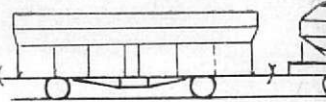


# et maintenant...



## *du matériel de transport moderne pour les marchandises*

Au cours des dernières années, la S.N.C.B. a fait des efforts considérables pour améliorer les conditions de transport des voyageurs par la mise en service de voitures modernes et confortables.

Il a été procédé à une rationalisation poussée de la traction des trains où la machine à vapeur a cédé le pas à la traction électrique ou Diesel. Même pour les manœuvres, des locomotives et locotracteurs Diesel, dont la puissance est appropriée aux besoins locaux, remplacent actuellement les machines à vapeur.

Les installations fixes des gares à voyageurs et à marchandises comme celles de la signalisation, suivant le progrès de la technique, ont rationalisé l'exploitation du chemin de fer et offert un meilleur service à la clientèle.

A présent, la S.N.C.B. désire également développer ses efforts dans le secteur du matériel de transport de marchandises par wagons complets. Dans ce domaine, certains réseaux étrangers se sont déjà engagés résolument dans la spécialisation des wagons dans le but de réduire les frais inhérents aux opérations terminales.

Les chemins de fer belges envisagent de s'équiper de wagons spéciaux permettant de réduire considérablement la main-d'œuvre nécessaire au déchargement tout en effectuant cette opération dans les meilleures conditions hygiéniques et sociales.

Il n'échappera à personne que les wagons à déchargement automatique, surtout pour des transports massifs et réguliers de marchandises en vrac présentent un intérêt particulier pour la rationalisation des installations industrielles de chargement et de déchargement.

Bien sûr, la S.N.C.B. n'est pas en mesure de remplacer du jour au lendemain des milliers de wagons existants par du matériel moderne.

Au cours des prochaines années de nombreux wagons auront atteint leur limite d'âge et seront mis hors service pour vétusté. Nous pouvons donc envisager leur remplacement par des wagons modernes. Le choix en sera fait judicieusement. Ils doivent, en effet, présenter des caractéristiques d'appropriation parfaite aux besoins de la clientèle. Pour atteindre ce but, une collaboration de cette dernière est souhaitable et ses suggestions seront reçues avec intérêt.

Nous croyons utile de donner ici déjà quelques indications au sujet de 3 types de wagons qui sont actuellement en commande ou à l'étude.

### **1. Wagon citerne à déchargement pneumatique pour le transport de ciment, chaux vive en poudre, produits chimiques et autres pulvérulents.**

