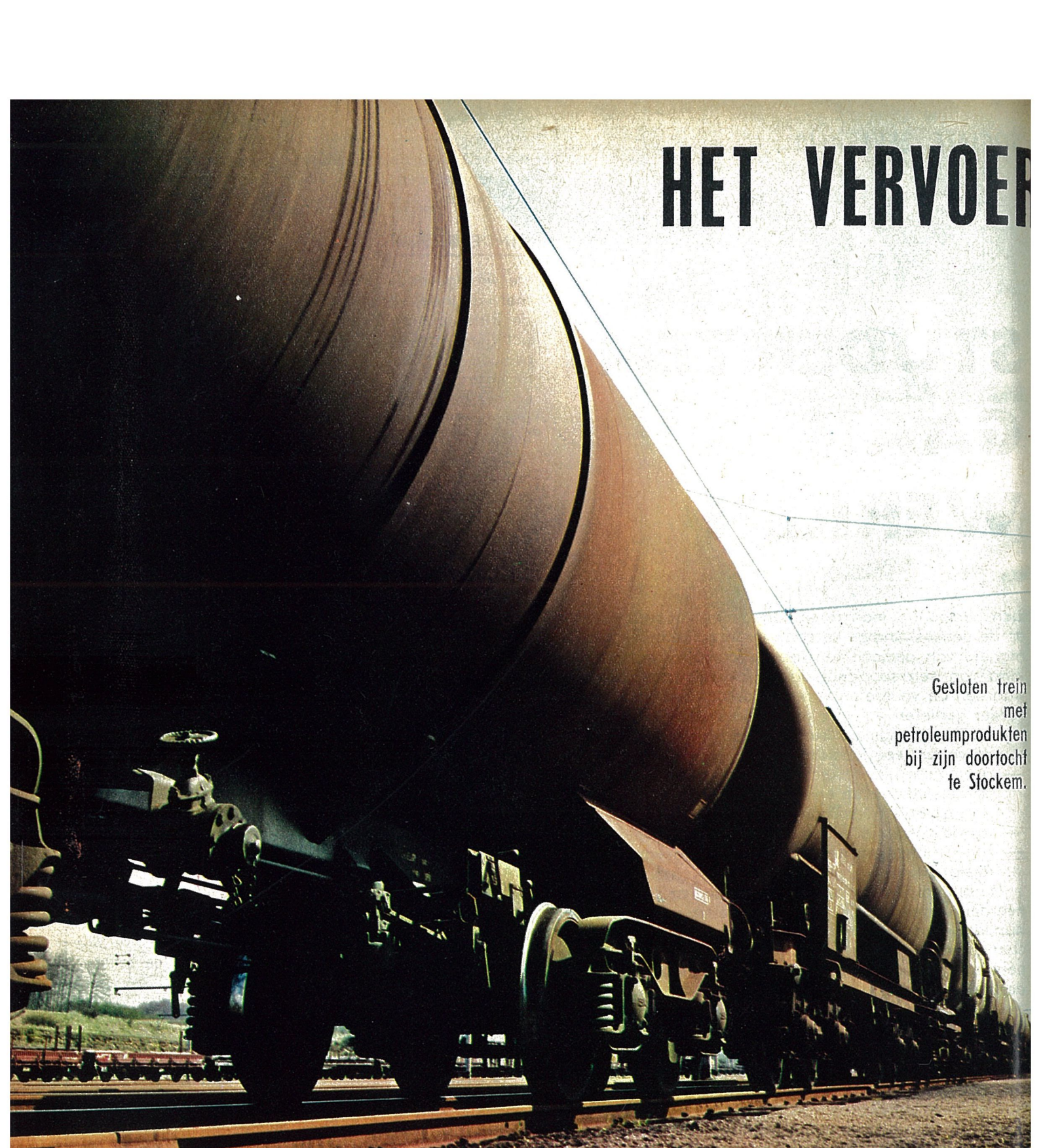


A large oil tanker train is shown from a low angle, emphasizing the massive scale of the cylindrical tankers. The train is composed of several identical tankers connected in a line, stretching into the distance. The foreground shows the mechanical details of the train's coupling and wheels on the tracks. The background is a bright, slightly hazy sky.

