

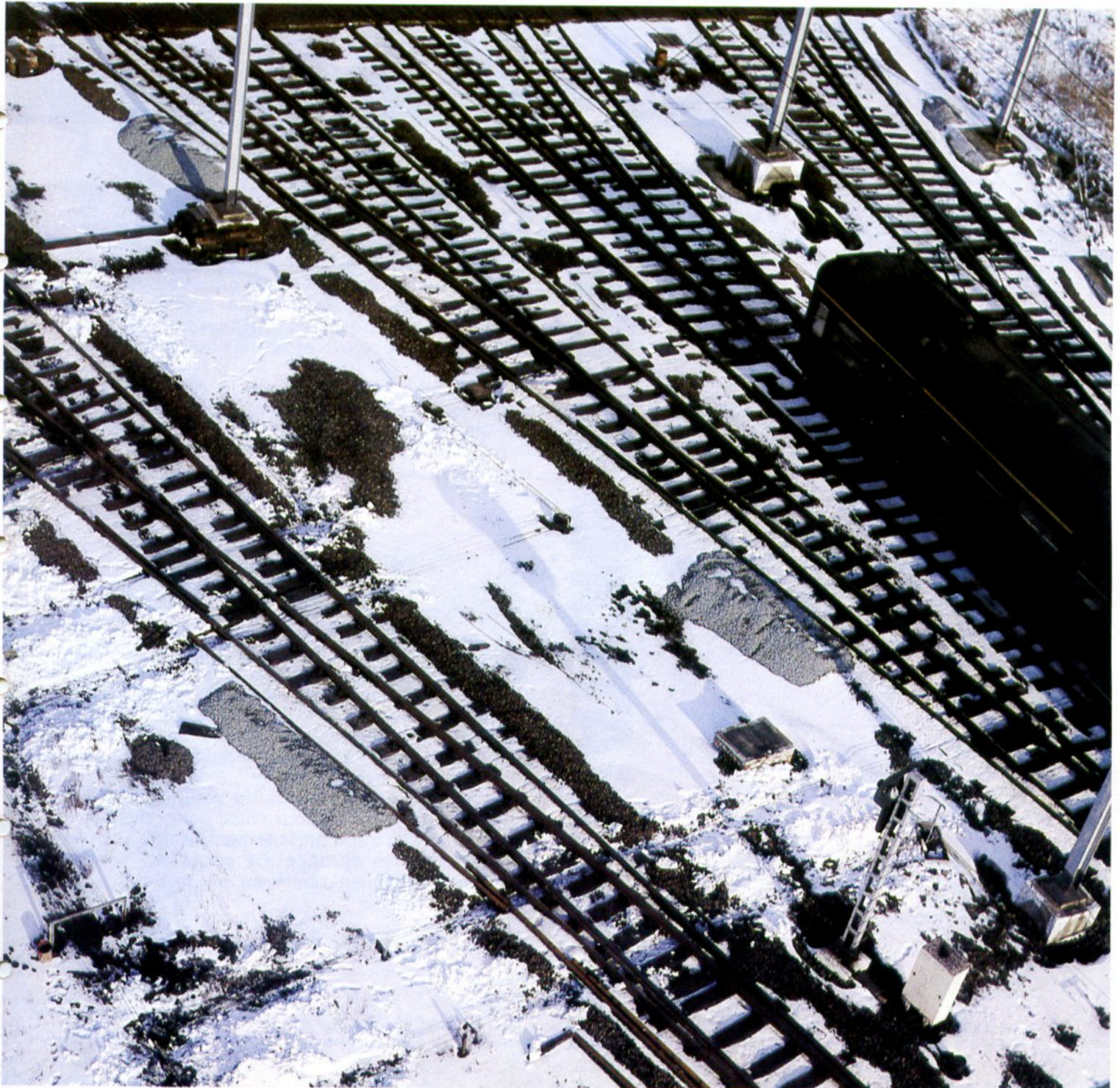
5 / 76 DECEMBRE

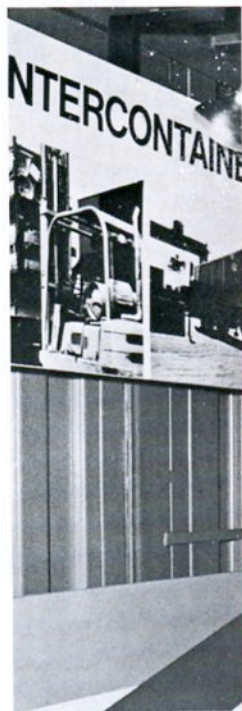
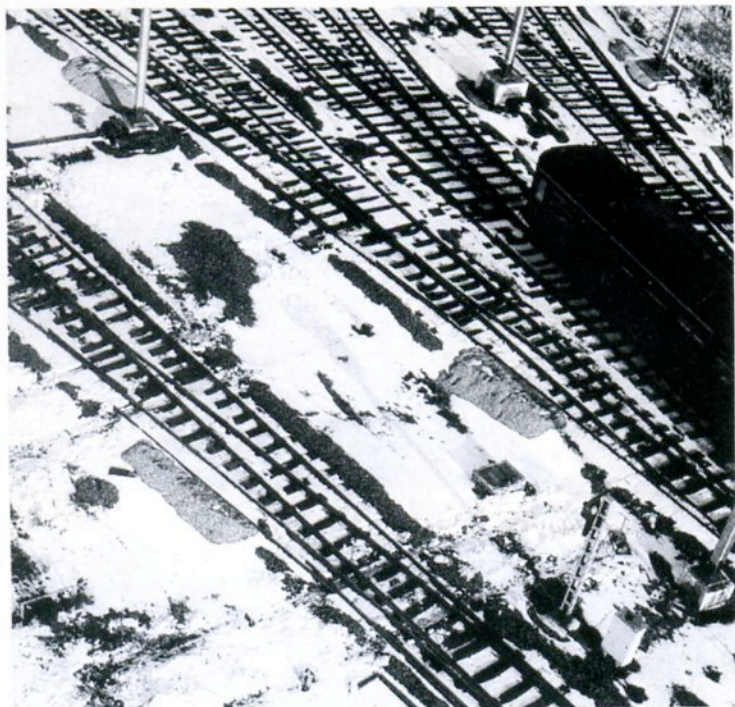
INFORMATIONS S.N.C.B.

5.2.0.1.	7	45
Namur 1		

PUBLICATION BIMESTRIELLE
SAUF JUILLET ET AOUT

BULLETIN DE
LA DIRECTION COMMERCIALE
DES CHEMINS DE FER
BELGES





5/76

INFORMATIONS S.N.C.B.

SOMMAIRE



ENTREPRISE

Un beau chargement : 6



EQUIPEMENT

Le wagon Tads : 7 à 10
Locopulseur Pulso : 11-12



TOURISME

Train + auto : 14



NOUVELLES B

Rampe de chargement : 15
Eléphants à Tour et Taxis : 14



CONTAINER

Containerterminal Bruxelles : 3-4
Containerterminal Anvers : 5

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

Editeur responsable:
F. LEBOUTTE - BRUXELLES

1976 année de festivités.

La SNCB célébrait son cinquantième anniversaire. Beaucoup de choses ont été dites et écrites à ce sujet. Les différents services ont organisé de multiples manifestations, depuis la visite royale, en juin, jusqu'aux trains expositions, en passant par les opérations portes ouvertes et les visites guidées en tous genres.

Il fallait bien cela pour que le grand public — la clientèle ! — lie plus intime connaissance avec la société quinquagénaire. Le succès fut considérable : le public et la presse ont suivi avec intérêt toutes ces manifestations.



