



De vakantie, de zon... en de bagage...
Per trein zal uw reis zekerder en verposen-
der zijn.



INHOUD.

- 2 De witte wereld van C.C.C.
- 5 Met magneetbanden
- 6 Miljoenen pallets
- 8 Buitengewoon vervoer
- 10 Drie generaties van gemeenschappelijke wagens
- 12 De « Gegarandeerde Termijn » op de proefbank
- 14 UIC 50 jaar — Vijf treinen meer
- 15 Wissels
- 16 Zuiver vervoer
- 18 Bagage : nieuwe tarief — Intercontainer information — Addendum — Nieuw telefoonnummer — Verhuringen Brussel Centraal — Adres verandering
- 19 Aan het andere eind van de antenne
- 20 UIC

Foto's F. Putman. Brussel
G. Delise. Brussel
Fontaine. Brussel
C.C.C.
Caterpillar

Redactie : Frankrijkstraat 85
1070 Brussel
tel. (02)23.80.80 - toestel 2637

Lay-out : P. Funken - Brussel.
Drukkerij : Omega n.v. - Antwerpen.

Deze uitgave geschiedt ongerekend de bestaande tarifaire beschikkingen en dienstregelingen en hun latere wijzigingen.
Verantwoordelijke uitgever :
P. SERGYSELS - BRUSSEL.

DE WITTE WERELD VAN C.C.C.

HET KRIJT

Krijt is een onzuiver calciumcarbonaat (CaCO_3), afkomstig uit de afzetting van de microscopische schelpen van zeedieren, versteend in de loop der eeuwen.

De brokkeligheid, de geringe hardheid en de vormloze kristallijnen structuur van dit gesteente zorgen ervoor dat het zacht en bewerkbaar aanvoelt. Hierdoor wordt het onderscheiden van de compacte kalkspaatconglomeraten (marmer). Het is buitengewoon poreus en bijgevolg sterk doorlaatbaar.

1906 Mannen, wagentjes, paarden. Onder de strenge leiding van de heer Omer POURBAIX, oprichter van de vennootschap, begint de ontginning van de krijtlagen te Harmegnies. Het gewonnen krijt wordt tot kalk verwerkt.

Wanneer de eerste wereldoorlog is afgelopen, breidt de productie zich uit : gezien de kwaliteit en vooral de witheid van het gewonnen product, opent het bedrijf een afdeling « krijt ».

1926 De markt voor de kalk loopt achteruit. Het bedrijf beleeft zijn eerste omschakeling : er wordt een afdeling Portlandcement toegevoegd.

1945 Om aan de toenemende behoeften tegemoet te kunnen komen, wordt een afdeling metaalcement in het leven geroepen.

1949 Om van de lagen een maximum gebruik te kunnen maken, stelt de C.C.C. haar afdeling witte cement in bedrijf.

1965 Van de ene omschakeling naar de andere, bereikt de C.C.C. een uiterst belangrijke mijlpaal : een overeenkomst met de Belgische cementfabrieken rationaliseert de productie van krijt waarbij C.C.C. zich uitsluitend wijdt aan de verbetering van de productiviteit en de kwaliteit van het krijt. Er wordt een nieuwe fabriek ontworpen en gebouwd terwijl de productiecapaciteit van 40 tot 170.000 ton per jaar wordt opgevoerd.

1968 Nieuwe rationalisatie : C.C.C. en de S.A. CRAIBEL te Cuesmes bundelen hun belangen. Craibel wordt op dat ogenblik — met handhaving van haar eigen productie — in zekere zin een model-fabriek-laboratorium terwijl C.C.C., steeds op zoek naar nieuwe producten, haar productie langzamerhand tot 200.000 ton en meer per jaar ziet oplopen.

1969 De intensieve ontginning van de grond doet steeds grotere tekorten aan calcium en magnesium aan het licht treden. Er worden studies door gespecialiseerde centra uitgevoerd daar de onevenwichtige toestand steeds ernstiger wordt en het blijkt hieruit dat de behoeften enorm worden. Om hieraan het hoofd te kunnen bieden, brengt C.C.C. de kalkmagnesiumcomposten onder het merk Dolocal op de markt. Het bedrijf van de groep POURBAIX neemt in zijn derde generatie Europese afmetingen aan.

