

INFORMATIONS SNCB



BULLETIN DE LA DIRECTION COMMERCIALE
DES CHEMINS DE FER BELGES

Périodique bimestriel - Numéro 3 - Octobre 1969





S.N.C.B.- COLIS

SOMMAIRE

Page

- 2 S.N.C.B.-COLIS a franchi le cap de 3 ans
- 8 De l'importance de l'emballage
- 11 Pour vos déplacements dans l'agglomération bruxelloise : utilisez la carte de 10 voyages
Vos vacances de neige c'est l'affaire du train
Pour vos délégués commerciaux : une navette rapide, une prospection souple et efficace
- 12 Horaires pour le transport de marchandises à destination ou en provenance de l'étranger
- 18 Transport des hydrocarbures
- 19 Train + auto
- 20 RAILTOUR vous présente « vos vacances de neige »
- 21 La France... paradis des vacances d'hiver
- 22 En train de plaisir vers l'Ardenne
- 23 Horaires des trains de voyageurs - Trafic international
Bruxelles-Londres dans votre lit
Un nouveau mode de paiement à la S.N.C.B.
- 24 Avec le train voie libre

Conception : P. Funken.

Imprimerie : s.a. Omega, Anvers.

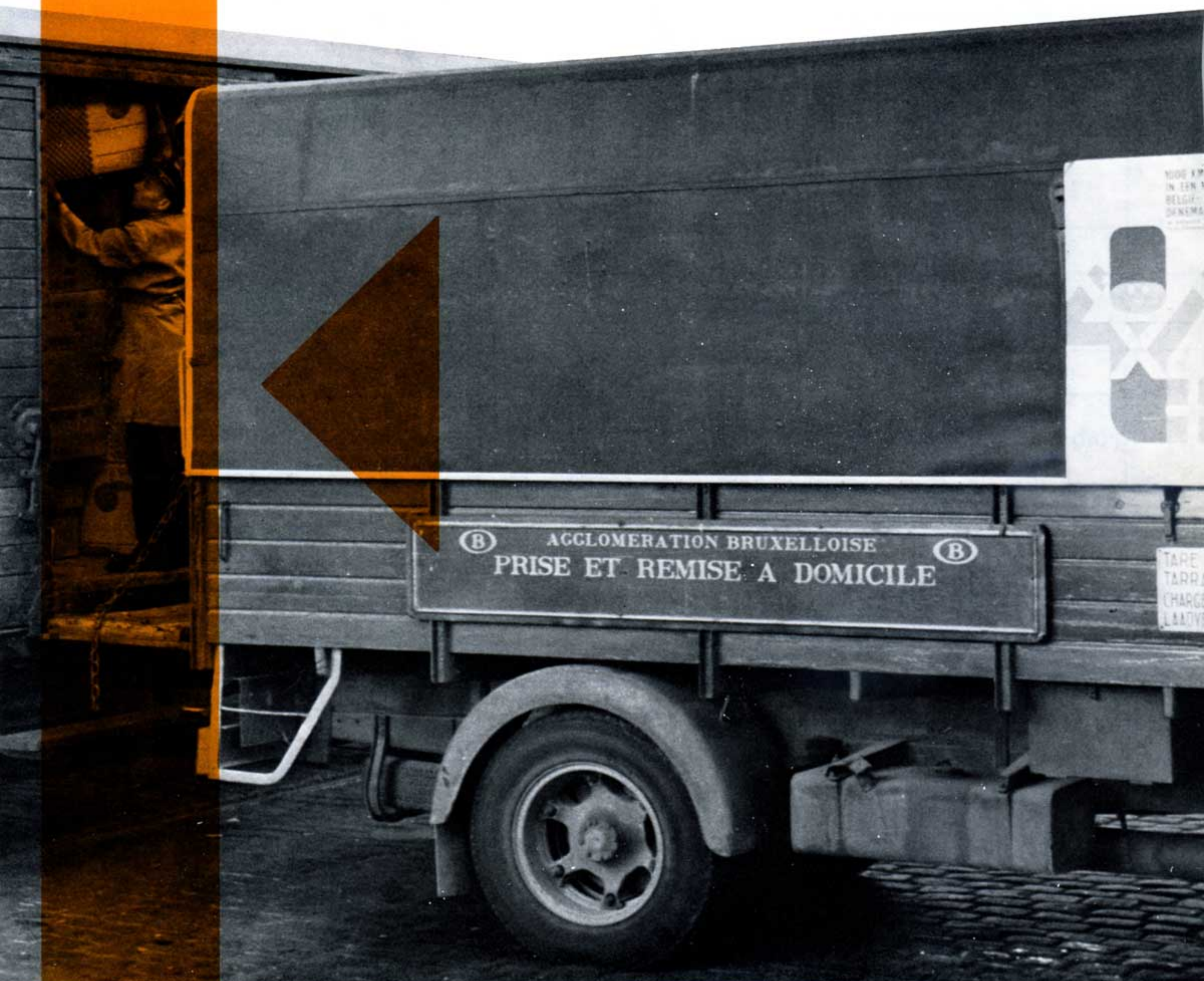


a franchi
le cap
des
3 ans !

Le trafic des messageries, dans la plupart des réseaux européens, a toujours posé des problèmes d'ordre financier. La S.N.C.B. a décidé à partir du 1er juillet 1966, de les résoudre dans le sens d'un accroissement de la productivité grâce à une gestion industrielle et commerciale. A cet effet les divers services s'occupant à des titres divers du trafic des messageries ont été fusionnés et placés sous la direction et la responsabilité conjointes de deux fonctionnaires.

Celui dépendant de la Direction de l'Exploitation a pour tâche d'organiser un service de qualité couvrant l'ensemble du pays, tandis que son collègue dépendant de la Direction commerciale est chargé d'établir une tarification simple et attractive, assouplie dans certains cas en faveur des trafics possédant des caractéristiques favorables en importance et en qualité.

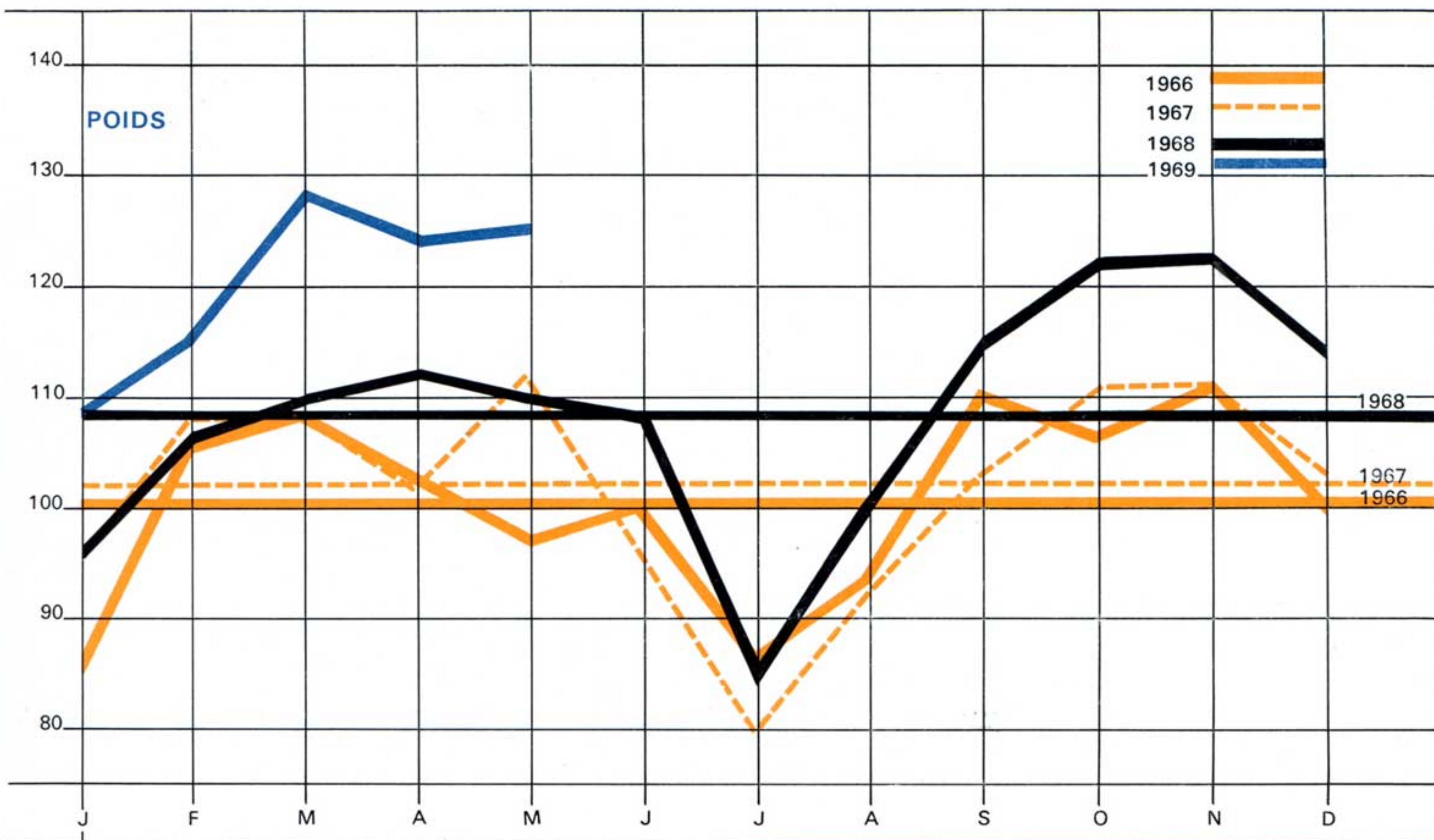
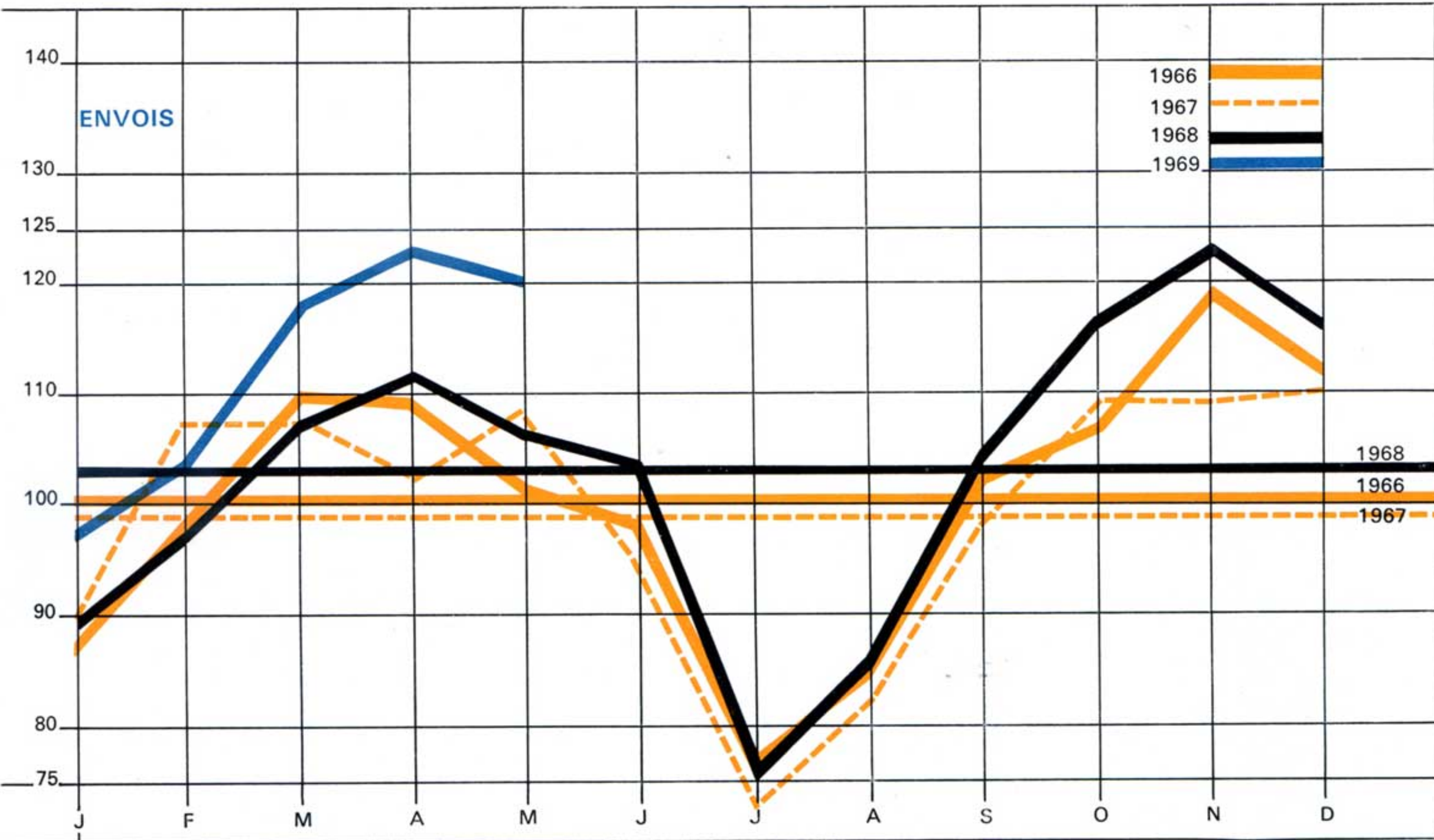
On peut considérer, que les objectifs ont été atteints; l'augmentation du trafic confirme la confiance de nos anciens clients et aussi une large adhésion de nouvelles entreprises.



