

INFORMATIONS SNCB

PERIODIQUE BIMESTRIEL

NUMERO 3 / JUILLET 1966



Joyeuses vacances!

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





NUMERO 3 — JUILLET 1966

Photo couverture : En période de vacances, les hôtesses du rail sont sur la brèche.

Nederlandse uitgave verkrijgbaar op aanvraag.

SOMMAIRE

	Page
Le chemins de fer belges en 1965	3
Tarif chemin de fer - avion	6
La technique rail - route « Kangourou »	8
Limite de charge des wagons	9
Nouveaux horaires pour le transport de marchandises à destination de l'étranger	12
Le transcontainer et le chemin de fer	18
Voyagez à moitié prix	20

Lay-out: L. Tack

Photos: F. Putman

Impr.: Oméga s.a., Anvers

MOUVEMENT A LA DIRECTION GENERALE DE LA S.N.C.B.



Le 30 juin dernier, Monsieur DE VOS, directeur général, atteint par la limite d'âge, a quitté la Société Nationale.

Ingénieur des constructions civiles et électricien, il avait fait ses premières armes à la Régie des Télégraphes et Téléphones. Passé ensuite à l'Administration des Transports, puis aux Chemins de fer vicinaux, il prenait en 1952 la haute direction de notre réseau.

Homme d'action, il s'y est assuré les collaborations les plus dévouées et a secoué les inévitables routines d'une entreprise très ancienne.

Menant le combat pour obtenir l'assouplissement d'une législation bien en retard sur l'évolution des transports, il entreprenait d'autre part une action énergique pour améliorer la gestion interne du réseau.

On lui doit notamment la reconversion de la traction, la modernisation des grands axes, la rationalisation des lignes déficitaires, l'introduction des ensembles électroniques de gestion.

Monsieur DE VOS a ainsi tracé la voie à suivre pour maintenir à notre railway rénové son rôle essentiel dans la vie économique du pays.



En sa séance du 27 juin dernier, le Conseil d'Administration de la S.N.C.B., après avoir rendu hommage au directeur général sortant, a appelé à sa succession Monsieur Lucien LATAIRE.

Né à Courtrai en 1909, le nouveau directeur général, ingénieur de l'Université de Gand, entré en 1933 au chemin de fer, où il passa par différents services: mouvement, technique, financier et administratif.

La pratique des problèmes d'exploitation, notamment dans les services régionaux, l'a mis très tôt en étroite contact avec la clientèle. La gestion des gares, entre autres à Anvers et à Bruxelles, tant pour le trafic des voyageurs que des marchandises, ont éveillé son intérêt à l'égard de l'établissement de rapports étroits et confiants avec le public. Une longue période à la Direction des

Finances, dont il est devenu directeur, l'a familiarisé avec les problèmes de prix de revient, si importants pour l'établissement des tarifs. Enfin, comme Directeur du Personnel et des Services Sociaux, il a su gagner la confiance de tous ceux qu'il a dorénavant la lourde charge de diriger.

Comme financier, Monsieur LATAIRE a pu mesurer la difficulté de concilier la satisfaction des besoins de l'économie en transports à bon marché avec le maintien de l'équilibre financier d'une entreprise qu'une concurrence nettement favorisée a dépouillée de la plupart de ses activités rentables. Comme gestionnaire du personnel, il s'est rendu compte de ce que représente, dans une économie de plein emploi, l'entretien de l'armée d'élite nécessaire au maintien des traditions de régularité et de sécurité du rail.

Nous ne doutons pas que sera bénéfique pour la gestion du réseau belge, la formation multiple et approfondie dont a bénéficié celui qui vient d'être appelé à assumer sa haute direction pour de nombreuses années.



Les chemins de fer belges en 1965

Du rapport du Conseil d'Administration de la S.N.C.B., à l'Assemblée Générale des actionnaires du 27 mai dernier, nous avons extrait les passages suivants à l'intention de nos lecteurs.

Dans l'ensemble, la conjoncture économique en Europe ne s'est pas développée aussi favorablement en 1965 que les années précédentes. Bien que l'activité industrielle se soit maintenue à un niveau élevé, son expansion a, en effet, été

caractérisée par un certain ralentissement. En Belgique, la progression de l'activité industrielle par rapport à l'année 1964 a été relativement faible. Les indices de production du deuxième semestre sont même restés, dans certains secteurs, au-dessous des chiffres atteints un an auparavant ; il en a été ainsi, notamment, pour le charbon, dont la mévente s'est encore accentuée et a entraîné une nouvelle augmentation considérable des stocks sur le carreau des mines.

La situation géographique de la Belgique et l'exiguïté de son territoire y rendant le marché des transports particulièrement sensible aux fluctuations économiques à l'intérieur et dans les pays voisins, ces éléments conjoncturels ne pouvaient manquer d'avoir des répercussions défavorables sur le trafic ferroviaire.

Les recettes commerciales se sont élevées à 12,150 milliards de francs ; elles étaient de 12,392 milliards en 1964.

L'écart de 242 millions résulte de la ré-

gression du trafic par wagons complets; d'une part, à l'intérieur du pays, sous l'influence de la compression des besoins en combustibles solides, matériaux de construction et produits de carrières; d'autre part, à l'importation et en transit, par suite de la diminution du volume des transports de minerai d'outre-mer et de potasses.

Les dépenses nettes sont en augmentation de 859 millions. Ceci est dû principalement, aux majorations des rémunérations et des pensions, par suite de la hausse de l'index des prix de détail, et à leur adaptation comme dans les autres secteurs publics. En second lieu, l'augmentation est attribuable à la hausse du prix des matières et des frais d'entretien des installations et du matériel ainsi qu'à l'extension des parcours des trains et des autobus.

En réalité, l'augmentation était de plus de 1,4 milliard de francs. Toutefois, la politique d'économie et d'accroissement du rendement pratiquée par la Société a permis de réduire ses dépenses de plus d'un demi-milliards de francs. En 1965, les effectifs moyens affectés au compte d'exploitation ne s'élèvent plus qu'à 51.302 unités. Si l'on prend en considération l'accroissement du trafic depuis une dizaine d'années et la réduction de la durée du travail des cheminots, un tel résultat témoigne de la persévérance avec laquelle nous avons poussé, jusqu'à présent, la rationalisation de l'entreprise.

Le rapport signale encore que les compensations tarifaires versées par l'Etat en vue de combler la perte subie par la Société à cause de l'octroi par les pouvoirs publics de tarifs de faveur à plusieurs catégories de voyageurs, ont augmenté. Mais il souligne que la compensation n'est cependant toujours que partielle et qu'il subsiste de ce fait à la charge du compte d'exploitation une perte qui s'élevait encore, en 1965, à un milliard de francs.

Ces réductions tarifaires insuffisamment compensées sont la cause première du déficit considérable du secteur des voyageurs. Il nous semble pourtant inadmissible que leur octroi pour des motifs de reconnaissance nationale, d'ordre social et d'autres, certes valables mais totalement étrangers à l'exploitation ferroviaire, doive entraîner une charge aussi lourde pour le chemin de fer.

Le compte d'exploitation du chemin de fer continue à souffrir de la charge de pensions provenant des effectifs plé-

thoriques repris de l'Etat au moment de la constitution de la Société.

Nous restons d'avis qu'en la matière les cotisations de la S.N.C.B. ne devraient pas dépasser celles qui sont appliquées pour l'ensemble de l'industrie. Une telle solution entraînerait un allègement sensible de nos dépenses.

* * *

L'assainissement financier durable de la S.N.C.B. doit être recherché dans la normalisation des comptes, qui est en discussion depuis de longues années. Nous n'avons pas attendu que cette normalisation intervienne pour mettre en pratique une politique de rationalisation et de modernisation, que nous sommes décidés à poursuivre sans relâche.

Rappelons que c'est le 2 février 1955, que la Conférence européenne des Ministres des Transports a chargé l'Union Internationale des Chemins de fer de l'étude de la normalisation des comptes. Les conclusions de cette étude ont été approuvées par la Conférence des Ministres des Transports, le 16 mai 1957. Parmi les mesures préconisées, nous ferons ressortir spécialement :

- la modernisation technique des réseaux au prix des investissements nécessaires;
- l'évolution vers une gestion plus commerciale avec une réduction aussi poussée que possible des obligations de service public;
- la mise sur un pied d'égalité du chemin de fer et de ses concurrents en matière de dépenses d'infrastructure;
- la suppression de celles des charges anormales sur lesquelles il est possible d'agir, et la prise en compte des autres par les budgets publics.

