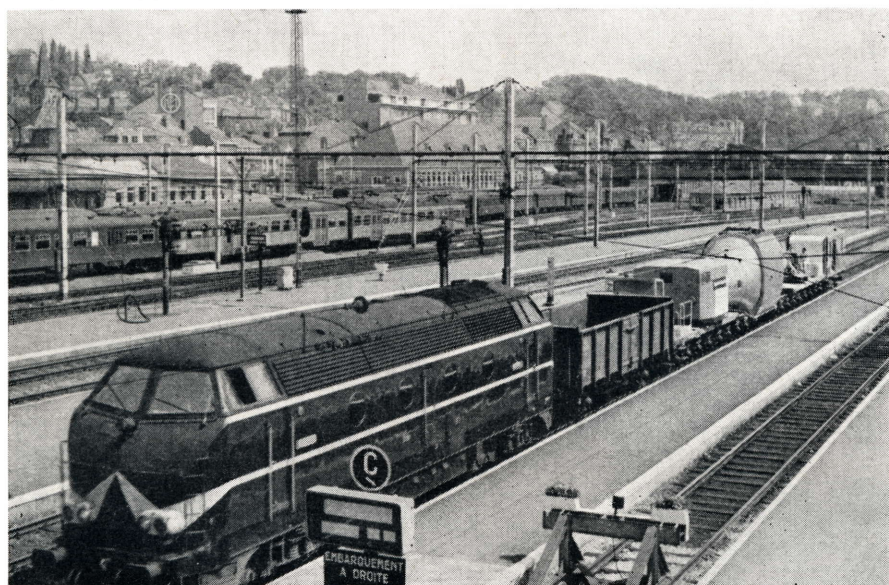


90 TON VLOEIBAAR GIETIJZER van Couillet naar Chertal



1. Het treinstel in het station Namen.

Zoals onze lezers reeds weten uit de dagbladen hebben de twee grote metaalfabrieken Espérance-Longdoz en Hainaut-Sambre op 26 juli laatstleden in samenwerking met de Belgische spoorwegen een experimenteel vervoer van 90 t vloeibaar gietijzer over een afstand van 110 km * ingericht.

Over dat buitengewoon vervoer weiden we dus niet verder meer uit, doch in onderhavig informatieblad willen we onze lezers toch nog even de foto's tonen die wij ervan genomen hebben. Tegelijkertijd willen wij met deze reportage nog de nadruk leggen op de economische draagwijdte van die proef. Zij is uiteraard geen gewoon technisch experiment.

Het welslagen van de verrichting toont aan dat de uitwisseling van vloeibaar gietijzer met de toegepaste techniek kan in uitzicht gesteld worden tussen 200 km en vermoedelijk verder van elkaar verwijderde fabrieken, vermits een vertoef van 10 tot 12 uur in een vat technisch aannemelijk is.

De proef biedt dus een zeker praktisch belang. De fabrieken kunnen inderdaad momenteel een groter omzettings- en warmtevermogen hebben dan de productie van gietijzer. Anderzijds wordt het bouwen van een hoogoven nutteloos wanneer het gietijzer goedkoper kan aangeschaft worden dan wanneer het door de fabriek zelf wordt vervaardigd.

In principe moet het gietijzer goedkoper zijn op de plaats van opdelving van het

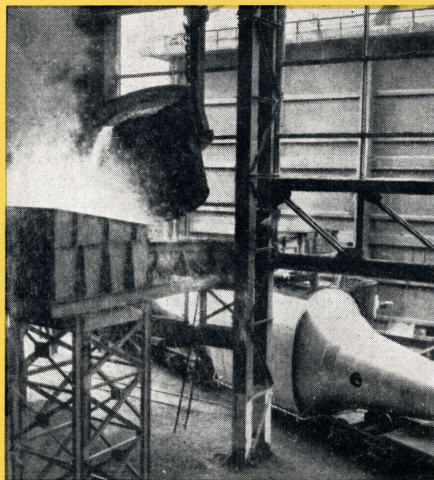
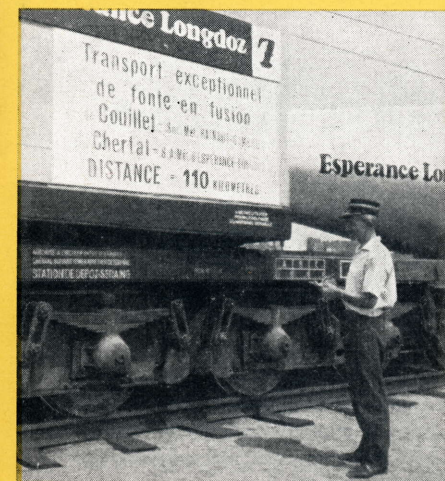


erts of nabij de zee waar de fabrieken de beperkte kosten van de ertsboten kunnen benutten.

De mogelijkheid het vloeibaar gietijzer te „mobiliseren“, kan dus nieuwe aanwijzingen verschaffen voor de oplossing van de vestigingsproblemen der ijzerfabrieken en voor de specialisatie van hun installaties.

