



NUMMER 2 — MEI 1967

Omslagfoto : Transcontainers in de haven van Antwerpen klaar voor het vervoer op het vasteland.

INHOUD

	Blz.
Het vervoer per spoor van koolwaterstoffen	2
Tarifiering van grote zeecontainers	4
Transcofer	5
N.M.B.S.-colli: Afhaling en bestelling aan huis van wagenladingen	5
Voor de vakantie van uw personeel! De dienst voor toerisme van de spoorweg	6
5 ideale formules voor een prettige vakantie	8
De vertegenwoordiging van de N.M.B.S. in Oostenrijk	8
France Transport Service	8
Snelle vertelling van expresgoedzendingen in het station Brussel-Zuid	9
Honderden vrachtauto's op het spoor	9
Nieuwe internationale rijtuigen van de N.M.B.S.	10
De spoorweg in het offensief	12
Nieuw massa-vervoer: 2.000.000 ton Belgische breuksteen voor Euro-poort te Rotterdam	13
Handelsagentschap der N.M.B.S. te Londen	13
Zoekt U een nijverheidsemplacement?	14
Zelfbediening-restauratierijtuig	15
De prijs voor de beste advertentie	15
Nieuwe Transfesa-wagens	16
Veilig verkeer op het spoor	16
Zending met buitengewone afmetingen	17
Tariefberichten	18
Trein + auto	19
1957/1967. Tien jaar Trans-Europ-Express	20

Lay-out: L. Tack.

Foto's: Putman
C.M.B. - Antwerpen
S.N.C.F. en N.S.
Ferry-Boats.

Druk.: Omega n.v., Antwerpen.

HET VERVOER PER SPOOR VAN KOOLWATER- STOFFEN BIJ VERTREK UIT ANTWERPEN

De haven van Antwerpen is het petroleumcentrum van België.

Het verbruik van koolwaterstoffen in België dat zowel door de vervanging van kolen door stookolie als door de intense industriële bedrijvigheid van het land wordt opgevoerd, stijgt voortdurend en bereikt aanzienlijke hoeveelheden.

In 1965 werden volgende tonnages koolwaterstoffen aan de diverse economische sectoren geleverd:

benzine	1.557.000 t
gasolie	2.231.000 t
lichte stookolie	2.414.000 t
zware stookolie	4.810.000 t

Het spreekt vanzelf dat doelmatige vervoermiddelen een overwegende rol spelen om de distributie van die produkten te organiseren.

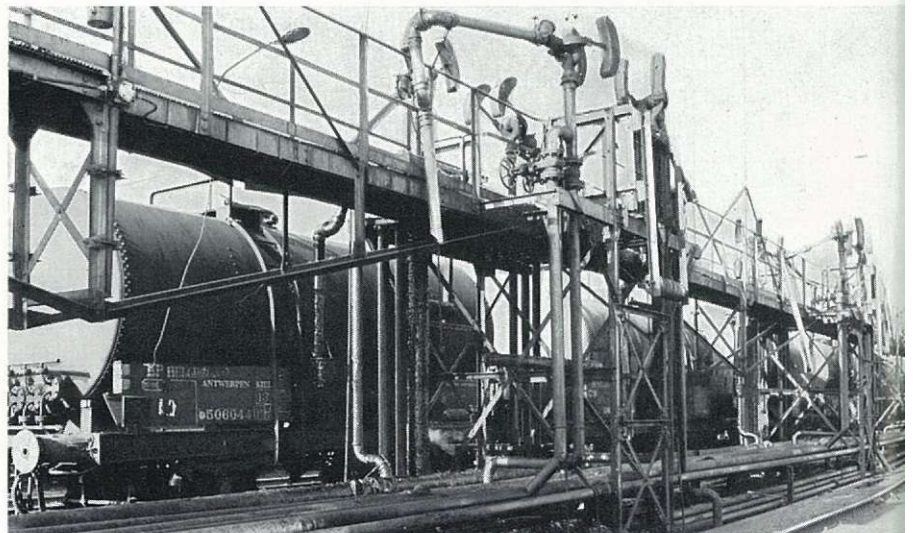
De N.M.B.S. die over uiterst moderne technische middelen beschikt, houdt zich bijzonder bezig met dat probleem dat de Belgische petroleummaatschappijen aangaat.

