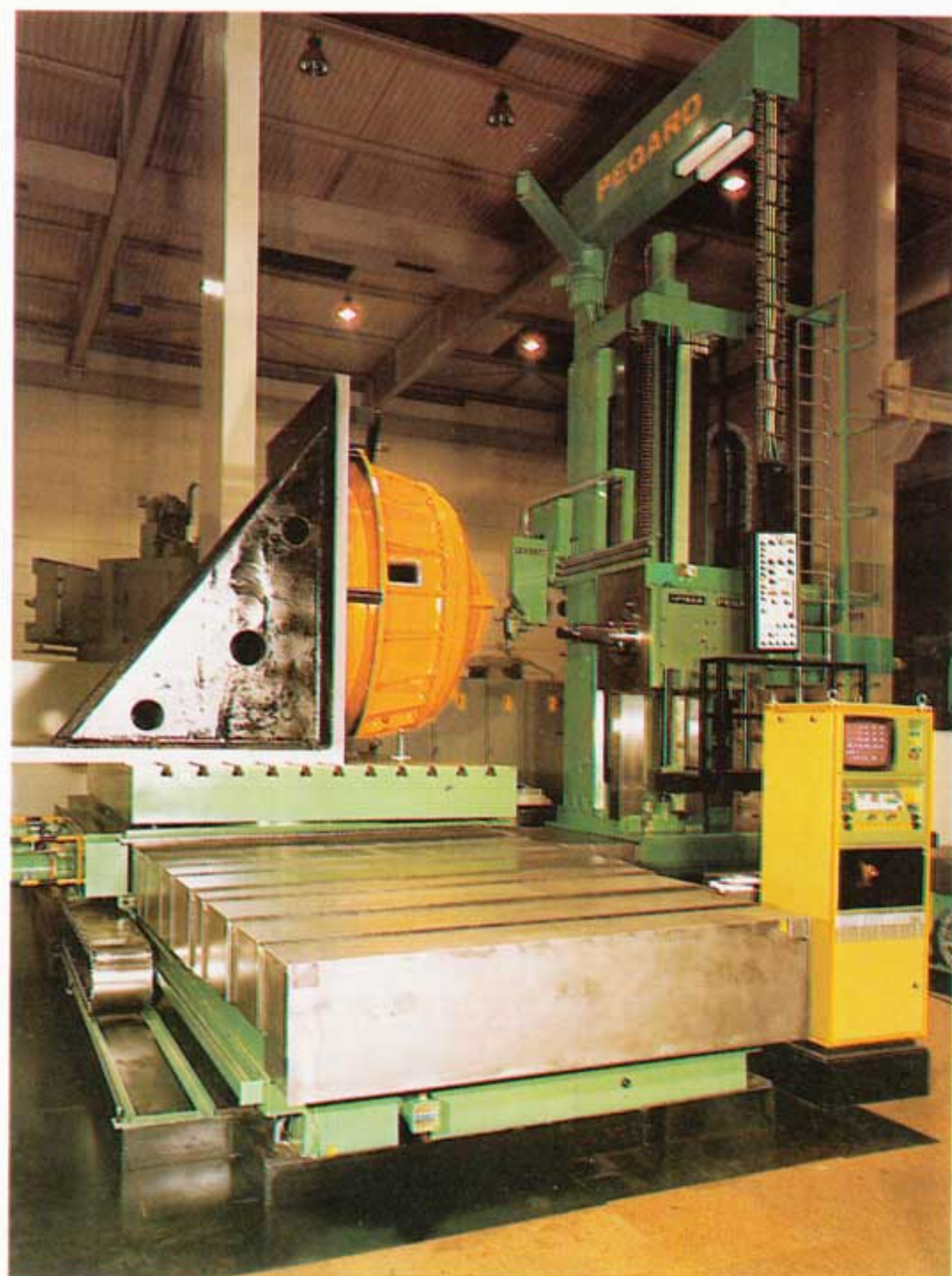
