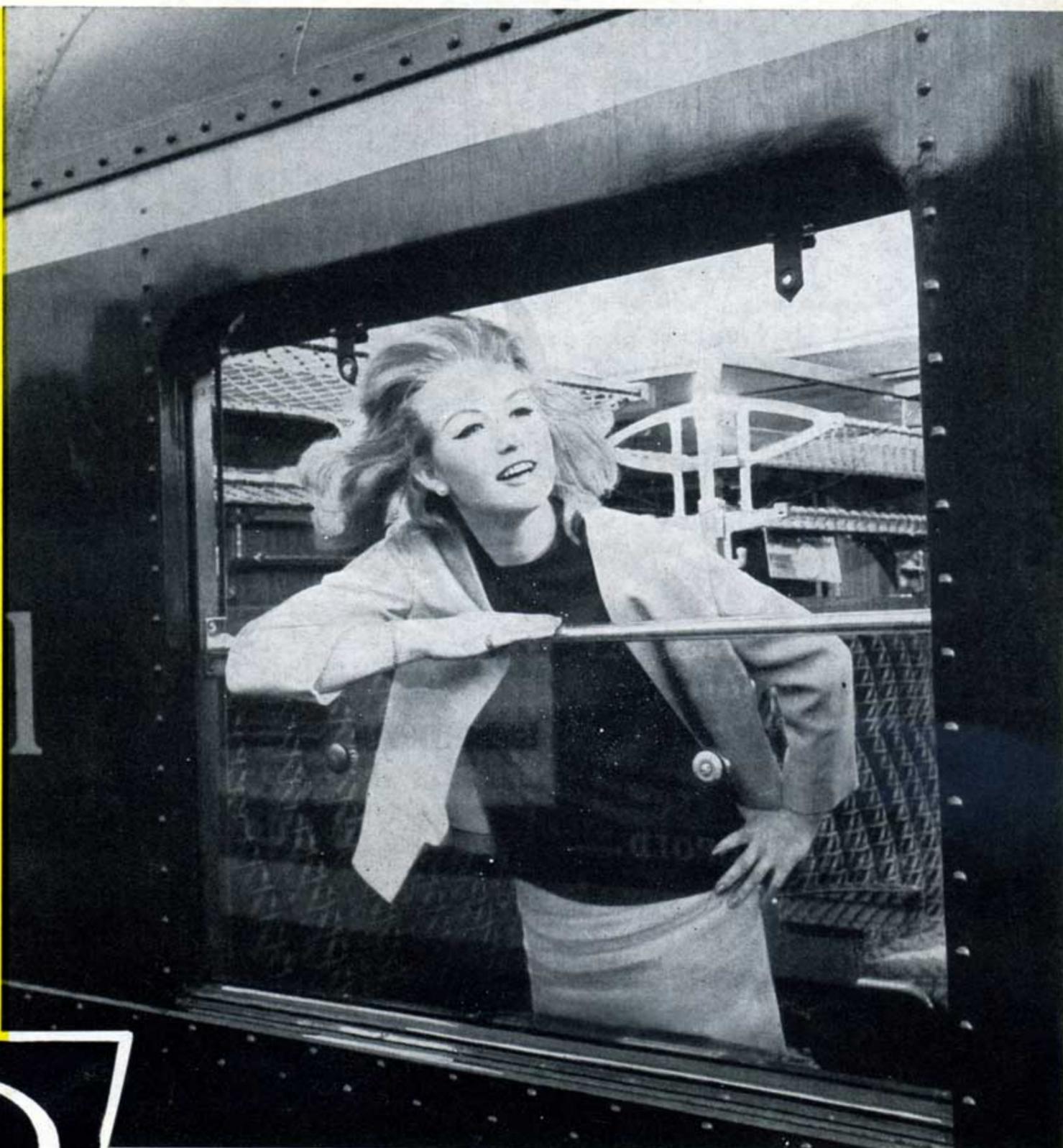


INFORMATIONS S N C B

BULLETIN DE LA DIRECTION COMMERCIALE DES CHEMINS DE FER BELGES
GARE CENTRALE, 4^e ETAGE, BRUXELLES. TEL. 13.18.70 - POSTE 3602
PERIODIQUE BIMESTRIEL — NUMERO 3 / JUIN 1964

MISS
BELGIQUE
vous souhaite
de

**Bonnes
Vacances!**



SOMMAIRE : Un voyage confortable s'effectue les mains libres, p. 2 / L'évolution du trafic de la S.N.C.B. en 1963, p. 3 / Si vous avez des problèmes d'extension ou de stockage, p. 4 / Marchandises, p. 5 / La force d'attraction de la zone portuaire gantoise, p. 6 / Abonnements sociaux, p. 9 / Depuis le 31.5.64 : nouveaux horaires pour le transport de marchandises à destination de l'étranger, p. 10 / Vogelfluglinie, p. 16 / Les contrôles des voyageurs par la S.N.C.B. sont-ils abusifs? p. 17 / Des trains pour hommes d'affaires, p. 19 / Dédouanement des exportations vers la France, p. 21 / Mouvement dans nos agences commerciales, p. 22 / Incohérence et humour anglais, p. 22 / Divers, p. 23.



(Photo Putman)

Bonnes Vacances!

Un voyage confortable s'effectue les mains libres.

Si vous séjournez dans les Ardennes ou au Littoral vous confierez le souci de vos bagages de fer. Un coup de téléphone à la gare qui vous dessert et notre camion les enlèvera à domicile au chemin pour vous les remettre au lieu de votre séjour.

Si vous partez à l'étranger faites-les enregistrer par la gare de départ et demandez au guichet une déclaration en douane pour bagages enregistrés. Ce formulaire remplace la déclaration verbale habituellement exigée par les services douaniers.

Elle vous dispense donc d'assister personnellement au dédouanement de vos bagages. Bien entendu, vous remettrez au guichet la clef permettant d'ouvrir votre valise ou votre coffre et vous vous abstenrez de placer dans ces derniers d'autres objets que personnels

et libres de droits. De cette manière, même si vos bagages ne peuvent vous suivre de train en train, au cours de votre voyage, ils franchiront sans encombre les frontières et seront rendus à votre disposition, sinon au moment même de votre arrivée, tout au moins dans un délai très bref.



Encore un dernier conseil : emportez comme

bagages à main (que vous conservez auprès de vous dans le compartiment) les objets dont vous pouvez avoir un besoin urgent dès l'arrivée ou qui sont à présenter à la douane (caméras, transistors, etc.).

Numéros de téléphone de quelques grandes gares prenant les bagages à domicile :

Aalst Oost	tél. 241.32	Hasselt	tél. 211.01	Nivelles Est	tél. 233.43
Antwerpen DS	33.87.26	Huy Nord	117.19	Oostende	712.17
Arlon	211.50	Ieper	200.70	Ottignies	610.86
Ath	212.36	Kortrijk	200.43	Roeselare	226.37
Binche	328.70	La Louvière	211.81	Ronse	226.64
Brugge	319.60	Leuven	213.21	St-Niklaas	76.03.49
Bruxelles-Brussel	25.40.00	Libramont	221.36	St-Truiden	720.66
Charleroi	32.11.29	Liège	52.01.30	Tournai	210.52
Diest	310.09	Manage	520.58	Turnhout	412.52
Dinant	228.60	Mariembourg	311.77	Verviers	358.45
Eeklo	77.13.69	Marloie	310.40	Veurne	312.98
Gent-Oost	25.32.55	Mechelen	118.65	Vielsalm	173
Geraardsbergen	420.54	Mons	341.71	Virton-St-Mard	16
Halle	56.55.29	Namur	237.01	Waterschei	522.14



(Photo Putman)

L'EVOLUTION DU TRAFIC DE LA S.N.C.B. EN 1963

I. RECETTES.

La comparaison des recettes de trafic obtenues par la S.N.C.B. durant l'année 1963 avec celles réalisées en 1962, donne les résultats globaux ci-après :

	En millions de F :			
	Recettes 1962	Recettes 1963	Ecart	%
1 Voyageurs et bagages	3.878,7	4.204,7	+ 326,0	+ 8,4 %
2 Marchandises (wagons complets)	5.286,6	5.868,2	+ 581,6	+11,0 %
3 Marchandises (colis de détail)	1.126,7	1.218,0	+ 91,3	+ 8,1 %
4 Divers	553,0	650,0	+ 97,0	+17,5 %
Recettes totales :	10.845,0	11.940,9	+1.095,9	+10,1 %

II. TRAFIC.

Voyageurs.

Le trafic des voyageurs est en progression de 51 millions de voyageurs-kilomètres, ou 0,6%, sur celui de 1962. Ce mouvement se décompose comme suit:

Voyageurs munis de :	1962		1963		Différence	
	millions de V-K	%	millions de V-K	%	millions de V-K	%
Billets	2.964	33,0	3.107	34,5	+143	+ 4,8
Abonnements :						
— ordinaires	1.544	17,3	1.315	14,6	-229	-14,8
— scolaires	539	6,0	635	7,0	+ 96	+17,8
— sociaux mensuels	431	4,8	760	8,4	+329	+76,3
— sociaux à la semaine	3.480	38,4	3.192	35,5	-288	- 8,3
	8.958	100	9.009	100	+ 51	+ 0,6

V-K = Voyageurs - Kilomètres

L'on constate que sur l'ensemble des kilomètres parcourus en 1963:

- 34,5% l'étaient par des voyageurs munis de billets;
- 14,6% par des voyageurs munis d'abonnements ordinaires;
- 7,0% par des abonnés scolaires;
- 43,9% par des abonnés sociaux.

En fait, grosso modo 65% des prestations fournies par notre Société en matière de transport de voyageurs, l'ont été pour le transport de « commutants »,

entre le lieu de résidence et le lieu du travail ou de l'établissement scolaire. Ceci illustre une fois de plus l'extrême mobilité de la main-d'œuvre en Belgique, grâce à la modicité des abonnements ferroviaires.

A titre de comparaison, ce pourcentage n'est que de 27% aux Pays-Bas, où l'on ne connaît pas les abonnements sociaux.

Par ailleurs, le tableau ci-dessus met en lumière deux mouvements importants survenus en 1963 dans le trafic des voyageurs «abonnés», à savoir: 1. le transfert d'un grand nombre d'abonnés ordi-

Si vous avez des problèmes d'extension ou de stockage

Votre entreprise prend de l'extension. Elle ne dispose pas des terrains ou bâtiments nécessaires à l'aménagement d'ateliers supplémentaires ou à la constitution des stocks requis de matières premières ou de produits finis.

Afin de pouvoir desservir plus rapidement vos divers points de vente, vous souhaitez créer des dépôts de distribution pour vos produits.

A cet effet, vous êtes en quête d'un lieu d'implantation approprié qui, du point de vue du transport, soit favorablement situé. Peut-être la S.N.C.B. peut-elle vous apporter la solution.

