



In elke toespraak, in elk artikel, en niet alleen over de ijzer- en staalindustrie, telkens weer duikt een magisch woord op: "productiviteit".

Op een ogenblik dat het voor een bedrijf, dat wil overleven, noodzakelijk is om de kosten te dekken en dat laaggehouden prijzen een eerste vereiste zijn om te kunnen concurreren, is de rol van het vervoer van wezenlijk belang.

Aangepast materieel, gemakkelijke behandelingswijzen, kostenbesparende maatregelen... dit zijn allemaal oogmerken die worden nagestreefd door de producent, en terzelfder tijd (en zeker niet in mindere mate) door de vervoerder in wie de onderneming haar vertrouwen heeft gesteld.

We zullen hier niet in detail treden over al het vervoer dat de NMBS voor Cockerill verzorgt. We zullen het niet hebben over de Rapiège, een halve gesloten trein die de klant onmiskenbare voordelen biedt. We zullen proberen een objectieve blik te werpen op die punten waarop vooruitgang is geboekt. Dat is ook de vooruitgang van de vervoertechniek, die aan de behoeften van elke afzonderlijke klant is aangepast en die ten gunste van alle klanten verder wordt ontwikkeld.



Cockerill Luik werkt op een oppervlakte van ongeveer 600 ha, en zelfs meer indien men zich niet enkel beperkt - zoals wij doen - tot de terreinen waar een spoorweginfrastructuur is aangelegd. Het bedrijf wordt doorkruist door 170 km spoor waarop 1.200 particuliere wagens en een veertigtal locotransporteurs hun dagelijkse taak volbrengen (ongeacht de NMBS wagens die op bepaalde trajecten worden ingezet). Een net in het net...

De spoorwegorganisatie cumuleert drie functies: het ontvangen van de grondstoffen op de plaats zelf waar ze ingeschakeld worden in het productieproces, het onderling uitwisselen van half-afgewerkte producten tussen de verschillende productiepunten, de afvoer van de afgewerkte producten, schroot en nevenproducten. Het net wordt beheerd, bediend en geëxploiteerd door ongeveer 450 personen waarvan 180 enkel instaan voor de tractie.

Het belang en de complexiteit van het interne verkeer kan makkelijk aangetoond worden aan de hand van de karakteristieken eigen aan de Luikse staalindustrie:

1) Voor elke afgewerkte ton staal wordt in werkelijkheid 7 ton materieel vervoerd tijdens de diverse productiestadia, dat betekent in totaal bijna 20 miljoen ton per jaar.

2) De interne spoorweginfrastructuur is het resultaat van opeenvolgende versmeltingen van spoorwegnetten die dateren van 50 jaar terug. Vandaar dat veel bochten een straal hebben die onder de actuele norm ligt, daar waar de NMBS een bochtstraal aanraadt

COCKERILL TRANSPORT:



van 150 tot 180 meter. Deze opgelegde infrastructuur is de oorzaak van exploitatieproblemen, zoals het vermijden van ontsporingen van het moderne materieel dat op Europees niveau wordt aangewend (dat geldt vooral voor lange wagens) en de abnormale sleet van de sporen zelf.

3) "Productiviteit" is nu meer dan ooit het leidmotief van Cockerill Sambre. Daaruit groeit een zekere tendens om het materieel op buitensporige wijze te gebruiken. Maar de Transportafdeling waakt en zorgt voor een efficiënt beheer van het wagenpark en van het NMBS-materieel.

