

Inzake reizigersvervoer bestaat de andere oplossing hoofdzakelijk in het gebruik van personenwagens, die in overgrote meerderheid uitgerust zijn met een benzine-motor.

Welnu, volgens prof. Samuel Halter, Directeur-Generaal van het Bestuur van Volksgezondheid, geeft een dieselmotor per 1000 liter verbrande brandstof 26 kg pollutiestoffen af, terwijl een benzinemotor er 337 kg afgeeft voor dezelfde hoeveelheid brandstof. De verhouding^{is} dus ongeveer 1 tegen 13.

Maar de vergelijking gaat slechts op bij gelijk vervoervolume. Welnu, de diesellocomotieven verbruiken gemiddeld 16 liter gasoil per 1000 reizigers-km, terwijl men voor eenzelfde hoeveelheid vervoer per wagen ongeveer 50 liter benzine nodig heeft.

Bij gelijk vervoervolume verbruikt de spoorweg dus 3 maal minder brandstof en geeft hij ongeveer 40 maal minder pollutiegassen af dan de personenwagens.

Wat nu het goederenvervoer betreft, kan men een vergelijking maken met de dieselvrachtwagens.

Het spoorvervoer heeft het voordeel lange konvooien te kunnen inrichten, zodat het met dieseltractie, voor eenzelfde vervoervolume, 4 maal minder brandstof verbruikt dan de dieselvrachtwagen.

Praktisch is het voordeel echter nog groter, want de motoren der dieselloes zijn krachtige motoren met een traag regime, en die onder bestendig toezicht staan. Bovendien zijn zij niet voorzien van het vaak gestoorde stelsel van automatische voorontsteking dat men op de vrachtwagens aantreft, en kan de bestuurder evenmin de regeling van de brandstoftoevoer wijzigen om alzo de kracht der motoren te verhogen, wat de door de weggebruikers zo goed gekende rookafgifte tot gevolg heeft.

Zoals men ziet is zelfs bij de dieseltractie de afgifte van pollutiegassen aanzienlijk lager bij de spoorweg dan bij het wegvervoer".

26 (E.S.) De portaalkraan van de containerterminal te Bressoux.

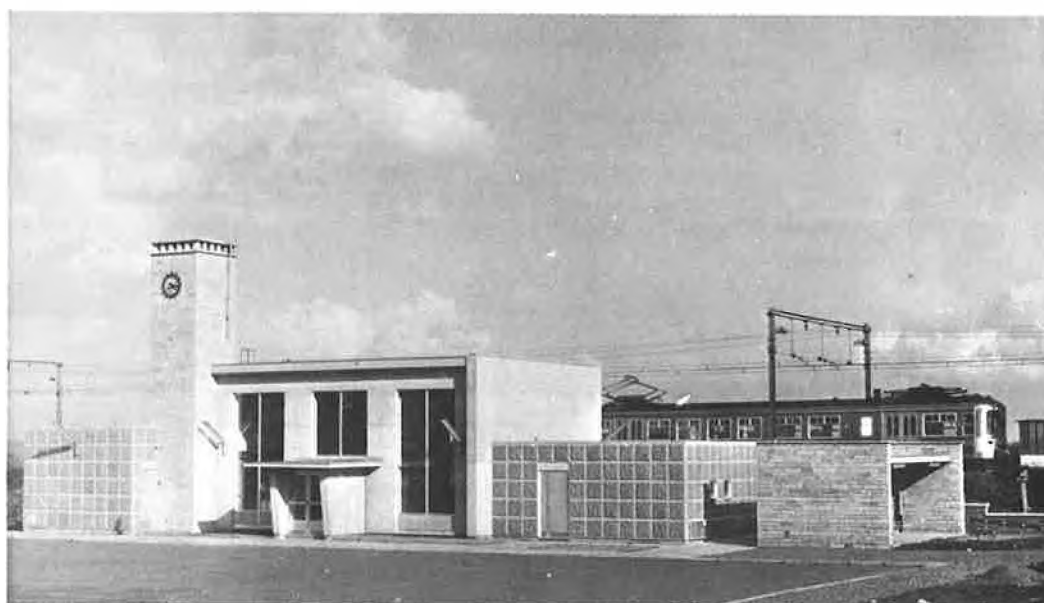
Het station Bressoux wordt het belangrijkste goederenstation uit het Luikse. Van in den beginne moest het met een portaalkraan met groot hefvermogen uitgerust worden. Inge-



staff information



Nieuwe portaalkraan van de container-terminal te Bressoux.