EEN TAMELIJK ONBEKEND PRODUCT

De markt van het krijt ontwikkelt en breidt zich verder uit. Dit materiaal speelt een rol in de samenstelling van een oneindige hoeveelheid gebruiksproducten. « Het zou voor mij gemakkelijker zijn », verklaart de directeur van de C.C.C., « de sectoren op te noemen waarin men ons niet nodig heeft ». Het krijt was een arm product. Daar de eisen van de klanten echter steeds strenger worden, wordt de verwerking van dit product steeds verder doorgevoerd terwijl steeds duurere kwaliteiten op de markt worden gebracht.

Het aan de winningsindustrieën eigen materiaal wordt aangevuld door zeer kostbare installaties terwijl laboratoriumcontroles en -research een extra waarde aan « grijze massa » aan het product toevoegen.

Steeds meer ondernemingen gebruiken vandaag de dag « gemicroniseerde » krijtsoorten. Zij eisen bijvoorbeeld dat de maximum diameter van de deeltjes niet meer dan 10 micron bedraagt, dat wil zeggen, het honderdste gedeelte van een millimeter. Het betreft hier dus een volstrekt zuiver product waarin geen enkel vreemd bestanddeel mag worden aangetroffen. Met andere woorden, het belang van een volledige automatisering van de fabriek kan dus wel worden ingezien: geen tussenbehandelingen, dus geen gevaar meer voor de besmetting van het product.

Oordeelt U zelf op het schema.

DE GROEVE

Een eerste laag bestaat uit klei dat in een tempo van 1500 tot 2000 ton per dag wordt gewonnen. De ladingen worden rechtstreeks naar de cementfabrieken vervoerd.

Enkele meters dieper komt een laag gekleurd krijt te voorschijn met een CaCO_3 gehalte van 96 tot 97%. Dit is bestemd voor de industrieën die geen product met een al te grote zuiverheid of een maximum witheid vereisen.

Tenslotte stoten we op de laag wit krijt,

het zuiverste, de laag die tot een maximum wordt benut. Het gehalte aan CaCO_3 schommelt tussen 98,5 en 99%. De aldus ontgonnen laag heeft een dikte tussen 40 en 45 meter. Hieronder wordt de grondwaterlaag aangetroffen.

Het is echter bekend dat er nog evenveel krijt onder deze waterlaag ligt doch de voorzichtigheid zet ertoe aan niet verder te gaan tenzij — en dit is slechts een veronderstelling — wegens natuurlijke of kunstmatige oorzaken de grondwaterlaag steeds lager zou zakken waardoor op een nog dieper niveau zou kunnen worden gewerkt.

DE FABRIEK

Krachtige mechanische graafwerktuigen winnen het krijt uit de laag; dit wordt door middel van kipauto's naar de eerste fabricatiefase vervoerd. Via slibkuipen wordt het gesteente verwerkt tot een krijtbrij waaruit de oplosbare zouten en andere « parasitaire » bestanddelen worden verwijderd. Deze in enorme kuipen opgeslagen brij wordt door het laboratorium gecontroleerd vooraleer naar de eigenlijke fabriek getransporteerd te worden.

In deze afdeling wordt het vochtgehalte van de krijtbrij, eerst door mechanisch centrifugeren en vervolgens door droogovens, van 60% tot 0,2% water gebracht.

Na afkoeling komt het gemalen, verpulverde en gemicroniseerde product in de verzendingssilo's terecht waaruit het in zakken of los door middel van gespecialiseerde voertuigen wordt afgeleverd.

Zodra het product de fabricatielijnen binnenloopt, is het op geen enkel ogenblik zichtbaar. De risico's van verontreiniging worden dus tot een maximum uitgeschakeld.

Via een algemeen bedieningspaneel kan één man de gehele fabricatie bedienen en controleren.

RESERVES ?

