

INFORMATIONS SNCB

BULLETIN DE LA DIRECTION COMMERCIALE
DES CHEMINS DE FER BELGES



Périodique Bimestriel - Numéro 4 - Octobre 1968





Les nouveaux containers repliables « COLLICOS CA6 » sont mis en service. Leurs dimensions s'adaptent à la palette EUR. Ils complètent heureusement la gamme des COLLICOS mis à la disposition de la clientèle.

PERIODIQUE BIMESTRIEL
NUMERO 4 — OCTOBRE 1968

BULLETIN
DE LA DIRECTION COMMERCIALE
DES CHEMINS DE FER BELGES
Gare Centrale - 4e étage - Bruxelles
Tél. 13.18.70 Poste 3602

SOMMAIRE

	Page
L'époque des grandes vitesses a commencé	2
Vitesse et sécurité	4
Le parc pour automobiles à Charleroi-Sud	5
Une locomotive de 7.000 ch à grande vitesse!	5
Trains internationaux. Améliorations au 29 septembre '68	6
Bruxelles-Londres en voiture-lit directe	7
Les palettes vous font gagner du temps	8
Horaires pour le transport de marchandises à destination ou en provenance de l'étranger	11
Facilités pour le dédouanement des bagages enregistrés à Liège-Guillemins	16
Succès de l'agence en douane d'Anvers-Central	16
Bruxelles Tour et Taxis peut recevoir vos transcontainers	16
Le nouveau COLLICO type CA6 est mis en service	17
Le Chemin de fer vous offre des emplacements industriels	17
Tarifs internationaux pour le transport des groupages	18
Taxe d'utilisation pour les petits containers	18
Prise et remise à domicile de containers à porteur aménagé	18
Un wagon spécial pour transcontainers	19
Nouvelles lettres de voiture internationales à partir du 1er janvier 1969	19
Colis postaux internationaux	19
Le Terminal B d'Anvers est en service!	19
Avec le train, voie libre	20

Photos: F. Putman.
Lay-out: L. Tack.
Impr.: s.a. Omega, Anvers.

