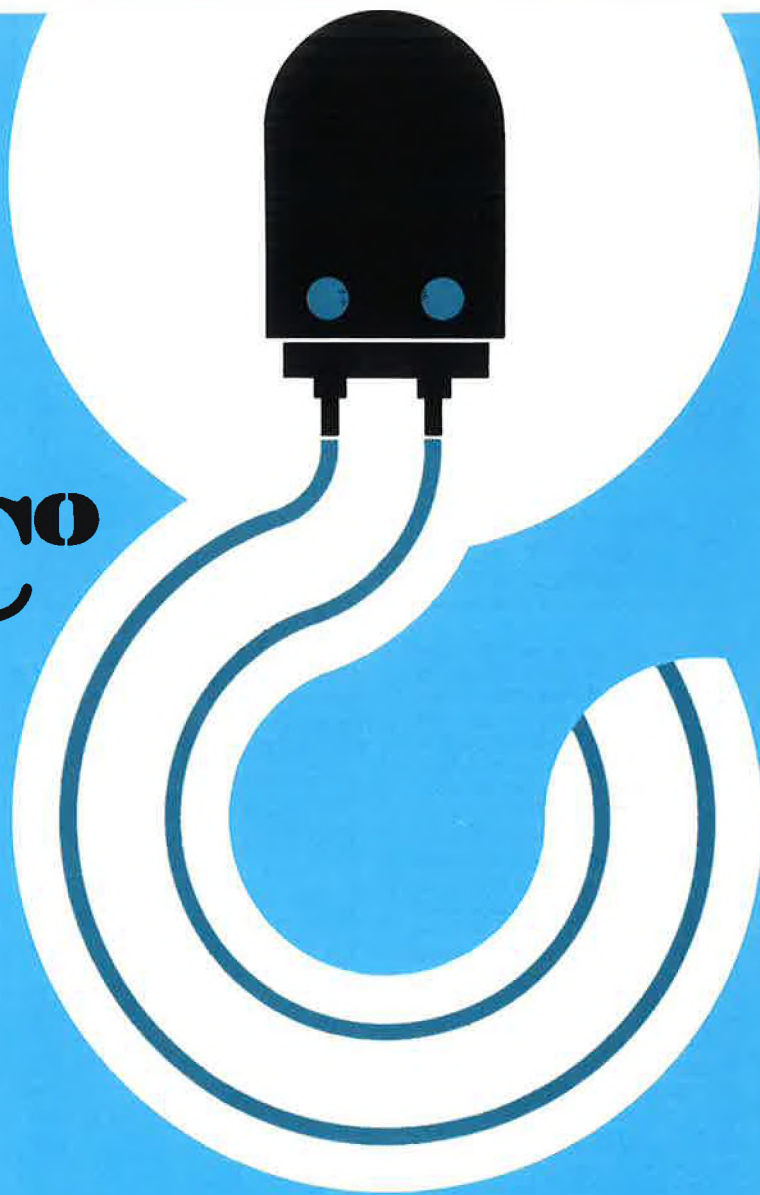


**Ⓟ B & C<sup>o</sup>**



## **DE NMBS EN DE WAGEN- VERHUURDERS**

Vanaf half-september tot eind oktober, heeft de NMBS in elf Belgische steden een expotrein tentoongesteld met uitsluitend particuliere wagens (P-wagens). Dit materieel wordt door de verhuurmaatschappijen ter beschikking gesteld van de expediteurs.

Het was een niet-alledaags schouwspel: een kleurig treinstel met diverse ongewone vormen. Maar ook de geest waarin deze trein werd samengesteld was uitzonderlijk: de uitstekende samenwerking tussen de NMBS en de verhuurmaatschappijen... of de openbare dienst en de privé-sector hand in hand!

Een beschrijvend brochuurtje met alle details omtrent het P-treinstel was ter plaatse beschikbaar. Spoornieuws houdt er evenwel aan ook zijn eigen lezers te informeren over deze trein.

