

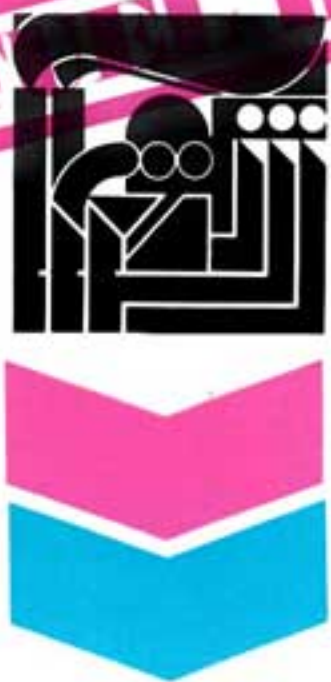


Feluy: pijpenweg

Feluy ligt in het hart van Henegouwen, vlakbij Nijvel en dichtbij La Louvière... Een verloren hoek waar u tussen de bomen soms de flits kan zien van auto's die voorbijsnelen op de autoweg Brussel-Parijs. Op enkele meters van de snelweg kondigen twee schoorstenen de aanwezigheid van een raffinaderij aan. Chevron Oil Belgium heeft daar zijn productiecentrum gevestigd.

Waarom juist daar? Hebben de petroleumverwerkende ondernemingen dan niet eens voor altijd gekozen zich in de havengebieden te vestigen?

Er waren genoeg economische motieven. Feluy is dus dat verloren hoekje niet meer, waarvan men niet veel zaaks verwachtte.



Omschakeling

Vooreerst wou de maatschappij Chevron haar markt ontwikkelen, haar produktie vervolledigen en in de naburige landen een afzet vinden. Feluy ligt op de kruising van twee grote assen: Antwerpen-Charleroi en Bergen-Charleroi. Volgens de ramingen is het grootste deel van de Belgische bevolking langs die grote lijnen geconcentreerd.

In 1968, toen de specialisten het vestigingsontwerp bestudeerden, maakte de streek van het centrum een intense omschakeling mee. Van 87, een tiental jaren voordien, was het aantal exploitatiecentra van steenkool tot 4 gedaald; vandaar de vervanging van steenkool door de petroleum en de noodzaak om nieuwe betrekkingen te creëren.

Er wordt te Feluy een industriezone afgebakend. Chevron spitst de oren. Een probleem: de bevoorrading. Het probleem is niet zo onoplosbaar als zulks op het eerste gezicht lijkt. Er loopt immers al een pijpleiding van Rotterdam naar Antwerpen, waarom ze dan niet een honderdtal kilometer verlengen en verdubbelen om afgewerkte produkten naar het opslagcentrum van Kallo, bij Antwerpen, te kunnen vervoeren? Dank zij haar grote doorsnede kan die pijpleiding elk jaar vijf miljoen ton ruwe petroleum naar Feluy aanvoeren.

Voldoening op alle gebied

De eerste bezitnemer in de industriezone van Feluy was dus de raffinaderij Chevron, die uit de plaatselijke bevolking zowat 300 personen putte, waarvan de meesten, in één jaar, van gespecialiseerde instructeurs een volledige opleiding kregen om alzo spoedig de eerste Waalse kern van raffinagespecialisten te vormen.

Investeringsen? Zeer veel, naar men vermoedt. Men moest een moderne en vooral complete

raffinaderij met een grote capaciteit optrekken.

Ligging? Uitstekend, aldus de verantwoordelijken.

Afzetgebieden? Interessant: de aansluiting op het Belgische spoorwegnet werd vereenvoudigd daar er een sporenbundel ligt die ter beschikking van heel de zone werd gesteld; een wegennet dat zeer praktisch is voor distributie met vrachtauto's (autowegen van Wallonië en Brussel-Parijs) en nabijheid van het kanaal van Charleroi, een van de voornaamste bevaarbare waterwegen van het land.

Voorraad? Voldoende opdat de produktie en de distributie zonder onderbreking zouden verlopen. In vier tanks kan er 160 000 m³ ruwe petroleum worden opgeslagen die over een pijpleiding uit Kallo is aangevoerd; in 65 andere tanks van ongelijke grootte is er plaats voor 900 000 m³ afgewerkte produkten. De drie grootste hebben (terloops gezegd) een capaciteit van 80 000 m³ elk.

