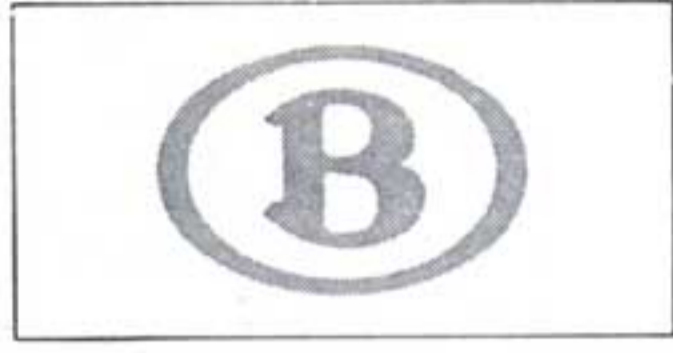


INFORMATIONS SNCFB



BULLETIN DE LA DIRECTION COMMERCIALE
DES CHEMINS DE FER BELGES

Périodique bimestriel - Numéro 5 - Décembre 1971





Photo Elisabeth Fuchs-Hauffen

SOMMAIRE

Page

- 2 L'Union internationale des Chemins de fer a 50 ans
- 3 Inter Rail 72, abonnement européen pour les jeunes
- 4 Raccordement ferroviaire
- 4 Location de transcontainers
- 5 Le port de Zeebrugge
- 8 Fruits et légumes en direct du soleil grâce aux TEEM
- 8 Trafic de transcontainers chez Ford
- 9 Echanges avec le Proche-Orient
- 10 Trains directs pour les sports d'hiver
- 11 Abonnements « Réseau + TEE »
- 11 Nouvelles lettres de voiture internationales en 1973
- 11 Interfrigo
- 11 Un compliment...
- 12 Sommaire 1971

Rédaction: rue de France, 85
1070 Bruxelles
tél. (02)23.80.80 - ext. 2670

Photos: F. Putman - Bruxelles
Cinéphoto - Bruxelles.

Conception: P. Funken - Bruxelles.

Imprimerie: s.a. Omega - Anvers.

La présente publication est faite sans préjudice des dispositions tarifaires et des horaires en vigueur ou de leurs modifications ultérieures.

Editeur responsable: P. SERGYSELS - BRUXELLES.

L'UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DES FER A 50 ANS

Parce que leur mission est de favoriser les échanges entre les individus et entre les nations, parce qu'ils se trouvent dans le monde entier confrontés à des problèmes identiques, les Chemins de fer se devaient de se grouper sur le plan international.

Il manquait une organisation supérieure capable de connaître et de résoudre l'ensemble de leurs problèmes. Cette organisation, c'est l'Union internationale des Chemins de fer (UIC), dont la conférence constitutive se tint à Paris en octobre 1922.

Institution d'avant-garde depuis ses origines, l'UIC se consacre à une cause qui dépasse les frontières nationales.

Sa mission consiste notamment:

à unifier et à améliorer les conditions d'établissement et d'exploitation des chemins de fer en vue du trafic international;

à assurer la coordination et l'unité d'action des diverses organisations ferroviaires internationales.

Des groupes créés en son sein s'occupent actuellement de cybernétique, de normalisation, d'attelage automatique, de recherche du confort maximal des voyageurs... toutes activités qui tendent d'une part à offrir à la clientèle un service plus complet et de meilleure qualité et d'autre part à aboutir à une exploitation plus rentable.



1922

1972

«INTER RAIL 72»

un abonnement ferroviaire
européen pour les jeunes

A l'occasion de son cinquantenaire l'Union internationale des Chemins de fer a décidé d'émettre en 1972 un abonnement européen pour jeunes gens de moins de 21 ans, valable sur les lignes de quasi tous les réseaux européens : la carte « Inter Rail 72 ».

La période d'application s'étendra du 1er mars au 30 novembre 1972. L'abonnement prendra cours à n'importe quelle date et sera valable pendant un mois. Le titre est personnel et incessible. Il donne droit à la gratuité du voyage en voiture de 2e classe sur les réseaux ferroviaires des pays qui ont adhéré à l'accord. Parmi les pays ayant adhéré à l'accord citons toute l'Europe occidentale, y compris la totalité de l'Irlande, ainsi que la Finlande, l'Allemagne de l'Est, la Pologne, la Hongrie, la Yougoslavie et la Grèce.

Toutefois, sur le réseau du pays d'émission de la carte d'abonnement le titulaire obtient des billets à prix réduit de 50 %. Demi-tarif aussi sur les lignes maritimes vers les îles britanniques. La liste n'est pas exhaustive.

Certaines compagnies privées envisagent d'accorder aussi des avantages aux abonnés.

