

ALGECO

Moeten de gebruikers nog overtuigd worden? De spoorweg vervoert werkelijk alles: dank zij de aanpassing van het materieel aan de nieuwe behoeften is de spoorweg een sterk gespecialiseerde vervoerder geworden. De mogelijkheden welke door die aanpassing zijn geschapen, zijn veel ruimer dan wat het grote publiek zich kan voorstellen. Een tentoonstelling die onlangs in het station Brussel-Zuid werd gehouden, heeft daarvan het bewijs geleverd.

De vennootschap „Algeco Belgique“ stelde er 8 van de 300 types van ketelwagens voor, die door de groep Algeco-V.T.G. over heel Europa worden verhuurd. Die informatieve actie richtte zich zowel tot het grote publiek (de dagelijkse pers heeft erover geschreven) als tot de specialisten, namelijk de vervoerders en het spoorwegpersoneel. Zowel aan de enen als aan de anderen legde Algeco uit hoe de constructeur het proces van modernisering en aanpassing aan de moderne economie had gevolgd.

Voor het publiek was het doorgaand een ware ontdekking. Men kan duizend tankauto's over de wegen zien rijden zonder er daarom een idee van te hebben dat ook dagelijkse spoorverbindingen tussen ondernemingen worden verwezenlijkt door ketelwagens... wagens met een inhoud gelijk aan drie- tot viermaal deze van de tankauto's (kwestie van maximaal toegelaten gewicht).

De doorsnee man kan zich ook niet voorstellen (en dit zowel voor de tankauto's als voor de ketelwagens) wat al veiligheidsmaatregelen uitgedacht werden om zowel het leefmilieu als de lading te beschermen.

N.V.D.R.

In dat opzicht — en wij kunnen dat zonder vrees voor een vergissing bevestigen — blijft de spoorweg het veiligste vervoermiddel te zijn. Het vervoer verloopt immers op eigen bedding en gebeurt volgens uiterst strenge veiligheidsnormen. De weg wordt echter door om het even wie gebruikt. De bestuurder van een zware vrachtauto kan ieder ogenblik door een onvoorzichtige chauffeur in moeilijkheden worden gebracht; hij zal een beroep moeten doen op al zijn kunde om de situatie recht te zetten, maar soms gaat een gebeurtenis de menselijke vermogens te boven en heeft een tragische afloop.

Veiligheid dus, maar ook, dank zij de opzoeken en de huidige investeringen, ruimere mogelijkheden, om hoe langer hoe beter aan de behoeften van de vervoermacht te voldoen, welk produkt er ook dient vervoerd te worden.

Vandaag is er, dank zij de verhuringsformule, voor elk — of nagenoeg elk — produkt een eigen wagen. Laten wij dit nader verklaren. Ontwerpstudies vergen zware investering: hersenwerk wordt duur betaald. Door het probleem eens en voor altijd te bestuderen en door volledige reeksen van eenzelfde model te bouwen — reeksen die hij op grote schaal verhuurt —, heeft de constructeur de studiekosten kunnen delgen en de kostprijs van een voertuig merkbaar kunnen verminderen, wat de spoorwegnetten ongetwijfeld niet in dezelfde mate hadden kunnen doen, daar ze zelf geografisch gezien veel meer beperkt zijn.

De Europese vervoerders beschikken thans dus over een park met ketelwagens dat een zeer grote verscheidenheid biedt en waaruit ze op grond van de kenmerken van hun eigen produkten (faze, druk, spanningen en kritieke temperaturen...) de voertuigen kunnen kiezen die volkomen geschikt zijn. Voor chloor b.v. (wagentype 6869), werden de aan het vervoer verbonden risico's vrijwel tot nul teruggebracht: er bevindt zich geen enkele opening onder het peil

een wagen voor

TYPE 6991

— lichte poeder-
vormige produk-
ten zoals polysty-
reen

— ook korrelige
voedingsproduk-
ten (maïs, zet-
meelhoudende
produkten).

Dichtheid der
toegelaten pro-
dukten:
0,35 tot 0,55/m³

Verscheidene capaciteiten
mogelijk: 100, 80, 63 en 52 m³.
De wagen van 100 m³.

Deze wagen bestaat uit twee
afdelingen van 50 m³ met elk
drie loskegels onder de ketel.
Daarmee kunnen eventueel
twee verschillende produkten
gelijktijdig vervoerd worden.
Het is een draaistelwagen met
een lengte van 18,74 m. Hij
mag in categorie C (Belgisch
net b.v.) 52,6 ton goederen
vervoeren.

