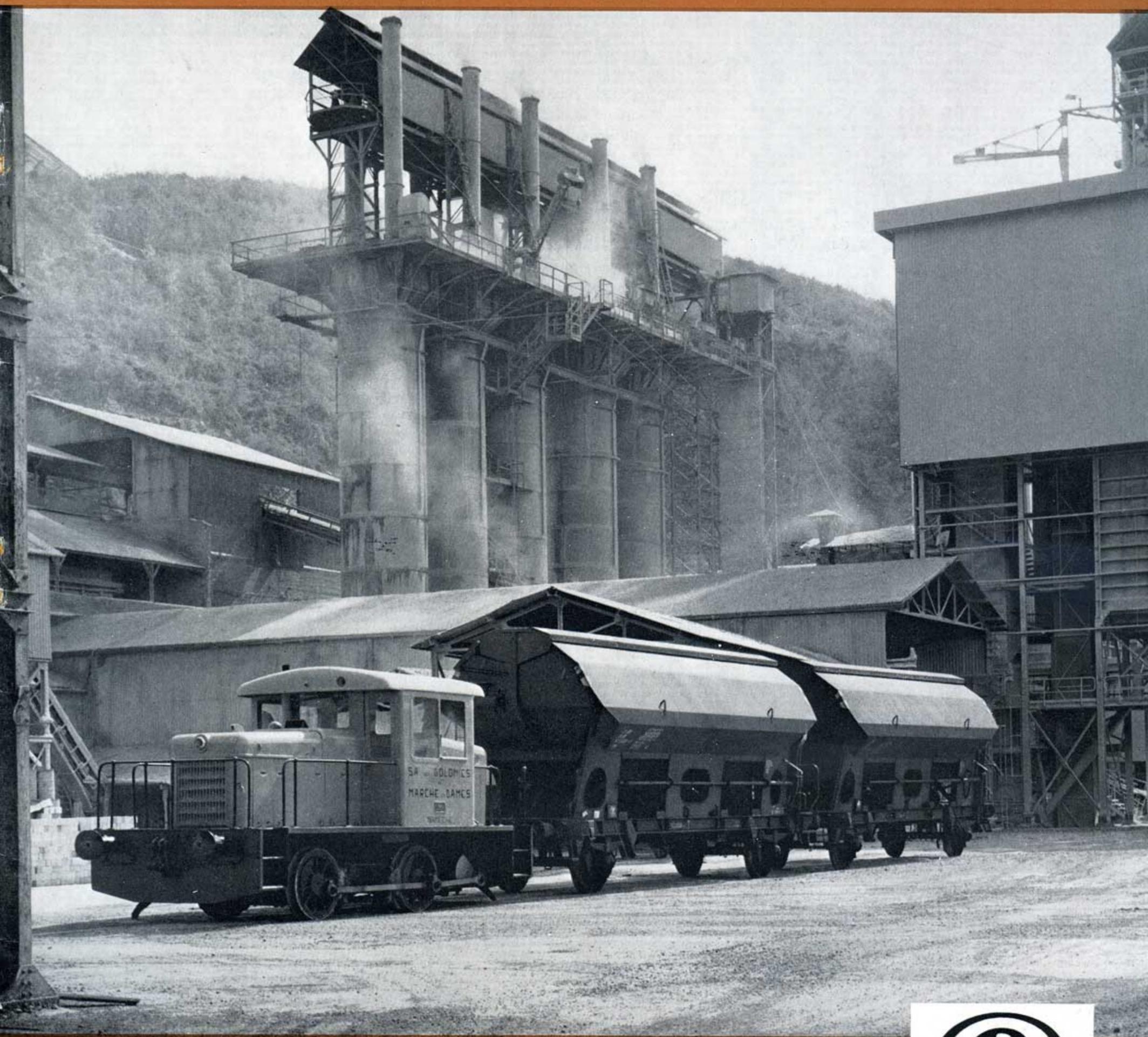


INFORMATIONS SNCB

PERIODIQUE BIMESTRIEL NUMERO 4 / OCTOBRE 1967





NUMERO 4 — OCTOBRE 1967

Photo couverture: Wagons-trémies à toiture ouvrable, à déchargement bilatéral par gravité, dans la cour de la Société Anonyme des Dolomies à Marche-les-Dames.

SOMMAIRE

	Page
FORD-GENK, où les chemins de fer sont intégrés dans les chaînes de fabrication	2
Malines	5
Le chemin de fer de l'avenir passe par Liège	8
Les transports de minerai par chemin de fer	10
Wagons écartés des trains sur le réseau de la S.N.C.B.	11
Les chemins de fer italiens à Bruxelles	12
Le premier train TERRE est parti d'Anvers pour Milan	12
Le transcontainer et le rail	12
Vente de matériel de remploi	13
Les lauréats de la courtoisie	13
L'OTAN s'installe à Evere	14
Les voitures-couchettes connaissent un succès croissant	16
Un plus grand nombre de wagons à déchargement rapide	17
Règlement des frais de transport des marchandises en trafic international	18
Visite royale à Zeebrugge	19
Avis tarifaires	19
S.N.C.B.-COLIS	20

Photos : SADO - Bruxelles
BUYLE - Bruxelles
Ciné-photogr. S.N.C.B. - Brux.
F. PUTMAN - Bruxelles

Lay-out : L. Tack

Impr. : s.a. Omega - Anvers.

Ford -

GENK...

UNE ENTREPRISE JEUNE.

En 1962, en bordure du canal Albert, ce ne sont là que champs et prairies bordées de clôtures, de haies, de buissons et d'arbres : paysage typiquement campinois. Aujourd'hui tout y est changé : une vaste usine occupe les lieux ; elle produit en moyenne 900 voitures par jour. Dans une région ouverte à la poussée démographique, où la mécanisation des exploitations agricoles et les changements survenus dans l'industrie minière posent un sérieux problème de l'emploi, l'apparition de cette industrie nouvelle constitue une aubaine. Les usines Ford de Genk offrent, en effet, du travail à plus de 8.000 salariés et appointés. Un bon nombre de jeunes gens y ont trouvé un emploi. L'âge moyen du personnel, qui est de 28 ans, en témoigne.

Voici donc une entreprise nouvelle, moderne et jeune, résolument tournée vers l'avenir et qui participe à la mutation économique de la région.

COLLABORATION AVEC LE RAIL.

Les chemins de fer n'ont pas ignoré cette situation. Ils ont dès l'abord participé à la construction de ce vaste ensemble, qui a englouti 70.000 tonnes de fer et d'acier, ce qui a représenté la charge de 3.500 wagons. Dans la suite le rail s'est, à proprement parler, intégré dans les chaînes de fabrication de l'entreprise.

Schématiquement considéré, on peut dire que les chemins de fer établissent quatre voies de contact entre l'usine et l'extérieur.

La première sert à l'acheminement des tôles brutes qui dans les ateliers sont découpées sur mesure et dirigées ensuite vers l'une des 172 presses à emboutir.

La deuxième voie permet la collecte dans des wagons des mitrilles récupérées dans les sous-sols et pressées en bottes.

Ces opérations sont totalement mécanisées, y compris la mise aux wagons par l'intermédiaire d'une chaîne sans fin. Il faut noter qu'il s'agit de mitrilles provenant de fer et de tôles, dépourvues de graisse et de peinture, qui ne requièrent aucun traitement et gardent par conséquent leur valeur marchande. La firme les renvoie directement par la voie ferrée vers les hauts fourneaux. La troisième voie s'intercale au cœur même de la fabrication. Elle constitue en fait une chaîne entre l'usine Ford de Cologne et celle de Genk. Arrivent par cette voie les moteurs et toutes les pièces qui pour des raisons techniques ou d'économie ne sont pas confectionnées sur place.

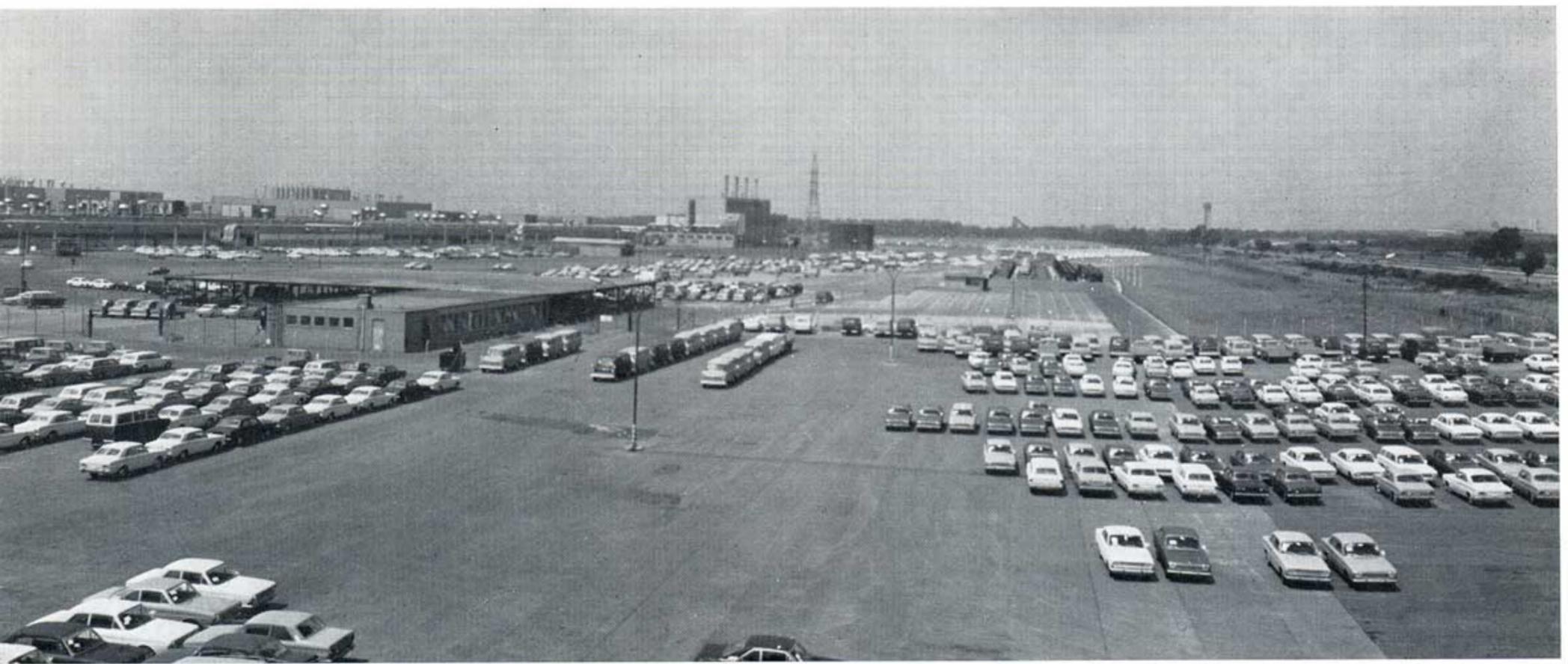
Enfin le faisceau des voies de sortie.

Les voitures terminées arrivent au niveau du plancher des wagons en gravissant une rampe d'accès. En plus, des rampes mobiles permettent le chargement sur des wagons à deux étages.

LE TRAFIC.

