

DE AKB: GEMENGDE FORMULE VOOR HET VERVOER VAN MASSAGOEDEREN

**Een nieuwe vorm van samenwerking
tussen de electriciteitsproducenten,
de wegvervoerders en de NMBS.**



1



2



3

Vooraleer definitief te kiezen voor het spoor bij de steenkoolbevoorrading van de electriciteitscentrales, is het zeker nuttig deze eerst te rangschikken op basis van de uitrusting en het verbruik. Zo kunnen we vier grote categorieën onderscheiden:

1. de op het spoorwagennet aangesloten centrales met een groot dagelijks verbruik;
2. deze die op het spoorwagennet aangesloten zijn, met een gering verbruik;
3. de centrales die niet aangesloten zijn, maar waar de mogelijkheid bestaat om ze aan te sluiten;
4. de niet-aangesloten centrales die nooit kunnen aangesloten worden.

In het eerste geval, geen twijfel mogelijk: de bouw van een loskuil voor zelflossers (bv. Fals-wagens) kan niettegenstaande de soms zware investering, snel en onder goede voorwaarden afgeschreven worden. In het derde geval, indien de centrale een niet te stillen kolenhonger heeft, kan ze zeker meteen aangesloten worden op het net en daarbij een loskuil bouwen.

In het tweede geval integendeel, en ook bij het vierde als de centrale een matig verbruiker is, zou de investering voor de noodzakelijke uitrusting te zwaar doorwegen ten opzichte van het rendement dat men er ooit kan uithalen.

Indien het spoor deze centrales tot haar cliënteel wenst te rekenen voor de bevoorrading, dan dient er een alternatieve oplossing voorgesteld te worden.

Welnu, deze oplossing is op zekere dag daadwerkelijk uit de NMBS-ideënbuis gekomen. De idee sloeg dadelijk aan, en na te zijn onderzocht in een technico-commerciële studiegroep werd ze heel vlug ontvankelijk verklaard tot voldoening van alle geïnteresseerden.

Het ei van Columbus was eenvoudigweg een gemengd trans-

port, trein-vrachtwagen in "drie-eenheid" gerealiseerd door de NMBS, door een behandelaar en door een wegvervoerder. De formule wordt nu toegepast voor de steenkoolbevoorrading van de electriciteitscentrales te Mol en Auvelais.

Samengevat komt het hier op neer. De behandelaar laadt Afneembare Kipbare Bakken - verder AKB genoemd - op spoorwagens. Dat zijn open bakken met ISO-afmetingen voorzien van een klapdeur aan één der uiteinden.

Deze AKB worden volgestort met 25 ton steenkool door de lader, voor het ogenblik SGM, en een volledige trein spoort naar het dichtst bij de centrales gelegen station. Daar hijst de behandelaar de AKB over op vrachtwagens (een chassis van een korte oplegger uitgerust met een piston voor het kippen) die ze naar de centrales brengen waar de steenkool op de aangewezen plaats worden gekipt. Terug in het station worden de lege AKB weer op de spoorwagens geplaatst en de rotatie kan beginnen.

De bakken zijn gekozen in functie van het te vervoeren goed. Zij zijn voorhanden op de markt en moesten dus niet speciaal ontworpen en vervaardigd worden. De maatschappij Edmond Depaire, filiaal van de NMBS, die de rol krijgt toebedeeld van behandelaar in deze drie-eenheid, heeft er zich 200 aangeschaft.

Ze zijn ingezet in twee groepen van 40 eenheden voor iedere centrale (spoorrotatie van 48 uur) met telkens 20 eenheden in reserve.

Een volledige trein bestaat inderdaad uit 20 platte wagens met draaistellen en een laadgrens van 56 ton. Met de tarra van de bakken erbij, 2,5 ton, kunnen er twee eenheden per wagen geladen worden elk met 25 ton steenkool, wat eveneens een ideale vracht beduidt voor het terminale wegtransport.



den stel 's ochtens. De nog niet ingezette AKB staan in de wachtkamer; niet voor lang trouwens over verscheidene andere trafieken wordt nu onderhandeld. Eerlang gaan die ook van start.