HET VERVOER

Gesloten trein
met
petroleumprodukten
bij zijn doortocht
te Stockem.

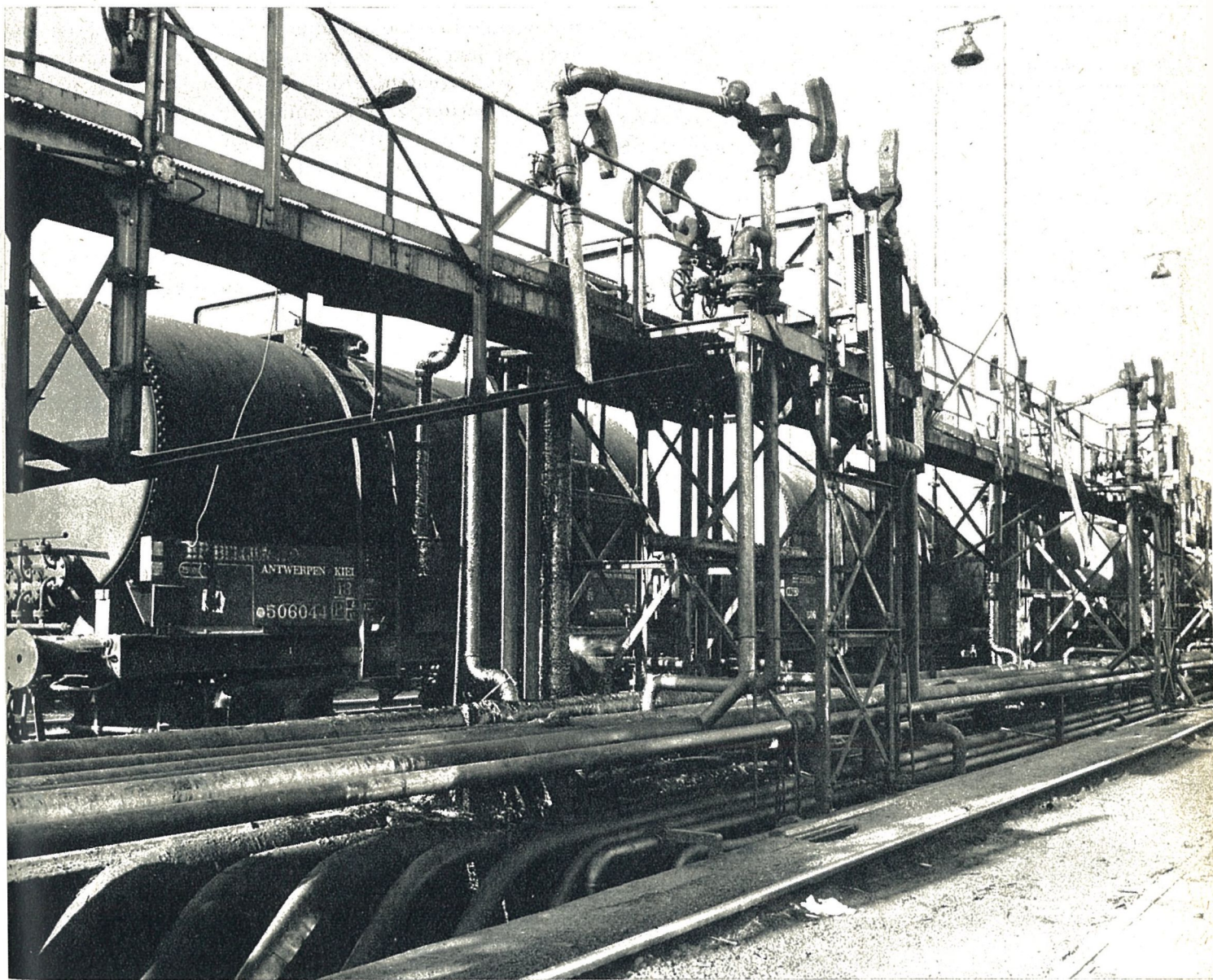
ER worden minder kolen vervoerd ; de industrie gebruikt hoe langer hoe meer petroleumprodukten (benzine, gasolie, stookolie...). De spoorweg die de ene vervoerde, kan ook de andere vervoeren, op voorwaarde dat hij diensten aanbiedt die bruikbaar zijn voor de verdelers, de petroleummaatschappijen, en voor hun klanten uit de diverse sectoren van de economie.

