

INFORMATIONS S.N.C.B.

BULLETIN DE LA DIRECTION COMMERCIALE DES CHEMINS DE FER BELGES
GARE CENTRALE, 4^e ETAGE, BRUXELLES. TEL. 13.18.70 - POSTE 3602



Bonnes
Vacances

NOS BUREAUX DE RENSEIGNEMENTS
SONT A VOTRE SERVICE !



(Photo Putman Fr.)

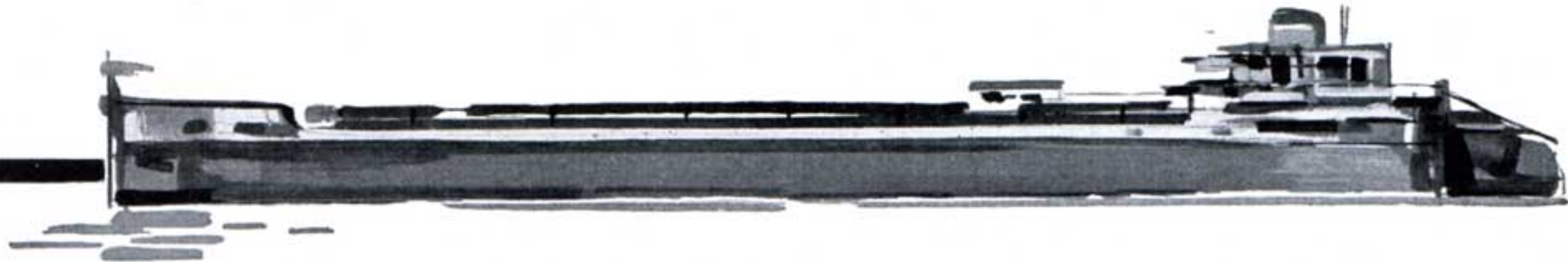
(Lisez pag. 10)

NUMERO 3
J U I N 1 9 6 3

Uniforme seyant belu roi, calot coquettement incliné, visage avenant, telle est l'image sympathique qu'offrent aux voyageurs les jeunes hôtesses du réseau ferré belge. Voici une de nos nouvelles recrues dans l'exercice de sa souriante mission.

SOMMAIRE : l'Union Internationale des Chemins de fer vous soumet ses réflexions sur quelques projets de voies navigables, p. 2 / Sous le signe du tourisme social, p. 5 / Des nouveautés dans l'indicateur d'été 1963, p. 8 / Renseignements et tourisme, p. 10 / Quand les camions montent en train, p. 11 / Depuis le 25.5.63 : nouveaux horaires pour le transport de marchandises à destination de l'étranger, p. 14 / Transport de fonte en fusion, p. 20 / Produits pétroliers, p. 21 / Le calage est important. - Charge maximum des wagons sur le réseau allemand. - Pas de colis anonymes, p. 22 / Avis tarifaires, p. 23.

L'Union Internationale des Chemins de fer vous soumet ses réflexions sur quelques



PROJETS de VOIES NAVIGABLES

Du bulletin de février 1963 de l'UIC nous extrayons le texte suivant :

Dans un mémoire adressé à la CEMT en juillet 1961 sur les problèmes économiques concernant les chemins de fer des pays membres de la Conférence Européenne des Ministres des transports¹, l'Union Internationale des Chemins de fer a préconisé l'établissement et la tenue à jour de véritables comptes des transports de la Nation.

Ces comptes, tenus dans une atmosphère d'entière impartialité par un organisme gouvernemental ad hoc, sont, de l'avis de l'UIC, le moyen unique de mettre un terme à des controverses sans fin et de permettre un jugement éclairé sur la comparaison du coût pour l'entreprise et du coût économique et social des transports.

On devrait donc trouver dans ces comptes :

- le montant des contributions de l'Etat aux divers modes (normalisations des comptes et subventions d'équilibre des chemins de fer, charges de l'infrastructure routière, des voies navigables, aériennes);
- le montant des péages et impôts spécifiques qui frappent le transport;
- les bilans des investissements effectués par les Pouvoirs publics ou sous leur contrôle avec l'indication des trafics escomptés, des dépenses à engager, des modes prévus de recouvrement sur les utilisateurs (taxes, péages, etc....).

Il conviendrait d'annexer à ces comptes, des études prévisionnelles à moyen et long terme prolongeant sur les transports les études de l'évolution probable de la population, du revenu, de la production agricole et industrielle, de la consommation d'acier, de charbon, d'électricité, d'énergie nucléaire, etc.... qui sont actuellement faites dans les services ministériels.

Une Commission des comptes des transports fonctionne en France et de très nombreuses études de cette nature sont faites dans beaucoup de pays, mais tout paraît indiquer que nous sommes encore loin du moment où seront publiés régulièrement sous une forme complète, homogène, utilisable, les comptes des transports des pays. Cependant le temps passe, les Etats investissent, les situations mauvaises se cristallisent, l'indispensable clarté ne se fait pas. Les Chemins de fer réunis au sein de l'UIC, convaincus que cette attente rend de plus en plus difficile une solution saine du problème, ont décidé de faire eux-mêmes certaines études de base. Après avoir présenté à la CEMT une doctrine de coordination des investissements ainsi qu'une thèse sur la méthodologie des études prévisionnelles du trafic, après avoir évoqué les mêmes questions à la CEE et l'ECE, ils ont commencé à effectuer certains travaux plus concrets. Ils sont aujourd'hui en mesure de présenter les résultats d'une étude relative aux projets de construction de nouvelles voies navigables en Europe occidentale.

Les projets d'importance internationale tendent :

- à augmenter la longueur navigable des voies d'eau européennes les plus importantes pour la navigation : Moselle, Haut-Rhin, Meuse, Main, Escaut, Pô;
- à améliorer les liaisons du système constitué par le Rhin, le Danube, le Rhône, la Meuse, pour réaliser un réseau européen à grande capacité;
- à moderniser les voies d'eau pour bateaux de 300 tonnes qui desservent les régions industrialisées de la France et de la Belgique pour les rendre capables de recevoir des bateaux de 1 350 tonnes.

L'UIC pose comme principe :

1. que l'agrandissement des voies navigables existantes ou la création de voies navigables nouvelles doit satisfaire aux mêmes critères de rentabilité que les autres investissements d'infrastructure;

¹ NDLR. Le texte de ce mémoire a été publié dans les Informations SNCB (n°s de décembre 1961, février et juin 1962).

2. que tout projet d'agrandissement ou de construction de voie navigable doit faire l'objet d'une prévision sérieuse du trafic, tenant compte des péages futurs nécessaires pour couvrir les coûts.

Elle considère que l'exploitation sans péage des voies à construire que demandent le plus souvent les futurs usagers constituerait une erreur économique; elle fausserait la concurrence — avec les autres modes de transport et perpétuerait une situation de fait déjà distordue puisque les coûts de l'infrastructure des voies navigables existantes ne sont actuellement que très partiellement couverts par des péages. L'étude a porté sur les projets suivants :

Allemagne : Rhin - Main - Danube - la section Bamberg - Nuremberg

Belgique : le programme entier d'amélioration des canaux et fleuves

France : la liaison Rhône - Rhin

Italie : la voie Venise - Lac Majeur

Pays-Bas : le canal de Frise - Groningue

Suisse : Rhin supérieur - la section Rheinfelden - Constance.

On s'est limité aux projets dont l'étude était suffisamment avancée et pour lesquels des données étaient disponibles tant sur le programme des travaux à exécuter que sur le montant des investissements à envisager. En effet, l'UIC s'est astreinte à utiliser ces données telles qu'elles figuraient dans les publications des organismes compétents, malgré les réserves qu'appellent certaines d'entre elles.

Le calcul à effectuer exigeait d'abord la fixation de la durée d'amortissement des différents éléments de la construction; on a choisi une durée d'amortissement unique de 60 ans qui est inférieure pour beau-

coup de structures à la durée de vie technique, mais qui fait la part du risque d'obsolescence.

Le but de l'étude étant une comparaison de coûts moyens, on a retenu le système d'amortissement à annuités constantes avec un taux d'intérêt de 3,5% en Suisse, 4,5% pour les Pays-Bas et 6% pour les autres pays. La valeur résiduelle des ouvrages a été négligée.

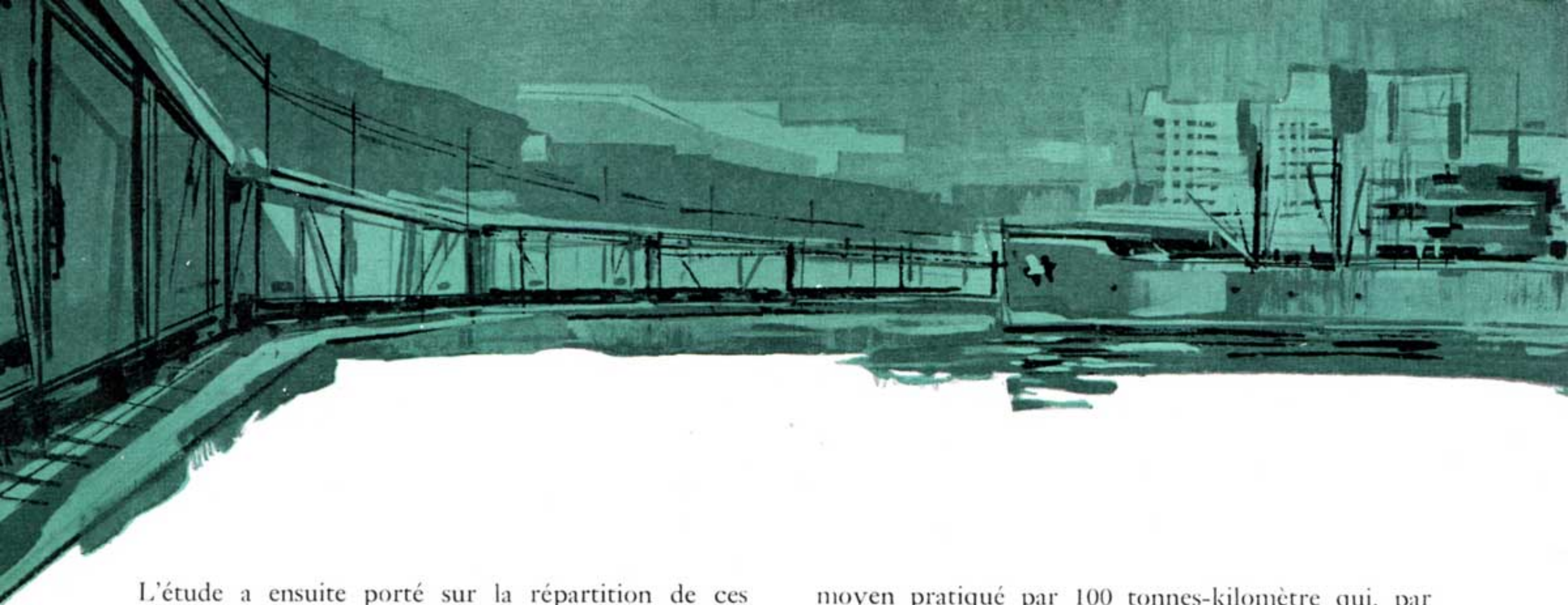
Les coûts annuels d'entretien et d'exploitation dépendent du nombre d'écluses, du mode de construction des bords, etc. Les données les plus précises publiées en cette matière ont été utilisées.

La répartition des coûts entre les différents groupes d'utilisateurs : navigation, irrigation, drainage, alimentation en eau, protection contre les inondations, etc... pose habituellement des problèmes difficiles. Cependant il s'agissait en l'espèce de projets d'une importance prépondérante pour la navigation et sur lesquels des estimations d'experts étaient disponibles. On a retenu pour les projets examinés les pourcentages suivants des coûts qui devraient être imputés à la navigation :

	des annuités	des frais d'exploitation
Allemagne	100%	100%
Belgique	80%	100%
France	100%	100%
Italie	0%	0% (fleuve)
	100%	100% (canaux)
Pays-Bas	50%	100%
Suisse	100%	100%

Le calcul ainsi conduit a permis l'établissement du tableau ci-dessous :

	Taux d'intérêt	Unité monétaire (millions)	Investissement	Annuité constante d'amortissement et d'intérêt	Frais d'exploitation	Coûts annuels totaux	Coûts annuels pour la navigation
Bamberg - Nuremberg, 66 km, 7 écluses	6 %	DM	530	32,8	7,9	40,7	40,7
Programme belge, 379 km	6 %	FB	11.200	693,1	93	786,1	647,4
Rhône - Rhin, 1 485 km, 125 écluses	6 %	NF	3.890	240	39	279	279
Venise - lac majeur, 440 km, 19 écluses	6 %	LI	106.110	6.568	730	7.298	4.450
Canal de Frise, 87 km, 3 écluses	4,5%	HF	101	4,9	1,5	6,4	3,95
Rheinfelden - Constance, 140 km, 12 écluses	3,5%	FS	300	12	3,25	15,25	15,25



L'étude a ensuite porté sur la répartition de ces coûts entre les bateaux. Cette répartition aurait dû être faite selon le principe des coûts occasionnés, mais il a fallu se contenter de faire une répartition simplifiée à la tonne-kilomètre qui ne serait exacte que si la totalité de la navigation s'effectuait avec des bateaux identiques, avec un pourcentage constant de parcours à vide, une vitesse uniforme, etc. Le tableau suivant ne donne donc que le péage moyen à la tonne-kilomètre qui devrait être appliqué pour récupérer les coûts annuels imputables à la navigation. Il est basé sur les prévisions de trafic formulées par les promoteurs des projets. Il s'agit donc d'estimations d'autant plus optimistes que l'application de péages aurait un sérieux effet modérateur. Le coût annuel total par 100 tonnes-kilomètre ressort à :

	En monnaie nationale	En francs suisses
Allemagne	15,2 DM	16,57
Belgique	29,2 FB	2,53
France	4,29 NF	3,80
Italie	283 LI	1,97
Pays-Bas	0,64 HF	0,77
Suisse	4,87 FS	4,87

Comme on peut penser à priori que les dépenses de construction ont des chances d'être dépassées et que le trafic escompté ne serait pas réalisé si on appliquait les péages calculés, on peut considérer ces coûts aux 100 tonnes-kilomètre comme des minimums. S'agissant d'investissements nouveaux, ils devraient être comparés aux coûts marginaux du transport par les voies existantes pour une véritable appréciation de l'intérêt économique des nouvelles voies projetées.