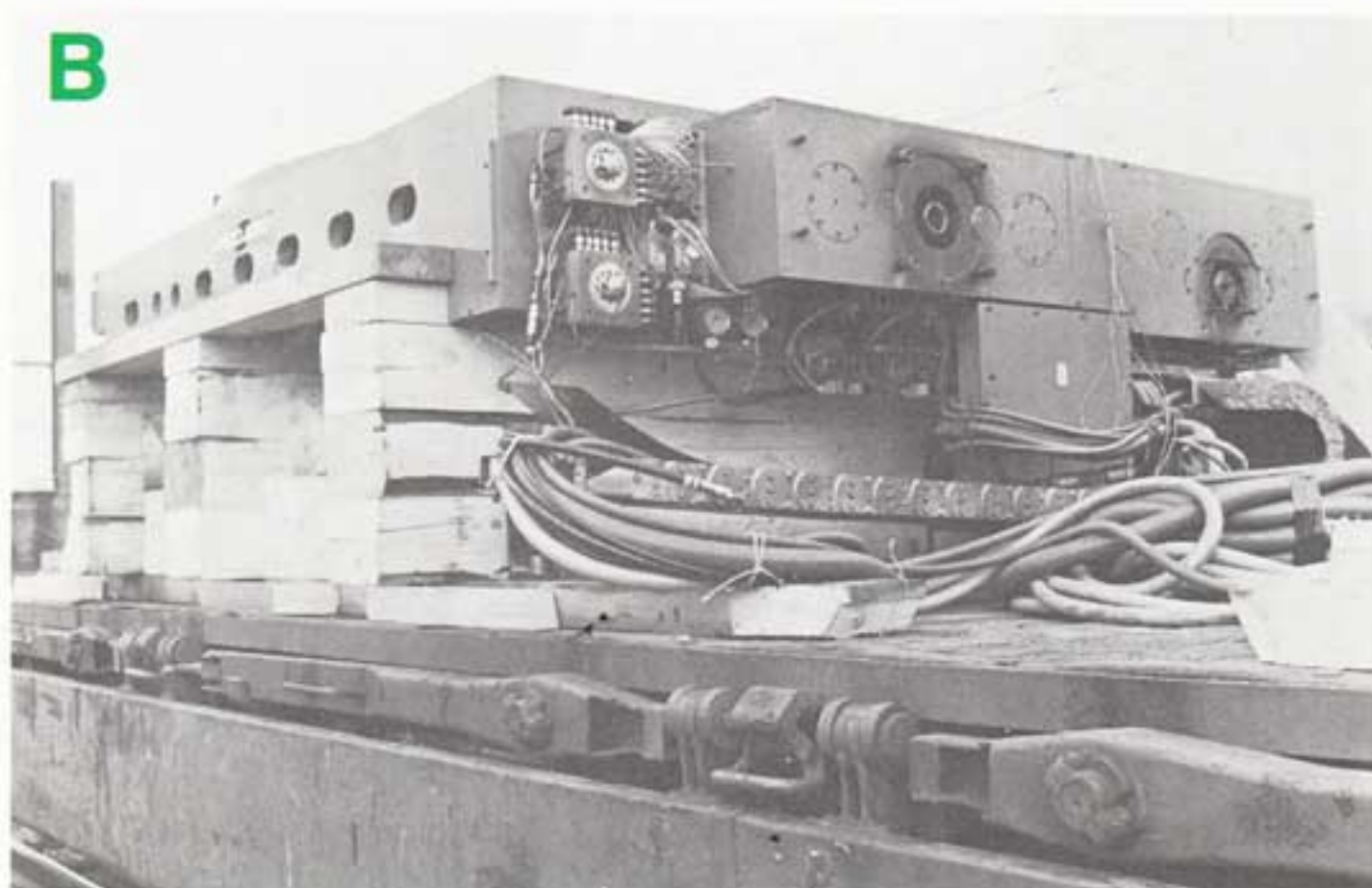
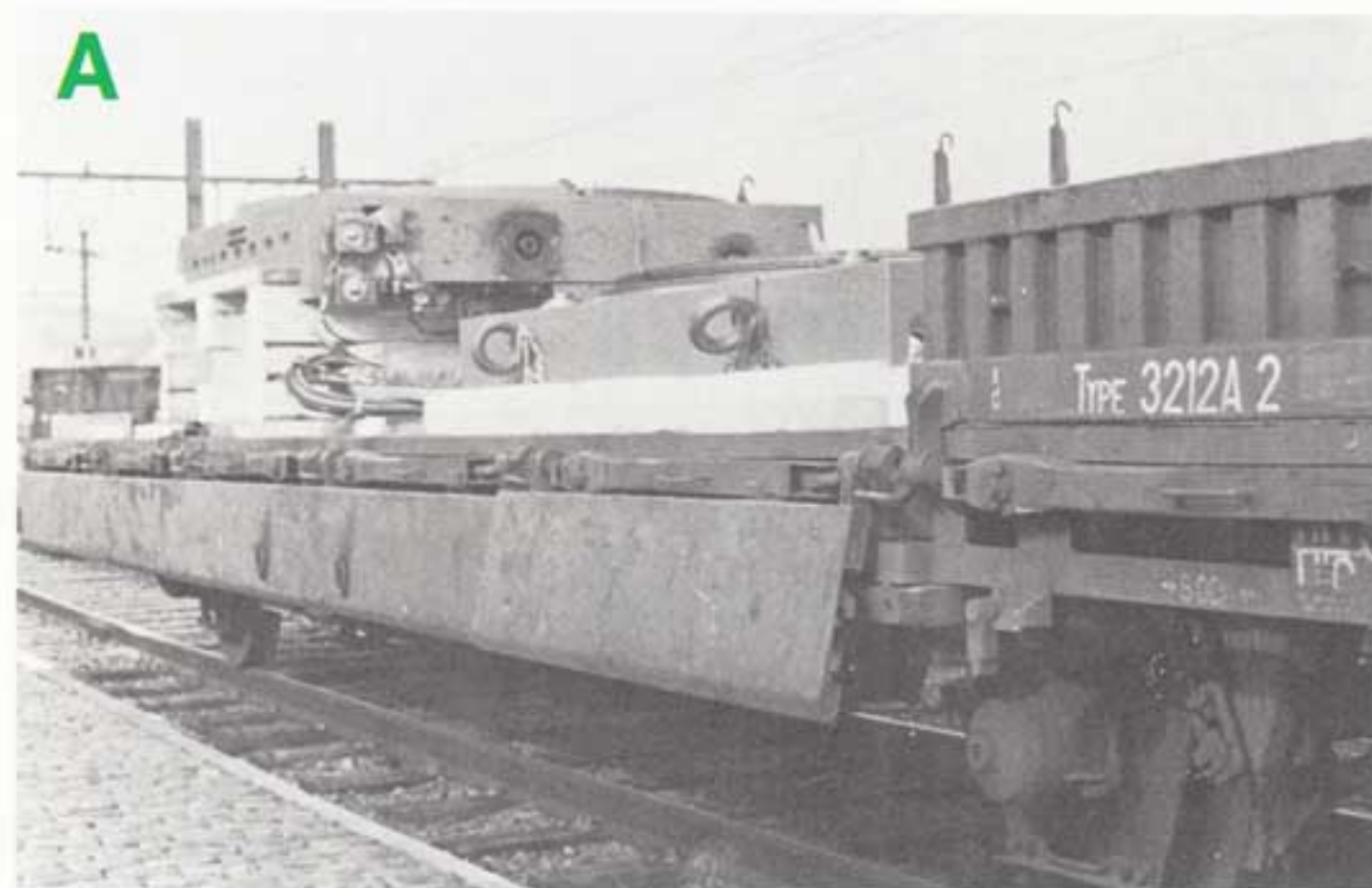
