



# de henegouwse cokes boekje vooruitgang



Tertre, in het hart van Henegouwen. Ondernemingen, een levendige bedrijvigheid, een toekomst die sommigen somber lijkt, maar toch een goede hoop op vooruitgang.

De Carbonisation Centrale is een cokesbedrijf, dat verbonden is aan de groep Hainaut Sambre, net als de cokesfabrieken van Marly, te Vilvoorde.

In vier eenheden die dag en nacht werken, wordt er steenkool omgezet, waarbij de basisstof op zeer hoge temperatuur wordt gebracht en gedurende nagenoeg 18 uur gedistilleerd wordt.

**DE HENEGOUWSE COKES  
BOEKT VOORUITGANG**



oude uitrusting



plaats van de stortgroef



**Tien kwaliteiten van steenkool**

De spoorweg voert cokesgruis aan. Er komen te Tertre gesloten treinen aan die uit Zolder, Eisden, Waterschei, Beringen en Winterslag afkomstig zijn, en die in de steenkoolmijn zelf werden gevormd. Andere komen uit Duitsland. Maar hoe langer hoe meer komen er in de havens grote hoeveelheden uit Amerika en Polen aan, die van het schip op de trein worden overgeladen en naar de cokesfabriek worden vervoerd.

Naargelang de Kempense aders uitgeput raken, neemt die invoer toe. Voor het ogenblik komt er elk jaar in totaal 1 miljoen ton steenkool te Tertre aan, die verdeeld en opgeslagen wordt in 9 tot 10 verschillende kwaliteiten.

**Het kippen van de wagens**

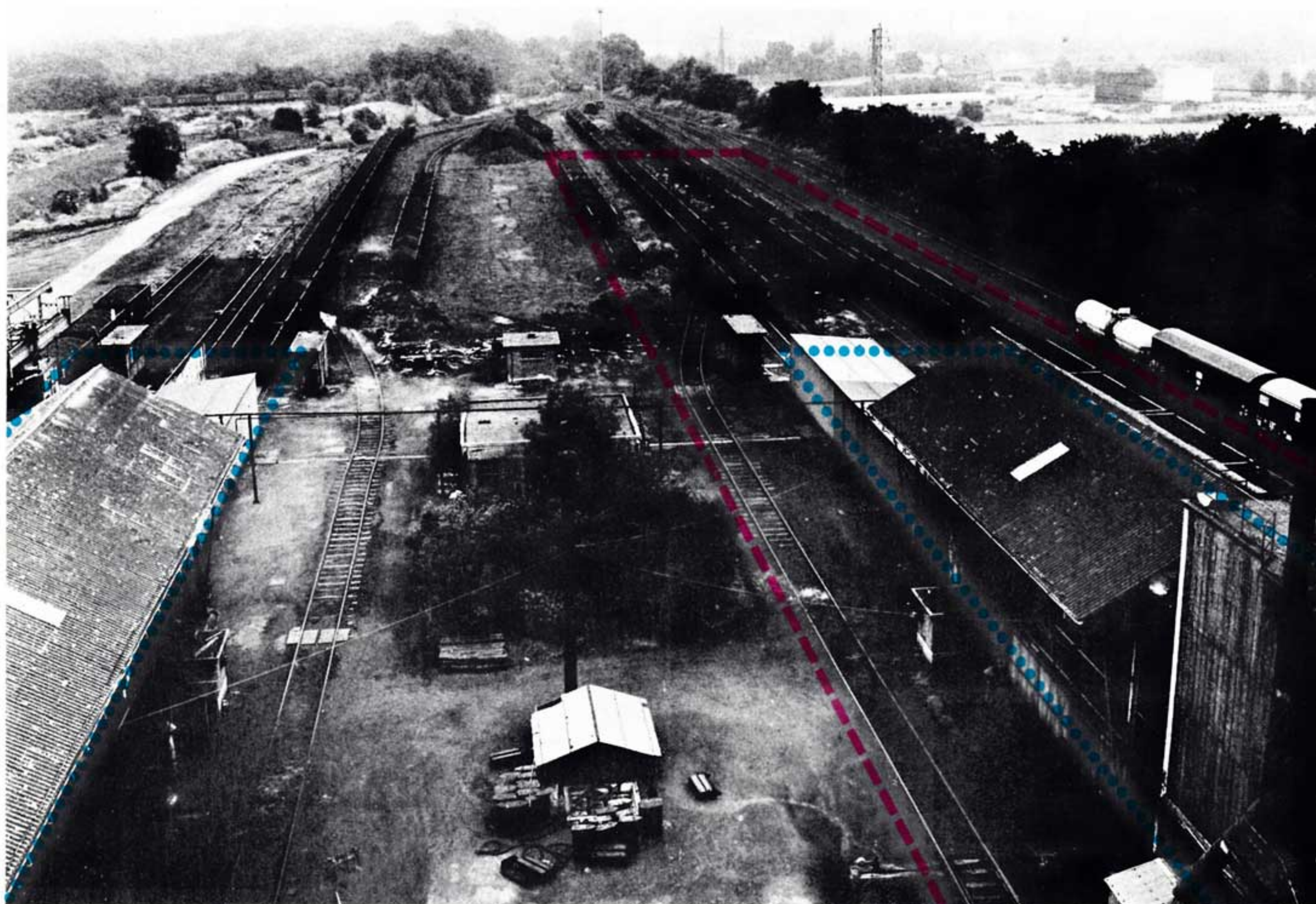
Wanneer de treinen aankomen, worden de wagens één na één afgekoppeld en geplaatst op 2 van de 4 tips die elk 250 ton per uur kunnen behandelen.

