

INFORMATIONS SNCB

PERIODIQUE BIMESTRIEL

NUMERO 2 / MAI 1966



BULLETIN DE LA DIRECTION COMMERCIALE DES CHEMINS DE FER BELGES
GARE CENTRALE, 4^e ETAGE, BRUXELLES. TEL. 13.18.70 - POSTE 3653





NUMERO 2 — MAI 1966

Photo couverture: La locomotive universelle (quadri-courant) BB 160 (voir article p. 3).

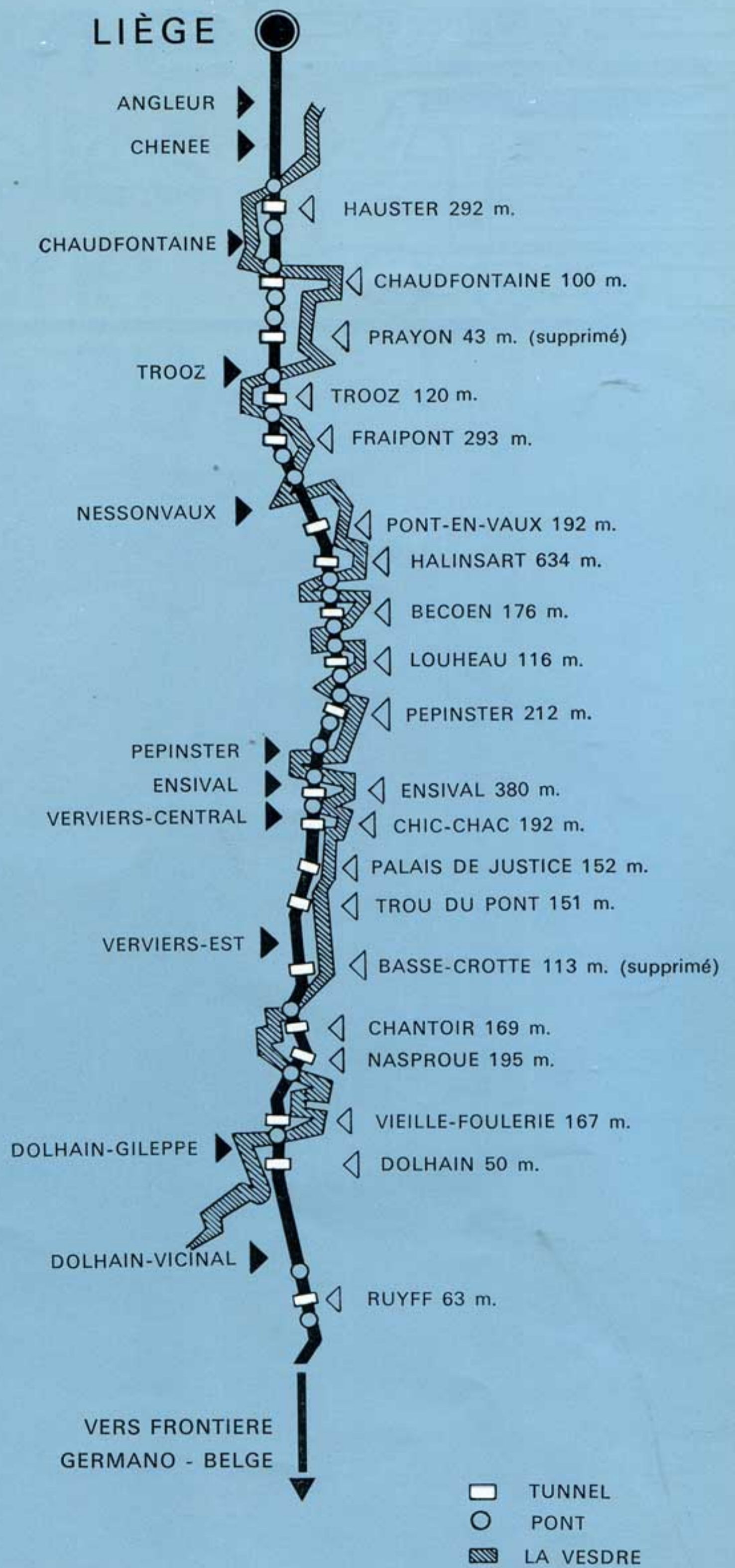
SOMMAIRE

	page
Liège-Cologne électrifié	3
Le « Transcontainer »	6
Fixation des bâches sur les wagons tombereaux	7
Détection électronique des boîtes chauffantes	10
Les accidents mortels sur les routes	13
Vers la Sicile en train autos-couchettes	14
Une bonne formule pour les groupes. Désormais 50 % de réduction	16
Des vacances réussies avec Europabus	16
Réservez vos places 2 mois d'avance	18
Employeurs! Ceci intéresse votre personnel	18
Tarif express pour envois de détail	19
Le nouvel indicateur. Quoi de neuf?	19
Service Train + Auto	20
Transports exceptionnels	21
Avis tarifaires	21
Mouvement dans nos agences commerciales	22
Terrains industriels et bâtiments disponibles	22
Lauréats du Diplôme de la Courtoisie	23
Bruxelles-Cologne en 2h20	24

Lay-out: L. Tack.

Photos: Putman
Ciné-photo - S.N.C.B.
Wagons-Lits
ENIT - Roma
Photo-studio D. - Liège

Impr.: Omega s.a., Anvers.



SCHEMA 1

LIEGE - COLOGNE électrifié

Depuis le 22 mai 1966, la ligne Liège - Verviers - Welkenraedt - Cologne est accessible aux trains électriques.

A première vue, pareille information peut se classer dans la rubrique « Divers » de votre journal.

Et pourtant, il n'est pas inutile de rappeler les énormes travaux qui ont précédé l'électrification du tronçon en question, ainsi que les améliorations qui en sont résultées pour les voyageurs.

Aménagement de la ligne.

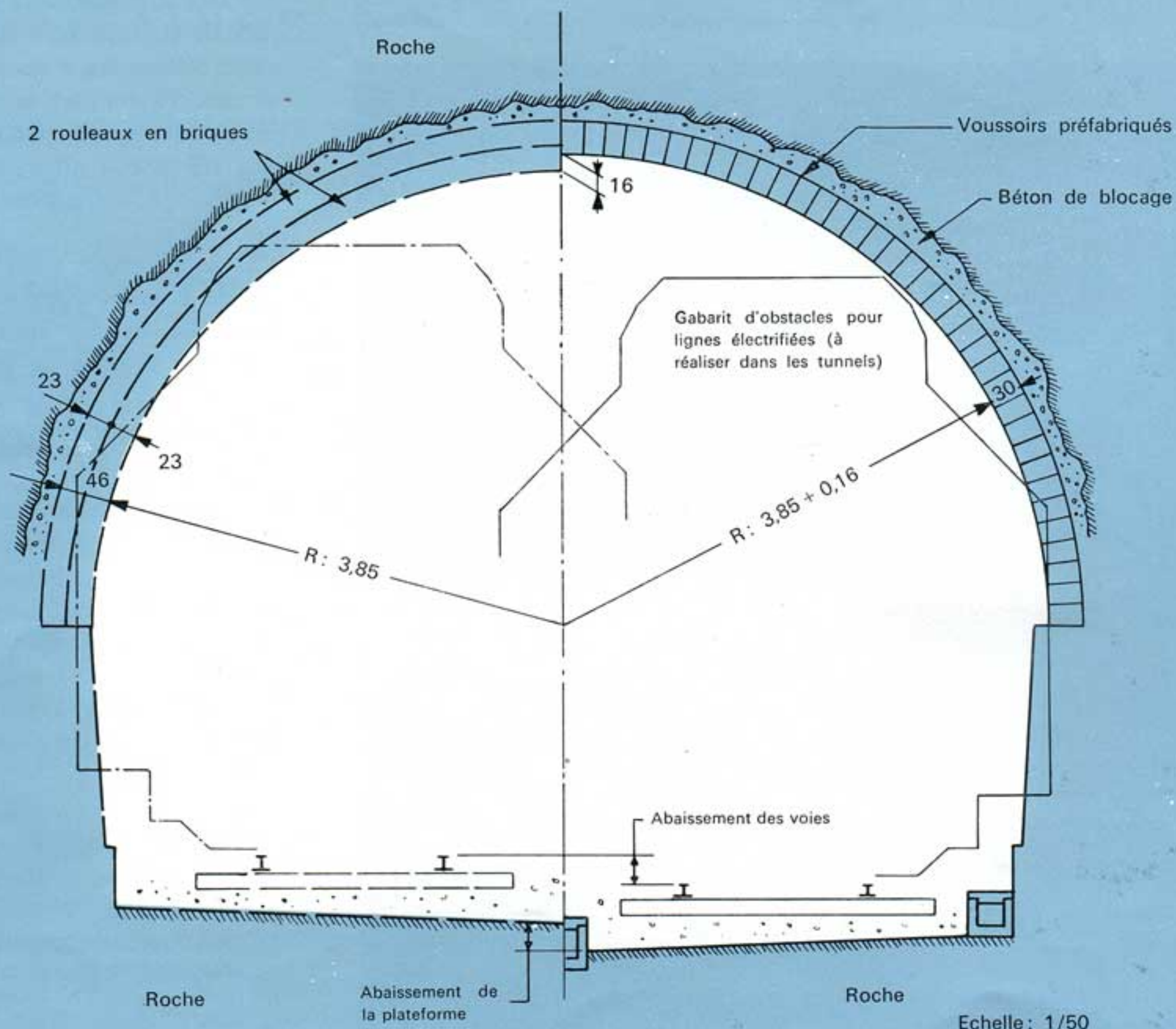
Cette ligne — artère unique pour tout le trafic ferroviaire entre la Belgique et l'Allemagne — emprunte la vallée sinuëuse de la Vesdre et traverse, entre Liège et Verviers, 20 tunnels d'une longueur totale de 3,8 km. Dix-sept de ces tunnels datent d'avant 1843 (schéma 1).

L'adaptation de la hauteur des tunnels à la traction électrique a duré 5 ans.

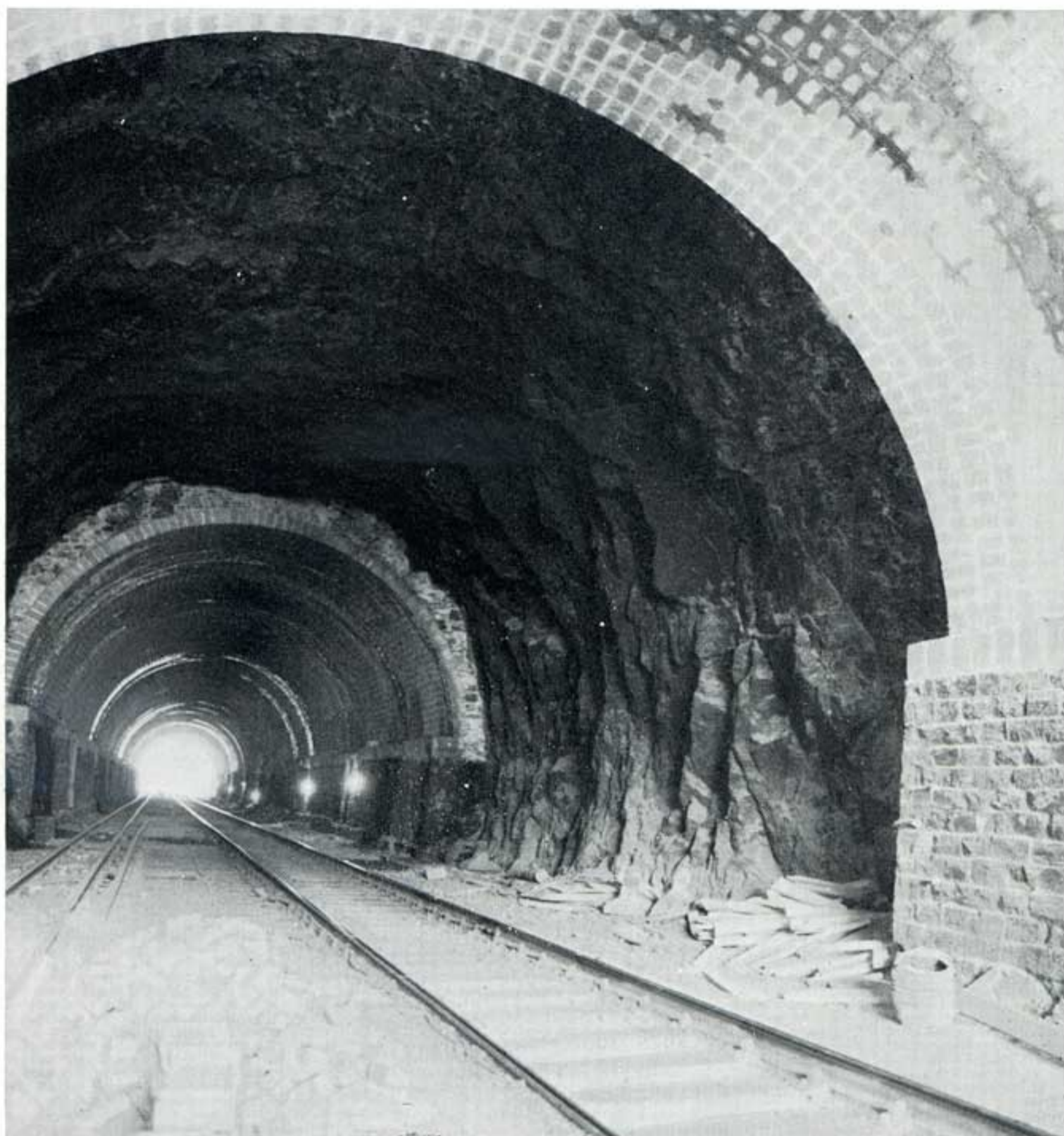
Il faut, en effet, pour permettre l'installation des lignes caténaïres, gagner 60 cm de hauteur dans les tunnels.

