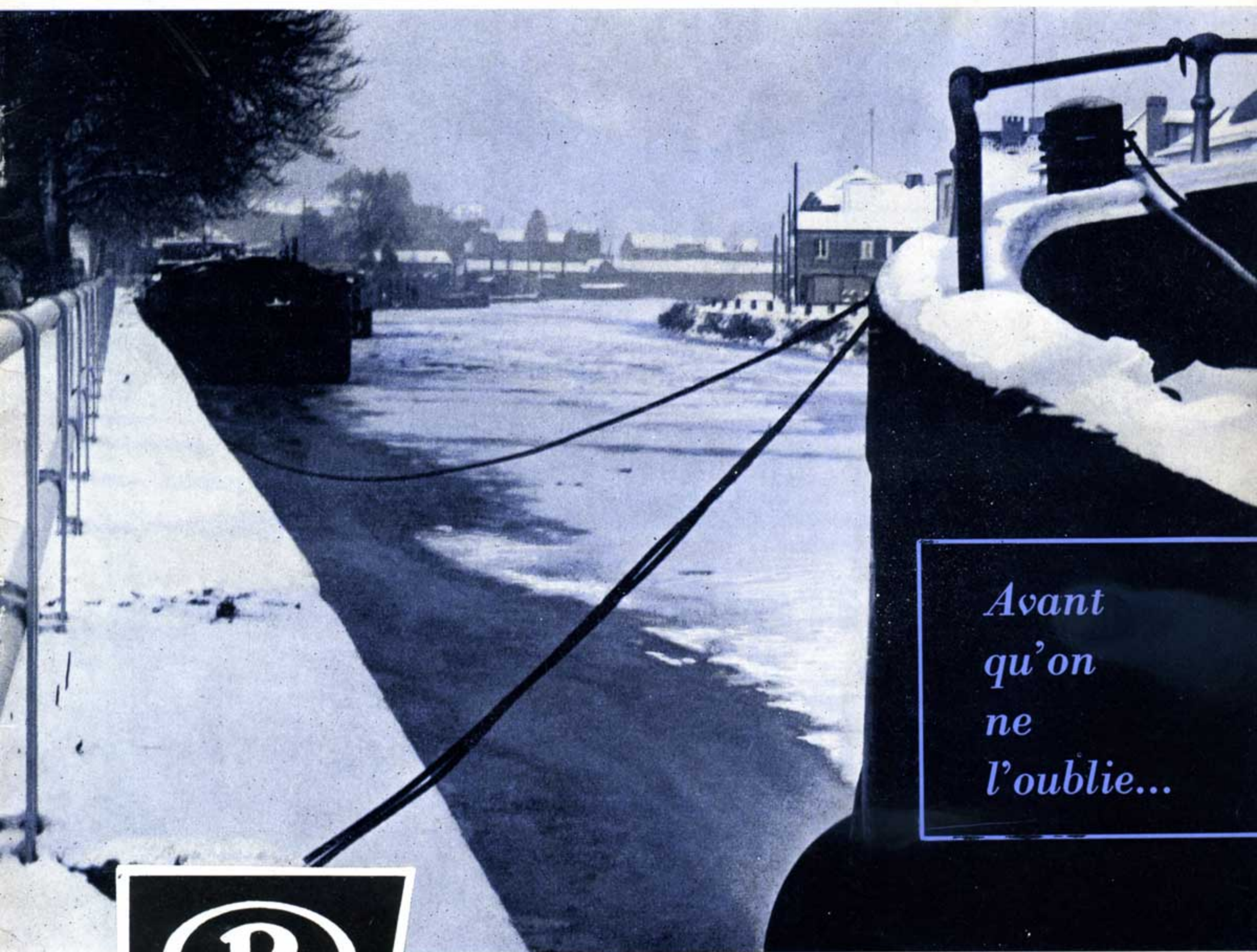


# INFORMATIONS S.N.C.B.

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

PERIODIQUE BIMESTRIEL — NUMERO 5 / DECEMBRE 1963



*Avant  
qu'on  
ne  
l'oublie...*

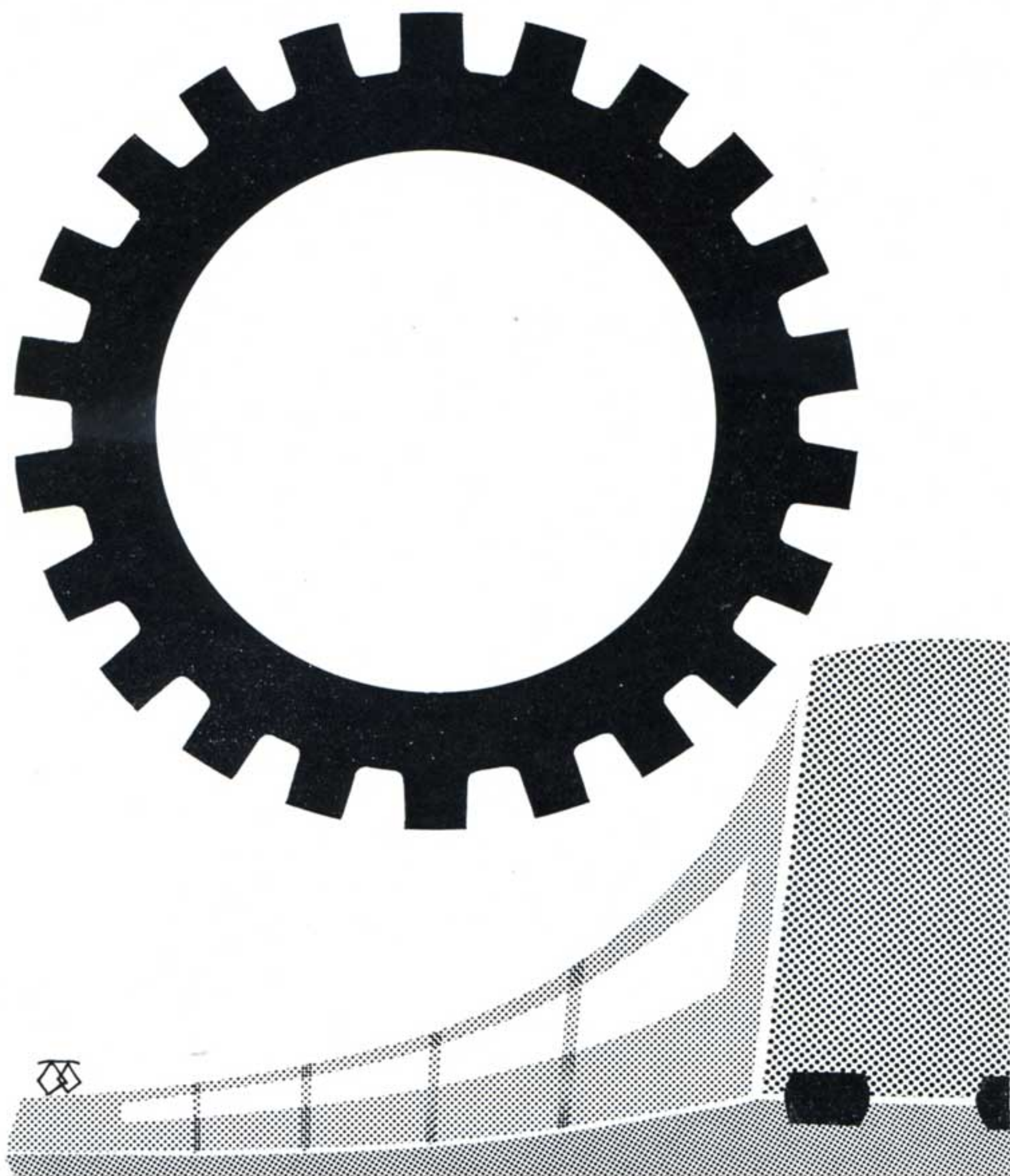


Les rigueurs de l'hiver n'arrêtent pas le chemin de fer.

*Photo Putman*

**SOMMAIRE :** Avant qu'on ne l'oublie, p. 3 / Tarifs directs internationaux, p. 4 / Nos agents commerciaux, p. 5 / Prescriptions concernant le chargement des wagons à marchandises, p. 6 / Demandes de prix de transport par télex, p. 7 / Skieurs, profitez de vos week-ends, p. 8 / Bientôt un souci de moins, p. 10 / Les horaires internationaux pour l'été 1964, p. 11 / Où acheter un billet de chemin de fer pour l'étranger?, p. 12 / Structure de la Direction Commerciale des Chemins de fer belges. - Renseignements divers, p. 13 / Nouvelles tarifaires. - Sécurité du personnel, p. 14 / Sommaire Informations S.N.C.B. année 1963, p. 15.

