

SGM: 14.400 VOLLEDIGE TREINEN PER JAAR

Pro memorie...

In onze vorige uitgave zijn we gestart met een "vervolgverhaal" dat verschijnt in alle nummers van deze jaargang. Het onderwerp: de steenkoolbevoorrading van de electriciteitscentrales. Situeren we nog even het probleem.

De aankoop van alle brandstoffen noodzakelijk om de Belgische electriciteitsproductie draaiende te houden is toevertrouwd aan de Pool der Caloriën. De Pool beperkt zich niet enkel tot de bestellingen, maar organiseert ook de distributie naargelang van de behoeften, de uitrusting en het rendement van de diverse productie-eenheden verspreid over het gehele land. Zodoende wordt de

Pool de enige klant van de vervoerders die gehouden zijn de meest efficiënte aanvoer te verzekeren tegen de meest voordelige voorwaarden.

Sedert enkele tijd, gevolg de nieuwe energieperikelen, is de Pool een groot steenkoolafnemer geworden. Gezien het ontoereikende productiecijfer van onze nationale steenkoolmijnen en de kostprijs per gedolven ton is het noodzakelijk een enorme overzeese aanvoer te organiseren om de kolenhonger van de centrales te stillen.

Antwerpen

De haven van Antwerpen past zich traditioneel voortdurend aan aan de vereisten van zijn cliëntele

en aan de nieuwe behoeften die het gevolg zijn van de economische evolutie. De aanzienlijke bedragen die de laatste jaren zijn geïnvesteerd in moderne en snelle overslag- en opslaginrichtingen maken van Antwerpen de belangrijkste kolenaanvoerhaven van het land. Gemiddeld wordt ongeveer 70% van de aangevoerde steenkool in de Antwerpse haven gelost, Gent neemt 20% voor zijn rekening en Zeebrugge de overige 10%.

De "Société Générale des Minerais", Kanaaldok 508 tot 514 in de Antwerpse haven, voert voor rekening van de Pool het grootste gedeelte van de aankoopcontracten uit. Zij is bij machte, dank zij een recent investeringsprogramma ten belope van 750 miljoen frank, de geplande 7 miljoen ton aanvoer probleemloos te behandelen.