Ce gain a été obtenu, d'une part en abaissant le niveau des voies, d'autre part en relevant le plafond (schéma 2).

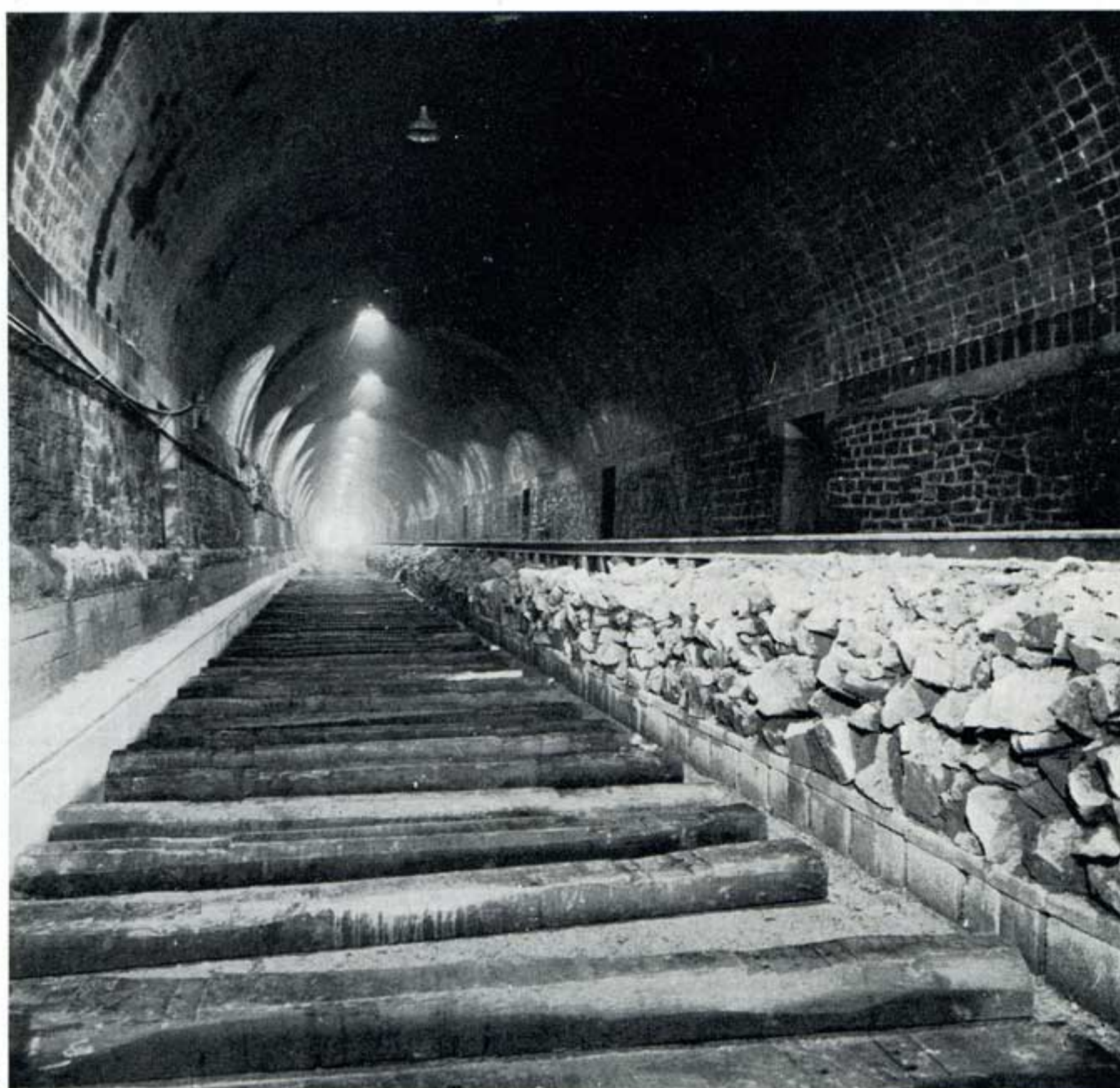
En outre, pour que les trains y puissent rouler à des vitesses plus élevées, le tracé de la ligne a aussi dû être modifié et certaines courbes ont été rectifiées.



SCHEMA 2



1



2

Pareille entreprise était-elle justifiée?

Avant l'exécution des travaux, la vitesse maximale autorisée était de 90 km/h, avec des réductions de vitesse locales à 40, 60 et 70 km/h.

A partir du 22 mai, la vitesse pourra être portée à 120 km/h.

Dans les zones où la vitesse était antérieurement limitée à 90 km/h, la vitesse autorisée est portée à 100 km/h sur une distance de 19 km, et à 120 km/h sur environ 26 km (schéma 3)

Une seule zone de ralentissement à 70 km/h n'a pu être éliminée, du fait que les travaux d'aménagement nécessaires auraient été trop onéreux.

Adaptation du matériel de traction.

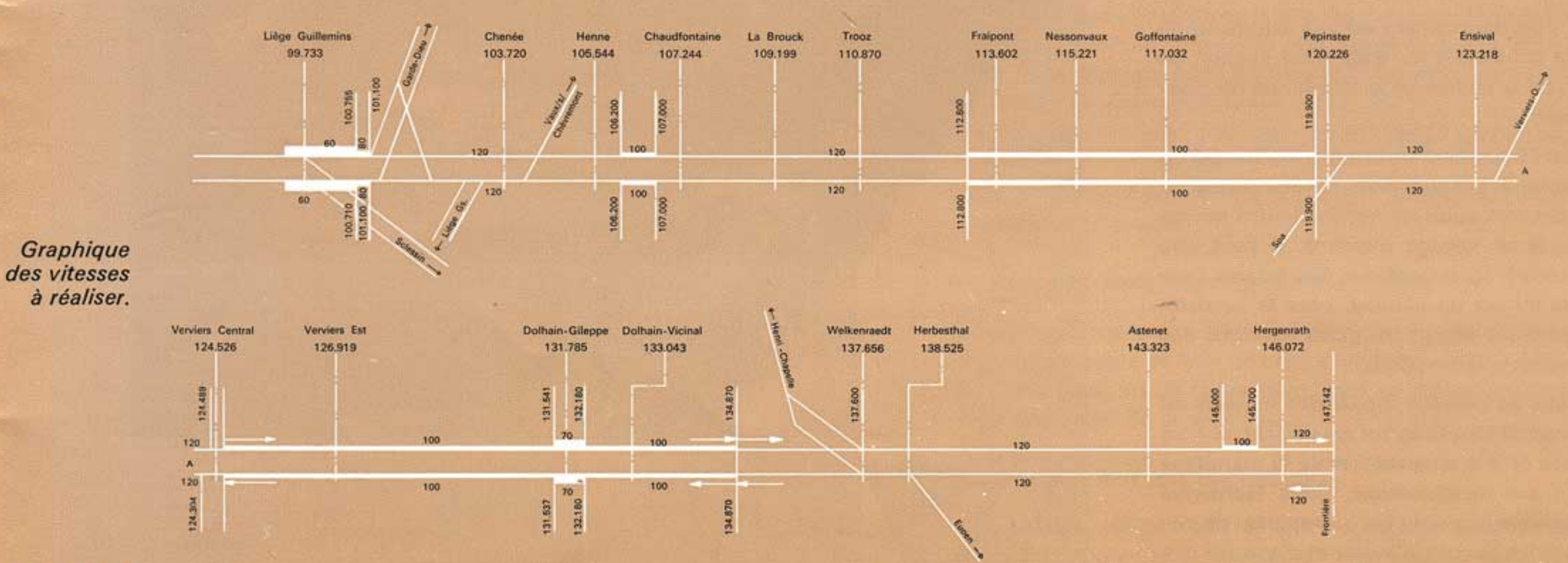
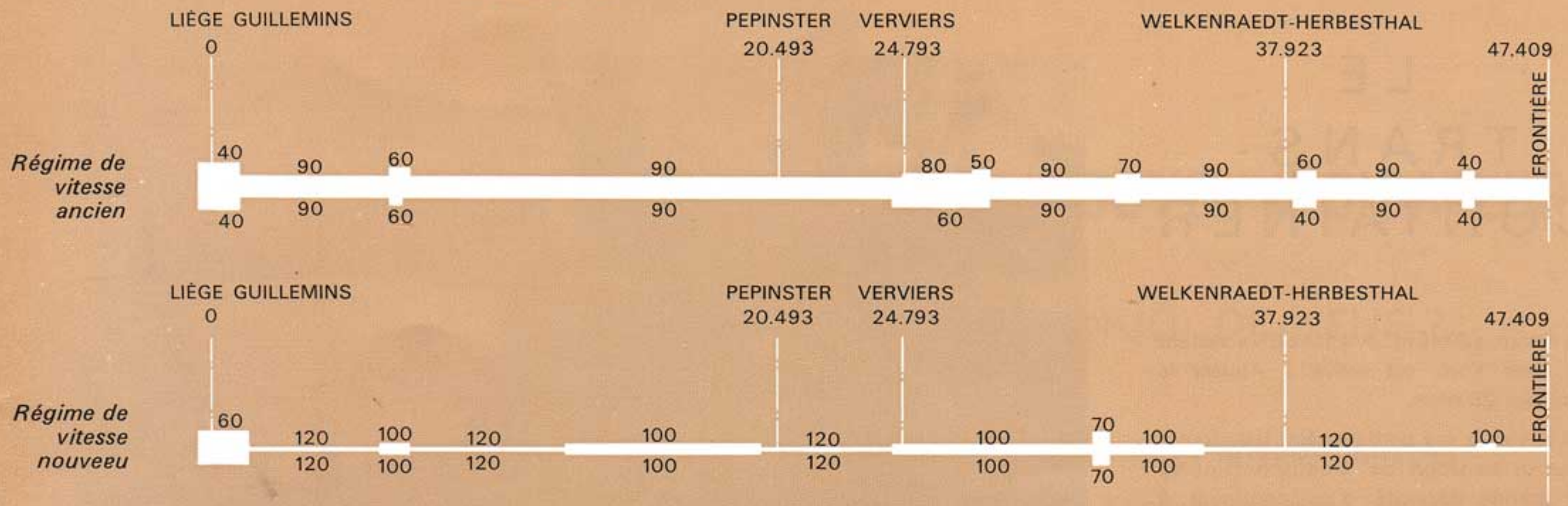
La vitesse de cette artère importante ayant été augmentée, les chemins de fer belges se devaient de rechercher un matériel de traction nouveau et approprié. La tension du réseau allemand entre Aix et Cologne (15 kV courant alternatif) diffère de la nôtre (3 kV courant continu). Pour pouvoir établir des relations directes jusqu'à Cologne, il fallait construire des locomotives qui fussent au moins bicourant (15 kV et 3 kV). Comme nous assurons déjà des relations directes avec les réseaux électrifiés français et néerlandais (qui utilisent également des tensions différentes, à savoir 25 kV et 1,5 kV) et que, d'autre part, la construction d'une locomotive quadri-courant ne présentait pas d'énormes difficultés techniques, la locomotive universelle BoBo 160 a été conçue.

Cet engin dont nous avons fait construire 8 exemplaires peut, au départ de Bruxelles, assurer sans interruption des relations directes de bout en bout vers tous les pays qui nous entourent. Il a été conçu pour remorquer des trains de voyageurs à 160 km/h.

1. Travaux de relèvement du plafond d'un des multiples tunnels.

2. Abaissement du niveau des voies dans un des tunnels.

LIGNE 37



SCHEMA 3

De nouveaux horaires « intervalles ». Bruxelles - Cologne en 2 h 20.

Les horaires « intervalles » entre la Belgique et l'Allemagne seront considérablement améliorés à partir du 22 mai 1966. En effet, 7 paires de trains ⁽¹⁾ circuleront dorénavant, dont la plus rapide mettra Cologne à **2 h 20 de Bruxelles**.

Quatre d'entre elles circuleront au départ d'Ostende (trains fusionnés en Belgique avec les trains du service intérieur) et une au départ d'Anvers (relation nouvelle).

Trafic international à longue distance

L'électrification Liège - Cologne contribue également à l'accélération des grands trains internationaux, mouvement déjà

amorcé depuis de nombreuses années et qui se poursuit sans relâche.

Nous citons ici, à titre d'information, qu'à l'horaire du 22 mai prochain, la plupart des grands trains internationaux empruntant l'axe Liège - Cologne verront leurs horaires réduits d'une heure environ (Nord-Express, Paris-Scandinavie-Express, Oostende-Wien-Express, Dalmatia-Express, etc.).

La relation de nuit Paris - Berlin bénéficiera même dans le sens France - Allemagne, d'un gain de 3 heures !

