

# INFORMATIONS SNCB

BULLETIN DE LA DIRECTION COMMERCIALE  
DES CHEMINS DE FER BELGES



Périodique bimestriel - Numéro 3 - Juin 1971





*Par le train vers le soleil...  
l'esprit détendu, les mains libres.*

## SOMMAIRE

### Page

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

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

Photos: Multicolor - Rotterdam  
G. Filleul - Anvers  
F. Putman - Bruxelles  
Ciné-Photo - S.N.C.B. - Bruxelles

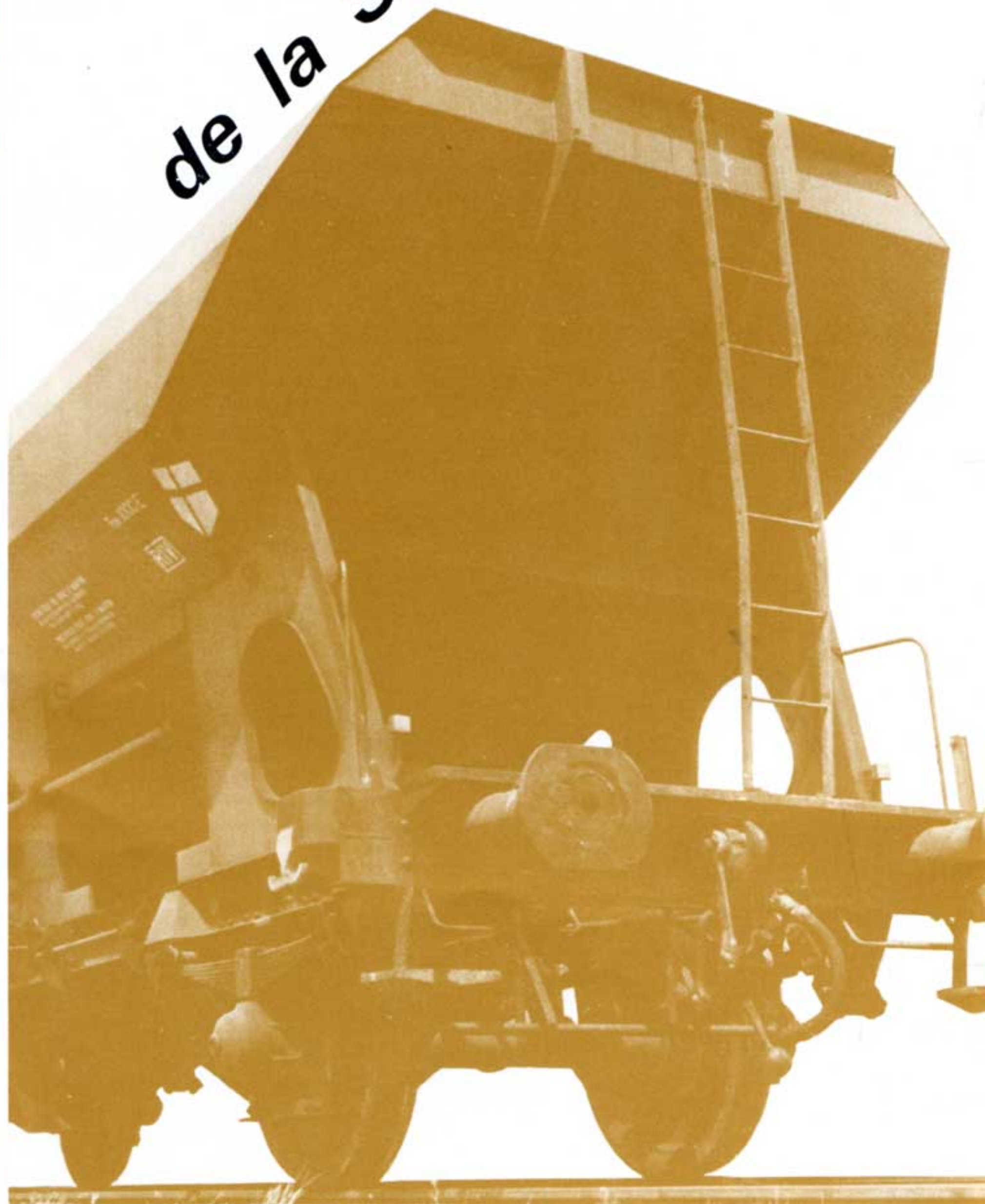
Conception: P. Funken - Bruxelles.

Imprimerie: s.a. Omega - Anvers.

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

Editeur responsable: P. SERGYSELS - BRUXELLES.

# le programme décennal d'investissements de la S.N.C.B.



” *L'Etat a mis la promotion des services de transport publics à l'avant-plan de ses préoccupations et notre Conseil d'Administration a approuvé un programme décennal d'investissements au montant de plus de 100 milliards de francs, soit quelque 10 milliards en moyenne par an.*

*Les perspectives ont donc changé. Face aux difficultés que rencontrent la route et l'avion, le chemin de fer apparaît de plus en plus comme un extraordinaire moyen de désencombrement, dont les capacités potentielles restent considérables.*

*(L. Lataire, directeur général des Chemins de fer belges)* ”

Le rôle considérable que joue le chemin de fer dans l'économie du pays justifie qu'il envisage l'avenir avec suffisamment d'avance.

Un programme d'investissements et de travaux a été établi par la S.N.C.B., qui porte sur les années 1971 à 1975 et préfigure les besoins jusqu'en 1979. Il détermine les lignes de force de l'équipement de notre réseau ferroviaire pour les dix années à venir et tend à doter notre économie d'un outil de transport approprié aux exigences de l'évolution en cours. Le but est d'accroître les vitesses, d'augmenter encore la sécurité, d'assurer davantage la régularité de l'exploitation, de parfaire la productivité et l'efficacité, de mettre à la disposition de l'industrie et des voyageurs un matériel de transport répondant aux nécessités de notre temps.

Nous nous proposons d'esquisser ici les points principaux de ce plan, en soulignant, au préalable, qu'il s'agit d'une programmation souple, susceptible d'aménagements en cours de période.

### **1. La desserte ferroviaire des grandes agglomérations et particulièrement de la capitale.**

La transhumance quotidienne des travailleurs est fort importante dans nos grandes agglomérations et singulièrement dans la région bruxelloise. Le problème de la desserte des grands centres devient de plus en plus préoccupant.

Peut-on se représenter ce que serait la circulation dans la capitale, matin et soir, sans les voies de pénétration des chemins de fer? Chaque jour, en effet, du lundi au vendredi, plus de 300.000 personnes viennent ou quittent le centre de Bruxelles par le train. Le nombre de voyageurs augmente constamment et des études prospectives indiquent que d'ici à 1980 il y en aura au moins 20 % en plus.

La S.N.C.B. se doit d'aller au-devant de la situation qui se prépare. A cette fin elle augmente progressivement la composition des convois, dans les limites autorisées par la longueur des quais, et cherche à accélérer encore la cadence de passage des trains dans le pertuis de la jonction Nord - Midi. Elle envisage aussi de construire des tunnels et des ponts en vue de supprimer les croisements à niveau aux abords immédiats de la ville et d'accroître ainsi la souplesse d'exploitation. La création d'une nouvelle liaison

souterraine reliant les gares de Bruxelles Midi et Bruxelles QL, en passant sous la porte de Namur, est envisagée. Parallèlement la S.N.C.B. examine la façon dont pourraient être aménagées les lignes aboutissantes proprement dites. La circulation simultanée de trains de voyageurs rapides et de trains omnibus sur ces lignes occasionne de sérieux problèmes de saturation dans un rayon de 25 à 30 km autour de Bruxelles.

C'est pourquoi le programme d'augmentation de la capacité des lignes radiales au cours des prochaines années prévoit l'adjonction de troisièmes, voire de quatrièmes voies jusqu'à Kortenberg, Ottignies, Braine-l'Alleud, Hal et Denderleeuw. En cas de quadruplement, les voies seront affectées par paires aux trafics intervilles et aux dessertes locales. Déjà l'établissement de troisièmes voies est amorcé sur les lignes vers Kortenberg et Ottignies.

D'importants travaux d'infrastructure seront exécutés aussi dans les agglomérations d'Anvers, de Charleroi et de Gand pour y améliorer la pénétration du rail.

### **2. Acquisition de wagons.**

Les quantités de marchandises transportées augmentent parallèlement à l'accroissement des activités indu-

strielles. Les besoins de matériel de transport qui en résultent se font sentir, au chemin de fer, avec d'autant plus d'acuité qu'une partie du parc des wagons atteint la limite de vétusté et se voit progressivement retirée du trafic.

C'est pourquoi la S.N.C.B. envisage l'acquisition de nombreux wagons d'ici à 1975. Il s'agit :

a. de wagons de divers types existants, fort demandés par l'industrie, tels que les wagons à déchargement instantané par gravité, les wagons autocalants à toit ouvrant pour le transport de tôles enroulées (coils), etc...

b. de trois modèles de wagons nouveaux, à savoir : des wagons fermés à grande capacité, particulièrement indiqués pour le transport des matériaux légers ; des wagons tombereaux et des wagons à toit ouvrant, tous équipés de bogies et susceptibles donc de transporter de plus lourdes charges.

Plusieurs commandes importantes, au total près de 2.500 wagons, ont été passées au début de cette année-ci.

### 3. Amélioration du service des voyageurs.

La S.N.C.B. s'attache en même temps aux progrès à réaliser en ce qui con-

cerne le transport des voyageurs. Elle a porté à son programme le renouvellement de voitures à voyageurs périmées par des unités plus confortables, le relèvement progressif de la vitesse sur les axes principaux du réseau et l'augmentation du nombre de places offertes, en particulier pour les relations intervilles et pour le trafic international, notamment vers Paris.

Dans cette optique, le Conseil d'Administration de la S.N.C.B. a approuvé en principe les acquisitions suivantes :

a. 10 locomotives quadri-courant de 7000 ch pouvant rouler à 160 km/h, à affecter aux relations Bruxelles-Paris et Liège-Paris. La mise en service de ce matériel libérera un nombre équivalent de locomotives de 3800 ch, 150/160 km/h, en vue de leur réutilisation sur la transversale Ostende-Liège ;

b. 32 automotrices quadruples, à confort amélioré, pouvant rouler à 140 km/h, destinées aux lignes Anvers-Charleroi et Bruxelles-Luxembourg. Ce matériel sera équipé du chauffage et de la ventilation par air pulsé.