Le trafic ferroviaire assuré pour la firme FORD est très intense. Il a atteint près de 400.000 t en 1966.





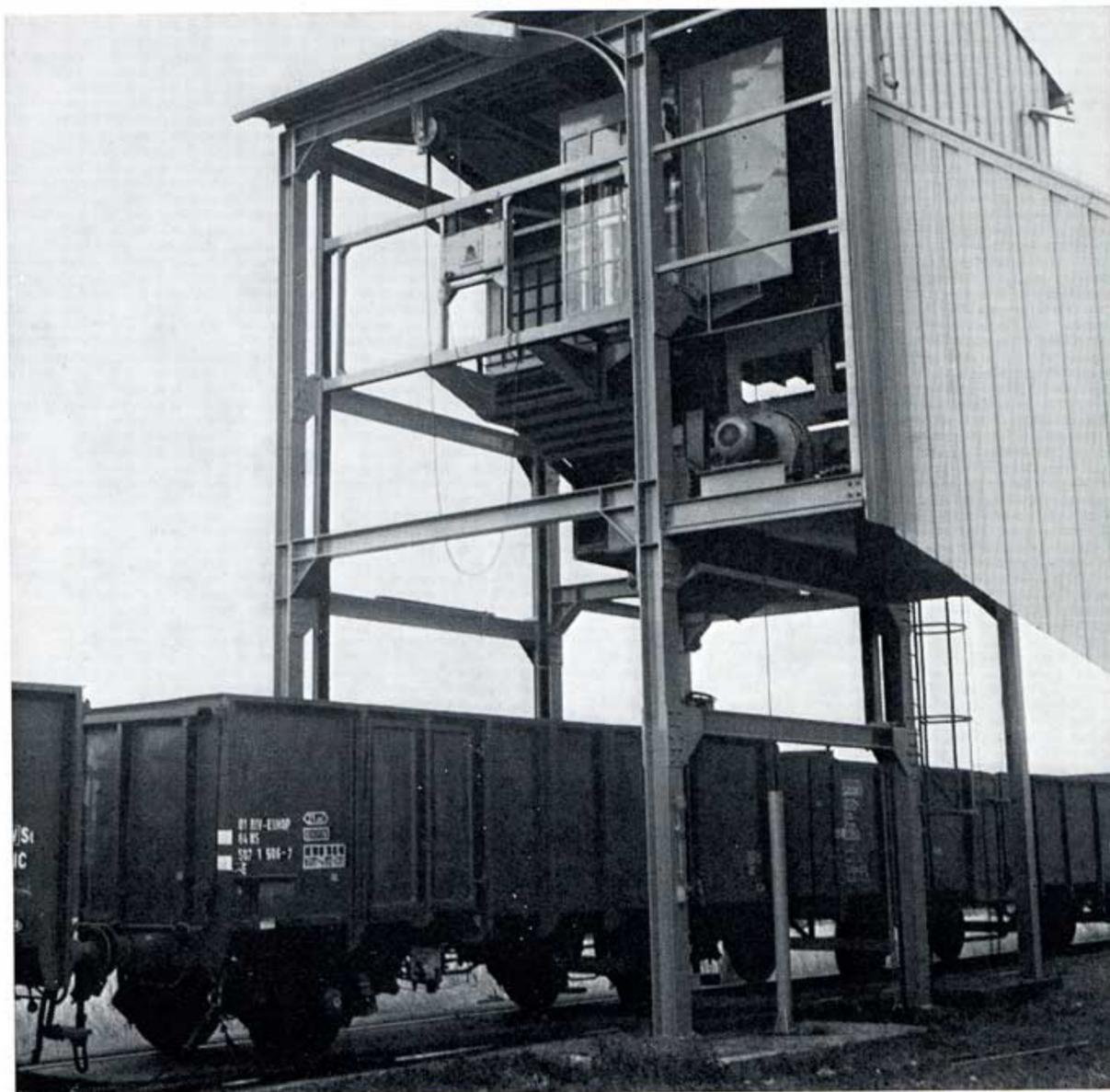
où les chemins de fer sont intégrés dans les chaînes de fabrication





Les usines FORD utilisent maintenant leurs propres wagons pour assurer la navette entre Cologne et Genk. Ces wagons à parois totalement coulissantes ont été spécialement conçus pour recevoir les conteneurs et les emballages de la firme. Ils forment des trains dont la longueur atteint parfois 500 mètres et qui constituent une chaîne permanente intégrée à l'organisation même de l'entreprise.

La tour d'évacuation des mitrilles. Pas besoin d'une locomotive pour imprimer le mouvement à la rame. La commande se fait du haut de la tour en fonction de la disposition des bottes de mitrilles déjà déversées dans le wagon.



Les mouvements en direction de l'usine bien qu'ils soient très importants, ne concernent que quelques axes de circulation, entre les sources d'approvisionnement et Genk.

Dans le sens opposé, au départ de l'usine, l'éventail des voies d'acheminement est beaucoup plus étendu.

Cela s'explique aisément: toutes les voitures FORD 12 M, 15 M et toutes les camionnettes TRANSIT réparties sur tous les continents sortent sans exception aucune de Genk. Des wagons partent régulièrement vers l'Allemagne, la France, l'Autriche, l'Italie, la Suisse, la Grèce, les pays scandinaves, la Pologne, la Yougoslavie et pour bien d'autres destinations encore.

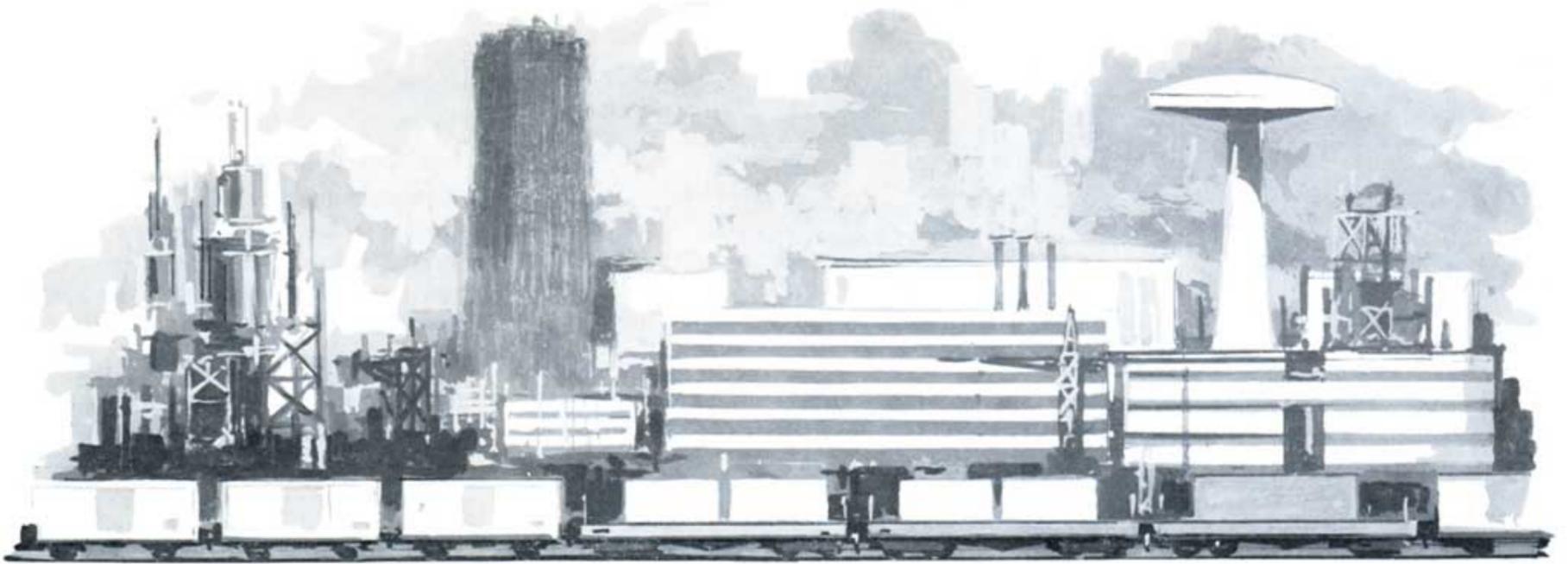
DES WAGONS SPECIAUX, PROPRES A LA FIRME.

Les transports confiés aux chemins de fer ont atteint une telle importance que l'entreprise a jugé bon d'acquérir ses propres wagons. Le parc de ceux-ci comprend actuellement 105 unités.

En outre la firme utilise près de deux cents wagons plats des chemins de fer belges et 500 wagons à deux étages des chemins de fer allemands et de sociétés privées françaises et belges.

A une époque où d'aucuns, mal inspirés il est vrai, affirment que les chemins de fer sont d'un âge révolu, l'usine FORD de Genk, bâtie aux dimensions des marchés internationaux a été conçue et construite en tenant compte de la voie ferrée pour son approvisionnement et pour la répartition de sa production.

Le fait démontre que les chemins de fer sont toujours un outil précieux et sûr au service des entreprises.



MALINES

Malines a été non seulement la capitale administrative et judiciaire des anciens Pays-Bas, elle est aussi devenue depuis plus de quatre siècles un important centre culturel et spirituel des Pays-Bas d'abord, de la Belgique ensuite.

Depuis 1835, Malines joue aussi un rôle important dans le domaine ferroviaire. Le dimanche 5 mai 1835, le premier train du continent quittait Bruxelles à destination de Malines, et d'emblée celle-ci fut choisie comme centre d'un réseau des chemins de fer, qui se développa rapidement: Malines - Anvers, Malines - Ostende, Malines - frontière allemande, etc. Un monument érigé près des ponts de chemin de fer enjambant le canal de Louvain rappellent cet événement.

Il était logique que l'atelier de réparation pour locomotives et voitures, mieux connu sous le nom d'Arsenal trouvât sa place à Malines. Primitivement installés dans un ancien couvent de Dominicains, transformé en arsenal militaire depuis la Révolution française, les services d'entretien de l'époque se sont développés au cours des années pour former l'énorme ensemble actuel officiellement dénommé « Atelier Central de Malines », mais qu'on appelle toujours familièrement l'Arsenal. Cet « Arsenal » assure entre autres la révision périodique et la réparation du matériel roulant. Il comprend un atelier de fabrication et de réparation de pièces de rechange.

L'A.C. de Malines, qui occupe 2.200 personnes, est sans conteste la plus importante entreprise industrielle de la région et on peut dire qu'il en a marqué l'essor industriel de son empreinte.

Il a favorisé l'éclosion d'entreprises con-

nexes qui se sont spécialisées dans la fabrication du matériel ferroviaire, des pièces de rechange, etc. Les communications par fer, nombreuses et faciles, et sa situation centrale idéale, à mi-chemin entre Bruxelles, la capitale et le port mondial d'Anvers ont favorisé l'essor industriel de la région de Malines. Des usines importantes s'y sont établies, parmi lesquelles :

- les Usines Ragheno S.A.: matériel roulant pour chemins de fer et tramways;
- la Société Rateau: turbines à vapeur et à gaz; pompes, compresseurs, chaudières;
- l'Atelier de Construction de Malines (ACOMAL): entreprise de construction;
- des usines de conserves, de constructions métalliques, de meubles, des brasseries réputées.

