



Daar onze bodem arm is aan grondstoffen, worden er onder meer erts van overzee ingevoerd. Schepen beladen met allerlei soorten ertsen leggen aan in de twee gespecialiseerde Belgische havens, Antwerpen en Gent. In 1974, bij voorbeeld, werden er 13.534.000 ton dergelijke goederen met de trein vervoerd vanaf de kaaien naar de ijzer- en staalfabrieken. Die hoeveelheid is bestemd voor enkele grote verbruikers welke bevoorraad worden door de NMBS die daartoe geritmeerde diensten heeft ingelegd.

De ertsen steken om zo te zeggen onze grenzen over tijdens het korte traject dat ze van het schip naar de wagen in de grijper van een portaalkraan afleggen. Dikwijls worden ze voorlopig op de kade opgeslagen en daarna met gesloten treinen vervoerd. Zulks hangt af van de mogelijkheid waarover de ondernemingen beschikken om hun voorraden al dan niet aan te vullen, alsmede van technische imperatieven.

De ijzer- en staalnijverheid bezit zijn eigen park particuliere wagens, waaraan de NMBS desnoods haar eigen materieel kan toevoegen. Het aantal beschikbare wagens is dus niet het meest nijpende probleem.

Over 't algemeen kiezen de schepen opnieuw zee, zodra de lossing geëindigd is. Ze mogen niet lang aan de kade blijven liggen. De firma's die voor het

lossen instaan — Stocatra of de „Société Générale des Minerais” te Antwerpen, CBM te Gent, bij voorbeeld — beschikken dus maar over zeer korte termijnen : 2 dagen, 3 of 4 voor grote schepen. Zijn de ondernemingen in staat om in een zo korte tijdsperiode enkele tienduizenden tonnen op te slaan? Kunnen ze in hun vaste installaties een aanzienlijk aantal wagens ineens verwerken? Daar dit onmogelijk is dienen de goederen noodzakelijkerwijs enige tijd in de haven te worden opgeslagen.

In dat verband maken wij een kleine berekening. Om die 13.534.000 ton te leveren waarover wij het hadden, zouden er iedere werkdag gemiddeld 50 tot 55 gesloten treinen moeten gevormd worden, wat volgens het type van de gebruikte wagens neerkomt op 1000 tot 1500 voertuigen, of nog, zo men wil, een stel van in totaal 15 kilometer lengte. Laat ons niet vergeten dat het dan nog alleen ertsen geldt.

Indien men daarbij nog de aanvoer van andere producten voegt, bij voorbeeld brandstoffen, komen we bij invoer tot een zeer dicht verkeer, dat vrij snel het verzadigingspunt kan bereiken.

De stuwadoorsbedrijven vervullen dus voor de invoerders twee essentiële taken : overslag en opslag. Door die werkwijze verloopt de aanvoer naar de fabrieken vrij vlot. Daardoor kan ook de vertraging van schepen opgevangen worden zonder dat de produktie eronder lijdt, kan men voorkomen dat de voor een geregeld verkeer ontworpen vaste installaties overstelpt raken en kan men overbelasting op piekmomenten beperken.



ERTSEN IN DE HAVEN

