedaald onder de kaap van 70 miljoen ton; in transporteenheden uitgedrukt, de zogeheten tonkilometer, haalden wij niet de 8 miljard die in 1979 vlot werd overschreden.



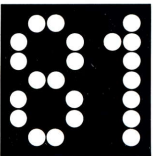
BELANGRIJKE ADRESWIJZIGING

De dienst "Raadgevingen voor goederencliënten", waarvan steeds melding gemaakt wordt in onze technische steekkaarten, is verhuisd. Dat is dus wel een belangrijke wijziging die best onmiddellijk genoteerd wordt. Deze dienst helpt de verzenders bij het oplossen van technische problemen inzake materieel, geeft raad voor het vermijden van averij bij het laden en lossen... kortom behandelt elk technisch vervoersprobleem door de klant voorgelegd.

Deze dienst is nu ondergebracht in de gebouwen van het Centraal station te Brussel. Het nieuwe adres:

- voor bezoekers: Kantersteen, 16 1000 Brussel.
- postadres: Putterij, 25 1000 Brussel.

De telefoonnummers blijven ongewijzigd. Men kan de goederenspecialisten nog steeds bereiken op 02/523 80 80, toestelnummers 2144, 2143, 2142, 2141 of 2140.



DE SPLIJTER IS EEN ECHTE CRACK

Het gebeurt dat wij aanwezig zijn bij de voorstelling van een nieuw produkt of van een nieuw werktuig. Waarom zouden we deze toch soms wel interessante kennisgeving aan onze lezers onthouden?

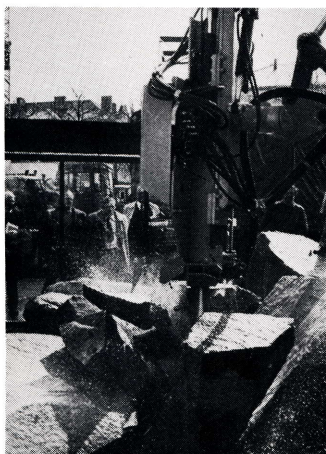
Eind mei werd een echte "crack" aan de pers voorgesteld. Het werktuig noemt trouwens "CRAC 200" en werd ontwikkeld door de perslucht- en hydraulicaspecialist ATLAS COPCO, gebaseerd op een springstofloze en veilige manier voor het splijten van zware rotsblokken.

Het principe is zeer eenvoudig, hoe paradoxaal het ook moge klinken! De uitrusting bestaat in wezen uit een hydraulische steenboorhamer en een "waterkanon". De boorhamer boort naargelang de grootte van het blok een tot 80 centimeter diep gat met een doormeter van 32 à 34 mm. Daarna zwenkt het waterkanon boven dit gat en een hydraulische pomp of "booster" pompt gelijktijdig, onder een druk van 400 bar, water in het reservoir. Daarbij wordt terzelfdertijd een stikstofgas samengeperst. Na ongeveer 8 seconden "laden" is die druk bereikt en op dat moment wordt 1,8 liter water met een snelheid tussen de 200 en 300 meter/sekonde in het boorgat geschoten. Dat waterprojectiel ontwikkelt daar een druk van 3000 bar en rijt het blok uiteen. De ontspanning gebeurt in enkele milliseconden.

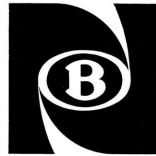
Zware rotsblokken zijn probleemkinderen bij het laden en het verbrijzelen in steengroeven. Zij moeten speciaal behandeld worden en in het merendeel der gevallen manueel gereduceerd worden. Dit is gevaarlijk, kosten- en tijdrovend. Sedert jaren poogt men een oplossing voor dit probleem te vinden, maar nu biedt de CRAC 200 een pasklaar antwoord.

De demonstratie heeft het bewezen. Een rotsblok van drie ton barst plots uiteen. Zonder explosie, niemand heeft dekking gezocht... de toeschouwers beleefden dit moment op amper enkele meters van de "ontploffing" verwijderd.

Het is ook mogelijk de CRAC 200 te monteren op een vrachtwagen of een kraan om een mobiele versie te bekomen. Het grootste voordeel ligt evenwel in de zekerheid, de veiligheid en het overbodig maken van gevaarlijke manuele arbeid.

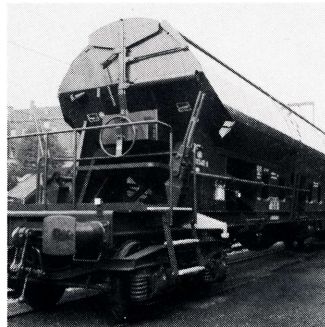


Op de foto. Het werktuig gemonteerd op een mobiele kraan op het ogenblik van het schot. Het beeld van de toeschouwers kan wazig lijken omdat ze zich achter een plexischerm bevinden.



200 Tads-WAGENS IN BESTELLING

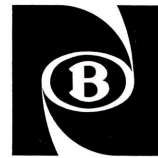
De NMBS heeft toelating gekregen om de bestelling te plaatsen voor een nieuwe reeks Tads-wagens. Zij komen de 500 reeds in dienst zijnde Tads-wagens vervangen.



De Tads, een zelflosser op bogies, is uitermate geschikt voor het massavervoer van stortgoederen die het slechte weer vrezet, zoals kalk, zand, meststoffen in korrelvorm... Het beweegbaar dak zorgt voor deze bescherming; als het opengeklapt is wordt er een opening vrijgemaakt voor het laden van 12,7 x 1,2 m.

Het lossen gebeurt via stortgoten onderaan de drie tremels. Het debiet van de afsluitkleppen is regelbaar zodanig dat de lossing van de goederen kan gedoseerd worden.

De Tads-wagens kunnen tot 58 ton vervoeren op de lijnen van categorie C (heel het Belgisch net), tegen een snelheid van 100 km/u.



NATIONALE VAKBEURS INTERFISH '81

Van 20 tot en met 24 juni 1981 werd in het Media Center te Oostende de nationale vakbeurs INTERFISH '81 georganiseerd. Deze vakbeurs richtte zich - zoals de naam duidelijk laat blijken - tot de visverwerkende nijverheid: invoerders, groothandelaars in visprodukten, verpakkingsmachines, alles voor de inrichting en uitrusting van winkels, koel- en vriesinstallaties, koelcontainers en koelwagens,... kortom alles wat te maken heeft met vis.

Op voorstel van en in samenwerking met Interfrigo heeft de NMBS een gezamenlijke stand opgericht in het Media Center. Interfrigo wilde zijn activiteiten in de kuststreek een ruimere bekendheid geven. Interfish '81 was dan ook een ideale gelegenheid om een gespecialiseerd cliënteel te sensibiliseren voor de transporten per spoor onder geleide temperatuur. Interfrigo, in België vertegenwoordigd door de n.v. Interferry, beschikt over een eigen omvangrijk wagenpark van koelwagens en machinekoelwagens dat zeker efficiënt kan ingezet worden.

De NMBS van zijn kant richtte de schijnwerpers op NMBS-COLLI, de stukgoeddienst van de Belgische Spoorwegen. Vooral decollico is voor het vervoer van beperkte hoeveelheden vis een waardevol en snel vervoerssysteem. Deze dienst wordt gedetailleerd voorgesteld op blz. 17.

® Tour Rail

toeristisch
abonnement



Vanaf **175^F** per
dag