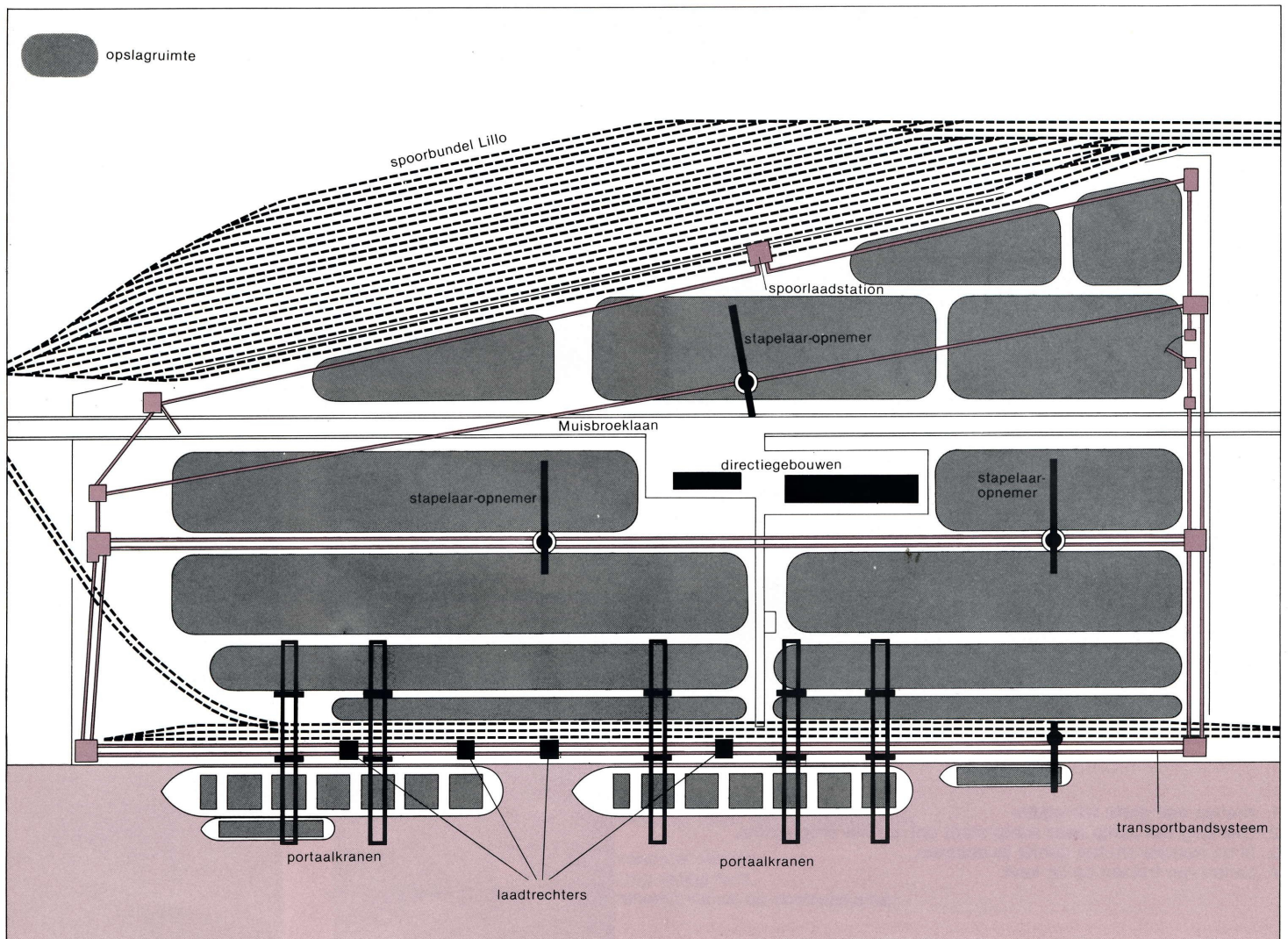
Spoornieuws begaf zich naar deze steenkoolbron om te verneemen hoe het reilt en zeilt bij SGM

en welke voordelen zij de cliëntele aanbiedt. Laat ons, vooraleer in detail te treden, eerst even kijken hoe de maatschappij ontstaan is.

Van zinkerts tot steenkool

De SGM-vestiging te Antwerpen is in 1971 opgericht ten gevolge van een beslissing van de groep SGM die eigenlijk een commerciële firma is, gevestigd te Brussel, en die zich hoofdzakelijk onledig hield met non-ferro-ertsen. Voor haar eigen behoeften wilde ze een losplaats te Antwerpen zodanig dat ze de fabrieken Metallurgie Hoboken, Prayon en Vieille Montagne kon bevoorraden. De import van zink- en loodertsen die ook verder werden doorgevoerd naar onze buurlanden, is dan progressief uitgegroeid. Dat was 1971, toen waren er nog maar twee kranen.

In 1973 kwamen er granen en veevoerders bij, hoofdzakelijk voor kleine Belgische fabrieken. In 1974 werden kolen voor het eerst



intensief gelost gevolg de energiecrisis. Van toen af ging het steeds maar in stijgende lijn met de ingebruikname van een derde en een vierde kraan. De trafieken verdeelden zich als volgt: 30% steenkool, 30% non-ferro en 30% granen en veevoeders.

Eind der zeventiger jaren werd het investeringsprogramma voor een werkelijk massale aanvoer aangevat. De Pool der Calorieën zocht namelijk een behandelingsmaatschappij die bij machte was de enorme invoercontracten uit te voeren. Het diende bij voorkeur een dynamische firma te zijn, bereid een serieuze inspanning te leveren om dergelijk "avontuur" aan te gaan. SGM nam de handschoen op!