*Nederlandse uitgave verkrijgbaar op aanvraag.*



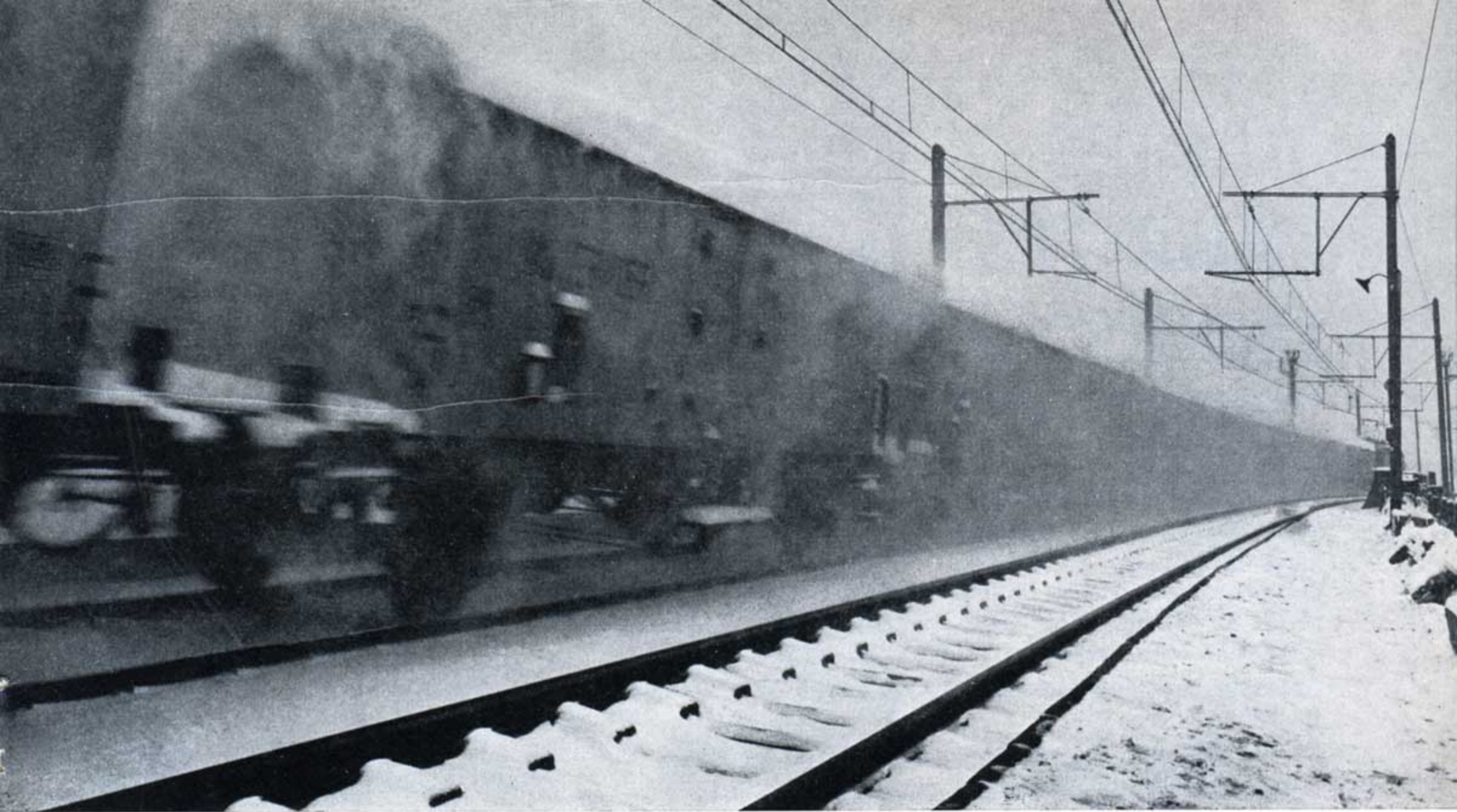
# en train vers l'Allemagne industrielle 500 km en une soirée

En partant de Bruxelles à 17 h. 32  
le train vous déposera à :

DUSSELDORF	à 22 h. 00
DUISBOURG	22 h. 17
ESSEN	22 h. 34
DORTMUND	23 h. 25
FRANCFORT/M	23 h. 59



CHEMINS DE FER BELGES



Sous ce titre, dans notre numéro d'avril 1963, nous avons fait le bilan de l'aide efficace que la S.N.C.B. a apportée à l'économie nationale durant l'hiver « le plus dur du siècle ». Nous n'insisterons plus sur les prouesses accomplies dans l'acheminement des voyageurs, tant sur le plan du confort (relatif, compte tenu des températures) que sur celui de la régularité (retard moyen de 3'). Nous tenons à rappeler notre conclusion quant au transport des marchandises, à savoir qu'une entreprise industrielle de quelque importance, pour assurer son fonctionnement régulier pendant l'ensemble de l'année, doit prévoir un raccordement adéquat de ses installations au chemin de fer.

Les dures leçons d'un hiver exceptionnel ont incité certains industriels à revoir leur politique de transport:

- des projets de raccordement sont en cours d'étude et de réalisation;
- des installations modernes de manutention sont prévues dans le cadre de modernisation et d'extension d'entreprises;
- des projets se portent également sur l'accroissement des parcs de wagons privés.

Sur le plan tarifaire, afin d'éviter de payer durant les périodes de gel, des frais de transport trop élevés en cas de dépannage par chemin de fer, nous avons vu des firmes souscrire à des tarifs spéciaux accordant à la S.N.C.B. une garantie de trafic durant l'année entière

ou nous demander l'étude de tarifs appropriés à leur cas particulier.

C'est qu'en effet, les possibilités de dépannage dépendent essentiellement des moyens disponibles de la S.N.C.B. et de leur adaptation au trafic moyen, compte tenu de la marge de réserve technique. Sur ce point, elle ne peut être blâmée par aucun industriel soucieux des notions de prix de revient. Aussi, plus le trafic moyen aura tendance à se développer, plus les ressources aptes aux dépannage d'hiver seront importantes.

Ces quelques réflexions émises à la veille d'un hiver que comme tout le monde, nous espérons clément, nous ont paru opportunes, certains industriels pouvant encore prendre des dispositions en vue d'assurer une meilleure collaboration avec le chemin de fer. Comme l'hiver passé, la S.N.C.B. déploiera, à l'avenir, quelles que soient les difficultés du moment, tous ces efforts pour soutenir l'économie du pays, mais combien ces efforts seront plus efficaces si votre collaboration nous est acquise...

avant qu'on ne l'oublie !

*Avant  
qu'on  
ne  
l'oublie...*

# TARIFS DIRECTS INTERNATIONAUX

---

Dans notre numéro de décembre 1962, nous avons fait allusion à l'existence de tarifs directs internationaux qui permettent à l'expéditeur de disposer de prix directs jusqu'au point de destination à l'étranger, ces prix comprenant très souvent les frais accessoires des différents réseaux empruntés et notamment les frais de formalités en douane.

Il est inutile de souligner l'intérêt de tels tarifs pour la clientèle qui, grâce à eux, peut déterminer facilement le prix de revient de la marchandise à destination et peut prospecter les marchés de consommation ou de production les plus favorables à son intérêt.

En outre, dans certains cas, elle dispose d'un choix d'itinéraires dont les prix sont uniformisés au niveau du plus économique d'entre eux; elle peut donc utiliser l'acheminement lui offrant le maximum de commodité et de rapidité, tout en conservant le bénéfice de la voie la moins chère. Enfin, certains tarifs portuaires visent à égaliser les prix de transport dans les relations avec les différents ports maritimes intéressés et permettent à la clientèle de choisir ceux qui lui offrent le plus d'avantages du point de vue des frais de place, du fret et de la diversité ou de la fréquence des dessertes maritimes.

Beaucoup de ces tarifs nécessitent des négociations laborieuses avec les réseaux étrangers et des sacrifices tarifaires parfois importants.

L'énumération des nombreux tarifs internationaux intéressant la clientèle belge et l'analyse des particularités de chacun d'eux sortent du cadre de cet article.

Ces tarifs sont du reste extrêmement variables quant à leur champ d'application: certains ont été limités à une relation et à une marchandise déterminées tandis que d'autres comme le tarif direct belgo-allemand couvrent pratiquement tout le trafic entre la Belgique et la République Fédérale d'Allemagne.

Ils sont généralement applicables d'office; toutefois certaines conditions peuvent être exigées et il est de l'intérêt des expéditeurs de s'informer auprès des gares de départ ou des bureaux de renseignement du chemin de fer.

D'autre part, certains tarifs tout en étant d'une application en principe générale, peuvent ne reprendre que les principales relations et les principales marchandises. La possibilité subsiste toutefois de les étendre à d'autres trafics si ceux-ci présentent une importance suffisante pour justifier les négociations nécessaires avec les réseaux étrangers intéressés.

Tel est le cas pour le tarif dénommé « Bös/Nös » applicable entre les ports de mer belges et l'Autriche ou vice-versa.