Dans ses installations, elle dispose de terrains et de bâtiments industriels qu'elle offre en location à sa clientèle. A titre d'illustration, vous trouverez ci-dessous quelques exemples de ce qui est disponible à l'heure actuelle.

Même si vous n'y trouvez pas ce que vous cherchez, prenez contact avec l'agence commerciale régionale de la

S.N.C.B. ou avec la Direction de la Voie, division 32/1, section 10, rue de Louvain, 17, Bruxelles 1 (tél. 13.18.70 - extension 3381), qui vous fourniront volontiers tous les renseignements désirés et parviendront peut-être à mettre à votre disposition le terrain ou le bâtiment qui vous convient.

Si tel est le cas, tout en ayant résolu votre problème industriel ou commercial, vous disposez d'une excellente organisation de transport. En effet, les opérations terminales sont fortement réduites, puisque vous êtes servis « à domicile » par la S.N.C.B., sur un terrain qui offre également toutes facilités pour l'évacuation par la route.

Terrains et bâtiments industriels sont disponibles dans les gares ci-après:

a. Terrains :

Mol	800 m ²
Turnhout	1.800 m ²

St.-Truiden	2.600 m ²
Lier	2.800 m ²
Leuven (Formation)	2.820 m ²
Sauvegarde (Boom)	3.000 m ²
Maaseik	5.195 m ²
Tongeren	6.131 m ²
Hasselt	6.450 m ²
Halle	7.000 m ²
Linkhout (Tessenderlo)	7.600 m ²
Olen	9.450 m ²
Landen	15.180 m ²
Muizen (Formation)	17.500 m ²
Bornem	20.000 m ²
Diest	20.000 m ²

b. Bâtiments :

Beringen	97 m ²
Maaseik	190 m ² et 50 m ²
Grimde	189 m ²
Tienen	400 m ²

Tous ces terrains et bâtiments sont reliés au chemin de fer ou peuvent y être raccordés à peu de frais.

naires aux abonnements sociaux d'un mois, grâce au relèvement du plafond de rémunération annuel de 65.000 F à 100.000 F.

2. une diminution notable du nombre d'abonnés

à la semaine, par suite de l'hiver rigoureux de 1962/1963, lequel a arrêté toute activité dans les secteurs de la construction et des carrières à ciel ouvert.

Marchandises.

Le trafic par wagons complets, déduction faite du trafic militaire, a atteint 6.780 millions de tonnes-kilomètres en 1963, soit une augmentation de 364 millions de t-km ou 5,7 % par rapport à l'année 1962.

La répartition de ce trafic, par nature de marchandises et exprimée en millions de t-km est donnée au tableau ci-après :



(Photo Putman)

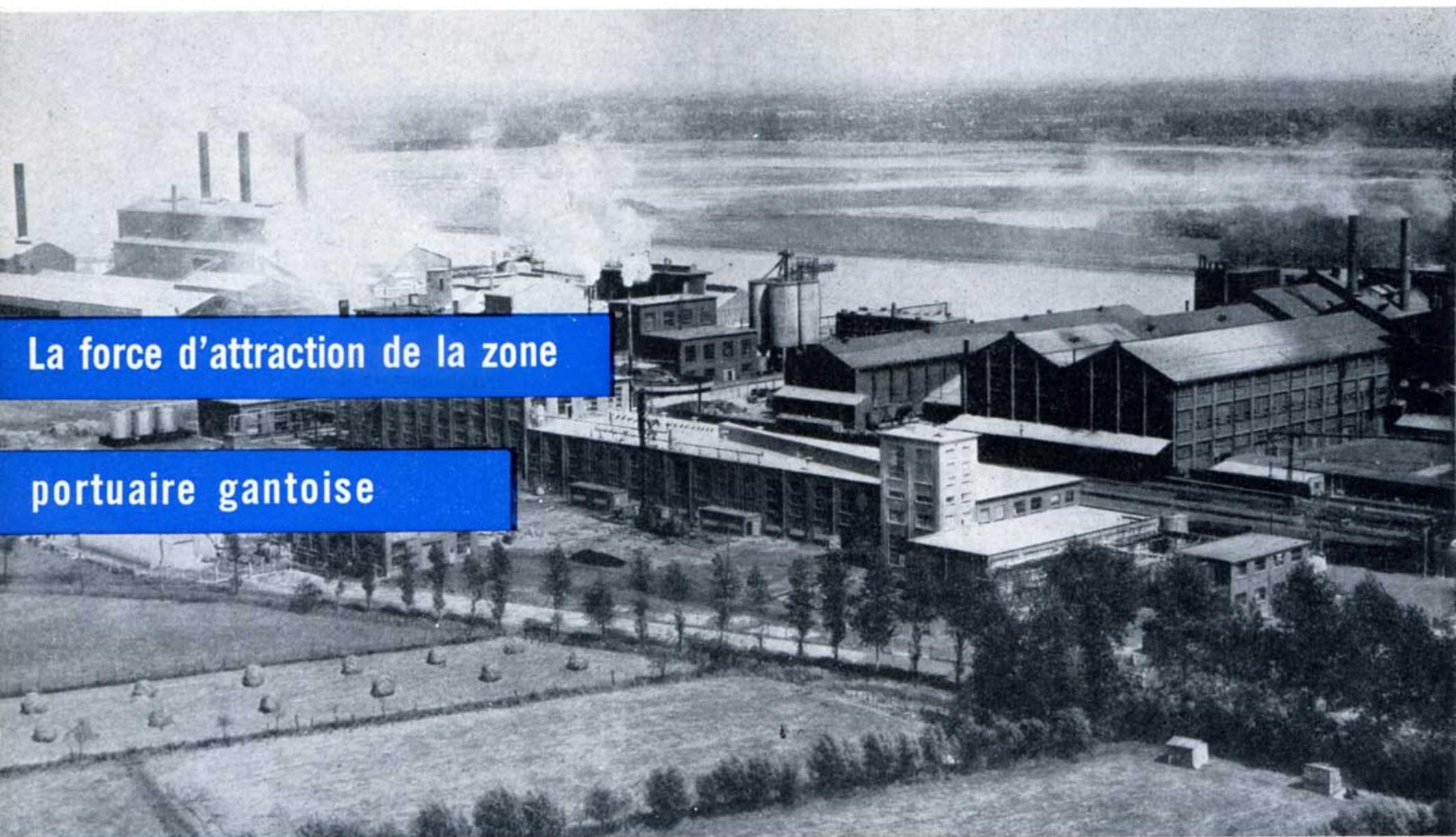
Nature des marchandises	millions de T-K		% trafic 1963/1962	% du trafic total	
	1962	1963		1962	1963
Prod. agricoles	200	213	+ 6,3	3,1	3,1
Combustibles	1.845	2.211	+19,9	28,8	32,7
Minerais	2.022	1.819	-10,1	31,5	26,8
Prod. métallurgiques	1.129	1.222	+ 8,2	17,6	18,0
Matériaux de construction	361	337	- 6,6	5,6	5,0
Produits de carrières	320	325	+ 1,4	5,0	4,8
Produits textiles	21	23	+ 8,1	0,3	0,3
Produits chimiques	322	398	+ 23,7	5,0	5,9
Hydrocarbures	113	150	+ 31,9	1,8	2,2
Divers	82,6	83,2	+ 0,7	1,3	1,2
Totaï	6.416	6.780	+ 5,7	100	100

Le trafic des envois de détail est en diminution de 5,8 % soit de 33.000 tonnes.

Ce trafic a évolué de 583.000 tonnes en 1962 à

550.000 tonnes en 1963.

Par contre, les recettes accusent une majoration de 8,1 % (91,3 millions de francs).



La force d'attraction de la zone

portuaire gantoise

Quiconque venant de Bruxelles approche de Gand en chemin de fer ou par l'autostrade, est frappé par le chargement de paysage à la périphérie de la ville. Entre ces deux axes de circulation ne s'étend, semble-t-il, qu'un seul et vaste chantier de construction.

Et effectivement, on y creuse le « Ringvaart » (voie d'eau ceinturant la ville et qui reliera l'Escaut au canal maritime), on y construit une imposante criée aux fruits et légumes (voir photo), une usine pour la fabrication de compost à partir de déchets ménagers, des laboratoires de recherche nucléaire, ainsi que l'infrastructure de nouvelles voies qui aideront le trafic automobile toujours plus dense à franchir sans encombre la cité d'Artevelde.

Cette zone active, s'appuyant en quelque sorte sur deux puissants complexes industriels de l'Union Chimique Belge se trouve cependant n'être que le point de départ d'un développement industriel qui s'accomplit plus au nord, dans la zone portuaire, ainsi que le long du canal maritime Gand-Terneuzen en cours d'élargissement et d'approfondissement.

Une route industrielle avec voie ferrée reliant la périphérie de la ville à Zelzate est déjà construite en