**TRAFIC INTERIEUR
PAR JOUR OUVRABLE**
(moyenne 1966 = 100)

Les graphiques ci-après, illustrent à la fois le caractère saisonnier du trafic des messageries et les progrès accomplis sous l'égide de S.N.C.B. - COLIS.

Au cours du 1er semestre 1969, le trafic marque un progrès considérable par rapport au 1er semestre 1966 qui a précédé la création de S.N.C.B. - COLIS.



(Trafic intérieur par jour ouvrable)						
	Envois			Tonnage		
	1966	1969	%	1966	1969	%
janvier	49.520	55.860	+12,8	1.314	1.680	+27,9
février	56.000	59.350	+ 6,-	1.625	1.774	+ 9,2
mars	62.470	67.520	+ 8,1	1.667	1.976	+18,5
avril	62.200	70.330	+13,1	1.585	1.916	+20,9
mai	57.600	68.790	+19,4	1.490	1.929	+29,5
juin	56.000			1.535		

Comment est organisé le service de messageries (grande vitesse et colis postaux).

La S.N.C.B. a été le premier réseau à assurer la desserte en surface de l'ensemble du territoire national et à instaurer la vitesse unique d'acheminement.

Le pays est divisé en 30 régions, chacune desservie par une gare-centre routier.

Les camions de la prise et de la remise à domicile visitent journellement la totalité des communes belges à l'exception des localités de très faible importance qui ne sont touchées que tous les deux jours.

Les transferts entre centres routiers s'effectuent par chemin de fer et de nuit.

Les délais d'acheminement, depuis le moment de la prise à domicile jusqu'au moment de la remise se répartissent comme suit pour l'ensemble du réseau :

80 % du trafic : 24 heures

15 % du trafic : 48 heures

5 % du trafic : 72 heures

C'est dans cette qualité du service, que nous trouvons une des raisons essentielles du succès de la S.N.C.B. - COLIS.

Politique commerciale

Tout client régulier de la prise à domicile a intérêt à se faire ouvrir auprès de la gare-centre routier dont il dépend un compte-courant. Les frais de transport lui seront portés en compte tous les dix jours.

Si le trafic confié à la S.N.C.B. est important et que sa structure est favorable, S.N.C.B. - COLIS peut étudier un contrat particulier adapté aux circonstances.

C'est ainsi que de nombreuses firmes importantes dont la gestion est assurée par ordinateur ont trouvé un intérêt certain dans la conclusion de contrats d'exclusivité avec la S.N.C.B. Certaines ont même considéré que l'avantage consenti par un contrat per-

mettait de renoncer à leur propre parc de camions.

En dehors des questions d'ordre purement tarifaire ou de qualité de service, un avantage indirect important pour l'entreprise est l'adaptation des documents de transport au travail de l'ordinateur, assortie d'un contrôle permanent du service d'expédition.

Autres possibilités offertes à nos clients

1. Atteindre le monde entier par colis postaux.

En Belgique, le trafic des colis postaux est confié par l'Administration des postes à la

S.N.C.B., tant en service intérieur qu'en service international.

De ce fait, en service international, par voie aérienne, comme par voie de surface, S.N.C.B. - COLIS organise l'envoi de vos colis postaux dans le monde entier.

Ce trafic de colis postaux internationaux est important et se développe d'année en année. Il a représenté en 1968 :

	Envois	Tonnages
à l'arrivée en Belgique	935.091	5.199
au départ de Belgique	562.676	3.045
en transit	907.703	5.370

Ces chiffres montrent cependant que nos clients n'utilisent pas encore suffisamment cette possibilité, puisqu'il parvient beaucoup plus d'envois en Belgique qu'il n'en est expédié.

Il est donc très intéressant de nous consulter **POUR TOUS VOS ENVOIS DE 20 KG ET MOINS POUR LE MONDE ENTIER.**

2. Tarif européen pour les envois de détail.

Par des tarifs directs, il vous est possible d'expédier sans surprise de prix, de n'importe où en Belgique, vers toutes destinations en France, Allemagne de l'Ouest, Grande-Bretagne et Grand-Duché.

Depuis le 1er avril 1969, les chemins de fer luxembourgeois assurent la remise à domicile des envois sur la totalité du territoire grand-ducal.



CENTRES ROUTIERS



3. Tarif commun international pour colis exprès.

vingt-deux réseaux européens ont élaboré un tarif direct applicable dans toutes les relations entre leurs pays.

4. Trafic vers les Pays-Bas.

En vue de promouvoir le trafic des messageries vers les Pays-Bas, S.N.C.B. - COLIS a élaboré en collaboration avec la N.V. OVERDORP à IJmuiden, un service permet-

tant à nos clients ayant un trafic important vers la Hollande, de bénéficier à la fois d'un prix étudié et d'un acheminement rapide. Ce trafic s'effectue uniquement aux conditions de contrats particuliers.

Il permet la desserte de la TOTALITE DU TERRITOIRE DES PAYS-BAS.

5. Service COLLICOS.

Les collicos sont des containers de capacité inférieure à 1 m³, entièrement repliables, construits en métal léger, qui se substituent

à l'emballage de transport nécessaire à la protection de la marchandise.

Ces collicos sont offerts en location par S.N.C.B. - COLIS à des conditions permettant dans de nombreux cas une économie par rapport à l'emballage traditionnel. Ici aussi S.N.C.B. - COLIS fait face à une expansion très rapide de la demande.

S.N.C.B. - COLIS prépare l'avenir

Il ne suffit pas de faire face actuellement à un trafic en expansion, il faut préparer l'avenir.

**Où et à qui
s'adresser?**

AGENCES COMMERCIALES EN BELGIQUE

ALOST: Denderstraat 49 - Tél. (053) 261.15
 ANVERS: Koningin Astridplein - Tél. (03) 33.02.68
 ARLON: 61, avenue de la Gare - Tél. (063) 211.15
 BRUGES: Station - Tél. (050) 369.97
 BRUXELLES: 153b, Boul. Anspach - Tél. (02) 11.95.50 - 12.13.50
 CHARLEROI: 1, Quai de la Gare - Tél. (07) 32.73.73
 CINEY: Gare - Tél. (083) 217.72
 COURTRAI: Station - Tél. (056) 200.49
 GAND: Koningin Maria Hendrikaplein 2 - Tél. (09) 22.71.00
 HASSELT: Stationsplein 4 - Tél. (011) 232.65
 LIEGE: 42, rue de la Casquette - Tél. (04) 23.17.13
 MALINES: Station - Tél. (015) 424.82
 MONS: 14, square Fr. Roosevelt - Tél. (065) 359.79
 NAMUR: 52, rue Godefroid - Tél. (081) 230.84
 VERVIERS: 14, rue Xhavée - Tél. (087) 308.40

CENTRES ROUTIERS

ALOST (Est)	(053) 241.32	MARIEMBOURG	(060) 311.77
ANVERS (Bassins)	(03) 33.87.26	MARLOIE	(084) 310.40
ARLON	(063) 211.50	MONS	(065) 341.71
BRUGES	(050) 319.60	MOUSCRON	(056) 301.06
BRUXELLES T.T.	(02) 25.40.00	NAMUR	(081) 290.11
CHARLEROI (Sud)	(07) 32.11.29	OSTENDE	(059) 712.17
COURTRAI	(056) 200.43	OTTIGNIES	(010) 610.86
GAND (Est)	(09) 25.32.55	RENAIX	(055) 226.64
HASSELT	(011) 211.01	ROULERS	(051) 226.37
HUY (Nord)	(085) 117.19	SAINT-NICOLAS	(03) 76.47.19
LA LOUVIERE	(064) 211.81	TOURNAI	(069) 210.52
LIBRAMONT	(061) 221.36	TURNHOUT	(014) 412.52
LIEGE (Guillemins)	(04) 52.01.30	VERVIERS (Ouest)	(087) 358.45
LOUVAIN	(016) 213.21	VIELSALM	(080) 167.33
MALINES (Nekkerspoel)	(015) 459.11	VIRTON-ST -MARD	(063) 583.22



S.N.C.B.-COLIS

80, rue du Progrès, Bruxelles 1
 Tél. (02) 18.60.50 - Postes intérieurs

Direction commerciale	1411 - 1412	Recherche de colis	1324 - 1325
Bureau C 1		Exploitation	1410 - 1416
Tarifs intérieurs:		Bureau E 1	
Accords particuliers	1287 - 1288	Organisation générale des transports	1417 - 1419
Bureau C 2		Bureau E 2	
Tarifs internationaux:		Wagons de messageries	1418
Tarif général européen de détail		Bureau E 3	
Tarif commun international pour colis exprès	1136	Camionnage	1379 - 1424
Bureau C 3		Bureau E 4	
Colis postaux	1285	Matériel de chargement	
Bureau C 4		Manutention	1413 - 1188

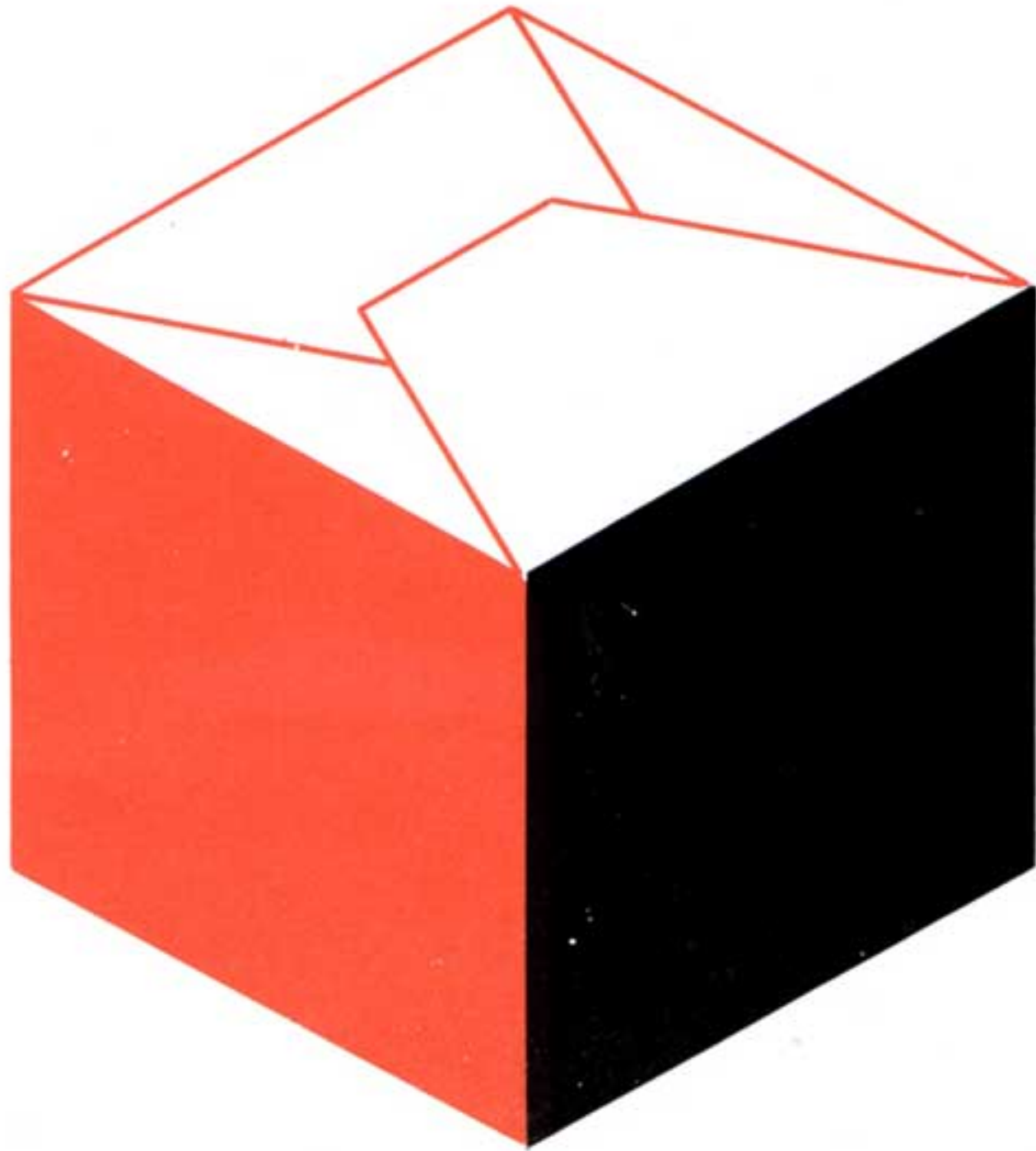
A cet effet S.N.C.B. - COLIS étudie une modernisation de ses moyens en vue d'augmenter la qualité des prestations. Dans ce domaine des réalisations sont en cours et d'autres suivront.