### 4. Electrification de 450 km de ligne.

Le réseau électrifié, tel qu'il se présente actuellement, appelle des compléments et des développements destinés

à améliorer l'ensemble. L'électrification sera poursuivie comme l'indique la carte ci-contre.

### 5. Une nouvelle ligne à grande vitesse Bruxelles - Paris - Londres via Lille.

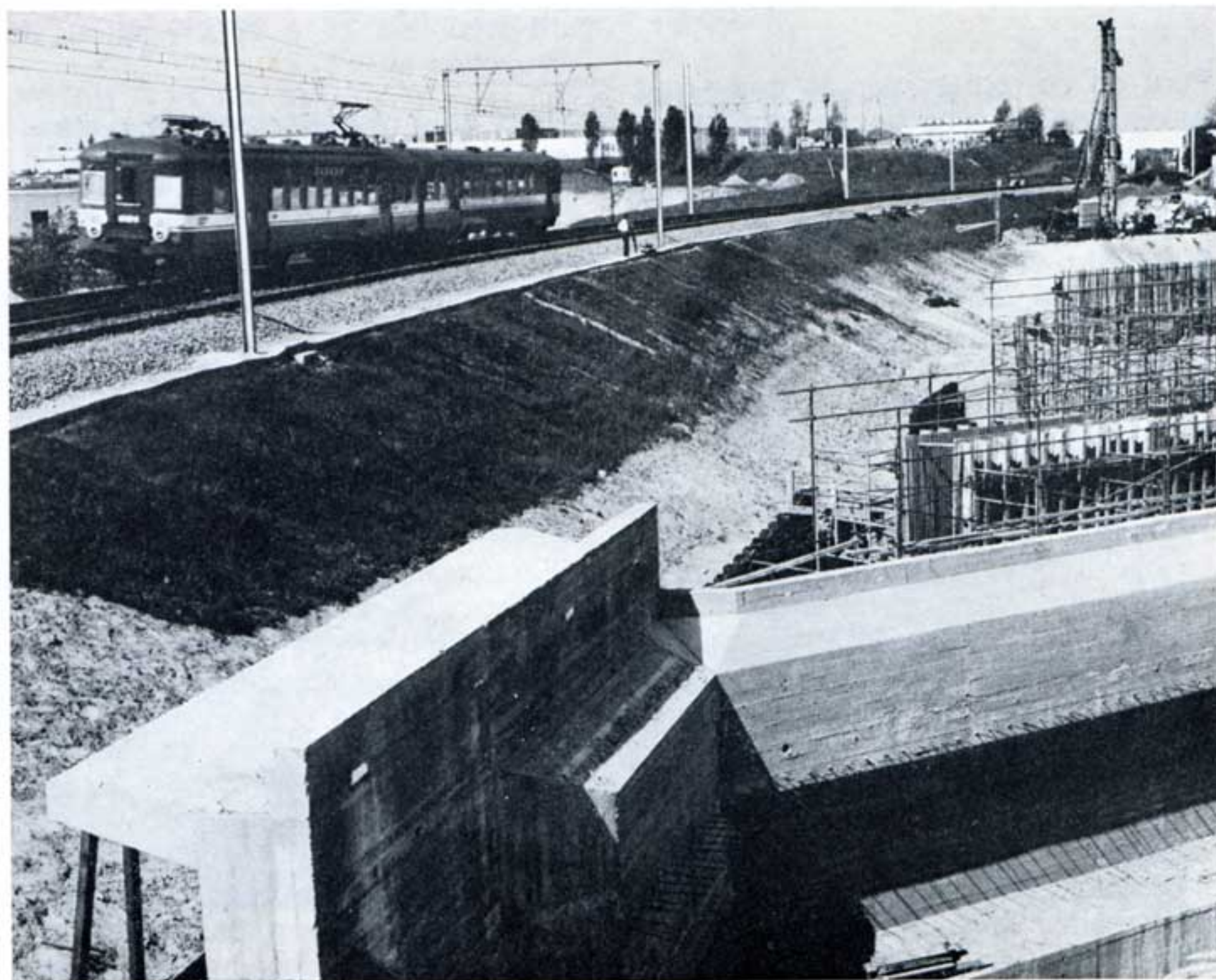
Dans la perspective de la mise en service d'un tunnel ferroviaire sous la Manche, il est envisagé d'établir une ligne à très grande vitesse (300 km/h) entre Bruxelles Midi et la frontière au sud-est de Lille. Cette ligne sera prolongée en territoire français vers Calais et vers Paris.

En Belgique, des échangeurs de trafic sont prévus à Enghien, Ath et Tournai.

Cette relation mettra Londres à 2h.1/2 de Bruxelles, Paris à 1h.1/2.

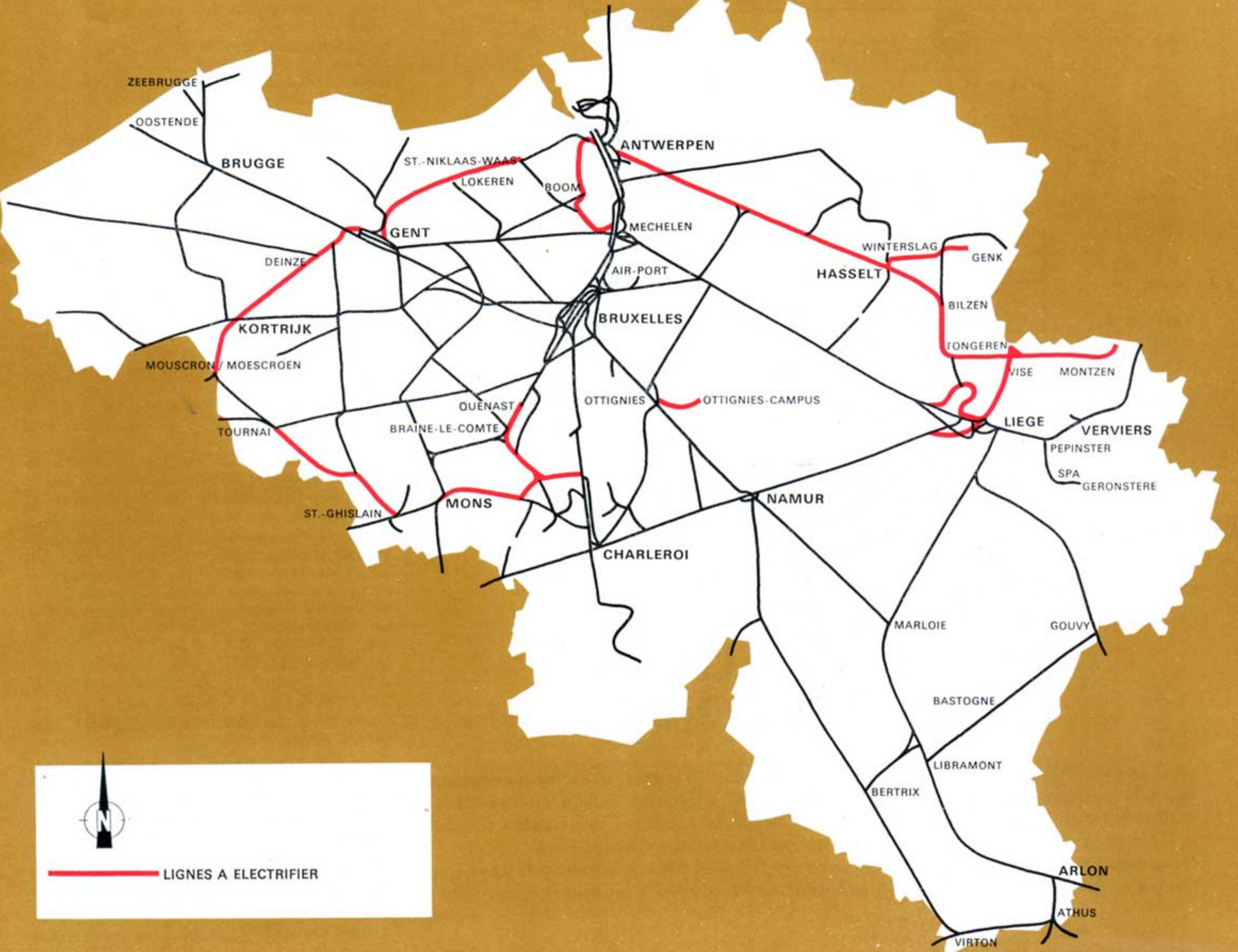
Tels sont les points principaux du plan élaboré par la S.N.C.B. pour les 10 ans à venir. D'autres mesures encore sont envisagées, comme l'amélioration des installations mises à la disposition des voyageurs (escalators, annonceurs de départ...), comme aussi des aménagements en vue de parfaire la sécurité aux passages à niveau...

Il s'agit, on le voit, d'un vaste programme de modernisation du rail au service du pays.

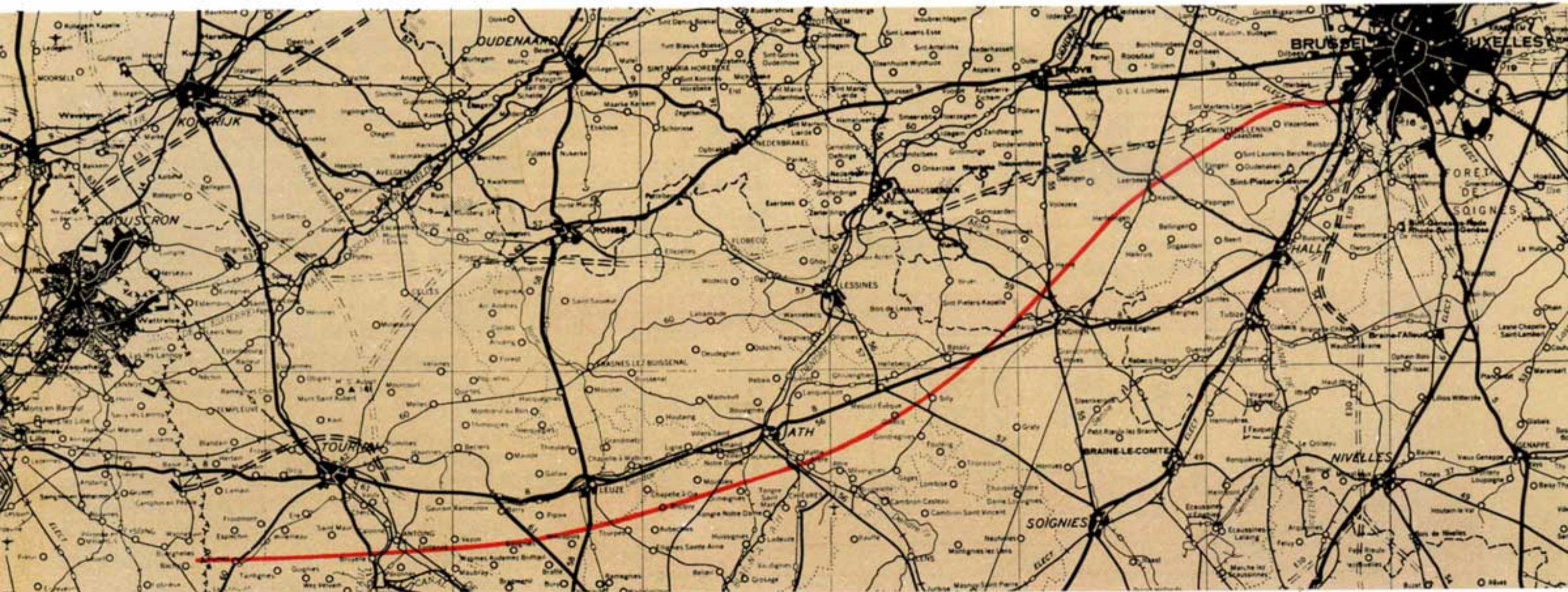


Travaux d'infrastructure entrepris à Zaventem dans le cadre du programme d'augmentation de la capacité des lignes ferroviaires vers la capitale.

