



# nog 20 treinen meer



2e fase : Dank zij een heuvel of een hoog perron kippen ze het goed in de wagen.

## Klinkers...

Alvorens het materiaal in de „molen” gaat — de breekmolen die er poeder zal van maken die men cement noemt — heeft het de vorm van grove korrels, soort van grijze stenen van allerlei omvang : het zijn klinkers. Nauwelijks uit de oven, worden die „keien” van cement in zeer warme toestand op een hoop gestort, waar ze langzaam afkoelen, alvorens naar de breekmolen te gaan of verzonden te worden, zoals we zullen zien.

Overzeese landen bestellen hun klinkers in België. Daar ze ter plaatse niet over de nodige grondstof beschikken, bouwen ze voor de fabricatie van cement de nodige breek-eenheden, zonder dat ze om die eenheden heen alle afdelingen van een volledige cementfabriek oprichten. Het door ringstermijn met een volstrekte nauwkeu-voornoemde eenheden behandelde goed

België aangekocht, en over zee naar de geadresseerden verzonden.

Wat gebeurt er bij ons ?

Een cementfabriek ontvangt een bestelling. Naar gelang van de omstandigheden zal ze een zeker aantal maatregelen moeten treffen. Tijdens de winter bijvoorbeeld, zal ze waarschijnlijk een beroep doen op onderaannemers : het is bekend dat die fabrieken tijdens het slappe seizoen met een lager rendement werken; hun voorraad is dus niet steeds voldoende om aan de contracten te voldoen. De leverings-termijnen vertonen overigens een zekere elasticiteit : daar het goed per schip vertrekt, is het vrijwel onmogelijk de leverigheid op lange termijn vast te stellen. Het zijn immers de klimatologische om- wordt bij de producerende landen, zoals standigheden die bepalen hoe snel het schip zal vorderen en wanneer het zal

aanleggen.

De firma „Les Ciments d'Obourg” heeft nu met de spoorwegen een overeenkomst gesloten voor het vervoer van de goederen tussen de productiecentra en de kaden van de haven van Gent. Kon men een betere oplossing vinden om in een tijdspanne van enkele dagen 20 000 ton klinkers te leveren ? De spoorweg kon er zonder aarzelen gevolg aan geven : dank zij zijn park van Eas-stortwagens met draai-stellen.

Een detail dreigde het werk nochtans ingewikkeld te maken : de cementfabrieken verdelen hun voorraden klinkers over alle beschikbare terreinen en dus niet steeds in de nabijheid van de spoorweginstallaties. In onderhavig geval was het niet mogelijk de wagens rechtstreeks te laden, zoals zulks in andere centra gebeurde. Het volstond een overeenkomst te sluiten

met een onderneming voor wegvervoer en met vrachtauto's een pendeldienst tussen voorraad en spoorweg in te leggen. Wat dan ook gedaan werd.

Men kan het werk in enkele fasen samenvatten :

1e fase : mechanische schoppen laden de vrachtauto's;

2e fase : deze laatste rijden naar de spoorweg. Dank zij een heuvel of een hoog perron kippen ze het goed in de wagens;

3e fase : eenmaal geladen, vertrekt de gesloten trein. Hij rijdt naar Gent zonder onderweg te stoppen;

4e fase : wanneer hij op de kade aankomt, gaat hij in de rij staan onder de reusachtige kranen. Deze brengen de klinkers over naar het schip.

5e fase : het schip maakt zich klaar om te vertrekken.

Afgelopen voor België.

Dat was het moeilijkste geval. Wanneer de voorraden zich dicht bij een verbindingsspoor bevonden, werden ze met de mechanische schoppen rechtstreeks op de wagen geladen, en men spaarde aldus twee operaties uit.

Problemen ? Er zijn er geweest.

Vooreerst waren de afzenders wegens de onnauwkeurige dienstregeling van het schip verplicht wagens gedurende 24 uur (soms iets langer) te laten wachten, om in hun eigen installaties een laadritme te kunnen handhaven dat niet te snel was.

Vervolgens is er de hoeveelheid. 20 000 ton (dat was het geval voor het schip dat einde februari werd geladen) vertegenwoordigt een twintigtal treinen — of zowat 400 wagens — die naast het geregeld verkeer dienden te worden gevormd. Er was uiteraard geen sprake van het geregeld verkeer stop te zetten. Een bijkomend aantal treinen, m.a.w. zwaar werk voor het centraal verdeelbureau (dat die wagens ter beschikking stelt) en ingewikkelde problemen voor de dispatching, die verplicht is de bijkomende treinen te laten rijden zonder dat de veiligheid van de regelmatige goederen- of reizigersconvooien in het gedrang wordt gebracht.

Daar er verscheidene vervoermiddelen gecombineerd werden, kon men ook nog enkele moeilijkheden vrezen. In werkelijkheid had de aangezochte wegvervoerder zijn rol telkens goed begrepen. Het kwam er niet op aan met elkaar te concurreren, maar elkaar aan te vullen; elk vervoermiddel droeg zijn steentje bij, het ene in soepelheid het andere in kracht. Hoe langer hoe meer krijgt de idee van samenwerking vorm in de wereld van het vervoer.

In feite kon de spoorweg het probleem oplossen. Net als het steenkolenvervoer waarover we in ons vorig nummer hebben gehandeld kon dat massaal en vrijwel buitengewoon vervoer tot een goed einde gebracht worden.

Wanneer we van „buitengewoon vervoer” spreken vergissen we ons enigszins. Het is nagenoeg onmogelijk maandgemiddelden of grafieken betreffende dat verkeer te verstrekken. Inderdaad, zoals wij gezien hebben, worden de schepen niet met die strenge regelmaat ter beschikking gesteld dat men kan zeggen : wij vervoeren zoveel per maand. Het schip dat einde februari vertrok, is niet het enige in zijn soort. Andere schepen gingen eraan vooraf, nog andere zullen volgen. Naar gelang van de omvang van de bestelling worden er soms zelfs twee schepen terzelfder tijd geladen en zijn de tonnages dan nog groter. Er is niets buitengewoons aan. Het is eerder een verkeer dat buiten het geregeld verkeer valt.



1e fase : mechanische schoppen laden de vrachtauto's.



2e fase : Dank zij een heuvel of een hoog perron kippen ze het goed in de wagen.



Eenvoudige verrichting : rechtstreekse overlading