

INTERCOM

geeft het voorbeeld.
Kolentreinen worden
automatisch gelost.

De kostprijs verminderen is een objectief dat in nagenoeg alle ondernemingen als een van de belangrijkste wordt beschouwd.

Dat de spoorweg een voorname rol kan spelen in het bereiken van dit doel bewijst het voorbeeld van de maatschappij Intercommunale Belge d'Electricité die onlangs speciale wagens met automatische lossing in gebruik nam. Deze wagens laten toe in een paar uur tijds en zonder handarbeid volledige kolentreinen automatisch te lossen.

Vaste brandstoffen van minderwaardige hoedanigheid als plakkend schlamm en kolenhoudende „terril“, waarvoor de behandlungs- en vervoerskosten zeer laag moeten worden gehouden willen zij nog economisch renderend zijn, kunnen aldus in aanmerking komen als goedkope energiebron voor thermische electriciteitscentrales.

De wagens die Intercom liet bouwen zijn bilaterale zelflossers met bodem in zadelvorm. Zij hebben een laadvermogen van 28 ton voor een tarragewicht van ongeveer 12 ton. De zijwanden gaan volledig open als twee grote kanteldeuren. Deze deuren worden gelijktijdig geopend door een hefboommechanisme dat automatisch in werking wordt gesteld wanneer de wagen over de speciale bunkerinstallatie rijdt (foto's 3 en 4). Om te beletten dat bijzonder kleverige goederen zoals schlamm bv. boven de zadelbodem zouden samenkleven en weigeren naar beneden te glijden is een verticale plaat voorzien die de wagen overlangs in twee delen scheidt.

Ontijdige opening van de zijwanden wordt voorkomen door een grendelstelsel. Het losmaken van de grendel, dat hoogstens een paar seconden vergt, is trouwens de enige bewerking die niet automatisch geschiedt.

Voor Intercom was de automatische lossing van haar speciale wagens niet het einddoel maar enkel een onderdeel in de rationalisering van de bevoorrading van haar electriciteitscentrales. De bunkerinstallatie, waarin de wagens gelost worden, staat rechtstreeks in verbinding zowel met de stookplaats als met het kolenpark door middel van een systeem van schroeven zonder einde waarop transportbanden aansluiten (foto's 5 en 6). De brandstof kan dus zonder tussenkomst

van handarbeid rechtstreeks naar de plaats van verbruik gaan. Gebruikelijk overschot of aanvoer om de onontbeerlijke voorraad op peil te houden kunnen vanuit dezelfde bunkerinstallatie op dezelfde manier naar het kolenpark.

De samenstelling en de frequentie van de treinstellen die de brandstof aanvoeren kan door Intercom in overleg met de N.M.B.S. zo worden geregeld dat er evenwicht bestaat tussen de aanvoer en het verbruik. Dit biedt het voordeel de stockering in het kolenpark als fase tussen het lossen en het verbruik nagenoeg uit te schakelen. De stock zelf wordt tot een onontbeerlijk minimum beperkt.

Momenteel bevoorraadt Intercom op die manier haar electriciteitscentrale te Ruien. Deze van Monceau, waar de speciale lossen transportinstallatie in aanbouw is, volgt weldra. In de electriciteitscentrale van E.B.E.S. te Rodenhuize wordt ook de laatste hand gelegd aan een gelijkaardige installatie en nog voor andere centrales bestaan plannen voor de aanleg ervan.

Aldus zullen binnenkort 200 Intercomwagens enkele electriciteitscentrales regelmatig en goedkoop van brandstof voorzien.

Het initiatief van Intercom toont duidelijk aan welk een belangrijke factor de spoorweg kan vertegenwoordigen voor een industrie die naar een rationelere productie streeft.

Tot besluit willen wij er de aandacht op vestigen dat het voorbeeld van Intercom toepasselijk is op tal van andere nijverheden die met het probleem van massavervoer hebben af te rekenen.

Voor heel wat producten reeds werden speciale spoorwegwagens met automatische lossing ontworpen. In dat opzicht zijn de mogelijkheden ver van uitgeput. De belangstelling van de N.M.B.S. voor dergelijke problemen is groot. Zij beschikt over een gespecialiseerde technische dienst voor het bestuderen van behandlingsproblemen.

