

INFORMATIONS SNCB

PERIODIQUE BIMESTRIEL

NUMERO 3 / JUIN 1965



Bon voyage...
...et
joyeuses vacances !





NUMERO 3 — JUIN 1965

Nederlandse uitgave verkrijgbaar op aanvraag.

SOMMAIRE

	Page
Le trafic de la S.N.C.B. en 1964	2
Sous le signe de l'IVA. Les chemins de fer seront à Munich	4
Transport de charbon vers les centrales électriques belges	7
Nouveaux horaires pour le transport de marchandises à destination de l'étranger depuis le 30.5.65	8
Le livret international pour le transport de marchandises (L.I.M.)	9
Transport de fonte « L.D. » en fusion sur 162 km de Oberhausen à Chertal	14
Cherchez-vous un emplacement à usage industriel ?	15
Les containers « Collico »	15
Avis à nos fidèles lecteurs	15
Evolution du trafic des « Grosses marchandises » de la S.N.C.B.	16
25 tonnes par wagon auto-déchargeur	17
Une étape de plus... grâce aux trains autos-couchettes. Direction : la Corse et les Baléares	18
En vacances les mains libres !	18
Un milliard et demi de voyageurs, 50 milliards de km parcourus, et pas un seul accident mortel !	19
Ristournes des taxes assimilées au timbre, en cas d'exportation de certains produits	19
La Côte d'Azur en une nuit	19
IVA - Munich en train le jour même	20

Lay-out: L. Tack.

Photos: Putman, Groupe Arts Appliqués.

Impr.: Omega s.a., Anvers.

LE TRAFIC DE LA S.N.C.B. EN 1964



A. TRAFIC DES VOYAGEURS

Le trafic des voyageurs s'est élevé en 1964 à 9.041 millions de voyageurs/km contre 9.009 millions de voyageurs/km en 1963, soit une progression de 0,4%. Il s'est réparti comme suit :

Voyageurs munis de	En millions de voyageurs/km			
	1963	1964	Ecart	
			En +	En -
1. Billets	3.107	3.106		1
2. Abonnements ordinaires	1.315	1.161		154
3. Abonnements scolaires	635	659	24	
4. Abonnements sociaux	3.952	4.115	163	
Total :	9.009	9.041	32	

L'on constate, d'une part, que les abonnements ordinaires perdent leur clientèle au profit des abonnements sociaux et, d'autre part, que les abonnés scolaires et sociaux, qui bénéficient de fortes réductions de prix, représentent plus de la moitié de la clientèle voyageurs (52,8% en 1964 contre 50,9% en 1963).

Par ailleurs, la répartition des voyageurs par classe a évolué de la manière suivante :

	1963	1964
1ère classe	6,5%	6,7%
2me classe	93,5%	93,3%

Il y a un gain de 20 millions de voyageurs/km en 1ère classe, soit 3,4% par rapport à l'année 1963. L'on constate un report de la clientèle « aisée » sur le chemin de fer, sur les axes principaux du réseau.

B. MARCHANDISES DÉTAIL

Voici les chiffres comparés du trafic des deux dernières années :

Genre de trafic	1963	1964	% $\frac{1964}{1963}$
Colis postaux	33.000 t	33.000 t	100
Express	42.000 t	55.000 t	131
Grande vitesse	475.000 t	478.000 t	100,6
Total :	550.000 t	566.000 t	103

C. GROSSES MARCHANDISES

1. Résultats globaux

Pour l'ensemble du trafic, les résultats acquis en 1964 se comparent comme suit à ceux de 1963 :

	1963	1964	% $\frac{1964}{1963}$
	64.997.000 tonnes	66.196.000 tonnes	101,8
	6.780.167.000 t/km	6.862.554.000 t/km	101,2
	5.916.092.000 francs	5.903.587.000 francs	99,8

2. Par nature de la marchandise

Vu sous l'angle de sa répartition par grandes natures de marchandises, le trafic de 1964 se compare comme suit à celui de l'année précédente :

Marchandises	% en tonnes/km		
	1963	1964	Ecart
Produits agricoles et alimentaires	3,1	3,2	+ 3,7%
Combustibles	32,7	28,4	-11,7%
Minerais	26,8	29,5	+11,0%
Produits métallurgiques	18,0	19,3	+ 7,9%
Matériaux de construction	5,0	5,6	+14,4%
Produits de carrières	4,8	4,5	- 4,5%
Textiles	0,3	0,3	- 0,8%
Produits chimiques	5,9	5,6	- 2,9%
Huiles et graisses industrielles	2,2	2,3	+ 6,6%
Divers	1,2	1,3	+ 5,2%
Trafic total :	100,0	100,0	+ 1,2%

L'on constate que le secteur : combustibles - minerais - produits métallurgiques représente ± 77% du trafic total. Ce secteur a donné les tonnages ci-après :

Produits	En tonnes :		
	1963	1964	% $\frac{1964}{1963}$
Houille et agglomérés	18.235.000	16.245.000	89
Coke	5.968.000	5.512.000	93
Minerais	12.545.000	14.021.000	112
Ferrailles	1.044.000	1.056.000	101
Acier et fonte brute	463.000	442.000	96
Demi-produits	1.320.000	1.793.000	136
Produits laminés	4.981.000	5.224.000	105
Total :	44.556.000	44.293.000	99,4

Parmi les produits ne ressortissant pas à la C.E.C.A., relevons les tonnages ci-après :

	1963	1964
Betteraves sucrières	208.000 t	321.000 t
Pulpes de betteraves	57.000 t	59.000 t
Schistes	1.082.000 t	1.399.000 t
Laitiers de hauts-fourneaux	720.000 t	900.000 t
Fonte en fusion	109.000 t	510.000 t
Ciments	885.000 t	965.000 t
Klinker de ciment	71.000 t	183.000 t
Bois	508.000 t	587.000 t
Verres et glaces	729.000 t	807.000 t
Produits des carrières	4.218.000 t	4.144.000 t
Produits chimiques	3.954.000 t	3.871.000 t
Huiles et graisses industrielles	939.000 t	910.000 t

Les chemins de fer seront à Munich.

C'est du 25 juin au 3 octobre 1965 que s'ouvriront, dans la capitale bavaroise, les portes de l'Exposition internationale des Transports et des Communications (Internationale Verkehrsstellung, par abréviation IVA).

Placée sous le patronage du Président de la République fédérale d'Allemagne, cette exposition se propose de donner au public une vue complète des progrès réalisés au cours de ces dernières années en matière de transports et de communications. Elle veut aussi mettre en lumière les problèmes qui se posent et les perspectives d'avenir dans les différents secteurs de ce vaste domaine, en expansion constante.

L'IVA München de 1965 est considérablement élargie par rapport aux expositions nationales allemandes consacrées au même objet, qui l'ont précédée en 1925 et en 1953. Elle englobe les grands secteurs suivants : rail, route, eau, aéronautique, astronautique, énergie, matériaux de base, tourisme, ainsi que les communications intellectuelles : postes - télécommunications - transmissions générales des informations.

..

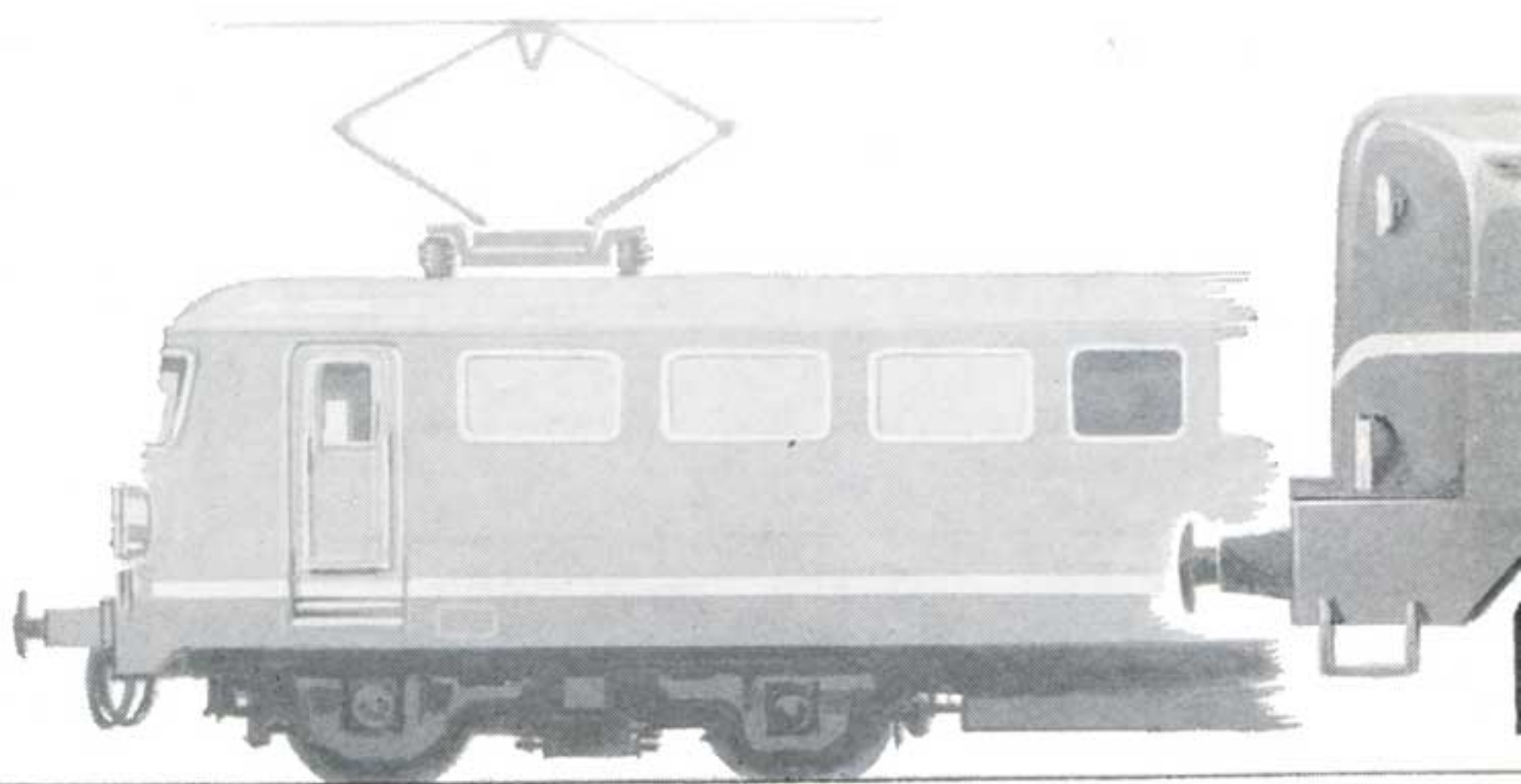
Les chemins de fer tiennent une place considérable dans

l'exposition. Ils disposent des halls couverts n° 16 et 18, d'une superficie totale de l'ordre de 10 000 m², et d'un terrain en plein air (E) d'environ 35 000 m².

