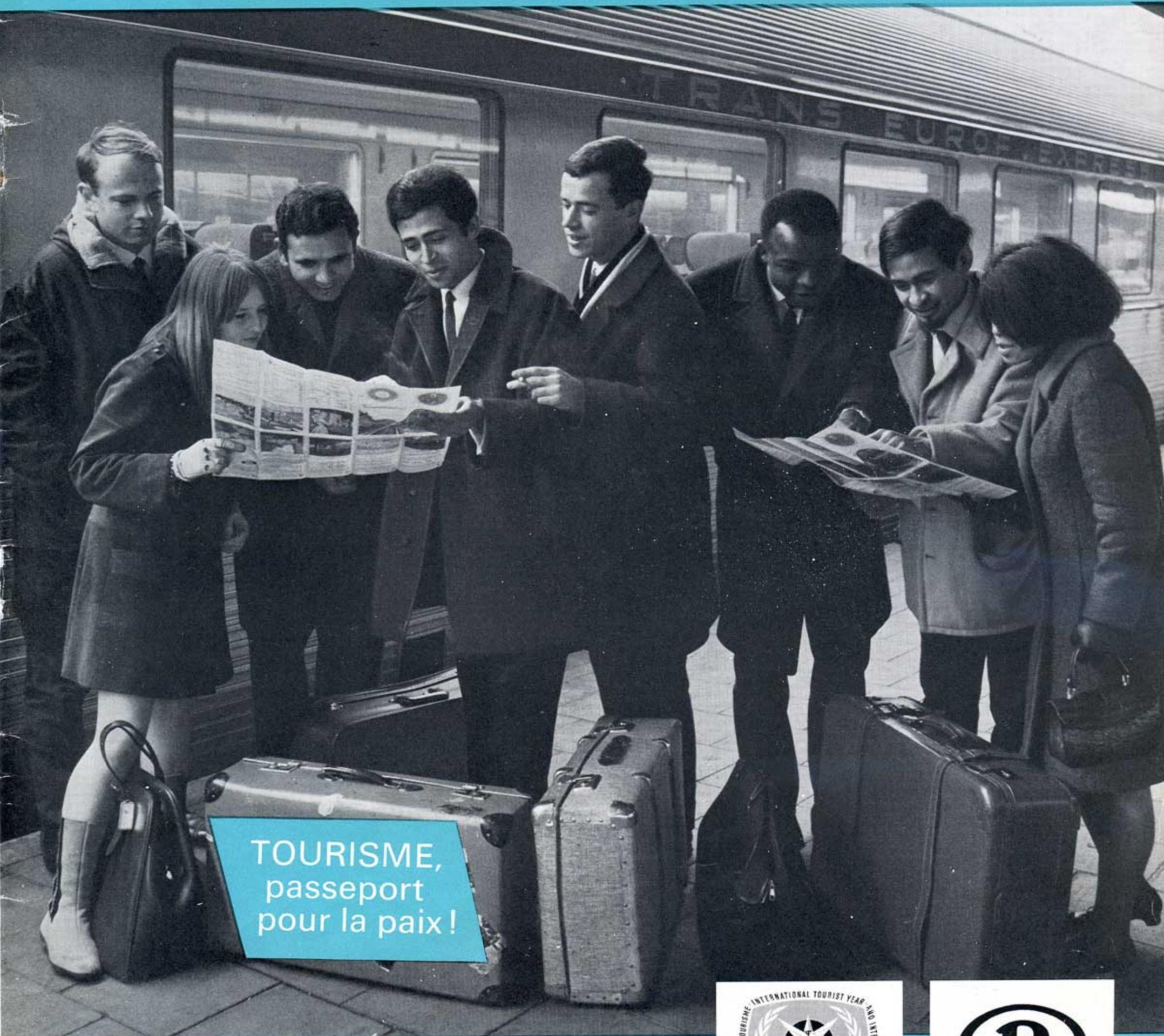


INFORMATIONS SNCB

PERIODIQUE BIMESTRIEL

NUMERO 1 / FEVRIER 1967



TOURISME,
passeport
pour la paix!

BULLETIN DE LA DIRECTION COMMERCIALE DES CHEMINS DE FER BELGES
GARE CENTRALE, 4^e ETAGE, BRUXELLES — TEL. 13.18.70 - POSTE 3653





NUMERO 1 — FEVRIER 1967

Photo couverture : Tourisme, passeport pour la paix.

SOMMAIRE

	Page
Les faits face aux mythes. Le chemin de fer est-il vraiment un « gouffre à milliards » ?	2
En une nuit... 1.000 km en train avec la couchette de 2e classe	5
Prise et remise à domicile des containers PA au Danemark	6
Pool européen des palettes	6
Du matériel de transport moderne pour les marchandises	7
Les chemins de fer belges s'adaptent au transport par transcontainers	10
Limite de charge des wagons	14
Les chemins de fer belges reçoivent les agences de voyage	15
Trains internationaux - Saison 1967	16
L'arme secrète de la S.N.C.B.: le sourire	17
Europabus - Saison 1967	17
Structure de la Direction commerciale de la S.N.C.B.	19
Bruxelles-Bâle en 5h50	19
Le succès des trains autos-couchettes	20
L'Autriche et la Yougoslavie par le nouveau train autos-couchettes	21
Mouvements dans nos agences commerciales	22
Bonne nouvelle pour les clients titulaires d'un compte courant	22
A l'attention de nos lecteurs	22
La S.N.C.B. améliore son service à la clientèle. Wagons différés sur le réseau S.N.C.B.	23
Sommaire: Informations S.N.C.B. 1966	23
500 km en une soirée	24

LES FAITS FACE AUX MYTHES

Le chemin de fer

Le journal « Le Soir » a eu l'extrême gentillesse de publier en bonne place dans son numéro du vendredi 10 février 1967 un article rédigé par M. Robert Weber, Directeur Commercial de la S.N.C.B., dans lequel celui-ci fait justice des idées fausses circulant dans le public à propos du problème financier du chemin de fer. Nous profitons de la circonstance pour remercier « Le Soir » de ce geste d'objectivité et de courtoisie et nous reproduisons ci-contre l'article en question qui ne manquera pas d'intéresser vivement nos lecteurs.

Lay-out: L. Tack.

Photo's: Putman.

SVK - St Nicolas

Légation Yougoslave - Bruxelles

Impr.: Omega s.a., Anvers.

est-il vraiment un «gouffre à milliards»?

Périodiquement se posent pour la Belgique les problèmes de l'équilibre de son budget.

A cette occasion, et plus spécialement cette année, on voit se multiplier des déclarations et des campagnes relatives au « déficit » de la S.N.C.B., « déficit » qui serait voisin de 9 milliards de francs et qui serait le signe d'une gestion lamentable et constituerait un exemple caractéristique de dilapidation des deniers publics.

Et pourtant, le problème des chemins de fer est plus vaste et plus compliqué que ne pourraient le laisser croire des opinions sans nuances.

Il suffira de citer quelques faits caractéristiques, parmi bien d'autres, pour montrer la confusion répandue dans le public et peut-être l'amener à se former un jugement plus objectif.

Confusion entre « déficit » et « paiement ».

Lorsque l'Etat, c'est-à-dire la nation, se fait fournir des services par l'industrie, nul ne s'étonne qu'il paie ce qu'il a commandé. Ce serait un tollé général si l'Etat s'avisait de ne pas les payer ou de ne les payer que partiellement.

Quand un entrepreneur touche par exem-

ple 500 millions de francs de l'Etat pour travaux, qui songerait à proclamer que cet entrepreneur a reçu 500 millions de francs de « subsides » ou qu'il est en « déficit » de ce montant ? Tout le monde considère et accepte que l'entrepreneur a reçu la juste rémunération qui lui était due.

De cette conception normale et universelle du droit au paiement de la chose commandée, les mythes répandus dans l'opinion semblent vouloir exclure les chemins de fer.

La S.N.C.B. fut créée en 1926 avec pour objet une gestion industrielle sanctionnée par un bilan. Du même coup, il allait de soi que les relations entre l'Etat et la S.N.C.B. devaient devenir à tout point de vue identiques à celles entre l'Etat et l'industrie privée.

C'est là le fond même du problème posé par les chemins de fer.

En effet, quelle signification aurait un bilan si l'Etat se réservait le droit d'imposer à son gré à la S.N.C.B. des charges sans en payer le prix ? A la limite, quel eût été le sens de ce bilan si l'Etat, par exemple, lui avait imposé de transporter pour rien sans compensation ?

L'Etat, pour des raisons d'intérêt général, exige de la S.N.C.B. :

Qu'elle transporte gratuitement les mineurs, les électeurs, etc. ;

Qu'elle transporte différentes catégories de citoyens : militaires, anciens combattants, familles nombreuses, travailleurs, écoliers, etc., en leur accordant des réductions importantes ;

Qu'elle effectue à des tarifs de faveur les transports pour les diverses administrations publiques ;

Qu'elle maintienne en activité des lignes non rentables, etc.

On voit mal en vertu de quel principe la S.N.C.B. ne devrait pas être payée pour les services que l'on exige d'elle. Or, et c'est là une première confusion fondamentale : le paiement (d'ailleurs incomplet) des services exigés de la S.N.C.B. par l'Etat, est baptisé « subsides » ou « déficit » pour la S.N.C.B., alors que ce ne serait qu'une « juste rétribution » pour l'industrie privée.

Y aurait-il une seule entreprise en Belgique prête à accepter le non-paiement des commandes de l'Etat ?

Reprenant la parole du dirigeant d'un grand réseau voisin, dont la gestion n'est pas critiquée, on peut dire : Ce n'est pas la S.N.C.B. qui coûte des milliards à l'Etat, mais bien l'Etat qui coûte des milliards à la S.N.C.B.



Confusion entre budget de l'Etat et budget de la S.N.C.B.

Peut-être dira-t-on: « Soit, il faut payer les prestations exigées de la S.N.C.B., mais il n'en reste pas moins qu'elle coûte à l'Etat des milliards. » Pour faire « parlant » on va même jusqu'à dire: « Chaque Belge doit payer 1.000 francs par an pour le chemin de fer. » Les formules simplistes sont séduisantes mais rarement justes.

Supposons que l'Etat décrète demain que tous les écoliers pourront se procurer gratuitement des souliers chez les chausseurs, et qu'à cette fin l'Etat remboursera « x » millions de francs aux chausseurs. Qui coûte à l'Etat « x » millions de francs? Les écoliers ou les chausseurs? Il va de soi qu'il s'agit d'une mesure sociale à l'égard des écoliers, mesure dont le coût devra être inscrit au budget de l'Etat (de préférence, pour y voir clair, au budget du département demandeur, ici de l'Education nationale, ou de la Famille).

Il serait donc normal que le coût des fa-veurs que l'Etat accorde sur les chemins de fer à de multiples catégories de citoyens: écoliers, travailleurs, familles nombreuses, militaires, etc., soit porté en compte aux budgets des ministères de l'Education nationale, du Travail, de la Famille, de la Défense nationale, etc.

Actuellement, tout cela est simplement porté au budget du ministère des Communications, ce qui accredit l'opinion complètement erronée qu'il s'agit de « subsides » au transport, alors qu'en réalité il s'agit d'une part de subsides à divers secteurs de la collectivité, et d'autre part de l'indemnisation (d'ailleurs seulement partielle) de la S.N.C.B. pour les prestations effectuées.

Le principe qu'une dépense doit être portée au compte de ceux qui en sont bénéficiaires répond à un souci de clarté et la présentation des comptes publics ne peut qu'y gagner, car il permet de savoir « qui coûte et à qui ».

Si l'Etat décide une politique de déplacements à prix modeste pour les masses travailleuses et qu'il en résulte un paiement de, par exemple, 1 milliard de francs à la S.N.C.B., ce n'est pas la S.N.C.B. qui coûte un milliard de francs au pays, mais bien la politique sociale du gouvernement qui coûte cette somme à la S.N.C.B.