De même l'autos-couchettes Ostende - Munich sera accéléré de 2 heures dans le sens Belgique - Allemagne.

Tous les trains TEE empruntant l'axe Liège - Cologne bénéficieront d'un gain de 30 minutes environ.

Service Liège-Verviers-Welkenraedt.

A partir du 22 mai 1966, le parcours Liège - Verviers et vice-versa, est, grâce à l'électrification de la ligne, ramené à 25 minutes pour les trains semi-directs et à 33 minutes pour les trains omnibus. Les trains omnibus effectuent le trajet Verviers - Welkenraedt en 13 minutes. Ces trains sont assurés par des automotrices.

* * *

Les travaux énormes effectués trouvent leur récompense dans les relations accélérées offertes aux voyageurs, tant sur le plan local que sur le plan européen.

⁽¹⁾ 1 paire = 1 train aller et 1 train retour.

LE TRANS- CONTAINER

Le navire « AMERICAN RACER » venant de New York, est arrivé à Anvers le vendredi 25 mars.

Ce navire a été partiellement transformé pour le transport de « transcontainers » de grande capacité d'un continent à l'autre.

Le « transcontainer » est une extrapolation à la dimension du wagon de chemin de fer, de la technique bien connue du container.

Il est l'équivalent de la superstructure d'un wagon à marchandise, rendue amovible et pouvant subir les manipulations qu'implique un voyage maritime. Il peut être transféré également sur des bogies routiers ou sur un plateau, pour la livraison à domicile depuis les gares terminus des transports ferroviaires.

Grâce au passage rapide des moyens de transport terrestres sur les navires et vice versa et à la suppression de la manutention des marchandises, cette technique permet d'accélérer les transports, de réduire les risques d'avarie et d'assurer des services de porte à porte entre continents. Par ses avantages déterminants, cette nouvelle orientation dans les transports intercontinentaux, semble promise à un très grand avenir et appelée à se substituer progressivement aux anciennes techniques.

Le samedi 26 mars une démonstration de chargement et de déchargement des « transcontainers » a eu lieu au port d'Anvers.

1.
Déchargement d'un "Transcontainer,, du navire "American Racer,, au port d'Anvers.

2.
Le "Transcontainer,, a été déposé sur un wagon plat. Son voyage ferroviaire peut commencer.



FIXATION DES BACHES SUR LES WAGONS TOMBEREAUX

Les bâches doivent être tendues et fixées solidement sur les wagons. Leur fixation doit s'effectuer de la manière décrite ci-après et exclusivement à l'aide de cordes ayant un diamètre de 5 mm, capables de supporter une charge de rupture d'au moins 230 kg.

1. Bâches pourvues de garcettes :

Par garcette, on entend une corde de plus ou moins grande longueur fixée à demeure à la bâche par une de ses extrémités.

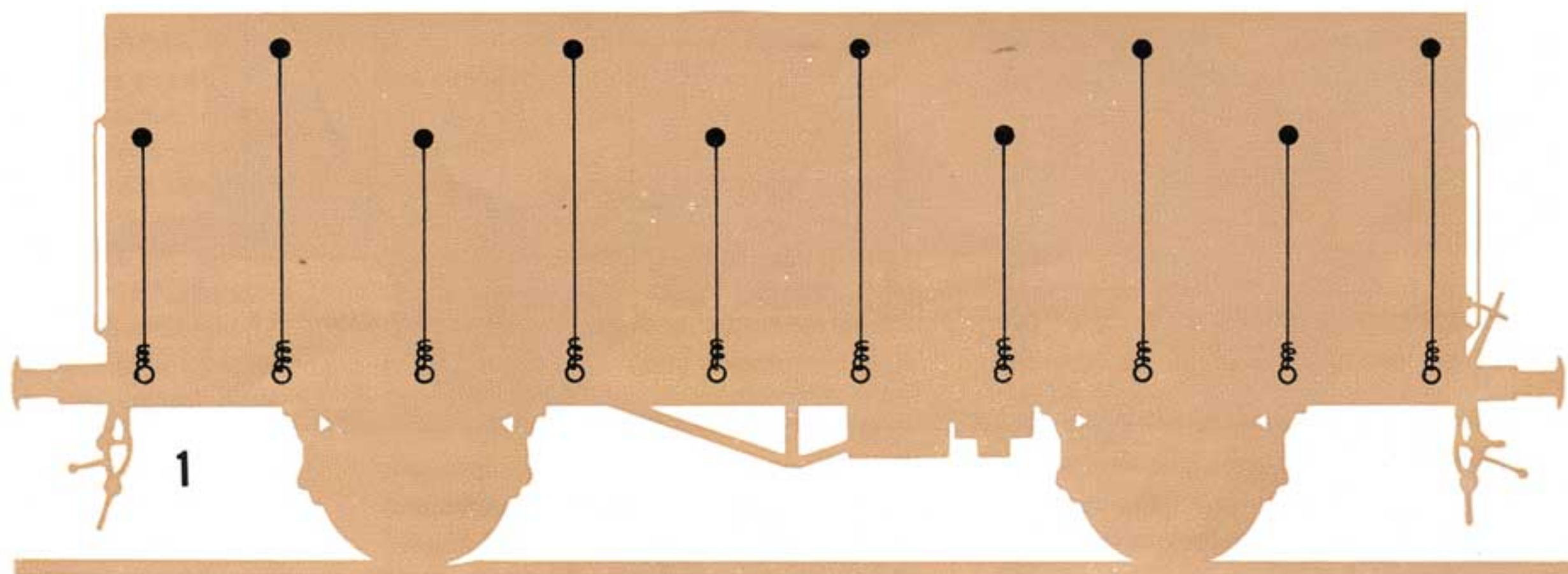
Le croquis n° 1 montre que chaque garcette est à fixer par son extrémité libre à

l'anneau le plus rapproché du wagon. Le croquis n° 2 fait apparaître qu'en cas d'utilisation de garcettes longues, il y a lieu d'utiliser tous les anneaux disponibles de la bâche et les anneaux correspondants du wagon. A remarquer que chaque garcette est à fixer par son extrémité libre à l'anneau le plus rapproché (wagon ou bâche).

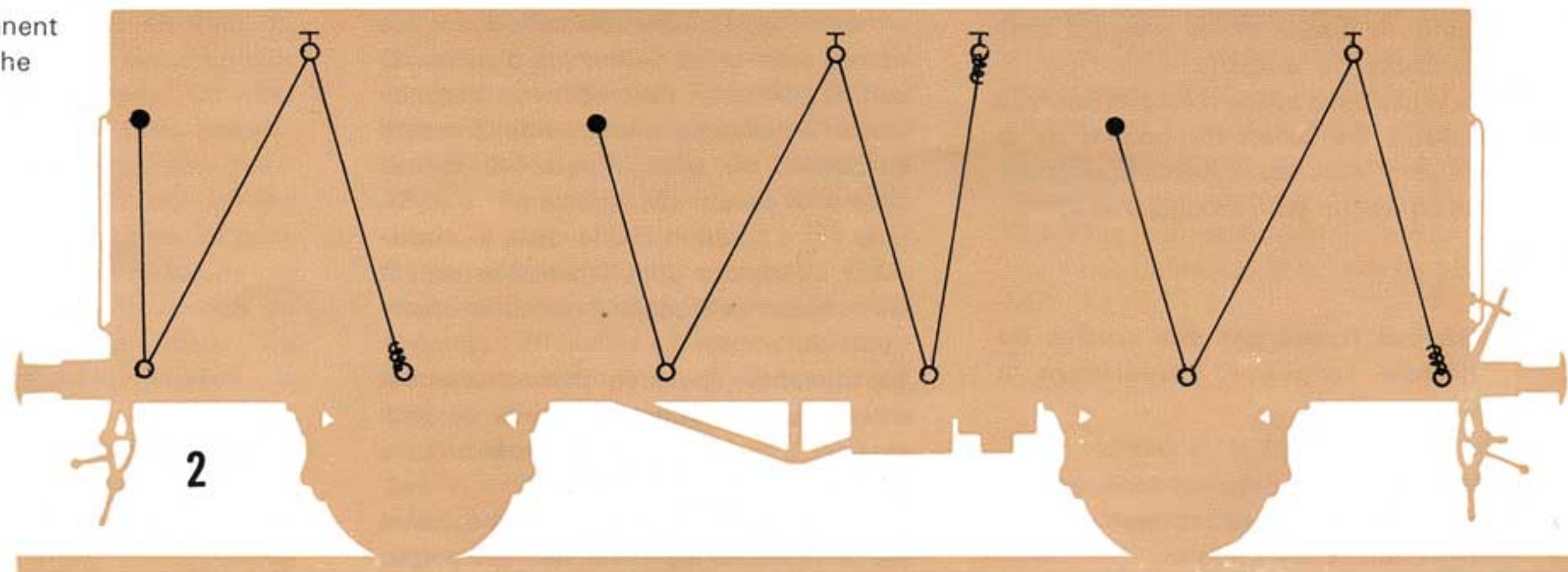
DIVERS PROCEDES DE CORDAGE DES BACHES DES WAGONS-TOMBEREAUX

1. BACHES POURVUES DE GARCETTES.

Chaque garcette est nouée par son extrémité libre à l'anneau ou l'œillet le plus rapproché du wagon. Face longitudinale.

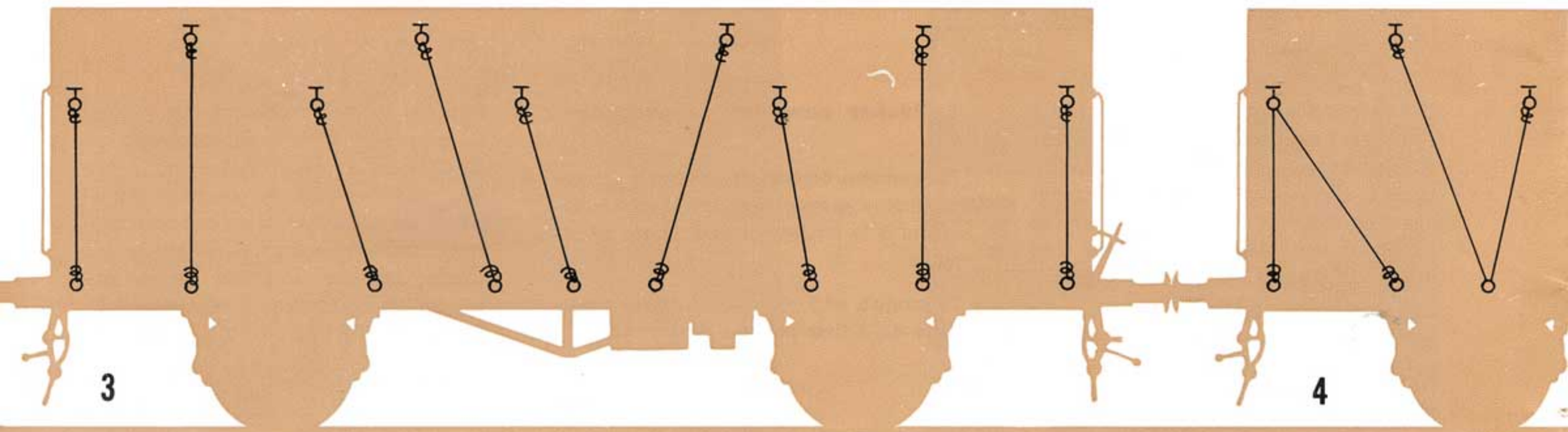


- Point d'attache permanent des garcettes à la bâche
- Anneau du wagon
- ⊖ Anneau de la bâche
- ☎ Nœud

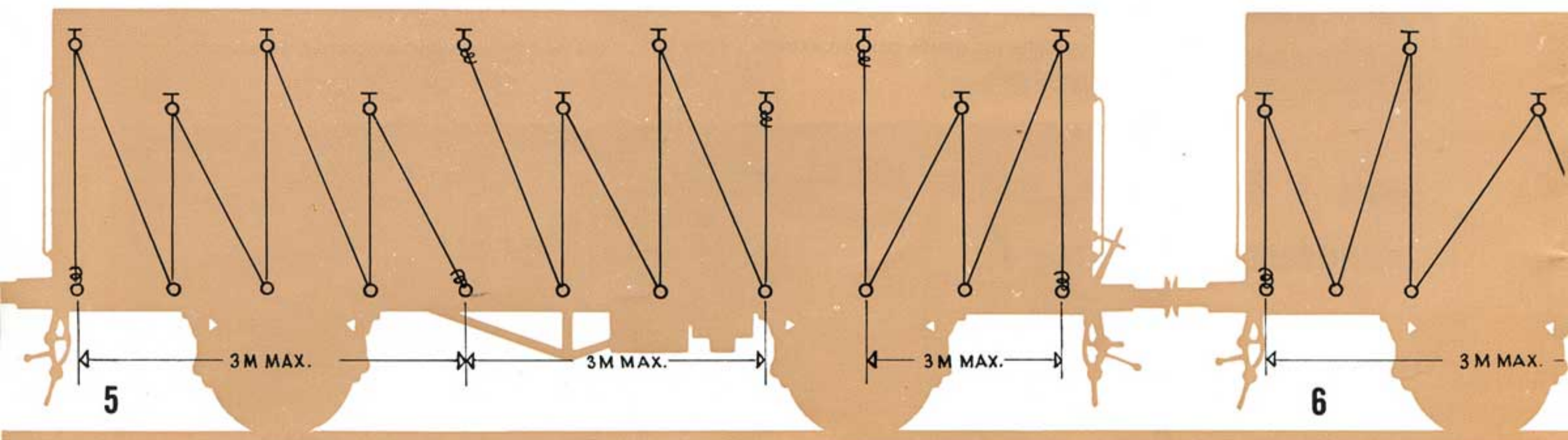


Chaque garcette est nouée à son extrémité libre (au wagon ou à la bâche). - Face longitudinale.