Met uitzondering van een Gentse installatie, zijn al de Belgische petroleumraffinaderijen te Antwerpen langs de oever van de Schelde gevestigd. De spoorweg staat erop meer en meer mee te werken aan de afzet van hun produkten in België en in het buitenland.

Reeds bij de aanvang van deze omschakeling in zijn transportsector, heeft de spoorweg drie troeven in

VAN PETROLEUMPRODUKTEN

In een raffinaderij waar ketelwagens gevuld worden.



handen : het grote vormingsstation Antwerpen-Noord en de aanvullende vormingsstations Antwerpen-Kiel en Antwerpen-Zuid, die alle drie nabij de petroleum-installaties gelegen zijn.

Naar het Groot-Hertogdom.

Tot nog toe mag de Maatschappij bogen op een prachtige prestatie : de merkwaardige ontwikkeling

van het vervoer van petroleumprodukten met ketelwagens van de Antwerpse raffinaderijen naar het Groot-Hertogdom, om de Luxemburgse metaalindustrie en andere verbruikers te bevoorraden.

Op het stuk van het materieel heeft die aangroei een waar probleem doen rijzen. Het werd gedeeltelijk opgelost door een betere omloop van de wagens en door een verhoging van hun vervoercapaciteit.

Inderdaad, sedert 1963, vertrekken iedere nacht drie treineladingen met petroleumprodukten om 's anderendaags 's morgens in Luxemburg aan te komen, volgens de hierna volgende dienstregeling :

— 2 treinen	Antwerpen-Noord	23 u. 14 en	4 u. 18
	Stockem	5 u. 10	11 u. 10
	Luxemburg	8 u. 41	14 u. 57
— 1 trein	Antwerpen-Kiel	23 u. 37	
	Luxemburg	8 u. 41	

De tweede dag daarna worden de ledige ketelwagens naar ons land teruggezonden.

Het binnenlands vervoer.

Het vervoer per spoor van petroleumprodukten bestemd voor binnenlands verbruik is minder belangrijk gebleven. Het massale verbruik van petroleumprodukten door diverse industrieën (chemische nijverheid, metaal-, cement- en glasfabrieken, elektrische centrales, enz.) is betrekkelijk recent en de industriële vermoedden nauwelijks de mogelijkheden van het spoor op dat gebied.

Na onderzoek van het vraagstuk kwam onze Maatschappij evenwel tot de conclusie dat het in haar eigen belang is, alsook in dat van de industrie om een belangrijker aandeel in het vervoer te bekomen. Inderdaad, het spoor heeft steeds een eersterangsrol gespeeld in het vervoer van brandstoffen. Als traditioneel vervoerder van vaste brandstoffen, kan het evengoed vloeibare brandstoffen vervoeren. De distributie van stookolie vergt massale en regelmatige transporten die de spoorwegtechniek kan verzekeren net als voor de erts, de kooks, de industriekolen, het vloeibaar gietijzer, enz., en dat heel het jaar door, zelfs tijdens perioden van ongunstige weersgesteldheid, waar ook op het net de geadresseerden zich bevinden. Bovendien is het vervoer per spoor veilig en zal een intensiever gebruik van de spoorweg leiden tot een gevoelige ontlasting van onze wegen, besparingen van brandstof, vermindering van de verkeersongevallen, enz.

In het belang van het land heeft de N.M.B.S. derhalve een organisatieprogramma uitgewerkt dat aan de technische en commerciële behoeften beantwoordt.

Een grote, moderne ketelwagon.



