

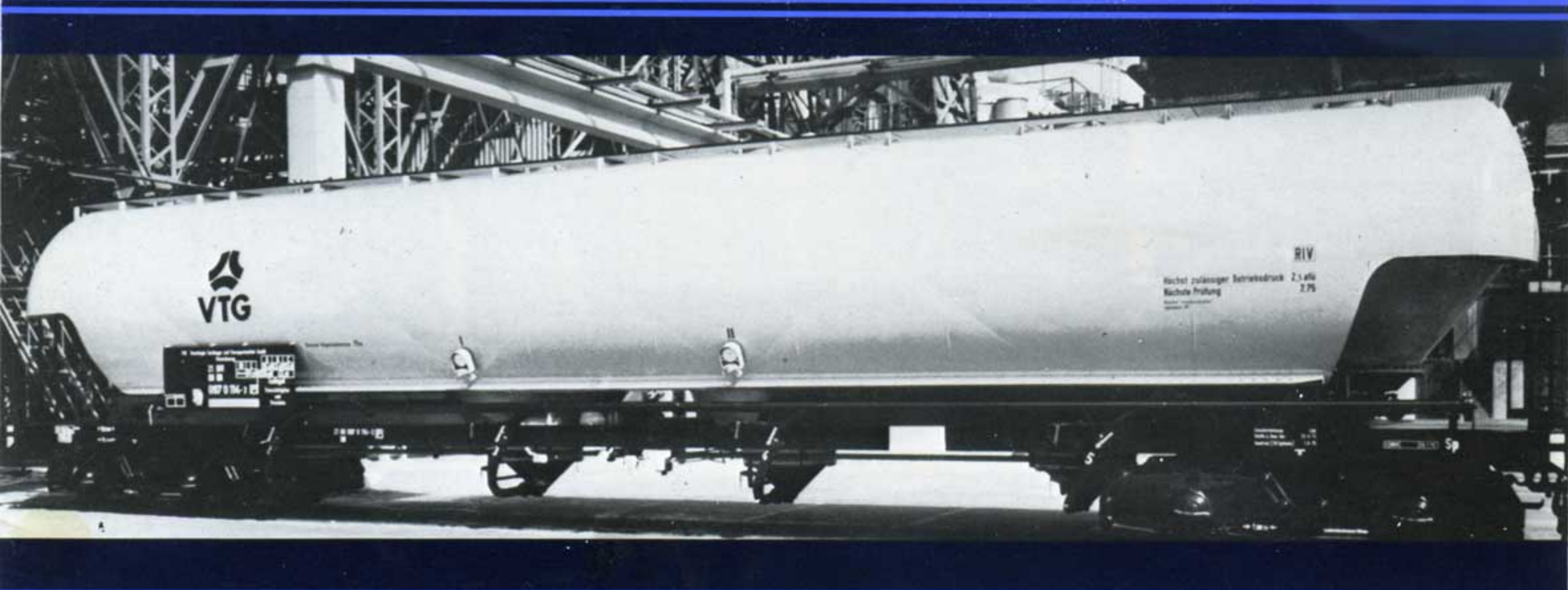
# inFormations S.N.C.B.

BULLETIN DE  
LA DIRECTION  
COMMERCIALE  
DES CHEMINS  
DE FER BELGES

PERIODIQUE BIMESTRIEL  
DECEMBRE

ⓑ

5/73



# EDITORIAL



Une année s'achève... peut-être dans la détente et l'air pur des sports d'hiver, ou dans l'effervescence habituelle de vos bureaux, parce que les affaires ne prennent pas de vacances.

Faut-il dresser un bilan? Vous le trouverez en pages 14 et 15, dans le sommaire de nos cinq numéros de cette année. La réalité se trouve bien là, dans les faits, dans la vie à laquelle nous avons fait écho par nos reportages, dans les décisions que nous avons rapportées au fil des publications.

Qu'ajouterons-nous à tout cela? D'abord que le chemin de fer est présent partout et prend une part active au travail de la communauté. Partenaire du monde industriel, il suit un processus ininterrompu de modernisation, d'adaptation aux besoins de l'économie contemporaine. Ses méthodes changent, ses équipements aussi. Il se veut présent sur tous les marchés de transport non seulement parce que sa politique commerciale lui permet d'offrir des conditions de premier ordre, mais encore parce que, service public, il entend remplir sa mission dans un esprit nouveau, au bénéfice de l'industrie belge.

La Saint-Sylvestre approche: c'est l'époque des cadeaux. Nous ne vous offrirons pas la dernière née des cocotes-minutes ou le magnum de champagne d'un millésime exceptionnel. Les clients ne s'y trompent pas: le porte-clefs gadget n'est pas un argument de vente. Notre agenda de poche, modeste mais pratique vous sera expédié par la poste. Un moyen de ne pas nous oublier en 1974.

C'est d'ailleurs le vœu que nous formons pour l'année qui s'annonce. Que la collaboration étroite entre vos services et les nôtres se poursuivre, plus fructueuse que jamais. Egoïsme? Dans quel vœu n'en trouve-t-on pas un peu? De toute façon, cette fidélité réciproque repose aussi sur la prospérité de votre entreprise... une satisfaction que nous vous souhaitons sincèrement.



## ENTREPRISE

CFI: le porte-à-porte des wagons:  
p 3 - 4 - 5  
Anvers-Budel:  
200.000 t. de zinc:  
p 9



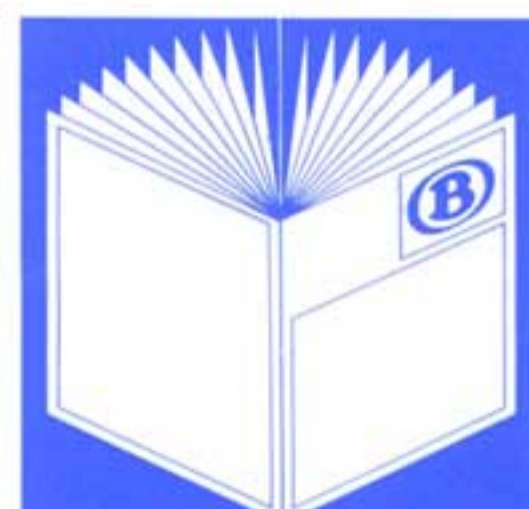
## EQUIPEMENT

Chaque produit chimique  
à son wagon:  
p 6 - 7 - 8 - 9  
L'attelage automatique en 1985:  
p 11  
1670 wagons:  
p 12 - 13



## TOURISME

Horaires nouveaux:  
p 12 - 13



## SOMMAIRE 1973

5 numéros:  
p 14 - 15



## LE PORTE-A-PORTE DES WAGONS

La route de Schaerbeek à Vilvorde, quatre bandes de circulation, une berme centrale où roulent les tramways. Léger virage à gauche... vous apercevez des feux de signalisation: passage à niveau. Sur votre droite, la gare de Haren, consacrée aux marchandises. A gauche, un panneau lumineux: CFI group. Le Chemin de fer industriel est donc installé au cœur de la zone industrielle, entre voie ferrée et canal maritime.

En 1930, CFI avait édifié sur le canal un pont privé équipé de toute l'infrastructure nécessaire au passage des trains. La région connaissait déjà une industrialisation intensive. Vingt-cinq ans plus tard, la société du canal allait „maritimiser" davantage la voie d'eau. Il fallut construire un pont mobile nouveau, conçu de telle manière que les navires de 6.000 tonnes puissent naviguer jusqu'aux confins de Bruxelles et accoster aux quais occupés par des entreprises en extension constante.

En même temps, l'industrie allait en se modernisant. CFI s'adaptait, développant ses services et débouchant, comme il se doit dans une région où chaque pouce de terrain a trouvé sa destination, sur une politique de transports plus large, faisant une place considérable au trafic routier.



### Porte-à-porte

Pourtant, le porte-à-porte dont nous parlons ici n'a rien à voir avec les camions. Propriétaire d'une sorte de réseau ferroviaire en circuit fermé, CFI s'est, dès le départ, présenté comme le complément logique des services de la SNCB. En gare de Haren, les chemins de fer belges disposent les wagons sur un faisceau d'une vingtaine de voies. Et leur mission s'arrête là. CFI intervient alors pour répartir les rames et les conduire à destination ultime. De porte de gare à porte d'entreprise, voilà la formule appliquée entre Bruxelles et Vilvorde sur 40 kilomètres de voies, au moyen de 6 locotracteurs. Plus de cent entreprises sont ainsi desservies quotidiennement ou de manière plus épisodique, selon leur dimension.

