

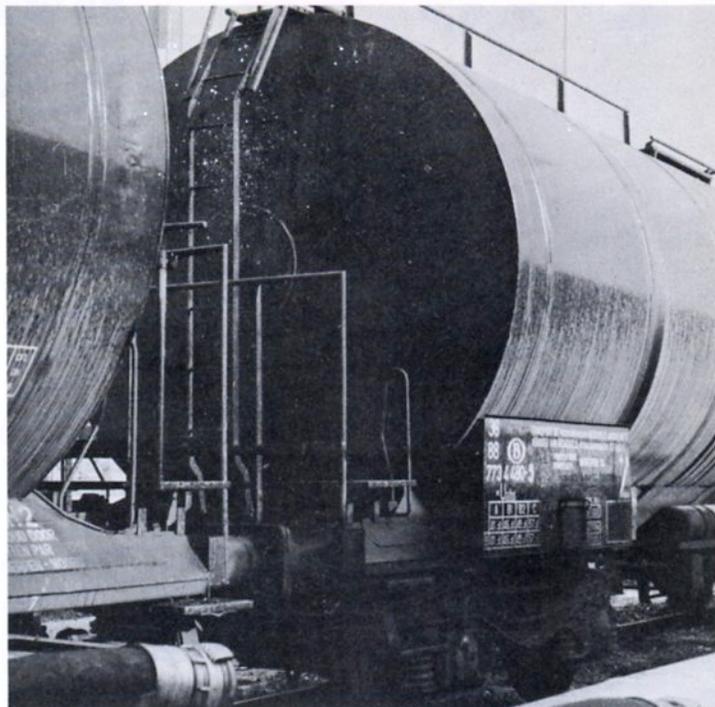
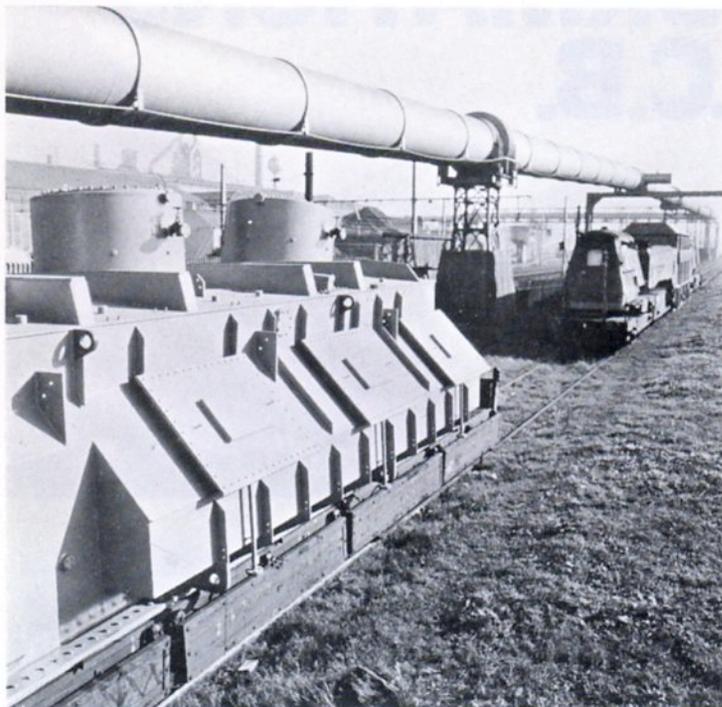
2/76 AVRIL

INFORMATIONS S.N.C.B.

PUBLICATION BIMESTRIELLE

BULLETIN DE
LA DIRECTION COMMERCIALE
DES CHEMINS DE FER
BELGES





Pour expédier ce transformateur de 300 tonnes vers un pays de l'Est, le chemin de fer était, c'est sûr, le transporteur idéal.

2/76

INFORMATIONS S.N.C.B.

SOMMAIRE

NOUVELLES B



Le Chemin de Fer, client de l'industrie belge 3-4

Un coup d'œil sur la Direction des Achats, chargée de tous les approvisionnements de la SNCB.

Un parking pour les navetteurs à Alost 18

Nouveau représentant commercial à Luxembourg 18

EQUIPEMENT



Le parc de wagons de la SNCB 5-8 et 13-16

Une fiche technique générale utile pour chaque expéditeur.

Hbis 9-12

Nouveau type de wagon mis à la disposition des entreprises.

ENTREPRISE



Oscars de l'emballage 1976 19

Le train des patineurs 17

Avec 14 containers, Holiday on Ice sillonne le monde.

TARIF



Les tarifs 9151 et 6600 réédités 18

Voici un numéro « spécial ». Il est principalement consacré à l'équipement de la SNCB pour le transport de marchandises. C'est que nous entamons ici la publication d'une série de fiches techniques relatives à différents types de wagons, dans la ligne des anciennes fiches dont les expéditeurs se servent encore et de la brochure « A chaque transport son wagon » aujourd'hui épuisée et de toute façon dépassée par le progrès technique et les nouvelles acquisitions.

Les pages 5 à 16 forment donc un tout. Au centre se trouve la première fiche-wagon. Elle parle du Hbis. Le reste est une documentation de base où nous avons rassemblé des indications utiles pour les expéditeurs et valables pour tous les types de wagons. Détachez ces différents éléments et conservez-les.

Au fil des publications, votre « dossier technique » prendra de l'épaisseur et vous disposerez ainsi d'une documentation d'autant plus précieuse que nous ne manquerons pas de publier en temps utile les éventuelles modifications à y apporter : augmentation du contingent, nouvelles séries, etc...

La présente publication est faite sans préjudice des dispositions tarifaires et de horaires en vigueur ou de leurs modifications ultérieures.

Editeur responsable:
P. SERGYSELS - BRUXELLES.

Rédaction :
Rue de France, 85
1070 Bruxelles
Tél. 02/523.80.80, poste 2299
Conception : P. Funken, Bruxelles
Imprimerie : S.A. Erasmus, Ledeberg

Photos : S.N.C.B.

le chemin de fer un bon client

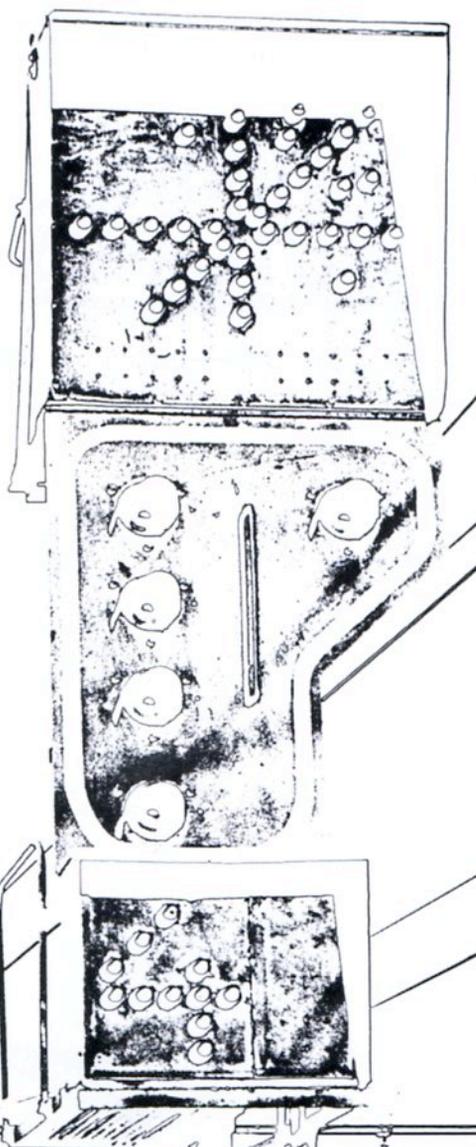
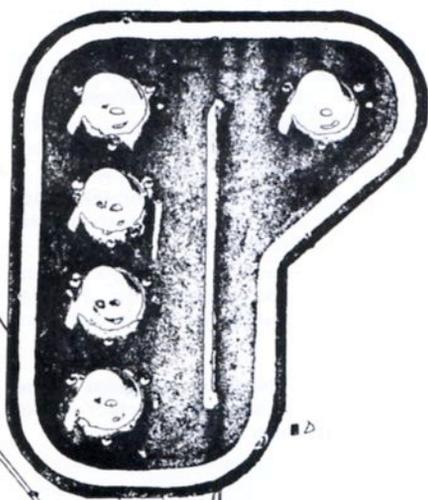


pour l'industrie belge

Dans un numéro précédent, nous avons expliqué comment la SNCB fournit du travail à l'industrie belge.