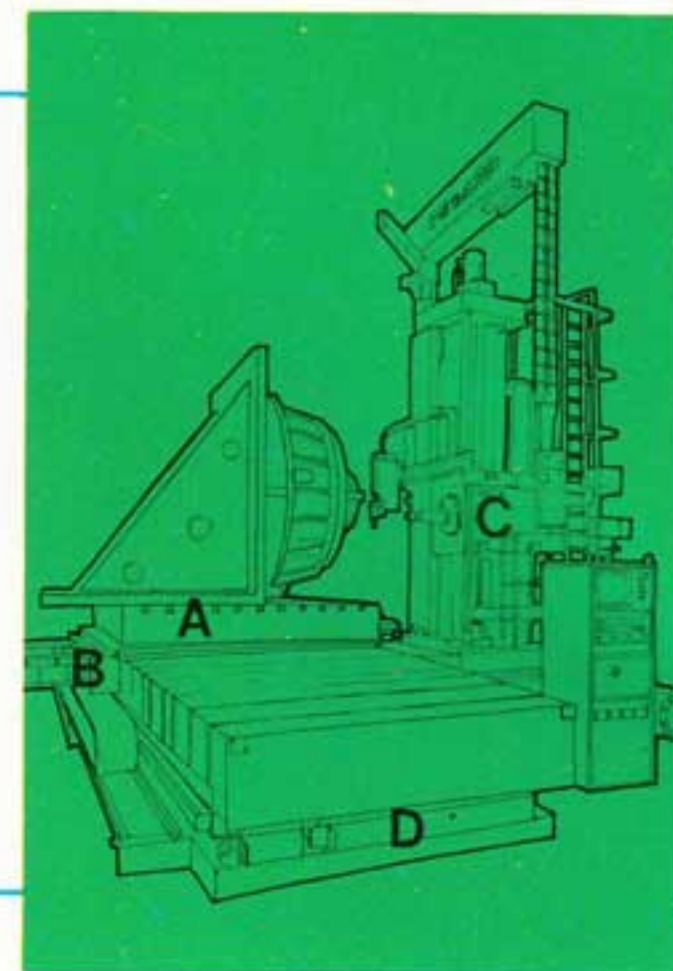