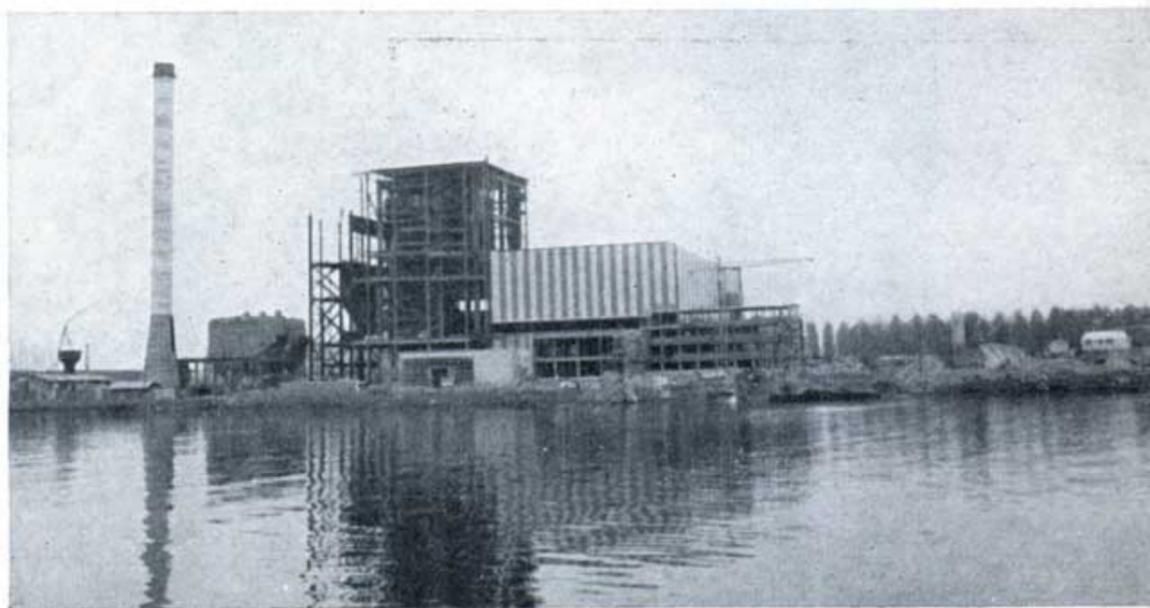
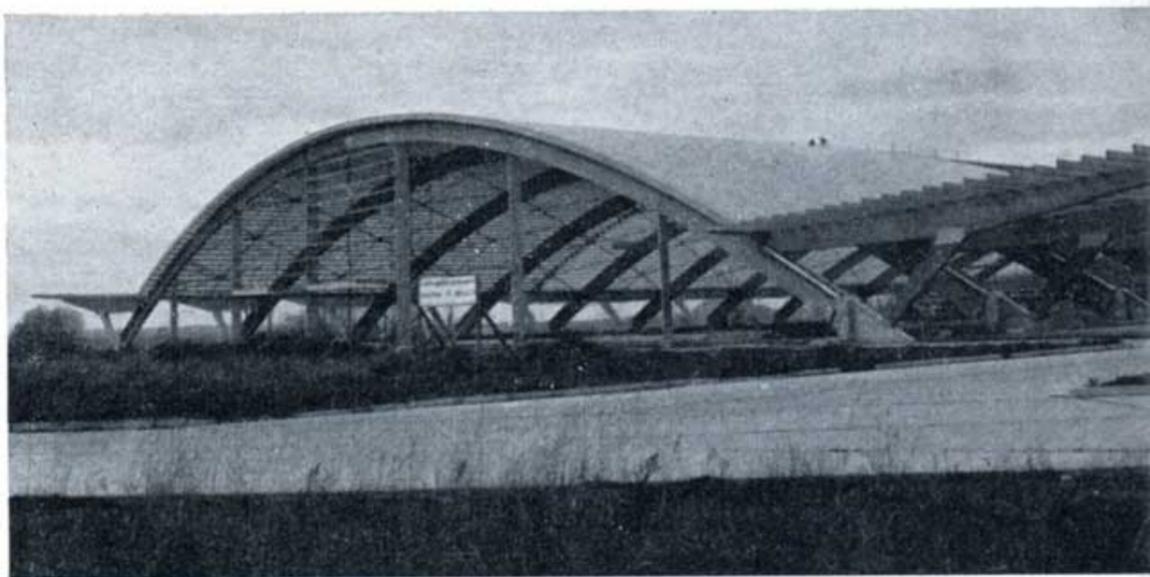
partie et constituera une voie de pénétration vers l'ensemble des terrains industriels situés sur la rive droite du canal. La mise à section de ce dernier en vue de l'admission de bateaux jusqu'à 60.000 tonnes, l'agrandissement du « Sifferdok » (bassin Siffer : longueur 2.400 m, largeur 300 m, profondeur 12,50 m), la nouvelle et puissante centrale électrique E.B.E.S. à Rodenhuize, l'érection des aciéries SIDMAR et la construction d'un tunnel destiné au trafic routier direct entre Anvers et la Côte, sous le canal à Zelzate, sont des faits dont la connaissance est déjà largement répandue.

Moins connues sont les nombreuses autres entreprises en cours d'établissement dans la zone du canal ou qui vont y commencer la construction de leurs installations.

C'est ainsi, par exemple, que la société française Simenin construit à proximité du « Sifferdok » un silo géant, qui permettra de stocker et de « conditionner » jusqu'à 400.000 tonnes de blé, avant sa distribution dans un large secteur. On peut dire de cette installation qu'elle sera, tout au moins provisoirement, unique en Belgique. Le tonnage cité atteint presque le niveau de notre production nationale, sa superficie au sol dépasse 5 hectares.



Port de Gand. Darse centrale. Déchargement de minerai.



En haut: Nouvelle criée pour fruits et légumes de la ville de Gand.

En bas: Nouvelle centrale électrique E.B.E.S. - Roodenhuize.

Du côté nord du « Sifferdok », la firme suédoise de construction automobile VOLVO érigera un hall de montage qui procurera du travail à des centaines d'ouvriers.

Un peu plus au nord encore s'implanteront une usine de produits en amiante (Johns Manville Belgium) et un dépôt de la Gulf Oil Company. Les réservoirs de cette dernière sont en construction et modifient déjà le paysage.

A hauteur du Moervaart, qu'il faudra élargir et rectifier, on construit également un nouveau et important chantier naval.

Et cette liste d'entreprises sur la rive droite du canal n'est nullement exhaustive.

La longue file d'usines de la rive gauche (à l'ouest du canal) participe également à l'expansion, bien que d'une manière moins spectaculaire.

Les papeteries de Langerbrugge ont pratiquement doublé leur production.

De nombreuses autres entreprises étendent leurs ateliers ou connaissent une activité accrue. Il en va ainsi de l'U.C.B. à Wondelgem jusqu'à la PURFINA à Ertvelde, en passant par SADACI, LES DERIVES

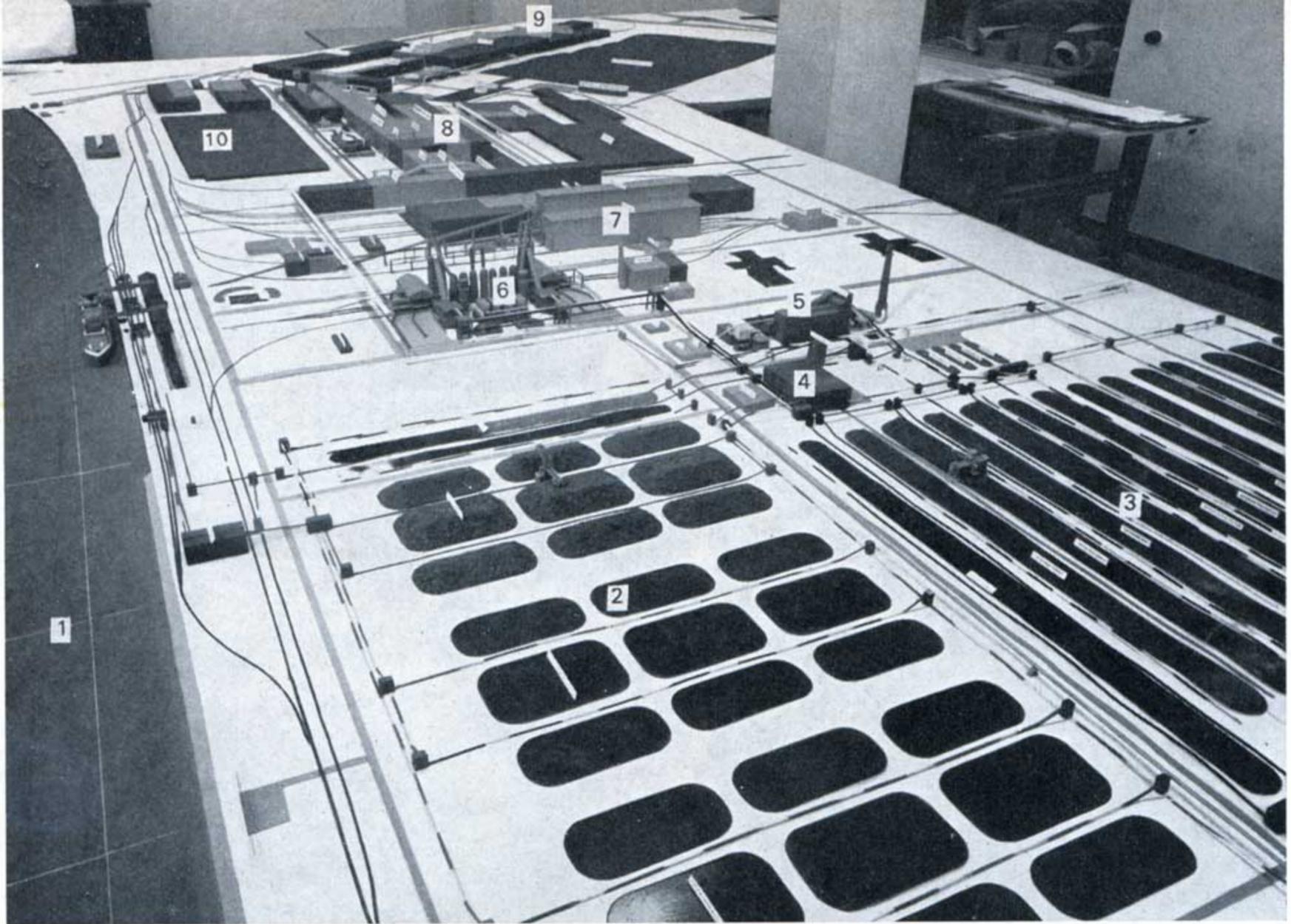
DU TITANE, ANGLO BELGE DES PETROLES, et d'autres encore. Les usines KUHLMANN à Zelzate ont déjà entamé la construction d'une nouvelle et importante usine de matières plastiques.

Comment le chemin de fer réagit-il à cette rapide évolution ?

Il la suit de très près et ses voies ferrées progressent au rythme du développement des installations portuaires et des usines. Car, qu'il s'agisse de nouveaux bassins, de terrains industriels le long du Ringvaart, du silo à grains SIMENIN, de la nouvelle centrale électrique E.B.E.S. ou du colosse SIDMAR, partout le chemin de fer sera en mesure d'offrir un service moderne. La mise en circulation de nouveaux types de wagons en est une des composantes.

Faut-il quelques exemples ? Un envoi de charbon de plus de 1.000 tonnes pourra être déchargé par E.B.E.S.-Rodenhuize en un peu plus d'une heure. Les installations du silo SIMENIN sont conçues pour permettre le déchargement d'un train complet de blé à un rythme accéléré.

Ce bref exposé serait incomplet s'il ne signalait à l'attention de nos lecteurs le prolongement naturel



MAQUETTE DES INSTALLATIONS SIDMAR

1. Canal Gent-Terneuzen. 2. Stockage des matières premières. 3. Parc d'homogénéisation. 4. Installation de concassage du minerai. 5. Four d'agglomération et convoyeur d'agglomération. 6. Hauts fourneaux. 7. Aciérie. 8. Laminoir à chaud. 9. Laminoir à froid. 10. Ateliers et magasins.

du domaine portuaire gantois qu'est la zone du canal situé en territoire néerlandais jusqu'à Terneuzen.