Hij wordt in Duitsland tot het
snelheidsregime S (100 km/u)
toegelaten in geval van een
identieke lading.

Het lossen gebeurt pneuma-
tisch, bij een druk van 2,5
kg/cm².

TYPE 9088

Benzine
Dieselolie

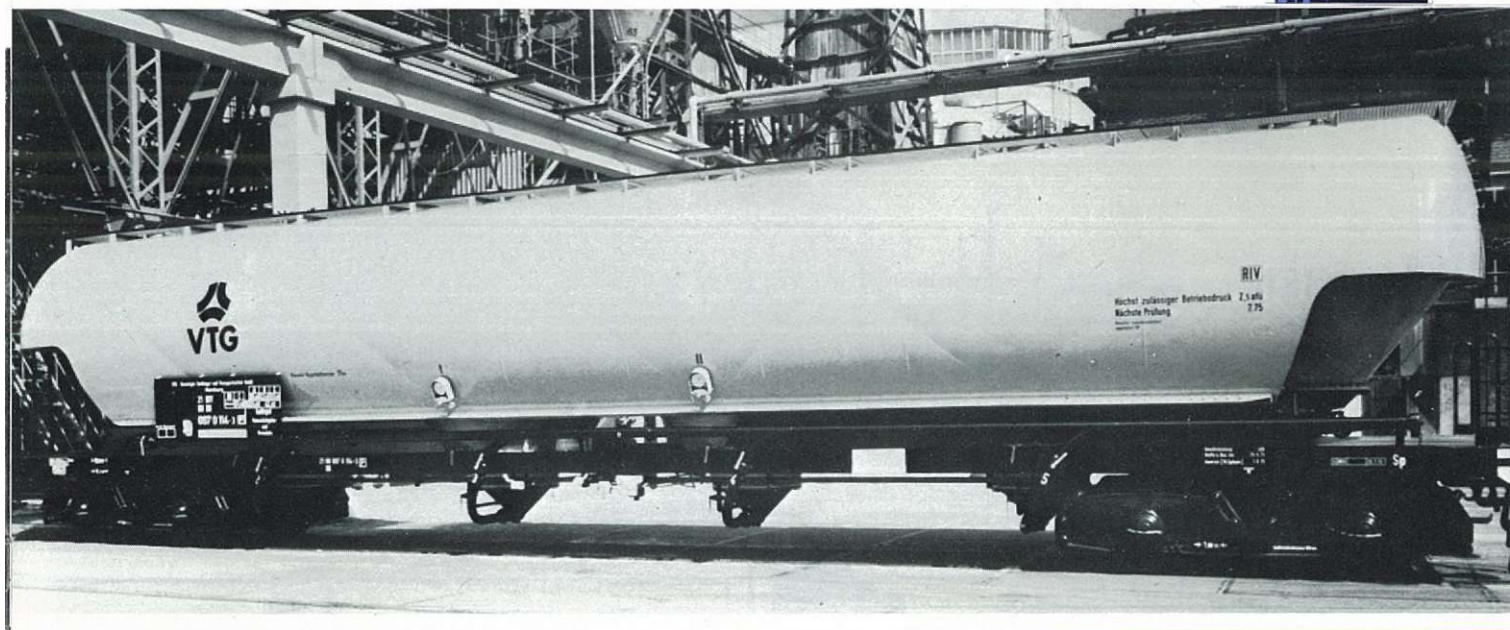
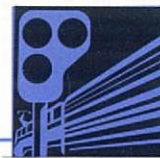
Wagen van 88 m³, van 15,70
m lang, toegelaten in catego-
rie C met een lading van 59
ton.

De ketel wordt bovenaan in
het midden langs een mangat
gevuld.

Voor het lossen is de kraan
onderaan gekoppeld met een
klep waardoor de druk bin-
nenin op atmosferische druk
kan gebracht worden (om te
voorkomen dat de ketel zou
ingedrukt worden).

van de vloeistof, de dichtheid is volmaakt (beproefd bij een druk van 19 atmosfeer)...

Voor de vervoerder — en inzonderheid voor hen die met de los- of laadverrichting belast zijn — komt die vooruitgang ook van pas. Elke ontdekking, elk onderzoek, elke technische vervolmaking heeft tot gevolg dat het werk vereenvoudigd wordt en dat er uitrustingen met een steeds grotere bedrijfszekerheid worden ontworpen. Op een wagen, bestemd voor het vervoer van benzine b.v., heeft men de aftapkraan gekoppeld met een klep bovenop de ketel, waardoor de druk binnenin tijdens het lossen op atmosferische druk kan worden gebracht. Die vervolmaking kan de niet-ingewijde als overdreven voorkomen; niettemin biedt ze de vervoerder een belangrijke waarborg: de ketel loopt niet het gevaar ingedrukt te worden, een risico dat voordien bestond indien bij het lossen vergeten werd het mangat te openen. We wijzen er nog eens op, Algeco heeft voor elke bezoeker de gepaste argumenten gevonden. En de wagens die te Brussel-Zuid werden tentoongesteld, waren enkele van de meest recente en best uitgeruste van onze tijd.