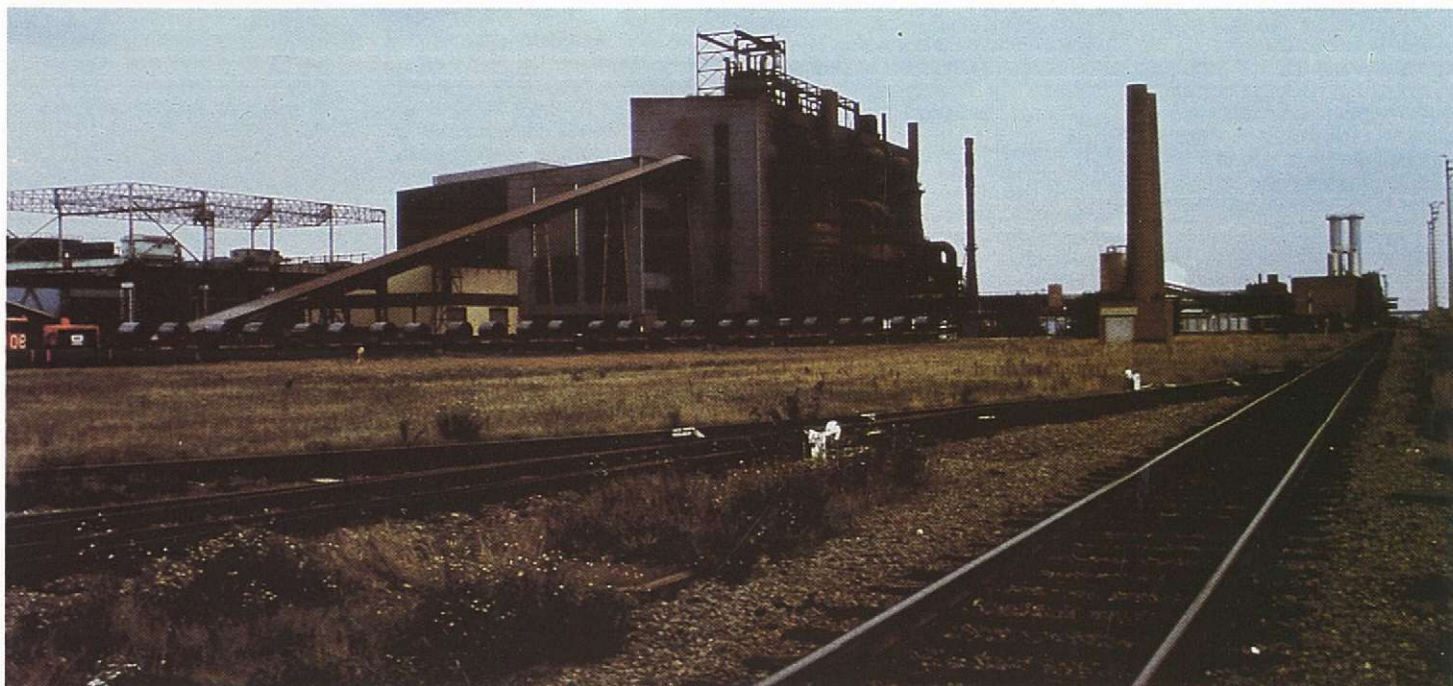
De exploitanten van het net zijn permanent op zoek naar verbeteringen. Telkens het nuttig en mogelijk blijkt wordt de uitrusting gemoderniseerd: herwerken van de infrastructuur, uittlengen van de bochten. In vijf jaar tijd werd

30% van de totale spoorweginfrastructuur aangepast aan de eigentijdse noden. Men streeft naar een straal van 250 meter voor elke bocht, met een strict minimum van 100 meter daar waar het streefgetal niet haalbaar is. Het aantal ongevallen, die het werk aanzienlijk afremmen, werd zodoende met 40% verminderd. Maar ook het invoeren van nieuwe aangepaste werkmethodes heeft daartoe bijgedragen. Citeren we ondermeer de automatisatie van de locotransporteurs waarvan meer dan de helft nu telegeleid werkt; de motorisatie en automatisatie van de wissels, tot op heden met handbediening; de vereenvoudiging van bepaalde productiecircuits met als gevolg een groter rendement en een vermindering van de "steriele" interne transporten.

