

De petroleumprodukten



Het vervoer per spoor van energetische petroleumprodukten (motorbrandstoffen, gasolie, stookolie, teer, vloeibare gassen) ondergaat thans een belangrijke evolutie. Onze redactie heeft dienaangaande een reeks vragen gesteld aan de h. Taes, directiesecretaris bij bureau 61.31. Hierna volgt de samenvatting van dat onderhoud.

— In « Het Spoor » van juli 1967 hebt u geschreven dat het vervoer van petroleumprodukten, bestemd voor binnenlands verbruik, vrij onbeduidend was gebleven en dat er door uw diensten een dynamische actie op touw gezet was om het aandeel van de N.M.B.S. te verhogen. Wellicht kunt u ons nu iets zeggen over de resultaten van de gevoerde actie ?

— Zeker. Laten we eraan herinneren dat de vaste brandstoffen meer en meer door vloeibare worden vervangen. Het aandeel van de kolen in het Belgische energieverbruik is van 80 % in 1956, gedaald tot 45 % in 1968, en dat van de petroleumprodukten is tijdens dezelfde periode van 20 % tot 53 % gestegen, wat, per jaar, een verhoging van meer dan 10 % betekent. Hieruit blijkt hoe grondig de verandering is die zich in de Belgische energetische sector heeft voltrokken. De voornaamste afnemers zijn de sector van brandstoffen voor huishoudelijk gebruik (34 %) en de industrie (25 %).

Die omschakeling in de keuze van de energiebronnen wordt hoofdzakelijk bepaald door de prijs, de soepelheid, het gemakkelijke gebruik, het comfort en ook door de toenemende motorisering.

— En wat staat er dit probleem in de toekomst te wachten ?

— Die spectaculaire vooruitgang van het petroleumverbruik is op verre na niet geëindigd vermits men voor 1975 een invoer in België (Antwerpen en Gent) voorziet van 35 miljoen ton ruwe petroleum. Het is een dynamische sector, de produktie stijgt voortdurend terwijl de produktie van kolen achteruitgaat. Welnu, de spoorweg is bij

uitstek een vervoerder van vaste brandstoffen, die 27 % vertegenwoordigen van zijn totale transport in t-km. U begrijpt derhalve onze bezorgdheid ten aanzien van die energetische mutatie, welke, wegens de specialisering van het materieel, een grotere mededinging met zich heeft gebracht op het stuk van het vervoer.

— Kunt u, in dat verband, die technische concurrentie preciseren ?

— Op de eerste plaats, kunnen we de kolen vervoeren met onze stortwagens en onze zelflossende wagens, terwijl er voor petroleumprodukten ketelwagens nodig zijn en, voor het lossen hiervan, een verbindingsspoor, pompen en slangen om het overslaan in de opslagtanks uit te voeren.

Daarentegen hebben de tankwagens en tankschepen hun eigen pomp, slangen en bedieningspersoneel. Bovendien worden extra-zware stookolie en pitch (petroleumteer) respectievelijk bij temperaturen van 60° en 180° vervoerd. Daarvoor zijn er speciale ketelwagens nodig met een warmteïsolering (10 cm glaswol), uitgerust met verwarmingsslangen (met stoom) om die petroleumderivaten bij het lossen hun vloeibaarheid te laten bewaren.

— Het vervoer per spoor impliceert dus belangrijkere investeringen in materieel, uitrustingen en sporen ? Maar, waar kan men dat gespecialiseerd materieel vinden ?

— Doorgaans hebben de petroleummaatschappijen hun eigen park speciale wagens, maar het gebeurt meer en meer dat ze ketelwagens van 60 t (83 m³) huren.

— Welke zijn die verhuuringsmaatschappijen in België ?

— De belangrijkste firma's in België zijn : de Compagnie Auxiliaire Internationale des Chemins de fer, de N.V. Algeco-VTG en de firma E. Everard - C.F.P.M. ; die firma's welke alle in Brussel gevestigd zijn, bezitten honderden ketelwagens die ter beschikking van de Belgische cliënteel staan.