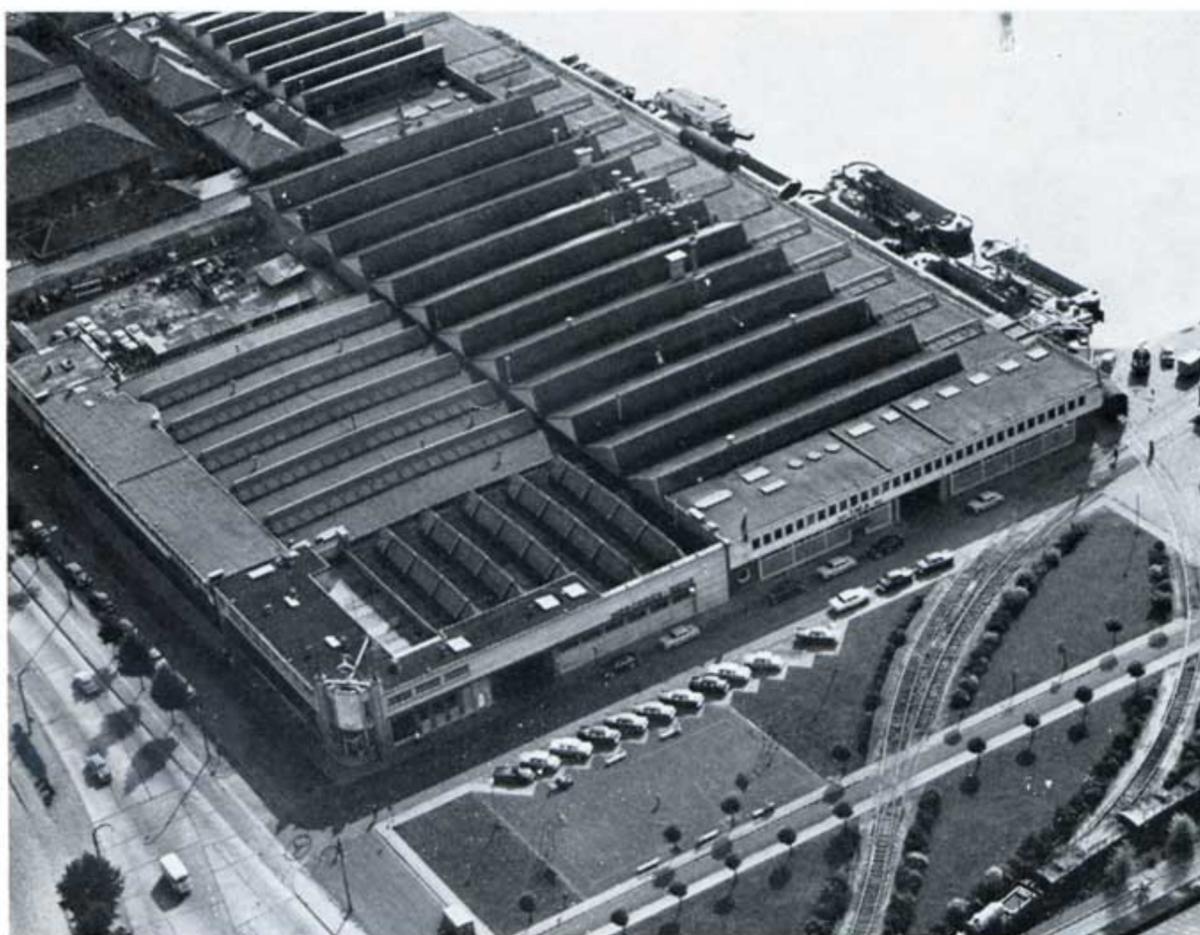
Un bon nombre de ces entreprises sont raccordées au rail.

A proximité immédiate, à Willebroek, des firmes se sont installées et ont été raccordées au chemin de fer; parmi celles-ci :

- l'A.S.E.D. société anonyme d'ammoniaque synthétique et dérivés, grand ensemble industriel comprenant une usine à gaz et à cokes, ainsi qu'une division « produits chimiques »;
- la firme De Nayer qui produit de la pâte à papier et du papier, et qui compte une section de construction de chaudières à vapeur;
- les Ateliers de Willebroek, actuellement dénommée la « S.A. Graver » qui construit des génératrices, des chaudières, des absorbeurs, etc.

La région malinoise bénéficiait dès avant la dernière guerre mondiale d'un bel essor





2

industriel et d'une excellente renommée. Le rail y avait largement contribué. Qu'en advint-il après la guerre ?

Dans le cadre de l'expansion économique qu'a connue notre pays dès les années 1950, le centre industriel de Malines a été l'un des premiers à jouer le rôle de pôle de croissance.

Grâce à la pleine et entière collaboration de l'administration communale, qui leur accorda de larges facilités, les entreprises existantes purent réaliser leur programme d'expansion et développer la gamme de leurs fabrications mais aussi de nouveaux ensembles industriels surgirent rapidement (voir les zones industrielles indiquées sur la carte).

Autour d'un noyau d'importantes entreprises belges, vinrent s'installer de puissantes firmes américaines ainsi que des filiales de firmes anglaises, françaises et allemandes réputées, parmi lesquelles :

Nos illustrations (1. Ragheno; 2. Mercedes; 3. Procter et Gamble) donnent un aperçu de l'industrialisation de la région Malinoise. La voie ferrée constitue pour bon nombre d'entreprises un artère vitale.



3



- la S.A. Metallurgia: constructions métalliques;
- la S.A. Duroplast: produits en plastique;
- la S.A. Ragheno-Peugeot: assemblage d'automobiles (raccordée au chemin de fer);
- la S.A. I.M.A.: Mercedes-Benz: assemblage d'automobiles (raccordée au chemin de fer).

Par ailleurs deux zones se sont formées et l'on trouve notamment

DANS LA ZONE INDUSTRIELLE NORD :

- Friden: machines à calculer.
- S.A. Pauwels: transformateurs;
- Whitbread: mise en bouteilles de bières.

DANS LA ZONE INDUSTRIELLE SUD :

- Burndy Electra S.A.: matériel électrique;

- S.A. Dupont de Nemours: peintures;
- S.A. Mac Gulloch of Belgium: moteurs hors-bord et scies à chaîne;
- S.A. Procter et Gamble Benelux: savons et détergents (raccordée au chemin de fer).

On y prévoit l'installation prochaine de nouvelles usines et des agrandissements d'usines existantes.

Aux environs immédiats de Malines, les communes de Puurs et de Bornem ont créé une importante zone industrielle le long de la nouvelle route Malines - Willebroek - St Nicolas.

Il s'y est développé très rapidement une activité industrielle intense, qui dépasse toutes les prévisions, tant en ce qui concerne le nombre d'entreprises que leur nature et les produits fabriqués.

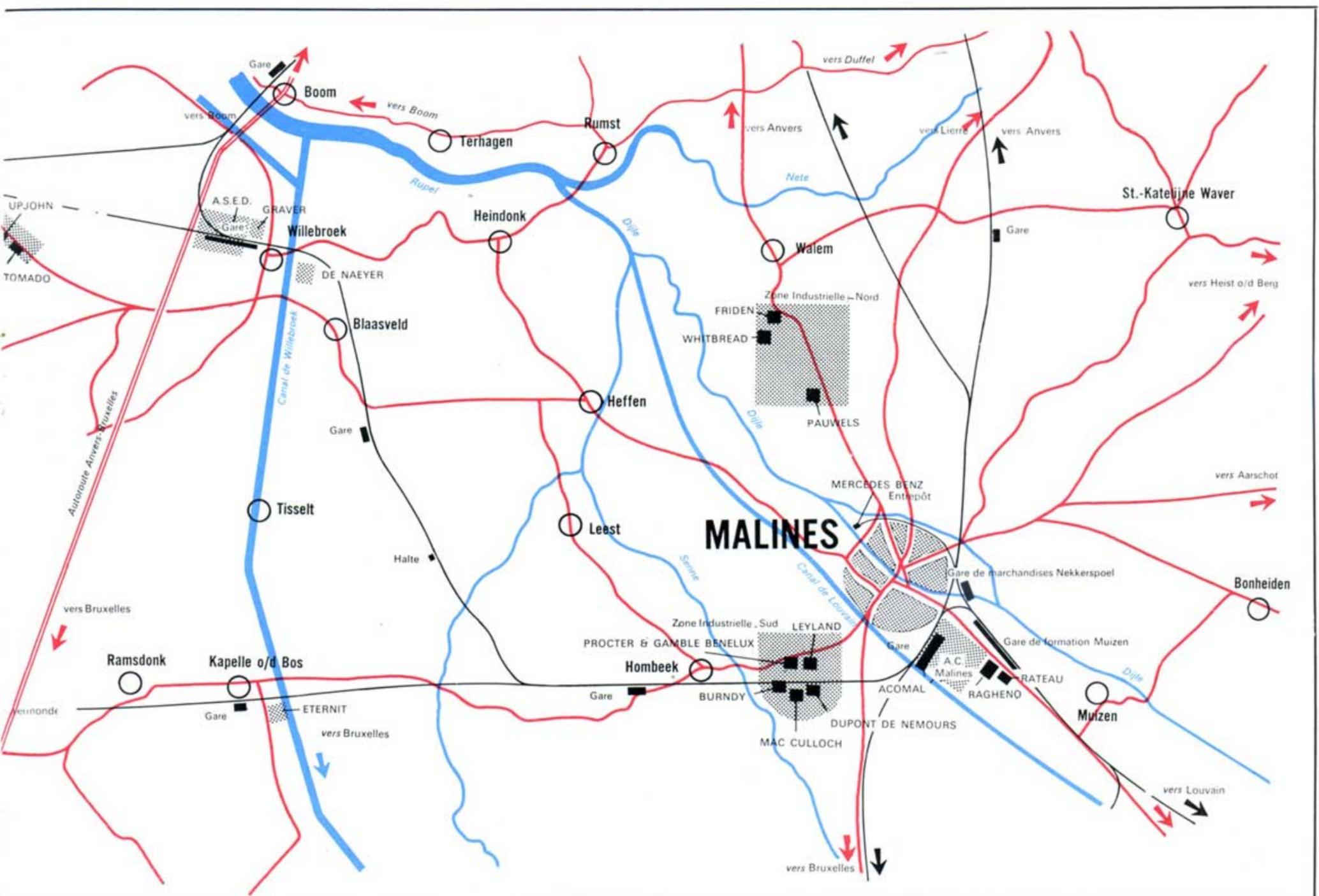
Des deux côtés de la route, les entreprises rivalisent d'efforts pour construire les bâtiments les plus modernes et les plus attrayants et le nombre d'établissements

nouveaux croît sans cesse, au point que nous ne pouvons les citer tous. Mentionnons au hasard: Avon Cosmetics, Brown-Boveri, Parke-Davis, Shorko Thomassen et Drijver, Schulman Plastic, Tomado, Upjohn.

On étudie actuellement le raccordement de ces zones industrielles à la ligne ferrée Malines-St Nicolas, ce qui favoriserait à coup sûr l'expansion actuelle.