Het objectief nu is het transport



EEN NET IN HET NET



totaal te integreren in het productieproces. De kost voor het vervoer is immers te hoog om dat element te negeren in het globale concept van de productie. In feite zouden architect en ingenieur bij het op papier zetten van een nieuw atelier eerst de transportinfrastructuur moeten ontwerpen en daarrond dan het gebouw schikken. Dergelijke werkwijze is evenwel enkel mogelijk voor grote investeringsprojecten - die in de actuele conjunctuurcontext eerder zeldzaam zijn. Toch blijft het steeds mogelijk te besparen, daar is de transportafdeling enorm attent op. Met dit basiswerktuig, volbrengt de Cockerill-transportafdeling een groot aantal taken. Om deze taken vlot uit te voeren wordt permanent contact onderhouden met de NMBS. Dat resulteert in een totale ontlooiing van de mogelijkheden en

het ontwikkelen van nieuwe methodes waarvan beide partners kunnen profiteren.

Met drie voorbeelden kunnen we aantonen hoe deze nauwe samenwerking tussen vervoerder en klant zich concretiseert.

Van eind tot eind

Ere wie ere toekomt: er zijn eerst en vooral de ertsen die in enorme hoeveelheden door de hoogovens verorberd worden.

Cockerill is momenteel de enige staalproducent waarvoor de spoorweg een vervoer van eind tot eind realiseert. Anders uitgedrukt, de NMBS is een essentiële schakel in de transportketen vanaf het laden tot het lossen op de particuliere aansluitingen.

De ertsen worden in het buitenland aangekocht en ingevoerd via

Antwerpen, Gent en Rotterdam waar de behandelaar de ertswagens rechtstreeks vanuit het schip of vanop het opslagareaal laadt. Een NMBS-locomotief brengt de trein tot op de aansluiting en wacht tot de wagens gelost zijn.

Een volledige rotatie duurt theoretisch een etmaal, maar de verantwoordelijken streven naar 21 uren. De lader vraagt een tijdspanne van 8 uren om een stel met 1.500 ton erts ter beschikking te stellen. Vanuit Gent of Antwerpen duurt de treinreis naar Luik 3 à 4 uur, dus ongeveer 8 uur, terugreis inbegrepen. Het lossen ter plaatse neemt 3 uur in beslag. Totaaltijd, 19 uren. Daarbij voegt men dan een veiligheidsmarge van 3 uren.

In werkelijkheid is 21 uren een comfortabele tijdspanne. Snelle

rotatietesten uitgevoerd in 1974 leidden toen naar een recordtijd van 18 uren. Bij zo een tempo kunnen met het particuliere Cockerill-wagenpark dagelijks 12 stellen gevormd worden. Deze absolute grens wordt nu niet bereikt, het Luikse productiecijfer is niet hoog genoeg om dergelijke transportactiviteiten te ontwikkelen. Nu brengt de spoorweg jaarlijks 3,5 miljoen ton erts naar de hoogovens.

Vloeibaar staal

Met een park van 17 gietvatwagens (nuttige last per wagen 120 ton) verzekert Cockerill dagelijks 16 transporten van vloeibaar staal of 45 ladingen, goed voor een dagelijks gemiddelde van 5.400 ton (bijna 2 miljoen ton op jaarbasis).

De stellen bestaan uit 3 à 4 gietvatwagens en enkele dienstwagens. Een afstand van 21 kilometer scheidt de hoogovens van de staalfabriek te Chertal. De indienststelling van deze wagens heeft de constructie van een nieuwe hoogoven en de daarbijhorende infrastructuur overbodig gemaakt.

Reeds 18 jaar functioneert deze dagelijkse trafiek van vloeibaar staal (op een temperatuur van 1350° C). Het isolerend vermogen van deze gietvatwagens is zeer groot.

Elke wagen bevat 52 ton vuurvaste stenen. De temperatuur van de buitenwand van de wagen overschrijdt de 80° C niet en het warmteverlies van het vloeibaar staal bedraagt slechts 7 à 8° per uur gedurende de eerste uren.