Nous devons souligner que certains des principes qui sont à la base des mesures préappellées ont déjà été appliqués. Ainsi, les pouvoirs publics ont accordé à la S.N.C.B. une aide substantielle pour la modernisation d'installations fixes, du parc de locomotives et de matériel pour le transport des voyageurs. Un effort important reste à accomplir dans le domaine du matériel à marchandises, car vu l'âge du parc et les exigences de la clientèle qui désire disposer de véhicules de grande capacité et mieux adaptés à ses besoins, la Société devrait pouvoir remplacer annuellement un millier de wagons vétustes et démodés.

La réglementation imposée au chemin de fer, notamment par la loi du 25 août 1891, a été assouplie dans le sens d'une plus grande liberté commerciale.

Mais, en matière de dépenses d'infrastructure, l'égalité du rail et des autres moyens de transport est loin d'être établie. La Société est seule à avoir dû supporter en grande partie, depuis sa création, les dépenses d'établissement, de modernisation et d'entretien de l'infrastructure, qui expliquent ses charges financières importantes.

D'autre part, le problème de la suppression ou la compensation intégrale des charges anormales et des prestations que la Société doit assumer en tant que service public, reste toujours en suspens.

Le trafic des voyageurs en 1965.

Ce trafic est en légère baisse (-0,6%). La contraction générale s'explique principalement par une mauvaise saison esti-



vale et la recrudescence du chômage.

1. Nombre de voyageurs (millions)		273,5
2. Kilomètres parcours (millions)		8.974,6
3. Décomposition :	<i>Trafic</i>	<i>Recette</i>
Billets	34,3 %	60,3 %
Abonnements ordinaires	12,4 %	9,0 %
Abonnements scolaires	7,1 %	5,2 %
Abonnements sociaux	46,2 %	25,5 %

Le trafic des marchandises en 1965.

a. Wagons complets.

Au cours de l'année 1965, le trafic a subi l'influence de la diminution de la demande intérieure dans les secteurs de

l'économie qui alimentent la plus grande partie des transports par voie ferrée (combustibles, minerais, matériaux de construction, produits de carrières, etc.).

L'expansion de l'exportation n'a pu résorber l'incidence négative de cette évolution sur le trafic (progression des expéditions de produits métallurgiques de 3,2%). Globalement, ces mouvements en sens inverse se soldent par une diminution de tonnage de 4,1 %.

1. nombre de tonnes transportées (millions)	63,9
2. Nombre de tonnes-kilomètres (millions)	6.758,3
3. Décomposition du tonnage transporté par principales natures de produits	
Combustibles (millions)	21,6

Minerais (millions)	15,3
Produits métallurgiques (millions)	11,8

b. Envois de détail.

Le trafic des marchandises de détail a bénéficié d'une augmentation de 36.900 tonnes qui s'est manifesté aussi bien en service intérieur (8.600 tonnes) qu'en service international (28.300 tonnes). L'accroissement a intéressé tous les secteurs : grande vitesse (30.400 tonnes) ; express (5.800 tonnes), colis postaux (700 tonnes).

1. Colis postaux (tonnes transportées)	33.000 t
2. Express (tonnes transportées)	61.000 t
3. Grande vitesse (tonnes transportées)	508.000 t



Tarif chemin de fer - avion

Depuis le 1.6.1966 un nouveau tarif chemin de fer-avion est mis en vigueur.

Il est applicable aux colis au départ de la Belgique et que l'expéditeur désire expédier à l'étranger par la voie des airs.

Le but poursuivi est en tout premier lieu la simplification des formalités à accomplir par l'expéditeur, principalement pour les envois qui en raison de leur poids ne peuvent pas être expédiés comme colis postal. En effet, dans le cadre du nouveau tarif l'expéditeur peut remettre son envoi au chemin de fer comme un envoi ordinaire de grande vitesse adressé à Zaventem Aéroport National. Il lui suffit de compléter une « Déclaration d'expédition par avion » à annexer au bulletin d'expédition ferroviaire. A l'aéroport le chemin de fer s'occupe de toutes les formalités pour le transport par avion (par SABENA).

Un décompte est envoyé à l'expéditeur pour tous les frais — y compris le fret aérien — qu'il désire prendre à sa charge.

Comment procède-t-on dans la pratique ?

Documents.

Pour que ces envois soient bien reconnus, le chemin de fer a créé un nouveau modèle de bulletin d'expédition « chemin de fer-avion » tant en régime express qu'en régime de grande vitesse (régime ordinaire). Ce sont respectivement les documents DC 1821 et DC 1822.

Ces formulaires peuvent être obtenus dans toutes les gares ouvertes aux envois de détail, de même d'ailleurs que la « Déclaration d'expédition par avion » (DC 1823).

Les documents nécessaires à l'exportation doivent évidemment être joints au bulletin d'expédition.

Prix de transport.

Pour les envois expédiés en *régime ordinaire* (grande vitesse) sur le parcours ferroviaire, des taxes simplifiées ont été prévues. Dans ce but le pays a été réparti en 3 zones selon l'origine de l'envoi et les coupures de poids sont identiques à celles prévues pour le fret aérien.

Les prix appliqués sont les suivants :

Zone de départ	Envois jusqu'à 45 kg	Envois de 46 kg jusqu'à 100 kg	Envois de 101 kg jusqu'à 500 kg	Envois de plus de 500 kg
	Prix par envoi		Prix par tranche de 10 kg	
Zone I	45 F	65 F	8 F	5 F
Zone II	60 F	85 F	10 F	7 F
Zone III	80 F	105 F	12 F	9 F

Ces prix comprennent la prise à domicile et le transfert de la gare d'arrivée à l'aéroport.

Les envois « express » sont taxés sur le double du prix, prévu pour les envois en grande vitesse.

Les frais afférents au parcours ferroviaire jusqu'à Zaventem ne pouvant grever la marchandise après sa remise à la Sabena, ces frais sont toujours mis à charge de l'expéditeur.

En ce qui concerne le *trajet aérien* et les

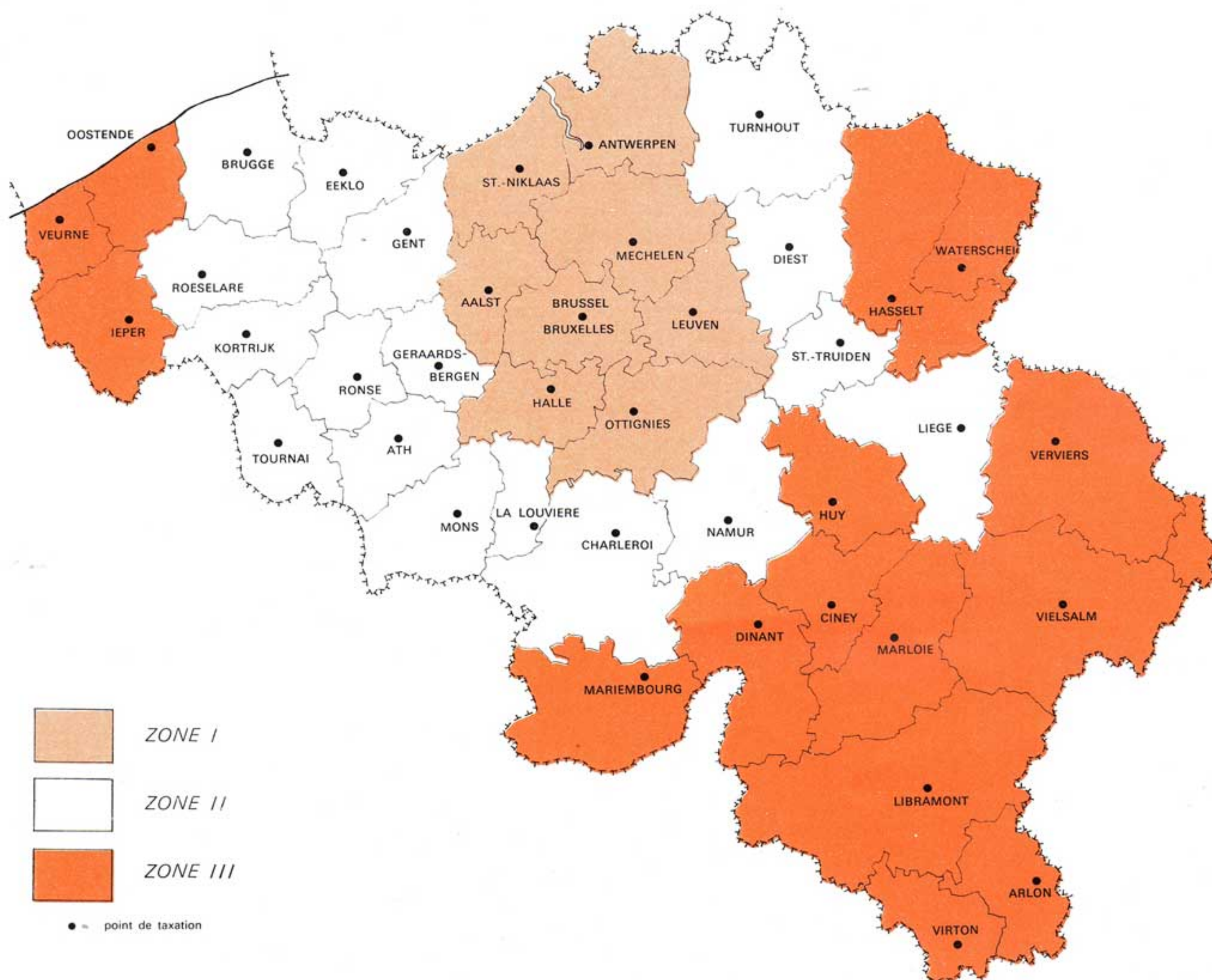
frais pour formalités à l'aéroport, il est fait application des prix et conditions des tarifs de la SABENA.