Alles draait vlot. De wegvervoerders die voorheen de totaliteit van de bevoorrading verzekerden hebben de treintrafiek nu niet aan hun neus zien voorbijrijden.

Door het gebruik van de Belottikranen in de stations Mol en Auvelais, kunnen deze nu als kleine behandelingscentra beschouwd worden waar misschien nog andere AKB-trafiek of zelfs containertrafiek kan bijkomen. Het bestaan van dergelijk systeem en de positieve resultaten kunnen het spoor misschien leiden naar tot nu toe onbereikbare trafieken, waarbij de samenwerking met de weg nieuwe perspectieven opent. Maar men moet zich geen illusies maken: de formule zal nooit gekozen worden indien de totale kost hoger ligt dan de kost bij een ander systeem. Maar als de spoorweg zonder beperking al zijn eigenschappen en al zijn mogelijkheden kan inzetten op dergelijk regelmatig vervoer dan is hij zeker even voordelig als de andere vervoerswijzen, misschien zelfs beterkoop.

Er is een les te trekken uit wat wij gezien hebben: als de specialisatie van het spoorwegmaterieel geen afdoend antwoord kan geven op de specifieke vraag van de onderneming, dan kunnen dynamisme en verbeelding een gepaste tegenzet zijn om een trafiek te verwerven - zelfs tijdelijk - en die dan toch past in het spoorwegconcept. Een dergelijke gemengde formule, ontwikkeld voor de electriciteitscentrales, zou tien jaar geleden waarschijnlijk geen kans gehad hebben. De actuele toenadering tussen spoor en weg, eveneens geconcretiseerd in andere gemengde formules, heeft gewis de geboorte van de AKB-trafiek in de hand gewerkt. En men kan ook met zekerheid zeggen dat dit niet de laatste verassing is: de creativiteit en de vindingrijkheid liggen nu eenmaal niet aan banden.

foto 1-2
De kraan grijpt de AKB...
foto 3
... heft hem op...
foto 4
... rijdt terug...
foto 5
... en zet hem neer op de vrachtwagen.
foto 6
Bij de "terugreis" werkt men net andersom.

De reeds eerder genoemde studiegroep onderzocht voor beide stations de behandelingsmogelijkheden en de noodzakelijk uit te voeren aanpassingen om zonder risico's en zonder hinder voor de andere gebruikers te kunnen werken. Eind januari was het voorziene terrein te Auvelais nog in "volle aanpassing" en de AKB werden tijdelijk op de NMBS-terminal te Chatelaineau overgeslagen tot 13 februari.

De maatschappij Depaire heeft voor de behandeling van de AKB twee mobiele Belotti-kranen aangekocht, uitgerust met een behandelingskader die de bakken grijpt net zoals bij containers.

Het werkschema is werkelijk opgesteld met zin voor besparing. Zelfs al zijn het mobiele kranen, men moet er geen misbruik van maken. De kraan laadt eerst vier vrachtwagens die hun eerste cyclus beginnen en plaatst zich dan voor de vierde lege plaats. Als de eerste vrachtwagen terug komt wordt de lege bak op deze vierde plaats gezet en men laadt een volle bak (de vijfde) op de vrachtwagen. Aldus rijdt de Belotti, progressief heel het stel af zonder nutteloze manoeuvres uit te voeren. Enkel één manoeuvre is nodig om de laatste drie AKB op het eind van de dag opnieuw vooraan de trein te plaatsen. Met 5 kilometer op de teller van de vrachtwagen per enkel traject, met de wachttijden inbegrepen voor het kippen in de centrale, neemt het lossen van de volledige trein van 1.000 ton 8 uur in beslag.

Het aantal aangekochte AKB overtreft misschien de huidige behoeften. Het basisschema voorzag in een treinrotatie van 48 uur. In werkelijkheid, dank zij het goede rendement van de SGM-terminal en de dienstregelingen uitgewerkt door de NMBS, is de rotatie reeds teruggeschoefd tot 24 uur voor een volledige trein. Lossen overdag, 's avonds vertrek naar Antwerpen, laden 's nachts, aanbieden van het bela-



4



5



6