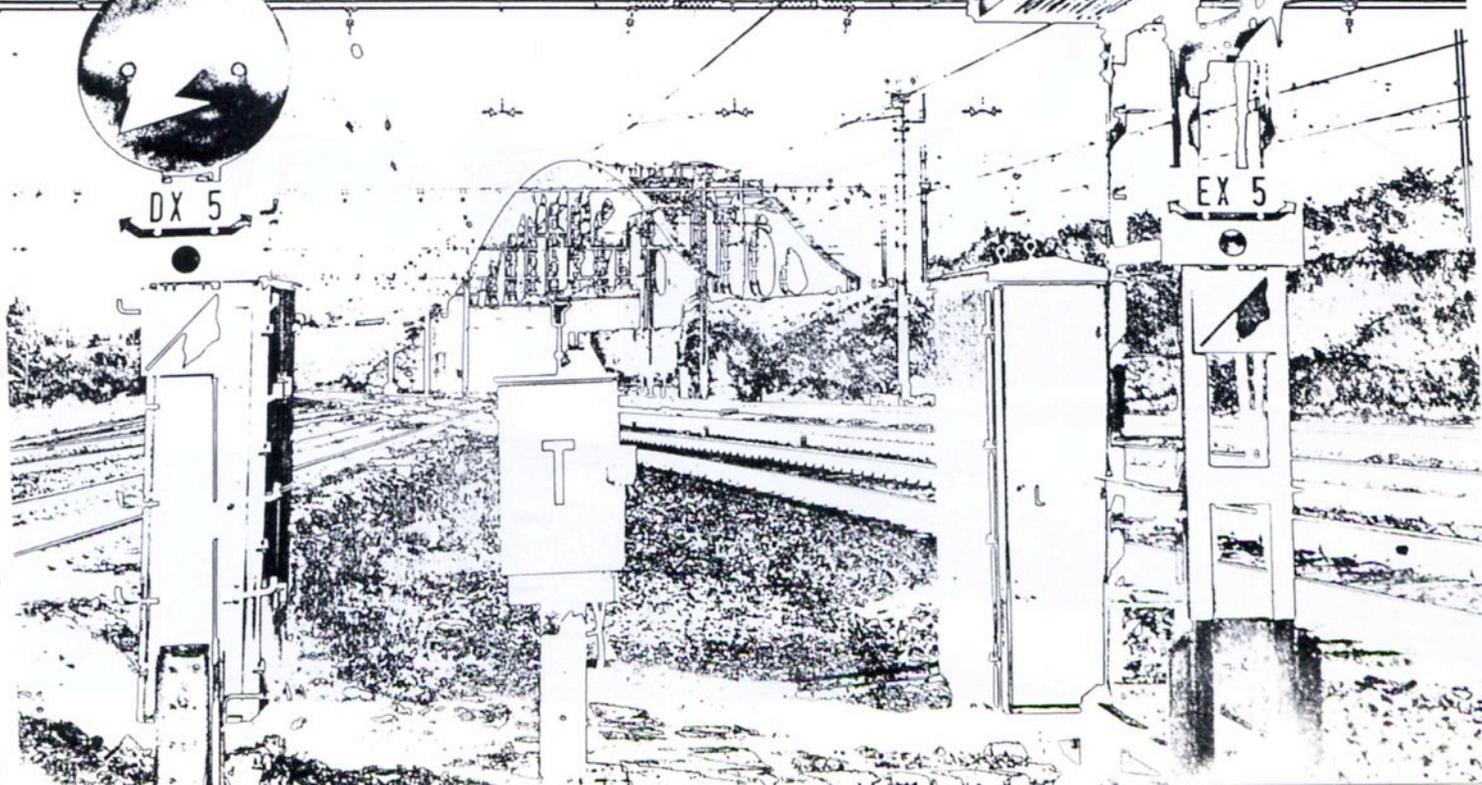
Nous voulons à présent ouvrir une porte sur la Direction des Achats. Celle-ci est essentiellement chargée de l'achat de toutes les fournitures pour l'approvisionnement des magasins et de l'acquisition du matériel roulant (et des pièces de rechange).

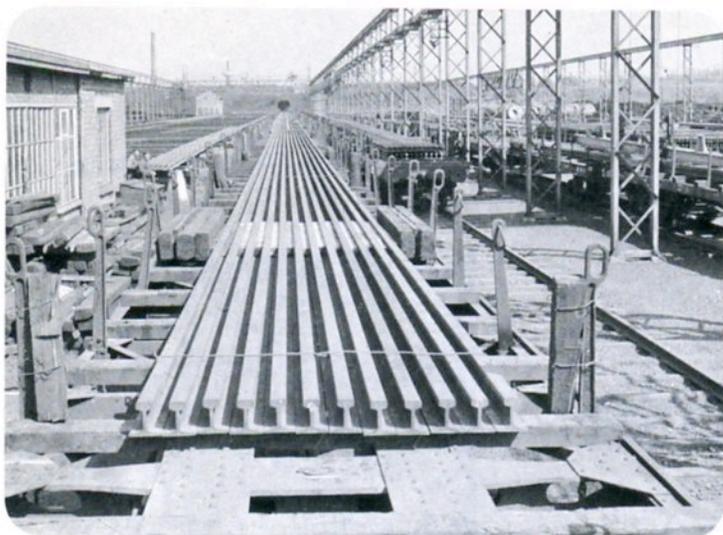
Dans les grandes lignes, le travail de cette direction comprend la mise au point de toutes les spécifications d'achat, la définition des besoins, la rédaction et la conclusion des contrats d'achat et la réception des fournitures et du matériel roulant à la livraison. L'organigramme que nous donnons ici montre bien de quelle manière ces tâches ont été réparties.



DX 5

EX 5





Quelques chiffres donneront sans doute une idée plus claire du champ d'action de ces services.

Les fournitures, ce sont les pièces de rechange, les combustibles, les rails et traverses, les articles d'usage courant... en quelque sorte tout ce qui ressortit à la logistique. Elles sont achetées et emmagasinées en vue d'assurer une exploitation normale du réseau. Les 200.000 articles différents —

dont l'achat donne lieu, chaque année, à la conclusion de quelque 5.000 contrats — sont répartis dans les magasins centraux de la SNCB, à Malines, Salzinnes, Louvain, Gentbrugge, Cuesmes, Luttre, Wondelgem, Schaerbeek, Bascoup et Etterbeek.

A titre d'exemple, disons qu'en 1975, la SNCB aura acheté 200.000 tonnes de fuels, 200.000 traverses et environ 40.000 tonnes de rails.

Le matériel roulant neuf est commandé en fonction des besoins et des possibilités. Dans le courant de 1975, quelques livraisons importantes de ce genre ont été faites par l'industrie nationale :

12 rames quadruples (orange et gris)

10 locomotives électriques de 7.000 chevaux

30 locomotives de manœuvre diesel hydrauliques

35 fourgons à bagages pour le service international.

Ensemble, ces véhicules ont coûté trois milliards de nos francs. Leur construction a exigé plus de trois millions d'heures de travail, soit l'activité de 1.700 travailleurs pendant toute une année.

En procédant aux études avec le chemin de fer, l'industrie belge a pu atteindre un haut niveau technologique, ce qui la rend plus compétitive pour la réalisation de commandes sur le marché international.

Les rames quadruples et les locomotives de 7.000 chevaux — nous les avons présentées lors de leur sortie d'usine — mises en service en 1975 ne seront pas les seules de leur série. Des contrats portent encore sur la construction de 20 automotrices et de 15 locomotives des mêmes types.

Nous reviendrons plus en détail sur ces réalisations.

La Direction des Achats

M. Carlier, Directeur.

M. Henkens, service 81 (divisions 1 à 4) gestion des stocks.

Division 81.1 : secrétariat, administration, organisation, inspection. M. Drappier, M. Willems.

Division 81.2 : étude approvisionnements mécanisés. M. De Kerpel.

* Division 81.3 : sidérurgie, pièces mécaniques, outils. M. Suys.

* Division 81.4 : matériel électrique, combustibles, bois, etc. M. Van Maele.

* Division 81.5 : achat matériel roulant, vente mitrailles. M. De Cloedt.

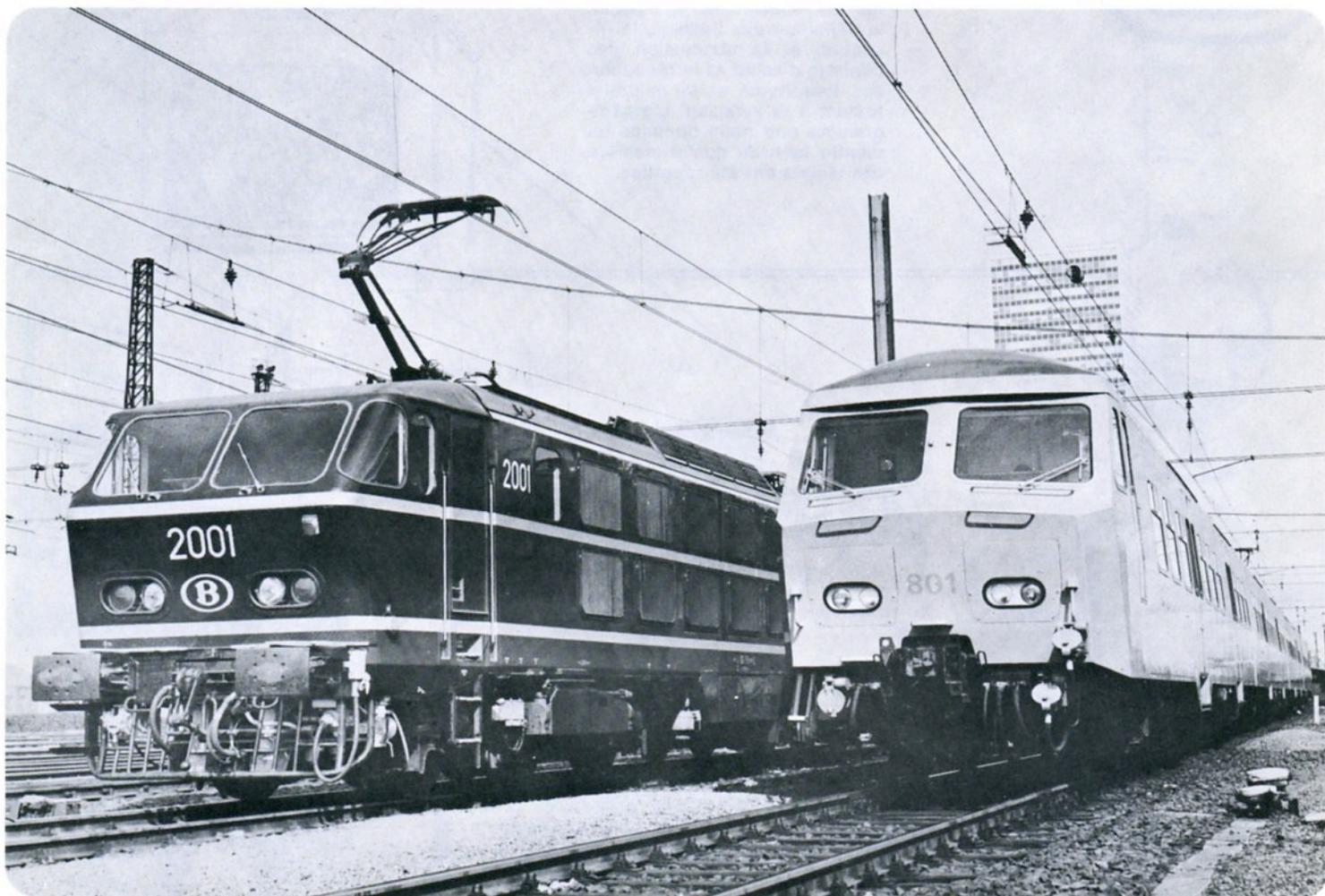
M. Guillaume, service 82 : imprimerie, labo, réception.

* Division 82.1 : imprimerie, imprimés, fournitures de bureau. M. Descamps.