Décompte.

Pour l'apurement des frais que, d'après les indications du bulletin d'expédition et de la déclaration d'expédition par avion, l'expéditeur prend à sa charge, un décompte est envoyé à son adresse.

* * *

Il est rappelé que les colis ne dépassant pas 20 kg peuvent comme précédemment être expédiés comme COLIS POSTAUX « AVION » (Document DC 1812). Les conditions et dispositions du « Tarif International pour Colis Postaux » n'ont d'ailleurs pas été modifiées.





La technique rail-route «KANGOUROU»

Le 4 mai a été inauguré, à Bruxelles, un service de transport mixte rail - route entre la Belgique et la France et vice versa. Cette association du rail et de la route permet de réaliser une heureuse coordination entre les deux modes de transport, le transporteur routier conservant sa complète autonomie commerciale.

La technique rail - route « Kangourou » consiste dans le transport de semi-re-

morques routières sur des wagons de chemin de fer spécialement équipés à cet effet.

Afin de permettre au chargement de s'inscrire dans le gabarit des voies ferrées, le plancher du wagon en partie amovible, s'abaisse au niveau du gabarit inférieur en sorte que les roues arrière du véhicule se logent dans la cavité ainsi formée, d'où l'appellation « Kangourou » (photo 1).



Le transport s'effectue entre des gares-centres dotées de rampes et de tracteurs spécialement appropriés pour les opérations de chargement et de déchargement (photo 2).

La première gare-centre équipée en Belgique est celle de Bruxelles-Ouest.

En vue de l'exploitation de cette technique, les chemins de fer français et belge ont conclu des arrangements d'ordre technique et tarifaire avec des sociétés privées constituées par des entreprises de transport par route et qui sont liées entre elles par des accords de réciprocité pour l'accomplissement des opérations terminales.

1 La société belge chargée de l'exploitation de la technique « Kangourou » est la Société « Transport-Route-Wagon, (T.R.W.) » 49C, avenue du Port à Bruxelles, tél. 25.94.54.

Afin de rendre cette technique attrayante, les chemins de fer se devaient d'offrir des conditions de prix et de célérité comparables à celles pratiquées par le transport par route de bout en bout. Ces conditions sont réalisées par une tarification adéquate et par la mise en ligne d'un train direct spécialisé de et vers Paris. Ce train est en correspondance à St-Quentin et Paris avec d'autres trains directs, reliant ces gares avec les centres importants de Bordeaux, Le Mans, Limoges, Toulouse, Lyon, Marseille, ainsi qu'avec certaines gares proches de la frontière espagnole. Cette organisation permet, au départ de la Belgique, la livraison des véhicules chargés, le lendemain matin à Paris et le surlendemain matin dans les autres gares-centres plus éloignées.

La technique rail-route « Kangourou »¹ s'applique au transport par fer de semi-remorques routières ordinaires, mais légèrement appropriées de grande capacité (24 t - 54 m³). Elle s'adresse particulièrement aux entreprises de transport par route.

La Société T.R.W. se tient à la disposition des usagers pour leur fournir tous renseignements utiles.

¹ Pour renseignements plus détaillés concernant cette technique, le lecteur est prié de se reporter au numéro 3, de juin 1963 et 5, de décembre 1965, du bulletin « Informations S.N.C.B. ».



Limite de charge des wagons

Le chemin de fer transporte les marchandises les plus diverses, des plus légères aux plus pondéreuses, et il s'est construit à cette fin, un matériel approprié aux besoins de sa clientèle.

Tous les wagons ne peuvent pourtant, cela se conçoit, supporter n'importe quelle masse et il faut pour chacun d'eux respecter la limite de charge en fonction de laquelle il a été construit. En outre, il faut tenir compte du fait qu'un wagon chargé d'une masse déterminée peut se comporter parfaitement à 50 km à l'heure et ne pas être à même d'accomplir du 120. Enfin, l'état de la voie (ses fondements, son relief, ses ouvrages d'art, etc.) joue

un rôle essentiel et impose une limitation de la charge.

C'est ainsi que, pour les wagons de 2 à 4 essieux, les réseaux européens ont été classés en 6 catégories, à la fois selon le poids maximum (tare + charge) admis par essieu et la charge maximum admise par mètre courant de wagon.

Un wagon à 2 essieux d'une longueur de 8 m (hors tampons) et qui doit circuler sur une ligne B2 ne peut peser (tare + charge) ni plus de $18 \times 2 = 36$ tonnes, ni plus de $6,4 \times 8 = 51,2$ tonnes, soit donc au maximum 36 tonnes.

Le tableau à la p. 10 indique dans quelles catégories sont classées les lignes des principaux réseaux entre lesquels existent des accords d'échange de matériel.

Mais, *en pratique*, comment l'expéditeur belge peut-il déterminer le poids qu'il peut charger sur un wagon mis à sa disposition en vue d'une expédition ?

Pour des poids anormaux et des destinations lointaines, cela peut paraître compliqué et ce l'est parfois; mais dans la grande majorité des cas, la chose est plus simple qu'il n'y paraît à première vue.

Catégorie	Poids maximum par essieu	Poids maximum par m. courant de wagon
A	16 t	4,8 t/m
B1	18 t	5,0 t/m
B2	18 t	6,4 t/m
C2	20 t	6,4 t/m
C3	20 t	7,2 t/m
C4	20 t	8,0 t/m

Pays	Administrations	Catégories de lignes	Observations		
Allemagne	DB	B2	(chemin de fer fédéral allemand).		
	DR	B2	(chemin de fer de la république démocratique allemande).		
Autriche	OBB	B2	(chemins de fer fédéraux autrichiens).		
Belgique	SNCB	C4	(société nationale des chemins de fer belges).		
Bulgarie	BDZ	B2	(chemins de fer de l'Etat bulgare). Limitation : Kardam - Negru Voda, parcours maritime Calafat Port - Vidin = poids par essieu 17 t, poids par mètre courant 3,6 t/m.		
Danemark	DSB	C2	(chemins de fer de l'Etat danois). Limitation : Parcours maritimes Warnemünde - Gedser = poids par mètre courant 5,0 t/m, Halsingborg - Helsingor = poids par mètre courant 5,0 t/m; pour wagons dont le poids par essieu n'excède pas 18 t, poids par mètre courant 6,4 t/m.		
Espagne	RENFE	B2	(société nationale des chemins de fer espagnols).		
France	SNCF	B2	(société nationale des chemins de fer français).		
	Anzin	C2	(Houillères du bassin du Nord et du Pas-de-Calais).		
Grande-Bretagne	BR	B1	(chemins de fer britanniques).		
Grèce	CEH	A	(chemins de fer de l'Etat hellénique). Limitation : Svilengrad - Pythion - Alexandroupolis, Armeno-chorion - N. Kafcasos = poids par essieu 14 t, poids par mètre courant 4,5 t/m. Extension : Le Pirée - Thessaloniki - Idomeni, Thessaloniki - Kozani = poids par essieu 20 t, poids par mètre courant 8,0 t/m.		
Hongrie	MAV	B1	(chemins de fer de l'Etat hongrois). Limitation pour le passage des points frontières de Sátoraljaujhely = poids par essieu 17 t, de Magyarboly, Röske Kötegyán = 16 t, de Agerdomajor = 12 t.		
			GySEV	B1	(chemin de fer Györ Sopron Ebenfurti Vasut).
			BHEV	A	(chemins de fer local de Budapest).
Italie	FS	B2	(chemins de fer italiens de l'Etat). Limitation : Parcours maritime Civitavecchia - Golfo Aranci (Sardaigne) = poids par essieu 16 t; poids par mètre courant 4,8 t/m.		
	FNM	A	(chemin de fer Nord Milano).		
Luxembourg	CFL	C4	(société nationale des chemins de fer luxembourgeois).		
Norvège	NSB	A	(chemins de fer norvégiens).		
	RjB	A	(chemins de fer norvégiens).		
Pays-Bas	NS	C2	(chemins de fer néerlandais).		
		B1	Pour wagons de plus de deux essieux.		
Pologne	WSM	A	(chemin de fer néerlandais Westlandsche Stoomtramweg).		
Roumanie	PKP	C3	(chemins de fer de l'Etat de Pologne).		
Suède	CFR	B2	(chemins de fer de la république populaire roumaine).		
	SJ	C2	(chemins de fer de l'Etat suédois).		
Suisse	CFF	B1	Pour wagons de plus de deux essieux.		
		C3	(chemins de fer fédéraux suisses).		
Tchécoslovaquie	SP	C3	(communauté des chemins de fer privés suisses).		
	CSD	B1	(chemins de fer tchécoslovaques de l'Etat).		
Turquie	TCDD	A	(chemins de fer turcs).		
Yougoslavie	JZ	B1	(communauté des chemins de fer yougoslaves). Limitation pour le passage des points frontières de Beli Manastir, Horgos, Kikinda et Vrsac = poids par essieu 16 t, poids par mètre courant 4,8 t/m.		