2. BACHES FIXEES PAR DES CORDES BANALES DE FAIBLE LONGUEUR (inférieure à 3 m)



3. BACHES FIXEES PAR DES CORDES DE GRANDE LONGUEUR (supérieure à 3 m)



2. Bâches fixées par des cordes banales de faible longueur (inférieure à 3 m).

Il y a lieu d'utiliser tous les anneaux disponibles de la bâche et les anneaux correspondants du wagon.

Dans le cas où la bâche n'est pas pourvue d'anneaux, les œillets disponibles de la bâche sont reliés aux anneaux correspondants du wagon (voir croquis 3 et 4).

3. Bâches fixées par des cordes de grande longueur (supérieure à 3 m).

Il y a lieu d'utiliser tous les anneaux disponibles de la bâche et les anneaux correspondants du wagon.

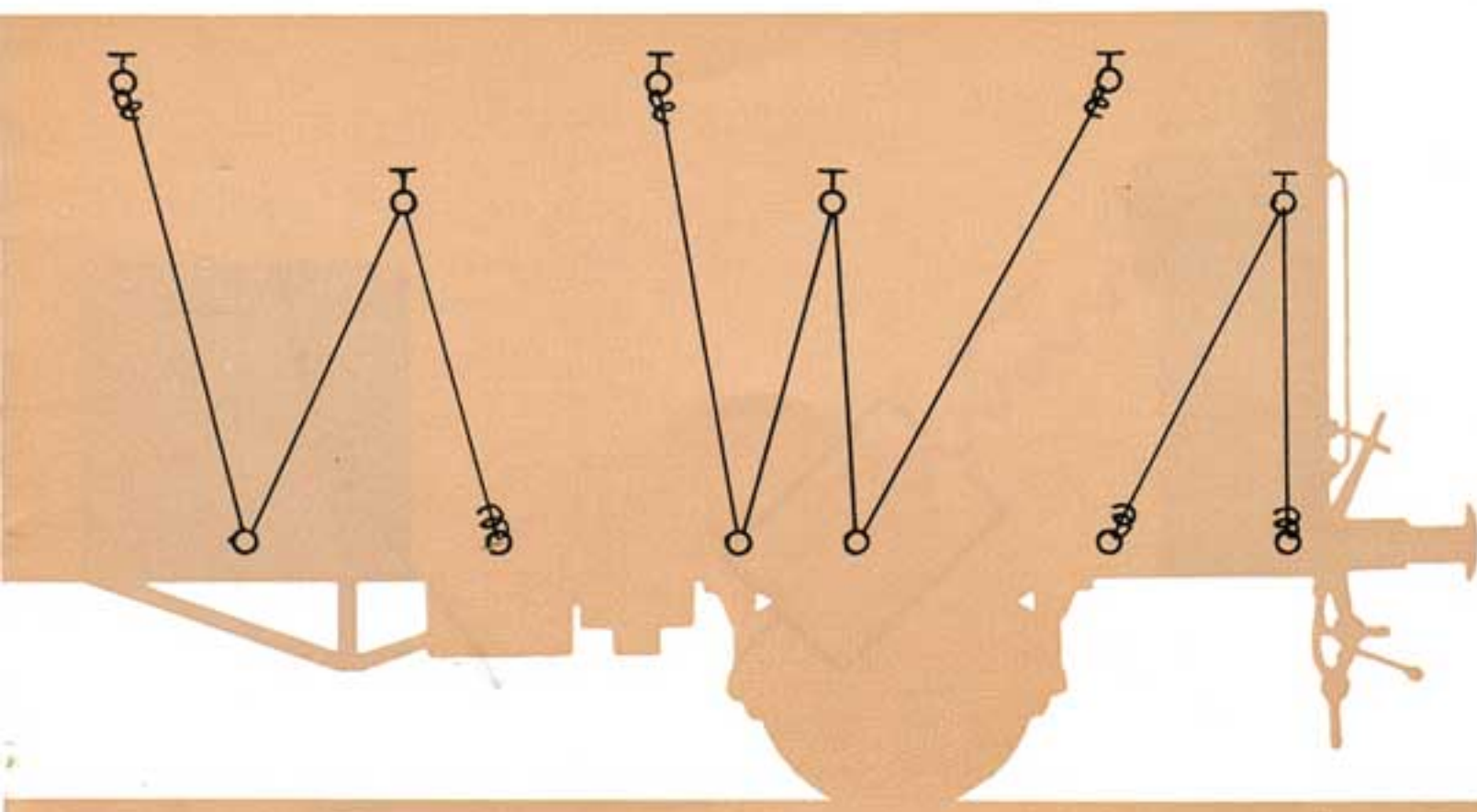
Dans le cas où la bâche n'est pas pourvue d'anneaux, les œillets disponibles de la

bâche sont reliés aux anneaux correspondants du wagon.

Afin d'éviter tout risque de soulèvement de la bâche en cas de rupture de corde, il est prescrit de nouer la corde soit aux anneaux de la bâche (ou œillets dans le cas où celle-ci est dépourvue d'anneaux) soit aux anneaux du wagon. La distance mesurée horizontalement entre 2 nœuds successifs, ne peut dépasser 3 mètres (voir à ce propos les croquis n^{os} 5 et 6). Une autre solution réside dans le placement de cordes supplémentaires reliant les anneaux de la bâche à ceux correspondants du wagon.

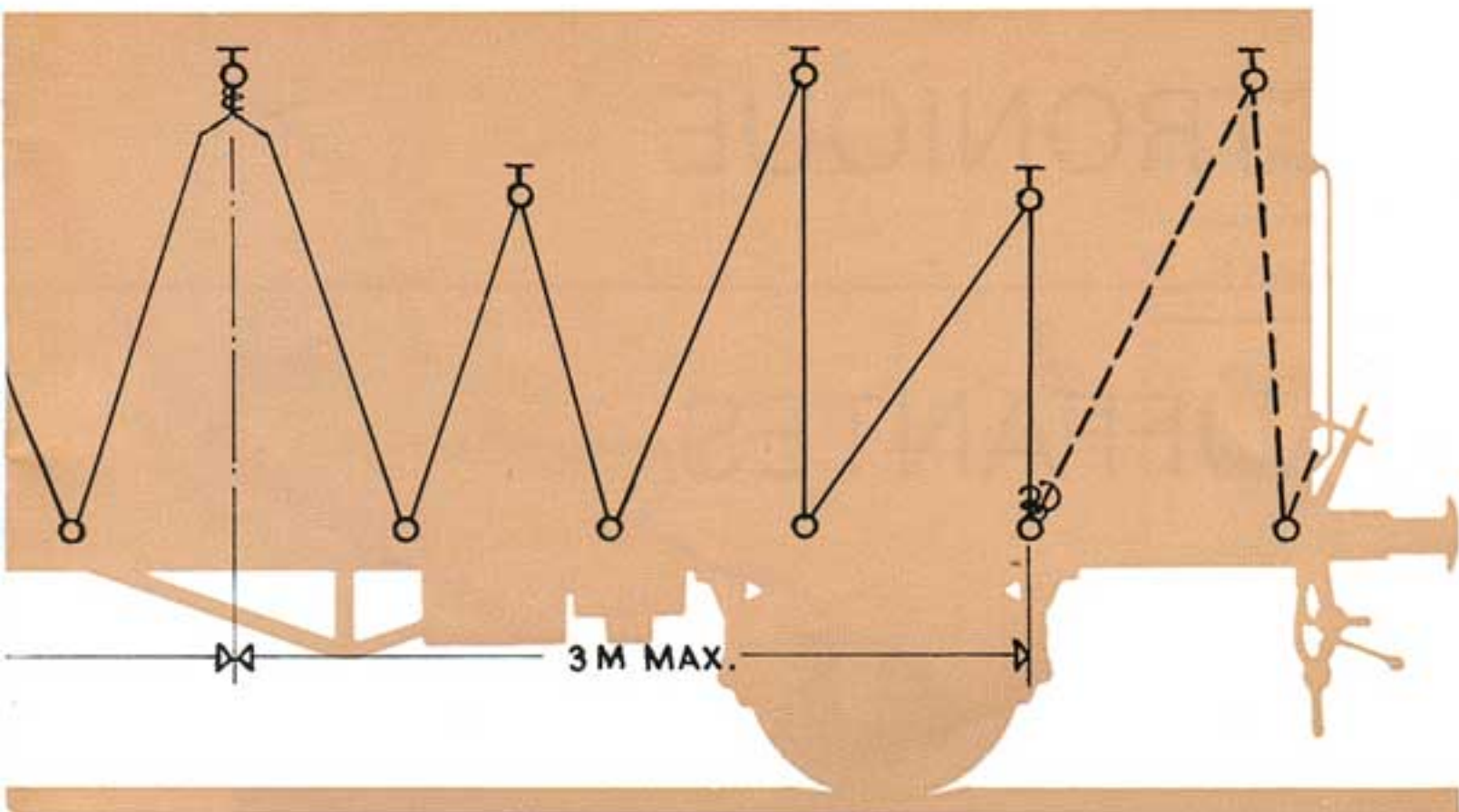
La distance mesurée horizontalement entre 2 cordes supplémentaires ne peut excéder 3 m (voir à ce propos le croquis n^o 7).

Il est à remarquer que dans cette dernière solution, seules les extrémités des cordes de grande longueur doivent être nouées aux anneaux du wagon.



- 1) Chaque corde est nouée à un anneau de la bâche et à l'anneau correspondant du wagon.
- 2) Tous les anneaux de la bâche sont utilisés.

Chaque extrémité de corde peut être nouée indifféremment aux anneaux de la bâche ou aux anneaux du wagon.

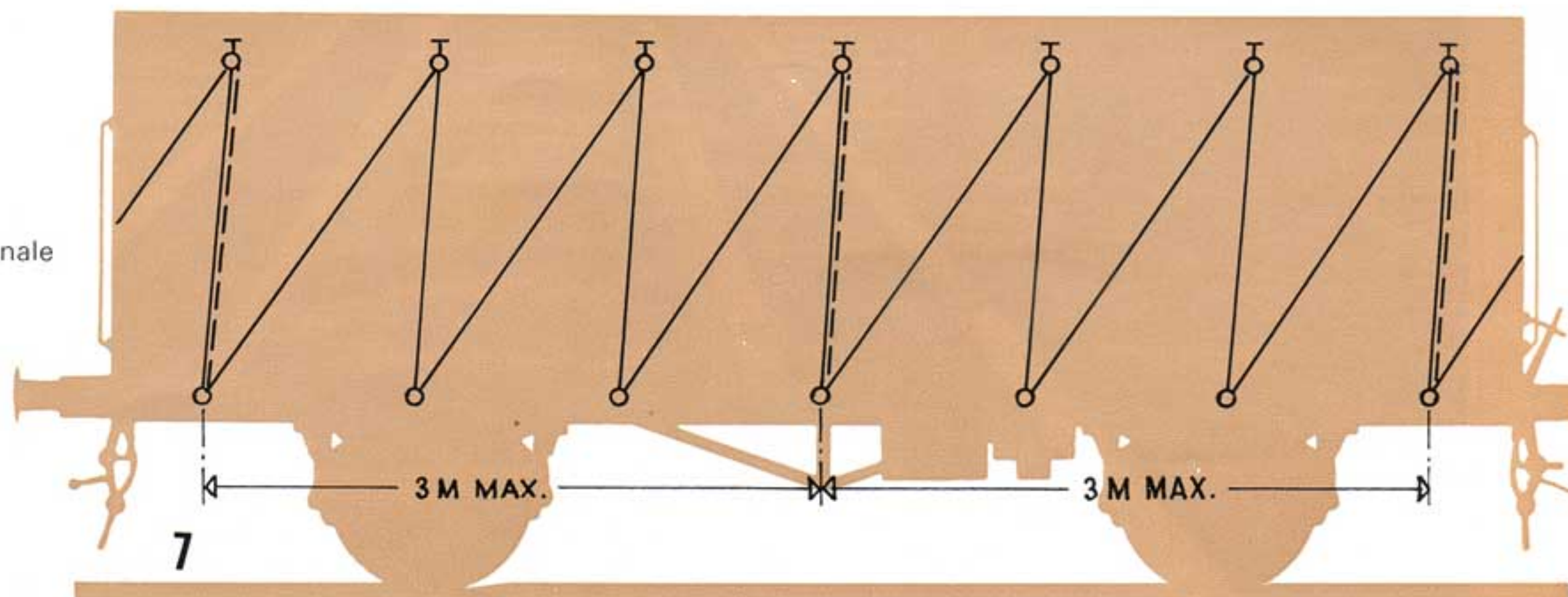
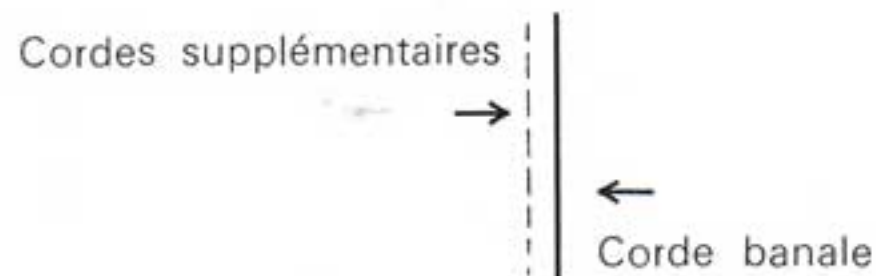


