

een berg



Tertre

Spoornieuws heeft al verslag uitgebracht over de verandering van de spoorweglosplaats van de te Tertre gevestigde firma Carbonisation Centrale, waar de wagentippers werden gedemonteerd en er een loskuil onder de sporen werd gemaakt.

Bij Carcoke, zoals dat cokesbedrijf nu heet, worden gedurende vijf dagen per week steenkolen per spoor aangevoerd, wat per maand neerkomt op ongeveer 50.000 ton. Per dag is dat een gemiddelde van 2.500 ton, die met 2 of 3 gesloten treinen uit de Kempen en soms ook uit Antwerpen worden aangevoerd.

Die 50.000 ton vormen een gemiddelde dat over een vrij lange periode werd berekend en dat thans door de actualiteit achterhaald is. Sedert 15 augustus ligt de cokesfabriek van Thy Marcinelle en Monceau immers stil. De behoeften aan cokes zijn evenwel niet vermindert, zodat Carcoke en het cokesbedrijf van Marly meer moeten produceren. Zodanig zelfs dat Carcoke zich genoodzaakt zag om in

september in totaal 70.000 ton van de Kempense steenkolenmijnen te betrekken. Onze belangstelling voor dat bedrijf was dan ook onmiddellijk gewekt, te meer daar bij die 70.000 ton nog eens 24.000 ton per schip te Antwerpen aangevoerde steenkolen kwamen, die rechtstreeks naar Tertre moesten vervoerd worden.

Die operatie is rimpelloos verlopen, hoewel men in bepaalde kringen niet helemaal gerust was in de zaak, daar er bijna een week lang 10.000 ton steenkolen per dag te Tertre moesten geleverd worden. We zullen even kijken hoe die operatie in haar werk gegaan is.

Antwerpen

Aan de kaaien van Stocatra legt een schip aan met 24.000 ton Amerikaanse steenkolen in het ruim. Gaat men het schip lossen en de lading opslaan? Er zijn ook andere oplossingen. Men kan de goederen b.v. rechtstreeks van het schip in wagens overslaan. Op die manier vermijdt Carcoke de kosten voor opslag en dubbele behandeling.

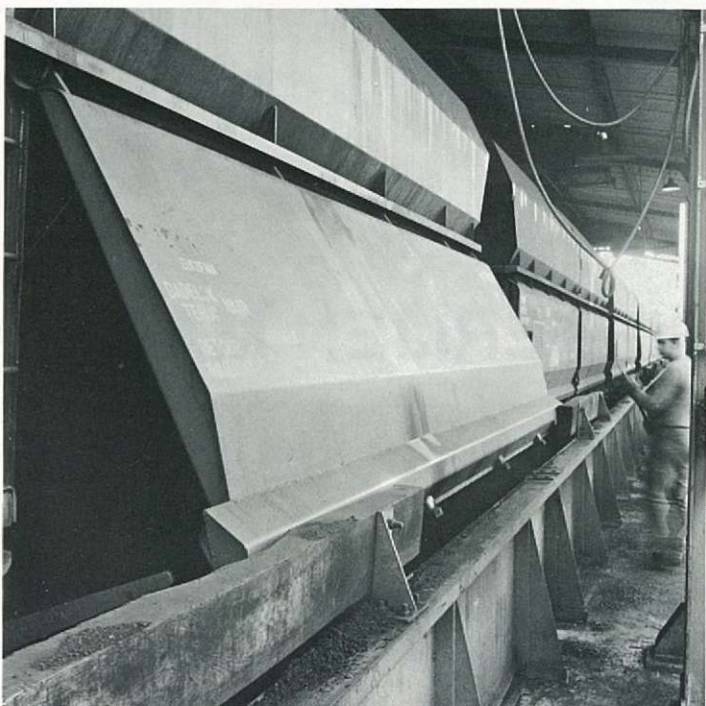
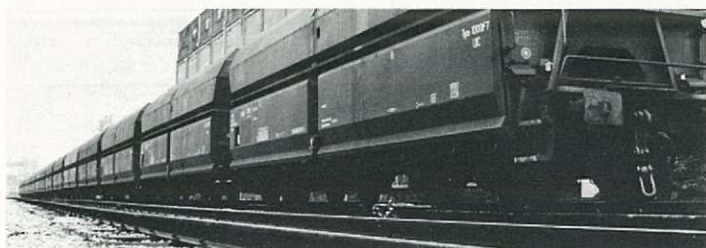
Voor Stocatra vormt het lossen van 6.000 ton per dag geen onoverkomelijk probleem. De vele machtige kranen doen dat werk zonder moeite. Aan één voorwaarde moet evenwel voldaan zijn: er moeten voldoende lege wagens ter beschikking staan en de gesloten treinen moeten zo snel mogelijk afgevoerd worden om overbezetting van de sporenbundel te voorkomen.

