



# een nieuwe agglomeratieband



De „Forges de Thy-Marcinelle et Monceau” behoren tot de zogenoemde „Driehoek van Charleroi”: een groep van ijzer- en staalbedrijven die ook nog de „Laminoirs du Ruau” en de groep „Hainaut-Sambre/Carlam” omvatten. Een driehoek die een vijfde van de Belgische staalproductie levert maar die, erg getroffen door de economische crisis, thans zijn concurrentiepositie tracht te heroveren. Om die reden en omdat zijn achterstand reeds lang vóór de crisis gekend was, heeft men er de laatste zeven jaar 28 miljard in geïnvesteerd: een versnelde modernisering. Moderniseren betekent afstand doen van te erg versleten installaties en uitbreiding van nieuwe productie-eenheden met hoog rendement. Zo althans wordt de door de driehoek gedane inspanning door de pers en andere voorlichtingsdiensten voorgesteld en juist daarover willen we nu iets meer vertellen: voor het in dienst stellen van een nieuwe agglomeratieband heeft de spoorweg op het einde van oktober in 10 dagen tijds 35.000 ton erts aangevoerd.



## Een cocktail

TMM (Thy-Marcinelle en Monceau) bezat sedert 1961 een agglomeratieband, doch deze schonk geen voldoening meer daar hij te klein en te verouderd was. Daarom werd er besloten een andere band aan te leggen. Het ontwerp is op 1 december II. werkelijkheid geworden bij het in dienst stellen van een nieuwe band. Men heeft er een volledige fabriek gebouwd en een belangrijke omschakeling tot stand gebracht, vooral wat de voorbereiding van de te behandelen ertsen betreft. De agglomeratieoven wordt met een echte „cocktail” gevoed. Daartoe worden de verschillende ertskwaliteiten in langwerpige lagen opeengehoopt, met toevoeging van de toelagen die volgens de verwachte prestaties van de hoogovens vereist zijn. Laten we een voorbeeld geven. De eerste hoop, ook bedding genoemd, die voor de nieuwe agglomeratieband werd samengesteld bestond uit:

- 4.500 ton erts uit Lotharingen;
- 19.000 ton Zweeds erts;
- 6.000 ton rijk Algerijns erts;
- 2.100 ton pellets;
- 3.000 ton diverse toelagen: dolomiet, kalksteen, fosforhoudende producten.

Andere hopen, andere samenstellingen. Men kan dit gemakkelijk begrijpen. De erts aankoper van TMM moet eigenlijk zuinigheid betrachten: hij moet voor bevredigende o vervullingen zorgen tegen de laagst mogelijke prijzen. De markt van ijzerertsen is trouwens aan zekere schommelingen onderhevig. Bovendien kan men niet telkens op een zelfde kwaliteit van de grondstoffen rekenen. Voor een economisch gerichte werking van de hoogovens is een hoog fosforgehalte vereist, zodat de ingenieurs het recept steeds aan de juiste samenstelling van de beschikbare ertsen aanpassen. Het voorbeeld dat we hiervoor aangehaald hebben, is slechts een van de vele mogelijkheden.

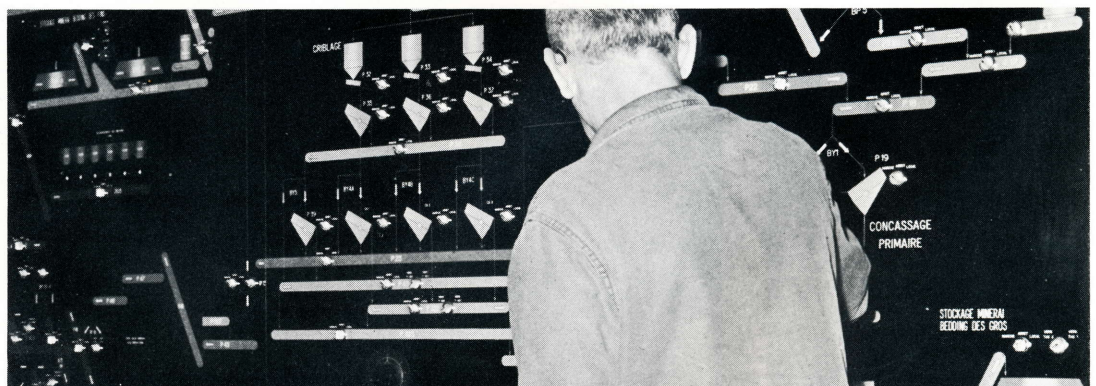
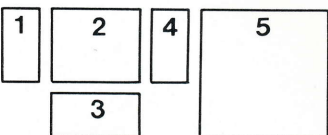
## De loods

Het aangevoerde erts, dat verdeeld is over verscheidene silo's waarin de verschillende kwaliteiten van elkaar gescheiden blijven, wordt gebroken, vergruisd en gezeefd. Uiteindelijk valt het erts in een regelbare storttrechter om zo met een nauwkeurig debiet op de bedding terecht te komen. De nauwkeurigheid van het debiet is beslissend, want de ertsoorten worden niet van te voren gemengd.

