

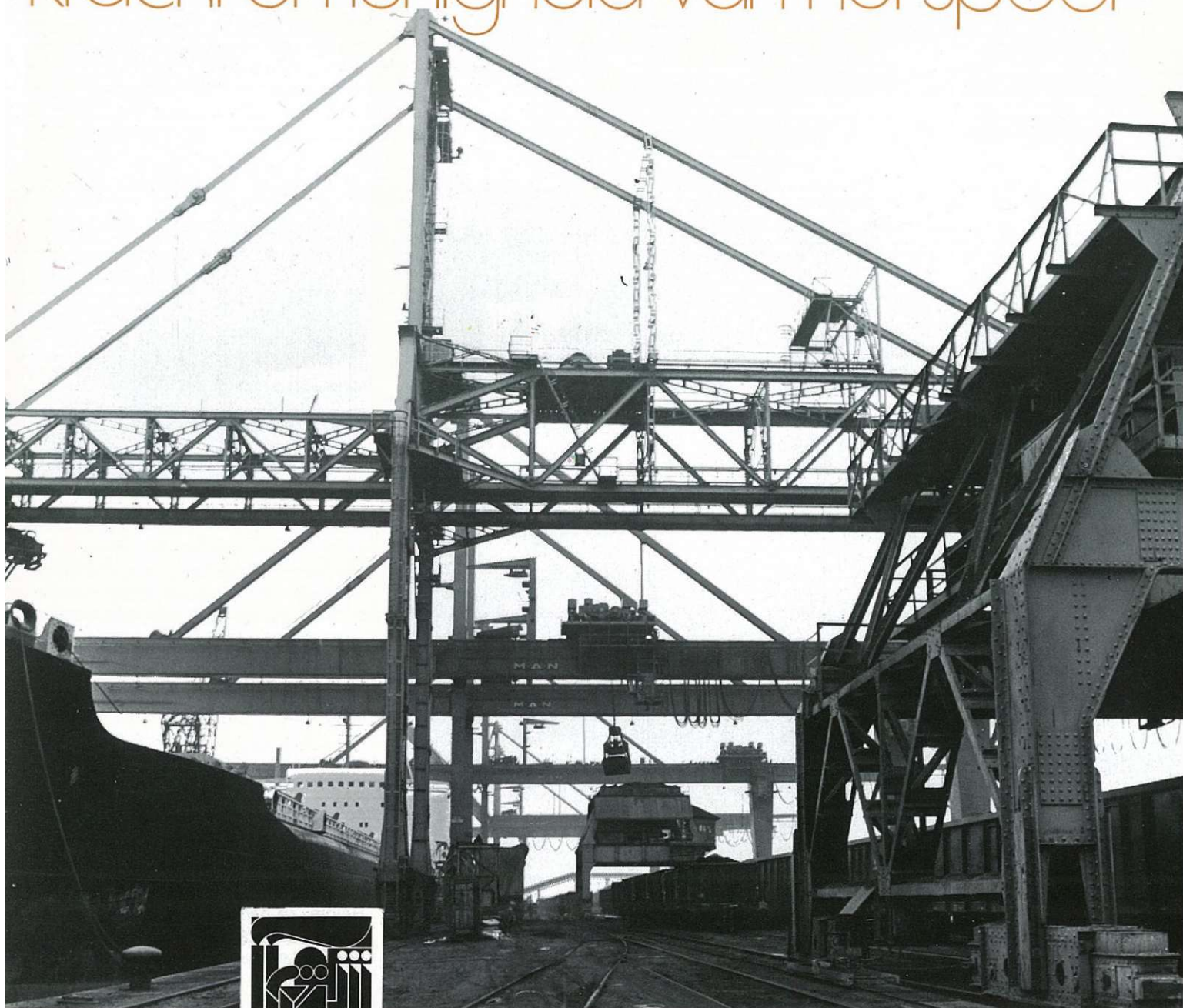
37.000 TON INEENS

Wat zou U zeggen van een trein van 15 kilometer? Zijn locomotief zou zich voorbij de perrons van Brussel-Zuid bevinden wanneer de laatste wagens onder de verbaasde blikken van enkele reizigers het station Halle zouden binnenrijden. Een flink wandelaar, die van de laatste buffer vertrekt, zou er ten minste 2 uur 30 overdoen alvorens de kop van dat stel van nagenoeg 1.300 wagens te bereiken. Indien een of andere leuke spoorwegman het niet op een bepaalde dag met reclaimedoeleinden organiseert, zal de trein nooit bestaan. Hij is te lang voor de Belgische lijnen en voor de dicht op elkaar volgende seinen, hij is te zwaar voor het gebruikte tractiematerieel en hij is zelfs niet denkbaar in de grote

landen — URSS, Canada VS — waar de langste wagenstellen uit hoogstens enkele honderden wagens bestaan. Men kan zich daarentegen 37 treinen voorstellen die elk uit 33 wagens zijn samengesteld. Elke dag rijden dergelijke convoaien over het Belgisch net. Bovendien moeten die treinen tegelijk met het gebruikelijk verkeer rijden en moeten de 1.221 wagens waaruit ze samengesteld zijn, hun vervoeropdracht in 3 dagen ten uitvoer brengen. Met andere woorden: ze beschikken over 72 uren om hun omloop af te sluiten.

