

# LIJN 260 ONDER STROOM

De leiders van het NMBS-district zuidwest en de verantwoordelijken voor het transportdepartement bij Cockerill-Sambre Charleroi, hebben op 16 november laatstleden aan de regionale pers de exploitatievoortgang toegelicht die wordt geboekt dankzij het adequaat gebruik van de bundel "Blanchisserie".

Deze bundel bevindt zich in de onmiddellijke nabijheid van de aansluiting waar CS de ertstreinen lost.

De elektrificatie van de lijn 260 door de NMBS en de realisatie van deze bundel (een investering van 190 miljoen frank) verbeteren gevoelig de algemene organisatie van het CS-verkeer.

## Geen probleem voor zware treinen

De lijn 260 verbindt de lijn 140 (Ottignies - Charleroi) met de vorming van Monceau. Zij heeft enkel een industriële functie, loopt langsheen de installaties van CS en verbindt onderling bijna 10 particuliere aansluitingen.

De lijn 140 (onder draad sinds juni 1986) is uitgerust voor zwaar verkeer. De ertstreinen die te Antwerpen worden geladen sporen "elektrisch" naar het bekken van Charleroi via Leuven, Waver, Ottignies en Fleurus. Aldus wordt de lijn Brussel - Charleroi, die druk

## Een verantwoorde investering, een uitstekende samenwerking tussen de NMBS en haar klant, twee redenen om in Charleroi tevreden te zijn.

wordt bereiden door reizigerstreinen, sterk ontlast.

Tot heden dienden deze volledige ertstreinen te transiteren in de vorming van Monceau, van waar ze met dieseltractie naar hun bestemming werden gebracht. De bundel Blanchisserie, operationeel sinds 25 september, is als het ware een eindstation ten oosten van de lijn 260. CS brengt de stellingen naar deze bundel vooraleer ze enkele honderden meter verder worden gelost op de CS-aansluiting nr. 8.

De CS-aansluiting nr.8 kent een drukke activiteit. Tijdens het jaar 1988 passeerden er 48.000 beladen wagens met totaal 2,8 miljoen ton ertsen. Dat betekent gemiddeld 180 volledige treinen per maand.

## Algemene voortgang

De door de NMBS gerealiseerde investering had betrekking op: \* de elektrificatie van lijn 260; \* de uitbouw van een bundel met 5 ontdubbelde sporen, elk met een lengte van 300 tot 355 meter; \* de bouw van een seinpost van het "all-relais"-type die 9 seinen bedient, 18 elektrische wissels en 17 verschillende "reiswegen". Bij de voltooiing van alle werken zal deze seinpost de gehele lijn 260 controleren.

De voortgang die wordt geboekt door deze werken is makkelijk op te sommen: \* een verhoging van 1.760 tot 2.000 brutoton last voor de ertstreinen; \* een versnelling van de rotatie der stellingen (waardoor het nodige aantal

wagens kan worden verminderd); \* een toename van de betrouwbaarheid van het vervoer (niet meer wisselen van tractiemiddel waardoor een beter volgen van het transportprogramma); \* een meer efficiënte benutting van de tractiemiddelen.

Wie heeft er baat bij deze voortgang? De twee partners. De NMBS boekt een grote produktiviteitswinst en dat kadert uitstekend in het actueel streven naar een betere rentabiliteit. CS verkrijgt een grotere flexibiliteit in het beheer van het verkeer: toegenomen eenheidsladingen, grotere productiviteit van het materieel, beter volgen van het verkeer.

CS is veruit de grootste NMBS-klant in het bekken van Charleroi. Het verkeer beperkt zich niet tot de bevoorrading in ertsen. De CS-productie-eenheden ontvangen ook jaarlijks 1.000.000 ton steenkolen. Daarbij komt nog per jaar 875.000 ton vloeibaar staal, een onderling CS-vervoer over ettelijke kilometers. De "exploitatievoortgang" van lijn 260 komt dus stellig het zwaar transport ten goede.

En er is een uitstekende wederzijdse samenwerking tussen Cockerill-Sambre en de NMBS.