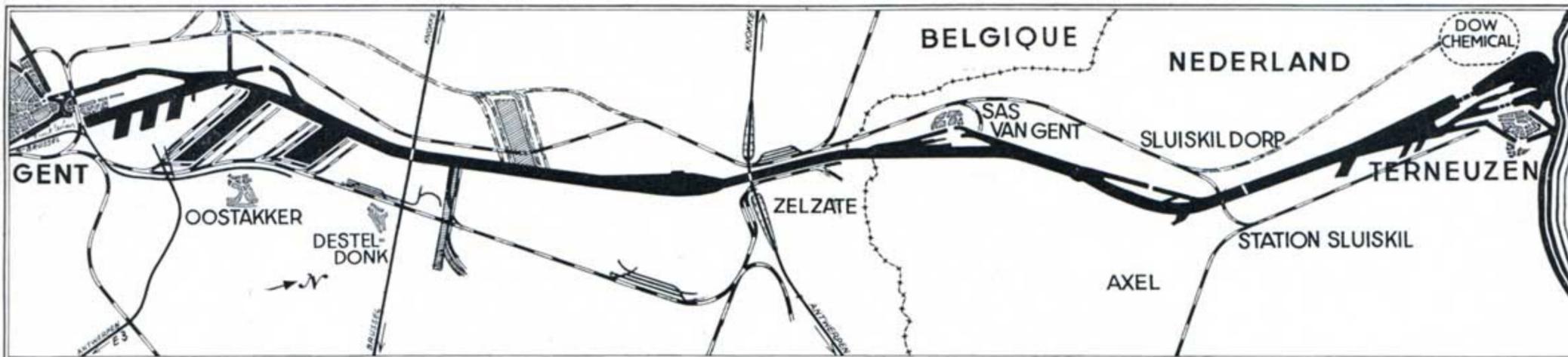
Cette zone aussi pourra devenir plus tard un pôle d'attraction pour l'industrie et connaître un développement concomittant du rail.

Au bord de l'Escaut, un peu à l'ouest du nouveau débouché du canal, se dressera un grand complexe industriel (le projet Dow Chemical Terneuzen) qui, au départ du village de Sluiskil, sera relié à la ligne

de chemin de fer existante Zelzate-Terneuzen sur la rive gauche du canal.

En outre, la possibilité est examinée de relier la voie industrielle Gand-Zelzate située sur la rive droite du canal, à la gare néerlandaise de Sluiskil et par conséquent, directement à Terneuzen.

De ce bref exposé il peut être conclu que le chemin de fer jouera un rôle actif dans la situation qui résultera de l'expansion du port de Gand et de la zone industrielle du canal.



— : VOIES EXISTANTES - - - : VOIES PROJETEES

Vue d'ensemble de la situation future dans la zone du canal de GENT à TERNEUZEN



(Photo Putman)

A l'occasion de la majoration des tarifs intervenue le 1er avril 1964, des modifications ont été apportées aux conditions de délivrance et d'utilisation des abonnements sociaux pour ouvriers et employés.

A. Conditions de délivrance.

Il existe deux sortes d'abonnements sociaux :
— l'abonnement payable par mois ou par trois mois ;
— l'abonnement payable par semaine.

1. Abonnement payable par mois ou par trois mois.

Cet abonnement peut être obtenu par les ouvriers de toutes catégories, ainsi que par les employés dont la rémunération brute mensuelle multipliée par douze ne dépasse pas 125.000 F (précédemment 100.000 F).

Par rémunération, il faut entendre le traitement brut annuel, compte tenu de la partie mobile éventuellement allouée en fonction du niveau de l'index du coût de la vie et aussi des commissions et gratifications que certains employeurs accordent à leur personnel.

Les suppléments, tels les indemnités de résidence et de foyer, les allocations familiales, le double pécule de vacances, etc... ne doivent pas être pris en considération.

L'abonnement est délivré sur production d'un certificat de l'employeur mentionnant, lorsqu'il s'agit d'un employé, que les rémunérations ne dépassent pas le plafond susdit (formulaire D.C. 1724).



A l'attention de
M.M. les Chefs d'entreprise.

ABONNEMENTS SOCIAUX

2. Abonnement payable par semaine.

Cet abonnement est délivré sous deux formes :
— abonnement valable pour un déplacement aller et retour par semaine ;
— abonnement valable tous les jours, du dimanche au samedi.

L'abonnement à la semaine est délivré aux ouvriers et apprentis qui se livrent en sous-ordre à des travaux essentiellement manuels. Depuis le 1er avril 1964, c'est aux employeurs et non plus à la S.N.C.B., qu'il appartient de déterminer si leurs ouvriers ou apprentis remplissent les conditions précitées donnant droit à l'abonnement social payable par semaine. La S.N.C.B. délivre donc un abonnement de l'espèce à quiconque présente un certificat D.C. 1771 dûment rempli par l'employeur.

Celui-ci s'engage, en délivrant un tel certificat, à octroyer le taux d'intervention prévu en faveur des ouvriers et apprentis qui se livrent en sous-ordre à des travaux essentiellement manuels.

B. Conditions d'utilisation.

Les abonnements sociaux payables par mois ou par trois mois, de même que les abonnements sociaux à la semaine valables du dimanche au samedi, sont à présent valables tous les jours, y compris les dimanches et jours fériés, sans formalités, pour un nombre illimité de déplacements entre la gare du domicile et la gare du siège de travail de l'abonné.

L'interdiction de commencer, d'interrompre ou de terminer le voyage en cours de route est maintenue.



Depuis le 31-5-64 : nouveaux horaires pour le transport de marchandises à destination de l'étranger

Les nouveaux horaires pour le transport des marchandises sont entrés en vigueur le 31.5.64.

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.

Les trains TEEM transportent des marchandises exigeant un transport rapide, exception faite des marchandises pondéreuses (charbons, mitrilles, pierres, etc.) et 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 reglaçage, 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 reglaçage ou une visite spéciale par des fonctionnaires de la douane ou d'autres autorités (dédouanement, visite par un vétérinaire, visite phytopathologique, etc.).

LIVRET-INDICATEUR INTERNATIONAL MARCHANDISES (L.I.M.)

La nouvelle édition du « Livret-Indicateur International Marchandises », valable jusqu'à fin mai 1965 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 × 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 S.N.C.B. à Bruxelles ; il y a lieu de mentionner comme référence au talon du bulletin les trois lettres L.I.M.

GARES DESSERVIES

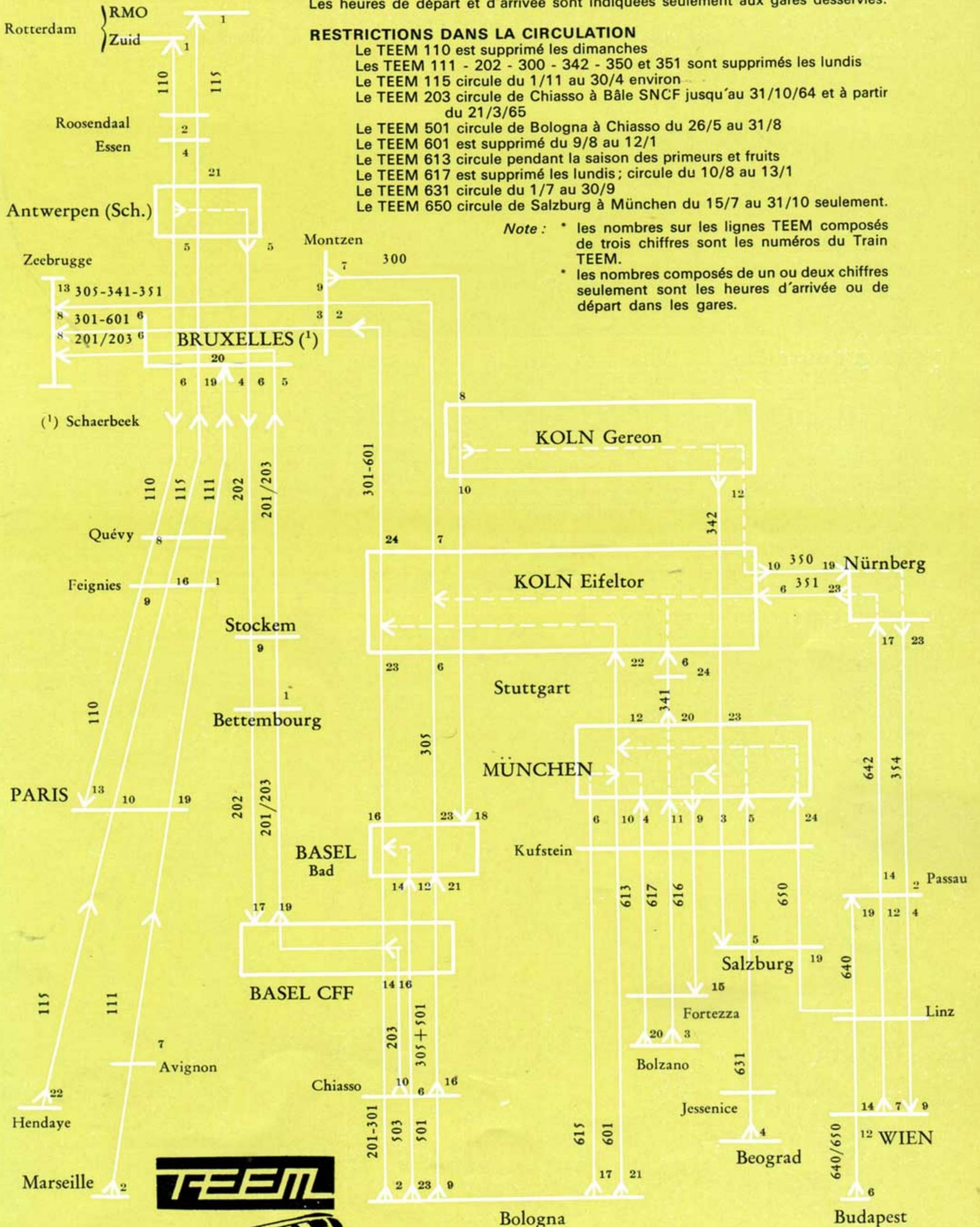
Les heures de départ et d'arrivée sont indiquées seulement aux gares desservies.

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 31/10/64 et à partir du 21/3/65
- 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 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 PAR TEEM

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		13	III
Brussel (TT)	10016	2	II					Clermont-Ferr.		8	III
Essen	TEEM 110	4	II					Dijon		4	III
Gent Oost	90216	22	I					Le Havre		4	III
Gent (Zeeh.)	90011	23	I					Limoges		4	III
Zeebrugge	99264	18	I					Marseille		13	III
Oostende	99419	24	I					Nantes		6	III
								Nice		22	III
								Paris la-Chap.		13	II(2)
								Paris Tolb. Juv.		18	II
								Rouen		2	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 Internat. 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	14580	6	III
Brussel (TT)	10016	2	II								Milano	5555	16	III
Gent (Zeeh.)	90011	23	I								Roma	5773	23	IV
Kortrijk	99314	22	I								Buchs (SG)	5157	9	III
Oostende (Zeeh.)	99419	24	I								Wien (Matzl.)	1675	19	IV
Zeebrugge	99264	18	I											

(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		H	J		TRAIN	H	J
Antwerpen (DS)	24322	23	I	Montzen	24322	4	II	TEEM 5544	7	II	Vers l'Allemagne			
Antwerpen (Zd)	22339	22	I								Basel Bad	5544	18	II
Brussel (TT)	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	20	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	6	III
											Bâle (1)			
											Milano via	5555	16	III
											Bâle-Chiasso			
											Zürich via	911	6	III
											Bâle			
											Vers la Tchécoslovaquie			
											Plzen via	7108	24	III
											Furth. i/W			
											Plzen via	7534	22	III
											Schirnding			
											Praha via	5572	13	IV
											Furth. i/W.			
											Praha via	4522	7	IV
											Schirnding			

(1) Exclusivement des périssables.

