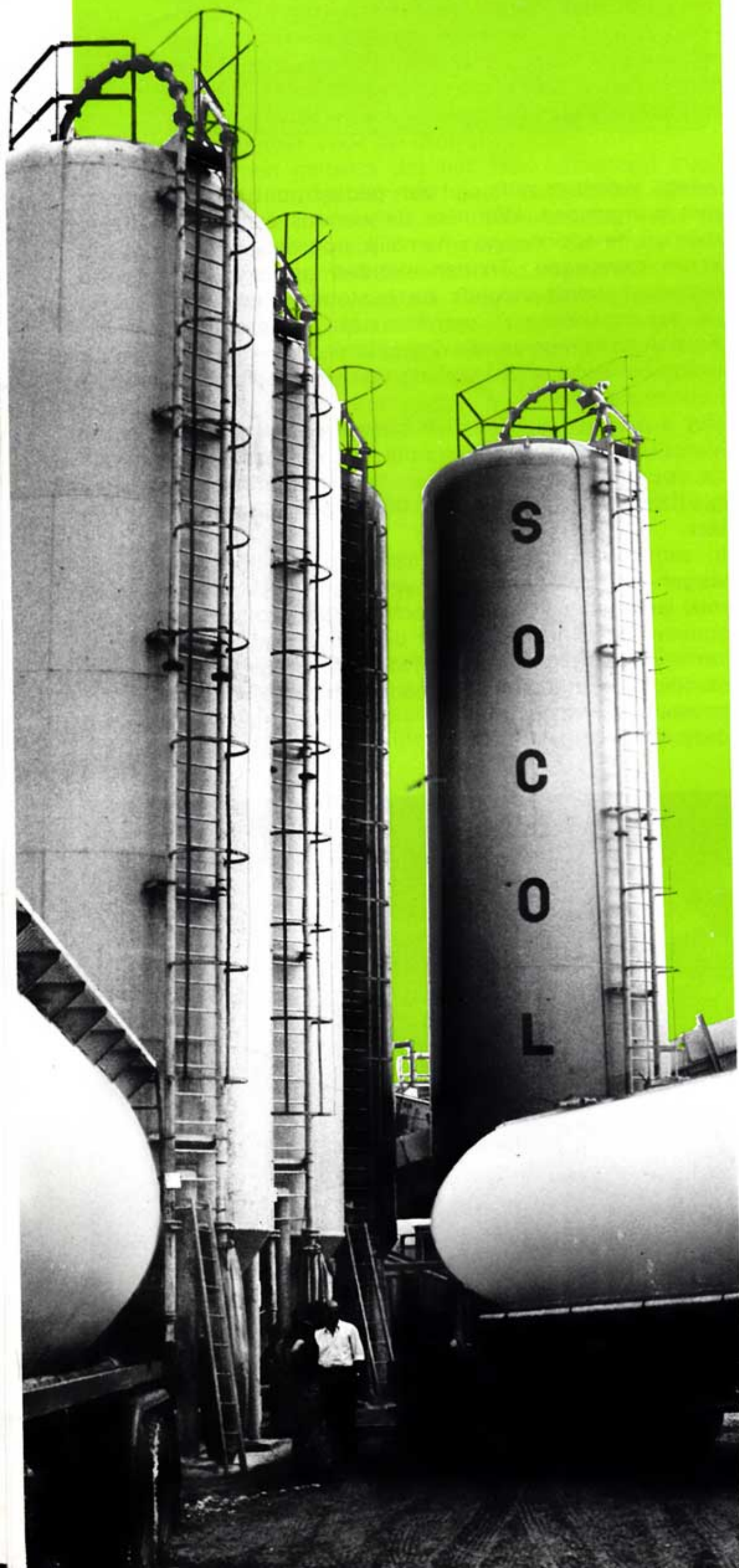


# HET RECORD VAN LIJSEM



Bij dit vervoer van steenslag naar Lijsem is alles gericht naar het record: de aanleg van een voorlopige aansluiting op het spoorwegnet, de omloop van het materieel, de hoeveelheid van de dagelijks vervoerde goederen...