Van iedere tentoongestelde wagen drukken wij een zonnige foto af, een silhouet-tekening en enkele metrische gegevens. Wenst u meer informatie, dan kunt u terecht bij de verhuurmaatschappijen zelf. Adressen en telefoonnummers vindt u op het einde van dit dossier.



us normaal dat de technische en economische evolutie - die dermate snel voortschrijdt de laatste decennia - de beheerders van de spoorwegnetten voor problemen plaatst. Meer en meer kan de spoorweg slechts investeren in een markt - of in een marktsegment - indien hij het aankan om gespecialiseerd materieel met grote rentabiliteit ter beschikking te stellen.

In de praktijk komt het hier op neer dat de spoorwagen, als enorme verpakking, de beste waarborg qua veiligheid moet bieden en tevens het drukken van de kosten bij laden en lossen moet mogelijk maken. Daardoor is het een noodzaak om de technologische evolutie te volgen... en het wagenpark regelmatig en frequent aan

Qua aantal bedraagt het particuliere wagenpark één vijfde van het N.M.B.S.-wagenpark; het aandeel in de totale vervoerde goederenhoeveelheid is evenwel groter. De particuliere wagens worden door de expediteurs gebruikt net alsof het hun eigendom was. Zij worden ingeschakeld in het geïntegreerde vervoersschema, hebben een snelle rotatie en bereiken aldus een hoog rentabiliteitsniveau. Dank zij de sterke specialisatiegraad van deze wagens kan de spoorweg zich efficiënt instellen op marktsegmenten die anders onbereikbaar zouden zijn bij gemis aan technische middelen. Terzelfdertijd kan het spoorwegnet zich ontdoen van investeringen die het zich in feite niet kan veroorloven.

teurs. Er was ook een Interfrigo-wagen bijgevoegd voor het gespecialiseerd vervoer van producten onder geleide temperatuur. De H-bis-wagen, de "laatste geborene" van de N.M.B.S. vervulde de reeks. Hij werd ontworpen voor een brede waaier van producten (dus niet zo productgericht als alle andere voorgestelde wagens) en is als het ware de belichaming van de complementariteit tussen de spoorwegnetten en de wagenverhuurders. Een complementariteit die met een kwinkslag werd benadrukt door deze trein "B & C" te noemen.

## UITSTEKENDE COMPLEMENTARITEIT

De spoorweg, die werd gecreëerd om de economie te dienen, gedraagt zich als een handelspartner, "open-minded" voor alle initiatieven en klaar om actief mee te werken met bedrijven die een sterke specialisatiegraad nastreven. En daarmee bedoelen we eigenlijk de maatschappijen die wagenparken samenstellen en beheren die complementair zijn aan de wagenparken van de spoorwegnetten. Deze maatschappijen zijn een onontbeerlijke schakel voor onze activiteiten... het waarom is begrijpelijk en vrij evident. Het spoorwegmaterieel heeft een "leef-tijd" van 25 à 30 jaar. Het is

te passen aan de vraag. Terzelfdertijd dient de spoorweg over "all-round"-materieel te beschikken om transporten uit te voeren die technisch minder eisen stellen. Daar raken we aan de kern van het probleem: hoe lossen wij dit op binnen de beperkingen van de beschikbare investeringsbudgetten?

Het klinkt misschien paradoxaal, maar de oplossing is vrij eenvoudig. Gespecialiseerde ondernemingen beschikken steeds over eigen wagens die door de spoorwegen ter bestemming werden gebracht. En sinds meer dan 100 jaar bestaan er in ons land dienstverlenende maatschappijen die hun eigen wagenpark beheren en die de ondernemingen verhuurformules voorstellen.

Deze verhuurmaatschappijen, die werkelijk opereren als dienstverleners voor de netten, hebben uiteindelijk eenzelfde doelstelling: zoveel mogelijk verkeer naar het spoor brengen. Zij hebben de penetratie van de trein in traditioneel moeilijke of in totaal nieuwe marktsegmenten mogelijk gemaakt: in het bijzonder in de sectoren van de chemische producten, van de granen en zelfs de automobielsector.

