

INFORMATIONS S.N.C.B.



Containers cylindriques de la Deutsche Bundesbahn (voir page 11)

NUMERO 4

OCTOBRE 1962

BULLETIN D'INFORMATION DE LA DIRECTION COMMERCIALE DES CHEMINS DE FER BELGES.

GARE CENTRALE, 4^e ETAGE, BRUXELLES. TEL. 13.18.70 - POSTE 3602

SOMMAIRE: Abonnements sociaux, p. 2 / Le „Diamant“, p. 4 / Nouveautés du nouvel indicateur d'hiver, p. 4 / Des centaines de trains par jour, p. 5 / Etalement des transports de produits métallurgiques, p. 6 / Trains de soirée, p. 6 / Cette vache est bien gardée, p. 7 / Le matelas-choc, p. 8 / Terrains et bâtiment industriels disponibles, p. 10 / Les nouveaux containers cylindriques P.A. à pulvérulents et granuleux, p. 11 / Un nouveau type de wagon „chevalet“, p. 13 / Transportez dans vos propres wagons, p. 14 / Bruxelles-Paris et l'électrification, p. 16 / Le gabarit de chargement du chemin de fer, p. 17 / De Bruxelles à Londres par le ferry de nuit, p. 19 / Un parking à Liège Guillemins, p. 19 / Chargement des wagons à destination de l'Italie, p. 20 / Nouvelles tarifaires, p. 21-22-23 / Changement d'adresse, p. 23 / Expéditeurs de messageries, envois express ou colis postaux. Modification des documents de transport, p. 23.

Photos : D.B. Frankfurt (Main) pag. 1 - 11 - 12; O.N.T.S. - Bruxelles page 7.

Nederlandse uitgave verkrijgbaar op aanvraag.

La S.N.C.B. a mis en vigueur, à la date du 1er août 1962, l'abonnement social pour ouvriers et employés. La création de cet abonnement est allée de pair avec la promulgation de la loi du 27 juillet 1962, „établissant une intervention des employeurs dans la perte subie par la S.N.C.B. par l'émission d'abonnements pour ouvriers et employés”.

Ces mesures ayant placé le problème au foyer de l'actualité, nous croyons utile d'en donner ci-après un court aperçu.

Situation avant le 1er août 1962.

Depuis de longues années, il existe des abonnements „ordinaires” dont les prix répondent à des considérations purement commerciales et des abon-

La création de ces abonnements a incontestablement eu — et a encore — une influence décisive sur la stabilité sociale et économique de la communauté belge.

Cependant des facteurs nouveaux, nés surtout depuis la guerre, ont amené les Autorités responsables à reconsidérer le problème et sont à l'origine des mesures dont il est question au début de cet article. Ces éléments sont les suivants :

1° Les prix des abonnements „sociaux” depuis de nombreuses années, n'avaient plus été adaptés aux fluctuations du coût de la vie et par conséquent aux prix des titres de transport commerciaux.

Il s'ensuit qu'ils comportaient des réductions allant de 50 à 93 % sur le prix des billets et 48 % sur celui

Abonnements sociaux

nements „sociaux” tels que les abonnements hebdomadaires pour ouvriers, les abonnements de travail pour employés à rémunération modeste et les abonnements scolaires.

Ces dernières catégories puisent leur justification dans le caractère de „service public” des chemins de fer et ont été émises à des prix comportant des réductions plus ou moins importantes par rapport aux abonnements „ordinaires”.

Abonnements hebdomadaires pour ouvriers.

Les abonnements hebdomadaires pour ouvriers furent introduits en 1870 eu égard à l'industrialisation croissante du pays. Leur prix modique a permis à l'industrie de recruter sa main-d'œuvre dans toutes les régions et d'abaisser ses prix de revient. D'autre part, il a maintenu les ouvriers dans leur milieu régional et évité leur concentration dans des localités industrielles, insalubres et inappropriées à leur bien-être.

de l'abonnement ordinaire à la distance moyenne de 30 km.

Dans ces conditions, ils ne représentaient plus qu'une fraction du prix de revient, à tel point que le déficit annuel qui en résultait pour le chemin de fer était de l'ordre de 1300 millions de francs, soit environ 6.500 F par ouvrier et par an;

2° le chemin de fer n'est plus en mesure de pratiquer la mutualité entre les services „voyageurs” et „marchandises”. Il est tenu d'exploiter le réseau en tenant compte du prix de revient des diverses prestations qu'il assure. Il est donc indispensable d'assainir le secteur „voyageurs”;

3° la situation matérielle des ouvriers s'est notablement améliorée et le rapport entre le niveau de leurs rémunérations et celui de la masse des employés a subi des modifications — pour ne pas dire un renversement — dont il faut logiquement tenir compte dans la délivrance d'abonnements à caractère social.

Abonnements de travail pour employés.

Les abonnements de travail ont été créés le 1er janvier 1939. Ils avaient pour but d'offrir aux employés à rémunération modeste des conditions de transport quelque peu similaires à celles dont bénéficiaient les ouvriers depuis 1870. Au début, le plafond de cette rémunération était fixé à 24.000 F par an. Il a été porté à 65.000 F en 1952 et il vient d'être relevé à 100.000 F à partir du 1er août 1962.

A l'origine, il avait été envisagé de prévoir pour cette catégorie d'abonnements une réduction de l'ordre de 20% sur le prix de l'abonnement ordinaire. Ces derniers temps cependant cette réduction atteignait déjà 30% à la distance moyenne de 30 km.

En 1961 environ 20.000 employés bénéficiaient de cet abonnement et sa délivrance entraînait pour la Société un déficit annuel d'environ 100 millions de francs, soit une moyenne de 5.000 F par an et par abonné.

Situation à partir du 1er août 1962.

Les divers abonnements pour ouvriers et employés ont été amalgamés en un seul „abonnement social”.

Cet abonnement est délivré :

- a) à tous les ouvriers;
- b) aux employés dont la rémunération brute annuelle ne dépasse pas 100.000 F.

Par rémunération brute annuelle il faut entendre le traitement brut annuel, compte tenu de la partie mobile éventuellement allouée en fonction de l'in-

dex du coût de la vie, augmenté des commissions et gratifications.

N'y sont pas compris : les indemnités de résidence et de foyer, les allocations familiales, le double pécule de vacances, etc.

L'abonnement social revêt les formes ci-après :

1° l'abonnement de 1 ou 3 mois, utilisable en 1ère ou en 2ème classe, que tous les intéressés (aussi bien les ouvriers que les employés) peuvent obtenir;

2° l'abonnement payable par semaine utilisé en 2e classe seulement et réservé aux ouvriers exerçant un travail essentiellement manuel :

- a) valable du lundi au samedi,
- b) valable du dimanche au samedi,
- c) valable pour un seul voyage par semaine.

Le barème de l'abonnement prévu sous 1° (2ème classe) et celui de l'abonnement à paiement hebdomadaire, valable du lundi au samedi (2°, a) sont désormais identiques.

De ce fait, ils comportent des majorations variables sur les prix des anciens abonnements hebdomadaires et de travail.

Ces majorations ont été mises à la charge des employeurs par les dispositions de la loi du 27 juillet 1962.

L'Arrêté royal du 28 juillet 1962, pris en exécution de cette loi, et publié au Moniteur n° 180 du 31 juillet 1962, reprend dans des tableaux-annexes, les montants de ces interventions patronales.

Celles-ci sont à payer aux intéressés, selon le cas contre remise de l'abonnement de la semaine écoulée, ou d'une attestation de la gare qui a émis ou renouvelé l'abonnement.

*Pour
les
hommes
d'affaires :*



LE "DIAMANT",

ou Anvers-Bonn en 3h50.

Il intéressera certainement les hommes d'affaires d'apprendre que depuis le 30 septembre un nouveau train rapide a été mis en service entre Anvers et Bonn via Bruxelles Nord et Cologne.

La rame — dénommée „Diamant” — est constituée par un autorail multiple allemand offrant 162 places et pourvu d'un wagon-restaurant.

Elle est accessible aux voyageurs de 1ère classe seulement (il n'est toutefois pas perçu de supplément comme dans les trains TEE).

Son horaire est le suivant :

Aller :	Anvers C.	D.	7h34
	Bruxelles M.	D.	8h11
	Cologne	D.	11h03
	Bonn	A.	11h23
Retour :	Bonn	D.	17h45
	Cologne	D.	18h15
	Bruxelles M.	D.	21h00
	Anvers C.	A.	21h33.

A Cologne le „Diamant” assure la correspondance dans toutes les directions :

à 11h08 pour la Ruhr et Hambourg;

à 11h20 pour Hanovre;

à 11h35 pour le Rhin et la Forêt Noire;

à 11h45 pour Munich.

Prix du billet :

	Aller	Aller/Retour
Anvers-Bonn	473 F	834 F
Bruxelles-Bonn	415 F	735 F
Liège-Bonn	262 F	474 F

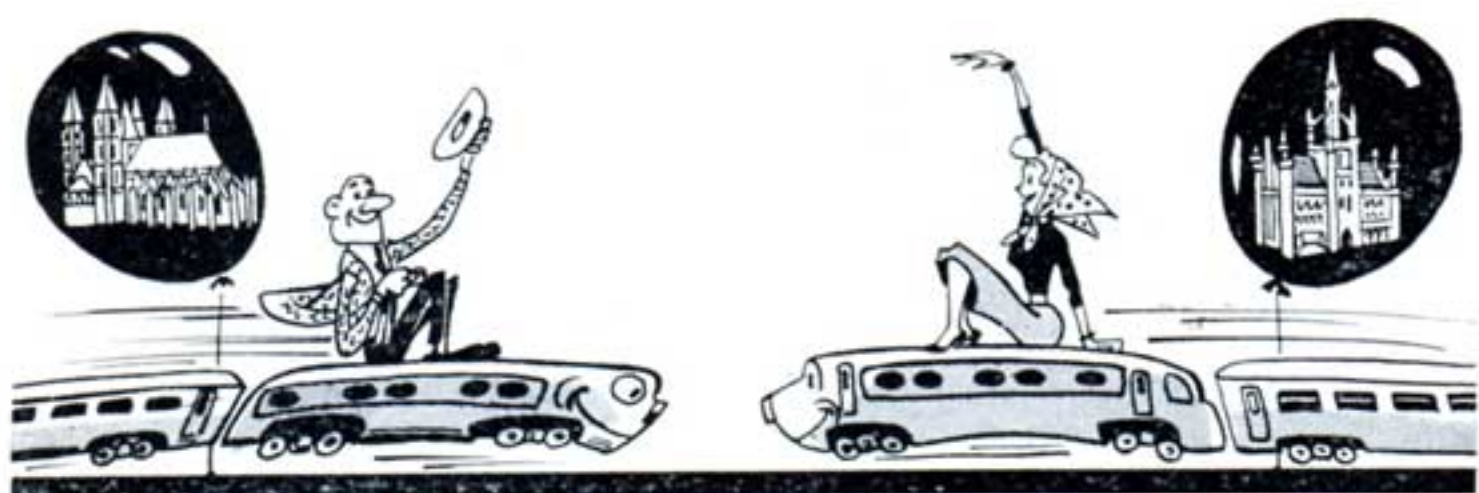
* * *

**AUTRES NOUVEAUTES DU NOUVEL
INDICATEUR D'HIVER.**

Bruxelles-Courtrai.

Par suite de la généralisation de la traction Diesel sur la ligne Bruxelles-Courtrai, l'horaire de la majorité des trains est accéléré, surtout aux heures de pointe.





De plus, un train direct tardif est mis en marche dans chaque sens avec départ de Bruxelles Midi à 20h14 et de Courtrai à 21h36. Ces trains assurent à Audenarde les correspondances vers Renaix et à Courtrai les correspondances avec les différentes lignes.

Bruxelles-Tournai.

Un service horaire cadencé de trains semi-directs, remorqués par des tracteurs Diesel, est instauré dans la relation Bruxelles-Tournai. Pour les deux sens réunis et en y ajoutant les trains de dédoublement aux heures de pointe, le service nouveau prévoit 36 trains contre 25 précédemment.

* * *

PERSPECTIVES POUR 1963.

La mise en service de la traction électrique sur la ligne Bruxelles-Mons est prévue pour février 1963. Ce régime électrique sera étendu à partir du 26.5.63 aux trains internationaux, aux trains Mons-Quévy et Mons-St Ghislain-Hornu.

PAR TOUS LES TEMPS...

des **CENTAINES** de trains par jour
A PLUS DE **100** A L'HEURE

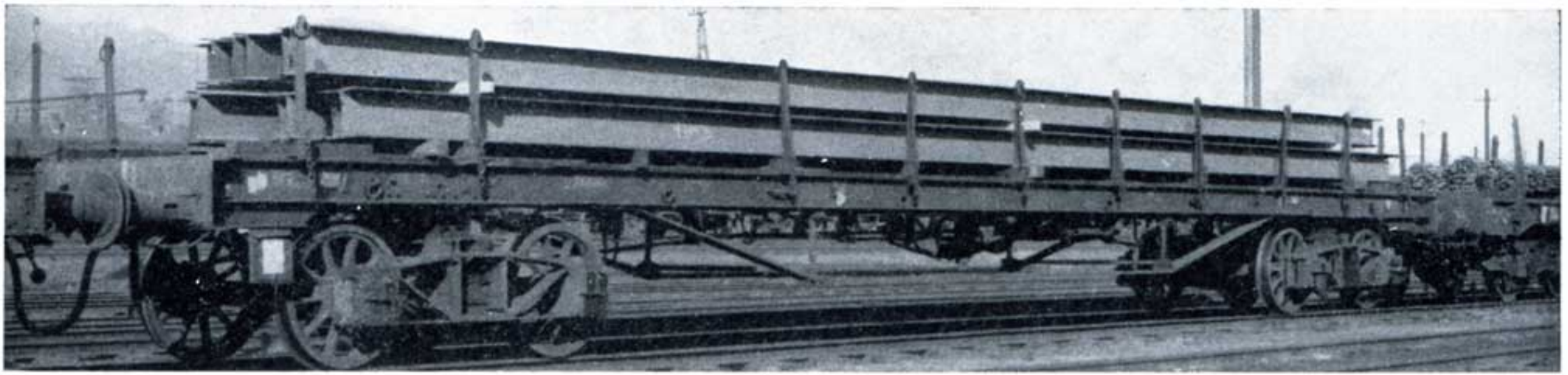


Avec un **ABONNEMENT-RÉSEAU**
VOUS VOYAGEZ PARTOUT COMME IL
VOUS PLAÎT



Pour un an il ne revient
qu'à **29 F** par jour en 2^e classe
et à **44 F** en 1^{ère} classe





TRAINS DE SOIRÉE

On entend par trains de soirée ceux qui partant vers 18h arrivent encore avant minuit à destination.

500 km est une prestation normale pour un train de soirée. Il en part de Belgique dans toutes les directions et notamment aussi à destination de la Hollande.

Le train quittant Bruxelles Nord à 17h38, vous dépose déjà à 20h38 à Amsterdam et à 21h38 vous atteignez Alkmaar, la gare la plus septentrionale dans cette direction.

Des correspondances vous amènent à Groningen et à Leeuwarden, les deux gares néerlandaises situées à l'extrême nord du pays respectivement à 0h07 et 0h10.

Conclusions : Au départ de Belgique, le chemin de fer vous dépose n'importe où en Hollande en une soirée. Et vous êtes à pied d'œuvre pour vos rendez-vous d'affaires du lendemain matin auxquels vous vous rendez après un sommeil réparateur.

partout en Hollande

avec
les trains
de soirée



ⓑ

Etalement des transports de produits métallurgiques

Au cours de la dernière décade de chaque mois, la demande de wagons plats est de quelque 20% supérieure à ce qu'elle est au début du mois. Cet accroissement est plus important encore en juin et en décembre; il est principalement apparent dans les transports métallurgiques.

Pour y parer, la S.N.C.B. suspend, depuis un an à chaque fin de mois, une part importante des transports nécessaires à ses propres services.

