

Dans notre bulletin n° 3 de mai 1961 nous avons attiré l'attention des expéditeurs sur l'intérêt, pour la prévention des avaries, d'un chargement lié et homogène.

Pour les expéditions de sacs, caisses de petites dimensions, etc.. la solution est, en général, aisée. Il n'en est malheureusement pas de même pour les envois de caisses lourdes ou de grandes dimensions, de charges palettisées, etc...

Or, même pour ces marchandises, il importe à tout prix qu'il n'y ait pas de vides importants dans les wagons.

Les chocs inhérents à tout transport auraient tôt fait de disloquer le chargement d'où il résulterait non seulement des avaries mais encore l'impossibilité de décharger les charges palettisées à l'aide des engins mécaniques prévus.

De nombreux essais ont été effectués en vue de trouver une solution rationnelle à ce problème. Les résultats furent longtemps peu encourageants.

Comment combler les vides subsistant dans un chargement ?

L'espace en cause est fréquemment inférieur à 30 ou 40 cm. Il ne permet pas le passage d'un homme ce qui rend difficile le calage et l'arrimage. L'emploi d'un assemblage préfabriqué est tout aussi peu aisée. Le vide n'étant pas toujours régu-

lier, l'assemblage détériore la marchandise lors de son introduction.

Une solution rationnelle, moderne et efficace nous est actuellement offerte. Il s'agit du „matelas-choc”.

Non seulement le matelas comble les vides subsistant en fin de chargement, mais encore il amortit les chocs survenant durant le transport.

Au cours des essais, il a été constaté que les matelas judicieusement placés amortissent des chocs de 10 à 15 km/h.

Ce nouveau moyen d'arrimage et de calage est déjà utilisé depuis de nombreuses années aux U.S.A. et il a fait son apparition dans plusieurs pays européens (France, Suède, Suisse, Angleterre etc.).

Caractéristiques moyennes des matelas.

Format : Ils existent en plusieurs dimensions, entre autres :

- 1m20 × 0m90
- 1m20 × 1m20
- 1m20 × 1m50
- 1m20 × 1m80
- 1m20 × 2m10
- 1m20 × 2m40
- 1m20 × 2m70.

Poids : 10 à 15 kg selon le modèle.



Matelas gonflé.

Matelas vide plié.



Résistance moyenne : les matelas sont conçus pour résister aux poussées provoquées par une charge de 5 t.

Pression de service : de 200 à 400 gr selon le type de matelas.

Gonflage : le matelas est introduit dans l'espace à remplir après un léger gonflage préalable. Certains types sont pourvus de poignées permettant un maintien plus aisé. Le gonflage est poursuivi après mise en place et ce jusqu'à obtention de la pression normale de service.

Dégonflage : Il est obtenu par simple dévissage du bouchon. Après quelques secondes, il est possible de retirer les matelas du wagon.

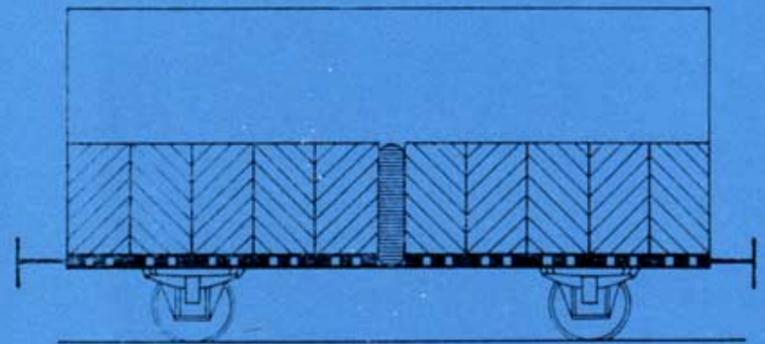
Voici en illustration quelques suggestions pour le placement des matelas.

CONDITIONS DE TRANSPORT.

Sur le réseau de la S.N.C.B.