H = heure

J = jour.

Les présents horaires sont ceux en vigueur le 31-5-64. Ils sont susceptibles de modifications.

MEILLEURES RELATIONS PAR TRAINS ORDINAIRES

I. 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 DS Brussel (TT) Gent (Zeeh.) Oostende Zeebrugge	28320	5	II	} Quévy	88320	14	II	Bordeaux	13	III
	20305	1	II					Brest	5	IV
	20050	2	II					Clermont-Ferr.	3	IV
	10016	2	II					Dijon	14	III
	90011	23	I					Le Havre	11	III
	99419	24	I					Limoges	19	III
	99264	18	I					Lyon G.	18	III
								Marseille	2	IV
Montzen Visé (4)	47300	10	II	} Erquelinnes	47300	16	II	Nancy	12	III
	47300	11	II					Nantes	24	III
								Nice	1	IV
								Paris-la-Chap.	1	III(2)
								Paris Tolb. Juv.	3	III
								Reims	6	III
								Roubaix	4	III
								Rouen	7	III
								Bordeaux	13	III
								Brest	5	IV
								Clermont-Ferr.	3	IV
								Dijon	14	III
								Le Havre	11	III
								Limoges	19	III
			Lyon G.	18	III					
			Marseille	2	IV					
			Nancy	12	III					
			Nantes	24	III					
			Nice	1	IV					
			Paris-la-Chap.	1	III(2)					
			Paris Tolb. Juv.	3	III					
			Reims	6	III					
			Roubaix	4	III					
			Rouen	7	III					
Charleroi (SQ) Liège (M) Montzen	70053	1	II	} »	77345	12	II	Bordeaux	13	III
	40007	17	I					Brest	5	IV
	47310	1	II					Clermont-Ferr.	3	IV
Montzen Visé	47304	21	I	} »	47304	3	II	Dijon	14	III
	47304	22	I					Le Havre	11	III
Antwerpen (DS) Brussel (TT) Essen Gent (Zeeh.) Montzen Oostende (Z.) Zeebrugge	29154	22	I	} Mouscron	80262	11	II	Limoges	19	III
	19152	3	II					Lyon G.	18	III
	22361	19	I					Marseille	2	IV
	90011	23	I					Nancy	12	III
	49303	24	I					Nantes	24	III
	99336	20	I					Paris-la-Chap.	1	III(3)
	99103	17	I					Paris Tolb. Juv.	3	III
								Reims	6	III
			Roubaix	4	III					
			Rouen	7	III					
Antwerpen (DS) Antwerpen (Zd) Brussel (TT) Gent (Zeeh.) Liège (G.) Kortrijk Oostende (Z.) Verviers (O.) Zeebrugge Liège Verviers (O.)	20065	21	I	} Stockem	26320	10	II	Boulogne	11	III
	22318	24	I					Brest	5	IV
	16308	23	I					Clermont-Ferr.	3	IV
	96367	10	I					Dunkerque	5	III
	40007	17	I					Le Havre	11	III
	99304	3	II					Lille	22	II
	91150	21	I					Limoges	19	III
	41151	19	I					Nancy	12	III
	99103	17	I					Nantes	24	III
	40084	21	I					Reims	6	III
	41151	19	I					Roubaix	22	II
			Rouen	7	III					
			} Gouvy	4114	6	II	Metz	23	II	
							Strasbourg	4	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. 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.

Les présents horaires sont ceux en vigueur le 31-5-64. Ils sont susceptibles de modifications.

MEILLEURES RELATIONS PAR TRAINS ORDINAIRES

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

GARE DE DEPART	TRAIN	H	J	GARE FRONTIERE	Arrivée			Départ			GARE DE 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	21	II
Antwerpen (Z)	24323	24	I	»	24323	7	II				Bremen	5314	1	III ⁽¹⁾
Brussel (TT)	14310	22	I	»	14310	2	II				Dortmund (S)	5275	2	III
Charleroi (SQ)	77322	17	I	»	64306	7	II				Duisburg	5117	16	II
Gent (Zeeh.)	90011	23	I	»	84346	5	II				Düsseldorf (D)	9833	20	II
Liège (M)	40007	17	I	»	44359	24	I				Essen	5235	18	II
Kortrijk	84346	21	I	»	84346	5	II				Flensburg (W)	6857	9	III
Oostende	99336	20	I	»	84346	5	II				Hamburg	5105	3	III ⁽¹⁾
Verviers (O)	44347	22	I	»	44347	6	II				Hannover	5057	3	II
Zeebrugge	99944	19	I	»	84346	5	II				Osnabrück	5117	21	II
											Wuppertal	9461	1	III
											Münster	5105	18	II
											Krefeld	5133	5	III
								Göteborg via Putgarden	5158	22	IV ⁽¹⁾			
								Göteborg via Trelleborg	5158	22	IV ⁽¹⁾			
								Köbenhavn (G) via Putgarden	2186	3	IV ⁽¹⁾			
								Padborg	9911	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	17	III ⁽¹⁾			
								Stuttgart	5438	2	III ⁽¹⁾			

⁽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 DESTINATION	H	J
Antwerpen (DS)	22303	5	II	Essen	22303	6	II	Amsterdam Wgm	14	II
Antwerpen (Zd)	20305	1	II	Essen	12100 (²)	8	II	Amersfoort	4	III
Brussel (TT)	10016	2	II					Dordrecht	7	III
Quévy	TEEM 111	2	II					Eindhoven	5	III
Gent (O)	99156	18	I					Nijmegen	5	III
Kortrijk	84346	21	I					Rotterdam R.M.O.	13	II
Oostende	99336	20	I					Rotterdam Z	11	II
Zeebrugge	99944	19	I	Groningen	12	III				
				Utrecht	6	III	Amsterdam Wgm	6	III	
				Essen	22360	16	II	Amersfoort	4	III
Gent (O)	99156	18	I					Dordrecht	7	III
Kortrijk	84346	21	I					Eindhoven	5	III
Oostende	99336	20	I					Nijmegen	5	III
Mouscron	84346	20	I					Rotterdam R.M.O.	7	III
Zeebrugge	99944	19	I					Rotterdam Z	2	III
				Groningen	12	III	Utrecht	6	III	
				Visé	44395	15	II	Amsterdam Wgm	2	III
Erquelinnes	74300	4	II					Amersfoort	5	III
								Dordrecht	7	III
								Eindhoven	1	III
								Nijmegen	8	III
								Rotterdam R.M.O.	6	III
				Rotterdam Z	5	III	Groningen	9	III	
				Utrecht	4	III	Amsterdam Wgm	1	III	
				Visé	44348	9	II	Amersfoort	5	III
Liège G.	40007	17	I					Dordrecht	7	III
Verviers (O)	41151	19	I					Eindhoven	1	III
								Nijmegen	8	III
								Rotterdam R.M.O.	6	III
								Rotterdam Z	24	II
				Groningen	6	III	Utrecht	4	III	
				Visé	44323	23	I	Amsterdam Wgm	15	II
Visé	44323	23	I					Amersfoort	13	II
Gouvy	44323	19	I					Dordrecht	7	III
								Eindhoven	8	II
								Nijmegen	13	II
								Rotterdam R.M.O.	6	III ⁽³⁾
				Rotterdam Z	11	II	Groningen	6	II	
				Utrecht	13	II				

⁽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.

Les présents horaires sont ceux en vigueur le 31-5-64. Ils sont susceptibles de modifications.

MEILLEURES RELATIONS PAR TRAINS ORDINAIRES

IV. VERS LA GRANDE-BRETAGNE

GARE DE DEPART	TRAIN	EMBARQUEMENT		DESTINATION																		
				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			
Mouscron	84346	20	I	Zeebrugge																		
Quévy	TEEM 111	2	II		10	II	17	II									24	II	11	IV	10	IV
Bruxelles (TT)	19152	3	II																			
Antwerpen N.	29347	24	I																			
Gent Zeehaven	99156	18	I	Antwerpen Z.																		
Montzen	42330	2	II		18	II	7	III								2	IV	11	IV	10	IV	
Quévy	TEEM 111	2	II	Oostende																		
Mouscron	84346	20	I		15	II			19	II	2	III	3	III	5	III						
Quévy	TEEM 111	2	II																			
Bruxelles (TT)	19152	3	II																			

GARE DE DEPART	TRAIN	EMBARQUEMENT		DESTINATION																	
				Birmingham (Curzon)		Manchester		Leeds		York		Newcastle		Edinburg		Glasgow					
				H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J				
Mouscron	84346	20	I	Zeebrugge																	
Quévy	TEEM 111	2	II		10	II	3	III									13	III	12	III	
Brussel (TT)	19152	3	II																		
Antwerpen N.	29347	24	I																		
Gent Zeehaven	99156	18	I	Antwerpen Z.																	
Montzen	42330	2	II		18	II	3	IV									13	IV	12	IV	
Quévy	TEEM 111	2	II	Oostende																	
Mouscron	84346	20	I		15	II			5	IV	11	IV	4	III	7	IV					
Quévy	TEEM 111	2	II																		
Brussel (TT)	19152	3	II																		

V. VERS LUXEMBOURG, SAARBRUECKEN ET BALE

GARE DE DEPART	TRAIN	EMBARQUEMENT		GARE FRONTIERE	Arrivée			Départ			GARE DE DESTINATION	TRAIN	EMBARQUEMENT	
		H	J		TRAIN	H	J	TRAIN	H	J			H	J
Bruxelles (TT)	16108 ⁽¹⁾	3	II	Arlon (a)	16108	8	II				Bettembourg	5154	14	II
Oostende (Z)	91150 ⁽¹⁾	21	I	»	16108	8	II	66352	12	II	Saarbrücken	9411	7	III
Gent (Zeeh.)	99156 ⁽¹⁾	18	I	»	16108	8	II	66387	10	II	Bâle SBB	5037	9	III
Antwerpen (DS)	20065 ⁽²⁾	21	I	Stockem (b)	26320	8	II	26320	10	II	Bâle SBB	5031	22	II
Antwerpen (Z)	22318	24	I	»										
Bruxelles (TT)	16308 ⁽²⁾	23	I	»	16308	6	II				Bettembourg	5154	14	II
Liège (G)	40007	17	I	»	46374	9	II	66352	12	II	Saarbrücken	9411	7	III
Kortrijk	99304 ⁽²⁾	3	I	»	66387	4	II				Bâle SBB	5037	9	III
Verviers (O)	41151	19	I	»	46374	9	II				Luxembourg	5178	18	II
Zeebrugge	99103 ⁽²⁾	17	I	»	16308	6	II				Bettembourg	5178	19	II
Gent (Zeeh.)	90011 ⁽²⁾	23	I	Stockem	26304	15	II	66309	17	II	Bâle SBB	5037	9	III
Oostende (Z)	91150 ⁽²⁾	21	I	»	26304	15	II				Luxembourg	4114	12	II
Liège	40084	21	I	Gouvy	44320	3	II	4114	6	II	Bettembourg	4114	13	II
Verviers (O)	41151	19	I	»							Saarbrücken	9411	7	III
											Bâle SBB	5037	9	III

(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.