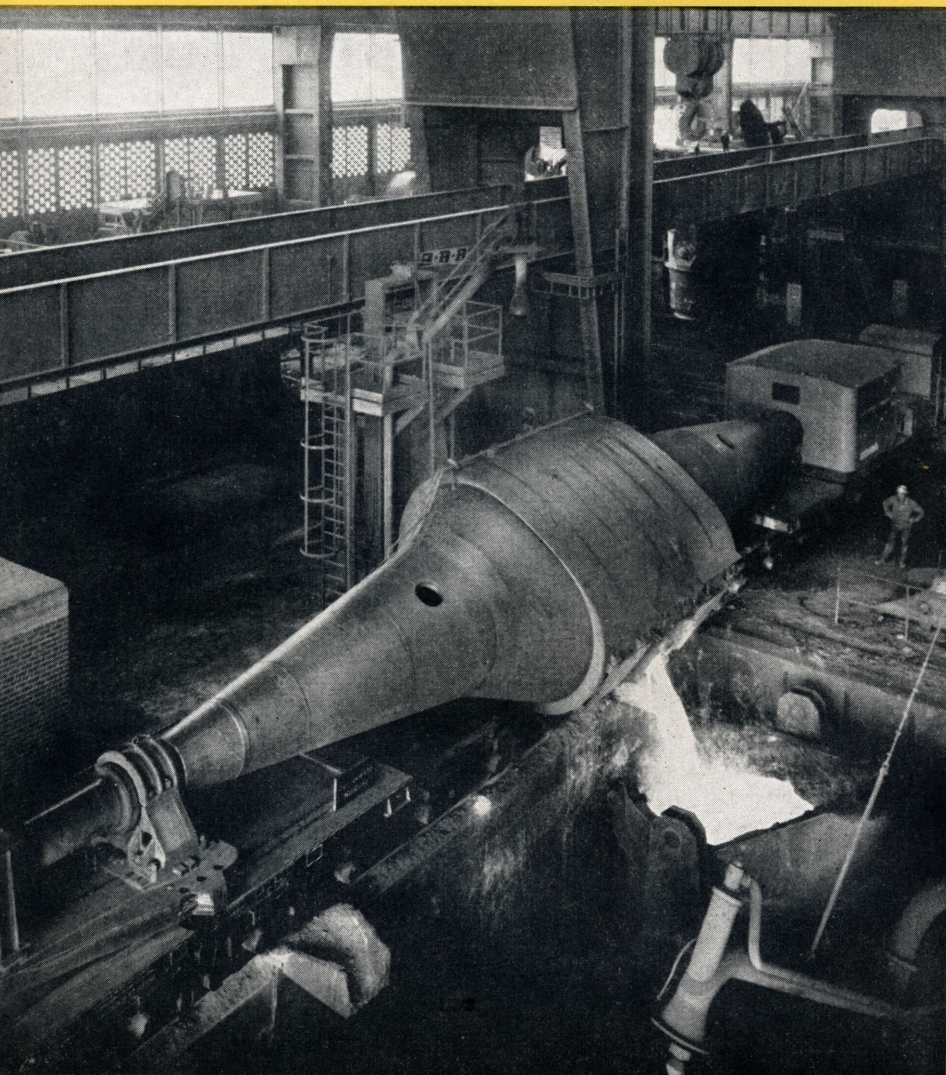
Daar de proef van zondag 26 juli de berekeningen van de leiders der twee betrokken ondernemingen hebben bevestigd, is de weg open voor nieuwe proeven over langere afstanden. Indien zij de reeds bekomen resultaten bevestigen, dan kan men wel degelijk zeggen dat de moderne ijzernijverheid met het spoorwegvervoer nieuwe vooruitzichten krijgt.

2



3

* De „Société Métallurgique d'Espérance-Longdoz“ heeft sedert mei 1963 de aanvoer van vloeibaar gietijzer naar haar staalfabriek te Chertal verzekerd met vatwagens die over een afstand van 22 km (Seraing-Chertal) rijden. Dat verkeer bereikt thans een maandritme van 60 000 ton vloeibaar gietijzer.



2. De gietvatwagen (eigengewicht: 175 ton; laadvermogen 150 ton) met 16 assen (4 bogies met elk 4 assen). Lengte van het gietvat tussen de draaispillen: 18,20m. Breedte van het gietvat: 2,80 m. Bekleding van het gietvat: slijtagelaag van silico-alumineuse vuurvaste steen: 270 mm; veiligheidslaag van silico-alumineuse vuurvaste steen: 110 mm; isoleringslaag: 40 mm. Gemiddelde temperatuur van het vervoerde gietijzer: 1270° C. Temperatuur aan de buitenkant van het gietvat (beplating ter bescherming met een luchtruimte van 25 mm omheen het eigenlijke gietvat) 80°. Gemiddeld temperatuurverlies per uur vertoef: 4 tot 5°. Bouwers: Demag (Junkerath), Belref (vuurvaste bekleding) en John Mansville (warmte-isolatie). Eigenaar: N.V. Métallurgique d'Espérance-Longdoz. Effectief: 8.

3. Vullen van het gietvat te Hainaut-Sambre (Couillet).

4. Ruimen van het gietijzer te Esperance-Longdoz (Chertal).

4