

De bijna honderdjarige werkplaatsen van 's-Gravenbrakel en Thiriau (ABT), zijn in 1983 samengesmolten tot een onderneming die in het Centrum is gevestigd. Het historische overzicht geeft de belangrijkste fasen van hun bestaan.

We hebben die nieuwe onderneming, die 600 mensen tewerkstelt, in september bezocht op het ogenblik dat ze samen met een Duitse vennoot twee door de NMBS bestelde lichtingskranen aan de pers en aan de overheid voorstelde. De spoorwegennemen in het ABT-productiegamma een belangrijke plaats in.

Overeenkomstig de uitrusting waarover ze beschikt, heeft elke fabriek natuurlijk haar eigen afzetgebied. Maar het geheel omvat een uitgebreid gamma van metaalproducten en mechanische producten, zoals:

- metalen geraamten en gebinten, klassieke en mechanisch gelaste ketels voor thermische en kerncentrales;
- behandelingswerktuigen;
- grote buisleidingen, tanks en silo's;
- stoomketels "Duray" met een vermogen van 1 tot 15 ton stoom per uur;
- automatische verticale filters om vaste stoffen van vloeistoffen te scheiden;
- tweeassige en drieassige draaistellen voor zware vrachten, ontworpen en aangepast door de maatschappij;
- wagens voor spoorwegnetten of verkeer binnen de fabrieken;

de spoorwegen, een gunstige afzetmogelijkheid voor ABT



- bruggen en viaducten, zoals de viaducten van Remouchamps, Charleroi, Lixhe, Croupet des Moulins, de bruggen te Aalter, Haccourt, Hermalle-sous-Argenteau, Marexhe, de loopbrug te Fleurus;
- uitrusting voor waterwegen zoals sluisdeuren of tolkleppen.

ABT heeft geen "catalogus": elk produkt is het gevolg van een bestelling door een grote onderneming uit de openbare of uit de privé-sector. De foto's tonen materieel dat werd gebouwd voor Sidmar, kerncentrales, Sabena, de overheid en uiteraard de spoor-

wegen. Tot de klantenkring van ABT behoren ook nog Tractionel, Electrobél, het Zeekanaal en Haveninstallaties Brussel, Cockerill Mechanical Industries, Boel, Solvay, cementfabrieken, suikerfabrieken, enz...

Volgens de heer Preud'homme zelf, administrateur-directeur generaal, moet men doorgaan of het slechtste verwachten. Doorgaan houdt vanzelfsprekend in dat bij de huidige produkties technologieën worden aangewend waardoor ABT tegenover haar concurrenten een aanzienlijke voorsprong krijgt. En dat staat buiten kijf, temeer daar een gedeelte van het staatskapitaal door de onderneming werd geïnvesteerd om de werkplaatsen te Thiriau te redden. Deze waren in moeilijkheden geraakt omdat hun materieel en produktieaanbod de moderne trend niet waren gevolgd.

De onderneming kwam echter moeizaam*op gang. ABT werkt vaak op bestelling van vreemde studiebureaus. Haar eigen bureau heeft al de handen vol om de produktie aan de in de bestekken vermelde eisen te doen beantwoorden, en kan waarschijnlijk niet zomaar onderzoekingen verrichten op onbekende terreinen. Om de markt te veroveren die door de NMBS werd geopend, heeft de maatschappij dan ook een tijdelijke vereniging aangegaan met de Duitse firma Gottwald, die op het vlak van moderne hijstoestellen leidendgevend was maar inzake spoorwegen en meer bepaald het NMBS-net, weinig ervaring had.