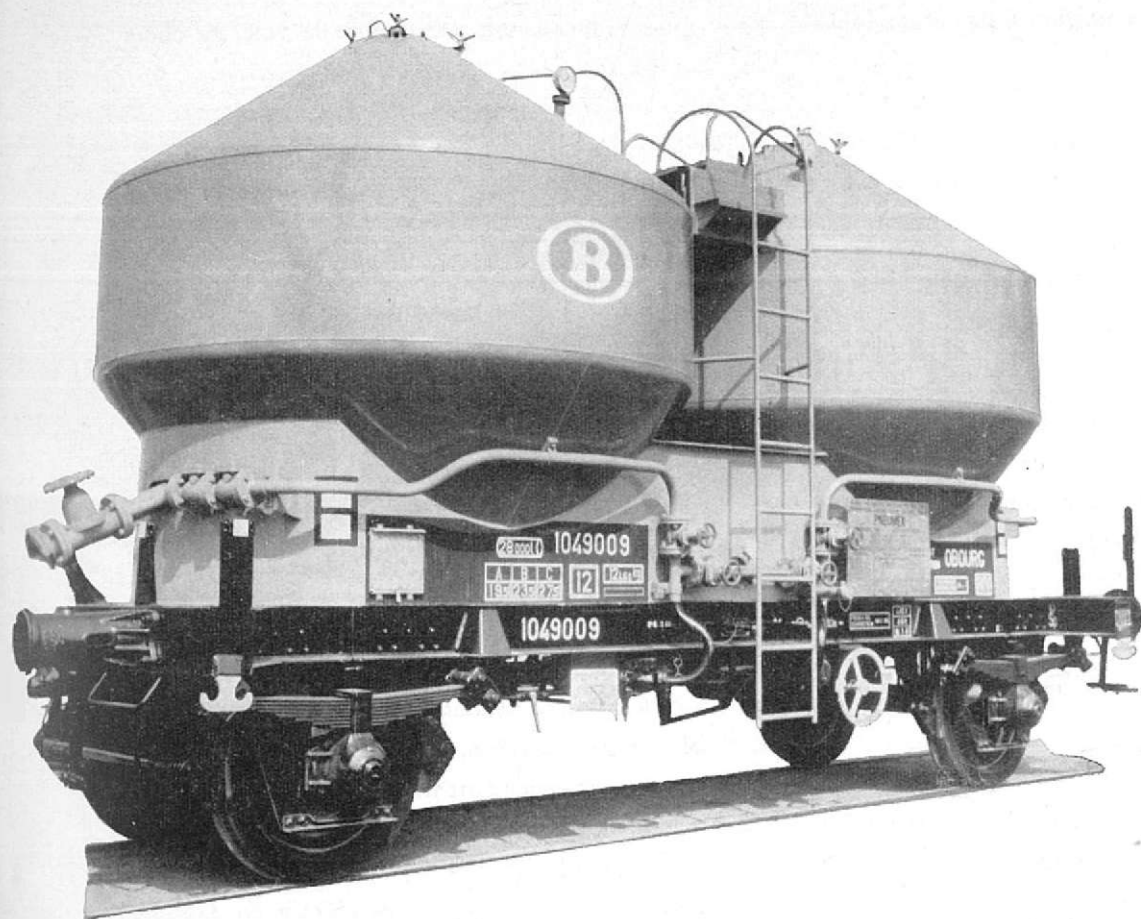
25 wagons de ce type sont en construction et leur mise en service est prévue prochainement.

L'acquisition de wagons supplémentaires pour 1962 est en préparation.

Le chargement se fait par gravité.

Chaque silo a une capacité de 14 m<sup>3</sup>, soit 28 m<sup>3</sup> par wagon.

La charge maximum autorisée est de 27,5 t environ. Le déchargement est effectué au moyen d'un groupe moto-compresseur qui débite de l'air comprimé à 2,5 Kg dans la citerne. L'émulsion air + ciment est chassée vers le silo du destinataire. Le débit du déchargement atteint environ 1 tonne par minute. Le moto-compresseur qui doit pouvoir débiter 400 à 600 m<sup>3</sup> d'air par heure, est à acquérir par le client.



Wagon citerne à vidange pneumatique pour le transport de ciment en vrac et certains autres produits pulvérulents.

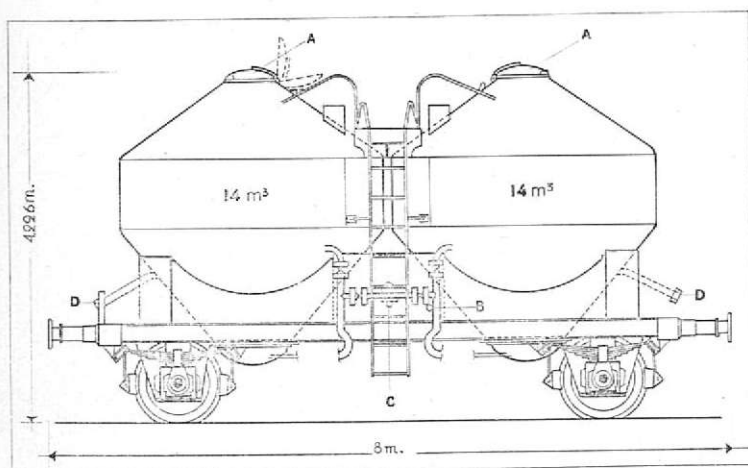
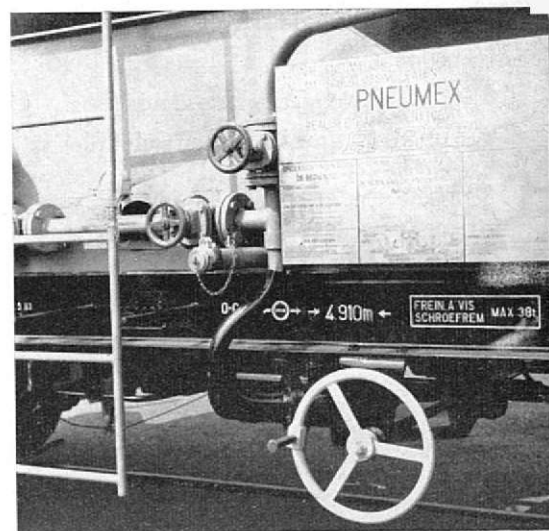