• • •

La S.N.C.B. suit de très près l'expansion économique de la région malinoise. Elle se tient à l'entière disposition des intéressés pour l'étude de tous problèmes de transport, d'établissement de raccordements au chemin de fer, notamment. Tous renseignements à ce sujet peuvent être obtenus à notre Agence commerciale installée en gare de Malines, téléphones 015/164.82 et 015/118.65, extension 189.





LE CHEMIN DE FER DE L'AVENIR PASSE PAR LIEGE

Des réalisations remarquables

1. Le pont-tube de Liège-Guillemins.

L'agglomération liégeoise est une région industrielle et commerciale de première importance, comportant une population totale d'environ 600.000 habitants. La gare à voyageurs de Liège-Guillemins qui la dessert est coïncée entre la ville et la colline de Cointe ce qui n'a pas manqué de poser des problèmes d'organisation ardues à résoudre.

Pour des facilités d'exploitation aisément concevables et en vue de réduire le nombre des cisaillements entre les circulations dans les directions est-ouest et nord-sud, d'importants travaux ont été exécutés. Un des plus remarquables a été la construction d'un pont-tube ferroviaire. Il s'agit d'un imposant ouvrage d'art d'une longueur de 230 m, qui, compte tenu des trémies d'accès, se développe sur plus de 550 m. Ce pont-tube, le premier du genre en Belgique, créé en gare, relie en biais sous les faisceaux, les voies d'Ostende (côté colline de Cointe) aux voies vers Aix-la-Chapelle (côté

ville). Il est de ce fait devenu possible de recevoir et d'expédier simultanément des trains de l'axe nord-sud et des trains de l'axe est-ouest.

Afin d'éviter la rétention des trains dans le pont-tube aucun signal n'y est implanté. On envisage pour l'avenir que les deux voies seront « banalisées » c'est-à-dire qu'elles pourront être affectées indifféremment à l'un ou à l'autre sens de circulation. Il en résultera des possibilités supplémentaires dans l'écoulement du trafic.

L'avantage principal qu'offre cet ouvrage est la possibilité d'amener les trains rapides de la liaison Bruxelles - Cologne directement à quai sans passer par une zone d'aiguillages, toujours sujette à des grands ralentissements, et sans couper les autres trafics.

2. La commande centralisée des circulations.

La commande centralisée des circula-

tions, permet de commander correctement les aiguillages et les signaux d'une zone étendue à partir d'un seul pupitre. On en trouve une première application en Belgique sur la ligne de Liège à Welkenraedt. Les installations de Verviers même et de Welkenraedt doivent encore y être incorporées. La zone ainsi couverte par un seul poste de commande s'étendra sur 35 km.

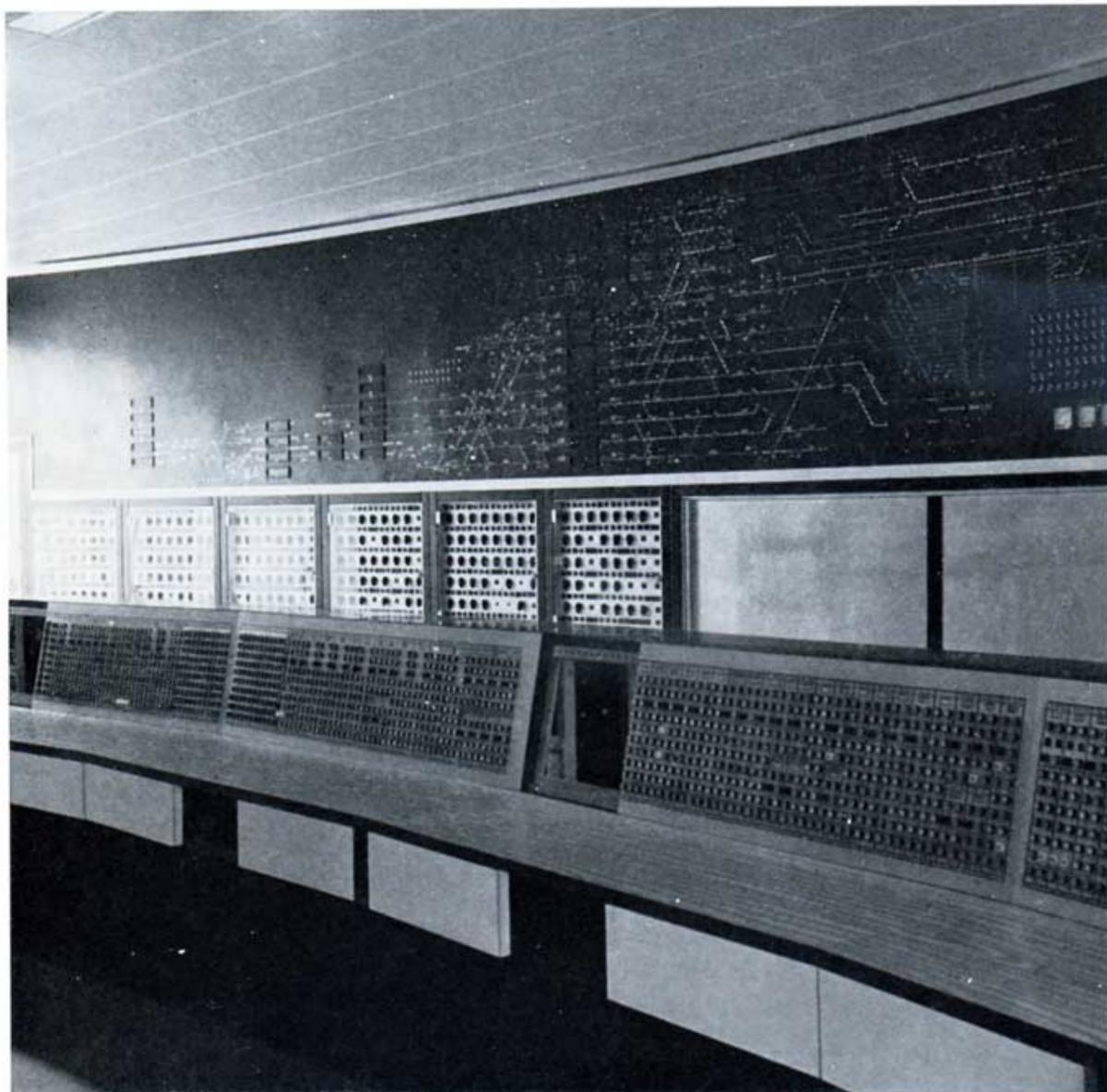
Au pupitre unique prend place le régulateur de circulation. Cet agent commande les mouvements des trains et dispose pour son travail d'un tableau de contrôle optique (T.C.O.) qui schématise la situation du moment dans toute la zone d'action. Sur ce tableau se greffe un appareillage d'annonce des trains. L'indication de ceux-ci y est introduite soit par le régulateur, soit par le signaleur au bout de la zone. Le cheminement, sur le tableau, du numéro représentant le train est ensuite provoqué par l'avancement du train lui-même.

▷
 Poste de commande centralisée de la circulation. En haut, le tableau de contrôle optique; à hauteur du pupitre, le graphique-type représentant l'horaire théorique des trains; sur le pupitre, l'appareil qui trace automatiquement l'horaire réel des trains. Cette installation fait apparaître à tout moment l'écart qui pourrait exister entre la marche réelle des trains et leur horaire prévu.



◁
 Trémie d'accès vers le pont-tube du côté des quais à voyageurs.

Le poste central de la zone de Liège. En haut, le tableau de contrôle optique et devant, le pupitre des signaleurs.



3. Le tracé automatique de l'itinéraire dans la zone de Liège.

En plus de l'application de la commande centralisée des circulations, on prépare une application particulière de la technique des relais, qui permettra le tracé automatique de l'itinéraire dans une vaste zone autour de Liège.

Le système utilise le numéro caractéristique du train, introduit — comme il a été dit au sujet de la commande centralisée des circulations — dans un appareillage d'annonce des trains. Le numéro est spécifique au train et l'analyse de ses deux premiers chiffres par un appareil lecteur détermine automatiquement le tracé et amène le train à quai.

De conception entièrement belge, cette installation est à l'avant-garde de ce qui existe sur les réseaux étrangers. Elle témoigne de la vitalité des chemins de fer belges qui s'adaptent aux techniques modernes et, en s'adaptant, préparent l'avenir.



Les transports de minerai par chemin de fer

La S.N.C.B. transporte journalièrement quelque 44.500 tonnes de minerai destinées aux usines métallurgiques du pays de Charleroi (Hainaut-Sambre, Thy-le-Château et A.M.S., Providence), du pays de Liège (Cockerill-Ougrée, Espérance-Longdoz), du Centre (Boël à La Louvière) et de Clabecq (Forges de Clabecq). Ce trafic correspond à une moyenne journalière de chargement de 778 wagons constituant 36 trains.

Ces minerais proviennent de l'Ouest de la France via Erquelinnes ou Quévy (78.000 t/mois), du bassin de Briey via Lamoignon (426.500 t/mois) et d'outre-mer (635.000 t/mois par Anvers et 18.000 t par Gand).

Si les quantités importées du Briey n'ont pratiquement pas changé en 1966 (4.773.000 t) par rapport à 1954 (4.506.000 t), celles d'outre-mer sont passées de 1.594.000 t en 1954 à 6.781.000 t en 1966.

La préférence donnée actuellement aux minerais d'outre-mer s'explique, entre autres, par leur haute teneur en fer, qui atteint 68 % contre 33 % pour le minerai lorrain. Ces minerais d'outre-mer qui, en 1958, provenaient exclusivement de la Suède, nous arrivent actuellement de nombreux gisements situés sur plusieurs continents: Libéria, Mauritanie, Algérie, Chili, Indes, Australie et Brésil.

Arrivés dans les ports, ils sont ensuite

acheminés par rail en rames homogènes de wagons spéciaux appartenant aux sidérurgistes.

Pour permettre à ceux-ci de faire face à l'accroissement spectaculaire du trafic total (11.514.000 tonnes en 1966 contre 6.100.000 tonnes en 1954) sans augmenter leur parc de matériel, la S.N.C.B. s'est organisée pour réduire la rotation des wagons, c'est-à-dire le temps séparant 2 chargements consécutifs. La rotation qui était de 48 heures en 1954 est actuellement ramenée à 24 heures et les efforts d'accélération se poursuivent. Le respect de cette rotation exige non seulement des parcours rapides mais aussi une très grande régularité dans la marche des

trains, rendue possible par l'utilisation des moyens de traction modernes, diesel et électrique.

Actuellement, les efforts de la S.N.C.B. visent à l'augmentation éventuelle des charges des trains qui seraient portées à 1.800 t brutes en simple traction au départ d'Anvers aussi bien dans la direction de Liège que de Charleroi alors qu'elles sont actuellement limitées à 1.500 t environ.

En raison de son importance, le trafic des minerais fait l'objet d'une organisation spéciale.

Des contingents mensuels sont attribués aux différentes usines par un organisme centralisateur: le Groupement des Hauts Fourneaux et Aciéries belges. Les programmes et les horaires de transport sont établis de commun accord entre le Groupement, les sidérurgistes et la S.N.C.B.

La régularité du trafic venant du Briey est relativement aisée à réaliser, le minerai étant extrait sur place et se présentant sous une qualité unique.