— *Hebt u, ondanks die initiale handicap, gunstige resultaten kunnen boeken ?*

— We mogen zeggen dat de tonnage die sedert een jaar vervoerd werd, er duidelijk op vooruitgaat. De verhoging bedraagt 43 % voor het binnenlands vervoer en 23 % voor de uitvoer, voornamelijk naar het Groothertogdom Luxemburg. We hopen binnen een of twee jaar ons aandeel in het vervoer, dat thans ± 3 % bedraagt, te verdubbelen.

Die bemoedigende verhoging is het werk van een maandenlange, gezamenlijke inspanning van onze verschillende diensten.

— *Welke zijn de beslissende factoren om een dergelijk vervoer te bekomen en een gevestigde transportpolitiek te doen wijzigen ?*

— In algemene regel spelen er, buiten de netto concurrentiële vervoerprijs, andere elementen zoals de snelle wagenomloop, de regelmatigheid van het vervoer, de eindverrichtingen, de veiligheid, de soepelheid, het naleven van de aangegane verbintenissen, de dienstverlening, het vertrouwen, enz.

— *Wilt u, bij wijze van voorbeeld, voor onze lezers enkele recente prestaties aanhalen ?*

— Graag. Talloze grossiers en handelaars in vaste en vloeibare brandstoffen worden reeds per spoor bevoorrad in de verschillende stations van het net.

Maar onze actie was vooral gericht op de gewesten met sterke industrialisering of met een aanzienlijk verbruikspotentieel van petroleumprodukten. Zo werd de streek van Charleroi beschouwd als testgebied. Een jaar geleden hebben we met drie grote petroleummaatschappijen particuliere getrouwheidscontracten afgesloten waarin overeengekomen werd dat hun petroleumopslagplaatsen aan de Samber nabij Charleroi, dagelijks zouden worden bevoorrad en zulks met belangrijke treinstellen die daags te voren in de Antwerpse raffinaderijen geladen worden en die 's nachts rijden.

— *Die opslagplaatsen waren dus niet met de spoorweg verbonden. Hoe geschiedt de lossing van die petroleumpendeltrein ?*

