

Een transport waar muziek in zit

Enorme plastieken buizen voor de binnenbekleding van een 60 meter hoge schoorsteen. Een zeer specifieke vervoersvraag. En een aangepast antwoord waarvan alleen de spoorweg het geheim bezit. Dit is het reisverhaal van een "lange uit elkaar genomen saxofoon" die begin juli naar de Rhônedelta werd vervoerd.

De NV ACS - Plastiques Industriels (vroeger Ateliers Belges Réunis) ontwerpt en bouwt elke installatie van kunststof die men zich kan indenken: opslagtanks, buizen, leidingen, schoorstenen... staaltjes van chemisch vernuft!

Het basismateriaal is plastic en zijn derivaten zoals polyester, vinylester, furaan, PVC en polypropreen. Voor de leidingen zijn dankzij de toepassing van met glasvezels gewapende thermohardende harsen diameters van 10 cm tot 7 m mogelijk over lengten van tientallen meters. De maximale standaardlengte van bakken en dakgoten bedraagt 15 meter.

Klanten uit alle windstreken

Bekende namen zoals UCB, Tessenderlo Chemie, Solvay of Colgate worden uiteraard het vaakst genoemd. De markt is echter niet beperkt tot België of de aangrenzende landen, maar bestrijkt ook de rest van de wereld: Zweden, Rusland, Canada, Thailand en Australië hebben ook reeds een beroep gedaan op de ervaring van de 85 hooggeschoolde mensen die momenteel in het bedrijf werkzaam zijn. ACS is present als er behoefte is aan corrosiewerend materiaal, o.a. voor de chemische nijverheid, de voeder-middelenindustrie, in de strijd tegen milieuvervuiling, zuiverings- en bezinkstations. Het assortiment is ruim:

Vastzetting, vastsjoring bescherming voor de buitengewone lading



Rbps, wagens met grote lengte voor spectaculaire saxofoon



voorraadreservoirs, bezinktanks, fosfaatbekkens, oogstreservoirs, silo's; kuipen voor afbijtproducten; afvoergoten, elektrolysespoelbakken... Een omzet van zowat 200 miljoen fr./jaar wijst er trouwens op dat het bedrijf springlevend is.

Een lange sax van 300 m. De plastieken elementen wegen relatief weinig (minder dan voorwerpen van

staal). Maar hun soms onverwachte vormen en aanzienlijke afmetingen doen vaak problemen rijzen voor de vervoerder. De spoorweg kan een oplossing bieden, voor zover de elementen binnen het vrijruimteprofiel van de spoorweg vallen. Het geval doet zich voor eind juni. ACS moet de schoorsteen van een verbrandingsoven voor huishoudelijk afval bekleden die



Uis, een tweassige dieplader voor bepaalde sterk gebogen stukken



Vervoer in "bemol majeur".

in aanbouw is in de streek van Lyon. Een buis van 60 m die natuurlijk in kortere elementen zal worden geleverd. ACS treedt in contact met onze verkoopafdeling te Bergen die het dichtst bij haar productiecentrum is gelegen. Vanaf dan wordt alles in het werk gesteld om de haalbaarheid van dit vervoer te onderzoeken: de verkopers leggen het probleem voor aan de

technische diensten. De studie verloopt in tempo allegro en levert interessante resultaten op: de meeste elementen kunnen zonder grote moeilijkheden worden vervoerd op gewone platte wagens Rbps en Ks van respectievelijk 25 en 12,5 m lengte. Twee elementen moeten wegens hun gebogen vorm als een buitengewoon transport worden vervoerd.

ACS stemt in met de vervoerprijs, de overeenkomst wordt gesloten en de vertrekdatum vastgelegd op maandag 5 juli. De buizen worden tot op de centimeter nauwkeurig op 13 aangepaste wagens geplaatst en stevig vastgesjord. Het geheel doet denken aan een 300 m lange, uit elkaar genomen saxofoon.

Prestissimo.

Gelet op de krappe leveringstermijn, worden 11 van de 13 wagens vervoerd met de Interdelta-trein.

Ze vertrekken uit Manage op woensdag om 15 u., rijden via Athus en komen in Lyon aan binnen de afgesproken termijn, na een traject van ongeveer 700 km. Bijna tegelijkertijd vertrekt het buitengewoon transport van de volumineuze elementen die op een Rbps en een Uis worden geladen en vervoerd via Quévy.

Finale.

De spoorweg was het best in staat om deze schoorsteenelementen, waarvan sommige bijna een lengte van 17 m en een doorsnede van 2 m hadden, snel en veilig ter bestemming te brengen. Per vrachtwagen had men heel wat vergunningen nodig gehad en een binnenschip had te veel sluisen moeten passeren. De NMBS diepte uit haar arsenaal een logistiek trio op dat volledig aan de eisen voldeed.

- De Ks, een gewone platte wagen met 2 assen, 12,5 m lang, met een nuttige breedte van 2,5 m, voor lasten van 21 tot 27 ton.
- De Rbps, een platte draaistelwagen, twee keer zo lang, voor lasten van 35 tot 51 ton.
- De Uis, een tweassige dieplader, nuttige lengte 14,4 m, 2,9 m breed, voor lasten tot 26,5 ton.

De spoorweg is er dus in geslaagd om het de klant, van begin- tot eindpunt, naar de zin te maken en zijn opdracht zonder één valse noot uit te voeren.