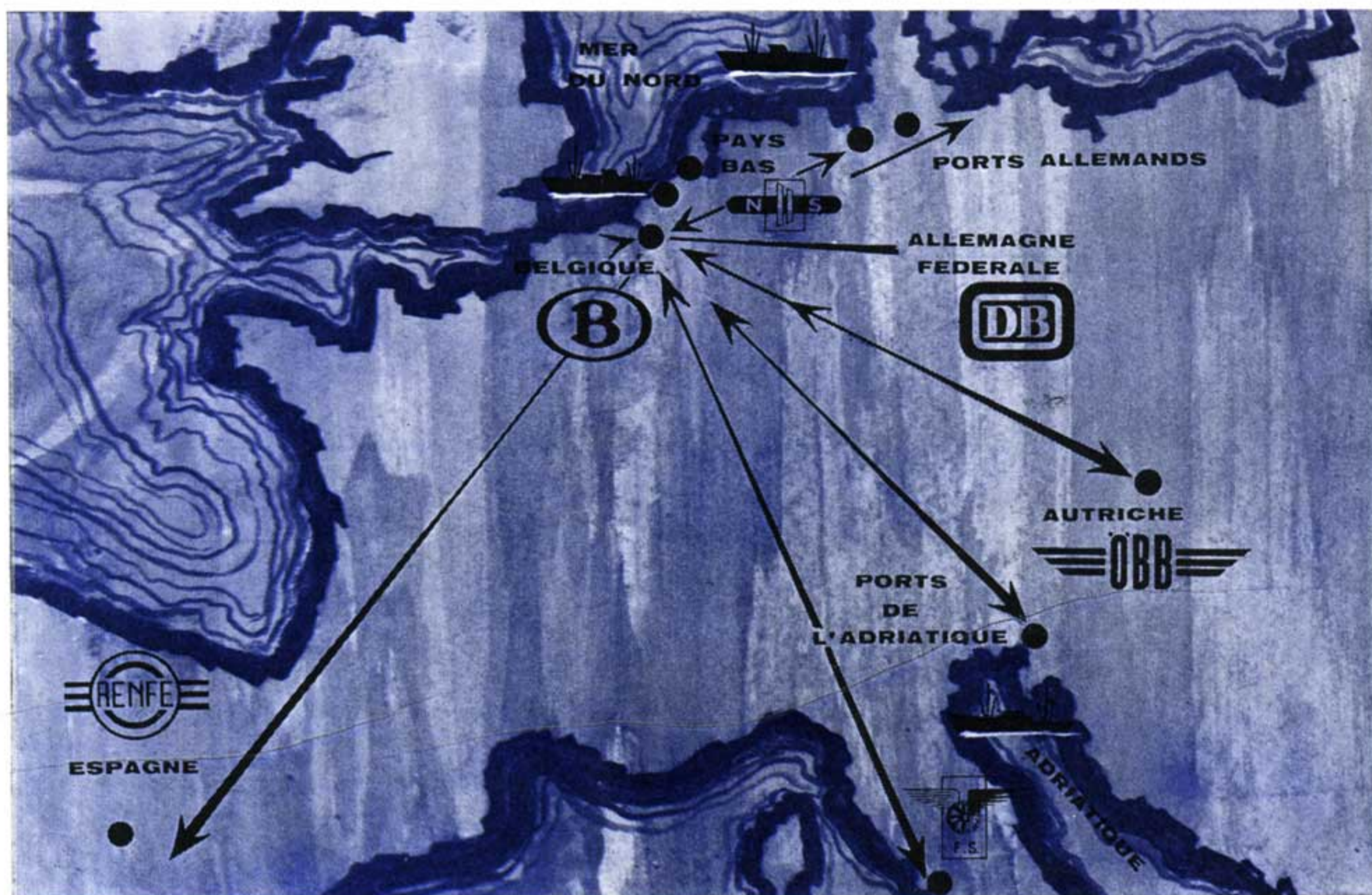
Les prix de ce tarif sont formés par l'addition: — des taxes autrichiennes jusqu'à la frontière allemande;

— de taxes allemandes qui comportent des réductions plus ou moins importantes en fonction du niveau des taxes entre les gares autrichiennes intéressées et les ports de l'Adriatique d'une part et des mêmes gares aux ports allemands de la mer du Nord d'autre part; ces taxes allemandes sont identiques entre la frontière autrichienne et les frontières belge ou néerlandaise.

— de taxes identiques entre la frontière néerlandaise et les ports de Rotterdam ou d'Amsterdam d'une part et de la frontière belge à Anvers d'autre part.

Des suppléments ou des réductions sur ces derniers prix sont appliqués sur les autres ports suivant leur situation par rapport aux ports principaux.

Les expéditeurs intéressés peuvent utilement prendre contact avec le représentant commercial du chemin de fer pour leur trafic en provenance ou à destination de l'Autriche quand la relation ou la marchandise qui les intéressent ne sont pas mentionnées spécialement au tarif.



### NOS AGENTS COMMERCIAUX :

#### EN BELGIQUE :

		Téléphone	
M. VAN DER BORGHT	Denderstraat 49	Alost	(053) 261.15
M. HERREMANS	Koningin Astridplein (centraal station)	Anvers	(03) 33.02.68
M. LEVECQ	61, av. de la gare	Arlon	(063) 211.15
M. VAN CLEYNENBREUGEL	Gare	Bruges	(050) 369.97
M. RUYFFELAERT	153B, Boulev. Anspach	Bruxelles	(02) 11.95.50 12.13.50
M. MAINIL	1, quai de la gare	Charleroi	(07) 32.73.73
M. GOFFIN	Gare	Ciney	(083) 217.72
M. VAN DER VEKEN	K. Maria Hendrikaplein, 2	Gand	(09) 22.71.00
M. VOLANT	Statieplein, 21	Hasselt	(011) 232.65
M. LODEWEYCKX	Gare	Courtrai	(056) 200.49
M. MUSICK	Gare	Louvain	(016) 277.03
M. SCHMIZT	42, rue de la Casquette	Liège	(04) 23.17.13 23.22.85
M. VANDEVIJVERE	Gare	Malines	(015) 164.82
M. BEUGNIES	14, Square F. Roosevelt	Mons	(065) 359.79
M. PERIN	52, rue Godefroid	Namur	(81) 230.84
M. DIEU	10, rue Hôpital Notre-Dame	Tournai	(069) 258.45
M. LEJEUNE	14, rue Xhavée	Verviers	(087) 308.40

#### A L'ETRANGER :

M. ROELKENS	Leidseplein, 5-7	Amsterdam	24.59.59
M. SCHOOS	Viaduktstrasse, 60	Basel	24.40.77
M. PIRONT	Bahnhofvorplatz, 3	Köln	21.27.61
M. MESTDAGH	Regentstreet, 167	London WI	Regent 1491
M. DURY	2, place de Paris	Luxembourg	223.93
M. KRUCHTEN	14, rue du 4 septembre	Paris	Richelieu 4041

#### NOS BUREAUX DE RENSEIGNEMENTS (prix des transports internationaux de marchandises):

Antwerpen Dokken en stapelplaats	Noorderplaats, 1	(03) 32.31.31	(telex: Railbel Antw 814)
Bruxelles	4, Galerie Ravenstein	(02) 13.41.10	(telex: Obelcom Bru 21.502)