Le hall n° 16 est entièrement occupé par la Deutsche Bundesbahn, sur le thème général « sécurité - rapidité - confort ». Il offre au visiteur de nombreux centres d'intérêt : hall de gare stylisé, équipé des appareils les plus modernes, évocation du voyage sous une forme originale réalisée avec le concours du film et de la musique électronique, installations modèles de gares, organes techniques de tous genres appartenant aux différentes branches de l'activité ferroviaire, maquettes, souvenirs historiques, etc..

Le hall n° 18 axé sur le thème « Les chemins de fer dans le monde - aujourd'hui et demain » abrite le stand de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), celui du Bureau International des Containers (BIC), les participations étrangères et celles de l'industrie ferroviaire en général.

Les thèmes ci-après seront spécialement illustrés : la collaboration internationale - la cybernétique et l'automatisme - l'attelage automatique - la chaîne ininterrompue des transports - les grandes vitesses - le trafic lourd rail/route - l'apport des chemins de fer au problème des communi-



Sous le signe de l'

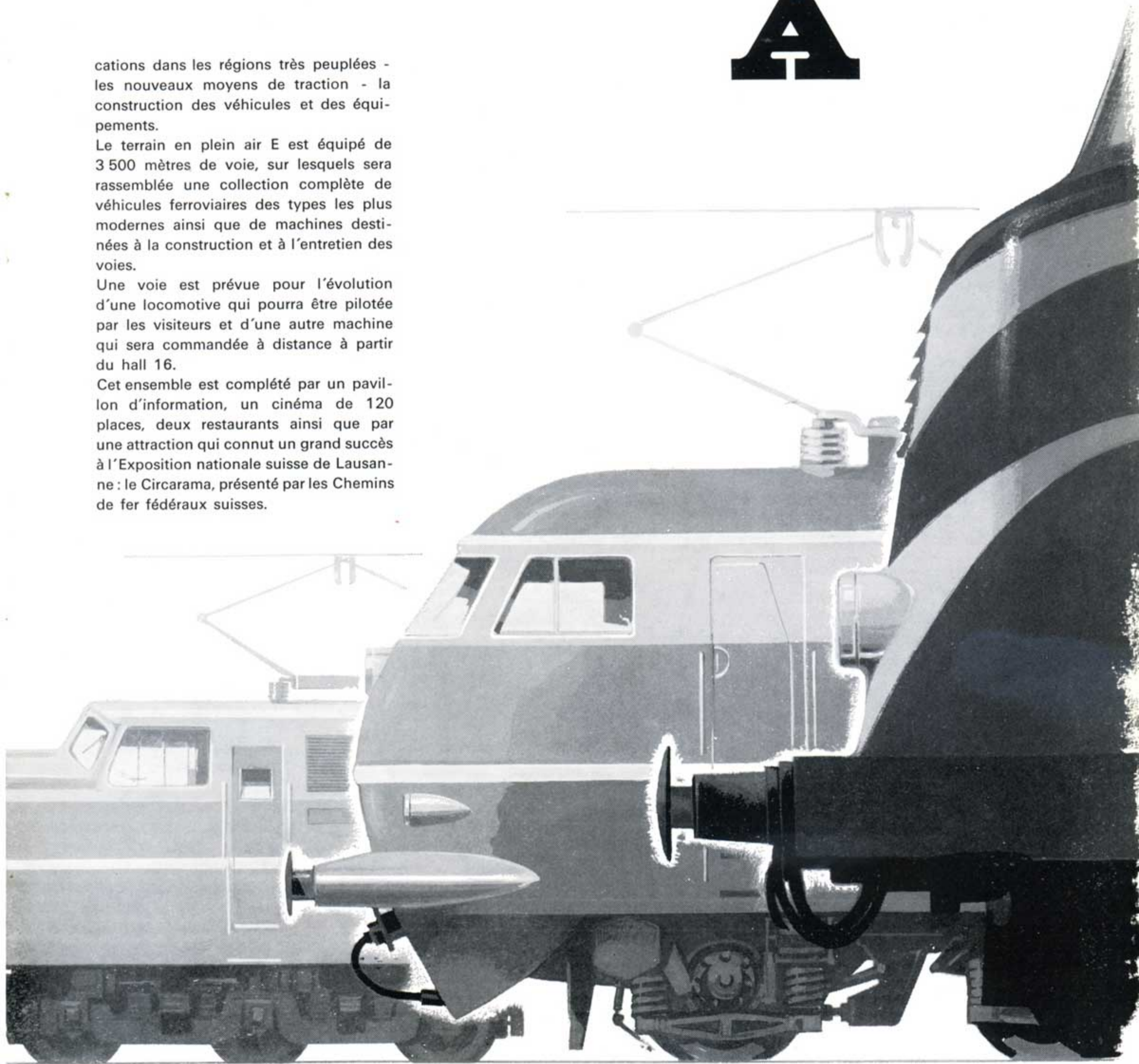
**IV
A** 

cations dans les régions très peuplées - les nouveaux moyens de traction - la construction des véhicules et des équipements.

Le terrain en plein air E est équipé de 3 500 mètres de voie, sur lesquels sera rassemblée une collection complète de véhicules ferroviaires des types les plus modernes ainsi que de machines destinées à la construction et à l'entretien des voies.

Une voie est prévue pour l'évolution d'une locomotive qui pourra être pilotée par les visiteurs et d'une autre machine qui sera commandée à distance à partir du hall 16.

Cet ensemble est complété par un pavillon d'information, un cinéma de 120 places, deux restaurants ainsi que par une attraction qui connut un grand succès à l'Exposition nationale suisse de Lausanne : le Circarama, présenté par les Chemins de fer fédéraux suisses.



C'est un cinéma circulaire de 800 m² de superficie et 15 mètres de hauteur, à l'intérieur duquel 1 500 spectateurs peuvent, toutes les 30 minutes, assister à la projection d'un film magnifique sur la Suisse et ses chemins de fer.

Enfin, à l'occasion de l'exposition, la Deutsche Bundesbahn compte illustrer le thème « grandes vitesses » par des démonstrations pratiques. Pour la première fois en Europe, des trains, accessibles au public, rouleront régulièrement entre Munich et Augsburg à la vitesse de 200 km/h. Le départ et l'arrivée de ces trains se feront à un quai spécial situé à proximité immédiate du parc à véhicules ferroviaires.

Les organisateurs du secteur « chemins de fer » ont veillé à ne pas montrer seulement les chemins de fer de 1965 et l'énorme effort de modernisation qui a été accompli. Ils se sont efforcés de mettre en évidence l'importante évolution qu'ils subiront encore à l'avenir en utilisant les ressources de la science et de la technique modernes.

Ils espèrent donner aux visiteurs le sentiment que le trafic ferroviaire se tient et se maintiendra dans l'avenir, en tête du progrès technique et apporter la preuve que, malgré les changements de structure du trafic, il ne se laisse pas distancer par les autres modes de transport.

La participation de la Belgique

La participation belge dans le secteur « chemins de fer » est réalisée avec le concours de la S.N.C.B., des constructeurs de matériel roulant et de l'industrie spécialisée dans la fabrication d'appareils destinés à l'exploitation des chemins de fer.

