

# Blijde intocht bij Carlam

Twee stukken van 130 ton alsof het niks is. Een onopvallend transport, waarvoor geen weggebruiker opzij hoeft te gaan. Een snelle aanpak in ieders belang. En tenslotte, op een mooie ochtend in mei, een blijde intocht onder het oog van de pers. Over drie kolommen volgt nu de treinreis van het zevende eindwalstuig van Carlam.

## Walstuig : een woordje uitleg.

Staalplakken, halffabrikaten van de staalbereiding, zijn als zodanig niet bruikbaar voor metaalconstructies. Deze "stalen klinkers" moeten dus tot dunne platen worden gewalst. Carlam, waar dat een dagelijkse klus is, beschikte tot dusver over zes walstui- gen, waarin het gloeistaal in opeenvol- gende fasen tussen twee in tegengestelde zin draaiende cilinders wordt geplet.

Dank zij de zevende wals wordt de plaatdikte tot ongeveer 1,2 mm

teruggebracht en krijgt men een onberispelijk afgewerkt en volkomen vlak oppervlak.

Met dit nieuwe walstuig van de jongste generatie - hydraulische klemming, tolerantie op de dikte van 30 micron, evenwichtigere verdeling van de cilinderslijtage - blijft Carlam de koploper en neemt het zelfs een lengte voor- sprong op de concurrentie. In de auto- mobielsector bijvoorbeeld of in die van de elektrische huishoudapparatuur, zijn kwaliteit en dikte van de plaat grote troeven om op de Belgische markt en in het buitenland de afzetmogelijkhe- den te vergroten.

## Een "Formule 1" in de onderneming.

Bijvoorbeeld, met de nieuwe technolo- gie kunnen de cilinders in 10 minuten automatisch vervangen worden, wat vroeger een half uur in beslag nam. Een enorme tijdwinst als men bedenkt dat er ongeveer om de drie uur zo'n wissel nodig is. Wetenswaardig is ook dat de walsnelheid van nummer 7 bijna 77 km/h bedraagt ! Naargelang van het walsprogramma zal de uitein- delijke produktie 2 tot 3 miljoen ton per jaar bedragen. Investering : 1,092 miljard BF, mechanisch gedeelte (SMS, constructeur in Siegen, DBR) en

elektronische regeling (ACEC) samen.

## Bestel. Wij doen de rest.

Om deze kolos van 300 ton uit Duitsland te halen, was een krachtige vervoerder vereist. Na enig studiewerk kwam de constructeur bij de spoorweg terecht. Motivering van z'n keus: uit- voerbaarheid en kostprijs. Een dergelij- k transport, met kennis van zaken geïntegreerd in het gewone verkeer, hindert noch de treinreizigers, noch de weggebruikers: geen begeleiding, geen geblokkeerde kruispunten of wegom- leggingen... Kortom, zijn soepelheid en betrouwbaarheid maakten van de spoorweg het aangewezen vervoermid- del.

Hier willen we even aanstippen dat de spoorweg dagelijks grondstoffen aan- voert en afgewerkte produkten afvoert, maar dat hij zich niet tot deze onmis- bare schakelfuncties voor en na de pro- duktie beperkt. Hij heeft oog voor alle behoeften van de klant en zal dus zeker ook zorg dragen voor het buitenge- wone vervoer van een produktiewerk- tuig.

## Betrouwbaar, veilig, top- prestaties.

Een walstuig, verdeeld in 2 massale stukken van bijna 150 ton, van



Duitsland naar België overbrengen is een hele onderneming. Het schijnbare gemak waarmee alles werd voorbereid en uitgevoerd, getuigt van de know-how van de spoorweg. Het "ruwe werk" wordt in feite achter de schermen door het bureau van de buitengewone zendingen verricht. In dit geval verliepen er maar 17 dagen tussen de aanvraag en de uiteindelijke transportvergunning. In die dagen werd nagegaan of het vervoer mogelijk was: beschikbaar materieel en personeel, mogelijke vervoerweg, verkeersvoorwaarden volgens de technische mogelijkheden van de kunstwerken, organisatie van de dienstregeling, coördinatie en controle van de operaties, douanekwesties. Om een evenwichtig konvooi samen te stellen en de lasten zo goed mogelijk te verdelen, werd de volgende samenstelling gekozen: 1 lok + 1 schutwagen + 1 beladen "kuilwagen" + 2 schutwagens + 1 beladen "kuilwagen" + 1 schutwagen. Het konvooi vertrok uit Dahlbruch bij Siegen (DBR) op zaterdag 27 mei en overschreed na ongeveer 200 km op maandag 29 mei om 10 u. de grens te Raeren. Oponthoud van 6 uur voor lokwissel DB/NMBS, technische schouwing door de dienst materieel en douaneformaliteiten. Daarna legde de

trein nog 180 kilometer af en kwam in Châtelaineau aan op 30 mei om 9 u. 40, zoals Carlam had gevraagd. Opdracht volbracht! De overeenkomst werd tot op de letter nageleefd.

Dezelfde dag nog laadden 2 krachtige kranen het walstuig behoedzaam over op een speciale aanhangwagen met 64 banden. De definitieve opstelling kon worden aangevat. We besparen u de cijfers, maar kunnen wel zeggen dat de kosten volledig gedekt zijn en dat zelfs enige winst is gemaakt. Voor de klant betekent de kostprijs een enorm voordeel.

### Partners.

Eens te meer heeft de industriële integratie tussen producent en vervoerder een concrete vorm aangenomen. De NMBS is er trots op haar know-how ten dienste te kunnen stellen van Carlam, een geavanceerd bedrijf, dat borg staat voor kwaliteit. De directie van Carlam had trouwens de plaatselijke en nationale pers uitgenodigd om bij het delicate lossen en overladen aanwezig te zijn. De journalisten waren opgetogen te zien hoe de op elkaar afgestemde professionals de spectaculaire operatie afhandelden die bovendien toekomstverwachtingen inhield voor de walserij uit Charleroi. Beslist

een succes over de hele lijn waarmee Carlam en de NMBS zich gelukkig prijzen.

### Technische gegevens.

**-gebruikte wagens:**

10- en 12-assige kuilwagens UAAI

**-lading:**

gewicht = 2 x 134 ton lengte = 9,86 m  
hoogte = 4,30 m dikte = 0,9 m

**gemiddeld gewicht :**

6,6 t/m 18,3 t/as

**vervoerweg :**

Dahlbruch, ..., Raeren, Welkenraedt, Montzen, Wezet, Bressoux, Kinkempois, Seraing, Flémalle-Haute (over de Maas), Hoei, Namen, Moustier, Châtelaineau.

**maximumsnelheid op het neto DB :**

90 km/h NMBS : 60 km/h