1977 aujourd'hui,

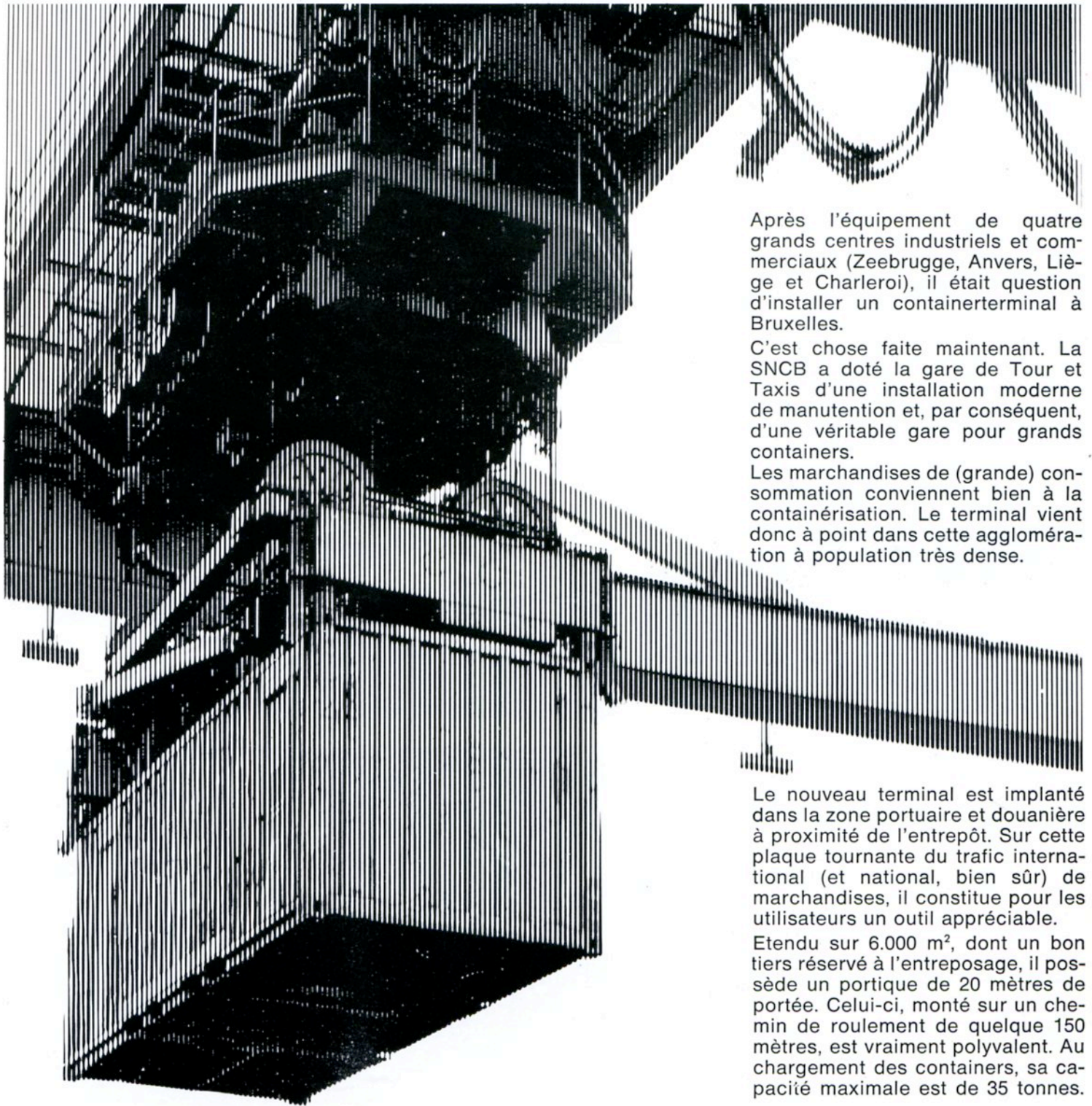
nous dirions trivialement que tout rentre dans l'ordre. En fait, non. La SNCB poursuit sa progression et s'attache, comme elle l'a déclaré, à l'amélioration constante des transports en commun, au développement du tourisme et à une participation toujours plus active à la vie économique.

Voilà une phrase en forme de vœu. Et c'est bien ce que nous souhaitons, pour vous, pour nous. Qu'en 77, l'outil ferroviaire soit parfaitement adapté aux besoins. Mieux : qu'il les devance. Ce serait une contribution modeste mais bien réelle au progrès de la société où nous vivons.

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

Photos :
SNCB : 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7,
10, 11, 12, 13, 14
Le Soir : 14, 15
S. Antoine : 15 (couleur)

CONTAINER TERMINAL BRUXELLES



Après l'équipement de quatre grands centres industriels et commerciaux (Zeebrugge, Anvers, Liège et Charleroi), il était question d'installer un containerterminal à Bruxelles.

C'est chose faite maintenant. La SNCB a doté la gare de Tour et Taxis d'une installation moderne de manutention et, par conséquent, d'une véritable gare pour grands containers.

Les marchandises de (grande) consommation conviennent bien à la containerisation. Le terminal vient donc à point dans cette agglomération à population très dense.

Le nouveau terminal est implanté dans la zone portuaire et douanière à proximité de l'entrepôt. Sur cette plaque tournante du trafic international (et national, bien sûr) de marchandises, il constitue pour les utilisateurs un outil appréciable.

Etendu sur 6.000 m², dont un bon tiers réservé à l'entreposage, il possède un portique de 20 mètres de portée. Celui-ci, monté sur un chemin de roulement de quelque 150 mètres, est vraiment polyvalent. Au chargement des containers, sa capacité maximale est de 35 tonnes.

CONTAINER- TERMINAL BRUXELLES

Ses bras et pinces manipulent les semi-remorques routières à concurrence de 35 tonnes également. Quant aux marchandises „ordinaires” de poids important, elles peuvent être soulevées par un crochet central, sans dépasser 25 tonnes, ou par quatre crochets au cadre, et cette fois encore jusqu'à 35 tonnes.

L'alimentation à thyristors confère aux mouvements de l'engin une grande souplesse et une absolue précision.



ADRESSES UTILES

Service de l'exploitation

Monsieur Demil, chef de gare Tour et Taxis
Tél. 218 60 50, poste 1700

Direction de l'exploitation

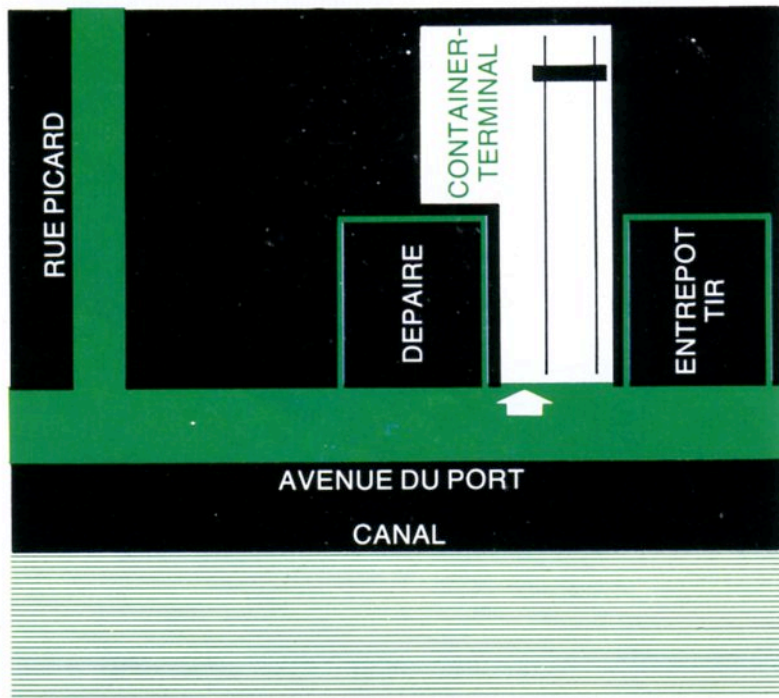
Bureau 15.11
85, rue de France, 1070 Bruxelles
Tél. 523 80 80, poste 2140

Service commercial

Agence commerciale de Bruxelles
85, rue de France, 1070 Bruxelles
Tél. 523 81 34 et 523 81 35