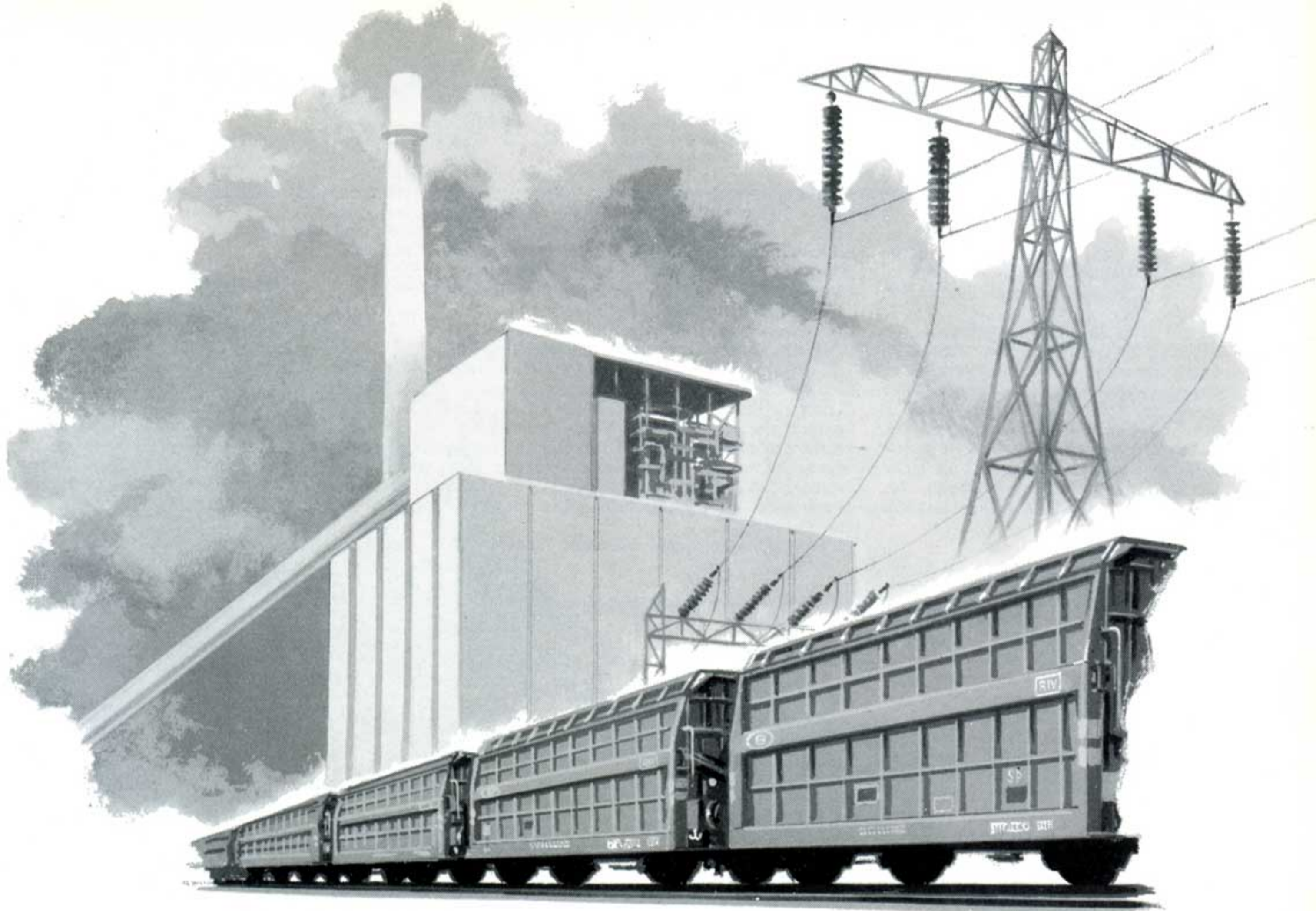
Elle comporte des engins moteurs et des véhicules remorqués de conception récente construits en Belgique. Ces engins sont présentés à ciel ouvert dans le parc à véhicules ferroviaires.

A l'intérieur du hall 18 la section belge présentera des réalisations particulièrement intéressantes du point de vue technique, parmi lesquelles nous remarquons entre autres un dispositif d'arrêt automatique et de contrôle de la vitesse des trains.

Le Circarama, présenté par les Chemins de fer fédéraux suisses.

C'est un cinéma circulaire de 800 m² de superficie et 15 mètres de hauteur, à l'intérieur duquel 1500 spectateurs peuvent, toutes les 30 minutes, assister à la projection d'un film magnifique sur la Suisse et ses chemins de fer.





Transport de charbon vers les centrales électriques belges

Dans des précédentes éditions, nous avons fait valoir que le chemin de fer est — et reste — le moyen de transport tout indiqué pour les marchandises en vrac et par grandes quantités, susceptibles d'être acheminées par trains complets.

Grâce au fait qu'il permet d'assurer — et de garantir — un approvisionnement régulier et rapide pendant toute l'année, sans devoir tenir compte des intempéries, il permet aux usines de réduire au minimum leurs aires de stockage et leurs stocks.

Par ailleurs, la mise en ligne de matériel de transport à déchargement automatique assure un déchargement instantané, avec un minimum d'installations et de main-d'œuvre.

La progression impressionnante des tonnages acheminés par fer vers les centrales électriques belges prouve que ces avantages sont appréciés par les dirigeants de ces entreprises. Le tableau ci-contre en est la démonstration :

<i>Année</i>	<i>Tonnages acheminés par fer vers les centrales électriques belges</i>
1958	1.640.000 tonnes
1959	1.878.000 »
1960	2.006.000 »
1961	1.933.000 »
1962	2.200.000 »
1963	2.150.000 »
1964	2.383.000 »

Depuis le 30-5-65 nouveaux horaires pour le transport de marchandises à destination de l'étranger

Les nouveaux horaires pour le transport des marchandises sont entrés en vigueur le 30.5.65.

Vous trouverez dans les tableaux ci-après les heures de départ et d'arrivée pour le transport des charges complètes à destination de l'étranger.

La première série de tableaux détermine les possibilités de transport les plus favorables, moyennant utilisation des trains TEEM.

La deuxième série de tableaux reproduit les possibilités les plus favorables pour le transport par trains ordinaires accélérés. Les heures de départ et d'arrivée sont arrondies à l'heure entière supérieure. C'est ainsi, par exemple, que le départ à l'heure 10, signifie que le train visé part en réalité entre 9 h et 9 h 59.

A. TRANSPORT PAR TRAINS TEEM.

L'ensemble de ceux de ces trains qui intéressent notre pays est reproduit au croquis ci-contre. Les trains TEEM sont des trains de marchandises rapides qui relient les plus importants centres de production et de consommation d'Europe.

Ils transportent des marchandises exigeant un transport rapide, exception faite des marchandises pondéreuses (charbons, mitrilles, pierres, etc.) et des périssables. La vitesse de pointe des trains TEEM se situe entre 85 et 100 km/h. Ils ne peuvent donc

comporter que des wagons marqués « S » ou « SS » et dont le chargement ne dépasse pas la charge limite prévue pour circuler sous le régime « S ». (S et SS sont des marques convenues sur le plan international, désignant les véhicules susceptibles de rouler respectivement à 100 km/h et 120 km/h.)

En conséquence, nous attirons l'attention de l'expéditeur sur la nécessité de demander du matériel marqué « S » ou « SS », ainsi que sur la limitation de la charge.

Le transport par trains TEEM ne peut être garanti de bout en bout pour les marchandises qui exigent un arrêt prolongé en cours de route, pour l'accomplissement des formalités douanières, le reglaçage, la visite vétérinaire ou phytopathologique, ou pour la réexpédition.

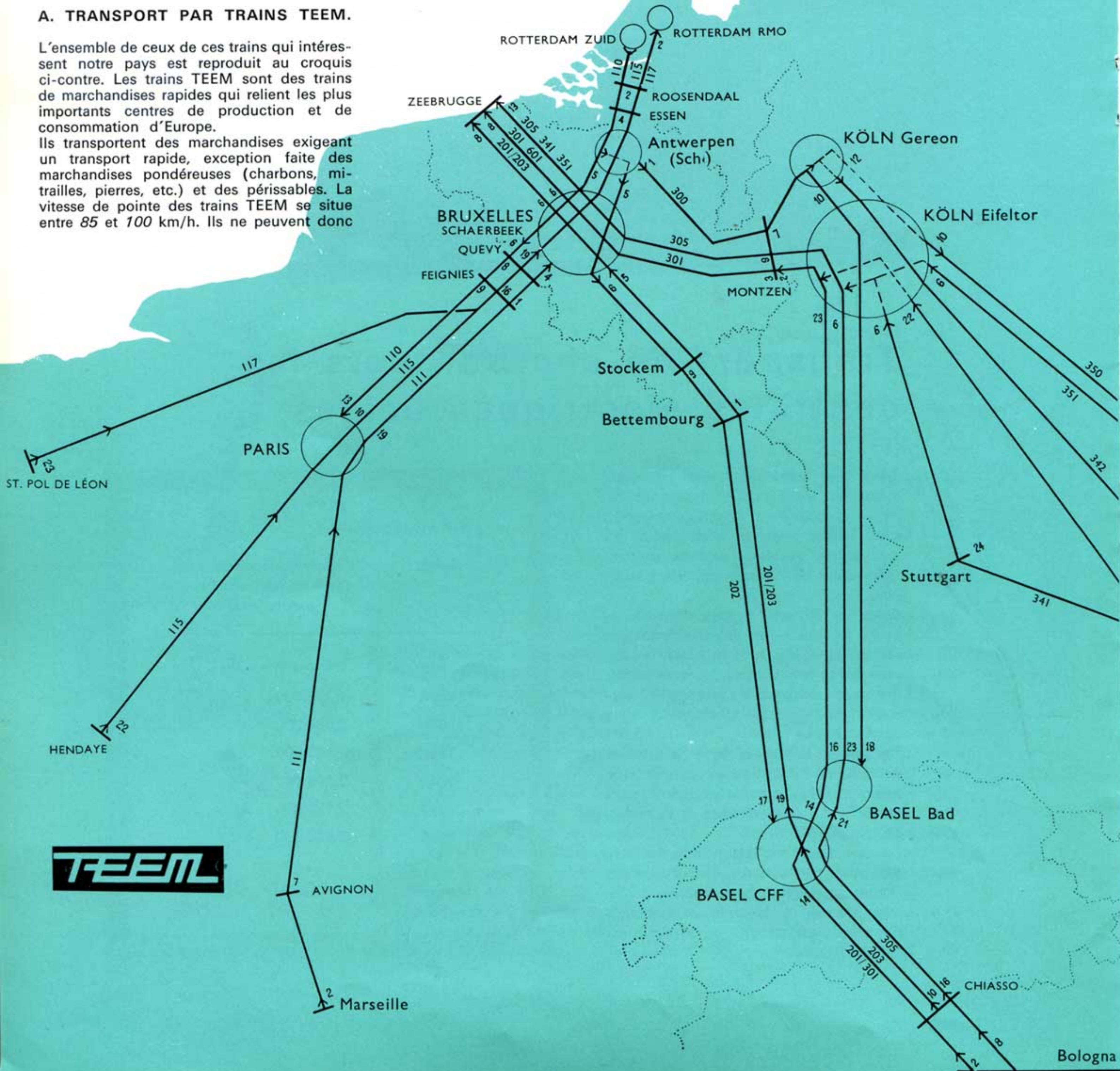
L'arrêt dans les gares frontières d'entrée ne

permet généralement pas le dédouanement; en conséquence, le dédouanement des envois doit être effectué, en entrepôt à destination.

B. TRANSPORT PAR TRAINS

L'arrêt dans les gares frontières est réglé en tenant compte du temps normalement nécessaire aux formalités douanières.