C'est l'évidence même et cela ne doit pas être caché au public.

Certains diront peut-être: « Qu'une dépense soit inscrite à l'un ou à l'autre budget, quelle importance cela peut-il avoir? »

Mais si cela n'a pas d'importance, alors plus aucune comptabilité n'a de l'im-

portance et il faut renoncer à vouloir tirer des conclusions valables des comptes de la S.N.C.B. et notamment renoncer à savoir si la situation résulte des charges qui lui sont imposées, ou est le résultat de sa gestion.

Confusion entre la signification d'un bilan de société privée et celui de la S.N.C.B.

Le bilan, image annuelle de la situation d'une société commerciale, sert de critère d'appréciation de sa situation et souvent de sa gestion (encore que ceci soit discutable, car il est souvent bien plus difficile de gérer une société en difficulté qu'une société prospère).

Il va de soi que ce bilan n'a une valeur de comparaison que si « les conventions du jeu » sont les mêmes pour tous.

Quelle serait la valeur d'un bilan d'une société privée qui se serait vu imposer par l'Etat (pour des raisons d'ailleurs peut-être valables d'intérêt national) des conditions de fonctionnement et des entraves non imposées aux autres entreprises?

Quand on parle « bilan », il y a lieu de se rappeler que les conditions de fonctionnement imposées à la S.N.C.B. s'écartent radicalement de celles des entreprises privées au point que la comparaison des « bilans » comme critères de jugement de la gestion en perd toute signification.

Quelle est, en effet, la société privée belge qui aurait accepté ou accepterait sans indemnisation, les contraintes suivantes: De devoir payer elle-même toutes les pensions de son personnel, alors que les pensions du secteur privé relèvent de l'O.N.S.S. dans le financement duquel l'Etat intervient largement;

De se voir confier par l'Etat en 1926, 119.800 agents sans recevoir un centime de réserves mathématiques pour les pensions de ces agents;

De fonctionner avec 73.000 pensions à charge de 58.100 agents en activité;

De ne pouvoir librement cesser ses activités non rentables;

De ne pouvoir librement fixer ses prix, etc. Ces contraintes ont été déposées par l'Etat dans le berceau de la S.N.C.B. lors de sa naissance en 1926: elle n'en porte pas la responsabilité.

Le dilemme est clair:

Ou bien la S.N.C.B. doit supporter les conséquences de cette situation dans laquelle ne se trouve aucune société privée du pays et alors le « bilan » de la S.N.C.B. n'a aucune valeur comme critère d'appréciation de la gestion;

Ou bien la S.N.C.B. est partiellement compensée de ces contraintes qui lui sont imposées et dans ce cas les sommes qu'elle reçoit à ce titre ne constituent qu'une équitable rétribution (que le secteur privé exigerait et obtiendrait dans un cas analogue) et n'ont rien à voir avec des « subsides » et encore beaucoup moins avec un quelconque « déficit ».

Le principe de l'indemnisation des contraintes imposées ne serait discuté par personne s'il s'agissait du secteur privé.

Confusion dans les comparaisons.

De temps à autre, une « compétence » compare la gestion d'un réseau voisin à celui de la S.N.C.B. et en tire des conclusions défavorables à cette dernière.

Ce genre de comparaisons n'a pas la moindre valeur. Indépendamment des conditions économiques et géographiques différentes, ces comparaisons négligent deux aspects fondamentaux: les contraintes différentes imposées à chaque réseau par les Etats respectifs et les conventions différentes réglant les relations entre les Etats et leurs chemins de fer.

Par exemple, pendant des années un réseau voisin du Nord était cité en exemple de belle gestion parce qu'il n'était pas en « déficit » (il l'est depuis...). Mais ceux qui citaient cet exemple « oubliaient » de préciser qu'en fait de charges de pension, ce réseau ne supportait qu'une charge équivalente à la cotisation patronale du secteur privé et qu'il était exempt de la plupart des charges anormales imposées à la S.N.C.B.

Parfois aussi, on compare la gestion d'un grand réseau au Sud de notre pays, excellente d'ailleurs, à celle de la S.N.C.B. sur la base des « déficits ». C'est oublier que dans ce pays depuis de longues années une convention entre l'Etat et les chemins de fer a rendu obligatoire et automatique le paiement par l'Etat d'une bonne partie des contraintes qu'il impose à son réseau. Encore une fois, le problème est très vaste et une comparaison sur la base des « déficits » sans analyse des contraintes et des relations d'Etat-réseau, n'a pas la moindre valeur.

Confusion ou plutôt « black-out » sur les réalisations de la S.N.C.B.

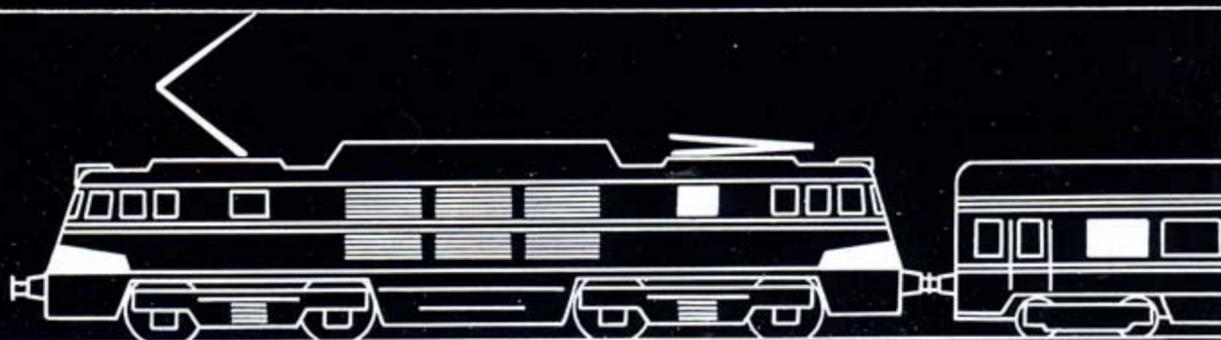
En soulignant, d'ailleurs à juste titre, les réalisations d'autres réseaux, il ne faudrait

EN
UNE
NUIT...

1000 KM
EN TRAIN

avec la couchette de 2^{me} classe

PAUL BUNKEN



gagnez un jour de vacances à l'aller
et un autre au retour.

Partant dans la soirée, vous arrivez le lendemain matin, frais et dispos, au lieu de votre séjour. Les voitures couchettes, circulent au départ de la Belgique vers : Hambourg, Copenhague, Hanovre, Vienne, Salzbourg, Munich, Innsbruck, Bâle, Zurich, Coire, Brigue, Milan, Annecy, Aix-les-Bains, Saint-Gervais, Chambéry, Bourg-Saint-Maurice, Saint-Raphaël, Nice, Vintimille.

B le moyen le plus agréable et le plus économique de voyager.

pas laisser s'accréditer l'idée que la S.N.C.B. est rétrograde.

Sans parler de l'immense travail de reconstruction d'après la guerre, le public sait-il :

Que la S.N.C.B. de 1946 à 1966 a réduit son personnel de 91.800 à 58.100 agents, c'est-à-dire de plus de 36 %, ce qui représente un maximum pratique puisque la loi a garanti la stabilité d'emploi de ce personnel ;

Que la productivité en milliers d'unités de trafic par agent et par an est passée de 125 en 1946 à 271 en 1965, c'est-à-dire, qu'elle a plus que doublé ;

Que la consommation d'énergie par unité

de trafic qui s'élevait en 1947 à 1.096 kilocalories est descendue à 285 kilocalories en 1965, c'est-à-dire, est devenue de 3,8 fois moindre.

Que le réseau qui comportait 44,1 km de lignes électrifiées en 1946 en comporte actuellement 1.078,4 km, c'est-à-dire plus de vingt-quatre fois plus ;

Que la S.N.C.B. a, avant les grands réseaux voisins, éliminé complètement la traction à vapeur, en complétant la traction électrique par la traction Diesel ;

Qu'elle applique dans les domaines les plus divers les moyens qu'offrent les ordinateurs électroniques les plus modernes ;
Que la S.N.C.B. a été le promoteur sur le plan européen de la taxation et de la factu-

ration électronique des envois de marchandises ;

Que, depuis 1958, en transportant 270 millions de voyageurs par an, le réseau belge n'a pas eu un seul accident mortel de voyageurs à déplorer, etc...

Ce ne sont que quelques faits parmi bien d'autres. On pourrait continuer en évoquant également l'inégalité des conditions de concurrence, le problème de l'infrastructure, etc...

A côté de ces faits, que valent les mythes qui sont répandus dans le public ?

Certes, ils peuvent servir certains intérêts, mais que gagne le citoyen belge moyen à ce dénigrement systématique d'un outil national ?

PRISE ET REMISE A DOMICILE DES CONTAINERS PA AU DANEMARK

On nous annonce que depuis le 1er janvier 1967 le camionnage des containers PA est admis au Danemark au départ ou à destination de la gare d'Odense.

Elle est toutefois supprimée depuis cette date à Copenhague et les gares environnantes.

En plus pour des transports importants, la prise et la remise peuvent être assurées dans d'autres localités moyennant accord préalable des chemins de fer de l'Etat danois. Il y a lieu de s'adresser à cet effet au :

Ministeriet for Offentlige Arbejder
Generaldirektoratet for Statsbanerne
Solvgade 40, Kobenhavn K. - Danemark.

Rappelons à nos lecteurs que le container PA est un récipient d'une capacité de quelque 5 tonnes qui se transporte indifféremment sur wagon ou sur un camion spécialement aménagé (3 containers par wagon, 1 container par camion).

Les containers passent aisément de wagon sur camion et vice-versa. Ce procédé permet donc de transporter de domicile à domicile, des chargements importants.

Il existe des containers fermés, ouverts et des citernes à liquide.