Schéma du wagon citerne : A. ouverture de remplissage,  $\varnothing 466$  mm / B. raccord pour air comprimé,  $\varnothing 50$  / C. soupape de sûreté, 2,8 à 2,9 kg/cm<sup>2</sup> / D. raccord de sortie  $\varnothing 100$ .

En haut : le raccord d'air comprimé du wagon citerne et la roue de commande du frein à vis.

En bas : le wagon citerne à déchargement pneumatique avec, à l'avant plan à droite, le raccord de sortie.



## 2. Wagon ouvert auto-déchargeur à dos d'âne longitudinal.

Pour le transport de coke, charbon (non collant) et autres marchandises en vrac, glissant sur un glacie métallique incliné à  $\pm 45^\circ$ .

Caractéristiques principales :

volume de la caisse = 56,5 m<sup>3</sup>

charge maximum autorisée = 26,5 t.

Le chargement est fait au moyen d'un grappin, par goulotte ou par bande transporteuse, etc...

Le déchargement est effectué dans un silo, sous la voie.

La marchandise tombe de chaque côté du wagon.

L'opération est terminée en quelques secondes.

La construction d'une série de ces wagons est prévue pour le début de 1962.

## 3. Wagon ouvert (ou couvert) à déchargement automatique par gravité à débit réglable.

Ce véhicule doit servir au transport de marchandises en vrac telles que charbons calibrés, pierrailles, chaux en roches, dolomies, laitier et certaines marchandises granulées.

Le wagon est constitué de deux silos.

L'écoulement du chargement complet se fait par gou-

lotte, soit à gauche, soit à droite de la voie, au choix du destinataire.

Le débit de l'écoulement peut être réglé à volonté.

Le déchargement se fait :

— soit dans un silo situé à côté et en contrebas de la voie;

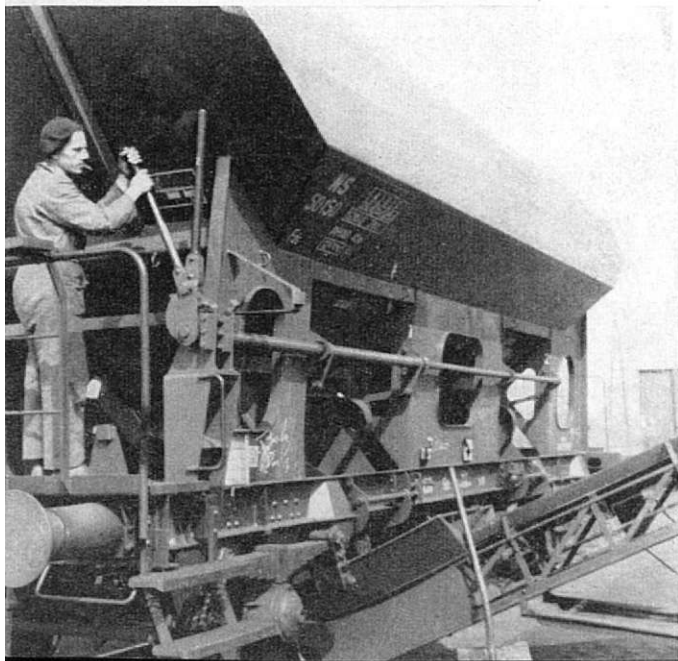
— soit sur bande transporteuse fixe ou par sauterelle qui permet d'amener la marchandise en tas, sur camion ou en silo surélevé.