Faute des données nécessaires, on ne peut porter sur ces projets qu'un premier jugement en comparant leurs coûts soit au prix de transport aux 100 tonnes-kilomètre qui, par exemple, en Belgique sur le canal Albert, s'élevait au 1er janvier 1960 à 105 francs belges pour des transports sur une distance de 30 km et à 39 francs belges pour des transports sur une distance de 130 km, soit au péage

moyen pratiqué par 100 tonnes-kilomètre qui, par exemple, s'élève en Allemagne sur les voies artificielles à 0,4 DM et en Belgique, généralement à 2 FB, soit enfin à la recette moyenne du chemin de fer en trafic par wagons complets.

Cette dernière comparaison s'établit comme suit :

	Coûts de l'infrastructure des projets étudiés	Recette ferroviaire	Pourcentage
Allemagne	15,2 DM	7	217
Belgique	29,2 FB	83,10	35
France	4,29 NF	5,96	72
Italie	283 LI	771	37
Pays-Bas	0,64 HF	5,71 ⁽¹⁾	11
Suisse	4,87 FS	10,9 CFF	45
	4,47 DM	7 DB	64

⁽¹⁾ Ce chiffre se rapporte au trafic total des marchandises, transports des colis de détail y compris.

Il ressort de ces chiffres que, pour autant que les charges d'infrastructure des voies navigables considérées seront prises en charge par la collectivité, ce qui paraît devoir être le cas dans plusieurs pays, la Voie Navigable bénéficiera d'une subvention qui correspond à une fraction très notable de la recette ferroviaire moyenne pour un trafic du même genre. C'est dire que la concurrence entre le Fer et la Voie Navigable ne s'exercera pas dans des conditions égales et que la répartition normale des transports subira de nouvelles distorsions.

Bien entendu, l'UIC ne pouvait prétendre faire une étude très approfondie du problème. Elle ne pouvait notamment soumettre les données dont elle disposait à la discussion et elle a dû parfois se contenter d'estimations. Elle n'a abouti qu'à des ordres de grandeur. Ceux-ci sont cependant éloquents et suffisent à montrer la nécessité d'une étude impartiale beaucoup plus approfondie qui permettrait de chiffrer avec précision, pour chaque projet et par type de bateau, le montant exact des péages qu'il convient de mettre à la charge des utilisateurs dans l'hypothèse du trafic le plus probable compte tenu de l'application de ces péages.

SOUS

le signe

du tourisme social



QUAND ET COMMENT VOYAGER EN COUCHETTE ?

Vous souvient-il du temps, voici quelques années, où l'un ou l'autre « vacancier » rentrant de congé payé, prenait un air très important pour confier à ses collègues, avec un rien de vantardise, qu'il avait effectué le trajet Paris - Nice en « couchette » ?

Jamais encore il n'avait voyagé si confortablement la nuit. On ne connaissait cela qu'en France. C'était, pour le moins, une formule convenant parfaitement pour voyager en train la nuit; de plus, elle n'était pas onéreuse.

C'est ainsi, en effet, que se présentait la situation il n'y a pas si longtemps. L'évolution ne s'est toutefois pas fait attendre. Les chemins de fer allemands et autrichiens ont très vite suivi le mouvement, rapidement imités d'ailleurs par les chemins de fer belges.

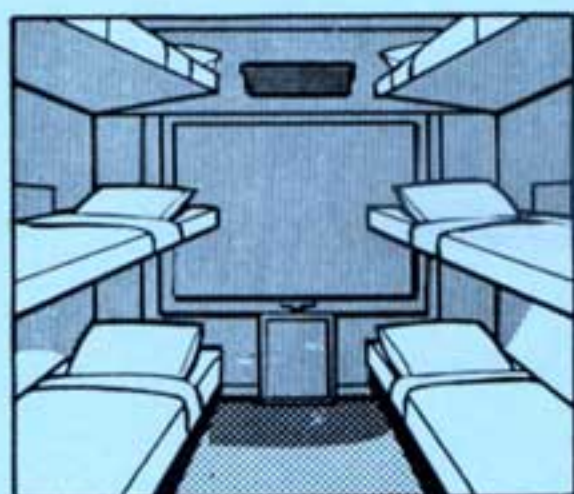
Et nous en sommes maintenant arrivés à un engouement tel que, souvent, la demande dépasse l'offre et qu'il est impossible de satisfaire tous les voyageurs qui désirent effectuer le parcours en couchette.

Une grande partie du public, toutefois, ne sait pas exactement ce qu'est une voiture-couchettes, ni quel

le jour



la nuit



Couchettes
2^e classe



Wagon-lit 1^{re} cl.
« single »



Wagon-lit 1^{re} cl.
« double »



Wagon-lit 2^e cl.
« tourist »

le jour

la nuit

est son aspect. On confond encore fréquemment les notions de wagons-lits et de voitures-couchettes.

A l'intention des services sociaux de nos lecteurs, nous résumons brièvement ce qu'il faut entendre par voiture-couchettes et, pour faciliter la compréhension, nous faisons figurer, ci-dessus, quelques croquis.

Quoique, ça et là, quelques voitures avec couchettes de 1^{ère} classe circulent sur le réseau des chemins de fer français, lorsqu'on parle de couchette l'on envisage très généralement la 2^e classe. Aménagées en position de jour, les voitures-couchettes de 2^e classe ressemblent à des voitures ordinaires de trains rapides avec couloir latéral et 9 compartiments séparés. Chaque compartiment comporte huit places assises qui sont transformées la nuit en 2 x 3 couchettes superposées.

Pour la nuit, le voyageur dispose d'un oreiller avec taie, d'une couverture de laine et de plus, dans les trains belges d'un drap de lit. A chaque extrémité de voiture, se trouve un compartiment-toilette (W.C.) avec prise de courant pour rasoir électrique et lavabo. De plus, à côté d'une des toilettes, est installé un petit cabinet avec lavabo et prise de courant.

Le matin, le voyageur peut donc faire ses ablutions

avant d'arriver à destination et, après un voyage de $\pm 1\ 000$ Km, débarquer du train frais et dispos.

Dans un wagon-lits, le nombre de voyageurs par compartiment est beaucoup plus réduit. On distingue les compartiments « single » à un lit, les compartiments « double » à deux et les compartiments « touriste » à 3 lits superposés.

Pour obtenir une place en « single » ou « double », le voyageur paie un supplément en sus du billet ordinaire de 1^{ère} classe.

Pour la place en compartiment « touriste », ce supplément s'ajoute au billet ordinaire de 2^{ème} classe. Les trois suppléments ne sont pas identiques et vont en décroissant du « single » à la place « touriste ». Il est compréhensible, vu le confort et l'espace offerts (1, 2 ou 3 personnes par compartiment au lieu de 6), que le montant des suppléments pour wagon-lits soient plus élevés que pour les couchettes. La voiture-couchettes constitue d'ailleurs une formule de voyage populaire, qui met le confort nocturne à la disposition de chacun.

Le supplément pour couchette s'élève à 115 F pour les voyages de nuit vers l'Allemagne, l'Autriche, l'Italie et la Suisse, à 135 F vers le Danemark et à 175 F vers la France.

Maintenant que la période des congés payés appro-

LOURDES

en train le jour même...

A partir du 26 mai, le chemin de fer inaugure une nouvelle relation de jour à destination de Lourdes.



Les trains, comprenant des voitures de 1^{ère} et 2^{ème} classes observeront les horaires ci-après :

ALLER		RETOUR
8 h 25	D. Bruxelles Midi	A. 22 h 54
11 h 25	A. Paris Nord	D. 19 h 45
12 h 05	D. Paris Austerlitz	A. 18 h 40
21 h 58	A. Lourdes	D. 8 h 13



Prix aller/retour	2 ^e classe	1 ^{ère} classe
ordinaire	2.060 F	3.075 F
touristique	1.679 F	2.505 F

CHEMINS DE FER BELGES



Le train est confortable.

che, le chemin de fer croit devoir attirer l'attention des chefs d'entreprise sur l'avantage qu'offre à leur personnel l'étalement des vacances.

Il est hors de doute qu'après l'hiver sibérien dont nous avons été gratifiés, chacun désire se rendre dans le Midi... à la recherche de ce soleil qui nous a tant manqué.

Les départs seront donc encore plus nombreux dans les prochains mois que les années précédentes. Or, si tout le monde choisit juillet et août, le manque de place n'en deviendra que plus sensible. C'est pour cette raison que, dès à présent, nous voudrions donner ce conseil : les personnes libres de décider elles-mêmes de la date de leur départ qui ne sont pas liées, par exemple, à la période des vacances de leurs enfants, auront avantage à ne pas aller vers le Midi en juillet ou en août.

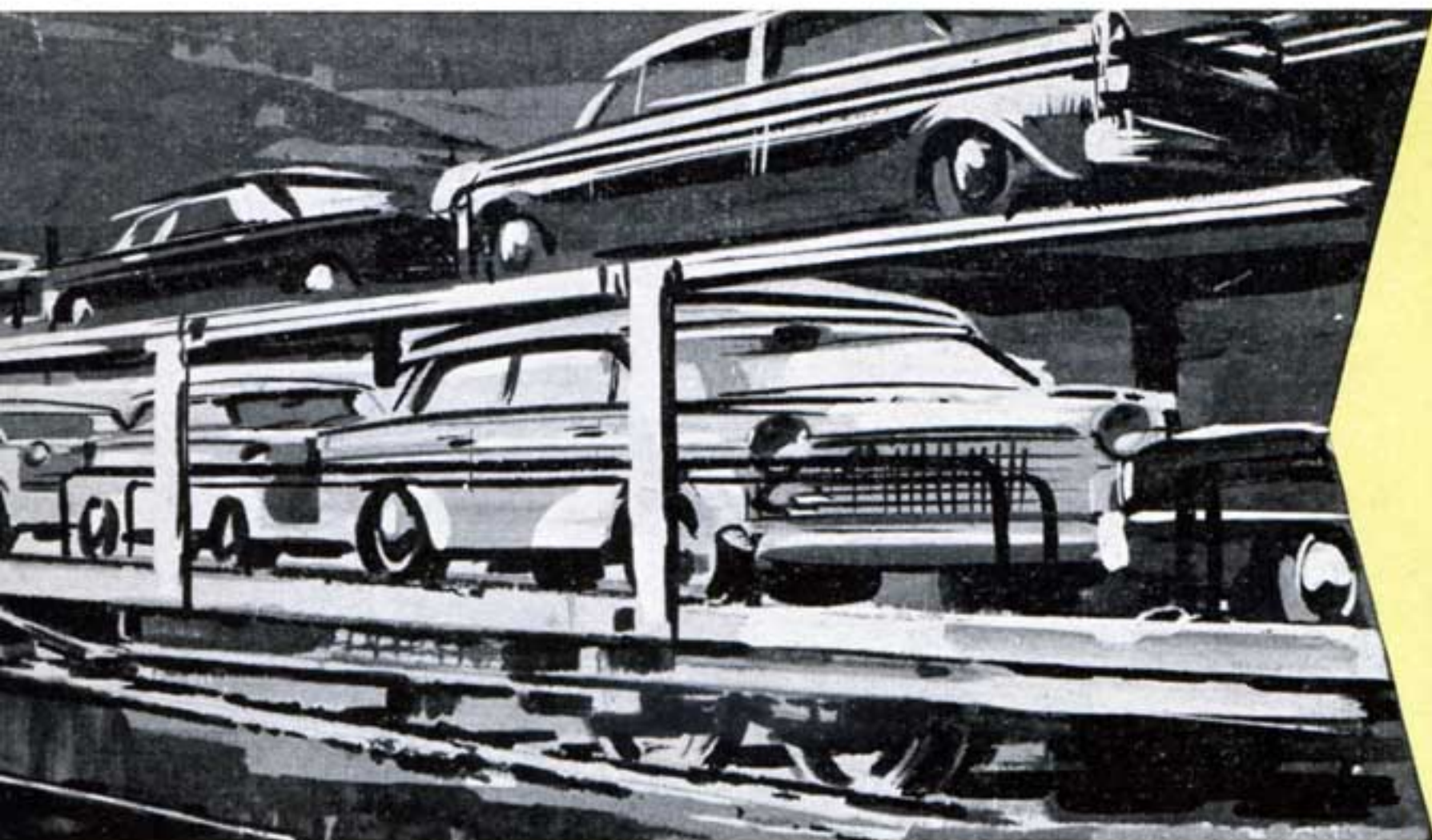
Non seulement, elles y trouveront le soleil en juin et en septembre, mais même déjà en mai et encore en octobre. Pour leur voyage par chemin de fer, elles ne courront pas le risque de ne pas disposer de couchettes.