Het was dus wel belangrijk om deze verhuurmaatschappijen bij de herdenking van 150 jaar spoorwegen in België te betrekken. De expotrein was samengesteld uit modern toekomstgericht materieel. Het wordt door drie private ondernemingen ter beschikking gesteld van de Belgische expedi-



# CAIB

Op het ogenblik van de stichting, in 1881, bezat de Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer, ongeveer 300 stortwagens en platte wagens. In die periode beantwoordde de constructie van de wagens reeds aan de vereisten van de industrie, die een gebrek had aan materieel om de productie te kunnen vervoeren.

Zo ontstond de rol van de zogenoemde "hulpmaatschappij" voor de spoorwegen. Het gunstige onthaal dat de voorganger van de huidige P-wagen bij de industrie en bij de spoorwegen te beurt viel, werkte een snelle ontwikkeling van de verhuurmaatschappij en oprichting van filialen in verschillende Europese landen in de hand. Voor de moedermaatschappij was het een gelegenheid om de firma naam te veranderen in "Compagnie Auxiliaire Internationale de Chemins de fer".

Gedurende ongeveer 50 jaar omvatte het door haar beheerde wagenpark nog steeds grotendeels platte wagens en stortwagens. Rond 1910 zag de voorloper van de ketelwagen het levenslicht. Hij was gebouwd met de in die tijd

beschikbare middelen maar had toch reeds alle kenmerken van de huidige ketelwagen. Eerst rond het einde van de tweede wereldoorlog verwerft de tankwagen voor het vervoer van scheikundige producten meer bekendheid, waarna ook vloeibare gassen worden vervoerd. Vandaag de dag bestaat 70% van het CAIB-wagenpark uit gaswagens en andere tankwagens.

Inmiddels kwamen ook andere wagentypen op de markt: tremelwagens, wagens voor het vervoer van auto's en bedrijfsvoertuigen, gesloten wagens voor diverse goederen, wagens met pneumatische lossing voor poedervormige producten... Bij de gesloten grootvolumewagens onderscheiden we twee typen: de zogenoemde "débach'vit"-wagens met glijden-de huif en de wagens met brede schuifwanden.

Alle wagens werden gecreëerd in nauwe samenwerking met de klanten. Ze worden zo polyvalent mogelijk gebouwd, maar beantwoorden toch aan de voorschriften van de spoorwegen voor wat het onderstel betreft, en aan de voorwaarden van de R.I.D. voor de bovenbouw.

Het grootste gedeelte van deze

30.000 wagens wordt verhuurd op korte of lange termijn. Het periodiek onderhoud geschiedt in de werkplaatsen van de CAIB-groep, in werkplaatsen van de spoorwegen of in privé-ateliers, dat naargelang de mogelijkheden, de beschikbaarheid en de economische voorwaarden.

Om het cliënteel een steeds betere service aan te bieden evolueer-

de de CAIB naar een maatschappij voor dienstverlening op alle vlakken. Zij biedt een "all-in"-transportpakket aan omvatende: het ter beschikking stellen van het materieel, de betaling van de transportkosten aan de spoorwegen, de follow-up van de zending en de berichtgeving aan de klant omtrent vertrek en aankomst van de goederen.



**Type tremelwagen met zwenkdak met centrale lossing (regelbaar debiet) (CAIB)**

kan met een binnenbekleding uitgerust worden  
 producten: producten met zware dichtheid vervoerd in bulk  
 inhoud: 65 m<sup>3</sup>  
 tarra: 22,5 t  
 max. belading: 57,5 t  
 totale lengte: 15,44 m  
 spilafstand: 10,40 m



**Type zijlosser (CAIB)**

producten: ijzererts  
 inhoud: 40 m<sup>3</sup>  
 tarra: 21,25 t  
 max. belading: 58,7 t  
 (kan aangepast worden voor 22,5 t/as)  
 totale lengte: 11,04 m  
 spilafstand: 6,00 m