Misschien zullen er in de toekomst nog andere kandidaten (concurrenten) komen opdagen, de steenkoolaanvoer is immers nog ver van verzadigd.

Ommakeer

In het kader van de globale activiteiten is het aandeel van de steenkool gestegen van absoluut niets in 1971 via 1 miljoen ton in 1973 tot 8 miljoen ton in 1980, zijnde ongeveer 70% van de totale activiteit. De hoofdbrok van die 8 miljoen ton is bestemd voor de elektriciteitscentrales. Daarnaast is er ook nog de nationale staalindustrie die kolen invoert. Een gedeelte wordt terug uitgevoerd naar Groot-Brittannië en onze buurlanden.

Deze stijging betekent geenszins een vermindering van de aanvoer van andere stortgoederen. SGM wenst "multi-purpose" ingesteld te zijn.

De kranen zijn polyvalent, de grijpers maken het verschil uit. Het volume ervan wordt aangepast aan het soort goed en het soort schip, zodat er een snelle overschakeling mogelijk is van bijvoorbeeld licht graan naar zwaar looderts en van een klein naar een groot scheepsruim. Door de grote reikwijdte van de kranen kan er zowel langs de waterzijde als langs de landzijde rechtstreeks overgeslagen worden.

De opslagterreinen zijn nu voldoende groot om een eventuele plotse trafiekstijging op te vangen. Gezien de bestaande contracten met de Pool is het opslagareaal evenwel bijna maximaal door de kolen ingenomen. De opslagcapaciteit is per definitie natuurlijk beperkt, maar door het grote rendement van de installatie en van het materieel kan er steeds nog iets bij. Trouwens de fikse toename van het steenkoolverkeer kon probleemloos verwerkt worden en dat bewijst toch het absorptievermogen van SGM. Noteer daarbij dat deze piekaanvoer zich op hetzelfde ogenblik voordeed als de realisatie van het investeringsprogramma wat oppervlakteproblemen creëerde ten gevolge van de werken.

Dat programma omvatte: de uitbreiding van het opslagareaal tot een capaciteit van 1,5 miljoen

ton, de ontubbeling van het volledig transportbandensysteem tot 2 x 2000 meter, de bouw van een vijfde kraan operationeel voor april van dit jaar en de installatie van een volautomatisch laadstation voor treinen met een laadcapaciteit van 40 tot 50.000 ton steenkool per 24 uur.

Grote activiteit

Zoals gezegd is de opslagruimte bijna volledig voorbehouden voor de steenkool, dat is duidelijk het dominerend stortgoed op dok B1. In januari, tijdens ons bezoek, was er ongeveer één miljoen ton opgehoopt. Maar ook de aankooppolitiek van de Pool zit er voor iets tussen. Er wordt aanhoudend gekocht - in overeenstemming met de voorgehouden filosofie en de EEG-richtlijnen - om een voldoende reserve aan te leggen. Voegen we er aan toe dat de relatieve prijsstabiliteit wordt aangegrepen om zoveel mogelijk te stockeren en dat de SGM-spoorterminal nog niet op volle toeren draait.

De opslagcapaciteit is nu veel groter dan voorheen door een meer rationele opslag tot een hoogte van 20 meter. Vroeger was deze hoogte beperkt tot 12 meter.