Le principe est simple: un raccordement général — les voies CFI — part de la gare de Haren, couvre toute la zone industrielle, longe les usines; des voies de raccordement privées pénètrent dans les installations sur quelques dizaines de mètres au plus. Pour la plupart des utilisateurs, pas besoin d'un matériel de traction coûteux: les locomotives de CFI font le travail.

## Des trains complets

Des exemples? En voici.

Pour l'alimentation de ses chaînes de production, Renault a choisi le chemin de fer. Les pièces détachées arrivent donc par wagons; châssis, portières, pièces de carrosserie, éléments moteurs... De la première unité de production sortent, chaque jour, quelque 550 véhicules. La deuxième unité, toute récente, exclusivement consacrée au montage des modèles R 5, atteindra, toutes installations mises en service, une production quotidienne de 300 voitures.

On imagine aisément ce que représente la fourniture quotidienne des éléments de 850 automobiles: 40 à 50 wagons plats ou fermés. Pas plus? Bien sûr, les pièces sont pratiquement emboîtées les unes dans les autres. Les portières, par exemple, qui voyagent en box-palettes; les châssis, serrés dans des cadres métalliques, qui deviennent des charges homogènes, faciles à transporter.

Autre exemple, celui des cokeries. Celles de Clabecq ou du Marly. En général, le charbon y arrive par péniches. Il traverse les unités de transformation et quitte l'usine en wagons sous forme de coke trié (la sidérurgie préfère les gros blocs). Septante wagons quittent chaque jour les cokeries de Clabecq à destination de... Clabecq, aux forges du même nom. La cokerie du Marly produit en 24 heures le chargement de 80 wagons qui roulent à destination de Hainaut-Sambre à Couillet.

Avec le trafic des fuels, pour Interbrabant, par exemple, centrale électrique qui se fournit à la raffinerie de Feluy, le transport des cokes est organisé sous le régime de trains complets assurant des rotations de 24 heures. Ainsi, les wagons citernes calorifugés et les trémies surélevées (le

coke est léger mais volumineux) roulent pratiquement toujours sur le même parcours.

## Le gros et le détail

Les Pieux Franki reçoivent par chemin de fer des machines qui seront montées dans leurs ateliers. CFE, un géant de la construction, se fait expédier par wagons du matériel de chantier. La société des Tubes de Haren reçoit par train le fer plat qui sera transformé en tubes de toutes tailles. A.E.G. adapte actuellement des locaux désaffectés pour en faire un centre de stockage où, chaque jour, des trains complets apporteront leur provision de matériel électro-ménager. Les sociétés pétrolières, établies sur la rive droit du canal, reçoivent et expédient des citernes de fuel. Une restriction ici: si l'infrastructure et les services ferroviaires (tant de la SNCB que de CFI) constituent un outil de travail de premier ordre, les pétroliers s'en servent peu, encore très attachés, sans doute, à la tradition du transport par la voie d'eau.

Faut-il citer tous les clients? Non, vraiment, la liste serait trop longue. De la mitraille traitée en grosse quantité aux produits chimiques de la société Solvay, bien des matières sont transportées par chemin de fer et distribuées dans la région par CFI.

Il faut savoir, cependant, que chaque jour, le Chemin de Fer Industriel organise le porte-à-porte de 400 wagons, entre 6 et 21 heures. CFI entretient sa propre infrastructure, grâce à l'appui d'un atelier du rail. Les 40.000 mètres de voies courent sur des terrains qui lui appartiennent, qu'elle loue à la société exploitant le canal ou encore qu'elle occupe par autorisation des pouvoirs publics (pour la traversée des routes, par exemple).



*Par tous les temps, le chemin de fer assure la navette quotidienne des cokes.*

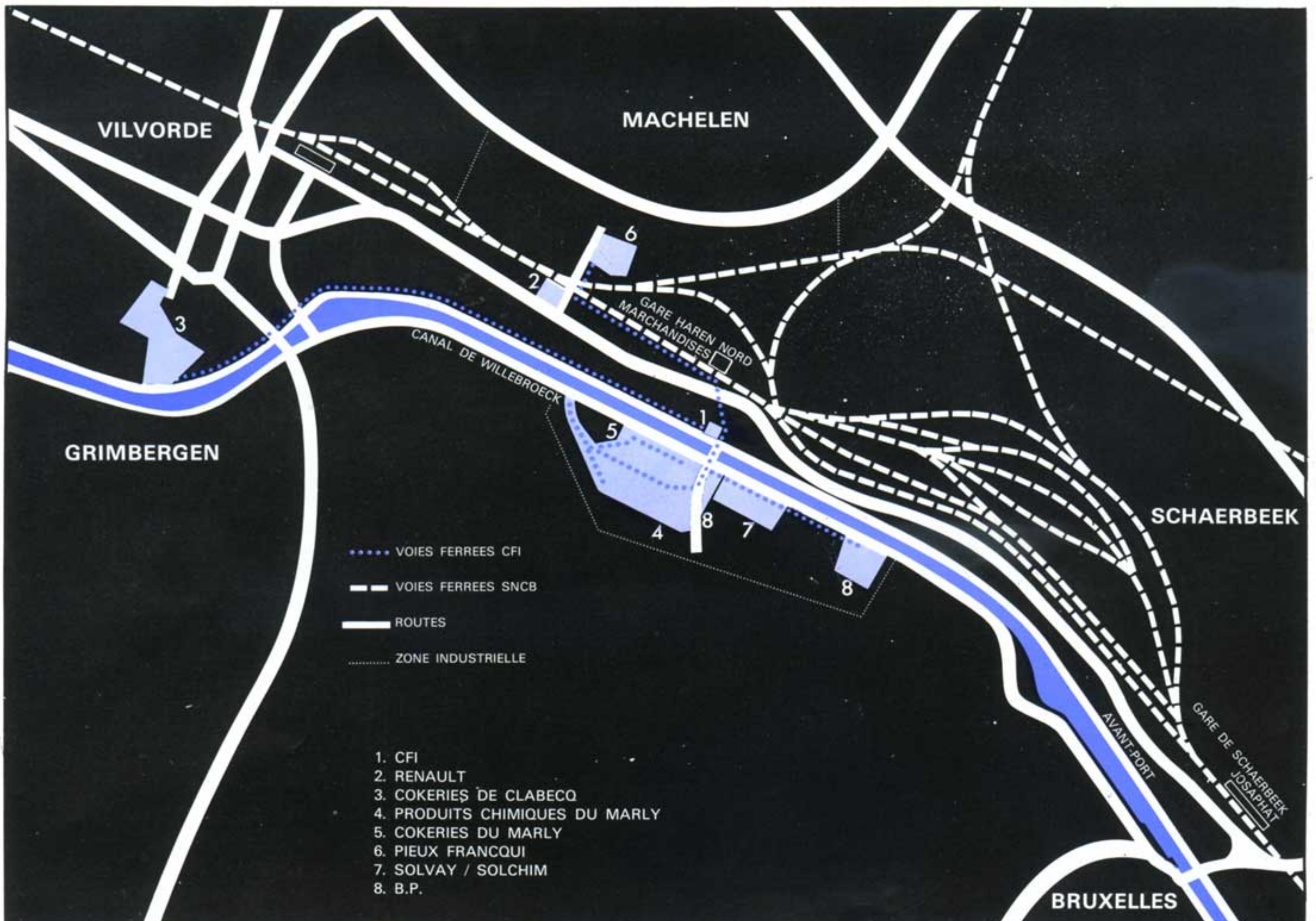
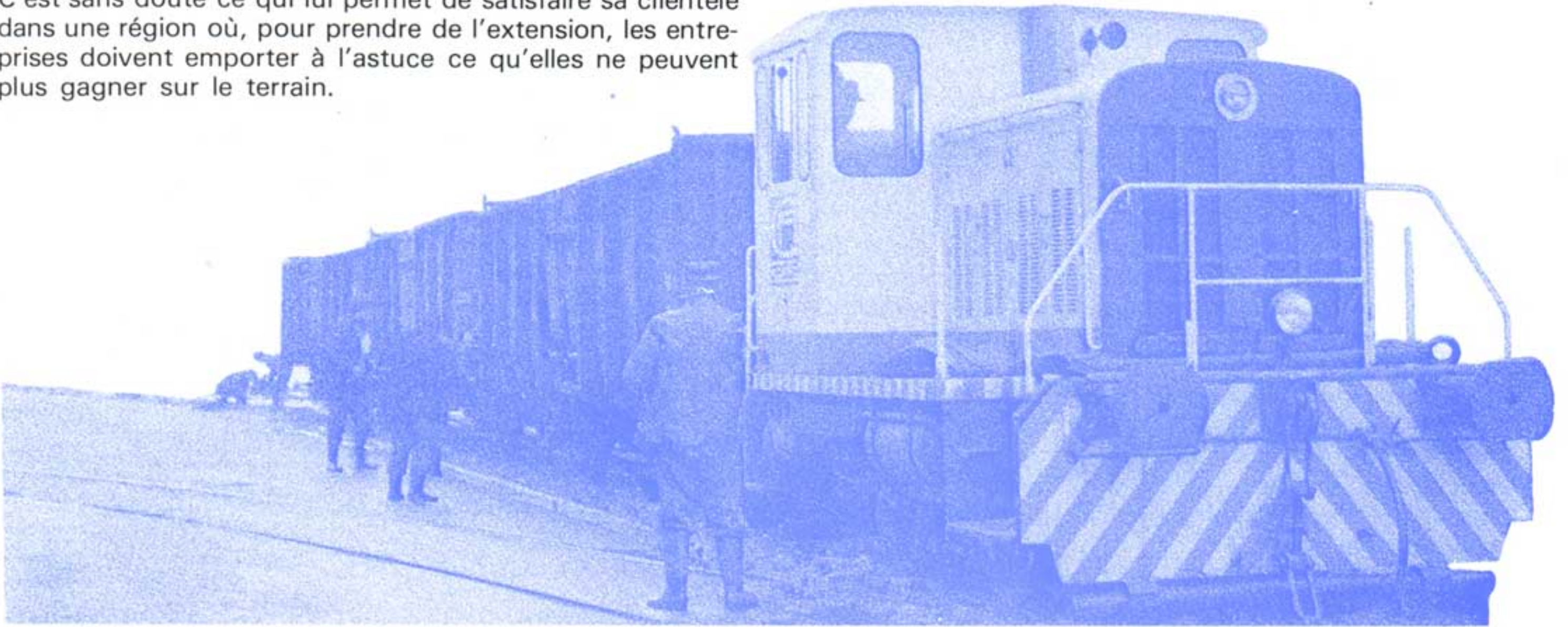