# prescriptions concernant le chargement des wagons à marchandises

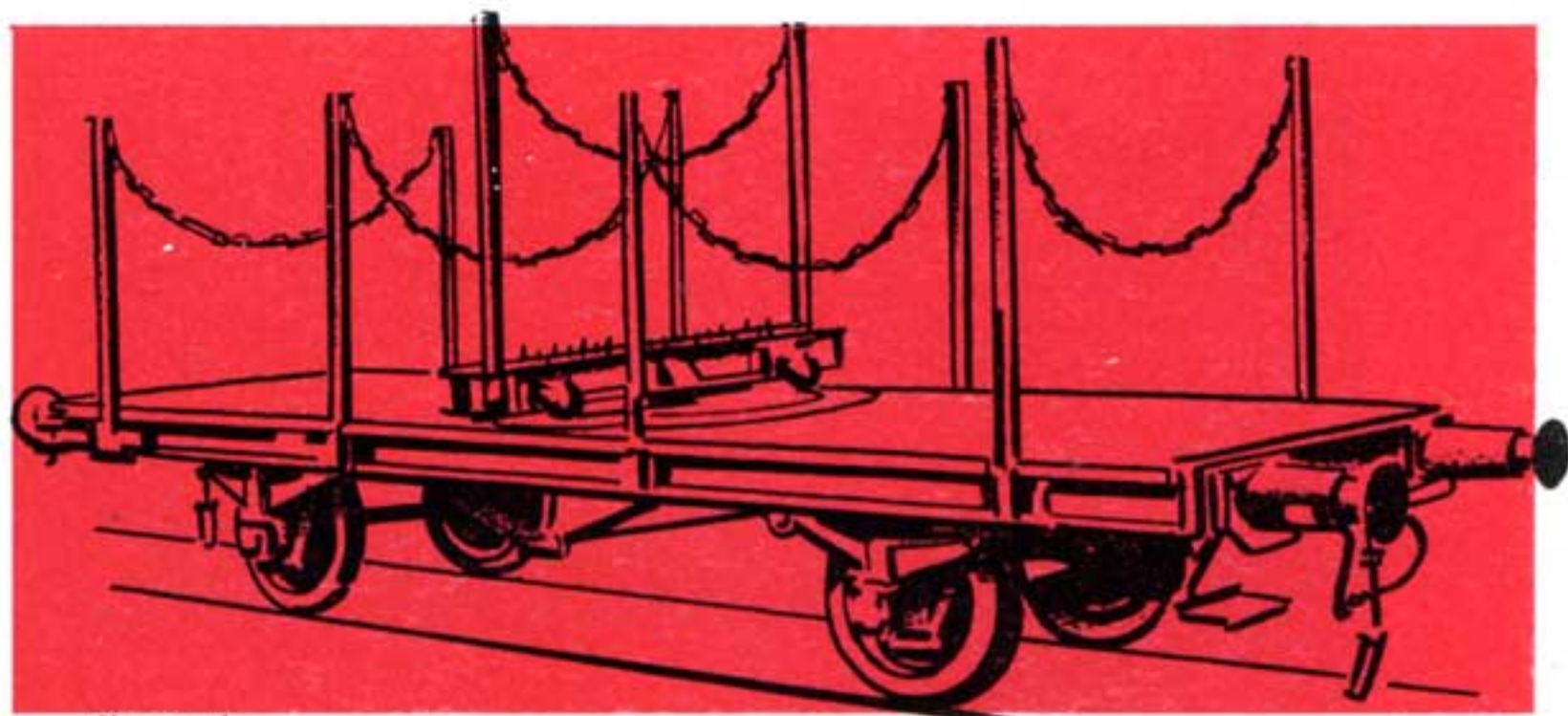


figure 1

L'Union Internationale des Wagons vient de publier des prescriptions et conseils concernant le chargement des wagons à marchandises. La brochure, qui contient de très nombreux exemples concrets, illustrés, peut être achetée par les expéditeurs intéressés.

Ces derniers voudront bien s'adresser, à cet effet, à la gare qui les dessert.

Nous nous proposons de publier dans notre bulletin, par tranches successives, un aperçu du contenu de cet ouvrage.

Ci-après figure le résumé de quelques prescriptions générales.

## Poids par essieu et poids par mètre courant.

Nous avons déjà parlé à deux reprises (décembre 1961 et octobre 1962) de la charge maximum des wagons, que conditionne le poids par essieu admis par chacun des réseaux intéressés à un transport. Nous n'y reviendrons donc plus. Cette limitation est la plus importante. Elle n'est pas unique cependant. L'on conçoit qu'une charge peut se présenter de diverses manières: concentrée sur une petite longueur au milieu du wagon ou répartie tout au long du plan de chargement. Un wagon n'est pas construit pour supporter une masse égale à sa capacité, concentrée en son milieu; la répartition de la charge en longueur doit être telle que le poids par mètre courant n'excède pas un certain maximum. Une annexe à la brochure indique les chiffres adoptés par les divers réseaux. Il est de 8 tonnes en Belgique (le plus élevé) mais certains réseaux n'admettent que 3,2 t par mct.

Certains wagons portent de part et d'autres et à égale distance du milieu des longerons plusieurs repères indiquant le poids maximum admissible des charges concentrées (fig. 1).

## Répartition de la charge.

Le chemin de fer demande — et c'est la logique même — la meilleure répartition possible de la charge sur toute la surface du plancher. Toute répartition par trop inégale, ayant pour effet de surcharger anormalement une roue (ce qui se remarque à l'écrasement des ressorts de suspension), pourrait entraîner le refus du transport.

## Gabarits de chargement.

Nous avons reproduit dans notre numéro d'octobre 1962 le gabarit international ainsi que les gabarits belge et britannique. Le gabarit international est admis par toutes les administrations à l'exception des British Railways (tout le réseau) et aussi des chemins de fer français (pour quelques tronçons de lignes seulement).

Pour tenir compte du passage dans les courbes, il y a lieu de réserver entre les chargements et le gabarit, une distance horizontale qui est fonction des caractéristiques du wagon et du chargement.

## Chargements qui dépassent la traverse de tête.

Le chargement ne peut dépasser la traverse de tête du wagon que dans certaines limites reproduites aux figures 2 et 3 (page 7).

Si ces conditions ne sont pas remplies, il faut ajouter un wagon plat de sûreté au-dessus duquel la tête du chargement pourra pivoter librement. La brochure indique les règles de l'usage de wagons de sûreté.

Dans tous les cas, le chargement doit laisser subsister pour l'accrochage des attelages, un espace libre d'une hauteur d'au moins 200 mm