Les photos ci-dessous représentent un wagon des chemins de fer néerlandais dont les caractéristiques sont semblables à celles du wagon à l'étude à la S.N.C.B. Il y a lieu de remarquer que ces wagons autodéchargeurs ne pourront être mis à la disposition de la clientèle que dans deux ans environ.

Les wagons mis en service en Allemagne et aux Pays-Bas ont 4 m. de hauteur, ce qui, en Belgique, constituerait un obstacle dans certains chantiers de chargement de charbonnages, carrières, etc...

Cette hauteur est cependant indispensable pour obtenir une capacité optimum. Ce problème fait l'objet d'un examen approfondi de la part de nos services.

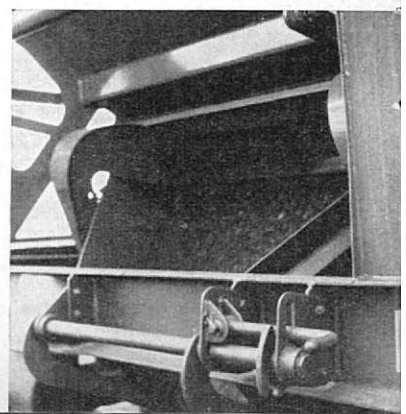
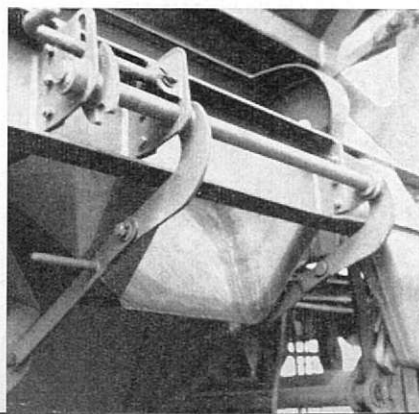
Pour tout détail technique et desiderata en rapport avec le nouveau matériel à l'étude, les clients sont priés de se mettre en rapport avec le service „Manutention-Transport” Division E 11-3, rue de Louvain 21 à Bruxelles (tél. (02) 13.18.70 - poste intérieur 3113), soit directement, soit par l'intermédiaire de l'agence commerciale locale.



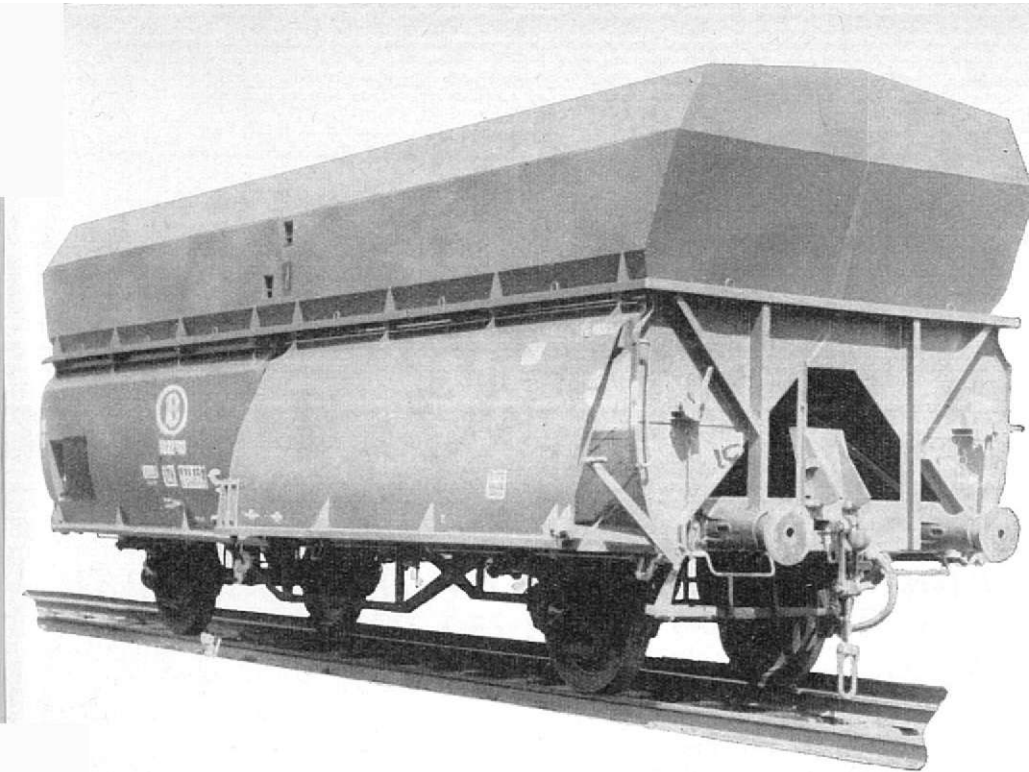
Manoeuvre de clapet d'ouverture.