Direction commerciale

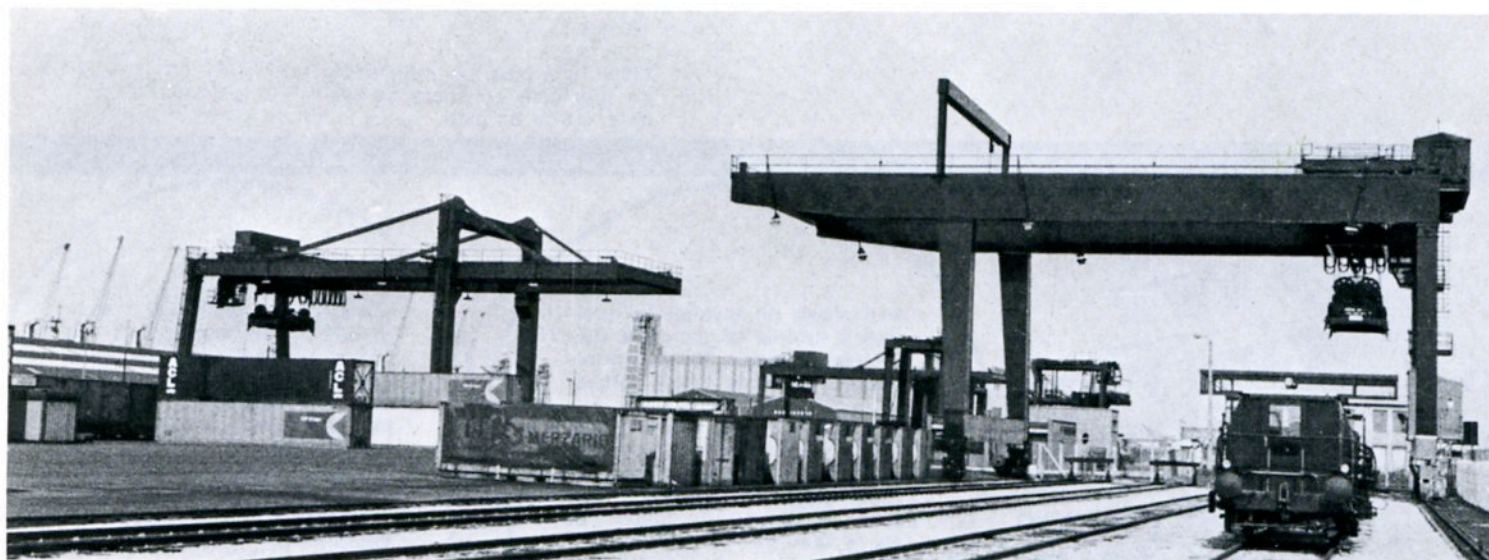
Bureau 62.12
85, rue de France, 1070 Bruxelles
Tél. 523 80 80, postes 2648 et 2281



La containerisation des chargements est un mouvement irréversible qui se poursuit dans divers courants de trafic entre les pays hautement industrialisés. Traditionnellement, c'est la route qui est chargée de la majeure partie des transports de containers. Mais cette suprématie ne pourra plus s'exercer longtemps encore.

La sursaturation de certains axes routiers ne permettra pas aux transporteurs d'acheminer de plus grandes quantités encore. Le chemin de fer seul est en mesure de traiter sans entraves ce trafic en croissance permanente.

CONTAINER- TERMINAL ANVERS: UN 3^e PORTIQUE

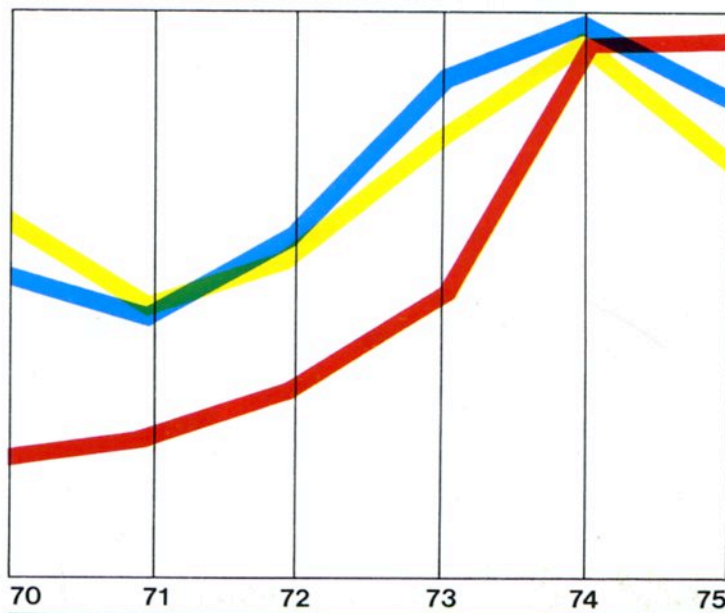


Dans d'autres publications, nous avons parlé du container-terminal de la SNCB à Anvers. Géré par Interferry, ce terminal connaît un succès incontestable. Nous n'en donnerons pour preuve que l'augmentation enregistrée en 1975, au moment même où le trafic global diminuait.

Jusqu'à présent, les installations comprenaient quatre voies de manutention de 400 mètres chacune et deux ponts portiques. L'année 76 a vu sa capacité augmenter grâce à l'apport de quatre voies nouvelles (quatre fois 250 mètres) et d'un troisième portique.

Le terminal SNCB est raccordé au faisceau voisin « Angola », terminus des trains directs de containers Anvers / Allemagne - Suisse - Italie - France et Pays-Bas. Il ne pourrait être mieux situé.

Le tableau que voici donnera une idée claire des résultats enregistrés au Churchilldok au cours des six dernières années. Notons seulement, à son propos, que les fluctuations enregistrées dans le trafic global n'ont pas touché ce terminal : la courbe de celui-ci est à la hausse depuis l'origine.



Année	Total Port	Total fer	Terminal SNCB
1970	190.620	58.036	8.150
1971	149.014	52.481	10.620
1972	173.553	65.463	12.822
1973	239.603	94.417	18.848
1974	283.517	111.332	34.091
1975	222.506	91.030	34.766

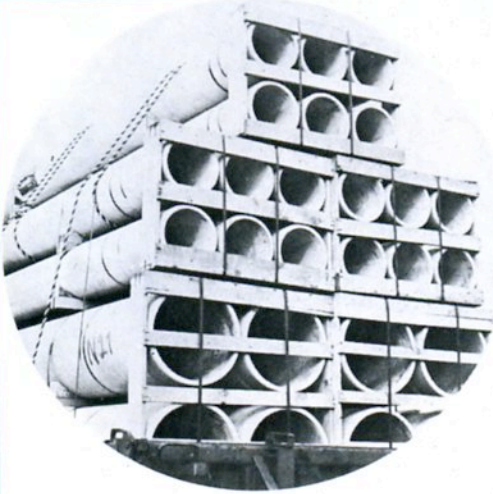
quel beau chargement

De passage à Anvers, il y a peu, notre photographe s'est bien amusé à fixer sur la pellicule un beau chargement.



Vraiment, ce transport de tuyaux (d'Eternit France à Anvers pour l'exportation) donne en photo un effet graphique saisissant. Et cela valait quelques clichés.

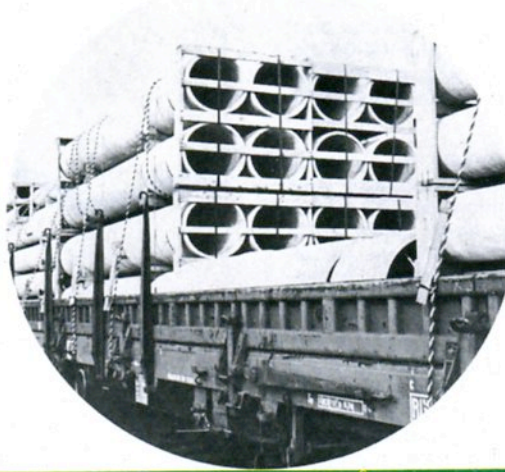
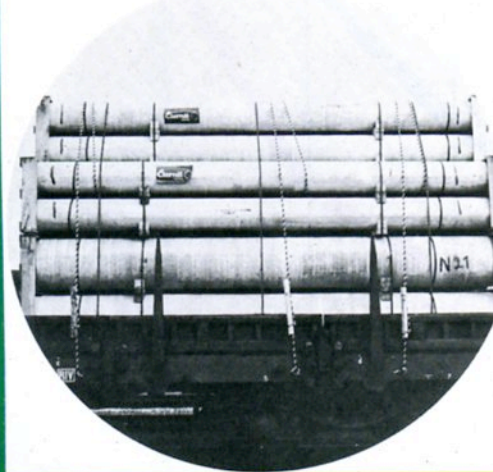
Mais il y a plus. Le chargement en lui-même constitue un modèle. Qu'on en juge.



