

Een omweg

Een vervoer dat over Welkenraedt gaat en naar Ciney moet, rijdt normaal over Luik, Hoei en Namen. Hier was dat niet het geval. Uit veiligheidsoverwegingen werd deze keer niet de kortste weg gekozen. De transformator deed een omweg over Tongeren, Hasselt, Diest, Aarschot, Leuven, Ottignies en Gembloers.

De lading kwam immers ver buiten het profiel: 5 m 16 breed voor een laadprofiel van 3 m 15 op het Belgisch net. Bovendien moest men, wegens de uit één stuk bestaande lading met een totale lengte van 51 m, bogen zoeken waarvan de straal, volgens de zijdelingse verplaatsing van de lading, niet min-

dering van de draaispillen, neergelaten of opgeheven. Met andere woorden, de lading bleef over de gehele vervoerweg niet in dezelfde positie: ze kon zo gemanoeuvreed worden dat ze in alle veiligheid door de bogen ging en de hindernissen kon voorbijrijden.

Begeleiding

Men kan zich voorstellen dat er op een dergelijk vervoer constant moest toegezien worden en dat er veel voorzorgen noodzakelijk waren.

In de eerste plaats mocht het geen andere trein kruisen. Vervolgens was de maximumsnelheid beperkt tot 40 km/u en op bepaalde plaat-

king (soms over baanvakken van enkele tientallen meters), elk oponthoud (geminuteerd) om de lading te verplaatsen, vermeld waren. Heel dat schema besloeg 11 bladzijden dicht getypte tekst. Hoewel transporten van die aard uitzonderingen zijn, is de spoorweg voor zoiets volkomen geschikt. Het vervoer waarover het hier gaat, was uitzonderlijk door zijn bijzonder grote afmetingen: op bepaalde plaatsen kwam de lading slechts op enkele centimeters van de hindernissen en vaste installaties.



Een transformator voor Ciney



Hier is opnieuw een voorbeeld van een buitengewoon vervoer per spoor. Het verschilt volledig van datgene dat we in een vorig nummer hebben voorgesteld. Een kanjer van een transformator — 13 m lang en 210 ton zwaar — werd in Bad Honnef (Duitsland) op een 24-assige wagen geladen. Voor die lading, die België te Walheim-Raeren binnenkwam en haar spoorwegtocht te Ciney eindigde, golden heel precieze voorschriften.

De studie van het vervoer werd door de Duitse spoorwegen verricht. De NMBS moest evenwel het vervoer op het Belgisch net toestaan en dat heeft aanleiding gegeven tot een bijzondere studie met als voornaamste gevolg dat er een verplichte vervoerweg werd uitgestippeld.

der dan 75 of 140 m mocht bedragen.

48 wielen

Men kan niet ontkennen dat het hier een buitengewone lading op een weinig alledaagse wagen betrof. Die wagen — van Duitse makelij — bestond uit 2 gekoppelde delen, 2 superbogies van elk 3 bogies met 4 assen. In totaal 48 wielen voor een voertuig van 38 m met een tarra van 215 ton.

De transformator werd er op 4 punten op bevestigd en werd in evenwicht gehouden door de druk van 4 buffers bovenaan. Ieder gedeelte van de wagen is zo gebouwd dat de draagarmen op verschillende manieren kunnen bewegen: met of zonder veran-

sen moest deze, volgens de vereiste zijdelingse verplaatsingen, dalen tot 15, 10 en zelfs 5 km/u. De trein werd over het gehele traject begeleid door een technische ploeg die instond voor de speciale bewegingen. Maar over de hele vervoerweg werd het verloop van de operaties geleid door meestersgasten van de gewestelijke diensten.

Een dergelijk vervoer vergt immers een reeks maatregelen om de lading en, uiteraard, de infrastructuur te beveiligen, maar ook om de mensen te beschermen die erbij betrokken zijn. Laten we daar nog aan toevoegen dat de gehele vervoerweg in de studie uitvoerig was uitgestippeld, van het ene spoortoestel naar het andere, dat elke operatie die moest worden uitgevoerd, elke snelheidsbeper-