De vennootschap Algeco Paris werd in Frankrijk opgericht, maar verspreidde zich snel over de Europese landen. In 1964, richt zij in samenwerking met Eurolease, Gecifer en Brugeoise et Nivelles — onder andere — een naamloze vennootschap op met dezelfde naam die te Brussel gevestigd is.

Wanneer de Duitse vennootschap V.T.G. in 1966 een belangrijk aandeel neemt in Algeco Paris, komt een zeer machtige groep tot stand. De groep wordt, met een park van 28.000 wagens, immers de voornaamste verhuurder van spoorwagematerieel op de Europese markt.

De groep heeft nog andere afdelingen: binnenscheepvaart (101 lichters, 21 schepen voor de bevoorrading van de boorplatforms), opslagruimten (8 installaties, in totaal 957.100 m³) en werf (10.000 beweegbare constructies die te huur zijn).

In enkele woorden kan men zeggen dat de opdracht van Algeco Belgique erin bestaat voor rekening van de Franse en Duitse Committenten gebruikers voor de ketelwagens te zoeken, en hen voertuigen aan te bieden die voor hun spe-

ciale vervoeren gebouwd zijn. Het is dus een tussenpersoon die aan de verscheidenheid van het materieel de kwaliteit van de „service” en van de constructie koppelt.