Een onoplosbaar hersenbrekertje? Nee. De spoorwegen waren tegen die toestand omstreeks 20 december opgewassen.

kracht en lenigheid van het spoor





Amerikaanse steenkool

De „Atherstone” en de „Naes Comet”, twee schepen afkomstig uit Amerika, brachten cokeskool naar België. Ze hadden aan kaai 232 te Antwerpen aangelegd, onder de reusachtige kranen van Stocatra. In hun ruim, verscheidene duizenden ton goederen, waarvan de spoorweg er zelf 36.500

ton moest vervoeren naar vier ondernemingen: 17.000 voor Anderlues, 11.300 voor Tertre, 4.200 voor Thy-Marcinelle en 4.000 voor de firma Boël. Laten wij geen overhaastige conclusies trekken door op de data te speculeren: die aanvoer maakte deel uit van een algemeen plan dat in de loop van de vorige zomer werd uitgewerkt. De energiecrisis, die heel wat later uitbrak, had dus met die massale aanvoer niets te maken.

In werkelijkheid stuiten wij hier op één van de belangrijkste problemen van een dergelijk vervoer. Wanneer een groothandelaar een overzeese bestelling doet, kan hij geen keurig verdeelde levering verwachten. De planning zelf van de levering is innig verbonden met het aantal beschikbare koopvaardij-schepen en de verdeling in België is voor een juiste timing afhankelijk van de klimatologische omstandigheden: wegens onweren en stormen lopen de schepen vaak vertraging op.

Kaai 232

Tijdspanne waarin de schepen door Stocatra werden gelost: 2 tot 3 dagen. Opsloringscapaciteit van de ondernemingen waarvoor de goederen bestemd waren: 1.500 ton per dag te Thy-Marcinelle en Boël, dubbel zoveel te Tertre en Anderlues.

Er was echter geen sprake van om aan Antwerpen een bijkomende termijn te vragen: de wegen van de rendabiliteit zijn recht en niet te betwisten.

Drie factoren maakten het probleem van het vervoer nog ingewikkelder. Op de eerste plaats, het gebrek aan locomotieven in die periode (20-22 december, U herinnert het zich wel) waarin de vraag naar tractiematerieel zeer groot was: speciale treinen vertrekken naar de wintersportplaatsen. Men moet ze wel laten voortslepen door het beschikbare materieel.

Vervolgens was er de moeilijkheid — die groter was dan gewoonlijk — om stortwagens te vinden op het ogenblik dat het seizoenverkeer van bieten zijn hoogtepunt bereikte. Tenslotte waren er nog de problemen die zich voordeden bij het lossen van de goederen bij de geadresseerden, waar die steenkooltreinen samen met het dagelijks verkeer aankwamen. Uiteraard waren de losinstallaties maar geschikt om een regelmatig verkeer, en zulks binnen bepaalde grenzen, op te vangen.

37 treinen

Toen het eerste schip aan de kaai had aangelegd, zetten de kranen van Stocatra zich in beweging. De reusachtige grijpers, die 15 ton in één keer

kunnen verplaatsen, doken in het ruim en haalden hun voorraad steenkool op. De ene gingen naar de aken toe die om het schip heen lagen, de andere trokken zich achteruit naar de kaai om de wagens te vullen.

Het ritme was ongelijk, naargelang van het geval. Wij konden zien hoe één van de kranen haar lading zo maar op de wagen neerliet, terwijl een andere openging boven een silo, die eruit zag als een helm die boven op de wagen-groepen was gezet. Wanneer die silo gevuld was, opende men sommige tremels, om de lading goed te verdelen over heel het oppervlak van de langste voertuigen.

Toen elke wagen binnen de toelaatbare grenzen geladen was, verplaatste een kleine tractor de wagen-groep. Tenslotte bracht een locomotief op het einde van de kaai de convoien rechtstreeks ter bestemming of naar een vormingsstation waar de wagen-groep zou wachten op de toelating om naar de losplaats te vertrekken.

We gaan niet nader in op de termijnen van het plan dat door het verdeelingsbureau en de dispatching werd opge-maakt. Laten we heel eenvoudig ver-melden dat men enerzijds meer dan 1.000 stortwagens naar Antwerpen moest brengen (waaronder een be-paald aantal OAES-draaistelwagens of EAOS-wagens, waarover wij in een recent nummer hebben gesproken), en dat men anderzijds de beladen treinen tussen het gewoon verkeer in moest laten rijden en tegelijk rekening moest houden met de mogelijkheden van de geadresseerden.

Nog steenkool

Dat is geen uniek geval.

Vóór het einde van het jaar 1973 legde een ander schip van 57.000 ton op zijn beurt aan. In januari van dit jaar ging het om 45.000 ton. Telkens heeft het spoor zich met de verdeling van een weinig meer dan de helft van die ladingen belast, op grond van vrij veranderlijke gegevens: distributiemogelijkheden, beschikbaar materieel, ton-nages, ...

Welke conclusie moeten wij daaruit trekken? Heel eenvoudig. Op kaai 232, te Antwerpen, lost Stocatra honderd-duizenden ton erts. Volgens de bestel-lingen vervoert de spoorweg er min of meer omvangrijke gedeelten van, waarbij hij volgens een soepel plan uit de voorraden put. De Amerikaanse steenkool kon echter niet opgeslagen worden. Men diende dus onverwijld te handelen. De N.M.B.S. heeft dit ge-daan en heeft daarbij eens te meer aangetoond over welke uitgebreide mogelijkheden ze beschikt.