Le prix est fixé provisoirement à 200 F or, ce qui correspond à 3.300 FB. Ce prix comprend une garantie de 10 F or (environ 160 FB), qui sera remboursée au titulaire, s'il restitue son abonnement dans le mois qui suit la date d'expiration.

Signalons aussi que le titulaire a accès aux trains rapides et aux couchettes, moyennant le paiement des suppléments prévus.

Les demandes pourront être introduites au maximum deux mois à l'avance auprès des grandes gares et des agences de voyage accréditées. D'ici peu, un dépliant donnant les détails définitifs pourra également y être obtenu.

Ⓑ



raccordement

Le raccordement de votre entreprise au réseau ferroviaire, c'est la voie directe vers plus de 25.000 entreprises européennes raccordées comme la vôtre.

Consultez à ce sujet le chef de l'agence S.N.C.B. de votre région; il pourra vous donner d'utiles indications.

LOCATION DE TRANSCONTAINERS

Dans la présente rubrique sont passées en revue les principales firmes offrant des transcontainers en location et présentant parfois des services connexes, tels que les transports terminaux, la location d'auto-élévateurs, de grues portiques, etc...

S.S.I. CONTAINER CORP.
S.A. PHs VAN OMMEREN
(ANTWERPEN)
as agents

St.-Paulusstraat 42
2000 ANVERS
Tél. (03)32.79.70
Télex 31.372

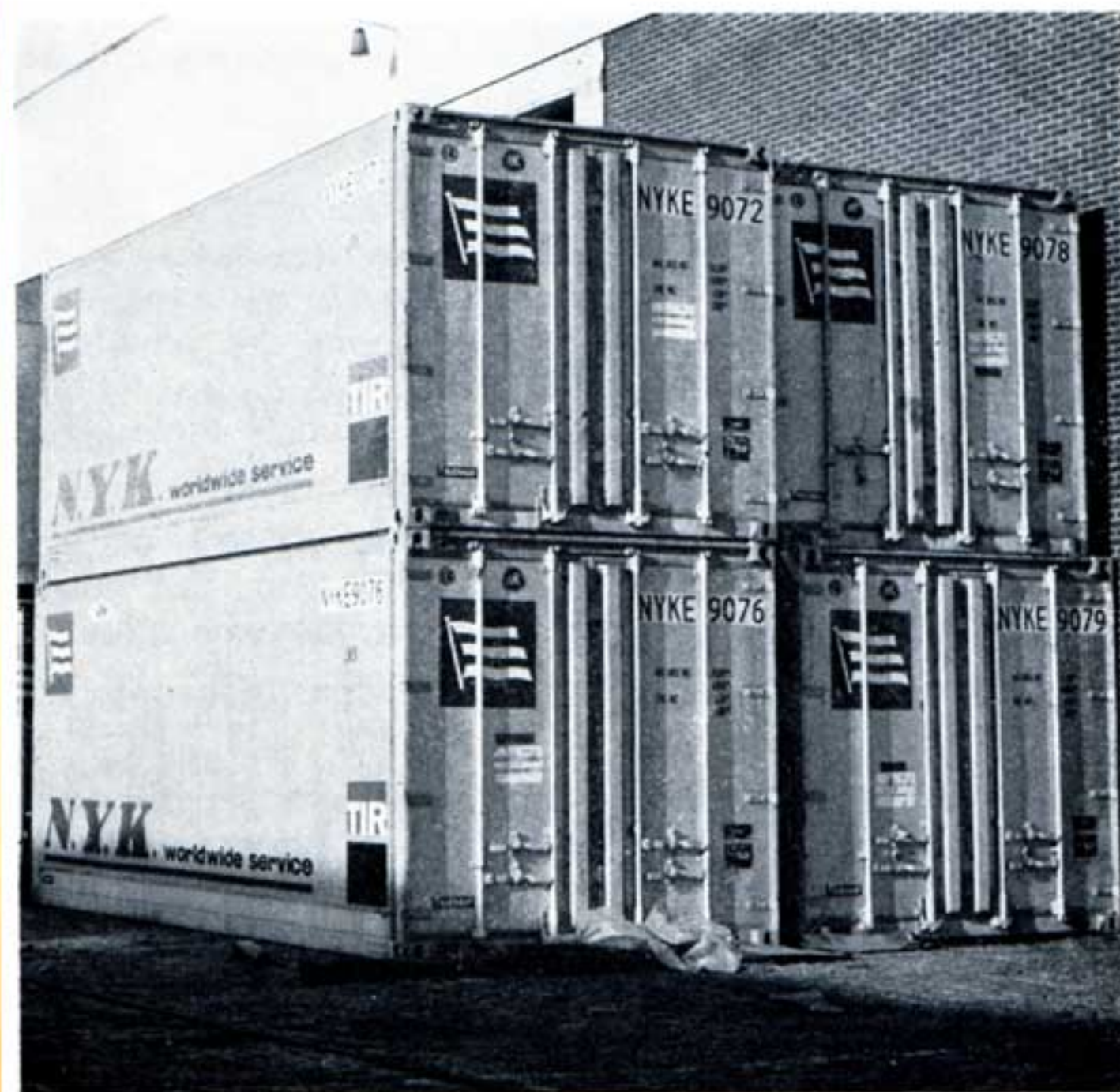




Photo Isscelee

● Le terminal pour transcontainers, où mouillent les navires affectés au trafic avec la Grande-Bretagne.

● Le quai des ferry-boats.

● Le terminal transocéanique pour transcontainers.

LE PORT DE ZEEBRUGGE

Un ensemble impressionnant
qui prolonge
notre réseau ferroviaire
jusqu'aux confins du globe.



ZEEBRUGGE, PORT ULTRA-RAPIDE





Nos lecteurs connaissent déjà l'étonnant progrès intervenu dans la conception du transport des marchandises depuis l'apparition des transcontainers.

Notre revue les a entretenus de ce sujet à plusieurs reprises. Les dernières réalisations enregistrées à cet égard en Belgique furent la mise en place des deux installations terminales au port de Zeebrugge: un terminal érigé en 1968 pour le trafic entre la Grande Bretagne et le continent, un terminal mis en service en 1971 pour les mouvements transocéaniques.

Zeebrugge offre donc, en ce qui concerne le trafic des transcontainers, des services fort complets et extrêmement rapides. Ce dernier aspect mérite d'être souligné.