Hier volgt een korte uiteenzetting van het probleem. De vennootschap Socol kreeg van de intercommunale E5 de opdracht om een 26 km lang baanvak van de autoweg Brussel-Luik aan te leggen.

Socol is een dynamische onderneming die zeker in staat is grote werken tot een goed einde te brengen. Te Lijsem waar de vennootschap haar „houten dorp“ heeft gevestigd, organiseert een administratieve staf van een dertigtal personen het werk van het werfpersonnel (400 tot 500 werklieden). Die mensen hebben acht en een halve maand tijd om hun opdracht uit te voeren: een brede, stevige weg, met vier in- en uitritten, twee parkeerterreinen en verschillende kunstwerken.

Om het gewapend beton en de nodige koolwaterstofhoudende deklaag (tarmac) te vervaardigen, heeft Socol zo wat 250.000 ton steenslag nodig. De vennootschap sluit een overeenkomst af met steengroefexploitanten te Quenast en Lessen. Die omvangrijke massa stenen moet nu nog naar Lijsem vervoerd worden, en wel zo dat het baanvak op 15 december e.k. klaar kan zijn voor het verkeer.

Welke vervoerder zou er, beter nog dan de spoorweg, in de gunstigste omstandigheden kunnen zorgen voor de omvangrijke en snelle bevoorrading van de bouwwerken? Daar de steengroeven van Quenast en Lessen op het Belgisch net zijn aangesloten, volstond het te Lijsem een voorlopig verbindingsspoor aan te leggen dat lang genoeg was voor stellen van een twintigtal wagens.

De specialisten van de spoorweg hebben alle mogelijkheden onderzocht, een vastberaden handelsbeleid gevoerd en zodoende eens te meer bewezen dat dit vervoermiddel aan de strengste eisen kan voldoen en dat zijn potentieel ontwikkeld en volledig aangewend moet worden.

## Voorlopig verbindingsspoor.

Op 28 februari kwamen de deskundigen ter plaatse samen. Afgevaardigden van de vennootschap Socol en van de spoorweg onderzochten te Lijsem de gedaante van de bodem, om de vorm van de installaties ruw te schetsen. Vervolgens diende men nauwkeurige plans op te maken en aan de technische diensten de nodige richtlijnen te verstrekken. Dat alles werd snel afgehandeld: op 28 februari was er te Lijsem nog geen enkele vorm van bijzondere infrastructuur; op 27 maart, 19 werkdagen later dus, kon de eerste trein zijn lading van duizend ton op het werk aanvoeren.

Het klein stationnetje Lijsem kende vrijwel geen verkeer meer. Men koos dus een aangrenzend terrein om er het nieuwe spoor aan te leggen. Dat spoor vertrekt van de lijn Landen-Gembloux en loopt over bijna driehonderd meter voort langs een gebetonneerde sleuf waaruit heftoestellen de door zwaartekracht gestorte steenslag naar boven kunnen halen.