Nieuw stationsgebouw te Frameries, in dienst gesteld op 13 maart 1972.

volge de vrijwel explosieve uitbreiding van het verkeer der grote containers, werd de beslissing getroffen, de bedoelde portaalkraan uit te rusten met al het toebehoren dat voor de rationele behandeling van de al dan niet gestandaardiseerde containers vereist is.

Het meest opvallende element van die speciale uitrusting is het telescopisch grijpraam, "Spreader" genoemd. Dat raam is uiterst geperfectioneerd en zeer ingewikkeld van bouw, en het beschikt over een heel stel grijptuigen.

Om de gestandaardiseerde containers van 20, 30 en 40 voet te lichten, worden er draaigrendels gebruikt die in de bovenste hoekstukken van de containers worden geschoven.

Sommige containers en opleggers kunnen aan de onderkant gegrepen worden door grijptangen waarvan de uiteinden in holten dringen die daarvoor in de bodemrand der over te laden voertuigen of containers zijn aangebracht. In de ruststand bevinden de grijparmen zich in de horizontale stand.

Er zijn ringen aangebracht om lenden te bevestigen die dienen voor het lichten van kleine containers van 10 voet en van niet-gestandaardiseerde containers.

Aan een haak, ten slotte, kan men goederen hangen die van ringen of van een normale leng voorzien zijn.

Het telescopisch raam van de Spreader biedt meer voordelen dan een vast raam, vermits de maat van het toestel beperkt wordt tot de lengte der te behandelen containers. Zo kan men containers met verschillende afmetingen naast elkaar stapelen.

B Het soepele gebruik van dat merkwaardig behandelings-
tuig wordt nog verhoogd, doordat de takels aan de loopkat zijn opgehangen door middel van een loopkrans waarmee het mogelijk is de lasten gemakkelijk te draaien.

Alle bewegingen worden bevolen vanuit een enkele stuurhut, waaraan de loopkat vast en oordeelkundig verbonden is.

Hierna volgen nog enkele cijferkenmerken van die portaalkraan welke, met een vlucht van 20 m, reikt over twee sporen, een weg voor vrachtauto's en een opslagplaats.

Lengte van de rolbaan	325 m
Hefvermogen aan de haak	20 t
" aan de Spreader	33 t
Hefhoogte onder de Spreader, ten minste	9 m
" onder de grijpers, ten minste	5,5 m
Maximumsnelheid van de portaalkraan	50 m/min.
" van de loopkat	20 "
" van de hijsbeweging	10 "

27 (B) NMBS-halte Tervurense Poort op de lijn 26 Schaarbeek-Halle.

De dienst ter bevordering van het gemeenschappelijk vervoer bij het Ministerie van Verkeerswezen zet thans de verwezenlijking voort van de Oost-Westlijn van de Brusselse premetro.

Als verlenging van het reeds in dienst zijnde gedeelte onder de Wetstraat, zal deze lijn door het Jubelpark lopen en, eens voorbij de Tervurense Poort, zich vertakken in een lijn naar St-Lambrechts-Woluwe (langs de Broqueville-laan, P. Hymanslaan....) en een andere naar Etterbeek en Oudergem (langsheen en boven de lijn 26 tot Etterbeek en vervolgens over het tracé van de vroegere lijn Brussel Leopoldswijk-Tervuren).

De metro-halte van de Tervurense Poort zal de laatste gemeenschappelijke halte zijn van beide vertakkingen.

Aangezien zij vlak bij de lijn 26 ligt, heeft men het wenselijk geoordeeld onder de Tervurenlaan een NMBS-halte aan te leggen die in direkte verbinding zal staan met de metro.

De verbindingen spoorweg-metro zullen aldus op de Oost-West-as bijzonder goed zijn, vermits men er niet minder dan 3 spoorwegstations zal aantreffen : Centraal station, Schuman (lijn Brussel-Namen) en Tervurense Poort.

De aanleg van perrons op de lijn 26 (te Huizingen, Beersel, Linkebeek, Ukkel, Schaarbeek...) zal het mogelijk maken op deze lijn een omnibusdienst met grote frequentie in te voeren, die onmiddellijk zal aansluiten op het metro-net.