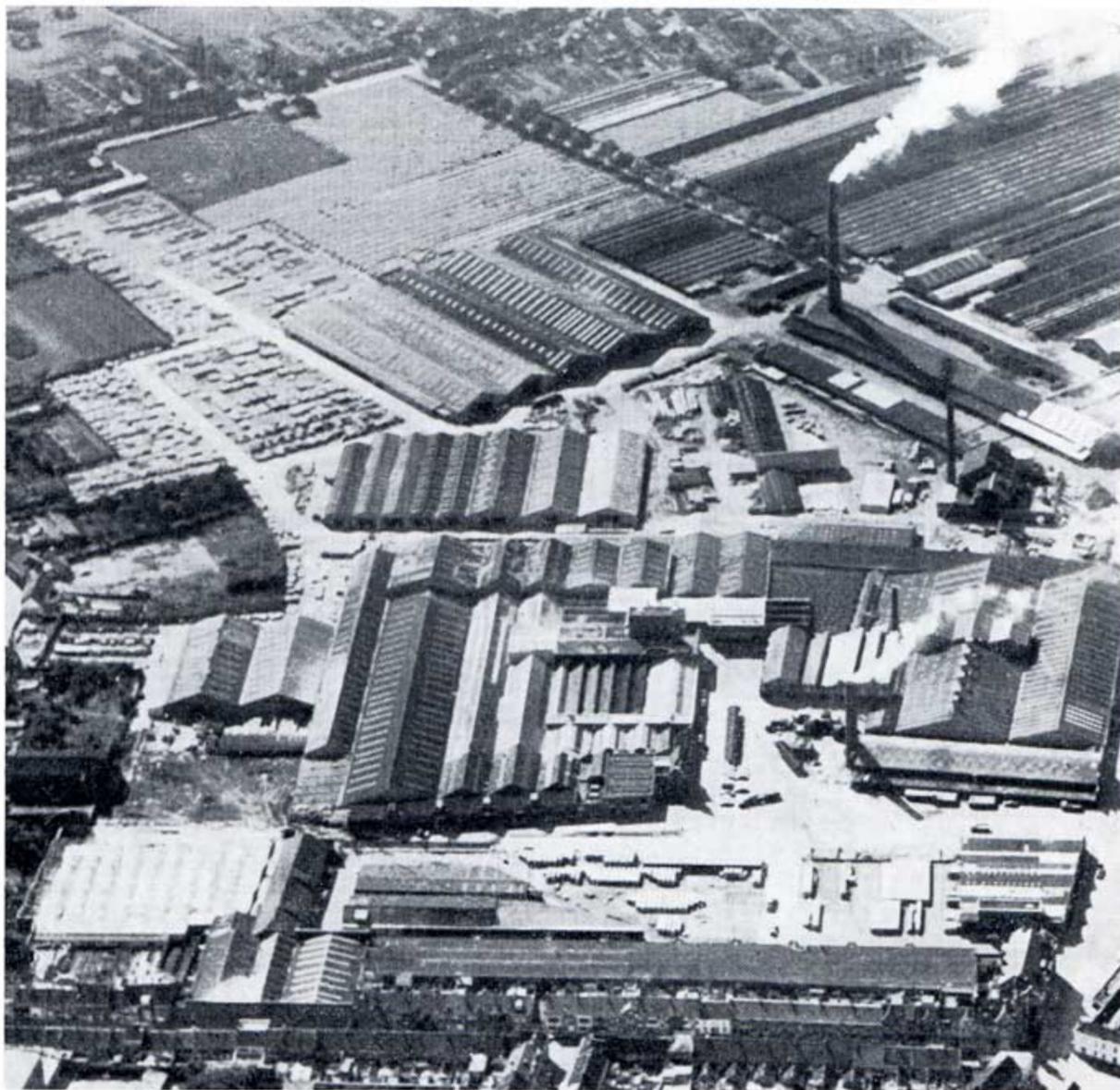
POOL EUROPEEN DES PALETTES

Les chemins de fer yougoslaves participent au pool européen des palettes depuis le 1.1.1967.

L'utilisation des palettes plates standard (80 x 120 cm) est donc autorisée entre la Belgique et les réseaux des pays suivants :

Allemagne de l'Est (D.R.).
Allemagne de l'Ouest (D.B.).
Autriche (Ö.B.B.).
Danemark (D.S.B.).
France (S.N.C.F.).
Hongrie (M.A.V.).
Italie (F.S.).
Luxembourg (C.F.L.).
Norvège (N.S.B.).
Pays-Bas (N.S.).
Suède (S.J.).
Suisse (S.B.B.-C.F.F.).
Tchécoslovaquie (C.S.D.).
Yougoslavie (J.Z.).

Du Matériel de Transport Mo



1

1.
Vue aérienne des installations de notre client, les Usines Scheerders van Kerckhove (SVK), à St-Nicolas.

2.
Une rame de wagons Pneumex chargés arrive sur le raccordement du client.

derne pour les Marchandises

Sous ce titre, nous avons publié dans le n° 4 de la revue Informations S.N.C.B. (juillet 1961) des données techniques relatives à trois nouveaux types de wagons spéciaux à déchargement pneumatique ou automatique, qui ont été mis à la disposition de la clientèle par la S.N.C.B.



2

Ces wagons modernes, dont l'utilisation réduit sensiblement le coût des opérations terminales, de manutention, ont rencontré depuis lors un net succès, surtout pour les transports massifs et réguliers de marchandises en vrac.

Pour mettre en lumière les raisons de ce succès, notre rédaction s'est adressée à

un utilisateur important, la S.A. Scheerders van Kerckhove, à St-Nicolas, où M. Noppe, Directeur commercial, a bien voulu répondre à nos questions.

Question :

Monsieur le Directeur, l'approvisionnement des matières premières à mettre en

œuvre dans vos usines est effectué depuis des années par chemin de fer. Pouvons-nous vous demander de bien vouloir nous faire part, à l'intention de nos lecteurs, de votre expérience en la matière ?

Réponse :

Volontiers. Au point de vue de la super-

ficie, de la main d'œuvre et de la diversité des produits en ciment d'amiante et des autres matériaux de construction en général, les usines SVK sont une des entreprises industrielles les plus importantes de Belgique. Elles couvrent une superficie de plus de 110 ha, dont 14 sont bâtis. Elles occupent environ 1400 ouvriers et employés. L'ensemble industriel SVK comporte huit usines de matériaux de construction divers, usines que vous apercevez sur la photo aux pages 6 et 7.

Vous comprenez que l'approvisionnement régulier d'une entreprise rationalisée comme SVK est d'une importance capitale pour assurer la continuité de la production. En outre, le ciment en vrac doit être amené en masse et déchargé pneumatiquement, afin de réaliser des économies importantes de temps et d'argent dans les opérations terminales.

Question :

Comment est-on parvenu à réaliser toutes ces conditions ?

Réponse :

Depuis que la S.N.C.B. dispose de wagons modernes, le recours au rail était tout indiqué. Après examen, il a été décidé de prendre en location des wagons-citernes à déchargement pneumatique pour le transport de ciment en vrac. Ces wagons Kds ont une capacité de 34 m³ et une charge maximum autorisée de 27 tonnes. Le déchargement est effectué au moyen d'un groupe moto-compresseur qui chasse dans la citerne de l'air comprimé (environ 500 m³/h) sous une pression de 2,5 kg. Le débit de ciment déchargé atteint environ 1 tonne par minute. De cette façon, les opérations de réception et les frais de manutention sont réduits au minimum.

Question :

Il a été décidé d'un commun accord d'assurer le trafic au moyen d'une rame homogène directe de 16 wagons Pneumex-Kds qui vous amène deux fois par semaine le ciment en vrac en provenance du Tournaisis.

Pouvez-vous nous dire, Monsieur le

Directeur, si la rotation du matériel assurant ce trafic donne satisfaction aux usines SVK ?

Réponse :

Certainement. Le train de wagons chargés parvient sur notre raccordement le mardi et le jeudi, dans le courant de l'après-midi, et repart à vide le lendemain à la cimenterie pour y prendre un nouveau chargement. Cette régularité nous permet de ne constituer qu'un stock minimal de matières premières, tout en assurant sans interruption la production de toute la gamme des produits SVK.

Question :

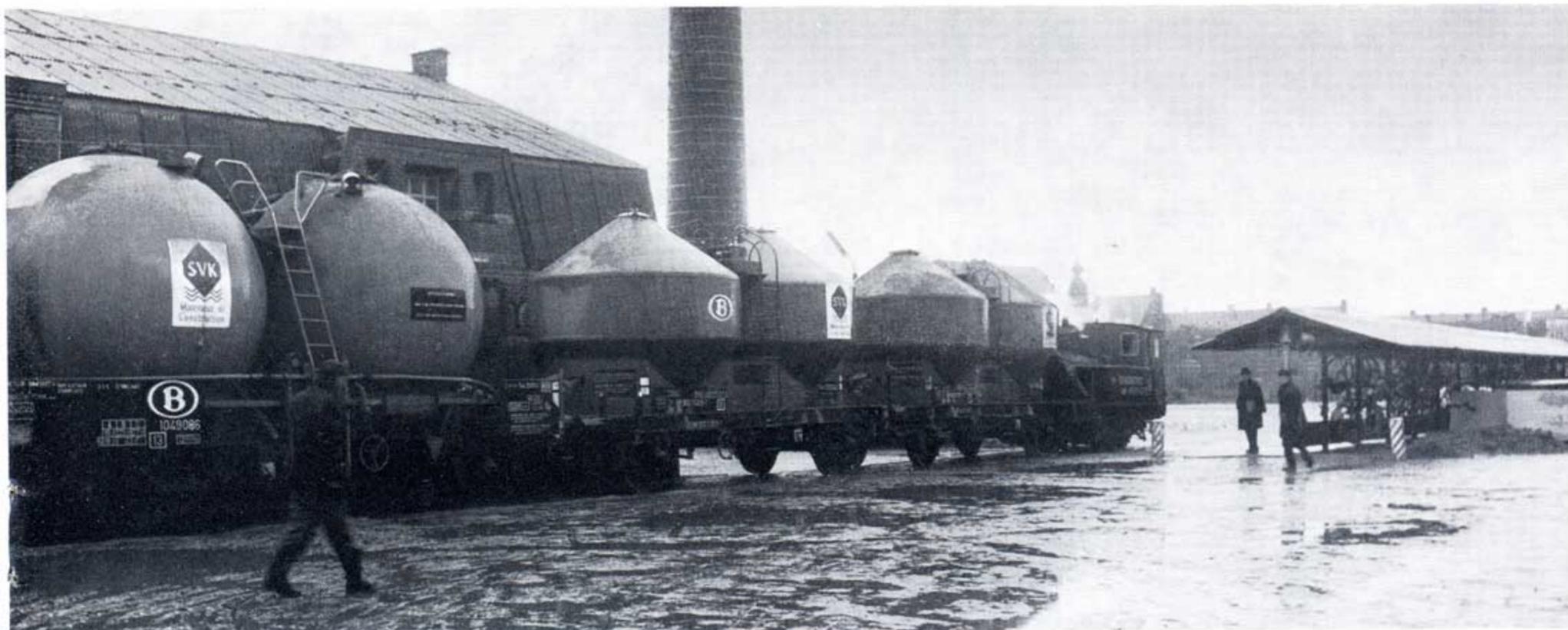
Une dernière question Monsieur le Directeur. Nous comprenons que vous êtes satisfait de l'aspect technique et de l'organisation du service que vous offre le rail. En est-il de même au point de vue tarifaire ? Comment a-t-on résolu ce problème important ?

Réponse :

En ce qui concerne les taxes de transport



Le départ des wagons déchargés à St-Nicolas.



un accord particulier a été conclu avec la S.N.C.B. Les taxes appliquées nous donnent satisfaction. Le contrat comporte un avantage supplémentaire, je veux parler de la rationalisation comptable résultant de la taxation centralisée et de la facturation décadaire lesquelles sont effectuées mécanographiquement par le chemin de fer.

Question :

Nous vous remercions beaucoup de ces renseignements intéressants. Pouvez-vous maintenant formuler une conclusion, Monsieur le Directeur ?

Réponse :

Eh bien, je dois reconnaître que l'organisation du transport par fer prévue par la S.N.C.B. ainsi que les conditions qui sont appliquées nous donnent satisfaction à tous points de vue. Nos relations commerciales avec la S.N.C.B. sont excellentes et les différents services du chemin de fer mettent tout en œuvre pour satisfaire nos désirs. Je ne puis qu'applaudir à un tel esprit de collaboration profitable tant aux entreprises industrielles qu'au chemin de fer.