Bij vertrek uit de haven van Antwerpen wil zij met speciale en geprogrammeerde treinen, de agglomeraties met groot verbruik bedienen. Ook de meer bescheiden afnemers moeten kunnen worden bevoorraad door het splitsen van treinladingen in het dichtst bijgelegen tussenstation en door een speciale bediening van de verbindingssporen van de cliënteel. Een tegenovergestelde handelwijze zal zorgen voor het terugsturen van de ledige ketelwagens naar de Antwerpse raffinaderijen.

De aldus opgevatte volledige omloopsduur van een treinstel moet normaal 48 u. bedragen, ingedeeld als volgt :

- in de vroege morgen van dag A worden de ledige wagens ter beschikking gesteld van de raffinaderij ;
- in de avond van dag A vertrekken de geladen wagens ;
- in de vroege morgen van dag B komen de geladen wagens ter bestemming ;
- de avond van dag B worden de ledige wagens afgehaald om 's nachts naar de raffinaderijen te worden teruggestuurd.

Rekening houdend met de vijfdaagse werkweek, kan men aldus een tempo van twee tot drie wekelijkse omlopen bereiken.

Het voornaamste voordeel van een dergelijke organisatie is wel de grote regelmaat die men bijv. terugvindt bij het vervoer van erts en die zowel de afzender als de geadresseerde in staat stelt de behandeling te rationaliseren. Voor de gebruiker garandeert ze bovendien de normale gang van de onderneming met een beperkte veiligheidsopslag en de zekerheid dat de verlangde hoeveelheden en kwaliteiten regelmatig geleverd worden.

Op verschillende plaatsen van het land heeft de N.M.B.S. aldus reeds tal van gevallen opgelost dank zij particuliere contracten waarin eventueel ook de levering van ketelwagens voorgeschreven wordt.

Anderzijds ligt het voor de hand dat de spoorweg niet voor elk vervoer, dat bestemd is voor een of andere afzetplaats waar er geen verbindingsspoor bestaat of geen verbindingsspoor kan worden aangelegd, een oplossing zoekt. Zulks geldt trouwens evenzeer voor de vervoeren over korte afstand.

Kortom, uit dit bondig overzicht moge blijken dat de dynamische actie welke de laatste tijd door de N.M.B.S. gevoerd wordt, haar in staat stelt, dank zij een rationeel aangewende infrastructuur, doelmatig en op economische wijze aan de afzet van de petroleumprodukten mee te werken.

C. TAES.



MASSAVERVOER van BREUKSTEEN voor EUROPOORT te ROTTERDAM

Van 1961 tot 1966 heeft het spoor 1,6 miljoen ton breuksteen uit de steengroeven van het Henegouwse en van het Ourthebekken naar IJmuiden vervoerd voor de aanleg van een nieuwe havenmond aan het kanaal dat Amsterdam met de Noordzee verbindt.

Sedert 31 maart 1967 loopt er een nieuw massavervoer uit dezelfde steengroeven naar Rotterdam. In vier jaar wil men 2 miljoen ton bouwmaterialen transporteren voor de pieren die het nieuwe Rotterdamse havengebied in de Maasvlakte en de havenmond Hoek van Holland moeten beschermen.

Daarvoor gebruiken de N.S. en de N.M.B.S. 500 wagons (250 per net) die omgebouwd werden voor dit vervoer : de verlaagde schutborden vergemakkelijken de laad- en losoperaties en de versterkte bodem weerstaat aan de manipulaties van blokken waarvan het gewicht varieert van 300 tot 6.000 kg.

Met die 500 omgebouwde wagons kunnen per week tien breuksteentreinen met elk ongeveer 1.200 ton nettolast rijden, en zulks volgens een minutieus opgestelde dienstregeling. De ledige wagons worden tijdig ter beschikking gesteld van de verschillende stations die de steengroeven bedienen ; na de lading worden zij dan gegroepeerd in volledige treinen. Er heerst werkelijk een uitstekende samenwerking tussen de N.S. en de N.M.B.S.

Ter bestemming worden de breukstenen overgeladen op schuiten die de steen op welbepaalde plaatsen te water laten.