

ORGANISATION DU SERVICE DES CHARBONS  
A LA S.N.C.B.

-----

Avant la guerre, les charbons étaient achetés par voie d'adjudication, conformément aux clauses et conditions d'un cahier des charges donnant toutes les caractéristiques des charbons et les conditions à respecter.

Depuis la fin de la guerre, les fournitures de charbons sont contingentées. Les quantités nécessaires à la S.N.C.B. sont demandées chaque mois au Ministère des Affaires Economiques. Celui-ci fixe le contingent à nous fournir. Ce contingent comprend une partie de charbon belge et une partie de charbon étranger provenant notamment d'Amérique.

La S.N.C.B. emploie diverses sortes de combustibles :

- 1.- Charbons menus, gras, 1/2 gras et maigres des calibres 0/30 et 0/70.
- 2.- Briquettes.
- 3.- Criblés gras.
- 4.- Charbons spéciaux.

Le contingent à fournir en charbon belge est réparti entre tous les charbonnages. Chacun de ceux-ci doit nous livrer les quantités de menus, briquettes, criblés et charbons spéciaux, qui lui sont fixées mensuellement.

Il est dressé, par charbonnage, un programme de fournitures journalières; celles-ci sont vérifiées et réceptionnées, avant le départ, par des agents qualifiés. Les réceptions se font contradictoirement avec les délégués des charbonnages.

Le tonnage alloué, mensuellement par le Ministère des Affaires Economiques, est réparti entre les différents dépôts de locomotives du réseau, dans les conditions suivantes :

### A.- Menus.

Les menus, avant d'aller dans les dépôts de locomotives, doivent au préalable être mélangés dans des installations appelées "Centrales de Mélange" appropriées pour traiter journellement de grandes quantités de charbon. Les raisons de ce mélange sont les suivantes : il résulte de nombreux essais, tant en chaudières fixes que dans les locomotives, que le % de matières volatiles le plus favorable pour la chauffe économique se situe aux environs de 20 %.

Le marché belge fournissant des charbons de toutes catégories (gras, 1/2 gras, maigres), difficilement utilisables isolément, il a été jugé nécessaire de mélanger ces charbons pour en faire un charbon "standard" ayant environ 20 % de matières volatiles, et dont la teneur en cendres, aussi constante que possible, se rapproche de la teneur moyenne des charbons composants. Cette opération se fait dans de grandes installations appelées "Centrales de mélange". Il y en a quatre pour tout le réseau : Schaerbeek - Bressoux - Haine-St-Pierre - Merelbeke. Les 3 premières ont 2 culbuteurs et peuvent mélanger 900 T. environ par 8 heures; le dernier n'a qu'un culbuteur et peut mélanger 450 T. par 8 heures. Le charbon brut est emmagasiné dans des tours, dont 2 contiennent du gras, la 3ème du 1/2 gras et la 4ème du maigre. On y prélève 52 % de gras, 36 % de 1/2 gras et 12 % de maigre. Ces charbons se superposent sur une courroie transporteuse, pour être déversés en se mélangeant dans des tours spéciales d'où ils sont chargés sur wagons et expédiés aux remises.

### B.- Briquettes.

Ce combustible se stocke facilement, se conserve très longtemps et est propre à tous les usages. En conséquence, on en consomme le moins possible, en été surtout, pour le stocker et l'utiliser en hiver, quand le service est le plus difficile à assurer. Les briquettes sont envoyées directement des charbonnages aux dépôts de locomotives d'après un tableau de répartition dressé par la Direction Centrale. Les envois sont proportionnés aux consommations et aux capacités de stockage.

### C.- Criblés.

Ce combustible s'altère facilement aux intempéries, il est envoyé directement des charbonnages aux dépôts de locomotives et consommé au fur et à mesure des arrivages.

### D.- Charbons spéciaux.

Ce sont principalement les classés anthraciteux servant au chauffage des locaux et les charbons de forge.

Ils sont livrés directement des charbonnages aux services consommateurs suivant une répartition spéciale dressée par la Direction du Matériel et des Achats et sont réceptionnés comme

les charbons ordinaires.

MODE D'EMPLOI.

Pour être brûlés économiquement, les charbons menus ne peuvent pas être chargés sur une forte épaisseur; leur emploi exige des grilles de grande surface.

Les briquettes et criblés, au contraire, peuvent être chargés en assez grande épaisseur, l'air nécessaire à la combustion passant aisément entre les morceaux. Leur emploi s'indique dans des foyers dits mi-profonds ou profonds, qui ont l'avantage de pouvoir être placés entre les longerons des locomotives.

En pratique, on réserve l'emploi du charbon menu seul aux machines de manœuvres. Les locomotives, remorquant les trains, munies de foyer mi-profonds et profonds, emploient un mélange de menu, briquettes et criblés, déterminé d'après la difficulté des services à assurer. Le % de briquettes et criblés varie de 10 % à 25 et 30 %.

L'emploi du criblé à faible teneur en cendres est avantageux, car il permet de diminuer le % de briquettes.

---