Cet arrêt n'est toutefois pas suffisant si d'autres opérations doivent être effectuées, comme par exemple la réexpédition, le reglaçage ou une visite spéciale par des fonctionnaires de la douane ou d'autres autorités (dédouanement, visite par un vétérinaire, visite phytopathologique, etc.).



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

Du fait de l'extension croissante des relations internationales, le Livret Indicateur International Marchandises (L.I.M.) était devenu un document confus tant dans sa structure que dans sa présentation.

En effet, les relations, aussi bien principales que secondaires, s'y trouvaient le plus souvent réunies sous la forme d'un tableau horaire unique et l'établissement d'un horaire nécessitait la consultation et la confrontation de plusieurs tableaux. A l'occasion de la Conférence Européenne des Horaires Marchandises, tenue à Oslo en 1963, vingt-trois administrations ferroviaires ont décidé de porter remède à cette situation.

Le nouveau L.I.M. ou Livret Indicateur International Marchandises a donc changé d'aspect depuis le 30.5.65. Il comportera désormais des tableaux horaires dits « de bout en bout », c'est-à-dire des tableaux indiquant le départ de chaque pays d'expédition vers chaque pays de destination. Il sera ainsi possible de trouver instantanément les meilleures relations depuis la gare de départ du pays d'origine jusqu'à la gare d'arrivée du pays de destination.

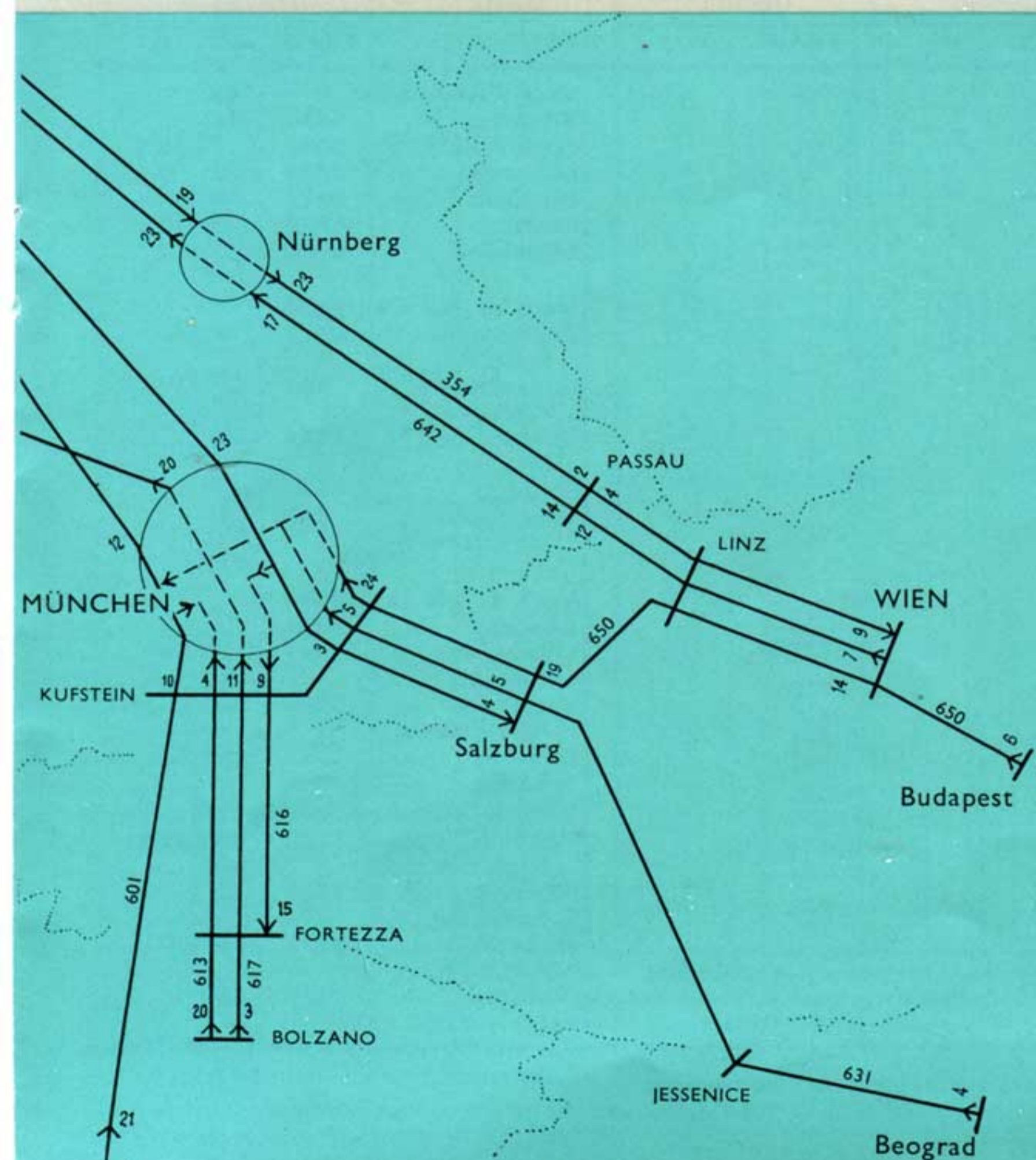
Afin d'illustrer cette amélioration, nous reproduisons ci-contre, à titre d'exemple, le fac-simile du tableau horaire du L.I.M. indiquant les relations possibles entre la Belgique et la Hongrie.

A l'intention des clients belges du rail, paraîtra en juin un extrait du L.I.M. (Livret Indicateur International Marchandises) contenant les horaires pouvant intéresser directement les importateurs et exportateurs belges. Cette documentation, se composant du livret des trains de marchandises S.N.C.B., de l'horaire spécial T.E.E.M. et d'une carte ferroviaire, peut être obtenue contre versement préalable de 70 FB au C.C.P. 1010 de la S.N.C.B. (indiquer comme motif du paiement : « L.I.M. »).

13/2 Belgique—Magyarország über/via Montzen—Furth i. W.—Štúrovo

I	II	III	IV	V	VI	Km	Stat.—Gares—Staz.	VII	VIII	IX	X	XI	XII
		24320 22 1	24324 3 2 24323 24 1		24322 23 1 22339 22 1 14310 22 1 99156 18 1 40007 18 1 94101 19 1 99944 19 1	156 169 162 214 40 282 272	b Antwerpen (DS) a b Antwerpen (Zuid) a b Bruxelles (TT) a b Gent (Oost) a b Liège (Guillem) a b Oostende (Zeeh) a b Zeebrugge a	82106 7 6 12315 11 6 41102 5 6 19152 8 6 TEM301 7 6	42333 3 6 42330 6 6 41306 4 6 90030 6 6 44155 2 6 19152 8 6 49101 7 6				
94341 11 1	99103 17 1	99944 19 1											
7279 23 1 1 2	7263 3 2 4	7267 9 2 10	7271 11 2 13	5057 18 1 19	5544 7 2 8	0 24	b Montzen a a Stolberg b	1 1 6	19 18				
7281 4 o o o o o	o o o o o	o o o o o 5055 15 2 o o o o o 6047 18 3 6313 22 7102 24 7102 3 4 o o o o o 4012 19 5	o o o o o		22 5324 10		b a Furth i. W. b b a Domažlice b b a Štúrovo b	5052 22 5 6048 20 6304 9 7001 3 4 4525 17 2	5050 16 5 6044 4 4 6310 20 7003 14 3 4523 3 2				
	5688 10 6 2157 5 6 2663 4 6 3181 3 6 1784 13 6 4752 21 6 798 19 6 452 17 6 798 4 7 1784 14 6	5682 14 6 3153 17 6 3265 15 6 3171 9 6 1784 13 6 4752 21 6 798 19 6 460 6 7 798 4 7 1784 14 6		660 10 6 2157 5 6 2663 4 6 3181 3 6 2762d 2 6 4760 8 6 760 5 6 450 9 6 760 10 6 2762d 4 6	660 10 6 2157 5 6 2663 4 6 3181 3 6 2762d 2 6 4760 8 6 760 5 6 450 9 6 760 10 6 2762d 4 6	269 90 89 78 145 295 177 258 263 174	a Békéscaba b a Bpest Ferencv. b a Bpest Jozsefv. b a Bpest nyugati pu. b a Cegléd b a Debrecen b a Kecskemét b a Miskolc b a Szeged b a Szolnok b	659 19 1 160 6 2 2076 20 1 751 1 2 1759 18 1 751 22 1 459 19 1 751 17 1 1759 1 2	284 18 1 3172 10 1				

▼ Antwerpen (Sch.) ▼ Rákospuszta



GARES DESSERVIES

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

RESTRICTIONS DANS LA CIRCULATION

Les TEEM 110 - 202 - 300 - 305 - 342 - 350 et 351 sont supprimés les lundis.

Le TEEM 115 circule du 1/11 au 30/4 environ.

Le TEEM 117 circule du 1/2 au 30/4, est supprimé les lundis.

Le TEEM 203 circule de Chiasso à Bâle SNCF jusqu'au 31/10 et à partir du 21/3 environ.

Le TEEM 601 est supprimé du 9/8 au 12/1.

Le TEEM 613 circule pendant la saison des primeurs et fruits.

Le TEEM 617 est supprimé les lundis; circule du 10/8 au 13/1.

Le TEEM 631 circule du 1/7 au 30/9.

Le TEEM 650 circule de Salzburg à München du 15/7 au 31/10 seulement.

NOTE : les nombres sur les lignes TEEM composés de trois chiffres sont les numéros du Train TEEM.