De plus, la gamme des services mis à la disposition des clients sera étendue.

S.N.C.B. - COLIS doit être le chaînon le plus sûr entre votre fabrication et vos clients.

S.N.C.B. - COLIS conserve une ligne de conduite très stricte, Conquérir la clientèle non par un bradage du prix de transport mais par la qualité du service.





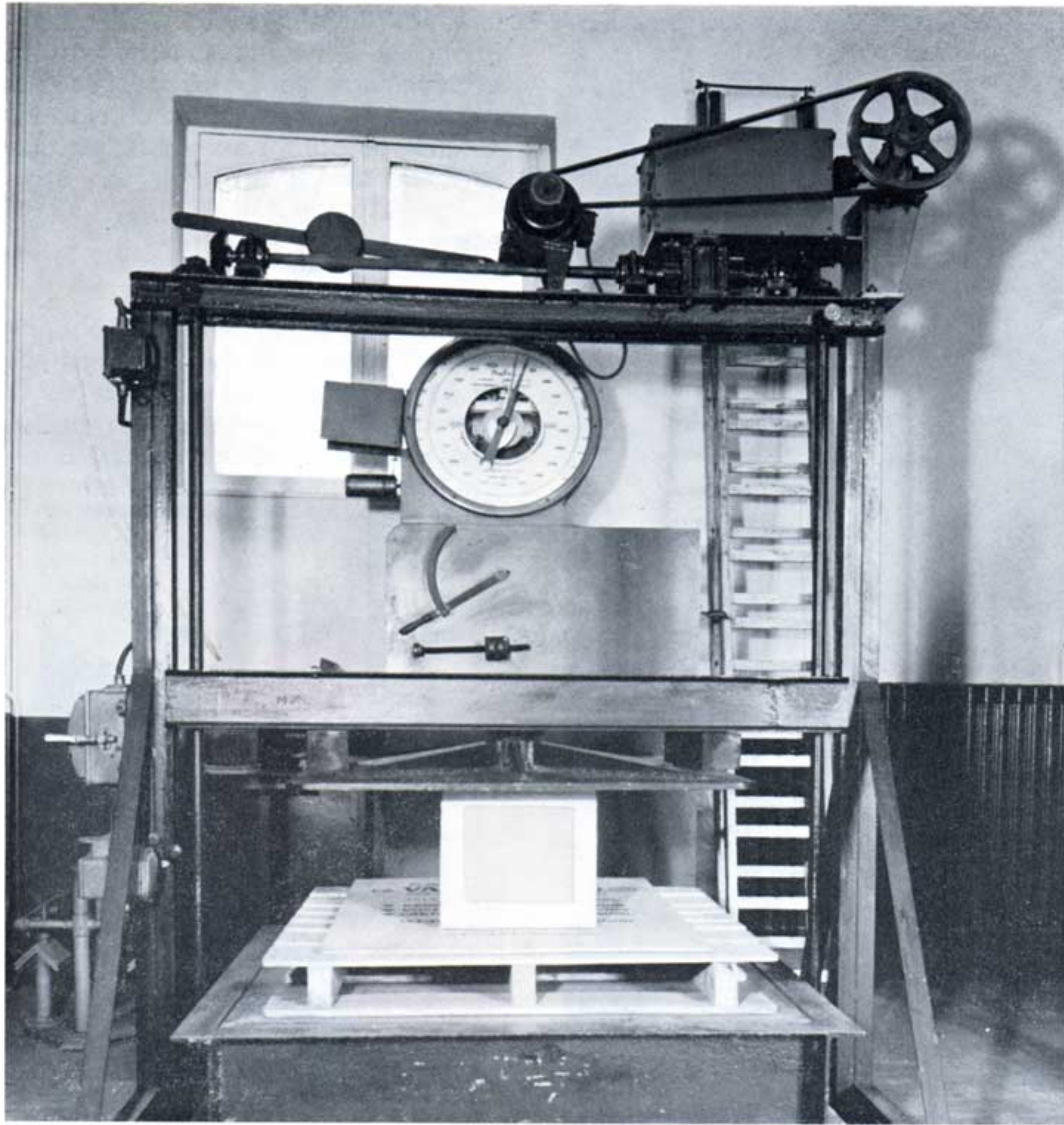
DE L'IMPORTANCE DE L'EMBALLAGE

C'est devenu un lieu commun de parler des progrès réalisés depuis quelques années par l'emballage. Industriels et commerçants nous livrent leurs produits présentés et emballés avec un tel goût, un tel sens du pratique, que bien souvent ces éléments ont déterminé notre choix et conditionné notre achat.

Le fonctionnel s'allie à l'esthétique et combien d'emballages nous séduisent pour eux-mêmes, par la qualité ou l'originalité de la matière employée. La concurrence joue ici aussi très sévèrement, et les produits les plus anciennement connus sur le marché, dont la présentation immuable était jadis synonyme de tradition et de qualité, cèdent à la surenchère, et au progrès. Une nouvelle présentation, un nouveau conditionnement de l'emballage font parfois plus pour améliorer un chiffre d'affaire, que maintes campagnes publicitaires classiques. Maintenant plus que jamais, « bien emballer c'est mieux vendre ».

Mais si la présentation prend actuellement de plus en plus d'importance, les problèmes posés par le transport et l'entreposage des produits retiennent également de plus en plus l'attention des spécialistes. Il s'agit ici de pro-





← 1. Grand tambour servant à mesurer la résistance à la manutention.

↑ 2. Presse servant à mesurer la résistance à la compression.

téger la marchandise, non seulement des chocs causés par le transport et les manutentions, mais aussi de la mettre à l'abri des déprédations résultant des intempéries et des différences de climats.

Pensons aux marchandises transportées par mer, soumises à la corrosion causée par l'air marin et à celles qui sont stockées de longs mois dans des climats parfois tropicaux, parfois polaires.

Ces problèmes-ci sont strictement techniques et s'ils n'ont plus de rapport avec l'esthétique industrielle ils restent cependant étroitement liés à l'incidence commerciale.

Que de marchés, et des marchés importants à l'exportation, dont la perte a été causée par un trop grand nombre d'avaries de transport, ou par une détérioration anormale produite en cours de stockage !

Ces problèmes sont bien connus et ils peuvent depuis quelques années être surmontés en Belgique grâce au travail de recherche d'un laboratoire hautement spécialisé.

Dès 1954 16 groupements, fédérations, ainsi que des firmes privées créèrent sous forme d'a.s.b.l. « l'Institut belge de l'Emballage ». Notons que l'I.B.E. est placé sous les auspices des ministères et organismes suivants :

Ministère des Affaires Economiques ;
Ministère de la Défense Nationale ;
Ministère de l'Agriculture ;
Office Belge du Commerce Extérieur ;
Office National des Débouchés agricoles et horticoles ;
Société Nationale des Chemins de Fer Belges ;

Fédération des Industries Belges.

Cet organisme est tout à la fois centre

de documentation en tout ce qui concerne l'emballage, bureau d'étude mis à la disposition de tous et enfin laboratoire. Il joue aussi un rôle important de conseiller comme parfois d'arbitre, car il peut servir de trait d'union entre le législateur et le secteur privé. En effet, et notamment en matière de transport de produits alimentaires, ou de produits toxiques, de nombreux arrêtés visent à réglementer le transport et peu à peu imposent des normes de sécurité aux emballages.

L'Institut, situé à Bruxelles, 15, rue Picard, abrite ses services dans un bâtiment situé à Tour et Taxis. Visitons ensemble ses principaux services.

— **La documentation** : ce centre dépouille mensuellement de nombreuses revues, et classe sur fiches tous renseignements même d'intérêt minime, se rapportant à l'emballage. Le centre patronne un bulletin bimestriel, tiré à 4.000 exemplaires, diffusé tant en Belgique qu'à l'étranger, informant les membres de tout ce qui concerne les problèmes de l'emballage.

C'est à lui aussi qu'incombent l'organisation des Oscars, des Grands Prix, ainsi que la mise sur pied des cours généraux d'emballage.

Bien des étudiants font appel à ses fiches et à l'énorme matière enregistrée, lors de leurs travaux de thèse.

Notons aussi qu'une grande salle est aménagée en exposition permanente : véritable représentation vivante des réalisations pratiques et des progrès de la technologie.

— **Le bureau d'études** met ses services à la disposition du secteur public ou privé. Les utilisateurs d'emballages, axés sur leurs propres problèmes sont peu au courant des progrès constants de la technique des emballages. Le bureau d'études peut soumettre ses idées pour un emballage rationnel, le tester scientifiquement, établir pour les acheteurs un cahier des charges. Ses avis, ses expertises peuvent être appelées en garantie.

— **Les laboratoires d'essai** : reconstituant fidèlement, grâce à des appareils originaux, les conditions parfois dures des transports, les laboratoires d'essais mécaniques testent sévèrement la résistance des emballages aux chocs, aux secousses répétées, à la corrosion, l'étanchéité aux gaz ainsi qu'aux températures excessives.

Tous ces tests ont une valeur internationale parce qu'ils sont effectués suivant des normes reconnues mondialement. I.B.E. est le seul laboratoire en Belgique qui soit équipé pour la réception des matériaux, suivant les spécifications militaires belges, américaines et OTAN.

— Les estampilles :

Les emballages testés et approuvés par l'Institut portent dans certains cas l'estampille — synonyme de sécurité —.

L'estampille S.N.C.B. prouve au client du transport rail le souci que l'on a de lui assurer un meilleur service, un service plus économique aussi.

Car en cas d'avarie, les services de la S.N.C.B. remboursent immédiatement les produits dont l'emballage porte l'estampille.

La même estampille «transport chemin de fer», dite U.I.C. vaut à l'échelon de l'Europe et est délivrée aussi par l'Institut.

L'estampille tropicale et l'estampille maritime permettent également d'assurer des transports spéciaux avec un maximum d'efficacité.