Il n'en est pas de même pour les minerais venant d'outre-mer. Leur chargement sur wagon ou leur mise en stock dépend des arrivages des bateaux. D'autre part, ces minerais se présentent sous de nombreuses qualités (32 à Anvers), ce qui pose des problèmes d'autant plus complexes que les exigences de la production astreignent souvent les sidérurgistes à des programmes très mouvants de chargement.

Malgré ces difficultés, la S.N.C.B., travaillant en étroite collaboration avec les sidérurgistes et la firme STOCATRA, qui assure les transbordements et le stockage au port d'Anvers, a su mettre au point un service suffisamment sûr et suffisamment souple pour faire face, sans défaillance, aux exigences journalières du trafic des minerais.

Ainsi, là où d'importants tonnages lui sont confiés, le rail est-il en mesure de monter une organisation à grand rendement, assurant des transports rapides et réguliers par tout temps, avec du matériel parfaitement adapté utilisant une infrastructure existante, c'est-à-dire dans les conditions les plus favorables pour l'économie nationale.

WAGONS ECARTES DES TRAINS SUR LE RESEAU DE LA S.N.C.B. POUR DES RAISONS TECHNIQUES

Nous rappelons l'avis publié dans notre premier numéro de cette année sous le titre „La S.N.C.B. améliore son service à la clientèle“.

Nous y faisons savoir que notre clientèle serait prévenue chaque fois qu'un transport devrait être différé pour des raisons techniques (avarie au véhicule, déplacement du chargement, par exemple).

Depuis, la gare de destination ou la gare de départ, selon le cas, se charge d'informer:

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* en Belgique dans les autres cas.

Jusqu'à présent les nouvelles prescriptions ont été correctement appliquées avec le souci d'offrir le meilleur service en toutes circonstances.

Nos clients qui éventuellement constateraient un manquement quelconque en ce domaine voudront bien en faire part à l'agence commerciale de leur ressort. Nous les en remercions d'avance.





Le premier TRAIN "TERRE" est parti d'Anvers pour Milan

Le premier train, organisé à la demande de la SOCIETE TERRE pour assurer un trafic régulier de transcontainers entre Anvers et Milan, a été mis en circulation le 5 septembre dernier.

On sait que l'emploi des transcontainers a connu un développement rapide dans le trafic maritime entre les Etats-Unis et l'Europe et l'on peut normalement prévoir le même succès de cette technique de transport sur le continent. Les réseaux européens s'adaptent du reste à cette nouvelle technique et s'équipent en conséquence.

Les trains TERRE sont composés de wagons aménagés pour recevoir des containers de 20, 30, 35 et 40 pieds de longueur et de 8 pieds ou 8 pieds 6 pouces de hauteur. La Société TERRE effectue elle-même les opérations de chargement et de déchargement. L'acheminement est réglé de façon à ne pas durer en moyenne plus de 36 heures, y compris le temps nécessaire aux opérations de chargement et de déchargement ainsi qu'aux formalités douanières. Ces trains ne subissent aucun triage en cours de route.

Adoptée par les chemins de fer, cette technique apporte une solution de plus au problème de la manutention; elle facilitera aussi la coordination tant attendue des divers modes de transport.



Les Chemins de fer italiens à Bruxelles

Les chemins de fer italiens (F.S.) ont dorénavant une représentation commerciale à Bruxelles.

Elle est installée au 16, place de Brouckère à Bruxelles 1.

La direction en a été confiée à M. CAPONE, que l'on peut atteindre aussi par téléphone en formant le (02) 13.37.77.

Le transcontainer et le rail

Nous rappelons à nos clients qui s'intéressent au transport par transcontainer que nos services sont à leur entière disposition.

- Tous renseignements *d'ordre technique* sont fournis par écrit ou par téléphone par la
DIRECTION DE L'EXPLOITATION DE LA S.N.C.B.
Service « Manutention et Transport de Marchandises », Division 14-4, Section 12 17-21, rue de Louvain à Bruxelles 1.
Téléphone 13.18.70, extension 3144 (antérieurement 3153), 3491 ou 3499.
- Pour la *tarification* relative à des transports de ce genre, on peut s'adresser à la
DIRECTION COMMERCIALE DE LA S.N.C.B.
23, Putterie à Bruxelles 1.
 1. pour les envois en provenance ou à destination de la Belgique :
au bureau 61.31 (section 14),
tél. 13.18.70, extension 3616 ou 3647.
 2. pour les envois en provenance ou à destination de l'étranger :
au bureau 61.44 (section 14),
tél. 13.18.70, extension 3645 ou 3648.

Vente matériel de remploi



34 containers de remploi sont mises en vente par la SNCB.

Il sont entreposés à l'atelier de réparations de la gare d'Anvers-Dam (Damplein - Antwerpen) tél. 33.79.12 et 33.79.13) où ils peuvent être examinés.

Caractéristiques des containers :

- tare moyenne : 1.025 kg
- volume : 7.600 m³
- charge autorisée : 5 t
- dimensions : largeur : ± 2,00 m
longueur : ± 2,90 m
hauteur : ± 1,30 m
- caisse métallique à 2 portes d'about.

Ces containers sont mis en vente en deux lots de 17 pièces. Ils font l'objet de l'appel à la concurrence n° 2623.1967.11 qui peut être consulté ou acheté au prix de 20 F (C.C.P. n° 2496.00 - SNCB Bruxelles).

Nous prions les intéressés de vouloir bien s'adresser à cet effet à la SNCB - Direction du Matériel et Achats Adjudications - Bureau de renseignements 10, Cantersteen (1er étage) Bruxelles 1 (tél. 13.18.70 - extension 3235).

Ce bureau est ouvert au public tous les jours de 9 h à 12 h et de 14 h à 17 h (sauf le samedi et le dimanche).

Les lauréats de la Courtoisie

Les vacances sont finies. Nous avons vécu, cette année, un été vraiment exceptionnel. Aussi l'activité de tous les secteurs de la S.N.C.B. s'en est-elle fort heureusement trouvée accrue. Dans l'ensemble, le personnel a pu faire ainsi la preuve de ses qualités professionnelles.

Par ailleurs, beaucoup d'agents, dans les services où ils sont en contact avec le public, ont montré combien ils avaient à cœur de témoigner à celui-ci de leur gentillesse, de leur prévenance et de leur courtoisie.

De nombreux clients de la Société nationale nous en ont apporté, spontanément, leurs témoignages de satisfaction. Nous nous en réjouissons à la fois pour le bon renom de la Société et pour le mérite de nos agents.

Il n'est pas possible de distinguer tout le monde. Toutefois, après les témoignages dont nous venons de parler et après l'enquête administrative approfondie qu'ils provoquent, la Direction commerciale de la S.N.C.B. a eu le plaisir de conférer le Diplôme de la Courtoisie aux gares d'Anvers-Central et de Liège-Guillemins pour reconnaître l'excellence de l'ensemble de leurs services.

Un Diplôme de la Courtoisie et le petit cadeau d'usage ont été remis aux agents ci-après :

- MM. MASSIN Aimé, chef-garde à Liège-Guillemins.
- BODART Albert, chef-garde à Liège-Guillemins.
- DELCROIX Henri, facteur de gare à La Hulpe.
- DEMOL Pierre, chargeur de 1^e classe à Manage.
- REMACLE Maurice, chef-recoleur à Mons.
- TRICOT Germain, chef-garde à Haine-Saint-Pierre.
- AERTS Edouard, recoleur à Hasselt.
- DESOETE R., sous-chef de gare de 1^e classe (faisant fonction) à Bruges.
- ROETS M., commis à Bruges.

D'autres enquêtes sont actuellement en cours qui aboutiront, nous n'en doutons pas à reconnaître les mérites de plusieurs gares tant flamandes que wallonnes et d'agents de la Société nationale.

ORGANISATION DES AGENCES COMMERCIALES

Désirant mieux vous servir et avoir des contacts plus fréquents avec vous, notre Société, veut un service de vente plus fort et plus actif.

Une première phase réalisée dès novembre consiste à renforcer la solidarité, l'esprit d'équipe et l'unité de vue entre nos directions régionales et nos agents commerciaux.

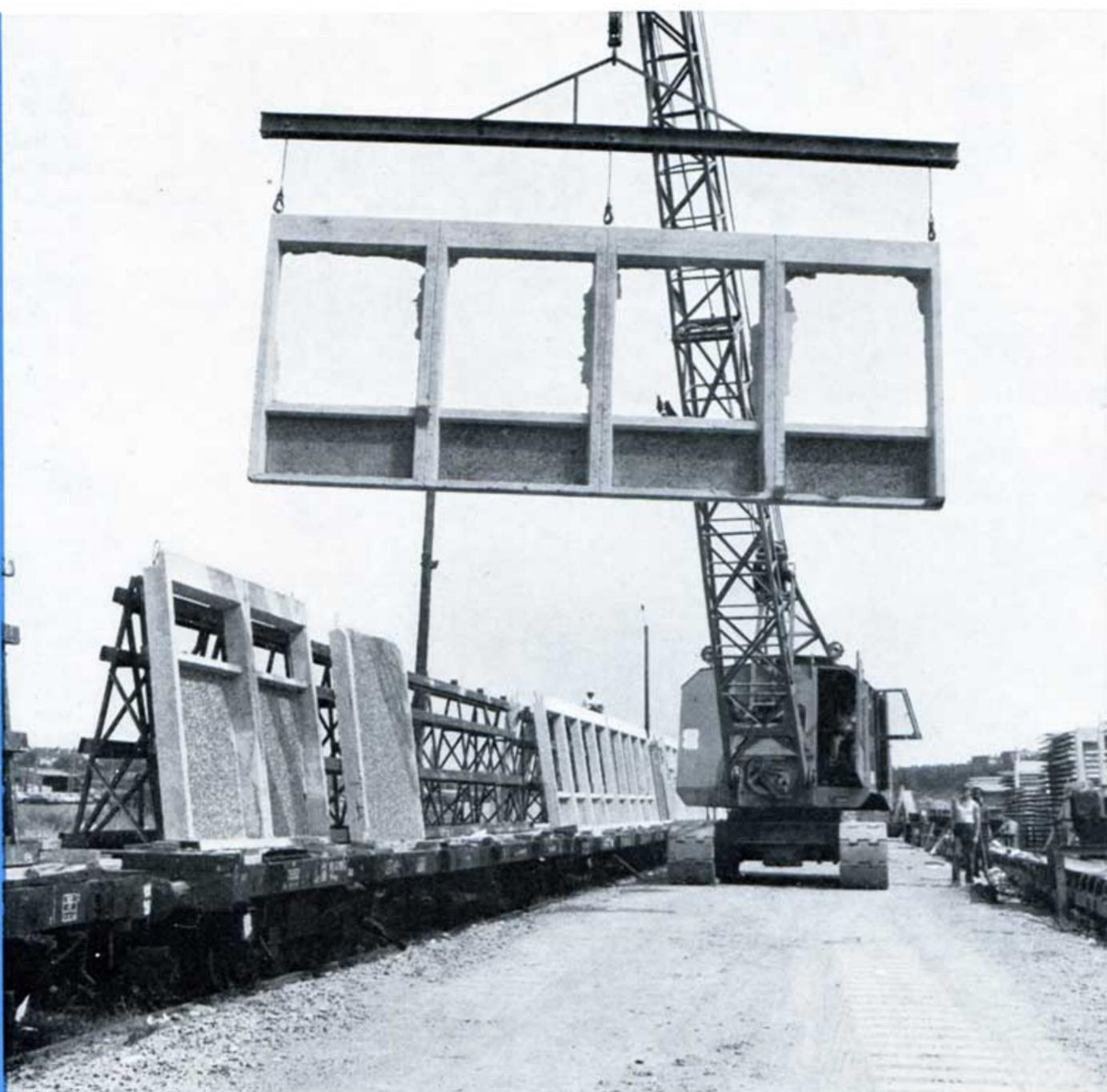
Pour ce faire, les zones d'action des agences sont fixées de manière à les ramener dans les limites des directions régionales. Ce remaniement a entraîné la fusion des agences de Louvain et de Tournai avec d'autres agences.