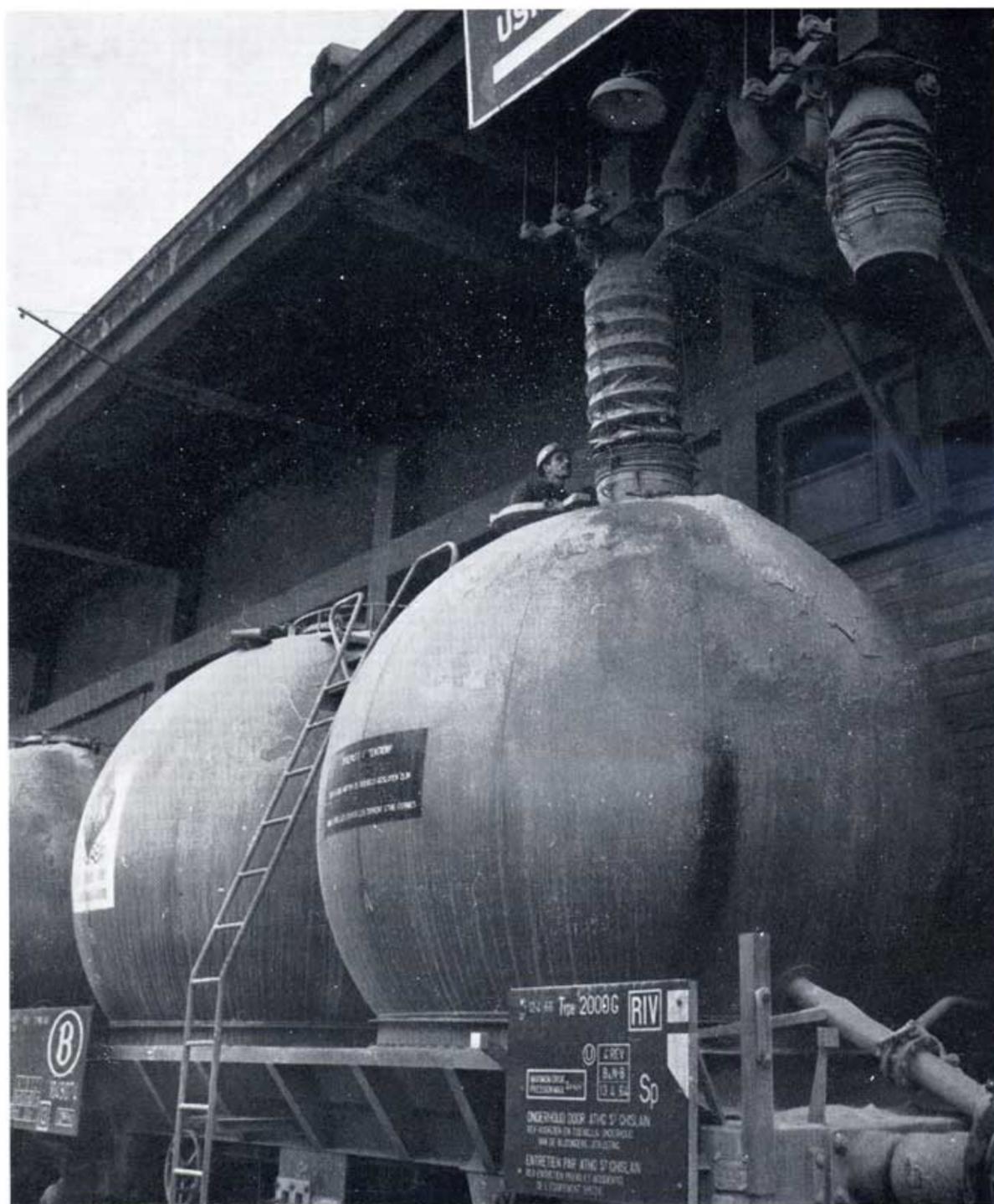
4.

Les wagons Pneumex sont chargés dans la cimenterie, au départ d'Allain.

5.

Vue partielle des opérations de chargement d'un wagon Pneumex à la cimenterie Dapsens à Allain.

5



Les chemins
de fer
belges
s'adaptent
au transport
par trans-
containers



La technique du transport par trans-container a pris ces derniers temps un développement explosif, en particulier dans les trafics de marchandises empruntant totalement ou partiellement la voie maritime.

La mise en œuvre de ces engins permet, en effet, une rotation plus rapide des navires et réduit les frais de manutention des marchandises, le danger de vol ou d'avarie, ainsi que les retards dans les ports.

Il en résulte que les chargeurs, les transporteurs maritimes, ferroviaires et routiers, ainsi que les transitaires et les expéditeurs en général sont amenés à revoir leurs méthodes de transport et de manutention traditionnelles.

Pour les chemins de fer en particulier se pose un problème de reconversion du matériel de transport, en ce sens que les marchandises en cause — essentiellement

des produits manufacturés — ont été jusqu'à présent transportées normalement dans des wagons fermés et que l'utilisation de transcontainers entraîne par contre l'usage de wagons plats.

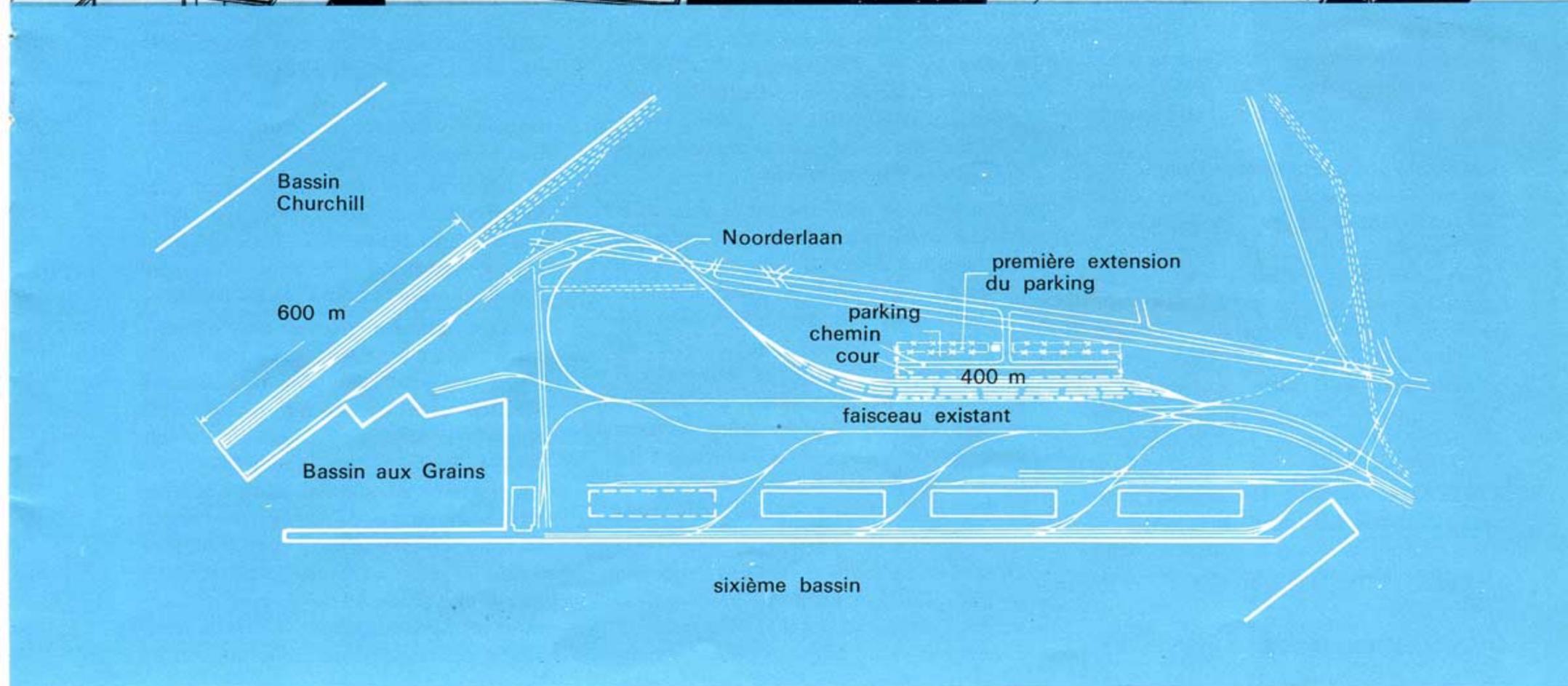
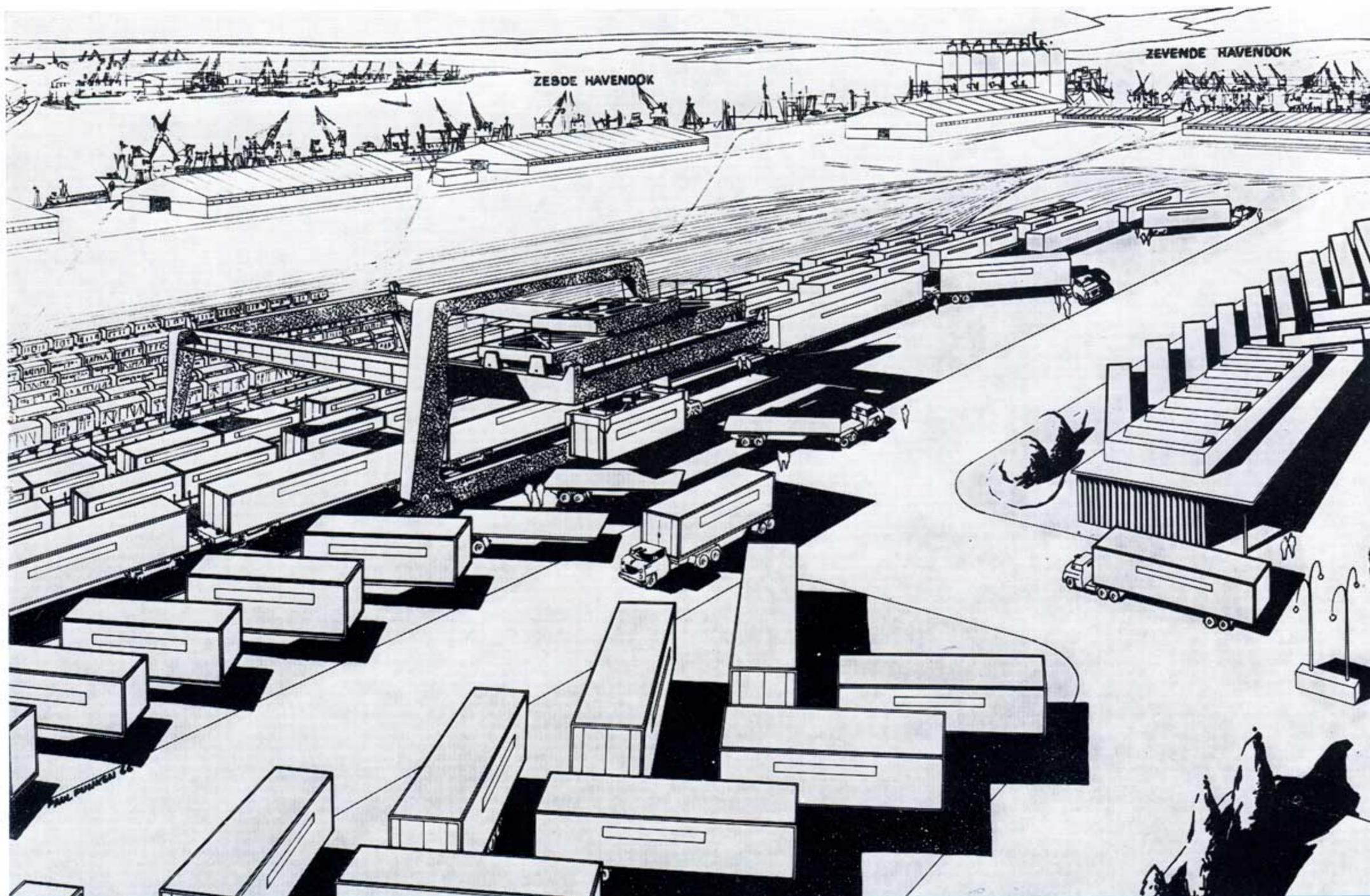
Par ailleurs, le chargement et le déchargement de transcontainers demande la mise en œuvre d'engins de manutention d'une capacité de levage d'au moins 25 tonnes. Les chemins de fer belges, dont une part importante du trafic est de nature portuaire, s'adaptent résolument à ces deux impératifs.

Ils ont décidé de créer, tant au port d'Anvers qu'au port de Zeebrugge, des gares spécialisées, équipées pour la manutention et le transport de transcontainers.

Port d'ANVERS.

Les autorités portuaires ont décidé d'affecter au trafic de transcontainers le triangle formé par le côté sud de la 7^{me}

ANTWERPEN D.S. — GARE TERMINUS POUR LE TRANSPORT DE TRANSCONTAINERS





Un transcontainer, chargé sur un wagon plat, au port d'Anvers.

darse (Churchilldok) et le côté nord de la 6^{me} darse.

Cet emplacement a une superficie de 60 hectares. Les quais et leur hinterland immédiat étant réservés aux firmes de manutention et aux lignes de navigation spécialisées dans le trafic de transcontainers, la S.N.C.B. construira son « container-terminal » au milieu du triangle susdit. Cette gare sera reliée aux voies de quai et comportera quatre voies de 400 m de longueur utile, ainsi qu'une cour de chargement en communication avec la Noorderlaan.