Onwillekeurig komt de vraag naar voren: raken de lagen zo niet snel uitgeput in een

tempo van duizend ton per dag (huidige gemiddelde productie)?

In werkelijkheid is het zo dat de C.C.C. bijna 50 Ha groeven in de streek van Harmegnies bezit. Momenteel worden slechts 12 Ha ontgonnen. De directie van de C.C.C. is van mening dat, gezien de huidige productieomstandigheden en rekening houdende met de stijging van de vraag, het bedrijf nog ongeveer een eeuw met winnen boven de huidige grondwaterlaag kan doorgaan.

Iedereen zijn eigen krijt...

Men kan zich verbazen over een zo sterk doorgevoerde verwerking. Waarom eigenlijk zo ver? Waarom moet het krijt in zo fijne deeltjes worden verdeeld? De klanten kopen, samen met krijt, een granulometrische kromme. Afhankelijk van een bepaald product, zijn zij van mening een materiaal met een sterk dekkend vermogen nodig te hebben of waarvan het gehalte aan CaCO_3 een bepaalde waarde bereikt of waarvan de fijnheid dusdanig is dat hierdoor een beter gebruik van de capillariteit kan worden gemaakt.

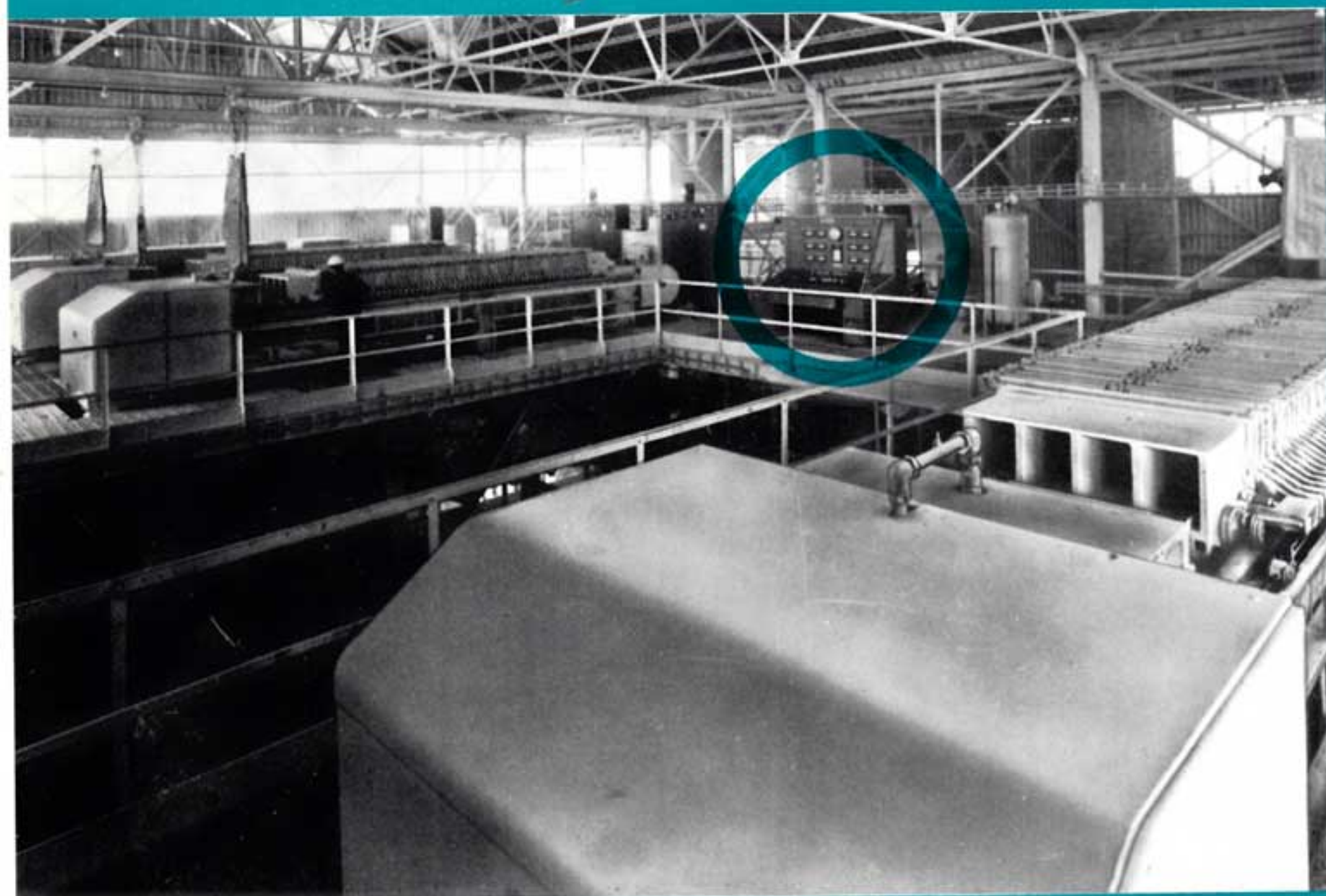
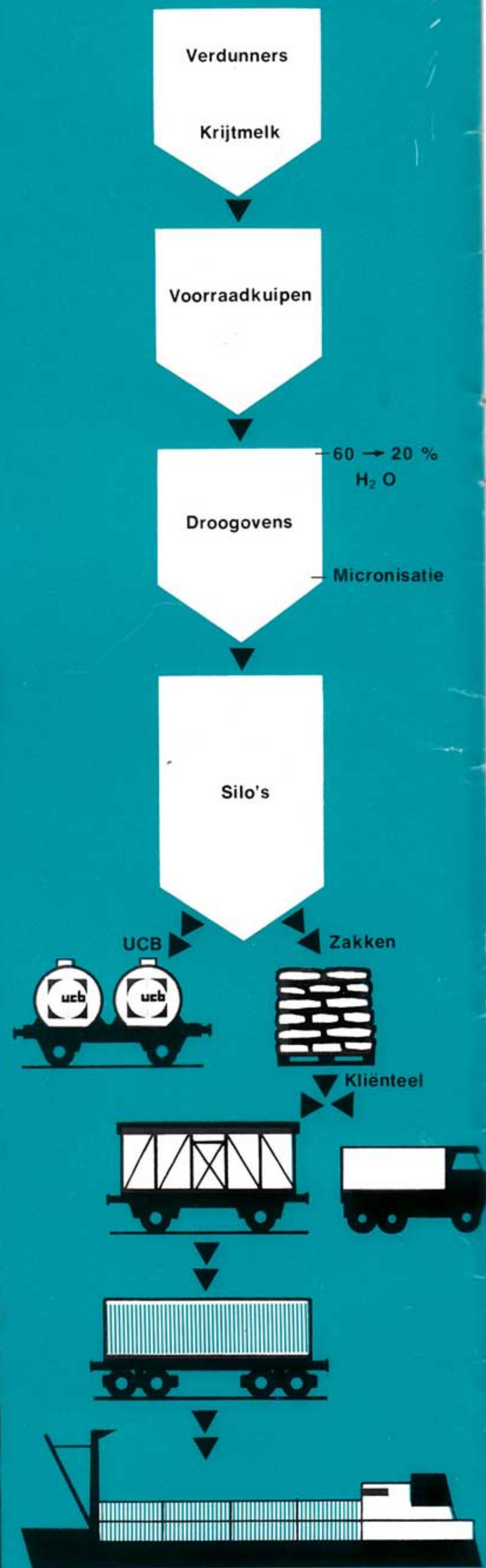
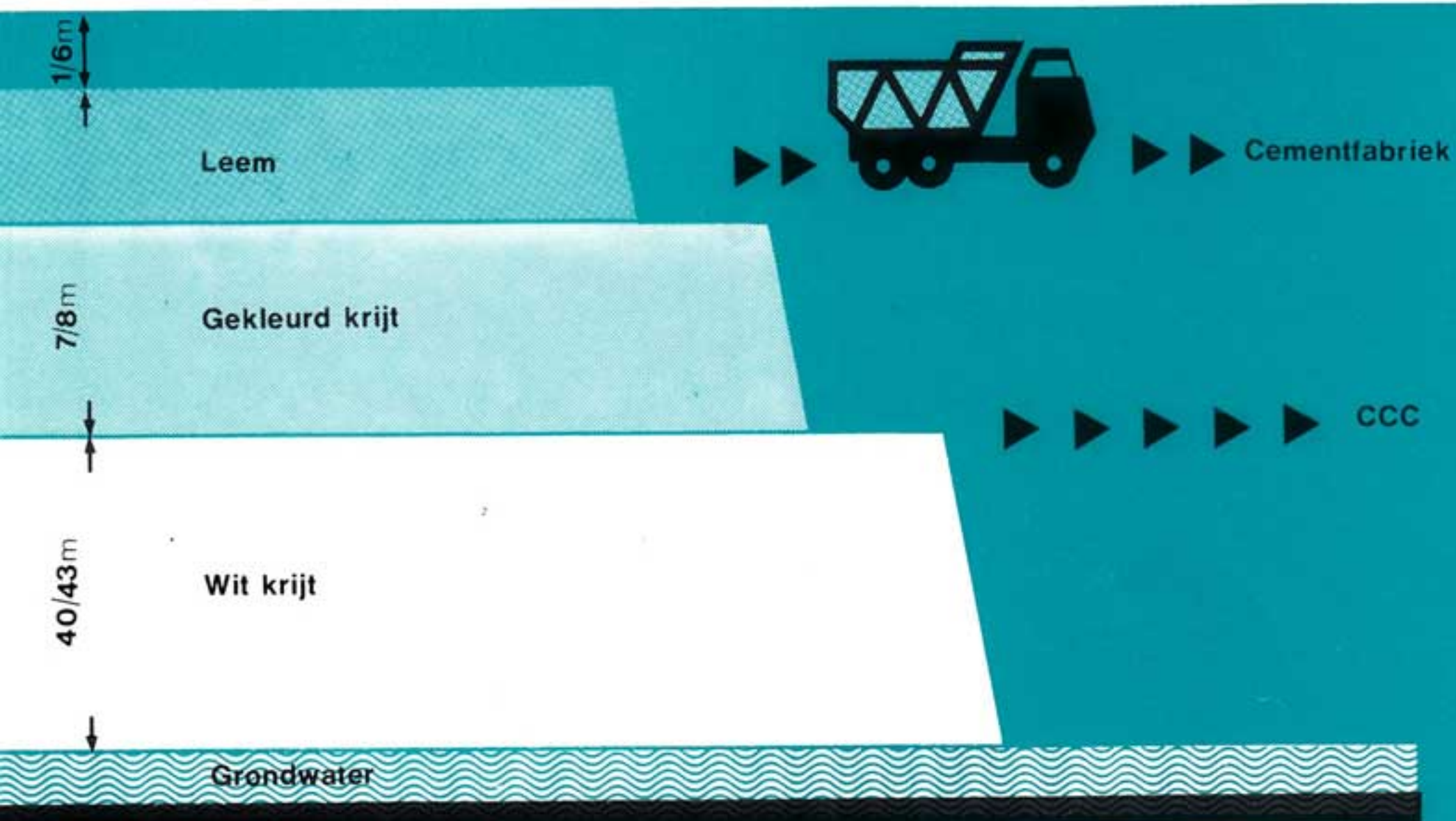
1. krijtsoorten voor industriële doeleinden
2. speciale krijtsoorten voor stopverf en plamuur
3. speciale krijtsoorten voor verf
4. gemicroniseerd krijt
5. behandelde krijtsoorten waardoor specifieke toepassingen mogelijk worden gemaakt in diverse industrieën en bij de bestrijding van de watervervuiling
6. anti-caking krijtsoorten die, doordat zij de korrels van meststoffen omhullen, voorkomen dat deze aan elkaar gaan kleven.