Een deel wordt vanuit Antwerpen per lichter ter bestemming gebracht, een deel via de weg en het grootste deel per trein. Deze verdeling valt voordelig uit voor het spoor dank zij het reuzecon-

tract van de Pool. Vroeger was het aandeel van de trein heel wat kleiner. Het dient te worden gezegd dat de trein de ideale eigenschappen bezit voor dergelijk vervoer en dat zowel voor het laden, voor de globale kost van het vervoer en voor het lossen in de fabrieken of de elektriciteitscentrales: massa vervoerder, mogelijkheid tot ver doorgevoerde automatisering, ter beschikking stellen van een modern en een omvangrijk wagenpark, behandelingsfaciliteiten, voordelige prijzen bij een regelmatig en een belangrijk vervoer. En wat zeker niet te onderschatten is, Antwerpen wordt wel eens DE spoorweghaven van het land genoemd!

Dagelijks 40 treinen

Zoals u kunt merken op ons schema bevindt het grootste gedeelte van de voorraad zich in de nabijheid van de sporen die de laadterminal omsluiten. De rest, die zich aan de andere kant van de weg bevindt, kan door een over heel het terrein verspreid transportbandensysteem, eveneens makkelijk aangebracht worden. De laadtoeren is derwijze gebouwd dat alle transportbanden er in samenkomen om de steenkool onafgebroken in de laadterminals te storten.

Twee laadcabines uitgerust met elk een computerterminal, een videoscherm en tal van andere technische snufjes, bevinden zich boven de twee parallelspo-



1

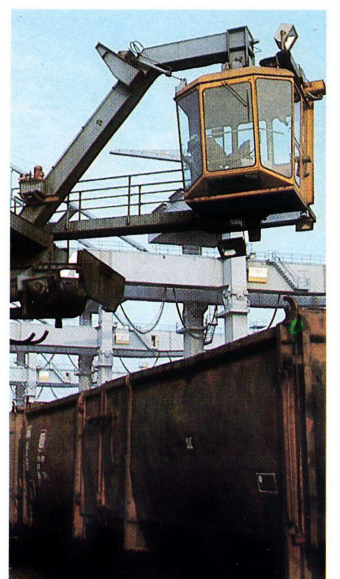
1. Kranen met grote reikwijdte.
2. Overslag van schip naar schip staat ook op het programma.
3. In de tremels om het debiet te doseren.
4. Laden van treinen op de kaai.



2



3



4

ren die onder de tremels door lopen. Eén enkele man kan de hele laadoperatie uitvoeren zonder enige andere tussenkomst van wie dan ook.

De wagenstellen worden getrokken door robotlocomotieven. Deze locotracors kunnen natuurlijk manueel bestuurd worden vanuit de stuurpost, maar ook tegeleid door de man in de laadcabine. De elektronica zorgt voor waardevolle informatie aangaande rendement en veiligheid: de robots zijn uitgerust met radarzoeklichten die reageren op elk obstakel dat zich op het spoor bevindt en de laadzone wordt onder controle gehouden door fotoelectrische cellen die de juiste positie van elke wagen bepalen. Men kan bijna gewagen dat de ordinator meer doet dan de mens; binnenkort zal hij zelfs bij machte zijn om via het videoscherm de nummers van elke wagen te registreren, zodat er bijna geen misverstanden meer kunnen optreden met zijn "collega" bij de NMBS.

De spoorweg stelt de wagens ter beschikking op het aansluitspoor van SGM. Het laden van 22 wagens van 56 ton neemt 40 tot 60 minuten in beslag - tijdens ons bezoek was dat juist geteld 42 minuten. Maar laat u niet misleiden, de tonnages dienen in feite nog eens verdubbeld te worden, daar er binnen deze tijdspanne twee treinen ineens onder de tremels doorrijden. Dat alles zijn natuurlijk gemiddelde tijden; er moet ook rekening gehouden worden

met het ophalen van de ledige stellen en het terugbrengen van de volle, de manoeuvreertijden van de drie locotracors, hier en daar een onderbreking...

Globaal kunnen er in 24 uur 40 volledige treinen geladen worden. Dat is 14.400 per jaar! Geen pure theorie, maar werkelijkheid: de nu reeds bereikte kadans laat vermoeden dat het nog sneller kan.

