



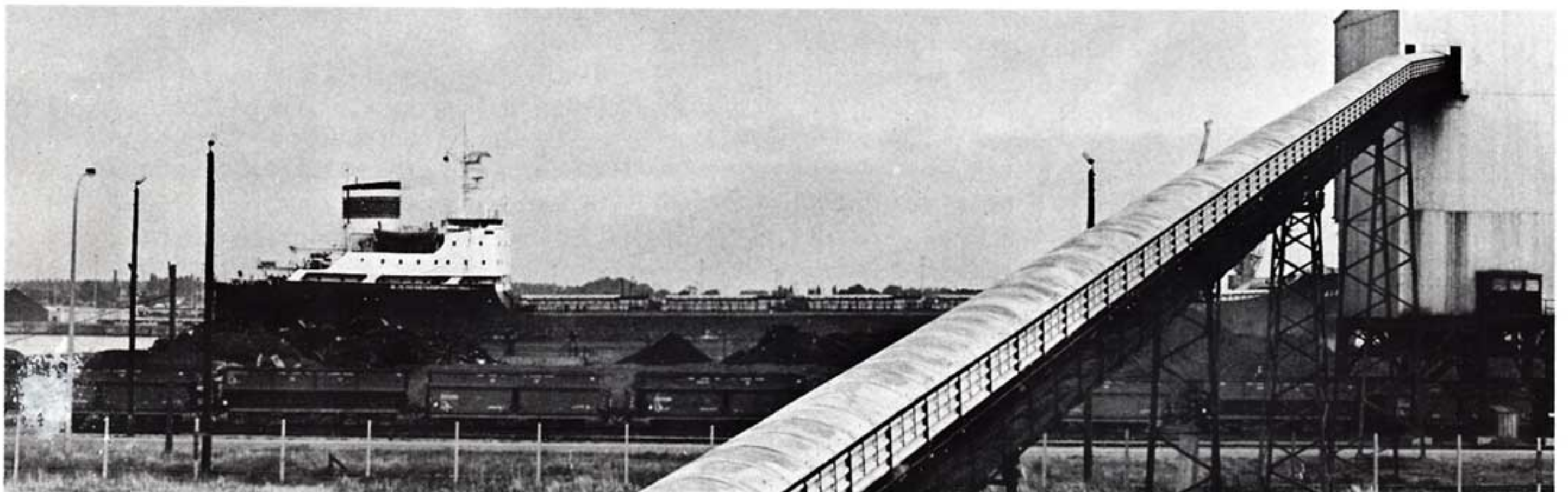
CBM: 

**onmisbare
schakel
voor de
metaalindustrie!**



Als je in de Gentse haven aan de eerste dokker die je tegenkomt naar CBM vraagt, dan zijn er twee mogelijkheden: ofwel wijst hij de twee typische CBM-portaalkranen aan, ofwel stuurt hij je naar de gigantische schoepradlader die zich op het CBM-opslagterrein bevindt. Wij opteren voor het eerste alternatief en stevenen richting Schepen Sifferdok op de kranen af. Een ertsschip ligt veilig geborgen onder de 35 meter lange draagarmen. Met de regelmaat van een klok pikken de grijpers de 55 000 ton zware vracht uit de ruimen. De draaischijf tussen de oerproducent en de verwerkende nijverheid werkt op volle toeren!

„Draaischijf” — en dat zal verder in de tekst nog meer tot uiting komen — is inderdaad het juiste woord voor de „Compagnie Belge de Manutention”, dat — om het in vaktermen uit te drukken — een typisch stuwadoorsbedrijf is. Alhoewel de taak van een dergelijke onderneming zich beperkt tot lossen, laden en eventueel opslaan van goederen (de eindfase van het vervoer over zee), is het een belangrijke schakel in het produktieproces.



Waar, hoe, wat, hoeveel...?

Naast de vroegere vestigingen aan het Zuid-, Midden- en Noorddok beschikt CBM thans aan het Sifferdok over een infrastructuur die aangepast is om massale hoeveelheden stortgoederen te behandelen: twee portaalkranen en drie hefkransen met respectievelijk een vermogen van 15 en 10 ton; 12 recent gebouwde silo's; een opslagterrein van 10 ha met een capaciteit van 2,5 miljoen ton en een kaai van 1500 meter, ruim voorzien van sporen. Een dynamisch personeelscontingent van 120 eenheden staat borg voor een doeltreffende en snelle behandeling.

Een kijkje in de bedrijfsstatistieken leert ons dat het omzetcijfer hoofdzakelijk door ongeveer 20 soorten massagoederen wordt gerealiseerd. Wij citeren als meest frequente: ertsen, kolen, cokeskolen, petroleumcokes, fosfaten, zwavel en schroot. De herkomst van deze goederen voert je naar alle uithoeken van onze aardbol: Spanje, Zweden, Algerië, Mauretanië, Angola, Zuid-Afrika, Brazilië, Venezuela...