Les présents horaires sont ceux en vigueur le 31-5-64. Ils sont susceptibles de modifications.



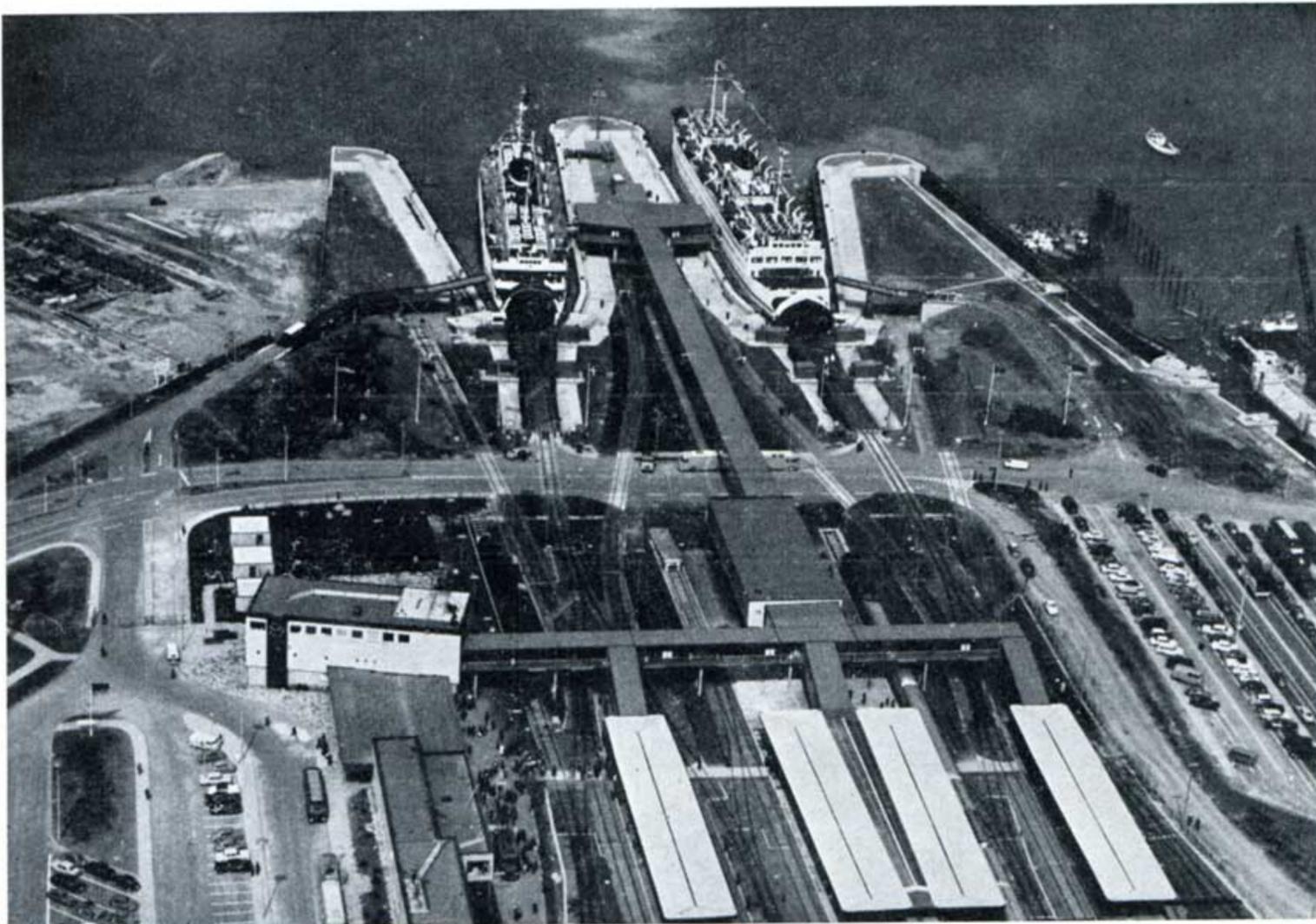
Vogelfluglinie

Deux millions
de voyageurs !

La Vogelfluglinie, en service depuis le 14 mai 1963 et raccourcissant considérablement le voyage vers le Danemark, a vu passer, le 28 février 1964, le deux millionième voyageur. Jusqu'à cette dernière date, les ferry-boats ont transporté 242.000 automobiles. En regard du nombre de 1.239.000 personnes et de 139.200 voitures qui ont utilisé l'ancienne voie de transit Grossenbrode Kai-Gedser entre le 14 mai 1962

et le 28 février 1963, cela fait une augmentation de 65 % pour les voyageurs et de 74 % pour les automobiles.

L'accroissement de trafic sur la ligne des migrations est d'autant plus remarquable que les moyens de transports concurrents ont été renforcés.



La nouvelle gare de ferry de PUTTGARDEN sur l'île de Fehmarn. A gauche le ferry-boat danois "Frederik IX" à droite le ferry-boat allemand "Theodor Heuss".

LES CONTROLES DES VOYAGEURS PAR LA S.N.C.B. SONT-ILS ABUSIFS ?



L'usager des chemins de fer s'impatiente parfois des contrôles qu'il subit à l'entrée ou à la sortie des gares et dans les trains. Il a l'impression d'être l'objet d'une surveillance constante et peut-être, dans son esprit, tâtilonne et excessive.

S'il en était ainsi, sa mauvaise humeur s'expliquerait. Mais qu'en est-il en réalité ?

Sans doute, dans de nombreux cas, le client doit-il se rendre au guichet où il paiera son billet. Après quoi, il se présentera aux chicanes d'entrée où un agent aura à poinçonner ce billet. Dans le train, sur demande, le voyageur doit présenter son titre de transport au chef-garde qui en vérifie la validité. A l'arrivée, enfin, le voyageur aura, suivant le cas, à présenter ou à remettre son billet aux agents en poste aux portillons de sortie.

C'est là le processus habituel. Certes, il arrive que des contrôles volants soient encore organisés, à des heures imprévues, sur des lignes déterminées. Tous ces contrôles sont-ils superflus ? Y a-t-il, dans leur exercice, pléthore de personnel et, par voie de conséquence, vexation apparente pour le voyageur ? Ne peut-on pas renoncer à ces contrôles ?

Le lecteur objectif en jugera quand il aura pénétré plus avant dans les arcanes de ce service.

La S.N.C.B. compte 1.422 points tarifés, c'est-à-dire entre lesquels des billets peuvent être délivrés.

Sur ces 1.422 points, 145 seulement font l'objet d'une desserte complète, c'est-à-dire que la distribution des billets et le contrôle à l'entrée et à la

sortie y sont assurés depuis l'ouverture jusqu'à la fermeture du service.

145 sur 1.422, soit à peu près le 1/10 des points tarifés ;

486 autres ne le sont que partiellement, et plus particulièrement aux heures de pointe.

Enfin 791 — plus de la moitié du total — ne sont plus desservis du tout. Les voyageurs y ont donc directement accès aux trains et ils doivent se munir, dans ceux-ci, auprès du personnel de contrôle, de leur titre de transport. La sortie y est libre.

Est-ce vraiment là cet abus dont pourraient se plaindre certains voyageurs ? Dira-t-on que la Société Nationale a pléthore de personnel ? Qu'elle multiplie des contrôles inutiles et vexatoires ?

Ces chiffres montrent au contraire que le contrôle a été réduit d'une façon considérable. Il n'y a plus guère que les grandes gares et les gares de coïncidence pour être dotées d'un service permanent de contrôle.

Des contrôles abusifs ?

Depuis la fin de la dernière guerre, la S.N.C.B. a tenté, à plusieurs reprises, de supprimer les contrôles à la sortie de certaines gares et même sur des sections de lignes. Hélas ! le rétablissement inopiné du contrôle l'amenait à constater un nombre impressionnant de voyageurs sans billet ou en situation irrégulière. Ceux-ci étaient particulièrement nombreux, aux heures de pointe, dans les trains omnibus.



Un contrôle qui ne paraît nullement vexatoire (Photo Putman)

En raison de l'affluence, le contrôle y est, en effet, malaisé.

Dira-t-on dès lors que tout contrôle est superflu ? Ce serait vraiment absurde.

La suppression, dans ces conditions, de tout contrôle justifierait le reproche de négligence à l'endroit de la S.N.C.B.

En veut-on une preuve supplémentaire ?

La recette provenant des régularisations dans les trains représente, bon an mal an, une somme de 68 à 75 millions de francs.

L'importance de cette somme impose à elle seule des mesures de contrôle.

Toutefois, soucieuse de faciliter à sa clientèle l'accès des gares, la S.N.C.B. a tenté, ces derniers mois, de nouveaux essais de réduction de contrôle. Les gares de Gand-St-Pierre et de Liège-Guillemins ont été choisies pour ces tests. Le contrôle à l'entrée a été supprimé, dans ces gares, depuis le 1er novembre de l'an dernier. La mesure a été annoncée dans la presse. Un appel a été fait à la compréhension et à la collaboration des usagers. Des panneaux, dans ces deux gares, rappellent les règles élémentaires des conditions de transport et notamment d'avoir à se munir d'un billet pour monter dans les trains ou d'un ticket d'entrée pour se rendre aux quais d'embarquement.

On sera sans doute surpris d'apprendre quelles

constatations les autorités ont été amenées à faire pour les cinq premiers mois de cet essai. Avant celui-ci, on comptait, tant à Gand qu'à Liège, une moyenne annuelle de *sept* procès verbaux pour tentative frauduleuse de voyager sans titre de transport.