ENKELE GESPECIALISEERDE KETELWAGENS

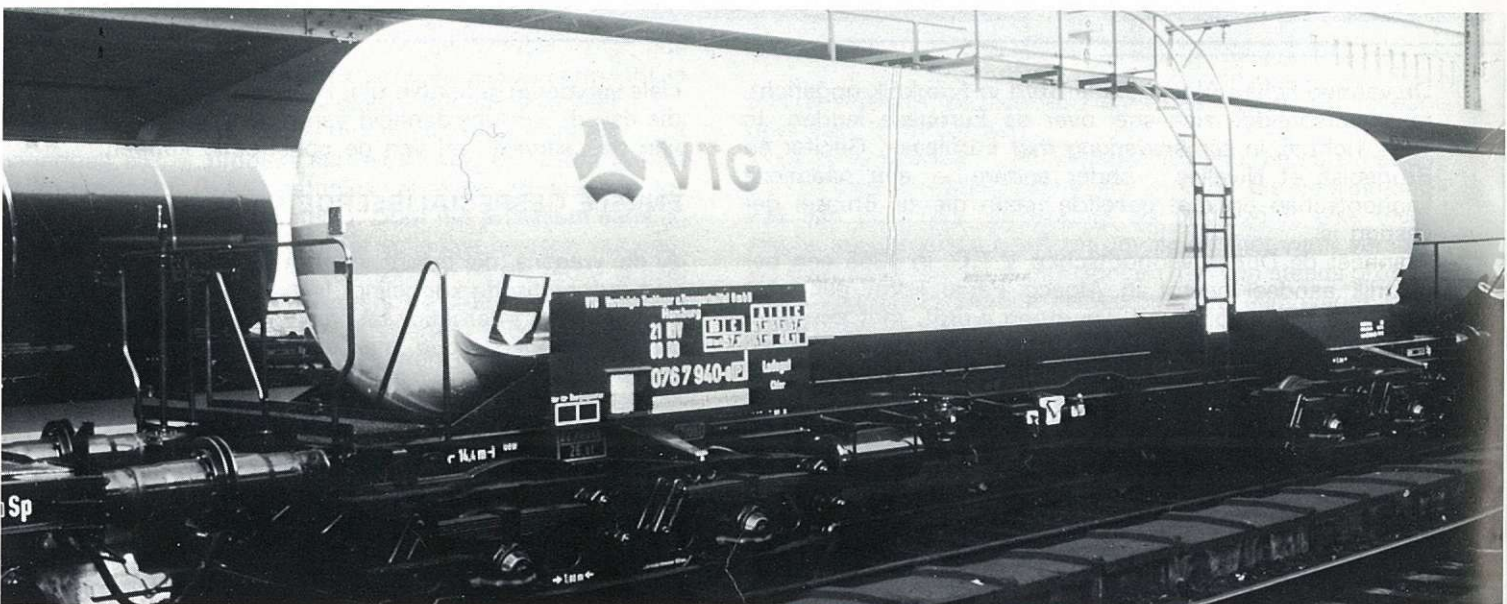
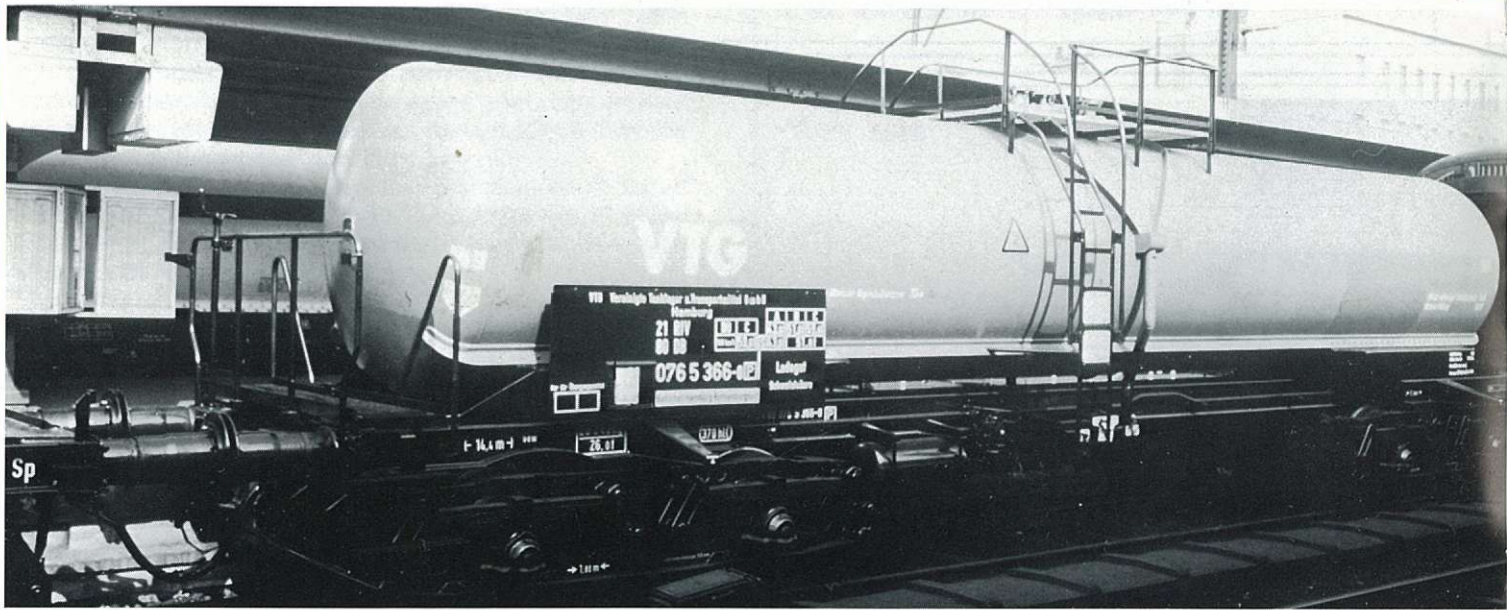
Al die wagens, die recent van bouw zijn, werden voorzien van automatische koppeling. Het zijn alle RIV-wagens die dus tot het internationaal verkeer zijn toegelaten. Alle wagens mogen rijden met een snelheid van 100 km/u (regime S), op voorwaarde dat ze het toegelaten laadvermogen niet overschrijden.

De bezoekers van de tentoonstelling kregen een foto van een draaistelwagen voor het vervoer van fosfor.

De ketel, die binnenin verstevigd is, rust op een op draaistellen gemonteerd onderstel. En de draaistellen hebben dit bijzonder kenmerk: in 10 minuten tijds kan men de assen vervangen. Dat is een belangrijke vooruitgang, want het vervoer van fosfor naar Spanje, waar een andere spoorwijdte bestaat, zal ononderbroken kunnen verlopen.



EEN WAGEN
VOOR
ELK
SCHEIKUNDIG
PRODUKT



TYPE 6760

Het betreft hier een ketel van 40 m³ van zacht staal met een zeer hoge weerstand, bekleed met eboniet, (binnenlaag) en voorzien van voorwarmers van roestvrij staal en een 100 mm dik warmte-isolerend middel. In snelheidsregime C mag deze korte wagen (14,4 m) 57 ton goederen vervoeren. Het lossen gebeurt ofwel door de zwaartekracht ofwel door middel van een duikbuis bij een druk van 3 kg/cm².