Industriëlen die de rationalisatie van hun transporten overwegen kunnen op zijn medewerking beroep doen en zich te dien einde wenden tot volgend adres:

N.M.B.S. Directie E „Behandeling van goederen“, Leuvense weg, 17, Brussel. (Tel. 02/13.18.70 - binnenpost 3113 of 3491).

1. Laden van kolenafval nabij een kolenmijn.

2. Een kolentrein met Intercomwagens op de ontvangsporen van de electriciteitscentrale te Ruien. Dergelijke treinen verzekeren een regelmatige pendeldienst tussen de mijn en de electriciteitscentrale.

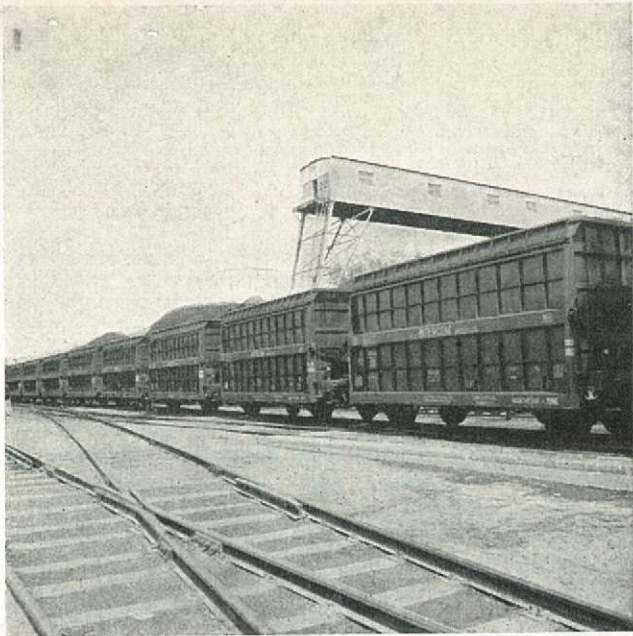
3. Automatische lossing. In de bunkerinstallatie heeft het dispositief, krokodil genaamd, het hefboommechanisme dat de deuren bedient, in werking gesteld en de lading glijdt langs weerskanten in de bunkers.

4. Hier ziet men duidelijk het „krokodil“-dispositief dat het hefboommechanisme der deuren in werking stelt. De laatste wagens zijn pas gelost, hun lading ligt nog in de bunkers.

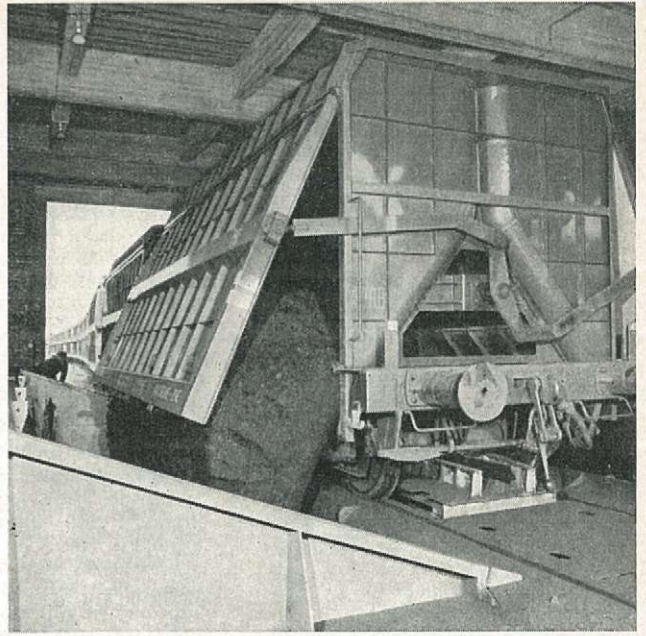
5. Op de bodem van beide bunkers bevindt zich een reeks evenwijdig lopende vijzen zonder einde die de brandstof naar de transportbanden afvoeren.