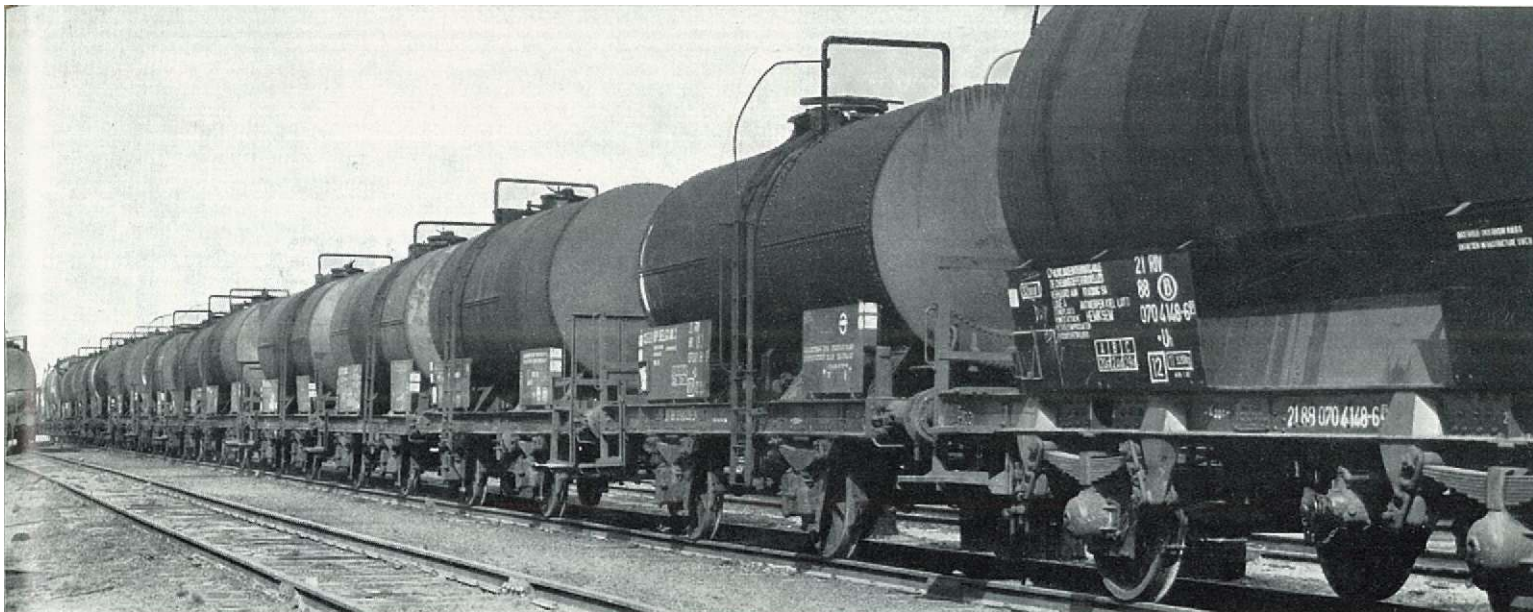
Het centrum van de Antwerpse spoorweginstallaties is het vormingsstation Antwerpen-Noord dat is opgericht tussen de oude docken, in de nabijheid van de raffinaderijen, en de nieuwe waarvan het toekomstig tracé in de streek nabij de Nederlandse grens zal komen.

De aanvullende vormingsstations Antwerpen-Kiel en Antwerpen-Zuid bedienen de petroleuminstallaties ten zuiden van de stad aan de oever van de Schelde.

Tussen het gigantisch centrum Antwerpen-Noord en de raffinaderijen worden de ketelwagens als het ware door reuzenarmen heen- en weergestuurd. Tot heden heeft de spoorweg zijn verkeer van koolwaterstoffen bij vertrek uit de Antwerpse raffinaderijen met bestemming naar het Groothertogdom Luxemburg aanzienlijk uitgebreid om te voorzien in de behoeften van de staalnijverheid in het Groothertogdom zelf en ook in die van de andere verbruikende fabrieken.

Met die uitbreiding rees er een probleem van materieel dat gedeeltelijk werd op-





gelost dank zij een snellere omloop van het materieel en een verhoging van de vervoercapaciteit. Sedert 1963 werd er een speciaal vervoer georganiseerd en drie volledige treinen petroleumproducten vertrekken elke nacht en komen de volgende morgen te Luxemburg aan volgens onderstaande dienstregeling.

2 treinen	{	Antwerpen-N.	23u14 en	4u18
		Stockem	5u10	11u10
		Luxemburg	8u41	14u57
1 trein	{	Antwerpen-		
		Kiel	23u37	
		Luxemburg	8u41	

Twee directe treinen voeren de ledige ketelwagens de tweede dag daarna terug. Het verkeer van koolwaterstoffen bestemd voor het verbruik in België, is geringer gebleven omwille van de manier waarop de distributie door de petroleummaatschappijen is georganiseerd. Die distributie geschiedt hetzij rechtstreeks met tankauto, hetzij met lichters, hetzij nog langs opslagplaatsen die op de waterwegen zijn opgericht.