S'il leur faut malgré tout choisir juillet ou août, qu'elles veillent alors à ce que leur départ ne coïncide pas avec un début de week-end, un commencement ou une fin de mois.

Elles auront très vraisemblablement plus de chance en semaine.

Indépendamment des arguments déjà avancés, à savoir qu'elles voyagent dans une atmosphère beaucoup plus détendue et que, dans le Midi, le soleil est toujours au rendez-vous, voici encore quelques arguments que nous leur demandons de prendre en considération :

- les prix d'hôtels consentis en dehors de la « haute saison » sont souvent plus avantageux;
- le service est plus soigné et, dans certaines occasions, le touriste est, pour ainsi dire, choyé;
- et enfin, il est tellement agréable de prolonger son été de quinze jours ou d'un mois.



Des nouveautés dans l'indicateur d'été 1963

LES TRANS-EUROP-EXPRESS.

TEE Amsterdam - Bruxelles - Zurich.

L'heure de départ de l'EDELWEISS a été avancée de 1 h 15 dans le sens nord-sud pour améliorer les liaisons avec la Suisse en fin de journée.

TEE Ostende - Francfort.

L'horaire du SAPHIR est légèrement modifié pour assurer à Cologne, dans les deux sens, la correspondance avec le RHEINGOLD (Amsterdam - Bâle et retour).



TEE Bruxelles - Paris.

Le nombre de relations TEE entre Bruxelles et Paris passe de 3 à 4 par jour.

En plus des liaisons du matin, de l'après-midi et de soirée, un TEE supplémentaire quitte Bruxelles en direction de Paris vers midi.

LES TRAINS D'AUTOS ACCOMPAGNEES.

Dans notre dernier numéro, nous avons déjà attiré l'attention de nos lecteurs sur le nouveau service auto-couche Bruxelles - Narbonne. Nous estimons donc superflu d'y revenir.

AUTRES TRAINS INTERNATIONAUX.



Belgique - Allemagne - Scandinavie.

Les prévisions de 1962 deviennent la réalité de 1963. En effet, le Nord-Express et le Paris-Scandinavie-Express suivent actuellement la « VOGELFLUG-LINIE » c'est-à-dire qu'ils empruntent la nouvelle ligne de ferry-boat de la mer Baltique via Puttgarden (Allemagne) et Rödby (Danemark).

De ce fait, le trajet Bruxelles - Copenhague est écourté de 5 heures.

Belgique - Allemagne et au-delà.

L'horaire de l'« Oostende-Wien-Express » a été écourté d'une heure.

Une nouvelle correspondance est prévue à Vienne en direction de Budapest et de Bucarest.

Le trajet entre Berlin et Moscou est réduit de 4 heures.

Trois fois par semaine, et ce de juin à septembre, un wagon-lits soviétique sera mis en ligne entre Moscou et Ostende.



Belgique - France.

Désormais, tous les trains ordinaires ne mettent plus que 3 heures pour relier Bruxelles à Paris, ce qui signifie un gain de temps moyen de 40 minutes.

D'autre part, une relation de jour, toutes classes, est réalisée à destination des Pyrénées : Bruxelles D. 8 h 25 - Lourdes A. 21 h 58.

SERVICE INTERIEUR.

Bruxelles - Mons.

Mons ne se trouve plus qu'à 40 minutes de Bruxelles, grâce à l'électrification de la ligne et à un service cadencé assuré dans les deux sens réunis, par 30 trains semi-directs faisant arrêt à deux reprises.

En outre, sur la section Braine-le-Comte - Bruxelles, une desserte cadencée organisée au moyen de 35 trains omnibus permet de couvrir la distance en 35 minutes.

Enfin, sur la section Braine-le-Comte - Mons, un train omnibus, circule toutes les deux heures, parcourant la distance en 33 minutes (au total 35 trains).

Bruxelles - le Centre.

Un nouveau tableau 108 Binche - Bruxelles, figure à l'indicateur; il reprend l'ensemble des données contenue dans les anciens tableaux 107bis, 108, 116 et 117. La ligne 108 offre désormais un service cadencé reliant le Centre à Bruxelles et prévoyant, pour les deux sens réunis, 33 trains semi-directs à traction diesel. La distance La Louvière - Bruxelles est couverte en 40 à 55 minutes.

Bruxelles - Charleroi.

Comme Nivelles-Est, est devenu l'aboutissement de différentes lignes d'autobus, les trains directs Bruxelles - Charleroi s'y arrêteront désormais.

Il n'en résultera aucun inconvénient pour les voyageurs du service direct, puisque la durée normale du voyage n'a pas été allongée.

Tournai - Liège.

La S.N.C.B. a instauré un service cadencé, alternativement semi-direct et omnibus, entre Tournai et Mons et un service semi-direct entre Mons et Charleroi.

En outre, toutes les gares d'escale importantes de la transversale Tournai - Liège ont été pourvues de relations cadencées avec un délai de correspondance réduit au minimum.

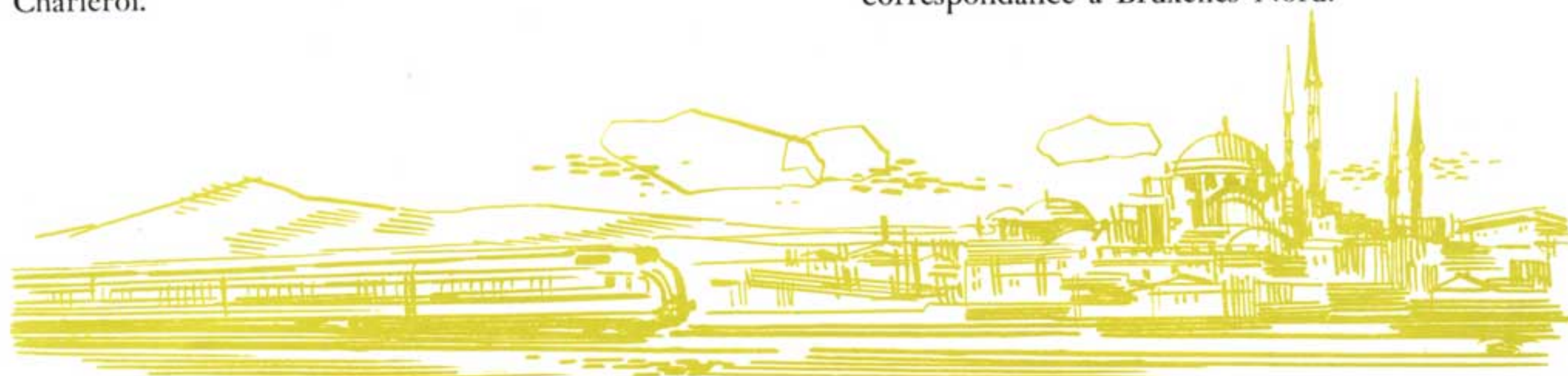
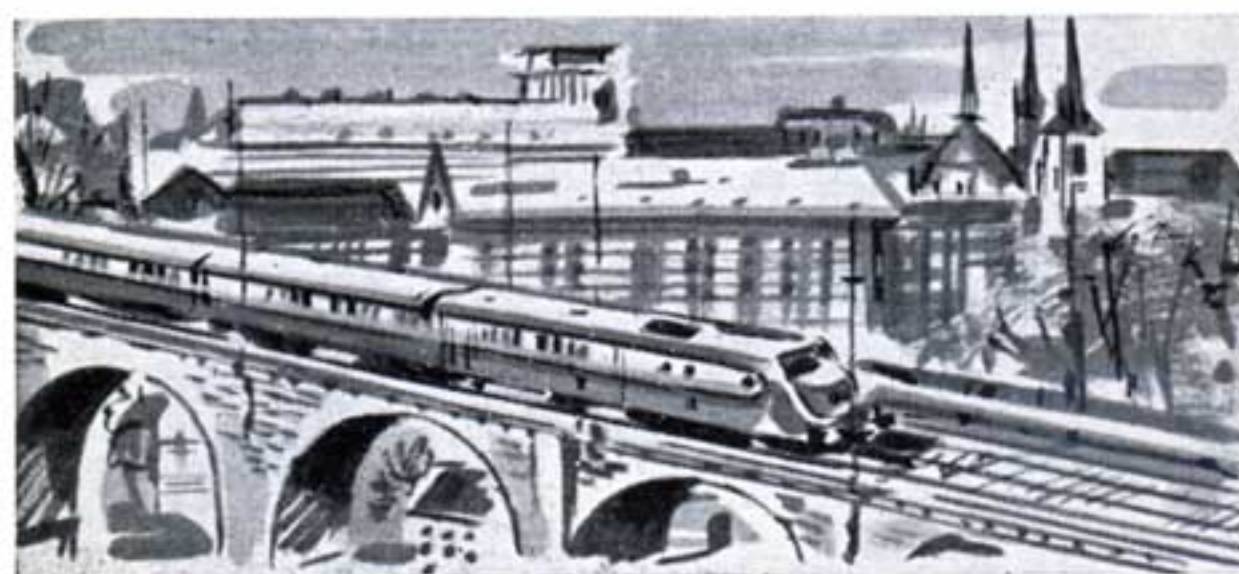
ACCELERATION DES TRAINS.

Le remplacement progressif de la traction vapeur par la traction diesel, ainsi que la modernisation des voies et de la signalisation ont permis l'accélération de différentes relations, entre autres, celles de Bruxelles à Termonde, Lessines, Grammont et Adinkerke.

PERSPECTIVES D'AVENIR.

Dans le but d'améliorer le transport des voyageurs par une meilleure coordination des lignes électrifiées à desserte cadencée on envisage d'apporter les modifications suivantes à l'organisation actuelle :

1. Le nouveau service cadencé de la ligne Mons - Bruxelles et les trains semi-directs de la ligne Bruxelles - Liège seront soudés en un seul service sans changement de train à Bruxelles d'où la relation directe Mons - Liège en 2.10 h.
2. Le service cadencé de la ligne du Luxembourg sera prolongé en été vers le littoral (Knokke - Blankenberge) en un seul service, sans changement de train à Bruxelles d'où la relation directe Blankenberge - Luxembourg en 4.25 h.
3. La relation Namur - Anvers sera ramenée de 1.45 h à 1.26 h par suite de l'amélioration de la correspondance à Bruxelles Nord.





La photo ci-contre montre une phase d'une série impressionnante de transports extraordinaires effectués à destination de la nouvelle aciérie de Chertal.

Ces transports se sont échelonnés du 24 décembre 1962 au début de mai 1963, ils comportaient :

— en provenance du Creusot (France): 5 cages de 2 colonnes de laminoirs de 129 tonnes chacune, aux dimensions suivantes: longueur 9,70 m; épaisseur: 2,10 m; largeur: 3,60 m.

— en provenance des usines Sack de Dusseldorf: 1 cage de 2 colonnes semblables aux précédentes, 1 cage comportant 2 colonnes de 140 T (dimensions 9,45 x 2,00 x 4,40) et enfin, 1 cage formée de 2 mastodontes de 190 tonnes (dimensions: 10,75 x 2,00 x 3,70).

L'ensemble de ces joujoux gigantesques formera le train de laminoirs à chaud de Chertal.

Chaque colonne a dû être acheminée sur un wagon spécial d'une longueur de 43 m, comptant 20 essieux avec charpente intermédiaire capable de supporter des charges suspendues d'un poids atteignant 240 tonnes.

Le transbordement, effectué en gare de Bressoux, a eu lieu à l'aide d'un pont portique fixe d'une puissance de 200 t.

Une fois chargée sur un camion plat spécial, chaque colonne a été transportée par la route vers Chertal.

Wagon, pont portique et camion plat appartiennent à la Société de Transports Spéciaux Industriels (STSI), de Paris.

Renseignements et tourisme



NOS BUREAUX DE RENSEIGNEMENTS DES GRANDES VILLES :

	Tél.		Tél.
Anvers Central	33.38.90	Gand S. P.	22.44.44
Bruxelles (Centrale téléphonique - ouverte jour et nuit)	18.30.00	Hasselt	211.01
Bureaux dans les gares de Bruxelles :		Courtrai	200.44
Central - Midi - Nord		Louvain	213.21
et Quartier Léopold		Liège (G.)	52.20.43
Bruges	324.06	Mons	341.71
Charleroi S.	32.63.78	Namur	237.01
	31.44.50	Ostende	715.17
		Tournai	210.51
		Verviers	316.14

NOS BUREAUX DE RENSEIGNEMENTS DE LA COTE :

Knokke	En gare	Tél. 633.14
	Pour l'enlèvement des bagages	613.14
	(1) Vuurtorenplaats	610.03
Heist	En gare	513.21
	(1) Zeedijk, 263	511.65
Zeebrugge	En gare	540.02
Blankenberge	En gare	418.04
Wenduine	Florahelling	418.51
Le Coq	Leopoldlaan, 8	235.43
Ostende	En gare	715.17
	Pour l'enlèvement des bagages	712.17
	(1) Wapenplein - Feestpaleis	752.38
Middelkerke	Leopoldlaan, 29	203.31
Westende	Portiekenlaan, 5	202.92
Nieuport Ville	En gare	230.88
Nieuport-Bains	Hendrikaplein	230.87
Oostduinkerke	Astridplaats	223.80
Koksijde	Teirlinckplaats	210.46
Furnes	En gare	312.99
	Pour l'enlèvement des bagages	312.98
La Panne	Zeelaan 102A	418.53
Adinkerke	En gare	414.62
(1) en ville		

Quand les camions montent en train...