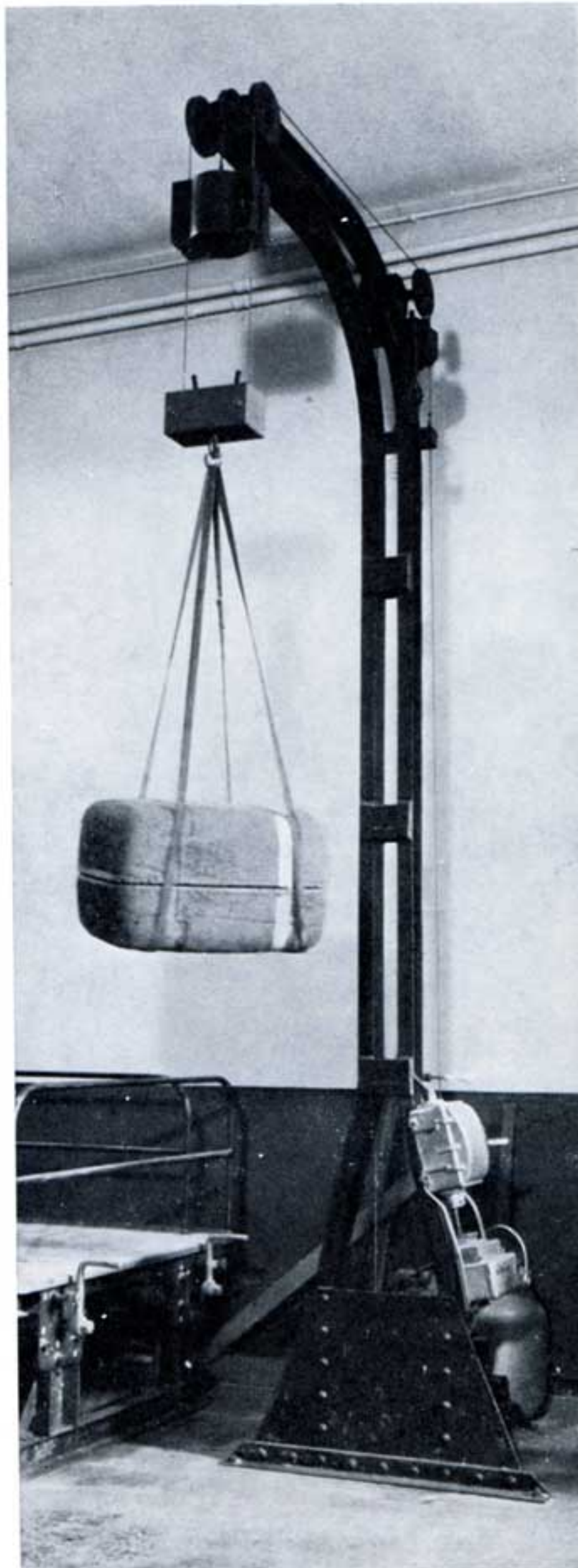
Conclusion

L'Institut belge de l'Emballage est un outil parfaitement au point, mis à la disposition de tous. Sa collaboration à l'étude des problèmes de l'emballage doit permettre aux produits belges, destinés au marché intérieur, comme à l'exportation, de s'imposer non seulement par leur qualité, mais par l'excellence de leur conditionnement de transport. Bien des services publics et privés font appel à ses laboratoires.

Nous ne voudrions pas conclure sans insister encore sur les cours de technique d'emballage, régulièrement organisés à l'Institut: un cours complet comporte 90 heures, comprenant l'étude des matériaux et des grands principes de conditionnement de l'emballage.

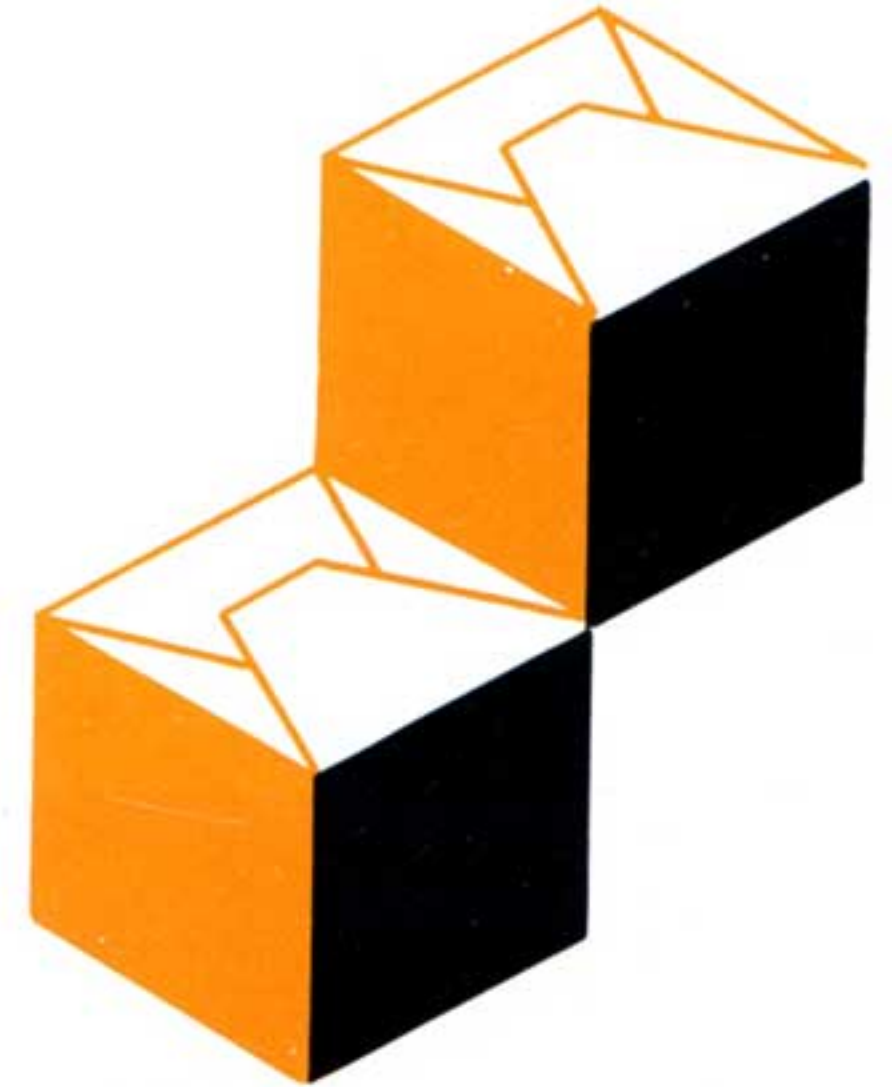
Aux exposés techniques succèdent des exercices pratiques, la projection de diapositives ou de films; une fin de stage comporte également la visite d'entreprises diverses. Une documentation complète est remise à chaque participant.

Que l'industriel y délègue ceux qui

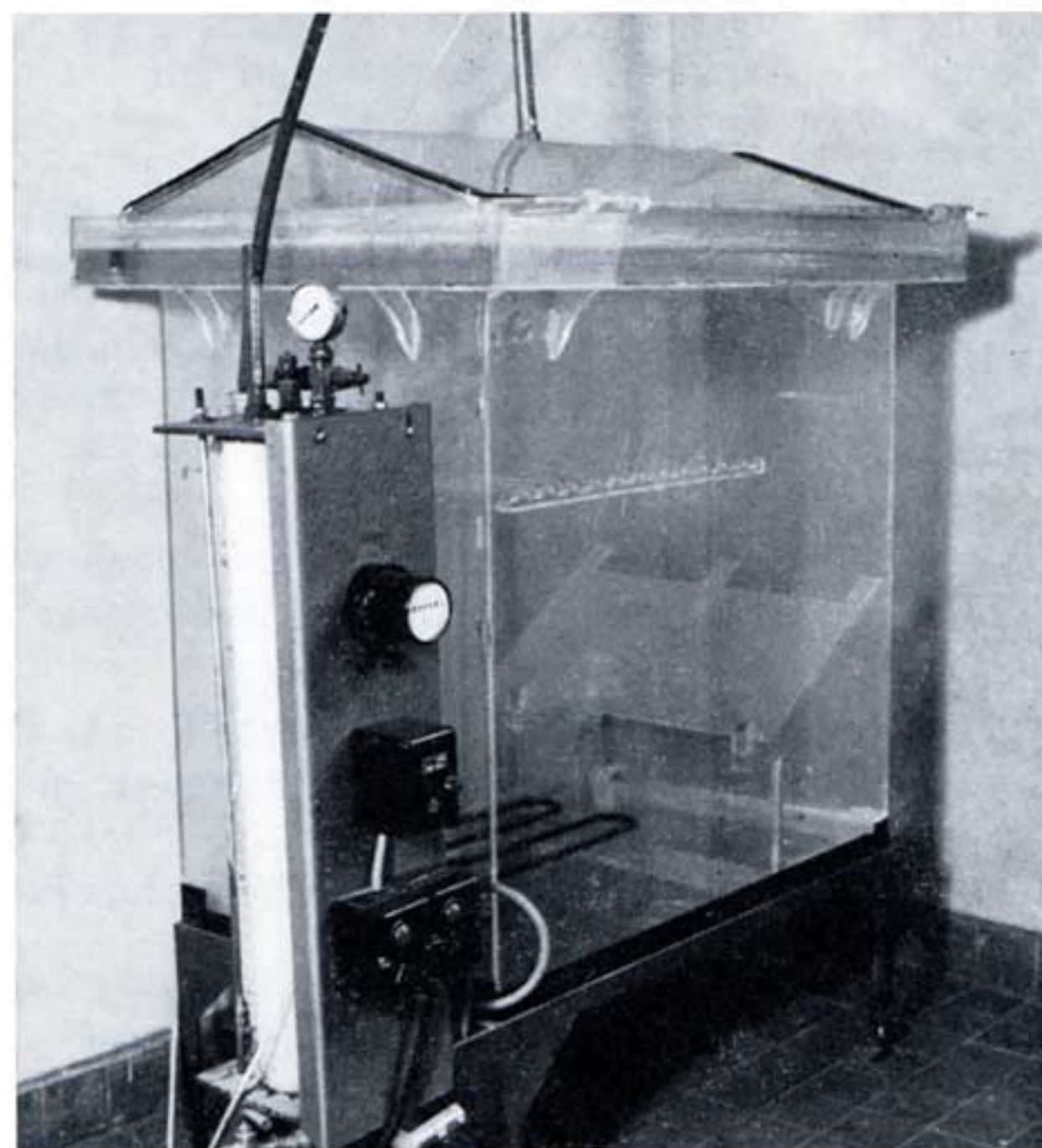


dans son entreprise conçoivent, conditionnent, achètent et réceptionnent les principaux types d'emballages. Ces cours donnés par l'Institut belge de l'Emballage offrent au technicien une occasion unique d'élargir ses connaissances et pourquoi pas... de se recycler.

L'Institut belge de l'Emballage constitue un instrument efficace mis, de par sa constitution, au service de la communauté. Il vient à son heure, dans un temps où les transports ne connaissent plus les distances.



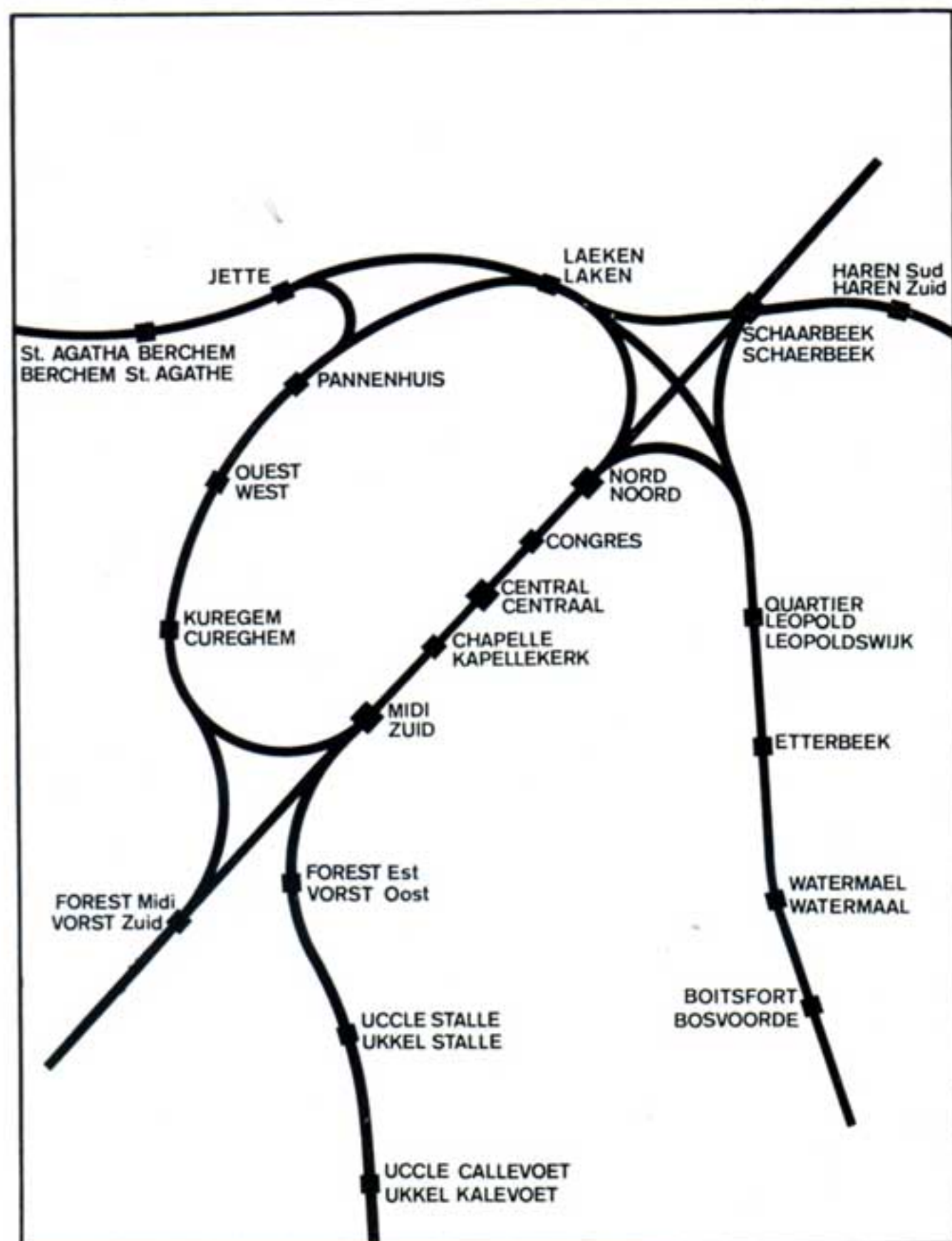
- ←
3. Essai de résistance à la chute libre.
- ↓
4. Appareil produisant le brouillard salin.
(Expériences de résistance à la corrosion.)



