



## HUIS-HUISVERVOER MET SPOORWAGENS

De weg van Schaarbeek naar Vilvoorde, vier rijstroken en een middenberm waar de trams rijden. Een lichte bocht naar links... en U ziet de verkeerslichten: een overweg. Op uw rechterzijde bevindt zich het station Haren, dat bestemd is voor het goederenvervoer. Op uw linkerzijde, een verlicht bord: CFI-Group. CFI (Chemin de fer industriel) is dus gevestigd in het hart van de industriezone, tussen de spoorweg en het zeekanaal.

In 1930 had CFI over het kanaal een privé-brug gebouwd die voorzien was van alle nodige infrastructuur voor het treinverkeer. De streek kende toen reeds een intensieve industrialisatie. Twintig jaar later werd de exploitatie van het kanaal toevertrouwd aan een nieuwe vennootschap die de waterweg voor grotere schepen geschikt maakte. Er moest een nieuwe beweegbare brug gebouwd worden die zodanig opgevat was dat schepen van 6.000 ton tot aan de grenzen van Brussel konden varen en konden aanleggen aan de kaaien ingenomen door ondernemingen die bestendig uitbreiding namen.

Intussen werd de industrie steeds verder gemoderniseerd. CFI paste zich aan; door zijn diensten uit te breiden en door zoals zulks noodzakelijk is in een streek waar elke vierkante meter grond zijn bestemming heeft gevonden, een ruimer vervoerbeleid te voeren, waarbij het wegvervoer een belangrijke rol speelde.



### Huis-huisvervoer

Het vervoer dat we hier behandelen, heeft niets te maken met vrachtauto's. Als eigenaar van een soort spoorwegnet in een kringloop, vormde CFI van bij het begin de logische aanvulling voor de N.M.B.S.-diensten.

In het station Haren plaatsen de Belgische Spoorwegen de wagens op een bundel van een 20-tal sporen. En daar eindigt meteen ook hun opdracht. Dan treedt CFI op om de wagentroepen te verdelen en ze naar hun uiteindelijke bestemming te voeren. Van station naar fabriek, ziedaar een formule die tussen Brussel en Vilvoorde over 40 km sporen, met behulp van 6 locomotoren, wordt toegepast. Meer dan 100 ondernemingen worden aldus dagelijks of nu en dan eens naargelang van hun omvang, bediend.

Het principe is eenvoudig, een algemeen verbindingsspoor — de CFI-sporen — begint in het station Haren, bedient de hele industriezone en loopt langs de fabrieken; particuliere verbindingsspooren dringen ten hoogste enkele tientallen meter door tot in de industriële installaties. De meeste gebruikers hebben geen duur tractiematerieel nodig; de CFI-locomotieven doen het werk.



## Gesloten treinen

Hier volgen enkele voorbeelden.

Voor de bevoorrading van zijn produktiekettingen heeft Renault de spoorweg gekozen. Losse onderdelen komen per spoorwagen aan; onderstellen, portieren, koetswerkonderdelen, motoronderdelen... Elke dag verlaten er zowat 550 voertuigen de eerste produktieeenheid. De tweede, heel recente eenheid die uitsluitend voor de montage van R 5-modellen dient, zal, als alle installaties in gebruik zullen zijn, een dagelijkse produktie van 300 voertuigen bereiken.

Men kan zich licht voorstellen wat er nodig is om dagelijks onderdelen van 850 auto's aan te voeren: 40 tot 50 platte of gesloten wagens. Niet meer, want de onderdelen passen nagenoeg in elkaar. De portieren b.v. worden in box-palletten vervoerd; de onderstellen steken in metalen kaders en vormen derhalve homogene lasten die gemakkelijk te vervoeren zijn.

Een ander voorbeeld, de cokesfabrieken. Die van Clabecq of Marly. Over het algemeen wordt de steenkool met aken aangevoerd. De steenkool gaat door de eenheid die ze omzet en verlaat de fabriek in spoorwagens in de vorm van gesorteerde cokes (de ijzer- en staalnijverheid verkiest grote blokken). Zeventig wagens verlaten elke dag de cokesfabrieken van Clabecq en hebben Clabecq als bestemming, het hoogoverbedrijf met dezelfde naam. De cokesfabrieken van Marly produceren in 24 uur een lading van 80 wagens die naar Hainaut-Sambre te Couillet rijden.

Samen met het vervoer van stookolie, voor Interbrabant, b.v. een elektrische centrale, die bevoorrad wordt door de raffinaderij van Feluy, wordt het cokesvervoer georganiseerd met gesloten treinen die omlopen van 24 uur verzevenlijken.