*Les châssis de voitures arrivent par wagons entiers.*

## Vilvorde

A quelques kilomètres de Haren, la gare de Vilvorde traite également les marchandises. Là, les clients du chemin de fer chargent ou déchargent eux-mêmes les produits transportés. Le domaine de CFI s'est arrêté à quelques mètres. Ce mini chemin de fer, pratiquement autonome, ne s'occupe pas exclusivement de la répartition au départ de la gare. Il établit encore des relations entre les entreprises implantées dans le zoning du canal. Sur l'une et l'autre rives, il reste attentif aux transformations, à l'évolution des industries.

C'est sans doute ce qui lui permet de satisfaire sa clientèle dans une région où, pour prendre de l'extension, les entreprises doivent emporter à l'astuce ce qu'elles ne peuvent plus gagner sur le terrain.



# ALGECO

Faut-il encore en convaincre les usagers? Le chemin de fer peut vraiment tout transporter: l'adaptation du matériel aux besoins nouveaux en a fait un transporteur hautement spécialisé. Les possibilités nées de cette „mise à jour“ dépassent de loin ce que le grand public peut imaginer. Une récente exposition organisée en gare de Bruxelles-Midi en a donné la preuve.

La société Algeco Belgique présentait là 8 des 300 types de wagons citernes mis en location dans toute l'Europe par le groupe Algeco-V.T.G. Cette opération d'information visait autant le grand public (la presse quotidienne y a fait écho) que les spécialistes, expéditeurs comme personnel des chemins de fer. Aux uns et aux autres, Algeco expliqua comment le constructeur avait suivi les processus de modernisation et d'adaptation à l'économie moderne.

Pour le public, d'abord, il s'agissait en général d'une découverte. On peut voir passer mille camions-citernes sur les routes sans pour autant imaginer que de nombreux wagons-citernes établissent aussi des liaisons quotidiennes entre entreprises... Des wagons dont la capacité égale trois à quatre fois celle des camions (question de charge maximale autorisée).

L'homme moyen n'imagine pas davantage (et cela pour le camion comme pour le wagon) quelles mesures de sécurité ont été imaginées afin de protéger la biosphère autant que les chargements.

## N.D.L.R.

*A cet égard — et on peut l'affirmer sans craindre l'erreur — le chemin de fer s'avère être le mode de transport le plus sûr. C'est que l'acheminement se fait en site propre et selon des normes de sécurité extrêmement sévères. La route, elle, est fréquentée par n'importe qui. Le chauffeur de poids lourd peut à tout instant être mis en difficulté par un conducteur imprudent; il mettra à rétablir la situation toute sa compétence, mais, parfois, l'événement dépasse l'homme et tourne au tragique.*

Sécurité, donc, mais aussi possibilité accrue, grâce aux recherches et aux investissements actuels, de couvrir toujours mieux les besoins du marché des transports, quel que soit le produit.

Pour les spécialistes, ce dernier point revêt une grande importance, particulièrement en ce qui concerne le transport de produits chimiques. L'acide sulfurique, le chlore, le phosphore, la soude caustique ne se transportent pas n'importe comment. Tel produit „attaquera“ la citerne, tel autre dégagera des vapeurs très nocives... Leur translation d'un point à l'autre nécessite une étude sérieuse et un matériel de haute qualité.

Aujourd'hui, grâce à la formule de location, chaque produit — ou presque — a son wagon. Expliquons-nous. Les études de conception ne vont pas sans un investissement lourd: la matière grise se paie cher. En étudiant le problème une fois pour toutes et en construisant des séries complètes sur un même modèle, séries qu'il propose en location sur une grande échelle, le constructeur a pu amortir les frais d'étude et réduire considérablement le prix de revient d'un véhicule, ce que, sans doute, les réseaux n'auraient pu faire dans la même mesure, étant, pour leur part, nettement plus limités sur le plan géographique.

Les expéditeurs européens disposent donc aujourd'hui d'un parc de wagons citernes très diversifié, où ils peuvent choisir, en fonction des caractéristiques de leurs propres produits (phase, pression, tensions et températures critiques...) les véhicules qui conviendront parfaitement. Pour le chlore, par exemple (wagon type 6869), les risques in-

## chaque produit

### TYPE 6991

— pulvérulents légers comme le polystyrène  
— également produits alimentaires granuleux (maïs, féculents)  
Densité des produits admis: 0,35 à 0,55/m<sup>3</sup>

Plusieurs capacités possibles: 100, 80, 63 et 52 m<sup>3</sup>.  
Le 100 m<sup>3</sup>.

Ce wagon se compose de deux compartiments de 50 m<sup>3</sup> équipés chacun de 3 cônes de déchargement sous la cuve. Cela permet éventuellement le transport simultané de deux produits différents.

Wagon à bogies, long de 18,74 m, il peut transporter, en catégorie C (réseau belge, par exemple) 52,6 tonnes de marchandises. Il est admis au régime S (100 km/h) en Allemagne moyennant un chargement identique.

La vidange se fait pneumatiquement, à une pression de 2,5 kg/cm<sup>2</sup>.

### TYPE 9088

Essence - diesel

Wagon de 88 m<sup>3</sup>, d'une longueur de 15,70 m, admis en catégorie C à un chargement de 59 tonnes.