Tous les réseaux ont, en effet, convenu d'inscrire d'une manière uniforme les éléments utiles à la détermination de la charge admise sur tous leurs véhicules. Chaque wagon porte, peint en blanc sur ses deux parois, un tableau indiquant les charges qu'il peut recevoir selon les catégories de lignes à parcourir (A, B1, B2, C2, C3, C4) — si la lettre B est utilisée

sans indice elle couvre les catégories B1 et B2; de même la lettre C couvre C2, C3 et C4.

Quelques modèles sont reproduits à la page 11.

Voyons la figure n° 1, en même temps que le tableau des catégories de lignes. La deuxième ligne horizontale du tableau signifie que le wagon peut transporter

par trains ordinaires un chargement de :

— 20,5 tonnes sur les lignes de la catégorie A;

— 24,5 tonnes sur les lignes des catégories B1 et B2;

— 28,5 tonnes sur les lignes des catégories C2, C3 et C4.

La troisième ligne horizontale, précédée

	A	B	C
	20,5t	24,5t	28,5t
S	20,5t	24,5t	
SS	15,5t		

Fig. 1

	A	B	C
	20,5t	24,5t	
S	20,5t	24,5t	
SS	15,5t		

Fig. 2

	A	B	C
	20,5t		
S	20,5t		
SS	15,5t		

Fig. 3

	A	B ₁	B ₂	C
	39t	41,5t	51t	59t
S	39t	41,5t	51t	
SS	31t			

Fig. 4

	A	B ₁	B ₂	C ₂	C ₃	C ₄
	31,5t	34t	49t		58t	59t
S	31,5t	34t	49t			
SS	31,5t					

Fig. 5

	A	B ₁	B ₂	C ₂	C ₃ C ₄
	36,5t	39t	51t	55,5t	59t
S	36,5t	39t	51t		
SS	31t				

Fig. 6

du signe S signifie que le wagon peut porter à 100 km/h :

— 20,5 tonnes sur les lignes de la catégorie A ;

— 24,5 tonnes sur les lignes des catégories B₁, B₂, C₂, C₃ et C₄.

La quatrième ligne horizontale (SS) signifie que le wagon peut porter à 120 km/h :

— 15,5 tonnes sur les lignes de toutes les catégories. Lorsque le tableau ne porte aucune indication S ou SS, le wagon ne peut circuler dans les trains à marche rapide.

Pour connaître le poids maximum qui peut être chargé sur un wagon, il suffit donc de déterminer parmi les réseaux à emprunter jusqu'à destination, celui qui admet le tonnage le plus faible.

Ainsi pour un transport de la Belgique (SNCB - Catégorie C₄) vers la Tchécoslovaquie (CSD - Catégorie B₁) via l'Allemagne occidentale (DB - Catégorie B₂), la catégorie B₁ doit être retenue et, dans l'exemple qui précède (figure 1), le wagon peut porter une charge de 24,5 t dans les trains ordinaires ou ne dépassant pas 100 km/h et 15,5 t dans les trains ne dépassant pas 120 km/h.

Nous soulignerons que le réseau belge est classé parmi ceux qui admettent un poids par essieu répondant à la catégorie la plus élevée (C₄).

Sur les wagons plats d'une longueur utile de plancher supérieure à 10 m figure l'indication des charges concentrées admissibles pour trois longueurs différentes. Voir les indications sur la figure 7.

Les valeurs inscrites sont maximales et ne peuvent être dépassées.