Dans notre numéro précédent nous avons inséré en dernière minute la photo d'un transport d'essai de semi-remorques routières de Paris à Rotterdam, par la nouvelle technique « Kangourou ».

Bien que le problème n'intéresse jusqu'à présent notre réseau que pour le transit, il est à prévoir que la participation active de l'économie belge au transport de camions par chemin de fer n'est qu'une question de temps.

Nous nous faisons un plaisir de reproduire en le résumant quelque peu un article publié par l'organe Spoor-Nieuws-Dienst des chemins de fer néerlandais, à propos de cette intéressante évolution.

GENERALITES.

Dès avant la deuxième guerre mondiale, les chemins de fer recherchaient déjà comment assurer le transport de porte à porte des marchandises.

Dès après la guerre la tendance a

évolué nettement vers le transport par fer de véhicules routiers complets. Les chemins de fer américains ont été les pionniers de cette évolution. Le problème se présentait cependant sous un aspect plus complexe en Europe qu'aux U.S.A. C'est ainsi que le gabarit européen est plus réduit que celui des chemins de fer américains. Alors que ces derniers pouvaient se contenter d'un wagon plat et de matériel routier normal, on se trouvait en Europe, devant l'alternative suivante :

- ou bien spécialiser le matériel ferroviaire dans le cas d'une utilisation de matériel routier normal;
- ou bien spécialiser le matériel routier dans le cas d'une utilisation de matériel ferroviaire normal;
- étant entendu que la forme d'exploitation (collaboration ou non avec le transport par route) exerce également une grande in-



La remorque « Kangourou » prend place sur le wagon (photo Van Gend & Loos).

fluence lorsqu'il s'agit de choisir entre ces deux possibilités.

La technique française « Kangourou » fait appel à un wagon spécialisé que l'on a construit en s'inspirant des trois critères ci-après :

— le wagon doit être apte à transporter le plus grand nombre possible de véhicules routiers existants;

— les adaptations qu'il serait éventuellement nécessaire d'apporter au véhicule routier, doivent être aussi minimales que possible;

— il a été tenu compte de l'évolution de la composition du parc routier vers un type déterminé (à savoir la semi-remorque).

La combinaison des transports routier et ferroviaire réunit les avantages des deux modes de transport. Sur les grandes distances les véhicules routiers sont acheminés par trains entiers. Ils conservent cependant toute leur mobilité pour les trajets routiers terminaux.

LA TECHNIQUE.

Le matériel ferroviaire :

Le wagon Kangourou comporte entre les longerons deux rails longitudinaux de guidage formant pont-levis; ces rails peuvent prendre deux positions :

— position haute afin de permettre la circulation des semi-remorques d'un wagon à l'autre;

— position basse abaissant la semi-remorque pendant le trajet ferroviaire afin de l'inscrire dans le gabarit.

Ces positions sont indiquées schématiquement à la figure 1.

Le chargement et le déchargement des semi-remorques sont opérés par un tracteur approprié, desservi par du personnel spécialisé.

L'accès au premier wagon à charge est réalisé par l'intermédiaire d'une



Convoi « Kangourou » prêt au départ (photo S.N.C.F.).

rampe mobile qui, tout comme le tracteur, appartient au chemin de fer.

Le matériel routier.

A l'exception de trois adaptations sur lesquelles nous reviendrons par après, tous les types normaux de semi-remorques peuvent être transportés, à condition qu'ils aient :

— des pneus jumelés et un écartement normal d'axe en axe des jantes;

— un attelage selon les normes S.A.E.;

— des pneus de type standard;

— des dimensions telles qu'elles n'empiètent pas sur le gabarit.

Les trois adaptations auxquelles nous avons fait allusion sont (voir figure 2) :

1. A l'avant de la semi-remorque, placement d'un dispositif auxiliaire d'attelage à rotule, nécessaire à l'accouplement au tracteur de manœuvre.



L'emblème du « Kangourou ».

2. Remplacement des entretoises des roues à pneus jumelés par des entretoises à profil spécial permettant la circulation sur les rails de guidage et de centrage équipant le pont-levis du wagon.
3. Un dispositif simple permettant d'escamoter les plaques sur lesquelles sont fixés les feux arrière, les feux stop et les signes distinctifs.

Le service.

Le service susceptible de répondre aux exigences de vitesse et de ré-

gularité imposées a été conçu par les administrations ferroviaires intéressées.

Il prévoit que les chemins de fer effectuent le transport la nuit, tandis que les heures de jour sont réservées aux trajets routiers terminaux.¹

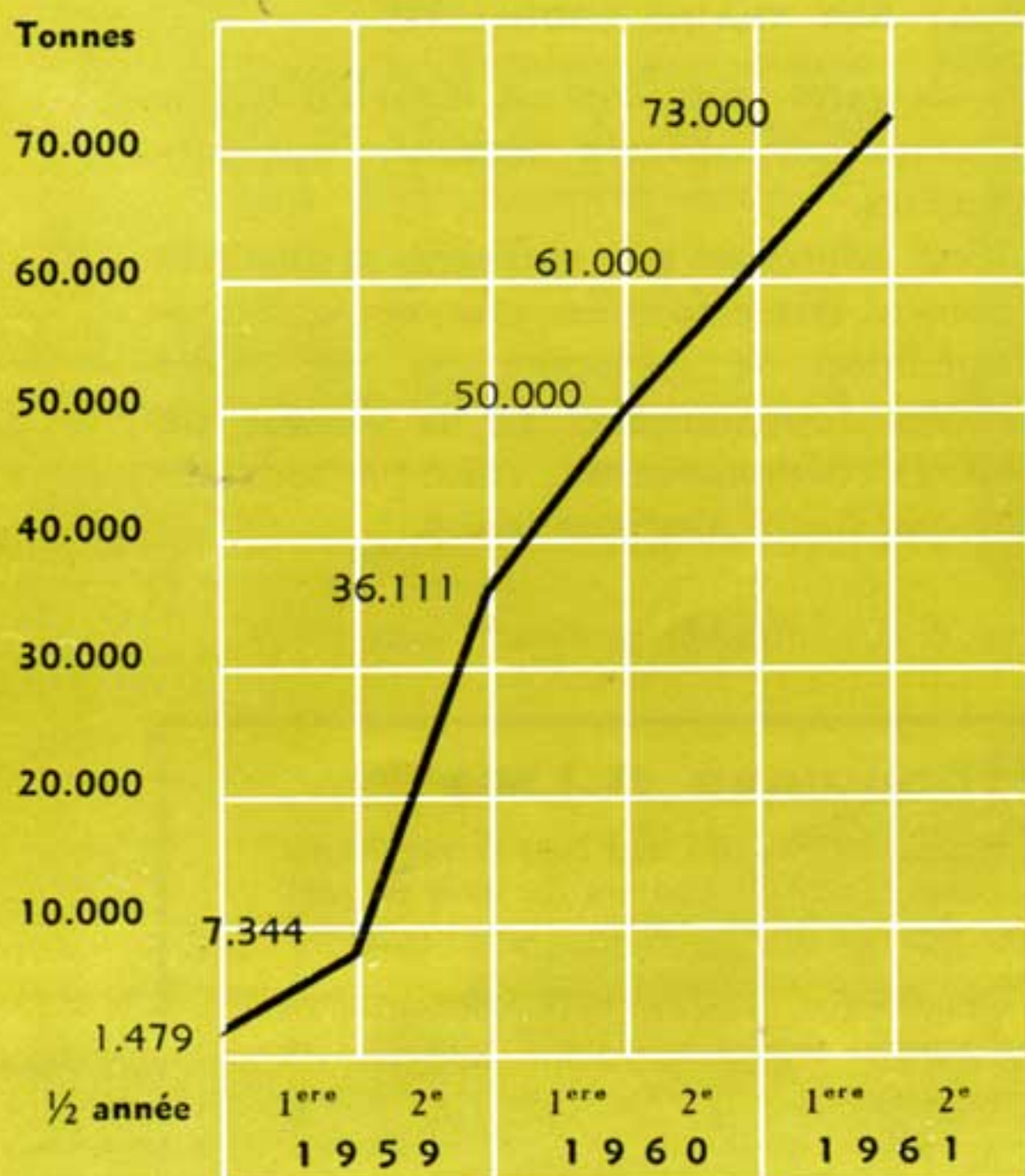
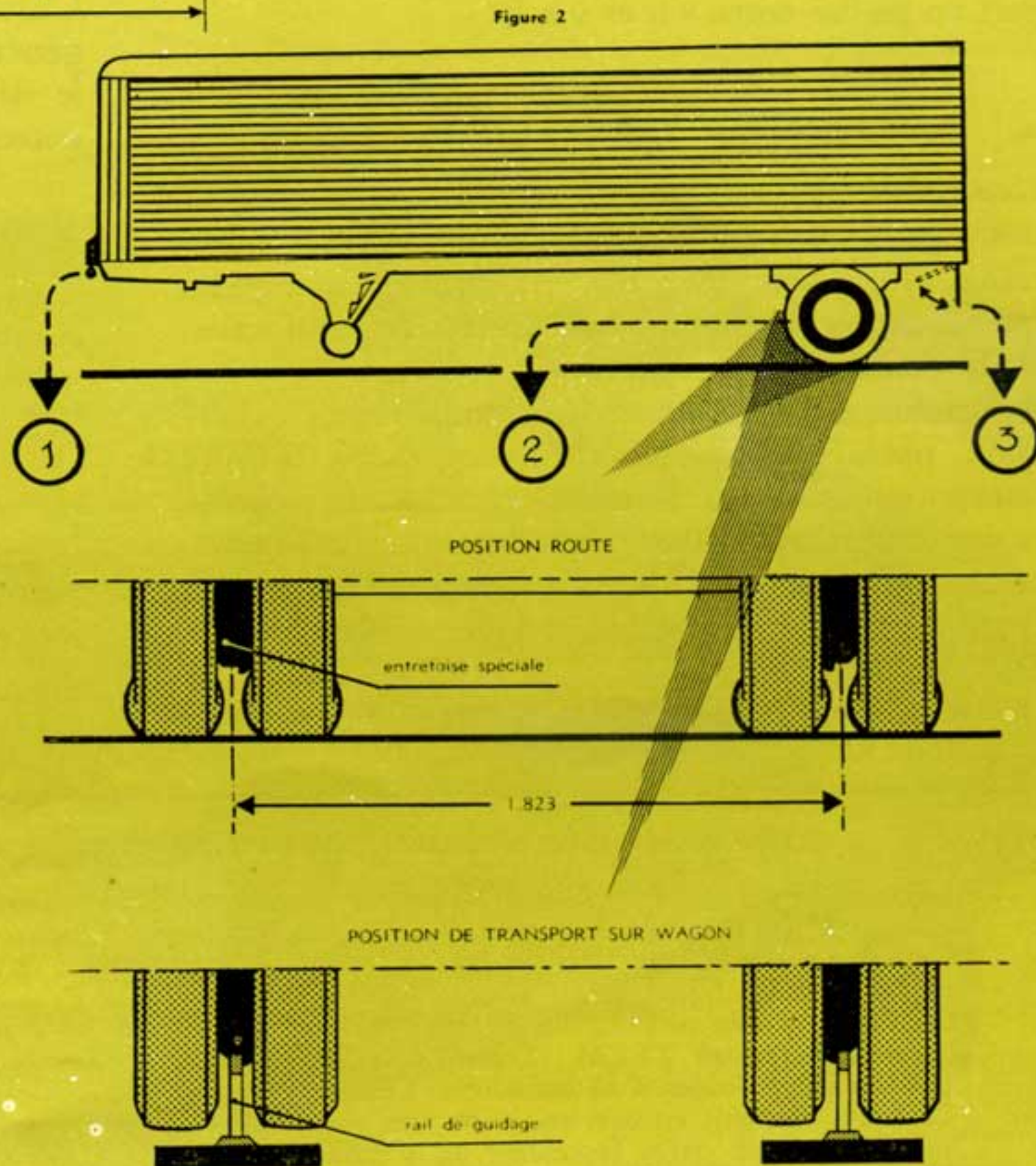
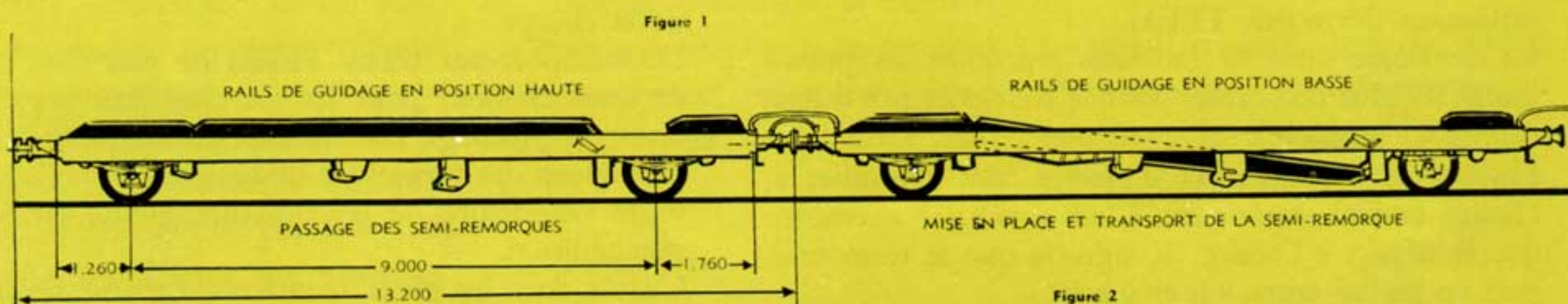
Les chemins de fer considèrent la nouvelle formule comme un service au transport routier.

