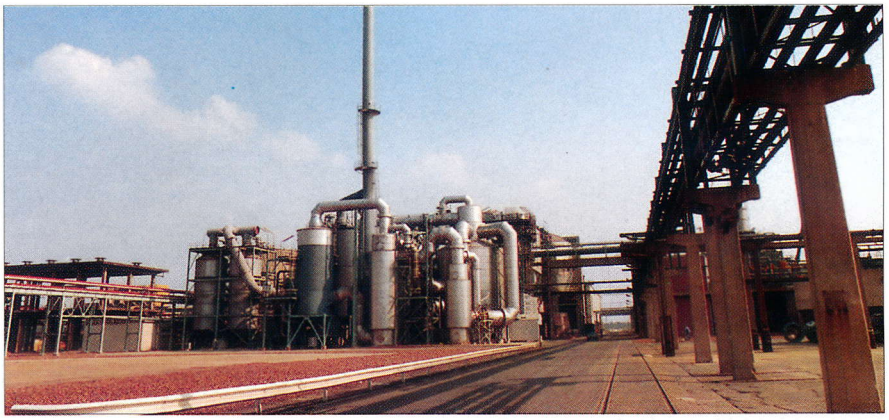
Een respectabele dame staat onder stroom



Zink wordt bij ons vooral geassocieerd met La société des Mines et fonderies de Zinc de la Vielle-Montagne, beter gekend onder de kortere benaming Vieille-Montagne. Deze onderneming werd opgericht te Angleur, in de Luikse agglomeratie in 1837. Daar bevindt zich nog steeds de centrale zetel. Belgisch van origine en bijna even oud als België zelf beschikt Vieille-Montagne momenteel over buitenlandse vestigingen, vooral in Frankrijk, Duitsland en Zweden, in mindere mate ook in andere Europese landen en in Noord-Afrika.

Van grondstof tot eindprodukt

De zetel te Balen-Wezel, dichtbij Mol, werd opgericht in 1889 op een terrein van bijna 400 hectare langs de spoorweg Antwerpen - Hamont. Dit terrein grenst tevens aan het Kempisch Kanaal waarlangs via de haven van Antwerpen een deel van de overzeese grondstoffen aangevoerd wordt. Het bedrijf stelt meer dan 800 personen tewerk.

De voornaamste activiteiten in de vestiging Balen-Wezel zijn:

- de ontzwaveling van zinkerts en de daarmee gepaard gaande produktie van zwavelzuur;
- zinkproduktie door electrolyse.

De bijprodukten van deze activiteiten - lood, koper, zilver, goud, thallium, kobalt, ... - worden eveneens verwerkt op het bedrijf. De jaarlijkse produktie bedraagt bijna 190.000 ton zink met een zuiverheidsgraad van 99,995 % ! In de verwerking van erts tot eindprodukt speelt elektriciteit een essentiële rol. Om het rendement van het produktieproces te verhogen worden 5 kleinere transformatoren vervangen door een grote eenheid, in staat 110.000 ampère te leveren bij 500 volt of een totaal vermogen van 55 megavoltampère. Deze nieuwe transformator zal instaan voor ongeveer 70 % van de energie nodig voor de produktie van het zink via het procede van de elektrolyse. De transfo werd gebouwd door de firma "FA Siemens Trafowerk" te Nuremberg. De know-how van de Duitse en Belgische spoorwegen stond borg voor een onberispelijke levering van deze mastodont met een gewicht van 152 ton.

Voor het traject op Belgisch grondgebied werd door de dienst "Buitengewone Vervoeren" een grondig onderzoek verricht naar de haalbaarheid van het transport. Naar aanleiding van deze studie en na onderling overleg heeft Vieille-Montagne het transport toevertrouwd aan de spoorwegen. Daarop werd een preciese reisweg en een dienstregeling uitgestippeld, maar ook een andere reisweg werd in reserve gehouden.

Categorie super zwaar

Bij zijn aankomst in het Belgisch grensstation Raeren werd een verplichte technische keuring uitgevoerd door de verantwoordelijke diensten van de NMBS. De verdere bevordering werd minutieus gevolgd om een maximale veiligheid te verzekeren. De draagwagen was gevat tussen twee schutwagens. Hij had een lengte van meer dan 37 m, een tarra van 102,2 ton en niet minder dan 16 assen. Het totaal gewicht bedroeg aldus 254,2 ton, of 16 ton per as en 6,88 ton per meter. Bepaalde punten op de reisweg, zoals de viaduct van Montzen te Moresnet - met een lengte van meer dan 1 km - en de brug over de Maas te Wezet werden vooraf aangepast. Een doortocht door het station Welkenraedt was uitgesloten omdat de randen van de perronoverkapping zouden verbrijzeld worden. Hoewel de maximale snelheid van de trein beperkt was tot 60 km/u mocht hij op verschillende plaatsen langzamer rijden, zoals aan de viaduct van Hammersbrücke en tijdens de passage in de doorlopen stations. Een gedeelte van het transport werd 's nachts uitgevoerd teneinde geen reizigerstreinen te hinderen.

Onder stroom

Zoals overeengekomen was de transformator ter plaatse begin de maand april. Tijdens de herfst zal hij operationeel zijn. Dan zal hij 24 uur op 24, 365 dagen per jaar instaan voor de elektrische energie nodig voor de verwerking via elektrolyse van 385.000 ton ertsen waarvan het transport binnenkort exclusief toevertrouwd wordt aan de NMBS. Dit betekent anderhalve trein per dag met een lossingscapaciteit van 600 ton per uur. Eens te meer een bewijs van vertrouwen in onze maatschappij.