



Het ertsvervoer per spoor

De N.M.B.S. vervoert per dag nagenoeg 44.500 ton erts met bestemming naar de metaalfabrieken van het land van Charleroi (Hainaut-Sambre, Thy-le-Château en A. M.S., Providence), de streek van Luik (Cockerill-Ougrée, Espérance-Longdoz), het Centrum (Boël te La Louvière) en Klabbek (Forges de Clabecq). Dat verkeer stemt overeen met een dagelijks laadgemiddelde van 778 wagens die 36 treinen uitmaken.

Die ertsen komen uit het Westen van Frankrijk via Erquelines of Quévy (78.000 t per maand), het bekken van Briey via Lamorteau (426.500 t per maand) en van overzee (635.000 t per maand over Antwerpen en 18.000 t over Gent).

Was er voor de uit Briey ingevoerde hoeveelheden in 1966 haast geen wijziging (4.773.000 ton) ten opzichte van 1954 (4.506.000 t), dan zijn de van overzee komende partijen daarentegen gestegen van 1.594.000 t, in 1954, tot 6.781.000 t, in 1966.

De thans uitgesproken voorkeur voor de overzeese ertsen wordt inzonderheid verklaard door hun hoog ijzergehalte, dat 68% bereikt, tegen slechts 33% voor het erts uit Lorreinen. Het overzees erts dat in 1958 uitsluitend uit Zweden kwam, wordt thans aangevoerd uit tal van ontginningen, verspreid over verscheidene continenten: Liberia, Mauretanië, Algerië, Chili, India, Australië en Brazilië.

In de havens aangevoerd, wordt het erts

dan per spoor vervoerd met homogene stellingen speciale wagens die eigendom zijn van de ijzer- en staalproducenten.

Om deze in de mogelijkheid te stellen te voorzien in de spectaculaire aangroei van het totale verkeer (11.514.000 ton in 1966, tegen 6.100.000 ton, in 1954) zonder hun materieelpark te moeten vergroten, heeft de N.M.B.S. zich toegelegd op het verkorten van de omlooptijd, dit is de tijd tussen 2 opeenvolgende vrachten. Die omlooptijd van 48 uur in 1954, is thans ingekort tot 24 uur en er wordt verder geijverd om hem nog meer in te krimpen. Het naleven van die omlooptijd vergt niet enkel snellerritten, doch ook een zeer grote regelmaat in de loop van de treinen, wat mogelijk is door het gebruik van moder-

ne elektrische en dieseltractiemiddelen. Thans zijn de inspanningen van de N.M.B.S. erop gericht de treinladingen eventueel te vergroten tot 1.800 brutoton in enkele tractie bij vertrek uit Antwerpen, zowel in de richting van Luik als van Charleroi; die ladingen zijn thans tot nagenoeg 1.500 ton begrensd.

Wegens het belang ervan is het ertsvervoer op een speciale wijze ingericht.

Aan de verscheidene fabrieken worden maandelijks contingenten toegewezen door een centraliserend organisme: de Groepering van de Belgische Hoogovens en Staalfabrieken. De vervoerprogramma's en de dienstregeling worden in gemeen overleg tussen de Groepering, de ijzer- en staalproducenten en de N.M.B.S. vastgelegd.

De regelmatigheid van het verkeer herkomstig van Briey is betrekkelijk gemakkelijk te verwezenlijken, omdat het erts ter plaatse wordt ontgonnen en er zich slechts één kwaliteit voordoet.

Dat is evenwel niet het geval voor de erts van overzee. De lading op wagen of de opslag ervan hangt af van de aankomst van de ertsboten. Van de andere kant zijn er talrijke kwaliteiten erts (32 in Antwerpen), wat des te meer ingewikkelde problemen meebrengt omdat de productievereisten ijzer- en staalnijverheid tot zeer veranderlijke laadprogramma's nopen.

Ondanks die moeilijkheden, heeft de N.M.B.S., in samenwerking met de ijzer- en staalfabrieken en met de firma STOCATRA die zorgt voor de overslag en de stockering in de haven van Antwerpen, een dienst kunnen inrichten die veilig en soepel genoeg is om zonder tekortkoming te voldoen aan de dagelijkse vereisten van het ertsvervoer.

Hoe groot de toevertrouwde tonnages ook zijn, het spoor is er toe bekwaam een organisatie met groot rendement op te zetten, waarbij wordt gezorgd voor snel en regelmatig vervoer bij alle weersomstandigheden, met volkomen aangepast materieel, gebruikt op een bestaande infrastructuur, dat wil zeggen in de gunstigste voorwaarden voor 's lands economie.