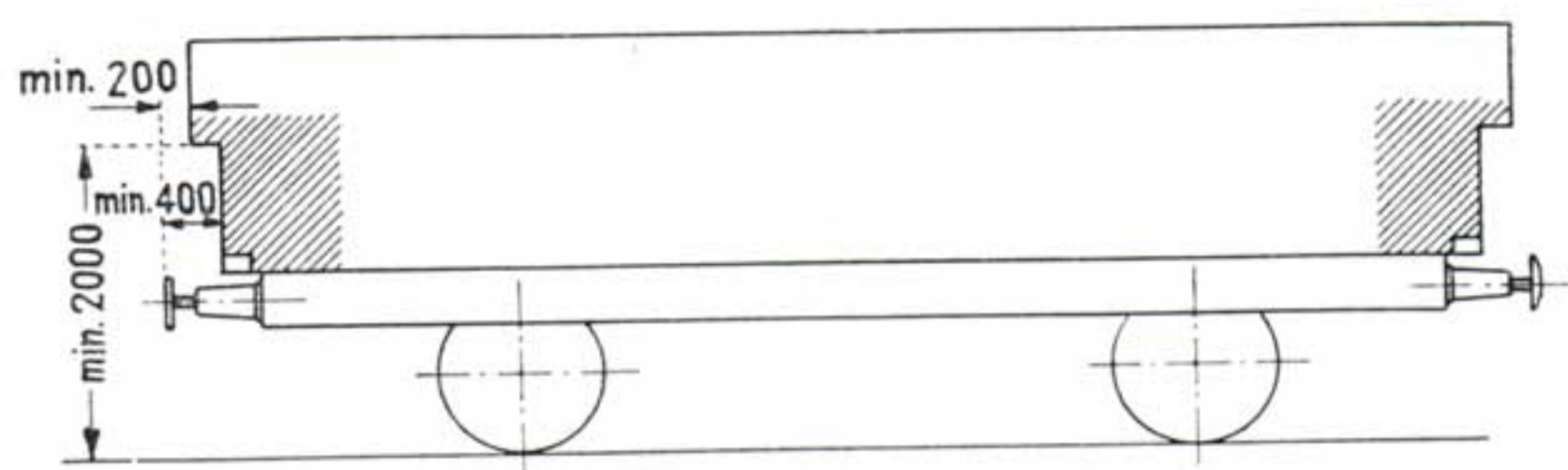


figure 2

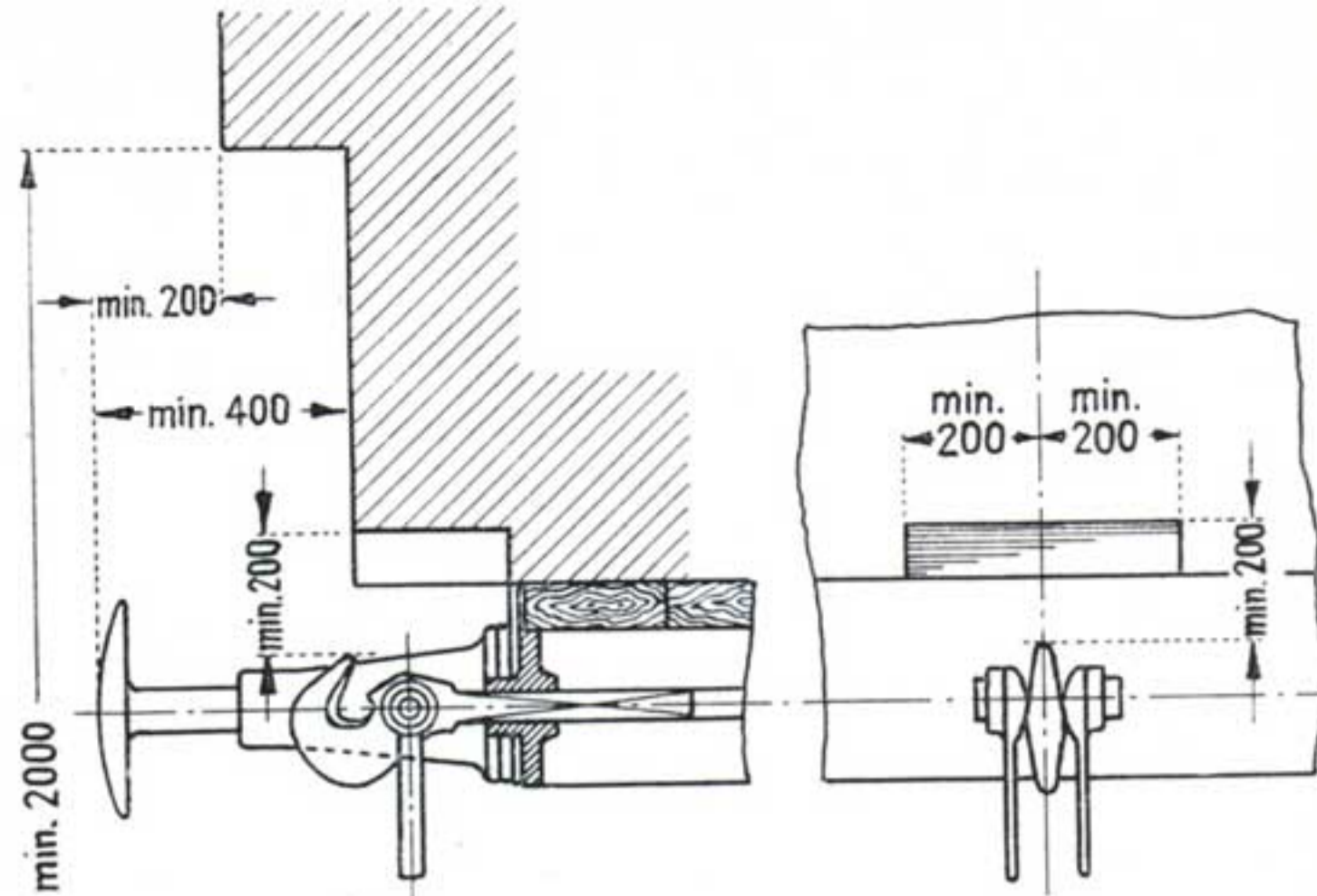


figure 3

figure 4

au-dessus du crochet de traction et d'une largeur d'au moins 200 mm de chaque côté de l'axe de ce crochet (figure 4).

### Disposition et arrimage du chargement Quelques prescriptions de portée générale.

— Le chargement ne doit pas reposer sur le dessus des parois du wagon.

— Les objets qui n'ont pas le même poids ou la même épaisseur aux deux extrémités, doivent être placés en faisant alterner les extrémités épaisses avec les minces ou les extrémités lourdes avec les légères.

— Les pièces qui doivent être inclinées parce qu'elles ne présentent pas de surface d'appui plane ou qui, placées verticalement, dépasseraient le gabarit de chargement, ne doivent pas être maintenues en position inclinée uniquement par des chaînes, fils d'acier, prolonges ou cordes, mais doivent être étayées solidement à l'aide de chevalets ou autres moyens équivalents.

— Les pièces lourdes doivent être disposées de telle manière que la charge soit répartie sur plusieurs longerons ou traverses du wagon. Si les surfaces d'appui sont insuffisantes, ou la charge trop concentrée, il faut utiliser des supports auxiliaires.

La position du centre de gravité ne doit pas compromettre la sécurité.

### Chargement sur plusieurs wagons.

Les objets de grande longueur qui ne peuvent reposer sur un seul wagon peuvent être chargés sur deux ou plusieurs wagons.

Pour le chargement d'objets rigides on doit utiliser deux wagons munis d'une traverse pivotante.

Pour le chargement d'objets flexibles (rails, ronds à béton) on peut utiliser plusieurs wagons munis ou non d'une traverse pivotante. Les wagons munis de la traverse pivotante sont réunis, soit directement par attelage, soit par un wagon intermédiaire, soit par le chargement lui-même lorsque celui-ci est capable de transmettre les efforts de traction et de compression. Dans ce dernier cas cependant le transport prend le caractère « exceptionnel ». La brochure contient toutes indications utiles au sujet de tels transports.

(A suivre.)

## demandes de prix de transport par télex

Dans notre bulletin d'information n° 4 d'octobre 1963 nous avons signalé comment on pouvait obtenir par télex à Bruxelles et à Anvers des renseignements tarifaires concernant les transports ferroviaires internationaux de marchandises. A l'attention de nos lecteurs étrangers nous précisons que pour atteindre le téléscripneur de notre bureau de renseignements à Anvers Bassins et Entrepôt, il y a lieu de former d'abord le chiffre 3 et puis l'indicatif RAILBEL ANTW 814,



# Skieurs, profitez de vos week - ends



Photo: CUSSAC

Au risque d'étonner certains, nous ne craignons pas d'affirmer que la Belgique est un pays de sports d'hiver. Bien entendu, l'Ardenne belge n'est pas la Mecque du ski. Il ne faut pas s'attendre à voir affluer vers Ovifat les skieurs du monde entier.

Précisons donc que ces lignes ne s'adressent pas aux champions qui désirent trouver des pistes à la hauteur de leurs exigences; de même, les coquettes qui songent plus à l'originalité de leurs fuseaux et de leur anorak qu'à leurs chaussures et à leurs « planches », feront mieux d'aller passer leurs vacances d'hiver à l'étranger.

Mais nous estimons que ce sport enivrant mérite d'être popularisé en Belgique même et nous voudrions persuader les sportifs rendus inactifs par l'hiver, les jeunes de nos grandes villes, ceux qui, l'été, passent fréquemment un week-end à la mer, **qu'il est tout aussi simple d'aller un jour ou deux aux sports d'hiver.**

Peu de Belges encore soupçonnent l'âpre beauté des terres ingrates du « toit » de la Belgique. Voici 10 ans à peine, chaque hiver, d'infortunés promeneurs s'y égarèrent encore dans la neige. C'est sur le pourtour de cette contrée: la Fagne, dominée par le signal de Botrange (700 m), que se sont créées nos stations.

Dès octobre, novembre, quand le vent tourne au nord-ouest, le climat devient rude et la neige apparaît, parfois contrariée par des courants humides venus du sud-ouest. Néanmoins, il n'est pas rare qu'une épaisse couche de neige recouvre la Fagne quand, à Bruxelles, le thermomètre oscille autour de 7° à 8°. Qui donc se douterait de pareils écarts?

Certaines années, les skieurs ont ainsi pu profiter des pistes belges jusqu'en avril!

Le déplacement?

Comme nous le disions plus haut, il est plus aisé qu'on ne le pense généralement.

Nous ne parlerons pas de ceux qui utilisent la voiture, encore que les routes envisagées, souvent verglacées, ne soient guère commodes et fassent apprécier le confort du train et la stabilité remarquable des autobus qui sillonnent la région.

Non, nous voulons dire que la pratique du ski en Belgique se trouve vraiment à la portée de tout le monde par l'usage des seuls moyens de transport en commun.

Certaines stations peuvent aisément faire l'objet d'une visite d'une seule journée tandis que d'autres, moins facilement accessibles pourront cependant être fréquentées par ceux qui seront disposés à consacrer au ski les deux jours du week-end.

La carte de réduction à 50% du chemin de fer, complétée par un parcours en autobus ouvre toutes les pistes belges aux enthousiasmes des amateurs d'un sport revigorant. Cette carte, valable un mois, et d'un coût minime (200 F en seconde classe) permet d'obtenir pendant sa période de validité, des billets à prix réduit de 50%.

A titre documentaire, nous donnons, in fine, une liste des stations belges avec divers indications utiles et notamment le moyen de les atteindre par chemin de fer et par autobus.





Piste de Ovifat (Robertville) Photo: "EST-OUEST"

#### OVIFAT

En train jusqu'à Verviers et de là avec le Bus de 9h15 à la gare (ligne 390) arrivant sur place à 9h55.

Altitude des pistes: 600 m.

Entrée: 10 F.

Un télésiège. Un chalet panoramique pour la restauration.

Renseignements sur l'enneigement:

**M. GAZON, tél. Elsenborn 080/460.66.**

Retour: bus à 18h07 ligne 390 arrivant à Verviers à 18h47.

#### SPA

En train jusqu'à Spa.

5 km d'un beau parcours séparent les pistes de la gare.

En taxi: 80 F pour 5 personnes.

La descente peut souvent s'effectuer à skis jusqu'à l'entrée de la ville.

Altitude de la piste: 500 m; pente 25%.

Une rampe de départ pour skieurs moyens 1 remonte pente. Une piste pour luges.

Renseignements sur l'enneigement à l'office du Tourisme de Spa, tél. 087/71.700.

Débit de boissons chaudes.

#### FRANCORCHAMPS

En train jusqu'à Spa et de là en bus de 11h38 à la gare (ligne 44a de la S.N.C.B.).