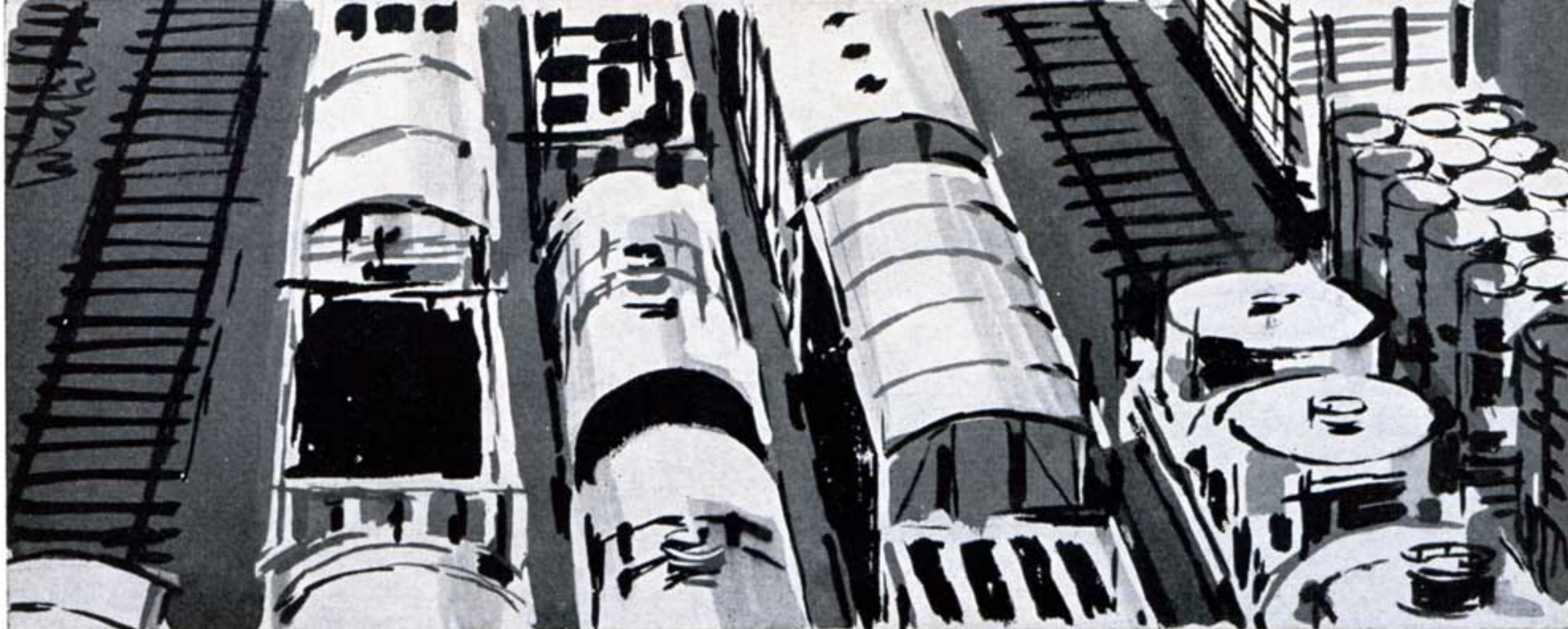
Celui-ci conserve la responsabilité du transport de porte à porte, ainsi que le contact commercial avec la clientèle.

EVOLUTION DU TRAFIC EN FRANCE.

Le graphique ci-contre donne un aperçu de l'évolution des transports effectués selon la technique Kangourou, en service intérieur français.

¹ N.D.L.R. Dans un film présenté à Bruxelles par la SNCF, le train « Kangourou » comportait une voiture-couchettes pour les « routiers ». Dans cette hypothèse, le chauffeur accompagnait son véhicule tout en étant « hors service ». D'autres types d'organisation peuvent être envisagés où la remorque voyage non accompagnée.





Depuis le 25-5-63 : nouveaux horaires pour le transport de marchandises à destination de l'étranger⁽¹⁾

Les nouveaux horaires pour le transport des marchandises entrent en vigueur le 26.5.63.

Vous trouverez dans les tableaux ci-après les heures de départ et d'arrivée pour le transport des charges complètes à destination de l'étranger.

La première série de tableaux détermine les possibilités de transport les plus favorables, moyennant utilisation des trains TEEM.

La deuxième série de tableaux reproduit les possibilités les plus favorables pour le transport par trains ordinaires accélérés.

Les heures de départ et d'arrivée sont arrondies à l'heure entière supérieure. C'est ainsi, par exemple, que le départ à l'heure 10, signifie que le train visé part en réalité entre 9 h et 9 h 59.

A. TRANSPORT PAR TRAINS TEEM.

L'ensemble de ceux de ces trains qui intéressent notre pays est reproduit au croquis ci-contre. Les trains TEEM sont des trains de marchandises rapides qui relient les plus importants centres de production et de consommation d'Europe.

A l'exclusion des marchandises pondéreuses (charbons, mitrilles, pierres, etc.), les trains TEEM transportent, des marchandises exigeant un transport rapide, notamment des périssables. La vitesse de pointe des trains TEEM se situe entre 85 et 100 km/h. Ces trains ne peuvent donc comporter que des wagons marqués « S » ou « SS » et dont le chargement ne dépasse pas la charge limite prévue

pour circuler sous le régime « S ». (S et SS sont des marques convenues sur le plan international, désignant les véhicules susceptibles de rouler respectivement à 85 km/h et 100 km/h.)

En conséquence, nous attirons l'attention de l'expéditeur sur la nécessité de demander du matériel marqué « S » ou « SS », ainsi que sur la limitation de la charge.

Le transport par trains TEEM ne peut être garanti de bout en bout pour les marchandises qui exigent un arrêt prolongé en cours de route, pour l'accomplissement des formalités douanières, le réglage, la visite vétérinaire ou phytopathologique, ou pour la réexpédition.

L'arrêt dans les gares frontières d'entrée ne permet généralement pas le dédouanement; en conséquence, le dédouanement des envois doit être effectué, en entrepôt à destination.

B. TRANSPORT PAR TRAINS ORDINAIRES.

L'arrêt dans les gares frontières est réglé en tenant compte du temps normalement nécessaire aux formalités douanières.

Cet arrêt n'est toutefois pas suffisant si d'autres opérations doivent être effectuées, comme par exemple la réexpédition, le réglage ou une visite spéciale par des fonctionnaires de la douane ou d'autres autorités (dédouanement, visite par un vétérinaire, visite phytopathologique, etc.).

¹ Sous réserve de modification survenant entre-temps.

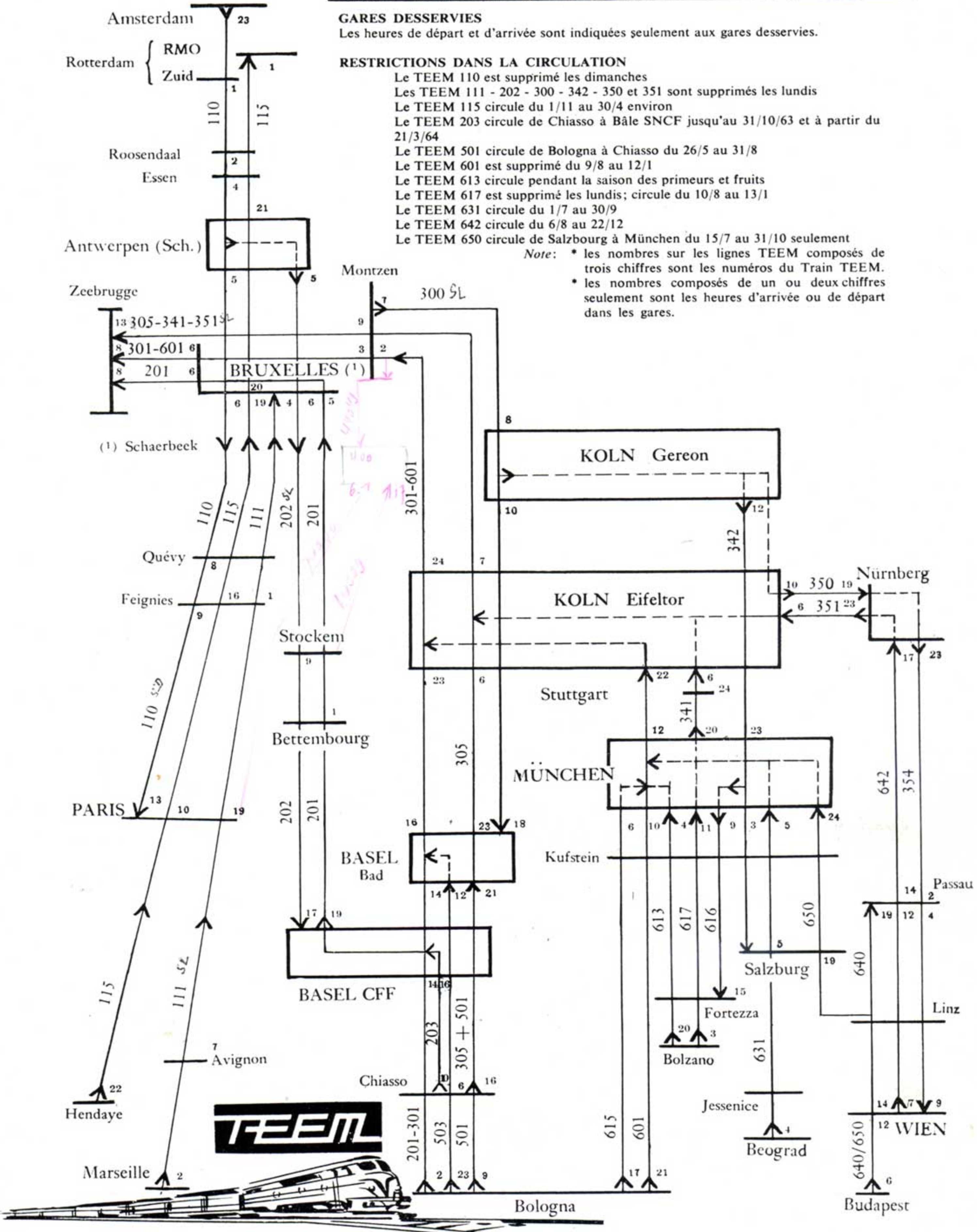
Livret-indicateur international marchandises (L.I.M.)

La nouvelle édition du « Livret-Indicateur International Marchandises », valable jusqu'à fin mai 1964 et publié par la « Conférence Européenne des Horaires des Trains de Marchandises » paraîtra dans le courant du mois de juin. Ce livret contient environ 300 pages de tableaux horaires pour le transport des marchandises par wagons complets sur les grandes lignes ferroviaires européennes.

On y trouve une centaine de tableaux horaires internationaux, dont une cinquantaine intéressent la Belgique. Les horaires du réseau TEEM (Trans-Europ-Express-Marchandises), sont incorporés dans les tableaux généraux et font en outre l'objet d'un indicateur TEEM spécial joint à chaque livret.

Le livret contient encore une carte des chemins de fer européens au format de 85 x 100 cm, indiquant notamment toutes les gares frontières ou d'échange entre les différents pays.

Cette documentation peut être obtenue contre versement de 70 F au compte de chèques postaux n° 1010 de la SNCB à Bruxelles; il y a lieu de mentionner comme référence au talon du bulletin les trois lettres L.I.M.



GARES DESSERVIES

Les heures de départ et d'arrivée sont indiquées seulement aux gares desservies.

RESTRICTIONS DANS LA CIRCULATION

- Le TEEM 110 est supprimé les dimanches
- Les TEEM 111 - 202 - 300 - 342 - 350 et 351 sont supprimés les lundis
- Le TEEM 115 circule du 1/11 au 30/4 environ
- Le TEEM 203 circule de Chiasso à Bâle SNCF jusqu'au 31/10/63 et à partir du 21/3/64
- Le TEEM 501 circule de Bologna à Chiasso du 26/5 au 31/8
- Le TEEM 601 est supprimé du 9/8 au 12/1
- Le TEEM 613 circule pendant la saison des primeurs et fruits
- Le TEEM 617 est supprimé les lundis; circule du 10/8 au 13/1
- Le TEEM 631 circule du 1/7 au 30/9
- Le TEEM 642 circule du 6/8 au 22/12
- Le TEEM 650 circule de Salzburg à München du 15/7 au 31/10 seulement

Note: * les nombres sur les lignes TEEM composés de trois chiffres sont les numéros du Train TEEM.
 * les nombres composés de un ou deux chiffres seulement sont les heures d'arrivée ou de départ dans les gares.