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

MEILLEURES RELATIONS PAR TRAINS ORDINAIRES

I. VERS LA FRANCE (1)

GARE DE DEPART	TRAIN	GARE FRONTIERE		Arrivée			Départ			GARE DE DESTINATION	Arrivée		
		H	J	TRAIN	H	J	TRAIN	H	J		H	J	
Essen	28320	5	II	} Quévy	88320	12	II	88320	14	II	Bordeaux	13	III
Antwerpen (Zd)	20305	1	II								Brest	5	IV
Antwerpen DS	20050	3	II								Clermont-Ferr.	3	IV
Brussel (TT)	10016	2	II								Dijon	14	III
Gent (O.)	90216	22	I								Le Havre	11	III
Gent (Zeeh.)	90011	23	I								Limoges	10	III
Oostende	99419	24	I								Lyon G.	18	III
Zeebrugge	99264	19	I								Marseille	2	IV
				Nancy	14	III							
				Nantes	24	III							
				Nice	1	IV							
				Paris-la-Chap.	2	III(2)							
				Paris Tolb.	3	III							
				Reims	6	III							
				Roubaix	4	III							
				Rouen	6	III							
Montzen	47300	10	II	} Erquelines	47300	14	II	47300	14	II	Bordeaux	13	III
Visé (4)	47300	11	II								Brest	5	IV
Liège (G.)	40007	18	I								Clermont-Ferr.	3	IV
											Dijon	14	III
				Le Havre	11	III							
				Limoges	10	III							
				Lyon G.	18	III							
				Marseille	2	IV							
				Nancy	14	III							
				Nantes	24	III							
				Nice	1	IV							
				Paris-la-Chap.	2	III(2)							
				Paris Tolb.	3	III							
				Reims	6	III							
				Roubaix	4	III							
				Rouen	6	III							
Charleroi (SQ)	70053	1	II	»	77348	18	II	77348	9	II	Bordeaux	13	III
Montzen	47310	1	II	»	47310	7	II	47310	7	II	Brest	5	IV
											Clermont-Ferr.	3	IV
											Dijon	14	III
											Le Havre	11	III
											Limoges	10	III
											Lyon G.	18	III
											Marseille	2	IV
											Nancy	14	III
											Nantes	24	III
											Nice	1	IV
											Paris-la-Chap.	2	III(3)
											Paris Tolb.	3	III
											Reims	6	III
											Roubaix	4	III
											Rouen	6	III
Antwerpen (DS)	29154	22	I	} Mouscron	98328	9	II	80262	11	II	Boulogne	11	III
Brussel (TT)	19152	3	II								Brest	5	IV
Essen	22361	19	I								Clermont-Ferr.	3	IV
Gent (O.)	90216	22	I								Dunkerque	4	III
Gent (Zeeh.)	90011	23	I								Le Havre	11	III
Montzen	49303	24	I								Lille	22	II
Oostende (Z.)	94101	19	I								Limoges	19	III
Zeebrugge	94324	17	I								Nancy	14	III
				Nantes	24	III							
				Reims	6	III							
				Roubaix	22	II							
				Rouen	6	III							
Antwerpen (DS)	20065	21	I	} Stockem	26320	8	II	26320	9	II			
Antwerpen (Zd)	22318	24	I										
Brussel (TT)	16308	23	I	»	66352	6	II	66352	12	II			
Gent (O.)	90216	22	I	»	26304	15	II	66309	17	II			
Gent (Zeeh.)	90011	23	I	»	26304	15	II	66309	17	II			
Liège (G.)	40007	18	I	»	46308	15	II	66330	22	II			
Kortrijk	84346	3	II	»	26304	15	II	66309	17	II	Metz	24	II
Oostende (Z)	91150	21	I	»	26304	15	II	66309	17	II	Strasbourg	4	III
Verviers	44342	19	I	»	46308	15	II	66309	17	II			
Zeebrugge	94324	17	I	»	16308	6	II	66330	22	II			
Liège	40084	21	I	} Gouvy	44320	4	II	31724	6	II			
Verviers	41151	20	I										

(1) Sauf indications contraires au présent tableau les plans ne sont applicables qu'aux envois du Régime Accélééré français en wagons S dont la charge S n'est pas dépassée. Les envois doivent, en outre, circuler sous le régime du Transit International Douanier.

(2) Applicable également aux envois du régime ordinaire français.

(3) Applicable à tous les envois, chargés en wagons S dont la charge S n'est pas dépassée.

(4) Exclusivement des périssables.

Les présents horaires sont ceux en vigueur le 30-5-65. 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	Montzen	24320	2	II	6143	11	II	Aachen (W)	6143	11	II
	24324	3	II	»	24324	6	II				Bochum N	5275	21	II
Antwerpen (Z)	24323	24	I	»	24323	7	II				Bremen	5321	1	III ⁽¹⁾
Bruxelles (TT)	14310	22	I	»	14310	2	II				Dortmund (S)	5275	2	III
Charleroi (SQ)	70313	18	I	»	64306	7	II				Duisburg	5117	16	II
Gent (Zeeh.)	90011	23	I	»	84346	5	II				Düsseldorf (D)	9833	20	II
Gent (O)	90216	22	I	»	84346	5	II				Essen	5235	18	II
Liège (M)	40007	18	I	»	44300	24	I				Flensburg (W)	6857	9	III
Kortrijk	84346	21	I	»	84346	5	II				Hamburg	5105	3	III ⁽¹⁾
Oostende	94101	19	I	»	84346	5	II				Hannover	5057	4	II
Verviers	41151	20	I	»	44300	24	I				Osnabrück	5117	21	II
Zeebrugge	94324	17	I	»	94324	23	I				Wuppertal	9461	1	III
											Münster	5105	18	II
											Göteborg via Putgarden	5158	22	IV ⁽¹⁾
								Göteborg via Trelleborg	5158	22	IV ⁽¹⁾			
								Köbenhavn (G) via Putgarden	2186	3	IV ⁽¹⁾			
								Padborg	9911	12	III			
								Stockholm via Putgarden	4004	4	V ⁽¹⁾			
								Stockholm via Trelleborg	4004	4	V			
								Frankfurt (M)	5300	2	III			
								Köln (G)	5055	16	II			
								München (S)	5238	9	III ⁽¹⁾			
								Salzburg	7707	17	III ⁽¹⁾			
								Stuttgart	5438	2	III ⁽¹⁾			

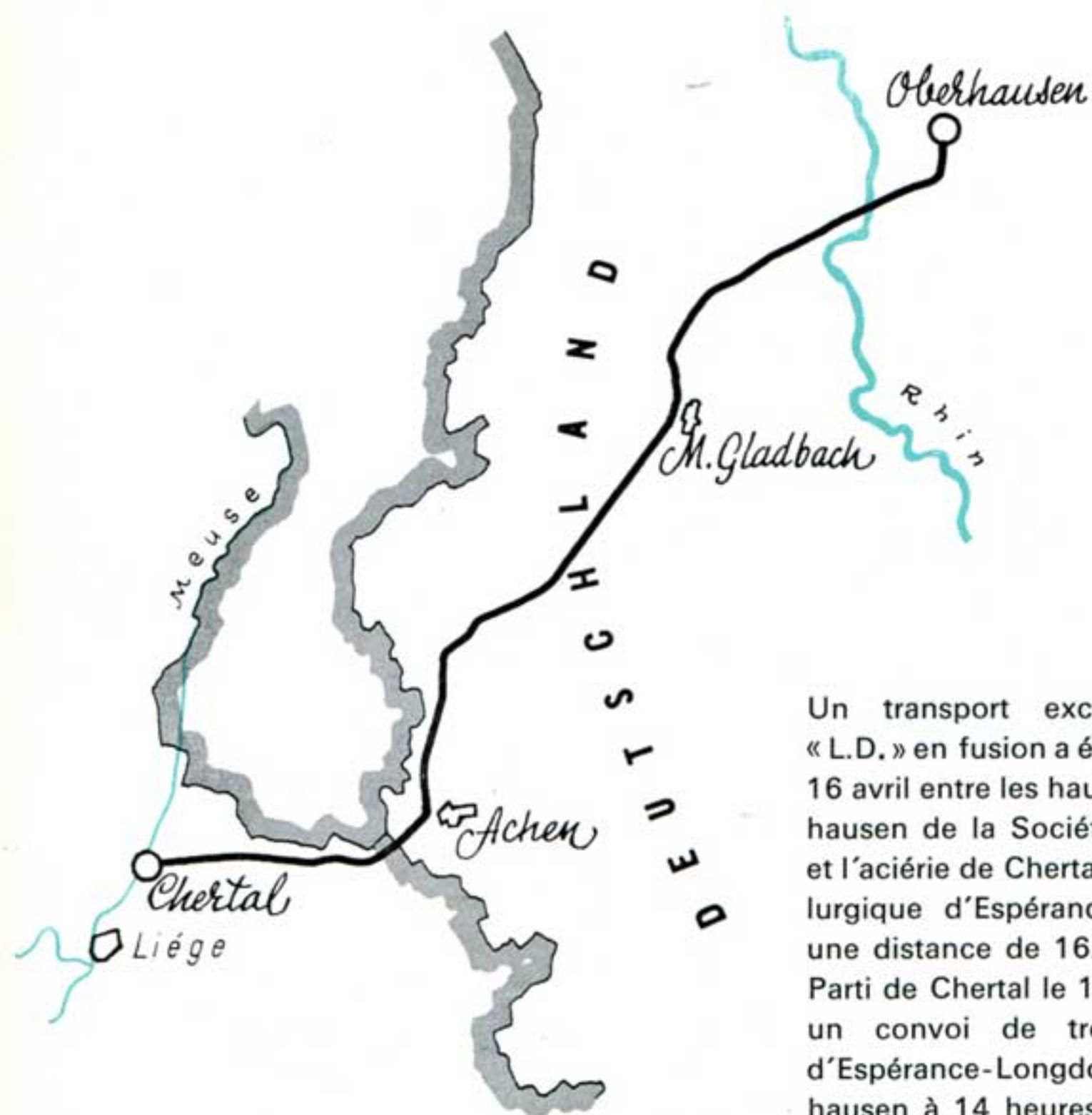
(1) Applicable uniquement aux envois chargés en wagons portant la marque „S” (vitesse maximum autorisée du wagon 100 Km/h) et qui sont chargés jusqu'aux limites de charge prescrites pour circuler en régime „S”.