Iedereen kan het vaststellen: de productie wordt gespecialiseerd en afgewisseld. Krijt heeft men dikwijls nodig in bepaalde industrieën terwijl de behoeften sterk uiteenlopen.

In werkelijkheid is het zo dat de moderne industrie zich niet meer met grove basis-elementen tevreden stelt. De chemici bestu-

De « Crayères, Cimenterie et Fours à Chaux » te Harmegnies. De krijtlaag die men hier ziet is slechts een klein deel van de ontginbare 50 Ha.





deren grondig hun technieken en schrijven minimum maatstaven voor. De specialisatie komt dus tegemoet aan de vraag, aan het aanwezig zijn van een markt. De producten ontstaan, afhankelijk van de behoeften. Nu eens is het veevoederindustrie, dan weer de papierfabricatie die een hogespecialisatie vereist.

OVER DE WEG EN PER RAIL

Op gevaar af van verstikking, dient de C.C.C. over een goede vervoerinfrastructuur te beschikken.

Iedere dag worden tonnen en nog eens tonnen over de hele wereld verzonden.

Weg en rail verdelen onderling dit vervoer, elk volgens zijn eigen mogelijkheden.

Vrachtwagens doorkruisen heel België met als bestemming de bedrijven die geen spoorwegaansluiting hebben en andere die te geringe hoeveelheden verbruiken om een vervoer per spoorwagen rendabel te kunnen maken.

Indien nodig, gaan ze zelfs naar het buitenland.

Wat het vervoer per spoor betreft, deze brengt de verbinding tussen C.C.C. en de gemakkelijk bereikbare bedrijven tot stand, dank zij een spoorwegaansluiting alsmede met de haven van Antwerpen, de laatste Belgische etappe voor de export over zee. Het totale vervoer dat door de N.M.B.S. in 1971 werd verzorgd, wordt op meer dan 30 % geschat.

De aansluiting op het Belgische spoorwagennet is ontegenzeggelijk een voordeel. De goederen verlaten de fabriek om rechtstreeks hun ontvangers te bereiken. Als voorbeeld kunnen we aanhalen dat iedere dag Ucs pneumex wagons, eigendom van U.C.B., te Harmegnies worden geladen en naar de verwerkende fabrieken rijden. Een veelzeggende bijzonderheid, het pneumatische laden heeft plaats in een tempo van 2 ton per minuut.

Afgezien van de speciale Ucs wagons, is er tevens krijt in zakken, geladen op laadborden in gesloten wagons. De zak garandeert de zuiverheid van het product terwijl dank zij het laadbord laden en lossen wordt versneld. De transcontainer neemt momenteel echter een steeds belangrijker plaats in: het krijt dat voor overzees transport is bedoeld wordt volgens deze formule vervoerd.

De zakken worden op laadborden voor eenmalig gebruik in laadkisten tot 18/20 ton geladen. De treinstellen vertrekken naar Antwerpen waar zij in de Transcontainer Terminal hun ladingen in verschillende schepen overladen. Op advies van de heer Omer POURBAIX, heeft C.C.C. deze formule gekozen op verzoek van de scheepsverladers: de behandeling van de goederen wordt zodoende aanzienlijk beperkt alsmede de kosten die er aan verbonden zijn. Men bestudeert nu de mogelijkheid voor het vervoer van krijt per laadkisten naar Zuid-Europa.

Ook het aanvoerverkeer moet niet worden vergeten. Tds wagons, geladen te Merlemont, bezorgen de fabriek te Harmegnies ruwe dolomiet, die na behandeling en vermenging met krijt, composten voor de landbouw oplevert.

DE TAAL VAN DE CIJFERS

1968	39.250 ton
1969	59.295 ton
1970	51.270 ton
1971	71.500 ton

De stijging van het per spoor vervoerde aantal tonnen is uiteraard gekoppeld aan de conjunctuur en de uitbreiding van de fabriek te Harmegnies. Deze fabriek met een beginproductie van 8.000 ton, bereikte 70.000 ton in 1951 en momenteel meer dan 200.000 ton.