Il arrive cependant qu'en dépit de cette mesure et des efforts réalisés pour améliorer le rendement des wagons, les besoins ne puissent être couverts au gré du client.

Les usines métallurgiques sont ainsi les premières touchées par les fluctuations de leurs demandes. Il va de soi qu'un relèvement de notre effectif de wagons plats mettrait fin à ces difficultés, mais une telle opération implique quelque 500 millions d'investissement dans un matériel qui n'aurait qu'une utilisation très incomplète. Une solution aussi coûteuse ne peut être envisagée.

A l'approche de l'automne où nos difficultés d'exploitation sont les plus grandes, nous sollicitons le concours de notre clientèle en vue d'avancer le plus possible les transports dans la première quinzaine de chaque mois afin d'étaler les expéditions et nous permettre d'assurer les fournitures de wagons avec toute la régularité souhaitée.

*Cette vache est bien gardée
Voyez comme elle prospère...*

**Mais, le vacher suisse
connaît son métier.**

Le chemin de fer A U S S I !

Avant de faire vos transports vous-mêmes, avez-vous songé aux avantages du recours à des spécialistes? En prenant la décision de vous équiper en engins de transport autonomes, vous engagez des investissements importants qu'un progrès technique risque de rendre inutiles.

D'ailleurs le transport est un métier difficile: l'ajouter à vos activités propres peut être une charge préoccupante. Songez à ces journées de verglas qui immobiliseront loin de leur centre, tel parc de véhicules privés.

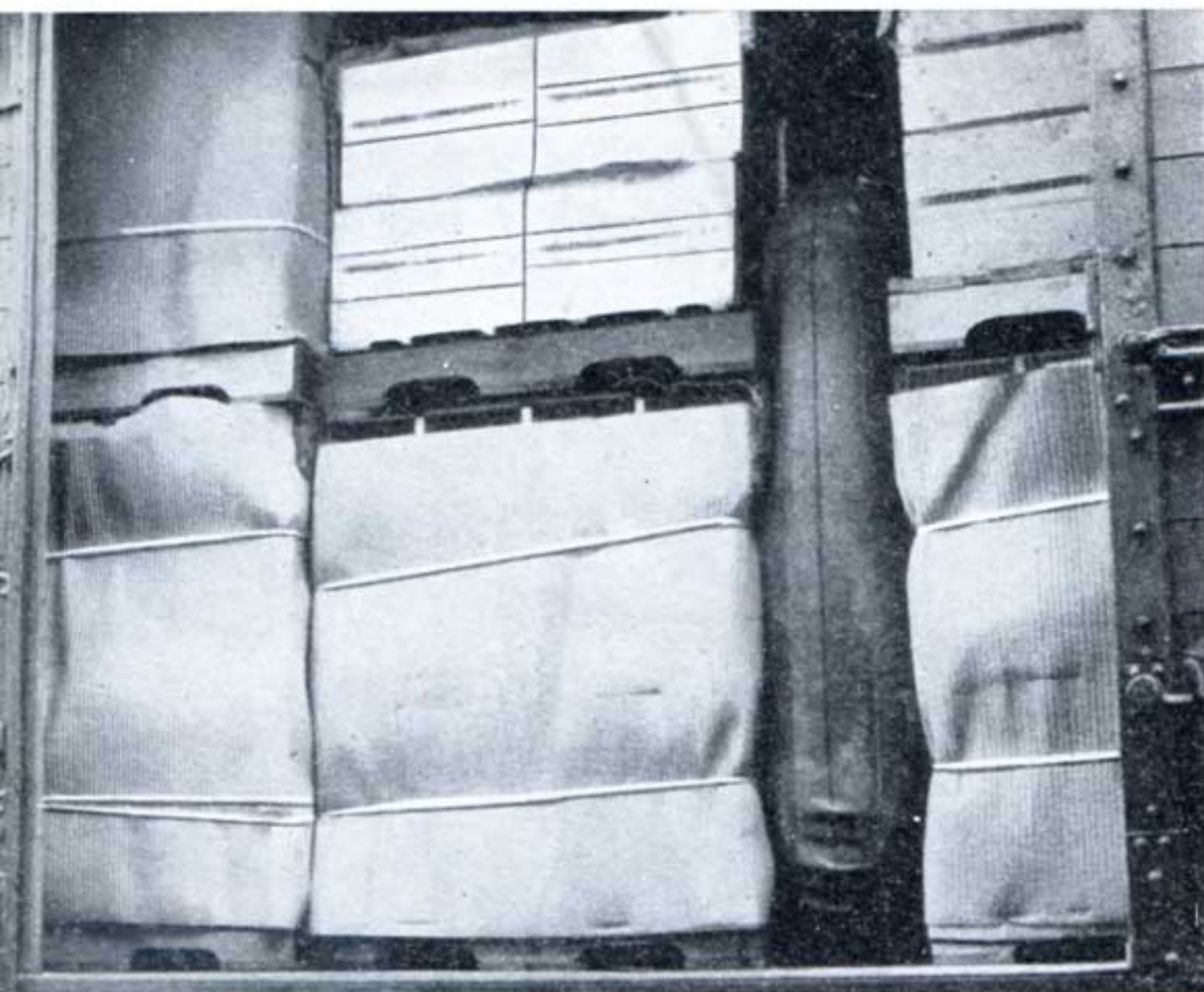
Avant de décider de faire vous même vos transports prenez conseil auprès de professionnels sérieux, au sujet des aléas de l'opération et des moyens d'arriver aux mêmes fins par d'autres voies.

Ne manquez pas de consulter les représentants commerciaux du chemin de fer. Ils sont à votre entière disposition pour étudier avec vous, vos problèmes de transport.

AGENCES COMMERCIALES.

		Tél.
ALOST	Denderstraat 49	261.15
ANVERS	Meir 24	33.02.68
ARLON	61, Avenue de la gare	211.15
BRUGES	Gare	369.97
BRUXELLES	153B, Boulevard Anspach	(11.95.50 (12.13.50
CHARLEROI	1, Quai de la gare	32.73.73
CINEY	Gare	217.72
COURTRAI	Gare	200.49
GAND	Zonnestraat 9	25.92.85
HASSELT	Statieplein 21	232.65
LIEGE	42, rue de la Casquette	23.17.13
LOUVAIN	Gare	277.03
MALINES	Gare	164.82
MONS	14, Square F. Roosevelt	359.79
NAMUR	52, rue Godefroid	230.84
TOURNAI	Gare	258.45
VERVIERS	Gare	308.40





Dans notre bulletin n° 3 de mai 1961 nous avons attiré l'attention des expéditeurs sur l'intérêt, pour la prévention des avaries, d'un chargement lié et homogène.

Pour les expéditions de sacs, caisses de petites dimensions, etc.. la solution est, en général, aisée. Il n'en est malheureusement pas de même pour les envois de caisses lourdes ou de grandes dimensions, de charges palettisées, etc...

Or, même pour ces marchandises, il importe à tout prix qu'il n'y ait pas de vides importants dans les wagons.

Les chocs inhérents à tout transport auraient tôt fait de disloquer le chargement d'où il résulterait non seulement des avaries mais encore l'impossibilité de décharger les charges palettisées à l'aide des engins mécaniques prévus.

De nombreux essais ont été effectués en vue de trouver une solution rationnelle à ce problème. Les résultats furent longtemps peu encourageants.

Comment combler les vides subsistant dans un chargement ?

L'espace en cause est fréquemment inférieur à 30 ou 40 cm. Il ne permet pas le passage d'un homme ce qui rend difficile le calage et l'arrimage. L'emploi d'un assemblage préfabriqué est tout aussi peu aisée. Le vide n'étant pas toujours régu-

lier, l'assemblage détériore la marchandise lors de son introduction.

Une solution rationnelle, moderne et efficace nous est actuellement offerte. Il s'agit du „matelas-choc”.

Non seulement le matelas comble les vides subsistant en fin de chargement, mais encore il amortit les chocs survenant durant le transport.

Au cours des essais, il a été constaté que les matelas judicieusement placés amortissent des chocs de 10 à 15 km/h.

Ce nouveau moyen d'arrimage et de calage est déjà utilisé depuis de nombreuses années aux U.S.A. et il a fait son apparition dans plusieurs pays européens (France, Suède, Suisse, Angleterre etc.).

Caractéristiques moyennes des matelas.

Format : Ils existent en plusieurs dimensions, entre autres :

- 1m20 × 0m90
- 1m20 × 1m20
- 1m20 × 1m50
- 1m20 × 1m80
- 1m20 × 2m10
- 1m20 × 2m40
- 1m20 × 2m70.

Poids : 10 à 15 kg selon le modèle.



Matelas gonflé.

Matelas vide plié.



Résistance moyenne : les matelas sont conçus pour résister aux poussées provoquées par une charge de 5 t.

Pression de service : de 200 à 400 gr selon le type de matelas.

Gonflage : le matelas est introduit dans l'espace à remplir après un léger gonflage préalable. Certains types sont pourvus de poignées permettant un maintien plus aisé. Le gonflage est poursuivi après mise en place et ce jusqu'à obtention de la pression normale de service.

Dégonflage : Il est obtenu par simple dévissage du bouchon. Après quelques secondes, il est possible de retirer les matelas du wagon.

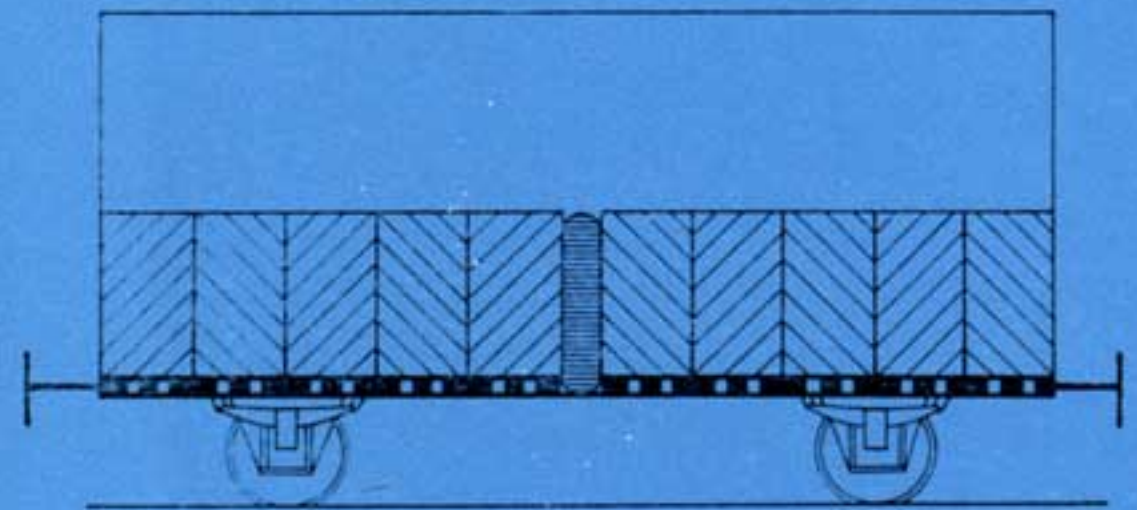
Voici en illustration quelques suggestions pour le placement des matelas.

CONDITIONS DE TRANSPORT.

Sur le réseau de la S.N.C.B.

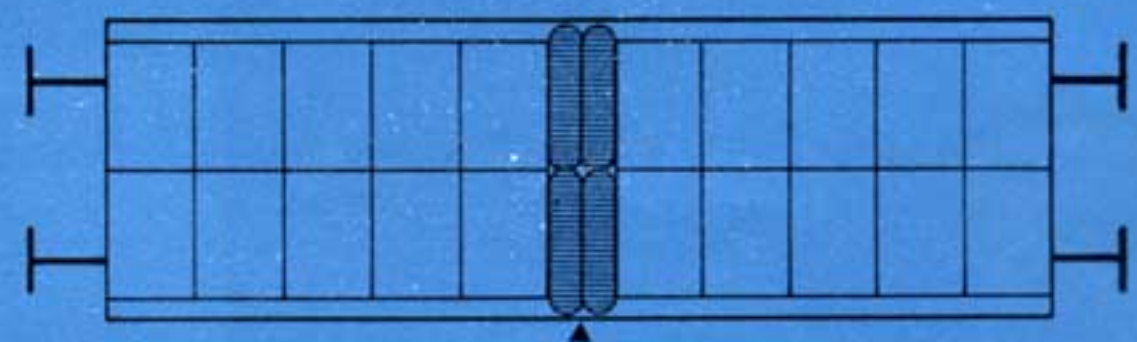
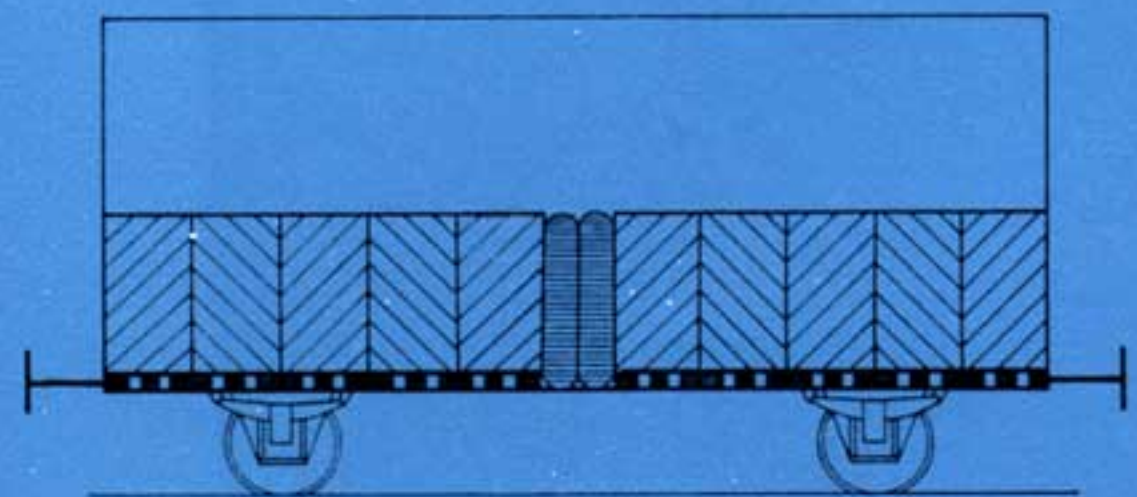
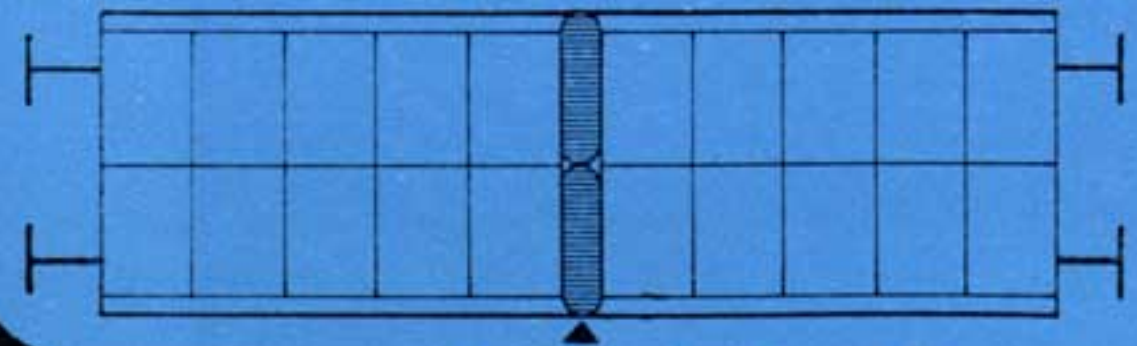
Le matelas-choc est assimilé aux agrès de chargement.

a) Transport à charge. Les matelas sont transportés gratuitement dans la limite de 10% du poids net des marchandises. Cette limite est largement suffisante pour faire face à tous les besoins. Le poids des matelas doit être déclaré en lettre de voiture.