Du 1er novembre 1963 au 31 mars 1964, sur les lignes au départ de Gand, *nonante* procès verbaux ont dû être dressés et *cent* sur les lignes au départ de Liège. Ajoutons, pour la bonne intelligence, que procès-verbal judiciaire n'est dressé qu'en cas de tentative de fraude flagrante.

Que conclure ?

Il serait imprudent et sans doute injuste de généraliser au vu des chiffres cités. Le public belge n'est pas plus « resquilleur » qu'un autre. Mais certaines personnes se laissent tenter par le goût du risque ou pour toutes autres raisons.



Gare sans contrôle à l'entrée (Liège Gmins) (Photo Putman)

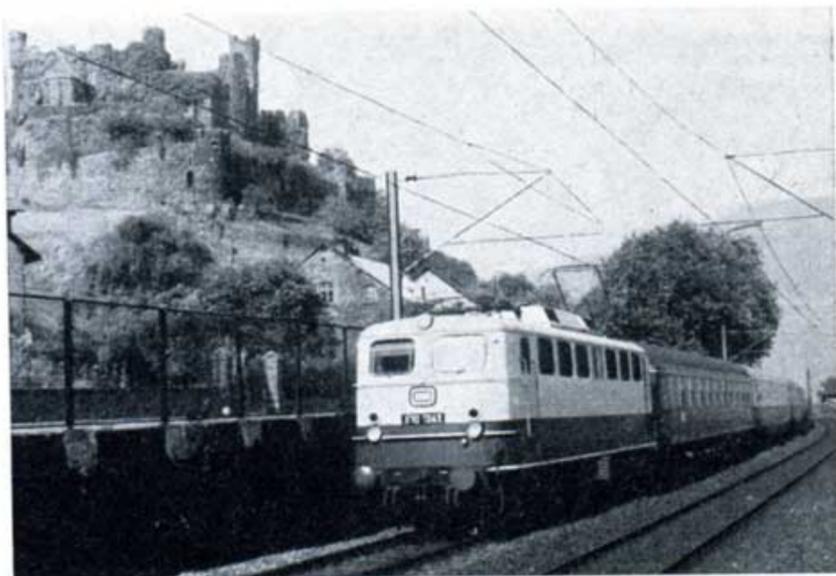
La S.N.C.B. manquerait à ses devoirs de bonne gestion si, inconsidérément, elle diminuait davantage ses services de contrôle, déjà réduits, nous l'avons montré, à un strict minimum. Elle poursuivra ses efforts, tendant à éliminer le contrôle, soit à l'entrée, soit à la sortie des gares, dans la mesure où elle pourra s'appuyer sur la compréhension et une discipline librement consentie de *toute* sa clientèle.

DES TRAINS POUR HOMMES D'AFFAIRES

Le « DIAMANT » train de luxe automoteur reliant Anvers et Bruxelles à Cologne (arrivée 10h43) donnera correspondance, à partir de l'horaire d'été (31 mai) aux grands trains allemands « Rheingold » et « Rheinfeil », permettant d'atteindre l'Allemagne du Sud et la Suisse en des temps « records ».

DIAMANT

Antwerpen C.	D.	7h27
Bruxelles Nord	D.	8h04
Liège (Guillemins)	D.	9h03
Verviers Central	D.	9h26
Aachen Hbf	A.	9h58
Köln Hbf	A.	10h43



*Le "Rheingold" à Trechtingshausen.
Dans le fond Burg Reichenstein.*

RHEINGOLD

Köln Hbf	D.	10h49
Bonn	A.	11h08
Koblenz Hbf	A.	11h46
Mainz Hbf	A.	12h40
Mannheim Hbf	A.	13h22
Karlsruhe Hbf	A.	13h53
Freiburg Hbf	A.	14h53
Basel Bad-Bf	A.	15h30
Basel SBB	A.	15h41

Voitures directes pour :

- Zürich (A. 17h10) et Chur (A. 19h01).
- Chiasso (A. 21h04) et Milan (A. 22h20).



« Rheinfeil ». Voiture panoramique.

RHEINPFEIL

Köln Hbf	D.	10h57
Bonn	A.	11h17
Koblenz Hbf	A.	11h54
Mainz Hbf	A.	12h48
Frankfurt (M.) Hbf	A.	13h14
Würzburg Hbf	A.	14h42
Nürnberg Hbf	A.	15h47
München Hbf	A.	17h38

Comme le « DIAMANT », les « RHEINGOLD » et « RHEINPFEIL » n'ont que la 1ère classe. Ils sont pourvus d'une voiture panoramique et d'un compartiment-correspondance pour hommes d'affaires. Ces derniers apprécieront le judicieux dosage d'atmosphère professionnelle et de confort raffiné dispensés par ces deux trains.



Le « Diamant » à Bruxelles-Nord.

LE SUCCÈS DES TRAINS AUTO-COUCHETTES

I. Vers MUNICH — Nombre de voitures transportées (aller et retour totalisés)

1956 : 438
1957 : 759
1958 : 865
1959 : 935
1960 : 1379
1961 : 1615
1962 : 1503
1963 : 1635



II. Vers MILAN — Nombre de voitures transportées (aller et retour totalisés).

1958 : 417
1959 : 1384
1960 : 1953
1961 : 2339
1962 : 3018
1963 : 3816



III. Vers AVIGNON (de Bruxelles et de Bressoux) — Nombre de voitures transportées (aller et retour totalisés).

1960 : 776
1961 : 2473
1962 : 4072
1963 : 4748



IV. Vers NARBONNE — Nombre de voitures transportées (aller et retour totalisés)

1963 : 795



DEDOUANEMENT DES EXPORTATIONS VERS LA FRANCE



Les marchandises exportées par chemin de fer peuvent être dédouanées à la frontière ou dans un entrepôt situé à l'intérieur du pays, près du lieu de destination. Cette dernière façon de procéder peut présenter des avantages.

Dans le but de permettre à nos exportateurs de prendre leur décision en connaissance de cause, nous donnons ci-dessous la liste des entrepôts français pouvant intéresser les exportateurs belges, avec leur affectation.

A. SERVICE COMPLET.

Amiens	Hendaye
Angoulême	Jeumont
Annemasse	Kehl
Anor	Lauterbourg
Apach	Lille
Armentières	Lille St. Sauveur
Audun-le-Tiche	Limoges-Bénédictins
Avignon	Longwy
Baisieux	Marseille-Maritime
Bellegarde (Ain)	Maulde-Mortagne
Blanc-Misseron	Mazamet
Boulogne-Ville	Modane
Bourges	Montluçon-Ville
Bray-Dunes	Montpellier
Calais-Ville	Morteau
Canfranc	Neuenburg
Cerbère	Nîmes
Chalon-sur-Saone	Perpignan
Chamberry-Challes-les-Eaux	Pontarlier
Clermont-Ferrand	Port-Vendres
Comines (Fr)	Rennes
Delle	Sète
Dieppe	St Dizier
Dijon-Pte-Neuve	Thionville
Dunkerque	Toulouse-Matabiau
Ecouvies-Gare	Tourcoing
Feignies	Tour-de-Carol-Enveitg (la)
Givet	Troyes
Godewaersvelde	Vallorbe
Grenoble	Vintimille
Hallun	Wissembourg

B. SERVICE PARTIEL.

Bâle

seulement pour :
les envois express - petits colis - colis familiaux - denrées périssables - chevaux de course - petits animaux (autres que par wagon).

Bouzonville

seulement pour les envois par wagon en petite vitesse.

Colmar

seulement pour les envois en provenance ou à destination :
— de la gare de Colmar et ses embranchements particuliers (E.P.)
— des gares de Colmar-Nord et de Colmar-St-Joseph.

Forbach

sauf formalités concernant les envois de détail et les transports de groupages qui sont effectués à Saarbruecken Hbf.

Metz-Marchandises et Metz-Ville

seulement pour les envois en provenance ou à destination de la localité - les œuvres d'art et objets de collection à l'exportation.

Mont-St-Martin

seulement :
à l'importation, pour les marchandises en vrac, transportées par wagon et destinées à la consommation ;
à l'exportation, pour les marchandises en vrac, transportées par wagon et en provenance de Mont-St-Martin-local.

Mulhouse-Nord

seulement pour les envois en provenance ou à destination des gares de :
Lutterbach, Mulhouse, Dornach - Mulhouse-Ville et ses E.P. - Mulhouse-Wanne.

Paris-Est

seulement pour les envois express.

Paris-la-Chapelle

seulement pour les envois importés ou exportés par tous les points frontières ainsi que par les ports de mer autres que ceux compris entre Dieppe inclus et Bordeaux exclu.

Paris-Lyon

seulement pour les envois express.

Paris-Nord

seulement pour les envois express et les journaux.

Pfetterhouse

seulement à l'importation et à l'exportation des marchandises pour lesquelles les importateurs et exportateurs auront obtenu l'autorisation préalable de la Direction Régionale des Douanes de Mulhouse.

Sarreguemines

sauf formalités concernant les envois de détail et les transports de groupages qui sont effectués à Saarbruecken Hgbf.

Strasbourg-Ville

seulement pour :
— les œuvres d'art et objets de collection.

St Gingolph

seulement pour les envois en provenance ou à destination des gares situées entre St-Cergues-les-Voirion et St-Gingolph (ces deux gares comprises).

St Louis

sauf pour les envois express - petits colis et colis familiaux - denrées périssables - chevaux de course - petits animaux, autres que par wagon complet (formalités effectuées à Bâle).

Valloiry

seulement pour les envois du trafic local qui sont, soit en provenance ou à destination de la zone sarde de St Julien-en-Genevois, soit à destination de la zone de St-Gingolph.

Mouvement dans nos agences commerciales



Agence de Bruxelles

M. Ruyffelaert

qui a représenté les chemins de fer belges à l'agence commerciale de Bruxelles (153B, Boulevard Anspach) depuis 1952, a pris sa retraite le 1er février dernier. La Direction Commerciale lui adresse ses remerciements pour les excellents services qu'il a rendus au chemin de fer pendant sa longue carrière. Le successeur de M. Ruyffelaert est M. Egels, G.V.



M. Egels

vient du service de l'exploitation. Son expérience des problèmes d'acheminement des envois et du mouvement des trains est grande. Nous sommes convaincus que nos clients ne manqueront pas d'apprécier en notre nouveau représentant un cumul heureux des compétences technique et commerciale.



Agence de Namur.

M. Perin, H.J.G.

a occupé le poste de représentant commercial des chemins de fer à Namur (52, rue Godefroid) depuis 1956. Après une carrière de plus de 44 ans, M. Perin vient de prendre sa retraite. La Direction Commerciale lui exprime toute sa reconnaissance pour le dévouement et la compétence avec lesquels il a servi le chemin de fer. M. Demoustier, A.M. a été désigné pour le remplacer.



