

INTERCOM donne l'exemple. Le déchargement automatique de trains de charbon.

La réduction du prix de revient est un objectif que la plupart des entreprises considèrent comme un des plus importants.

L'exemple de la société Intercommunale Belge d'Electricité, qui utilise depuis peu des wagons spéciaux à déchargement automatique, prouve que le chemin de fer peut jouer un rôle important dans la poursuite de ce but. Ces wagons permettent de décharger automatiquement des trains complets de charbon, en quelques heures et sans main-d'œuvre. Des combustibles solides de qualité inférieure, tels que schlamms collants et déchets de charbon provenant des terrils, dont l'utilisation ne peut être rentable que si les frais de manutention et de transport sont maintenus à un niveau très bas, peuvent de la sorte constituer une source d'énergie à bon marché pour les centrales électriques thermiques.

Les wagons qu'Intercom a fait construire sont des auto-déchargeurs bilatéraux à fond en dos d'âne. Ils ont une capacité de charge de 28 tonnes pour une tare de 12 tonnes environ. Les parois latérales s'ouvrent complètement comme deux grandes portes basculantes. Ces portes sont ouvertes simultanément par un mécanisme à levier mis en action automatiquement au moment du passage du wagon sur l'installation spéciale de stockage (photos 3 et 4). Afin d'éviter que des marchandises particulièrement collantes, telles que le schlamm par ex., ne s'agglutinent au-dessus du fond en dos d'âne, une tôle verticale disposée dans le sens de la longueur sépare le wagon en deux compartiments.

Un système de verrouillage empêche l'ouverture intempestive des parois latérales. Le déverrouillage, qui ne demande que quelques secondes, est d'ailleurs la seule opération qui ne s'effectue pas automatiquement.

Pour Intercom, le déchargement automatique de ses wagons spéciaux ne constituait pas le but final à atteindre, mais seulement un chaînon dans la rationalisation de l'approvisionnement de ses centrales électriques. Les fosses de stockage dans lesquelles s'effectue le déchargement des wagons sont en communication directe tant avec la chaufferie qu'avec le parc à charbon, au moyen d'un système de vis sans fin complété par des bandes transporteuses (photos 5 et 6).

Le combustible peut donc, sans intervention manuelle, être amené directement au lieu de consommation.

Les excédents éventuels et les arrivages destinés à reconstituer les stocks indispensables peuvent être transférés de la même façon des fosses de stockage au parc à charbon.

La composition et la fréquence des rames amenant le combustible peuvent être réglées par Intercom, en accord avec la S.N.C.B., de manière à réaliser l'équilibre entre les arrivées et la consommation. Ceci permet d'éliminer pratiquement le stockage au parc à charbon comme phase intermédiaire entre le déchargement et la consommation. Le stock lui-même est réduit au minimum indispensable.

A l'heure actuelle, Intercom approvisionne de cette façon sa centrale électrique de Ruien. Celle de Monceau, où l'installation spéciale de déchargement et de manutention est en cours de construction, suivra bientôt. A la centrale électrique E.B.E.S. à Rodenhuize, on met également la dernière main à une installation similaire, et pour d'autres centrales encore il existe des projets pour l'établissement d'installations analogues.

Ainsi, 200 wagons Intercom approvisionneront bientôt plusieurs centrales électriques en combustible d'une manière régulière et économique. L'initiative d'Intercom montre clairement quel facteur important le chemin de fer peut représenter pour une industrie qui tend à une production plus rationnelle.

Pour conclure, signalons que l'exemple d'Intercom peut s'appliquer à bon nombre d'autres industries confrontées avec le problème de transports massifs.

Pour bien des produits déjà, des wagons spéciaux à déchargement automatique ont été conçus. A cet égard, les possibilités sont loin d'être épuisées.

La S.N.C.B. s'intéresse vivement à ces problèmes. Elle dispose d'un service technique spécialisé dans l'étude des problèmes de manutention.

Les industriels qui envisagent la rationalisation de leurs transports peuvent faire appel à son concours; l'adresse de ce service est la suivante :

S.N.C.B. Direction E « Manutention des marchandises », 17, rue de Louvain, Bruxelles. (Tél. 02/13.18.70 - poste intérieur 3113 ou 3491).

1. Chargement de déchets de charbon à proximité d'un charbonnage.

2. Un train de charbon composé de wagons Intercom sur les voies de réception de la centrale électrique de Ruien. Pareils trains assurent la navette entre la mine et la centrale électrique.