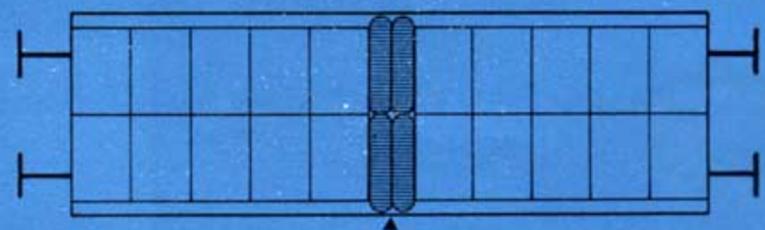
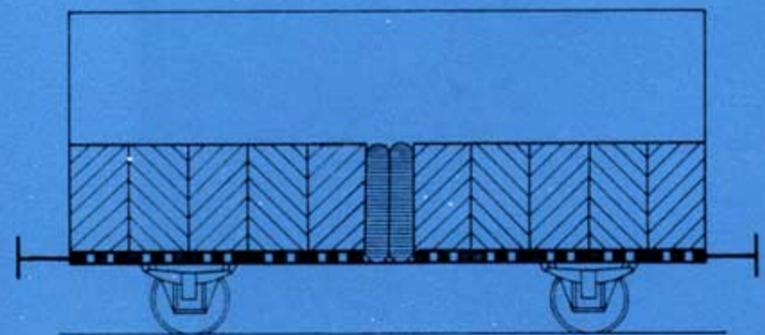
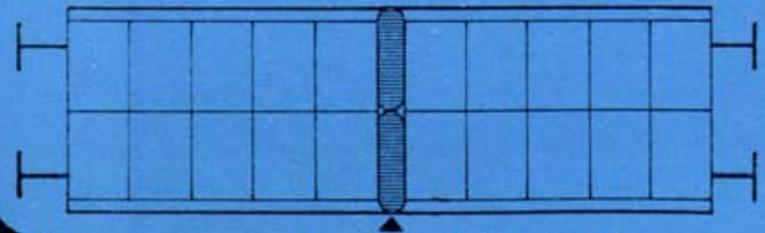
Le matelas-choc est assimilé aux agrès de chargement.

a) Transport à charge. Les matelas sont transportés gratuitement dans la limite de 10% du poids net des marchandises. Cette limite est largement suffisante pour faire face à tous les besoins. Le poids des matelas doit être déclaré en lettre de voiture.



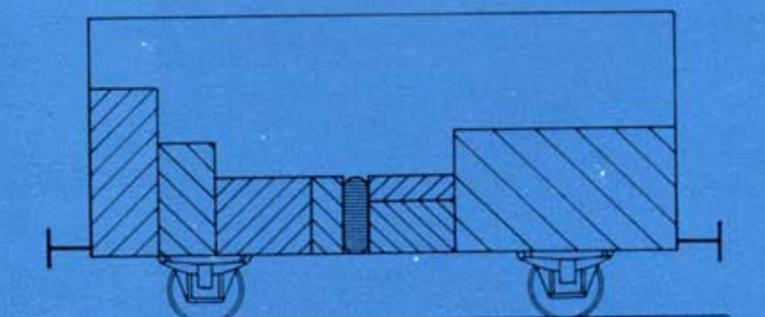
Placement correct des matelas dans le cas de charges palettisées.

Eventuellement, placement d'un seul matelas de grandes dimensions.



Eventuellement, placement d'un seul matelas de grandes dimensions.

Eventuellement, placement de deux matelas de grandes dimensions.



Placement correct des matelas dans le cas de charges de dimensions diverses.

b) Transport des matelas ayant servi ou devant servir à un transport par chemin de fer. Le transport est gratuit entre la gare de destination et la gare de départ de l'expédition, pour laquelle ils ont été ou doivent être utilisés. Toutefois une minime taxe d'enregistrement est appliquée.

c) Le matelas-choc est soumis aux frais de prise ou de remise à domicile éventuelle.

Sur les réseaux étrangers.

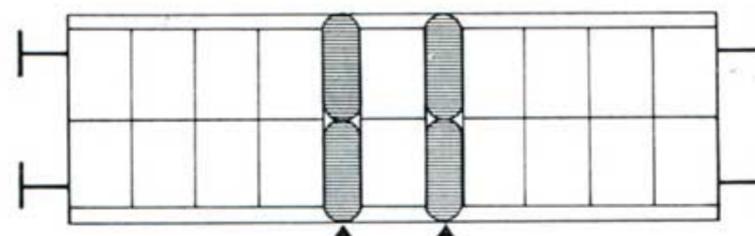
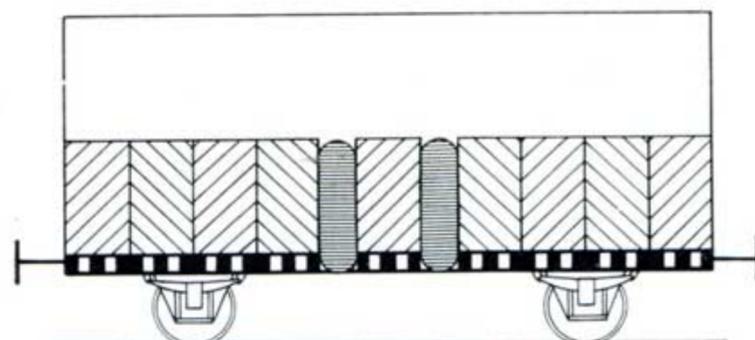
La réglementation tarifaire n'est pas uniforme sur tous les réseaux européens.