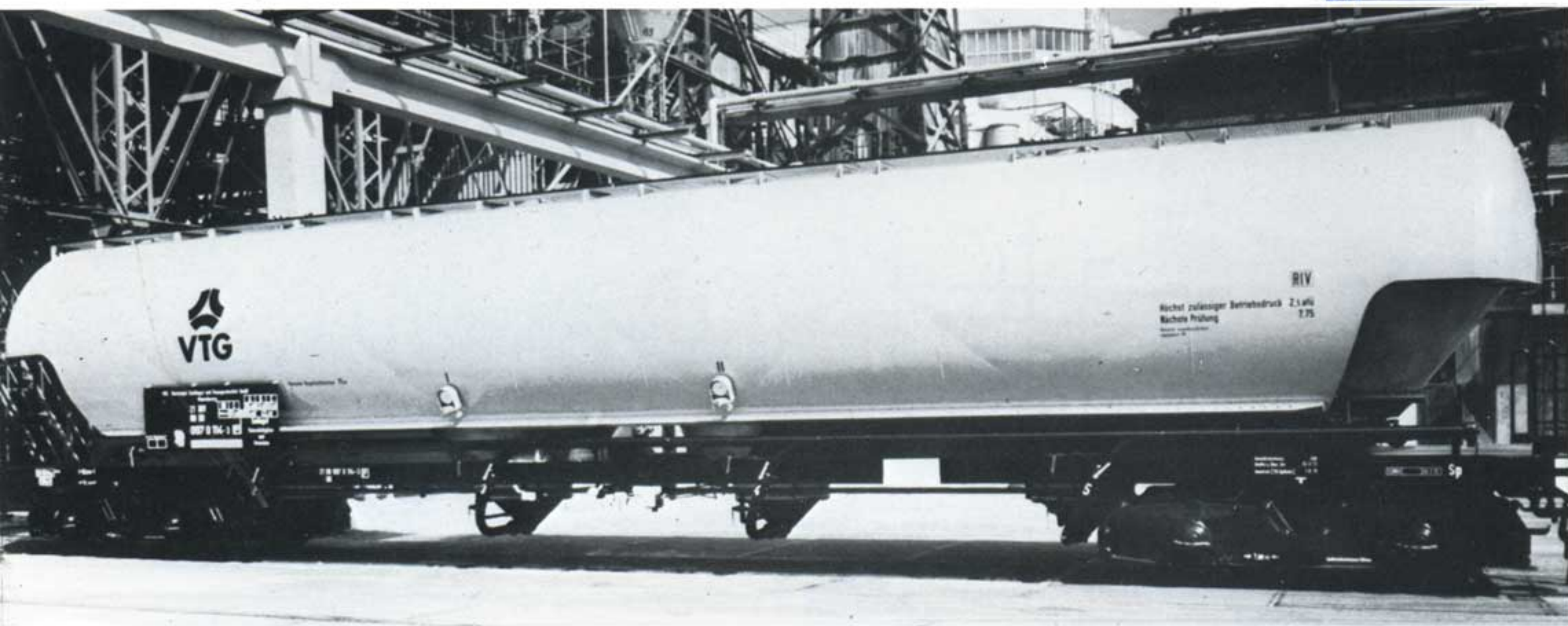
On le remplit par un trou d'homme situé au milieu de la citerne en son sommet. Pour le déchargement, la vanne de fond est couplée avec un clapet qui permet la mise à pression atmosphérique (pour éviter l'écrasement).

hérents au transport ont été pratiquement réduits à zéro: aucun orifice n'est situé sous le niveau du liquide, l'étanchéité est parfaite (éprouvée à une pression de 19 atmosphères)...

Pour le transporteur — et particulièrement pour ceux qui sont préposés au chargement ou au déchargement — le progrès vient également à point. Chaque découverte, chaque recherche, chaque perfectionnement technique conduisent à une simplification du travail et à l'élaboration d'équipements toujours plus fiables. Sur un wagon destiné au transport d'essence, par exemple, on a couplé avec la vanne de vidange un clapet placé au sommet de la citerne qui permet de porter l'intérieur à la pression atmosphérique pendant le déchargement. Ce perfectionnement peut paraître ridicule au non-initié; il offre cependant une garantie importante au transporteur: la wagon ne court aucun risque d'écrasement, un risque qui existait auparavant si le manutentionnaire omettait d'ouvrir la citerne au sommet.

Répetons-le, Algeco a trouvé pour chaque visiteur les argu-

# chimique a son wagon



ments qui convenaient. Et les wagons exposés à Bruxelles-Midi étaient parmi les plus récents et les mieux équipés de notre époque.

La société Algeco Paris est née en France, essaimant très vite dans les pays européens. En 1964, en collaboration avec Eurolease, Gecifer ainsi que Brugeoise et Nivelles — entre autres — elle constitue une société anonyme du même nom établie à Bruxelles.

Quand la société allemande V.T.G. prend une participation importante dans Algeco Paris, en 1966, un groupe très puissant voit le jour. Puissant parce qu'avec un parc de 28.000 wagons, le groupe devient le premier loueur de matériel ferroviaire sur le marché européen.

Le groupe possède encore d'autres départements: fluvial (101 allèges, 21 bateaux pour l'approvisionnement des plates-formes de forage), stockage (8 installations totalisant 957.100 m<sup>3</sup>) et Chantier (10.000 constructions mobiles à louer).

En quelques mots, la mission d'Algeco Belgique consiste à rechercher pour le compte des commettants français et

allemands, des utilisateurs pour les wagons-citernes, et à leur proposer des véhicules conçus pour leurs transports spéciaux. Un intermédiaire qui, à la diversité du matériel offert, joint la qualité du service et de la conception.

## QUELQUES WAGONS CITERNES SPECIALISES

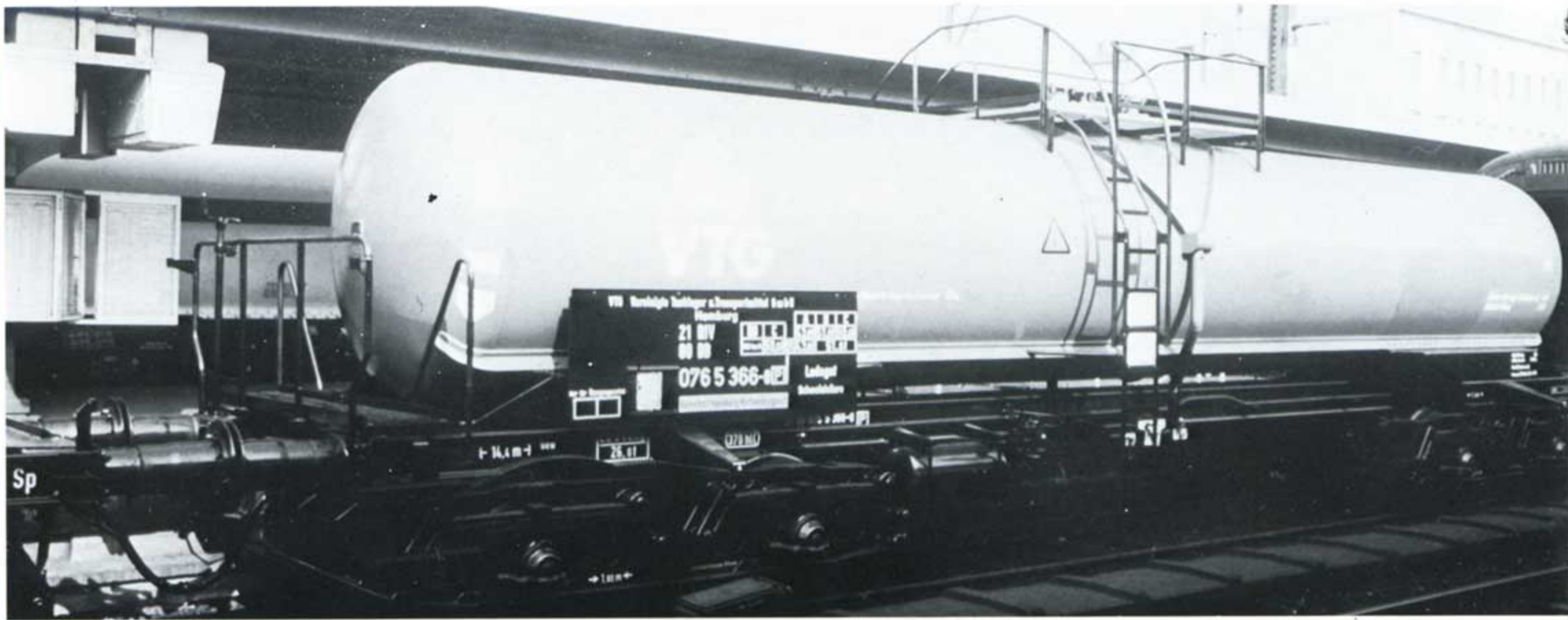
Sur tous ces wagons, de conception récente, on a prévu le montage de l'attelage automatique. Tous sont RIV, donc admis au trafic international. Tous peuvent circuler à la vitesse de 100 km/h (régime S), sous réserve de ne pas dépasser les limites de chargement.

