



INFORMATIONS



de la

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

21, rue de Louvain, Bruxelles.

Bulletin édité par le SERVICE DE PRESSE ET DE DOCUMENTATION

Tél. 13.18.70 — extensions 3013 et 3057.

| | |
|--------|--|
| B.F.G. | |
| H.D. | |
| A.D. | |
| P.P. | |
| G.N. | |
| G.D. | |
| A.L. | |
| | |

47105

N° 107

1 décembre 1960

REPRODUCTION SOUHAITEE.

LES TRAINS INTERNATIONAUX EN 1961.

Le service des trains internationaux, tel qu'il a fonctionné cette année sur le réseau belge, a, dans son ensemble, répondu aux désirs de la clientèle. Les modifications qui y seront apportées pour l'année prochaine sont dès lors peu nombreuses, et concernent surtout l'extension du service des trains autos-couchettes, dont le succès s'affirme d'année en année.

Ainsi, le train autos-couchettes Ostende-Münich circulera en 1961 deux fois par semaine pendant tout l'été (4 mois) au lieu de 3 mois en 1960. L'Ostende-Milan circulera une fois par semaine pendant l'été, mais sera dédoublé en juillet et août. Une correspondance sera établie à Milan vers Brindisi avec continuation par mer vers la Grèce. Le nouveau-venu de 1960, l'Amsterdam-Liège-Avignon, a été un plein succès, et son service sera fortement étendu en 1961. Au lieu d'une circulation hebdomadaire pendant deux mois en 1960, ce train, qui comportera aussi un wagon-restaurant sur tout le parcours, circulera deux fois par semaine pendant tout l'été. Les départs de Liège auront lieu les mercredi et samedi, et ceux d'Avignon les jeudi et dimanche.

Les Trains-Europ-Express ont donné toute satisfaction aux nombreux voyageurs et leur organisation actuelle ne sera guère modifiée.

Le service des trains vers Paris sera maintenu comme en 1960. A l'horizon se profile toutefois l'électrification de cette relation internationale. A partir du mois d'octobre 1961, la traction électrique remplacera déjà la traction vapeur entre Paris et Tergnier.

L'Italia-Express gardera en 1961 le même horaire, mais sa composition sera renforcée en été par suite de l'augmentation du trafic touristique vers l'Italie. En outre, le wagon-lits 1re classe Ostende-Milan sera remplacé par une voiture accessible aux voyageurs de 2e classe. Le train 37 de Bruxelles (dép. 8h 19) vers Bâle sera accéléré d'une quinzaine de minutes.

Les relations avec l'Allemagne seront légèrement influencées par les travaux d'électrification entre Liège et la frontière allemande, et les trains via Herbesthal subiront une déviation d'horaire d'environ dix minutes, qui sera d'ailleurs résorbée, soit par l'utilisation de locomotives Diesel S.N.C.B. entre Liège et Cologne, soit sur le parcours français, soit au cours de la traversée Ostende-Douvres.

L'Ostende-Vienne-Express restera inchangé; le Tauern-Express également sur le parcours belge, mais sera accéléré de 3 heures sur son trajet vers Athènes. Le Dalmatia-Express gardera son horaire actuel, mais sera détourné, dans le sens Liège-Aix-la-Chapelle, via Visé-Montzen à cause des travaux d'électrification dans la région de Verviers.

Enfin, une nouvelle relation sera créée vers l'Allemagne en prolongeant jusque Cologne une paire de trains Ostende-Verviers: le train partant d'Ostende à 14 h 50 et de Bruxelles-Midi à 16 h 10 arrivera à Cologne à 19 h 42, et dans l'autre sens, un train partira de Cologne à 7 h 20 et arrivera à Bruxelles-Midi à 10 h 55 et à Ostende à 12 h 15.

Dans tous les trains de nuit, les voitures-couchettes allemandes seront remplacées par des voitures similaires belges.

Le Nord-Express comportera un nouveau service de voiture-couchettes entre Ostende et Copenhague. Enfin, dans le Paris-Scandinavie-Express, des places accessibles aux voyageurs de 2e classe seront prévues dans le wagon-lits soviétique Paris-Moscou.