- Il s'agit de tuyaux de quelque 5 mètres et de deux diamètres différents. Ils sont groupés en unités de 4 ou 6 pièces.

- Occupation du volume : optimale. La judicieuse répartition des unités permet le chargement d'un maximum de tuyaux dans les limites du gabarit et de la sécurité.

- Calage et arrimage : sans défaut. Pour superposer les unités, l'expéditeur a placé des intercalaires en bois et des coiffes d'extrémités. Les groupes de tuyaux sont en plus cerclés dans deux sens : longitudinalement et transversalement. Enfin, des feuillards et prolonges assurent un arrimage impeccable.



- Occupation de la surface : idéale. Trois lots de tels tuyaux sur un wagon Res, de 18,5 mètres, c'est insuffisant pour couvrir toute la surface. L'expéditeur a donc « bouché les trous » au moyen des manchons de jonction nécessaires au placement des tuyaux. Toute la longueur du wagon est en fin de compte occupée.

Pareille technique de chargement révèle non seulement une solide expérience mais aussi un grand souci de rentabilité.

Et le résultat parle de lui-même : la charge moyenne par wagon atteint 33 tonnes. C'est un record, si l'on songe à l'espace réellement inoccupé.

Wagon autodéchargeur à toit ouvrant



INFORMATIONS
SNCB
N° 5 / 1976



• Débit réglable

Le déchargement se fait par gravité. Les trois trémies du wagon se terminent par des goulottes de déchargement.

Des leviers manuels — placés en bout de wagon — commandent l'ouverture des clapets, ouverture réglable, ce qui permet de contrôler le débit et de l'adapter éventuellement aux possibilités d'évacuation d'une bande transporteuse.

Si la marchandise doit aboutir dans une fosse sous la voie, l'ouverture des clapets suffit. Si, par contre, elle doit s'écouler sur une bande transporteuse voisine, par exemple une « sauterelle » qui conduit au sommet d'un silo, l'appoint des rallonges escamotables sera nécessaire.

Notons que pour trois trémies, le wagon est équipé de six goulottes : on peut donc décharger des deux côtés à la fois.

• Capacité importante

Il fallait donner à ce wagon de 17,6 mètres une capacité supérieure à la moyenne. Avec un volume de 56,7 m³, il peut transporter jusqu'à 58 tonnes de marchandises sur les lignes de catégorie C, et ce même à la vitesse de 100 km/h.

Adressez-vous aux spécialistes

Avant de choisir le wagon Tads, 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
Division 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.

Certaines marchandises transportées en vrac méritent une protection efficace contre les intempéries. C'est le cas de la chaux, du sable, de la dolomie, des engrais en granules... Un wagon tout nouveau convient parfaitement à cela : le Tads. Ce véhicule polyvalent, à trémies et toiture amovible, possède de quelques qualités qu'il est bon de détailler.

• Toiture basculante

Pas de problème au chargement. La toiture bascule. Commandée par un volant à une extrémité du wagon, elle se déplace vers le flanc et libère une ouverture de chargement de 12,7 x 1,2 m.

Le wagon chargé, le toit reprend sa place normale et un système de verrouillage garantit la fermeture hermétique. La manœuvre dure... 30 secondes au plus.

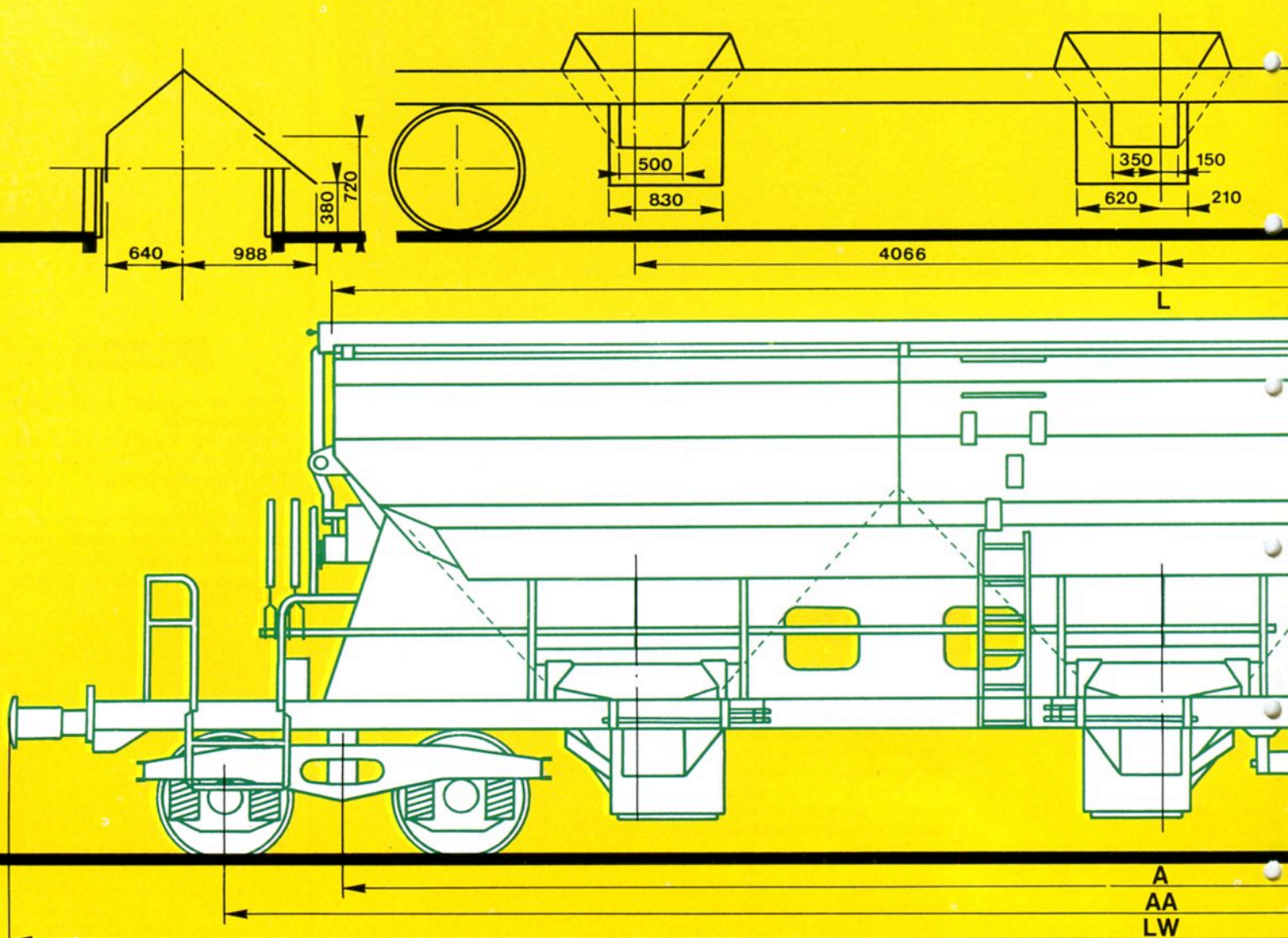
T Wagon à toit ouvrant

sda à bogies
à déchargement automatique par gravité
apte à circuler à 100 km/h

1 Code		Tads	9 Largeur hors tout
2 Type		100 4 DO	10 Hauteur hors tout
3 Nombre		500	11 Ouverture de charge
4 Numéro code international de série		3188 583.5.000 499	12 Volume
5 Année de construction		1976	13 Tare moyenne
6 Longueur hors butoirs = LW	mm	17.574	14 Charges autorisées
7 Distance entre pivots de bogies = A	mm	12.534	
8 Distance entre essieux extrêmes = AA	mm	14.334	15 Rayon de courbure