GEREEDSCHAPSMACHINE VOOR ROEMENIE



Op 20 oktober werd in het station Andenne een door de firma Pégard vervaardigde gereedschapsmachine geladen. Een machine van 69 ton die in 34 onderdelen over 4 platte wagens werd verdeeld. Het was niet het eerste transport van die aard: tevoren werden reeds 4 machines per trein naar Roemenië verzonden en ook andere landen kwamen al aan de beurt.

Wie is Pégard? Het is een bedrijf met zowat 300 werknemers, onder wie een grote kern van ingenieurs. Er worden uiterst nauwkeurige boor- en freesma-

chines gemaakt; voor dergelijk materieel is het trouwens de enige gespecialiseerde firma in België. Haar machines wegen van 13 tot 70 ton; 9/10 daarvan zijn voor de uitvoer bestemd. De cliënteel van Pégard wordt gevormd door fabrieken uit verschillende nijverheidstakken: luchtvaart, autonijverheid, scheeps- en spoorwegbouw, staalnijverheid, fabrieken waar pompen, compressoren, motoren worden gemaakt enz.

De produktiebasis van Pégard omvat een hele waaier van type-machines. Gewoonlijk vra-

gen de klanten evenwel om de machines zo aan te passen dat ze binnen de toegemeten ruimte van hun werkplaatsen kunnen opgesteld worden. Dat is dan de taak van de ingenieurs van het studiebureau. En zo levert de fabriek, 6 maanden tot een jaar na de bestelling (studies en fabricatie inbegrepen), telkens een machine af die enig is in haar soort.