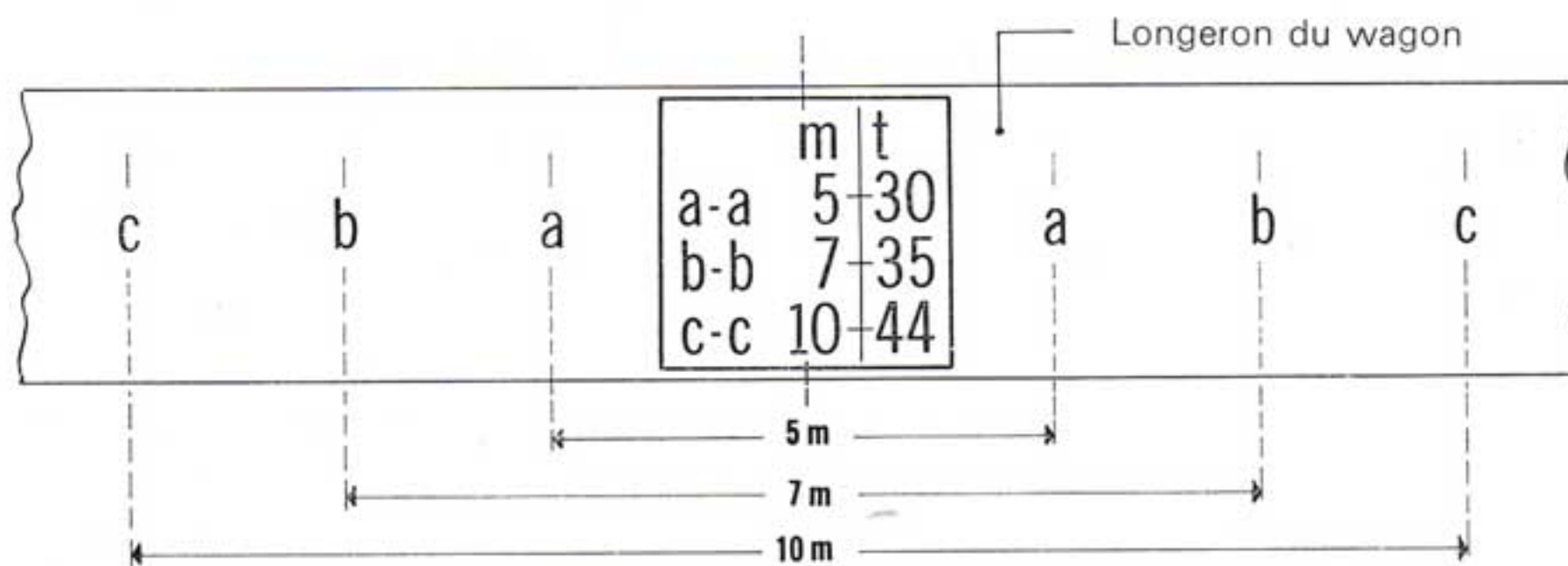


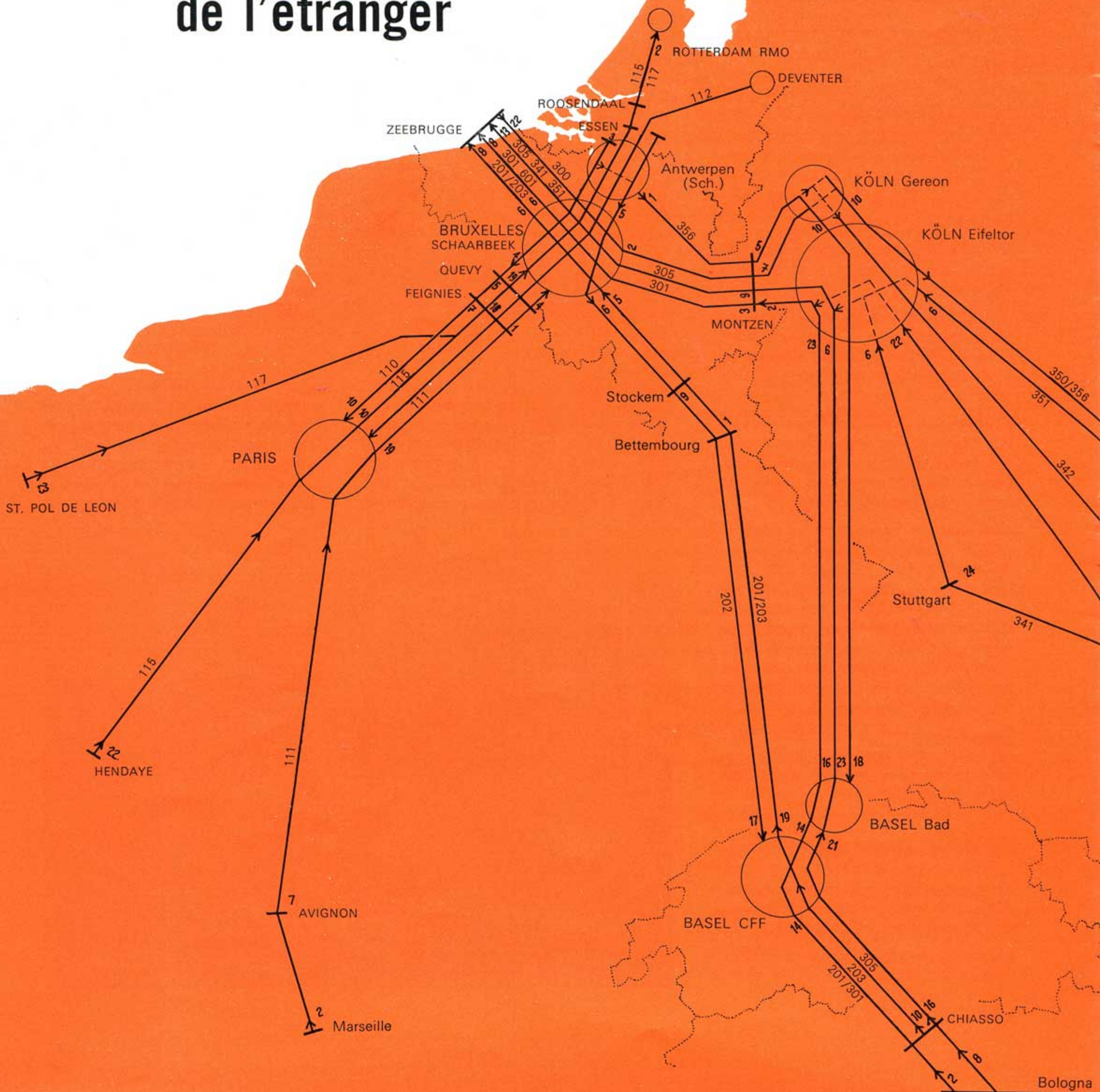
Fig. 7

Ajoutons pour terminer qu'il existe avec certains réseaux des accords particuliers dérogeant aux indications qui précèdent dans le but de tirer le meilleur parti des wagons utilisés. C'est ainsi que l'Autriche, l'Allemagne occidentale, l'Italie et la France admettent pour certaines gares ou

certaines parcours des poids par mètre courant plus élevés que ceux résultant des catégories normales dans lesquelles sont classées leurs lignes. Le cas échéant, des renseignements peuvent être obtenus à ce sujet auprès des gares ou des Agences Commerciales du chemin de fer.



Nouveaux horaires pour le transport de marchandises à destination de l'étranger



Nouveautés de l'horaire rentré en vigueur le 22-5-66.

Par rapport à 1965 nous notons les modifications suivantes.

1. Le TEEM 110 est affecté spécialement au trafic de la Belgique vers la France. Il peut comprendre :

- a. tous les envois GV ou PV à dédouaner à Feignies ;
- b. tous les envois GV ou PV à destination de Paris-la-Chapelle ;
- c. tous les envois GV ou PV, dédouanés dans une gare intérieure ou en transit sur les voies françaises, à l'exception de ceux destinés à Modane.

Les wagons seront acheminés au delà de Feignies (voir a.) ou de Paris (voir c.) d'après le régime qui leur sera applicable sur les voies françaises, soit en régime accéléré, soit en régime ordinaire.

Tous les wagons « S » à dédouaner à l'arrivée, acheminés par ce train, arrivent à Paris-la-Chapelle à 10 heures le jour B. Les wagons « S », à dédouaner à l'arrivée et bénéficiant du régime accéléré, arrivent :

à	à l'heure	du jour
Bordeaux	6	C
Marseille	14	C
Hendaye	18	C
Cerbère	4	D
Lyon	6	C
Nice	23	C
Rennes	5	C
Toulouse	9	C

2. En outre, les wagons respectifs des trains TEEM Zeebrugge-Bâle et Anvers-

Nürnberg pourront être échangés à Cologne.

Vous trouverez dans les tableaux ci-après certaines 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.

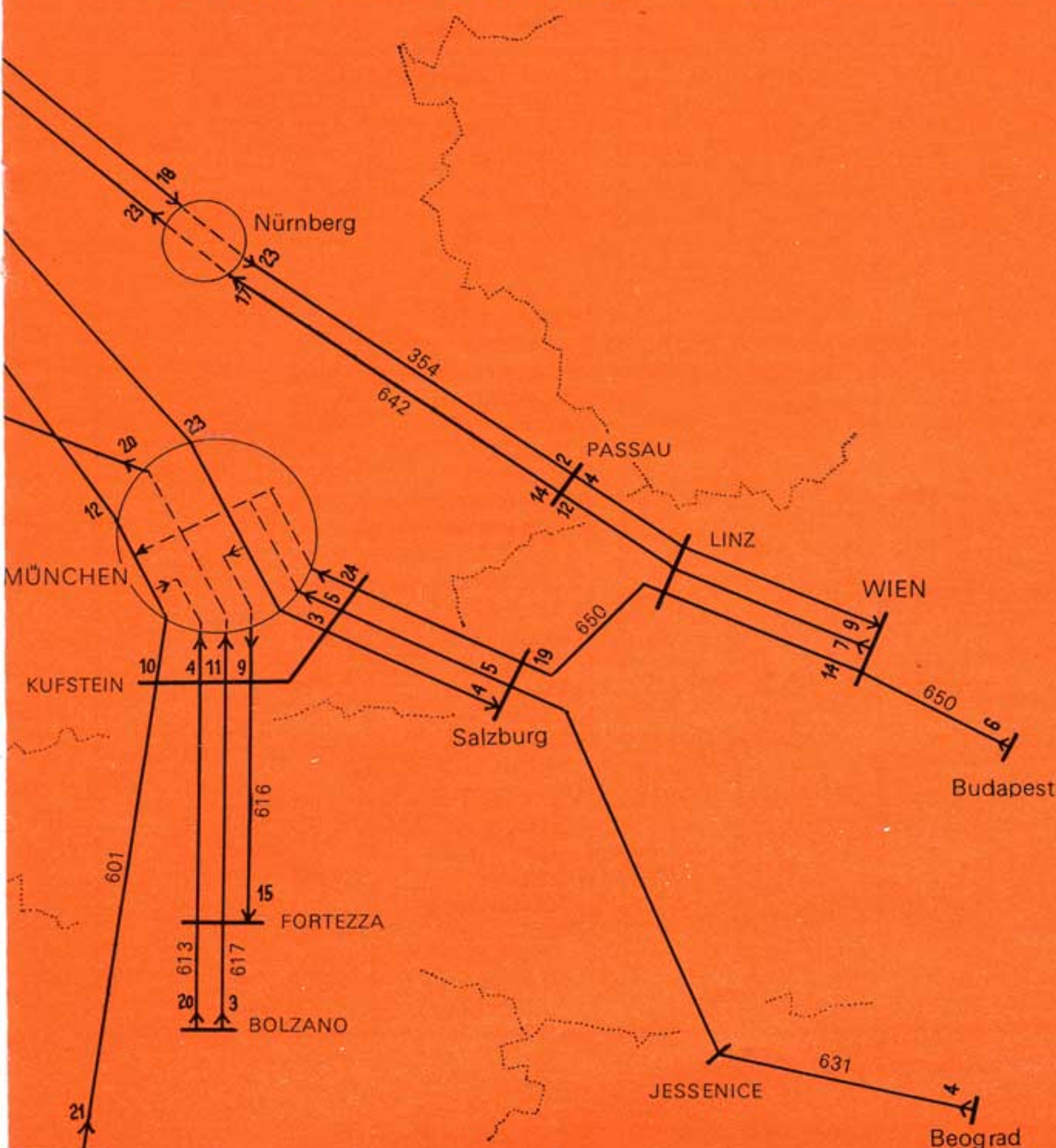
Le transport par trains TEEM ne peut être garanti de bout en bout pour les marchandises qui exigent un arrêt prolongé en cours de route, pour l'accomplissement des formalités douanières, le réglage, la visite vétérinaire ou phytopathologique, ou pour la réexpédition.