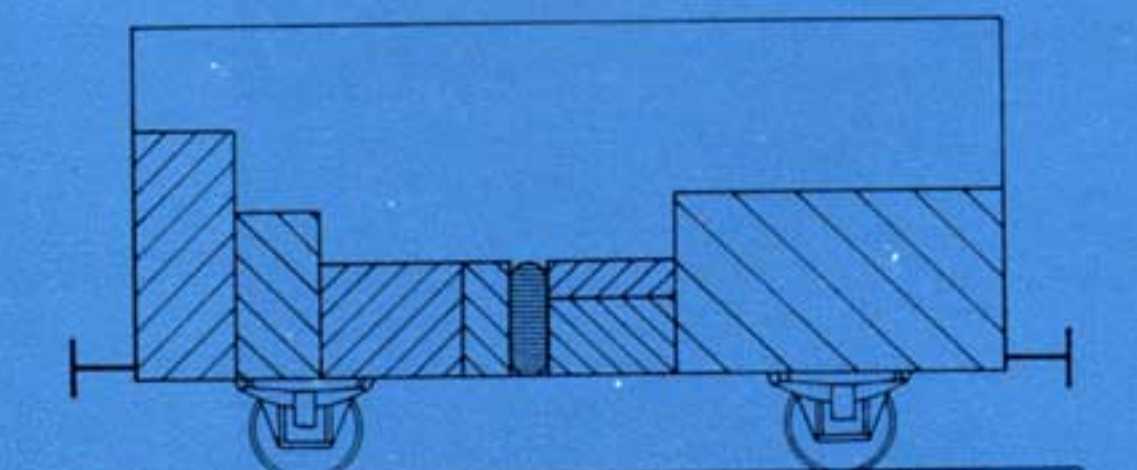
Placement correct des matelas dans le cas de charges palettisées.

Eventuellement, placement d'un seul matelas de grandes dimensions.



Eventuellement, placement d'un seul matelas de grandes dimensions.

Eventuellement, placement de deux matelas de grandes dimensions.



Placement correct des matelas dans le cas de charges de dimensions diverses.

b) Transport des matelas ayant servi ou devant servir à un transport par chemin de fer. Le transport est gratuit entre la gare de destination et la gare de départ de l'expédition, pour laquelle ils ont été ou doivent être utilisés. Toutefois une minime taxe d'enregistrement est appliquée.

c) Le matelas-choc est soumis aux frais de prise ou de remise à domicile éventuelle.

Sur les réseaux étrangers.

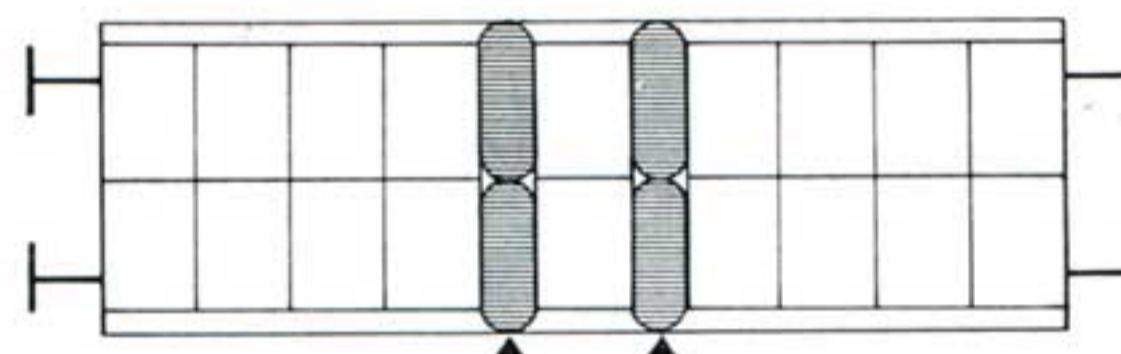
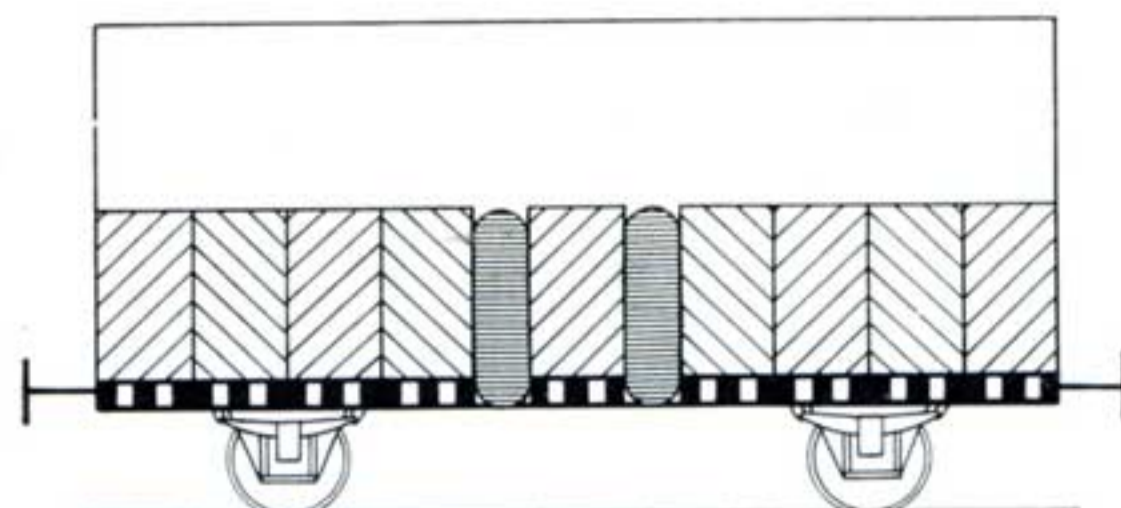
La réglementation tarifaire n'est pas uniforme sur tous les réseaux européens.

Dans les grandes lignes, on peut considérer que certains réseaux comme la S.N.C.B., traitent le matelas-choc comme agrès (Chemins de fer français, luxembourgeois, suisses, italiens) tandis que d'autres lui appliquent les règles régissant le transport des emballages (Chemins de fer néerlandais et allemands).

* * *

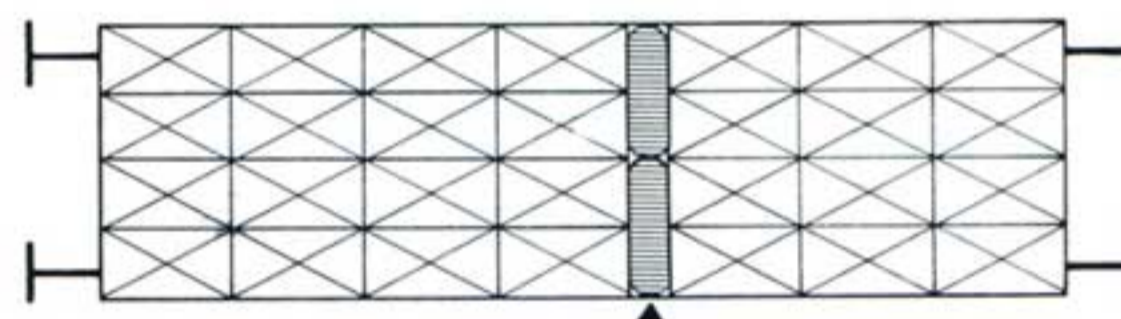
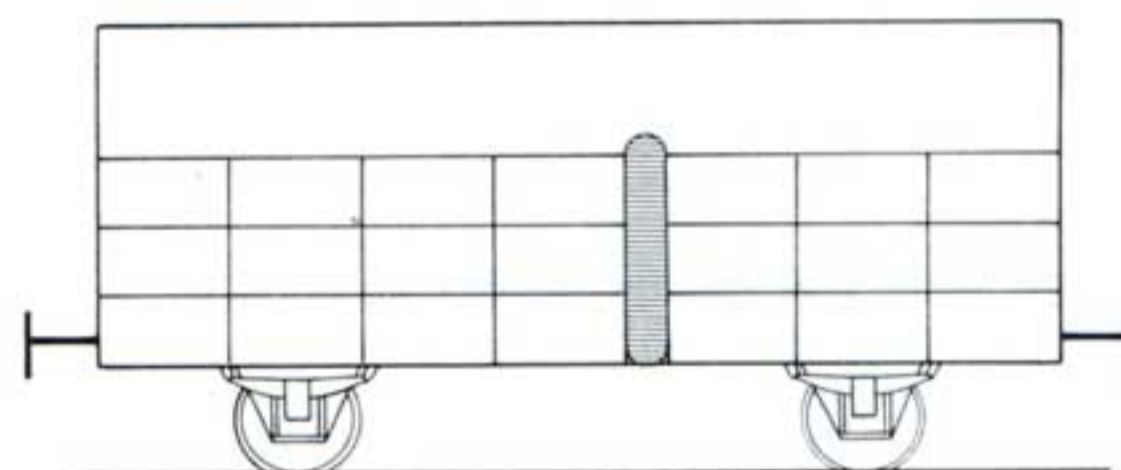
Tous renseignements d'ordre technique peuvent être obtenus à la

S.N.C.B., service „Manutention Marchandises”,
21, rue de Louvain à Bruxelles,
tél. (02)13.18.70 - poste intérieur 3113 ou 3428.



Solution efficace dans le cas de charges palettisées avec espace libre supérieur à 40 cm.

Placement éventuel de matelas de grandes dimensions.



Charges quelconques: espace libre compris entre 10 et 40 cm.

Placement éventuel de matelas de grandes dimensions.

TERRAINS & BATIMENT INDUSTRIELS; DISPONIBLES

Des terrains industriels sont disponibles à :

Courcelles Fosses	20.000 m ²	près de la rue Notre Dame de Grâce.
Hamont	33.000 m ²	en gare.
Herbesthal	4.000 m ²	entre la voie 96 et la route de Lontzen.
Ypres	15.000 m ²	ancienne remise à voitures.
Kontich-Village	4.000 m ²	en face du hangar à marchandises.
Bourg-Léopold	38.000 m ²	en gare.
Luttre	10.000 m ²	dépendance de l'Atelier Central.
Manage	6.600 m ²	le long de la rue des Verreries.
	5.800 m ²	le long de la voie 17.
Audenarde	3.300 m ²	près de la remise à locomotives.
Ronet	9.000 m ²	en gare.

Turnhout 1.800 m² dans le faisceau des voies aux marchandises.

Tous ces terrains sont accessibles de la route et peuvent être raccordés par fer.

Maaseik - Bâtiment industriel disponible.

Un bâtiment (remise avec dortoir) d'une superficie de 25 m × 10 m = 250 m² est devenu disponible dans les dépendances de la gare de Maaseik.

Le bâtiment, en bon état, est relié au chemin de fer et peut être utilisé à des fins industrielles.

Pour tous renseignements concernant terrains et bâtiments, prière de s'adresser à la S.N.C.B., Direction de la Voie, Division 32/1, Section 10, rue de Louvain 17 à Bruxelles 1 - Tf. 13.18.70 Ext. 3381.

Pour nos nouveaux lecteurs, signalons que le container P.A. est un récipient d'une capacité de quelque 5 tonnes, qui se transporte indifféremment sur wagon ou sur un camion spécialement aménagé (3 containers par wagon; 1 container par camion). Les containers passent aisément de wagon sur camion et vice versa grâce à un dispositif mû par le moteur.

Le camion permet le déchargement par culbutage de certains types de containers, il dépose ou prend les autres types au sol.

Ce procédé permet donc de transporter aisément de domicile à domicile, des chargements importants. Il existait jusqu'à présent des containers P.A. fermés, ouverts et des citernes à liquides. Nous vous présentons ci-après le nouveau container cylindrique P.A. à pulvérulents et granuleux.

* * *

Une série de 40 wagons, équipés chacun de 3 containers citernes P.A. pour pulvérulents et granuleux, à déchargement par gravité, sera mise en service vers la fin de cette année. Cet effectif est très limité. Il ne nous sera possible de satisfaire la généralité des besoins qu'à la fin de l'année prochaine lorsqu'une nouvelle commande aura été exécutée.

Ces containers seront affectés au transport en vrac d'une série très variée de marchandises, comme par exemple les produits alimentaires, grains, malt, sucre etc. ou les produits chimiques les plus divers.

Caractéristiques :

Capacité : 7,5 m³

Tare : 850 kg

Charge autorisée : 5.000 kg

Hauteur : 2,303 m

Largeur : 2,081 m

Longueur : 3,087 m.

Pour permettre à nos industriels de juger de la possibilité de chargement de ces containers sur raccordement (donc sans recours au camion spécial) nous signalons que la hauteur maxi-

mum du container, placé sur wagon porteur, est de 3,50 m environ.

Sur véhicule routier spécial, la hauteur totale oscille de 3,36 à 3,46 m environ, selon le type de tracteur utilisé.

La largeur de ces derniers véhicules se situe entre 2,15 m et 2,30 m.

Photo 1: un container est glissé du wagon porteur sur un véhicule routier.

Photo 2: Le remplissage se fait par un orifice muni d'un couvercle étanche. Les dimensions utiles de cette ouverture (0,70 m × 1,40 m) permettent l'emploi d'un tuyau, d'une goulotte, voire d'une bande transporteuse.

On peut atteindre facilement l'ouverture par une échelle et une plate-forme.

Photo 3: Le container est déchargé à l'endroit désigné par le client.