CARTE 1



CARTE 2



|           |            |              |            |            |
|-----------|------------|--------------|------------|------------|
|           | <b>A</b>   | <b>B1</b>    | <b>B2</b>  | <b>C</b>   |
|           | <b>39t</b> | <b>41,5t</b> | <b>51t</b> | <b>59t</b> |
| <b>S</b>  | <b>39t</b> | <b>41,5t</b> | <b>51t</b> |            |
| <b>SS</b> | <b>31t</b> |              |            |            |

Tableau 3

### Le principe.

Pour la circulation des wagons de deux à quatre essieux, les réseaux ferroviaires européens sont classés en six catégories, sur la base de deux critères: le poids maximal (tare et charge) admis par essieu et le poids maximal (tare et charge) autorisé par mètre courant de wagon.

Le tableau 1 donne les limites ainsi fixées.

Le poids du wagon chargé ne peut pas dépasser la plus basse des deux limites calculées sur la base du tableau 1.

### Un exemple.

Un wagon à deux essieux, d'une longueur de 8 m (hors tampons), qui doit circuler sur une ligne classée en catégorie B 2, ne peut peser, tare + charge, ni plus de  $18 \text{ t} \times 2$  ni plus de  $6,4 \text{ t} \times 8$ , soit donc au maximum 36 t. Le tableau 2 indique dans quelles catégories sont classées les lignes des principaux réseaux.

### En pratique.

Que nos lecteurs se rassurent pourtant. Ils n'ont à effectuer aucun calcul pour déterminer le poids limite de leurs expéditions.

Tous les réseaux sont, en effet, convenus d'inscrire d'une manière uniforme les éléments utiles à la détermination de la charge admise sur tous leurs véhicules. Chaque wagon porte, sur ses deux parois, un tableau indiquant les charges qu'il peut recevoir selon les catégories de lignes à parcourir (A, B 1, B 2, C 2, C 3, C 4). Si la lettre B est utilisée sans indice elle couvre les catégories B 1 et B 2; de même la lettre C couvre C 2, C 3 et C 4.

Supposons que le tableau 3 figure tel quel sur les parois d'un wagon.

Pour en comprendre la signification, il convient de savoir que, au point de vue de la vitesse admise en trafic international, les wagons sont classés en trois catégories:

1. les wagons qui peuvent circuler à 80 km/h maximum;
2. les wagons pouvant circuler jusqu'à 100 km/h;
3. les wagons pouvant circuler jusqu'à 120 km/h.

Les wagons qui peuvent circuler à une vitesse supérieure à 80 km/h, tout en ne dépassant pas 100 km/h, portent la marque S.

Ceux qui peuvent circuler à une vitesse supérieure à 100 km/h, tout en ne dépassant pas 120 km/h, portent la marque SS.

L'accroissement de la vitesse entraîne une réduction de la charge autorisée; d'où la présence sur les wagons d'un tableau indiquant, par catégorie de ligne, les charges autorisées qui doivent être respectées dans les tranches de vitesse susdites.

La deuxième ligne horizontale du tableau indique que le wagon peut transporter par trains ordinaires un chargement de:

39 tonnes sur les lignes de la catégorie A;  
41,5 tonnes sur les lignes de la catégorie B 1;  
51 tonnes sur les lignes de la catégorie B 2;  
59 tonnes sur les lignes des catégories C 2, C 3 et C 4.

La troisième ligne horizontale, précédée du signe S, indique que le wagon peut être incorporé dans un train atteignant au maximum la vitesse de 100 km/h, à condition que son chargement ne dépasse pas:

39 tonnes sur les lignes de la catégorie A;  
41,5 tonnes sur les lignes de la catégorie B 1;

# LIMITE DE CHARGE DES WAGONS

Le chemin de fer est, par excellence, un transporteur de masse. Il ne faut cependant pas en conclure que ses wagons peuvent porter n'importe quelle charge. Des limites existent, qui ne peuvent être franchies. Elles résultent principalement de la résistance des wagons d'une part, et de celle de la voie d'autre part.

Nous avons exposé la question dans notre revue de juillet 1966. A la demande de notre clientèle, nous la reprenons ici, en adaptant notre exposé à la situation actuelle.

Tableau 1

| Catégorie | Poids maximal par essieu (tare + charge) | Poids maximal par mètre courant de longueur du wagon (hors tampons) |
|-----------|--|---|
| A         | 16 t                                     | 4,8 t   |
| B 1       | 18 t                                     | 5 t   |
| B 2       | 18 t                                     | 6,4 t   |
| C 2       | 20 t                                     | 6,4 t   |
| C 3       | 20 t                                     | 7,2 t   |
| C 4       | 20 t                                     | 8 t   |

Tableau 4

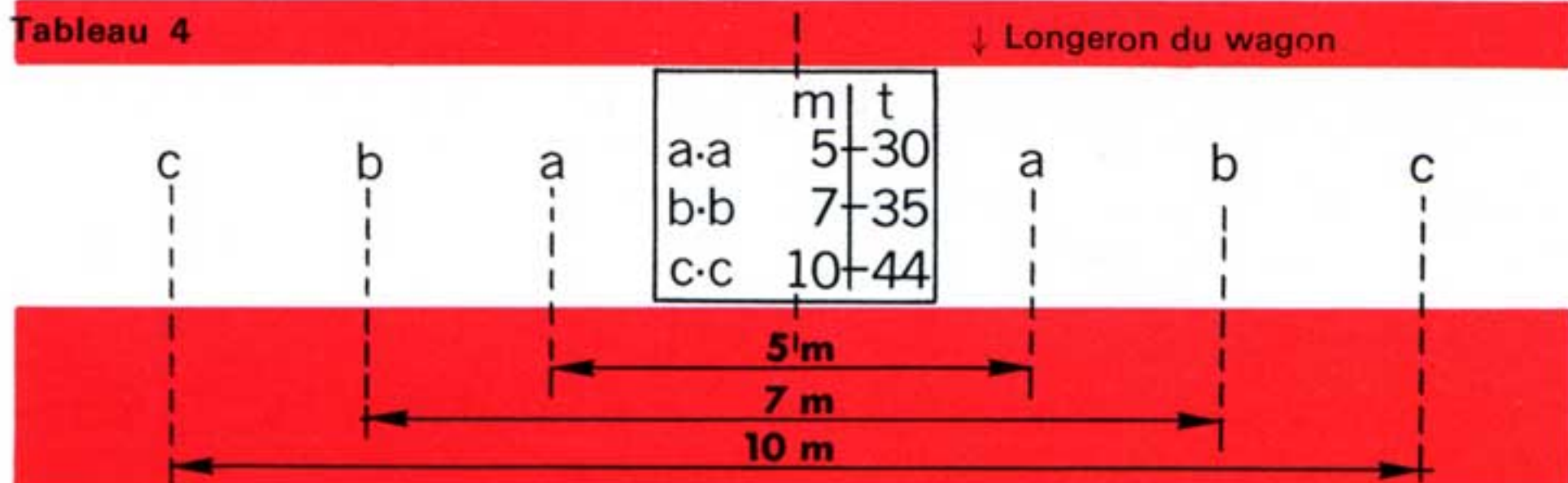


Tableau 2

51 tonnes sur les lignes des catégories B 2 et C.

La quatrième ligne horizontale, précédée du signe SS, indique que le wagon peut être incorporé dans un train atteignant au maximum la vitesse de 120 km/h, à condition que son chargement ne dépasse pas 31 tonnes sur les lignes de toutes les catégories.

Si le tableau ne porte pas l'indication S ou SS, le wagon ne peut pas circuler dans les trains à marche rapide.

Pour connaître le poids maximal 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.

Sur les wagons plats, dont le plancher présente une longueur utile supérieure à 10 m, figure l'indication des charges concentrées admises pour trois longueurs différentes. (Voir le tableau 4.)

Les valeurs inscrites sont maximales et ne peuvent être dépassées.

#### DES CAS PARTICULIERS

##### 1. Expéditions vers l'Autriche, l'Allemagne Occidentale, l'Allemagne de l'Est, la Hongrie, l'Italie, la France et la Tchécoslovaquie.

Afin de tirer le meilleur parti des wagons utilisés, il existe avec certains réseaux des accords particuliers dérogeant aux indications qui précèdent. C'est ainsi que l'Autriche, l'Allemagne Occidentale, l'Allemagne de l'Est, la Hongrie, l'Italie, la France et la Tchécoslovaquie admettent pour certaines gares ou certains parcours des poids par essieu et par mètre courant plus élevés que ceux résultant des catégories normales dans lesquelles sont classées leurs lignes.

Pour des transports empruntant plusieurs réseaux ferroviaires, de telles dérogations peuvent offrir des possibilités de chargement supérieures à celles qui apparaissent au tableau des charges admises (tableau 2).

Tel peut être le cas pour le trafic entre la Belgique (C 4) et l'Italie (B 2) via l'Allemagne (B 2) et la Suisse (C 3). Dans ce cas, en effet, la D.B. autorise le passage, sur la ligne du Rhin, de wagons chargés en catégorie C 2. De ce fait, le réseau allemand ne constitue pas un obstacle à l'expédition de wagons chargés à l'indice C 2 vers les gares italiennes à destination desquelles ce même indice est admis.