**Type ketelwagen in roestvrij staal, buitenliggende verwarmings-spiralen en isolatie (CAIB)**

scheikundige vloeistoffen zoals ontvlambare, bijtende en toxische producten  
 inhoud: 70 m<sup>3</sup>  
 tarra: ongeveer 23,6 t  
 max. belading: 56,4 t  
 aard van het staal: Inox 1.4541 - AISI 321  
 isolatie: 100 mm - verwarmings-spiralen: 8 m<sup>2</sup>  
 lossing: door zwaartekracht en onder druk  
 totale lengte: 15,24 m spilafstand: 10,05 m



# INTERFRIGO

De internationale coöperatieve maatschappij werd opgericht in 1949 door acht Europese spoorwegnetten. De taak van Interfrigo was het beheren van een gespecialiseerd wagenpark voor transporten onder geleide temperatuur.

Vandaag de dag zijn er 24 spoorwegnetten aangesloten en heeft Interfrigo nog overeenkomsten met andere spoorwegnetten. Zodoende spreidt haar actieterrein zich uit over gans Europa en het Midden-Oosten. Interfrigo bezit 6.500 gespecialiseerde wagens en kan rekenen op 13.800 wagens die eigendom zijn van de spoorwegnetten.

De klant kan kiezen uit een uitgebreid aantal diensten, van het eenvoudig verhuuren van wagens tot het verrichten van een transport van eind tot eind. Interfrigo doet zich dus voor als een hulpmaatschappij voor degenen die wagens huren of als een partnerklant wanneer zij als hoofdcontractant enkel aan de netten de tractie van de wagens vraagt.

Haar positie in de markt werd het laatste decennium sterk aangevallen door de wegvervoerders die in versneld tempo gespecialiseerde voertuigen aankochten. Als antwoord heeft Interfrigo een aantal machinekoelwagens laten ombouwen. De toegangsdeuren wer-

den vergroot om gepalettiseerde ladingen tot 2,20 m hoogte probleemloos binnen te kunnen brengen. Terzelfdertijd werd het lattenrooster voor de luchtcirculatie weggenomen, want bij gebruik van paletten bekomt men een identiek effect. Het probleem van de nuttige hoogte is belangrijk voor het fruit- en groentenvoer: het globale specifiek gewicht van de goederen is relatief laag waardoor een optimale benutting van de ruimte noodzakelijk is om het vervoer te rentabiliseren. Een aangepaste wagen van dit type was voorgesteld in de expotrein goederen.

De algemene directie van Interfrigo bevindt zich te Basel. De controle van de goederenbewegingen onder geleide temperatuur ge-

beurt vanuit de hoofdzetel, maar in elk land is er een vertegenwoordiging die de technische en commerciële problemen aanpakt. De vertegenwoordiging van Interfrigo in België gebeurt door Interferry, filiaal van de NMBS.

CAIB staat steeds op de bres om de dienstverlening aan de klant op te drijven, en heeft een kleine organisatie uitgewerkt voor snelle uitvoering van herstellingen ter plaatse, op de terreinen van de klant... voor zover deze uiteraard akkoord is.



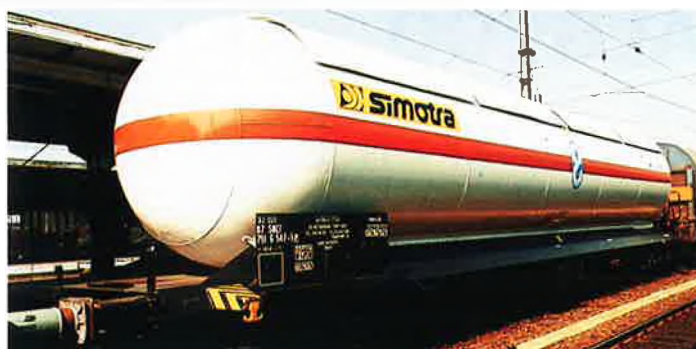
**Type silowagen met pneumatische lossing (CAIB)**  
 kan met een binnebekleding uitgerust worden  
 produkten : verscheidene korrel- en poedervormige produkten  
 inhoud : 63 m<sup>3</sup>  
 tarra : 21,5 t  
 max. belading : 58,5 t  
 totale lengte : 15,24 m  
 spilafstand : 10,20 m