De plus, le poste de représentant commercial à Anvers a été dédoublé en raison du développement continu des zones portuaires.

M. STASSYNS — antérieurement représentant commercial à Malines — partage avec M. HERREMANS la responsabilité de la gestion de l'agence d'Anvers, tandis que M. CALOTTENS — antérieurement représentant commercial à Louvain — a pris la direction de l'agence de Malines.

Nos clients intéressés par cette réorganisation ont été informés par lettre personnelle. Cette lettre leur précise les changements survenus et leur présente le représentant commercial qui est dorénavant à leur disposition.

D'autres mesures suivront dans la ligne du but visé.



L'OTAN s'installe à Evere

Transport d'éléments de construction par chemins de fer

Le 24 mars 1967, le premier coup de pioche marquait le commencement des travaux. Il était donné par M. Maulio Brosio, Secrétaire Général de l'OTAN. Il fallait ériger à Evere sur une superficie de 55.000 m² un bâtiment à deux étages pour y recevoir le Secrétariat international et les délégations permanentes des 15 pays membres.

L'édifice devait être terminé dans un minimum de temps. On a donc opté pour une construction en éléments préfabriqués. Les travaux ont été confiés en ordre principal aux « Entreprises Générales de Travaux d'Anderlecht, S.A. » spécialisées en génie civil (E.G.T.A.).

Dès le mois d'avril dernier, les chemins de

fer ont entrepris le transport massif des éléments en béton nécessaires pour cette construction : façades, murs, planchers, voiles, hourdis, ossatures. Ils ont établi une chaîne de trafic entre Dour et Schaerbeek-Josaphat et ont ainsi une fois de plus assuré un service de navette permanente entre un centre de production et un chantier de construction.

Pour en savoir davantage, nous nous sommes adressés à M. E. DUBREUCQ Directeur Commercial de la firme E.G.T.A., qui a bien voulu répondre à nos questions.

* * *

— Monsieur la Directeur, depuis quelque temps votre firme se manifeste en

tant que spécialiste de la construction préfabriquée. Pouvons-nous vous demander des éclaircissements à ce sujet ?

— Volontiers. Depuis la création de la firme en 1884 par Emile Dherte, E.G.T.A. a toujours voulu être une entreprise dynamique, à la recherche systématique du progrès technique et de caractère à la fois national et international.

E.G.T.A. possède ses propres ateliers pour le ferrailage, le travail du bois, des métaux et du béton et ses propres forges !

Nos hangars de stockage à Anderlecht, couvrent 6.000 m² et abritent un parc de charroi et d'engins chaque jour plus important.

— Dans quels domaines vos activités se déploient-elles ?

— E.G.T.A. est connue pour ses réalisations immobilières, ses travaux hydrauliques et de génie civil, ses réalisations dans les secteurs publics et privés, à caractère commercial ou résidentiel, ses ensembles industriels, etc.

Du fait de la hausse du prix de revient de la construction classique, du manque de main-d'œuvre spécialisée, de l'urgence de certains travaux les éléments préfabriqués connaîtront un succès croissant.

De plus, l'utilisation d'éléments préfabriqués permet de réduire le délai nécessaire pour les travaux, ce qui offre au maître de l'ouvrage un rendement plus rapide du capital qu'il a investi et lui procure de substantielles économies.

J'ajouterai que grâce à la technique de la préfabrication, les bâtiments acquièrent un monolithisme remarquable et une solidité inégalée jusqu'à ce jour.

— Nous croyons savoir que votre firme a acquis une réputation flatteuse dans la préfabrication.

— Certainement, E.G.T.A. est une des rares firmes à utiliser à l'échelle industrielle, la préfabrication lourde en Belgique. Elle a établi des records de préconstruction de grands immeubles, tant en dimensions qu'en délais.

C'est ainsi que récemment, nous avons obtenu les adjudications pour la construction des bâtiments du SHAPE et de l'OTAN, qui devait se réaliser en un délai fort court.

— Exactement. A ce sujet, comment s'est résolu le problème des transports ?

— Les éléments de façade de 7,10 m × 2,96 m ainsi que les cloisons et les houis (de 3 à 5 tonnes) préparés à notre usine à Dour, sont déposés par notre pont-roulant sur des wagons plats équipés de chevalets. Ces éléments préfabriqués en béton devaient arriver régulièrement à Evere suivant un programme prévu et à cadence accélérée.

— Comment est-on parvenu à réaliser toutes ces conditions ?

— Un plan d'acheminement spécial a été prescrit par le Service Exploitation de la S.N.C.B. et, journalièrement, une rame navette chargée de 400 tonnes environ quitte notre raccordement à Dour, le soir, pour arriver tôt le matin en gare de Schaerbeek-Josaphat.

— 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 ?

— Certainement. Un accord particulier a été conclu avec votre Direction Commerciale sur base d'un prix net, englobant tous les frais de transport. Le contrat comporte un avantage supplémentaire : la taxation décadaire qui assure la régularité et l'échelonnement des paiements.

— Nous vous remercions, Monsieur le

Directeur, de ces renseignements. Pouvez-vous formuler vos conclusions ?

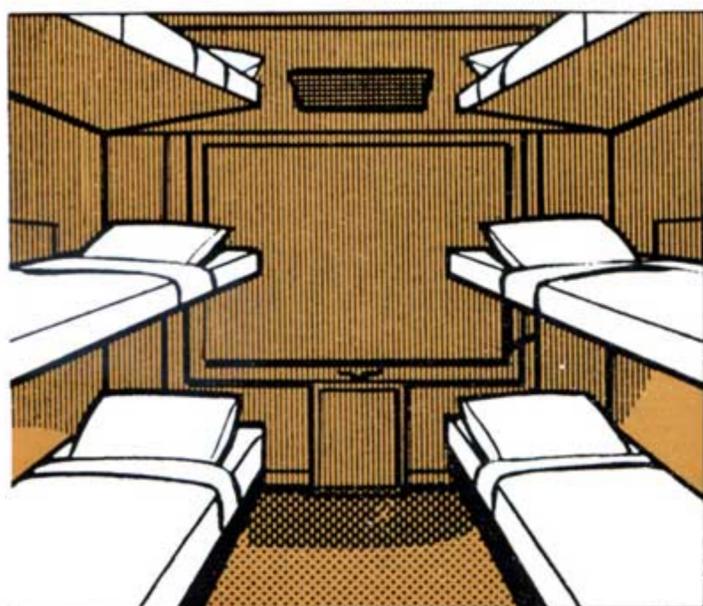
— Eh bien, je dois reconnaître que l'organisation du transport par fer prévue par la S.N.C.B. ainsi que les conditions appliquées, nous donnent entière satisfaction.

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.

L'expérience, qui est pleine de promesses, pourra être renouvelée vers d'autres destinations où une solution « fer » est possible.

Ateliers de construction EGTA (Entreprises Générales de Travaux d'Anderlecht).





Compartiment voiture - couchettes :
position de jour et de nuit

Les voitures-couchettes connaissent un succès croissant

Le nombre de ceux qui voyagent en voitures-couchettes augmente au fil des ans. Il est passé, en ce qui concerne l'utilisation de nos voitures S.N.C.B., de 109.400 en 1962 à 133.500 en 1963 pour atteindre 148.600 en 1966 (1). Ceci représente une augmentation de 35% en cinq ans, encore celle-ci a-t-elle été freinée par un manque aigu de matériel approprié.

Ce succès, les voitures-couchettes le doivent certes au tourisme, qui gagne chaque année en importance, mais elles

le doivent surtout à la valeur des services qu'elles rendent à la clientèle.

Voyager de nuit équivaut à un gain de temps.

En avançant son départ d'une nuit et en retardant son retour jusqu'au soir du dernier jour de ses vacances le touriste peut ajouter deux journées à la durée de celles-ci. Il avait déjà compris dans le passé les avantages de cette formule, mais il y renonçait la plupart du temps à cause de la fatigue qui résultait d'un voyage de nuit, effectué en position assis.

Voyager de nuit est devenu confortable.

La mise en circulation des voitures-couchettes a permis au voyageur de faire coïncider le temps de son déplacement avec celui de son repos de nuit. Ainsi disparaissent dans le sommeil les longues heures d'attente que représente un voyage de nuit effectué dans un compartiment ordinaire.

De plus — et ceci est très apprécié — le voyageur arrive à destination, frais et dispos, prêt à commencer d'emblée ses vacances. De même au retour, il ne s'expose plus à la fatigue du trajet. Il rentre chez lui sans avoir entamé le précieux capital de santé acquis pendant son séjour en vacances.

En outre, le service en voiture-couchettes est assuré de façon que les voyageurs ne soient pas dérangés dans leur repos. Un

préposé rassemble les documents de transport et de douane et se charge des formalités qui doivent être remplies en cours de route. Il s'occupe aussi de la mise en ordre des compartiments.

Un prix modique.

Le prix du supplément à payer pour occuper une place en voiture-couchettes en trafic international est de 142 francs. Ce prix est relativement bas compte tenu des multiples avantages offerts.

Occupation des places à 100% en période de pointe.

Il n'est donc pas surprenant que les voitures-couchettes connaissent un tel engouement. Tout au long de la période estivale ou des sports d'hiver les places sont occupées dans de fortes proportions. En période de pointe, c'est-à-dire au début et à la fin des mois et des quinzaines d'été, au moment des fêtes de Pâques et de Noël, à l'occasion aussi de certaines manifestations importantes, de nombreuses demandes ne pouvaient même plus, ces dernières années, obtenir satisfaction. Aussi, afin de pouvoir mieux y répondre, la Société a-t-elle doublé le parc de ce genre de matériel. Les nouvelles voitures ont été mises en circulation dès la présente saison.

¹ Ces chiffres ne tiennent pas compte des réservations effectuées dans les voitures étrangères entrant dans la composition des grands trains intéressant la Belgique.

UN PLUS GRAND NOMBRE DE WAGONS A DECHARGEMENT RAPIDE

...s
rans-
issent
ic aux
ferme-
e 17 et
hicules
i d'une
iforme
il, c'est
atin et
culmi-
la cir-
situe
a de

DES COMMANDES DE LA S.N.C.F.B.

Le conseil d'administration de la Société nationale des Chemins de fer belges s'est réuni sous la présidence de M. A. Bertrand, ministre des Communications.