Aldus leggen de ketelwagens met warmteisolering en de verhoogde tremelwagens (cokes zijn licht maar nemen veel plaats in) vrijwel steeds hetzelfde traject af.

## Groot- en kleinhandel

Pieux Franki ontvangt per spoor machines die in zijn werkplaatsen worden gemonteerd. CFE, een reus van de bouwnijverheid, laat zich per spoorwagen materieel voor zijn werkerreinen toezenden. „Tubes de Haren” ontvangt per trein plaatstaal waarvan buizen van alle afmetingen worden gemaakt.

A.E.G. is thans bezig met de aanpassing van niet meer gebruikte lokalen om er een opslagcentrum van te maken, waarheen gesloten treinen elke dag hun voorraad elektrisch huishoudelijk materieel zullen aanvoeren. De petroleummaatschappijen die op de rechteroever van het kanaal zijn gevestigd, ontvangen en verzenden ketelwagens met stookolie.

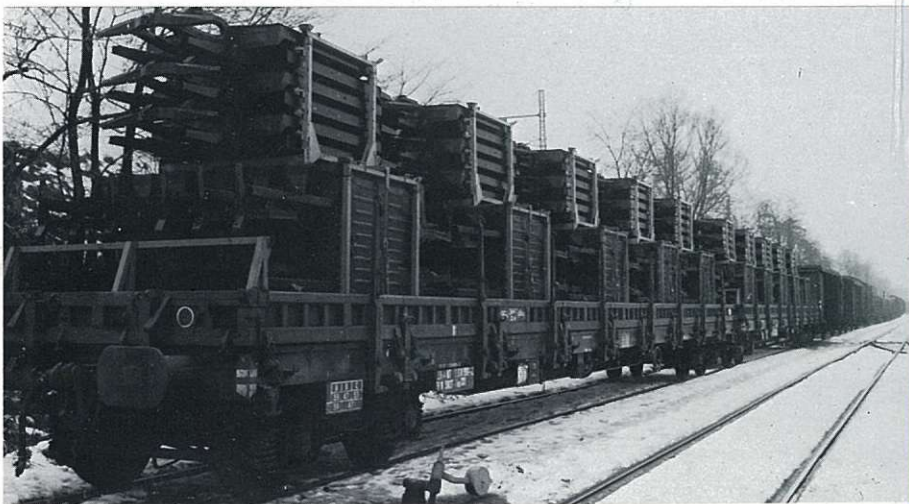
Hier moeten we voorbehoud maken: alhoewel de spoorweginfrastructuur en -diensten (zowel van de NMBS als van CFI) een voortreffelijk werktuig vormen, maken de petroleumbedrijven er weinig gebruik van, daar ze ongetwijfeld nog sterk gehecht zijn aan de traditie van het vervoer te water.

Moesten wij alle klanten vermelden dan zou de lijst werkelijk te lang zijn. Heel wat stoffen, gaande van het in grote hoeveelheden behandelde schroot tot de chemische produkten van de maatschappij Solvay, worden door CFI per spoor vervoerd en over de streek verdeeld.

Men dient evenwel te weten dat Chemin de Fer Industriel elke dag, tussen 6 en 21 uur het huis-huisvervoer met 400 wagens organiseert. CFI zorgt voor het onderhoud van zijn



*De spoorweg verzekert in alle weersomstandigheden de dagelijkse navette-dienst van de cokes.*



*De onderstellen van de wagens komen aan in grote hoeveelheden.*



eigen infrastructuur met de steun van een spoorwegwerkplaats. 40.000 meter sporen lopen over terreinen, die aan voornoemde onderneming toebehoren, die ze huurt van de vennootschap die het kanaal exploiteert, of die ze bezet met de vergunning van de openbare besturen (voor kruisingen met wegen b.v.).

### Vilvoorde

Op een paar kilometer van Haren behandelt ook het station Vilvoorde goederen. Daar laden of lossen de klanten van de spoorweg de vervoerde producten zelf. Het domein van CFI strekt zich uit tot op enkele meter daarvandaan. Deze nagenoeg autonome mini-spoorweg zorgt niet uitsluitend voor de verdeling van zendingen die uit het station

vertrekken. Hij brengt ook nog verbindingen tot stand tussen ondernemingen die in de kanaalzone gevestigd zijn. Op beide oevers van het kanaal volgt hij aandachtig de veranderingen en de ontwikkeling van de industrieën. Aldus kan CFI ongetwijfeld voldoening schenken aan zijn cliënteel in een omgeving waar, om uitbreiding te verwezenlijken de ondernemingen het met doorzicht moeten halen op wat niet meer in terreinwinst te vinden is.