Des renseignements complémentaires peuvent être obtenus à ce sujet auprès des gares ou des agences commerciales de la S.N.C.B.

##### 2. Expéditions vers le Danemark, la Suède et la Pologne.

Les lignes des Chemins de fer danois et suédois sont classées en catégorie C 2 (pour les wagons à 2 essieux seulement en ce qui concerne la Suède) et celles des Chemins de fer polonais en catégorie C 3. Les wagons chargés à destination de ces réseaux doivent, pour y parvenir, transiter pas les lignes classées dans une catégorie plus faible (B 2 pour la D.B. et la D.R., B 1 pour les C.S.D.).

Eu égard aux dérogations accordées par ces derniers, il est possible d'expédier, via des points d'échange déterminés, des wagons chargés à l'indice C 2 à destination du Danemark, de la Suède et de la Pologne.

Ces possibilités sont indiquées dans les tableaux qui suivent (tableaux 5, page 8).

| Pays            | Administrations | Catégories de lignes | Observations   |
|-----------------|-----------------|----------------------|--|
| Allemagne       | DB              | B 2                  | (Chemin de fer fédéral allemand).<br>Extension: C 2 selon liste spéciale des gares.  |
|                 | DR              | B 2                  | (Chemin de fer de la République démocratique allemande).<br>Extension: C 2 selon liste spéciale des gares.   |
| Autriche        | OBB             | B 2                  | (Chemins de fer fédéraux autrichiens).<br>Extension: C 2 selon liste spéciale des gares.   |
| Belgique        | SNCB            | C 4                  | (Société nationale des Chemins de fer belges).   |
| Bulgarie        | BDZ             | B 2                  | (Chemins de fer de l'Etat bulgare).<br><i>Limitation:</i><br>a. pour le passage des points frontières de Kardam et Kulata: poids par essieu 17 t, poids par mètre courant 3,6 t.<br>b. parcours maritime Calafat - Port Vidin: poids par essieu 17 t, poids par mètre courant 3,6 t; l'échange de wagons à 4 essieux et plus est subordonné à l'accord préalable des BDZ et des CFR.   |
| Danemark        | DSB             | C 2                  | (Chemins de fer de l'Etat danois).   |
| Espagne         | RENFE           | B 2                  | (Société nationale des Chemins de fer espagnols).  |
| France          | SNCF            | C 4                  | (Société nationale des Chemins de fer français).   |
|                 | Anzin           | C 2                  | (Houillères du bassin du Nord et du Pas-de-Calais).  |
| Grande-Bretagne | BR              | B 1                  | (Chemins de fer britanniques).   |
| Grèce           | CEH             | C 4                  | (Chemins de fer de l'Etat hellénique).<br><i>Limitation:</i><br>a. Thessaloniki - Drama (Platania), Amyndéon - Messonission - Florina = poids par essieu 16 t, poids par mètre courant 4,8 t.<br>b. Dikea - Pythion, Drama (Platania) - Alexandroupolis - Pythion = poids par essieu 14 t, poids par mètre courant 4,5 t.<br>c. Pour le passage du point frontière de Messonission = poids par essieu 14 t, poids par mètre courant 4,5 t. |
|                 |                 | B 2                  | (Chemins de fer de l'Etat hongrois).<br><i>Limitation</i> pour le passage des points frontières de Magyarboly, Rösztke = 16 t.<br><i>Extension:</i> C 2 selon liste spéciale des gares.  |
| Hongrie         | MAV             | B 2                  | (Chemin de fer Györ Sopron Ebenfurti Vasut).   |
|                 |                 | B 1                  | (Chemins de fer local de Budapest).  |
| Irak            | IRR             | A                    |  |
| Italie          | FS              | B 2                  | (Chemins de fer italiens de l'Etat).<br><i>Limitation:</i> Parcours maritime Civitavecchia - Golfo Aranci (Sardaigne) = poids par essieu 16 t; poids par mètre courant 4,8 t.<br><i>Extension:</i> C 3 selon liste spéciale des gares.   |
|                 |                 | A                    | (Chemin de fer Nord Milano.)   |
| Luxembourg      | FNM             | A                    |  |
| Norvège         | NSB             | C 4                  | (Société nationale des Chemins de fer luxembourgeois).   |
|                 |                 | B 1                  | (Chemins de fer norvégiens).   |
| Pays-Bas        | RjB             | B 2                  | Kornsjö - Oslo   |
|                 |                 | C 4                  | Vassijaure - Narvik  |
| Pologne         | NS              | B 1                  | (Chemins de fer norvégiens).   |
|                 |                 | C 2                  | (Chemins de fer néerlandais).  |
| Roumanie        | CFR             | B 1                  | Pour wagons de plus de deux essieux.   |
|                 |                 | C 3                  | (Chemins de fer de l'Etat de Pologne).   |
| Suède           | SJ              | B 2                  | (Chemins de fer de la République populaire roumaine)   |
|                 |                 | C 2                  | (Chemins de fer de l'Etat suédois).  |
| Suisse          | SBB/CFF         | A                    | Pour les wagons à destination de gares de lignes à voie étroite.   |
|                 |                 | C 3                  | (Chemins de fer fédéraux suisses).   |
| Syrie           | SP              | C 3                  | (Communauté des Chemins de fer privés suisses).  |
|                 |                 | A                    |  |
| Tchécoslovaquie | CFS             | A                    |  |
| Turquie         | CSD             | B 1                  | (Chemins de fer tchécoslovaques de l'Etat).<br><i>Extension:</i><br>C 2 selon liste spéciale des gares.  |
|                 |                 | A                    | (Chemins de fer turcs).  |
| Yougoslavie     | TCDD            | A                    |  |
|                 |                 | B 2                  | (Communauté des Chemins de fer yougoslaves).<br><i>Limitation</i> pour le passage des points frontières de Beli Manastir, Horgos, Kikinda = poids par essieu 16 t, poids par mètre courant 4,8 t.  |
|                 | JZ              | B 2                  |  |

**I. Expéditions vers le Danemark (DSB)****Points d'échange**

| <b>SNCB - DB</b> | <b>DB - DSB</b>   |
|------------------|---|
| Montzen - Aachen | Süderlügum - Tonder<br>Flensburg - Padborg<br>Puttgarden Mitte See - Rodby Faerge |

**II. Expéditions vers la Suède (SJ)****A. via l'Allemagne fédérale (DB) et le Danemark (DSB)****Points d'échange**

| <b>SNCB - DB</b> | <b>DB - DSB</b>   | <b>DSB - SJ</b>                              |
|------------------|---|--|
| Montzen - Aachen | Süderlügum - Tonder<br>Flensburg - Padborg<br>Puttgarden Mitte See - Rodby Faerge | Helsingor - Hälsingborg<br>Kobenhavn - Malmö |

**B. via l'Allemagne fédérale (DB) et la République démocratique allemande (DR)**

| <b>SNCB - DB</b> | <b>DB - DR</b>  | <b>DR - SJ</b>                    |
|------------------|---|-----------------------------------|
| Montzen - Aachen | Lübeck - Herrnburg<br>Büchen - Schwanheide<br>Vorsfelde - Oebisfelde<br>Herzberg - Ellrich<br>Bebra - Gerstungen<br>Ludwigstadt - Probstzella<br>Hof - Gutenfürst<br>Helmstedt - Marienborn | Sassnitz Hafen Fähre - Trelleborg |

**III. Expéditions vers la Pologne (PKP)****A. via l'Allemagne fédérale (DB) et la République démocratique allemande (DR)****Points d'échange**

| <b>SNCB - DB</b> | <b>DB - DR</b>   | <b>DR - PKP</b>   |
|------------------|--|---|
| Montzen - Aachen | Lübeck - Herrnburg<br>Büchen - Schwanheide<br>Vorsfelde - Oebisfelde<br>Herseberg - Ellrich<br>Bebra - Gerstungen<br>Ludwigstadt - Probstzella<br>Hof - Gutenfürst<br>Helmstedt - Marienborn | Grambow - Szczecin Gumience<br>Kietz - Kostrzyn<br>Willem Pieck Stadt<br>Guben - Gubin<br>Forst - Zazieki |
|                  | Lübeck - Herrnburg<br>Büchen - Schwanheide<br>Herzberg - Ellrich<br>Bebra - Gerstungen<br>Ludwigstadt - Probstzella<br>Helmstedt - Marienborn  | Frankfurt (Oder) - Slubice  |

**B. via l'Allemagne fédérale (DB) et la Tchécoslovaquie (CSD)****Points d'échange**

| <b>SNCB - DB</b> | <b>DB - CSD</b>                                 | <b>CSD - PKP</b>   |
|------------------|---|--|
| Montzen - Aachen | Furth im Wald<br>Domazlice<br>Schirnding - Cheb | Kralovec - Lubawka<br>Mezimesti - Mioszow<br>Lichkov - Miedzylesie<br>Mikulovice - Glucholazy<br>Novy Bohumin - Chalupki<br>Petrovice u Karviné - Zebrzydowice<br>Cesky Tesin - Merklowice<br>Orlov - Leluchow |

**N.B.** Les wagons à deux essieux chargés pour un des réseaux ci-dessus peuvent également transiter via la Hollande.





# les chemins de fer belges

## en 1970

L'expansion économique, très intense en 1969, s'est ralentie en 1970 dans l'ensemble des pays de la CEE.

En Belgique, une légère contraction de la production sidérurgique a été enregistrée, en même temps que s'amplifiait la régression du marché du charbon : précisément deux secteurs qui intéressent particulièrement le transport par le rail.

Dans ce contexte plutôt défavorable, le trafic ferroviaire global, voyageurs et marchandises, a tout de même progressé.

### *Transport des marchandises*

Le trafic par wagon complet s'est élevé à 7.816 millions de tonnes km, dépassant de 17,1 % son niveau de 1968 et de 5,4 % celui de 1969.

A l'analyse, on observe un progrès de 7,6 % à l'importation, de 9,7 % en transit et de 6,9 % à l'exportation, le transport à l'intérieur du pays ayant fléchi de 7,6 %.

Le trafic des marchandises de détail a continué de se développer (1,2 % en tonnage transporté), mais à un degré moindre que l'année précédente, année où une hausse de 6,1 % avait été enregistrée.

### *Transport des voyageurs*

Dans l'ensemble, le mouvement des voyageurs n'a pas subi de fluctuation importante d'une année à l'autre. La hausse de 52 millions de voyageurs-km du trafic ferroviaire proprement dit a été atténué par la diminution de 30 millions de voyageurs-km des trajets effectués en autobus.