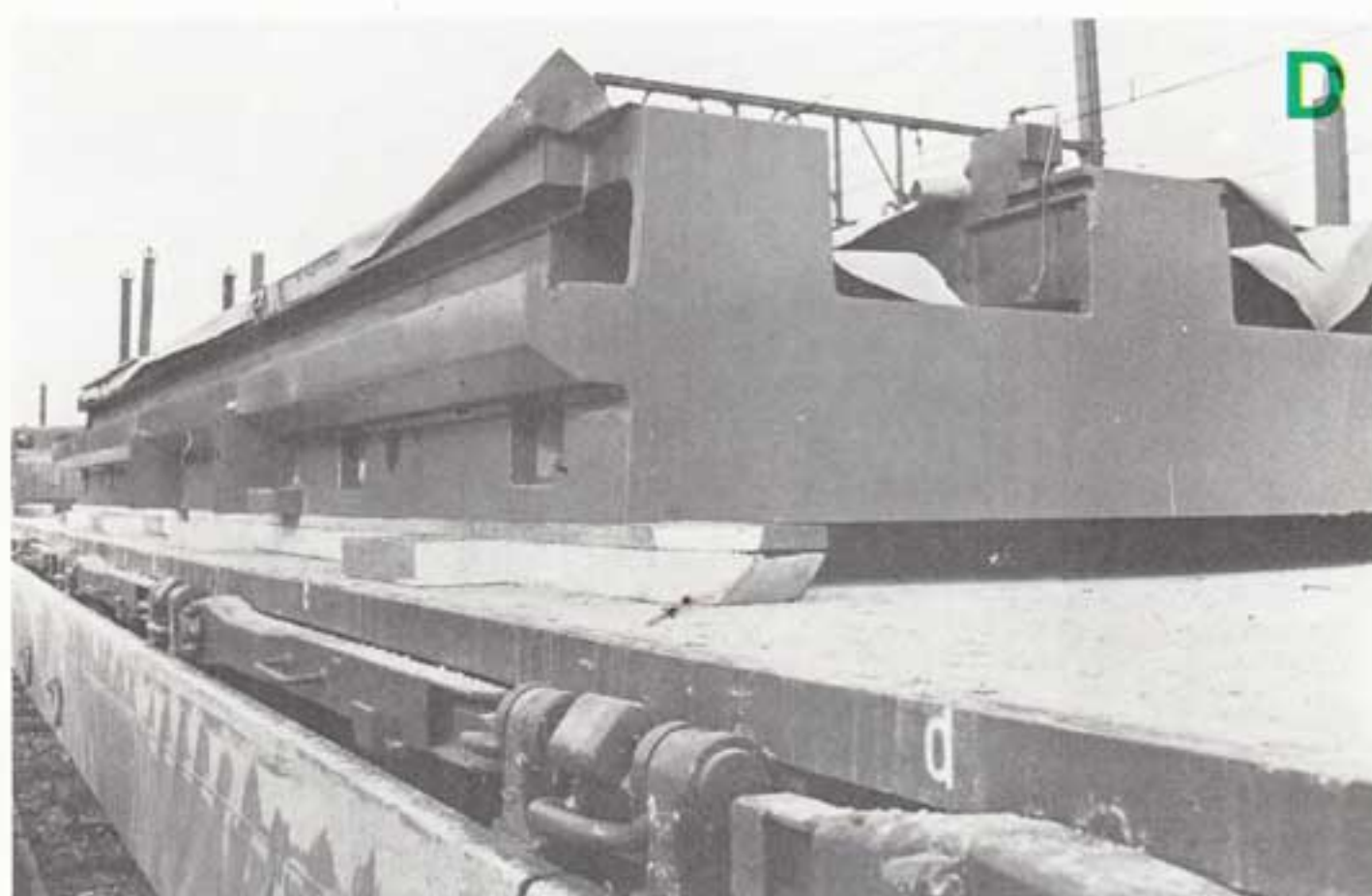
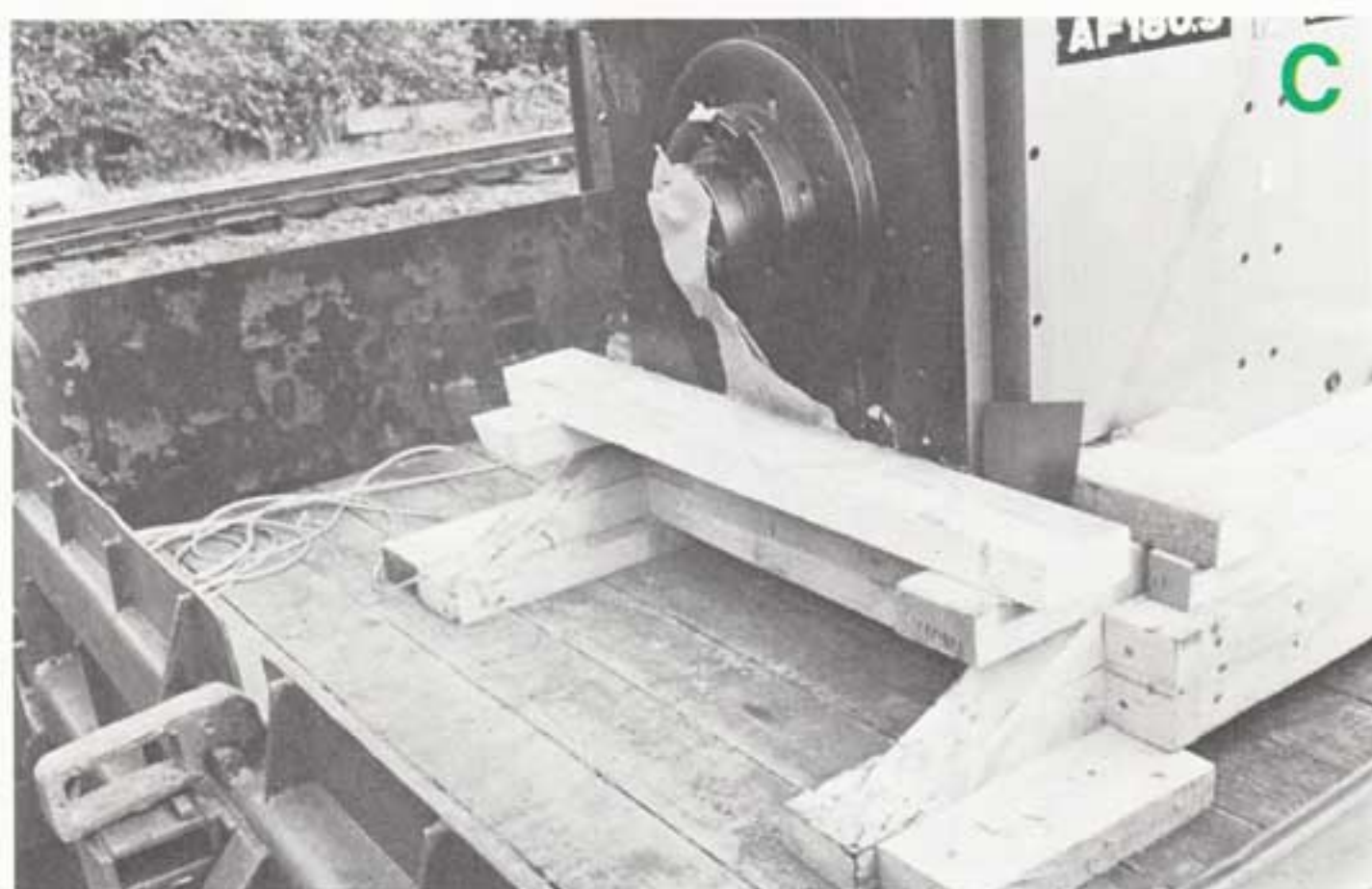
Maar keren we terug naar Andenne, die 20ste oktober. Onder een mechanische laadbrug staan 4 platte wagens. De machine werd, zoals gezegd,