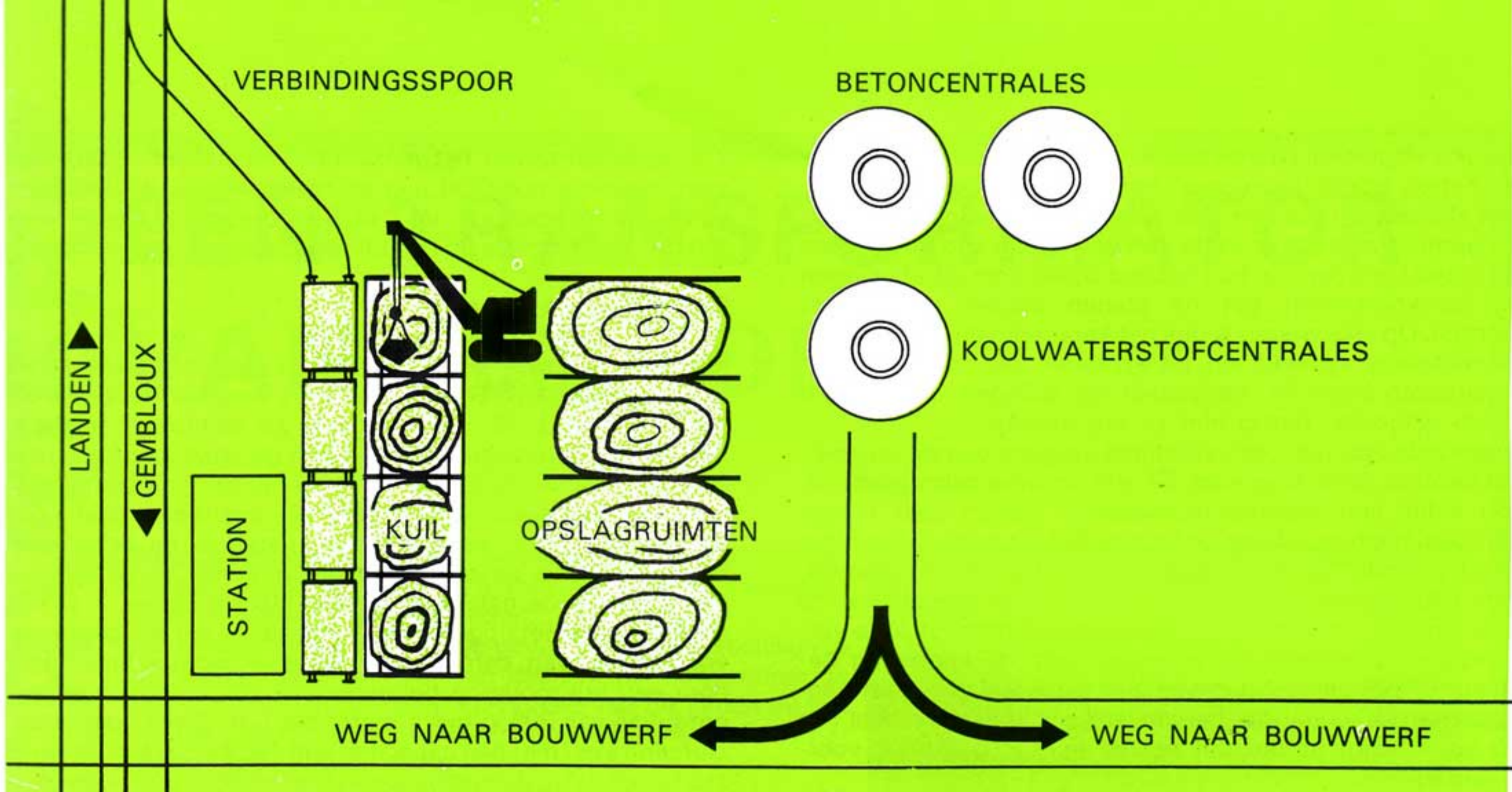
De sleuf die verscheidene meters diep is, bestaat uit verschillende afdelingen, zodat de stenen volgens hun kaliber kunnen verdeeld worden.

Aan de overzijde maken twee kranen de kuil ledig en storten de stenen uit op opslagruimten die eveneens uit afdelingen bestaan, dit is een tussenstadium vóór hun verwerking in de beton- en koolwaterstofcentrales.

Een twintigtal wagens kunnen hun lading uitstorten. Ze worden, één na één, geleidigd door gewoon de klep onderaan de tremel te openen. Telkens wordt de voorraad, in enkele minuten tijds, met meer dan 25 ton steenslag aangevuld.

## Verkeersrecord.

Op 28 maart bracht de eerste trein zijn lading naar Lijsem. Hij was samengesteld uit 36 wagens, net als alle treinen die



zouden volgen; hij was de eerste van een lange reeks, waarvoor men enkele problemen had moeten oplossen.

Het allereerste probleem: de samenstelling van de treinen. U herinnert zich dat er in de kuil een lading van 20 wagens kan gelost worden; de kuil bestaat bovendien uit afdelingen om te voorkomen dat de stenen zouden gemengeld worden. Op elke wagen is dus het kenmerk van het vervoerde materiaal vermeld, en de afzender, die over een verdelingsplan beschikt, rangschikt de ladingen uiteraard in ideale volgorde. Dat is niet zo erg moeilijk.