Het milieu? Dat wordt beschermd. Overeenkomstig de wens van de directie hebben de ingenieurs de modernste procédés toegepast om de verontreiniging te bestrijden. Er bleef een klein bos bewaard tussen de installaties en de autoweg. In een bocht van één van de lange wegen die over dat terrein van 250 hectaren lopen, kan men zelfs een oud landelijk, goed onderhouden kapelletje vinden.

Een wereld van buizen

De petroleum wordt dus uit Kallo aangevoerd. Na een kort verblijf in de opslagtanks voor ruwe produkten, gaat de petroleum naar de produktie-eenheden en verlaat die in de vorm van benzine, zwavel, LPG-gas, gasolie, naphta, en allerlei stookoliën waarvan de controle-centra al naar de wens van de cliënteel ingewikkelde mengsels maken.



De verschillende zones van de raffinaderij zijn langs de „pijpenweg“ gevestigd, een echt vlechtwerk van aders en slagaders waardoor het produkt in zijn diverse vormen loopt, en die de vereiste kringloop tussen tanks en produktie-eenheden vormen.

In de opslagzones staat er een woud van cilinders van ongelijke grootte die tot bijna 15 m hoog kunnen zijn. De produktiezone omvat ovens, schoorstenen, het aggregaat voor de distillatie van het ruwe produkt, installaties voor het bewerken van naphta, en de „Rheniformer“, de eerste installatie van dat soort dat in Europa in gebruik is en waarmee er benzine met een hoog octaangehalte kan geproduceerd worden...

In de zone van de „nutsactiviteiten“ worden de aanverwante werken uitgevoerd: behandeling van het water, bijvoorbeeld.

De laadzone ligt nabij het kanaal: een bundel van 5 sporen waarop men per dag gemiddeld vijf tot zes treinen laadt; een terrein voor het laden van vrachtauto's, met een parkeerplaats voor 180 voertuigen; een rivierhaven met 2 laadplaatsen voor lichters van 1300 ton. In de administratieve zone tenslotte, vindt men de kantoren, de mess, de vestiaires en stortbaden, een laboratorium voor analyses, enz...

We zullen de fabrikatie niet in bijzonderheden uiteenzetten: er zouden te veel struikelblokken zijn. Ruwe petroleum biedt waarlijk ontelbare mogelijkheden!

Productie

Thans benadert de totale jaarlijkse produktie van de raffinaderij 5 miljoen ton. Men kan zich voorstellen hoeveel moeite het heeft gekost om de distributie te plannen. Elke dag moeten er 16 000 ton produkten de raffinaderij verlaten, zoniet geraakt men overbelast. Dat is

uiteraard het gemiddelde, daar het exacte cijfer onderhevig is aan schommelingen.