Dans les grandes lignes, on peut considérer que certains réseaux comme la S.N.C.B., traitent le matelas-choc comme agrès (Chemins de fer français, luxembourgeois, suisses, italiens) tandis que d'autres lui appliquent les règles régissant le transport des emballages (Chemins de fer néerlandais et allemands).

* * *

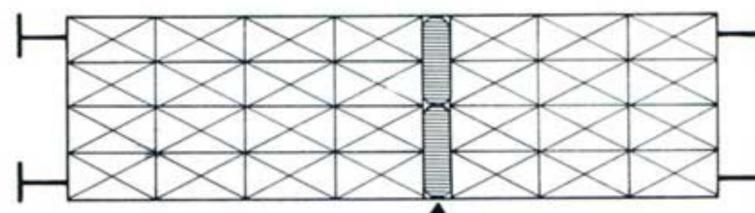
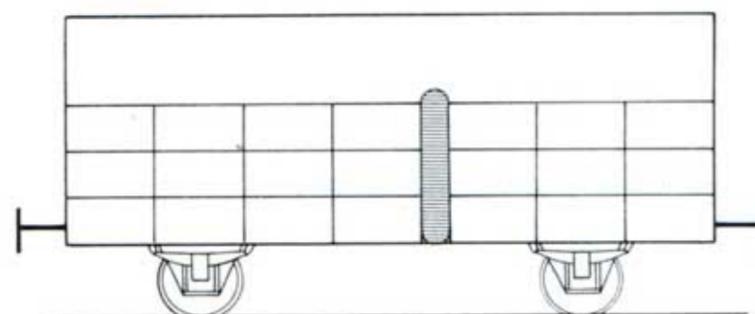
Tous renseignements d'ordre technique peuvent être obtenus à la

S.N.C.B., service „Manutention Marchandises”,
21, rue de Louvain à Bruxelles,
tél. (02)13.18.70 - poste intérieur 3113 ou 3428.



Solution efficace dans le cas de charges palettisées avec espace libre supérieur à 40 cm.

Placement éventuel de matelas de grandes dimensions.



Charges quelconques: espace libre compris entre 10 et 40 cm.

Placement éventuel de matelas de grandes dimensions.

TERRAINS & BATIMENT INDUSTRIELS; DISPONIBLES

Des terrains industriels sont disponibles à :

Courcelles Fosses	20.000 m ²	près de la rue Notre Dame de Grâce.
Hamont	33.000 m ²	en gare.
Herbesthal	4.000 m ²	entre la voie 96 et la route de Lontzen.
Ypres	15.000 m ²	ancienne remise à voitures.
Kontich-Village	4.000 m ²	en face du hangar à marchandises.
Bourg-Léopold	38.000 m ²	en gare.
Luttre	10.000 m ²	dépendance de l'Atelier Central.
Manage	6.600 m ²	le long de la rue des Verreries.
	5.800 m ²	le long de la voie 17.
Audenarde	3.300 m ²	près de la remise à locomotives.
Ronet	9.000 m ²	en gare.

Turnhout 1.800 m² dans le faisceau des voies aux marchandises.

Tous ces terrains sont accessibles de la route et peuvent être raccordés par fer.

Maaseik - Bâtiment industriel disponible.

Un bâtiment (remise avec dortoir) d'une superficie de 25 m × 10 m = 250 m² est devenu disponible dans les dépendances de la gare de Maaseik.

Le bâtiment, en bon état, est relié au chemin de fer et peut être utilisé à des fins industrielles.

Pour tous renseignements concernant terrains et bâtiments, prière de s'adresser à la S.N.C.B., Direction de la Voie, Division 32/1, Section 10, rue de Louvain 17 à Bruxelles 1 - Tf. 13.18.70 Ext. 3381.