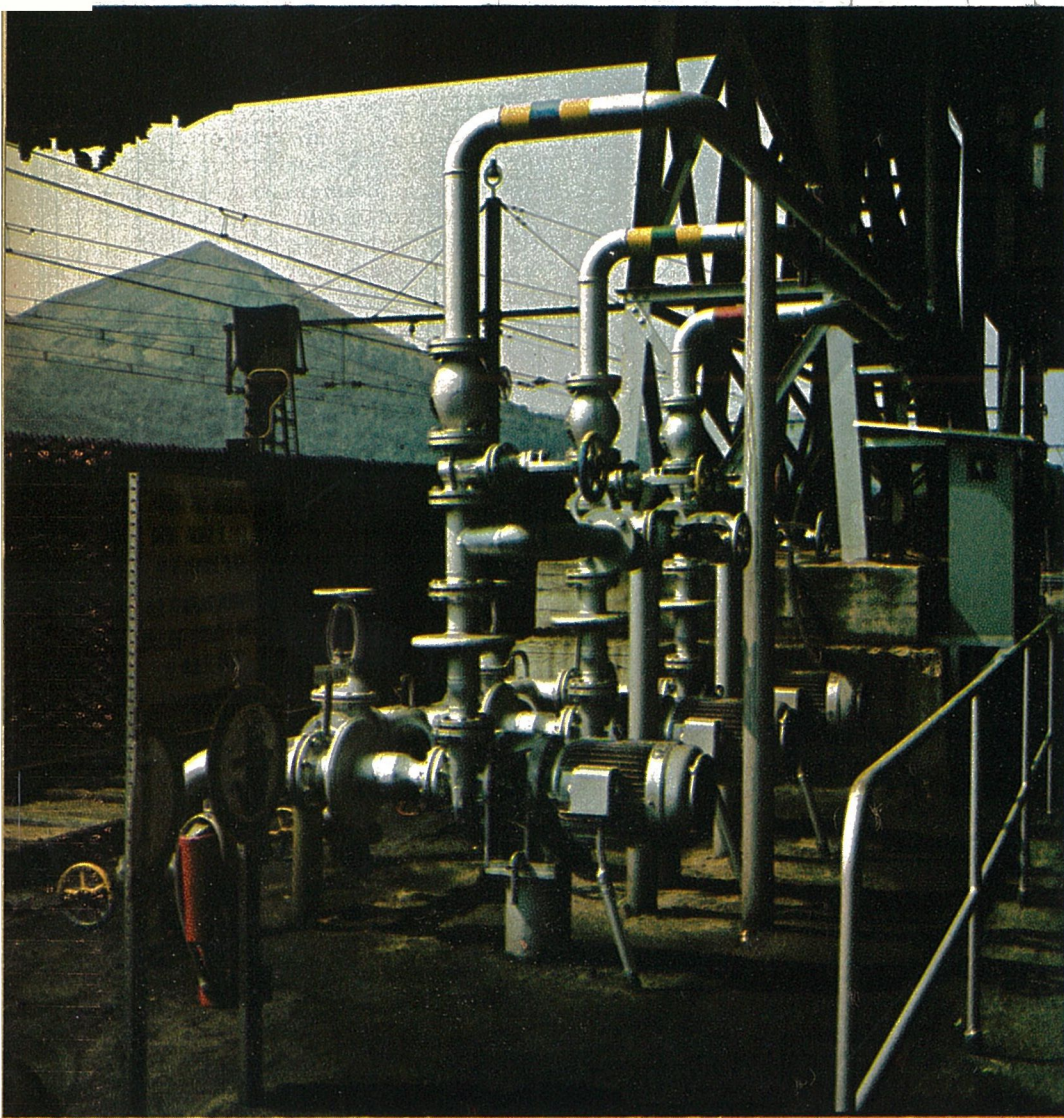
— Voor één opslagplaats kon er een vrij originele oplossing voorgesteld worden. Het aftappen van de ketelwagens die om 7 u. 's morgens aankomen, geschiedt op een particulier spoor van een kolenmijn, vanwaar de witte petroleumprodukten, via drie pijpleidingen die 9 m boven de Samber hangen, gepompt worden naar de verschillende opslagtanks van het depot dat zich op de andere oever bevindt (en dat niet kan worden aangesloten).

In het andere geval zal de aan de Samber gelegen petroleumopslagplaats rechtstreeks verbonden worden met ons vormingsstation Châtelineau. De aansluiting zal over twee wegen en een terrein van een kolenmijn lopen.

Directie E heeft een zeer snelle wagenomloop ontworpen en de ketelwagens die in de vroege ochtenduren ter beschikking worden gesteld, worden 's namiddags afgehaald en gedurende de nacht naar Antwerpen gereden.



De petroleumprodukten



— Zijn er andere perspectieven voor een latere uitbreiding?

— Beslist, dat is slechts een begin. We hopen dat het vervoer steeds zal toenemen. Er zijn onderhandelingen aan de gang met het oog op de oprichting en de bevoorrading van andere petroleumopslagplaatsen in verschillende centra.

Sommige petroleummaatschappijen overwegen zelfs de oprichting van volautomatische opslagplaatsen. In dat geval geschiedt het lossen van de ketelwagens door ons personeel. We bieden dus een « volledige » dienst aan, zoals die van een vrachtoverder of van een schipper.

Verder streven we eveneens ernaar een belangrijker aandeel te verkrijgen in de rechtstreekse bevoorrading in lichte en zware stookolie van de diverse industrieën (cement- en kalkfabrieken, ijzer- en staalbewerkings-industrie, chemische bedrijven, glasblazerijen, enz.). Laten we, bij wijze van voorbeeld, het geval aanhalen van twee glasblazerijen uit de streek van Charleroi, die dagelijks een stel grote en van een warmteïsolering voorziene ketelwagens van 80 ton ontvangen met extra zware stookolie op 60° warmte.