Bijtende loog

TYPE 6473

De ketel is van zacht staal met een zeer hoge weerstand, de wagen mag 59,7 ton H₂SO₄ (ten hoogste 37 m³) vervoeren.

De ketel heeft uiteraard onderaan geen aftapinrichting. Men gebruikt voor het lossen een duikbuis bij een druk van 3 kg/cm².

In tegenstelling met wat men zou kunnen denken, is de binnenzijde met geen enkele bijzondere stof bekleed: zuiver zwavelzuur heeft vrijwel geen corrosieve werking.

Zwavelzuur

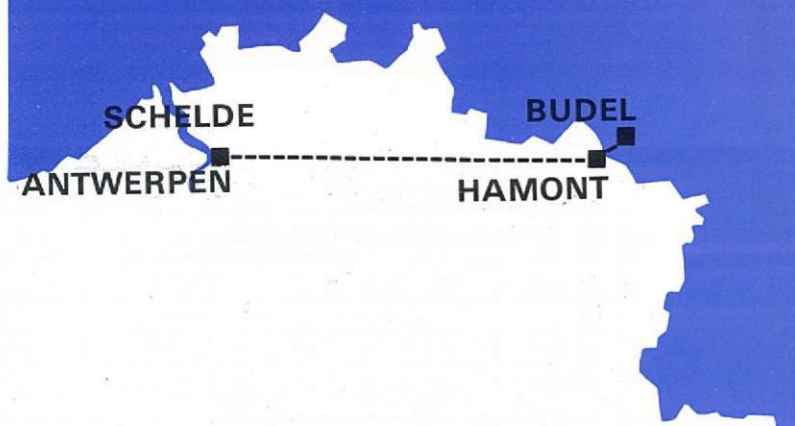
TYPE 6869

Deze ketel van 47 m³ mag chloor in gasvormige of vloeibare fase vervoeren (ten hoogste 58 ton in categorie C).

Het vullen gebeurt langs een kraan bovenaan de ketel; de ketel wordt geleid langs een kraan die zich nabij de vulkraan bevindt. Beide kranen hebben een pneumatisch veiligheidssysteem waardoor ze bij een ongeval onmiddellijk worden gesloten. Bovendien omvat het los- en laadsysteem ook een klep die het debiet beperkt.

De ketel werd beproefd bij een druk van 19 kg/cm².

Chloor en, na hergebruik, producten zoals methylchloride



wij komen er nog op terug...

We zullen in 1974 nog uitvoeriger terugkomen op enkele belangrijke vervoeren per spoor. Ze zijn ongetwijfeld belangrijk wegens de hoeveelheden vervoerde goederen, maar ook door de geest van samenwerking waarin die vervoeren tot stand konden worden gebracht.

De Belgische Spoorwegen gaan, tussen Antwerpen en Budel, een Nederlands grenspunt nabij Hamont, in één jaar 200.000 ton zink vervoeren.

De Australian Mining and Smelting Corporation heeft samen met de Kempensche Zinc Maatschappij een vennootschap opgericht, BUDELCO b.v. genaamd, die te Budel een fabriek voor omzetting van zinkerts exploiteert. Het in Australië gewonnen erts komt te Antwerpen toe en wordt overgeladen op de trein voor de Hollandse grens.

Dat verkeer kon tot stand komen dank zij de uitzonderlijke samenwerking tussen de Belgische Spoorwegen en de Nederlandse Spoorwegen: het Belgisch materieel (tractie en wagens) — en ook het personeel — dringt immers tot in de installaties van Budelco door om er het zink te lossen, en keert daarna ledig naar België terug, om een omloop van 24 uur te verwezenlijken.

Het erts wordt vervoerd in speciale wagens ontworpen voor het lossen door de zwaartekracht. De dagelijkse gesloten treinen bestaan uit 35 tot 40 dergelijke wagens die, wegens hun kenmerken, uitermate geschikt zijn voor dat soort vervoer.

Deze trafiek van 200.000 ton is de eerste belangrijke zaak die door de N.M.B.S. in de non-ferro-ertssector wordt behandeld. Wij hopen dat de Belgische ondernemingen zich bijzondere inspanningen zullen getroosten om zich zodanig uit te rusten dat ze dergelijke goederen per spoor kunnen ontvangen. Zij kunnen er alleen maar baat bij hebben: de spoorweg verenigt in zich de gunstigste voorwaarden inzake vlot, snel en veilig vervoer, die men zich kan toewensen. En dank zij de ervaring opgedaan te Budel zal de spoorweg de dienst nog kunnen verbeteren.