III. VERS LES PAYS-BAS (1)

GARE DE DEPART	TRAIN	H	J	GARE FRONTIERE	Arrivée			Départ			GARE DE DESTINATION	H	J
					TRAIN	H	J	TRAIN	H	J			
Antwerpen (DS)	22303	5	II	Essen	22303	6	II	22303	6	II	Amsterdam Wgm	14	II
Antwerpen (Zd)	20305	1	II	Essen	12100	7	II	12100	8	II	Amersfoort	6	III
Bruxelles (TT)	10016	2	II								Dordrecht	9	II
Quévy	TEEM 111	2	II								Eindhoven	5	III
Gent (Zeeh.)	99158	22	I								Nijmegen	5	III
Gent (O)	90216	22	I								Rotterdam R.M.O.	13	II
Kortrijk	84346	21	I								Rotterdam Z	11	II
Oostende	94101	19	I								Groningen	12	III
Zeebrugge	94324	17	I								Utrecht	6	III
											Amsterdam Wgm	6	III
											Amersfoort	6	III
				Dordrecht	7	III							
				Eindhoven	5	III							
				Nijmegen	5	III							
				Rotterdam R.M.O.	7	III							
				Rotterdam Z	2	III							
				Groningen	12	III							
				Utrecht	6	III							
				Amsterdam Wgm	15	III							
				Amersfoort	14	III							
				Dordrecht	7	IV							
				Eindhoven	8	III							
				Nijmegen	13	III							
				Rotterdam R.M.O.	16	III ⁽³⁾							
				Rotterdam Z	9	III							
				Groningen	6	IV ⁽³⁾							
				Utrecht	13	III							
				Amsterdam Wgm	1	III							
				Amersfoort	5	III							
				Dordrecht	7	III							
				Eindhoven	1	III							
				Nijmegen	8	III							
				Rotterdam R.M.O.	6	III							
				Rotterdam Z	24	II							
				Groningen	9	III							
				Utrecht	4	III							
				Amsterdam Wgm	15	II							
				Amersfoort	14	II							
				Dordrecht	7	III							
				Eindhoven	8	II							
				Nijmegen	13	II							
				Rotterdam R.M.O.	16	II ⁽³⁾							
				Rotterdam Z	9	II							
				Groningen	6	II							
				Utrecht	13	II							

(1) Ces plans ne sont pas applicables aux wagons arrivant à la gare front. le samedi ou le dimanche.
(2) Priorité pour les envois G.V.
(3) Ce plan n'est pas applicable aux wagons arrivant à Maastricht le vendredi - samedi - dimanche.

Les présents horaires sont ceux en vigueur le 30-5-65. Ils sont susceptibles de modifications.



Transport de fonte « L.D. » en fusion sur 162 kms de Oberhausen à Chertal

Un transport exceptionnel de fonte « L.D. » en fusion a été effectué le vendredi 16 avril entre les hauts-fourneaux d'Oberhausen de la Société Phoenix-Rheinrohr et l'aciérie de Chertal de la Société Métallurgique d'Espérance-Longdoz, soit sur une distance de 162 km.

Parti de Chertal le 15 avril à 4 heures 30, un convoi de trois wagons-thermos d'Espérance-Longdoz a atteint Oberhausen à 14 heures. Après un séjour de 24 heures dans les usines de Phoenix-Rheinrohr, au cours duquel les trois wagons ont été chargés chacun de 120 tonnes de fonte liquide coulée directement des hauts-fourneaux, le convoi a

repris, le 16 avril à 13 heures 30, le chemin de Chertal qu'il a atteint à 23 heures, soit 9 heures 30 plus tard.

La température de la fonte qui, au chargement, s'élevait pour les trois wagons respectivement à 1.377, 1.375 et 1.332 °C atteignait encore 1.290, 1.285 et 1.250 °C lors du déchargement à Chertal.

La totale réussite de ce transport a démontré une nouvelle fois la possibilité de solutions de collaboration entre des usines ou des bassins très éloignés qui pourront ainsi résoudre leurs problèmes de goulots d'étranglement aux niveaux des hauts-fourneaux et des aciéries, grâce au concours du chemin de fer.

Cherchez-vous un emplacement à usage industriel ?

Nos lecteurs trouveront ci-dessous une liste des terrains et bâtiments que le chemin de fer peut donner en location à des firmes industrielles.

Cette liste ne comprend que les postes les plus importants. Beaucoup d'autres immeubles, de petite superficie, sont disponibles. Les amateurs éventuels s'adresseront utilement au représentant commercial de leur région qui les mettra en rapport avec le service local s'occupant des terrains et bâtiments.

Liste des représentants commerciaux de la S.N.C.B. :

	TEL.	
AALST	261.15	Denderstraat 49
ANTWERPEN	33.02.68	Koningin Astridplein
ARLON	211.15	61, Avenue de la Gare
BRUGGE	369.97	Gare
BRUXELLES	11.95.50 - 12.13.50	153B, Boulevard Anspach
CHARLEROI	32.73.73	1, Quai de la Gare
CINEY	217.72	Gare
GENT	22.71.00	K. Maria Hendrikaplein, 2
HASSELT	232.65	Statieplein, 21
KORTRIJK	200.49	Gare
LEUVEN	277.03	Gare
LIEGE	23.17.13 - 23.22.85	42, rue de la Casquette
MECHELEN	164.82	Gare
MONS	359.79	14, Square F. Roosevelt
NAMUR	230.84	52, Rue Godefroid
TOURNAI	258.45	10, Rue Hôpital Notre-Dame
VERVIERS	308.40	14, Rue Xhavée

Liste d'immeubles disponibles raccordés ou facilement raccordables :

Terrains :

Aarschot	70.000 m ²	Marbehan	80.000 m ²
Arlon	10.000 m ²	Muizen	17.000 m ²
Boom	2.000 m ²	Nieuwpoort	100.000 m ²
Brugge	35.000 m ²	Oostende	120.000 m ²
Diest	24.000 m ²	Ottignies	110.000 m ²
Erquelinnes	20.000 m ²	St. Ghislain	15.000 m ²
Forest-Midi	15.000 m ²	Tamines	50.000 m ²
Hal	7.000 m ²	Warnant	10.000 m ²
Gent-St. Pieters	16.000 m ²	Waterschei	140.000 m ²
Jemelle	10.000 m ²	Weelde	120.000 m ²
Latour	200.000 m ²	Zeebrugge	70.000 m ²

Bâtiments :

Ans (+ terrain)	32.000 m ²	Landen	9.000 m ²
Braine-le-Comte	9.400 m ²	Ottignies	10.000 m ²
Bruxelles-Midi	4.000 m ²	Pepinster	9.000 m ²

Liste d'immeubles disponibles non raccordables :

Terrains :

Forest	18.000 m ²	Hasselt	16.000 m ²
Haren	50.000 m ²	Winterslag	220.000 m ²

Avis à nos fidèles lecteurs

Nous insistons à nouveau auprès de nos lecteurs pour qu'ils veuillent bien nous aviser de tout changement d'adresse, en n'omettant pas de nous communiquer par la même occasion le numéro de code qui figure sur le timbre-adresse collé sur l'enveloppe contenant notre bulletin.

Ils nous épargneront, ce faisant, de laborieuses recherches. Nous les en remercions d'avance.

pour vos expéditions
louez des containers

COLLICO



ouvert



replié

Les **COLLICOS** sont des containers en aluminium entièrement repliables.

Il en existe 5 types de capacités s'étageant de 53 à 450 dm³.

Pour vos envois par chemin de fer la location de **COLLICOS** offre des avantages appréciables :

- taxation sur le poids réel de la marchandise;
- emballage des produits réduit au minimum;
- risques d'avaries éliminés;
- retour gratuit du **COLLICO** vide.



LOCATION ET DOCUMENTATION AUPRES DE
LA FILIALE DE LA S.N.C.B.

S.A. EDMOND DEPAIRE

94, AVENUE DU PORT A BRUXELLES
TEL. 02/26.98.20



Evolution du trafic des «Grosses Marchandises» de la S.N.C.B.

Il nous a paru intéressant de donner à nos lecteurs un aperçu du trafic des « grosses marchandises » de notre Société, au cours des dix dernières années et de le comparer à celui qu'elle a transporté en 1937, dernière année « normale » de l'avant-guerre.

Cette statistique est exprimée en « tonnes transportées ». Dans l'appréciation de l'importance du trafic intérieur par rapport aux trafics internationaux et de transit, il convient de tenir compte que les chiffres cités diffèrent assez sensiblement de ceux qui seraient obtenus si la statistique était exprimée en tonnes/km, les distances moyennes de parcours dans chacun de ces trois secteurs étant notablement différentes.

A. TRAFICS INTERIEURS

Année	Trafic intérieur proprement dit, d'une gare belge à une gare belge	Trafics entre une gare belge et un port belge			Total du trafic intérieur
		à la sortie	à l'entrée	Total	
1937	42.300.000	4.950.000	4.500.000	9.450.000	51.750.000
1955	36.300.000	6.900.000	3.700.000	10.600.000	46.900.000
1956	36.500.000	5.400.000	4.500.000	9.900.000	46.400.000
1957	34.200.000	4.300.000	4.400.000	8.700.000	42.900.000
1958	27.800.000	3.900.000	3.700.000	7.600.000	35.400.000
1959	27.400.000	3.600.000	3.800.000	7.400.000	34.800.000
1960	28.000.000	3.500.000	4.200.000	7.700.000	35.700.000
1961	27.200.000	3.600.000	4.300.000	7.900.000	35.100.000
1962	27.600.000	3.400.000	4.600.000	8.000.000	35.600.000
1963	27.000.000	3.100.000	6.300.000	9.400.000	36.400.000
1964	26.500.000	3.300.000	7.500.000	10.800.000	37.300.000

B. TRAFICS INTERNATIONAUX

1. à destination de la Belgique (trafic local).

En milliers de t.