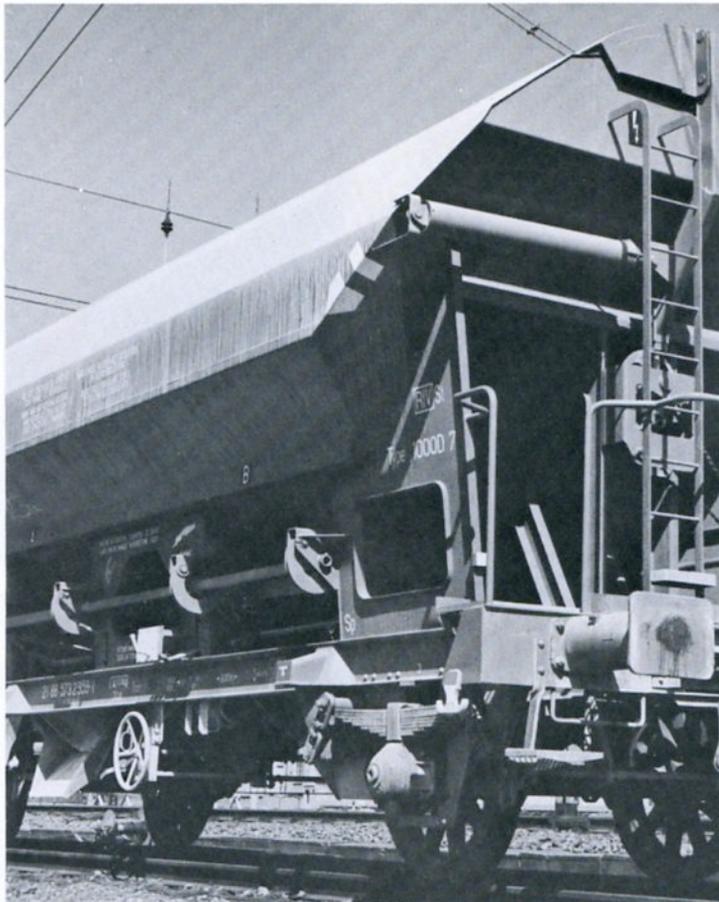
* Division 82.2 : laboratoire, études, essais et analyses. M. Franckson.

* Division 82.3 : réception, contrôle construction matériel roulant. M. Vandenberghe.

Les divisions marquées d'une étoile sont en contact direct avec les fournisseurs.



Le parc de wagons de la SNCB



INFORMATIONS SNCB 2/76

Adressez-vous aux spécialistes

Si un problème se pose dans le choix d'un wagon ou dans la définition exacte de ses caractéristiques, faites appel à la gare qui vous dessert ou encore aux spécialistes dont voici les références.



Depuis bon nombre d'années, le chemin de fer diversifie son parc de matériel roulant. Du fait de l'évolution vers une production de biens toujours plus massive, les besoins de l'industrie et du commerce se sont en effet précisés et compliqués. Pour augmenter la productivité et diminuer le coût relatif des transports, il faut disposer d'un matériel adapté et dont les caractéristiques techniques assurent une utilisation optimale.

Spécificité accrue

Les wagons traditionnels - tomberaux, couverts et plats - n'ont bien entendu pas disparu,

et ces catégories constituent encore la majorité du parc ferroviaire. Cependant, pour un nombre accru de transports, le chemin de fer a conçu des véhicules qui présentent plus de spécificité: des wagons-trémies, d'autres à berceaux pour le transport des coils, des véhicules de grand volume pour l'acheminement des matières très légères, des citernes à déchargement pneumatique, etc.

Résumons en quelques mots : le chemin de fer tient compte de la nécessité de transporter mais aussi de transporter **bien**.

Les réseaux voisins mènent à cet égard une politique semblable. Au sein même de la communauté européenne d'échange de wagons (pool Europ), les participants apportent à présent des véhicules spécialisés — de type Eds, par exemple.

Problèmes d'ordre commercial
Direction Commerciale
Division 62.3
Rue de France, 85,
1070 Bruxelles
Tél. 02/523 80 80, poste 2619

Problèmes d'ordre technique
Direction de l'Exploitation
Division 15.1
Service Manutention —
Transport
Rue de France, 85,
1070 Bruxelles
Tél. 02/523 80 80, poste 2139 ou
2135

Pour un transport exceptionnel
Direction du Matériel - bureau
23.33
Rue de Louvain, 17-21
1000 Bruxelles
Tél. 02/513 18 70, poste 3319 ou
3323

Wagons P

La diversification a bien sûr des limites. Des wagons hautement spécialisés dont il n'existerait que quelques exemplaires pour un genre de transport bien précis à l'exclusion de tout autre coûteraient très cher et ne seraient amortis que moyennant une taxation prohibitive.

Pour cette raison, et connaissant les réels avantages qu'offrent ses services, la SNCB a encouragé l'usage de wagons de particuliers — wagons P. Les expéditeurs achètent leurs propres wagons ou en disposent aux termes d'un contrat passé avec une société de location. Ils possèdent également des wagons classiques, généralement mis en service cadencé, avec rotation à leur convenance. L'avantage pour eux n'est pas négligeable. Ces wagons leur sont toujours réservés et le problème du chômage du matériel ne se pose pas : pas de taxe supplémentaire pour le client qui retient les wagons, pas d'ennuis pour le chemin de fer dont le parc, de la sorte, n'est pas « amputé ».

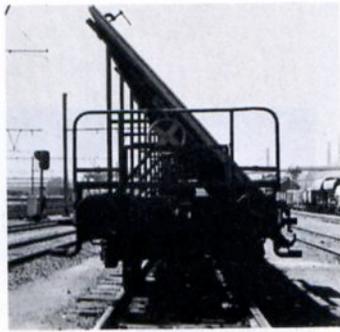
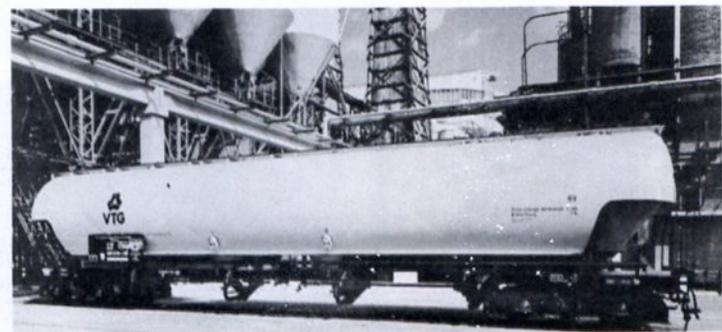
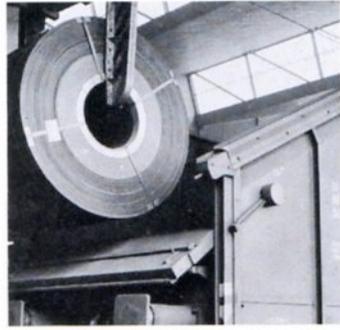
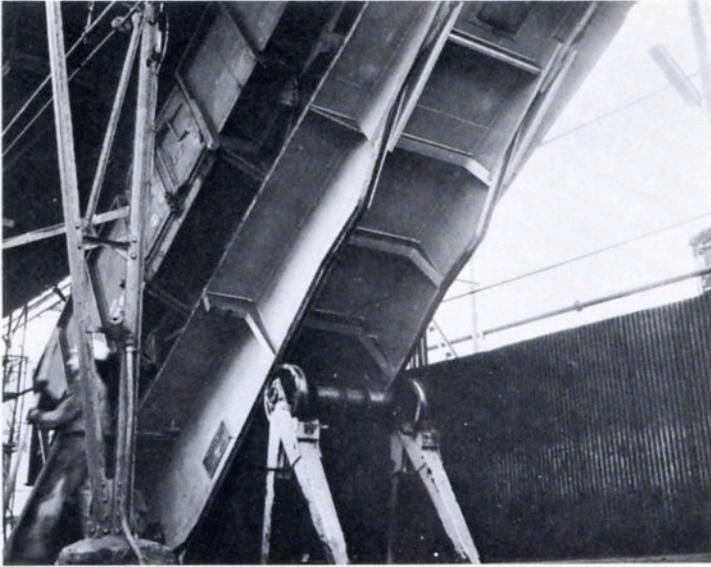
Puisque l'amortissement de son matériel ne joue pas dans ce cas, la SNCB accorde sur le prix des transports en wagons P une remise de 20 %.



45.000 véhicules en voie de modernisation

La spécialisation répond aux besoins exprimés par une clientèle régulière qui remet au transport des quantités importantes de marchandises. Les véhicules correspondants ne constituent cependant qu'une partie du parc de wagons des chemins de fer belges, lequel s'élève à 45.000 unités. Le restant, qui représente l'ensemble des wagons traditionnels, est lui aussi progressivement modernisé. La capacité de chargement, notamment, est en progression, ce qui implique le remplacement des essieux par des bogies. Plus tard, le parc entier devra être équipé de l'attelage automatique.





Une documentation précieuse

Les quelques pages qui suivent sont un aide-mémoire qui vous aidera à déterminer le type de matériel qui convient le mieux à votre transport et à charger les marchandises selon les normes requises.

Classez-les en bonne place : d'autres fiches techniques consacrées à des types bien précis de wagons viendront les rejoindre dans une couverture.



Les wagons portant la marque RIV sont admis en service international.

Ceux-ci, par contre, ne peuvent circuler que sur le réseau belge.



Numéro et symbole — ou initiales — du réseau propriétaire du wagon.



Le disque blanc n'est apposé que sur les wagons qui peuvent être basculés.