En outre, un parking clôturé pourra recevoir les transcontainers qui ne donnent pas lieu à chargement ou enlèvement immédiat.

Les quatre voies et la cour de chargement seront desservies par un pont-roulant sur rails d'une capacité de levage de 30 tonnes.

C'est de cet endroit que partiront notamment les trains directs « T.E.R.R.E. » qui relieront Anvers à Milan dans le courant de l'année.

D'autre part, des rames directes de et vers la gare de formation d'Anvers-Nord permettront d'incorporer les transports de transcontainers dans les trains rapides T.E.E.M., qui relie Anvers aux principaux centres ferroviaires d'Europe.

Il est envisagé que la gare terminus pourra être mise en exploitation vers la fin de l'année 1967.

Port de ZEEBRUGGE.

Au port de Zeebrugge, la Société belgo-

anglaise des Ferry-Boats, agissant pour le compte des chemins de fer belges et britanniques, exploite déjà depuis plus de 40 ans un terminus spécialisé pour l'accostage des ferry-boats reliant plusieurs fois par jour Zeebrugge à Harwich. Ce terminus permet le chargement direct des wagons de chemin de fer sur navire. Depuis quelque temps, ce genre de liaison se pratique également avec les camions et semi-remorques routières (service roll-on roll-off).

A la suite d'accords conclus avec les chemins de fer britanniques et les autorités portuaires de Zeebrugge, la Société Belgo-anglaise des Ferry-Boats construit actuellement au port de Zeebrugge un nouveau terminus pour navires transportant des transcontainers.

A cet effet, le Département des Travaux Publics a décidé de faire construire un mur de quai d'une longueur de 240 m. Le long de ce mur le nouveau terminus sera aménagé sur une profondeur de 60 mètres. Il comportera quatre voies de chemin de fer ainsi qu'une chaussée. Il permettra le transbordement sur wagon, ou sur véhicule routier, grâce à deux ponts-portiques sur rails d'une capacité de levage de 30 tonnes. Ces engins auront une hauteur de 20 mètres et pèseront 350 tonnes chacun.

En face de ce terminus et dans l'enceinte du port, il sera aménagé un parking avec accès à la route Knokke-Ostende, et permettant le stockage de plusieurs centaines de transcontainers.

Autour de ce parking, la possibilité est offerte à la clientèle de prendre en location à long terme des parcelles de terrain, sur lesquelles il lui sera loisible de construire des bureaux et des dépôts.

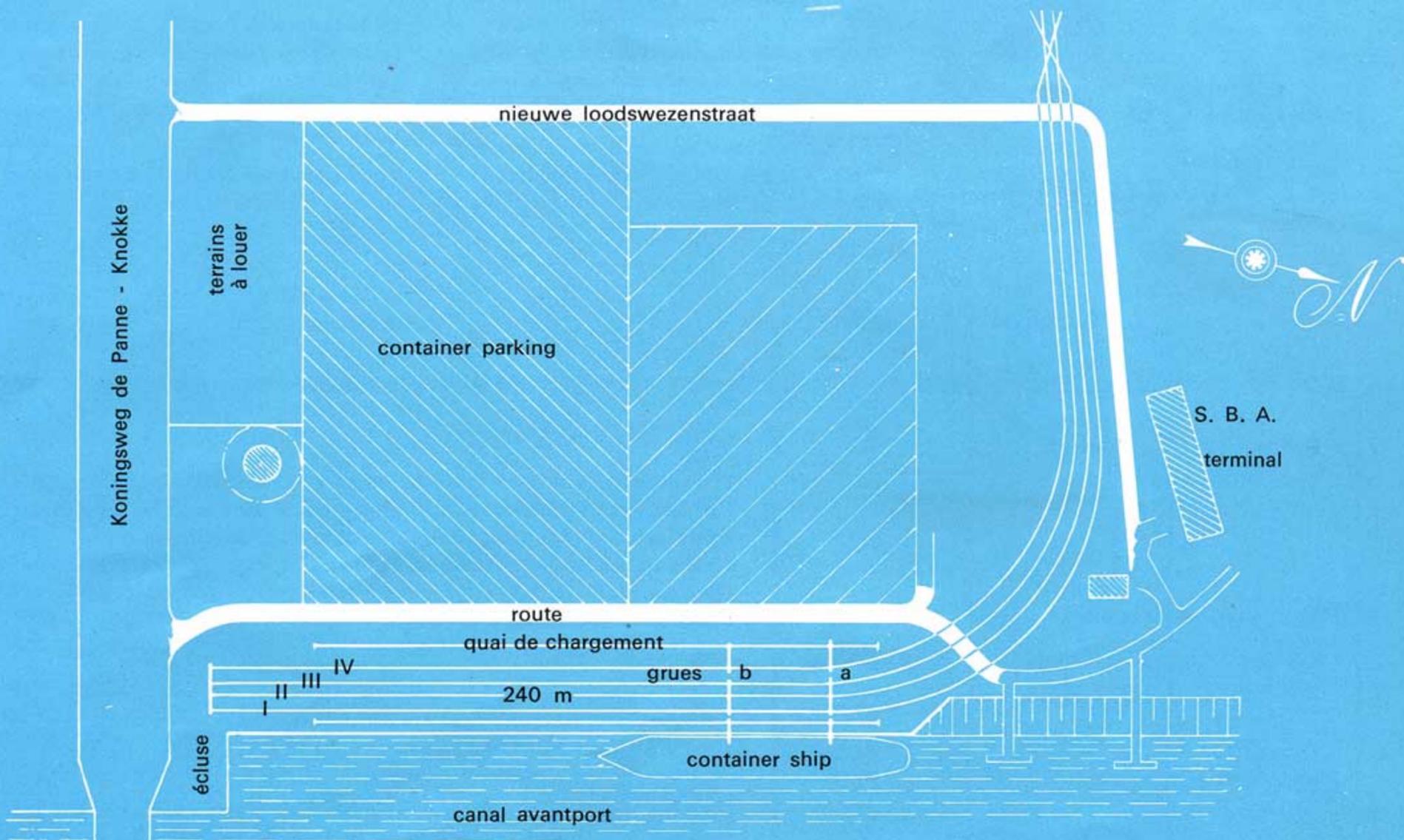
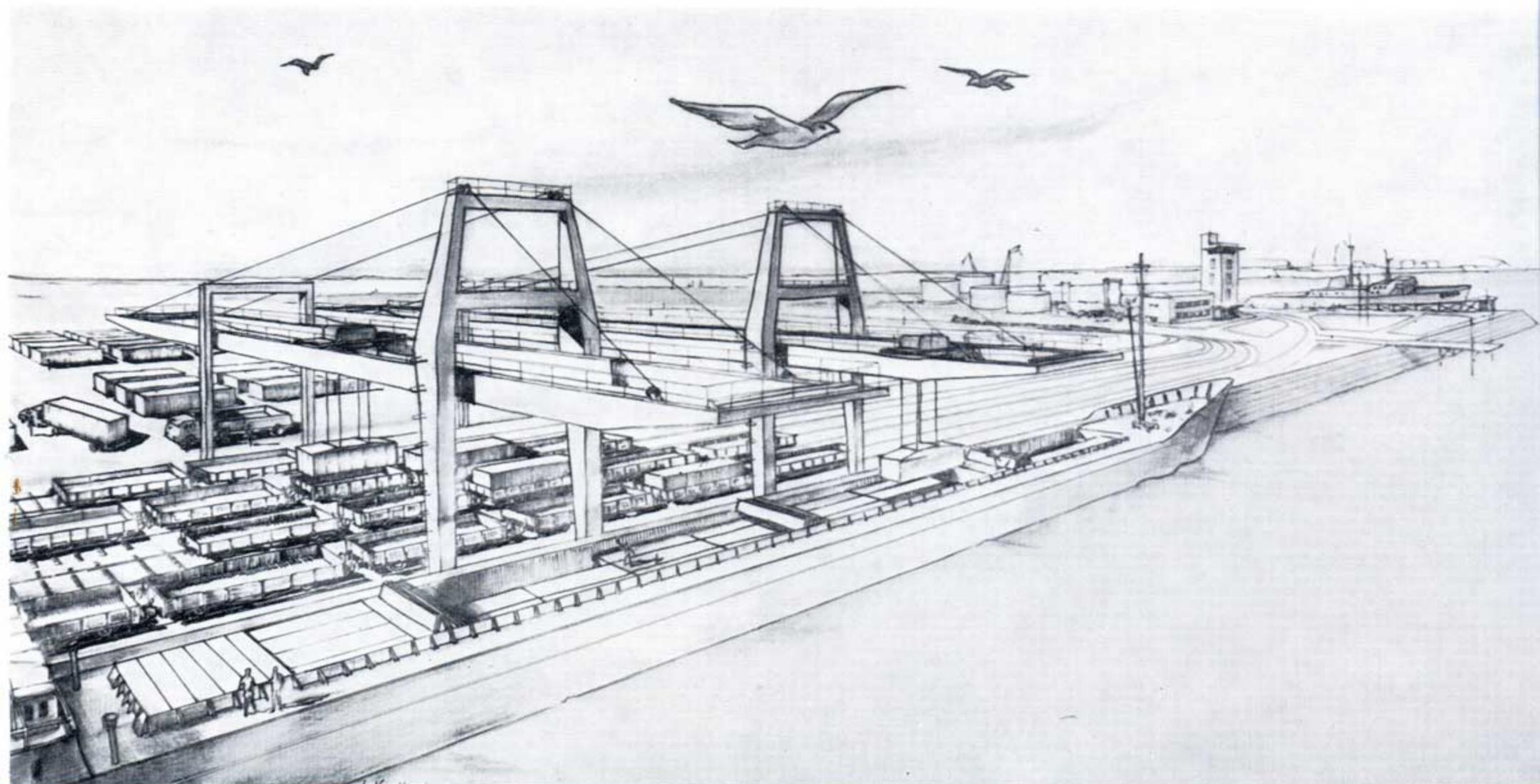
Les chemins de fer britanniques construisent un terminus similaire au port de Harwich et ont commandé deux navires spécialisés dans le transport de transcontainers. Ils assureront un service journalier entre Harwich et Zeebrugge.

Ces navires ont une longueur de 120 mètres et pourront transporter chacun 148 containers I.S.O. (International Standardisation Organisation) de 8' x 8' x 30', étant entendu que les containers de longueur différente pourront également être acceptés.

Ils feront la traversée en 7 heures. Les opérations de transbordement n'exigeant que 5 heures dans chaque port, ils seront donc en mesure d'effectuer normalement un voyage aller et retour par 24 heures.

Il est prévu que le nouveau service pourra être inauguré au début de l'année 1968. A ce moment, la ligne Zeebrugge-Harwich sera en mesure d'offrir à la clientèle intéressée aux trafics entre la Grande-Bretagne et le continent, le triple service de passage direct, soit par wagon de chemin de fer, soit par camion ou semi-remorque, soit par transcontainer, et cela dans les conditions de vitesse et d'efficacité qui permettent d'espérer un développement et une concentration de ce genre de trafic au port de Zeebrugge.

ZEEBRUGGE FERRY-BOATS — GARE TERMINUS POUR LE TRANSPORT DE TRANSCONTAINERS





Limite de charge des wagons

Ainsi que nous l'avons exposé dans notre no. 3 de juillet 1966, plusieurs facteurs jouent un rôle dans l'acheminement à destination d'un wagon chargé.

Dans la pratique, l'expéditeur belge doit tenir compte de la limite de charge admise sur les réseaux étrangers.

Afin de lui venir en aide, nous avons publié à la page 10 du numéro déjà cité un tableau qui reprend les pays européens

en indiquant la catégorie à laquelle appartiennent leurs lignes et les restrictions éventuelles sur celles-ci.