De hoogconjunctuur van de zestiger jaren en de opgedreven tonnemaat der schepen, noopten de Gentse haven tot tal van aanpassingswerken. De verbreding en de uitdieping van het zeekanaal Gent-Terneuzen, de bouw van een nieuwe sluis op Nederlands grondgebied (opengesteld in december 1968) en de constructie van het Schepen Sifferdok (ingebruikname in 1969) waren op hun beurt de oorzaak van de geweldige expansie van het havenverkeer dat toenam met 450% sinds 1969. Daar plukte ook CBM de vruchten van en behandelt thans jaarlijks ongeveer 8 miljoen ton massagoederen. Het leeuwedeel daarvan gaat naar de ijzererts, met zowat 3 miljoen ton.

Hoofdzakelijk door contracten afgesloten met de metaalindustrie voor de behandeling van ijzererts, is CBM het eerste stuwadoorsbedrijf van de Gentse haven.

Hoe gaat men te werk?

CBM ontvangt gemiddeld 50 tot 80 ertschepen per jaar. Van zodra een dergelijk schip — met een tonnemaat variërend tussen de 50 en de 60 000 ton — door de hijgende sleepboten tegen de kade is gemeerd, verplaatst men de op rails gemonteerde portaalkranen ter hoogte van de ruimen. De vracht wordt op twee tot drie dagen gelost en voor een deel rechtstreeks overgeslagen op lichters of via tremels in klaarstaande spoorwagens gestort. Het erts

dat om diverse redenen niet direct kan doorgevoerd worden — en dat is ongeveer 75% — vindt door middel van een ingenieus transportbandennet een voorlopige bestemming op het opslagterrein. Daar verblijft het gemiddeld drie maand alvorens de totale scheepslading in spoorwagens herladen is.

Het terrein herbergt een „futuristisch” monster: de schoepradlader! Om de duizenden tonnen ijzererts op een snelle en efficiënte manier te herladen heeft men een dergelijke indrukwekkende machine echt nodig. Het tuig heeft een theoretische capaciteit van 2000 ton per uur. Het verplaatst zich op eigen kracht over de ganse lengte van het terrein op rails, en werd gebouwd volgens het klassieke principe van de baggermolen. De lange mobiele arm — met ingebouwde transportband — bezit aan het uiteinde een rad waarop 8 „emmers” zijn vastgehecht. Al draaiend knagen de emmers schijnbaar kleine hoeveelheden van de stock weg. Het ijzererts wordt op de transportband naar de controletoren gevoerd, waar men de vele kleintjes doseert tot een groot van 60 ton. Deze afgewogen eenheden gaan terug op de band en worden hoog boven de weg — die het opslagterrein van de kaai scheidt — naar een tremel gevoerd. Eén der vier CBM-locomotieven sleurt een lange sliert wagens één voor één onder de tremel door, waar iedere wagen onbewogen zijn rantsoen van 60 ton ontvangt.

Aldus laadt CBM dagelijks 10 tot 11 treinen van 1300 ton, samengesteld uit 22 particuliere wagens. Het betreft hier meestal treinen met een vaste dienstregeling. Nemen we als voorbeeld een trein bestemd voor „Usines Boël” te La Louvière. Deze trein vetrekt iedere dag te Gent-Zeehaven om 21.18 u. Hij bereikt de particuliere aansluiting te La Louvière om 0.30 u. Daar wordt hij gelost en aan de spoorweg terugbezorgd om 8.18 u. Terug te Gent om 10.31 u. ontvangt hij een nieuwe lading en start opnieuw om 21.18 u. Dat betekent een ideale omlooptijd van 24 uur. De treinen met bestemming Frankrijk hebben een omlooptijd van 48 uur.

Het aandeel van de spoorweg

Het triumviraat CBM - NMBS - Metaalindustrie kan men gerust een geslaagde harmonie noemen. Dank zij de metaalindustrie doen zowel CBM als de spoorweg hier vlotte zaken. 95% van de totale CBM-ijzerertsaanvoer wordt per spoor ter bestemming gebracht.

De spoorweg geniet dus een duidelijke voorkeur op de andere transportmiddelen. Dit is vooral te wijten aan het gebruik van de particuliere wagens, die „op maat” gemaakt zijn voor de goederen die ze vervoeren, en daardoor een optimale efficiëncy bereiken. Zelfs in uitzonderlijke omstandigheden (vb. opgedreven aanvoer van ertsen) kan de NMBS steeds hetzelfde wagentype ter beschikking stellen van de klant. Zij bezit immers een gevarieerd wagenpark dat talrijke mogelijkheden biedt. Ook de omlooptijd en de capaciteit zijn voor de zware industrie doorslaggevende argumenten die in het voordeel van het spoor pleiten.

CBM, de metaalindustrie en de NMBS zijn dus gedeeltelijk op elkaar aangewezen, een goede verstandhouding en een blijvende samenwerking zijn daarom van primordiaal belang.