Le „gadget” de l'exposition était une photo: celle d'un wagon à bogies pour le transport de phosphore.

La cuve, renforcée dans sa partie inférieure, repose sur un châssis monté sur bogies. Et les bogies ont ceci de particulier: en dix minutes, on peut en changer les essieux. Voilà un progrès important qui permettra le transport ininterrompu de phosphore vers l'Espagne où l'écartement des rails est différent.



CHAQUE  
PRODUIT  
CHIMIQUE  
A SON  
WAGON





<p>TYPE 6760</p> <p>Lessive de soude</p>	<p>Il s'agit là d'une citerne de 40 m<sup>3</sup> construite en acier doux très résistant, revêtue d'ébonite (couche intérieure) et équipée de réchauffeurs en acier inoxydable et d'un calorifuge de 100 mm d'épaisseur. En régime C, ce wagon court (14,4 m) peut transporter 57 tonnes de marchandise. Le déchargement se fait soit par gravité soit par tube plongeur à la pression de 3 kilos par centimètre carré.</p>
--	--

<p>TYPE 6473</p> <p>Acide sulfurique</p>	<p>Cuve d'acier doux très résistant, le wagon peut transporter 59,7 tonnes d'H<sub>2</sub>SO<sub>4</sub> (37 m<sup>3</sup> maximum). La citerne ne possède bien entendu pas d'organe de vidange inférieur. On utilise pour le déchargement un tube plongeur à la pression de 3 kg/cm<sup>2</sup>. Contrairement à ce qu'on pourrait penser, l'intérieur n'est revêtu d'aucune matière particulière: l'acide sulfurique pur n'est pratiquement pas corrosif.</p>
--	---

<p>TYPE 6869</p> <p>Chlore, et, après réaffectation, produits tels que le chlorure de méthyle</p>	<p>Cette citerne de 47 m<sup>3</sup> peut transporter le chlore en phase gazeuse ou liquide (maximum 58 tonnes en catégorie C). Le remplissage se fait par une vanne au sommet de la cuve; la vidange se fait par une vanne voisine. Ces vannes sont équipées d'un système de sécurité pneumatique qui commande la fermeture immédiate en cas d'incident. En plus, le système de chargement-déchargement est équipé d'un clapet limitateur de débit. La citerne a été éprouvée à une pression de 19 kg/cm<sup>2</sup>.</p>
---	--



nous y reviendrons...

Nous reviendrons plus en détail, en 1974, sur quelques trafics importants réalisés par chemin de fer. Importants, sans doute, par les quantités de marchandises transportées, mais encore par l'esprit de collaboration dans lequel ces trafics ont pu être mis sur pied.

Ainsi, entre Anvers et Budel, point frontière néerlandais voisin de Hamont, les chemins de fer belges vont transporter en un an 200.000 tonnes de minerai de zinc.

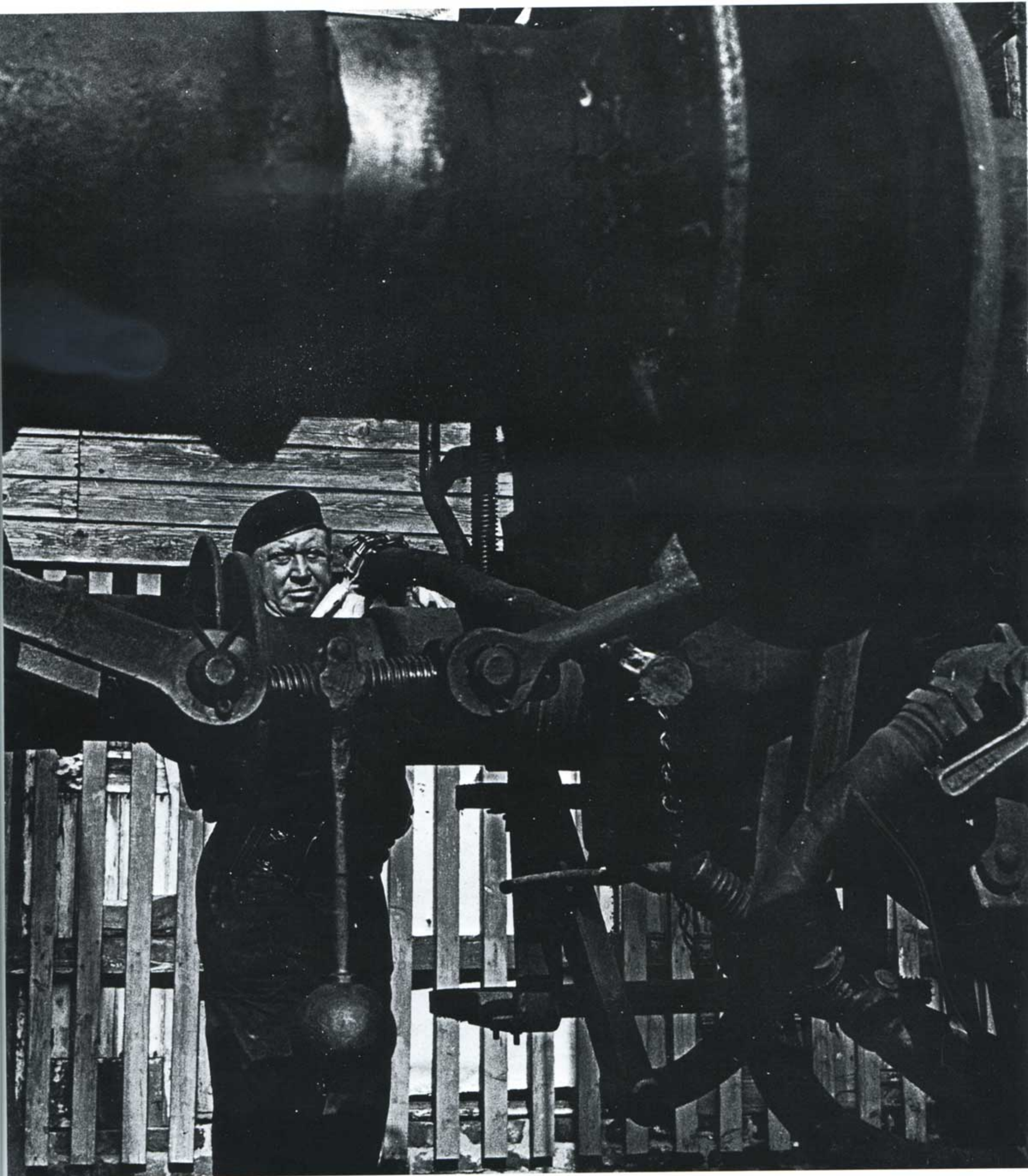
L'Australian Mining and Smelting Corporation a constitué avec la Kempensche Zink Maatschappij une société appelée Budelco b.v., qui exploite à Budel une usine de transformation du minerai de zinc. Celui-ci arrive d'Australie via Anvers, prenant le train pour la partie terminale de son trajet.

Ce trafic a pu être mis sur pied grâce à la collaboration exceptionnelle entre les chemins de fer belges et les Nederlandse Spoorwegen: il faut savoir que le matériel belge (traction et wagons) ainsi que le personnel pénètrent jusque dans les installations de Budelco pour le déchargement puis rentrent en Belgique — à vide — afin de réaliser la rotation de 24 heures.

Le minerai est transporté en wagons spéciaux conçus pour le déchargement par gravité. Les trains complets quotidiens sont constitués de 35 à 40 de ces wagons choisis en raison de leurs caractéristiques particulièrement adéquates pour ce genre de transport.