RELATIONS RAPIDES PAR TEEM^(a)

I. VERS LA FRANCE⁽¹⁾

GARE DE DEPART	TRAIN	H	J	GARE FRONTIERE	PASSAGE A LA FRONTIERE			GARE DESTINATION	Arrivée	
					TRAIN	H	J		H	J
Antwerpen (DS)	20050	2	II	Quévy	TEEM 110 (³)	8	II	Bordeaux	6	III
Antwerpen (Zd)	20305	1	II					Brest	5	III
Bruxelles (TT)	10016	2	II					Clermont-Ferr.	8	III
Essen	TEEM 110	4	II					Dijon	2	III
Gent (Zeeh.)	90011	23	I					Le Havre	11	III
Zeebrugge	99264	19	I					Limoges	4	III
Oostende	99419	24	I					Lyon G.	6	III
							Marseille	13	III	
							Nantes	6	III	
							Nice	22	III	
							Paris la-Chap.	13	II ⁽²⁾	
							Paris Tolb. Juv.	18	II	
							Rouen	6	III	

(1) Sauf indications contraires au présent tableau les plans ne sont applicables qu'aux envois du Régime Accélééré français en wagons S dont la charge S n'est pas dépassée.


(2) Applicable à tous les envois chargés en wagons S dont la charge S n'est pas dépassée.

(3) TEEM 110 est affecté exclusivement à l'acheminement des envois circulant, de bout en bout, sous le régime de Transit International Douanier.

II. VERS L'AUTRICHE, LA SUISSE ET L'ITALIE (VIA LA GARE FRONTIERE STOCKEM)

GARE DE DEPART	TRAIN	H	J	GARE FRONTIERE	Arrivée			Départ			GARE DESTINATION	Arrivée		
					TRAIN	H	J	TRAIN	H	J		TRAIN	H	J
Antwerpen (DS)	20050	2	II	Stockem	TEEM 202 (¹)	8	II	TEEM 202	9	II	Bâle SBB	TEEM 49111	17	II
Antwerpen (Zd)	20305	1	II								Chiasso	856	4	III
Bruxelles (TT)	10016	2	II								» Milano	5563	17	III
Gent (Zeeh.)	90011	23	I								» Roma	5773	23	IV
Kortrijk	99314	21	I											
Oostende (Zeeh.)	99419	24	I											
Zeebrugge	99264	19	I											
								Buchs (SG)	911	9	III			
								Wien (Matzl.)	G 53	19	IV			

(1) TEEM 202 ne prend au départ de la Belgique que des envois dédouanés.

 = exclusivement des périssables.

III. VERS L'ALLEMAGNE ET PAYS AU DELA

GARE DE DEPART	TRAIN	H	J	GARE FRONTIERE	Arrivée			Départ			GARE DESTINATION	Arrivée		
					TRAIN	H	J	TRAIN	H	J		TRAIN	H	J
Antwerpen (DS)	24322	23	II	Montzen	24322	4	II	TEEM 5544	6	II	Vers l'Allemagne			
Antwerpen (Zd)	22339	22	I								Basel Bad	5544	18	II
Bruxelles (T.T.)	14310	22	I								Furth. i. Wald	6045	6	III
Gent (Zeeh.)	99158	22	I								München	5434	23	II
Kortrijk	84346	21	I								Nürnberg	5422	19	II
Liège (G)	40007	17	I								Passau	5598	2	III
St.-Niklaas	99158	21	I								Schirnding	6003	7	III
Oostende (Zh.)	94101	19	I											
Zeebrugge	99944	19	I											
Verviers (O)	41151	19	I											
								Vers et via l'Autriche						
								Brennero via	G 13	14	III			
								Kufstein						
								Budapest via	69	18	III			
								Passau						
								Jesenice via	1975	24	III			
								Salzburg						
								Salzburg	5494	4	III			
								Wien (West)	G 818	9	III			
								via Passau						
								Vers et via la Suisse						
								Bâle SBB	9094	24	II			
								Chiasso via	14580	4	III			
								Bâle ⁽¹⁾						
								Milano via	5563	17	III			
								Bâle-Chiasso						
								Zürich via	911	6	III			
								Bâle						
								Vers la Tchécoslovaquie						
								Plzen via	7106	18	III			
								Furth. i/W.						
								Plzen via	7534	22	III			
								Schirnding						
								Praha via	4402	7	IV			
								Furth. i/W.						
								Praha via	4482	6	IV			
								Schirnding						

(1) Exclusivement des périssables.

(a) Ces tableaux horaires peuvent être modifiés.

H = heure

J = jour.

RELATIONS ACCELEREES PAR D'AUTRES TRAINS

VERS LA FRANCE⁽¹⁾

GARE DE DEPART	TRAIN	H	J	GARE FRONTIERE	TRAIN	H	J	GARE DE DESTINATION	Arrivée						
									H	J					
Essen Antwerpen (Zd) Antwerpen (Nd) Bruxelles (TT) Gent (Zeeh.) Oostende Zeebrugge	28320	5	II	} Quévy	88320	14	II	Bordeaux	22	III					
	20305	1	II					Brest	5	IV					
	20050	3	II					Clermont-Ferr.	3	IV					
	10016	2	II					Dijon	12	III					
	90011	23	I					Le Havre	14	III					
	99419	24	I					Limoges	10	III					
	99264	19	I					Lyon G.	18	III					
								Marseille	2	IV					
Montzen Visé ⁽⁴⁾	47300	10	II	} Erquelinnes	47300	15	II	Nancy	14	III					
	47300	11	II					Nantes	18	III					
								Nice	1	IV					
								Paris-la-Chap.	1	III ⁽²⁾					
								Paris Tolb. Juv.	3	III					
								Reims	6	III					
								Roubaix	4	III					
								Rouen	6	III					
	Charleroi (SQ) Liège (M) Montzen	47310	5					II	} »	47310	7	II	Bordeaux	22	III
		40007	17					I					Brest	5	IV
47310		1	II	Clermont-Ferr.	3	IV									
Montzen Visé	47304	21	I	} »	47304	3	II	Dijon	12	III					
	47304	22	I					Le Havre	14	III					
Antwerpen (DS) Bruxelles (TT) Essen Gent (Zeeh.) Montzen Oostende (Z) Zeebrugge	29347	24	I	} Mouscron	80262	11	II	Limoges	10	III					
	19152	3	II					Lyon G.	18	III					
	22361	19	I					Marseille	2	IV					
	90023	21	I					Nancy	14	III					
	49303	24	I					Nantes	18	III					
	99336	20	I					Paris-la-Chap.	1	III ⁽³⁾					
	99103	17	I					Paris Tolb. Juv.	3	III					
								Reims	6	III					
Antwerpen (DS) Antwerpen (Zd) Bruxelles (TT) Gent (Zeeh.) Liège (G) Kortrijk Oostende (Z) Verviers (O) Zeebrugge Liège Verviers (Ouest)	26320	1	II	} Stockem	26320	9	II	Roubaix	4	III					
	22318	24	I												
	16308	23	I												
	96367	10	I												
	40007	17	I												
	99304	3	I												
	91150	21	I												
	41151	19	I												
	99103	17	I												
	40007	17	I												
Antwerpen (DS) Antwerpen (Zd) Bruxelles (TT) Gent (Zeeh.) Liège (G) Kortrijk Oostende (Z) Verviers (O) Zeebrugge Liège Verviers (Ouest)	26320	1	II	} Gouvy	44320	3	II	Rouen	6	III					
	22318	24	I												
	16308	23	I												
	96367	10	I												
	40007	17	I												
	99304	3	I												
	91150	21	I												
	41151	19	I												
	99103	17	I												
	40007	17	I												

(1) Sauf indications contraires au présent tableau les plans ne sont applicables qu'aux envois du Régime Accéléré français en wagons S dont la charge S n'est pas dépassée. Les envois doivent, en outre, circuler sous le régime du Transit International Douanier.

(2) Applicable également aux envois du régime ordinaire français.

(3) Applicable à tous les envois, chargés en wagons S dont la charge S n'est pas dépassée.

(4) Exclusivement des périssables.

RELATIONS ACCELEREES PAR D'AUTRES TRAINS

II. VERS L'ALLEMAGNE, L'AUTRICHE ET LES PAYS NORDIQUES

GARE DE DEPART	TRAIN	H	J	GARE FRONTIERE	Arrivée			Départ			GARE DESTINATION	Arrivée		
					TRAIN	H	J	TRAIN	H	J		TRAIN	H	J
Antwerpen (DS)	24320	22	I	Montzen	24320	2	II	6143	11	II	Aachen (W)	6143	11	II
	24324	3	II	»	24324	6	II				Bochum N	5275	23	II
Antwerpen (Z)	24323	24	I	»	24323	7	II				Bremen	5321	1	III ⁽¹⁾
Bruxelles (TT)	14310	22	I	»	14310	2	II				Dortmund (S)	5249	24	II
	14308	21	I	»	14308	1	II				Duisburg	5117	16	II
Charleroi (SQ)	77322	17	I	»	64306	4	II				Düsseldorf (D)	9833	20	II
Gent (Zeeh.)	90023	21	I	»	84346	5	II				Essen	5235	18	II
Liège (M)	40007	17	I	»	44359	1	II				Flensburg (W)	6857	9	III
Kortrijk	84346	21	I	»	84346	5	II				Hamburg	5117	2	III ⁽¹⁾
Oostende	99336	20	I	»	84346	5	II				Hannover	5007	3	II
Verviers (O)	44347	22	I	»	44347	6	II				Osnabrück	5117	2	III
Zeebrugge	99944	19	I	»	84346	5	II				Wuppertal	9461	1	III
											Münster	7065	13	III
											Krefeld	7411	17	II
											Göteborg via Putgarden	5158	22	IV ⁽¹⁾
								Göteborg via Trelleborg	5158	22	IV ⁽¹⁾			
								Köbenhavn (G) via Putgarden	2186	3	IV ⁽¹⁾			
								Padborg	9912	12	III			
								Stockholm via Putgarden	4008	4	V ⁽¹⁾			
								Stockholm via Trelleborg	4004	5	V			
								Frankfurt (M)	5300	2	III			
								Köln (G)	5055	16	II			
								Mannheim	6620	10	III ⁽¹⁾			
								München (S)	5238	9	III ⁽¹⁾			
								Salzburg	7707	16	III ⁽¹⁾			
								Stuttgart	5438	2	III ⁽¹⁾			
								7271	12	II				

⁽¹⁾ Applicable uniquement aux envois chargés en wagons portant la marque „S” (vitesse maximum autorisée du wagon 100 Km/h) et qui sont chargés jusqu'aux limites de charge prescrites pour circuler en régime „S”.

III. VERS LES PAYS-BAS ⁽¹⁾

PASSAGE A LA FRONTIERE

GARE DE DEPART	TRAIN	H	J	GARE FRONTIERE	TRAIN	H	J	GARE DE DESTINATION	H	J
Antwerpen (Zd)	20305	1	II	Roosendaal	12100 (²)	8	II	Amersfoort	4	III
Bruxelles (TT)	10016	2	II					Dordrecht	7	III
Quévy	82106	2	II					Eindhoven	5	III
Gent (O)	99156	18	I					Nijmegen	3	III
Kortrijk	84346	21	I					Rotterdam R.M.O.	12	II
Oostende	99336	20	I					Rotterdam Z	11	II
Zeebrugge	99944	19	I					Groningen	12	III
								Utrecht	6	III
Gent (O)	99156	18	I	Roosendaal	22360	17	II	Amsterdam Wgm	6	III
Kortrijk	84346	21	I					Amersfoort	4	III
Oostende	99336	20	I					Dordrecht	7	III
Mouscron	84346	20	I					Eindhoven	5	III
Zeebrugge	99944	19	I					Nijmegen	3	III
								Rotterdam R.M.O.	9	III
								Rotterdam Z	2	III
								Groningen	12	III
								Utrecht	6	III
								Amsterdam Wgm	2	III
Erquelines	74300	4	II	Maastricht	44395	13	II	Amersfoort	5	III
								Dordrecht	2	III
								Eindhoven	1	III
								Nijmegen	5	III
								Rotterdam R.M.O.	6	III
								Rotterdam Z	5	III
								Groningen	9	III
								Utrecht	4	III
								Amsterdam Wgm	23	II
								Amersfoort	5	III
								Dordrecht	7	III
								Eindhoven	1	III
Liège G.	40007	17	I	Maastricht	44348	9	II	Nijmegen	5	III
Verviers (O)	41151	19	I					Rotterdam R.M.O.	6	III
								Rotterdam Z	24	II
								Groningen	7	III
								Utrecht	4	III
								Amsterdam Wgm	15	II
								Amersfoort	13	II
								Dordrecht	7	III
								Eindhoven	8	II
								Nijmegen	13	II
				Rotterdam R.M.O.	7	III ⁽³⁾				
				Rotterdam Z	11	II				
				Groningen	7	III ⁽³⁾				
				Utrecht	13	II				
Visé	44323	23	I	Maastricht	44323	24	I			
Gouvy	44323	19	I							

⁽¹⁾ Ces plans ne sont pas applicables aux wagons arrivant à la gare frontière le samedi ou le dimanche.

⁽²⁾ Priorité pour les envois G.V.

⁽³⁾ Ce plan n'est pas applicable aux wagons arrivant à Maastricht le vendredi, le samedi ou le dimanche.