Des grues portiques d'une grande maniabilité permettent la manipulation de charges de 30 à 45 t. dans les trois dimensions... et en un temps record: elles transbordent une cinquantaine de transcontainers par heure.

La jonction des stations terminales au réseau ferré est directe. Pas question de transport intermédiaire. Le processus est très simple: bateau, wagon, on part. Ainsi, quand le déchargement du navire se poursuit à quai, un premier train de transcontainers roule déjà vers sa destination. Les autres suivront bientôt en direction des grands centres du continent (de Hambourg à Marseille, de Copenhague à Bologne).

Cette desserte régulière et rapide de l'hinterland est le complément indispensable qui donne tout son intérêt au système. Le tableau ci-contre donne à titre d'indication la durée de certains acheminements.

Heure de départ Jour A	Arrivée à	Jour	Heure	Durée totale du trajet
	Autriche			
14	Vienne	C	8	42
14	Linz	C	2	36
14	Graz	C	8	42
	Danemark			
14	Copenhague	D	2	60
	République Fédérale			
14	Wuppertal	B	7	17
14	Dillingen	B	8	18
14	Cologne	B	3	13
14	Duisburg	B	1	11
14	Dusseldorf	B	6	16
14	Brême	B	10	20
14	Bochum	B	5	15
14	Francfort	B	5	15
14	Hambourg	B	12	22
14	Munich	C	2	36
14	Hanovre	B	8	18
14	Mannheim	B	11	21
	Yougoslavie			
15	Ljubljana	C	18	51
15	Belgrade	D	4	61
	Pays-Bas			
17	Rotterdam	B	3	10
17	Amsterdam	B	6	13
	Suisse			
17	Bâle SBB	B	10	17
17	Chiasso	B	18	25
17	Zurich	C	6	37
	Italie			
17	Milan (Rogoredo)	C	1	32
17	Rivalta Scrivia	C	9	40
17	Bologne	C	23	54
	Espagne			
17	Hendaye	D	3	58
	France			
17	Paris	B	13	20
17	Bordeaux	C	6	37
17	Lyon	C	8	39
17	Toulouse	C	7	38
17	Marseille	C	13	44



„en direct
du
soleil”
fruits,
légumes,
primeurs

grâce aux trains TEEM

Les chemins de fer belges se sont organisés pour qu'au cœur même de l'hiver le marché belge puisse disposer, en un temps minimum, de fruits et de légumes en provenance des régions méridionales. Avec le concours des autres chemins de fer d'Europe, ils ont mis sur pied un puissant réseau de TEEM, dont le caractère principal est la rapidité des acheminements.

TEEM est l'abréviation de Trans Europ Express Marchandises. Il s'agit de trains de marchandises très rapides, qui relient les principaux centres de production et de consommation du continent européen, couvrant en quelques heures des distances souvent supérieures à 1.000 km. Entre le moment où ils sont enlevés chez le producteur et celui où ils sont distribués au consommateur le plus éloigné, les agrumes d'Espagne et les primeurs d'Italie mettent à peine 48 heures.