**Type gesloten wagen met schuifwanden - ferry-boat (CAIB)**  
 produkten : lichte goederen in zakken, dozen enz... al dan niet op paletten  
 inhoud : 84,7 m<sup>3</sup>  
 tarra : 16,5 t  
 max. belading :  
 23,5 t (20 t/as)  
 28,5 t (22,5 t/as)  
 totale lengte : 15,20 m



**Type gesloten Débach'Vitwagons met beweegbaar dekzeil (CAIB)**  
 produkten : lichte goederen in zakken, dozen enz... al dan niet op paletten  
 inhoud : 200 m<sup>3</sup>  
 tarra : 25 t  
 max. belading : 55 t  
 totale lengte : 27 m  
 spilafstand : 2 x 9 m



**Type ketelwagons voor vloeibare gassen (CAIB)**  
 inhoud : 111 m<sup>3</sup>  
 proefdruk : 25,5 bars  
 tarra : 34 t  
 max. belading : 46 t  
 totale lengte : 19,20 m  
 spilafstand : 14,10 m



**Interfrigo-koelwagons van zeer grote capaciteit (TGC)**  
 produkten : bederfelijke waren die vervoerd worden onder temperaturen boven het nulpunt  
 capaciteit : 54 m<sup>3</sup>  
 maximaal laadvermogen : 25,5 ton  
 totale lengte : 14,02 m  
 afstand tussen de assen : 8,00 m  
 koelinrichting : 2 ijsbakken met een totaal volume van 8 m<sup>3</sup>  
 elektrische ventilatie



geco Parijs en VTG Hamburg partners. Dit was de basis voor de groep VTG-Algeco, op zijn beurt zelf een filiaal van de zeer belangrijke Preussag-groep. Algeco-België is nu rechtstreeks afhankelijk van de groep VTG-Algeco.

In totaal beschikt de groep over zowat 23.000 ketelwagens. De activiteiten van Algeco België bestrijken eveneens het Groothertogdom Luxemburg.

Algeco verhuurt hoofdzakelijk wagens aan de chemische, petrochemische en petroleumindustrie. Onder het tentoongestelde wagenpark bevond zich onder andere een wagen met ketel in roestvrij staal voor het transport van corrosieve en giftige produkten en een wagen voor het vervoer van vloeibaar drukgas.

Dank zij een uitstekende samenwerking met de Belgische en Europese spoorwegen neemt het aantal door Algeco verhuurde wagens voortdurend toe. De voorkeur voor de ketelwagens is te danken aan de grote veiligheidsgraad bij het transport van gevaarlijke goederen. De spoorwegen zijn, en zullen ook ontegensprekelijk de meest betrouwbare en veiligste vervoerwijze blijven.

Algeco België beschikt eveneens over zowat 600 geprefabriceerde mobiele constructies die verhuurd worden aan de industrie en de bouwnijverheid. Ongeveer 7 jaar geleden specialiseerde de groep zich in de uitbating van ISO-tankcontainers, waaraan Algeco België actief meewerkt. De tankcontainer is een ideale aanvulling voor de spoorwegen wanneer de ontvanger bijvoorbeeld geen spoor-aansluiting heeft.

Spitstechnologie, investeringen en vakkennis op het gebied van ketelwagens en speciale wagens houden voor de spoorweg en zijn partners nog een mooie toekomst in.