Année	de la France	de l'Allemagne	des Pays-Bas	du Grand-Duché	de la Suisse	de l'Italie	Divers	Total
1937	4.150	700	620	1.300	20	24	31	6.845
1955	6.900	900	420	1.400	21	80	154	9.875
1956	7.050	1.100	500	1.300	24	65	161	10.200
1957	6.650	1.250	550	1.450	24	84	181	10.189
1958	7.050	1.400	570	1.220	24	79	173	10.516
1959	7.950	1.350	500	1.140	26	99	174	11.239
1960	8.900	1.300	500	1.120	25	100	194	12.139
1961	8.900	1.500	620	1.200	25	115	216	12.576
1962	8.700	1.650	570	1.000	25	131	213	12.289
1963	7.450	2.050	860	670	29	128	195	11.382
1964	7.500	2.150	870	600	31	163	221	11.535

2. au départ de la Belgique (trafic local).

En milliers de t.

Année	vers la France	vers l'Allemagne	vers les Pays-Bas	vers le Grand-Duché	vers la Suisse	vers l'Italie	Divers	Total
1937	4.030	148	264	492	87	5	10	5.036
1955	2.220	360	990	760	190	140	130	4.790
1956	2.520	450	1.050	780	270	140	100	5.310
1957	2.800	320	820	850	130	130	110	5.160
1958	2.300	310	640	680	110	130	120	4.290
1959	1.920	310	660	820	110	140	130	4.090
1960	2.160	490	740	930	120	200	130	4.770
1961	2.220	450	960	970	140	200	120	5.060
1962	2.440	510	1.300	860	160	260	130	5.660
1963	3.460	810	1.270	880	160	340	100	7.020
1964	3.300	1.040	1.540	915	250	220	130	7.395

C. TRAFICS DE TRANSIT.

En milliers de t.

Année	Entre frontières sèches	Via les ports belges			Total
		des ports vers les frontières	des frontières vers les ports	Total	
1937	2.107	—	—	4.673	6.780
1955	3.575	770	3.040	3.810	7.385
1956	4.180	1.190	2.750	3.940	8.120
1957	4.305	1.080	2.610	3.690	7.995
1958	4.250	780	2.190	2.970	7.220
1959	4.690	630	2.620	3.250	7.940
1960	4.970	750	2.200	2.950	7.920
1961	5.260	860	2.250	3.110	8.370
1962	5.260	1.060	2.220	3.280	8.540
1963	6.350	1.470	2.380	3.850	10.200
1964	5.830	1.620	2.550	4.170	10.000

D. SITUATION D'ENSEMBLE.

En milliers de t.

Année	Trafic intérieur entre gares belges	Trafic portuaire		Trafic international (entre gares belges et points-frontières)		Trafic de transit entre frontières sèches	Trafic total
		vers les ports	au départ des ports	à l'entrée	à la sortie		
1937	42.300	14.123		6.845	5.036	2.107	70.411
1955	36.300	9.940	4.470	9.875	4.790	3.575	68.950
1956	36.500	8.150	5.690	10.200	5.310	4.180	70.030
1957	34.200	6.910	5.480	10.189	5.160	4.305	66.244
1958	27.800	6.090	4.480	10.516	4.290	4.250	57.426
1959	27.400	6.220	4.430	11.239	4.090	4.690	58.069
1960	28.000	5.700	4.950	12.139	4.770	4.970	60.529
1961	27.200	5.850	5.160	12.576	5.060	5.260	61.106
1962	27.600	5.620	5.660	12.289	5.660	5.260	62.089
1963	27.000	5.480	7.770	11.382	7.020	6.350	65.002
1964	26.500	5.850	9.120	11.535	7.395	5.830	66.230

Les conclusions générales suivantes peuvent être tirées de ces statistiques :

1° le trafic intérieur entre gares belges s'est fortement amenuisé depuis dix ans et par rapport à l'avant-guerre. C'est la conséquence de la concurrence du camion aux petites distances. En fait, la route présente pour le trafic de distribution à courte distance des avantages indéniables et il y a lieu d'en tirer les conséquences. Par contre, le chemin de fer reste le mode de transport le plus adéquat pour les transports de masse, même à courte distance et il tend à accroître sa participation dans ce trafic.

2° le trafic portuaire représente en 1964 un tonnage de quelque 15 millions de tonnes, soit environ 23% du tonnage total. On observe une remontée remarquable de ce trafic depuis l'année 1958, au cours de laquelle il avait atteint un minimum avec 10,5 millions de tonnes.

3° en trafic international, le chemin de fer a transporté en 1964 un total de 19 millions de tonnes, contre 12 millions de tonnes en 1937. C'est la conséquence de la mise en vigueur du Traité de Rome et surtout du Traité de Paris, qui ont élargi les marchés de produits de base aux six-pays de la Communauté.

Il en est de même pour le trafic de transit qui est passé de 2 millions de tonnes en 1937 à près de 6 millions de tonnes en 1964.

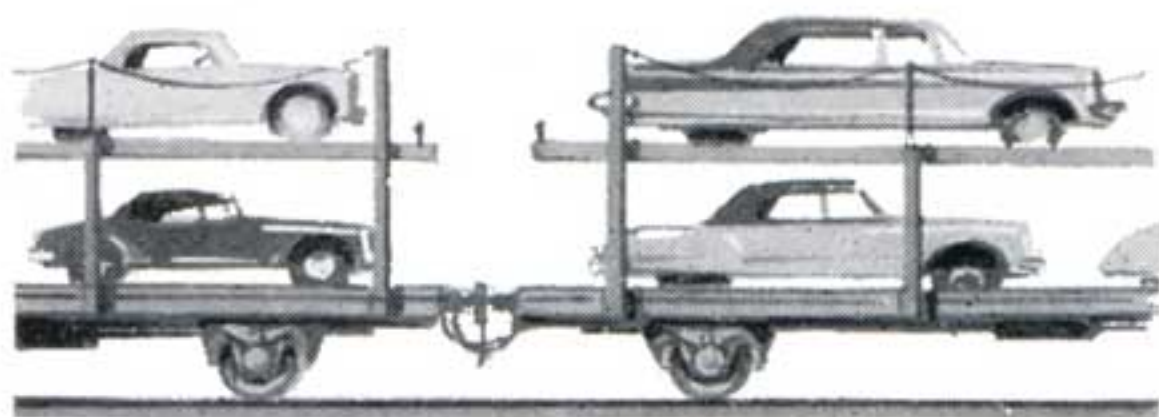
25 tonnes par wagon auto-déchargeur

Les chemins de fer belges ont mis en service 500 wagons à marchandises à déchargement automatique. Ce type de wagon, mieux connu sous la dénomination de Otmm, permet une économie importante de frais de déchargement, ce qui en explique la demande toujours croissante. Celle-ci atteint cependant un tel niveau, que la S.N.C.B. n'est plus en mesure d'y satisfaire en totalité.

Afin d'intensifier l'utilisation du matériel existant, il est indispensable de porter la charge payante minimale à 25 t par wagon pour les charbons et briquettes, et à 20 t pour les cokes, la grande capacité de ces véhicules modernes permettant le chargement de pareil tonnage.

Afin que sa clientèle puisse prendre sans précipitation les dispositions requises le chemin de fer n'appliquera cette mesure qu'à partir du 1.7.1965.

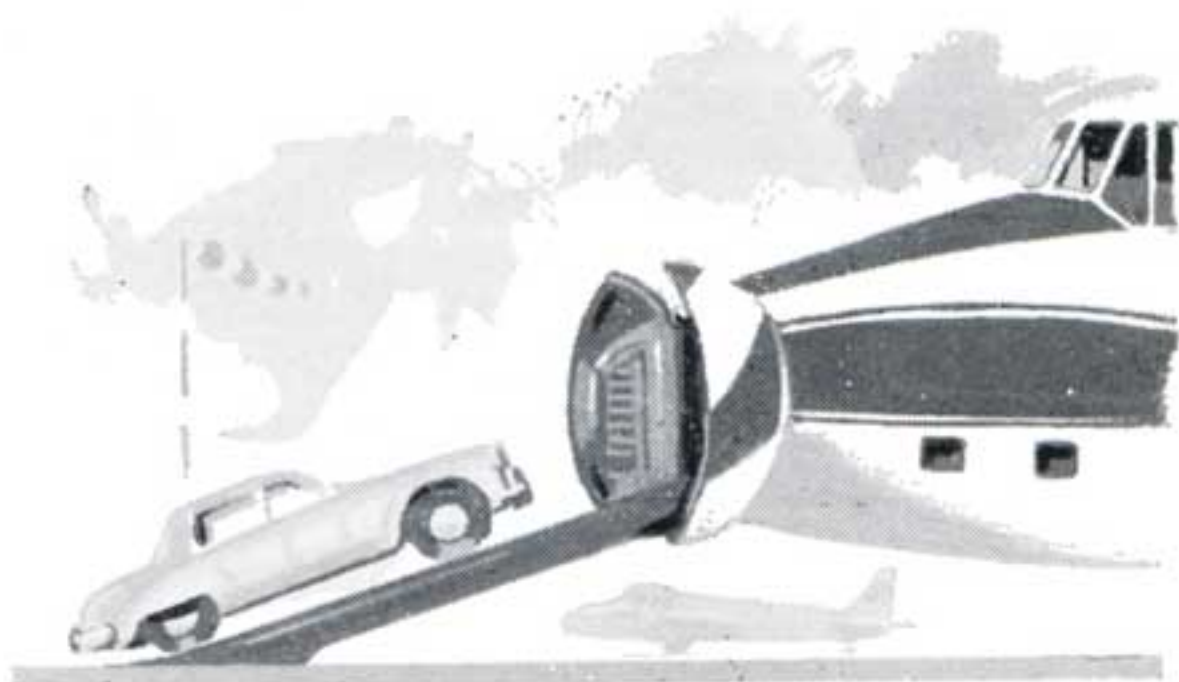
Une étape de plus... grâce aux TRAINS AUTOS-COUCHETTES. Direction: la Corse et les Baléares



A partir du 25 juin 1965, deux intéressantes relations par avions-ferry vers Palma et Ajaccio viendront prolonger les lignes vers Avignon et St. Raphaël parcourues par les trains Autos-couchettes.