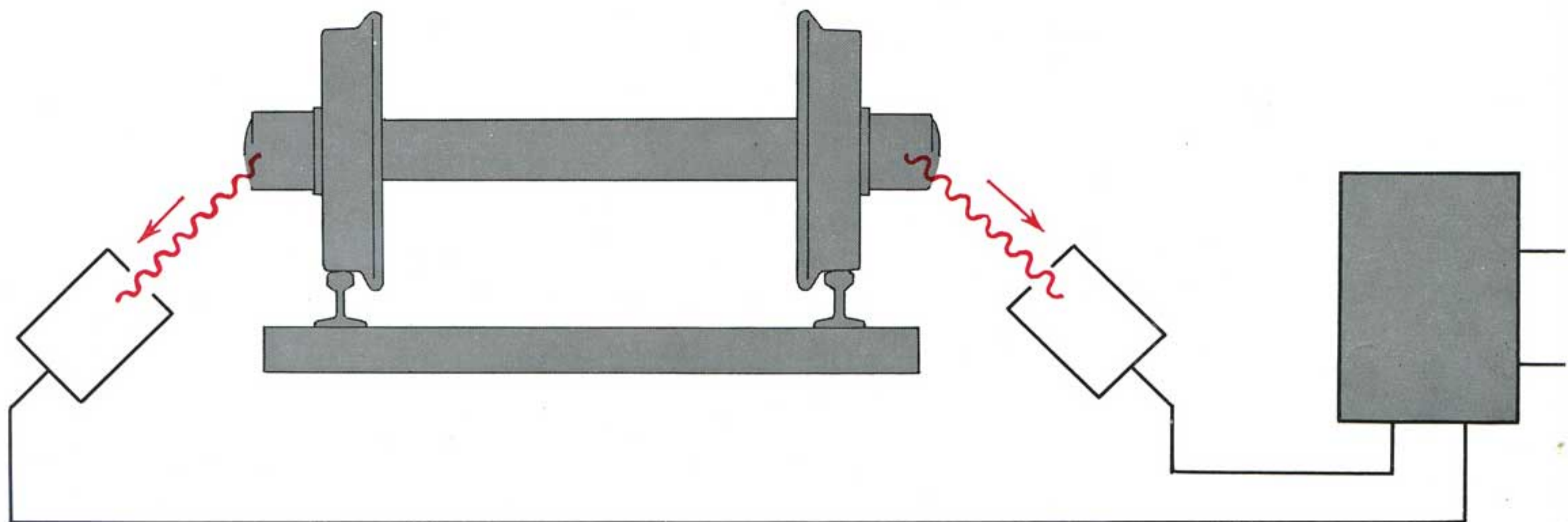
- La distance mesurée horizontalement, entre 2 nœuds successifs, ne peut dépasser 3 mètres.
- A noter cependant que les nœuds peuvent s'effectuer indifféremment aux anneaux de la bâche ou à ceux du wagon.

N.B. — Les cordes supplémentaires doivent avoir un diamètre minimum de :

- a) 5 mm : dans ce cas, la corde peut être simple. Une de ses extrémités est nouée à la bâche (anneau), l'autre, au wagon (anneau).
- b) 4 mm : dans ce cas, la corde doit être double. Les ligatures sont opérées comme sous a), ou exclusivement aux anneaux du wagon.

Légende (croquis 7)



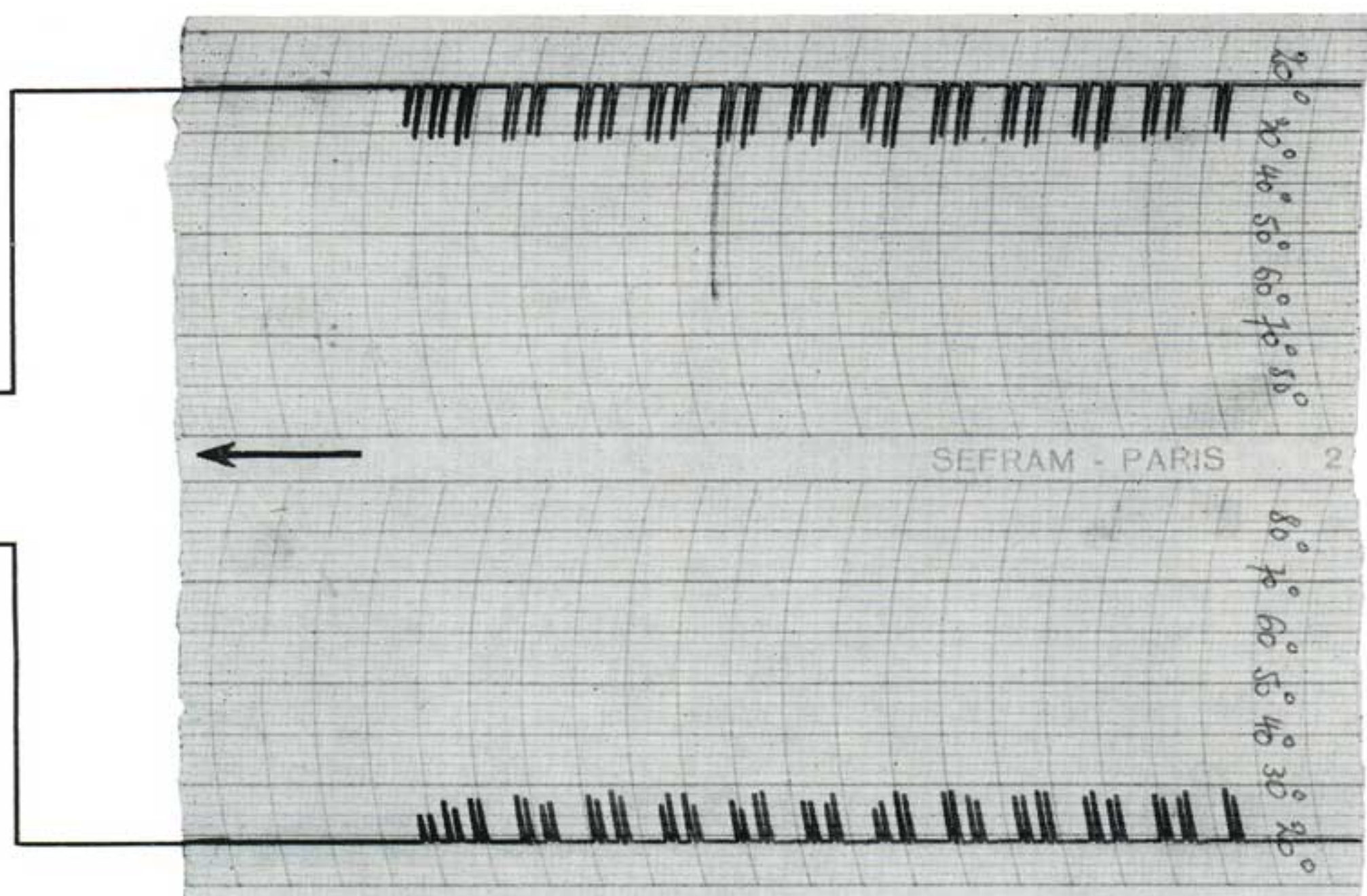


DETECTION ELECTRONIQUE

DES BOITES CHAUFFANTES



Deux lecteurs électroniques disposés de part et d'autre de la voie.



Extrait d'une bande enregistreuse qui, après passage d'un train, a enregistré une boîte chauffante.

La flèche au milieu de la bande indique le sens de la marche.

Les 6 premières marques représentant les essieux de la locomotive, il est clair que la 13ème boîte d'essieu du côté droit de la rame des wagons chauffait et que sa température dépassait les 60°.

On estime que la température d'une boîte d'essieu devient dangereuse dès qu'elle dépasse les 50°.

Dans le langage du cheminot, une « boîte chauffante » est une boîte d'essieu de wagon qui s'est échauffée de façon anormale.

Il existe des boîtes à palier lisse et des boîtes à rouleaux. C'est surtout le premier type qui présente le danger d'échauffement.

Etant donné le danger d'incendie ou d'accidents que fait naître une boîte chauffante qui n'est pas découverte à temps, les techniciens ont cherché un dispositif de détection automatique.

La S.N.C.B. vient d'expérimenter avec succès un appareil d'invention française. Cet appareil, placé le long de la ligne Gand-Denderleeuw-Bruxelles, est composé de deux lecteurs électroniques disposés de part et d'autre de la voie. Leur axe optique est dirigé obliquement de manière à atteindre le côté arrière de chaque boîte — le plus exposé à l'échauffement. Chaque lecteur comprend une cellule particulièrement sensible aux rayons infra-rouges. Les deux cellules peuvent mesurer parfaitement la température exacte de toutes les boîtes de n'im-