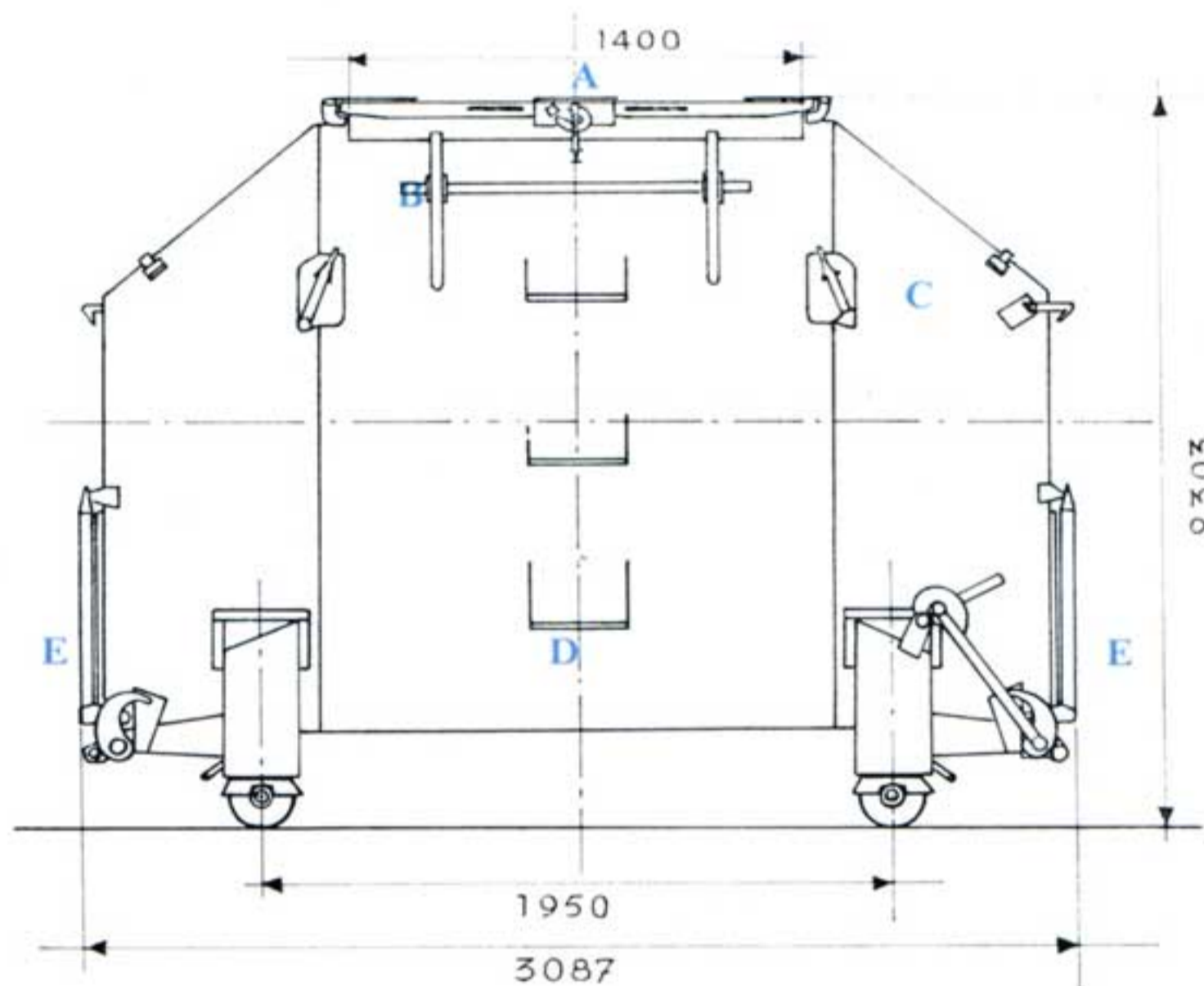
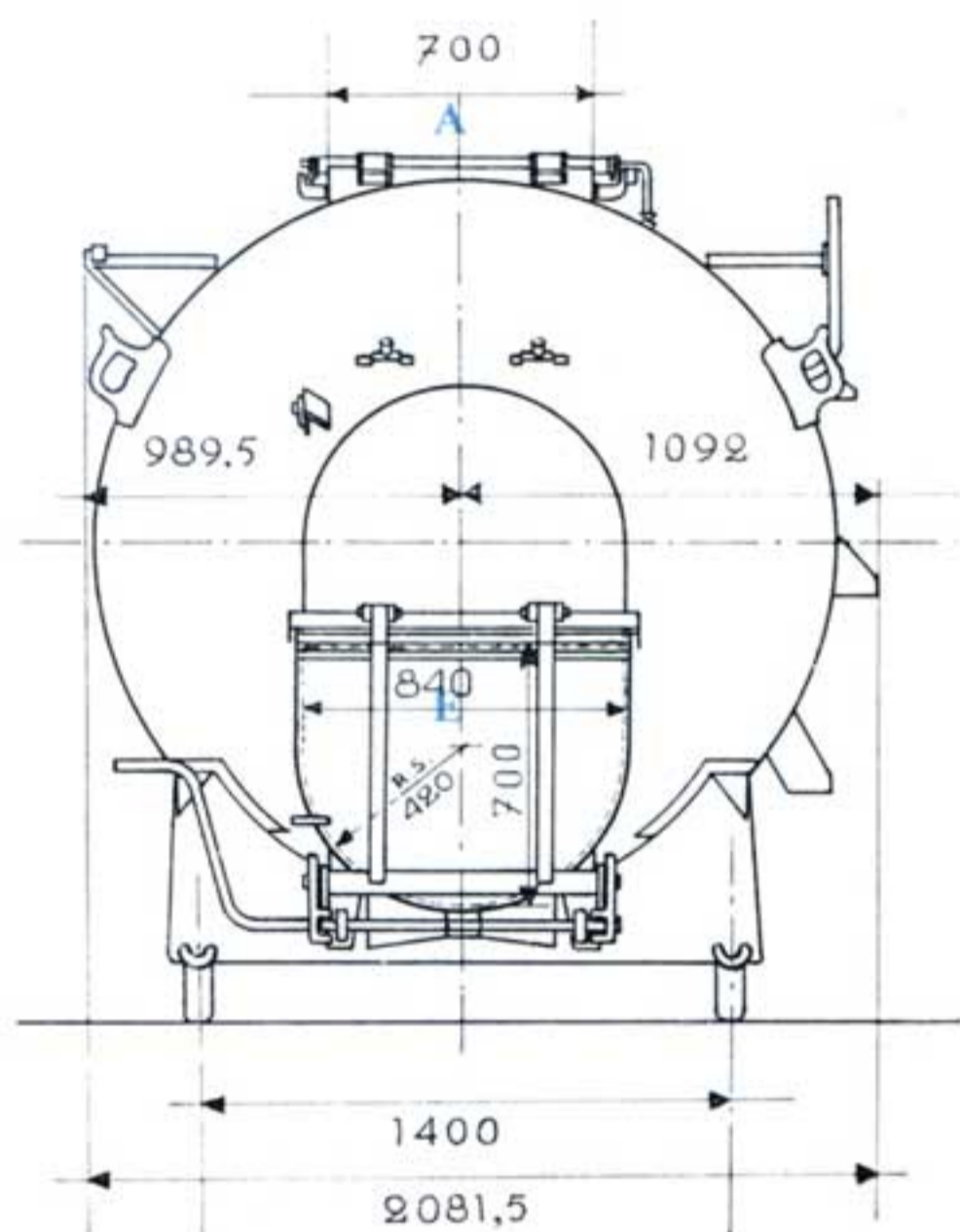
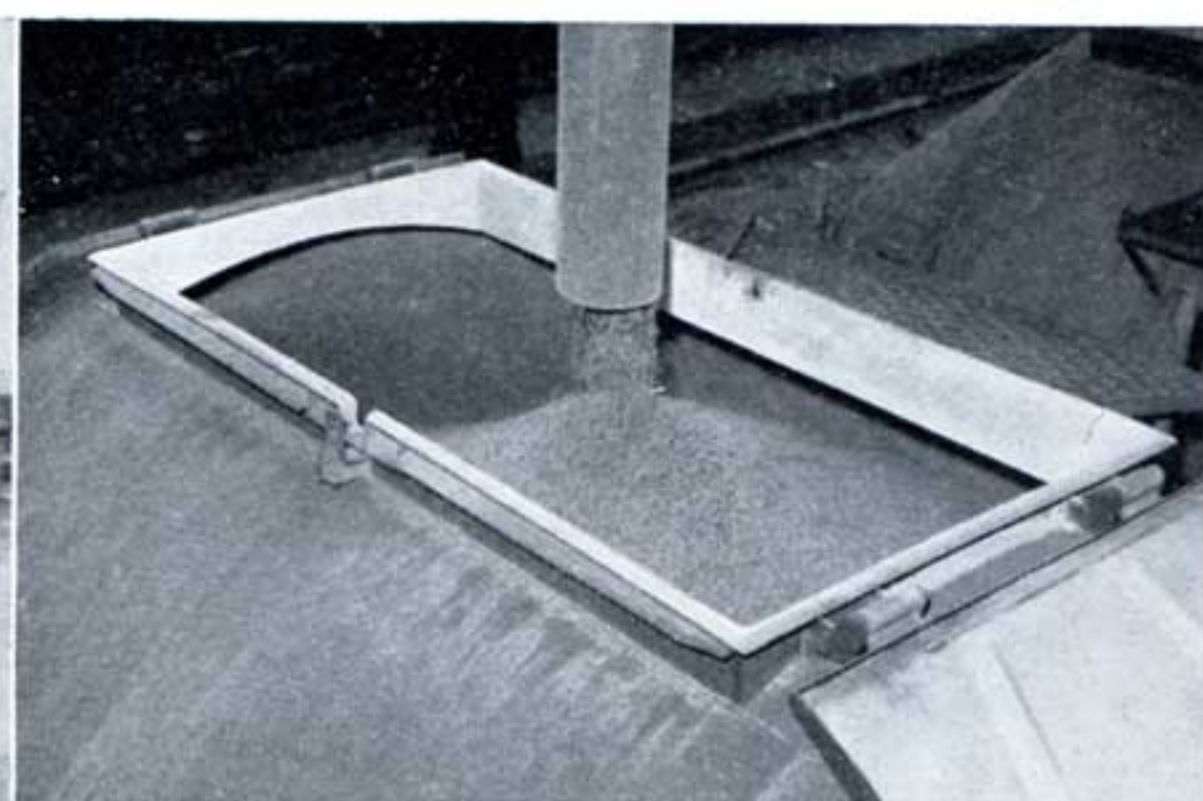
Bientôt les nouveaux containers cylindriques P.A. à pulvérulents et granuleux



Containers cylindriques de la Deutsche Bundesbahn.

Le déchargement se fait, au choix, à l'une des deux extrémités du container par un orifice semi-circulaire (largeur 0,84 m - hauteur 0,70 m). Il suffit, à cet effet, de donner l'inclinaison nécessaire au container (max. 45°) et de déverrouiller le clapet de vidange. Si le destinataire dispose d'un raccordement le déchargement par culbutage peut se faire aisément sans tracteur routier spécial, à l'aide d'appareil de levage simple, adapté à cette fin.

Pour tous renseignements d'ordre technique au sujet de ce nouveau matériel de transport, on s'adressera à la S.N.C.B., Service Manutention - Marchandises, 17, rue de Louvain, Bruxelles. Tél. 13.18.70 - Extension 3491.



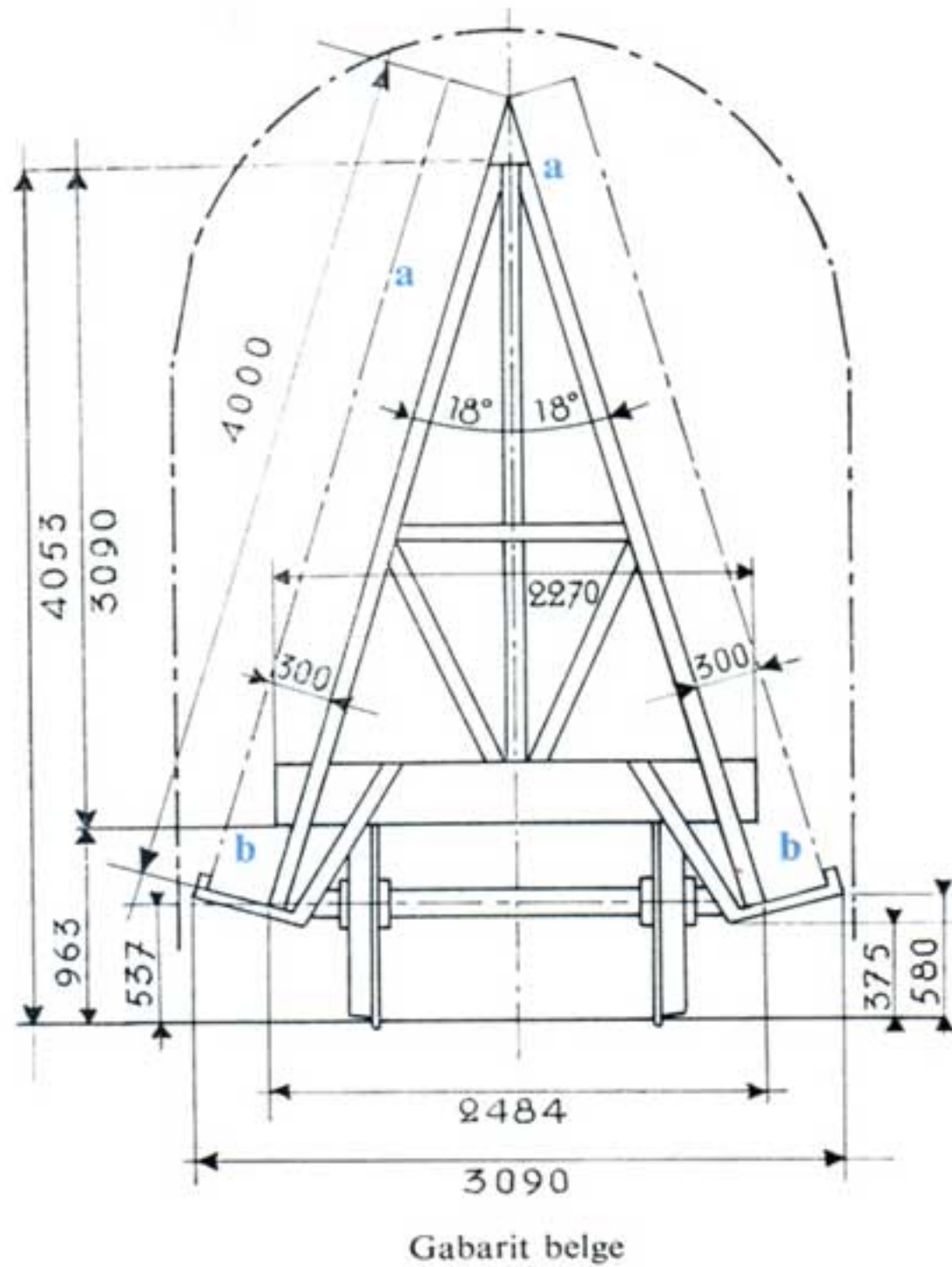
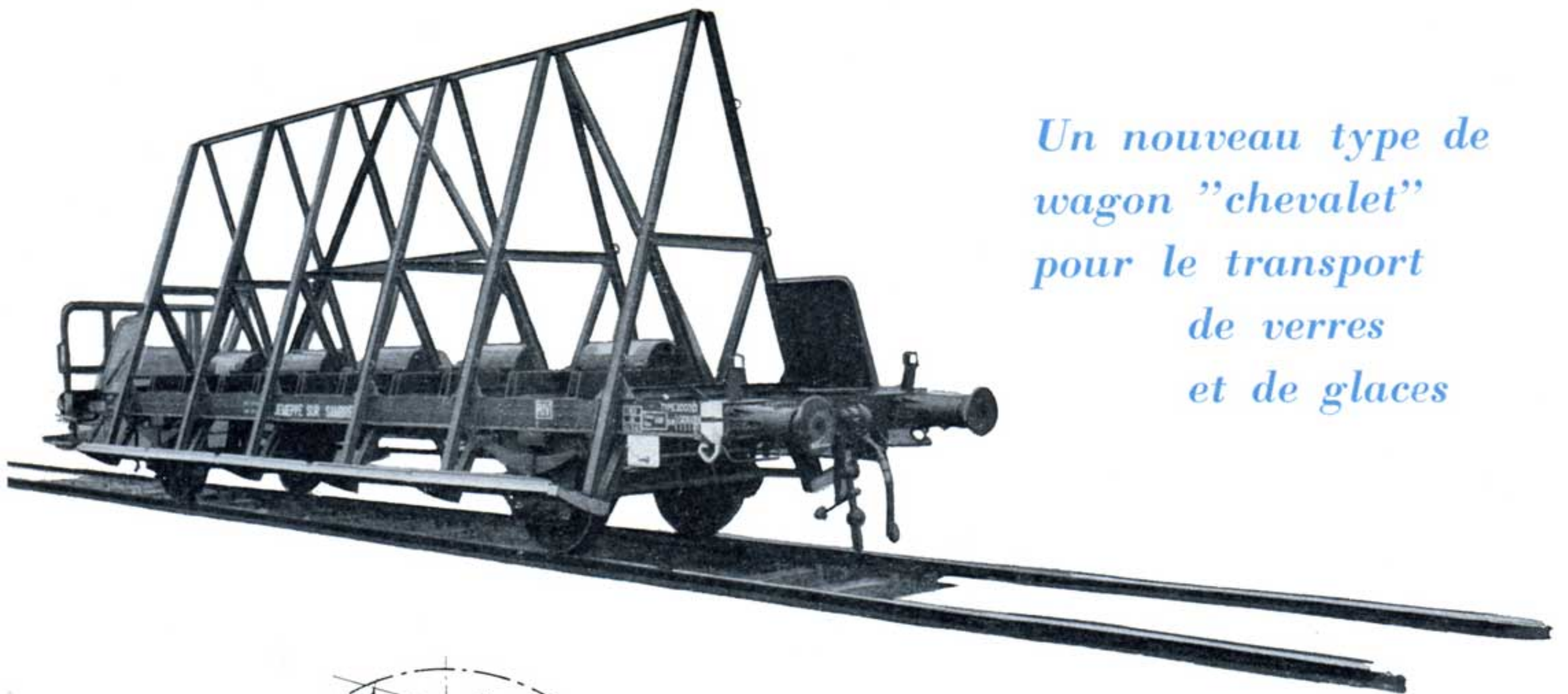
A: Ouverture de remplissage B: Palier C: Anneau de levage D: Echelle E: Ouverture de vidange

Le tableau ci-après donne les prix de transport à la tonne aux distances de 50, 100 et 150 km.