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 ordinaires.

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 réglage ou une visite spéciale par des fonctionnaires de la douane ou d'autres autorités (dédouanement, visite par un vétérinaire, visite phytopathologique, etc.).



GARES DESSERVIES

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

RESTRICTIONS DANS LA CIRCULATION

Les TEEM 110 et 112 sont supprimés les dimanches et lundis.

Les TEEM 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.

I. VERS LA FRANCE

GARE DE DEPART	TRAIN	H	J	GARE FRONTIERE	Arrivée			Départ			GARE DESTINATION	Arrivée		
					TRAIN	H	J	TRAIN	H	J		TRAIN	H	J
Antwerpen (DS)	TEEM 110	1	II	Quévy	TEEM 110	5	II	TEEM 110	5	II	Bordeaux		6	III
Antwerpen (Zd)	20305	1	II								Brest		5	IV
Bruxelles (TT)	10056	1	II								Clermont-Ferr.		8	III
Gent Oost	99156	22	I								Dijon		4	III
Gent (Zeeh.)	99158	23	I								Le Havre		4	III
Zeebrugge	TEEM 300	19	I								Limoges		4	III
Oostende	94101	24	I								Marseille		14	III
Essen	TEEM 112	4	II								Quévy	TEEM 112	11	II
											Nice		23	III
											Paris la-Chap.		10	II
											Rouen		6	III

II. VERS L'AUTRICHE, LA SUISSE ET L'ITALIE (VIA LA GARE FRONTIERE STOCKEM)

GARE DE DEPART	TRAIN	H	J	GARE FRONTIERE	Arrivée			Départ			GARE DESTINATION	Arrivée		
					TRAIN	H	J	TRAIN	H	J		TRAIN	H	J
Antwerpen (DS)	20050	4	II	Stockem	TEEM 202	8	II	TEEM 202	9	II	Bâle SBB	TEEM 49111	17	II
Antwerpen (Zd)	20305	1	II								Chiasso	5496	9	III
Bruxelles (TT)	10056	1	II								Milano	1805L	6	IV
Gent (O.)	99156	18	I								Roma	5773	23	IV
Gent (Zeeh.)	99158	22	I											
Kortrijk	84346	21	I											
Oostende	94101	19	I											
Zeebrugge	TEEM 300	22	I											
								Wien (Matzl.)	1675	19	IV			

(1) TEEM 202 ne prend au départ de la Belgique que des envois dédouanés. = exclusivement des périssables.

III. VERS L'ALLEMAGNE ET PAYS AU DELA

GARE DE DEPART	TRAIN	H	J	GARE FRONTIERE	Arrivée			Départ			GARE DESTINATION	Arrivée		
					TRAIN	H	J	TRAIN	H	J		TRAIN	H	J
Antwerpen (DS)	TEEM 356	24	I	Montzen	TEEM 356	4	II	5546	5	II	Vers l'Allemagne			
Antwerpen (Z)	22339	22	I								Basel Bad	5544	18	II
Bruxelles (TT)	10056	1	II	Montzen	TEEM 300	5	II	55			Furth. i. Wald	6045	6	III
Gent (O.)	99156	18	I								München	5434	23	II
Gent (Zeeh.)	99158	22	I								Nürnberg	5422	18	II
Kortrijk	84346	21	I								Passau	5598	2	III
St.-Niklaas	99158	20	I								Schirnding	6003	8	III
Oostende (Zh.)	94101	19	I								Vers et via l'Autriche			
Zeebrugge	TEEM 300	22	I								Brennero via	G 13	14	III
											Kufstein			
				Budapest via	69	8	IV							
				Passau										
				Jesenice via	1975	23	III							
				Salzburg										
				Salzburg	5494	4	III							
				Wien (West)	G 818	9	III							
				via Passau										
				Vers et via la Suisse										
				Bâle SBB	9094	24	II							
				Chiasso via	14580	6	III							
				Bâle (1)										
				Milano via	5555	11	III							
				Bâle-Chiasso										
				Zürich via	5157	15	III							
				Bâle										
				Vers la Tchécoslovaquie										
				Plzen via	7108	24	III							
				Furth. i/W										
				Plzen via	7534	22	III							
				Schirnding										
				Praha via	5572	13	IV							
				Furth. i/W.										
				Praha via	4516	23	III							
				Schirnding										

(1) Exclusivement des périssables.

H = heure

J = jour.

MEILLEURES RELATIONS PAR TRAINS ORDINAIRES

I. VERS LA FRANCE (1)

GARE DE DEPART		GARE FRONTIERE		Arrivée			Départ			GARE DE DESTINATION		Arrivée							
TRAIN	H	J	TRAIN	H	J	TRAIN	H	J	TRAIN	H	J								
Essen Antwerpen (Zd) Antwerpen DS Gent (O.) Gent (Zeeh.) Oostende Zeebrugge Bruxelles (TT)	28300	12	II	} Quévy		28300	15	II	28300	17	II	Bordeaux	13	III					
	20305	1	II									Brest	5	IV					
	20050	4	II									Clermont-Ferr.	3	IV					
	90216	22	I									Dijon	14	III					
	90011	23	I									Le Havre	12	III					
	94101	24	I									Limoges	10	III					
	TEEM 300	22	I									Lyon G.	18	III					
	18153	3	II									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	3	III														
			Rouen	7	III														
Montzen Visé (4) Liège (G.)	47300	10	II	} Jeumont		47300	14	II	Bordeaux	13	III								
	47300	11	II						Brest	5	IV								
	40007	18	I						Clermont-Ferr.	1	IV								
									Dijon	14	III								
			Le Havre	12	III														
			Limoges	10	III														
			Lyon G.	18	III														
			Marseille	2	IV														
			Nancy	14	III														
			Nantes	18	III														
			Nice	1	IV														
			Paris-la-Chap.	2	III(2)														
			Paris Tolb.	3	III														
			Reims	6	III														
			Roubaix	3	III														
			Rouen	7	III														
Charleroi (SQ) Montzen	70053	1	II	»		77348	9	II				Bordeaux	13	III					
	47310	1	II	»		47310	7	II				Brest	5	IV					
Montzen Visé	47304	21	I	} »		47304	3	II	Clermont-Ferr.	1	IV								
	47304	22	I						Dijon	14	III								
									Le Havre	12	III								
									Limoges	10	III								
									Lyon G.	18	III								
									Marseille	2	IV								
									Nancy	14	III								
									Nantes	18	III								
									Paris-la-Chap.	2	III(3)								
									Paris Tolb.	3	III								
									Reims	6	III								
									Roubaix	3	III								
									Rouen	7	III								
Antwerpen (DS) Bruxelles (TT) Essen Gent (O.) Gent (Zeeh.) Montzen Oostende (Z.) Zeebrugge	29154	22	I	} Mouscron		98328	9	II	80262	11	II	Boulogne	11	III					
	19152	3	II									Brest	5	IV					
	22361	19	I									Clermont-Ferr.	1	IV					
	90216	22	I									Dunkerque	4	III					
	90011	23	I									Le Havre	12	III					
	49303	24	I									Lille	23	II					
	94101	19	I									Limoges	19	III					
	TEEM 300	22	I									Nancy	7	III					
												Nantes	22	III					
			Reims	6	III														
			Roubaix	22	II														
			Rouen	7	III														
Antwerpen (DS) Antwerpen (Zd) Bruxelles (TT) Gent (O.) Gent (Zeeh.) Liège (G.) Kortrijk Oostende (Z) Verviers Zeebrugge Liège Verviers	20065	21	I	} Stockem		26320	8	II	26320	9	II	} Metz Strasbourg							
	20305	1	II																
	16308	23	I										»	16308	6	II	66352	12	II
	90216	22	I										»	26304	15	II	66309	17	II
	90011	23	I										»	26304	15	II	66309	17	II
	40007	18	I										»	46308	15	II	66330	22	II
	84346	21	I										»	26304	15	II	66309	17	II
	91150	24	I										»	26304	15	II	66309	17	II
	44342	21	I										»	46308	15	II	66330	22	II
	94341	11	I										»	16308	6	II	66352	12	II
40007	18	I	} Gouvvy		44320	3	II	31724	6	II									
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 22-5-66. Ils sont susceptibles de modifications.