Ce trafic de 200.000 tonnes est la première affaire importante traitée par la SNCB dans le secteur des minerais non-ferreux. On peut espérer que les entreprises belges consentiront elles aussi l'effort voulu en vue de s'équiper pour la réception par fer de telles marchandises.

Elles ne pourront qu'en bénéficier: le transport ferroviaire réunit les meilleures conditions de souplesse, de rapidité et de sécurité qu'on puisse souhaiter. Et son expérience à Budel lui permettra d'améliorer encore le service.





Depuis longtemps, déjà, on parle d'un attelage automatique. En Amérique du Nord, au Japon et en U.R.S.S., le problème est réglé depuis belle lurette. L'ensemble des réseaux européens restait donc le dernier bloc ferroviaire important où l'on utilisait encore, sauf pour certains types de matériel automoteur, un attelage à vis.

En décembre 1956, l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) décidait de reprendre les études déjà réalisées à ce propos et de les mener à terme. L'importance de la réforme apparaissait clairement: outre l'avantage social incontestable — élimination du risque énorme courru par le personnel lors de l'accouplement des wagons — l'attelage automatique présente aussi des avantages économiques: réduction du personnel, gain de temps au triage et à la formation des trains, possibilité de former des trains plus lourds, utilisation optimale du matériel roulant et de l'infrastructure.

En 1961, l'UIC prit des contacts avec l'OSJD, groupement de coopération des réseaux des pays liés à l'URSS. Pourquoi ne pas étudier un attelage semblable à celui des pays de l'Est, ou tout au moins présentant des caractéristiques telles qu'on puisse accoupler sans difficultés les wagons de l'Europe entière? Une société d'étude et de mise au point fut formée: UNICUPLER, qui regroupe les fabricants consultés par l'UIC.

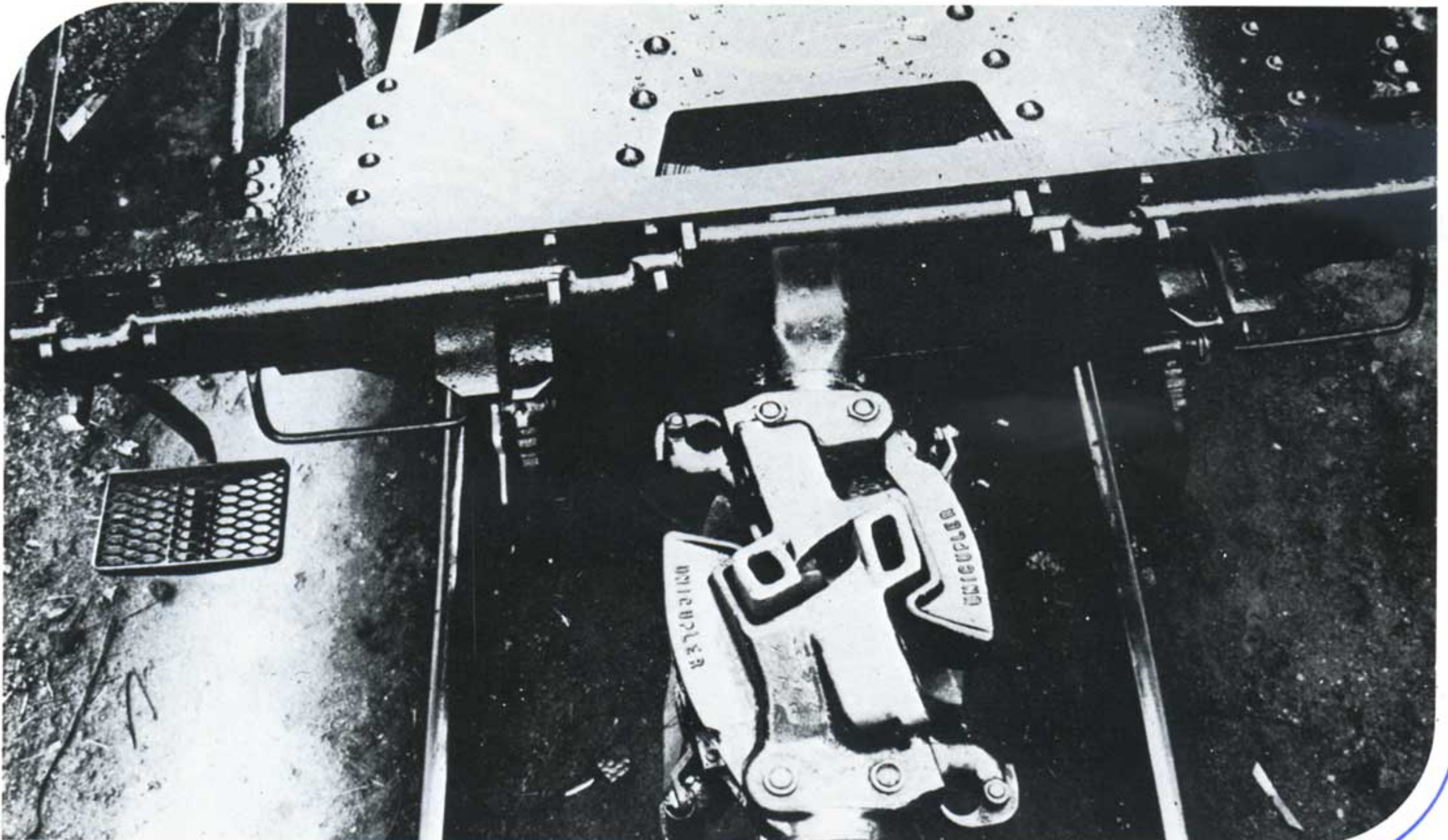
Les études préliminaires terminées, l'UIC fit un choix, assez éclectique, il faut le dire, puisqu'elle rassembla des éléments de divers attelages proposés.

Le modèle choisi sera donc utilisé par tous les réseaux membres de l'Union Internationale des Chemins de Fer. Il est couplable à celui des pays de l'Est.

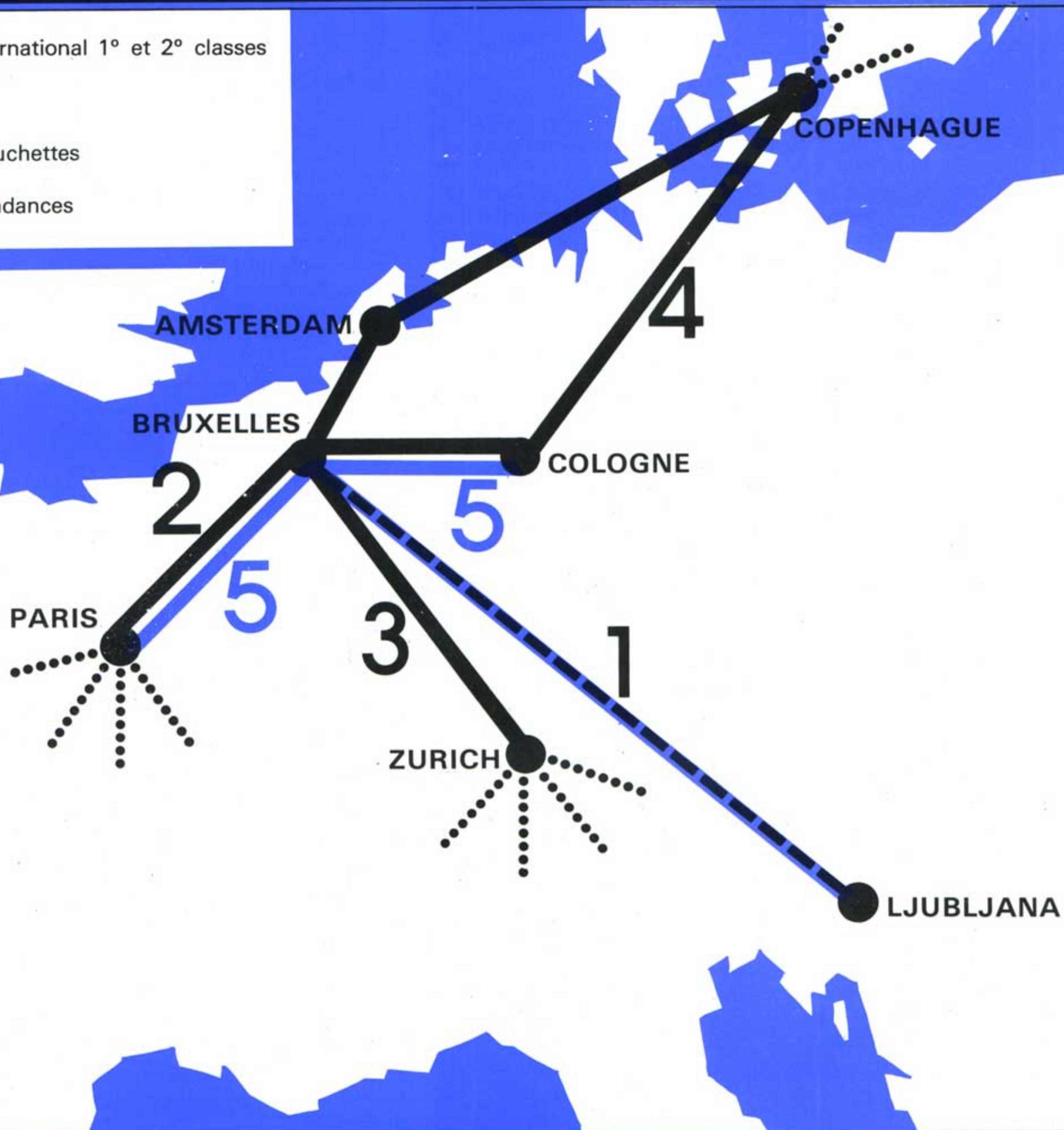
Sa partie mécanique présente un profil semblable à celui de l'attelage russe. L'accouplement est réalisé par le rabattement (par gravité) d'un verrou dès l'emboîtement des têtes d'attelage. Le désaccouplement se fait rapidement et sans danger au moyen d'un levier d'accès facile. La partie inférieure comprend des dispositifs tels qu'on puisse coupler deux conduites d'air et dix canalisations électriques à basse tension. Un dispositif élastique à grande capacité d'absorption complète l'ensemble: il transmet au châssis du véhicule les efforts de traction et de compression.