Classes	Natures des marchandises (Exemples)	5 t		10 t			15 t			30 t			
		50	100	150	50	100	150	50	100	150	50	100	150
		Prix en francs par tonne											
1e cl.	sucre	142	244	315	126	216	279	109	187	242	—	—	—
2e cl.	malt	142	244	298	126	216	264	109	187	229	—	—	—
3e cl.	plâtre; mélanges secs pour mortiers	140	224	268	115	183	219	102	163	195	94	147	175
4e cl.	chaux hydraulique broyée ou en poudre	131	200	235	109	166	195	97	148	174	90	134	157

Ces prix comprennent soit la prise, soit la remise à domicile dans un rayon de 5 km. Lorsque les deux opérations sont demandées, un supplément de 125 F par container est à ajouter à la taxe de transport. Supplément au delà de 5 km pour chacune des deux opérations : 25 F par container et par km.

Un nouveau type de wagon "chevalet" pour le transport de verres et de glaces



Les chemins de fer belges ont construit trois wagons à chevalet pouvant admettre une charge maximum (catégorie C) de 15 t en régime de vitesse ordinaire et de 12 t en régime S (pour des vitesses jusqu'à 100 km/h).

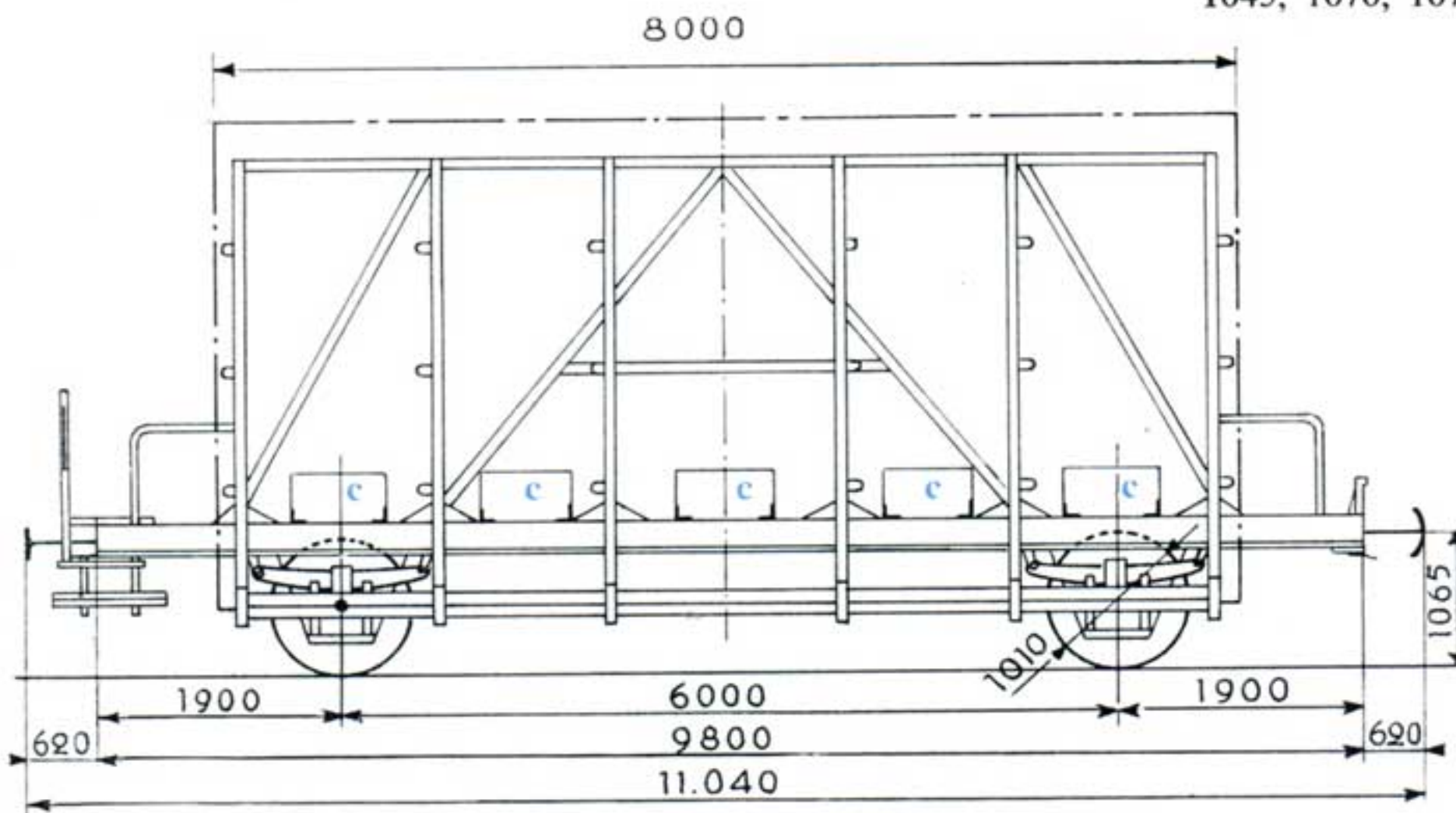
Cinq contrepoids amovibles permettent le chargement d'un seul des deux plans inclinés du chevalet; dans ce cas les contrepoids sont déplacés depuis l'axe du wagon vers le plan incliné non chargé.

Tous autres détails techniques utiles figurent aux schémas ci-contre.

Ces wagons permettent de transporter en service intérieur et entre la Belgique, l'Allemagne, le Luxembourg, les Pays-Bas, le Danemark, l'Autriche, la Hongrie, la Roumanie, la Bulgarie, la Pologne, la Yougoslavie et la Turquie :

une seule caisse de 8,00 m × 4,25 m × 0,40 m
ou deux caisses de 8,00 m × 3,95 m × 0,40 m.

En service international sur les autres réseaux soumis au gabarit RIV, une ou deux caisses de 8,00 m × 3,80 m × 0,40 m peuvent être transportées. Dans des cas spéciaux, la longueur des caisses peut éventuellement être portée à 9 m et le chargement de caisses de plus grande longueur peut être envisagé après examen par la S.N.C.B., Bureau central d'études des transports exceptionnels, 10 Cantersteen - Bruxelles 1. Tél. 18.60.50 - postes intérieurs 1043, 1045, 1070, 1079.



a: chevalet b: talon de chevalet c: contrepoids amovibles

Wagon à chevalet
charge max.: 15 t
tare du wagon: 13.200 kg



Wagons P à basculement latéral utilisés par le titulaire.

TRANSPORTEZ DANS VOS PROPRES WAGONS

Les études menées en vue de rationaliser la manutention ont conduit de nombreuses entreprises à la conclusion qu'il y a un intérêt technique et économique à disposer d'un parc de matériel ferroviaire propre.

Il est un fait que le transport doit s'intégrer harmonieusement dans le processus de fabrication et que cette condition primordiale se trouve réalisée lorsque l'entreprise dispose d'un matériel de transport spécialement adapté à ses besoins, conçu en vue de faciliter les opérations de chargement et de déchargement, limitant l'intervention humaine à un strict minimum.

Cette nécessité semble avoir été bien comprise, si l'on se réfère au nombre important de wagons de particuliers (dits wagons P en langage ferroviaire) immatriculés par la S.N.C.B. Au 31 décembre dernier, en effet, on en comptait plus de 7.500, en majeure partie des wagons citernes et des wagons trémies, chiffre à comparer aux 66.000 wagons appartenant au chemin de fer (parc commercial).

L'immatriculation de wagons dans le parc de la S.N.C.B. est un contrat qui définit les rapports juridiques entre le demandeur et le chemin de fer. Elle implique la reconnaissance par le chemin de fer que le matériel est apte à circuler soit en service intérieur, soit encore pour des transports internationaux. L'immatriculation confère une nationalité au matériel à l'égard des autres réseaux où il sera éventuellement appelé à se rendre.

Le demandeur ne doit pas être nécessairement le propriétaire des wagons; il peut, en effet, requérir l'immatriculation pour son usage exclusif, de wagons pris en location auprès de sociétés spécialisées ou de la S.N.C.B. elle-même.

Pour obtenir l'immatriculation de wagons, le demandeur

s'adressera au représentant commercial de la région ou, directement, à la Direction du Matériel et des Achats, bureau 23/32, rue de Louvain, 17, à Bruxelles, tél. 13.18.70. Sur demande, ce même bureau lui enverra le texte des conditions générales d'immatriculation des wagons P.

Les caractéristiques essentielles de ces dispositions ainsi que les règles tarifaires régissant les transports en wagons P peuvent se résumer ainsi :

A. ENTRETIEN DES WAGONS:

Cet entretien incombe au titulaire et comporte :

- les révisions périodiques, conformément aux prescriptions du chemin de fer;
- la réparation des avaries (sauf cas de responsabilité du chemin de fer);
- l'entretien courant (y compris le nettoyage).

Le chemin de fer peut se charger de ces opérations. En cours de route, les wagons sont visités et graissés gratuitement par le chemin de fer.

B. RESPONSABILITE DU CHEMIN DE FER EN CAS D'AVARIE OU DE PERTE.

Il incombe au chemin de fer de prouver que le dommage ne résulte pas de sa faute. Dans la négative il est tenu d'indemniser le titulaire et de lui verser le cas échéant une indemnité de privation de jouissance.

Celle-ci a été portée depuis de 2 à 4 F or par jour et est due dès le 1er jour si l'immatriculation excède 14 jours, à partir du 6e jour dans le cas contraire.

C. TARIFICATION.

Parcours à charge.

En principe, le chemin de fer applique à la marchandise des taxes de transport égales à celles qui seraient perçues si elle était transportée en wagons appartenant au chemin de fer.

Afin de tenir compte du fait qu'il se trouve dispensé de mettre du matériel à la disposition de son client, le chemin de fer accorde une ristourne sur le prix de transport.

Pour les wagons ouverts (plats, tombereaux et analogues), le taux de cette ristourne est fonction du rapport entre le chargement et la tare du matériel. La ristourne varie de la sorte depuis 7 centimes à la tonne/kilomètre de produits transportés, dans le cas du wagon mal utilisé, jusqu'à 17 centimes pour des bons chargements.

Pour les autres catégories de matériel, la ristourne calculée par tonne de chargement, est fonction de la distance mais ne lui est pas directement proportionnelle.

Ex. : Parcours de 100 km, wagon fermé :
ristourne : 40 F par tonne de chargement.

Parcours de 100 km, wagon citerne à liquide :
ristourne : 28 F par tonne de chargement.

Parcours à vide.

Ces parcours donnent lieu à perception d'une taxe, variable selon la tare du wagon et la distance de transport.

Ex. : wagon de 15 tonnes de tare, expédié à vide à 100 km.
Taxe de 3,10 F par wagon/kilomètre.

D. LA RENTABILITE DES WAGONS DE PARTICULIERS.

La rentabilité du wagon de particulier est conditionnée par un certain nombre de facteurs qui peuvent être regroupés en trois postes principaux :

- les charges financières (amortissement, intérêt) et les frais d'entretien et de réparation;
- le régime tarifaire du wagon de particulier;
- les économies réalisées dans les opérations terminales du transport.

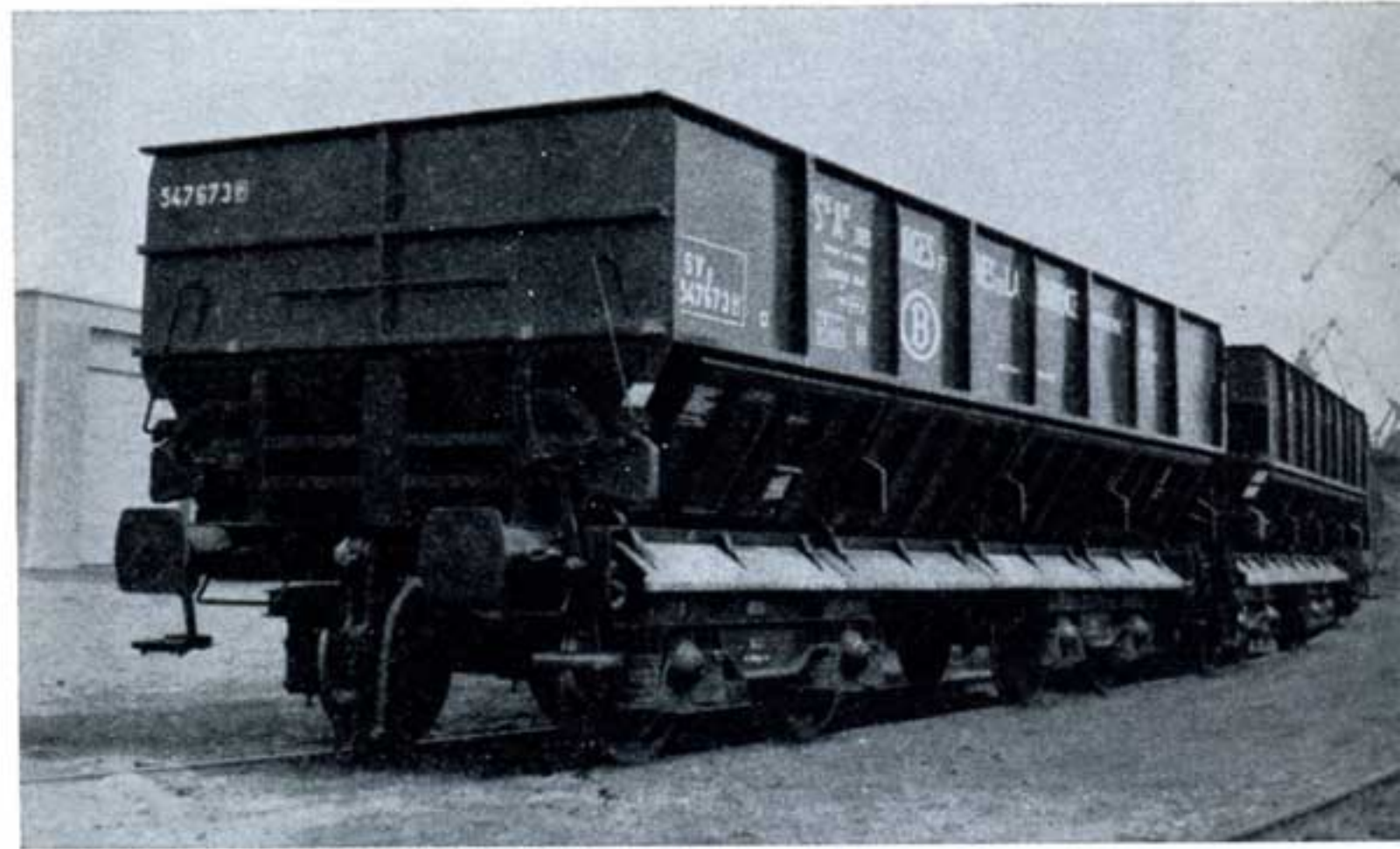
Les charges financières et les frais d'entretien et de réparation.
Ils sont fonction du prix d'achat, de la période retenue pour l'amortissement et surtout de la fréquence d'utilisation du matériel. Dans des conditions d'utilisation normales, l'ensemble de ces charges exprimées sur une base annuelle peut être évaluée approximativement au dixième du prix d'achat du wagon.

Le régime tarifaire du wagon de particulier.

La résultante du jeu des ristournes pour transports à charge et des redevances pour trajets parcourus à vide peut être positive ou négative pour l'utilisateur. Elle se traduit cependant généralement par un bénéfice net pour un matériel moderne (quotient du chargement par la tare supérieure à l'indice 2,2) et dans la mesure où les transports ne s'effectuent pas à courtes distances.

Economies réalisées dans les opérations terminales.