Il a approuvé la commande à l'industrie belge de cent wagons-réservoirs à vidange pneumatique et de quatre cent cinquante wagons-trémies autodéchargeurs.

er
iale ni
deux se.
technicien
arrêter les
bord, afin
mum de
chauffeur
rioration
l'engin.
Survey
mis 18.000
échantillon
être remis
le soleil

Cet article perdu parmi les communiqués parus dans la presse n'a peut-être pas retenu toute l'attention qu'il mérite.

La décision du conseil d'administration met la Société nationale des Chemins de fer belges en mesure d'accroître son parc de wagons à déchargement rapide et de répondre ainsi à un besoin très actuel de l'industrie.

On sait, en effet, que les entreprises dans un souci d'économie de temps et de main-d'œuvre cherchent à réduire le plus possible les opérations de manutention. Aussi ont-elles de plus en plus recours à ce genre de wagons.

Les wagons ouverts à déchargement automatique par gravité et à débit réglable, dont l'effectif actuel de 570 unités sera presque doublé, conviennent pour le transport de marchandises en vrac, ne craignant pas la mouillure. C'est le cas notamment du charbon, du coke, des produits de carrière, du groisil, de la castine, du laitier, de la dolomie crue, du clinker, du gravier. Ces wagons peuvent déverser leur contenu en moins d'une demi-heure.

Les wagons-citernes à déchargement pneumatique, dont l'effectif passera de 175 à 275 unités, se prêtent au transport de produits en poudre ou granuleux tels que, par exemple, le ciment, les scories, les sables secs, le phosphate bicalcique, le carbonate de soude, le calcaire broyé.

La durée du chargement dépend surtout de la nature de la marchandise et des installations de stockage. En tout état de cause on peut dire qu'ils permettent une appréciable réduction du temps de la manutention et offrent en plus une totale garantie de protection de la marchandise transportée.

En égard à leur nombre encore très limité ces wagons ne peuvent pour le moment être mis à la disposition des clients que selon les disponibilités.

Notre clientèle se réjouira donc de la mesure arrêtée. Il en résultera, en effet, un accroissement sensible du parc des wagons spéciaux et par le fait même une amélioration des services qu'offrent les chemins de fer.

partout en hollande par train de soirée

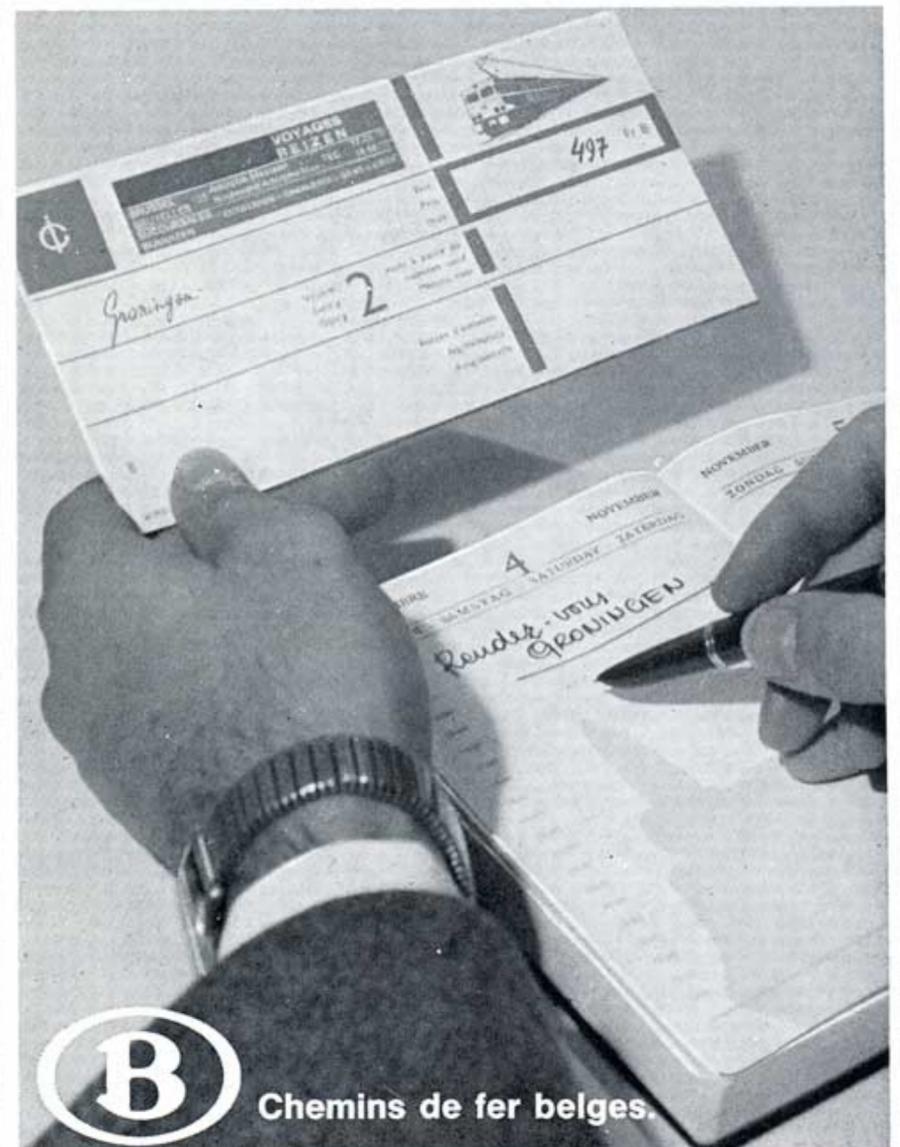


Si vos affaires vous appellent aux Pays-Bas prenez le train.

Parti de Bruxelles en fin de journée (Bruxelles Nd à 18 h. 12), celui-ci vous permet d'atteindre encore avant minuit les gares les plus reculées et surtout, vous vous trouvez, grâce au train, à l'abri des conditions atmosphériques hivernales souvent pénibles ou dangereuses. Vous débarquez à Groningen à 23 h. 02, à Leeuwarden à 23 h. 05. D'autres villes importantes sont à votre portée bien plus tôt encore.

Vous êtes à Rotterdam à 19 h. 56; La Haye à 20 h. 16; Utrecht à 20 h. 43; Amsterdam à 21 h. 01; Nijmegen à 21 h. 12; Arnhem à 21 h. 33; Alkmaar à 22 h. 02 ... etc.

Ces considérations justifient pleinement le slogan « Partout en Hollande par train de soirée ».



Chemins de fer belges.

REGLEMENT DES FRAIS DE TRANSPORT DES MARCHANDISES EN TRAFIC INTERNATIONAL

(Article 17 de la C.I.M.).

Le chemin de fer offre à la clientèle une gamme variée de formules pour le paiement des frais afférents à ses envois vers l'étranger. Ces possibilités présentent un grand intérêt pour le négoce, notamment en facilitant la conclusion des contrats de vente.

L'expéditeur peut en effet prendre à sa charge tout ou partie des frais susceptibles de grever ses envois ou au contraire les laisser entièrement à la charge du destinataire.

Pour que ces prescriptions soient précises et qu'aucun doute ne puisse naître au sujet des frais que l'expéditeur veut prendre à sa charge, malgré l'exiguïté de l'espace dont il dispose dans la lettre de voiture pour exprimer ses ordres, des mentions d'affranchissement conventionnelles, rappelées ci-après, ont été limitativement fixées par la *Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer* (C.I.M.). L'exportateur doit utiliser ces formules pour éviter toutes contestations préjudiciables à ses intérêts.

Mentions conventionnelles d'affranchissement.

« *Franco de tous frais* » : signifie que l'expéditeur assume tous les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais) afférents au transport; dans ce cas, aucuns frais, de quelque nature que ce soit, ne sont mis à la charge du destinataire.

Cependant, les frais accessoires, tels que droits de stationnement, de magasinage, dont la perception résulte d'un fait imputable au destinataire ou d'une demande qu'il a présentée, sont toujours payés par lui.

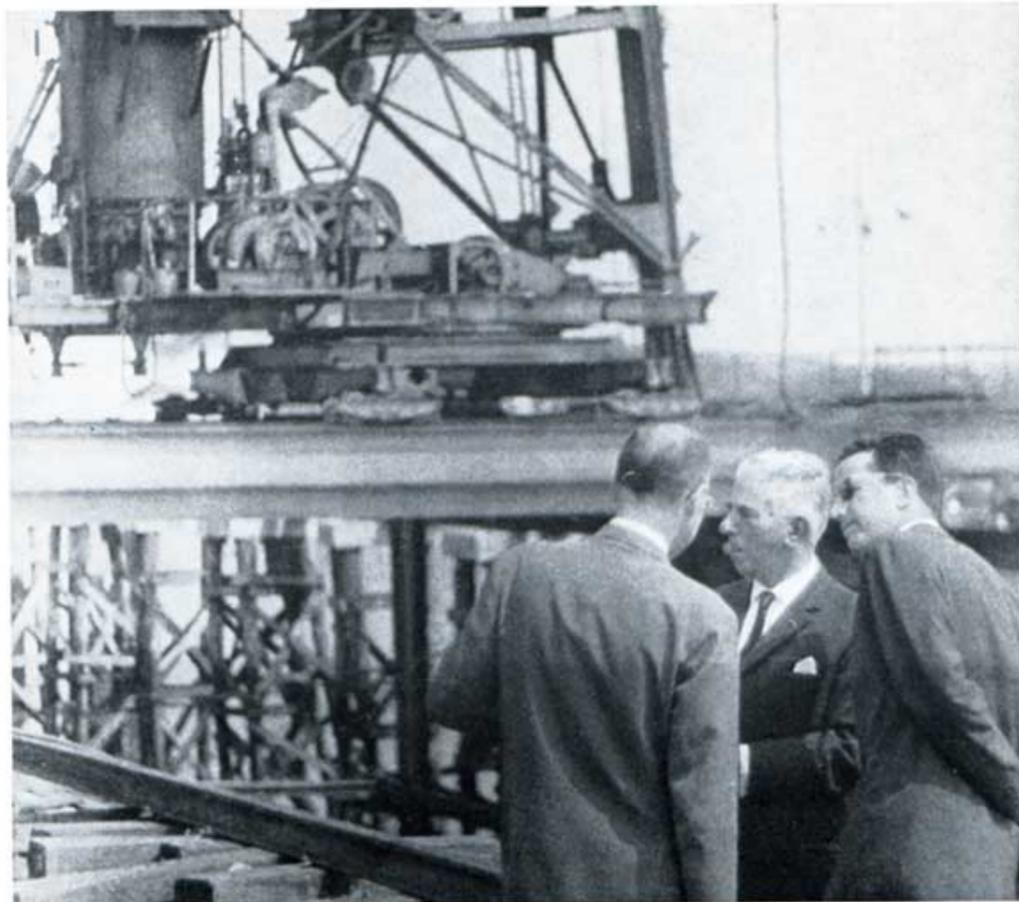
« *Franco de tous frais, à l'exception de...* » : si l'expéditeur ne veut pas payer tous les frais prévus par la mention « franco de tous frais » il doit indiquer de façon précise ceux qu'il ne désire pas prendre à sa charge.