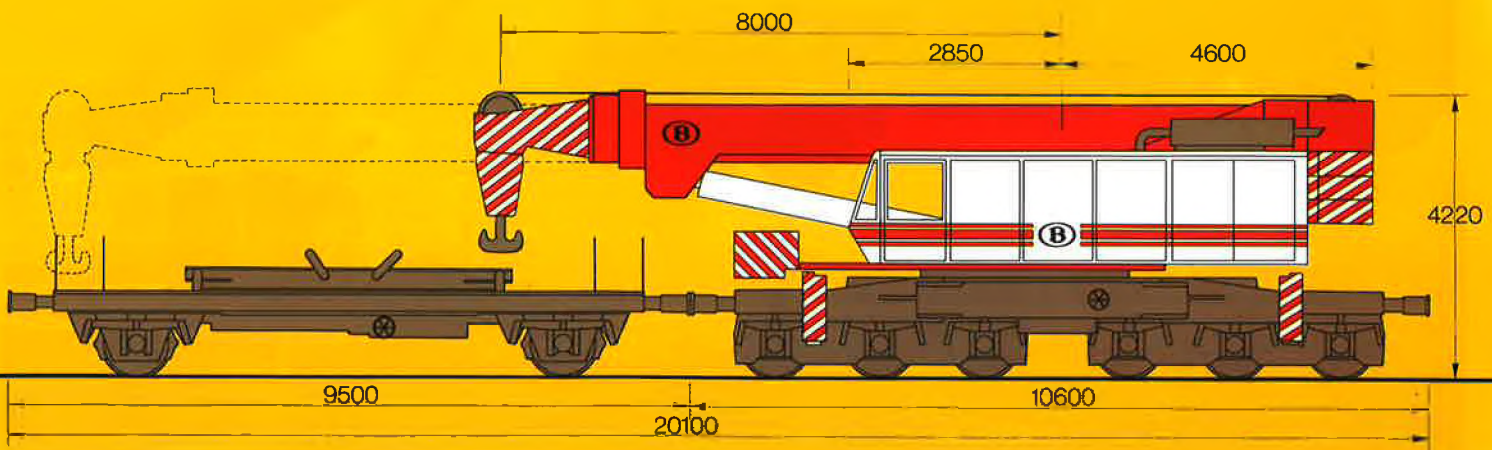
Het samenvoegen van de specialisaties heeft tot een ideaal aanbod geleid dat de NMBS zowel op technisch als op financieel vlak heeft bevredigd.

De twee in september geleverde lichtingskranen voldoen strikt aan de eisen van het bestek en overtreffen soms de opgelegde normen inzake veiligheid, ergonomie en elektronika. Kortom ABT-Gottwald hebben samen de verschillende kenmerken kunnen optimaliseren en een werktuig geleverd dat op dit ogenblik in zijn soort het beste ter wereld is.

Bij de voorstelling aan de overheid en de pers hebben de twee perfect gesynchroniseerde kranen een locomotief van 85 ton verplaatst; een delicate taak, want de locomotief moet juist op de spoorstaven worden neergezet. De nauwkeurigheid en hanteerbaarheid van die nieuwe werktuigen werden bevestigd en aange-toond toen een enkele kraan een lange SAP-wagen met 3-assige draaistellen type B3-25, die door ABT worden ontworpen en vervaardigd, verplaatste. Belangstellenden vinden verder de technische steekkaart van deze hijstoestellen.

ABT laat het niet bij de levering van die twee kranen bij de spoorweg. Men breekt niet zomaar met een bijna honderdjarige traditie en ervaring. De maatschappij bouwt op het ogenblik 2-assige draaistellen voor rijtuigen alsook 6 gietvatwagens die Cockerill-Sambre zal gebruiken voor het vervoer van gietijzer tussen de hoogovens en de staalfabriek.





De drieassige draaistellen type B3-25 (114 eenheden voor de NMBS) dragen platte wagens met groot vermogen, die worden gebruikt voor het vervoer van brammen en gietblokken tussen de staalfabrieken. Elke as kan een belasting van 25 ton dragen, zodat het maximumvermogen van de wagens op het spoor 150 bruto ton bedraagt. Kenmerkend voor het B3-draaistel is dat de belasting doorlopend over elke as wordt verdeeld. Hier moet worden aangestipt dat ABT het draaistel voortdurend aan nieuwe studies en proeven onderwerpt: bepaalde vreemde netten stellen er heel wat belang in.

De dubbeldekrijtuigen, die vanaf 1985 door BN aan de NMBS worden geleverd, zullen met de complexere tweeaassige draaistellen type Y36 worden uitgerust. Er zijn honderddertig dergelijke draaistellen besteld en later moeten er nog eens honderddertig eenheden in het orderboekje komen.

Op basis van plans die door een studie bureau van Creusot-Loire

werden verstrekt, vangt ABT ook de bouw aan van zes gietvatwagens met een bekleding van 79 ton vuurvast materieel voor het vervoer van gietijzer. Zes wagens is natuurlijk niet veel, maar zo ABT kon een dergelijke verbintenis nakomen (voor grote reeksen zou dat niet mogelijk zijn: ABT zou benadeeld zijn omdat haar werkplaatsen niet lang genoeg zijn). Voor elke te bouwen eenheid zullen duizenden werkuren nodig zijn en men mag er van uitgaan dat een volledig bouwjaar voorbij zal zijn vooraleer de laatste wagen is geleverd. De wagens, die 341 ton wegen, worden met vier vierassige draaistellen uitgerust en zullen 150 ton gietijzer kunnen vervoeren.

Bovendien vervaardigt ABT ook onderdelen (deuren en wanden) die van maart tot december 1985 door BREC zullen worden gebruikt bij de bouw van 250 Hbis-wagens. Dit zijn gesloten wagens met grote toegangsoeningen in de langswanden en met verplaatsbare binnenpanelen die kunnen worden vastgezet.