L'attelage est pratiquement prêt. Reste à en équiper la totalité du matériel qui forme le parc européen. Ce sera fait en deux étapes. En 1985, l'attelage automatique devrait être placé sur tout le matériel admis au trafic international; et l'UIC souhaite que les autres wagons, limités à la circulation en service intérieur, soient adaptés dans les quatre années suivantes.

## L'attelage automatique en 1985



-  Train international 1° et 2° classes
-  TEE
-  Autos-couchettes
-  Correspondances



# 1670 WAGONS

## A VOTRE DISPOSITION

Nous en avons parlé dans notre N° 2/72: la SNCB possède un parc de wagons tombereaux à bogies Eas et Eaos. Ces wagons équipés de 4 portes latérales se différencient par leurs parois d'à-bout.

Le Eas est culbutable: ses parois extrêmes sont donc mobiles. Le Eaos, non culbutable, est équipé, pour sa part, de parois fixes.

Quelques caractéristiques techniques:

- tare: 21,3 à 21,6 tonnes
- surface utile: 35,2 m<sup>2</sup>
- longueur hors-tout: 14,04 m
- longueur de plancher: 12,9 m



- capacité: 74 m<sup>3</sup>
- charges utiles:

A	B1	B2	C
42,4	48,5	50,5	51,5

- distance entre roues: 9 m
- nombre de wagons disponibles:  
Eas : 1000  
Eaos: 670

- marchandises: en vrac  
La longueur utile particulière du wagon en fait un véhicule privilégié pour le transport d'objets longs tels que tuyaux, troncs d'arbres, etc.



## DES T.E.E. NOUVEAUX VERS PARIS

Les usagers des relations T.E.E. Bruxelles-Paris deviennent de plus en plus nombreux. Les trains actuels atteignent leur limite de composition.

En réponse à la demande croissante, deux trains nouveaux seront mis en circulation dans chaque sens à partir du service d'hiver en 1974.

Du lundi au vendredi, sauf en haute saison d'été, les voyageurs pourront emprunter les T.E.E. Rubens et Memling qui les conduiront à Paris sans marquer d'arrêt.

Les nouveaux trains:

Rubens	Memling		Memling	Rubens
6.42 ↓	18.40 ↓	Bruxelles-Midi	↑ 9.05	↑ 21.05
9.05 ↓	21.00 ↓	Paris	↑ 6.45	↑ 18.40

Pour la SNCF, ces trains complètent la „batterie“ des convois (très) matinaux de 6h45, lancée pour les hommes d'affaires qui désirent effectuer un aller-retour dans la journée tout en disposant d'un temps appréciable sur place.

## VERS ZURICH

L'actuel T.E.E. d'Amsterdam à Zurich disparaîtra de la nouvelle grille horaire des chemins de fer. A partir du 26 mai prochain, il sera remplacé par deux relations, les trains Iris et Edelweiss, selon l'horaire suivant:

Iris	Edelweiss		Edelweiss	Iris
7.03 ↓	16.13 ↓	Bruxelles-Midi	↑ 14.04	↑ 22.34
9.25 ↓	18.35 ↓	Luxembourg	↑ 11.44	↑ 20.14
11.31 ↓	20.41 ↓	Strasbourg	↑ 9.37	↑ 18.07
12.51 ↓	22.03 ↓	Bâle	↑ 8.18	↑ 16.47
13.54 ↓	23.08 ↓	Zurich	↑ 7.05	↑ 15.37

Ces trains feront arrêt à Namur, Arlon, Metz et Mulhouse. Des correspondances intéressantes sont prévues à Bruxelles-Nord avec les trains de et vers Amsterdam sauf pour le premier départ de l'Iris. A Bâle, les chemins de fer suisses organisent les correspondances avec les trains suisses.

## BRUXELLES-COPENHAGUE ET LA SCANDINAVIE

Un nouveau T.E.E., appelé Merkur, effectuera bientôt la liaison entre Stuttgart-Cologne et Copenhague. Les voyageurs belges pourront l'emprunter facilement grâce à la correspondance assurée avec le T.E.E. Diamant de Bruxelles à Cologne.

DIAMANT				
8.16 ↓		Bruxelles-Midi	↑ 22.04	
9.20 ↓		Liège Guillemins	↑ 20.59	
10.40 ↓		Cologne	↑ 19.40	
MERKUR				
10.57 ↓		Cologne	↑ 19.08	
12.13 ↓		Dortmund	↑ 17.52	
15.09 ↓		Hambourg	↑ 14.55	
20.09 ↓		Copenhague	↑ 9.50	

## Trains de nuit

21.19 ↓	22.19 ↓	Copenhague	↑ 8.21	↑ 8.53
7.30 ↓		Stockholm	↑ 23.10	
	8.39 ↓	Oslo		↑ 22.40

Ces modifications importantes montrent bien quel intérêt les chemins de fer accordent au confort et à la rapidité offerts par les Trans Europ Express.

L'organisation d'un service d'hôtes dans ces trains est actuellement à l'étude. Les chemins de fer veulent ainsi mettre à la disposition de leur clientèle un mode de transport qui corresponde aux besoins actuels et réponde aux souhaits toujours plus précis en matière de confort et d'efficacité.

## BRUXELLES-COLOGNE

Deux trains circuleront également — comme auparavant — entre Bruxelles et Cologne. Particularité nouvelle, l'origine ou la destination de ces trains ont été fixées à Paris. Ce sont donc en réalité des trains Paris-Cologne via Bruxelles.

Pour la Belgique, ils complètent les services vers l'Allemagne et vers la France en correspondance avec les trains du Benelux, en particulier les services de et vers Amsterdam.

13.24 ↓		Cologne	↑ 18.41
14.54 ↓		Liège Guillemins	↑ 17.10
16.08 ↓		Bruxelles-Midi	↑ 15.55
18.52 ↓		Paris	↑ 13.03

## BRUXELLES-LJUBLJANA

Une nouvelle relation? Non, pas vraiment. Plutôt un service rénové. Devant les difficultés rencontrées par les voyageurs des trains autocouchettes vers Ljubljana, la conférence internationale des horaires a pris des mesures d'adaptation.

Pour commencer, le départ aura lieu dès le 30 mai le jeudi et non plus le samedi. Le retour reste fixé au vendredi.