Vers les Baléares, les services ferroviaires Schaerbeek-Avignon sont complétés par la relation aérienne Nîmes-Palma; pour ce qui concerne la Corse, le train autos-couchettes Schaerbeek-St. Raphaël donne correspondance avec l'avion-ferry effectuant le trajet Nice-Ajaccio.

Dans les deux cas, un parcours réduit en automobile est à



accomplir entre la gare terminus du train autos-couchettes et l'aérodrome d'où l'avion prend son départ.

Les horaires ci-après font clairement apparaître le temps dont on dispose dans les intervalles.

Pour le retour, des liaisons analogues existent. En outre, plusieurs vols sont également prévus d'autres jours de la semaine, ce qui permettra aux voyageurs désirant d'abord séjourner quelques jours dans le Sud de la France, de poursuivre ensuite vers la Corse ou les Baléares.

Tous renseignements concernant ces lignes aériennes peuvent être obtenus auprès des Chemins de Fer Français, 25-27, Boulevard Ad. Max à Bruxelles, tél. 17.00.20.

HORAIRES

BALEARES

Autos-couchettes (du 3.6 au 23.9.65)

Jeudi	Schaerbeek	D.	16.45
Vendredi	Avignon	A.	6.40

Avion-ferry (du 25.6 au 30.9.65)

Vendredi	Nîmes	D.	12.10
Vendredi	Palma	A.	14.00

CORSE

Autos-couchettes (du 4.4 au 26.9.65)

Dimanche	Schaerbeek	D.	16.45
Lundi	St. Raphaël	A.	10.40

Avion-ferry (du 25.6 au 19.9.65)

Lundi	Nice	D.	17.25
Lundi	Ajaccio	A.	18.30

EN VACANCES LES MAINS LIBRES!



Porte à porte des
bagages
dans
tout le pays
Service rapide
vers la Côte
et les Ardennes

**Un milliard et demi de voyageurs,
50 milliards de km parcourus,
et . . .
pas un seul accident mortel !**

Une campagne est actuellement en cours en Belgique, en vue d'inviter les usagers de la route à plus de prudence et de discipline.

En 1963, il y eut 210.000 accidents de la circulation, ayant fait 87.000 victimes, parmi lesquelles 1.203 tués sur place, plusieurs centaines de décès survenus ultérieurement des suites des blessures encourues, 15.000 blessés graves et 70.000 blessés légers.

Les statistiques officielles pour 1964 ne sont pas encore connues, mais il est d'ores et déjà certain que plus de 2.000 personnes ont perdu la vie dans des accidents de la circulation. Au cours des six dernières années, environ dix mille personnes ont perdu la vie dans des accidents de la route et plus de quatre-vingt mille ont été grièvement blessées ou mutilées ! Ce désastre national coûte annuellement au pays entre 7 et 8 milliards de francs, sans compter l'immense dommage moral: deuils, souffrances et mutilations, incapacités de travail, etc.

En revanche, durant ces mêmes six années, les trains belges ont transporté plus d'un milliard et demi de voyageurs, qui ont parcouru au total plus de 50 milliards de kilomètres sans qu'il leur soit arrivé un seul accident mortel imputable au rail, tandis que le nombre total des blessés pour toute cette période est inférieur à 60.

Ristournes des taxes assimilées au timbre, en cas d'exportation de certains produits.

Afin de favoriser l'exportation de certaines marchandises, l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines accorde une ristourne forfaitaire sur les taxes ayant grevé ces marchandises aux divers stades de leur production.

La mesure s'applique donc à des marchandises bien déterminées et le pourcentage du remboursement varie entre 2 et 9%. L'exportation doit être constatée officiellement, c.à.d. que l'expéditeur doit demander à la douane la *vérification approfondie* de son envoi. A cet effet, l'Administration des Douanes et Accises a créé deux nouveaux formulaires, à savoir la déclaration 66 lorsque l'exportation s'effectue sous le couvert d'une déclaration 139 ou d'une licence d'exportation 137, et la déclaration 67 en cas d'exportation sous le couvert d'un duplicata 133 A. L'expéditeur doit joindre ces déclarations aux lettres de voiture.

La liste des produits pouvant bénéficier de cette mesure, est reprise au Moniteur Belge du 23 avril 1965.

Il s'agit en ordre principal des catégories suivantes: volaille morte, pigments de sulfure de zinc, cuir, outils en bois, laine peignée, tapis de coton, chaussures, pierres réfractaires, tubes, verre, articles d'éclairage, alliages ferreux, aluminium, machines textiles, meubles, machines à coudre et articles de sport.



en une nuit LA CÔTE D'AZUR

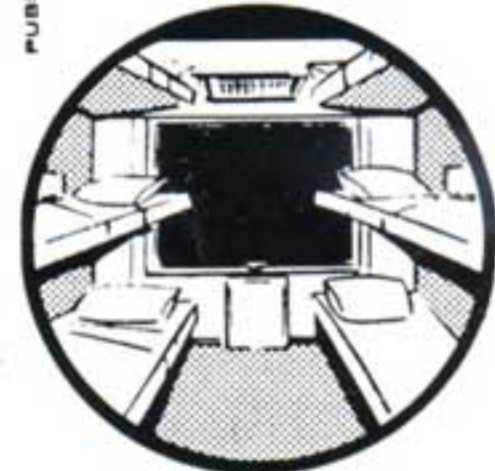
**en couchettes et
wagons-lits directs**

*A partir du 30 mai 1965
une voiture-couchettes et
un wagon-lits relieront
directement Bruxelles à
la Côte d'Azur.*

*Les voyageurs gagneront
Cannes, Nice, Menton, etc...
sans changer de train
à Paris*



WAGON-LITS SINGLE
COUCHETTES 2^e CL.



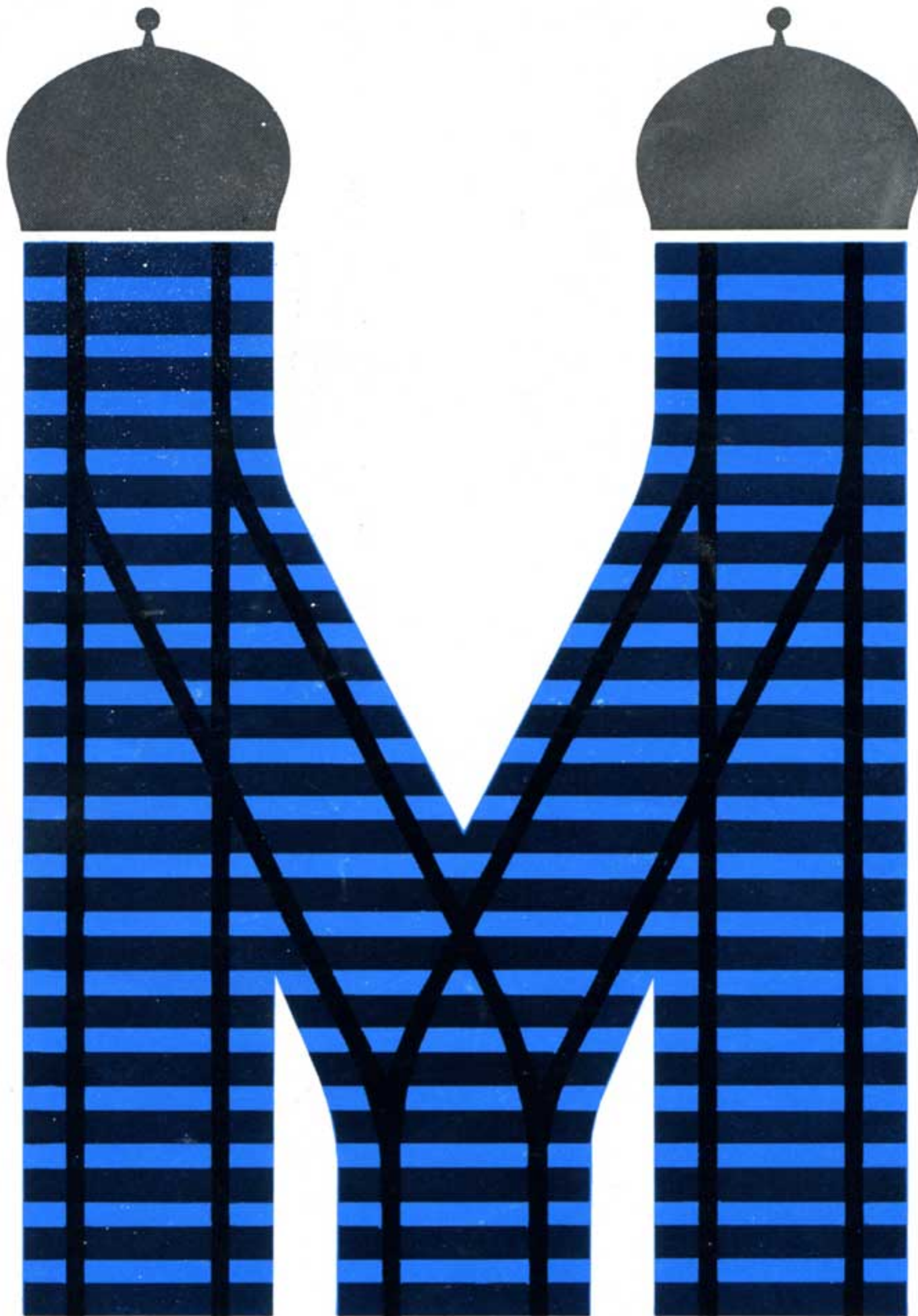
Horaire:

BRUXELLES MIDI	D. 19.06
CANNES	A. 10.57
NICE	A. 11.38
MENTON	A. 12.28

CHEMINS DE FER BELGES

ⓑ

IVA* MUNICH EN TRAIN LE JOUR MEME



Fontana

"DIAMANT"
ANTWERPEN C. D. 7.26
BRUXELLES N. D. 8.04
KÖLN HBF A. 10.41
"RHEINPFEIL"
KÖLN HBF D. 10.57
MÜNCHEN HBF A. 17.39

* INTERNATIONALE VERKEHRS-AUSSTELLUNG
EXPOSITION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS 25.6/3.10.'65

CHEMINS DE FER BELGES