M. Demoustier

est un jeune et dynamique fonctionnaire qui occupait encore tout récemment avec distinction, le poste de dirigeant des services commerciaux de la gare de Bruxelles-Nord. Nous prions nos lecteurs de bien vouloir reporter sur lui la confiance qu'ils ont témoignée à son prédécesseur.

Incohérence et humour anglais

D'une allocution prononcée à Paris par M. Beeching, l'auteur du plan de réforme des chemins de fer britanniques, nous ne pouvons résister à la tentation d'extraire les lignes suivantes : « En Grande-Bretagne, comme dans d'autres pays, le Gouvernement et l'opinion publique ont fortement tendance à associer leurs efforts pour demander des choses impossibles à la direction des chemins de fer. Dans le passé, ils ont considéré l'ensemble du problème des chemins de fer d'une manière très obscure et, sous le voile de cette obscurité, ils ont formulé des demandes qui sont incompatibles entre elles et qui, dans l'ensemble, sont impossibles à satisfaire. En effet, ces demandes étaient telles que, si elles avaient été faites toutes à la fois, leur absurdité aurait été évidente, en dépit de l'obscurité du problème. En pratique, cependant, elles ont été faites les unes après les autres, sans qu'il ait été tenu compte de leurs conséquences inévitables, et, en fait, si toutes les demandes qui ont été formulées étaient ajoutées les unes aux autres, il apparaîtrait qu'on aurait demandé aux chemins de fer britanniques d'effectuer simultanément l'intégralité des choses suivantes :

- Exploiter d'une manière commerciale ;
- Fonctionner comme un service social ;
- Maintenir les salaires en rapport avec le coût général de la vie ;
- Réduire les tarifs en dépit de l'inflation ;
- Perpétuer la structure historiquement établie des services dans des conditions qui ont changé d'une façon significative ; ...et naturellement, couvrir leurs frais.

Il est aisé et commode, pour le Gouvernement et pour l'opinion publique, de supposer que tout ceci peut être réalisé à condition seulement que la Direction soit assez ingénieuse. Mais il n'est pas possible de satisfaire à toutes ces demandes et la Direction ne peut pas faire d'erreur plus flagrante que de laisser croire qu'elle est capable de faire l'impossible. Si elle agit ainsi, elle se condamne à exercer son activité dans une atmosphère d'échec et de blâme.

Voilà quelles ont été les conditions auxquelles les chemins de fer britanniques ont eu à faire face au cours des dix années qui ont précédé l'élaboration de notre rapport de réorganisation. Et c'est cette situation qui nous a mis dans la nécessité de faire connaître au pays l'image réelle des problèmes ferroviaires et la nature du choix qui doit être fait entre des demandes contradictoires. »

Que voilà de vérités dites avec un humour bien britannique ! Vérités ? Mais oui, car ces observations ne sont pas spécifiques à la Grande Bretagne. Ainsi, chez nous, la prise en charge par l'Etat de frais d'infrastructure signifie pour certains « payer le déficit de la S.N.C.B. » lorsqu'il s'agit de modernisation ferroviaire et « augmenter le patrimoine du pays », dès qu'il s'agit de travaux aux routes ou aux voies navigables.

La fréquence et la ténacité de jugements aussi irrationnels sont vraiment surprenantes.

Avis

Tarifaires



TRAFIC VERS LA FRANCE.

Il a été mis en vigueur le 1.4.64 une nouvelle édition du tarif international de combustibles minéraux solides CECA n° 2301/6301 de la Belgique et des Pays-Bas vers la France.

TRAFIC AVEC LA SUISSE ET SES AU-DELA.

Le 1er avril 1964 est entré en vigueur un 2e supplément au tarif international n° 9476 Ports de mer belges/néerlandais-Bâle, qui tient compte de la majoration des taxes néerlandaises intervenue le 1.3.64.

TRAFIC AVEC L'AUTRICHE.

Le 1er mars 1964 sont entrés en vigueur :
1. un supplément n° 1 au tarif international Bös/Nös (Autriche - Ports de mer belges et néerlandais) pour tenir compte de modifications intervenues sur le parcours allemand ;

2. un addendum n° 1 au tarif BÖGT (Belgique-Autriche local) comportant la mise en vigueur du tarif spécial 9113.23 applicable au transport de lin teillé au départ de la Belgique vers l'Autriche.

Le 1er avril 1964 est entré en vigueur un 2e addendum au tarif marchandises international 9113 (BÖGT) applicable entre l'Autriche et la Belgique (trafic local) ; ce supplément comporte la reprise de la gare de Bruck-an-der-Mur dans le tarif d'articles 02 pour la magnésite, ainsi que l'abaissement de 8.000 à 7.000 tonnes du tonnage minimum imposé.

TRAFIC AVEC LA TCHECOSLOVAQUIE.

A la suite de la réforme tarifaire des chemins de fer tchécoslovaques intervenue le 1er avril 1964, tous les tarifs d'articles du tarif-marchandises international Belgique-Tchécoslovaquie ont été suspendus à la même date. Ils ont été remis en vigueur le 1er mai 1964 avec les mêmes prix jusqu'à leur réédition progressive en vue de tenir compte des modifications intervenues sur les parcours tchécoslovaques.

TRAFIC AVEC L'ESPAGNE ET LE PORTUGAL.

Mise en vigueur :

1. le 15 avril 1964 d'un 11e supplément au tarif international « Iberiatarif » appli-

cable aux envois de pommes de terre originaires d'Espagne et du Portugal à destination de la Belgique ;

2. le 15 mai 1964 d'un 12e supplément au tarif international « Iberiatarif » applicable aux envois de fruits et de légumes frais à l'exception des pommes de terre et des tomates — originaires d'Espagne et du Portugal à destination de la Belgique.

TRAFIC AVEC L'ITALIE.

Le 1er avril 1964 sont entrés en vigueur :
— une nouvelle édition du tarif international Italie-Belgique (denrées périssables) qui porte le numéro 9505 ;
— un 1er supplément au tarif international 2430 Belgique-Italie (combustibles minéraux) entraînant une augmentation de prix de 2 FB/t par suite de la décision du gouvernement fédéral allemand de ramener la Frachthilfe de 18 FB à 16 FB.

Prévention des accidents

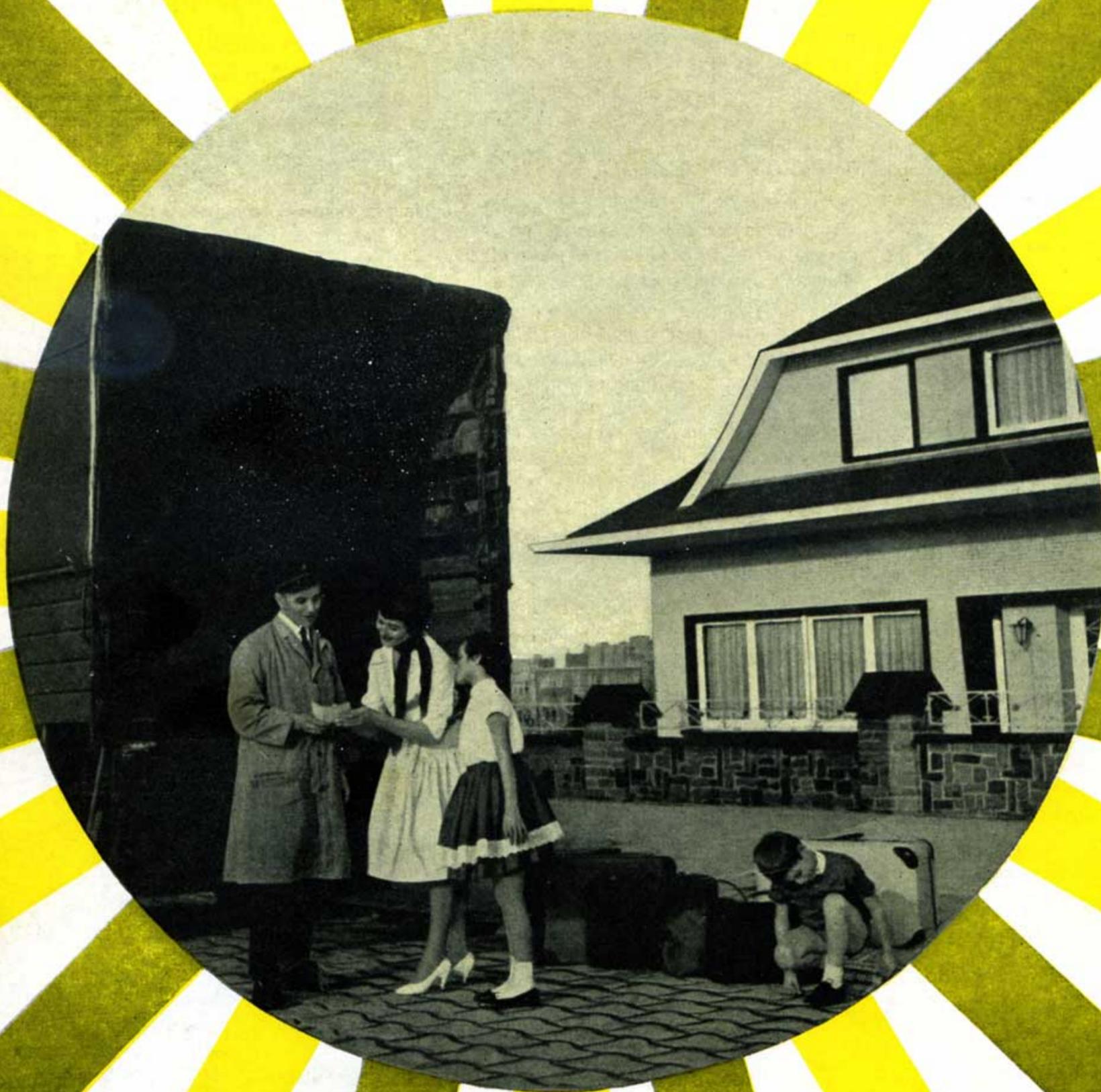
'63

La S.N.C.B. vient de publier son Xe rapport sur la « Prévention des Accidents du Travail ».

Les organismes qui désirent en recevoir un exemplaire peuvent adresser une demande à la Direction du Personnel et des Services Sociaux - division « Prévention des Accidents », 76, rue Belliard, Bruxelles.



**en vacances
les mains libres !**



Prise et remise à domicile
des bagages dans tout le pays
Service spécial "porte-à-porte"
littoral et Ardennes



GENT

HAVEN VAN GENT
PORT OF GHEENT

NIJVERHEIDSZONE
INDUSTRIAL AREA

BESCHIKBARE GRONDEN
PLOTS OF AVAILABLE LAND

PORT DE GAND
HAFEN VON GENT

ZONE INDUSTRIELLE
INDUSTRIEGELÄNDE

TERRAINS DISPONIBLES
VERFUGBARE BAUFLÄCHEN