in 34 stukken uiteengenomen. De voornaamste onderdelen, zoals de freeskop van 5 ton, zijn op glijstukken bevestigd. Op de wagenvloer vastgenagelde rembalken beperken de verplaatsingen. Kleinere, maar ook brozere stukken zijn in houten kisten verpakt en worden zodanig beschermd dat schokken tijdens het vervoer ze niet kunnen beschadigen. De lading wordt aangevuld met 450 liter olie in vaten voor de hydraulische werking van de machine.

Sommige met vet ingesmeerde stukken zijn in beschermend



- A. De tafel: 10,5 ton
- B. Het geraamte van de tafel: 16 ton
- C. De freeskop: 4,5 ton
- D. Het geraamte van de machine: 10 ton



papier verpakt, andere zijn in jute gewikkeld. Het geheel is overdekt met plasticfolie, terwijl over elke wagen nog eens een dekkleed komt. Al die voorzorgsmaatregelen zijn nodig, want de machine heeft geslepen leischenen. Een stoot of wat roest zouden de nauwkeurige werking van de machine in gevaar brengen.

Onnodig te zeggen — het blijkt duidelijk uit de foto's — dat het laden een hele karwei was: 3 dagen voor laden en vastzetten. Hout — planken en keggen — enorme spijkers, een geschikt steunvlak om overhangende

gedeelten van de lading te schragen. De freeskop werd met zijn hijsring aan de schotten van de wagen bevestigd.

We zullen het hierbij laten: uit de fotoreportage blijkt duidelijk hoe ingewikkeld de lading is. We willen enkel nog vermelden dat een technicus van Pégard naar Roemenië meegereisd is om bij de montering van de machine toezicht te houden en, na een eerste werkingsproef, bij de keuring aanwezig te zijn. Een werk dat 3 tot 4 weken in beslag neemt. De bekroning van een belangrijke bestelling.

2

ZET ALLES STEVIG VAST

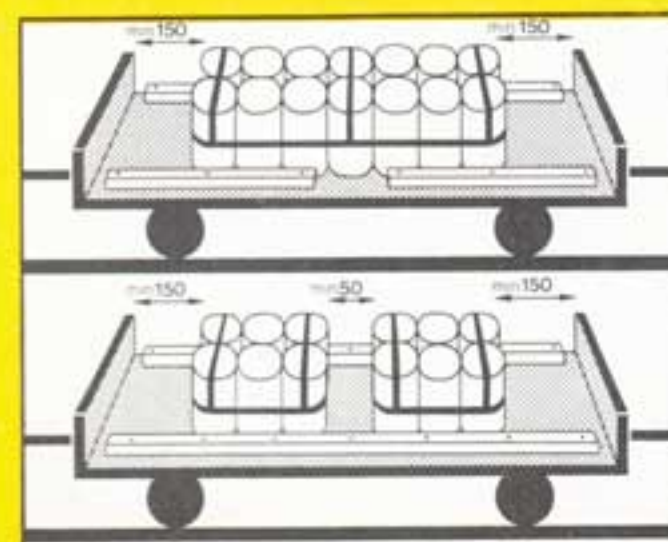
De *soepele vastzetting* is noodzakelijk als goederen en vastzetmiddelen die belastingen niet kunnen verwerken. In dat geval moet de lading kunnen bewegen en wordt het grootste gedeelte van de kinetische energie door de wrijving opgenomen en gespreid. Het verschuiven moet mogelijk zijn bij zware of breekbare eenheden, want een starre vastzetting zou daar nadelige gevolgen kunnen hebben (beschadiging van goederen, keggen en wagen).

Twee voorbeelden ter verduidelijking:

Eerste geval: om een lading vaten soepel vast te zetten kunnen we die

- ofwel tot een enkele aaneengesloten partij bijeenbinden;
 - ofwel tot verscheidene kleinere partijen bijeenbinden.
- In beide gevallen kan de lading verschuiven door de vrije ruimten van 1,50 m aan de kop van de wagen en van 0,50 m tussen de partijen.

