

# ALZ: 320.000 ton, en elke km produktief

ALZ startte de activiteiten in 1961. Deze producent van onroestbaar staal is gevestigd in de Kempen, te Genk, en kende in 26 jaar diverse ontwikkelingsfasen. Momenteel is het bedrijf in volle mutatie.

De produktielijn voor koudgewalst staal zal in 1990 ontdebeld worden. De oven, met een capaciteit van 50 ton per gietbeurt, zal binnenkort vervangen worden door een modern exemplaar.

Deze mutatie beantwoordt aan de expansie van de markt. De deskundigen schatten dat de vraag naar onroestbaar staal met 3% per jaar zal toenemen tot in het jaar 2000. En met een moderne oven moet ALZ geen onontbeerlijke half-afgewerkte produkten meer aankopen bij andere producenten om de eigen produktielijnen voltijds te benutten.

De aandeelhouders van ALZ zijn gewijzigd in 1987. De eigendom van het bedrijf wordt nu gedeeld tussen de Sidmar-groep

en de Klöckner-groep. Sidmar bezit 60% van de aandelen.

De huidige investeringsinspanning bedraagt meer dan 7,5 miljard frank. Daardoor kan de jaarlijkse productie van ruwstaal opgevoerd worden van 150 naar 250.000 ton, en kunnen er 200.000 ton afgewerkte produkten geproduceerd worden, warmgewalst en/of koudgewalst. Mede door deze inspanning zal er een correlatieve toename zijn van het verbruik van grondstoffen. Wanneer de nieuwe investering "operationeel" is zal dit een gunstige weerslag hebben op het personeelsbestand dat momenteel 800 leden telt.

Bijna 95% van de ALZ-produkten wordt uitgevoerd. De produkten worden aangewend in de bouwnijverheid, in de scheepsbouw, voor de constructie van transportmaterieel, in brouwerijen, in de voedingsindustrie, in de scheikundige sector, in de papierfabrieken, in de petroleumnijverheid en in de nucleaire sector.



Deze investering zal ook het verkeer ten goede komen dat de NMBS voor ALZ realiseert. Wij hadden terzake een gesprekje met Noël Crijs, de produktbeheerder bij het NMBS-departement Marketing-Verkoop. Een blik op de toekomst.

**Noël Crijs:** In 1988 verwachten wij na de indienstneming van de nieuwe oven, een toename van het verkeer met 10 à 11% in vergelijking met 1986 en 87. Het huidige verkeersvolume bedraagt 320.000 ton, wat paradoxaal kan klinken bij een productie van 150.000 ton. Te meer daar wij niet veel afvoer hebben van ALZ daar de afgewerkte produkten per kleine hoeveelheid worden verstuurd.



BREMEN

CHÂTELET

GENT



**Spoornieuws:** Hoe verklaart u dit?

**Noël Crijs:** De verklaring is het onderlinge verkeer tussen diverse fabrieken. ALZ heeft geen produktielijn voor warmgewalst staal. De slabs uit de oven van Genk worden gelamineerd tegen maakloon door de fabriek van Klöckner te Bremen of door Carlam in Châtelet. ALZ ontvangt dus de rollen warmgewalst staal uit Bremen of Châtelet, die bewerkt en koudgewalst worden te Genk voor de verdere productie van afgewerkte producten.

**Spoornieuws:** De capaciteitsverhoging van de staalfabriek te Genk zorgt dus voor meer verkeer...

**Noël Crijs:** Het verkeer met Bremen zal weinig of niet veranderen, toch niet in een eerste fase. De toename zal vooral gevoeld worden in België, op de verbinding Genk-Châtelet (voor Carlam) en ongetwijfeld op de verbinding Genk-Zelzate (voor Sidmar). Wij hopen ook tussen te komen voor de bevoorrading van het "schrootpark", dat is uitgebouwd rond een optimale aanwending van het spoor.

**Spoornieuws:** Hoe zal het verkeer georganiseerd worden?

**Noël Crijs:** Er zijn enkele aanpassingen in het station Winterslag om de verkeerstoename zonder technische problemen te kunnen absorberen. Ook het onderling verkeer tussen de ALZ-fabrieken werd aangepast. Onder meer in samenwerking met de Deutsche Bundesbahn hebben wij voor dit verkeer geopteerd voor Sahnms-wagens. Het is een wagen met zes assen en met wiegen voor het vervoer van warmgewalste rollen staal (vervoerbaar zonder dak), met een toegelaten last van 22,5 ton per as. Deze wagen heeft een bijzonder kenmerk: de opstaande kanten van de wiegen zijn uitgerust met overlangse liggers, waarop ook platte lange produkten kunnen vervoerd worden. Aldus kunnen we met een aangepast en specifiek wageneffectief een heen- en terug-verkeer uitbouwen zonder dat er één kilometer "onproductief" is.

**Spoornieuws:** Dat is een ideale rotatie...

**Noël Crijs:** De slabs worden geladen op de opstaande kanten van de wiegen. Bij aankomst, en na lossing, wordt de wagen herladen met rollen plaatstaal. Door deze polyvalentie kunnen er volledige treinen gevormd worden met een ononderbroken rotatie tussen de diverse

fabrieken. Dat mondt uit in interessante prijzen voor de NMBS en in competitieve prijzen voor ALZ.

**Spoornieuws:** Deze wagens sporen dus enkel voor één klant!

**Noël Crijs:** Het zijn netwagens. Wij kunnen ze dus aanwenden volgens de behoeften. Maar de zuivere logica van het systeem gebiedt ons te zeggen dat het hier een exclusiviteit betreft.

**Spoornieuws:** En de toekomst?

**Noël Crijs:** Wij voorzien dus een stijging van 10 à 11% voor 1988, omdat de productie van ruwstaal progressief zal toenemen. Op lange termijn kan ons verkeer misschien verdubbelen. Ik heb het hier enkel over de contracten afgesloten tussen de NMBS en ALZ. Er bestaan ook andere transporten in het kader van specifieke contracten. Praktisch gezien zal het binnenlands verkeer het sterkst toenemen: vanuit Genk is het slechts 72 km tot de Duitse grens, maar Carlam bevindt zich op 113 km en een bijkomende verkeersstroom naar Sidmar zal het aantal ton/km fors opschroeven.

**Spoornieuws:** U spreekt hier van Belgische inkomsten!

**Noël Crijs:** Een produktbeheerder werkt toch voor eigen zaak! Maar ik hecht evenveel belang aan het logistieke aspect van het verkeer, aan het gebruik van de Sahnms-wagen en aan

de mogelijkheid om - dank zij deze wagen - de kosten te beperken voor ALZ en onze competitiviteit te bewijzen.

**Spoornieuws:** Dit is geen uitzonderlijk geval...

**Noël Crijs:** Het is een sprekend voorbeeld. Terzelfdertijd toont het aan hoe de spoorweg zijn "werktuig" kan aanpassen aan de behoeften van de klanten. Voor elk transportprobleem is er stellig een oplossing. De producenten kunnen het ons voorleggen en wij zoeken samen naar de beste en de efficiëntste oplossing.

## De Sahnms-wagen

Nuttige laadlengte: 15 m.  
Nuttige laadbreedte: 2,5 m.  
7 wiegen.  
8 langsliggers op de opstaande kanten van de wiegen.  
Maximale last (C): 65 ton.



GENK