Pour vos déplacements
dans l'agglomération bruxelloise
utilisez la carte de 10 voyages.

Relations rapides et confortables entre toute la
périphérie et le cœur de la ville; par exemple :
un quart d'heure d'Uccle-Callevoet et de Berchem
Ste Agathe à la gare centrale; huit minutes de
Boitsfort au Quartier Léopold.

2e classe : 80 francs
1e classe : 120 francs
validité : un mois.



En vente dans toutes les gares de l'agglomération.

VOS VACANCES DE NEIGE C'EST L'AFFAIRE DU TRAIN

EN TRAIN DIRECT
TOUS LES VENDREDIS

- **AVEC RAILTOUR**
ALLEMAGNE, AUTRICHE,
ITALIE, SUISSE, YOUGOSLAVIE

10 OU 17 JOURS A PARTIR
DE 3.795 FB ou 5.295 FB
TOUT COMPRIS

- **AVEC FTS**
EN FRANCE,
CHAMONIX, MEGEVE,
COURCHEVEL, VAL D'ISERE,
ALPE D'HUEZ...

10 JOURS A PARTIR DE 4.270 FB
TOUT COMPRIS

Pour vos délégués commerciaux :
une navette rapide, une prospection souple et efficace

La solution moderne du problème de la prospection consiste à ajouter les avantages de rapidité et de régularité du rail à la souplesse de l'automobile. La formule est très simple : en début de période votre délégué se rend en auto dans la zone à visiter (par exemple à Jemelle), effectue sa prospection et va déposer son véhicule le soir au parking de la gare de Jemelle.

Pendant toute la période de prospection, matin et soir, il fait la navette en train électrique rapide entre Jemelle et son domicile (Bruxelles par exemple), ce qui lui garantit des déplacements sûrs, rapides et confortables. Votre délégué arrivera décontracté chez vos clients.

L'abonnement à parcours limité ou valable sur tout le réseau (selon le cas) vous permet de pratiquer cette formule moderne au moindre coût.

Prix de l'abonnement général réseau :

2e classe : 1.800 F par mois ; 5.240 F pour 3 mois...

1e classe : 2.700 F par mois ; 7.860 F pour 3 mois...

Parkings de gare : dans 180 gares.

Horaires pour le transport de marchandises

La présente carte et les tableaux qui y font suite vous donnent des indications sur les possibilités d'acheminement de vos marchandises vers l'étranger.

1. Nouveautés de l'horaire entré en vigueur le 1.6.69

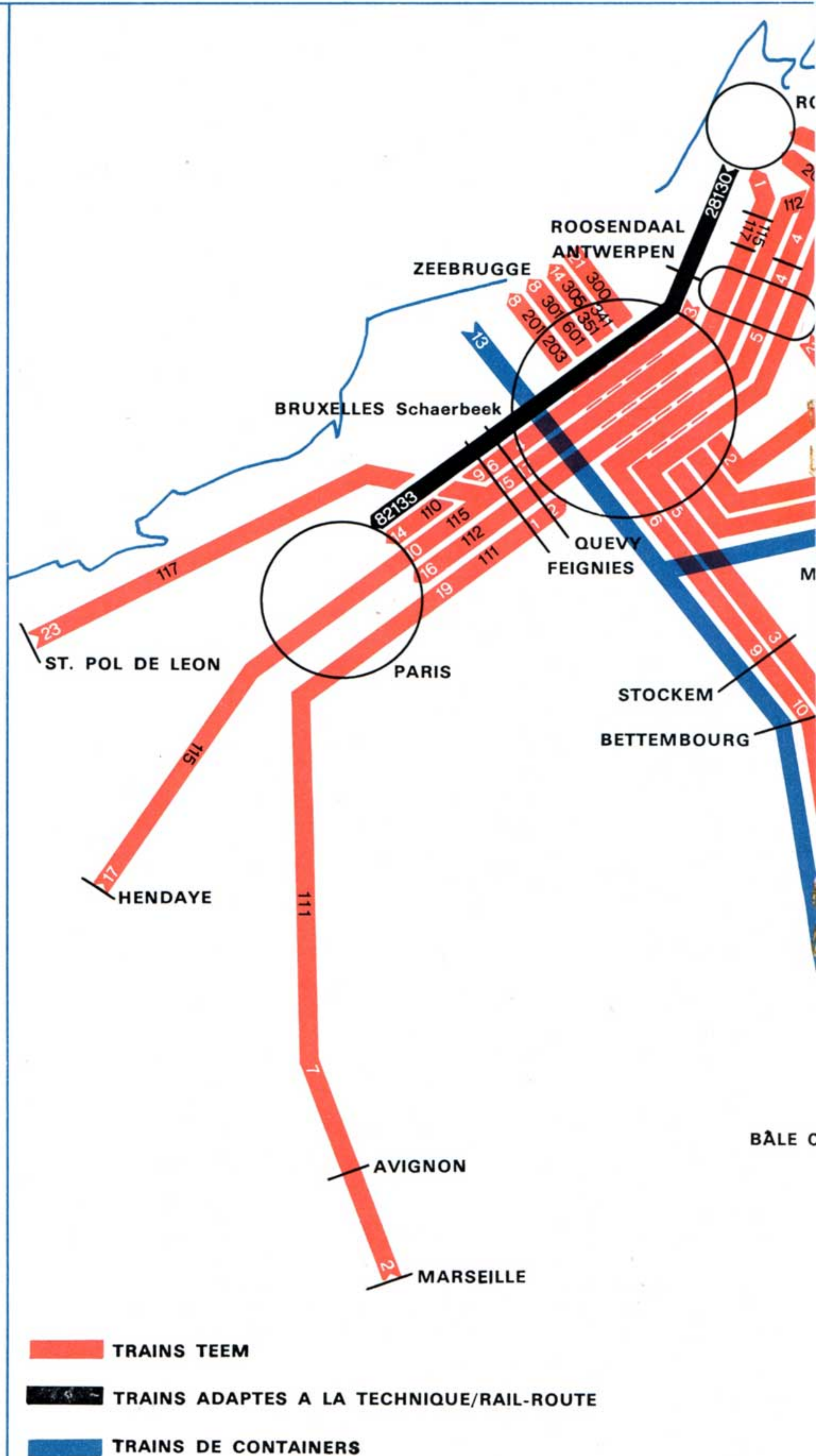
A la suite d'un accord conclu entre la D.B. (Deutsche Bundesbahn) et la S.N.C.B., les trains au départ d'une gare belge continuent dorénavant jusqu'à Aix-la-Chapelle sans triage à Montzen.

Il en résulte une réduction sensible de la durée de rétention des wagons à Montzen ce qui permet d'en amener davantage à Aix-la-Chapelle avant l'heure extrême de départ des trains vers toutes les directions.

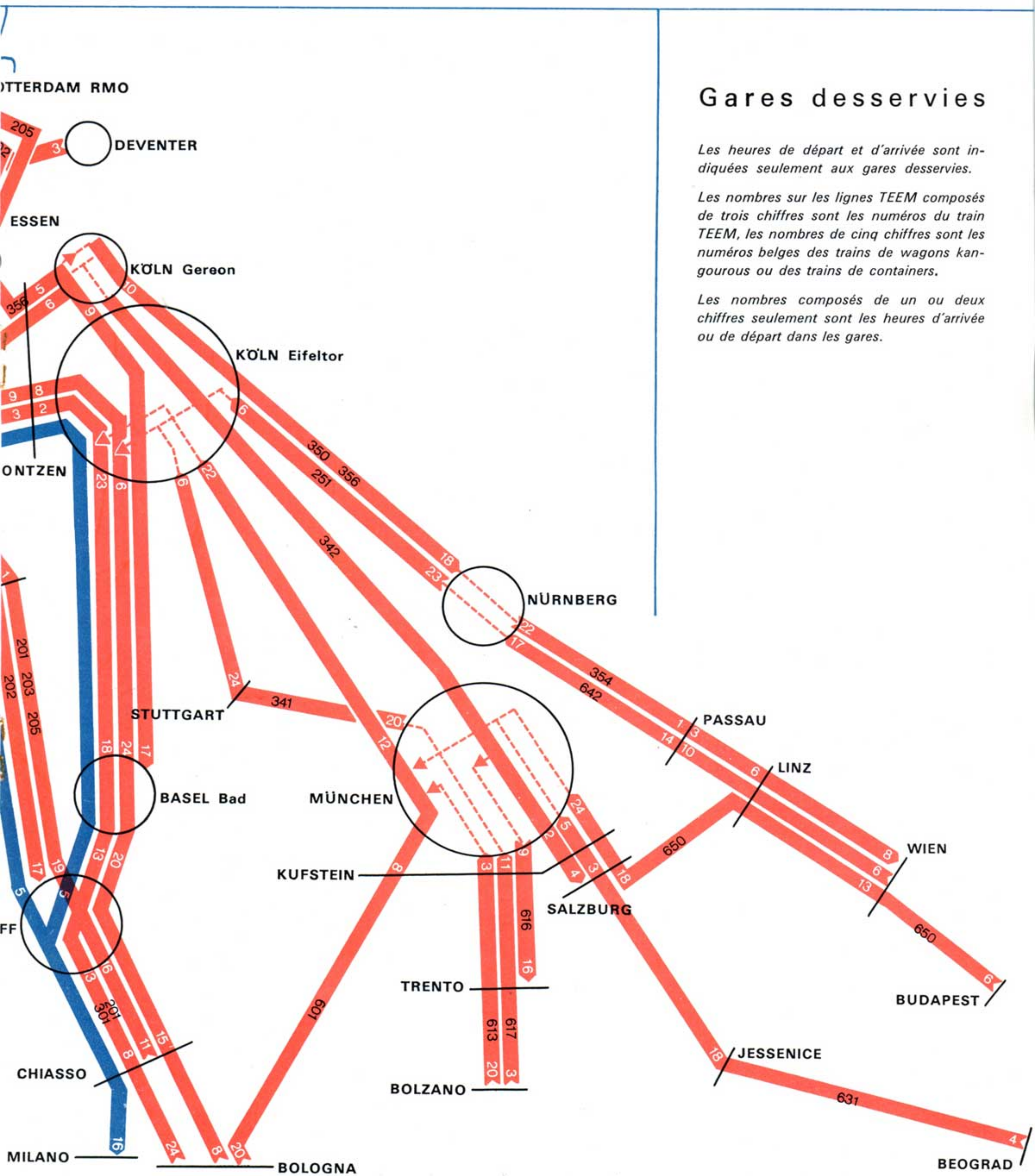
2. Horaires-marchandises intégraux

Les possibilités de transport de ou vers la Belgique figurent dans leur intégralité au livret-horaire international LIM. S'il vous intéresse d'en connaître davantage sur ces relations, un extrait du livret contenant les horaires concernant la Belgique vous sera envoyé sur demande à titre gracieux. L'adresse est la suivante:

S.N.C.B. - Direction de l'Exploitation. Bureau 13-12; 17, rue de Louvain, Bruxelles 1. - Tél. (02) 13.18.70 ext. 3173.