Identification des wagons

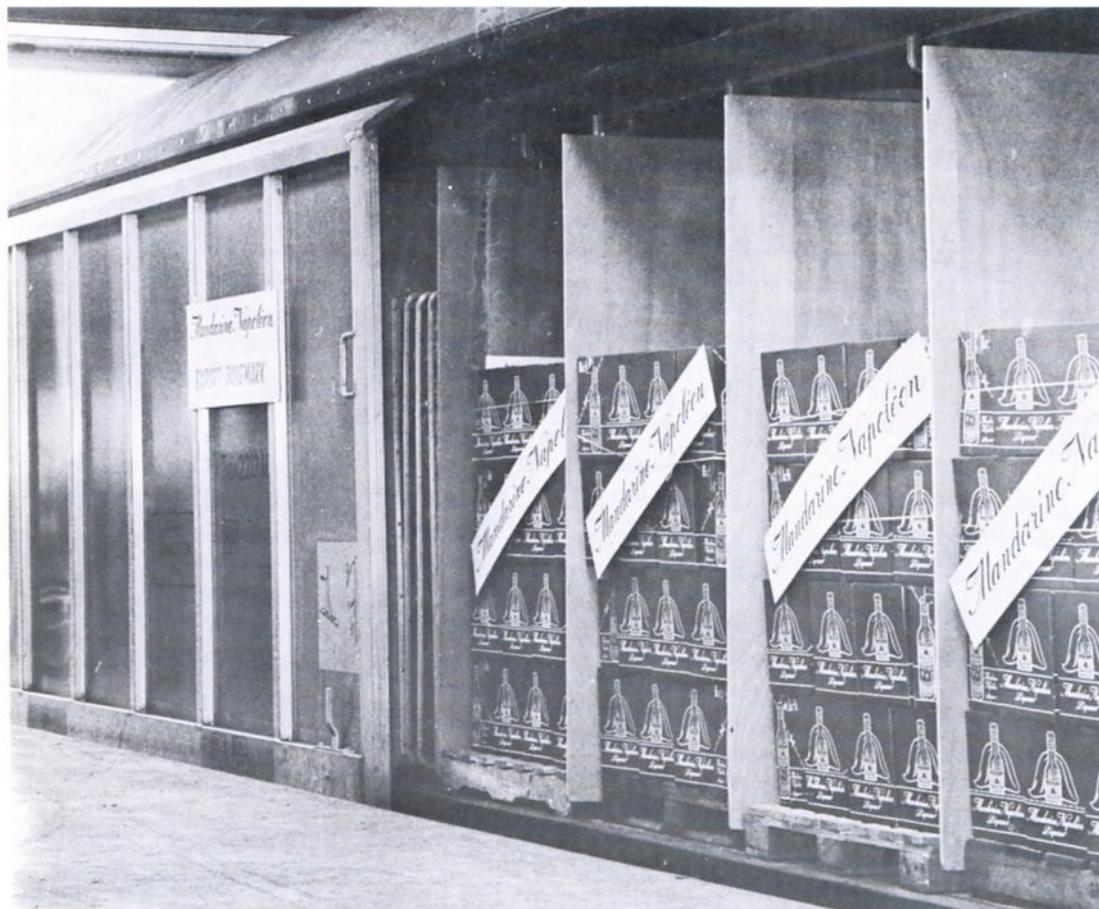
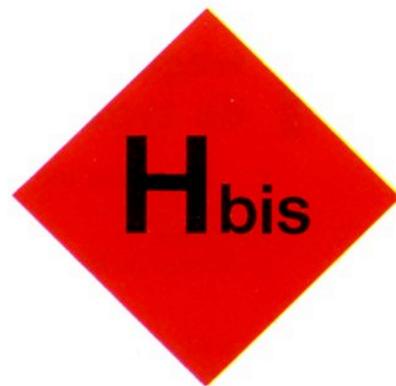
Quelles sont donc ces marques portées au flanc des wagons ? Que signifient-elles ? Quel message doivent-elles apporter aux utilisateurs ?

Il est important de le savoir, car ces marques doivent permettre d'identifier chaque wagon, son type, son numéro, le réseau auquel il appartient, etc.

La plupart des marques figurent groupées au flanc du véhicule, à gauche. Quelques unes sont portées sur le longeron, voire le bogie. Sur les wagons plats, c'est souvent la haussette ou une plaque métallique fixée à celle-ci qui leur servent de support.

Nous en donnons ici la signification.

Wagon couvert à parois coulissantes avec dispositif de protection de la marchandise



Le Hbis avec dispositif de protection de la marchandise est un wagon polyvalent qui convient bien au transport de marchandises délicates et fragiles : les boissons en bouteilles, en boîtes métalliques et en haras, les denrées coloniales en cartons, les liquides en estagnons et d'autres marchandises ensachées — les matières plastiques en granules, par exemple : polychlorure de vinyle, polyéthylène haute et basse densités, etc.

C'est un wagon pratique

Ses grandes ouvertures permettent une manutention simple et rapide, surtout si l'entreprise possède des quais de chargement et déchargement.

Les charges palettisées s'y rangent aisément : l'espace laissé disponible à l'ouverture des portes permet à un élévateur à fourche d'y pénétrer et d'y manœuvrer.

Des panneaux en multiplex et des coussins d'air mobiles assurent un excellent calage des marchandises.

Le volume, la surface du plancher et les limites de charge garantissent une utilisation optimale du wagon — ce qui entraîne de réels avantages tarifaires.

... de conception moderne

Les parois sont coulissantes. Une fois ouvertes, elles laissent au manutentionnaire 6 m 37 de large et 2 m 20 de haut pour charger les palettes.

Le chargement doit avoir une longueur totale comprise entre 12 m et 12 m 40. Compte tenu de l'épaisseur des panneaux et des coussins d'air, cela correspond bien à la dimension généralement retenue des palettes : 800 × 1200 mm et 1000 × 1200 mm.

Deux séries de panneaux mobiles en multiplex (épaisseur 16 mm) suspendus à des rails longitudinaux viennent s'intercaler entre les palettes. Ensuite, deux coussins d'air assurent un calage serré, ce qui empêche à peu de chose près tout déplacement des marchandises pendant le transport.

INFORMATIONS

SNCB

2/76



Adressez-vous aux spécialistes

Avant de choisir le wagon Hbis, informez-vous.

Convient-il vraiment au transport de vos marchandises ?

Est-il le plus indiqué d'entre tous ?

Ces questions, et d'autres, d'ordre technique ou commercial, posez-les à nos spécialistes : Le service Manutention - Transport - Division 15.1

Rue de France, 85,
1070 Bruxelles
Tél. 02/523 80 80,
poste 2139 ou 2135.

La Direction Commerciale
Service 62.3
Rue de France, 85,
1070 Bruxelles
Tél. 02/523 80 80,
poste 2619 ou 2661.

Les agences commerciales de la SNCB en Belgique ou à l'étranger peuvent également vous renseigner.

H wagons couverts de type spécial

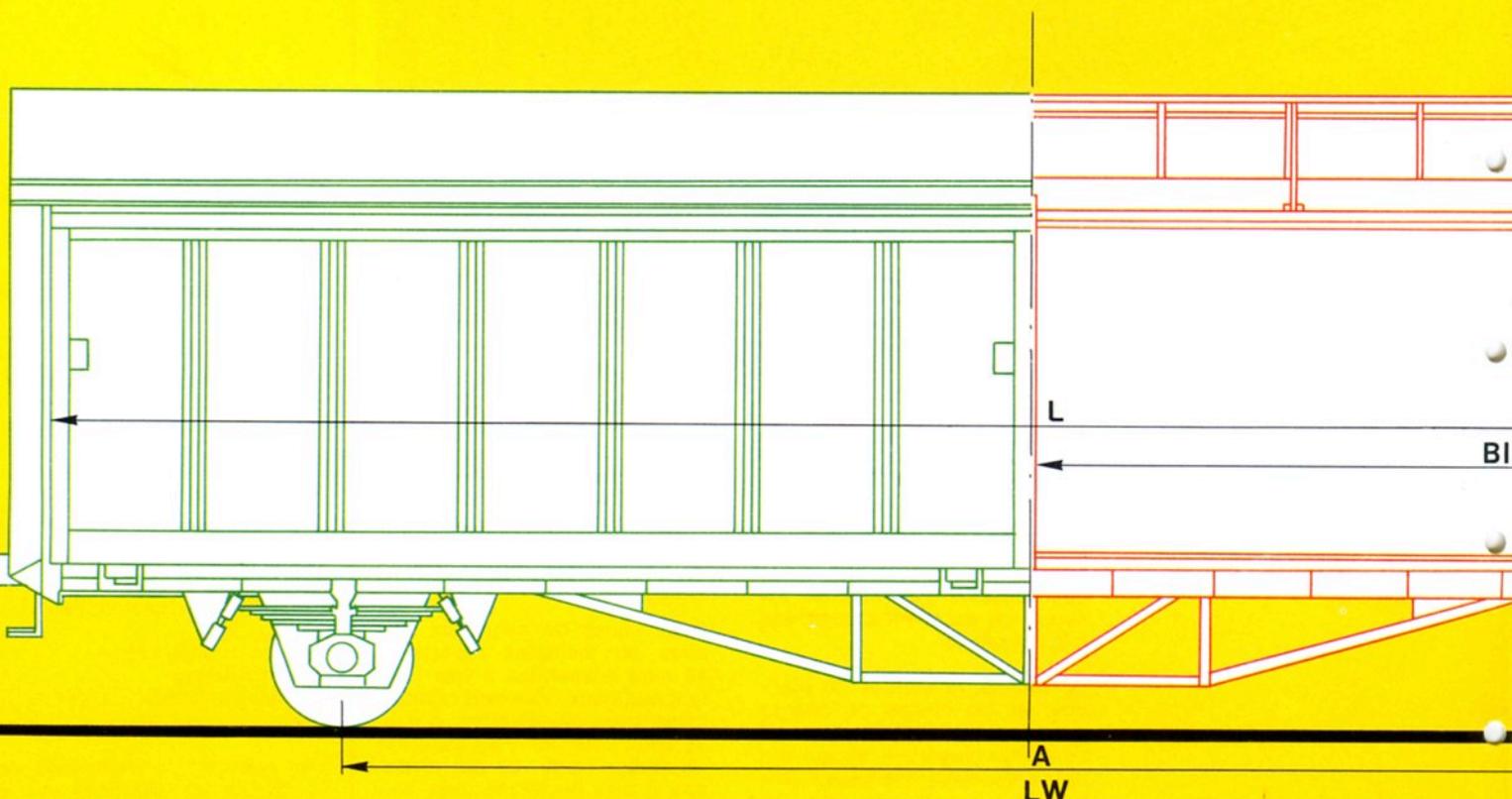
b à grand volume (plus de 70 m³)
i à parois ouvrantes
S apte à circuler à 100 km/h

1	Code - lettres UIC		Hbis		Hbis
2	Type		2213 AO		2213 A1
3	Nombre		100		550
4	Numéro de série		2.188		2.188
			2.015.000		2.015.100
			099		649
5	Année de construction		1975		1976
6	Longueur hors butoirs = LW	mm	14.220		14.220
7	Distance entre essieux = A	mm	9.000		9.000
8	Largeur hors tout = BW	mm	3.055		3.055
9	Hauteur hors tout = HW	mm	4.270		4.270
10	Hauteur du plancher = HP	mm	1.200		1.200
11	Longueur utile = L	mm	12.776		12.776
12	Largeur utile = B	mm	2.670		2.670
13	Hauteur utile = H	mm	2.250		2.250
14	Superficie	m ²	34		34
15	Volume	m ³	75		75
16	Passage à la porte				
		hauteur = HI	mm	2.200	2.200
		largeur = BI	mm	6.378	6.378
17	Tare moyenne	T	15		14,5
18	Charges autorisées	T			
			A	B	C
			17	21	25
		S	17	21	25
			17,5	21,5	25,5
		S	17,5	21,5	25,5
19	Charges concentrées maximum				
		m	t	m	t
	a a	1,5	14	a a	1,5
	b b	3	16	b b	3
20	Rayon de courbe minimum	m	120		120
21	Nombre de panneaux mobiles de protection du chargement		2 × 10		—
22	Pression maximum dans coussin pneumatique	kg/cm ²	0,6		—
23	Nombre d'anneaux d'arrimage sur plancher		2 × 6		2 × 6

