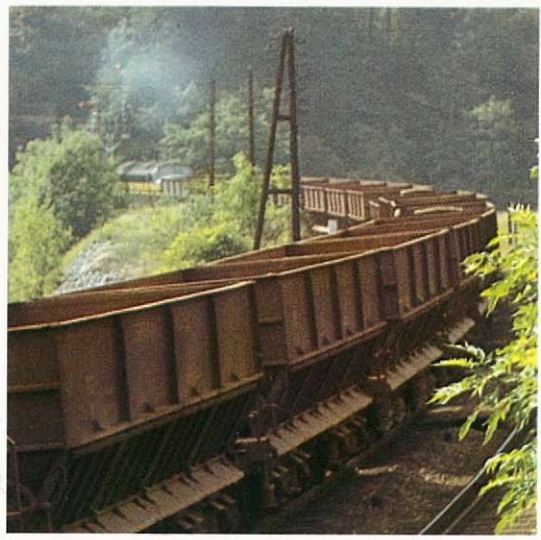


ERTSVERVOER PER SPOOR : ZES GROTE TROEVEN



In 1974 bracht een project i.v.m. de ertsenpijpleiding de transportwereld in beroering. De Luxemburgse maatschappij ARBED, die de rijke Braziliaanse ertsen aankoopt, overwoog in feite het vervoer van grondstoffen tussen de haven en haar fabrieken via zo'n pijpleiding. Dit hield een belangrijke investering in, toen berekend voor een doorlopend vervoer van 10 miljoen ton per jaar. De uitgaven hadden niet alleen betrekking op de aanleg van de leiding en van de noodzakelijke pomp- en controlestations, maar ook op de uitrusting voor het drogen van het erts vóór het vervoer. Want het echte vervoermiddel is het water.

De spoorweg was zeker te kunnen mededingen. Hij voelde zich gewapend tegen de concurrentie en dacht de plaats van de pijpleiding te kunnen innemen door een even soepele en doeltreffende dienst aan te bieden. Er werden onderhandelingen gevoerd, studies gemaakt, een werkplan voorgesteld en lange tijd overwogen.

Terzelfder tijd kreeg de staalwerkende industrie een zware stoot te verwerken; na de roes van de hoogconjunctuur kwam de crisis in onze streken en ondermijnde deze traditionele productiesector. Men sprak niet meer over de 10 miljoen ton per jaar. Was dit doorslaggevend voor de spoorweg? Waarschijnlijk niet: zelf voor zo'n grote hoeveelheid kon hij zich nog steeds goed verdedigen. Wat het ook zij, er werd een akkoord gesloten. Sinds februari 1978 zorgt de NMBS voor een regelmatige bevoorrading van de fabrieken in Esch-Belval vanuit de ertsenterminal van Stocatra in Antwerpen.

Het echte contract geldig voor 10 jaar begon te lopen op 1 januari 1978 voor een regelmatige bevoorrading van 2 à 2,5 miljoen ton; de mogelijkheid voor een hogere tonnage blijft open.

Dit vervoer vertoont wel enkele bijzondere kenmerken, die de moeite waard zijn om even van dichterbij te bekijken.

1. Stijging van de vrachten

Om het hoofd te bieden aan een dergelijk verkeer heeft de NMBS de mogelijkheid overwogen de nettovracht van de treinen gevoelig te vermeerderen. Deze vervoeren nu 1320 ton ertsen in plaats van de 1000 ton voorzien voor alle treinen tussen Antwerpen en de grens van het Groot-Hertogdom.

Twee maatregelen begunstigen deze verhoging: de in gebruikname van de krachtige locomotieven type 20 en de aanwending van de dubbele tractie op bepaalde gedeelten van het net.

2. Versnelde rotatie

Iedere dag, dus zes dagen per week is er een rotatie van 36 uren met zes treinen van 1320 ton. Dit betekent een heel snelle heen- en terugreis, rekening houdend met de duur voor lossen en laden. Het lossen neemt in feite tamelijk weinig tijd in beslag daar de treinen uit zelflossers samengesteld zijn. Aan deze zes rotaties zijn er 2 toegevoegd van 48 u. ieder die de bevoorrading vervolledigen, noodzakelijk voor de goede werking van de ovens.

3. Aangepast materieel

Er zijn in totaal 220 zelflossers die de voorziene rotaties zonder onderbreking kunnen uitvoeren. Iedere trein bestaat uit 22 wagens. Een park van 10 treinen laat toe het hoofd te bieden aan mogelijke problemen: vertragingen op een of ander punt van de vervoerketting, technische storing, enz. Zowel de wagens van de NMBS als deze van ARBED worden in de rotatie ingeschakeld.

4. Economische voordelen

De economische voordelen worden gemakkelijk zichtbaar. De goederenomzet van de haven van Antwerpen verhoogt met 2 à 2,5 miljoen ton; de NMBS staat in voor transport, controleert het, onderhoudt de wagens, enz. Dit alles bevordert vanzelfsprekend de werkgelegenheid in de betrokken gebieden. Dit verkeer is nog eens een bewijs van de Europese eenmaking. Immers de NMBS vervoert voor een maatschappij gevestigd in een buurland. Het brengt trouwens een stijging met zich mee van ongeveer 15 % van het totaal potentieel aan ertsen, ingevoerd per schip: 40.000 ton op ongeveer 250.000 ton per maand.

5. Groeiverwachtingen

ARBED gebruikt grotendeels ertsen ontgonnen op het vasteland. Doch deze mijnen geraken geleidelijk uitgeput. Langs de andere kant is om technische redenen de nood aan rijke ertsen steeds groter geworden. Er bestaan dus gunstige groeiverwachtingen. Men schat dat

indien ARBED op volle toeren zou draaien, ze tot 6 miljoen ton per jaar zou kunnen invoeren. In 1978 is dit verkeer heel traagjes op gang gekomen. Doch zeer vlug werd de vraag naar materieel zeer dringend.

Het gemiddelde van 2 miljoen ton werd vóór het einde van het jaar bereikt. Op dit ogenblik houdt de groei aan, wel minder snel maar ontegensprekelijk. En een nieuwe verbetering van de conjunctuur zou de verhoging versnellen; maar het is ook mogelijk dat de cliënt dan een gedeelte van de bijkomende hoeveelheid aan andere havens zou toevertrouwen (Duinkerke of Rotterdam die reeds hun belangstelling voor dit verkeer hebben getoond).

6. Soepelheid

Vaak is de soepelheid bij het wegverkeer groter dan bij het spoorwegverkeer. Alhoewel de weg nu niet in aanmerking kwam is de spoorweg goed gewapend om zich aan dergelijk vervoer aan te passen.

De vervoercapaciteit op de lijn naar Luxemburg kan nog opgedreven worden. En men mag gerust zeggen dat de spoorweg absolute waarborgen biedt voor dergelijke onderneming.

Wat kan er nog meer verteld worden? Niets, tenzij dit: na 2 jaren van onderhandelingen heeft de spoorweg de voorstanders van de ertsenpijpleiding de loef kunnen afsteken. En dit is niet zonder reden: want menslievendheid komt hier immers niet in aanmerking. Aan u om de besluiten te trekken.