— We mogen dus besluiten dat het spoor in de meeste gevallen in staat is de industriële een rationele en economische oplossing te bieden voor hun vervoerproblemen.

— Ongetwijfeld, en in dat verband willen we de nadruk erop leggen dat de stationschefs die, dank zij hun rechtstreeks contact, de bijzonder behoeften en toestand van hun « aan gesloten » en klanten kennen, onze handelsagenten in hun prospectie taak op nuttige wijze kunnen helpen. Ze staan als 't ware in de voorlinies en moeten geenszins aarzelen oplossingen voor te stellen of de klanten uit hun omgeving op doeltreffende wijze te overreden. Alle inlichtingen, initiatieven en voorstellen zullen nauwkeurig en met belangstelling door de Handelsdirectie onderzocht worden.

— U hebt ons gesproken over de bevoorrading van petroleumopslagplaatsen van de zware industrieën maar bestaat er ook geen probleem voor de elektrische centrales?

— Inderdaad. De kolen worden thans vervangen door petroleumteer (pitch). Dit nieuwe petroleumresidu biedt voor de elektrische centrale een dubbel voordeel: het is een zeer goedkope brandstof en een aanbrennen van calorische (150° tot 180° bij de verlies).

Binnenkort zal een eerste elektrische centrale kunnen bediend worden door een dagelijks, gesloten trein van 20 ketelwagens van 83 m³ geladen met meer dan 1.000 t pitch het lossen zal door ons personeel geschieden.

Anderzijds zijn er onderhandelingen aan de gang om het vervoer van vloeibaar gas te bekomen, een vervoer dat momenteel onze wegen belemmert met alle gevaren van dier.

Zoals u ziet is onze actie er niet enkel op gericht ons vervoer te verbeteren, maar draagt ze tevens bij tot de sanering van het wegverkeer dat door de zware tankwagens van 20 tot 30.000 l belemmerd wordt.

— Wat denkt u over de toekomst van het vervoer per spoor van de petroleumprodukten?

— Op dat stuk houden onze ogen merken gelijke tred met ons optimisme en ons dynamisme. Wij weten



dat we ons in een sector bevinden waarin er een harde concurrentie gevoerd wordt en dat bevalt ons best, want we strijden graag. We weten dat onze moeilijkheden niet ten einde zijn, maar we hopen dat er over een of twee jaar dagelijks « blocktrains » (gesloten treinen) van 1.000 t met petroleumprodukten naar de voornaamste centra van het land zullen rijden, in navolging van die welke thans elke nacht het Groothertogdom Luxemburg bedienen. Het moet u dus niet verwonderen wanneer ik u zeg dat ik de toekomst optimistisch tegemoet zie.

— Welke wens zoudt u bij wijze van conclusie willen formuleren ?

— Als slot beslist een uitstekende vraag !

In weerwil van de ongelijke kansen bij de start, is het spoor concurrerend in de meeste gevallen dank zij zijn machtige infrastructuur, zijn organisatiemogelijkheden, zijn regelmatigheid, zowel in de winter als tijdens de

zomer, zijn veiligheid, zijn stiptheid, zijn onberispelijkheid, zijn commerciële soepelheid.

We verkopen niet alleen vervoer, doch ook dienst en vertrouwen. We moeten de verbetering van onze « goede betrekkingen » voortzetten. Het spoorwegverkeer vertoont duidelijk tekenen van herstel ; bij wijze van spreken zouden we durven te zeggen dat het spoor aan een tweede jeugd begint.

We moeten de kans die ons aldus geboden wordt, met beide handen grijpen om onze verkoop van vervoer te verhogen.

Het is slechts door de samenwerking van al onze diensten, door een vruchtdragende prospectie en door de samenbundeling van onze inspanningen dat we concrete resultaten kunnen bekomen en dat we onze actie kunnen verstevigen.

Besluit : we hebben vertrouwen in onze toekomst !