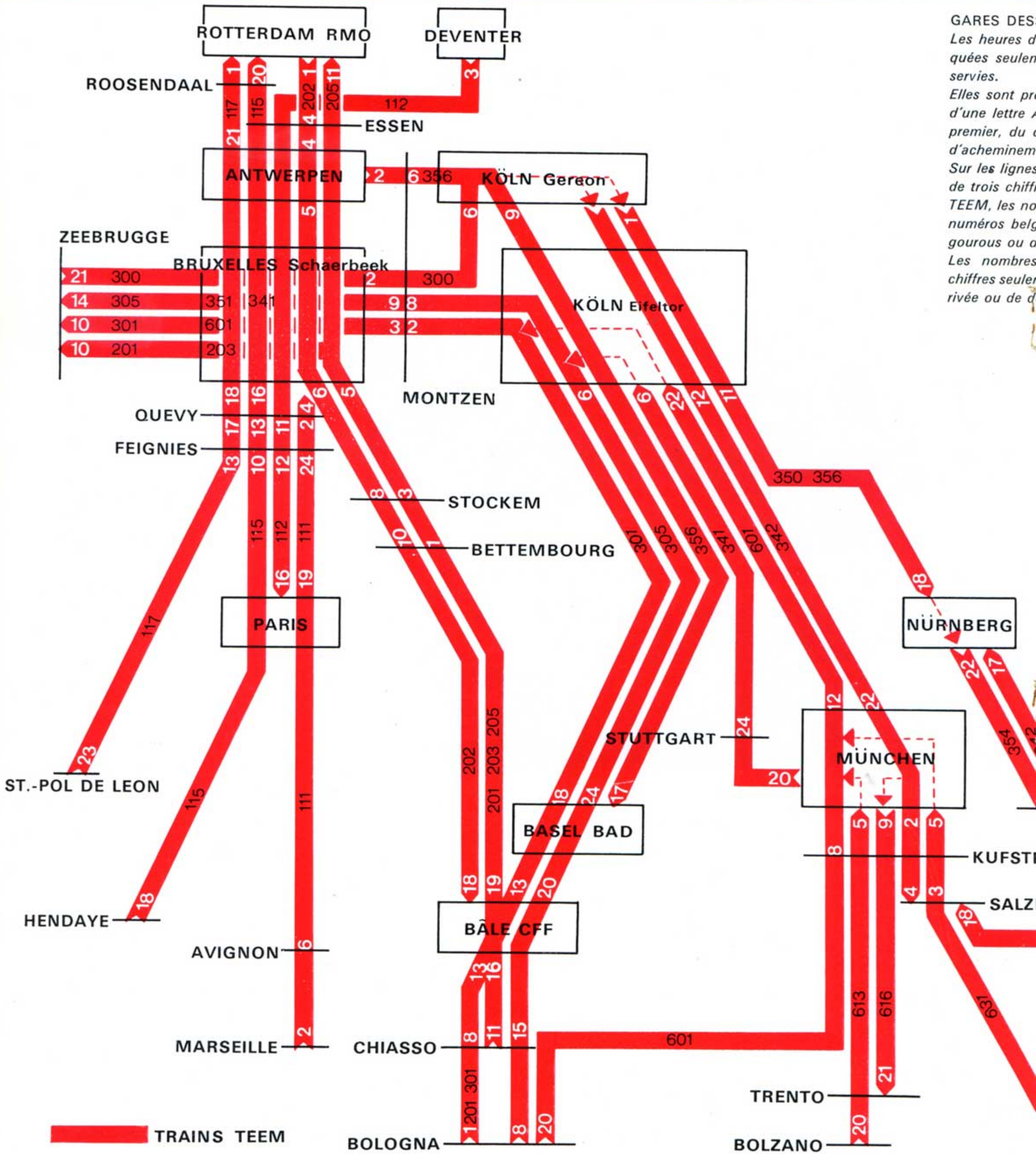
Cette stabilité relative du trafic des voyageurs, malgré l'expansion du parc des voitures automobiles, est due principalement au développement du tourisme international. Ainsi, le trafic des trains autos-couchettes a enregistré en 1970 un nouvel accroissement de 23 % par rapport à 1969.

Pour conclure, nous extrayons du rapport du Conseil d'Administration à l'Assemblée générale le tableau ci-contre qui révèle l'effort consenti par la S.N.C.B. au cours des vingt dernières années pour assainir sa situation tout en améliorant sa productivité.

|  | 1950   | 1960   | 1970   | différence<br>1970-1950 |
|--|--------|--------|--------|-------------------------|
| - Marchandises transportées par wagons complets (en millions de tonnes-km) | 5.463  | 6.303  | 7.816  | + 43 %                  |
| - Voyageurs transportés (en millions de voyageurs-km)                      | 7.047  | 8.578  | 8.260  | + 17 %                  |
| - Nombre de wagons à usage commercial                                      | 85.685 | 66.474 | 44.651 | - 48 %                  |
| - Nombre de locomotives  | 2.728  | 1.495  | 1.080  | - 60 %                  |
| - Nombre de voitures, automotrices et autorails                            | 4.670  | 3.767  | 3.023  | - 35 %                  |
| - Nombre d'agents utilisés par million d'unités kilométriques              | 6      | 3,9    | 2,9    | - 52 %                  |

# Cartes des réseaux de transport de

## TRAINS TEEM



GARES DES  
 Les heures d'  
 quées seulem  
 servies.  
 Elles sont pr  
 d'une lettre A  
 premier, du c  
 d'acheminem  
 Sur les lignes  
 de trois chiff  
 TEEM, les no  
 numéros belg  
 gourous ou d  
 Les nombres  
 chiffres seule  
 rivée ou de d



# HORAIRES POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

RELATIONS



TRANS EUROP EXPRESS MARCHANDISES

## I. VERS LA FRANCE ET LES PAYS AU-DELA

| GARE DE DEPART | TRAIN    | H  | J  | GARE FRONTIERE | Arrivée  |    |    | Départ   |    |    | GARE DE DESTINATION | Arrivée |    |     |
|----------------|----------|----|----|----------------|----------|----|----|----------|----|----|---------------------|---------|----|-----|
|                |          |    |    |                | TRAIN    | H  | J  | TRAIN    | H  | J  |                     | TRAIN   | H  | J   |
| Antwerpen (DS) | 28199    | 2  | II | Quévy          | 28199    | 6  | II | 28199    | 6  | II | Bordeaux            | 45115   | 6  | III |
| Antw. (Kiel)   | 21500    | 1  | II |                |          |    |    |          |    |    | Clermont-Ferr.      | 44545   | 8  | III |
| Bruxelles (TT) | 51556    | 1  | II |                |          |    |    |          |    |    | Lyon Guillotière    | 44529   | 6  | III |
| Gent Oost      | 91531    | 21 | I  |                |          |    |    |          |    |    | Marseille           | 44563   | 13 | III |
| Oostende (Zh.) | 94101    | 19 | I  |                |          |    |    |          |    |    | Nantes              | 44345   | 5  | III |
| Zeebrugge      | TEEM 300 | 21 | I  |                |          |    |    |          |    |    | Nice                | 48203   | 20 | III |
| Essen          | TEEM 112 | 9  | II | Quévy          | TEEM 112 | 12 | II | TEEM 112 | 12 | II | Toulouse            | 48141   | 7  | III |
|                |          |    |    |                |          |    |    |          |    |    | Paris-la-Chap.      | 49222   | 13 | II  |

| GARE DE DEPART | TRAIN    | H  | J  | GARE FRONTIERE | Arrivée  |   |    | Départ   |   |    | GARE DE DESTINATION | Arrivée |    |     |
|----------------|----------|----|----|----------------|----------|---|----|----------|---|----|---------------------|---------|----|-----|
|                |          |    |    |                | TRAIN    | H | J  | TRAIN    | H | J  |                     | TRAIN   | H  | J   |
| Antwerpen (DS) | TEEM 202 | 5  | II | Stockem        | TEEM 202 | 8 | II | TEEM 202 | 9 | II | Bâle SBB TEEM       | 49111   | 17 | II  |
| Antw. (Kiel)   | 21500    | 1  | II |                |          |   |    |          |   |    | Chiasso             | 5440    | 15 | III |
| Bruxelles (TT) | 51556    | 1  | II |                |          |   |    |          |   |    | Milano              | 5523    | 16 | IV  |
| Gent (O.)      | 91531    | 21 | I  |                |          |   |    |          |   |    | Roma                | 5799    | 23 | V   |
| Oostende       | 94101    | 19 | I  |                |          |   |    |          |   |    | Buchs (SG)          | 5156    | 7  | III |
| Zeebrugge      | TEEM 300 | 21 | I  |                |          |   |    |          |   |    | Zürich HB           | 5757    | 6  | III |