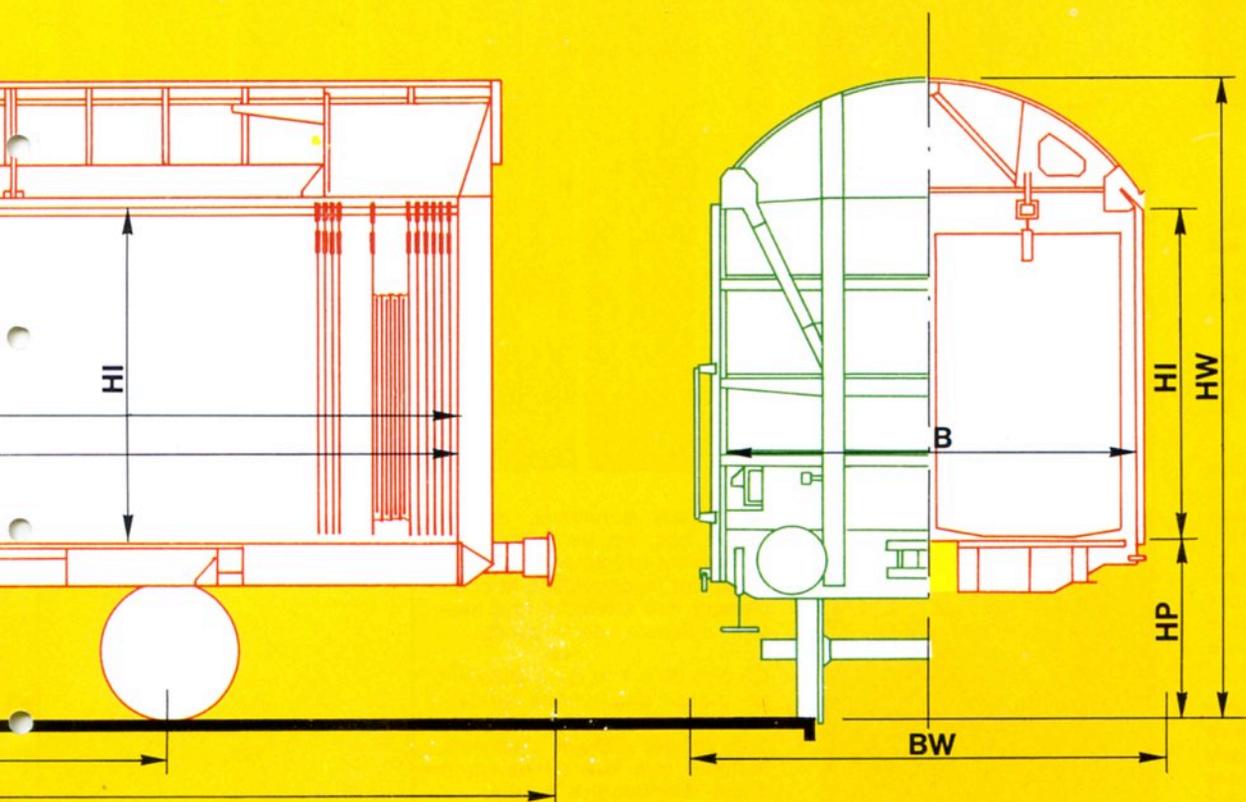
Pour renseignements techniques :

Service Manutention - Transport (Dir. E 15-1)

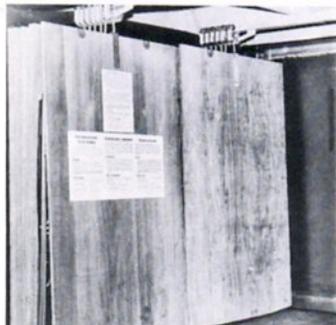
Tél. 02-523.80.80 Ext. 2139



2 1^{er} chiffre du n° du série : 2



wagon couvert à parois coulssantes avec dispositif de protection de la marchandise



5. l'espace resté libre après placement de la dernière palette est comblé en gonflant les coussins (qui peuvent se dilater de 20 à 60 centimètres). Puis les portes sont fermées.

Et pour décharger le Hbis

Cela se fait dans l'ordre inverse.

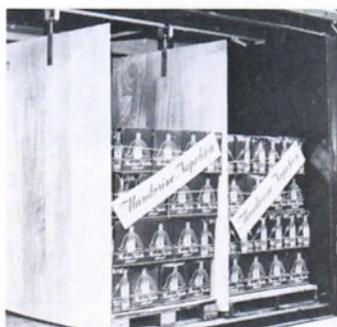
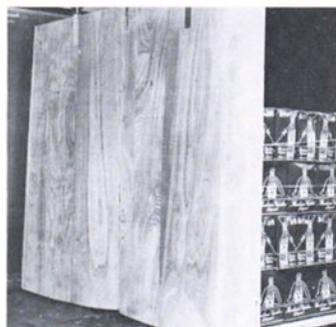
En tout premier lieu, il convient de dégonfler les coussins pour éviter tout arrachement des panneaux. Ensuite, on retire les palettes à partir du milieu du wagon.

Attention aux coussins et aux panneaux

Les coussins sont équipés d'une valve semblable à celle des pneus de camion. On peut y brancher un flexible venant d'une installation fixe, d'un compresseur ou d'une bouteille d'air comprimé ou d'azote. Des renseignements techniques à

ce sujet sont affichés à l'intérieur des parois d'about.

Les coussins sont protégés par des panneaux de multiplex et un soufflet de caoutchouc. Une partie cependant — la tranche — reste visible. La prudence est recommandée aux utilisateurs : la résistance du recouvrement caoutchouté est grande, certes, mais certains objets tranchants ou pointus peuvent en venir à bout.



Quelques bons conseils pour charger le Hbis

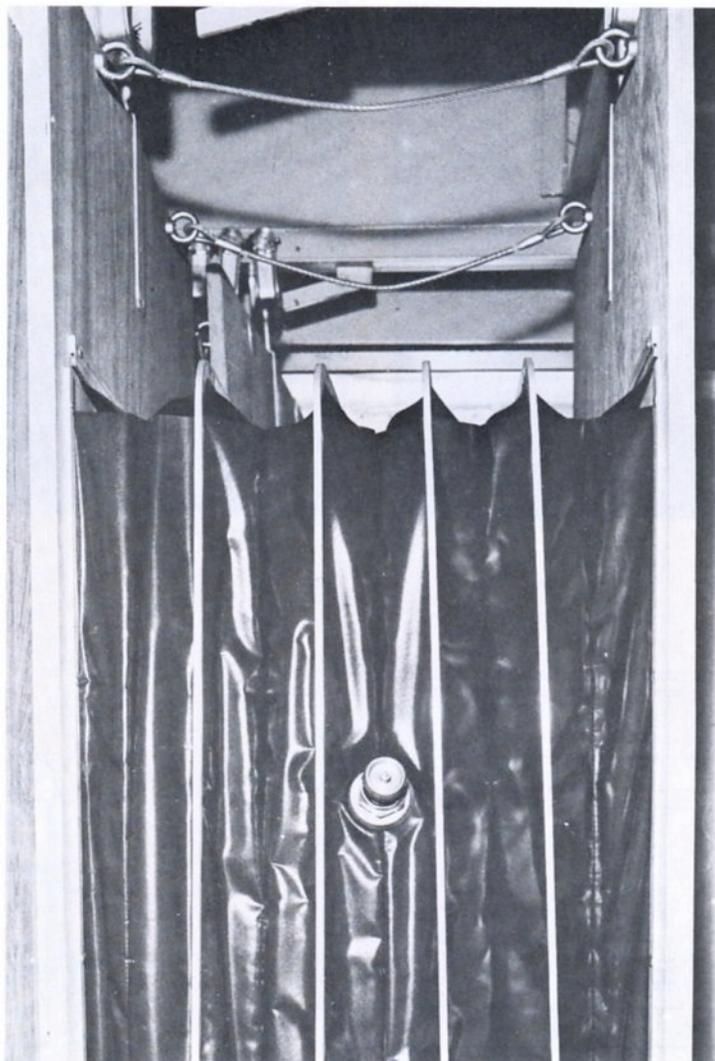
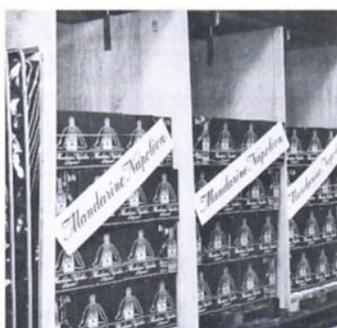
C'est la protection des marchandises qui importe. Il est donc souhaitable de suivre le plan de chargement que nous illustrons dans ces colonnes.

1. la porte est ouverte et les panneaux et coussins sont placés dans la partie fermée du wagon.

2. le manutentionnaire charge deux ou trois palettes contre la paroi frontale libre puis amène deux panneaux de protection.

3. cette même opération est reprise — avec deux ou trois palettes, en alternance — jusqu'à ce que la partie ouverte du wagon soit remplie.

4. les coussins et panneaux restants sont poussés contre le chargement et les opérations reprennent dans le même ordre à partir de la deuxième paroi frontale.



Quant aux panneaux, ne les brisez pas, ne les pliez pas : ils seraient irrécupérables. Pour éviter cet inconvénient, le chargement doit atteindre une hauteur minimale de 0 m 80.

De 0 m 80 à 1 m 20, il convient de placer une palette au-dessus de la charge. Au-dessus de 1 m 20, cet appoint n'est souhaitable que lors du transport d'une marchandise fragile.



Capacité — en litres — d'un wagon-réservoir.

12 300 l

Tare du wagon.

Surface utile du plancher du wagon.

Un wagon portant la marque EUROP appartient à la communauté européenne d'échange des wagons. Il est de toute façon admis en service international et porte donc aussi la marque RIV.