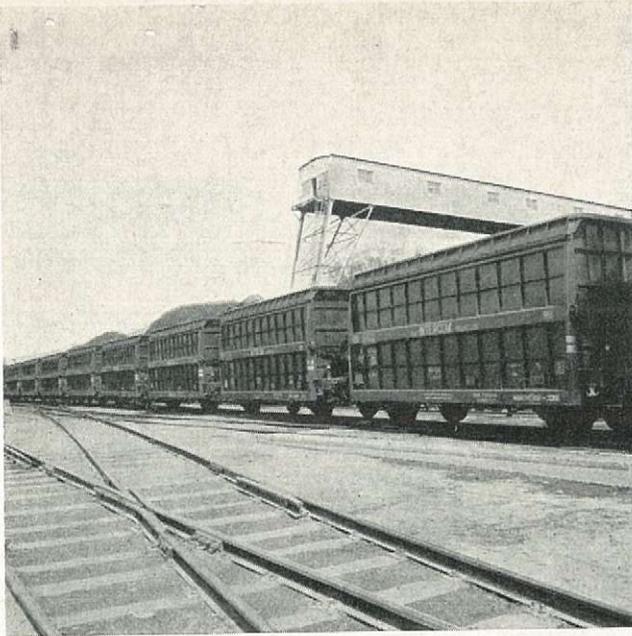
3. Déchargement automatique. Le dispositif appelé « crocodile » a mis en action le mécanisme à levier qui commande les portes, et des deux côtés le chargement tombe dans les fosses.

4. On aperçoit ici distinctement le dispositif « crocodile » qui actionne le mécanisme à levier des portes. Les derniers wagons viennent d'être déchargés, leur chargement se trouve encore dans les fosses.

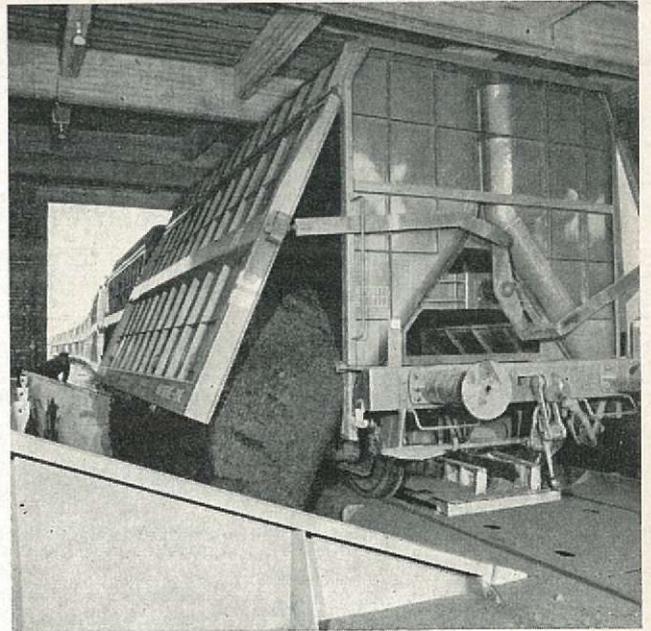
5. Au fond des deux fosses une série de vis sans fin parallèles amènent le combustible vers les bandes transporteuses.

6. Les bandes transporteuses transportent le charbon vers les silos de la chaufferie.

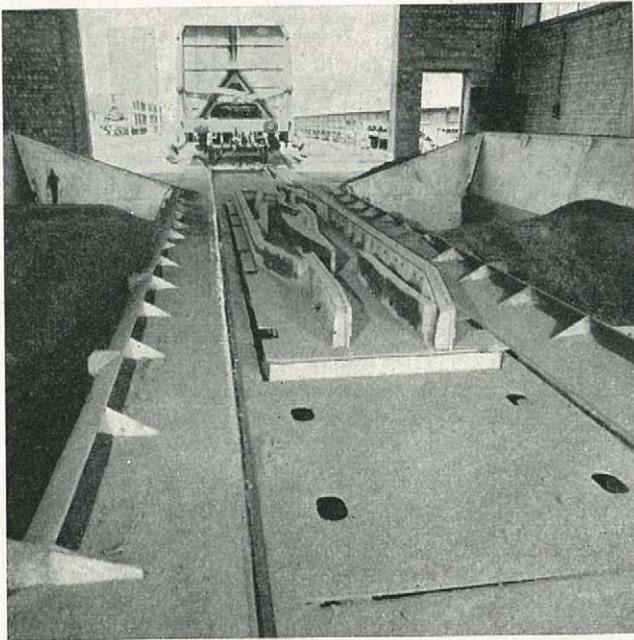
7. On aperçoit clairement le fond en dos d'âne, ainsi que la tôle verticale divisant le wagon en deux compartiments longitudinaux.