En veut-on quelques exemples ?

Le TEEM 115, venant de Sagunto en Espagne, point de concentration et de chargement des oranges d'Almería, de Guarena et de Murcie, franchit quelque 1.800 km en 43 heures.

Le TEEM 201 de Bologne (Italie) dépose à Bruxelles son chargement de primeurs en provenance de Palerme, de Syracuse, de Catane et de Bari, après avoir parcouru près de 1.100 km en moins de 30 heures.

De Saint Pol de Léon, à 900 km, le TEEM 117 ne met pas 20 heures pour nous approvisionner en choux-fleurs, artichauts et autres légumes de Bretagne.

Venant de Marseille, à plus de 1.100 km, le TEEM 111 apporte en Belgique en 26 heures quantité de fruits, des melons, des abricots, des pêches ainsi que des pommes de terre nouvelles, des asperges, tous produits des régions de Cavaillon, de Carpentras, d'Avignon et de Sète.

Il en est de même de la production des pays balkaniques qui atteint le marché belge en un temps record.

C'est grâce à ces performances, réalisées au prix d'une étroite collaboration et d'un effort commun des chemins de fer européens, que le consommateur belge peut, au cœur de l'hiver, trouver sur sa table des fruits et des légumes frais qui lui viennent « en direct du soleil ».

trafic de transcontainers toujours croissant chez Ford

L'emploi de transcontainers est en pleine expansion dans le trafic international. Nous avons déjà souligné à plusieurs reprises l'usage qu'en font les usines FORD.

En plus des navettes quotidiennes de transcontainers entre Genk et l'Angleterre via Zeebrugge, les divers sièges FORD d'Europe organisent entre eux des mouvements de transcontainers par trains spéciaux. Un trafic existe ainsi entre Genk, Cologne, Sarrelouis, Duren et la Grande-Bretagne.

Pour faire face à ce trafic toujours en développement, FORD a commandé une nouvelle série de 239 transcontainers, ce qui portera sous peu son effectif à 631 unités.





De nouvelles lignes ferroviaires viennent d'être mises en service qui ouvrent de nouvelles perspectives pour le trafic échangé avec la Turquie, la Syrie, l'Irak et l'Iran.

Les chemins de fer bulgares et turcs ont en effet posé une ligne ferroviaire qui joint Svilengrad à Peklivançoy en longeant la frontière grecque. Il en résulte que les envois adressés à Istanbul et aux pays du Proche-Orient via la Bulgarie ne doivent plus circuler sur le parcours grec par Dikea, Edirné et Pythion, lequel reste cependant ouvert au trafic et peut donc toujours être emprunté.

Plus à l'est, les chemins de fer turcs ont ouvert la nouvelle ligne Ankara/Kapiköy, coupée entre Tatvan et Van (Port) par un trajet en ferry-boats de 96 km sur le lac de Van. Cette ligne fait la jonction à Kapiköy avec le réseau iranien, que l'on ne pouvait jusqu'ici atteindre que via l'U.R.S.S., ce qui nécessitait des transbordements du fait de la différence d'écartement des voies du réseau soviétique.

Enfin, les chemins de fer de l'état iranien ont ouvert au trafic la ligne Razi frontière - Kotur - Tabriz - Téhéran, qui fait la jonction avec le réseau turc et, dès lors, avec les réseaux européens. Les seules gares iraniennes ouvertes actuellement au trafic C.I.M. (Convention internationale Marchandises) sont Tabriz et Téhéran.

LIMITES DE CHARGES.

Sur les lignes précitées, la limite maximale de poids par essieu est la suivante :

Svilengrad/Svilengrad Iztok frontière : 18 T par essieu ;

Kapikule frontière - Istanbul Sirkeci - Haydarpaşa : 17 T par essieu ;

Haydarpaşa - Ankara - Kapiköy frontière : 20 T par essieu ;

Razi frontière - Kotur - Tabriz - Téhéran : 18 T par essieu.

Comme nous l'avons déjà dit dans un article publié récemment à propos des limites de

chargement, il y a lieu de prendre en considération la limite de poids la plus basse imposée sur le parcours concerné par l'envoi.

PRESCRIPTIONS D'AFFRANCHISSEMENT

Pour les envois à destination ou en provenance d'une gare turque, syrienne, iranienne ou irakienne, la totalité des frais de transport et autres, dans les 2 sens de trafic, doit être prise en charge par l'expéditeur jusqu'aux points frontières bulgare-turc (Svilengrad fre) ou greco-turc (Pythion). Les frais survenant depuis ces points frontières jusqu'à la gare de destination tombent à la charge du destinataire.

