



DE SPOORWEG VERHUIST EEN STEENBERG

EERTIJDEN getuigen van rijkdom en economische welvaart, zijn de steenbergens thans nog maar alleen grauwe heuvels die het landschap ontsieren. In het kader van een beleid dat de gezondmaking van de mijnstreken en de aanleg van het grondgebied beoogt, zullen die troosteloze leisteenhopen dan ook geleidelijk verdwijnen. Nu is het zo dat die leistenen bruikbaar zijn voor de bedding van autowegen en, precies wat de Borinage betreft, voor de bedding van de Waalse autoweg (E 41) die, met zijn uitloper naar Quiévrain (A 22), op de Franse autowegen E 10/E 41, in de omgeving van Valenciennes, zal aansluiten.

Volgens de aannemers was de vrachtwagen het meest renderende, het snelste en het meest praktische vervoermiddel om de grondstof in de nabijheid van het werkterrein te brengen. Zo kon men dan hele slierten voertuigen zien die, geladen met 10 tot 30 ton kolenafval, 24 uren op 24, de wegen in de Borinage tussen de ladings- en lossingsplaatsen belemmerden. Dat over en weer gerij had lang kunnen duren indien er geen klachten waren gerezen: de wegen werden stuk gereden, het stof veranderde bij de minste regen in een kleverige en gevaarlijke brij, te Wasmes gingen zelfs huizen aan het scheuren.

De verantwoordelijke overheidspersonen — de Association intercommunale pour le Développement et l'Aménagement du Centre et du Borinage — dienden het probleem te herzien en legden andere reiswegen op waardoor de beurtwisseling van de

vrachtwagens aanzienlijk in het gedrang kwam. Dit had een terugslag op de kostprijs zodat de aannemers ten slotte een beroep deden op die goede oude spoorweg.

Dank zij aangepaste dienstregelingen, speciale, zelflossende F.A.D.S.-wagens, geschikte krachtvoertuigen en een aanpassing van de spoorbanen, kreeg het spoor een « eerste bestelling » : 350 000 kubieke meter of 600 000 ton, te vervoeren van Warquignies — vanaf de oude steenberg van de mijn van Hornu-Wasmes (10 miljoen kubieke meter) naar Boussu en Hautrage.

Te Warquignies werd een hoofdspoor dat kortelings buiten dienst gesteld was, omgevormd tot een laadplaatsspoor: twee treinstellen van 18 F.A.D.S.-wagens werden voor dat vervoer bestemd. Ze rijden langs een laadtrechter; de wagens houden om de beurt stil om de lading van twee vrachtwagens te ontvangen — tweemaal 28 ton leisteen of 56 ton — een massa die de toegelaten belasting van één wagen en ongeveer 1 000 ton netto per trein vertegenwoordigt.

Tussen de steenberg en de laadtrechter, die zich ongeveer 300 meter verder bevindt, rijden voortdurend twee vrachtwagens heen en weer. Aan de steenberg werkt een tractor met laadschop die, per bewerking, 4,5 ton leisteen losrukt. De 18 F.A.D.S.-wagens worden in minder dan anderhalf uur geladen.

De eerste lossingsplaats ligt tussen Boussu en Hautrage, langs het hoofdspoor Doornik - St.-Ghislain. Op

Laden van een trein te Warquignies.



een ophoging werd een spoorbaan aangelegd ; de geladen trein heeft voor- en achteraan een diesellocomotief die het treinstel op de gewenste plaats brengen. De zelflossende wagens worden één na één gelost : de lijsteen valt aan weerszijden van het spoor waar hij opgescheept wordt door bulldozers die hem opnieuw op vrachtwagens laden welke hun vracht een weinig later op haar definitieve plaats afstorten.

Beide werkterreinen zijn 7 km van elkaar verwijderd.

Tijdens de eerste fase hebben vijf geladen treinstellen, dit is ongeveer 5 000 ton leistein, het traject afgelegd in 24 uren ; tijdens de tweede fase hebben zes treinstellen van 20 wagens (ongeveer 6 500 ton) de dienst onderhouden gedurende dezelfde tijdspanne.

G. F.



Lossing van een wagen te Boussu.