à destination ou en provenance de l'étranger



Gares desservies

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

Les nombres sur les lignes TEEM composés de trois chiffres sont les numéros du train TEEM, les nombres de cinq chiffres sont les numéros belges des trains de wagons kangourous ou des trains de containers.

Les nombres composés de un ou deux chiffres seulement sont les heures d'arrivée ou de départ dans les gares.

3. RELATIONS TRANS EUROP EXPRESS MARCHANDISES

I. VERS LA FRANCE ET LES PAYS AU-DELA

GARE DE DEPART	TRAIN	Arrivée		GARE FRONTIERE	Départ			GARE DE DESTINATION	Arrivée					
		H	J		TRAIN	H	J		TRAIN	H	J			
Antwerpen (DS)	Rame	23	I	Quévy	TEEM 110	6	II	TEEM 110	6	II	Bordeaux	4021	6	III
Antw. (Kiel)	20000	1	II								Clermont-Ferr.	44565	7	III
Bruxelles (TT)	10056	1	II								Lyon	44529	6	III
Gent Oost	99106	18	I								Marseille	44631	13	III
Gent (Zeeh.)	94101	19	I								Nantes	44345	5	III
Zeebrugge	TEEM 300	21	I								Nice	4203	21	III
											Toulouse	4419	7	III
				Paris la-Chap.	49222	13	II							
Essen	TEEM 112	9	II	Quévy	TEEM 112	11	II	TEEM 112	12	II				

GARE DE DEPART	TRAIN	Arrivée		GARE FRONTIERE	Départ			GARE DE DESTINATION	Arrivée					
		H	J		TRAIN	H	J		TRAIN	H	J			
Antwerpen (DS)	Rame	23	I	Stockem	TEEM 202	8	II	TEEM 202	9	II	Bâle SBB TEEM	49111	17	II
Antw. (Kiel)	20000	1	II								Chiasso	5860	3	III
Bruxelles (TT)	10056	1	II								Milano	5549	16	IV
Gent (O.)	99106	18	I								Roma	5773	2	V
Gent (Zeeh.)	99258	22	I								Buchs (SG)	5157	8	III
Kortrijk	99258	22	I								Wien (Matzl.)	1675	19	IV
Oostende	94101	19	I											
Zeebrugge	TEEM 300	21	I											

II. VERS L'ALLEMAGNE ET LES PAYS AU-DELA

GARE DE DEPART	TRAIN	Arrivée		GARE FRONTIERE	Départ			GARE DE DESTINATION	Arrivée					
		H	J		TRAIN	H	J		TRAIN	H	J			
Antwerpen (DS)	Rame	23	I	Montzen	TEEM 356	4	II	TEEM 5546	5	II	Vers l'Allemagne			
Antw. (Kiel)	20016	22	I								Basel Bad	5544	17	II
Essen	22361	19	I	Montzen	TEEM 300	5	II	TEEM 5544	6	II	München	5434	22	II
Bruxelles (TT)	10056	1	II								Nürnberg	5422	18	II
Gent (O.)	99106	18	I								Furth. i. Wald	6041	6	III
Gent (Zeeh.)	99258	22	I								Passau	5598	1	III
Kortrijk	99255	20	I								Schirnding	6005	21	II
St.-Niklaas	99255	20	I								Vers et via l'Autriche			
Oostende (Zh.)	94101	19	I								Brennero via	G 13	14	III
Zeebrugge	TEEM 300	22	I								Kufstein			
				Budapest via	73	2	IV							
				Passau										
				Jesenice via	1975	23	III							
				Salzburg										
				Salzburg	5434	4	III							
				Wien (West)	G 818	8	III							
				via Passau										
				Vers et via la Suisse										
				Bâle SBB	9094	23	II							
				Chiasso via	14580	6	III							
				Bâle ⁽¹⁾										
				Milano via ⁽¹⁾	5545	13	III							
				Bâle-Chiasso										
				Zürich via	5757	6	III							
				Bâle										
				Vers la Tchécoslovaquie										
				Plzen via	7530	10	III							
				Schirnding										
				Praha via	4508	5	III							
				Schirnding										

(1) Exclusivement des périssables.

H = heure

J = jour.

Les présents horaires sont ceux en vigueur le 1-6-69. Ils sont susceptibles de modifications.

4. MEILLEURES RELATIONS PAR TRAINS ORDINAIRES



I. VERS LA FRANCE

GARE DE DEPART	TRAIN	H	J	GARE FRONTIERE	Arrivée			Départ			GARE DE DESTINATION	Arrivée								
					TRAIN	H	J	TRAIN	H	J		H	J							
Essen	28300	12	II	Quévy	28300	16	II	28300	17	II	Avignon	17	III							
Antw. (Kiel)	20000	1	II								Bordeaux	13	III							
Antwerpen DS	Rame	5	II								Châteauroux	13	III							
Gent (O.)	90416	22	I								Lille	1	III							
Gent (Zeeh.)	90011	23	I								Lyon G.	18	III							
Oostende	94101	19	I								Marseille	2	IV							
Zeebrugge	TEEM 300	21	I								Nancy	14	III							
Bruxelles (TT)	18253	3	II	Quévy	88346	10	II	88346	10	II	Nantes	22	III							
											Nice	1	IV							
											Paris-la-Chap.	2	III							
											Paris La Villette	5	III							
											Paris Bat.	6	III							
											Perpignan	2	IV							
											Rennes	17	III							
											Toulouse	15	III							
Charleroi	77338	4	II	Jeumont	77338	5	II				Bordeaux	6	III							
Liège G.	40014	19	I	»	47308	13	II				Le Mans	4	III							
Montzen	47304	20	I	»	47304	2	II				Paris-la-Chap.	13	II							
											Rennes	3	III							
											Toulouse	7	III							
Antwerpen (DS)	29347	24	I	Mouscron	98328	9	II	80328	11	II	Bordeaux	23	III							
Bruxelles (TT)	19252	3	II								Le Mans	19	III							
Essen	22321	15	I								Lille	23	II							
Gent (O.)	90416	22	I								Lyon	9	III							
Gent (Zeeh.)	90011	23	I								Marseille	1	IV							
Montzen	49303	24	I								Paris-la-Chap.	3	III							
Oostende (Z.)	94101	19	I								Rennes	17	III							
Zeebrugge	TEEM 300	21	I								Roubaix	22	II							
											Toulouse	2	IV							
Antwerpen (DS)	Rame	23	I	Stockem	26320	8	II	66352	12	II	Belfort	1	III							
Antw. (Kiel)	20000	1	II								»	16308	6	II	66352	12	II	Colmar	6	III
Bruxelles (TT)	16308	23	I								»	46349	13	II	66309	17	II	Metz	4	III
Liège (G.)	40014	19	I	»	16308	7	II	66352	12	II	Mulhouse	7	III							
Zeebrugge	94341	5	I	Gouvy	44336	3	II	31724	6	II	Nancy	7	III							
Liège	40014	19	I								»							Strasbourg	7	III
Verviers	44342	21	I								»									

Les présents horaires sont ceux en vigueur le 1-6-69. Ils sont susceptibles de modifications.

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

GARE DE DEPART	TRAIN	H	J	GARE FRONTIERE	Arrivée			Départ			GARE DE DESTINATION	Arrivée		
					TRAIN	H	J	TRAIN	H	J		TRAIN	H	J
Antwerpen (DS)	24320	22	I	Aachen RE	24320	6	II				Bremen	5105	24	II
	24324	3	II	Aachen W	24324	10	II				Dortmund (S)	5249	24	II
Antw. (Kiel)	24323	21	I	Aachen RE	24323	10	II				Duisburg	5117	16	II
Bruxelles (TT)	14310	22	I	»	14310	6	II				Düsseldorf (D)	9833	19	II
Charleroi (SQ)	74201	22	I	»	44386	9	II				Essen	5235	18	II
Gent (Zeeh.)	90011	23	I	Aachen W	84346	8	II				Hamburg	5105	2	III
Gent (O)	90416	22	I	»	24324	10	II				Hannover	5057	4	III
Liège (G)	40014	19	I	Aachen RE	44386	9	II				Münster	5337	24	II
Kortrijk	84346	21	I	Aachen W	84346	8	II							
Oostende	94101	19	I	»	24324	10	II							
Zeebrugge	TEEM 300	5	II	»	84346	8	II				Göteborg via Putgarden	6164	15	IV
											Göteborg via Trelleborg	6178	2	V
											Köbenhavn (G) via Putgarden	2102	8	IV
											Padborg	9911	12	III
											Stockholm via Putgarden	6030	4	V
											Stockholm via Trelleborg	6002	4	V
											Frankfurt (M)	5026	22	II
											Köln (G)	5055	16	II
											München (S)	8015	9	III
											Salzburg	7711	16	III
											Stuttgart	5438	2	III
											Wuppertal	5281	6	III

III. VERS LES PAYS-BAS

GARE DE DEPART	TRAIN	H	J	GARE FRONTIERE	Arrivée			Départ			GARE DE DESTINATION	H	J
					TRAIN	H	J	TRAIN	H	J			
Antwerpen (DS)	22360	14	II	Essen	22360	15	II	22360	16	II	Amsterdam	4	III
Antw. (Kiel)	20002	3	II								Eindhoven	3	III
Gent (O)	90416	22	I								Groningen	12	III
Oostende	94101	19	I								Hoek v. Holland	7	III
Zeebrugge	TEEM 300	21	II								Leeuwarden	10	III
Mouscron	84346	20	I								Nijmegen	4	III
											Oldenzaal	9	III
											Rotterdam Z	3	III
											Rotterdam R.M.O.	6	III
											Utrecht	6	III
											Venlo	7	III
Antw. (Kiel)	2000	1	II	Essen	12100	7	II	12100	8	II	Amsterdam	13	II
Bruxelles (TT)	12100	2	II								Eindhoven	3	III
											Groningen	12	III
											Hoek v. Holland	17	II
											Leeuwarden	10	III
											Nijmegen	4	III
											Oldenzaal	9	III
											Rotterdam Z	11	II
											Rotterdam R.M.O.	13	II
											Utrecht	6	III
											Venlo	7	III
Charleroi	74201	22	I	Visé	44395	12	II	44395	12	II	Amsterdam	6	III
Erquennes	74341	4	I								Eindhoven	1	III
											Groningen	12	III
											Hoek v. Holland	9	III
											Leeuwarden	10	III
											Nijmegen	7	III
											Oldenzaal	9	III
											Rotterdam Z	5	III
											Rotterdam R.M.O.	8	III
											Utrecht	4	III
											Venlo	1	III

Les présents horaires sont ceux en vigueur le 1-6-69. Ils sont susceptibles de modifications.

IV. VERS LA GRANDE-BRETAGNE

GARE DE DEPART	TRAIN	EMBARQUEMENT		DESTINATION																
				Harwich Park Q.		Dover		London (Hither Gr.)		London		London (Stratford)		Cardiff		Southampton				
				H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	
Mouscron	84346	20	I	Zeebrugge	9	II	17	II							24	II	7	IV	12	IV
Quévy	TEEM 111	2	II																	
Bruxelles (TT)	19152	3	II																	
Gent (O)	99106	18	I																	
Montzen	41155	2	II																	
Essen	22321	15	I																	
Mouscron	84346	20	I	Oostende	15	II			19	II	23	III	5	III						
Quévy	TEEM 111	2	II																	
Bruxelles (TT)	19152	3	II																	
Gent (O)	99106	18	I																	
Essen	22321	15	I																	

GARE DE DEPART	TRAIN	EMBARQUEMENT		DESTINATION																
				Birmingham (Curzon)		Manchester		Leeds		York		Newcastle		Edinburg		Glasgow				
				H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	
Mouscron	84346	20	I	Zeebrugge	9	II	7	IV	4	IV	7	IV	3	IV	5	IV	8	IV	7	V
Quévy	TEEM 111	2	II																	
Bruxelles (TT)	19152	3	II																	
Gent (O)	99106	18	I																	
Montzen	TEEM 301	2	II																	
Essen	22321	15	I																	

V. VERS LUXEMBOURG, SAARBRÜCKEN ET BALE

GARE DE DEPART	TRAIN	H	J	GARE FRONTIERE	Arrivée			Départ			GARE DE DESTINATION	TRAIN	H	J
					TRAIN	H	J	TRAIN	H	J				
Antwerpen (DS)	26320	1	I	Stockem	26320	8	I	26320	10	I	Bâle SBB	5031	22	I
Antw. (Kiel)	20000	1	I	»	26320	8	I	66320	10	I	Bettembourg	35450	10	II
											Saarbrücken	7102 ⁽¹⁾	7	III
Bruxelles (TT)	16308	22	I	»	16308	12	II	66352	12	II	Bâle SBB	5037	9	III
Zeebrugge	94341	5	I	»	16308	12	II				Bettembourg	35450	14	II
											Saarbrücken	7102 ⁽¹⁾	7	III
Liège (G)	40014	19	I	Gouvy	44336	3	II	31724	6	II	Luxembourg	31724	9	II
											Bettembourg	31724	10	II
											Bâle SBB	5031	22	II
											Saarbrücken	4119 ⁽²⁾	12	III

Les présents horaires sont ceux en vigueur le 1-6-69 Ils sont susceptibles de modifications.