Un mode d'affranchissement autre que « franco de tous frais » jusqu'à Svilengrad fre (ou Pythion) n'est donc pas autorisé.

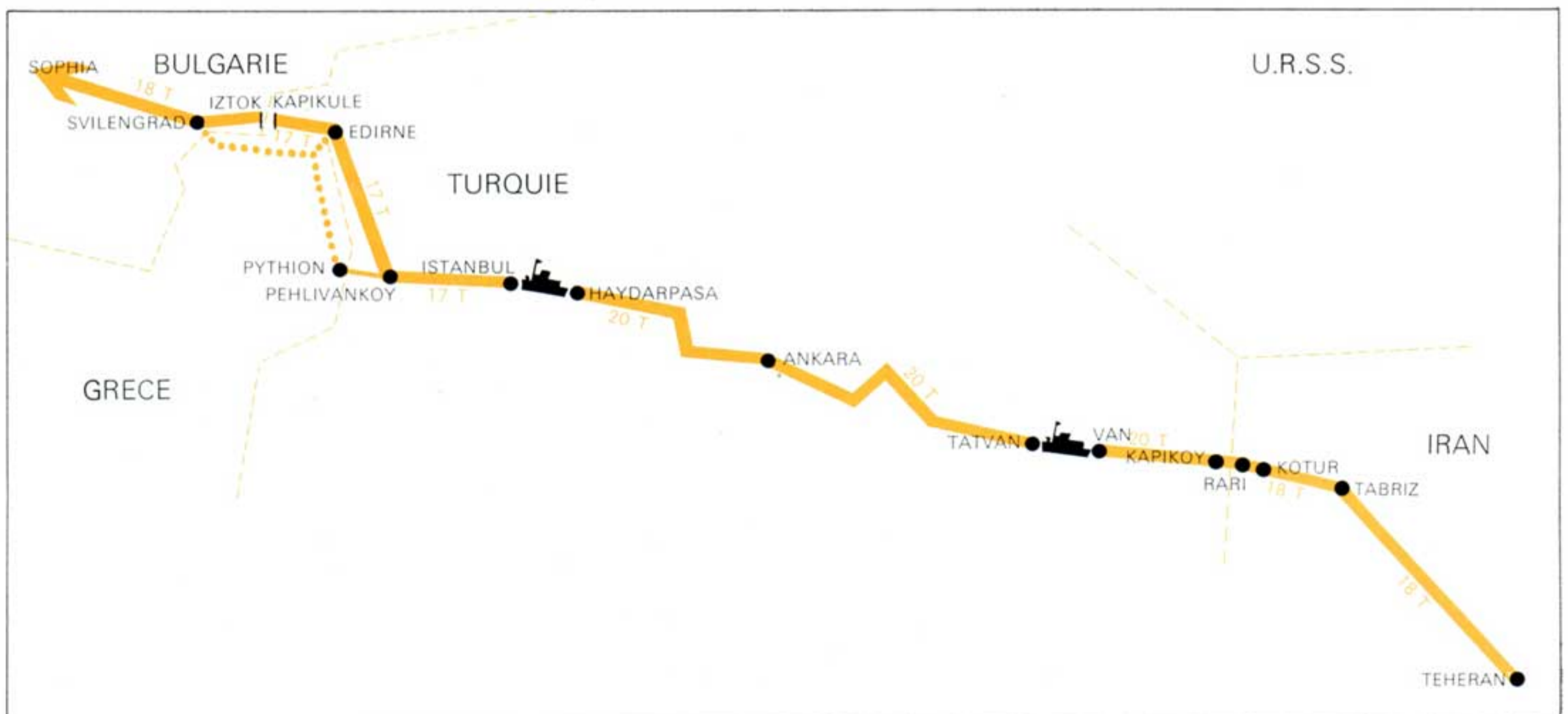
TAXATION.

Selon des informations officielles, la situation tarifaire est la suivante : à partir du 1 janvier 1972 les envois seront taxés sur les lignes bulgares, helléniques, turques, syriennes, irakiennes et iraniennes aux prix et conditions de la nouvelle édition du tarif 9290 Balkan-Proche-Orient.

A ces prix, il y a lieu d'ajouter le prix de la traversée du lac de Van, soit 111 centimes suisses par 100 kg sur un minimum de 10 tonnes (la ligne des ferry-boats est en effet exploitée par les Turkish Maritime Lines et non par les chemins de fer turcs). Il est accordé une réduction de 50% sur le prix de 111 ct / 100 kg pour les envois de l'Iran à destination de la Turquie, du Proche-Orient ou de l'Europe.

Enfin, il y a lieu de noter qu'en Iran, seules les gares de Tabriz et Téhéran seront ouvertes au trafic international marchandises ; les envois à destination d'autres gares iraniennes devront faire l'objet de réexpédition à Tabriz ou Téhéran. En conséquence, le tarif 9290 ne comportera des prix en Iran que pour les deux gares précitées.

