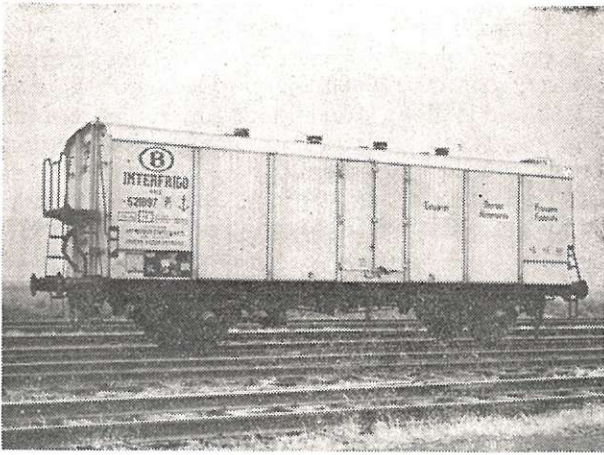
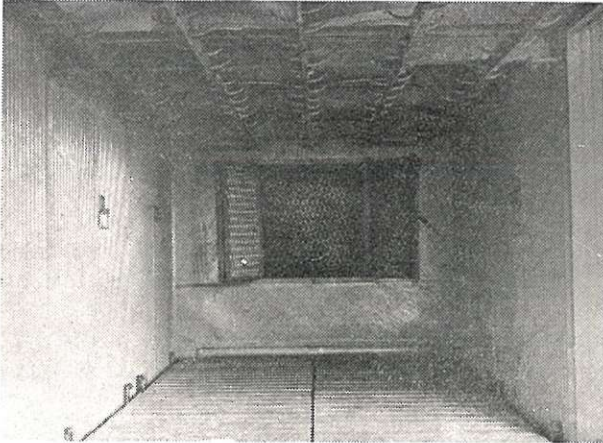


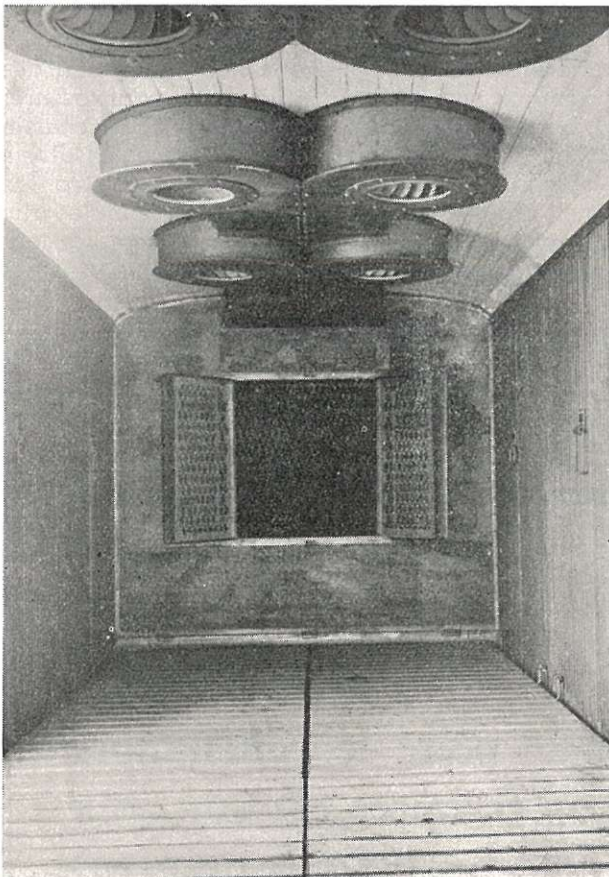
Les Wagons « Interfrigo »



Vue du wagon « Interfrigo ».



Vue intérieure d'un wagon
pourvu de barres à viande.



Vue intérieure. — Remarquez au plafond
les ventilateurs « Flettner ».

La Société Internationale Interfrigo qui a son siège à Bâle, a pour objet la mise en construction, la mise en location et l'exploitation du matériel et des installations nécessaires à l'exécution et au développement des transports internationaux, sous régime de température dirigée.

En créant la Société Internationale Interfrigo et en lui confiant le trafic frigorifique international, les administrations participantes (Allemagne, Angleterre, Belgique, France, Hollande, Italie et Suisse) ont entendu poursuivre comme objectif l'amélioration et l'augmentation du trafic international par chemin de fer de marchandises transportées sous régime de la température réglée.

Dans le but de réaliser les objectifs qu'elle s'est fixés, la Société Interfrigo a décidé de faire construire en France, en Suisse et en Belgique 3 lots de 175 wagons réfrigérants à coefficient d'isolation élevé.

La construction de 175 wagons a été confiée aux firmes belges :

« Forges, Usines et Fonderies de Haine-Saint-Pierre » pour 70 wagons;

« Ateliers Germain » à Monceau-sur-Sambre, pour 105 wagons.

Les wagons construits par la première de ces deux firmes sont équipés de barres et crochets pour la suspension de viande.

Ces wagons réfrigérants Interfrigo sont susceptibles d'être incorporés dans des trains circulant à une vitesse pouvant aller jusqu'à 100 km/h., y compris les trains de voyageurs. Ils ont une caisse métallique revêtue de bois; l'isolation est assurée au moyen d'Isoflex, de liège expansé et d'onazote. Le plancher est recouvert de aramlastic, pour faciliter l'entretien et assurer l'étanchéité, et est pourvu de caillebotis amovibles.

La caisse est pourvue aux extrémités de deux bacs à glace d'eau d'une capacité de 1.200 kg chacun, avec trannes de chargement placées dans les parois d'about. Huit ventilateurs type « Flettner » assurent une circulation d'air refroidi maintenant à l'intérieur une température uniformément basse.

Le volume utile de la caisse est d'environ 36 m³ et la capacité de chargement normale du véhicule pourvu de crochets à viande est de 14,3 tonnes, glace comprise.

La commande de ces véhicules a été passée le 24 octobre 1950; malgré la conjoncture actuelle des marchés de la sidérurgie et les nombreuses difficultés d'approvisionnement rencontrées, le wagon prototype construit par les Forges, Usines et Fonderies à Haine-Saint-Pierre est sorti 10 mois après la commande. A l'heure actuelle tous les wagons ont été livrés.