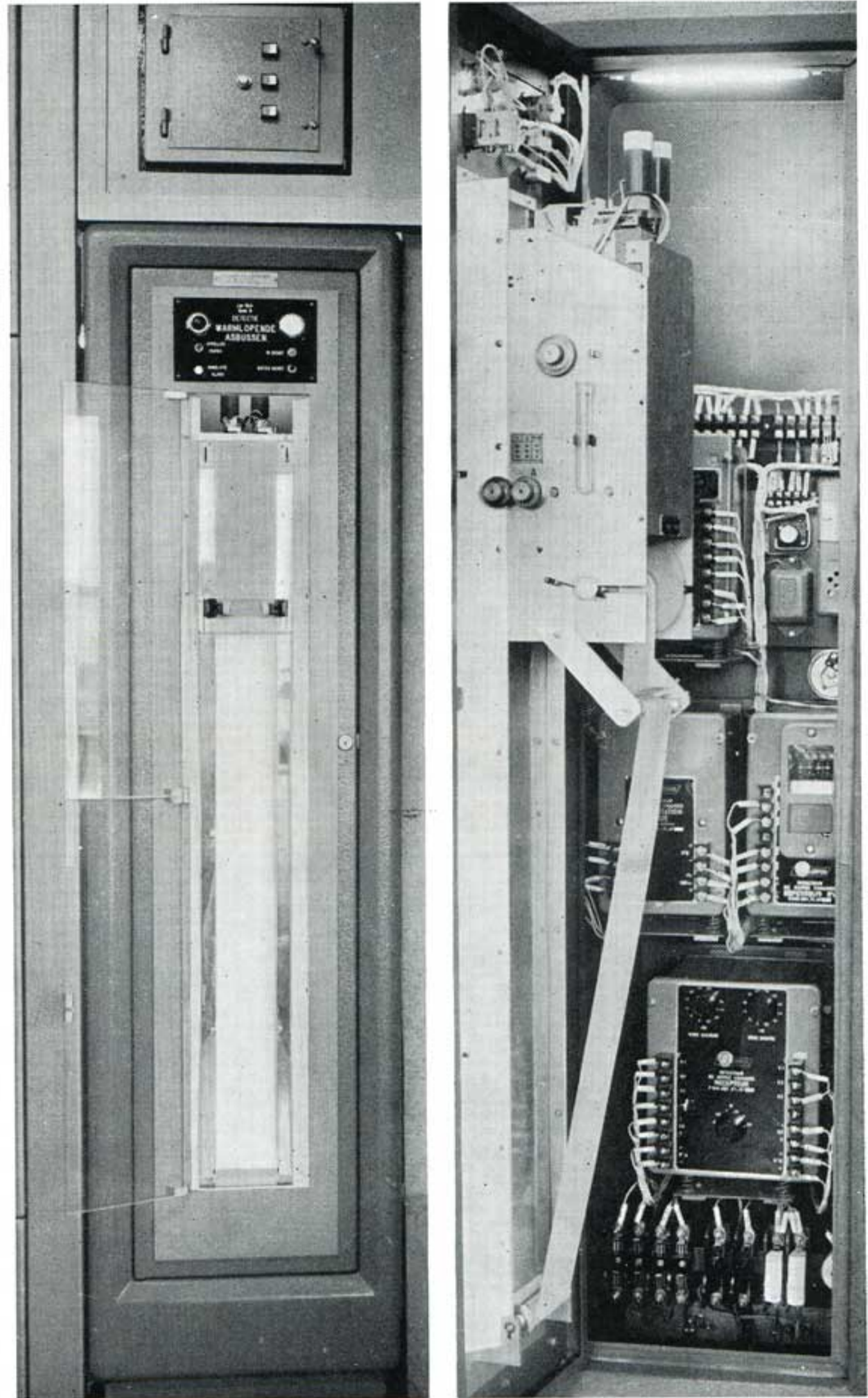
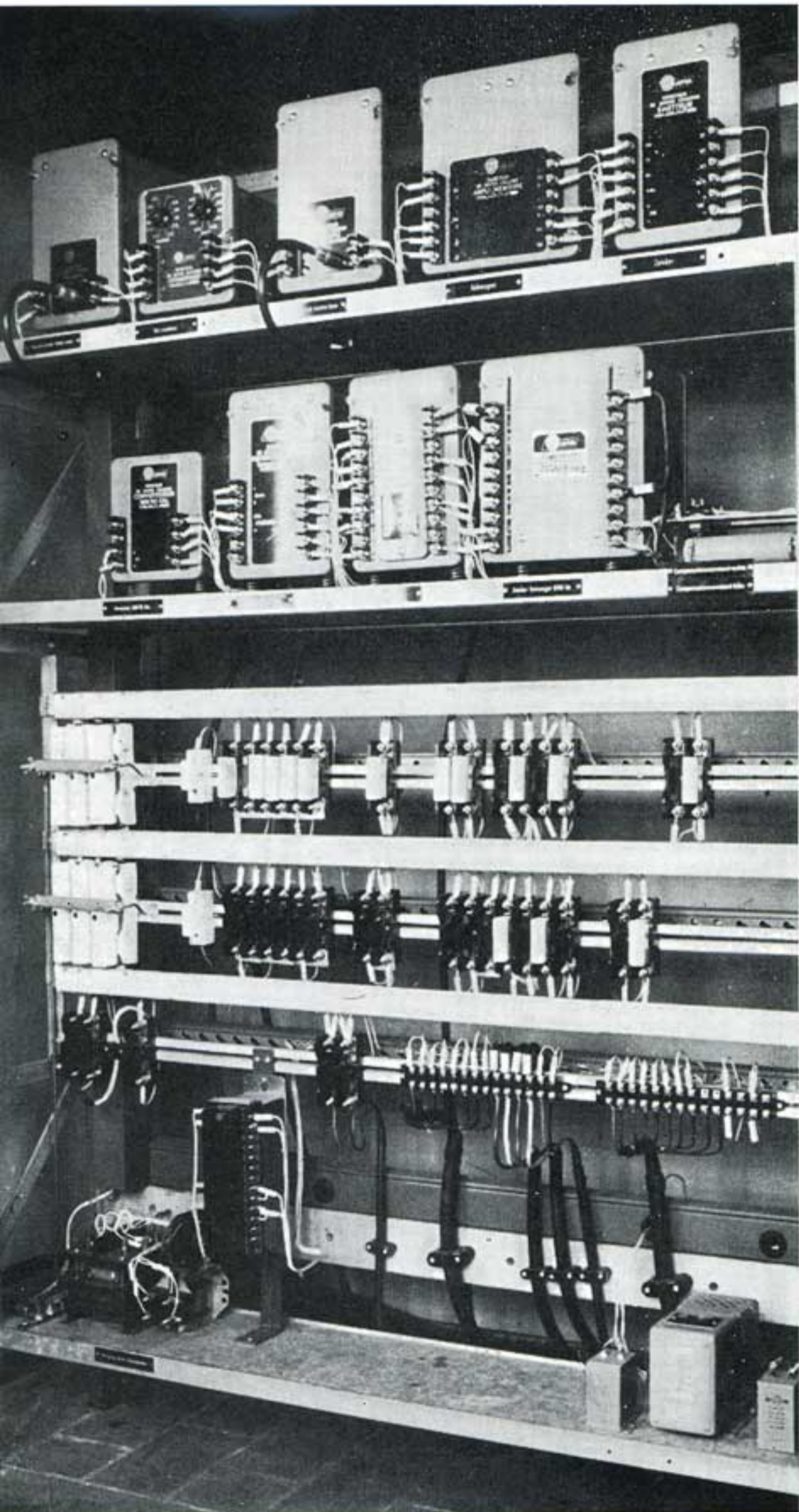
porte quel train, même roulant à 200 km/h. Normalement obturé par un écran qui le protège contre les rayonnements étrangers (celui du soleil, par exemple), le lecteur ne se découvre qu'au passage d'un train. En outre, grâce à une régulation électrique très délicate, il n'enregistre que le rayonnement émis par les boîtes d'essieu.

Les lecteurs sont chauffés intérieurement par un thermostat, de sorte que — leur température n'étant jamais inférieure à 25° — ils ne sont obstrués ni par la neige ni par la glace.

Dans un bâtiment voisin se trouvent les appareils accessoires, notamment ceux d'amplification et de transmission, grâce auxquels les températures des boîtes d'essieu sont converties en tensions et transmises, par canal télégraphique, à un appareil de réception et d'enregistrement qui se trouve 10 km plus loin, dans la cabine de signalisation de Denderleeuw. Cet appareil d'enregistrement est muni d'une bande de papier qui se déroule au passage d'un train devant les lecteurs. Les traits successifs qui s'y inscrivent sont de longueur proportionnelle aux tensions

reçues et permettent ainsi la lecture directe de la température de chaque boîte d'essieu. En outre, quand le lecteur détecte une boîte « chauffante », un signal acoustique en avertit le personnel de la cabine, qui arrête le train en gare de Denderleeuw et détermine, après lecture de la bande, le véhicule défectueux.

Etant donné le fonctionnement parfait et l'importance de cet appareil de détection, il a été décidé de l'utiliser également sur d'autres lignes axiales du réseau.



Vues extérieure et intérieure de l'appareil d'enregistrement.

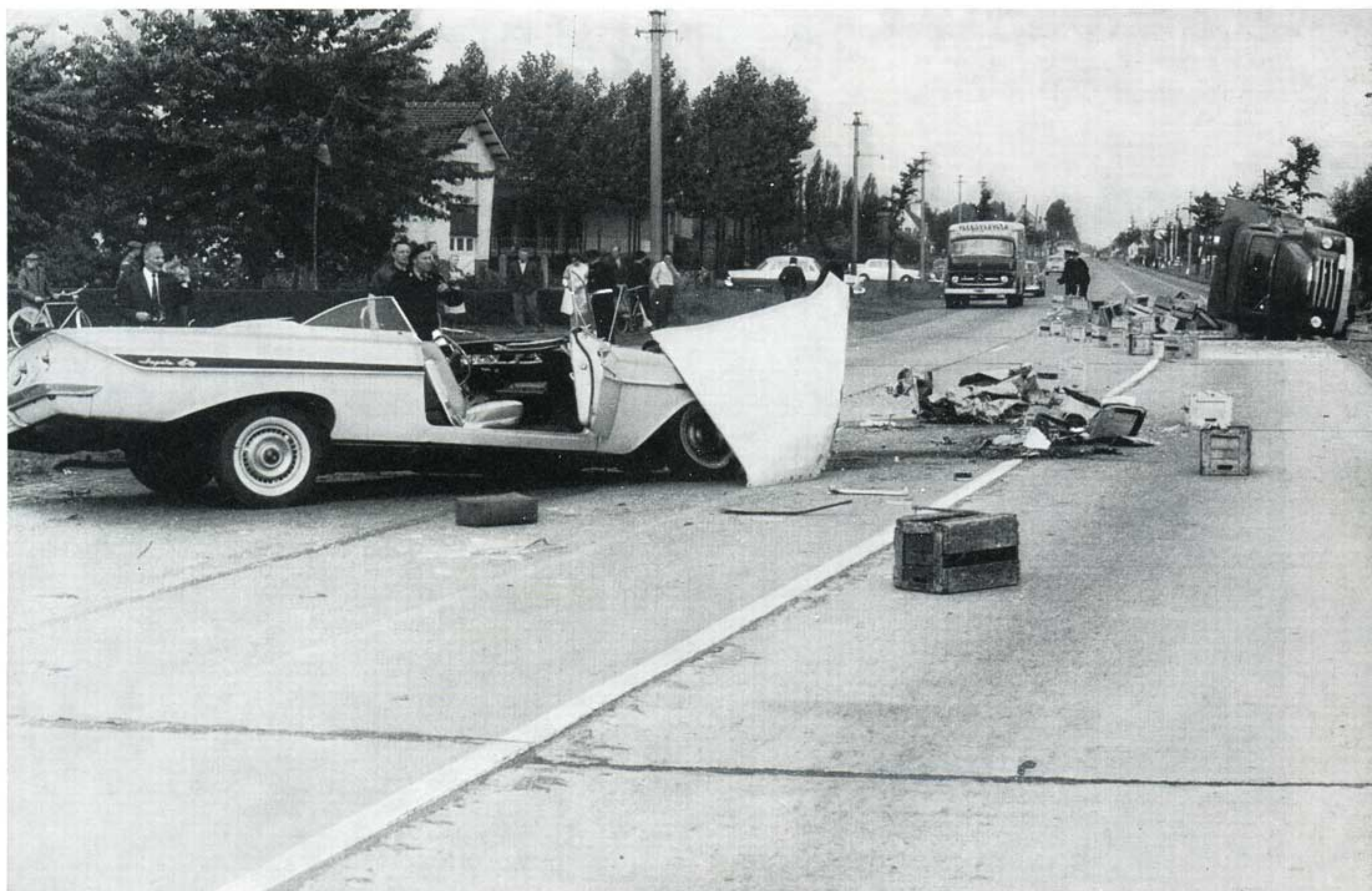
Les appareils d'amplification et de transmission.

LES ACCIDENTS MORTELS SUR LES ROUTES

Régulièrement, la radio, la télévision et les journaux attirent l'attention de l'opinion publique sur le grand nombre de vies humaines dont la perte est à déplorer à cause de la circulation routière intense et souvent dangereuse.

Les statistiques officielles sont éloquentes : pendant la période de janvier à décembre 1965, environ 1.391 personnes ont été tuées sur place dans un accident de la circulation.

La sécurité du trafic par fer se présente en contraste frappant avec cette situation déplorable. En effet, pour toute l'année 1965, les chemins de fer belges n'ont enregistré aucun accident mortel survenu à un voyageur par la faute du chemin de fer.



Les seuls cinq accidents mortels qui sont survenus étaient, hélas, dus à l'imprudence des victimes elles-mêmes.

Si l'on considère les 300 millions de voyageurs (300.000.000) ou 9 milliards

de voyageurs-kilomètres (9.000.000.000) que le chemin de fer transporte chaque année en Belgique il n'est pas exagéré de dire que « voyager par chemin de fer, c'est voyager en toute sécurité ». C'est là un slogan qui reflète bien la réalité.

Dans notre numéro de février, nos lecteurs ont pu trouver le dépliant « Trains-autos-couchettes » reproduisant la liste de toutes les relations au départ de notre pays.

Ce document mentionnait comme correspondance à notre ligne Ostende-Schaerbeek-Milan le train autos-couchettes Milan-Rome.

Il ne faisait pas état du train autos-couchettes Milan-Brindisi, lequel peut être considéré comme une correspondance normale, vu qu'il circule les nuits de vendredi au samedi alors que le train venant de Bruxelles arrive à Milan le mardi ou le dimanche.

Cela n'empêchera toutefois pas les touristes qui avant de gagner le Sud, veulent passer quelques jours dans la région de Milan, de s'intéresser à ce train et à sa correspondance par car-ferry vers la Grèce.

Dans l'entretemps, les chemins de fer

Vers la Sicile en train autos-couchettes





Le ferry-boat à Messine

HORAIRE :

TRAIN AUTOS-COUCHETTES		
Roma Termini	départ	20 h. 22
Napoli Centrale	départ	23 h. 43
Villa S. Giovanni	arrivée	6 h. 45
FERRY-BOAT		
Villa S. Giovanni	départ	8 h. 35
Messine	arrivée	9 h. 10

Pour les autos, les prix de transport suivants sont d'application :

TRAIN AUTOS-COUCHETTES ROME - VILLA S. GIOVANNI		
	Simple	Aller - retour
Autos de moins de 3,81 m	L. 13.600	L. 23.200
Autos de 3,81 m à 4,42 m	17.000	29.300
Autos de plus de 4,42 m	25.900	44.200
FERRY-BOAT VILLA S. GIOVANNI - MESSINE		
Autos jusqu'à 3,50 m	L. 2.000	L. 3.200
Autos de 3,51 m à 4,50 m	2.500	4.000
Autos de plus de 4,50 m	2.650	4.200

italiens nous ont fourni des données relatives à un nouveau train autos-couchettes italien offrant des possibilités intéressantes pour les amateurs de grand tourisme.

Il s'agit de la relation journalière Rome-Villa S. Giovanni, qui assure la correspondance avec le ferry-boat Villa S. Giovanni-Messine. Ainsi il sera possible de voyager jusqu'en Sicile par train autos-couchettes.

Les places peuvent être réservées dans les gares et les agences de voyage.

UNE BONNE
NOUVELLE POUR
LES GROUPES
DESORMAIS

50%

DE REDUCTION

C'est avec plaisir que nous portons à la connaissance des services sociaux d'entreprise, les nouvelles dispositions prises en faveur des voyageurs en groupe :

- une réduction de 50% sur le prix entier des billets est accordée, s'il est payé au moins 20 billets d'adultes pour une distance totale (simple ou aller-retour) minimum de 100 km ;
- il sera perçu par voyageur au maximum 200 F en 2e cl. et 300 F en 1ère cl.

Nous ne doutons pas que la nouvelle réduction n'incite les organisateurs de voyages en groupe lors du choix du moyen de transport, de tenir compte dans le bilan des qualités de confort, de vitesse et de sécurité du chemin de fer.