MEILLEURS ECHANGES AVEC LE PROCHE-ORIENT





des trains directs pour les sports d'hiver

Pendant les prochains mois, des relations ferroviaires directes seront instaurées avec de nombreuses stations de sports d'hiver. Ainsi s'achemine-t-on progressivement vers la formule des voyages de bout en bout, qui convient manifestement mieux à tout le monde.

Les clients disposent pour le voyage, de trains de nuit qui leur offrent des voitures-couchettes, des wagons-lits, mais aussi des places « assis ». Autre aspect intéressant : dans de nombreux cas, la formule de bout en bout se combine parfaitement avec les voyages à forfait « tout compris » présentés au public par les agences de voyage accréditées.

Le Bolzano express

Il s'agit d'un train qui circulera entre Ostende et Bolzano et desservira le Tyrol et le Trentin.

Dans le sens Belgique-Italie, via Munich et Innsbruck, le départ aura lieu tous les vendredis du 7 janvier au 3 mars 1972, ainsi que les 24 et 31 mars.

Dans le sens inverse, départ tous les samedis du 8 janvier au 4 mars 1972, le 25 mars et le 1er avril.

En voici l'itinéraire :

17 h 20	D.	Ostende	↑	A.	12 h 53
17 h 37	D.	Bruges		A.	12 h 36
18 h 04	D.	Gand St Pierre		A.	12 h 09
18 h 42	D.	Bruxelles Midi		A.	11 h 32
18 h 52	D.	Bruxelles Nord		A.	11 h 23
20 h 01	D.	Liège Guillemins		A.	10 h 14
20 h 22	D.	Verviers		A.	9 h 55
20 h 50	A.	Aix-la-Chapelle		D.	9 h 23
21 h 55	A.	Cologne		D.	8 h 12
6 h 09	A.	Munich		D.	23 h 54
8 h 31	A.	Wôrgl		D.	21 h 40
9 h 15	A.	Innsbruck		D.	20 h 56
11 h 59	A.	Bolzano		D.	17 h 40

L'Alpina Express

Ce train, scindé ou regroupé à Bâle selon le sens de la marche, met le Valais et les Grisons directement à la portée des voyageurs.

En voici les dates de circulation et l'itinéraire :

— Dans le sens Belgique-Suisse :

les vendredi 17.12.71
mercredi 22.12.71
jeudi 23.12.71

tous les vendredis, du 7.1.72 au 24.3.72,
le samedi 25.3.72.

— Dans le sens Suisse-Belgique :

les lundi 3.1.72
mardi 4.1.72

tous les samedis du 8.1.72 au 25.3.72
le samedi 8.4.72.

21 h 35	D.	Bruxelles Midi	↑	A.	7 h 10
21 h 43	D.	Bruxelles Nord		A.	7 h 01
—		Bruxelles Q.L.		A.	6 h 49
22 h 29	D.	Namur		A.	6 h 04
0 h 02	D.	Arlon		A.	4 h 36
0 h 34	D.	Luxembourg		A.	4 h 03
4 h 50	A.	Bâle		D.	23 h 50
7 h 57	A.	Lausanne	↑	D.	20 h 47
8 h 20	A.	Montreux		D.	20 h 25
8 h 32	A.	Aigle		D.	20 h 13
8 h 40	A.	Bex		D.	20 h 05
8 h 56	A.	Martigny		D.	19 h 50
9 h 14	A.	Sion		D.	19 h 33
9 h 27	A.	Sierre		D.	19 h 20
7 h 19	A.	Zurich	↑	D.	22 h 02
8 h 30	A.	Sargans		D.	20 h 47
8 h 46	A.	Landquart		D.	20 h 33
9 h 00	A.	Coire		D.	20 h 19

Vers la Méditerranée et les stations de sports d'hiver en France

Des relations directes existent aussi avec les stations des sports d'hiver des Alpes françaises et avec la Côte d'Azur.

• La relation Bruxelles - Côte d'Azur existe toute l'année durant. Le train comporte :

- des places « assis » de 1^e et 2^e classe ;
- une voiture-restaurant entre Bruxelles et Paris dans le sens Nord-Sud ;
- des places couchettes de 2^e classe ;
- des places en wagon-lit.