Altitude de la piste: 350 à 400 m.

Entrée: 10 F.

Possibilité de slalom. Un tremplin. Deux télésièges.

Renseignements sur l'enneigement:

**M. COUVREUR, tél. 087/23741.**

Retour: départ du bus à 18h25 vers Spa.

#### BEVERCE (MALMEDY)

En train jusqu'à Verviers et de là avec le bus de 9h25 devant la gare (ligne 395) à Malmédy à 10h20.

De Malmédy: 40 F en taxi pour 5 personnes ou une heure à pied.

Altitude de la piste: 500 m; pente 18%.

1 télésiège: 20 F pour 6 courses.

Restauration sur place.

Conditions d'enneigement: **ferme LIBERT, tél. 080/772.47.**

Retour: bus à 18h32 à Malmédy vers Trois Ponts (ligne 45 de la S.N.C.B.) - ou à 18h27 vers Verviers. (ligne 395)

#### JALHAY

Bus à la gare de Verviers à 10h27 (ligne 1261).

Altitude de la piste: 375 m; 12 à 20% de pente.

Location de skis et conditions d'enneigement:

**M. LECLERCQ, tél. 087/672.07.**

Retour: bus vers Verviers à 17h55.

#### REULAND

Bus à la gare de Verviers à 9h25 (ligne 395). 9h25 .

Piste: chemins de neige. Pente 18%.

Retour: 17h25 (bus ligne 395) vers Verviers

#### BUTGENBACH

Bus (ligne S.N.C.B. 45) à la gare de Trois Ponts à 9h02 ou à la gare de Verviers à 9h15 (ligne 390).

Champ de neige pour promenade.

Retour: 17h25 (ligne 45).

**Pour obtenir des renseignements concernant l'enneigement vous pouvez:**

1) écouter la radio après le journal parlé de la RTB de 13h ou à la BRT les jeudi, vendredi et samedi à 12h30;

2) téléphoner:

à Liège: au Tourisme (tél. 52.36.00)

à Bruxelles: — Touring Club (tél. 11.65.60)

— Centre d'information de Bruxelles (tél. 18.05.29)

— Commissariat Général au Tourisme (tél. 13.38.60)

— Royal Automobile Club (tél. 13.16.93)

— Ass. Touristique des Cheminots (tél. 18.20.21)

à Anvers: au V.T.B. (tél. 31.09.95).



# bientôt :

## un souci de moins

Soyons sincères envers nos lecteurs et clients... et accordons leur que le problème du transport de leurs bagages par chemin de fer doit leur avoir déjà causé des irritations bien compréhensibles. Particulièrement pour les voyages à l'étranger. C'est la visite douanière qui en est la source la plus riche.

Le voyageur qui désire se déplacer « les mains libres » fait enregistrer ses bagages à la gare de départ.

Mais il doit présenter ceux-ci au contrôle douanier de sortie de Belgique.

Il peut le faire, avant embarquement, aux postes de douane permanents installés dans certaines grandes gares, ou encore auprès de l'équipe douanière ambulante, dans les gares où celle-ci monte dans le train pour y effectuer sa mission. Si le voyageur n'a pu utiliser un de ces deux procédés, il pourra s'acquitter de ses obligations en cours de route auprès de cette même équipe, en se rendant au fourgon, soit pendant la marche du train, soit lors d'un des arrêts.

Tout cela est déjà très compliqué.

Mais nous ne nous risquons plus à qualifier le « désagrément » du voyageur passant la frontière de nuit et obligé de se rendre au fourgon sous une pluie battante, tout au long d'un quai de quelque gare frontière mal abritée contre les intempéries. En pareille occurrence d'ailleurs il est d'usage de faire enregistrer ses bagages dans une grande gare (Bruxelles Midi ou Anvers Central) pourvue d'un poste permanent de douane et à destination d'une gare étrangère semblablement équipée.

Cette même procédure est d'ailleurs obligatoire dans le cas où le voyageur ne prend pas le même train que ses bagages (en cas d'expédition anticipée des bagages, par exemple).

Tout ceci ne constitue qu'un volet du problème: celui de la sortie de Belgique. Des difficultés analogues se représentent à l'entrée du pays

étranger. Combien de voyageurs, arrivant à Madrid, n'ont-ils pas appris avec stupeur que leurs bagages avaient été retenus par la douane à Irun? Cet état de choses absolument inacceptable a eu pour effet de faire disparaître progressivement le bagage enregistré au profit du bagage à main dont le voyageur encombre les voitures. Devant cette situation que, par euphémisme, nous nous contenterons de qualifier d'anachronique, les administrations intéressées ont décidé de moderniser.

Les discussions qui en ont résulté ont abouti à un accord.

Bientôt donc une procédure simplifiée sera introduite pour le dédouanement des bagages enregistrés en trafic international vers l'Allemagne fédérale, l'Autriche, l'Espagne, la France, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, le Portugal et la Suisse.

A cet effet, il est créé un formulaire « Déclaration en douane pour bagages enregistrés » qui sera remis au voyageur lors de l'enregistrement de ses bagages; dûment rempli et signé, il a la même valeur et entraîne les mêmes effets que la déclaration verbale habituellement exigée par les services douaniers. Il dispense le voyageur d'assister personnellement au dédouanement de ses bagages. Ceux-ci sont présentés à la douane par les soins du chemin de fer ce qui permet d'accélérer les formalités et de transporter plus rapidement. La douane se réserve évidemment le droit de contrôler l'exactitude de la déclaration.

Dans ce but l'inspection des bagages doit être rendue possible. A moins donc que le voyageur préfère laisser ses valises et coffres ouverts, il lui sera loisible de les fermer à clef à condition de remettre celles-ci au chemin de fer lors de l'enregistrement des bagages.

Espérons que l'expérience de cette nouvelle formule soit concluante.



## les horaires internationaux pour l'été 1964

D'appréciables améliorations seront apportées à un certain nombre de relations internationales, au cours de l'été prochain. Parmi elles, relevons en particulier:

### 1. Les trains autos-couchettes.

En raison du succès qu'à connu, en 1963, le train Schaerbeek-Avignon, sa cadence sera portée en 1964 à 2 circulations par semaine au lieu d'une.

Dès le 26 mars, un train circulera le jeudi, le second train sera mis en ligne, le dimanche, à partir du 31 mai; tous deux auront une composition renforcée.

Quant à la relation *Schaerbeek-Narbonne*, elle sera améliorée en ce sens que le train hebdomadaire circulera le *vendredi* au lieu du dimanche, et ce à partir du 5 juin jusqu'à fin septembre. L'horaire sera accéléré de 45 minutes dans le sens Nord-Sud; 8 wagons porteurs d'autos, au lieu de 4, y seront affectés.

Seront d'autre part maintenues dans leur organisation actuelle: — la relation Ostende-Munich, à la cadence de deux par semaine, du 2 juin au 25 septembre; — la relation Ostende-Milan, à la cadence de trois circulations hebdomadaires, du 16 juin au 3 septembre.

A noter que la composition des 3 trains autos-couchettes Ostende-Milan sera renforcée par rapport à 1963.

— la relation Amsterdam-Düsseldorf - Bressoux-Avignon, à la cadence de deux par semaine, du 24 mars au 27 septembre.

### 2. Les relations par trains Trans Europ Express (T.E.E.).

Dès juin 1964, sur le trajet Paris-Bruxelles-Amsterdam, les trains T.E.E. seront composés de nouvelles voitures de luxe, remorquées par les locomotives électriques « poly-courant ». Outre les voitures à compartiments, pourvues du dernier confort, les trains T.E.E. comprendront des

voitures-restaurants, des voitures-cuisines et une voiture-bar.

Le voyage entre Bruxelles et Paris aura lieu en **2h30**, sans aucun arrêt, les contrôles de la douane et de la sûreté s'effectuant en cours de route, dans chaque sens.

Nous présentons à la page suivante les horaires T.E.E. qui seront en vigueur, dès le 31 mai 1964, sur la ligne Amsterdam-Bruxelles-Paris.

Un intérieur d'une voiture-couchettes.



Amsterdam			9.01		18.10
Bruxelles Midi	A		11.40		21.—
	D	7.30	11.50	17.18	21.10
Paris Nord		10.08	14.20	19.53	23.40

Amsterdam		12.40		23.20	
Bruxelles Midi	D	9.57		20.32	
	A	9.50	14.30	20.24	23.20
Paris Nord		7.20	12.—	17.54	20.42

En ce qui concerne les TEE vers la Suisse et l'Allemagne, leur composition et leurs horaires seront maintenus dans leur conception actuelle.

### 3. La relation France-Belgique-Pays-Bas par trains classiques.

Il sera veillé à donner aux voyageurs une latitude plus grande à l'heure du déjeuner, grâce à quelques judicieux décalages d'horaires.