Pour renseignements techniques : **Service Manutention - Transport (Dir. E 15-1) Tél. 02-523.80.80 Ext. 2139**

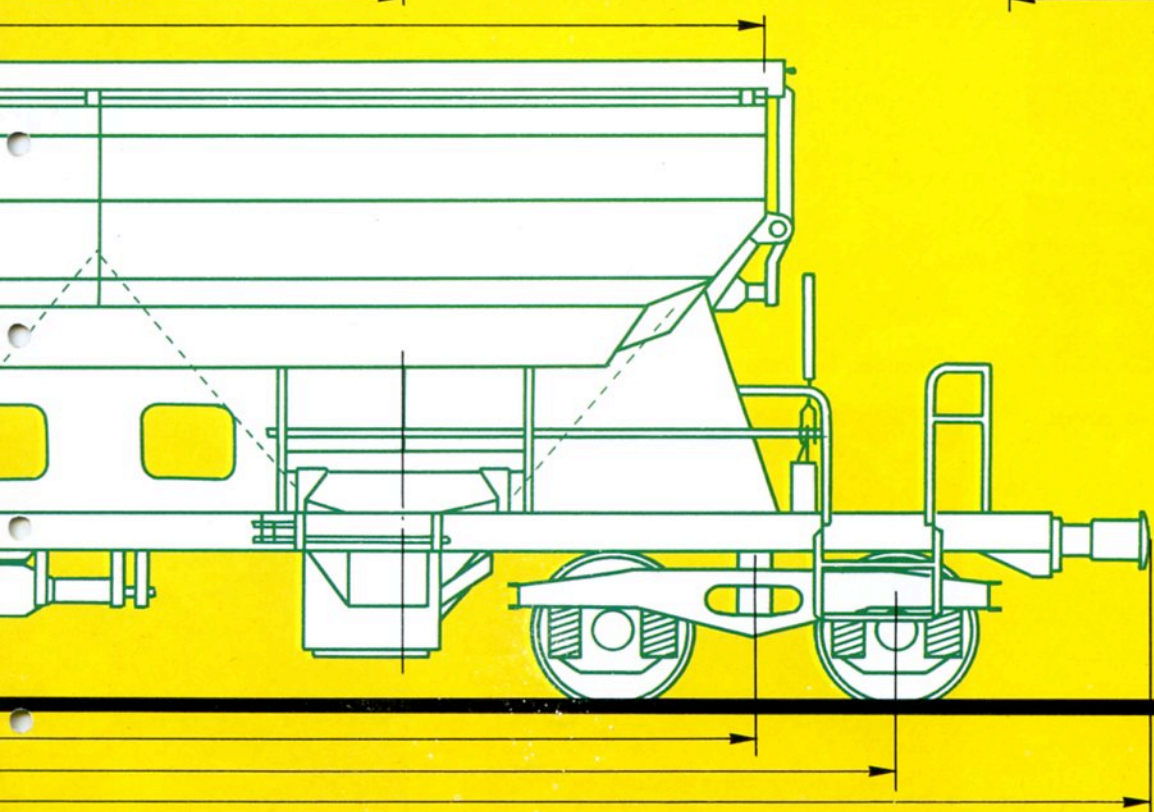
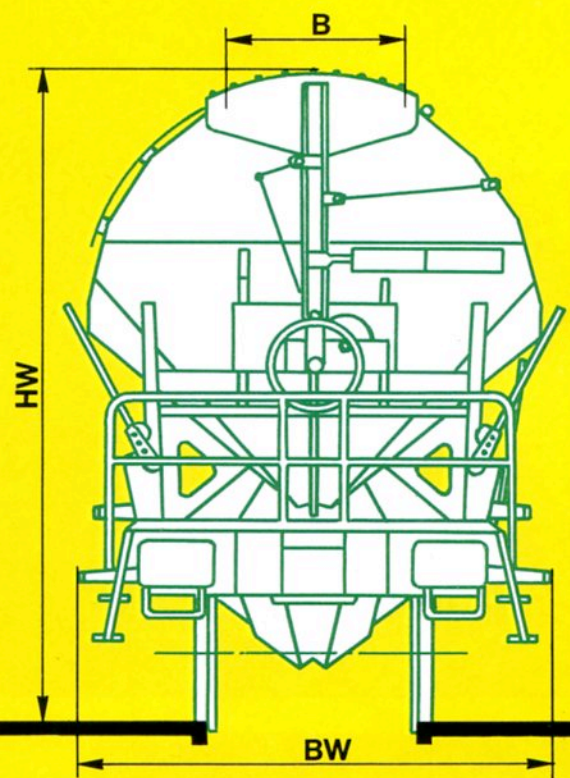
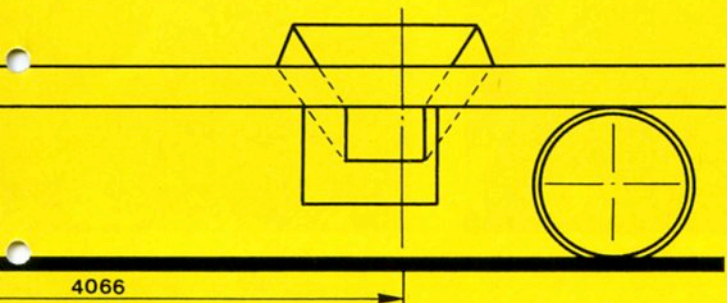
Détail : schéma des goulottes



5 1^{er} chiffre du numéro de série
(correspondant au type de wagon = T)



BW	mm	3.129			
HW	mm	4.249			
ment	longueur = L	mm	12.728		
	largeur = B	mm	1.202		
	m ³	56,7			
	t	22			
	t	A	B1	B2	C
		42	50	58	
		S	42	50	58
nimum	m	35			

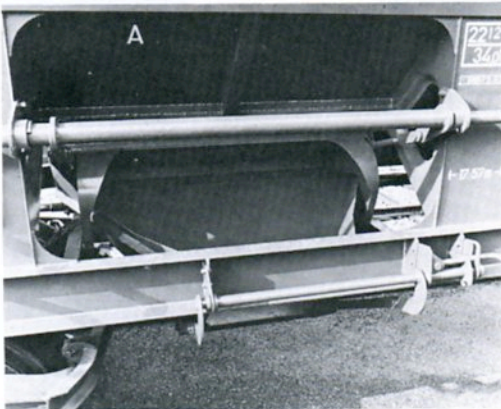


Wagon autodéchargeur à toit ouvrant

Toiture ouverte :
les trois trémies apparaissent.

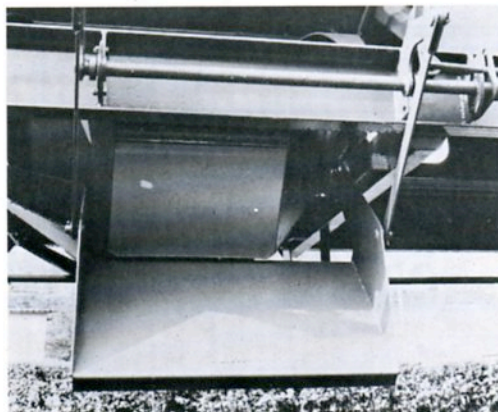


Commandes manuelles
accessibles
et très simples.



Clapet ouvert...

descendez les rallonges.





Les entreprises raccordées au chemin de fer et propriétaires d'un réseau intérieur rencontrent, pour l'utilisation de celui-ci, un problème de traction. Les wagons — les rames, peut-être — remis par la SNCB à l'entrée du raccordement, il faut bien les manœuvrer.

Les industries à activité ferroviaire dense possèdent, pour la plupart, des locotracteurs, de petites locomotives. Et cela leur convient bien.