Wij zegden het reeds: de verbruikers van krijt zijn talrijk. Doch iedereen koopt niet dezelfde hoeveelheid. De cliënteel van de C.C.C. van Harmegnies bezit dus twee hoofdkenmerken: groot in aantal en groot in de spreiding over het Belgisch grondgebied zowel als in het buitenland.

Men begrijpt dan ook het belang voor de C.C.C. een uitstekende transportinfrastructuur te bezitten en bovendien, over aangepast materieel te beschikken.

Deze mogelijkheden (op het stuk van spoor-aansluiting, van tonnage, van regelmatige werking en van materieel) lieten de N.M.B.S. toe te komen tot een gelukkige samenwerking met de voortbrenger van krijt te Harmegnies.

Wij verhopen dat deze moge voortgezet en verstrekt worden, samen met de uitbreiding van de C.C.C.

De pneumex wagons rijden in navettedienst tussen de voortbrenger en de verbruikers.



MET MAGNEETBANDEN

De meest verspreide vorm om resultaten van mechanografische werken mede te delen is de « listing », een opeenvolging van bladen die doorlopend bedrukt worden op wit papier of op formulieren.

Wanneer de gebruiker hieruit elementen moet hernemen om er nieuwe bewerkingen mee uit te voeren op zijn eigen uitrusting, moet hij deze gegevens opnieuw onder mechanografisch verwerkbaar vorm brengen. Deze operatie is traag, kostbaar en gewoonlijk vatbaar voor vergissingen wanneer zij met de hand wordt uitgevoerd. Voor de gebruiker is het dus van groot nut de gegevens te ontvangen op een informatiedrager die hij onmiddellijk opnieuw kan gebruiken. Daarentegen zijn de bijkomende kosten voor de informatieveraarder eerder gering, voor zover zijn uitrusting modern is en een hoog prestatievermogen heeft. En aangezien de uitwisseling van gegevens vaak in beide richtingen geschiedt, hebben beide partijen daar baat bij.

Men kan hierbij volgende informatiedragers aanwenden: ponskaarten, ponsbanden (of documenten met marginale perforatie), documenten met een optisch leesbare band of ook magneetbanden.

De vergelijking van de karakteristieken van ieder van deze informatiedragers op het stuk van de opbergingscapaciteit en de leesnelheid valt zonder twijfel uit in het voordeel van de magneetband. Inderdaad, een tekst van circa 100.000 leestekens (20 listingbladen) komt overeen met:

- 2.000 ponskaarten (een hoop van 40 cm hoogte), met een leestijd van ruim 2 minuten;
- 250 meter ponsband (een bobijn van ongeveer 10 cm doorsnee), met ten minste 3,5 minuten leestijd;
- 350 meter originele documenten met leestekens voor optische lezing, met een leestijd van meer dan 10 minuten;
- maximum 4 meters magneetband, die door de ordinator in minder dan 2 seconden kunnen worden gelezen.

Het onmiskenbaar belang van deze laatste informatiedrager heeft de N.M.B.S. ertoe geleid hem uit te kiezen voor verscheidene reeds toegepaste uitwisselingen, op voorwaarde dat de gegevens voldoende omvang hebben. Zo gaat zij sinds jaren te werk met INTERFRIGO en meer recent met het Postcheckambt te Brussel en met een aantal van haar klanten.

Aldus ontvangt een belangrijke metaalfirma om de tien dagen samen met haar gewone faktuur een magneetband waarop alle bijzonderheden over de verrichte transporten zijn opgenomen, wat deze maatschappij toelaat haar verkoop van dichterbij te controleren en gemakkelijk statistieken op te maken.

In de toekomst zal deze doenwijze verder uitgebreid worden.

De klanten zullen op magneetband de gegevens kunnen verstrekken die nodig zijn voor de taxatie van hun zendingen, en zij zullen in ruil een magneetband ontvangen met het resultaat van de facturatie. Dergelijk systeem vereenvoudigt de administratieve taken en verhoogt de kwaliteit van de dienst.

Naar verwachting zal uit al deze operaties een geleidelijke vermindering voort-spruiten van « papiergebruik », een informatiedrager die veel plaats inneemt en zeer kwetsbaar is.