DES
VACANCES
REUSSIES AVEC

EUROPABUS
SERVICES ROUTIERS DES CHEMINS DE FER EUROPEENS

L'Europabus stationne dans une rue de Téhéran, pendant que les touristes visitent une mosquée.



C'est sous le drapeau EUROPABUS que l'Union des services routiers des chemins de fer européens (URF) publie, chaque année, le programme des services d'autocars exploités sous le contrôle de quinze administrations ferroviaires européennes. En 1966, ce programme a encore été amélioré; il comprend 153 services touristiques qui se subdivisent en 77 lignes régulières, 55 circuits à prix forfaitaires et 21 excursions, ce qui représente un réseau de 100.000 km sillonnant les contrées les plus pittoresques de l'Europe.

Europabus est plus qu'une activité complémentaire au rail, c'est un style d'évasion qui permet à chacun de déterminer lui-même son itinéraire, de s'arrêter où bon lui semble et de jouir tout au long du voyage de la beauté des innombrables sites touristiques qu'il traverse. Ce n'est pas tout! Europabus vous offre encore: une expérience de quinze années d'existence, la garantie des départs et des horaires repris à son programme, le confort à bord de ses véhicules desservis par des hôtesses polyglottes, le service de guides expérimentés pour visiter les vestiges des civilisations passées, le séjour dans des hôtels de premier ordre, etc... Bref, Europabus constitue une organisation capable de répondre aux desiderata du touriste le plus exigeant. Au départ de la Belgique, vous disposez notamment des lignes régulières ci-après: Ostende - Bruxelles - Francfort (en 1

jour), Ostende/Anvers - Bruxelles - Menton (en 2 jours ou 2 1/2 jours), Ostende/Anvers - Barcelone (en 2 jours) et Anvers - Bruxelles - Le Havre (en 1 jour).

Ces lignes ne constituent, certes, que quelques uns des maillons du réseau de 100.000 km auquel il a été fait allusion, car d'autres lignes leur succèdent dont les itinéraires ont été tout aussi soigneusement choisis pour votre plaisir.

Le réseau Europabus vous offre une abondante diversité de voyages. Parmi celle-ci pouvons-nous vous suggérer au hasard: 1° la ligne Ostende - Bruxelles - Francfort jusqu'à Cologne et, de là, jusqu'à Téhéran (en 9 jours) via Munich, Zagreb, Sofia, Istanbul, Ankara, Keisery et Erzeroum, ou jusqu'à Beirouth (en 7 jours) par Munich, Zagreb, Sofia, Istanbul, Ankara et Alexandrette;

2° les lignes Ostende - Bruxelles - Francfort et Francfort - Munich pour vous rendre à Athènes en 3 jours, via Salzbourg, Zagreb, Belgrade, Skoplje et Thessalonique;

3° en variante au voyage vers la Grèce nous vous suggérons encore: la ligne Ostende - Bruxelles - Nice et, de là, continuer votre randonnée via Gênes, Rome, Brindisi, Patras et Delphes (du Colisée au Parthénon en 3 jours!).

Les combinaisons de voyages sont si nombreuses qu'il nous est évidemment impossible ne fût-ce que de les dénombrer.

Les exemples cités ci-dessus se limitent

à des combinaisons de grands itinéraires. Europabus est aussi à même de donner satisfaction au voyageur plus pressé. Si tel est votre cas, rejoignez alors directement par train, à l'étranger, le point de départ de l'un des 55 circuits ou de l'une des 21 excursions que comporte le programme de la saison 1966. La gamme de ces services touristiques est d'ailleurs si étendue et si diversifiée, que l'un ou l'autre répond certainement à vos goûts personnels.

Organisés sur quelques jours, ces circuits et excursions vous feront découvrir la beauté des sites merveilleux créés par la nature (par exemple: le circuit des Causses et des Gorges du Tarn en 6 jours, ou le tour du Mont Blanc en 1 jour), d'autres les vestiges des civilisations passées (par exemple: la visite, en Italie, des tombes étrusques ou des villas vénitiennes, en 1 jour), d'autres encore les grands monuments que nous a légués l'histoire (par exemple: le circuit des Châteaux espagnols en 3 jours, ou la visite des Châteaux de la Loire en 1 jour), etc...

* * *

Nous clorons là ce bref exposé. Si vous désirez obtenir de plus amples renseignements ou une documentation, n'hésitez pas à vous adresser aux bureaux de renseignements de nos principales gares, ou aux agences de voyages agréées.

VOYAGES VERS L'ETRANGER

Réservez vos places

2 mois

d'avance

Bien que le délai d'introduction des demandes de réservation soit illimité, l'attribution des places assises et couchettes dans les trains internationaux au départ de la Belgique ne commence actuellement qu'un mois avant la date du voyage.

Depuis le 21 mai et à titre d'essai, le délai d'attribution s'est ouvert 2 mois d'avance !

Cette innovation signifie que pour un voyage à entreprendre le 1er août, par exemple, vous pourrez déjà recevoir votre titre de réservation le 1er juin.

Nous sommes convaincus que cette information sera favorablement accueillie, car l'augmentation à 2 mois du délai d'attribution des places vous permettra, entre autres, de savoir beaucoup plus tôt qu'actuellement si votre demande de réservation a pu être honorée.

En ce moment, il est vraisemblable que vous avez déjà fait des projets de vacances.

N'attendez pas l'ultime limite pour formuler vos demandes de places, surtout lorsque votre voyage se situe dans une période de départs massifs.

Dans la mesure du possible, effectuez votre voyage en dehors de ces jours de pointe; vous y gagnerez en confort.

**5 FORMULES
IDEALES
DE JOLIES VACANCES**



B

le dépliant touristique édité par la S.N.C.B.
peut être obtenu...

EMPLOYEURS ! Ceci intéresse votre personnel

L'affichette ci-dessus a été conçue pour être apposée aux valves des grandes entreprises.

Complétée par votre service, elle est destinée à faire connaître au personnel de votre firme, le local ou le bureau où il pourra obtenir la carte touristique de Belgique éditée par la S.N.C.B.

Ce document constitue un répertoire touristique complet susceptible de suggérer au lecteur des buts d'excursion d'une grande diversité.

Le chemin de fer a prévu, à l'intention des vacanciers et en vue de promouvoir le tourisme social, toute une série de formules de voyages individuels et collectifs figurant au dos de la carte précitée.

Les services sociaux d'entreprises qui désirent orienter leur personnel dans la voie de loisirs agréables peuvent s'adresser à la Direction Commerciale, 4, Cantersteen, Bruxelles I, en vue d'obtenir :

- l'affichette et un approvisionnement de cartes touristiques (Bureau 60.23 - tél. 13.18.70, poste 3684) ;
- les brochures détaillées relatives aux circuits en autocar, excursions « Un beau jour à ... » et autres voyages intéressants (Bureau 60.21 - tél. 13.18.70, poste 3668).

Il conviendra de préciser dans la demande le nombre désiré de chacun des documents.

TARIF EXPRESS

pour

envois de détail

Le tarif express pour envois de détail a été modifié le 1er avril 1966.

A l'intention des lecteurs intéressés nous en donnons ci-après un résumé.

1. La tarification sera établie de zone à zone à l'instar du système tarifaire appliqué pour les envois ordinaires (grande vitesse). Les points de taxation, prévus en régime ordinaire seront pris en considération également pour les envois express. Toutefois le tarif express ne fera pas de distinction entre les zones A et B.

2. Les nouveaux barèmes prévoient dans chaque relation le prix pour les envois taxés sur un poids de 10, 20, 30, 40 et 50 kg.

Pour les colis indivisibles de plus de 50 kg, dont la manutention peut présenter de sérieuses difficultés en cas d'utilisation des trains de voyageurs, le prix de transport sera égal à autant de fois la taxe de 50 kg que le colis comportera de tranches indivisibles de 50 kg.

Il est évident que pour de tels colis il s'indique de faire usage plutôt du tarif ordinaire (grande vitesse) ou, si l'acheminement express s'impose, de scinder l'envoi en plusieurs colis ne dépassant pas 50 kg.

3. La taxe de prise ou de remise à domicile sera adaptée au coût réel de la prestation de camionnage express. Elle sera portée à 10 F par tranche de 10 kg avec minimum de 20 F par prestation et par envoi. En ce qui concerne la prise à domicile, les expéditeurs auront cependant toujours la faculté de remettre leurs envois express, simultanément avec leurs autres envois de détail, au service de camionnage ordinaire. Dans ce cas, il sera fait application comme précédemment des taxes de « prise collective » qui ne sont pas modifiées.

LE NOUVEL INDICATEUR

QUOI DE NEUF ?

I. TRAINS INTERNATIONAUX.

1. Relation Belgique-Allemagne.

L'électrification complète de la relation Belgique-Allemagne entraîne la mise en service de sept paires de trains, effectuant journallement le trajet Bruxelles-Cologne en moins de 2 h 35. Le plus rapide le fait en 2 h 20.

Un de ces trains part d'Anvers-Central tandis que quatre autres partent d'Ostende.

Au total il y a 13 trajets aller et retour « électriques » entre Bruxelles et Cologne.

2. Relation Belgique-France via Lille.

Nous rappelons qu'au 26 septembre dernier les relations entre la Belgique et Lille ont été améliorées.

En outre, plusieurs de ces relations sont en correspondance avec des trains de et vers Paris.

3. Trains « Autos-Couchettes ».

L'innovation réside dans la création d'une relation de Belgique (Ostende-Schaerbeek) vers Brigue dans le Valais (Suisse).

Les destinations: Avignon, Narbonne et St-Raphaël sont désormais aussi bien desservies au départ de Bressoux qu'au départ de Schaerbeek.

La fréquence de certains de ces trains a été doublée en haute saison.

4. Service « BENELUX ».

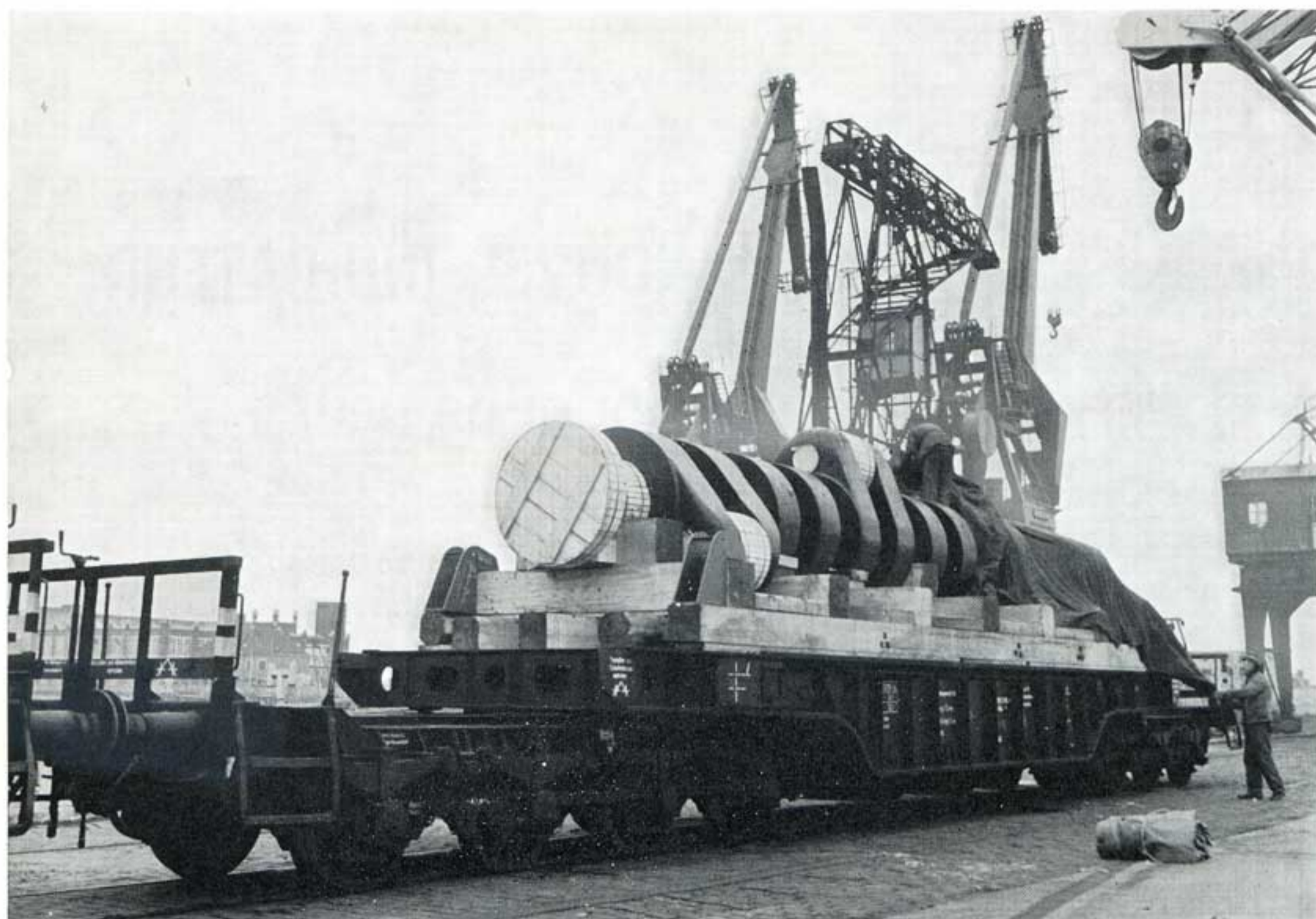
Le nombre de trains Amsterdam-Anvers prolongés jusqu'à Bruxelles est porté de 8 à 10 sur un total de 13 relations.