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

GARE		GARE			Arrivée			Départ			GARE DE		Arrivée		
DE DEPART	TRAIN	H	J	FRONTIERE	TRAIN	H	J	TRAIN	H	J	DESTINATION	TRAIN	H	J	
Antwerpen (DS)	24320	22	I	Montzen	24320	2	II	6141	11	II	Aachen (W)	6143	11	II	
	24324	3	II	»	24324	6	II				Bremen	5311	1	III ⁽¹⁾	
Antwerpen (Z)	24323	24	I	»	24323	7	II				Dortmund (S)	5275	2	III	
Bruxelles (TT)	14310	22	I	»	14310	2	II				Duisburg	5117	16	II	
Charleroi (SQ)	76315	19	I	»	64306	7	II				Düsseldorf (D)	9833	19	II	
Gent (Zeeh.)	90011	23	I	»	84346	5	II				Essen	5235	18	II	
Gent (O)	90216	22	I	»	84346	5	II				Flensburg (W)	6857	9	III	
Liège (M)	40007	18	I	»	44300	24	I				Hamburg	5105	3	III ⁽¹⁾	
Kortrijk	84346	21	I	»	84346	5	II				Hannover	5057	4	II	
Oostende	94101	19	I	»	84346	5	II				Wuppertal	9461	1	III	
Verviers	41151	20	I	»	44300	24	I				Münster	5101	24	II	
Zeebrugge	TEEM 300	22	I	»	84346	5	II				Göteborg via Putgarden	6402	22	IV ⁽¹⁾	
											Göteborg via Trelleborg	6402	22	IV ⁽¹⁾	
											Kobenhavn (G) via Putgarden	2102	8	IV ⁽¹⁾	
											Padborg	9911	12	III	
								Stockholm via Putgarden	6204	4	V ⁽¹⁾				
								Stockholm via Trelleborg	6202	5	V				
								Frankfurt (M)	5300	1	III				
								Köln (G)	5055	16	II				
								München (S)	5238	9	III ⁽¹⁾				
								Salzburg	7711	15	III ⁽¹⁾				
								Stuttgart	5438	2	III ⁽¹⁾				
								7271	11	II					

(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 regime „S”.

III. VERS LES PAYS-BAS (1)

GARE		GARE			Arrivée			Départ			GARE DE			
DE DEPART	TRAIN	H	J	FRONTIERE	TRAIN	H	J	TRAIN	H	J	DESTINATION	H	J	
Antwerpen (DS)	22303	5	II	Essen	22303	6	II	22303	6	II	Amsterdam RTL	14	II	
Antwerpen (Zd)	20305	1	II	Essen	12100 (2)	7	II	12100 (2)	8	II	Amersfoort	4	III	
Bruxelles (TT)	10016	2	II								Dordrecht	7	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	TEEM 300	22	I								Utrecht	6	III	
Gent (Zeeh.)	99158	22	I	Essen	22360	15	II	22360	16	II	Amsterdam RTL	6	III	
Gent (O)	90216	22	I								Amersfoort	4	III	
Kortrijk	84346	21	I								Dordrecht	7	III	
Oostende	94101	19	I								Eindhoven	5	III	
Mouscron	84346	20	I								Nijmegen	5	III	
Zeebrugge	TEEM 300	22	I								Rotterdam R.M.O.	7	III	
											Rotterdam Z	2	III	
											Groningen	12	III	
				Utrecht	6	III								
Erquelines	74300	4	II	Visé	44304	15	II	44304	17	II	Amsterdam RTL	15	III	
											Amersfoort	5	III	
											Dordrecht	7	III	
											Eindhoven	8	III	
											Nijmegen	13	III	
											Rotterdam R.M.O.	6	III ⁽³⁾	
											Rotterdam Z	3	III	
											Groningen	6	IV ⁽³⁾	
											Utrecht	13	III	
											Amsterdam RTL	1	III	
											Amersfoort	5	III	
											Dordrecht	7	III	
											Eindhoven	1	III	
Liège G.	40007	18	I	Visé	44348	7	II	44348	9	II	Nijmegen	8	III	
Verviers	41151	20	I								Rotterdam R.M.O.	6	III	
											Rotterdam Z	24	II	
											Groningen	9	III	
											Utrecht	4	III	
											Amsterdam RTL	15	II	
											Amersfoort	17	II	
											Dordrecht	7	III	
											Eindhoven	8	II	
Gouvy	44323	19	I	Visé	44323	21	I	44323	23	I	Nijmegen	13	II	
											Rotterdam R.M.O.	6	III ⁽³⁾	
											Rotterdam Z	9	II	
											Groningen	6	III	
											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 22-5-66. Ils sont susceptibles de modifications.

IV. VERS LA GRANDE-BRETAGNE

GARE DE DEPART	TRAIN	EMBARQUEMENT		DESTINATION																
				Harwich Park O.		Dover		London (Hither Gr.)		London (Holb. V.)		London (Br. A.)		London (Stratford)		Cardiff		Southampton		
				H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	
Mouscron	84346	20	I	Zeebrugge	10	II	17	II							23	II	8	IV	12	IV
Quévy	TEEM 111	2	II																	
Bruxelles (TT)	19152	3	II																	
Antwerpen N.	29347	24	I	Antwerpen Z.	17	II	6	III						23	III	8	IV	12	IV	
Gent Zeehaven	99156	18	I																	
Montzen	42330	24	I	Oostende	15	II			19	II	2	III	3	III	5	III				
Quévy	TEEM 111	2	II																	
Mouscron	84346	20	I																	
Quévy	TEEM 111	2	II																	
Bruxelles (TT)	19152	3	II																	

GARE DE DEPART	TRAIN	EMBARQUEMENT		DESTINATION																
				Birmingham (Curzon)		Manchester		Leeds		York		Newcastle		Edinburg		Glasgow				
				H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J			
Mouscron	84346	20	I	Zeebrugge	10	II	6	IV	3	IV	4	IV	7	IV	5	IV	10	IV	12	IV
Quévy	TEEM 111	2	II																	
Bruxelles (TT)	19152	3	II																	
Antwerpen N.	29347	24	I	Antwerpen Z.	17	II	6	IV	3	IV	4	IV	7	IV	5	IV	10	IV	12	IV
Gent Zeehaven	99156	18	I																	
Montzen	42330	24	I																	
Quévy	TEEM 111	2	II																	

V. VERS LUXEMBOURG, SAARBRUECKEN ET BALE

GARE DE DEPART	TRAIN	Arrivée		GARE FRONTIERE	Départ		GARE DE DESTINATION		TRAIN	H	J
		H	J		TRAIN	H	J	TRAIN			
Antwerpen (DS)	20065 ⁽¹⁾	21	I	Stockem	26320	8	II	Bâle SBB	5031	22	II
Antwerpen (Z)	20305	1	II	»	26320	8	II	Bettembourg	35450	14	II
								Saarbrücken	5213 ⁽²⁾	10	III
Bruxelles (TT)	16308 ⁽¹⁾	23	I	»	16308	6	II	Bâle SBB	5037	9	III
Zeebrugge	94341	11	I	»	16308	6	II	Bettembourg	35450	14	II
								Saarbrücken	5213 ⁽²⁾	10	III
Gent (O)	90216 ⁽¹⁾	22	I	»	26304	15	II	Luxembourg	35468	18	II
Kortrijk	84346 ⁽¹⁾	21	I	»	26304	15	II	Bettembourg	35468	19	II
Oostende (Z)	91150 ⁽¹⁾	21	I	»	26304	15	II	Bâle SBB	5037	9	III
								Saarbrücken	5213 ⁽²⁾	10	III
Liège (G)	40007	18	I	Gouvy	44320	3	II	Luxembourg	31724	12	II
Verviers	41151	20	I	»	44320	3	II	Bettembourg	31724	13	II
								Bâle SBB	5037	9	III
								Saarbrücken	5213 ⁽²⁾	10	III

⁽¹⁾ Pour les marchandises, dédouanées au départ, un acheminement accéléré est prévu dans les relations TEEM (tableau II)

⁽²⁾ Brebach

Les présents horaires sont ceux en vigueur le 22-5-66. Ils sont susceptibles de modifications.



1. Une journée à la mer... avec RETOUR GRATUIT

Du samedi 2 juillet au dimanche 16 octobre 1966 inclus, les gares délivreront chaque jour, à l'exception des dates mentionnées ci-après, des billets 2ème classe à destination du littoral, donnant droit au **retour gratuit** à condition que celui-ci soit effectué le jour-même.

Prix minimum du billet: 140 F; prix maximum: 250 F.

Lors de la demande au guichet, bien spécifier:

UNE JOURNEE A LA MER

en indiquant la gare de destination au littoral. Ces gares sont: Adinkerke-Panne, Koksijde, Furnes, Nieuport (via Dixmude) et autobus S.N.C.B.), Ostende, Blankenberge, Zeebrugge, Heist, Duinbergen et Knokke.

Le retour peut s'effectuer au départ d'une gare littorale au choix du voyageur, quelle que soit la gare de destination du voyage aller.

Ces billets ne seront pas délivrés aux dates ci-après:

a. 15, 16, 21, 24 et 31 juillet.

b. 1, 13, 15, 16 et 31 août.