Dit spoorwegprogramma, dat zou kunnen worden uitgebreid, sluit aan bij de reeks andere produkten waarover we het reeds hebben gehad. Dat betekent dat ABT de toekomst met een voorzichtige kalmte tegemoet ziet. Weliswaar zou men dat potentieel moeten kunnen ten nutte maken door b.v. op de internationale markt spoorwegkranen zoals de NMBS er zopas heeft gekocht, aan te bieden. De Europese spoorwegen moeten hun kranenpark vernieuwen en de vereniging ABT-Gottwald heeft ontegensprekelijk en zeker op technisch vlak troeven die ze buiten onze grenzen kan te gelde maken. Vergeten we ook niet de spoorwegkranen met klein vermogen (tien keer minder krachtig) waarvan ABT er in 1980 aan de NMBS 13 exemplaren heeft geleverd: het betreft hier eveneens materieel van prima kwaliteit.

De samenwerking met de firma uit Düsseldorf zal er ABT ongetwijfeld toe aanzetten vooruitstrevende technologieën verder aan te wenden. De Duitse partner, van

zijn kant, heeft de mogelijkheden op de Belgische markt ontdekt en zopas in ons land een filiaal geopend.

Voegt men bij die vooruitgang de "Belgische kwaliteit", die over de hele wereld beroemd is, en het stellen van uiterst scherpe prijzen, dan maakt ABT veel kans dat haar beide fabrieken de kaap van de honderd halen nl. in 1993 en 1999.

KORT HISTORISCH OVERZICHT

1893: oprichting van de "Usines de Braine-le-Comte" te 's Gravenbrakel, die in 43 jaar 3 opeenvolgende benamingen hadden: Manufacture Parmentier, Usines Eugène Rolin & Cie, vervolgens Société Anonyme Internationale de Construction et d'Entreprise de Travaux Publics.

1936: de "centrale" werkplaats in de stad is afgebroken; volgens het plan van 's Gravenbrakel zijn er 2 straten in de plaats gekomen.



1899: oprichting van de "Ateliers du Thiriau".

1906: uitbreiding van de werkplaatsen, die flink zijn uitgerust, dank zij de bouw van een grote metaalgieterij.

Na 1940-45: aankoop van heel wat moderne gereedschapsmachines, waardoor de werkplaats één van de best uitgeruste van het land wordt.

1980: Het Waalse Gewest en Gewestelijke Waalse Investeringsmaatschappij (SRIW) richten de

"Nouveaux ateliers du Thiriau" op.

1983: fusie van de twee bedrijven, onder de benaming Ateliers de Braine-le-Comte et Thiriau Réunion.

Kapitaal: 300 miljoen frank, waarvan 65% privé-kapitaal is en 35% voor rekening van de Waalse Gewestexecutieve en de SRIW komt.



ABT-GOTTWALD-KRANEN

De hijsvermogens verschillen al naar de reikwijdtes, die tussen 5 en 20 meter liggen, en naar mate de kraan al dan niet is vastgezet.

Vast tegengewicht: 20 ton
Beweegbaar tegengewicht: 12 ton
Hellingscompensatie bij hijswerk in bogen
Vlugge behandeling van de schutwagons zonder verplaatsing van de bovenleiding
Vier gelede stabilisatiearmen met vastzetvijzel die over 450 mm kan

versteld worden.
Diesel hydraulische motorisatie op één as per draaistel.
Autonome verplaatsing: 14,4 km/h.
Sleepsnelheid: 100 km/h.
Volledig autonome werking op het werkterrein.
Automatische koppelbegrenzer met micro-processor om elke verkeerde beweging te voorkomen.
Horizontale kraanarmvergrendeling en aarding voor werk onder de bovenleiding.

Kraanwagen

Lengte over alles	10.600 mm
Lengte in de werkstand (ingetrokken arm)	13.300 mm
Hoogte in de rijstand	4.220 mm
Breedte	3.100 mm
Minimum boogstraal	75 meter

Vastzettingbasis:	
• Volledig uitgeschoven armen	5.500 x 5.500 mm
• Armen in tussenstand	4.200 x 6.600 mm
	3.280 x 6.800 mm
	2.700 x 6.900 mm

Gewicht	123 ton
---------	---------

Schutwagons

Lengte over alles	9.500 mm
Nuttige vloerlengte	8.240 mm
Nuttige vloerbreedte	2.784 mm
Gewicht met toebehoren	13,5 ton

Hijsvermogens

Nominaal:	
1.000 KN bij 6 m reikwijdte	
630 KN bij 8 m reikwijdte	