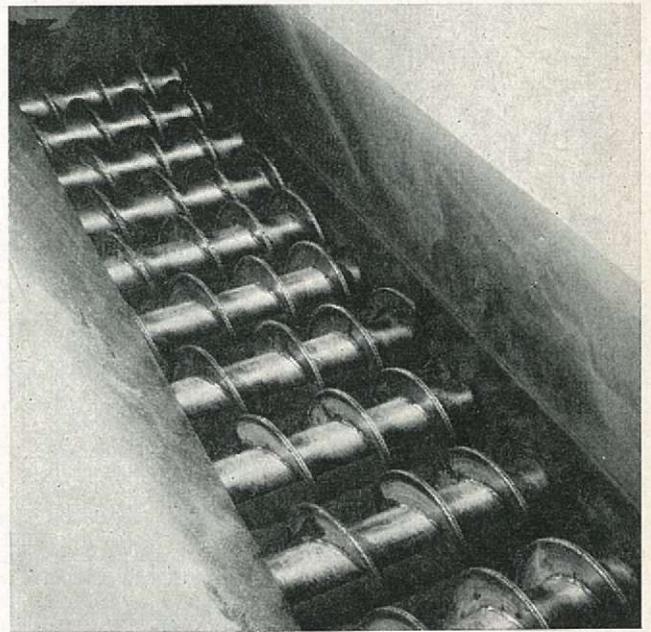
2



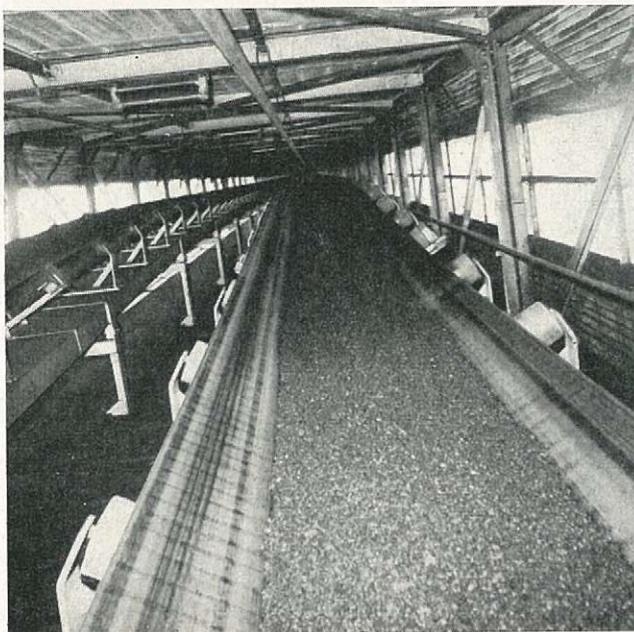
3



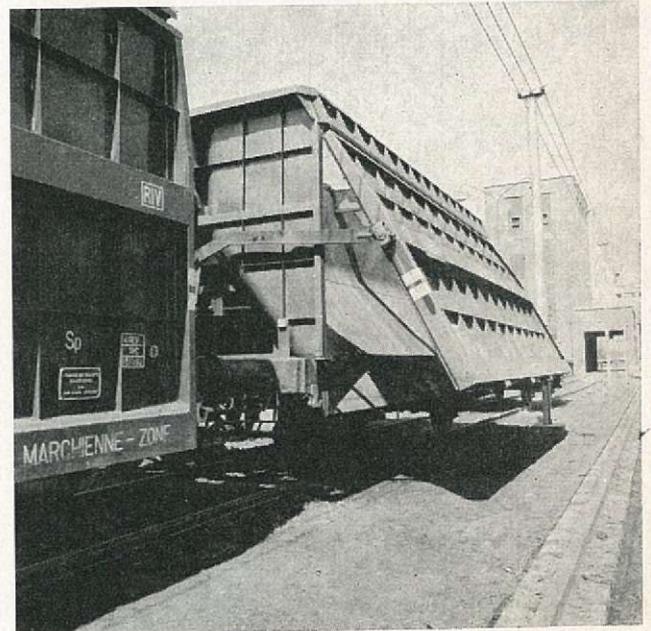
4



5



6



7