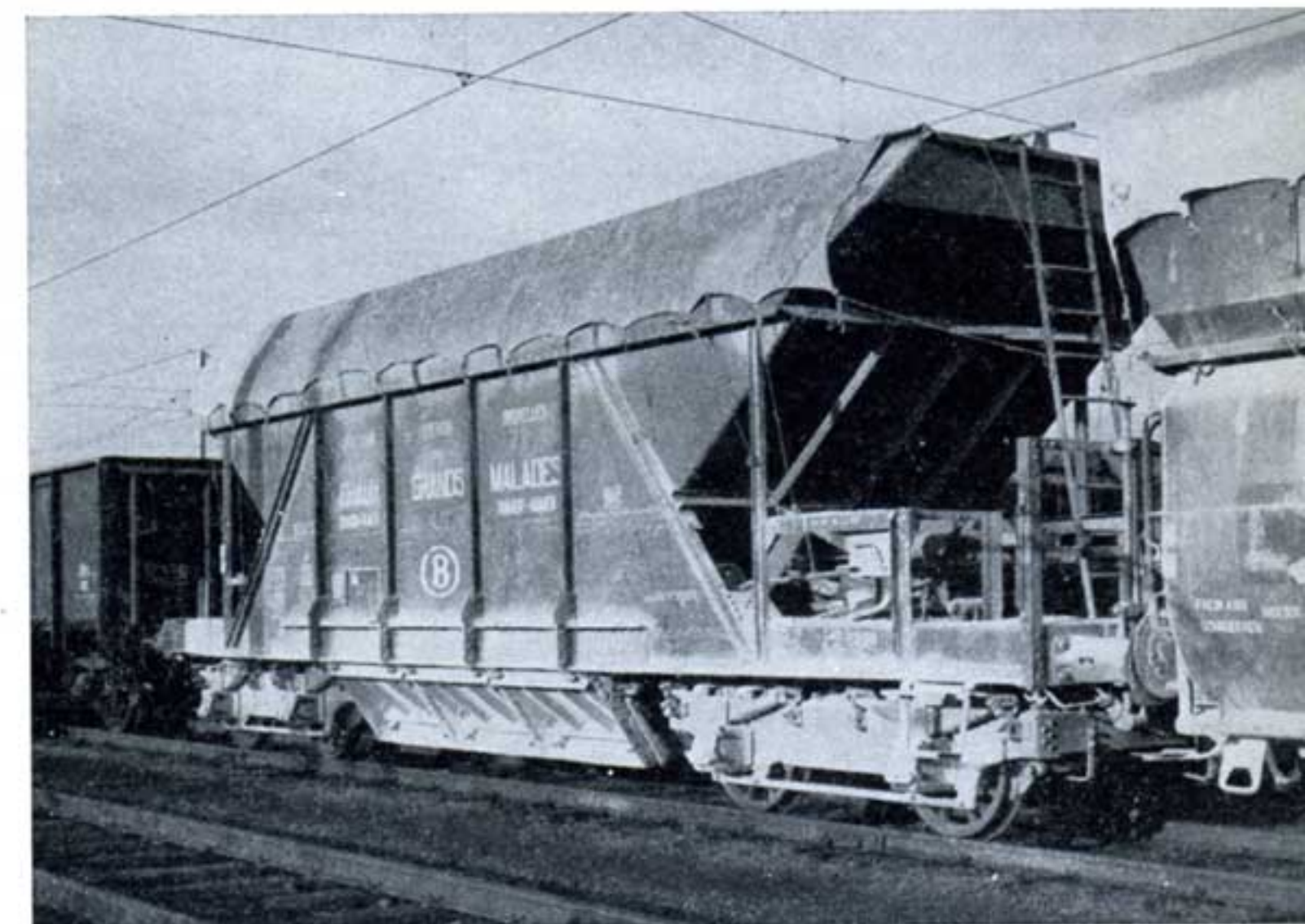
Dans la mesure où il est adapté aux besoins de l'industrie de l'utilisateur, le wagon de particulier entraîne une économie dans les opérations terminales, soit au chargement ou au déchargement, soit pour les deux opérations. Dans le cas d'un wagon à déchargement automatique par exemple, l'économie réalisée varie en moyenne entre 5 et 10 F par tonne.



Wagon trémie de particulier destiné au transport de minerais.



Wagons citernes P destinés au transport de produits pétroliers.



Wagon trémie appartenant à un loueur de wagons et destiné au transport de chaux.

Exemple chiffré.

Un exemple chiffré fera mieux apparaître les avantages résultant de l'utilisation d'un wagon de particulier. L'hypothèse suivante a été retenue :

- Wagon à déchargement automatique de 25 t de charge, 11 t de tare.
- Prix d'achat : 350.000 F.
- Amortissement : 30 ans.
- Nombre d'utilisations du wagon : 125 par an, soit une capacité de transport annuelle de 3.100 t.
- Marchandise : houille.
- Distance de transport : 150 km.

	Résultats en francs/tonne	
	Charges	Avantages
1. Charges financières, entretien et réparation :		
350.000 F 35.000 .		
1/10 de $\frac{\quad}{3100 \text{ tonnes}} = \frac{\quad}{3100}$	11,30 F	
2. — Ristourne octroyée par le chemin de fer :		
0,17 F par t/km = 0,17 × 150		25,50 F
— Redevance perçue pour le parcours à vide :		
2,6 × 150		
2,6 F p. wagon/km = $\frac{\quad}{25}$	15,60 F	
3. Economie réalisée par l'utilisateur dans les opérations de déchargement : en moyenne 5 à 10 F par t,		7
Total :	26,90 F	32,50 F
Avantage net	5,6 F par t.	

Comme il ressort de l'analyse qui précède, un facteur important du problème est celui des investissements assez élevés à consentir tant en matériel roulant qu'en installations fixes.

Une solution intéressante imaginée il y a quelques années et que la S.N.C.B. propose à l'attention des industriels, consiste à donner en location des châssis de wagons que le client a la faculté de doter d'un équipement approprié à ses exigences particulières.

Dans cette formule, les investissements sont relativement peu importants. De plus, comme ces wagons sont assimilés, du point de vue tarifaire, aux wagons de particuliers ordinaires, il en résulte que, par le jeu des ristournes sur le prix de transport et des redevances pour les parcours à vide, les charges financières découlant des aménagements se trouvent rapidement amorties.

Quelques réalisations intéressantes ont vu le jour parmi lesquelles nous citerons la transformation de wagons plats en wagons à double étage appropriés au transport de véhicules automobiles.

Ajoutons enfin que l'entreprise qui, pour faire face à des besoins momentanés, ne juge pas opportun d'acquérir des wagons en propriété, peut demander du matériel en location soit à la S.N.C.B., soit à des sociétés spécialisées. Le régime des wagons de particuliers s'applique également au matériel loué.

Voici, à titre d'information, la liste des principaux loueurs de matériel :

Compagnie Auxiliaire Internationale de Chemins de fer S.A., 1, rue Jacques de Lalaing, à Bruxelles 4.

Locacitern, 24, rue du Trône à Bruxelles 5.

Ets Etienne Everard, 12/13, Drève de l'Infante à Waterloo.

M. Ed. Dumonceau, 24, rue de Montigny à Charleroi.

British Petroleum (Belgium) 48, Kipdorp à Anvers.



Les travaux d'électrification sur la ligne Bruxelles-Paris approchent de leur fin. En mai dernier, le trajet français Aulnoye-Paris a été mis en service et pour février prochain, la partie belge de cette ligne sera également desservie électriquement.

Quels résultats pratiques cette réalisation offrira-t-elle aux voyageurs ?

L'électrification du parcours français a déjà eu une répercussion très favorable sur les horaires actuels. En effet, trois trains rapides *ordinaires* — il ne s'agit donc pas de trains TEE — relient journalièrement Bruxelles à Paris en 3h30 environ.

Dans le sens inverse, de Paris à Bruxelles, trois trains rapides accomplissent le parcours dans le même temps.

Il est maintenant possible, en un jour, d'aller de Bruxelles à Paris en train ordinaire et d'en revenir tout en passant 7 heures sur place.

Pour l'horaire d'hiver 1962-1963, qui entre en vigueur le 30 septembre, l'électrification du tronçon belge qui sera achevée en février 1963, n'apportera pas encore de nouvelles améliorations.

L'effet sur l'horaire d'été de 1963 sera toutefois plus important encore que celui des améliorations antérieures. En effet, la durée du trajet sera encore raccourcie d'une demi-heure. Bruxelles-Paris ne sera plus dès lors qu'une affaire de trois heures à peine.

Par rapport à l'horaire d'hiver 1961-1962, il s'agit donc d'un gain de temps de 25%.

LE GABARIT DE CHARGEMENT DU CHEMIN DE FER PEUT-IL ÊTRE DÉPASSÉ ?



Partie de four rotatif à ciment. Remarquez le grand diamètre. Réalisé sur deux bogies indépendantes à traverse pivotante, le chargement forme pont et assure lui-même la continuité de la traction.

OUI, la réponse est affirmative !

Lorsque la nature encombrante de la marchandise ne permet pas de respecter le gabarit, il n'en résulte pas que le transport par chemin de fer soit impossible. L'envoi peut au contraire généralement être expédié moyennant certaines précautions „comme „transport exceptionnel". Il existe à la S.N.C.B. un „Bureau central d'étude des transports exceptionnels" (B.C.T.E.) qui, à la demande du client, étudie les possibilités de transport par fer des marchandises (y compris les véhicules roulant sur leurs propres roues) dont les dimensions dépassent les limites réglementaires.

Pour obtenir son intervention, il suffit de s'adresser par écrit à ce service ou au chef de la gare de départ. Il y a lieu de joindre à la demande des croquis, de préférence à l'échelle 1/20, représentant le contour coté des vues nécessaires de la pièce.

Dès réception de cette demande, le B.C.T.E. choisit le wagon ordinaire ou spécial qui convient le mieux. Le cas échéant, il détermine l'itinéraire à suivre ainsi que les conditions d'acheminement.

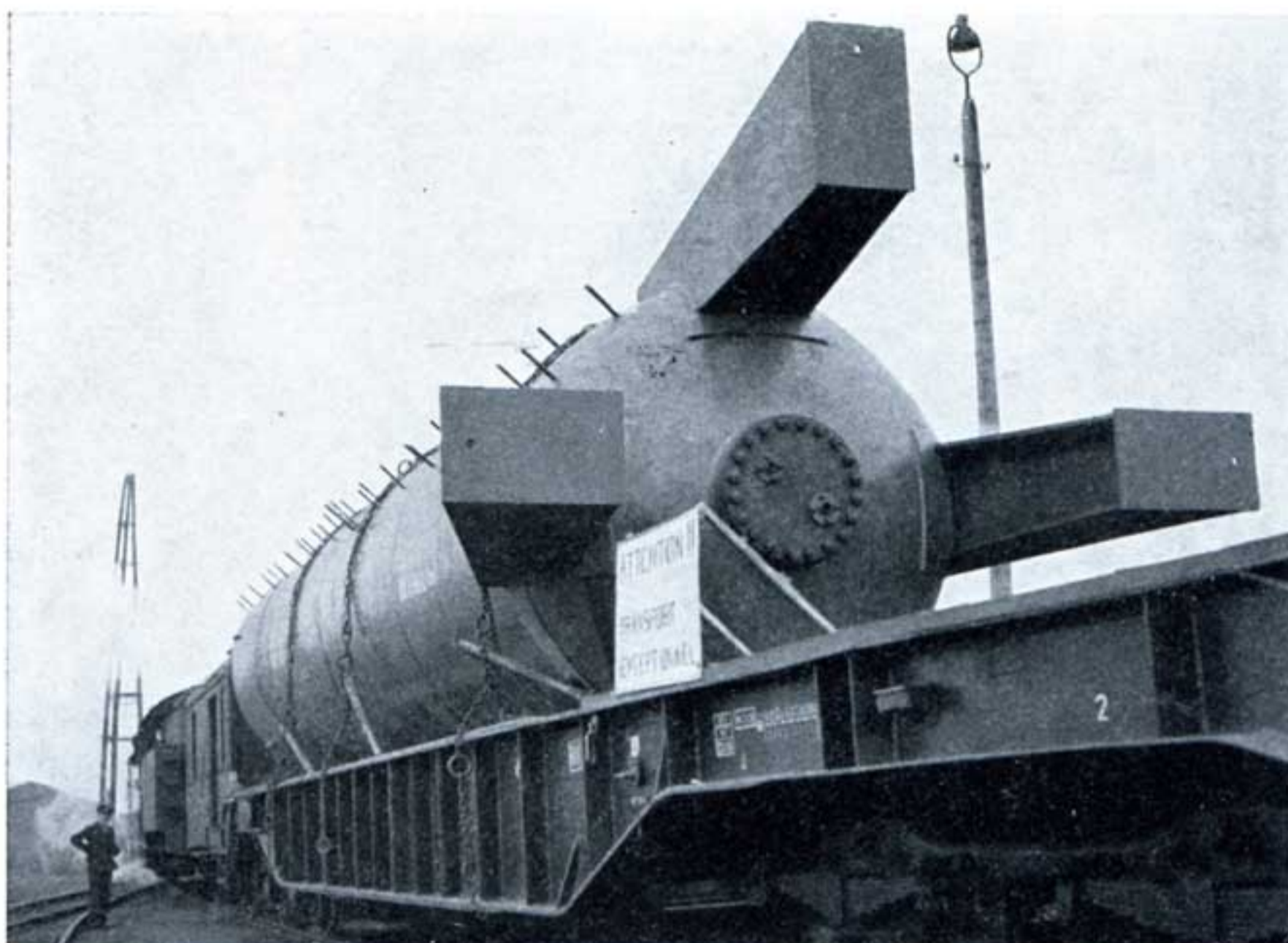
Soulignons que le B.C.T.E. veille particulièrement aux intérêts du client en réduisant au minimum les sujétions et frais pouvant résulter du caractère exceptionnel du transport, et en lui délivrant dans les moindres délais, une autorisation détaillant les circonstances dans lesquelles pourra s'opérer le transport.

Signalons ici que les industriels peuvent avoir intérêt à consulter notre service des transports exceptionnels lors de l'élaboration de plans de constructions métalliques ou autres en vue de s'éclairer sur les possibilités de transport.