Wanneer de tips in werking zijn gebracht, stroomt het goed in een kuil waar het met twee transportbanden afgevoerd wordt naar 28 opslagsilo's.

**Distributie van de cokes**

Nadat de cokes de ovens verlaten heeft, geblust en gezift is, wordt ze geladen op speciale wagens die uitsluitend voor het cokesvervoer bestemd zijn. Het zijn uiteraard grootvolumewagens daar het om een licht en volumineus goed gaat.

De spoorweg komt een tweede maal tussenbeide: hij heeft als opdracht de geproduceerde cokes te vervoeren, zodat per trein jaarlijks zowat 750.000 ton brandstof de onderneming verlaat.



## Uitbreidingsprojecten

De Carbonisation Centrale wil het daar niet bij laten: de cokes is voor een bepaald aantal ondernemingen nog steeds een prima brandstof. En men mag stellig verwachten dat met een nieuwe ontwikkeling van de ijzer- en staalindustrie de behoeften zullen toenemen.

De verantwoordelijken van de onderneming hebben dan ook een project uitgewerkt voor de bouw van een vijfde eenheid en overwogen nog andere uitbreidingen.

## Een vlotte ontvangst

Wanneer er een nieuwe eenheid komt — ongetwijfeld met een grotere productiecapaciteit — moet men uiteraard ook de ontvangstinstallaties uitbreiden. Wanneer er per jaar 300.000 ton steenkool meer wordt aangevoerd, loopt het punt waar de goederen toekomen, gevaar spoedig oververzadigd te raken.

Men diende dus een oplossing te vinden: de ontvangst van de goederen zo soepel mogelijk te doen verlopen.

## Fads-wagens

Zoals bekend, beschikt de spoorweg over wagens — van het type Fads — die door zwaartekracht snel worden gelost: de zijwanden gaan open en het goed stroomt in de kuil. Het is dus een materieel dat in alle opzichten interessant is.

De Carbonisation Centrale heeft dus op die basis het moderniseringsproces aangevat. Dank zij een kuil van 600 m<sup>3</sup> met op de bodem een transportband met een grote capaciteit die een duizendtal ton per uur afvoert, en een losspoor van 300 m, schrijlings over de kuil, zal men gesloten treinen kunnen ontvangen en in de kortst mogelijke termijn kunnen lossen. Het is nu niet meer nodig de wagens één na één af te koppelen op de tips te plaatsen en vervolgens het wagenstel opnieuw te vormen; de enige, nog vereiste verrichingen zijn: de trein op de geschikte plaats stellen, de zijwanden van de wagens openen en na de lossing het wagenstel weer van het verbindingsspoor rijden.

## Het hoofd bieden aan de „pieken”

Met die nieuwe installatie zal de onderneming het hoofd kunnen bieden aan de pieken inzake ontvangst. Daar waar de Kempense steenkool met een absolute regelmaat geleverd wordt, namelijk drie treinen per dag, komt de steenkool, die via de havens van over zee komt, in partijen van 5.000 tot 15.000 ton aan, die men zo spoedig mogelijk moet lossen en opslaan om te voorkomen dat de wagens zouden stilstaan.

De invoer zal des te omvangrijker worden daar de nieuwe eenheid nieuwe behoeften zal scheppen. Het zal er niet meer om gaan, een egaal verkeer met enkel occasionele overbelastingen te verwerken, maar om omvangrijke massa's te ontvangen die schoksgewijs aankomen, zonder dat er zich oververzadigingen voordoen.

Geconfronteerd met twee tegengestelde imperatieven: massale aanvoer en soepelheid, gaat de Carbonisation Centrale het spel van de modernisatie spelen. Men is reeds begonnen aan de nieuwe installaties; ze zullen binnen het jaar operationeel worden.

We zullen de bouw ervan op de voet volgen.