Le 1er septembre 1966, certaines modifications sont entrées en vigueur pour ce qui concerne la France, la Grèce, la Norvège et la Suède. En outre, l'Irak et la Syrie ont été ajoutés à la liste.

Vous trouverez ci-dessous le texte nouveau se rapportant à ces pays.

<i>Pays</i>	<i>Administrations</i>	<i>Catégories de lignes</i>	<i>Observations</i>
France	SNCF	C2	Limitation : Svilengrad-Pythion, Drama (Platania)-Alexandroupolis-Pythion, Armenochorion-N. Kafkasos = poids par essieu 14 t, poids par mètre courant 4,5 t/m; wagons isolés = poids par essieu 4,8 t/m. Extension : Le Pirée-Thessaloniki-Idomeni, Thessaloniki-Kozani, Strymon (Sidirokastron Loutra)-Promachon = poids par essieu 20 t, poids par mètre courant 8,0 t/m.
Grèce	CEH	A	
Irak	IRR	A	Iraqi Republican Railways.
Norvège	NSB	A	Kornsjö-Oslo, Hirtshals-Kristiansand-Oslo.
		B	
Suède	RJB	A	Pour les wagons de plus de deux essieux. Les wagons destinés à des tronçons à voie étroite, seulement après entente préalable.
		C2	
		B1	
Syrie	CFS	A	

Les chemins de fer belges reçoivent les agences de voyage



Les 5 et 19 janvier, M. Weber, Directeur Commercial des Chemins de fer belges, assisté de son état-major, a reçu les directeurs des grandes agences de voyage belges. Ceux-ci ont été mis au courant des grands projets touristiques étudiés par les chemins de fer sur le plan européen, notamment, l'organisation de trains charters, à affecter par les agences, à des prix extrêmement bas, ainsi que l'offre d'un tarif « rail inclusive tour » (RIT) pour voyages à forfait de voyageurs individuels, concédant une réduction de 20 % sur les tarifs normaux du rail.

De nombreux autres sujets d'intérêt commun ont fait l'objet d'un échange de vues. La photo montre M. Weber souhaitant la bienvenue aux délégués.

TRAINS INTERNATIONAUX SAISON 1967



Les résultats de la Conférence Européenne des Horaires des Trains de Voyageurs et des Services Directs (C.E.H.), tenue à Madrid du 14 au 29 septembre 1966, se traduisent par les améliorations suivantes :

Renforcement et extension de certains services, en particulier des trains autos-couchettes.

Nous attirons spécialement l'attention de nos lecteurs sur le nouveau train autos-couchettes OSTENDE-VILLACH pour automobilistes désirant se rendre dans le sud de l'Autriche et en Yougoslavie. Ce train partira de Belgique chaque dimanche, et de Villach chaque vendredi.

D'autre part, le Tauern-Express (départ d'Ostende à 21 h, de Bruxelles-Midi à 22h21) sera prolongé jusqu'à Split, sur la côte dalmate.

Jour A :		
D. 15h10	Londres	16h02 A.
D. 22h21	Bruxelles-M.	8h13 D.
		8h04 A.
Jour B :		
A. 9h24	Munich	20h52 D.
D. 9h45		20h32 A.
A. 20h56	Zagreb	8h05 D.
D. 22h05		7h28 A.
Jour C :		
A. 6h33	Split	22h18 D.

Réduction des temps de parcours.

Dans la relation avec Stockholm, la durée du parcours est réduite de 2h40 dans les deux sens, grâce à une adaptation des correspondances à Copenhague.

Jour A :		
D. 10h00	Londres	20h18 A.
A. 16h20	Ostende	14h15 D.
D. 16h37		13h54 A.
A. 18h12	Bruxelles-M.	12h39 D.
D. 18h17		12h29 A.
Jour B :		
A. 9h25	Copenhague	20h55 D.
D. 9h50		20h25 A.
A. 19h00	Stockholm	10h50 D.

En outre, le temps de parcours de certains trains autos-couchettes a été notablement réduit, à savoir de 45 minutes pour la relation Ostende-Brigue-Milan et de 1 heure pour la relation Schaerbeek-St-Raphaël.

Augmentation du nombre de voitures-lits et de voitures-couchettes dans certains trains.

Dans certains trains, le nombre de voitures-lits et/ou de voitures-couchettes est augmenté. C'est ainsi que, pour faire face à l'accroissement du trafic, une deuxième voiture-lits a été incorporée au train Ostende-Moscou.

Le Tauern-Express sera renforcé d'une deuxième voiture-couchettes entre Ostende et Salzbourg.

Pour les trains suivants, on prévoit également une augmentation du nombre de voitures-couchettes :

- le Dalmatia-Express (entre Ostende et Salzbourg) ;
- l'Italia-Express (entre Bruxelles et Milan) ;
- le train autos-couchettes Amsterdam-Bressoux-St-Raphaël (à Bressoux) ;
- le train autos-couchettes Amsterdam-Bressoux-Narbonne ;
- le train autos-couchettes Amsterdam-Bressoux-Avignon.

Il en va de même pour les autres trains internationaux vers l'Italie et la Suisse (notamment à destination de Brigue et de Coire).

L'ARME SECRETE DE LA S.N.C.B. : LE SOURIRE



Le constant souci de la S.N.C.B. est d'assurer à ses voyageurs des services rapides, sûrs et confortables. Beaucoup de nos clients nous écrivent pour nous dire la satisfaction qu'ils éprouvent à la suite de l'amélioration due à la diésélisation et à l'électrification du réseau.

Moins spectaculaires, mais tout aussi efficaces ont été les efforts faits dans le domaine du transport des marchandises. Dans l'un comme dans l'autre cas, notre personnel est appelé à traiter avec une clientèle à qui il doit prévenance et courtoisie. Notre meilleure arme à cet égard est et doit rester le SOURIRE.

Est-il besoin de rappeler que la S.N.C.B. a institué un Diplôme de la Courtoisie pour récompenser ceux de ses agents qui se sont le plus distingués au service de notre clientèle ?

Dans le cours de 1966, cette récompense a été attribuée à 14 agents. Deux gares, celle de Bruges et celle d'Ostende, ont aussi reçu le diplôme pour reconnaître l'excellence de l'ensemble de leur service. La S.N.C.B. attend de sa clientèle qu'elle lui signale ceux de ses agents qui, dans leur comportement quotidien, méritent des félicitations. Elle souhaite ces observations par une lettre adressée à la rédaction de la revue.



SAISON 1967

Le réseau routier des Chemins de fer européens en 1967, comprendra 85 services de lignes régulières, 62 circuits à prix forfaitaires et 21 excursions, soit au total une gamme de 168 services touristiques. Parmi les 24 nouveaux services inclus dans ce programme, nous croyons devoir citer les quelques innovations suivantes :

1. la ligne **Amsterdam-Bruxelles-Paris** et vice versa, exploitée en 2 jours (logement à Bruxelles) les lundi, mercredi et vendredi du 10 mai au 15 septembre. Accessible au départ de Bruxelles, ce service sera offert avec logement (2 nuitées) à Paris ou à Amsterdam, et possibilité d'accomplir un sens du trajet en train (aller ou retour au choix du client).



2. la ligne **Ostende-Bruxelles-Liège-Poznan** et vice versa, exploitée en 2 jours à raison de 2 départs hebdomadaires du 1er juillet au 30 septembre.

3. la ligne **Ostende-Le Touquet** et vice versa, exploitée dans chaque sens les lundi et samedi du 1er mai au 30 septembre.

4. la ligne **Anvers-Bruxelles-Tournai-Le Havre** et vice versa qui est prolongée jusqu'à Lisieux de la mi-mai à la fin septembre (départ chaque vendredi et retour chaque samedi).

5. la ligne **Vienne-Budapest** par hydroglisseur sur le Danube,



Istanbul

exploitée les mardi, jeudi et samedi au départ de Vienne, et les lundi mercredi et vendredi au départ de Budapest, du 10 mai au 25 septembre.

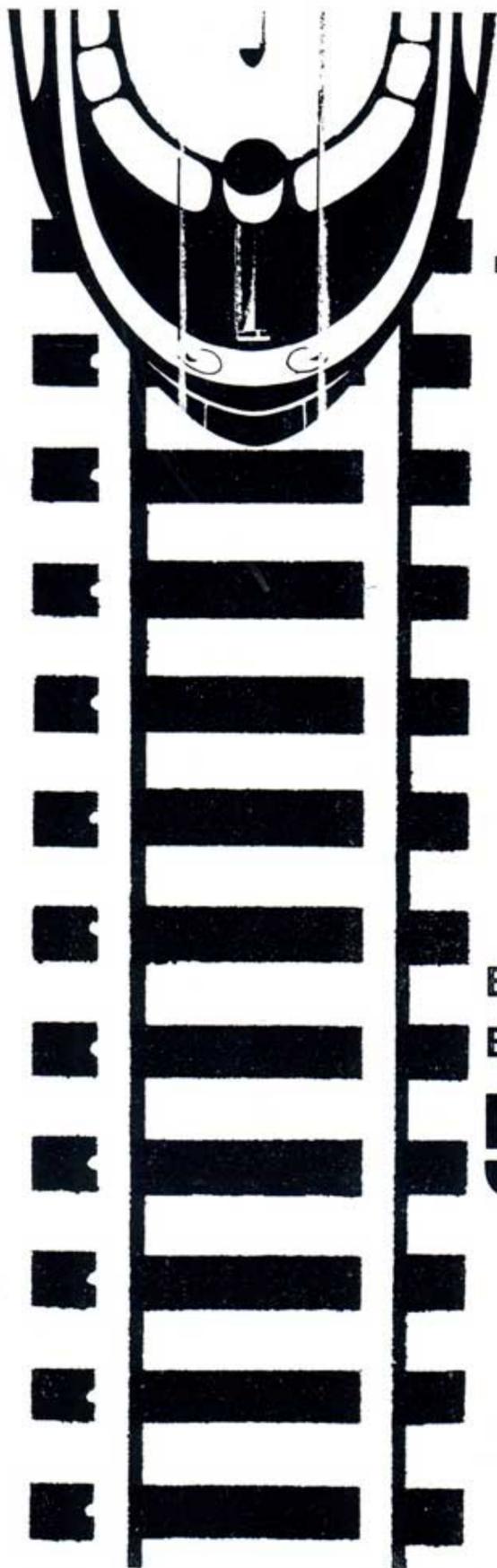
6. la ligne **Munich-Bagdad** exploitée en 8 jours, en prolongement de la ligne Munich-Beyrouth (via Graz, Zagreb, Belgrade, Istanbul), par un service traversant de nuit le désert. Les départs de Munich ont lieu chaque dimanche de fin avril à fin septembre, en correspondance avec la ligne régulière Bruxelles-Cologne-Frankfurt/Main.

7. **le circuit des lacs et des montagnes suisses**, en 4 jours, avec départ chaque mercredi du 17 mai au 27 septembre, et départ à Interlaken, Genève et Berne.

8. le circuit complet de la Hongrie en 7 jours, intitulé « **Rapsodie Hongroise** », au départ de Budapest chaque mardi du 2 mai au 26 septembre.

Si vous désirez obtenir de plus amples renseignements ou une documentation sur les services Europabus 1967, n'hésitez pas à vous adresser aux bureaux de renseignements de nos principales gares ou aux agences de voyages agréées.

EUROPABUS



Edelweiss

BRUXELLES
BÂLE en
5h50

Si vos affaires vous appellent en Suisse, prenez l'Edelweiss. Vous êtes à Bâle en 5h50 - à peine un après-midi! Et quel confort, quelle sécurité. Vous étudiez votre dossier, vous préparez votre rapport, aussi tranquillement qu'à votre bureau. Voilà du temps bien gagné! Bâle, véritable plaque tournante, dessert toute la Suisse. Liaison directe par l'Edelweiss avec Zurich. Au service de l'homme d'affaires européen, le réseau T.E.E. relie entre eux les centres vitaux de l'activité économique.