**Ketelwagen voor stortgoederen (VTG)**

produkten : granulaten en pulver  
 capaciteit : 71 m<sup>3</sup>  
 tarra : 24 ton  
 lengte : 18,64 m  
 afstand tussen de draaistellen : 13,40 m  
 maximaal laadvermogen : 56 ton in C, 66 ton in D



## ALGECO

De activiteiten van Algeco bestaan uit de verhuur van ketelwagens en speciale wagens. Algeco België werd in 1964 opgericht en was toen een filiaal van Algeco Parijs. In 1970 werden Al-



## CITA

In aansluiting op een studie van de NMBS-Handelsdirectie verricht in 1972 hebben de firma's CAIB (internationale maatschappij voor dienstverlening in railtransport) en TMF-Parijs (Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux) twee jaar later besloten hun kwaliteiten in een onderlinge samenwerking bij elkaar te brengen. De eerstgenoemde zijnde een Europese wagenverhuurmaatschappij en de tweede een ervaringrijke Franse graanvervoerder. Deze bundeling van krachten heeft geleid tot de oprichting en de verschijning van CITA op de Belgische markt. Fabrieken met een spooraansluiting waren de eerste geïnteresseerden om de

aanvoer van hun grondstoffen via de Belgische havens per spoorwagen of zelfs met complete treinen te laten gebeuren. De graanoverslagbedrijven (silo's) in onze havens hebben een grote rol in de ontwikkeling van het spoorvervoer gespeeld. Zij hebben onmiddellijk hun installaties derwijze aangepast om snel en probleemloos spoorwagens te kunnen laden en lossen. Vanaf dat moment was alles voorhanden om de klanten een nieuwe, competitieve en betrouwbare dienstverlening aan te bieden. Het bewijs hiervan werd geleverd door de opmerkelijke stijging van het CITA-graanvervoer per spoor vanuit onze havens tijdens de eerste jaren.

CITA heeft verder werk gemaakt van de dienstverlening aan het cliënteel, dat dikwijls internationaal vertakt is, door de oprichting van filialen in naburige landen waardoor spoorvervoer kon georganiseerd worden vanaf het vertrekpunt tot de bestemming.

Het doel blijft steeds het nastreven van een optimale dienstverlening aan de klanten, ten einde de spoorweg de plaats te geven die hem toekomt.



### Tankcontainer 20 voet (VTG)

produkten : scheikunde  
capaciteit : 20 à 24 m<sup>3</sup>  
isolatie : 50 mm  
tarra : 3,5 à 4,2 ton volgens type  
maximaal laadvermogen : 24 ton



### Wagen voor drukgassen (VTG)

produkten : LPG  
capaciteit : 107 m<sup>3</sup>  
tarra : 33,3 ton  
lengte : 17,74 m  
afstand tussen de draaistellen : 11,80 m  
maximaal laadvermogen : 46,7 ton in C,  
(54,7 ton 22 ton per as)



### Tremwagen met onderlossing voor poedervervoer in bulk (CITA)

goederen : granen, derivaten en losse suiker  
speciale binnenbekleding voor voedingsmiddelen  
tarra : 22 t  
inhoud : 93 m<sup>3</sup>  
maximaal laadvermogen : 58 t  
volledige lengte : 17,40 m



### Wagen in roestvrij staal met verwarmingslangen en isolatie (ALGECO)

produkten : scheikunde  
capaciteit : 600 hl  
tarra : 24 ton  
lengte : 15,30 m  
afstand tussen de draaistellen : 10,26 m  
maximaal laadvermogen : 56 ton in C



### Gesloten wagen type ferry-boat (VTG)

produkten : alle al dan niet gepalleteerde produkten  
capaciteit : 116 m<sup>3</sup> (20,94 × 2,44 × 2,40 m)  
tarra : 26,7 ton  
lengte : 22,20 m  
afstand tussen de draaistellen : 16,66 m  
maximaal laadvermogen : 54 ton in C  
nuttige oppervlakte : 51 m<sup>2</sup>



### Tremwagen met onderlossing voor bulkvervoer (CITA)

goederen : granen en derivaten  
tarra : ca. 20 t  
inhoud : 96 m<sup>3</sup>  
maximaal laadvermogen : 60 t  
volledige lengte : 15 m