## II. VERS L'ALLEMAGNE ET LES PAYS AU-DELA

| GARE DE DEPART | TRAIN    | H  | J  | GARE FRONTIERE | Arrivée  |   |    | Départ    |   |    | GARE DE DESTINATION            | Arrivée |    |     |
|----------------|----------|----|----|----------------|----------|---|----|-----------|---|----|--------------------------------|---------|----|-----|
|                |          |    |    |                | TRAIN    | H | J  | TRAIN     | H | J  |                                | TRAIN   | H  | J   |
| Antwerpen (DS) | TEEM 356 | 2  | II | Montzen        | TEEM 356 | 4 | II | TEEM 5001 | 5 | II | <b>Vers l'Allemagne</b>        |         |    |     |
| Antw. (Kiel)   | 21516    | 22 | I  |                |          |   |    |           |   |    | Basel Bad                      | 5005    | 17 | II  |
| Bruxelles (TT) | 51056    | 1  | II | Montzen        | TEEM 300 | 5 | II | TEEM 5005 | 6 | II | München Ost                    | 5043    | 23 | II  |
| Gent (O.)      | 91031    | 21 | I  |                |          |   |    |           |   |    | Nürnberg                       | 5033    | 18 | II  |
| Kortrijk       | 99256    | 20 | I  |                |          |   |    |           |   |    | Furth. i. Wald                 | 6823    | 6  | III |
| St.-Niklaas    | 99255    | 20 | I  |                |          |   |    |           |   |    | Passau                         | 5047    | 1  | III |
| Oostende (Zh.) | 94101    | 19 | I  |                |          |   |    |           |   |    | Schirnding                     | 5033    | 21 | II  |
| Zeebrugge      | TEEM 300 | 22 | I  |                |          |   |    |           |   |    |                                |         |    |     |
|                |          |    |    |                |          |   |    |           |   |    | Brennero via                   | 6863    | 9  | III |
|                |          |    |    |                |          |   |    |           |   |    | Kufstein                       |         |    |     |
|                |          |    |    |                |          |   |    |           |   |    | Budapest via                   | 2157    | 6  | IV  |
|                |          |    |    |                |          |   |    |           |   |    | Passau                         |         |    |     |
|                |          |    |    |                |          |   |    |           |   |    | Jesenice via                   | G 687   | 23 | III |
|                |          |    |    |                |          |   |    |           |   |    | Salzburg                       |         |    |     |
|                |          |    |    |                |          |   |    |           |   |    | Salzburg                       | 5043    | 4  | III |
|                |          |    |    |                |          |   |    |           |   |    | Wien                           | G 60810 | 11 | III |
|                |          |    |    |                |          |   |    |           |   |    | via Passau                     |         |    |     |
|                |          |    |    |                |          |   |    |           |   |    | <b>Vers et via la Suisse</b>   |         |    |     |
|                |          |    |    |                |          |   |    |           |   |    | Bâle SBB                       | 9094    | 6  | III |
|                |          |    |    |                |          |   |    |           |   |    | Chiasso via                    | 14580   | 6  | III |
|                |          |    |    |                |          |   |    |           |   |    | Bâle (1)                       |         |    |     |
|                |          |    |    |                |          |   |    |           |   |    | Milano via (1)                 | 1805 L  | 6  | III |
|                |          |    |    |                |          |   |    |           |   |    | Bâle-Chiasso                   |         |    |     |
|                |          |    |    |                |          |   |    |           |   |    | Zürich via                     | 5765    | 10 | III |
|                |          |    |    |                |          |   |    |           |   |    | Bâle                           |         |    |     |
|                |          |    |    |                |          |   |    |           |   |    | <b>Vers la Tchécoslovaquie</b> |         |    |     |
|                |          |    |    |                |          |   |    |           |   |    | Plzen via                      | 7532    | 11 | III |
|                |          |    |    |                |          |   |    |           |   |    | Schirnding                     |         |    |     |
|                |          |    |    |                |          |   |    |           |   |    | Praha via                      | 4508    | 5  | III |
|                |          |    |    |                |          |   |    |           |   |    | Schirnding                     |         |    |     |

(1) Exclusivement des périssables.

H = heure

J = jour.

Les présents horaires sont ceux en vigueur le 23-5-71. Ils sont susceptibles de modifications.

# ANDISES A DESTINATION DE L'ETRANGER

## MEILLEURES RELATIONS PAR TRAINS ORDINAIRES



### I. VERS LA FRANCE

| GARE DE DEPART   | TRAIN    | H  | J  | GARE FRONTIERE | Arrivée |       |       | Départ |    |    | GARE DE DESTINATION  | Arrivée |       |     |
|--|----------|----|----|----------------|---------|-------|-------|--------|----|----|--|---------|-------|-----|
|  |          |    |    |                | TRAIN   | H     | J     | TRAIN  | H  | J  |  | H       | J     |     |
| Essen<br>Antw. (Kiel)<br>Antwerpen DS<br>Gent (O.)<br>Oostende<br>Zeebrugge<br>Bruxelles (TT)          | 28300    | 12 | II | Quévy          | 28300   | 16    | II    | 28300  | 17 | II | Avignon<br>Bordeaux<br>Châteauroux<br>Le Mans<br>Lyon G.<br>Marseille<br>Nancy<br>Nantes<br>Nice<br>Paris-la-Chap.<br>Paris La Villette<br>Paris Bat.<br>Perpignan<br>Rennes<br>Toulouse | 16      | III   |     |
|  | 21500    | 1  | II |                | Quévy   | 28302 | 16    |        |    |    |  | II      | 28302 | 16  |
|  | 28302    | 10 | II | 13             |         |       |       | III    |    |    |  |         |       |     |
|  | 91416    | 22 | I  | 19             |         |       |       | III    |    |    |  |         |       |     |
|  | 94101    | 19 | I  | 18             |         |       |       | III    |    |    |  |         |       |     |
|  | TEEM 300 | 21 | I  | 2              |         |       |       | IV     |    |    |  |         |       |     |
|  | 58253    | 3  | II | 14             |         |       |       | III    |    |    |  |         |       |     |
|  |          |    |    | 17             |         |       |       | III    |    |    |  |         |       |     |
|  |          |    |    | 24             |         |       |       | III    |    |    |  |         |       |     |
|  |          |    |    | 7              | III     |       |       |        |    |    |  |         |       |     |
|  |          |    | 5  | III            |         |       |       |        |    |    |  |         |       |     |
|  |          |    | 6  | III            |         |       |       |        |    |    |  |         |       |     |
|  |          |    | 2  | IV             |         |       |       |        |    |    |  |         |       |     |
|  |          |    | 17 | III            |         |       |       |        |    |    |  |         |       |     |
|  |          |    | 15 | III            |         |       |       |        |    |    |  |         |       |     |
| Charleroi  | 77338    | 4  | II | Jeumont        | 77338   | 5     | II    |        |    |    | Bordeaux<br>Le Mans<br>Paris-la-Chap.<br>Rennes<br>Toulouse  | 13      | III   |     |
| Liège (Bress.)   | 41531    | 22 | I  | »              |         |       |       |        |    |    |  | 19      | III   |     |
|  |          |    |    | »              |         |       |       |        |    |    |  | 7       | III   |     |
| Montzen  | 47304    | 20 | I  | »              | 47304   | 2     | II    |        |    |    |  | 17      | IV    |     |
|  |          |    |    |                |         |       |       |        |    |    | 15   | III     |       |     |
| Antwerpen (DS)<br>Bruxelles (TT)<br>Antw. (Kiel)<br>Gent (O.)<br>Montzen<br>Oostende (Z.)<br>Zeebrugge | 29347    | 23 | I  | Mouscron       | 98328   | 9     | II    | 81328  | 11 | II | Bordeaux<br>Le Mans<br>Lille<br>Lyon Guillotière<br>Marseille<br>Paris-la-Chap.<br>Rennes<br>Roubaix<br>Toulouse   | 23      | III   |     |
|  | 59252    | 3  | II |                |         |       |       |        |    |    |  | 19      | III   |     |
|  | 21514    | 20 | I  |                |         |       |       |        |    |    |  | 23      | II    |     |
|  | 91416    | 23 | I  |                |         |       |       |        |    |    |  | 9       | III   |     |
|  | 49303    | 24 | I  |                |         |       |       |        |    |    |  | 2       | IV    |     |
|  | 94101    | 19 | I  |                |         |       |       |        |    |    |  | 7       | III   |     |
|  | TEEM 300 | 21 | I  |                |         |       |       |        |    |    |  | 17      | III   |     |
|  |          |    |    |                |         |       |       |        |    |    |  | 21      | II    |     |
|  |          |    | 2  | IV             |         |       |       |        |    |    |  |         |       |     |
| Liège (Bress.)   | 41523    | 16 | I  | Gouvy          |         |       |       | 31724  | 6  | II | Belfort<br>Colmar<br>Metz<br>Mulhouse<br>Nancy<br>Strasbourg   | 11      | III   |     |
|  |          |    |    |                |         |       |       |        |    |    | 6  | III     |       |     |
|  |          |    |    |                |         |       |       |        |    |    | 23   | II      |       |     |
|  |          |    |    |                |         |       |       |        |    |    | 7  | III     |       |     |
|  |          |    |    |                |         |       |       |        |    |    | 5  | III     |       |     |
|  |          |    |    |                |         |       |       |        |    |    | 4  | III     |       |     |
| Antwerpen (DS)<br>Antw. (Kiel)<br>Bruxelles (TT)<br>Liège (G.)<br>Zeebrugge                            | 26320    | 3  | II | Stockem        | 26320   | 8     | II    | 66352  | 12 | II | Belfort<br>Colmar<br>Metz<br>Mulhouse<br>Nancy<br>Strasbourg   | 2       | IV    |     |
|  | 21500    | 1  | II |                |         |       |       |        |    |    |  | 13      | III   |     |
|  | 56308    | 23 | I  |                |         |       |       |        |    |    |  | »       | 4     | III |
|  | 41523    | 16 | I  |                |         |       |       |        |    |    |  | »       | 13    | III |
|  | 94341    | 4  | I  |                |         |       |       |        |    |    |  | »       | 7     | III |
|  |          |    |    | 56308          | 7       | II    | 66352 | 12     | II |    | 7  | III     |       |     |
|  |          |    |    | 46349          | 11      | II    | 66309 | 17     | II |    | 7  | III     |       |     |
|  |          |    |    | 56308          | 7       | II    | 66352 | 12     | II |    | 7  | III     |       |     |

Les présents horaires sont ceux en vigueur le 23-5-71. Ils sont susceptibles de modifications.

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

| GARE DE DEPART   | TRAIN    | H  | J  | GARE FRONTIERE | Arrivée |    |    | Départ |   |                             | GARE DE DESTINATION     | Arrivée |     |     |
|--|----------|----|----|----------------|---------|----|----|--------|---|-----------------------------|-------------------------|---------|-----|-----|
|  |          |    |    |                | TRAIN   | H  | J  | TRAIN  | H | J                           |                         | TRAIN   | H   | J   |
| Antwerpen (DS)   | 24195    | 22 | I  | Aachen RE      | 24195   | 5  | II |        |   |                             | Bremen                  | 5559    | 24  | II  |
|  | 24324    | 3  | II | Aachen W       | 24324   | 11 | II |        |   |                             | Dortmund (S)            | 15249   | 24  | II  |
| Bruxelles (TT)<br>Monceau<br>Gent (O)<br>Liège (Bress.)<br>Kortrijk<br>Oostende<br>Zeebrugge | 54310    | 23 | I  | Aachen RE      | 54310   | 9  | II |        |   |                             | Duisburg                | 5535    | 16  | II  |
|  | 74316    | 15 | I  | »              | 74316   | 1  | II |        |   |                             | Düsseldorf (D)          | 15329   | 22  | II  |
|  | 91416    | 23 | I  | »              | 24324   | 11 | II |        |   |                             | Essen                   | 15335   | 18  | II  |
|  | 41523    | 16 | I  | Aachen RE      | 44386   | 10 | II |        |   |                             | Hamburg Eid             | 5535    | 1   | III |
|  | 84346    | 21 | I  | Aachen W       | 84346   | 11 | II |        |   |                             | Hannover Linden         | 5757    | 4   | III |
|  | 94101    | 19 | I  | »              | 84346   | 11 | II |        |   |                             | Münster                 | 5535    | 19  | II  |
|  | TEEM 300 | 5  | II | »              | 84346   | 11 | II |        |   |                             | Göteborg via Putgarden  | 5700    | 15  | IV  |
|  |          |    |    |                |         |    |    |        |   |                             | Göteborg via Trelleborg | 6450    | 24  | IV  |
|  |          |    |    |                |         |    |    |        |   | Kobenhavn (G) via Putgarden | 2164                    | 16      | III |     |
|  |          |    |    |                |         |    |    |        |   | Padborg                     | 17514                   | 12      | III |     |
|  |          |    |    |                |         |    |    |        |   | Stockholm via Putgarden     | 5010                    | 23      | IV  |     |
|  |          |    |    |                |         |    |    |        |   | Stockholm via Trelleborg    | 5010                    | 23      | IV  |     |
|  |          |    |    |                |         |    |    |        |   | Frankfurt (M)               | 15302                   | 8       | III |     |
|  |          |    |    |                |         |    |    |        |   | Köln (G)                    | 15344                   | 18      | II  |     |
|  |          |    |    |                |         |    |    |        |   | München (S)                 | 15247                   | 16      | III |     |
|  |          |    |    |                |         |    |    |        |   | Salzburg                    | 7925                    | 16      | IV  |     |
|  |          |    |    |                |         |    |    |        |   | Stuttgart                   | 5431                    | 3       | III |     |
|  |          |    |    |                |         |    |    |        |   | Wuppertal                   | 15265                   | 5       | III |     |