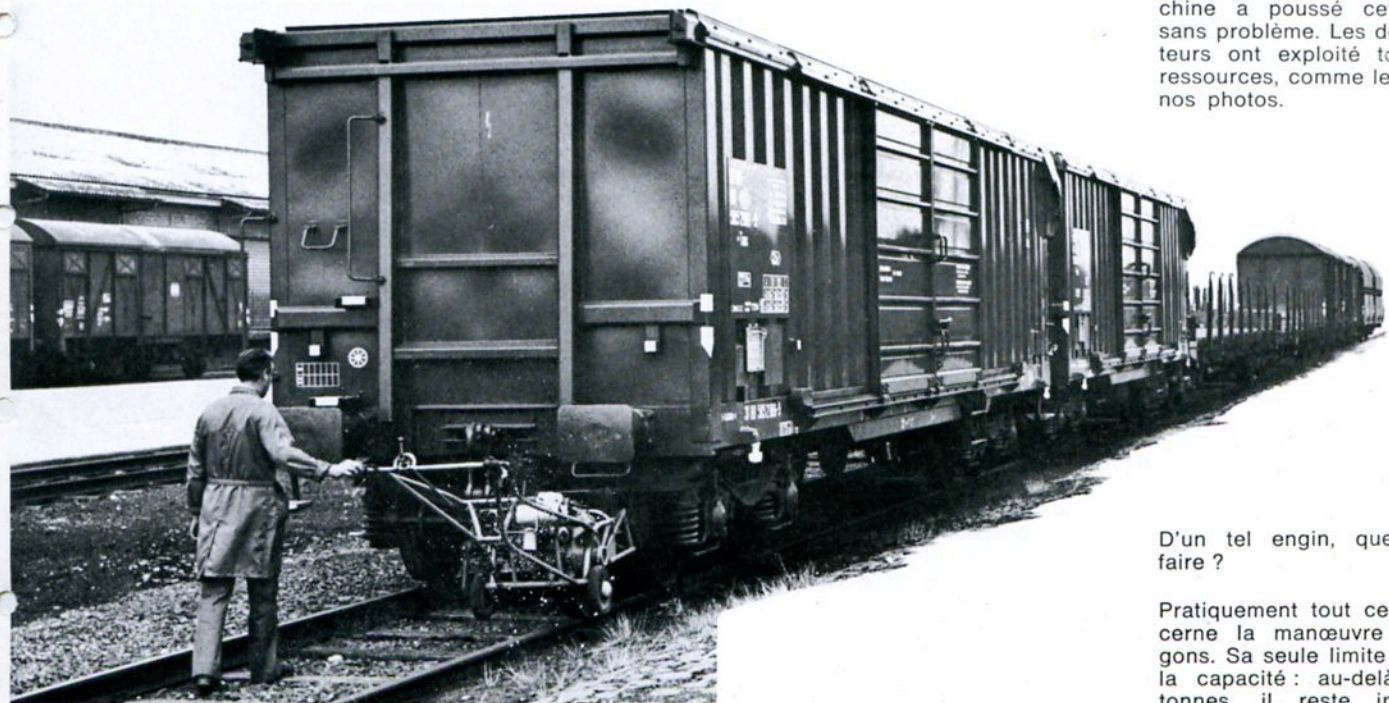
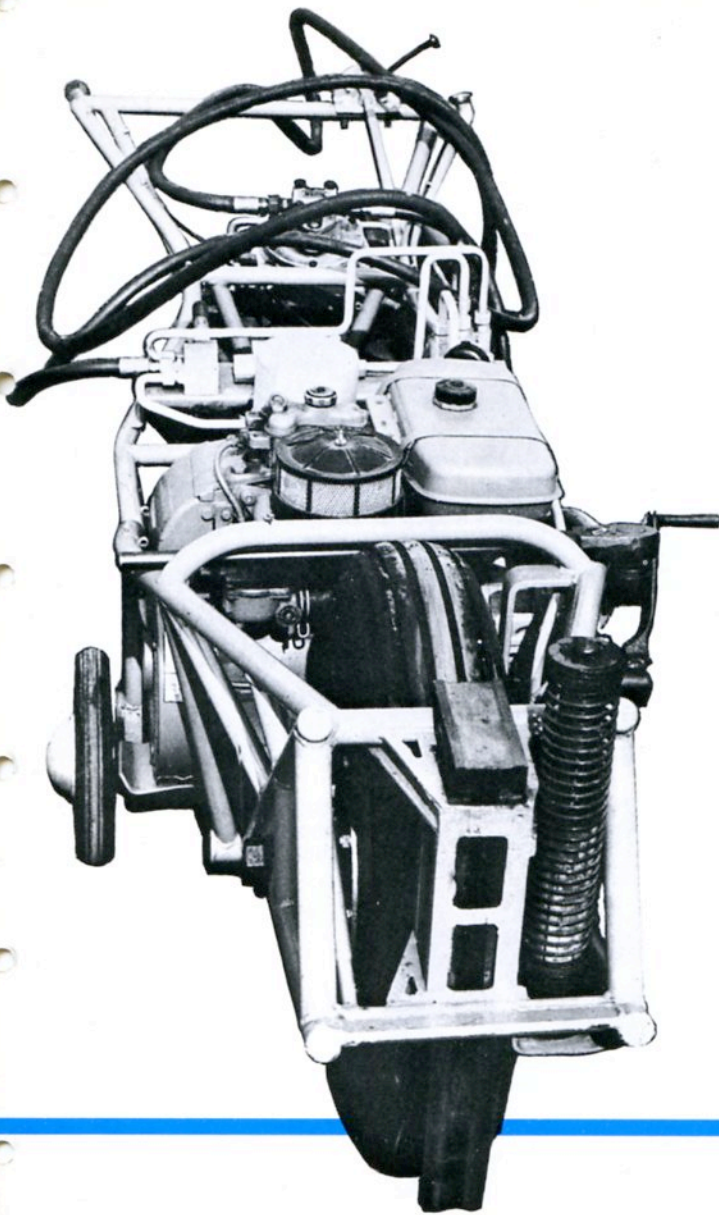
Dans les cas de trafic plus réduit, de raccordements moins étendus ou encore de manœuvres très simples, le locotracteur développe, c'est clair, trop de puissance en regard du résultat escompté... et par conséquent, consomme un réel excédent d'énergie.

Un autre type d'engin moteur existe, bien moins coûteux à l'achat et plus économe de cette énergie aujourd'hui si précieuse: le LOCOPULSEUR. Une petite machine extrêmement maniable que l'on pilote à la manière d'une moto et qui possède plus de qualités que sa taille ne le ferait croire a priori. Elle ressemble effectivement à une moto sans siège. Une grosse roue qui adhère parfaitement à la voie ferrée, un guidon équipé de changement de vitesse, un moteur de 500 cc... on s'y croirait.

Les Ateliers de Construction de Jambes-Namur, producteurs de cet engin, en donnaient une démonstration à Anvers, un jeudi de septembre.

Sur les voies de la gare Sud marchandises, le chemin de fer avait placé une rame de wagons de 160 tonnes. Et la machine a poussé cette rame, sans problème. Les démonstrateurs ont exploité toutes ses ressources, comme le montrent nos photos.

comme une moto sur rail

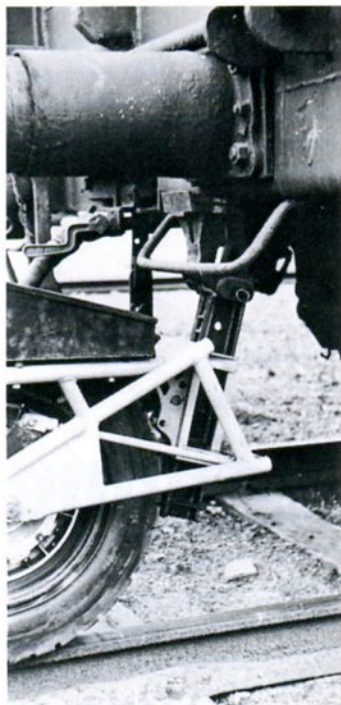


D'un tel engin, que peut-on faire ?