6. Langs deze transportbanden worden de kolen verder naar de silos van de stookplaats vervoerd.

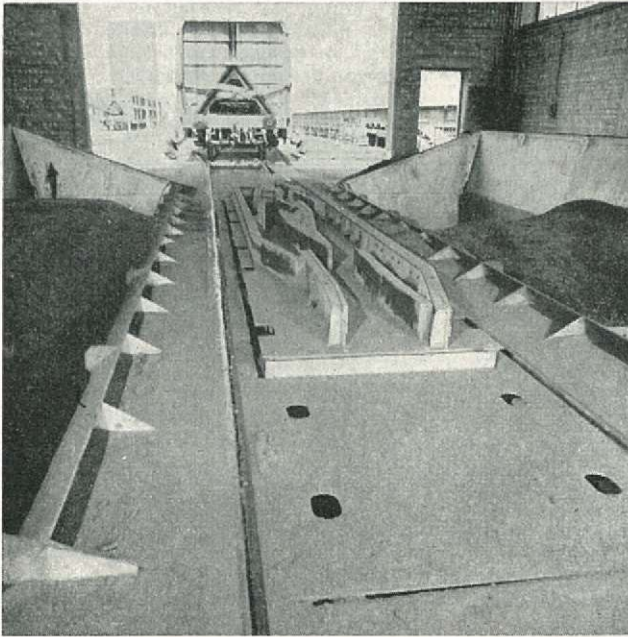
7. Bij deze wagen met deuren in open stand bemerkt men duidelijk de helling van de zadelvormige bodem alsmede de verticale plaat die de wagen overlangs in twee delen scheidt.



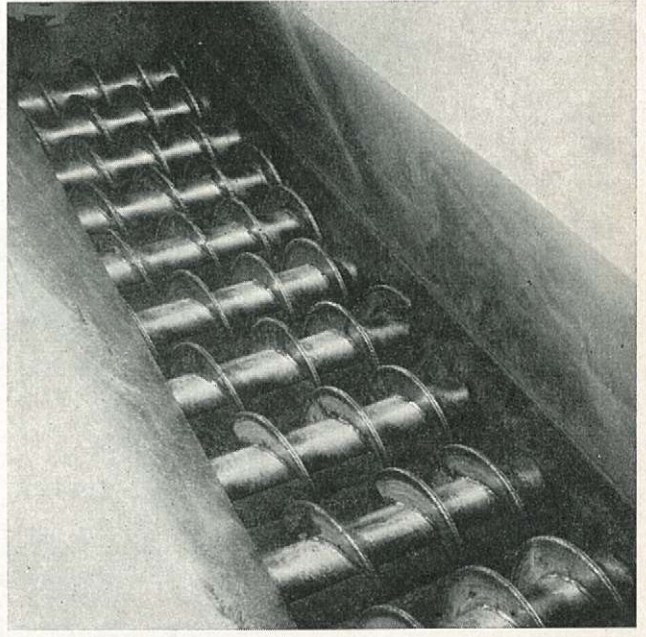
2



3



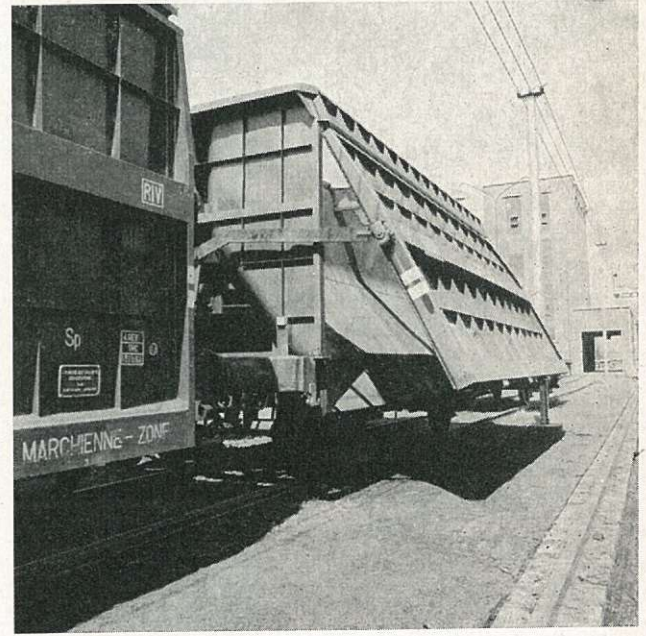
4



5



6



7