L'horaire a été sensiblement amélioré: départ de Schaerbeek à 18h58 et non plus 23h15. L'arrivée à Ljubljana se fera donc à 13h30 plutôt que 18h39. Les passagers qui terminent le voyage au volant de leur voiture apprécieront ce changement: il était parfois ennuyeux de n'atteindre l'hôtel que très tard dans la soirée. Au retour, un décalage approximatif d'une heure a été prévu.

Autre amélioration: dès l'entrée en vigueur du nouvel horaire, le train comprendra une voiture-restaurant sur la totalité du trajet: il sera donc possible de prendre un repas avant l'arrivée à destination.

Le confort sera donc amélioré sur cette ligne très fréquentée Schaerbeek-Ljubljana via Salzburg et Villach. Et l'on dit même que des prix forfaitaires pourraient être calculés: un autre avantage, incontestablement.

Les horaires:

ancien	nouveau		ancien	nouveau
23.15	18.58 ↓	Schaerbeek	↑ 10.40	11.30
12.00	7.10 ↓	Salzburg	↑ 22.22	23.30
15.38	10.46 ↓	Villach	↑ 18.25	19.44
18.39	13.30 ↓	Ljubljana	↑ 15.23	16.17





# INFORMATIONS SNCB



\* Le premier chiffre reporte au numéro de la revue, les suivants font référence aux pages.

## EPOQUE

Trexpo, un nouveau média: 4 - 10, 11\*

## ENTREPRISE

Train exposition Philips: 2 - 6, 7  
Transport d'animaux vivants: 2 - 8, 9  
Les fuels par chemin de fer: 3 - 3 à 11  
EMGO: 10.000 wagons expédiés: 3 - 16, 17  
Transport exceptionnel vers Tihange: 3 - 12, 13  
Le port de Gand: 4 - 3 à 9  
Le Chemin de Fer Industriel: 5 - 3 à 5  
Minerai de zinc vers Budel: 5 - 9

## EQUIPEMENT

Nouveaux wagons:  
- à crémaillères: 1 - 20  
- à pupitres: 1 - 20  
- fermés à grande capacité: 1 - 20  
- pour coils: 1 - 22  
- pour céréales: 3 - 22  
TRW, wagons Kangourou: 2 - 3 à 5  
Nettoyage des wagons: rappel: 4 - 12  
Wagons citernes en location: 5 - 6 à 9  
Wagons Eas et Eaos: rappel: 5 - 13  
Attelage automatique: 5 - 11

## TARIF - HORAIRE

Le TEW, tarif européen: 1 - 3  
R.I.V., nouvelle annexe: 3 - 18  
T.V.A. et transport de colis: 4 - 14  
Nouveaux horaires voyageurs: 5 - 12, 13

## CONTENEUR

Tout sur les conteneurs: numéro spécial: 1 - 6 à 18  
Un terminal pour conteneurs à Bruxelles: 3 - 23

## TOURISME

Vers la Bretagne: nouveau train autos-couchettes: 1 - 4, 5  
Été 1973: 2 - 11  
Europabus: 2 - 11  
Tourisme social: 2 - 12  
Wagons-lits, réservations plus faciles: 3 - 21  
Réservation électronique à Londres: 3 - 21  
Electrification Anvers-Gand: 3 - 20  
Les bus SNCB: 4 - 13  
Un train nouveau à Bruxelles: ligne 26: 4 - 13  
Vacances de neige: 4 - 14  
Train + auto: 4 - 15

## NOUVELLES B

Organigramme de la direction Commerciale: 2 - 14, 15  
La SNCB en 1972: 3 - 14, 15  
Les agences commerciales:  
- nouveaux visages: 3 - 18  
- agence SNCF-SNCB à Rotterdam: 4 - 2  
- nouvelle agence à Milan: 4 - 12  
Parking de gare à Waremme: 2 - 13  
Terrain à louer à Jumet: 2 - 13  
Changement d'adresse: 3 - 18  
Fusion Pool et Europ: 3 - 19  
Plaquettes locomotives: 3 - 19  
Bilan Interfrigo: 4 - 12  
Bilan Intercontainer: 4 - 12

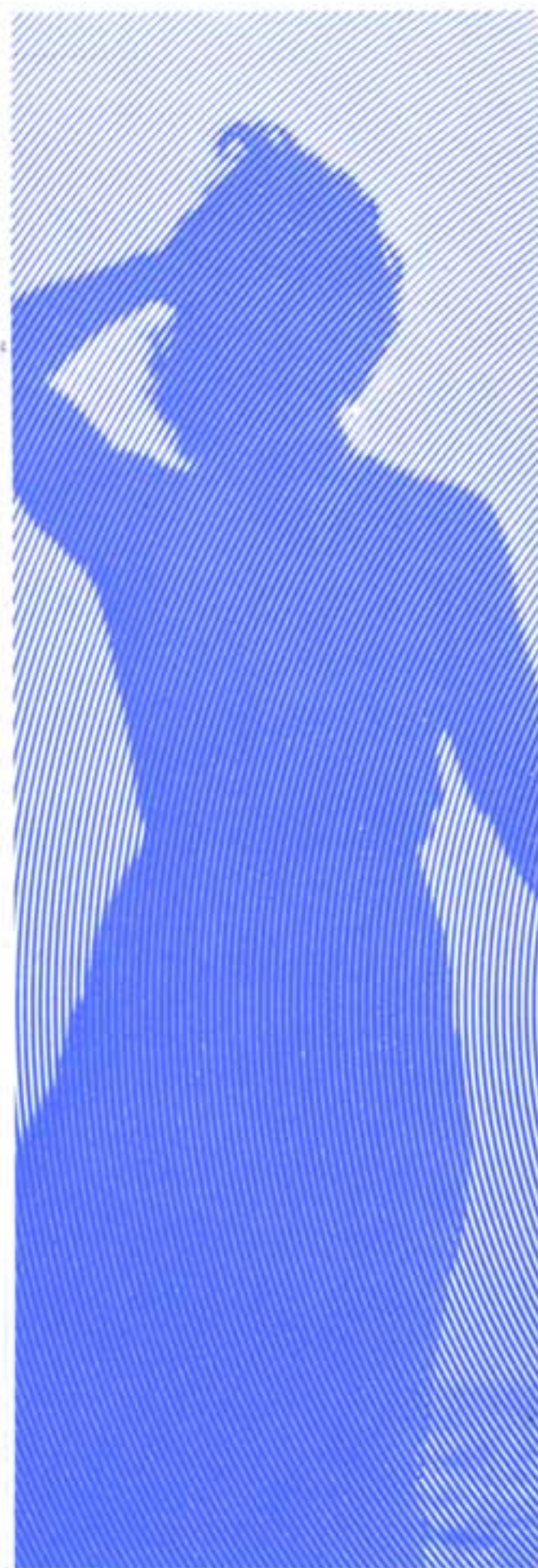
## RELIURE INFORMATIONS SNCB

Vous désirez conserver vos numéros d'Informations SNCB, les relier, les classer en bonne place pour y retrouver des renseignements utiles?

Vous l'avez remarqué: le brochage de notre bulletin est d'un genre tout spécial, conçu pour que vous puissiez consulter aisément les numéros sans devoir les retirer du classeur. Celui-ci vous sera envoyé sur simple demande écrite au bureau Informations SNCB, 61.23, section 66, Rue de France, 85, 1070 Bruxelles.



1973



Rédaction:  
 Rue de France, 85  
 1070 Bruxelles  
 Tél. 02/23.80.80, poste 2299  
 Conception: P. Funken, Bruxelles  
 Imprimerie: s.a. Omega, Anvers

Photos:  
 Algeco: 1 - 7 - 8  
 Leys: 1  
 Publicité SNCB: 3 - 4 - 5 - 13 - 15  
 Brackez, Ostende: 10  
 Cinéphoto SNCB: 11  
 Port de Gand: 15  
 Declerfayt: 15

*La présente publication est faite sans préjudice des dispositions tarifaires et de horaires en vigueur ou de leurs modifications ultérieures.*  
 Editeur responsable:  
 P. SERGYSELS - BRUXELLES.

**NOUVEAU !**  
les stations françaises



# trains directs pour la neige

® B