Numéro du wagon comprenant, en dernière place, après le tiret, un chiffre d'autocontrôle. Le premier chiffre correspond à la lettre de série de la codification UIC. Il dépend donc du type du wagon.

Type du wagon selon la codification de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC). Chaque lettre a une signification quant aux caractéristiques principales du wagon.

L'ancre rappelle le bateau, le ferry-boat en particulier. Elle signale que le wagon ne doit servir qu'en trafic avec la Grande-Bretagne.



12,600 kg
38,5 t

Numérateur : tare du wagon. Dénominateur : poids maximum retenu par le frein à main.

Cette indication donne une précision supplémentaire à propos du plancher : sa longueur.

18.0m

10.50m

Deux flèches et une distance : il s'agit d'un écartement. Deux cas peuvent se présenter :

- l'inscription est peinte sur les longerons : c'est alors l'écartement entre les essieux extrêmes ou les pivots de bogies;
- elle est peinte sur les bogies : il s'agit de l'écartement entre les essieux extrêmes des bogies.

Le gabarit

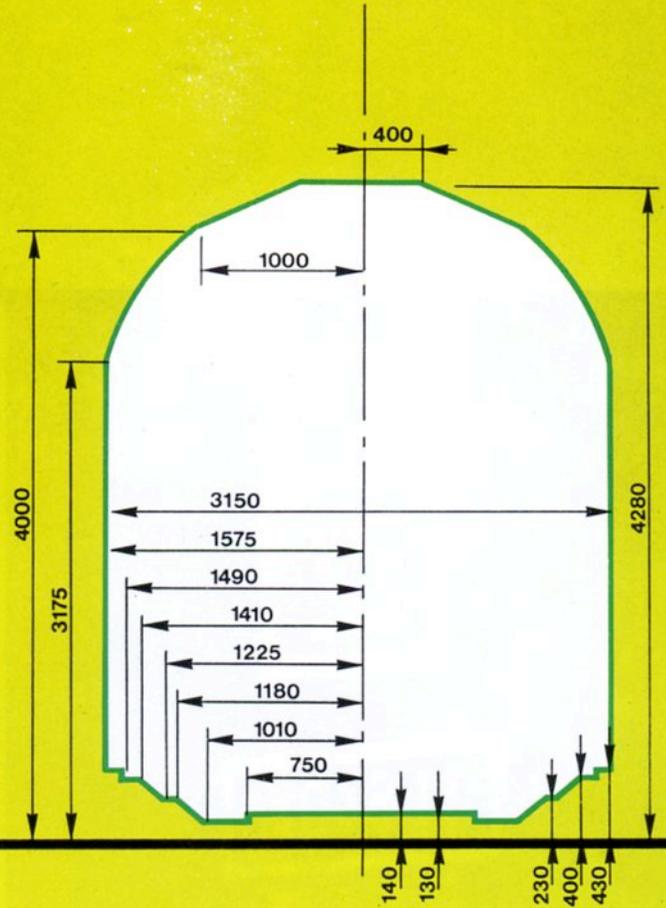
Le gabarit de chargement donne, avec la marge de sécurité absolument indispensable, les dimensions maximales des chargements qui permettent le transport le plus sûr.

L'expéditeur doit toujours respecter le gabarit le plus réduit existant sur l'itinéraire à suivre. Il doit tenir compte de trois gabarits de chargement :

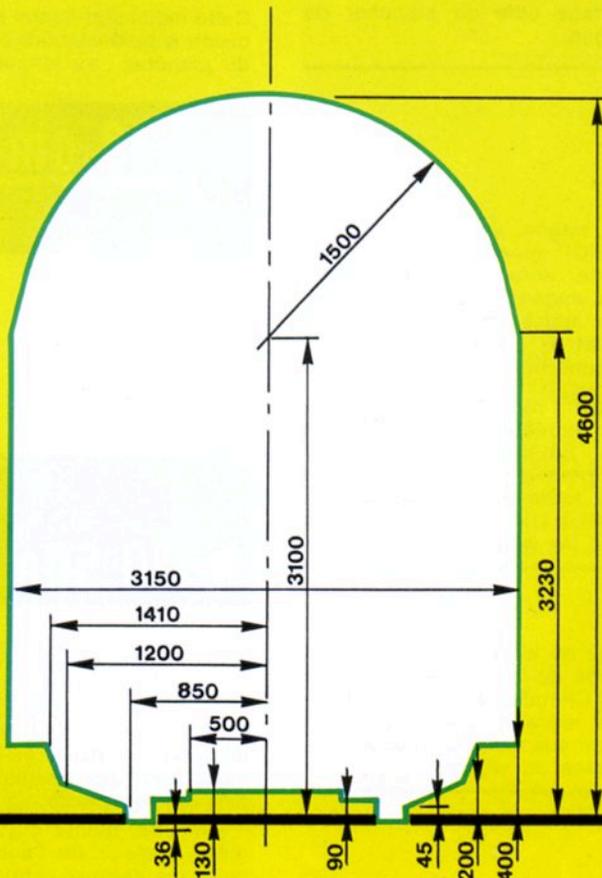
1. le gabarit belge, pour les expéditions en Belgique et vers certains réseaux étrangers parmi lesquels les réseaux allemand, néerlandais et luxembourgeois (le profil belge est le plus petit d'entre ceux-ci);
2. le gabarit international pour les envois vers les autres pays ainsi que ceux à destination de la France ou via celle-ci (la France a le gabarit de chargement le plus réduit);
3. le gabarit britannique pour les expéditions par ferry-boat à destination de la Grande-Bretagne.

Aucun problème ne se pose pour les wagons fermés. Pour les véhicules plats ou ouverts, si un doute surgit, prenez contact avec le service Manutention — Transport dont nous avons donné l'adresse par ailleurs.