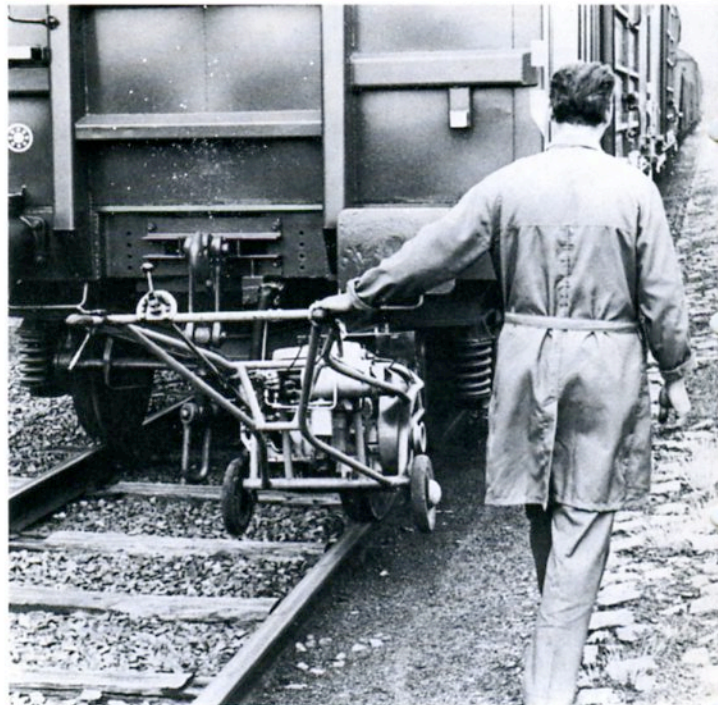
Pratiquement tout ce qui concerne la manœuvre des wagons. Sa seule limite concerne la capacité: au-delà de 200 tonnes, il reste impuissant.

Mais ce n'est pas un problème, puisqu'on peut, sans difficulté, scinder les rames pour les déplacer tronçon par tronçon.

Des photos ne suffisent peut-être pas à vaincre l'incrédulité de certains. On les comprend : l'image fixe pourrait n'être qu'une mise en scène. Les Ateliers de Jambes-Namur connaissent bien ce réflexe. C'est pourquoi ils proposent aux intéressés une démonstration vivante, que ce soit sur leur piste d'essai (le pire raccordement qui soit), ou dans les installations mêmes du client. De cette manière, ils entendent prouver que le locopulseur est vraiment une solution adéquate.



Une tête de poussée à placer contre le wagon.



Poussez la rame. Votre puissance : 200 tonnes, même d'une seule main.



Commande simple, comme un guidon de moto.

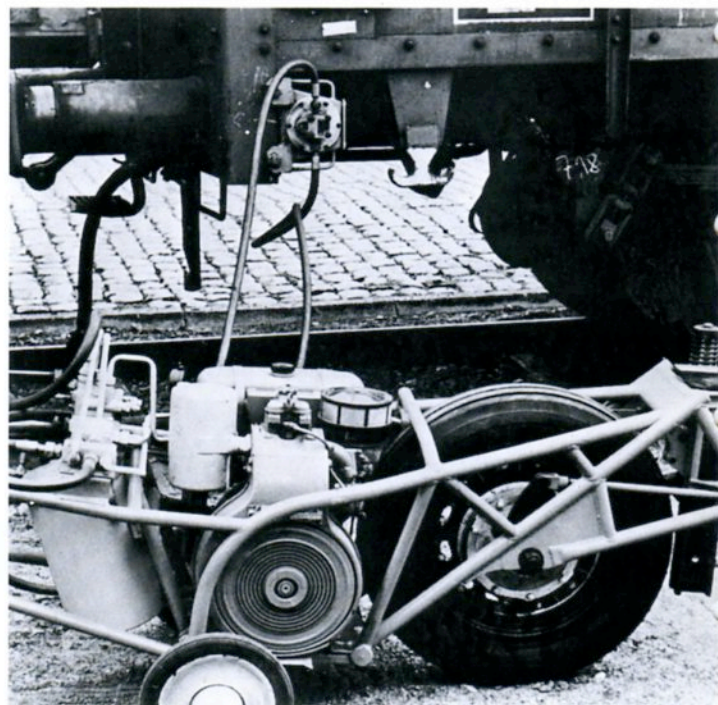
Version améliorée : voici l'appoint d'un vibreur. Placez-le sur le wagon-trémie : la marchandise s'écoule bien.

Fiche d'identité locopulseur PULSO

Moteur : 490 cc, 4 vitesses avec commande semi-automatique présélective.

Vitesse : de 2 à 6 km/h, avec une consommation de 1,5 à 2 litres d'essence par heure de travail.

Construction : châssis entièrement soudé en tubes d'acier à haute résistance.
Levée de tête par dispositif hydraulique, sans effort pour le conducteur.
Dispositif automatique de roue libre avant et arrière; dégagement instantané en fin de manœuvre.
Bandage pneumatique conçu pour le rail et les appareils de voie, pression de 9 à 10 kg/cm², d'où adhérence maximum.
Roues auxiliaires pour la circulation à vide sur le sol.
Poids : 225 kg; poids brut dans caisse en bois (277 × 91 × 86) pour l'exportation : 375 kg.



SOMMAIRE DE L'ANNEE

Vous avez lu, cette année,
dans Informations SNCB,
des articles consacrés à des sujets
très variés.

Nous en donnons ici une liste complète.
Près de chaque titre apparaît un chiffre :
il s'agit du numéro du bulletin
dans lequel vous pouvez retrouver l'article

ENTREPRISE

Hainaut-Sambre :
nouvelles installations à Montignies : 1
Oscars de l'emballage : 2
Holiday on Ice, 14 containers : 2
Nouvelle division de Tubemeuse : 3
Indesit à Bierges : 3
Colgate-Palmolive à Liers : 3
Transports massifs par chemin de fer : 4
Fonte en fusion en wagons-poches : 4
Transports extraordinaires : 4
Un beau chargement de tuyaux : 5

EQUIPEMENT

Le parc de wagons de la SNCB : 2
Fiches techniques wagons :
— wagon Hbis : 2
— wagon Gbs : 3
— wagon Taes : 4
— wagon Tads : 5
Wagons citernes Algeco : 4
Locopulseur Pulso : 5
Rampe de déchargement à
Berchem Ste Agathe : 5

TARIF

Réédition des tarifs 9151 et 6600 : 2

TOURISME

Vacances d'hiver : 4
Train + auto : 5

NOUVELLES B

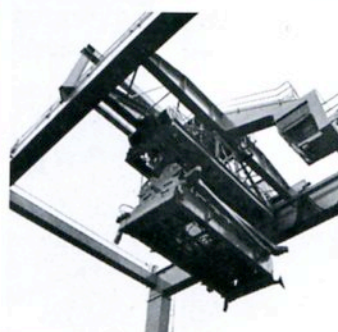
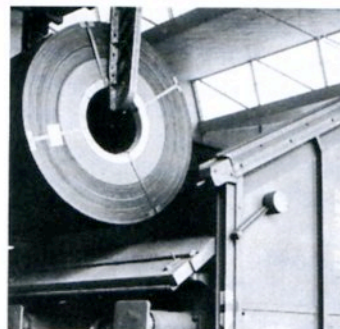
Le chemin de fer,
client de l'industrie belge : 2
Parking :
— à Alost : 2
— à Anvers : 4
Représentations commerciales :
— à Luxembourg : 2
— en Allemagne de l'Est : 4
Les résultats de l'année 75 : 3
Trains expositions : 4
Lettre de voiture internationale,
case 27 : 4
Franc UIC : 4
Bureau International des Containers : 4

EPOQUE

Chemin de fer et
politique européenne de transport : 1
Paris-Bruxelles,
succès du train sur l'avion : 1

CONTAINER

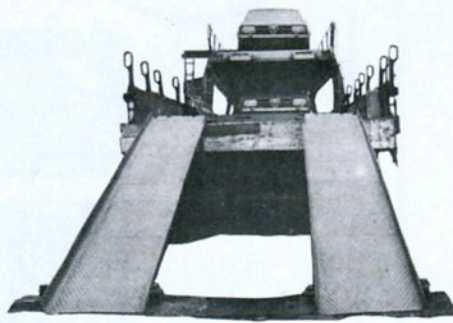
Terminal de Bruxelles : 5
Terminal d'Anvers : 5





UNE RAMPE A BERCHEM STE AGATHE

La SNCB vient d'installer, en gare de Berchem Ste Agathe, côté marchandises, une rampe fixe de déchargement. Il s'agit principalement d'un wagon plat court. Retiré du service roulant, le voilà recyclé de façon efficace. D'un côté de ce wagon, deux gouttières fixes descendent vers le plancher des vaches. A l'autre bout, voilà deux gouttières mobiles.