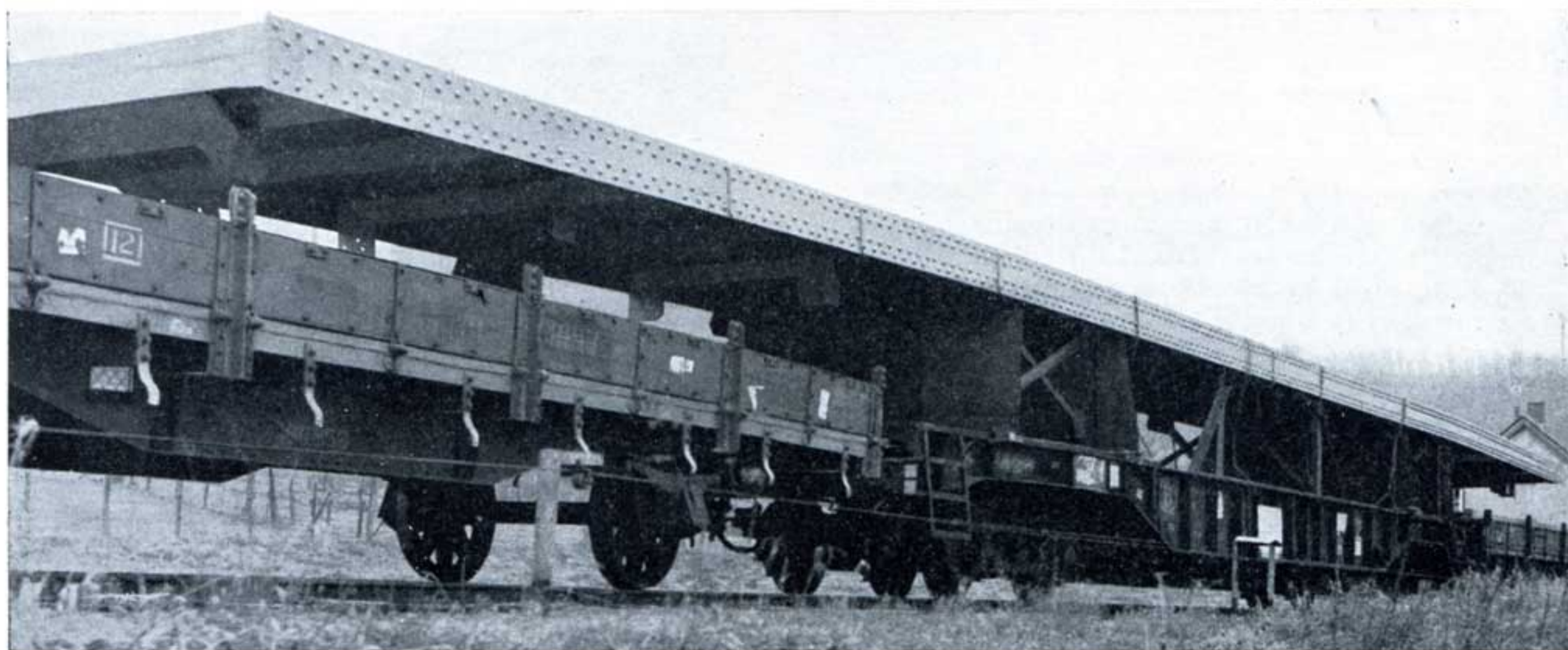
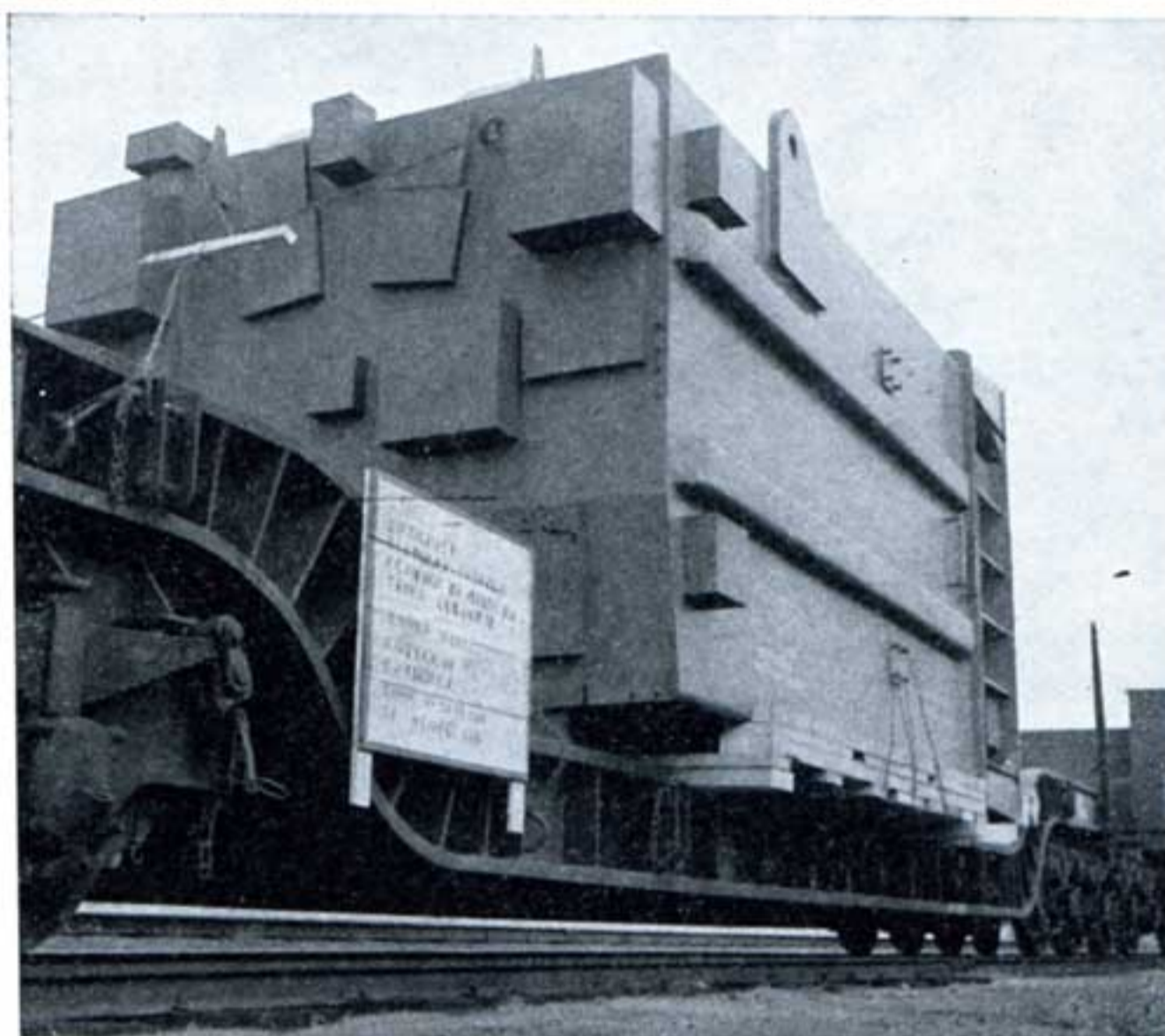
Une légère modification de la forme des pièces ou de la constitution des sous-ensembles peut parfois faciliter énormément leur transport. Sur demande, un délégué de notre service leur rendra visite dans ce but.

Adressez-vous à cet effet à la Société Nationale des Chemins de fer belges, Bureau Central d'études des Transports exceptionnels, 10, Cantersteen, Bruxelles 1. Tél. 18.60.50, postes intérieurs : 1043 / 1045 / 1070 / 1079.

Réservoir destiné à une raffinerie de pétrole (poids 28 t), chargé sur un wagon spécial évidé. Le chargementempiète sur le gabarit de chargement normal.



Transformateur d'un poids de 56 t chargé sur wagon spécial surbaissé. Ce transport empiète sur le gabarit de chargement normal.



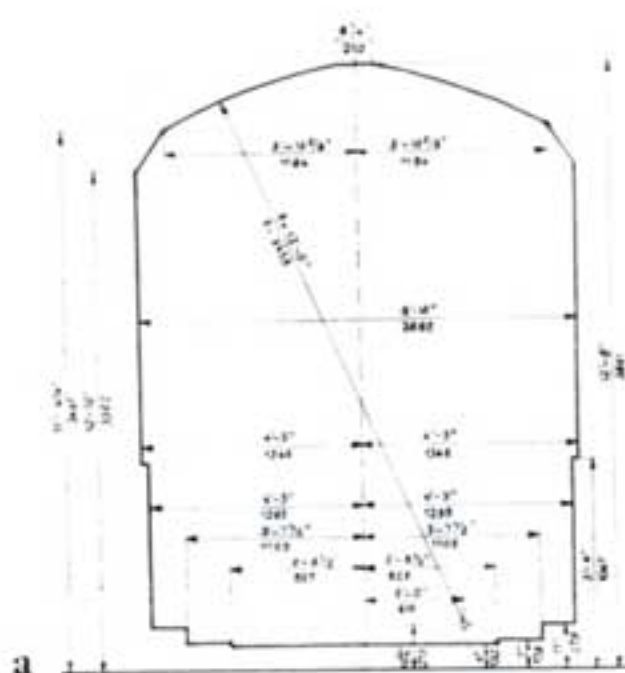
Transport exceptionnel d'éléments de pont.

QUELQUES PARTICULARITES DE LA TAXATION DES TRANSPORTS EMPIETANT SUR LE GABARIT.

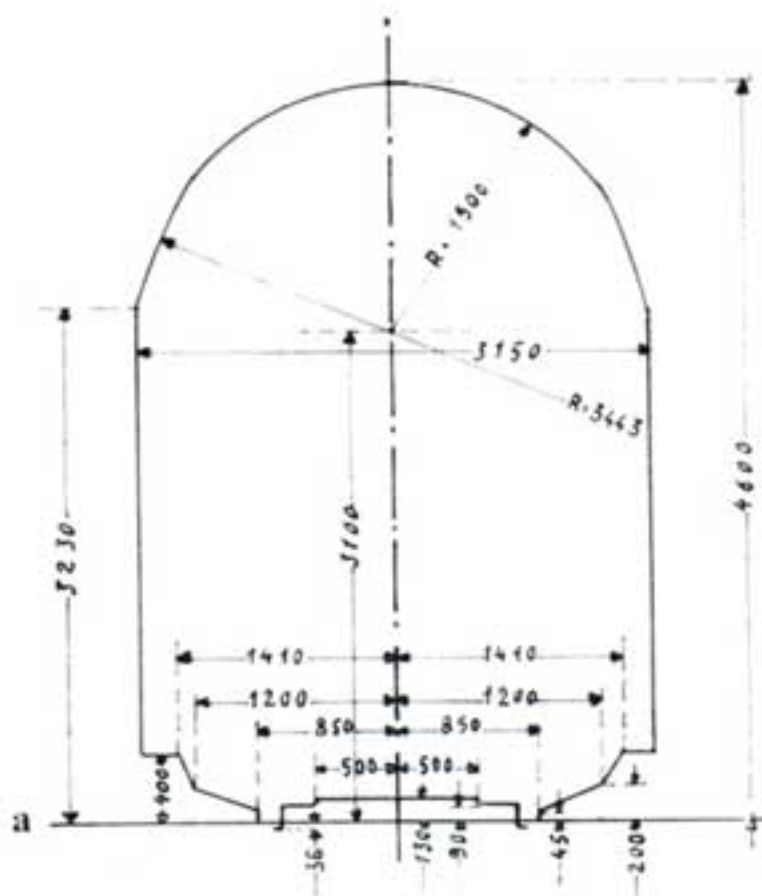
La taxation de ces transports répond aux règles normales, sauf que :

- 1° le prix à la tonne est celui qui correspond au chargement de chaque wagon et non celui qui résulte du poids total de l'expédition;
- 2° en outre, il est dû un supplément variant de 100 à 1414 F par wagon, selon la distance, en vue de couvrir forfaitairement le coût des précautions à prendre pour l'acheminement. Ce supplément est doublé lorsque le transport ne peut croiser aucun autre transport hors gabarit. Si le transport ne peut croiser aucun autre train, il faut tenir compte, en outre, d'un poids minimum de 150 tonnes pour l'ensemble de l'expédition et la taxe totale ne peut être inférieure à 4000 F.
- 3° les prestations exceptionnelles éventuelles (ripage des voies, déplacement de signaux, etc.) sont portées en compte séparément.
- 4° si le transport hors gabarit nécessite l'emploi de wagons spéciaux surbaissés ou évidés, il est dû un supplément variant de 100 à 1414 F par wagon selon la distance à parcourir, destiné à rémunérer le chemin de fer du coût plus élevé du matériel utilisé.
- 5° si le transport hors gabarit nécessite l'emploi de wagons de grande longueur (plus de 12 mètres), les prix série ne sont accordés que pour des minima de tonnage majorés, afin d'assurer au wagon de grande longueur une rentabilité suffisante. Cette majoration est de 3 tonnes pour longueurs de 12 à 15 m, 6 tonnes de 15 à 18 m, 12 tonnes de 18 à 30 m et 20 tonnes au-delà de 30 m.

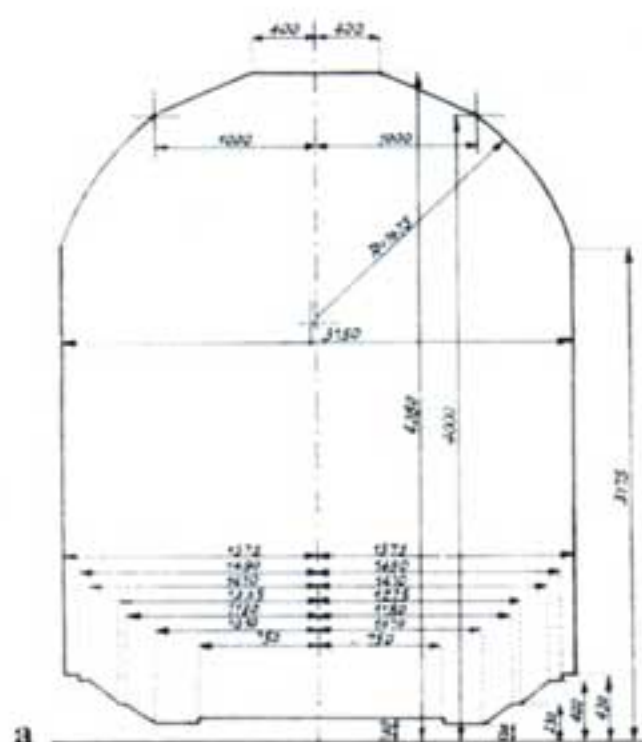
La même règle est appliquée lorsque l'envoi exige l'encadrement du wagon transporteur par un ou deux wagons de sûreté (voir photo page 18; transport d'élément de pont) ajoutés à l'ensemble du groupe ainsi formé.



Gabarit britannique



Gabarit belge



Gabarit international

a: sommet des rails



DE BRUXELLES A LONDRES PAR LE FERRY DE NUIT

La nuit est faite pour dormir...

Mais si la possibilité lui est offerte d'accomplir en même temps, le trajet Bruxelles-Londres, l'homme d'affaires dont le temps est précieux, l'accueillera avec satisfaction.

Des wagons-lits directs relient régulièrement Bruxelles à Londres (via Dunkerque) départ de Bruxelles Midi à 21h15 et, sans changer de train, arrivée à Londres à 9h10 le lendemain matin.

Le petit déjeuner sera pris au wagon-restaurant pendant le trajet Douvres-Londres.

Ce temps-là, aussi, est gagné pour les affaires.

Pour le retour l'horaire est le suivant:

Londres (Victoria) départ: 22h00.

Bruxelles Midi arrivée: 8h58.