RELATIONS ACCELEREES PAR D'AUTRES TRAINS

IV. VERS LA GRANDE-BRETAGNE

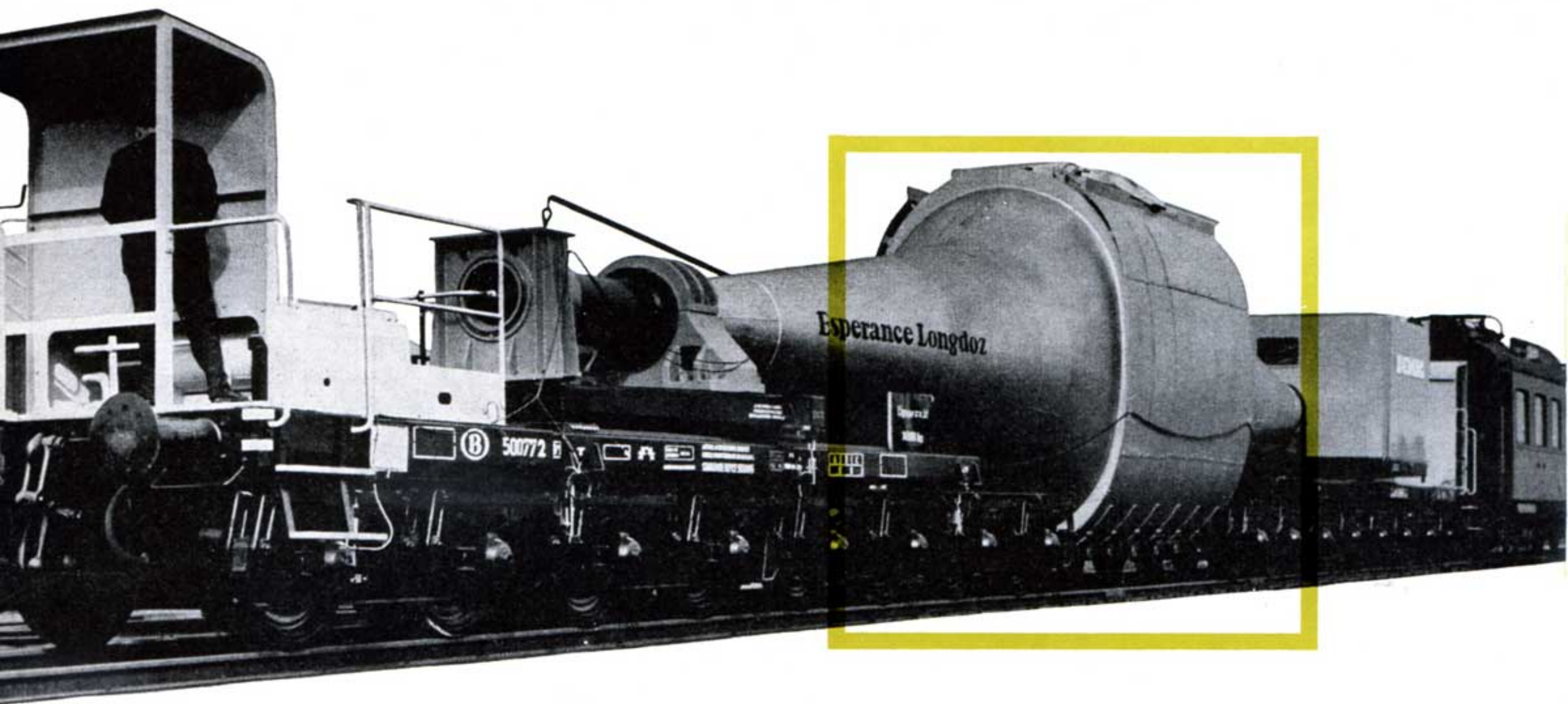
GARE DE DEPART	TRAIN	EMBARQUEMENT		DESTINATION																			
				H		J		Harwich Park Q.		Dover		London (Hither Gr.)		London (Holb. V.)		London (Br. A.)		London (Bish.)		Cardiff		Southampton	
				H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J
Mouscron	84346	20	I	Zeebrugge	10	II	17	II															
Quévy	82106	2	I																				
Bruxelles (TT)	19152	3	II																				
Antwerpen N.	29347	24	I	Antwerpen Z.	18	II	7	III															
Gent Zeehaven	99156	18	I																				
Montzen	42330	2	II																				
Quévy	82106	2	II	Oostende	15	II			19	II	2	II	3	III	5	III							
Mouscron	84346	20	I																				
Quévy	82106	2	II																				
Bruxelles (TT)	19152	3	II																				

GARE DE DEPART	TRAIN	EMBARQUEMENT		DESTINATION																			
				H		J		Birmingham (Curzon)		Manchester		Leeds		York		Newcastle		Edinburg		Glasgow		Liverpool	
				H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J
Mouscron	84346	20	I	Zeebrugge	10	II	17	II															
Quévy	82106	2	I																				
Bruxelles (TT)	19152	3	II																				
Antwerpen N.	29347	24	I	Antwerpen Z.	18	II	7	III															
Gent Zeehaven	99156	18	I																				
Montzen	42330	2	II																				
Quévy	82106	2	II	Oostende	15	II			19	II	2	II	3	III	5	III							
Mouscron	84346	20	I																				
Quévy	82106	2	II																				
Bruxelles (TT)	19152	3	II																				

V. VERS LUXEMBOURG, SAARBRUECKEN ET BALE

GARE DE DEPART	TRAIN	H	J	GARE FRONTIERE	Arrivée			Départ			GARE DE DESTINATION	TRAIN	H	J	
					TRAIN	H	J	TRAIN	H	J					
Bruxelles (TT)	16108 ⁽¹⁾	3	II	Arlon (a)	16108	8	II	66352	13	II	Bettembourg	5130	11	II	
Oostende (Z)	91150 ⁽¹⁾	21	I	»	16108	8	II								66387
Gent (Zeeh.)	99156 ⁽¹⁾	18	I	»	16108	8	II	26320	9	II	Bâle SBB	5037	9	III	
Antwerpen (DS)	26320 ⁽²⁾	1	II	Stockem (b)	26320	8	II								66352
Antwerpen (Z)	22318	24	I	»	16308	7	II	66352	12	II	Bettembourg	5154	14	II	
Bruxelles (TT)	16308 ⁽²⁾	23	I	»	46374	9	II								66387
Liège (G)	40007	17	I	»	66387	4	II	46374	9	II	Bâle SBB	5037	9	III	
Kortrijk	99304 ⁽²⁾	3	I	»	46374	9	II								16308
Verviers (O)	41151	19	I	»	26320	8	II	66309	17	II	Bettembourg	5178	19	II	
Zeebrugge	99103 ⁽²⁾	17	I	»	26304	15	II								66309
Gent (Zeeh.)	90023 ⁽²⁾	21	I	Stockem	26304	15	II	4114	6	II	Luxembourg	4114	12	II	
Oostende (Z)	91150 ⁽²⁾	21	I	»	26304	15	II								Bettembourg
Liège	40007	17	I	Gouvy	44320	3	II	4114	6	II	Bâle SBB	5037	9	III	
Verviers (O)	41151	19	I	»											

- (1) Envois G.V. (2) Pour les marchandises, dédouanées au départ, un acheminement accéléré est prévu dans les relations TEEM (tableau II)
(a) formalités en douane pour envois de détail et, le cas échéant, pour charges complètes.
(b) formalités en douane exclusivement pour charges complètes.



Transport de fonte en fusion

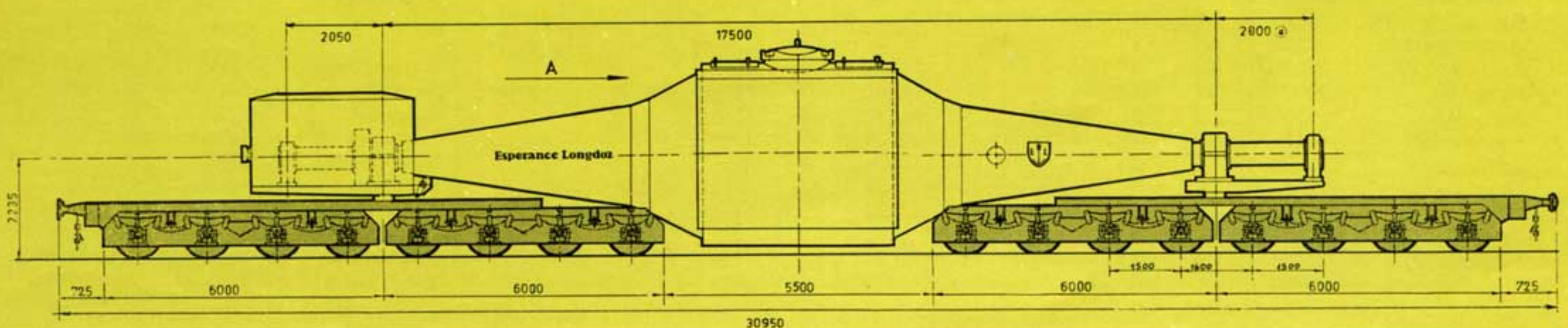
Pour la première fois en Belgique, de la fonte en fusion est transportée d'une usine à l'autre, en empruntant les lignes normales d'un chemin de fer public.

Le complexe métallurgique d'Espérance Longdoz a acquis le premier d'une série de huit wagons géants, longs de 31 mètres et pesant 170 tonnes à vide ou 320 tonnes à charge. Chaque wagon est monté sur seize essieux répartis sur quatre bogies; il porte sur son châssis une poche isothermique en forme de double torpille, dont les bases se joindraient. Cette poche, pouvant contenir 150 tonnes de fonte liquide, est revêtue à l'intérieur de briques réfractaires silico-alumineuses, destinées à subir et conserver une chaleur d'environ 1300 à 1350 degrés.

Les trains de fonte liquide, composés chacun de

deux wagons, empruntent un tronçon de la ligne Liège - Visé et effectuent en 50 minutes le trajet de 22 km entre les hauts-fourneaux de Seraing et la nouvelle aciérie de Chertal, près de Herstal. Les huit convois spéciaux prévus journalièrement doivent permettre le transfert quotidien de 2400 tonnes de fonte dont la température ne subit durant le trajet qu'une baisse de quelque huit degrés.

Ajoutons que la préparation de ce trafic extraordinaire a nécessité de nombreux travaux d'aménagement de la voie ferrée, notamment la construction d'un pont de 89 mètres et le renforcement de quatre autres ouvrages.

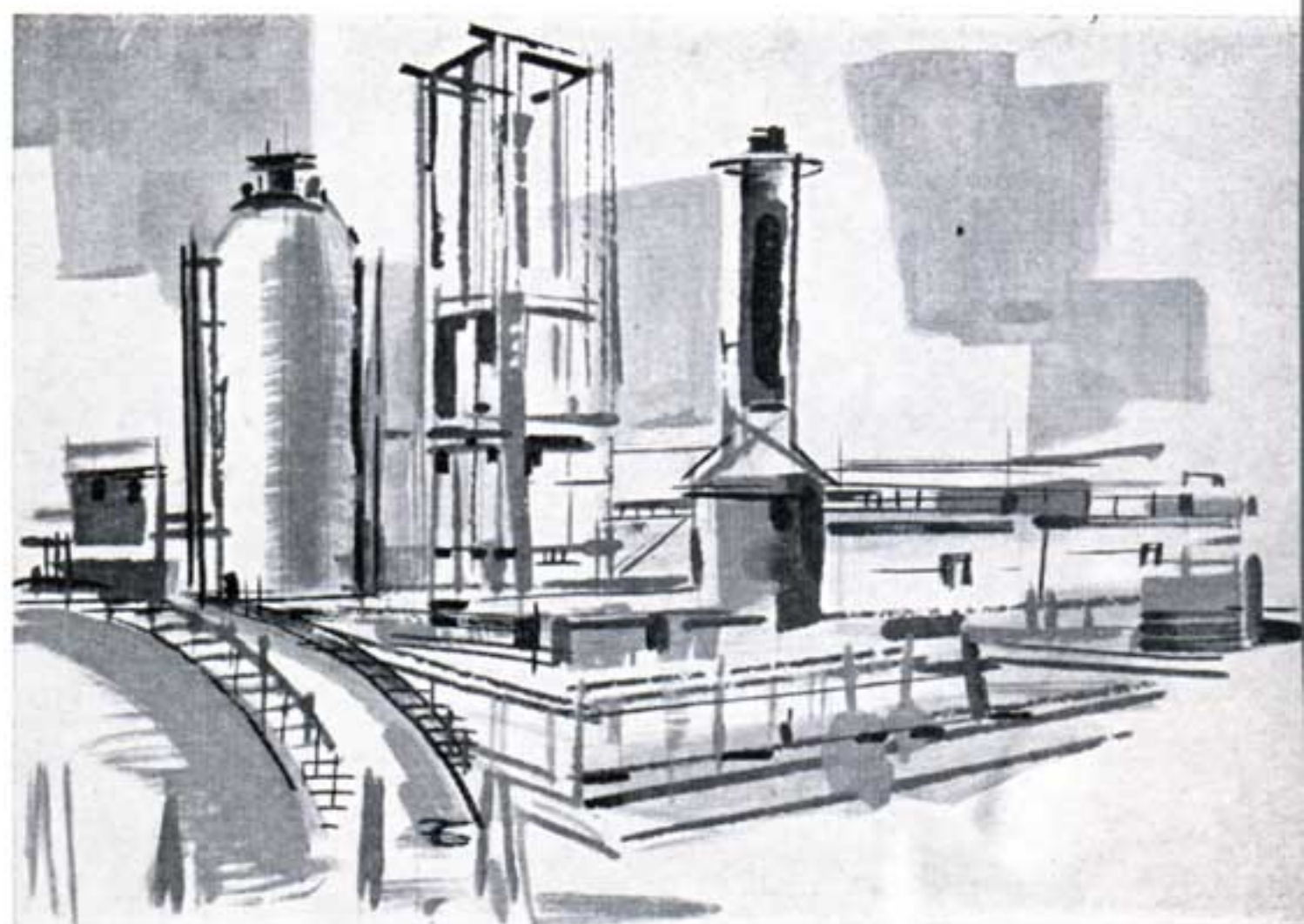


Produits pétroliers

Les besoins du Grand-Duché de Luxembourg en produits pétroliers s'accroissent à une cadence continue et massive.