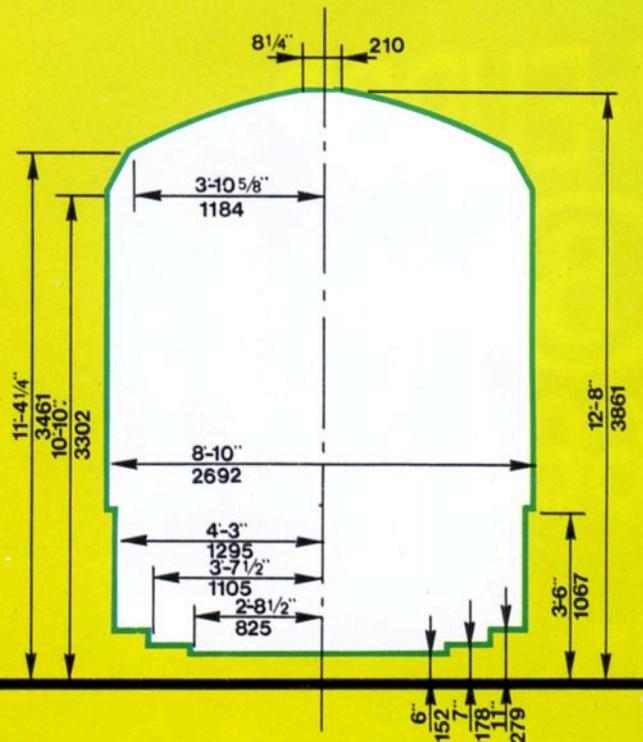
gabarit international

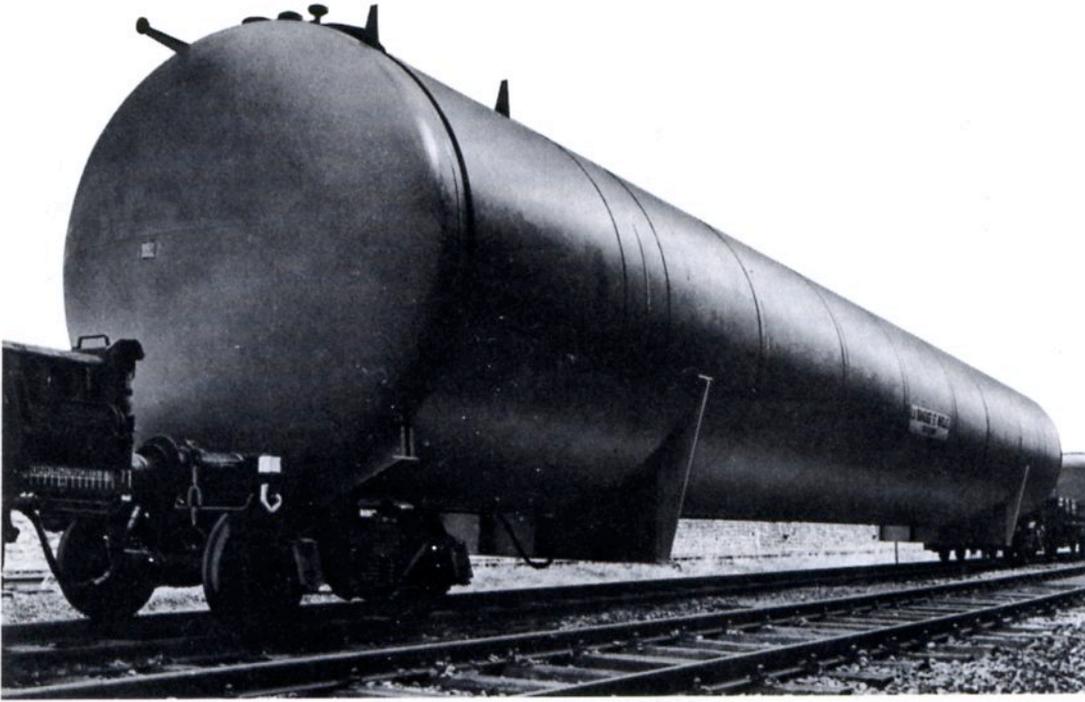


gabarit belge

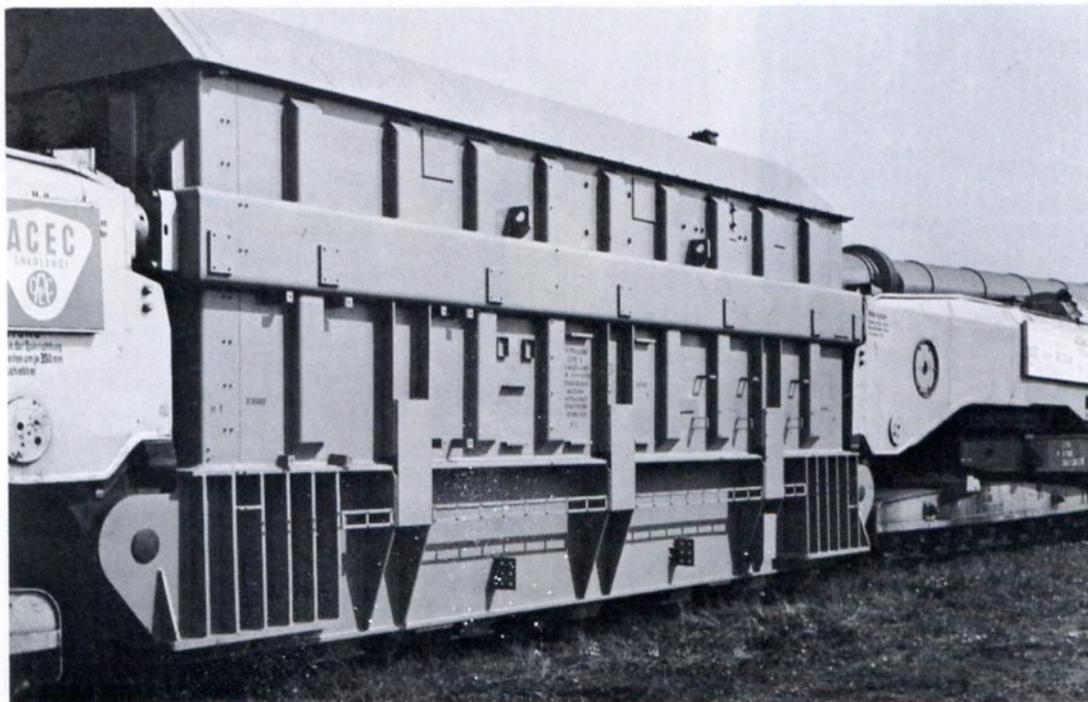
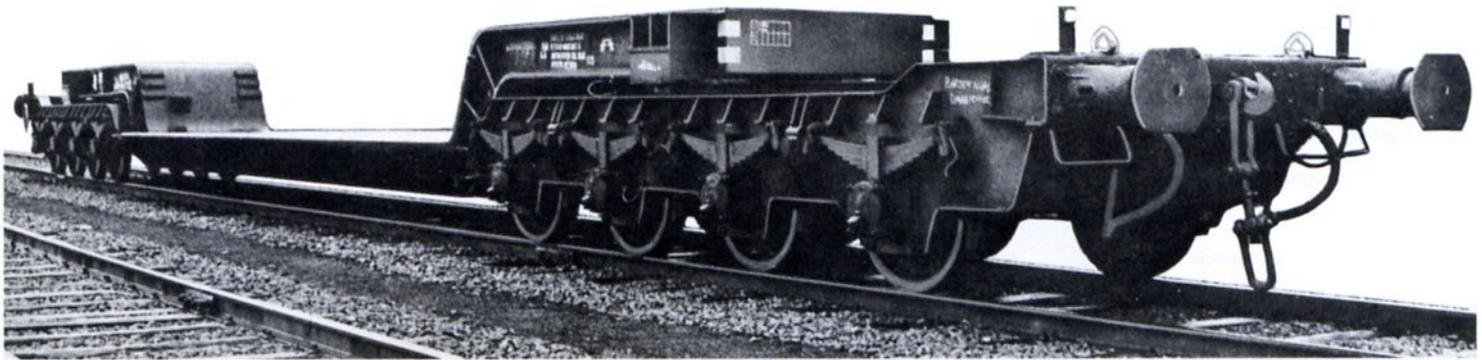


gabarit britannique





Les chemins de fer belges transportent également toutes sortes d'objets encombrants que l'on peut ou non intégrer dans les trains réguliers.



Le fait d'imposer un gabarit de chargement n'exclut pas le transport par fer des marchandises dont les dimensions dépassent les limites fixées.

Ces expéditions sont alors appelées « transports exceptionnels » et nécessitent une étude préalable.

Les pièces massives, lourdes et de grandes dimensions — par exemple les transformateurs, les réservoirs... — sont transportées au moyen d'un matériel spécialisé : bogies, wagons à plancher surbaissé, wagons évidés, etc. Ces quelques véhicules hors du commun sont mis également à la disposition de la clientèle. Leur description et tous renseignements à leur propos peuvent être obtenus auprès de la Direction du Matériel dont nous avons donné l'adresse au début de cette fiche.

Chargement des wagons

Les lignes des réseaux ferroviaires sont classées, du point de vue du poids maximum admissible par essieu et par mètre courant des wagons, selon les catégories suivantes :

A	B	C
22t	26t	29,5t

Catégorie	Poids max. / essieu	Poids max. / m/courant
A	16 t	4,8 t/m
B 1	18 t	5,0 t/m
B 2	18 t	6,4 t/m
C 2	20 t	6,4 t/m
C 3	20 t	7,2 t/m
C 4	20 t	8,0 t/m

La charge maximale tolérée pour un wagon donné est indiquée au flanc de celui-ci dans un tableau dont nous reproduisons ici deux exemples. Elle est donnée en fonction des réseaux à parcourir (voyez la lettre qui convient à chacun) et des vitesses désirées.

A	B1	B2	C
43.ot	49.ot	51.ot	59.ot
S	43.ot	49.ot	51.ot
SS	43.ot	49.ot	51.ot

La lettre B recouvre les lignes des catégories B 1 et B 2, et la lettre C les lignes C 2, C 3 et C 4.

Les lignes du réseau belge sont classées en catégorie C, autorisant les charges les plus élevées.

Les gares peuvent fournir tout renseignement utile à propos des catégories de lignes des divers réseaux à faire traverser par le transport qui vous intéresse.

Les mentions S et SS sont des marques internationales caractérisant les wagons qui peuvent rouler respectivement à 100 et 120 km/h.

Les trains Trans Europ Express Marchandises (TEEM, trains directs sans arrêt aux frontières) circulent à 100 km/h.

Pour déterminer la charge maximale des wagons que vous souhaitez y faire circuler, il vous suffit de lire la valeur correspondante dans la ligne S du tableau.

La mention SS (120 km/h) ne concerne qu'un nombre très restreint de wagons, par exemple ceux qui circulent dans les trains autos-couchettes pour le transport des automobiles.

Suite à des modifications apportées aux wagons, les charges utiles correspondant aux vitesses S et SS peuvent être accrues.

	m	t	▲▲
a-a	2	32	33
b-b	5	35	38
c-c	9	36	44
d-d	15	44	55 ⁵
e-e	18	55 ⁵	24

Répartition du chargement

Pour les charges concentrées, il existe des valeurs maximales à ne pas dépasser pour une longueur donnée de chargement.

Ces inscriptions sur le wagon se présentent comme suit :

Pour les charges réparties directement sur le plancher ou sur plus de deux appuis placés dans le sens transversal du wagon (c'est-à-dire parallèlement aux essieux), la charge est indiquée sous le signe — .

La longueur à prendre en considération est alors :

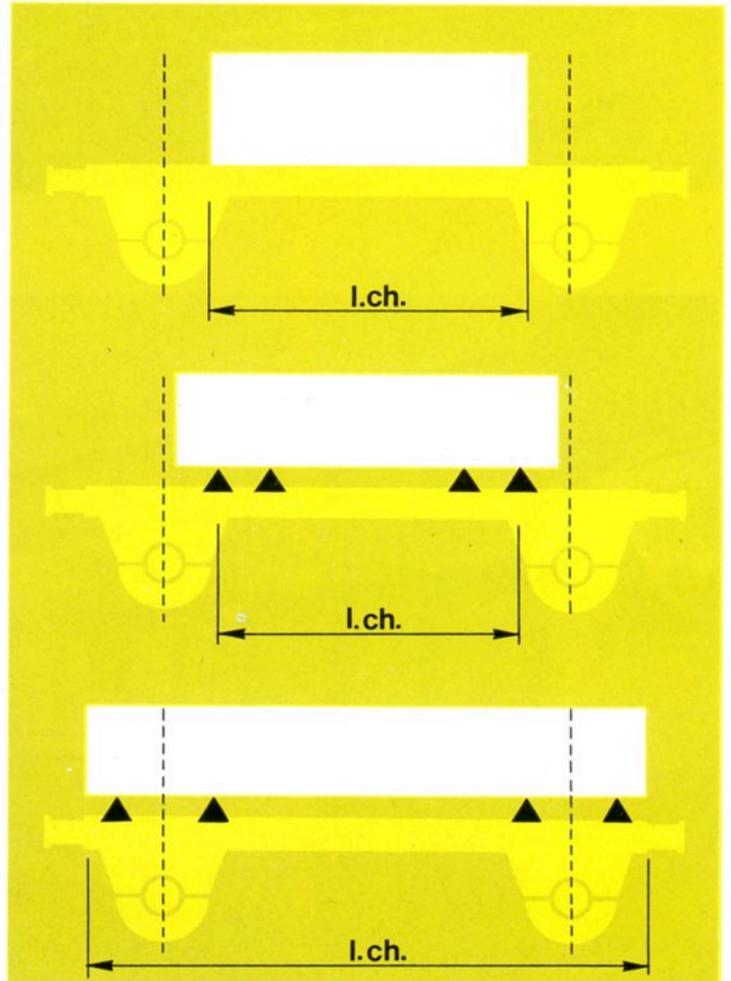
- celle de la surface d'appui pour une charge posée directement sur le plancher (schéma 1);
- la distance entre les appuis extrêmes lorsque ceux-ci sont situés entre les essieux ou pivots de bogies (schéma 2);
- la longueur totale du chargement lorsque les appuis extrêmes sont à hauteur ou au-delà des essieux ou des pivots de bogies (schéma 3).

Pour les charges réparties sur deux appuis placés dans le sens transversal du wagon (parallèle aux essieux), la charge maximale est indiquée sous le signe ▲▲ .

La longueur de chargement à prendre en considération est la distance entre les deux points d'appui.

Les mentions a-a, b-b, c-c, d-d, e-e font référence aux repères placés sur le longeron du wagon et donnent la distance en mètres entre ces points.

Par exemple, selon notre tableau, le chargement qui se trouve entre les points b-b et c-c (une longueur de 9 mètres au maximum et 5 mètres au moins) et réparti sur deux appuis seulement ne pourrait excéder 44 tonnes.



HOLIDAY ON ICE

Lorsque vous avez rendez-vous avec le directeur d'un cirque, vous rejoignez une roulotte ou une caravane. C'est très normal : les « gens du voyage »...