Cette amélioration permet plusieurs correspondances intéressantes entre Amsterdam-Luxembourg et vice-versa.

II. TRAINS INTERIEURS.

1. Outre les améliorations au service international, l'électrification complète de la ligne 36 a des répercussions favorables sur la desserte de la région verviétoise tant en ce qui concerne l'accélération des trains que leur fréquence.

2. Une nouvelle relation du dimanche est établie dans les 2 sens entre Mons et la côte belge via Tournai, pendant la période estivale.



Ce vilebrequin, qui est, paraît-il, le plus grand jamais construit, a été transporté récemment par chemin de fer entre Bochum (Allemagne) et Gand-Maritime.

Les deux éléments dont se composait le colosse avaient un poids total de 160 t.

Ils seront montés par A.C.E.C. dans un moteur diesel géant de la centrale électrique de la ville de Gand.

SERVICE TRAIN + AUTO :

vous procure une voiture automobile «sans chauffeur» qui vous attend à la descente du train.

Si vous voulez louer une auto sans chauffeur dans un des centres ci-après, il vous suffit de commander la voiture, avant votre départ, en téléphonant directement chez **DIT'RENT-A-CAR** à l'un des numéros ci-dessous ou en adressant votre demande à l'une des principales gares.

ANVERS	tél. 32.81.66
BRUXELLES	tél. 37.12.80 37.12.89
(Air Terminus)	13.44.25
CHARLEROI	tél. 32.35.35
LIEGE	tél. 52.72.31

CHEMINS DE FER BELGES

Nouveau prix de location à partir du 1er juin 1966 pour une petite voiture :

175 F par jour (10% de remise sur la première journée d'utilisation).

+ 2 F le km pendant la période du 1er novembre au 31 mars.

+ 2,50 F le km pendant la période du 1er avril au 31 octobre.

Essence à charge du client.

Confort et vitesse du train
Souplesse de l'auto
à destination



Transports exceptionnels

Cette presse de 1.000 t de puissance, pesant 93 t est destinée à l'emboutissage de radiateurs en acier pour chauffage central.

Chargée à Kassel (Allemagne) elle a été transportée à Rocourt (Thomas Defawes) sur un wagon spécial surbaissé.

A destination ce poids lourd a été déchargé à l'aide de deux grues de 52 t.



AVIS TARIFAIRES

EXPEDITIONS DE LA BELGIQUE VERS L'U.R.S.S.

Les dispositions concernant le trafic ferroviaire avec l'U.R.S.S. sont reprises à la « Réglementation des trafics internationaux intéressant la Belgique » (Deuxième partie, chapitre IV). Certaines modifications y ont été apportées le 1er janvier 1966.

Les expéditions au départ de la Belgique et à destination définitive de l'U.R.S.S. sont acheminées obligatoirement par la Tchécoslovaquie. Une lettre de voiture du modèle C.I.M. est établie par l'expéditeur pour la gare frontière d'entrée en Tchécoslovaquie, où la réexpédition est effectuée par les soins du chemin de fer, sous le couvert d'une lettre de voiture du modèle prescrit par l'Accord concernant le transport international des marchandises par chemin de fer (S.M.G.S.).

L'expéditeur en Belgique doit mentionner comme destinataire sur la lettre de voiture C.I.M. (case 6) le chef de la gare frontière d'entrée tchécoslovaque où s'effectue la réexpédition, et comme gare destinataire (case 4), cette gare frontière.

En outre, l'expéditeur doit inscrire en lettre de voiture, dans la case 9 « Déclarations » (C.I.M. Art. 6, 12, 15, etc.), les mentions suivantes :

- « A réexpédier sur
(nom de la gare de destination définitive et du chemin de fer destinataire définitif)
- « Destinataire définitif :
(nom et adresse du destinataire définitif en U.R.S.S.).

Lors de la réexpédition, la lettre de voiture C.I.M. afférente au premier contrat de transport, est jointe à la lettre de voiture de réexpédition.

Lorsque, en cas de transbordement, le chargement doit être réparti sur plusieurs wagons, la lettre de voiture afférente au premier contrat est jointe à l'une des lettres de voiture de réexpédition, tandis qu'une mention adéquate est portée sur les autres. Les frais (prix de transport, frais accessoires et autres frais survenant en cours de route) jusqu'au point frontière tchécoslovaque de réexpédition désigné en lettre de voiture, doivent être payés par l'expéditeur. Depuis ce point frontière jusqu'à la gare de destination définitive en U.R.S.S., les frais doivent être payés par le destinataire définitif.

Les remboursements et les débours ne sont pas admis.

TRAFIC ENTRE LE CONTINENT ET LA GRANDE-BRETAGNE

Dans le trafic entre le Continent et la Grande-Bretagne, les objets qui doivent être transbordés dans les ports sont admis au transport pour autant que leurs dimensions n'excèdent pas certaines limites. Les objets formant une masse indivisible et dépassant les poids, longueurs, largeurs ou hauteurs indiqués ci-dessous pour les itinéraires entre la Belgique et la Grande-Bretagne ne sont admis que sous des conditions particulières à déterminer dans chaque cas par le chemin de fer :

Itinéraire	Poids kg.	Longueur m.	Largeur m.	Hauteur m.
Anvers/Harwich	5.000	6.09	3.04	4.57
Ostende/Dover				
a) en wagons découverts	7.500	9.14	4.26	2.59
b) en wagons ouverts	1.250			

Ces restrictions ne concernent pas les expéditions en wagons ferry-boats empruntant la ligne Zeebrugge - Harwich.

Mouvement dans nos agences commerciales



Entré aux chemins de fer en 1919, M. BEUGNIES, Représentant Commercial à MONS, a pris sa retraite au 1er mars dernier, atteint par la limite d'âge.

Pendant 30 années, M. Beugnies a consacré le meilleur de lui-même à l'Agence commerciale qu'il dirigeait depuis 1945.

Le chemin de fer lui exprime toute sa reconnaissance pour les excellents services rendus au cours de cette longue carrière.



M. LARBALESTRIE a pris, depuis le 1er mai, la direction de l'Agence Commerciale de Mons.

Après être passé par différents services, M. Larbalestrie occupait en dernier lieu un poste important à la Direction Commerciale.

Il mettra tout son dynamisme et toute sa compétence au service de notre clientèle.

Terrains industriels et bâtiments disponibles

Des terrains industriels et des bâtiments, raccordés ou non au chemin de fer, sont disponibles sur l'ensemble du réseau.

Nos services régionaux, dont l'adresse est reprise ci-après, se tiennent à la disposition des amateurs pour tous renseignements et conditions.

TERRAINS ET BATIMENTS :

AALST - Denderstraat, 49

tél. (053) 261.15

Appelterre :	750 m ²
Baasrode-Noord :	250 m ²
Denderleeuw :	7.000 m ²
Erwetegem :	1.900 m ²
magasin	100 m ²
Essene-Lombeek :	10.000 m ²
Gijzegem :	1.000 m ²
Grembergen :	3.000 m ²
Halle :	4.000 m ²
Hamme : magasin	150 m ²
Merchtem :	200 m ²
magasin	80 m ²
Okegem : magasin	130 m ²
Opwijk :	400 m ²
St.-Maria-Lierde : magasin	125 m ²
Scheldewindeke : magasin	125 m ²
Viane-Moerbeke :	1.375 m ²
Wichelen :	3.000 m ²

ANTWERPEN - Koningin Astridpl. 27

tél. (03) 32.58.30

Turnhout :	1.800 m ²
Weelde :	120.000 m ²
Wildert :	800 m ²
Heide :	6.500 m ²
Niel :	2.000 m ²

ARLON - 61, avenue de la Gare tél. (063) 211.15

Arlon :	2.000 m ²
	5.000 m ²
Athus :	5.000 m ²
Carlsbourg : magasin	97 m ²
Lamorteau :	2,33 ha
Latour :	10 ha
Marbehan :	4.000 m ²
Ruette :	40 m ²

BRUGGE - Gare - tél. (050) 369.97

Adinkerke :	6.000 m ²
	3.000 m ²
	8.750 m ²
	4.800 m ²
Brugge : magasin	800 m ²
bâtiment	4.000 m ²
	7.000 m ²
	3,5 ha
Eernegem :	3.750 m ²
Gistel :	3.610 m ²
Ichtegem :	3.750 m ²
Kortemark :	1 ha
bâtiment	220 m ²
Knokke :	3.600 m ²
	7.000 m ²
	9.000 m ²
	2.000 m ²
Lissewege :	3.500 m ²
Maldegem :	8.000 m ²
Veurne :	22.400 m ²
Zeebrugge :	4 ha
	3 ha
	1 ha
	4.000 m ²
	4.500 m ²

BRUXELLES - 153b, Boulevard Anspach - tél. (02) 11.95.50-12.13.50

Bruxelles-Midi : ancienne remise	
territoire commune	
de Forest)	±2.000 m ²
(territoire communes	
Forest et Drogenbos)	±18.000 m ²
Bruxelles Petite-Ile : territoire	
commune Forest)	±2.000 m ²
Haren : (territoire commune	
de Schaerbeek)	±50.000 m ²

CHARLEROI - 1, quai de la Gare tél. (07) 72.73.73

Aiseau :	13.000 m ²
	4.900 m ²
Cour-sur-Heure :	2.000 m ²
Erquelinnes :	10.000 m ²
Falisolle :	2.960 m ²
Florennes-Central :	1.200 m ²
Jemeppe-sur-Sambre :	4.400 m ²
	1.050 m ²
La Sambre :	30.000 m ²
Mariembourg :	6.000 m ²
Neuville-Sud :	2.000 m ²
Nismes :	6.750 m ²
	2.000 m ²
1 bâtiment	100 m ²
Roly :	1.500 m ²
Senzeilles :	3.500 m ²
Silenrieux :	7.700 m ²
Tamines :	20.000 m ²
1 bâtiment	356 m ²
terrain et ancienne remise	10.000 m ²

Thuin-Nord :	6.000 m ²
Freignes :	6.500 m ²
Charleroi-Nord :	4.500 m ²
Courcelles-Fosse :	10.000 m ²
Lodelinsart :	10.000 m ²
Pont-à-Celles-Nord :	10.000 m ²
Pavillons :	1.890 m ²
Romedenne :	3.000 m ²

KORTRIJK - Gare - tél. (056) 200.49

Beveren-Roeselare :	±4.500 m ²
Ieper :	±15.000 m ²
St. Denijs-Helkijn :	±2.000 m ²
maison	144 m ²
bureau et magasin	26 m ²
Staden :	±5.000 m ²

MONS - 14, Square F. Roosevelt tél. (065) 359.79

Braine-le-Comte : partie de	
l'ancien atelier	6.700 m ²
ancienne remise	2.700 m ²
Harmignies :	234 m ²
Houdeng G. et Leval : magasin	70 m ²

Manage :	66 a à 1 ha
Mons-Bassin :	1.600 m ²
	2.500 m ²

NAMUR - 52, rue Godefroid tél. (081) 230.84

Gembloux :	68 a
Lustin :	53 a
Ottignies : ancienne remise	10.000 m ²
	110.000 m ²

TOURNAI - 10, rue Hôpital Notre-Dame - tél. (069) 258.45

Houtem :	4.500 m ²
Mouscron :	9.750 m ²
Tournai :	3.000 m ²

Cette liste n'est pas complète et ne comprend que les principaux postes. D'autres terrains et bâtiments de moindre importance sont encore disponibles. Si vous vous y intéressez nous vous suggérons de consulter le représentant commercial S.N.C.B. de votre région.

Lauréats du Diplôme de la Courtoisie

Le Diplôme de la Courtoisie a été remis, au début du mois d'avril, à deux agents particulièrement méritants du groupe de Liège, MM. Eben, dirigeant du bureau de Liège-Meuse (Douane) et Peeters, chef-garde à Herbesthal. Ces deux agents avaient été distingués par notre clientèle elle-même.

Le Diplôme et le cadeau traditionnel leur a été remis par M. Clood, IPX.-Liège, en présence de M. Bastogne, chef de gare principal à Liège-Guillemins et Dilst, chef de gare à Herbesthal et de représentants de la direction commerciale S.N.C.B. La courtoisie est l'une des qualités majeures du cheminot. La S.N.C.B. a toutefois à cœur de récompenser ceux de ces agents qui témoignent le mieux de ces qualités dans l'exercice quotidien de leur profession et qui, par la même, se signalent à l'attention de la clientèle. Celle-ci est priée de faire connaître son avis en écrivant à la Direction Commerciale, Gare centrale, 4, Cantersteen, Bruxelles 1.



Sur notre photo, M. Clood (à droite) remet leur diplôme à M. Eben (à gauche) et à M. Peeters (au centre).

ELECTRIFICATION

ⓑ

DB

bruxelles
cologne
en 2h.20



Handwritten signature

JOURNELLEMENT 13 "ALLER-RETOUR" A PARTIR DU 22 MAI 1966