Anderzijds zou men een veertigtal wagens aan de locomotief hebben willen koppelen. Elk stel, in twee delen gesplitst, zou aldus een maximumhoeveelheid stenen naar Lijsem vervoerd hebben... Maar de locomotief die voor dat vervoer wordt gebruikt kan ten hoogste een lading van 1500 ton slepen. Alles wel berekend, diende men, om de grenzen niet te overschrijden, het aantal wagens van elke trein tot 36 te verminderen. Ook hier stelt men het vast, de spoorweg besteedt bij het aanwenden van zijn materieel zeer veel aandacht aan de rendabiliteit ervan; zulks is in het voordeel van de klant, want hij bekomt op die manier gunstiger voorwaarden.

In de tweede plaats, diende men bij het inleggen van de treinen rekening te houden met het gewoon verkeer. Aanvankelijk kwam er elke nacht uit Quenast een trein te Lijsem aan. Nadat het personeel zich had aangepast en de vereiste handelingen had geassimileerd, reed kort daarop een tweede trein dagelijks heen en weer tussen voornoemde plaatsen. Het is bekend dat de goederentreinen vooral 's nachts rijden, en dat bijkomend verkeer bood nog geen grote moeilijkheden. In mei vormden de steengroeven van Lessen nog een trein meer per dag. En in de maand augustus werd er een vierde trein ingelegd, die te Quenast werd gevormd.

Om een vlotte omloop van de stellen te waarborgen, hebben de verantwoordelijken met een reeds druk verkeer rekening moeten houden, en hebben ze verscheidene mogelijke schema's en rijwegen in overweging moeten nemen; de laatste trein, die elke morgen om 5 u.12 uit Quenast vertrekt, moet om zo te zeggen tussen de reizigerstreinen door glijpen die op die lijn vrij talrijk zijn.

Dank zij een nauwe samenwerking tussen de bevoorradingsdiensten van de vennootschap Socol, de afzenders en de verantwoordelijken van de spoorweg, kon men ten slotte de moeilijkheden uit de weg ruimen en elke dag 4000 ton steenslag naar Lijsem vervoeren.

Hier wordt een hoge rendabiliteit bereikt. 144 wagens doen dagelijks een omloop; 20 tot 30 andere wagens worden, als veiligheidsmarge, voor dezelfde verrichtingen aangewend; 4

locomotieven geven het maximum van zichzelf; aldus kan men, rekening houdend met de twee wekelijkse rustdagen en de vakantieperiode, in 7 of 8 maanden tijds meer dan 250.000 ton steenslag in de kuil van Lijsem storten.

### Een omvangrijk werk.

Men kan zich moeilijk inbeelden wat het bouwen van een autoweg betekent. De 26 kilometers weg die de vennootschap Socol op 15 december e.k. zal aangelegd hebben, vormen een omvangrijk werk: nadat de studiebureaus, met behulp van al de opmetingen die op het terrein werden verricht, voor de plans hebben gezorgd, tracht een klein leger deskundigen met een uitgebreid materieel de opgelegde termijnen thans zo oordeelkundig mogelijk te gebruiken. Het terrein in de nabijheid van het station Lijsem is er het centrum van. Het opgeslagen materiaal — per spoor aangevoerde steenslag, cement, teer, asfalt — worden behandeld door een vrij moderne betoncentrale die instaat voor een produktie van 300 kubieke meter per uur. Twee koolwaterstofcentrales, met een capaciteit van 150 en 200 ton per uur, storten elke dag in vrachtauto's verscheidene duizenden ton bekledingsmateriaal dat men over de hele lengte van de aan te leggen weg verdeelt. Ons schema geeft een idee van de verrichtingen.

### Recordverkeer, normaal verkeer?

De bezoeker wordt getroffen door de omvang van de werken en de aangewende middelen. Er wordt gezegd dat ieder op zijn gebied voor het beste zorgt: Socol bouwt snel, de steengroefexploitanten volgen, de spoorweg voert een vervoerschema met versnelde omloop uit. Nochtans heeft niemand onder hen die ons dit alles hebben uitgelegd, van een record gesproken. De partners zijn bevoegd voor de opdrachten die ze uitvoeren. De spoorweg, onder andere, bewijst dat hij voor dergelijke vervoeren kan instaan. Ongewijfeld openbaart hij zich op die manier aan hen die er niet in geloofden. Als men zijn potentieel maar wil gebruiken!