(1) via Igel

(2) via Forbach.

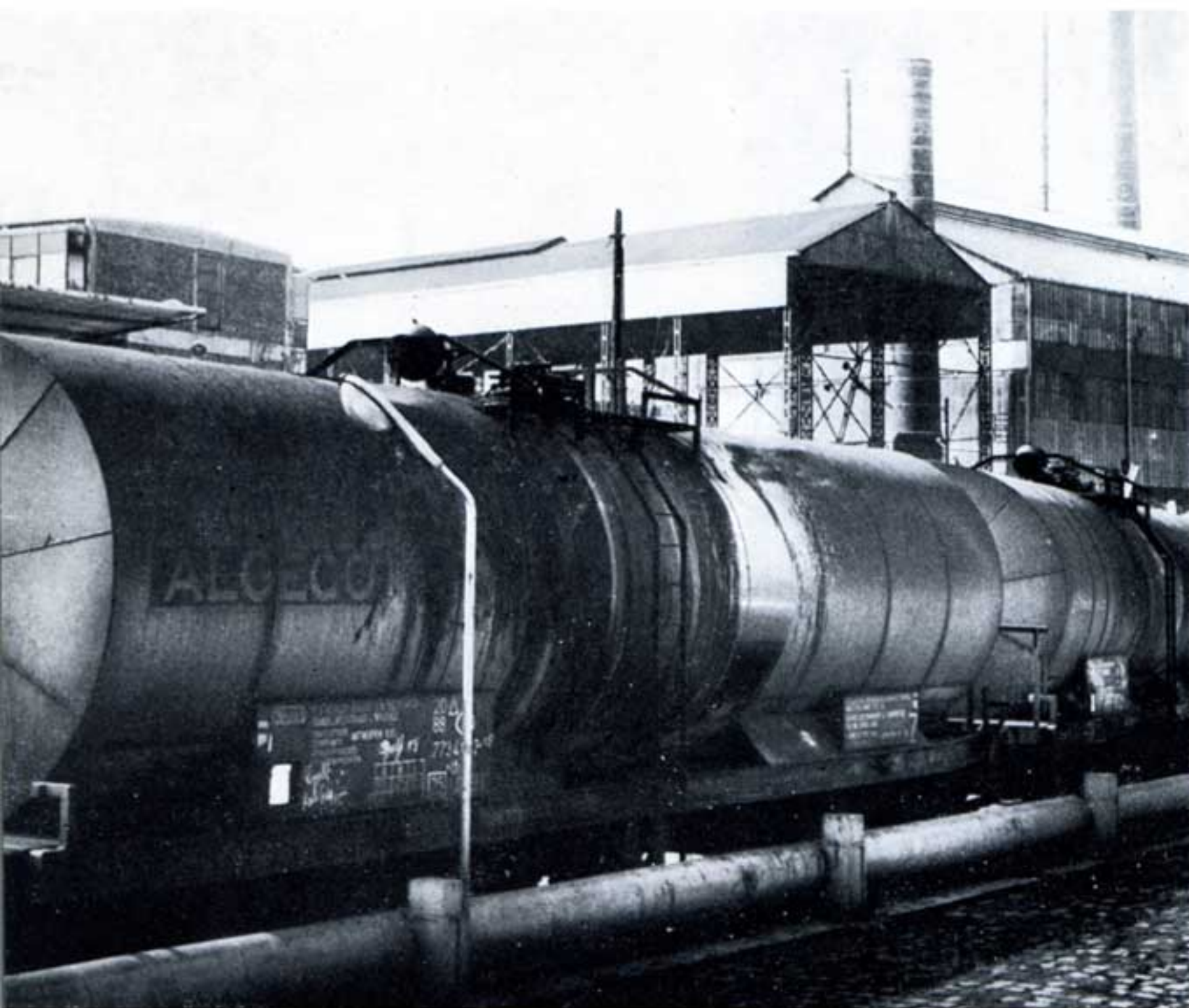
TRANSPORT DES HYDROCARBURES

le rail
facteur de
régularité



Au dépôt pétrolier de Bertrange.

Arrivée de fuel extra-lourd chez Glaverbel à Dampremy.



L'industrie consomme de plus en plus de gasoil, de mazout et de fuel extra-lourd.

Pour l'approvisionnement de ces hydrocarbures, la S.N.C.B. offre la régularité et la sûreté de son service par tous les temps.

Grâce à des installations terminales appropriées les produits pétroliers passent directement des wagons-citernes dans les tanks de stockage.

A vos problèmes de transport il y a toujours une solution. La S.N.C.B. peut vous offrir souvent la solution rationnelle et économique.

Consultez donc ses représentants commerciaux.



De ma voiture à mon train, il y a deux pas !

Le train a tort de ne pas venir vous chercher à domicile, au saut du lit. Soit. Mais pour le reste, il a raison... sur toute la ligne. Alors, prenez votre voiture depuis chez vous jusqu'à la gare. Il y a tant et tant de parkings faciles à deux pas du quai. Le train vous emmène, le train vous ramène. Il ignore les embouteillages. Et vous ignorez les tracés de la route : vous roulez relaxe. Le relais train-voiture, c'est le sommet du confort et de l'exactitude. Et c'est économique aussi !

*moi,
je roule relaxe:
je prends
le train!*





RAILTOUR vous présente "vos vacances de neige"



Railtour, en étroite collaboration avec la S.N.C.B. a organisé l'éventail de vos vacances de neige 1969-1970. Allez donc avec Railtour faire provision de santé en montagne.

Les départs.

- 5 trains spéciaux lors des fêtes de Noël et de Nouvel An pour des séjours de 15 jours.
- tous les vendredis soir, pour des séjours de 10, 17 ou 24 jours du 2 janvier au 27 mars.

Les conditions de voyage et de séjour.
Les prix de ces voyages à forfait comprennent toujours :

- le train, à partir de toute gare belge, et en cas de voyage de nuit, la couchette de 2e classe (ou en voiture-lit moyennant supplément) ;
- les repas en cours de route ;
- la présence d'accompagnateurs dans les trains et les gares principales ;
- les transferts aller et retour de la gare à l'hôtel ;
- la pension complète à l'hôtel.

Des réductions sont accordées pour les enfants de 4 à 10 ans.

Des horaires très étudiés permettent de raccourcir au maximum la durée du voyage.

A. LES DEPARTS DE NOEL ET DE NOUVEL AN.

Voyages de 15 jours en train spécial.

Allemagne.

Départ le dimanche 21 décembre en début de soirée avec retour en Belgique le dimanche 4 janvier 1970 en fin de matinée.

Un exemple parmi d'autres : Lengries - Hôtel Berghof 6.550 F.

Autriche.

Pour les stations de Bad Gastein, Bramberg, Fieberbrunn, Kitzbühel, Mallnitz, Neukirchen, Sankt Johann/Tirol, Zell-am-See départ le vendredi 19 décembre 1969 dans la soirée, avec retour en Belgique le vendredi 2 janvier 1970 en fin de matinée.

Pour les autres stations, départ le dimanche 21 décembre en début de soirée, avec retour en Belgique le dimanche 4 janvier 1970 en fin de matinée.

Un exemple de prix : Huben, Hôtel Bergfriede 5.225 F.

Italie.

Départ le dimanche 21 décembre dans l'après-midi avec retour en Belgique le dimanche 4 janvier en fin de matinée.

Un exemple de prix : Castelrotto, Hôtel Turm 6.425 F.

Suisse.

Départ le samedi 20 décembre le matin, avec retour en Belgique le samedi 3 janvier le soir. Un exemple de prix : Unterwasser, Hôtel Saentis 7.025 F.

Yougoslavie.

Départ le vendredi 19 décembre dans la soirée, avec retour en Belgique le vendredi 2 janvier en fin de matinée.

Un exemple de prix : Kranjska Gora, Hôtel Razor et Erika 5.725 F.

B. LES DEPARTS APRES LES FETES.

Vacances de neige à des conditions encore plus tentantes.

Départ chaque vendredi soir dès le 2 janvier 1970 et jusqu'au 27 mars 1970.

Voici quelques exemples pris parmi un grand choix de stations réputées, que ce soit en Autriche, en Allemagne, en Italie, en Suisse ou en Yougoslavie :

Allemagne :

Lengries, Hôtel Berghof (680 m)	10 jours	4.375 F
	17 jours	6.575 F

Autriche :

Huben, Hôtel Bergfriede (1194 m)	10 jours	3.795 F
	17 jours	5.150 F

Italie :

Dobbiaco, Hôtel Posta (1254 m)	10 jours	4.050 F
	17 jours	5.625 F

Suisse :

Unterwasser, Hôtel Saentis (1000 m)	10 jours	4.595 F
	17 jours	6.725 F

N.B. — Le billet de vacances en Suisse donne droit à 5 excursions à demi-tarif et à environ 50 % de réduction sur les trains de montagne et les téléphériques dans la plupart des stations.

Yougoslavie :

Kranjska Gora, Hôtel Razor (810 m)	10 jours	3.950 F
	ou Erika 17 jours	5.250 F

Choisissez maintenant le pays qui vous tente, la station qui vous attire.

Renseignez-vous plus en détail auprès de votre agence de voyages sur l'organisation RAILTOUR et le choix de vacances de neige qu'elle vous offre.

C. UNE FORMULE PLUS JEUNE : LES HOTELS CLUBS.

Un exemple : 10 jours à partir de 7.150 FB à Axamer Lizum (1600 m) en Autriche.

- voyage départ toute gare belge ;
- pension complète ;
- moniteurs gratuits ;
- remontées gratuites.





LA FRANCE... paradis des vacances d'hiver

FTS (France Tourisme Service) organisation touristique des chemins de fer français, vous aide à choisir vos vacances d'hiver, en vous offrant des liaisons par trains rapides, un choix unique de séjours, des hôtels sélectionnés à des conditions qui vous étonneront. Voici un aperçu des vacances qu'elle vous propose.

Pour de plus amples détails adressez-vous à votre agence de voyage qui vous conseillera.

Les départs

- *Vers les Alpes de Haute Savoie, de Savoie, du Dauphiné :*
 - chaque vendredi, de Bruxelles-Midi, en début de soirée, du 19 décembre 1969 au 13 mars 1970;
 - séjours de 10 jours ou de 17 jours.
- *Vers la Côte d'Azur :*
 - tous les vendredis du 12 décembre 1969 au 13 mars 1970;
 - séjours de 10, 17 ou 24 jours, comprenant le train + l'hôtel.

A. LES CONDITIONS DE VOYAGE ET DE SEJOUR DANS LES ALPES.

1. Le **prix forfaitaire** des voyages comprend :
 - le train au départ de toute gare belge (couchettes moyennant supplément) ;
 - la présence d'accompagnateurs dans le train et dans les principales gares ;
 - les petits déjeuners en cours de voyage ;
 - l'aller et le retour de l'hôtel à la gare en autocar ;
 - la pension complète à l'hôtel.

Des réductions sont accordées pour les enfants de 4 à 10 ans.

Les « forfaits station » abaissent le prix des frais annexes tels que remonte-pentes navettes, patinoires etc...

2. Les stations :

La Haute Savoie :

Megève	(1110/1950 m)
Chamonix	(1035/3840 m)

Morzine	(1000/2310 m)
St-Gervais	(850/1950 m)

Un exemple de prix : 10 jours à Chamonix pour 4.270 F dans un excellent hôtel une étoile ; 17 jours à Saint-Gervais dans un hôtel deux étoiles pour 6.990 F !