TRANS - EUROP - EXPRESS

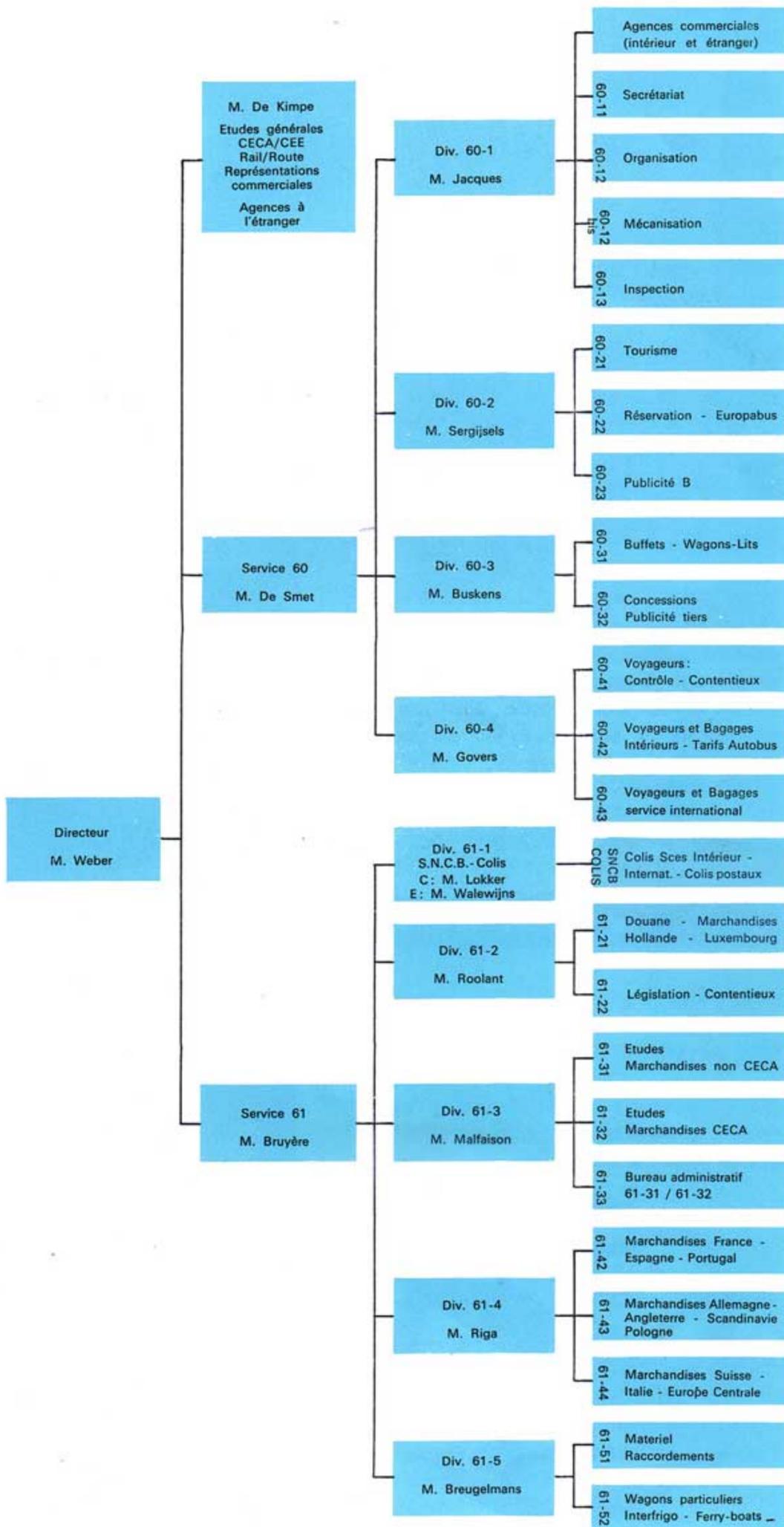
EDELWEISS AMSTERDAM-ZURICH

12.57	Bruxelles	19.01
15.19	Luxembourg	16.42
18.46	Bâle	13.00
20.03	Zurich	11.43

ET AUSSI

Saphir	Bruxelles - Francfort
Diamant	Bruxelles - Dortmund
Parsifal	Paris - Hambourg
Paris-Ruhr	Paris - Dortmund

Structure de la Direction commerciale de la S.N.C.B.



1. Quelques chiffres éloquentes.

Cette saison, la formule du train « autos-couchettes » a encore conquis de nombreux adeptes ! Telle est l'heureuse constatation qui se dégage du nombre de voitures automobiles transportées au cours de l'année 1966.

Pour celui qui ne la connaîtrait pas encore cette formule signifie que vous vous embarquez avec votre famille et votre voiture, à Ostende, Schaerbeek ou Bressoux, pour quitter le lendemain, dans la matinée souriant et dispos au volant de votre véhicule, la gare de Milan, Brigue, Munich, Avignon ou St.-Raphaël, selon la destination choisie.

C'est simple et presque magique.

En tout cas, c'est le mode idéal de transport qui vous évite la fatigue et les risques des itinéraires routiers très fréquentés qu'il vous faut emprunter avant d'atteindre le lieu de vos vacances. Commencés timidement en 1956, les trains « autos-couchettes » ont augmenté progressivement la fréquence de leurs départs et l'éventail des relations qu'ils desservent. C'est là une preuve de leur utilité et de leur succès, ainsi qu'en témoignent à suffisance les quelques chiffres du tableau ci-après :

Le succès des trains autos





L'AUTRICHE et la YOUGOSLAVIE

par le nouveau Train Autos-Couchettes

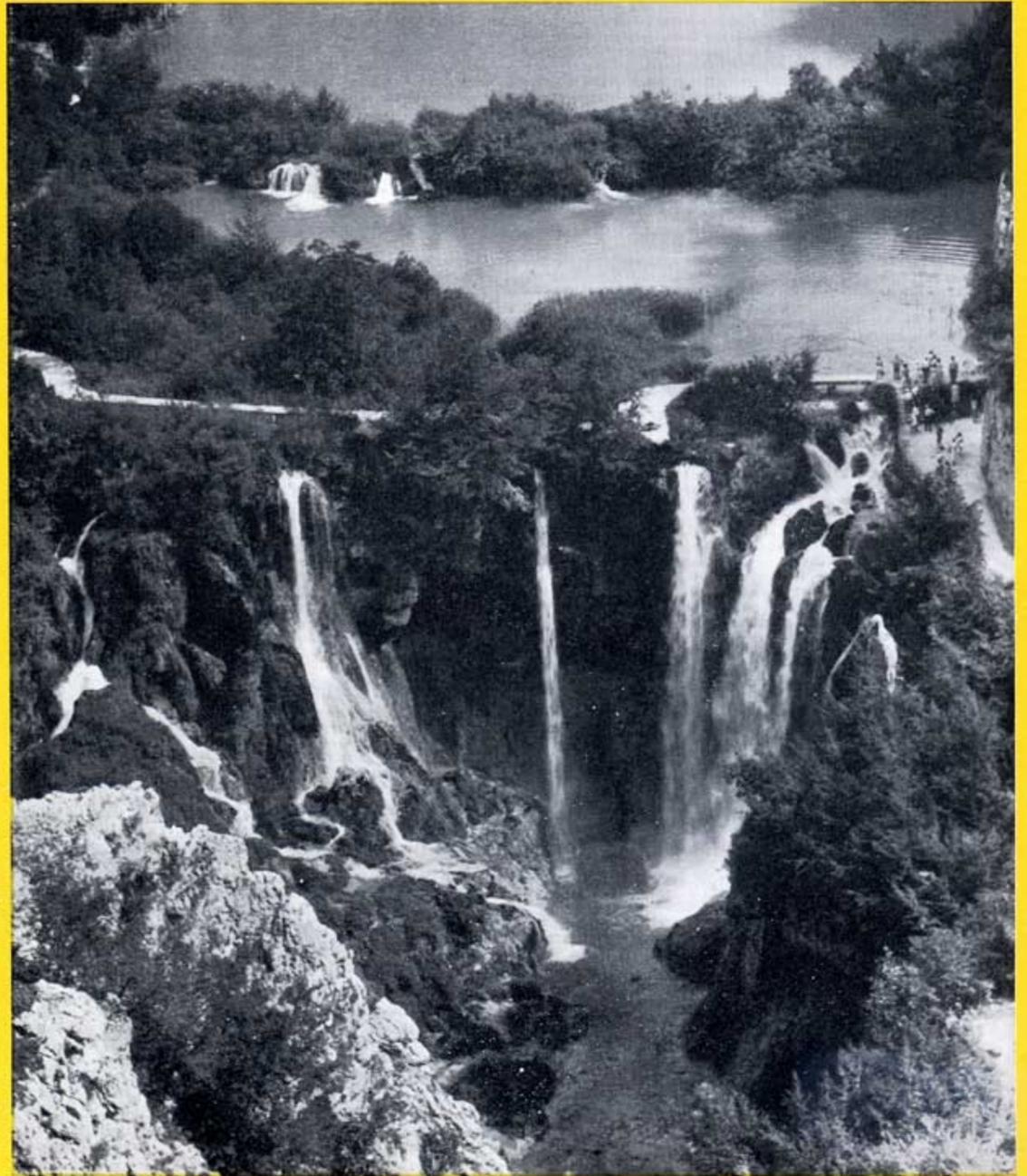
-couchettes

Année	Nombre d'autos transportées	Nombre de voyageurs transportés
1956	438	1 164
1957	759	2 203
1958	1 282	3 994
1959	2 319	7 099
1960	3 728	10 474
1961	5 152	14 066
1962	6 566	18 124
1963	8 776	24 134
1964	9 104	24 370
1965	9 463	25 248
1966(1)	10 679	29 239

(1) jusqu'au 26.9.66.

2. Nouvelle relation de Schaerbeek à Villach.

Le succès de la formule autos-couchettes a incité les chemins de fer belges à tenter une nouvelle extension de son réseau. C'est de la nouvelle relation desservant la Carinthie, la Vénétie et la Yougoslavie qu'il s'agit. Nous vous en parlons plus en détail ci-contre.



Schaerbeek-Villach

départ : chaque DIMANCHE du 28 mai 1967

au 10 septembre 1967

D. SCHAERBEEK à 17 h 11

A. VILLACH à 10 h 40

retour : chaque VENDREDI du 2 juin 1967

au 15 septembre 1967

D. VILLACH à 18 h 30

A. SCHAERBEEK à 11 h 31

GAGNEZ 4 JOURS DE VACANCES

MOUVEMENTS DANS NOS AGENCES COMMERCIALES



M. ROELKENS, Représentant Commercial à Rotterdam a pris sa retraite le 1er janvier, atteint par la limite d'âge.

Entré aux Chemins de fer en 1919 M. ROELKENS a été affecté au Service Commercial dès 1938.

Depuis 1958 il assumait aux Pays-Bas, à la fois, la représentation de notre Société et du Commissariat Général au Tourisme.

M. ROELKENS a rempli sa tâche d'une manière particulièrement brillante.

Le chemin de fer lui exprime toute sa reconnaissance pour les excellents services rendus au cours de sa longue carrière.



M. MESTDAGH succède à M. ROELKENS.

M. MESTDAGH occupait précédemment le poste de Londres. Il a une expérience déjà longue du service des agences à l'étranger et nous ne doutons pas qu'il occupera son poste avec talent, dynamisme et dévouement.

Nous formons le vœu que notre clientèle hollandaise reporte sur lui la confiance qu'elle témoignait à son prédécesseur.

AGENCE COMMERCIALE DE ROTTERDAM

Notre agence commerciale aux Pays-Bas a été transférée d'Amsterdam à Rotterdam le 1er janvier dernier.

Nouvelle adresse: 's Landswerf 16
Rotterdam 16 (tél. 13.55.50)

Elle est placée sous la direction de Monsieur Mestdagh.