« *Franco* » : signifie que l'expéditeur prend à sa charge la totalité du prix de transport jusqu'à la gare destinataire, ainsi que tous les frais accessoires qui, d'après les règlements et les tarifs intérieurs du pays expéditeur ou, le cas échéant du tarif international appliqué peuvent être mis en compte par la gare expéditrice au moment de la remise au transport. D'après cette mention, les autres frais accessoires survenant en cours de route ou qui sont portés en compte par la gare destinataire, sont à la charge du destinataire.

« *Franco y compris...* » : en portant cette mention en lettre de voiture, l'expéditeur assume en plus des frais découlant d'une expédition mentionnée « franco », les frais qu'il a spécialement désignés, par exemple : « franco y compris les frais de réglage ». Les autres frais accessoires survenant en cours de route ou à la gare destinataire et qui ne sont pas visés par cette prescription d'affranchissement, restent par conséquent à la charge du destinataire.

« *Franco de port* » signifie que l'expéditeur prend à sa charge uniquement le prix de transport.

« *Franco de douane* » : signifie que l'expéditeur prend à sa charge toutes les sommes que la douane perçoit du chemin de fer ainsi que les frais accessoires et autres frais à percevoir par le chemin de fer pour le dédouanement.



Toutes les modalités d'affranchissement mentionnées ci-dessus peuvent aussi être utilisées pour une partie du parcours seulement. Il suffit de les compléter par la mention « jusqu'à X » (X désignant nommément un point frontière).

Par exemple :

« franco de tous frais jusqu'à Erquelines-frontière » ou bien « franco de port jusqu'à Salzburg ».

En vertu de ces mentions, l'expéditeur assume tout ou partie des frais afférents à la partie du parcours située entre la gare expéditrice et une frontière nationale.

« *Franco pour...* » (indication d'une somme en toutes lettres) : signifie que l'expéditeur prend à sa charge une somme déterminée, par exemple « franco pour 1.000.— F.B. ». Dans ce cas, le surplus des frais dans leur ensemble est considéré comme mis à la charge du destinataire.

D'autre part, rien ne s'oppose à l'utilisation conjointe de la mention « franco de douane » avec une autre mention simple ou combinée, pourvu que les deux mentions ainsi retenues ne soient pas contradictoires, par exemple :

« franco » et « franco de douane » ou bien

« franco de port jusqu'à Feignies-frontière » et « franco de douane ».

Enfin, si l'expéditeur veut laisser tous les frais à la charge du destinataire, il ne doit inscrire aucune mention d'affranchissement en lettre de voiture.

Ainsi les possibilités offertes pour l'affranchissement des envois en trafic international sont-elles suffisamment diversifiées; elles doivent permettre de répondre à la plupart des besoins commerciaux.

Nous rappelons toutefois que dans certains cas, assez rares, des restrictions aux possibilités énumérées plus haut sont prévues à la demande des Gouvernements dans les relations avec certains pays (par exemple la Turquie, l'U.R.S.S.). Quelques tarifs internationaux à prix fermes contiennent également des clauses restrictives. Les exportateurs peuvent, à ce sujet, obtenir toutes les précisions utiles auprès des gares et nos représentants commerciaux.

Visite royale à Zeebrugge

Le 14 juillet dernier, Sa Majesté le Roi a visité les chantiers de la gare terminus pour containers à Zeebrugge, dont la mise en exploitation est prévue pour le mois de mars 1968. MM. De Kimpe et Varendonck, de la Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats, ont exposé au souverain l'organisation et le fonctionnement de cette installation.

Avis tarifaires

TRAFIC ENTRE LA FRANCE ET LA BELGIQUE.

Le 1er août 1967 a été mis en vigueur le tarif international 9440, applicable aux transports de vins en provenance de France à destination de la Belgique.

Nous donnons ci-dessous quelques cotations applicables à des envois de vins sur trois relations types, ainsi que les pourcentages de réduction qu'elles comportent par rapport à la tarification normale.

Prix exprimés en FB/t.

A. Vins en fûts chargés en wagons et vins en fûts chargés dans des containers fermés du chemin de fer.

Par wagon chargé de :	10 t	12 t	15 t	20 t
<i>Relation : Bordeaux / Bruxelles-Entrepôt — via Feignies</i>				
Tarif normal	1108	1105	1062	1046
Tarif international 9440	943	831	734	721
	165	274	328	325
	(14,8%)	(24,8%)	(30,8%)	(31%)

<i>Mâcon / Bruxelles-Entrepôt — via Feignies</i>				
Tarif normal	988	985	942	926
Tarif international 9440	842	742	654	641
	146	243	288	285
	(14,7%)	(24,6%)	(30,5%)	(30,7%)

<i>Beaune / Bruxelles-Entrepôt — via Feignies</i>				
Tarif normal	938	935	892	876
Tarif international 9440	800	705	620	607
	138	230	272	269
	(14,7%)	(24,6%)	(30,5%)	(30,7%)

B. Vins en containers-citernes appartenant à des particuliers. Dans la relation Bordeaux / Bruxelles via Feignies le prix net est de 667 FB/t contre 786 FB/t (-15,1%) aux conditions normales des tarifs.

Tous renseignements complémentaires au sujet de la tarification de ces genres de transport peuvent être obtenus auprès des diverses agences commerciales.

ENTRANS EUROP EXPRESS

Vers l'Allemagne industrielle



4 rames TEE climatisées, luxueuses, rapides, relient la Belgique aux principaux centres de l'Allemagne industrielle.

- Francfort n'est qu'à 5 h. de Bruxelles
- Hambourg à moins de 6 h. de Liège
- Dortmund à environ 4 h. de Charleroi

Horaire résumé des TEE vers l'Allemagne

Diamant	Bruxelles d . 8 h. - Dortmund a : 11 h. 48
Saphir	Bruxelles d : 16 h. 56 - Francfort a : 21 h. 59
Parsifal	Charleroi * d : 9 h. 49 - Hambourg a : 17 h. 02
Paris-Ruhr	Charleroi * d : 20 h. 08 - Dortmund a : 0 h. 25
	* de Paris via Namur-Liège

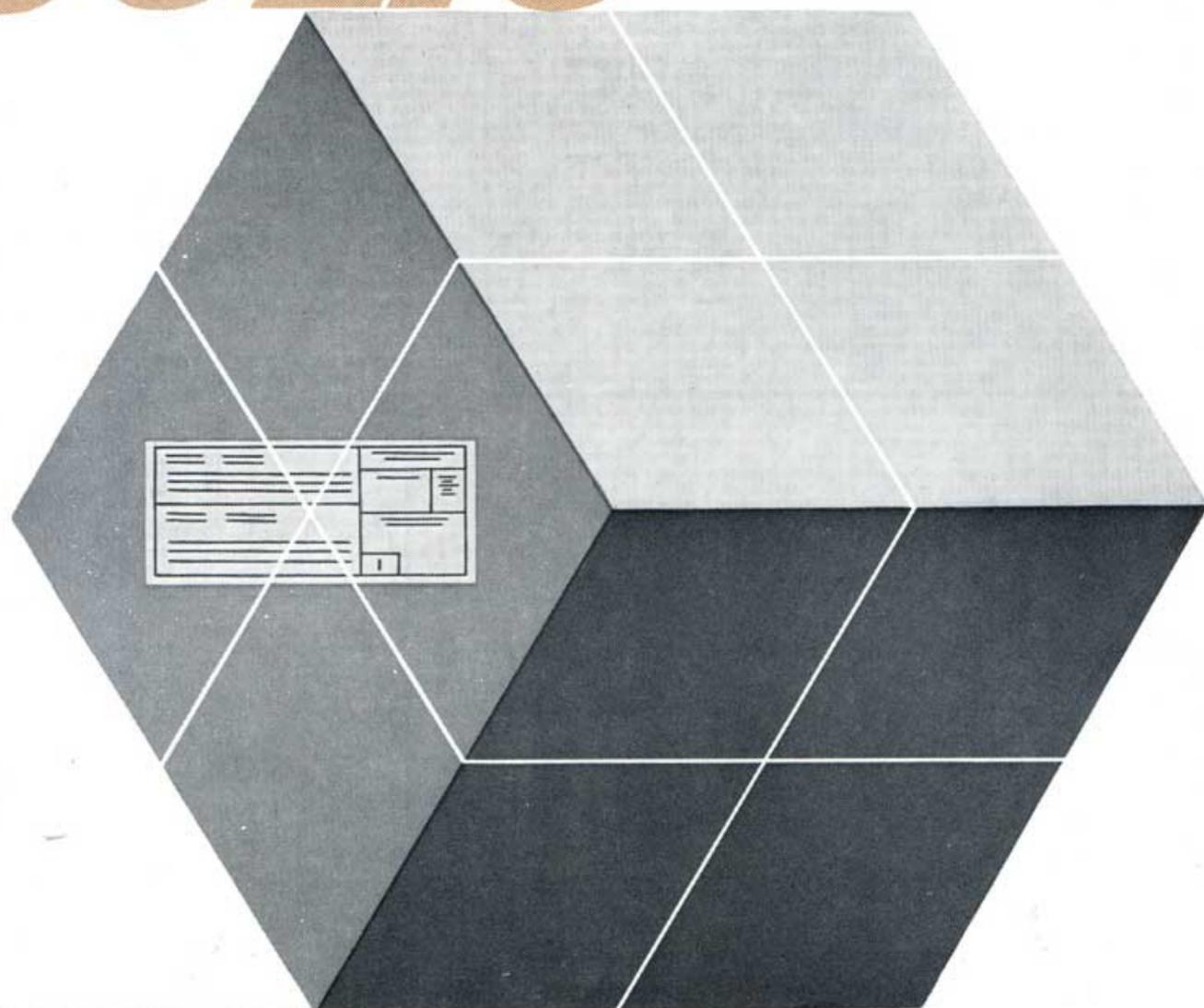


Trans-Europ-Express : le train de luxe des voyageurs exigeants.

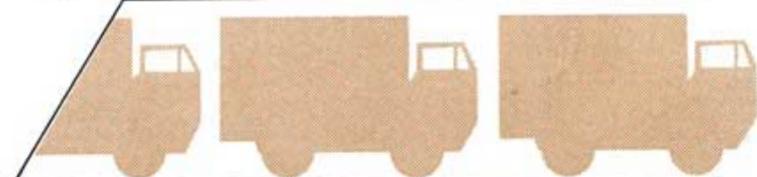
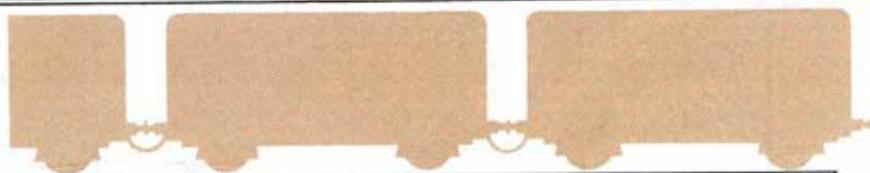
Renseignements et réservations dans les agences de voyages agréées et les principales gares.

CHEMINS DE FER BELGES

S.N.C.B. COLIS



1000 WAGONS



1000 CAMIONS



LE SERVICE DE MESSAGERIE LE PLUS COMPLET

S.N.C.B. COLIS - 80, RUE DU PROGRES, BRUXELLES 1 - TEL.: 18.60.50.

Paul Funken 67