



**zware  
stookolie**

**aanzienlijke  
vooruitgang**

Het vervoer van stookolie per spoor kent ieder jaar een sterke stijging. Van 1971 tot '72 is de totale vervoerde tonnage met 16% toegenomen. De aldus door de spoorweg ontwikkelde markt strekt zich uit over het Groothertogdom Luxemburg en een bepaald aantal Belgische ondernemingen, elektrische centrales, industriële vennootschappen en andere klanten van wie het aandeel minder groot is. Luxemburg en de elektrische centrales vertegenwoordigen samen 72% van het vervoer.

Men kan spreken van twee soorten van concurrentie op dat gebied.

Er is concurrentie tussen produkten, omdat de stookolie een hevige strijd moet voeren tegen het aardgas. De omvang van de voorraden, de stabiliteit van de prijzen en de geografische

ligging, zijn enkele determinerende factoren voor het evenwicht in de strijd tussen de stookolie en het aardgas. En de oorlog is niet voorbij, ver vandaar. Er is ook concurrentie tussen vervoermiddelen.

Men moet weten dat, op het gebied van de energiebronnen, de bestelling over het algemeen afhankelijk is van het vervoer, een kwestie van kosten. Volgens hun geografische ligging hebben de gebruikers er dus belang bij eerder een bepaalde brandstof dan een andere te gebruiken. Enkel op het gebied van de stookolie en vanaf een zeker niveau worden de pijpleidingen competitief tegenover de andere vervoermiddelen; men mag ze niet uit het oog verliezen.

Het aanvoeren van het produkt gaat niet zonder een investering waarvan de

belanghebbenden de rendabiliteit berekenen: een aansluiting op het spoorweganet, een geschikte uitrusting, de rangeerruimte voor wagens, zo het een vervoer per spoor betreft.

Het probleem is niet eenvoudig.

Zo de spoorweg bestendig vooruitgang heeft kunnen boeken, is dit omdat hij een verzorgde bediening biedt, omdat hij zich aanpast aan de technische evolutie en aan die van de markt. Zijn materieel — wagens met warmte-isolatie en een grote capaciteit —, zijn vervoerritme — snelle en waarlijk „commerciële” omlopen — en zijn laadtechniek met een hoog rendement, zijn onbetwistbare troeven.

Onze tabel vermeldt de in 1971 en 1972 vervoerde tonnages en de marges berekend voor 1973. Er valt op te merken dat de cijfers voor 1973 uiterst nauw-

keurig zijn: het verkeer dat tijdens het eerste trimester van 1973 werd genoteerd, beantwoordt aan de verwachtingen en zou die verwachtingen zelfs kunnen overtreffen.

In 1972 lag de hoeveelheid vervoerde zware stookolie 15% hoger dan wat er in 1971 was genoteerd. Uit onze tabel blijkt niet dat bedoeld vervoer in 1971 een verbazingwekkende vooruitgang boekte van 128% ten opzichte van het jaar tevoren. Hier volgt de verklaring. De steenkool had afgedaan. Daar de spoorweg druk bezig was met de omschakeling van zijn vervoeruitrustingen en daar hij ook nog slecht voorbereid en weinig geïntroduceerd was bij de petroleumproducenten, had hij niet het hoofd kunnen bieden aan de vraag. Tezelfdertijd veroverde het aardgas bliksemsnel de markt waar het hoge verwachtingen mocht koesteren. In 1971 is het tijt gekeerd: de spoorweg was klaar en kon met ernstige kansen beginnen mee te dingen. Wat hij dan ook deed.

Voor het ogenblik beschikt de N.M.-B.S. over 208 ketelwagens met warmte-isolatie en een capaciteit van 60 tot 67 m<sup>3</sup>; ze zijn gebouwd voor het vervoer van zware petroleumprodukten. Dank zij dat park kan aan de onmiddellijke behoeften worden voldaan. Volgens de ramingen vervoert elke wagen per jaar 4 500 ton stookolie voor de industrie of 8 000 ton voor de elektrische centrales. De normale omloop van het materieel over een gemiddelde afstand kan op 24 of 48 uur worden vastgesteld. Uit een berekening op grond van de verwachtingen voor 1973, blijkt dat 208 voertuigen met een volledig rendement zullen gebruikt worden, waarbij dan rekening wordt gehouden met een lichte marge voor vergissingen en oponthoud voor onderhoud of herstelling. Vandaar een hoge rendabiliteit en interessante tariefvoorwaarden.

In de werkelijkheid is het verkeer niet zo regelmatig. Er zijn drukke periodes waaraan de spoorweg dank zij een zeer nauwkeurige organisatie het hoofd kan bieden. Door de reeds in het vooruitzicht gestelde uitbreiding van het park zal men een voldoende veiligheidsmarge bekomen om ook de nieuwe cliënteel voldoening te kunnen schenken.

Jaar	Zware stookolie		
	Luxemburg	Centrales	Belgische industrie
71	549.500	773.713	60.641
72	717.100	798.415	167.614
73	800 à 850.000	1.100 à 1.200.000	300 à 325.000

totaal zware en lichte fuels

zware fuels in België