La Savoie :

Courchevel-Mcriend	(1650/2700 m)
Val d'Isère	(1850/3249 m)

Deux exemples :

10 jours Val d'Isère, hôtel une étoile	4.370 F
17 jours Courchevel, hôtel une étoile A	7.120 F

Le Dauphiné :

Villard-de-Lans	(1050/1926 m)
Alpe d'Huez	(1860/3350 m)
Les Deux-Alpes	(1650/2450 m)

Deux exemples :

10 jours Alpe d'Huez, hôtel une étoile A	4.750 F
17 jours Villard-de-Lans, hôtel une étoile A	7.030 F

3. Une formule pour les jeunes de 16 à 30 ans.

L'UCPA (Union des Centres de Plein Air) qui reçoit dans ses 22 chalets 40.000 skieurs en une saison, est particulièrement bien organisée pour les vacances des jeunes sportifs.

FTS a choisi pour vous deux centres de chalets UCPA en Savoie :

Val d'Isère et Pralognan.

- cinq heures de ski par jour avec les meilleurs moniteurs ;
- une nourriture variée et abondante ;
- un matériel complet prêté (skis, bâtons, chaussures) ;
- les remontées mécaniques gratuites.

9 jours à Pralognan pension complète départ de toute gare belge du 24/1/70 au 21/2/70	4.470 F
---	---------

9 jours à Val d'Isère pension complète départ de toute gare belge du 16/1/70 au 14/3/70	4.940 F
---	---------

Supplément pour couchettes aller et retour : 300 F.

B. LES SEJOURS A LA COTE D'AZUR.

Nice, Cannes et Menton.

Trois formules de séjour : pension complète, demi-pension ou hôtel plus petit déjeuner. Notez que les fêtes du Carnaval de Nice ont lieu du 7 au 12 février.

Deux exemples de forfait :

Train + hôtel, au départ de toute gare belge

- 10 jours Nice dans un hôtel 2 étoiles standard (hôtel plus petit déjeuner) 2.750 F
- Lors du Carnaval, 17 jours Juan-les-Pins, dans un hôtel 2 étoiles (hôtel plus petit déjeuner) 4.650 F
- 24 jours Menton dans un hôtel une étoile A (en pension complète) 9.550 F

Les prix comprennent le train au départ de toute gare belge. Supplément pour couchette.





en train de plaisir vers l'ardenne

12 juin 1969. Bruxelles-Central 9 h 25. Le train spécial SPE 996 s'ébranle vers Poix St.-Hubert, salué par le chef de gare et deux autres fonctionnaires de la S.N.C.B. La locomotive électrique remorque 2 voitures de 1ère classe à couloir médian. Dans chacune d'elles, 3 grands compartiments luisant de propreté. Installations et sièges confortables. Aménagement rationnel. Beaucoup d'espace et peu de cloisons donnent aux occupants une vision « tous azimuts ». Un troisième véhicule : une voiture-bar celle qui fit les délices du train-exposition belge de mars dernier. S'y active le personnel de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et du Tourisme. Vigilant et stylé, ce personnel sera mis à contribution tout à l'heure.

Les voyageurs ? Ils sont 60 bien décidés à ne pas s'en laisser conter. Des dirigeants d'entreprises européennes invités, avec leurs épouses, par la Société Contigéa de Bruxelles, la société ATEA d'Anvers et leurs consœurs du Bénélux. Depuis 4 jours, les directeurs de Contigéa, s'efforcent avec succès de donner à ces hôtes exigeants une idée plaisante de notre pays. L'évasion par voie ferrée de ce 12 juin marquera-t-elle le couronnement espéré ? Tenaces, des bribes de souvenirs, vaguement inquiétantes, errent ça et là. Les réminiscences de cheminées crachotantes et de wagons cahotants du rail d'antan ont la vie dure.

Le train spécial SPE 996 approche de Gemboux, le soleil le harcèle. A l'intérieur, pourtant, règne l'air frais : la climatisation fait merveille. Au fil des kilomètres s'éclairent les visages des organisateurs. Car le dégel est depuis longtemps amorcé. Les premières plaisanteries fusent. Des traductions astucieusement boiteuses sont autant de tremplins.

Mais voici qu'entrent en action les gars de la voiture-bar. C'est la première incursion de leurs vestes blanches ; les petites choses qu'ils présentent sur leurs plateaux sont affriolantes. Bienfait de la suspension améliorée des bogies : la surface odorante du café et du thé est à peine ridée. Dégustation. — C'est bon. — Ça marche. Flatteuses, des comparaisons en faveur du matériel et des services belges émaillent les propos. Les délégués présents de la S.N.C.B. prennent difficilement une attitude modeste...

Bientôt Namur. Les allées et venues dans le couloir central se multiplient. Les sédentaires à tout crin, les sages, partent eux aussi à la découverte. Les groupuscules figés, ce cauchemar des animateurs de groupes, auront aujourd'hui une vie éphémère. L'ankylose n'a pas cours. — Tu te souviens, ma chère, hier, dans l'autocar pour Anvers ? — Au fait, pourquoi donc ne pas être allés aussi en train, à Anvers ? Authentique. Le chef-garde, entendant cela, rougissait de plaisir.

Ciney. — La glissade se poursuit dans une nature amicale, complice de vacances. L'humeur dans le train est au beau fixe. Depuis le départ, des haut-parleurs en embuscade diffusent une musique « non-stop ». L'ambiance s'épanouit à l'écoute des récents « tubes » internationaux.

« Allo, Monsieur X est réclamé d'urgence au bar, revêtu de sa tenue de soirée ». « Allo, allo, écoutez bonnes gens, une paire de souliers inconnus sera mise aux enchères dans un instant ».

Les éclats de rire se bousculent. Un micro, opportunément installé, interrompt Zorba et répand une information captée par tout le groupe. Sérieux s'abstenir. Dès conférenciers improvisés se découvrent une âme de tribun.

Le train file, école buissonnière de tout repos pour adultes responsables. En toute sécurité.

11 h 16 pile. Voici Poix St.-Hubert Comment ? Déjà ! Des moues presque déçues. On s'amusait si bien... L'uniforme conquérant, le jeune chef de gare sourit à cette clientèle cosmopolite. Le bon accueil des cheminots belges fleurit aussi sur le sol ardennais. Photos. Films. Une aimable bousculade traverse la petite gare. Deux autocars aspirent tout ce monde. Pendant une bonne heure d'un circuit à travers bois, les plus enthousiastes seront très sages. La sagesse par l'immobilité.

Après le déjeuner, une partie du groupe emboîte le pas à un directeur de Contigéa. 7 kilomètres par monts et par vaux pour atteindre la gare d'Hatrival où les attend, astiqué par l'équipe d'entretien de Libramont, le convoi fidèle au poste et prêt pour le retour. Des présomptueux ont été distancés. L'arrière-garde serait perdue si le jeu de piste de l'enfance n'était réinventé. Enfin, une minute à peine avant l'heure prévue du départ — 17 h 30 — les 3 lanternes rouges grimpent les marchepieds sous l'œil goguenard du reste de la troupe. Le bar est assiégé. Des soifs redoutables s'éteignent. Bière et champagne apportent l'oubli aux pieds endoloris. La musique monte d'un ton, à la demande générale. Jusqu'à Bruxelles, avec une lenteur préméditée, la locomotive remorquera une voiture-bar promue sans plus de façons voiture-dancing. Une farandole sillonnera même plusieurs fois, d'une extrémité à l'autre ce train spécial indulgent aux turbulences. Ultime amusement lors de l'arrêt prévu à Ottignies : quelques photographes, férus de prestige ferroviaire, empruntent le képi du chef-garde. Ils en coiffent l'un des leurs et le mitraillent sous tous les angles. Décoiffé mais digne, le prêteur est aux anges. Le soir tombe. Le train stoppe à Bruxelles-Central. Adieux amicaux aux cheminots qui ont contribué à la réussite de la journée. Chaleureusement remerciés, les directeurs de Contigéa se félicitent d'avoir appelé le chemin de fer. Celui-ci a répondu pleinement à leur attente.

A l'attention de nos lecteurs

Nous signalons aux directeurs d'entreprises désireux d'organiser des voyages en groupe, que la S.N.C.B. se fera un plaisir d'étudier pour eux les conditions dans lesquelles des trains spéciaux, rassemblant le confort et les agréments du voyage décrit ci-dessus, peuvent être mis en service à leur intention. Que les responsables que la chose intéresse veuillent bien s'adresser à MM. MAGOT-TEAUX ou DERRE (tél. 13.18.70 extension 3654 ou 3942) ou en leur absence, à M. DE CHAFFOY, dirigeant le Bureau 60/21, 23, Putterie à Bruxelles 1 (extensions 3663, 3664 ou 3668).



BRUXELLES- LONDRES dans votre lit...

La voiture-lit vous emmène de Bruxelles-Midi (à 21h53).
Vous vous réveillez entre Douvres et Londres et tout en regardant défiler la campagne anglaise... vous découvrez le breakfast des insulaires.
Arrivée à Londres à 9 h 10 le matin, après un voyage de repos.

L'horaire du retour est le suivant :
Départ de Londres (Victoria) à 22 h.
Arrivée à Bruxelles-Midi à 8 h 45.
La voiture circule chaque nuit sauf du 24 au 25 et du 25 au 26 décembre.

DES PRIX REETUDIÉS

Trajet simple : 1.073 fr.
Aller-retour : 2.143 fr.

Prix globaux comportant le coût du billet « chemin de fer » et de la place en voiture-lit.

HORAIRES DES TRAINS DE VOYAGEURS TRAFIC INTERNATIONAL

Nous avons retenu pour l'information du lecteur certaines améliorations récentes de service :

1. Une voiture-couche de 2ème classe entre Ostende et Hambourg

Pendant la saison d'été une voiture-couche de 2e classe circulait entre Ostende et Hambourg.

Il en est dorénavant ainsi même hors saison, tous les vendredis au départ d'Ostende et tous les dimanches au départ d'Hambourg. Cette voiture-couche circule donc une fois par semaine dans chaque sens à partir du 28 septembre.

Rappelons les principaux points de l'horaire :

21 h 10	OSTENDE	9 h 29	↑
21 h 53	GAND	8 h 45	↑
22 h 31	BRUXELLES-MIDI	8 h 04	↑
22 h 40	BRUXELLES-NORD	7 h 56	↑
23 h 51	LIEGE-GUILL.	6 h 42	↑
8 h 14	HAMBOURG	22 h 05	↓

2. Relation de nuit entre Paris et Roosendaal

La voiture de 2e classe (places assis et couchettes) initialement prévue pour la saison d'été entre Paris et Roosendaal continue de circuler tous les jours au-delà du 27 septembre. Une autre voiture directe suivant le même itinéraire permet d'effectuer le voyage en 1ère classe (places assis).

La correspondance est assurée pour Amsterdam

20 h 27	AMSTERDAM	9 h 35	↑
22 h 26	ROOSENDAAL	7 h 43	↑
23 h 10	ANVERS C	7 h 05	↑
23 h 55	BRUXELLES-NORD	6 h 27	↑
0 h 34	BRUXELLES-MIDI	5 h 39	↑
1 h 22	MONS	4 h 48	↑
6 h 40	PARIS	23 h 20	↓

INFORMATIONS

Procédure d'expédition simplifiée en service international.

Une procédure d'expédition simplifiée, consistant en la remise d'une seule lettre de voiture internationale pour des rames composées de 4 wagons au moins et de 20 au plus, expédiées par un même expéditeur à un même destinataire, peut être admise pour certains réseaux. A votre demande, nos Agences commerciales se feront un plaisir de préciser les conditions et modalités d'application de cette procédure.

UN NOUVEAU MODE DE PAIEMENT A LA S.N.C.B.

La S.N.C.B. s'aligne sur les habitudes commerciales du secteur privé.

En effet, depuis juillet, les clients qui confient au rail le transport de marchandises peuvent régler par virement ou par chèque et non plus uniquement en argent comptant.

Tous les chèques tirés sur une banque établie en Belgique sont acceptés. Virements et chèques devront évidemment être libellés au profit de la gare comptable.

Le trafic « voyageurs » en bénéficie aussi. Ils est en effet désormais possible de régler ses billets par virement ou chèque bancaire, mais uniquement lorsqu'il s'agit d'un montant d'au moins 10.000 fr.

Voilà une nouvelle qui sera bien accueillie car elle facilite les rapports entre la S.N.C.B. et ses clients en simplifiant le problème des paiements.