Om die reden worden de verschillende ertsen en toelagen in horizontale lagen opeengestort. Wanneer de hoop zijn maximumhoogte bereikt, treedt er aan de kop een speciale machine in werking die op sporen kan voortbewegen. De bovenbouw van die machine is draaibaar en aan de voorzijde met een lange, verticale stang uitgerust. Die stang schraapt over de ganse hoogte en breedte van de hoop een gedeelte van de cocktail weg, dat dan aan de voet van de hoop neervalt. Daar wordt het door een graafwiel opgescheept en vervolgens op een transportband gestort, die het naar de agglomeratieband voert. De hoop ziet er zowat uit als een cake: uitwendig volmaakt homogeen, maar wanneer men er een gedeelte van wegschraapt, komen de verschillende, achtereenvolgens opgestorte lagen van de bedding aan het licht. Bij het wegschrapen en opscheppen worden de ertsen en toelagen tevens gemengd.

Men moet over twee hopen beschikken: een die wordt weggescheept terwijl de andere gevormd wordt.

Voor de oude agglomeratieband werkte TMM met 2 hopen van elk 20.000 ton. Nu zal elke hoop 45.000 ton wegen. Om het op-



dwarrelen van stof te voorkomen en ook omdat het erts niet nat mag worden, heeft men de hopen in een loods van bijna een hectare ondergebracht, waar de schraapmachine en de transportbanden werken. De installaties zijn ook van elkaar gescheiden: de machine voor het vergruizen en die voor het zeven bevinden zich niet onder hetzelfde dak: ze hebben een verschillend onderkomen gevonden en zijn van de modernste uitrusting voorzien, zoals bijvoorbeeld een ontstoffer voor elke eenheid. Tussen al die verschillende eenheden lopen er transportbanden met grote capaciteit en regelbare snelheid.

### De trein

Dit nieuwe complex is een echte veelvraat: het eist elke dag enkele duizenden tonnen voedsel. Maar België heeft geen ertsbeddingen meer. Het ijzererts komt dus uit Frankrijk (in Lotharingen is er nog te vinden) en ook uit andere landen die het ons per zeeschip toezenden.

Indien men voor ogen houdt dat de ijzer- en staalindustrie ons 60 % van het spoorwegverkeer bij wagenlading bezorgt, kan men allicht begrijpen dat het grootste gedeelte

van de erts per trein worden aangevoerd.

Rechtstreekse treinen van uit Frankrijk, geregelde treinen uit de Belgische ertshavens: Antwerpen en Gent.

TMM bezit zijn eigen park van tremelwagens. De spoorweg treedt hier dus enkel op als vervoerder en als exploitant van een dienst waarvoor hij zelden zijn eigen wagens inzet.

Bij een huidige capaciteit van 5.000 ton per dag moet de vervoerdienst van TMM voor de nieuwe agglomeratieband dagelijks 5 treinen kunnen ontvangen. Dit is een normale hoeveelheid in deze crisisperiode. Maar het tempo zal kunnen opgevoerd worden wanneer de conjunctuur weer de hoogte ingaat.

Als we daarbij nog rekening houden met de aanvoer van brandstoffen, uitgaand vervoer en nog wat inwendige transporten, kan men begrijpen wat er allemaal bij TMM tot stand kwam en eveneens waarom het bedrijf naast zijn wagenpark, ook nog over 13 locomotoren beschikt.

### Voor de eerste hoop

Tot dusver hebben we het enkel gehad over een regelmatig dage-

lijks verkeer, dat onontbeerlijk is voor de ononderbroken werking van het ijzer- en staalbedrijf. Toen de nieuwe agglomeratieband in dienst werd gesteld, was er echter geen sprake van de oude stil te leggen: de voeding van hoogovens kan zomaar niet onderbroken worden. Tevens moesten de plaatsen van de oude hopen vrijgemaakt worden, daar ze verder voor het opslaan van cokes moesten dienen.

De eerste bedding moest dus op zeer korte tijd aangelegd worden. Daarvoor was men genoodzaakt zowat 35.000 ton te vervoeren als overmaat op de gewone planning van het vervoer.

Met de conjunctuurdaling had TMM een bepaald aantal van zijn wagens uit de omloop genomen. Om het hoofd te bieden aan die massale toevoer, werden meer dan 60 eenheden terug in dienst genomen. Het waren Fd-wagens die al naar de behoeften, door de NMBS werden aangevuld met Fads, nl. tremelwagens met grote capaciteit die sterk op Fd-wagens lijken.

Het vervoer werd op 13 oktober aangevat en verliep aanvankelijk vrij rustig. Maar de 24ste werd er beslist de wagenomloop sterk te versnellen om het erts binnen de

gestelde termijn aangevoerd te krijgen.

Op dat ogenblik was een overleg tussen de geadresseerden en de verantwoordelijken van de exploitatiedienst bij de NMBS noodzakelijk, ten einde de maximumomlooptijd op 24 uur te stellen.

Dit gebeurde tot ieders grote voldoening. Op 6 november waren de 35.000 ton opgehoopt, zodat men weer met het normale tempo kon voortgaan om aan de tweede hoop te beginnen.

TMM heeft reeds lang het in de spoorweg gestelde vertrouwen bevestigd. De spoorweg heeft TMM in een wel begrepen verstandhouding bewezen dat hij zo getrouw mogelijk aan de wensen van zijn cliënteel wil voldoen. De nieuwe agglomeratieband is thans in werking. De gewone verrichtingen kennen weer hun normaal verloop. Iedere dag komen er 5 volledige treinen op TMM: één uit Frankrijk en vier andere van de Belgische havens. Meer dan een miljoen ton per jaar.



1. De wagens staan stil over de silo's.
2. Een volledige trein rijdt de spooraansluiting binnen.
3. Eén enkele bedieningsinstallatie voor de hele uitrusting.
4. Een trilmachine zorgt voor het totale lossen van de wagens.
5. De schraapmachine staat klaar vóór de bedding.