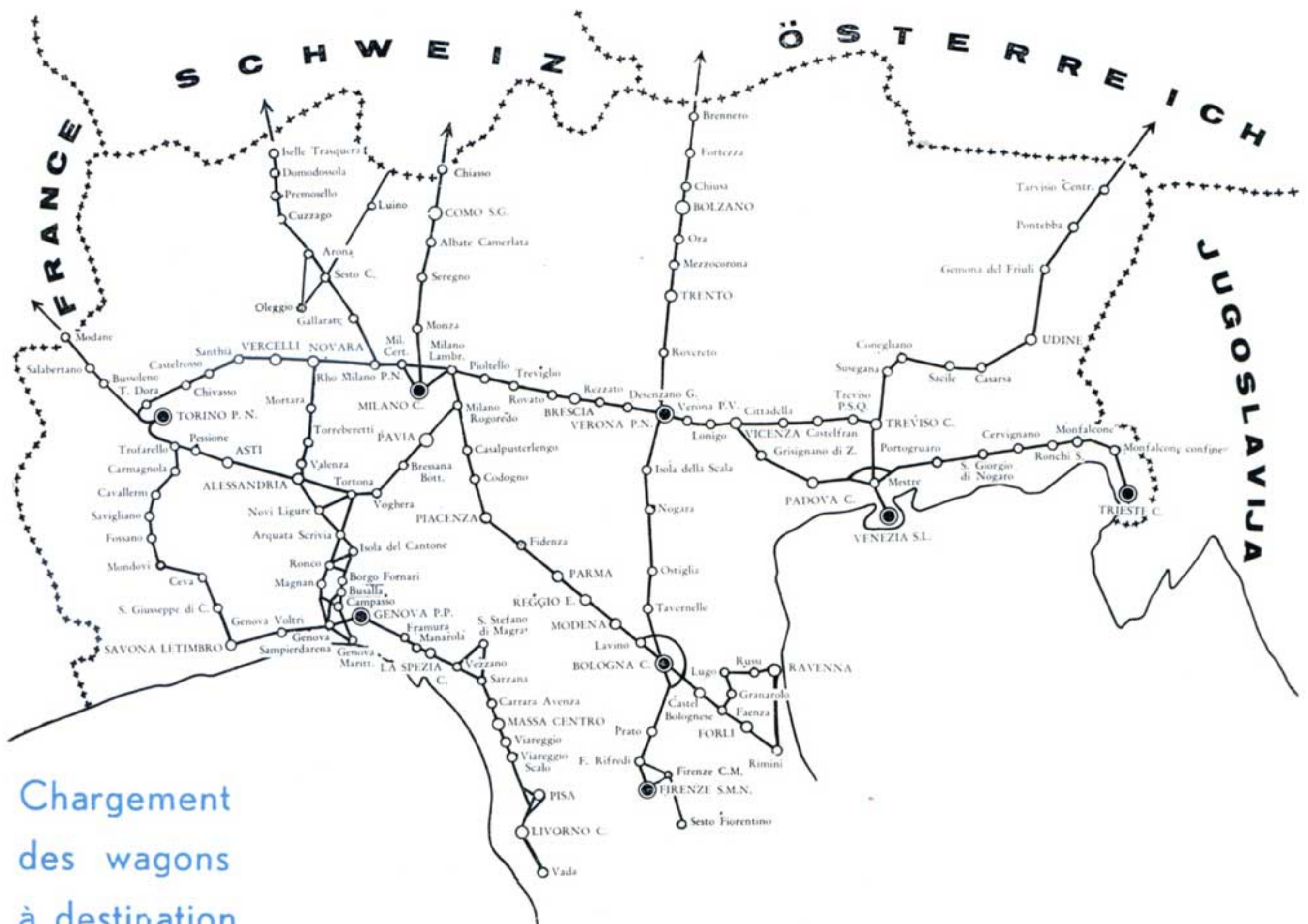
UN PARKING A LIEGE (GUILLEMINS).

Depuis le 3 septembre dernier, la gare de Liège-Guillemins sera dotée d'un parking provisoire pour autos et motos.

Ce parking est réservé aux automobilistes continuant leur voyage par chemin de fer. La taxe de parcage est fixée à 10 F pour les voitures et 5 F pour les motos par période de 24 heures

Il est délivré également des abonnements mensuels au parking qui concèdent plus de 50% de réduction sur la taxe ordinaire.

Le parking est situé à côté du bâtiment de la gare, avec accès par la rue du Plan Incliné.



Chargement des wagons à destination de L'ITALIE

Le chargement maximum autorisé d'un wagon peut varier selon les pays parcourus.

Les wagons sont pourvus d'une inscription se présentant de l'une des deux manières suivantes :



Photo 1.



Photo 2.

Les chiffres figurant sous A, B et C à la photo 1 représentent les limites

de charge du wagon en cause selon que le réseau à parcourir est affecté de l'indice A, B ou C.

Dans le cas de la photo 2, le wagon considéré accepte les mêmes charges limites, que le réseau soit affecté de l'indice A, B ou C.

Il va de soi qu'en trafic international c'est la limite du réseau admettant le chargement maximum le moins élevé qui doit être respectée. La liste des indices sous lesquels se classent les réseaux européens figure au Fascicule I des Tarifs Marchandises de la S.N.C.B.¹ Actuellement, les Chemins de fer italiens de l'Etat sont rangés sous l'indice B.

A l'avenir cependant, la limite de charge définie par l'indice C sera admise pour les wagons expédiés de la Belgique vers quelque 425 gares italiennes, et acheminés via :

— Montzen-Bâle/Chiasso, Pino ou Iselle

- Montzen-Kufstein-Brennero
- Montzen-Salzburg-Tarvisio
- Mouscron, Quiévrain, Quévy, Heer-Agimont, Lamorteau, Athus ou Bettembourg.

Bâle-Chiasso, Pino ou Iselle ou Modane.

La carte ci-dessus indique les lignes ferroviaires italiennes intéressées par cette mesure.

La liste complète des gares en cause peut être consultée dans tous les bureaux de marchandises des gares.

¹ Ce fascicule qui comporte essentiellement la loi du 25 août 1891 sur le contrat de transport ainsi que le Règlement Général pour les transports de marchandises par chemin de fer, peut être obtenu moyennant versement ou virement du montant de 100 F au CCP 1010 de la S.N.C.B.

*Importation de
combustibles allemands
par
chemin de fer*



A la suite d'une mesure prise par le Chemin de fer fédéral allemand, un supplément n° 1 au tarif international 1201 pour le transport de combustibles entre l'Allemagne et la Belgique a été publié au 1er juillet 1962. Ce supplément met en vigueur un régime de réductions spéciales qui seront accordées à l'expiration des exercices charbonniers annuels 1962/63, 1963/64 et 1964/65 au destinataire qui en fera la demande; l'exercice annuel va du 1er avril au 31 mars de l'année suivante.

Les réductions dont il s'agit sont :

1° *une réduction pour tonnage minimum*, accordée au destinataire qui a reçu au moins 3000 tonnes de combustibles au cours d'un exercice annuel.

Cette réduction est de :

0,60 FB/t pour les envois en provenance du Bassin d'Aix-la-Chapelle,

1,60 FB/t pour les envois en provenance du Bassin de la Ruhr;

2° *une prime de fidélité*, accordée pour chaque exercice annuel au cours duquel les tonnages réalisés auront atteint ceux de l'année de référence 1961/62.

Cette prime est de :

0,90 FB/t pour les envois en provenance du Bassin d'Aix-la-Chapelle,

2,50 FB/t pour les envois en provenance du Bassin de la Ruhr;

3° *une réduction pour tonnage supplémentaire*, accordée au destinataire qui a reçu pendant

Nouvelles Tarifaires



l'exercice 1962/63 des tonnages supérieurs à ceux de l'exercice 1961/62. Cette réduction n'est toutefois accordée que pour les tonnages supplémentaires résultant soit d'une augmentation de la consommation ou de la vente, soit d'une création de consommation ou de débouchés; elle peut être refusée lorsque des envois ont été reportés sur un seul destinataire en vue d'obtenir cette réduction. La réduction supplémentaire s'élève :

— pour les envois en provenance du Bassin d'Aix-la-Chapelle :

à 3,10 FB/t pour une augmentation de tonnage d'au moins 5%;

à 4,60 FB/t pour une augmentation de tonnage d'au moins 15%;

à 6,10 FB/t pour une augmentation de tonnage d'au moins 25%;

— pour les envois en provenance du Bassin de la Ruhr :

à 8,20 FB/t pour une augmentation de tonnage d'au moins 5%;

à 12,30 FB/t pour une augmentation de tonnage d'au moins 15%;

à 16,40 FB/t pour une augmentation de tonnage d'au moins 25%.

Des renseignements au sujet des autres conditions dont est assorti l'octroi de ces réductions peuvent être obtenus dans les gares importantes et les agences commerciales de la S.N.C.B.

**Trafic
avec
la Suisse**



L'attention des expéditeurs intéressés est spécialement attirée sur l'intérêt que présente le Tarif international pour le transport des marchandises par wagon complet entre la Belgique et la Suisse.

Les prix de transport de ce tarif sont exprimés en FS et sont repris dans deux tableaux distincts l'un, pour le parcours entre les gares belges et Bâle (frais pour formalités douanières en cours de route compris) et l'autre, pour le parcours suisse.

En ce qui concerne l'acheminement des envois, les expéditeurs ont le choix entre les itinéraires suivants :

- via Montzen frontière en cas d'expédition via l'Allemagne;
- via Gouvy frontière ou Sterpenich frontière selon les prescriptions du tarif pour les envois devant transiter par le Grand-Duché de Luxembourg et la France.

Pour les produits relevant de la C.E.C.A. (combustibles minéraux solides et produits sidérurgiques), le tarif prévoit, en outre, le transit par les points frontières de Lamorteau, Erquelines ou Quévy.

La classification des marchandises reprend environ 150 produits pour lesquels des prix pour le parcours au nord de Bâle ont été prévus dans divers chapitres.

Il convient de retenir tout spécialement les conditions particulièrement avantageuses offertes par le Chapitre n° 1 applicable aux marchandises de toute nature. Sauf exceptions expressément prévues, les prix de transport de ce chapitre ainsi que les bonifications dont il est question dans ses dispositions spéciales s'appliquent à toutes les marchandises c.à.d. à celles qui ne sont pas reprises à la nomenclature ainsi qu'à celles qui ne sont pas susceptibles de bénéficier de prix de transport plus réduits par application des autres chapitres.

Ledit tarif peut être consulté dans toutes les gares qui y sont reprises, notamment dans les principales gares du trafic marchandises et tous

renseignements complémentaires concernant son application peuvent être obtenus auprès de la Direction Commerciale de la S.N.C.B., Bureau 61-44, Cantersteen 4, à Bruxelles.

**Trafic
avec
l'Italie**



Mise en vigueur le 1er août 1962 :

- a) du 2e supplément au tarif international n° 2430 pour le transport de combustibles de la Belgique à destination de l'Italie;
- b) du 2e supplément au tarif international n° 2431 pour le transport de produits sidérurgiques entre la Belgique et l'Italie;
- c) du 6e supplément au tarif direct-marchandises Italie/Belgique.

Ces suppléments tiennent compte des modifications apportées le 1er juillet 1962 par les Chemins de fer italiens à leurs frais de formalités en douane.

Le 6e supplément au tarif direct Italie/Belgique prévoit, en outre, l'admission des remboursements.



Errata

Quelques coquilles ont subsisté dans notre numéro précédent.

Serait-ce l'approche des vacances? Nos lecteurs voudront bien nous en excuser.

Il y a : à la page 7 „Simplification dans le calcul du frais de stationnement des wagons”.

Il faut naturellement : „... des frais de stationnement des wagons”.

Dans le même article, à la 7e ligne de la page 8, il y a... „Les wagons-navettes, les wagons étrangers Europ ainsi que...”. Il faut lire : „...les wagons étrangers non-Europ ainsi que...”.

Dans le tableau „III Vers l'Allemagne et pays au delà” de la rubrique „Relations TEEM rapides (a)” page 12, il y a eu inversion des mots „Départ” et „Arrivée” dans l'entête des 6e et 7e colonnes. Le lecteur aura corrigé d'office cette faute typographique.

CHANGEMENT D'ADRESSE

Notre agence commerciale de LIEGE a été transférée du n° 124 boulevard de la Sauvenière au n° 42 rue de la Casquette.

N° d'appel téléphonique inchangé: 23.17.13.

Trafic avec l'Autriche

Le 1er mai 1962 a été publié un 2e addendum au 1er supplément et le 1er juillet 1962 un 3e addendum au 1er supplément au tarif marchandises Autriche-Ports de mer belges. Ces addenda comportent l'insertion de nouvelles natures de marchandises et de nouveaux prix dans les tarifs spéciaux 1 (marchandises de toute nature), 6 (verrerie) et 208 (émeri en grains).

EXPEDITEURS DE MESSAGERIES, ENVOIS EXPRESS OU COLIS POSTAUX. - MODIFICATION DES DOCUMENTS DE TRANSPORT.

Dans le but de s'assurer de meilleures statistiques le chemin de fer se voit obligé de modifier les bulletins d'expédition des trafics en cause, vraisemblablement à la date du 1er janvier prochain.

Aux expéditeurs qui impriment eux-mêmes leurs documents de transport nous recommandons d'être, dès à présent, prudents dans le réapprovisionnement de leurs stocks d'imprimés.

Cette communication ne concerne pas les usagers de la carte mécanographique de Bruxelles T.T.

Trafic avec l'Europe centrale et Pays au-delà

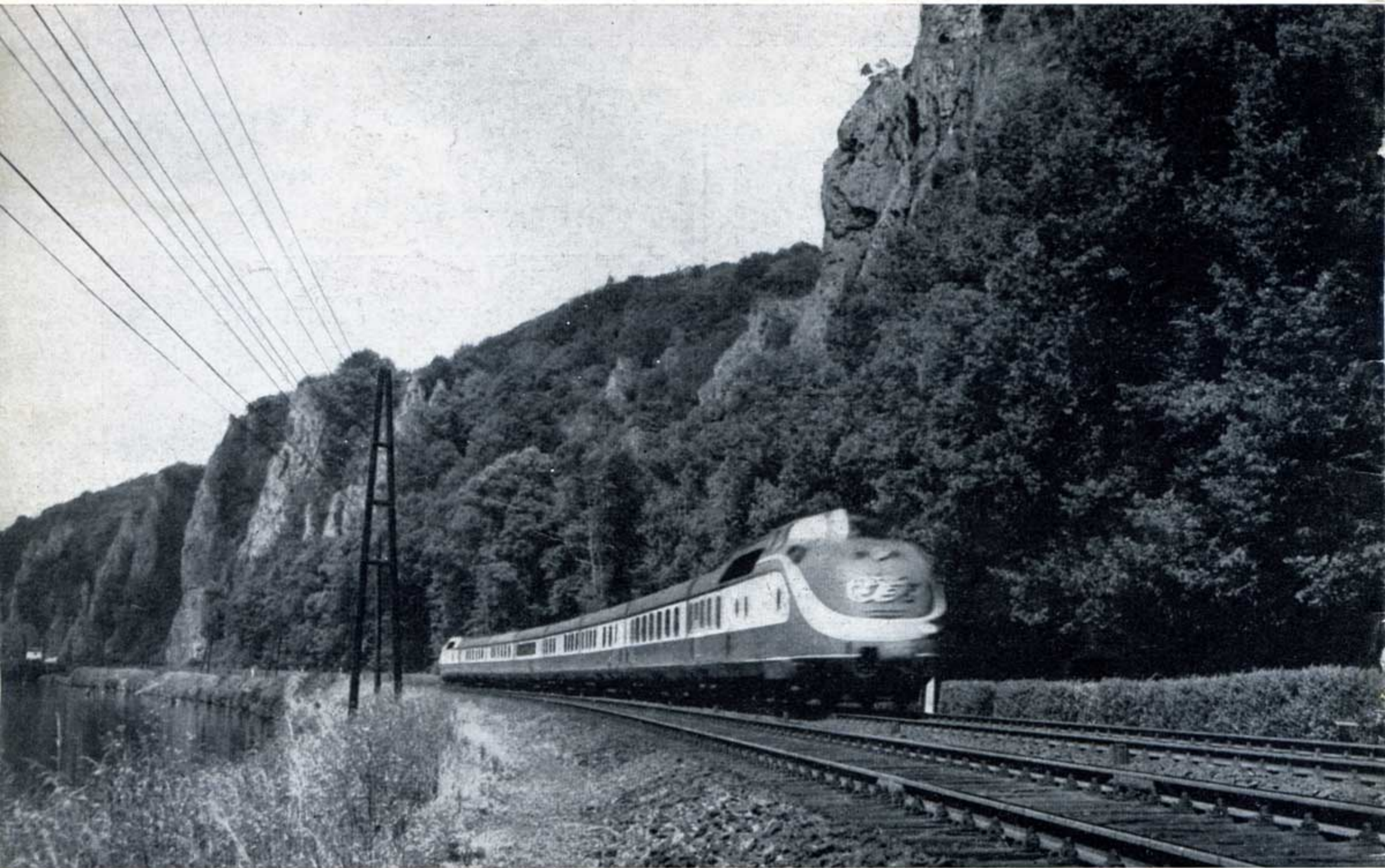
A partir du 1er août 1962 le tarif NRZ (Rosenbach Grenze/Nickeldorf Grenze - Zeebrugge transit) sera applicable aux fruits et légumes surgelés. Le 1er août 1962 est entré en vigueur un 5e supplément au tarif marchandises Buchs (SG)-Ports de mer belges. Ce supplément comporte l'insertion de prix pour les creusets en graphite et les armes à feu portatives.





TRANS EUROP EXPRESS

ENTRE 90 VILLES D'EUROPE



CONFORT - VITESSE - EXACTITUDE