AGENCE COMMERCIALE DE LONDRES

Monsieur Mestdagh étant passé de Londres à Rotterdam, notre représentation en Angleterre sera assurée jusqu'à nouvel avis par Monsieur Willems.

AGENCE COMMERCIALE DE LILLE

Dans notre numéro précédent, nous avons signalé l'établissement d'une nouvelle agence commerciale à Lille (France). Entre-temps, cette agence a été définitivement installée au no 5 de la rue Molinel (Tél. 55.00.67). La direction en a été confiée à Monsieur Demoustier. Son activité s'étend à la région située au nord d'une ligne St. Valéry, Abbeville, Amiens, Laon, Reims, Mézières, Charleville (ces villes étant comprises).

Toute correspondance devra être adressée à l'adresse suivante :

Agence commerciale de la S.N.C.B.
Boîte postale 2-27
Gare de Lille (S.N.C.F.)

BONNE NOUVELLE

pour les clients titulaires d'un compte courant

Paiement des frais grevant les envois de détail remis à domicile chez un client titulaire d'un compte courant décadaire.

Nos clients titulaires d'un compte courant décadaire souhaitent plus de facilités en matière de perception des frais grevant les envois soumis à domicile.

Nous avons le plaisir de les informer que les dispositions suivantes ont été prises, apportant dans une large mesure, pensons nous, la souplesse désirée.

Les livreurs peuvent remettre les envois destinés à un client titulaire d'un compte courant décadaire, sans encaissement des frais grevant ces envois, même si le solde débiteur du compte courant atteint ou dépasse le montant de la garantie. Il est entendu que dans ce cas le compte courant est clôturé immédiatement et l'extrait envoyé au client pour paiement.

Les gares sont aussi autorisées à accepter le paiement par « virement postal », remis au livreur, des frais grevant les envois « remise à domicile » destinés aux titulaires d'un compte courant décadaire qui désirent acquitter les frais de transport et autres à l'intervention de l'Office des Chèques Postaux.

Dorénavant, les gares informeront les destinataires, à l'avance par téléphone, de la présentation en R.A.D. d'un envoi dont les frais dépassent 100.000 F. Ceci en vue de permettre au client de prendre éventuellement des dispositions pour approvisionner en conséquence son compte chèque postal.

A l'attention de nos lecteurs...

Bon nombre de lecteurs nous informent régulièrement de leur changement d'adresse, et ont l'amabilité de mentionner également à cette occasion, le NUMERO DE CODE figurant au-dessus de l'adresse imprimée sur l'enveloppe dans laquelle ils reçoivent notre bulletin d'information. Nous apprécions beaucoup cette petite attention. Elle permet à notre rédaction de réaliser un gain de temps important dans la mise à jour des listes d'adresses.

Nous osons espérer que TOUS les lecteurs voudront bien, en cas de déménagement, nous signaler leur nouvelle adresse en y ajoutant le NUMERO DE CODE en question.

SOMMAIRE - INFORMATIONS S.N.C.B. 1966

La S.N.C.B. améliore son service à la clientèle

Wagons différés sur le réseau S.N.C.B. pour des raisons techniques. / Information au client.

Il arrive que, pour des raisons techniques imprévisibles, des transports doivent être différés en cours de route (avarie au véhicule ou déplacement du chargement, par exemple).

Dorénavant, et pour autant que l'incident se produise **sur notre réseau**, les clients en seront informés afin de pouvoir parer au contretemps.

Notre entière collaboration leur est acquise dans ce but.

Seront avisés :

— l'expéditeur, pour les envois au départ d'une gare belge et destinés à l'exportation maritime par un port belge ou à l'exportation terrestre ;

— le destinataire belge dans les autres cas.

L'information aura lieu par l'intermédiaire de la gare de destination ou de départ selon le cas.

Afin que la mesure donne son plein effet, nous sollicitons la collaboration de nos clients et les prions instamment de signaler tout manquement aux Agences commerciales.



FEVRIER 1966

Sous le signe de la modernisation : la mécanisation du décompte des frais de chômage des wagons sur raccordement, p. 2 / Wagon dis-nous qui tu es?, p. 6 / Les wagons modernes et les installations de chargement chez les firmes expéditrices, p. 10 / 10e anniversaire du service auto-couchettes, p. 12 / Certificat de circulation des marchandises D.D.1, p. 13 / Publicité dans l'indicateur officiel de la S.N.C.B., p. 13 / La Chambre de Commerce de Bruxelles visite les installations de la gare Bruxelles Tour et Taxis, p. 13 / Le « Diplôme de la courtoisie », p. 14 / Un transport exceptionnel, p. 15 / Transfribel, p. 15 / 1.000 km en une nuit (été 1966), p. 16.



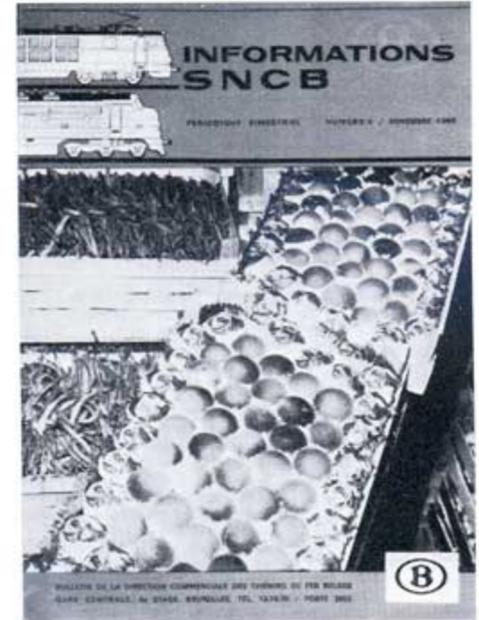
MAI 1966

Liège-Cologne électrifié, p. 3 / Le « Trans-container », p. 6 / Fixation des bâches sur les wagons tombereaux, p. 7 / Détection électronique des boîtes chauffantes, p. 10 / Les accidents mortels sur les routes, p. 13 / Vers la Sicile en train autos-couchettes, p. 14 / Une bonne formule pour les groupes. Désormais 50% de réduction, p. 16 / Des vacances réussies avec Europabus, p. 16 / Réservez vos places 2 mois d'avance, p. 18 / Employeurs! Ceci intéresse votre personnel, p. 18 / Tarif express pour envois de détail, p. 19 / Le nouvel indicateur. Quoi de neuf?, p. 19 / Service Train + Auto, p. 20 / Transports exceptionnels, p. 21 / Avis tarifaires, p. 21 / Mouvement dans nos agences commerciales, p. 22 / Terrains industriels et bâtiments disponibles, p. 22 / Lauréats du Diplôme de la Courtoisie, p. 23 / Bruxelles-Cologne en 2h20, p. 24.



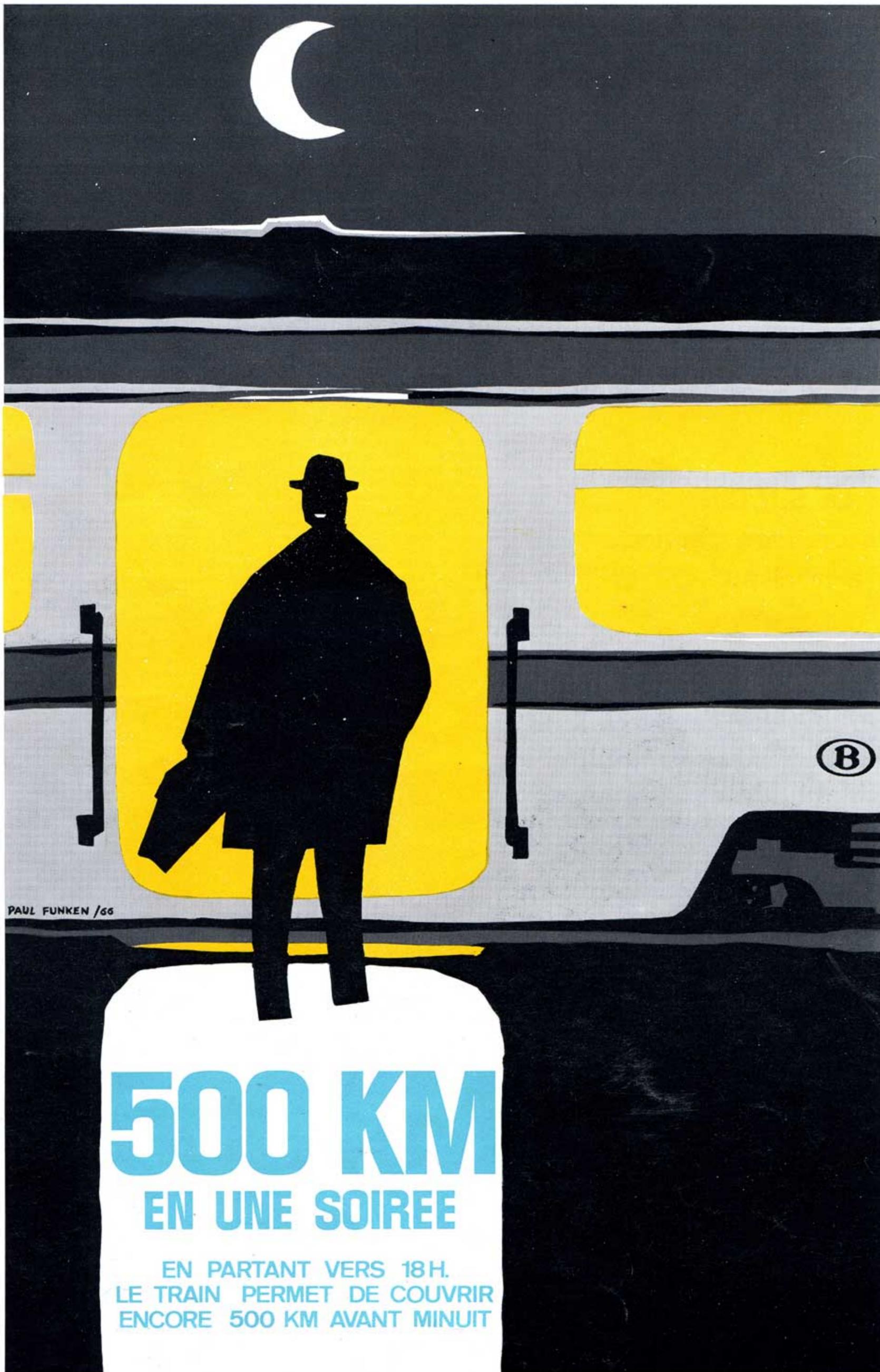
JUILLET 1966

Le chemins de fer belges en 1965, p. 3 / Tarif chemin de fer - avion, p. 6 / La technique rail-route « Kangourou », p. 8 / Limite de charge des wagons, p. 9 / Nouveaux horaires pour le transport de marchandises à destination de l'étranger, p. 12 / Le transcontainer et le chemin de fer, p. 18 / Voyagez à moitié prix, p. 20.



NOVEMBRE 1966

Les investissements d'infrastructure dans les transports, p. 3 / Grâce aux chemins de fer, p. 6 / S.N.C.B.-colis à votre service, p. 10 / Dédouanement des exportations vers la France, p. 12 / S.N.C.B.-colis : création de l'enveloppe « Note d'envoi », p. 14 / L'abonnement général, p. 15 / Notre campagne d'été de la courtoisie, p. 15 / Week-ends d'hiver à Londres, p. 16 / Bruxelles-Cologne en 2h20, p. 16 / La côte d'Azur en hiver, p. 17 / Vers les sports d'hiver... en dormant, p. 18 / Deux jours Amsterdam, p. 19 / Mouvements dans nos agences commerciales, p. 19 / Héros de la guerre. Le pilote d'essai Drury Wood, p. 19 / Transcontainer, p. 20.



PAUL FUNKEN / 66

500 KM

EN UNE SOIREE

EN PARTANT VERS 18H.
LE TRAIN PERMET DE COUVRIR
ENCORE 500 KM AVANT MINUIT