Voici les prix des billets « Une Journée à la mer » au départ de quelques grandes gares vers Ostende:

Agglomération bruxelloise	140 F
Anvers-Central	148 F
Charleroi-Sud	186 F
Louvain	158 F
Malines	140 F
Mons	158 F
Namur	196 F
Tournai	140 F

2. Voyages aller/retour vers le littoral, au prix exceptionnel de 200 F.

Indépendamment de l'organisation décrite ci-dessus, des voyages aller/retour d'un jour au littoral, au prix exceptionnel de 200 F, seront organisés en 2ème classe, par trains désignés, au départ des régions verviétoise et liégeoise, de la province de Luxembourg, des zones de Jemelle, Ciney et Dinant, aux dates suivantes:

— les 3, 10, 12, 14, 19, 26 et 28 juillet;

— les 4, 7, 11, 18 et 21 août;

— les 4 et 11 septembre.

Le transcontainer et le chemin de fer

Dans notre numéro précédent, nous avons signalé l'arrivée au port d'Anvers d'un navire américain qui a été spécialement aménagé en vue du transport maritime de transcontainers. Le transport par terre de ces transcontainers intéresse grandement les chemins de fer.

L'union des chemins de fer européens suit cette évolution de près et des commissions internationales étudient et préparent des solutions afin d'assurer le transport par chemin de fer des transcontainers dans les meilleures conditions. Les objectifs les plus importants dans ce domaine sont:

- le transport rapide;
- la prévention des chocs et avaries;
- la mise à disposition de wagons appropriés;
- la mise à disposition d'installations appropriées dans les centres européens importants en vue de faciliter les opérations terminales et la remise à domicile;
- bref, une collaboration empressée, sur le plan inter-



national, avec les expéditeurs et les destinataires, en vue d'offrir le « service » le meilleur.

La S.N.C.B. également suit avec grande attention et beaucoup d'intérêt l'évolution de la containerisation du transport des marchandises, tant au point de vue technique que tarifaire.

* * *

Ces derniers mois, de nombreux transcontainers ont déjà été acheminés par rail au départ d'Anvers vers l'étranger.

Il s'est avéré que ces transports ferroviaires ont donné entière satisfaction.

Il convient toutefois de donner encore quelques directives à notre honorable clientèle.

1. Les transcontainers doivent être chargés sur wagons plats à 2 essieux, du type U.I.C., longueur de la caisse 12,50 m, de la série nos 7727685 à 7728464. Ces wagons conviennent le mieux pour le transport de transcontainers, parce que leur plancher est relativement bas (1,238m au-dessus du plan des rails) et qu'ils sont équipés de tampons de choc à grande puissance d'absorption.

La charge maximale autorisée sur ces wagons est de :

en régime de transport normal

A	B	C
19,5 t	27,5 t	27,5 t

en régime de transport S

A	B	C
19,5 t	23,5 t	23,5 t

En règle générale, le chargement ne peut donc dépasser 23,5 t.

Suivant le poids brut des transcontainers et compte tenu de leur longueur, le chargement se composera de : 1 ou 2 containers de 20 t, ou 1 container de 30 t ou de 40 t.

2. Le chargement doit être tel que l'axe longitudinal du transcontainer coïncide avec l'axe longitudinal du wagon (donc au milieu). Les transcontainers seront calés des deux côtés, de manière à éviter le déplacement latéral sur le plancher du wagon. Un glissement dans le sens longitudinal au cours du transport est admissible, dans certaines limites.

Pour caler ces wagons, on ne peut utiliser ni chaînes, ni cordes. Les ranchers et les haussettes du wagon doivent être placés en position normale.

Les chargements sont vérifiés chez l'expéditeur, avant le départ, par un délégué compétent du service du matériel des chemins de fer belges.

3. Les chargements sont considérés comme « marchandises fragiles » et traités

comme tels. C'est pourquoi les étiquettes réglementaire doivent y être apposées.

Ces envois sont d'ailleurs soumis à un contrôle spécial pendant leur transport.

4. L'attention des clients est en outre attirée sur la célérité du transport des transcontainers. Quelques exemples l'illustreront.

Les wagons, accompagnés des documents de transport requis, présentés au transport à Anvers B.E. avant 17 heures le jour 1, parviennent normalement à destination au jour et heure repris dans le tableau de bas de page.

5. Il y a, dans certains centres étrangers importants, des gares de marchandises qui sont équipées dès à présent de grues électriques d'une capacité de levage de 15, 20, 25 et même 30 tonnes.

Ces engins sont à la disposition des clients (vos correspondants) pour le transbordement des transcontainers du wagon sur véhicule routier et vice versa. Les chemins de fer belges sont tout disposés à rechercher, en collaboration avec les expéditeurs, leurs correspondants étrangers et les réseaux étrangers, une solution rationnelle aux problèmes que pose l'organisation du transbordement et des transports routiers terminaux à destination.

Signalons en passant qu'il existe des grues appropriées entre autres à Bâle, Berne, Chiasso, Zürich, Hambourg, Stuttgart et Munich.

Il suffira aux expéditeurs de nous signaler les centres qui les intéressent, pour que nous puissions examiner le cas avec nos collègues des autres réseaux.

6. Les transcontainers à dimensions I.S.O., c.-à-d. dont la largeur et la hauteur sont de 8 pieds (± 2,44 m) ne présentent aucune difficulté pour le chargement

et le transport par chemin de fer. En cas de chargement de transcontainers ayant une hauteur de 8' 6" (± 2,59 m) et de 8' 6" + bord inférieur faisant saillie (± 2,59 + 0,07 = 2,66 m), on doit surtout veiller à ce que le chargement du wagon ne dépasse pas le gabarit de chargement autorisé. Ce gabarit de chargement diffère de pays à pays et est le plus réduit sur le réseau français. Exemple : Les transcontainers ayant une hauteur de 8' 6", chargés sur les wagons du type U.I.C. mentionnés ci-dessus ne peuvent être admis sur le réseau français comme un « transport normal ». Sur d'autres réseaux voisins, les mêmes transcontainers sont parfaitement transportables « sans dépasser le gabarit de chargement ».

Les chemins de fer européens n'ont évidemment pas négligé les problèmes tarifaires relatifs aux transports en containers intercontinentaux.

Pendant une période d'expérimentation de plusieurs mois, ils ont recueilli des informations précieuses qui permettront d'offrir à la clientèle des services irréprochables, à des conditions qui peuvent se comparer avantageusement à celles qui sont pratiquées par les moyens concurrents.

Dans un délai très rapproché, les chemins de fer seront en mesure de proposer aux expéditeurs une tarification qui répond aux caractéristiques particulières du trafic en « transcontainers ».

Pour tous autres renseignements concernant le transport de transcontainers, notre service « Manutention et transport de marchandises » se tient toujours à votre entière disposition.

Adresse : rue de Louvain, 17, à Bruxelles 1.
Tél. : 02/13.18.70, extension 3153.

Zürich (HB)	à 7 h	le jour 3,	via Montzen ou Sterpenich-Basel
Chiasso	à 11 h	le jour 3,	via Montzen
Chiasso	à 13 h	le jour 3,	via Sterpenich
Bern (HB)	à 6 h	le jour 3,	via Montzen ou Sterpenich-Basel
Bâle (SNCF)	à 16 h	le jour 2,	via Sterpenich
Basel (Bad)	à 16 h	le jour 2,	via Montzen
Basel (SBB)	à 23 h	le jour 2,	via Montzen
Basel (SBB)	à 17 h	le jour 2,	via Sterpenich
Nürnberg	à 19 h	le jour 2,	via Montzen
München	à 23 h	le jour 2,	via Montzen
Berlin Grunenwald	à 24 h	le jour 3,	via Montzen-Helmstedt
Hamburg (Hbf)	à 3 h	le jour 3,	via Montzen
Stuttgart	à 2 h	le jour 3,	via Montzen
Frankfurt	à 1 h	le jour 3,	via Montzen
Essen (Allemagne)	à 18 h	le jour 2,	via Montzen
Milano (Farini)	à 6 h	le jour 4,	via Montzen ou Sterpenich.



VOYAGEZ

A MOITIE PRIX

avec la carte à réduction

50%

Grâce à la carte à réduction de 50%, vous ne payerez vos billets pendant un mois que la moitié de leur prix.

Le prix d'achat de cette carte est amorti dès que vous aurez parcouru un total de 450 kilomètres.

Si vous résidez à plus de 120 km du littoral, 2 week-ends à la mer vous coûteront déjà moins cher en prenant une carte à demi-tarif.

Cette carte, que l'on peut se procurer dans toutes les gares, ne coûte que 250,— F en 2e classe.

Faites une économie en profitant de la carte à demi-tarif de la S.N.C.B. et passez de bons week-ends!