Figuur 2

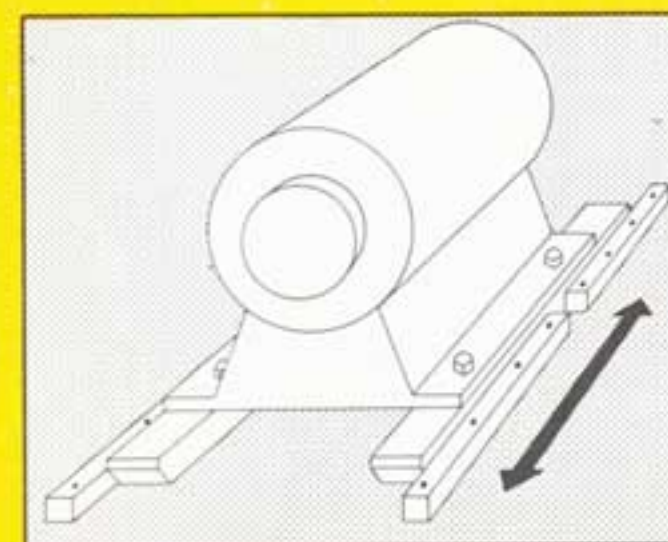


Bij elk vervoer past een wagen en voor elk goed zijn er *geschikte vastzetmiddelen*. Elke lading vormt een bijzonder geval dat zorgvuldig bestudeerd moet worden. De verpakking van de goederen vergt heel wat zorgen (bestandheid tegen schokken, tegen klimatologische veranderingen, enz.), maar ook de vastzetting moet daaraan aangepast worden.

In werkelijkheid kan het vastzetten op twee wijzen gebeuren, nl. *star* en *soepel*. De gekozen oplossing hangt af van ladingskarakteristieken en laadwijze.

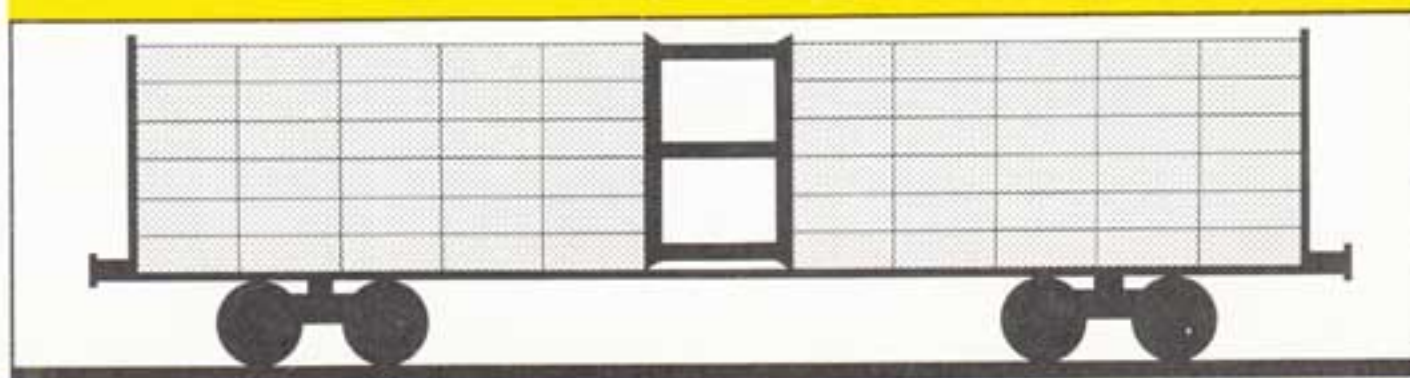
Tweede geval: om een groot, zwaar of breekbaar stuk te laden en daarbij verschuiving mogelijk te maken, worden er leibalken in de langsrichting van de wagen vastgenageld.

Figuur 3



De *starre vastzetting* kan best worden toegepast als goederen en vastzetmiddelen bestand zijn tegen de belastingen die tijdens het vervoer kunnen optreden. Die wijze past meer in het bijzonder voor compacte, homogene ladingen, die aldus onverwrikbaar op hun plaats worden gehouden, zoals uit de figuur blijkt.

Figuur 1



Voortaan zullen we elke vorm van vastzetting uitvoeriger behandelen, ten einde de voordelen ervan te belichten, de vereiste voorzorgsmaatregelen nader te bepalen en de laders enkele goede tips te bezorgen.