## III. VERS LES PAYS-BAS

| GARE DE DEPART    | TRAIN    | H  | J  | GARE FRONTIERE | Arrivée |     |    | Départ |    |    | GARE DE DESTINATION | H  | J   |
|-------------------|----------|----|----|----------------|---------|-----|----|--------|----|----|---------------------|----|-----|
|                   |          |    |    |                | TRAIN   | H   | J  | TRAIN  | H  | J  |                     |    |     |
| Antwerpen (DS)    | 22360    | 14 | II | Essen          | 22360   | 15  | II | 22360  | 16 | II | Amsterdam           | 4  | III |
| Antw. (Kiel)      | 21502    | 3  | II |                |         |     |    |        |    |    | Eindhoven           | 4  | III |
| Gent (O)          | 91416    | 23 | I  | Essen          | 92365   | 14  | II | 92365  | 19 | II | Groningen           | 12 | III |
| Oostende          | 94101    | 19 | I  |                |         |     |    |        |    |    | Leeuwarden          | 10 | III |
| Zeebrugge         | TEEM 300 | 21 | II |                |         |     |    |        |    |    | Nijmegen            | 4  | III |
| Mouscron          | 88375    | 21 | I  |                |         |     |    |        |    |    | Rotterdam Z         | 4  | III |
|                   |          |    |    |                |         |     |    |        |    |    | Rotterdam R.M.O.    | 6  | III |
|                   |          |    |    | Utrecht        | 5       | III |    |        |    |    |                     |    |     |
|                   |          |    |    | Venlo          | 7       | III |    |        |    |    |                     |    |     |
| Antw. (Kiel)      | 21500    | 1  | II | Essen          | 52101   | 8   | II | 52101  | 8  | II | Amsterdam           | 13 | II  |
| Bruxelles (TT)    | 52101    | 2  | II |                |         |     |    |        |    |    | Eindhoven           | 4  | III |
|                   |          |    |    |                |         |     |    |        |    |    | Groningen           | 12 | III |
|                   |          |    |    |                |         |     |    |        |    |    | Hengelo             | 7  | III |
|                   |          |    |    |                |         |     |    |        |    |    | Leeuwarden          | 10 | III |
|                   |          |    |    |                |         |     |    |        |    |    | Nijmegen            | 4  | III |
|                   |          |    |    |                |         |     |    |        |    |    | Rotterdam Z         | 11 | II  |
|                   |          |    |    |                |         |     |    |        |    |    | Rotterdam R.M.O.    | 13 | II  |
|                   |          |    |    |                |         |     |    |        |    |    | Utrecht             | 5  | III |
|                   |          |    |    |                |         |     |    |        |    |    | Venlo               | 7  | III |
| Charleroi (Monc.) | 74304    | 6  | I  | Visé           | 44348   | 7   | II | 44348  | 9  | II | Amsterdam           | 3  | III |
| Liège (Bress.)    | 44348    | 23 | I  |                |         |     |    |        |    |    | Eindhoven           | 24 | II  |
|                   |          |    |    |                |         |     |    |        |    |    | Groningen           | 9  | III |
|                   |          |    |    |                |         |     |    |        |    |    | Hengelo             | 6  | III |
|                   |          |    |    |                |         |     |    |        |    |    | Leeuwarden          | 10 | III |
|                   |          |    |    |                |         |     |    |        |    |    | Nijmegen            | 7  | III |
|                   |          |    |    |                |         |     |    |        |    |    | Rotterdam Z         | 4  | III |
|                   |          |    |    |                |         |     |    |        |    |    | Rotterdam R.M.O.    | 7  | III |
|                   |          |    |    |                |         |     |    |        |    |    | Utrecht             | 5  | III |
|                   |          |    |    |                |         |     |    |        |    |    | Venlo               | 7  | III |

Les présents horaires sont ceux en vigueur le 23-5-71. Ils sont susceptibles de modifications.

#### IV. VERS LA GRANDE-BRETAGNE

| GARE DE DEPART | TRAIN    | EMBARQUEMENT |    | DESTINATION |    |                 |    |       |    |                     |    |                    |    |         |    |             |   |   |
|----------------|----------|--------------|----|-------------|----|-----------------|----|-------|----|---------------------|----|--------------------|----|---------|----|-------------|---|---|
|                |          | H            | J  | H           | J  | Harwich Park Q. |    | Dover |    | London (Hither Gr.) |    | London (Stratford) |    | Cardiff |    | Southampton |   |   |
|                |          |              |    |             |    | H               | J  | H     | J  | H                   | J  | H                  | J  | H       | J  | H           | J |   |
| Mouscron       | 84346    | 20           | I  | Zeebrugge   | 9  | II              | 16 | II    |    |                     |    | 23                 | II | 12      | IV | 5           | V |   |
| Quévy          | TEEM 111 | 2            | II |             |    |                 |    |       |    |                     |    |                    |    |         |    |             |   |   |
| Bruxelles (TT) | 59252    | 3            | II |             |    |                 |    |       |    |                     |    |                    |    |         |    |             |   |   |
| Gent (O)       | 91531    | 21           | I  |             |    |                 |    |       |    |                     |    |                    |    |         |    |             |   |   |
| Montzen        | 49195    | 2            | II |             |    |                 |    |       |    |                     |    |                    |    |         |    |             |   |   |
| Essen          | 22321    | 15           | I  | Oostende    | 15 | II              |    |       | 19 | II                  | 23 | III                | 5  | III     | 5  | V           | 5 | V |
| Mouscron       | 84346    | 20           | I  |             |    |                 |    |       |    |                     |    |                    |    |         |    |             |   |   |
| Quévy          | TEEM 111 | 2            | II |             |    |                 |    |       |    |                     |    |                    |    |         |    |             |   |   |
| Bruxelles (TT) | 59252    | 3            | II |             |    |                 |    |       |    |                     |    |                    |    |         |    |             |   |   |
| Gent (O)       | 91531    | 21           | I  |             |    |                 |    |       |    |                     |    |                    |    |         |    |             |   |   |
| Essen          | 22321    | 15           | I  |             |    |                 |    |       |    |                     |    |                    |    |         |    |             |   |   |

| GARE DE DEPART | TRAIN    | EMBARQUEMENT |    | DESTINATION |   |                     |    |            |   |       |   |      |   |           |   |          |    |         |   |   |
|----------------|----------|--------------|----|-------------|---|---------------------|----|------------|---|-------|---|------|---|-----------|---|----------|----|---------|---|---|
|                |          | H            | J  | H           | J | 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   | 9 | II                  | 11 | IV         | 5 | IV    | 6 | IV   | 4 | IV        | 8 | IV       | 12 | V       | 7 | V |
| Quévy          | TEEM 111 | 2            | II |             |   |                     |    |            |   |       |   |      |   |           |   |          |    |         |   |   |
| Bruxelles (TT) | 59252    | 3            | II |             |   |                     |    |            |   |       |   |      |   |           |   |          |    |         |   |   |
| Gent (O)       | 91531    | 21           | I  |             |   |                     |    |            |   |       |   |      |   |           |   |          |    |         |   |   |
| Montzen        | TEEM 301 | 2            | II |             |   |                     |    |            |   |       |   |      |   |           |   |          |    |         |   |   |
| Essen          | 22321    | 15           | I  |             |   |                     |    |            |   |       |   |      |   |           |   |          |    |         |   |   |

#### V. VERS LUXEMBOURG, SAARBRUECKEN ET BALE

| GARE DE DEPART                 | TRAIN | H  | J  | GARE FRONTIERE | Arrivée |   |    | Départ |    |    | GARE DE DESTINATION                         | TRAIN                | H  | J   |
|--------------------------------|-------|----|----|----------------|---------|---|----|--------|----|----|---|----------------------|----|-----|
|                                |       |    |    |                | TRAIN   | H | J  | TRAIN  | H  | J  |   |                      |    |     |
| Antwerpen (DS)<br>Antw. (Kiel) | 26320 | 3  | II | Stockem        | 26320   | 8 | II | 26320  | 10 | II | Bâle SBB<br>{<br>Bettembourg<br>Saarbrücken | 51031                | 22 | II  |
|                                | 21500 | 1  | II |                | 26320   | 8 | II |        |    |    |   | 66352                | 12 | II  |
|                                |       |    |    |                |         |   |    |        |    |    |   | 48119 <sup>(1)</sup> | 10 | III |
| Bruxelles (TT)<br>Zeebrugge    | 56308 | 23 | I  | »              | 56308   | 7 | II | »      | »  | »  | »   | »                    | »  | »   |
|                                | 94341 | 8  | I  |                | 56308   | 7 | II |        |    |    |   |                      |    |     |
| Liège (G)                      | 41523 | 16 | I  | Gouvy          | 41523   | 3 | II | 31722  | 6  | II | {<br>Luxembourg<br>Bettembourg<br>Bâle SBB  | 31722                | 9  | II  |
|                                |       |    |    |                |         |   |    |        |    |    |   | 31722                | 9  | II  |
|                                |       |    |    |                |         |   |    |        |    |    |   | 51031                | 22 | II  |

Les présents horaires sont ceux en vigueur le 23-5-71. Ils sont susceptibles de modifications.