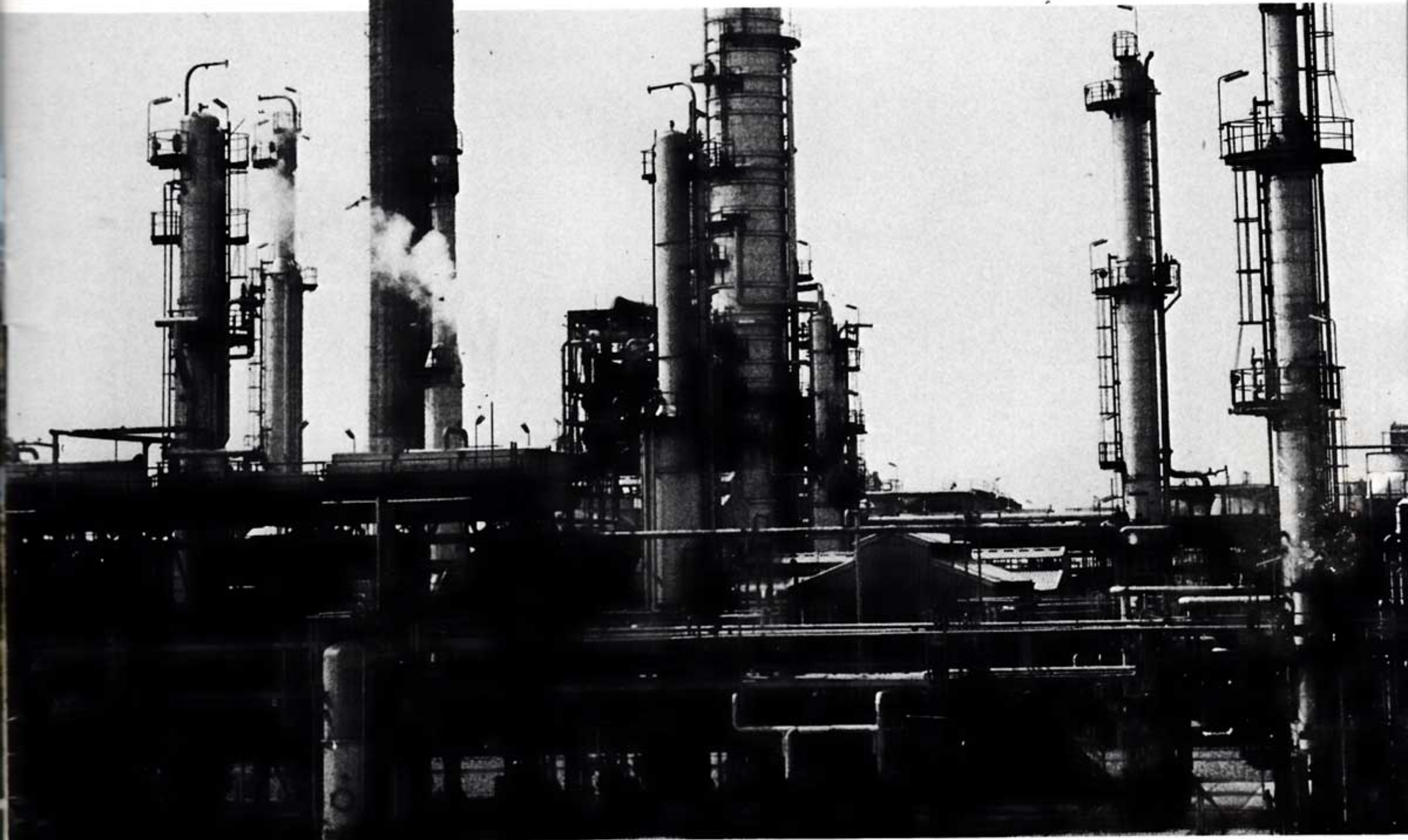
Een gedeelte van de produktie wordt over een pijpleiding afgevoerd, naar de voorraden van Kallo, of naar een elektrische centrale op ongeveer 60 km.

Aken en vrachtauto's vervoeren de produkten, de ene naar de ondernemingen aangesloten op een waterweg, de andere naar de service-stations en de wederverkopers.

Tenslotte wordt er langsheen de twee perrons ongeveer 4 000 ton per dag in volledige treinen geladen.

Per spoor

Het eerste perron. Het langste, is uitgerust met 13 draaibare armen die op een onregelmatige afstand van elkaar staan, en ligt tussen 2 vrij lange sporen gevat die elk 11 wagens kunnen ontvangen. Die laadplaats is uitsluitend bestemd voor treinen die naar elektri-





sche centrales rijden: men behandelt er enkel zware stookolie, ook nog zwarte stookolie genoemd.

De wagens die langs dat perron staan, zijn ketelwagens van 60, 65 of 67 m³ met warmte-isolatie. Een gesloten trein bestaat uit 22 wagens, verdeeld over 2 sporen, en die in minder dan 3 uur door twee specialisten kunnen gevuld worden (meer dan 300 ton per uur!). Op het andere perron, dat met 2 beweegbare armen is uitgerust, wordt een heel ander programma gevolgd. Hier laadt men zowel zware producten die voor de Belgische of Luxemburgse industrie bestemd zijn, als lichte producten die in wagens zonder warmte-isolatie worden vervoerd.