Er dient anderzijds nog te worden opgemerkt dat de evolutie naar massaal verbruik door diverse nijverheden (chemische nijverheid, staalnijverheid, cementfabrieken, glasfabrieken, elektrische centrales, enz.) betrekkelijk recent is en het vervoerprobleem werd opgelost op grond van de inrichting der bestaande distributie, daar de industriële zelf niet vermoeden over welke mogelijkheden de spoorweg op dat gebied beschikt. De studiën die de N.M.B.S. heeft gemaakt hebben evenwel geleid tot de conclusie dat het zowel in haar belang ligt als in dat van de nijverheid als zij een groter deel van het verkeer verkrijgt en zulks om drie belangrijke redenen:

1. de vermindering van de omvang van de te vervoeren vaste brandstoffen (thans vervangen door vloeibare brandstoffen). Nu vervult de spoorweg een eersterangsrol in het vervoer van die brandstoffen.
2. het vervoer van stookolie is een massaal

en geregeld verkeer tussen producenten en verbruikers die op de spoorweg zijn aangesloten. Met andere woorden het heeft al de specifieke kenmerken waardoor de spoorwegtechniek op de voorgrond kan worden geplaatst zoals zulks voor erts, cokes, nijverheidskolen, vloeibaar gietijzer enz... het geval is.

3. met het spoor worden de voorraden regelmatig en sneller gans het jaar door en zelfs gedurende perioden van slechte weersomstandigheden naar de verbruikers gevoerd op om het even welke plaats van het Belgisch net. Bovendien kan de spoorweg de opstoppingen op overbezette wegen tussen Antwerpen en de zones van groot verbruik voorkomen, hetgeen bezuiniging op brandstof, amortisatie van de vervoerseenheden, vermindering van de ongevallen of eenvoudig van ritincidenten, enz... ten gevolge heeft.

In dat vooruitzicht kan en moet de N.M.B.S. in 's lands belang een belangrijke rol vervullen in het vervoer van de zendingen die bestemd zijn voor de industriële verbruikers en de aangesloten opslagplaatsen.

Met het oog op die taak heeft zij een programma uitgewerkt dat de nodige commerciële en technische oplossingen biedt.

Zij streeft er naar bij vertrek uit de haven van Antwerpen met speciale en geprogrammeerde treinen de agglomeraties met groot verbruik te bedienen. Ook de verbruikers van geringere hoeveelheden moeten kunnen bereikt worden en daartoe worden de volledige treinen ontbonden in het dichtstbij gelegen aanlegstation en daarna worden de verbindingsporen der cliënteel speciaal bediend.

Om de ledige ketelwagens naar de Antwerpse raffinaderijen terug te zenden, wordt er gehandeld in de tegengestelde zin.

Aldus opgevat zou de volledige cyclus van een stel in beginsel 48 u. bedragen:

- de ledige wagens worden vroeg in de morgen op de dag A, ter beschikking gesteld van de raffinaderijen;
- vertrek van de geladen wagens de dag A, 's avonds;
- aankomst van de geladen wagens vroeg in de morgen, de dag B;
- uitzetting van de ledige wagens 's avonds van de dag B en terugkeer naar de raffinaderijen gedurende de nacht.

Rekening houdende met de vijfdaagse werkweek kan men aldus een ideaal tempo bereiken van twee tot drie wekelijkse omlooptijden.

Aan een dergelijke organisatie is voornamelijk het voordeel verbonden van de grote regelmaat die men bij voorbeeld aantreft bij het vervoer van erts en bovendien kunnen zowel de afzender als de geadresseerde de behandeling rationaliseren. Daarenboven kan de verbruiker de onderneming normaal laten werken met een beperkte veiligheidsvoorraad en heeft hij de waarborg dat de gewenste hoeveelheden en kwaliteiten zullen geleverd worden.

De N.M.B.S. heeft aldus reeds tal van gevallen op verschillende plaatsen van het land opgelost op grond van contracten waarbij, in voorkomend geval, bepaald is dat er ketelwagens zullen gesteld worden en dat ze ledig naar de Antwerpse raffinaderijen zullen teruggezonden worden. Alleen voor het verkeer naar verspreide verbruikspunten die niet zijn aangesloten of niet kunnen aangesloten worden of zelfs voor vervoer over een korte afstand is een rationele spoorwegoplossing niet noodzakelijk.

Tenslotte wordt er met dit kort overzicht beoogd aan te tonen dat de dynamische actie die de N.M.B.S. de laatste tijd voert, haar in de mogelijkheid stelt, dank zij een rationeel gebruikte infrastructuur, doelmatig en economisch aan de distributie van koolwaterstoffen mede te werken met de petroleummaatschappijen, eendeels, en met de verbruiksindustrieën anderdeels.