Maar dat is nu precies de taak van de spoorweg.

NMBS

Bij de spoorweg gaat men die operatie nu rustig onder ogen nemen. De fabrieksspooren van Stocatra zijn via een geëlektrificeerde lijn rechtstreeks met Antwerpen-Noord verbonden, zodat het geen onmogelijke opdracht is om vanuit Antwerpen-Noord 4 tot 6 treinen per dag naar Tertre te zenden. Nu moet men nog de nodige krachtoertuigen vinden en zien dat men zijn weg vindt in de bestaande dienstregelingen.

steenkolën



De NMBS besluit voor dat vervoer 150 Fads-wagens te gebruiken met een versnelde omloop, in 6 stellen van 25 eenheden. Het welslagen van die onderneming hangt echter niet alleen van de spoorweg af. Te Tertre moet men benevens die 6 treinen ook nog 4 uit de Kempen komende treinen kunnen lossen. Dat betekent nachtwerk, wat nu ook weer niet zo erg is.

Dank zij de spoorweg kan men besparen op de havenkosten (zie boven) en op het liggeld (te betalen bedrag wanneer een schip niet binnen de gestelde termijn gelost wordt), die zeer hoog kunnen oplopen. Het spoor zorgt er dus voor dat heel het proces ononderbroken verloopt, zodat de cokesfabriek en dus de hele staalnijverheid onder de best mogelijke voorwaarden kunnen werken.

De Kempen

Bij de Belgische steenkolenmijnen zijn er geen problemen: daar werkt men door in het normale tempo, de gewone planning verloopt er zond-

der overbelasting. Alleen mag er zich geen onverwacht voorval of geen vertraging voordoen waardoor het verzendingspatroon voor de treinen naar Tertre zou verstoord worden. Maar een organisatie die sedert jaren gesmeed loopt, deinst voor zoiets niet terug.

Enkele cijfers

In cijfers is die onderneming als volgt verlopen.

Fads-wagens

Nu heel het operatieschema vaststond, was alles gereed om het transport vlot te laten verlopen. Een grote troef was het gekozen wagentype. De Fads is een grootvolume wagen (die lasten van 50 tot 56 ton kan vervoeren), met beweegbare zijwanden en ruim open aan de bovenzijde. Die wagen verenigt alle kwaliteiten voor een dergelijk vervoer: gemakkelijk te laden, snel te lossen over een kuil met transportbanden met grote capaciteit.

- Duur: 4 dagen.
- Verzending uit Antwerpen: 24.000 ton die rechtstreeks werden overgeslagen.
- Verzending uit de Kempen: 16.000 ton, in het normale tempo.
- Ingelegde treinen: 33.
- Gebruik van 150 wagens in ononderbroken omloop.
- Versneld aanvoerritme in Tertre; vrijwel om de 2 uur.

Informatie en reclame

De hier gegeven informatie kan op twee manieren verstrekt worden. De eerste bestaat erin een theoretisch model op te stellen, met alle mogelijke details en waarin men alle gegevens in een strak schema situeert. Met de tweede methode wordt verteld hoe alles in zijn werk is gegaan, wat er eventueel verkeerd is gelopen en waar men problemen heeft ondervonden, zodat men er praktische lessen uit kan trekken.

De man van de reclame moet het van de eerste methode hebben, hij wil verbluffende resultaten voorleggen. De man van de objectieve

informatie geeft de voorkeur aan de tweede methode, hij verzwijgt niets.

Het gebeurt dat hun teksten elkaar wonderwel aanvullen en dat ze, dank zij een volkomen geslaagde onderneming, precies een zelfde beeld schetsen. Dat is nu het geval. Alles is vlot verlopen. De informatieman heeft in dit artikel een relaas van de feiten gegeven en de man van de reclame is het met die versie volkomen eens.

De operatie die te Tertre haar beslag heeft gekregen, is voor beide partijen een voorbeeld van „hoe het moet”. De drie protagonisten hebben hun rol voortreffelijk gespeeld: het stuk staat boven alle kritiek.