### 4. La relation Italia-Express.

L'Italia-Express sera maintenu dans son organisation actuelle.

Toutefois, en vue de permettre à coup sûr la continuation du voyage vers Rome aux occupants des wagons-lits et des voitures-couchettes, le départ de la correspondance Milan-Rome a été retardé, ce qui ménage aux intéressés un temps de 22' minutes au lieu de 15 pour changer de train.

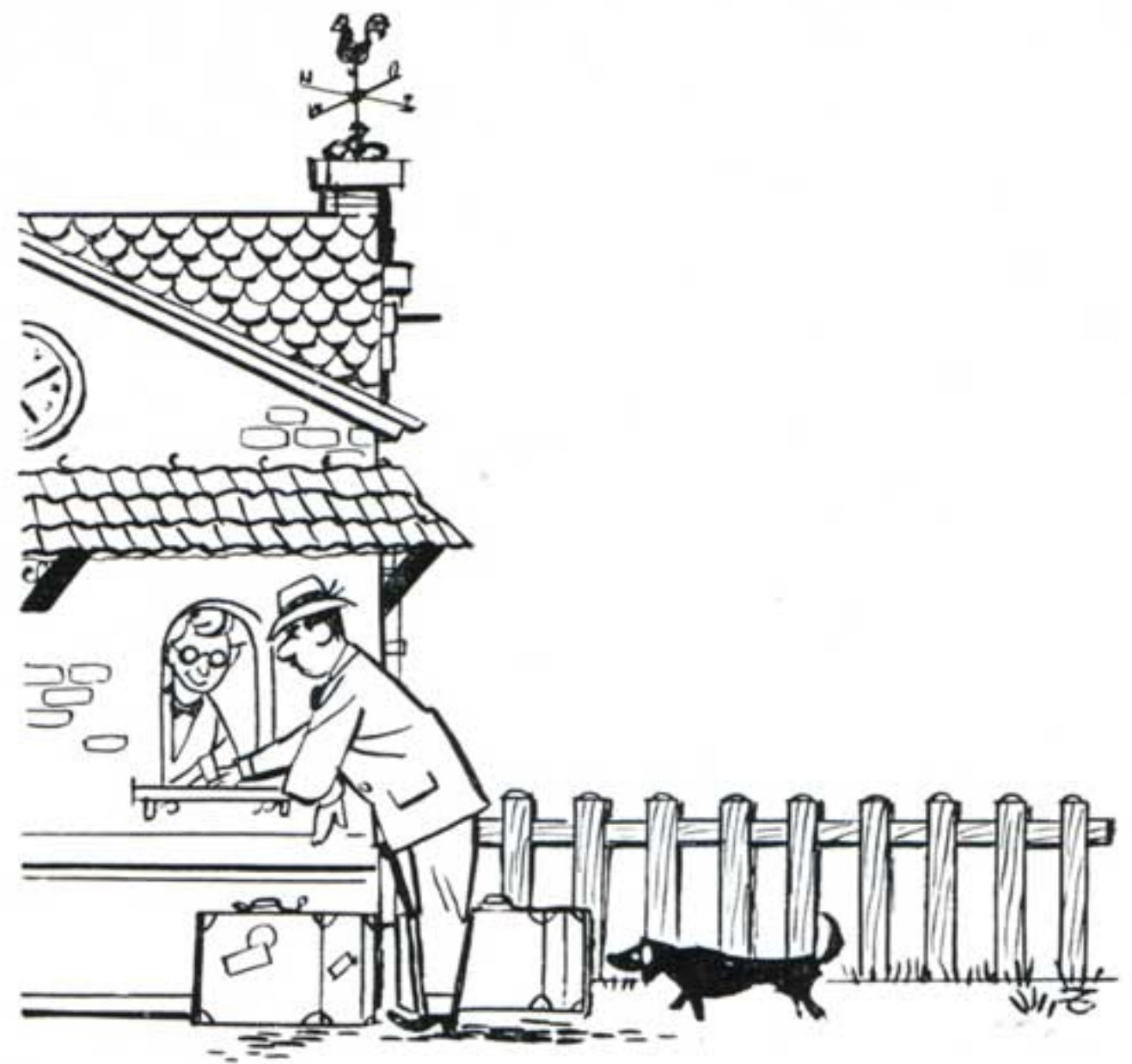
### 5. La relation France-Belgique-Allemagne.

Deux trains de la ligne Paris-Cologne seront désormais prolongés vers Hanovre.

Leur horaire sera le suivant:

7.48		Paris	↑	22.12
12.54	↓	Liège Gins		17.09
15.10		Cologne		14.34
19.25		Hanovre		10.17

Les horaires des autres trains seront maintenus.



## OU acheter un billet de chemin de fer pour l'étranger ?

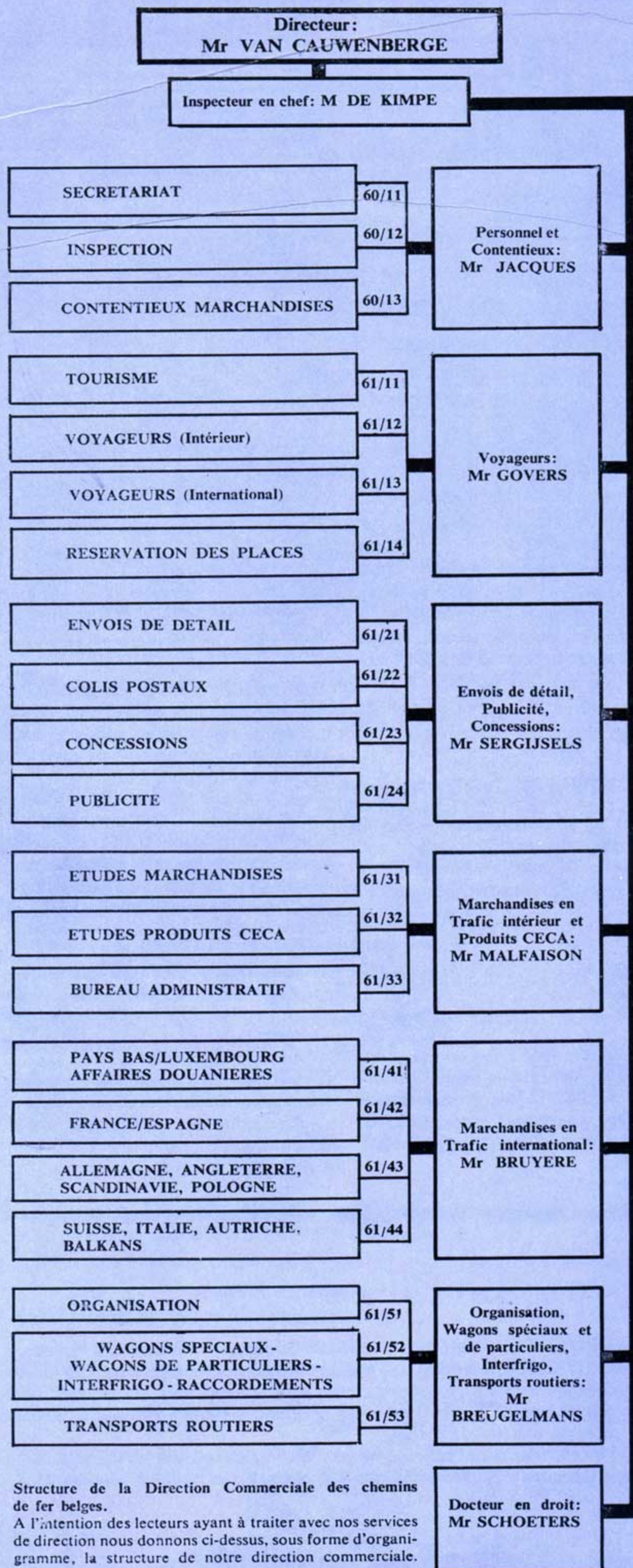
Vous habitez la province et devez vous rendre à l'étranger. Vous résidez à quelques minutes de la gare. Mais voilà, c'est une petite gare que beaucoup de trains « brûlent » sans considération. Vous vous demandez s'il ne sera pas inutile que vous vous adressiez à elle pour l'achat de votre billet. Va-t-elle d'ailleurs s'occuper aussi de la réservation de votre place ?

Comme vous le supposez à très juste titre, toutes les gares ne disposent pas des documents tarifaires nécessaires pour l'émission de billets internationaux. Cependant, les petites gares aussi se trouvent là pour vous servir. Elles transmettront votre demande à une gare plus importante et vous procureront le billet désiré. Toutefois, eu égard au temps nécessaire à la transmission des pièces, vous vous adresserez à elles au moins trois jours avant votre départ.