Mais si d'aventure, vous devez rencontrer les dirigeants du spectacle Holiday on Ice, cherchez plutôt le container. C'est là qu'ils se trouvent.

Holiday on Ice est une importante entreprise de spectacle itinérant. Le public a pu applaudir à Charleroi début décembre 1975 et à Forest National pour le nouvel an les quelque 60 patineurs de l'une des troupes.

De fait, quatre groupes Holiday on Ice — qui portent des noms de couleurs — « tournent » en permanence dans les grandes salles de spectacle. Pendant que le groupe bleu était à Bruxelles, le groupe orange patinait à Oslo, le groupe or à Münster et le groupe vert jouait à Essen.

Un spectacle itinérant, c'est bien sûr, une affaire artistique, mais, davantage, peut-être, une discipline implacable. Les salles sont louées, les affiches posées : il faut honorer les engagements, il faut jouer. Autrement dit, il faut disposer des costumes, des décors, de la technique, des éléments sonores... et donc les faire suivre d'une ville à l'autre.

Tout en container

Les responsables ont résolu le problème des déplacements en achetant des containers. Le groupe bleu en possède 14. Et tout s'y trouve. D'abord, la patinoire (des tubulures à brancher sur les machines réfrigérantes), dont il existe deux exemplaires pour chaque groupe (deux jours de montage avant la première représentation). Les bureaux y sont également, aménagés dans l'un des containers, avec téléphone, aération, chauffage... tout.

Les décors sont composés d'éléments dont la longueur n'excède pas celle des containers. Les costumes trouvent place dans des armoires métalliques ou sur des cadres porte-cintres tous montés sur

roulement; le container ouvert, on les pousse vers les coulisses et ils sont prêts à l'usage. L'un des containers a même été transformé en atelier pour les électriciens de la troupe.

En moyenne, chaque groupe effectue une trentaine de déplacements par an. Lorsque le spectacle reste dans un même pays, la cadence des représentations n'est pas interrompue : d'un soir à l'autre, tout a été transféré. S'il faut passer une frontière, la troupe fait relâche pour un soir — question de distance. Le cas s'est présenté le 8 décembre. Dimanche 7, dernière représentation à Charleroi; les containers prennent ensuite la route de Châtelineau; au terminal, ils sont posés sur wagons; à 8 heures le lundi, le train prend la direction de l'Allemagne; le mardi soir, les artistes chaussaient leurs patins.

Par le rail

Pourquoi des containers ? Parce que c'est la manière la meilleure et la plus simple de voyager. Et Bill Stewart, le directeur du groupe bleu, nous a confié que pour le transport, sa préférence va au chemin de fer : tous les containers voyagent en même temps, l'horaire est précis et l'on n'y déroge pas, l'intervention d'Intercontainer (en Belgique, Interferry, filiale de la SNCB chargée du trafic des containers) est précieuse — ces gens connaissent à fond ce mode de transport.

Il est vrai que pour les déplacements bien réglés d'Holiday on Ice, où chaque minute compte, le chemin de fer est le transporteur le mieux équipé, le mieux organisé et le plus sûr.

Ajoutons que si un problème surgit, il est en mesure de réagir dans les meilleurs délais grâce à son parc important de matériel roulant, à ses engins de levage mobiles (qui déplacent sans difficulté ces containers de 8 tonnes en moyenne) et au fait que, par n'importe quel temps, la voie est toujours libre pour le train. Même quand les routes sont devenues... des patinoires !





MONSIEUR EVERAERT REPRESENTE LA SNCB A LUXEMBOURG

Le poste de représentant commercial de la SNCB à Luxembourg a été laissé libre par Monsieur Dury, nommé à Paris.

Il vient de retrouver un titulaire en la personne de Monsieur Albert Everaert. Après avoir travaillé dans les services d'exploitation, Monsieur Everaert a pu se familiariser, depuis plus de 12 ans, avec les problèmes commerciaux de la SNCB et plus particulièrement avec l'étude des marchés, dont il s'occupait en tant que conseiller. Cette expérience, nous n'en doutons pas, lui sera utile au Grand Duché. Nous souhaitons bon travail à Monsieur Everaert et nous en profitons pour rappeler ses coordonnées :

Représentation commerciale des Chemins de fer belges,
Place de Paris, 2
Luxembourg
Tél. 48.83.63.



UNE REALISATION EN FAVEUR DES USAGERS DU RAIL

Dans la « Denderstraat » à Alost et à proximité de la gare, un nouveau parking a été inauguré le 5 février dernier.

Ce parking de 386 places a été installé par les autorités communales sur un terrain de la SNCB, dans le but de remédier aux difficultés de parcage du quartier. Il va de soi que les « navetteurs » d'Alost et

des environs qui se rendent chaque jour à Bruxelles ou à Gand trouveront là la possibilité de garer leur voiture dans des conditions favorables.

Les voyageurs en possession d'un titre de transport valable peuvent, du parking, accéder directement aux quais de la gare.



GRANDS PRIX ET OSCARS BELGES DE L'EMBALLAGE

Pour la cinquième fois, l'Institut belge de l'Emballage décernera prochainement ses Grands Prix et ses Oscars de l'emballage. Le but est « d'encourager et récompenser les industries et entreprises qui, à des titres divers, contribuent par leurs réalisations dans le domaine de l'emballage, à mettre en valeur les produits alimentaires et industriels, à promouvoir les exportations par une meilleure protection des produits nationaux, ainsi qu'à faciliter les opérations commerciales et à rendre plus rationnelle la distribution des biens de consommation. »

Constituer un progrès, apporter une solution originale à un problème déterminé d'emballage : voilà les critères pour l'attribution des Grands Prix. Les Oscars sont décernés à des Grands Prix sur base de critères plus sévères encore.

La remise des prix aura lieu le 20 mai, lors de l'inauguration du salon de l'emballage Propack. Les emballages primés y seront d'ailleurs exposés et recevront de la sorte une publicité non négligeable.

Que vous concourriez ou non à ces distinctions, l'Institut belge de l'Emballage peut de toute façon vous aider à résoudre vos problèmes. Consultez-le : IBE, 15, rue Picard, 1020 Bruxelles, tél. 02/427 25 83.



TARIF INTERNATIONAL GERMANO-BELGE No 6600

Les nombreuses adaptations (32 suppléments) intervenues depuis la dernière parution (1.5.1969) ont rendu nécessaire une réédition du tarif international pour le transport de marchandises entre l'Allemagne et la Belgique (DBGT 6600) au 1.1.1976. Un certain nombre de modifications y ont été apportées à cette occasion. Nous les énumérons dans l'ordre.

Partie I (conditions générales)

a) Adaptation aux dispositions de la fiche UIC 211 relative :

- aux objets de longueur exceptionnelle pour le transport desquels l'usage de plusieurs wagons est indispensable;
- à la tare des palettes à prendre en considération;
- à la suppression des minima de poids pour le transport en containers;
- à diverses modifications d'ordre rédactionnel.

b) Les minima de poids à prendre en considération pour des envois sur wagons spéciaux sont précisés dans le § 4 (au lieu de 20) et cela sous forme de tableaux.

Partie II (classification des marchandises)

Dans l'attente de la parution de la nouvelle nomenclature internationale (NCM), la réédition a été faite sur la base existante. Il n'existe cependant plus de fusion des classes DB et SNCB. Les classes sont mises en concordance avec les tarifs intérieurs (pour la DB, classes A, B et C, pour la SNCB, classes 1 à 4).

Partie III (liste des gares et tableaux de prix)

La liste des gares allemandes et belges qui devait être modifiée en permanence n'est plus reprise dans la nouvelle édition. Le tarif est d'application dans le transport de et vers toutes les gares allemandes et belges et les indications utiles d'affectation et de distance sont à rechercher dans le tarif CECA 9001.

Les tableaux de prix ont repris leur forme antérieure. Pour ce qui concerne le parcours belge, il a été tenu compte des hausses de tarifs au 1.1.1976 aussi bien en ce qui concerne les barèmes généraux que les taxes forfaitaires d'application entre les points frontières et les gares frontières correspondantes (partie I et ST 6632).

Partie IV (tarifs spéciaux)

En général, on n'a apporté aux tarifs spéciaux que des modifications d'ordre rédactionnel ainsi que quelques adaptations à la forme sans que cela implique des changements importants dans le contenu.

Les tarifs spéciaux 6621 (ex 32) pour le transport de pommes de terre et 6647 (ex 82) pour le transport de treillis et grillages ont été supprimés pour cause de non-utilisation.

TARIF MARCHANDISES BELGO-SCANDINAVE No 9151 (ex 9163)

Le tarif 9151 régit la taxation du trafic des marchandises entre la Belgique et la Scandinavie. Six réseaux ferroviaires y souscrivent, à savoir : les réseaux norvégien, suédois, danois, allemands (République Démocratique et République Fédérale) et belge.

Ce tarif concerne le transport de **certaines** marchandises en charges complètes entre les gares danoises, norvégiennes et suédoises d'une part et les gares belges d'autre part.

Il comprend au total 10 tarifs d'articles (tarifs spéciaux) qui sont appliqués d'office — même s'ils n'ont pas été revendiqués en lettre de voiture — sauf lorsque d'autres dispositions sont prévues dans les tarifs spéciaux.

Les prix de transport sont valables pour une année et comprennent les frais d'accomplissement des formalités de douane — exception est faite à ce sujet pour la SNCB et les chemins de fer suédois. Une liste de prix pour l'utilisation de ferry-boats fait également partie de ce tarif. Le 1 janvier 1976, une nouvelle édition a remplacé celle de 1971.

A l'adaptation à la hausse de prix des réseaux participants, ajoutons quelques modifications apportées à cette occasion :

1. introduction d'un nouveau tarif spécial relatif aux ampoules vides et verreries d'éclairage;

2. adaptation des prescriptions tarifaires particulières pour les palettes (partie I, § 14.3);

3. adaptation des prescriptions locales particulières (partie III, division 1). Plusieurs gares suédoises ont été ajoutées à la liste : Avesta Norra, Boliden, Johannedal, Motala Electrolux, Mönsteras Bruk et Mörrums Bruk.



train +vélo

16 GARES DE LOCATION
74 GARES DE RESTITUTION
PRIX PAR JOUR : 75 F
DU 3.4.76 AU 1.11.76

LAY-OUT H. DE WINTER PHOTO F. PUTMAN

PEDALEZ BON TRAIN

Le train... vacances qui chantent



ab AGENCY BELUX Matens.O.

forfaits RAILTOUR eFTS