(1) via Forbach

*attention! nouvelle adresse*

## à propos de la demande

Le client ou l'expéditeur intéressé adresse une demande écrite à la S.N.C.B.

Direction du Matériel  
et des Achats  
Bureau 23.33  
rue de Louvain - 21  
1000 Bruxelles.

## les transports exceptionnels

On s'accorde assez facilement pour reconnaître que les chemins de fer peuvent transporter presque tout. Certains transports cependant, pour des raisons de sécurité, ne peuvent être effectués qu'après autorisation de la S.N.C.B. Ces transports sont appelés « transports exceptionnels » On considère comme tels, notamment :

- les transports des pièces qui dépassent les dimensions autorisées, de sorte que le chargement ne s'inscrit pas dans le plus réduit des gabarits des lignes parcourues ;
- les transports de charges dépassant le poids autorisé en fonction des lignes à parcourir (voir notre article sur les limites de chargement dans le présent numéro) ;
- les transports de chargement dont la position du centre de gravité est telle qu'elle exige des mesures spéciales pour la sécurité ;
- les chargements sur deux ou plusieurs wagons munis d'une traverse pivotante et non réunis par l'attelage à vis ou par un wagon intermédiaire (cas des pièces posées sur deux bogies indépendants) ;
- les transports de pièces qui doivent être transbordées pour parvenir à la gare destinataire, si le poids individuel de ces pièces est supérieur à 25 t. ou si elles sont chargées sur wagons à plateforme surbaissée ;
- les véhicules circulant sur leurs propres roues et non porteurs du signe R.I.V. (Il s'agit

donc de véhicules ne répondant pas aux prescriptions du Règlement International des Véhicules) ;

- les transports qui doivent emprunter des ferry-boats et qui sont régis par des dispositions spéciales ;
- les transports qui doivent faire l'objet d'une acceptation spéciale et ne peuvent être admis que sous des conditions techniques ou d'exploitation particulières ;
- les transports d'objets flexibles chargés sur deux ou plusieurs wagons sans traverses pivotantes.

Il y précise les gares de départ et de destination, les points frontières à franchir, le poids des pièces, et y annexe un croquis coté, figurant les trois vues de la pièce à transporter. Nous voudrions souligner ici qu'une concertation préalable, déjà au moment de la conception de la pièce, peut parfois faire apparaître que le transport envisagé ne doit pas être considéré comme exceptionnel et peut s'effectuer normalement.

Avant l'introduction de sa demande l'expéditeur ou son client peut donc avoir intérêt à prendre contact avec le bureau précité, dont voici le numéro de téléphone : (02) 13.18.70 postes intérieurs 33.19 à 33.23.





# la S.N.C.B. au service de l'industrie

Les chemins de fer belges, qui depuis quelque temps assurent le transport de ciment entre Obourg et le port de Gand, fournissent régulièrement le chargement total de bateaux de 15.000 t. Ils viennent de réaliser un exploit en effectuant un chargement de 30.000 t. à la cadence de 5.000 t. par jour.

La S.A. « Ciments d'Obourg » a tenu à exprimer sa satisfaction pour une telle prestation.

Avec son autorisation, nous publions ici un extrait de la lettre qu'elle a adressée à ce propos à M. Weber, directeur commercial de la S.N.C.B.

*« A la bonne attention de Monsieur WEBER.*

*Messieurs,*

*N/Réf.: 70/5358/A-1/A-2/A-3/A-3(b) - 30.320 tm de clinker Fob & stowed Ghent pour DURBAN. ss « FEDERAL SCHELDE » du 8.1.1971.*

*C'est de tout cœur que nous vous adressons nos remerciements les plus chaleureux pour la manière remarquable avec laquelle tous vos services se sont acquittés de leurs tâches dans l'exécution de cette commande.*

*Grâce à un merveilleux travail d'équipe, la S.A. « Ciments d'Obourg » peut se prévaloir maintenant d'avoir tenté et réussi une expérience exceptionnelle.*

*En effet, la S.A. « Ciments d'Obourg » vient de charger 30.320 tm de clinker à bord du ss « FEDERAL SCHELDE » qui a quitté le port de Gand le 8 janvier.*

*Ce chargement constitue le plus gros embarquement de clinker ou de ciment jamais réalisé au monde actuellement. Il nous ouvre des perspectives toutes nouvelles.»*

## d'intéressants terrains industriels disponibles à Winterslag

La S.N.C.B. offre des terrains industriels à Winterslag (Genk). Une superficie de 5 hectares est déjà disponible actuellement. Pour la fin de l'année en cours, 12 hectares pourront être mis à disposition.

### **Infrastructure**

Chemin de fer :  
les terrains sont adjacents à la voie ferrée de la gare de Winterslag.  
Route :  
le long de la voie publique de Genk à Hengelhoef et à proximité du futur échangeur routier E39.

### **Raccordements possibles**

— canalisation d'eau de 80 mm de diamètre ;  
— gaz naturel ;  
— électricité ;  
— égouts (1,20 m de diamètre) ;  
— téléphone.

### **Renseignements**

Les demandes sont à adresser à M. VERBEEMEN, ingénieur principal au service de la Voie, S.N.C.B., Stationsplein, 6, 3500 HASSELT.

# LOCATION DE TRANSCONTAINERS

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

## WINNIC CONTAINERS

Winn International Containers  
Agent pour la Belgique :  
F. Lanslots & Co S.A.  
Oude steenweg 10/12, 2000 Anvers  
Tél. 03/33.34.56  
Télex : OREGON 32 261



## CONTRANS

Adresses pour la Belgique :

● GRISAR & VELGE S.A.  
Keizerstraat 13, 2000 Anvers  
Tél. 03/31.48.20  
03/31.88.20  
Télex : 31 261 / 31 292

● GRISAR & VELGE S.A.  
Harwichstraat 10, 8380 Zeebrugge  
Tél. 050/551.16  
Télex : 19 239



## La représentation générale des Chemins de Fer Français à Bruxelles



Après 9 ans de séjour au Benelux, monsieur André TIERS, représentant général des Chemins de fer français, a quitté Bruxelles pour rejoindre, à Paris, un nouveau poste créé dans le cadre de la réorganisation des structures de la S.N.C.F. : celui de chef de la division de la promotion des ventes marchandises. Avant d'être nommé à Bruxelles, monsieur TIERS avait été successivement en poste à Vienne, à Alger et à New-York.

Dans ses fonctions de représentant général de la S.N.C.F. au Benelux, monsieur TIERS est remplacé à Bruxelles par son adjoint, monsieur Pierre LACOTE, qui a une grande connaissance des questions internationales puisque, après de nombreuses années passées au service du trafic international à la direction commerciale de la S.N.C.F. à Paris, il fut en poste à Berne, puis, depuis 1965, à Bruxelles où il a pu se faire apprécier tant par ses parfaites connaissances techniques que par son extrême courtoisie.

Monsieur  
**VANNIEUWENHUYSE**  
Chef de l'Agence de Courtrai



Nous attirons l'attention de notre clientèle sur l'orthographe exacte du nom de notre représentant à Courtrai.

## EXPORTATIONS DE MARCHANDISES



### **1. DECLARATIONS D'EXPÉDITION, MODELES T1 ET T2**

D'importantes simplifications interviennent à partir du 1er juillet dans l'accomplissement des formalités douanières. Les conditions d'utilisation des documents T1 et T2 sont, en effet, modifiées comme suit pour les transports ferroviaires sous le couvert d'une lettre de voiture internationale ou d'un bulletin d'expédition par express du service international.

#### *1.1. Marchandises en libre pratique.*

Les déclarations d'expédition T2 *ne sont plus requises*, quel que soit le pays de destination.

Pour les envois à destination de l'Allemagne (comme pour ceux en transit par l'Allemagne), il y a obligation de joindre un exemplaire de déclaration - soumission internationale de douane, modèle T.I.F. (formulaire C 670 - DC 1741, en vente dans les gares).

#### *1.2. Marchandises sous sujétion douanière.*

Il s'agit des marchandises débarquées dans les ports, parvenues sur entrepôt ou placées en dépôt provisoire ou temporaire, et réexportées.

L'utilisation de déclarations T1 et T2, selon le cas, reste obligatoire à l'effet d'appurer le document établi lors de l'entrée des marchandises dans le pays.

### **2. PROCEDURE A SUIVRE PAR LES EXPÉDITEURS QUI ACCOMPLISSENT EUX-MEMES LES FORMALITES DOUANIERES A L'EXPORTATION.**

2.1. Pour l'accomplissement des formalités douanières, et dès l'instant où l'envoi est accepté et enregistré par le chemin de fer, la lettre de voiture ou le bulletin d'expédition express vaut document douanier.

2.2. Moyennant présentation au service de la douane du document de transport accepté et enregistré par le chemin de fer, le document douanier, qu'il s'agisse d'une déclaration d'exportation ou d'une déclaration d'expédition T1 ou T2, est considéré comme ayant cessé ses effets. Ce document douanier n'accompagne pas l'envoi; il est traité et conservé par la douane du bureau de départ.

2.3. Les modalités d'exécution sont réglées par les gares entrepôts et gares frontières de concert avec les services de la douane.

### **3. BULLETIN D'EXPÉDITION POUR COLIS EXPRESS.**

Le formulaire d'expédition pour colis express internationaux comporte 4 feuillets: la souche, la feuille de route, le bulletin de livraison et le récépissé pour l'expéditeur.

Pour des besoins d'ordre douanier, un feuillet supplémentaire intitulé « copie du bulletin de livraison » doit être ajouté à ce document à partir du 1er juillet 1971. En attendant la réimpression du document, ce feuillet supplémentaire sera imprimé séparément et délivré en même temps que le formulaire d'expédition. Les expéditeurs qui détiendraient des formulaires du modèle actuel sont priés de réclamer à la gare où il s'approvisionnent en imprimés le nombre de feuillets supplémentaires nécessaires.



Stryckman

## la carte à demi-tarif en poche ...partez quand bon vous semble.

Pendant un mois, cette carte vous donne droit à 50 % de réduction sur le prix de tous vos billets de chemin de fer, aussi souvent que vous le désirez.

Que vous partiez en excursion ou en week-end, que vous rejoigniez votre famille en vacances "quelque part en Belgique" ou encore que vous rendiez visite à la chère tante Pauline, vous ne payerez que la moitié du prix normal.

Cette carte coûte seulement 250 F (2<sup>me</sup> classe) ou 375 F (1<sup>re</sup> classe).



En vente dans toutes les gares, sans formalités.