Voor Luxemburg worden stellen van 9 wagens gevormd, daar wegens sommige hellingen in het net niet meer wagens door één enkele locomotief kunnen worden gesleept. Het perron werd dus voor dergelijke treinstellen ontworpen. Beide sporen zijn over een afstand van enkele tientallen meter overdekt met een dak dat dient tot beschutting van de laadarmen en de verschillende toevoerleidingen waarop die armen naargelang van de omstandigheden worden aangesloten.

Op het einde van elk spoor is er een lier, die door middel van kabels een wagentje bedient dat aan het treinstel wordt vastgemaakt. Op die manier heeft men geen motorwagen nodig om de ketelwagens onder de laadarmen te plaatsen.

Records

Er werden laadrecords genoteerd. Op 24 mei bijvoorbeeld, zijn er zes treinen uit de raffinaderij vertrokken; soms, tijdens de drukste periodes, kan men tot zeven treinen komen, hetgeen dan zowat 6 duizend ton stookolie vertegenwoordigt.

Alhoewel men theoretisch ongeveer 11 000 ton per dag kan laden, bedraagt het huidige dagelijkse gemiddelde eigenlijk 5 treinen. Dat is een ritme waarbij geen problemen rijzen, en waarmee aan de distributiebehoeften van de onderneming kan worden voldaan. Naargelang de raffinaderij meer produceert (6 miljoen ton en meer), zal men in de toekomst vaker gebruik moeten maken van de spoorweginstallaties. De ontwerpers hebben zulks voorzien.

Besparingen

Of ze nu door de spoorweg worden gesteld, ofwel of ze aan de petroleummaatschappij toebehoren, de aangewende wagens leggen snelle omlopen af: 24 uur voor de elektrische centrales, die allemaal op Belgisch grondgebied zijn gelegen, 48 uur voor de Luxemburgse industrie — laden, heenreis, lossen en terugreis samen. Het aantal aangewende wagens is dus des te kleiner.

Bovendien is het personeel dat Chevron voor de laadverrichtingen heeft ingezet, werkelijk beperkt. De ver doorgedreven automatisatie heeft haar voordelen: het bedieningspersoneel moet uiteindelijk nog enkel toezicht hou-

den. Twee mensen volstaan om in 3 uur 1000 ton zware stookolie op het eerste perron te laden. Eén enkel persoon kan, met behulp van een moderne apparatuur, instaan voor het werk op het tweede perron. In totaal: drie polyvalente personen die dag en nacht, naargelang van de omstandigheden, om het even welk produkt kunnen laden. Drie op driehonderd, d.i. 1% van het personeel dat te Feluy is tewerkgesteld.

Rendement

In 1972 heeft de raffinaderij bijna 90% van haar mogelijkheden uitgebaat, iets wat niet vaak voorkomt, omdat men over 't algemeen tijdens het eerste exploitatiejaar genoegen neemt met een rendement van om en bij de 60%. Vanaf het begin van 1973 heeft ze op volle krachten gedraaid.

Die hoge cijfers verklaren ongetwijfeld de hoge tonnages die door de spoorweg vanaf het begin werden vervoerd: ongeveer 830 000 ton per jaar, d.i. 20% van de verzonden producten. Het aandeel van de spoorweg is nog groter wanneer men enkel de zware producten beschouwt: 40% van de verzendingen. De klanten? Elektrische centrales uiteraard, enkele Belgische fabrieken, de Luxemburgse industrie, en... begrijpelijkerwijs, de spoorweg die zelf een verbruiker van stookolie is.

Chevron Oil Belgium heeft zich tot één van de drie belangrijkste Belgische petroleumondernemingen opgewerkt. Haar raffinaderij is één van de modernste. Haar opslagplaatsen, die over het hele land gevestigd zijn, zorgen voor de verbinding met de 1 800 service-stations met de blauwe en rode kepers. Tenslotte vervaardigt Chevron oliën en bezit een afdeling voor de produktie van tarmac.

Chevron werd in 1968 opgericht. En men kan zeggen dat de onderneming sindsdien vooruitgang heeft geboekt!