Goulotte de sortie.

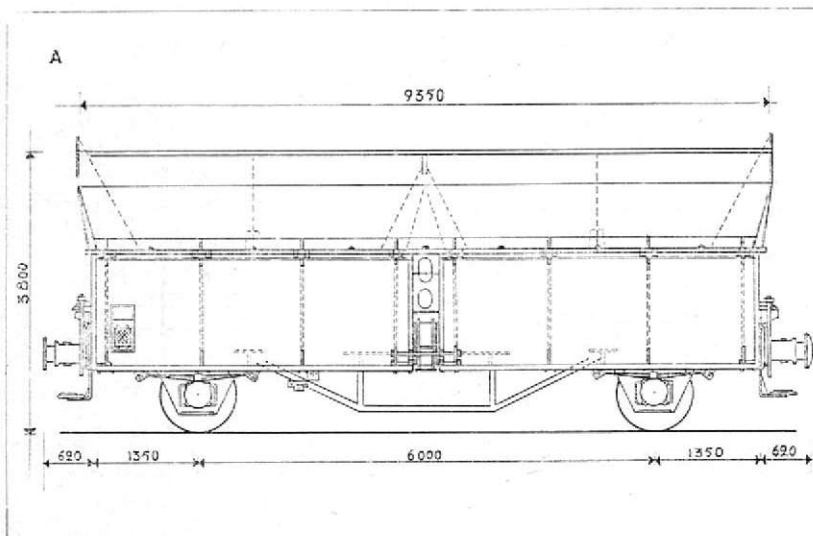
Écoulement de la marchandise par la goulotte.



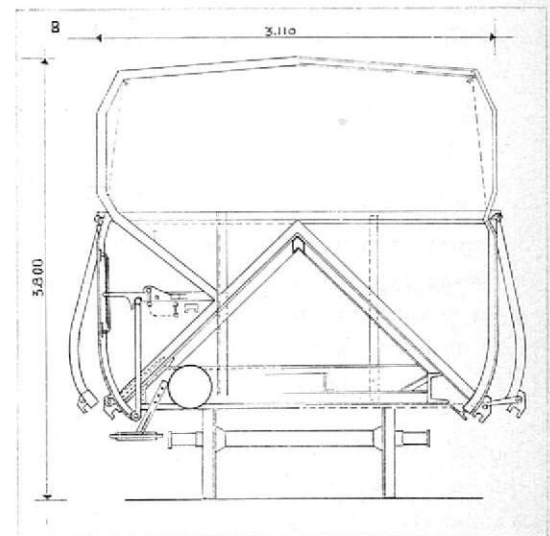




Wagon trémie à coke et certaines autres marchandises



Vue latérale du wagon trémie.



Vue de face du wagon trémie portes ouvertes : tare 13,4 tonnes; charge maximum 26,5 tonnes; volume de la caisse : 56,6 m<sup>3</sup>.

Déchargement avec débit réglable à volonté.

Camion chargé en 5 minutes avec sauterelle.

Modèle de wagon en service aux chemins de fer néerlandais.