19 h 06	D.	Bruxelles Midi	↑	A.	10 h 50
19 h 41	D.	Mons		A.	10 h 10
22 h 00	A.	Paris Nord		D.	7 h 52
22 h 55	D.			A.	6 h 50
6 h 30	A.	Avignon		D.	23 h 07
7 h 48	A.	Marseille St-Ch.		D.	21 h 57
8 h 40	A.	Toulon		D.	20 h 51
9 h 33	A.	St Raphaël		D.	19 h 44
9 h 57	A.	Cannes		D.	19 h 18
10 h 25	A.	Nice		D.	18 h 40
10 h 48	A.	Monaco-Mte-C.		D.	18 h 08
10 h 59	A.	Menton		D.	17 h 57
11 h 12	A.	Vintimille		D.	17 h 45
				(1)	(2)

(Wagons-lits 1^e et 2^e cl. - couchettes 2^e cl.)

(1) Sauf du 18 au 24 déc., les 1 et 2 janv., 25 et 26 mars, 3, 7, 8 et 9 avril.

(2) Du 18 au 24 déc., les 1 et 2 janv., 25 et 26 mars, 3, 7, 8 et 9 avril.

- En relation avec les Alpes françaises des voitures-couchettes circulent chaque semaine selon l'itinéraire ci-après :

A l'aller : les 22 et 29 décembre 1971 ;
les vendredis du 7 janvier au 31 mars 1972.

Au retour : le 30 déc. ; les samedis du 8 janv. au 8 avril 1972.

19h06	D.	Bruxelles Midi	A.	10h50
19h41	D.	Mons	A.	10h10
22h00	A.	Paris Nord	D.	7h52
23h35	D.		A.	5h54
5h38	A.	Culoz	D.	23h37
5h58	A.	Aix-les-Bains	D.	23h18
6h22	A.	Chambéry	D.	22h52 ←
7h48	A.	Grenoble	D.	21h46
7h16	A.	Albertville	D.	21h51
7h54	A.	Moutiers-Salins	D.	21h10
8h22	A.	Aime	D.	20h52
8h44	A.	Bourg-St-Maur.	D.	20h31
6h54	A.	Annecy	D.	22h11
8h20	A.	Cluses	D.	21h03
8h37	A.	Sallanches	D.	20h46
8h44	A.	St Gervais	D.	20h37

(Couchettes 2e classe)

- Chaque semaine : 1 train autos-couchettes Bruxelles-Avignon-Saint-Raphaël.

des abonnements «réseau» S.N.C.B. valables sur les TEE

Maints titulaires d'un abonnement «réseau» valable en première classe utiliseraient volontiers et régulièrement les Trans Europ Express pour leurs déplacements à l'intérieur du pays. Ils y renoncent pourtant à cause de la dépense relativement élevée que représenterait le paiement répété du supplément TEE. Ils se privent ainsi de la possibilité d'emprunter un certain nombre de trains.

Aussi les Chemins de fer belges ont-ils créé, à leur intention, une formule d'abonnement qui donne librement accès aux T.E.E. dans les limites du territoire belge. Il s'agit pratiquement d'un abonnement marqué du sigle T.E.E., qui, pour ceux qui le désirent, remplace celui en usage actuellement. Son prix est celui de l'abonnement «réseau», majoré d'un supplément forfaitaire établi sur la base de 100 francs par mois de validité.

On peut échanger son abonnement «réseau» en cours contre un abonnement «réseau + T.E.E.». Pour cette formalité, de même que pour les demandes d'abonnements nouveaux, les voyageurs sont invités à se renseigner dans les gares.

nouvelles lettres de voiture internationales à partir du 1er janvier 1973

Sauf imprévu, de légères modifications seront apportées aux lettres de voiture internationales de grande et de petite vitesse à partir du 1er janvier 1973. Elles rendront cependant inutilisables au-delà de cette date les modèles actuels, immatriculés C 412 (DC 1815) et C 410 (DC 1817) par la S.N.C.B. La mesure sera confirmée dès que possible. Les expéditeurs, et spécialement ceux qui se chargent de l'impression de leurs lettres de voiture internationales, sont dès lors invités à limiter leurs stocks au strict minimum pour couvrir leurs besoins probables jusqu'à fin 1972.

interfrigo

Avec l'adhésion des Chemins de fer irlandais (C.I.E.), la Société ferroviaire internationale de Transports frigorifiques INTERFRIGO compte vingt membres au 1er janvier 1972.

INTERFRIGO élargit ainsi son champ d'action, intensifie le développement des transports internationaux sous régime du froid — notamment en transcontainers — et facilite les échanges commerciaux entre le Continent et la République d'Irlande dont l'entrée dans le Marché Commun est envisagée.

une mise au point... et un compliment

A la suite de la publication de l'article intitulé « Un exploit digne du Chemin de fer de demain » dans notre revue Informations S.N.C.B. du 1er octobre dernier, la société LINALUX HAINAUT nous a adressé une aimable lettre dont elle nous autorise à reproduire l'extrait suivant :

« ...Vous avez mentionné que le train de 1100 tonnes de fuel extra-lourd se rangeait dans les installations de la centrale électrique Intercom de Monceau-Amercœur, alors qu'il s'agit plus exactement de la centrale d'Amercœur appartenant conjointement aux sociétés de production d'électricité ESMALUX et LINALUX - HAINAUT.