De kolen worden automatisch afgewogen in de tremels bij uitstorting. De afwijking bedraagt voor een volledige trein slechts 500 kg, wat minder is dan 0,5 per duizend. Ook het laden van de in dit nummer besproken afneembare kippbare bakken stelt geen problemen: de automatisatie is veelzijdig.

Nog beter

Er wordt dag en nacht en weekend doorgewerkt. Indien er 40 treinen dagelijks behandeld worden, indien elke trein geschat wordt op 1200 ton, dan kan het jaarlijks rendement bepaald worden op: $40 \times 1200 \times 365 =$ meer dan 17 miljoen ton. Van een laadinstallatie gesproken!

Een SGM-verantwoordelijke stelde het als volgt: "Bij de ingebruikname van onze installatie zijn er enkele problemen geweest, eigen aan de "inrijperiode" die heel kort was. Voor de NMBS scheen er geen probleem te zijn om de geplande kadans te volgen. Wij hebben de grootste aanpassing

doorgemaakt, maar het was wel even wennen voor beide partijen. Dergelijke omvangrijke installatie moet zijn kinderziekten doormaken. Nu is ze goed geroedeerd en indien iedereen zijn beloften houdt dan zal het rendement uitstekend zijn."

Het dok waar SGM is gevestigd, kan met zijn diepgang van 54 voet enorme bulkschepen ontvangen. Door de Belgische rederijen zijn ook een reeks bulkcarrers besteld op Belgische werven met een draagvermogen van meer dan 150.000 dwt, die in volbeladen toestand 110.000 ton steenkool kunnen laden en dan een diepgang hebben van 48 voet. Tot daar geen problemen. Maar bij het in- en uitvaren is de Schelde het knelpunt met zijn 45 voet diepgang. Daarom wordt er van Antwerpse zijde met nadruk op aangedrongen opdat de beschikbaarheid zo spoedig mogelijk zou opgevoerd worden, zodat schepen met 48 voet diepgang in 1982 in twee getijden en in 1985 in één tij zouden kunnen in- of uitvaren. Nu moeten sommige schepen in de Pas van Terneuzen gedeeltelijk gelost worden om verder de Schelde te kunnen opvaren - (dat hebben we in ons vorig nummer reeds uitgelegd). Een tijd- en kostenrovende bezigheid. Ook SGM is sterk geïnteresseerd. Naarmate er minder diepgang is worden er schepen en dus vracht gemist... en iedere ton aangevoerde steenkool bij is eveneens voor het spoor belangrijk.

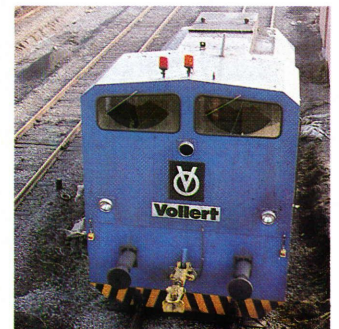
Indien de hele operatie te herdoen was, dan zou SGM het zeker op identieke wijze aanpakken. Op enkele details na die de ervaring hebben bijgebracht. En ook de spoorweg zou opnieuw geen ogenblik aarzelen.



5



8



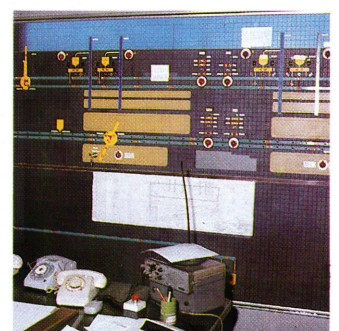
9



6



7



10

5. De stapelaar-opnemer regeert het kolenpark.
6. Eindbestemming van de steenkool: de toren van het laadstation.
7. Zelflossers of AKB.
8. De transportband na een reis rond het terrein.
9. Ook de robot zorgt voor een hoog rendement.
10. Het hele terrein elektronisch beheerd vanuit de controlekamer.