Première utilisation de cette rampe : le déchargement des voitures Alfa Romeo importées d'Italie. Les rames de wagons à deux étages sont placées devant la rampe. Des plates-formes amovibles créent entre les wagons des intercommunications qui permettent le déchargement sans manœuvre. Le wagon plat de la rampe est au niveau inférieur des porte-autos. Pour le déchargement du niveau 2, les gouttières mobiles sont posées et les voitures effectuent deux petits plongeurs.

La rampe n'est pas réservée à l'usage exclusif d'Alfa Romeo. D'autres destinataires, des expéditeurs même, peuvent l'employer pour organiser leurs opérations terminales. Il leur suffit, pour obtenir une information plus détaillée ou débattre d'un projet précis, d'entrer en contact avec le chef de gare ou encore l'agence commerciale SNCB de Bruxelles (tél. 02/523 81 34).



TRAIN + AUTO FORMULE DEPAYEMENT

Pourquoi n'essaieriez-vous pas un prochain week-end ? Même si elle paraît inattendue, la formule Train+auto est intéressante.

Vous partez en train pour Liège, Bruges, Namur, ou ailleurs. A la sortie de la gare, la voiture choisie parmi les nombreux modèles de la gamme Avis vous attend.

Sur place, il ne vous reste qu'à rayonner, à découvrir les plus jolis coins. A vous perdre et vous retrouver sans problème. La voiture vous mène à pied d'œuvre pour voir ce qui vous plaît, pour marcher un peu, pêcher...

MARCHANDISES AUTODECHARGEANTES

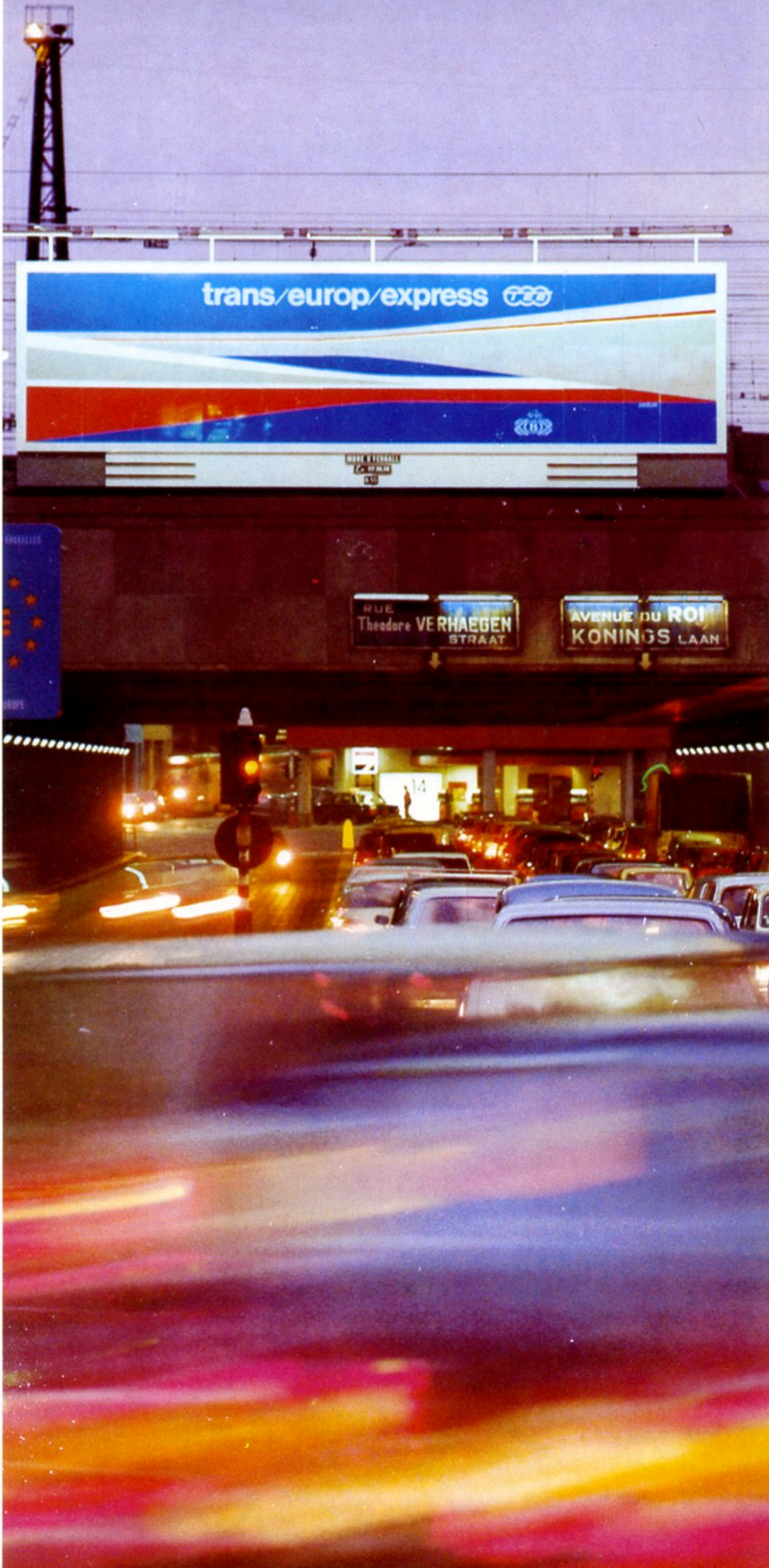
Nous vous parlons, à l'occasion, de wagons autodéchargeurs. Cette fois, c'est de marchandises autodéchargeantes qu'il s'agit.



Son avantage ne vous apparaît pas ? Il est pourtant évident. La journée terminée, vous reprenez le train. Et la voiture reste à son point de départ. Mais vous, vous et votre famille, vous rentrez chez vous sans problèmes, sans ces bouchons qui font la joie des retours de week-ends ! La formule Train + auto, mise au point par la SNCB et la société Avis, c'est votre assurance « fin de week-end calme ».

Renseignez-vous dans les gares importantes, à la Direction commerciale ou chez Avis.

En effet, le 19 octobre, le jour même de sa grande « première » à Bruxelles, le cirque Bouglione a réceptionné, en gare de Tour et Taxis, ses artistes-éléphants. Une marchandise délicate, autant que précieuse, dont le transport a nécessité la réunion de conditions d'hygiène bien précises.



Le slalom, enivrant sur les pistes seulement.



Vous avez tout organisé pour vos prochaines vacances de neige. Tout... sauf le temps qu'il fera le jour de votre départ : brouillard ? verglas ? neige ? qui sait...

Prenez dès aujourd'hui l'assurance-chemin de fer. Pour être sûr de pouvoir partir au jour fixé. Et pour arriver détendu et reposé. Après une nuit de sommeil confortable. En forme pour chausser vos skis.

Le train. En ligne droite vers la neige.

FRANCE ALP EXPRESS Grenoble - St-Gervais - Bourg St-Maurice SKI-EXPRESS Innsbruck - Kitzbühel - St-Johan - Saalfelden - Zell am See - Bolzano ALPINA-EXPRESS Montreux - Aigle - Martigny - Sion - Sierre BRIGUE - COIRE.
Autres "directs-neige" : ITALIA-EXPRESS, TAUERN-EXPRESS (vers l'Autriche), EXPRESS OSTENDE-VIENNE.

Consultez votre agence de voyage. Forfaits Railtour ou F.T.S. à partir de 6.450 F.