Cette mise au point faite, je reconnais volontiers l'excellence du service que nous apporte le Chemin de fer dans l'acheminement des produits pétroliers à notre centrale d'Amercœur. »

Ainsi nos excuses se mêlent-elles d'un peu de fierté.

SOMMAIRE 1971



Numéro 1

Intercontainer entend multiplier les trains-blocs, p. 2 / Réseaux de transport transcontainers et rail/route, p. 6 / Intercontainer en Grèce - Commerce CEE/Espagne et CEE/Israël - Courtrai reçoit les transcontainers, p. 7 / Le terminal OCT de Zeebrugge, p. 8 / Location de transcontainers, p. 9 / Trafic de transcontainers « Ford » entre Zeebrugge et Genk, p. 10 / Amélioration des horaires internationaux, p. 14 / Progrès spectaculaire des trains autos-couchettes, p. 15 / Tous les jours, du soleil sur votre table grâce aux trains T.E.E.M. - Le Tyrol et les Dolomites en une nuit en voitures directes, p. 16 / Réservation électronique des places pour les trains internationaux, p. 17 / Voyages Railtour et FTS pour l'été 1971, p. 18 / Rail-Europ-Junior valable aussi en Allemagne et en Yougoslavie, p. 19 / La Côte d'Azur en wagon-lit, p. 20



Numéro 2

La réservation des places dans les trains est l'affaire de quelques secondes, p. 2 / INTERFERRY, p. 6 / Un Trans-Europ-Container-Express entre Anvers et la France, p. 8 / Dédouanement des marchandises en France, p. 9 / EUROPABUS. Programme 1971 - Tourisme d'entreprise, p. 10 / Améliorations des horaires internationaux - Taxi réservé à partir des trains TEE entre Paris et Bruxelles - M. Vannieuwenhuysse, chef de l'agence de Courtrai depuis le 1er mars 1971 - Les British Railways à Bruxelles. Nouvelle adresse, p. 11 / Avec les trains autos-couchettes, vous gagnez 4 jours de vacances, p. 12



Numéro 3

Le programme décennal d'investissements de la S.N.C.B., p. 2 / Limite de charge des wagons, p. 6 / Les Chemins de fer belges en 1970, p. 9 / Cartes des réseaux de transport de marchandises de et vers l'étranger (trains TEEM, Transcontainers et Rail/Route) p. 10 / Horaires pour le transport de marchandises à destination de l'étranger, p. 12 / Les transports exceptionnels, p. 16 / La S.N.C.B. au service de l'industrie - D'intéressants terrains industriels disponibles à Winterslag, p. 17 / Location de transcontainers - La représentation générale des Chemins de Fer français à Bruxelles - Monsieur Vannieuwenhuysse, Chef de l'Agence de Courtrai, p. 18 / Exportations de marchandises, p. 19 / La carte à demi-tarif en poche... partez quand bon vous semble... p. 20



Numéro 4

Le transport des produits pétroliers - Les fuels extra-lourds, p. 2 / Les produits pétroliers blancs, p. 6 / Des trains complets réguliers de fuel extra-lourd entre Rotterdam et Amercœur, p. 8 / Où vous adresser pour vos transports de produits pétroliers?, p. 10 / Pas de wagons complets sans documents de transport et de douane - Charge des wagons - Livret-indicateur des trains de marchandises internationaux, p. 11 / Vacances de neige avec Railtour, p. 12 / L'hiver en France avec F.T.S., p. 13 / Emplacements industriels - Séjours à Spa, p. 14 / Améliorations dans les relations ferroviaires Belgique/Allemagne - Schaerbeek/Avignon en train autos-couchettes, même l'hiver, p. 15



Numéro 5

L'Union internationale des Chemins de fer a 50 ans, p. 2 / Inter Rail 72, abonnement européen pour les jeunes, p. 3 / Raccordement ferroviaire - Location de transcontainers, p. 4 / Le port de Zeebrugge, p. 5 / Fruits et légumes en direct du soleil grâce aux TEEM - Trafic de transcontainers chez Ford, p. 8 / Echanges avec le Proche-Orient, p. 9 / Trains directs pour les sports d'hiver, p. 10 / Abonnements « Réseau + TEE » - Nouvelles lettres de voiture internationales en 1973 - Interfrigo - Un compliment... p. 11 / Sommaire 1971, p. 12.