Quant à la location de votre place, la même petite gare, se tiendra à votre disposition pour en transmettre la demande au service ad hoc. L'émission des tickets de location (de même que des bulletins de location de couchettes) commence un mois avant le départ du train (8 jours pour les trains internationaux partant d'Ostende). Les gares qui sont à même de servir immédiatement le voyageur sans devoir en référer à une autre sont les suivantes:

AALST (Noord)	HERBESTHAL
ANTWERPEN (Centraal)	KORTRIJK
ANTWERPEN (Oost)	LEUVEN
ARLON	LIEGE (Guillemins)
BRUGGE	MECHELEN
BRUXELLES (Nord)	MONS
BRUXELLES (Midi)	NAMUR
BRUXELLES (Q.L.)	OOSTENDE
CHARLEROI (Sud)	TOURNAI
GENT (St. Pieters)	VERVIERS (Central).
HASSELT	

# STRUCTURE DE LA DIRECTION COMMERCIALE DES CHEMINS DE FER BELGES



Structure de la Direction Commerciale des chemins de fer belges.  
A l'attention des lecteurs ayant à traiter avec nos services de direction nous donnons ci-dessus, sous forme d'organigramme, la structure de notre direction commerciale.

## Utilisation, les jours fériés, des abonnements à la semaine valables du lundi au samedi.

Les ouvriers qui ne sont pas astreints à travailler le dimanche se munissent généralement d'un abonnement social à la semaine valable du lundi au samedi.

En principe, cet abonnement n'est pas valable les jours fériés légaux.

Toutefois, si le titulaire est réellement obligé de travailler un jour férié tombant en semaine il est autorisé à utiliser son abonnement sans paiement supplémentaire, sur production d'une attestation de son employeur certifiant qu'il doit travailler.

## Prise et remise à domicile des envois express.

Depuis le début de cette année, la Société Nationale des Chemins de fer belges n'assure plus la prise et la remise à domicile des envois express les dimanches et jours fériés. Exception avait été faite cependant pour les jours fériés qui ne précédaient ou ne suivaient pas immédiatement un dimanche.

Comme il a été constaté que très peu d'expéditeurs et de destinataires pouvaient être atteints ces jours-là, la prise et la remise à domicile ont été supprimées tous les jours fériés quels qu'ils soient.

D'autre part, la remise à domicile le samedi soir, ne sera plus garantie pour les envois qui ne seront pas parvenus avant 16 heures à la gare chargée de la remise à domicile.

## Suppression du contrôle à l'entrée des gares

Depuis le 1er novembre 1963, le contrôle à l'entrée des gares de Gand-St.-Pierre et Liège-Guillemins est supprimé à titre d'essai. Le contrôle à la sortie est maintenu.

L'accès aux couloirs et aux quais de ces gares n'est toutefois permis qu'aux personnes munies d'un titre de transport valable ou d'un ticket de quai.

La suppression du contrôle à l'entrée doit permettre un dégagement permanent des voies d'accès aux quais et éviter toute perte de temps: elle présente un intérêt certain, surtout aux heures de pointe.

La S.N.C.B. ne pourra cependant rendre cette mesure définitive que si la clientèle collabore au succès de l'expérience en faisant preuve de compréhension et de discipline.

## Trafic avec l'Autriche

Les addenda 6, 7 et 8 au tarif-marchandises international Autriche-Ports de mer belges / Ports de mer néerlandais (Bös-Nös) sont entrés en vigueur respectivement les 15 septembre, 1er octobre et 15 octobre 1963.

Ces addenda comportent l'insertion de quelques nouvelles gares et marchandises, ainsi que des rectifications d'erreurs d'impression.



## Trafic avec l'Italie

Mise en vigueur le 16.9.63 d'un 8e supplément au tarif international Italie-Belgique (denrées périssables). Ce supplément introduit:

- 1° certaines modifications dans le calcul des taxes sur parcours italien;
- 2° la réduction du délai actuel de réexpédition pour les envois réexpédiés à Domodossola et à Fortezza.



## Trafic avec les Pays Scandinaves

Une nouvelle édition du tarif international Scandinave-belge pour le transport de certaines marchandises par wagons complets est entrée en vigueur le 1 octobre 1963.

Cette nouvelle édition est présentée sur le modèle du tarif international - type prescrit par l'U.I.C. et réalise entre autres les mesures suivantes:

- revision des prix pour tenir compte des dernières modifications tarifaires intervenues sur les différents réseaux intéressés;
- substitution de la voie d'acheminement de Puttgarten-Rödby (Vogelfluglinie) à l'itinéraire de Grossenbrode-Gedser;
- création d'un nouveau tarif spécial (n° 24) pour fromages du Danemark à destination de différentes gares belges;
- extension du tarif spécial pour certains produits métallurgiques (n° 40) à de nouvelles relations.



## Trafic avec l'Europe Centrale et les Balkans

Le 1er novembre 1963 entrera en vigueur une nouvelle édition du tarif Buchs SG - Ports de mer belges. A cette occasion, le tarif sera fusionné en un seul document avec le tarif parallèle Buchs SG - Ports de mer français. Toutes les marchandises actuelles, à l'exception des volailles mortes, ont été maintenues et des prix ont également été inscrits pour le mobilier en déménagement.

Le nouveau tarif comporte, par rapport aux prix actuels, de sensibles majorations, notamment pour la condition de tonnage de 5 t.

## Trafic avec la Tchécoslovaquie

A partir du **15 octobre 1963**, le port de Terneuzen (Flandre Zélandaise) sera repris dans le tarif international Belgique-Tchécoslovaquie.

## Trafic avec l'Espagne et le Portugal

Le 15 octobre 1963 entra en vigueur la 9e suite au tarif international " Iberia-tarif " applicable aux expéditions de fruits et d'agrumes, provenant de l'Espagne et du Portugal, destinées à la Belgique



## Sécurité du personnel

Dans le cadre d'une action pour la prévention des accidents de travail la Direction du Personnel et des Services Sociaux de la SNCB a édité une brochure illustrée, destinée à son personnel et le mettant en garde d'une manière suggestive contre les dangers divers qui le menacent. Certaines parties de cette brochure peuvent intéresser les grandes entreprises dans les installations desquelles circule du matériel ferroviaire.

Elles pourront obtenir un exemplaire de l'ouvrage en question en s'adressant à **M. VANNITSEN** Inspecteur principal à la Direction P.S., 76 rue Belliard à Bruxelles 4, tél. 18.60.50 extension 2332.

Numéro 1  
FEVRIER 1963



Les problèmes économiques des chemins de fer dans le Marché commun, p. 3 / Envois de détail, p. 4 / Le système tarifaire belge en transport de marchandises, p. 6 / 1.000 km en une nuit, p. 10 / Formalités douanières, tarif, p. 11 / La famille « container » se porte bien !, p. 12 / En une nuit avec ma voiture aux portes de l'Espagne, p. 15 / Nouvelles tarifaires. - Pool Européen des palettes « Standard », p. 16.

Numéro 2  
AVRIL 1963



Le « wagon aquarium », p. 2 / Avant qu'on ne l'oublie..., p. 3 / La politique tarifaire belge en transport de marchandises, p. 6 / Mouvement dans nos agences commerciales, p. 8 / Tourisme social, p. 9 / Il n'y a plus de Pyrénées..., p. 11 / Le système Kangourou, p. 13 / Parcourez toute l'Europe avec Europabus, p. 14 / Envois de détail. - Palettisation, p. 17 / Etiquetage des colis. - Un nouveau ferry-boat pour la traversée Harwich-Zeebrugge, p. 18 / Nouvelles tarifaires, p. 19.

Numéro 3  
JUIN 1963



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.

Numéro 4  
OCTOBRE 1963



Anvers, port ferroviaire, p. 3 / L'avenir du rail en Belgique, p. 7 / Le système tarifaire belge en transport de marchandises, p. 9 / « Bruxelles-Lourdes » en train le même jour, p. 11 / Faites prendre un « bon départ » à vos collis, p. 12 / Faites estampiller vos bagages du type « caisse carton », p. 13 / Containers cylindriques P.A. à pulvérulants et granuleux, p. 14 / Suppression de la photographie pour les abonnements. Avis tarifaires, p. 16.

Numéro 5  
DECEMBRE 1963



Avant qu'on ne l'oublie, p. 3 / Tarifs directs internationaux, p. 4 / Nos agents commerciaux, p. 5 / Prescriptions concernant le chargement des wagons à marchandises, p. 6 / Demandes de prix de transport par télex, p. 7 / Skieurs, profitez de vos week-ends, p. 8 / Bientôt un souci de moins, p. 10 / Les horaires internationaux pour l'été 1964, p. 11 / Où acheter un billet de chemin de fer pour l'étranger?, p. 12 / Structure de la Direction Commerciale des Chemins de fer belges. - Renseignements divers, p. 13 / Nouvelles tarifaires. - Sécurité du personnel, p. 14 / Sommaire Informations S.N.C.B. année 1963, p. 15.



**rapide, régulier...  
le rail transporte  
par tous les temps  
60.000.000  
de tonnes par an**

**CHEMINS DE FER BELGES**