De ce fait, le problème du transport de ces produits entre les raffineries et les consommateurs a nécessité une organisation appropriée, en vue de pouvoir atteindre des tonnages maxima avec un minimum de wagons-citernes.

Grâce à une collaboration étroite entre les Chemins de fer belges et luxembourgeois, d'une part, les raffineries et les destinataires, d'autre part, ce trafic est effectué depuis le 26 mai 1963, par trains complets et homogènes partant chaque jour ouvrable respectivement d'Anvers Sud et d'Anvers Nord. Le matériel de transport utilisé à cet effet a une rotation de trois jours, c'est-à-dire qu'un même wagon fait un circuit complet de 560 km en trois



**un nouvel
aspect
de la «relance»
du
chemin de fer**

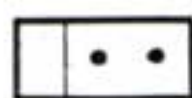
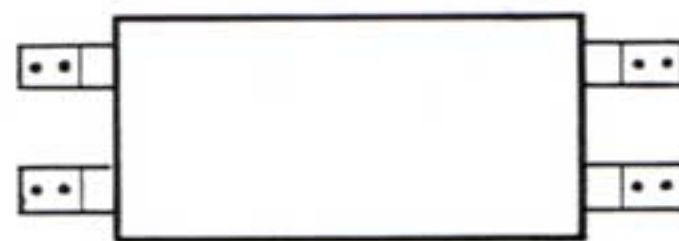
jours, y compris la durée de chargement des citernes, leur transport à charge, leur déchargement et leur retour à vide vers Anvers.

Cette performance prouve que le chemin de fer est à même de réaliser des transports massifs et réguliers, dans un minimum de temps et pour un minimum de frais.

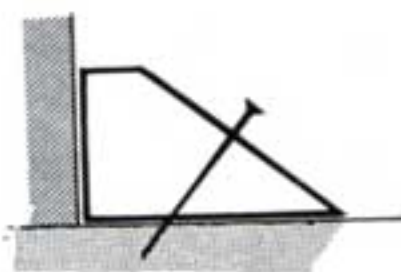
LE CALAGE est IMPORTANT

Mal caler les marchandises compromet leur sécurité au cours du transport. A l'extrême, un mauvais calage peut causer des accidents. Nous invitons nos lecteurs à soumettre les schémas qui suivent à l'attention de leur service d'expédition.

MAUVAIS

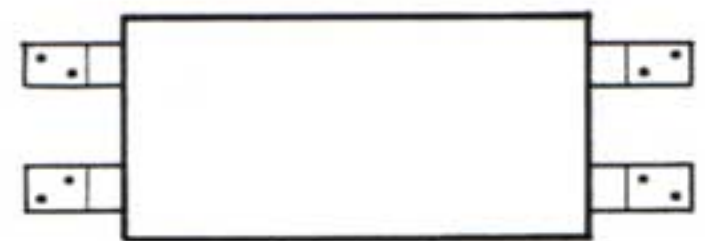


Ne disposez pas vos clous en file, ceci facilite le fendillement du bois.

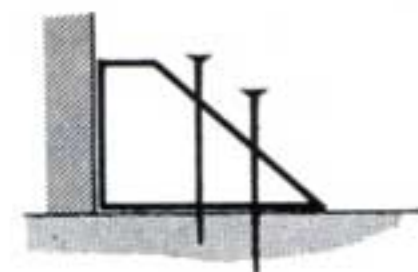


La position inclinée des clous (pointe vers la marchandise) facilite leur glissement d'où arrachage aisé à la moindre sollicitation.

BON



ATTENTION ! Le clou doit pénétrer dans le plancher d'au moins 1/3 de sa longueur.



La position verticale des clous est favorable !



Charge maximum des wagons sur le réseau allemand.

La charge maximum en tonnes que peut transporter un wagon de marchandises est indiquée sur chacune de ses parois sous forme d'un ou de plusieurs nombres croissant de la gauche vers la droite et surmontés des indices A - B - C.

Le tonnage admis pour les wagons à destination de gares allemandes est celui de l'indice B; celui figurant sous l'indice C est cependant autorisé comme maximum pour les wagons à destination des gares sarroises.

Les chemins de fer allemands ont décidé d'étendre à un certain nombre d'autres gares la possibilité de charger les wagons jusqu'au tonnage supérieur prévu sous l'indice C.

Des indications à ce sujet peuvent être trouvées dans la liste des gares du « Tarif international pour le transport des marchandises par chemin de fer entre l'Allemagne et la Belgique (DB GT) ». Elles peuvent encore être obtenues dans les agences commerciales de la SNCB ainsi que dans les gares importantes.



Pas de colis anonymes !

Au risque d'être soupçonnés de cultiver des idées fixes, nous croyons nécessaire d'insister à nouveau vivement auprès de MM. les expéditeurs afin qu'ils procèdent à un étiquetage correct de leurs colis.

Il importe notamment de mentionner sur chacun d'eux de façon claire et indélébile, non seulement leurs nom et adresse propres, mais également ceux du destinataire.

A défaut de cette dernière indication, les colis risquent de parvenir à destination avec retard ou même de s'égarer.

La S.N.C.B. aussi bien que la clientèle elle-même subit de ce chef un préjudice par suite de l'identification laborieuse des colis.

Nous espérons donc que l'obligation en cause sera respectée, avec bonne volonté, dans l'intérêt mutuel de l'expéditeur et du chemin de fer.

Nous vous en remercions tous d'avance.

Avis Tarifaires



TRAFIC AVEC L'ESPAGNE (RENFE).

Mise en vigueur, le 15 mai 1963, du 8e supplément au tarif international « Iberiatarif » applicable aux envois de fruits et légumes frais originaires d'Espagne et du Portugal à destination de la Belgique.

TRAFIC AVEC LES BALKANS.

Le 1er mars 1963 sont entrées en vigueur les mesures tarifaires suivantes :
Insertion des pommes de terre dans le Tarif International marchandises Nickelsdorf Grenze / Rosenbach Grenze - Zeebrugge tr (NRZ).

TRAFIC AVEC L'ITALIE.

Le 1er mars 1963 sont entrées en vigueur les mesures tarifaires suivantes : Réimpression des tarifs internationaux *Chiasso et Iselle (transit) / Ports de mer français, belges et néerlandais, Chiasso et Iselle (transit) / Grande Bretagne*.
Les titres des tarifs réimprimés sont les suivants :

— Tarif international n° 9.500 pour le transport à petite vitesse par wagon complet de denrées alimentaires de l'Italie sur certains ports de mer français, belges et néerlandais à destination de la Grande Bretagne.

— Tarif international n° 9.501 pour le transport à petite vitesse, par wagon complet, de denrées alimentaires de l'Italie à destination de la Grande-Bretagne.

Ces nouvelles éditions tiennent compte du relèvement des prix pour envois de 5 tonnes intervenu le 15.10.62 sur parcours allemand, de la réforme tarifaire de la SNCB du 1.1.63, ainsi que de

nouveaux prix sur les parcours maritimes et britanniques.

Depuis le 1 avril 1963, les remboursements à destination de l'Italie sont de nouveau autorisés pour autant qu'ils représentent la valeur de la marchandise indiquée à la facture. Cette facture (ou son duplicata) doit être jointe à la lettre de voiture par l'expéditeur.

TRAFIC AVEC L'AUTRICHE.

A partir du 1er avril 1963, un nouveau barème III sera inséré au Tarif spécial de transit 8705. Ce barème III sera applicable aux expéditions en provenance ou à destination de l'Autriche, lesquelles ne pourront donc plus désormais bénéficier des prix du barème I. Cette mesure entraîne un relèvement des prix pour les envois de l'espèce.

Le 1er avril 1963 entreront en vigueur les mesures tarifaires suivantes :

Edition du tarif international Ports de mer belges / Ports de mer néerlandais - Autriche (BöS/NöS) consacrant la fusion en un seul tarif des anciens tarifs distincts BöS et NöS. Cette nouvelle édition est également adaptée au tarif-type de l'UIC et comportera des prix identiques pour toutes les marchandises en trafic avec les Ports d'Anvers, Rotterdam et Amsterdam. Elle comportera en outre des majorations de prix consécutives à la majoration tarifaire des Chemins de fer néerlandais au 1.9.62 et à la réévaluation du florin en mars 1961.

Un certain nombre de relations n'ayant donné lieu à aucun trafic ont été supprimées dans les tarifs d'articles, à l'exception du tarif d'articles n° 1.

L'attention des usagers est tout spécialement attirée sur le point 5 de l'Avant-Propos conçu comme suit :

„Op verzoek kunnen onder andere relaties, waarvoor in artikeltarief 1 reeds vrachtprijzen voorkomen, in artikeltarief 2 en overige artikeltarieven worden opgenomen.”

(Les relations pour lesquelles le tarif d'articles 1 prévoit des prix peuvent, entre autres, être reprises dans les tarifs d'articles 2 et suivants.)

Ces dispositions doivent être entendues dans ce sens que, pour une marchandise spécialement dénommée dans les tarifs d'articles 2 et suivants, les chemins de fer intéressés accordent, sur simple demande et pour autant que l'importance du trafic le justifie, les prix réduits de ces tarifs d'articles même aux gares qui n'y sont pas reprises, pour autant cependant que ces gares figurent déjà dans le tarif d'articles 1.

Par exemple, la gare de *Bludenz* qui figure dans le tarif d'articles 1 peut bénéficier des prix réduits du tarif d'articles 109 (bananes), mais non la gare

de *Radstadt* non reprise dans le tarif d'articles 1.

L'expédition se fait, au préalable, aux conditions du tarif d'articles 1 pour la relation envisagée et les chemins de fer intéressés accordent ensuite la détaxe sur la base du tarif d'articles à taxe réduite à tous les transports effectués entre le moment où la demande a été prise en considération et celui de la publication de la mesure.

Le 1er avril 1963 a été réédité le tarif international applicable entre l'Autriche et la Belgique aux bandes en acier laminées à chaud (coils) en provenance d'Autriche.

Les prix du tarif sont maintenant exprimés en shillings autrichiens, mais ne subissent aucune modification de base. Le tarif comporte un engagement pour 12 000 t pendant la période du 1.4 au 31.12.63.

Le 1er mai 1963 est entré en vigueur un addendum n° 1 au tarif Autriche - Ports de mer belges / Ports de mer néerlandais (BöS - NöS).

Cet addendum comporte l'insertion de quelques nouvelles gares et des rectifications d'erreurs d'impression.

TRAFIC AVEC LA SUISSE ET SES AU-DELA.

1. Edition d'un nouveau tarif international Ports de mer belges / Ports de mer néerlandais - Bâle.

Ce nouveau tarif consacre la fusion des anciens tarifs distincts Ports de mer belges - Bâle et Ports de mer néerlandais - Bâle. De plus, la nouvelle édition est adaptée au tarif-type de l'UIC et tient compte de la réforme tarifaire de la SNCB au 1.1.1963.

2. Réédition du tarif international Belgique (trafic local) - Suisse adapté au tarif-type de l'UIC et tenant compte de la réforme tarifaire de la SNCB au 1.1.63.

3. Réédition du tarif international Pays-Bas (trafic local) - Suisse, adapté au tarif-type de l'UIC et tenant compte de la réforme tarifaire de la SNCB du 1.1.63.

TRAFIC AVEC LE DANEMARK.

Remise à domicile des containers P.A.

Depuis le 16 avril 1963, les chemins de fer de l'Etat danois peuvent remettre à domicile les containers PA arrivés dans les gares suivantes :

Buddinge - Frederiksberg - Glostrup - Hellerup - Herlev - Kobenhavns Godsbangard - Norrebro - Vanlose - Osterport.

atteignez

Copenhague

après une nuit de sommeil reposant,
en voiture/couchettes ou en wagon/lits



A partir du 26/5/63, le Paris-Scandinavie-Express empruntant la "Vogel-fluglinie" via Puttgarden et Rødby, vous déposera à 9 h. 15 du matin, dans la capitale du Danemark.

Départs : Ostende 16 h. 00, Bruxelles (N.) 17 h. 32, Liège (G) 18 h. 52
Charleroi(S.) 17 h. 18, Namur 17 h. 54.

Supplément couchette 2e cl. : 135 F. B.

Suppléments wagon/lits : 1e cl. "single" 1.587 FB
au départ de Bruxelles "double" 646 FB
2e cl. "touriste" 411 FB



Vous parcourez grâce au train,
1000 Km en une nuit

CHEMINS DE FER BELGES