L'EPOQUE

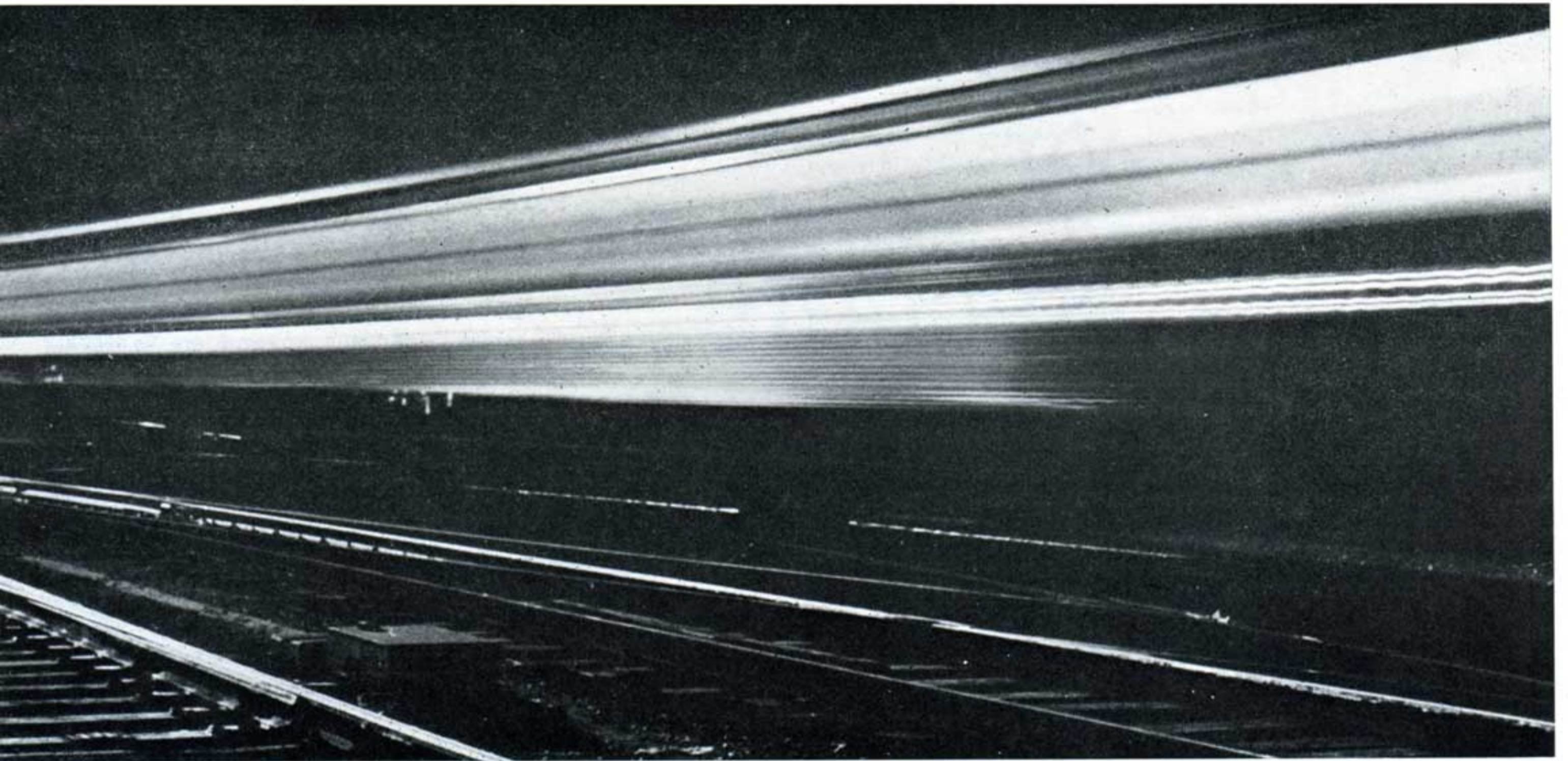


La vitesse, qui relie ces deux données fondamentales que sont le temps et l'espace est un facteur essentiellement relatif et une sensation purement subjective. Six kilomètres à l'heure est une grande vitesse pour un nageur, 36 km/h est une grande vitesse pour un sprinter. Le 300 km/h, grande vitesse d'une voiture de course formule 1, est une faible vitesse comparée à celle d'un avion supersonique atteignant Mach 3, vitesse pourtant près de 300.000 fois inférieure à celle de la lumière.

En matière de chemin de fer, que peut-on entendre par « grande vitesse »? Il convient, tout d'abord, de préciser de quel chemin de fer il s'agit. Il existe un chemin de fer conventionnel à guidage par rails et contact roue-rail, avec moyens de traction traditionnels: diesel, électricité et, depuis peu, turbine comme facteur d'énergie. Sur des lignes déjà existantes, des vitesses de plus de 300 km/h ont été atteintes en essai, ce qui a permis de porter la vitesse maximale à 200 km/h sur certains tronçons, assez courts il est vrai, de lignes en exploitation, en France et en Allemagne notamment.

Sur des lignes conventionnelles, mais nouvelles, telle la Nouvelle ligne de Tokaïdo au Japon, la vitesse maximale dépasse le 200 km/h. Le tracé parfaitement adapté (longs alignements droits, courbes de grands rayons), ainsi que

DES GRANDES VITESSES A COMMENCE



l'équipement (entre-axes plus larges, suppression des passages à niveau, dispositif de contrôle automatique de la marche des trains) autorisent des vitesses moyennes très élevées qui peuvent atteindre 183 km/h sur des sections longues de plus de 300 km. Ces vitesses seront d'ailleurs encore augmentées sur le prolongement de San Yo, où le 260 km/h est déjà prévu comme vitesse maximale.

Il existe enfin, tout au moins sous forme de lignes d'essai, ou d'expériences et de théories, des systèmes non conventionnels dans lesquels le guidage des véhicules, leur sustentation et leur propulsion sont assurés par des moyens nouveaux, pouvant emprunter parfois à la tradition et parfois s'avérer révolutionnaires, tels le jet d'air qui soutient et guide, le moteur linéaire qui n'abrite aucune pièce tournante, ou le véhicule circulant sous tube et dont l'avance est provoquée par flux d'air le long des parois.

Manifestement le chemin de fer entre dans l'ère des grandes vitesses. C'est pourquoi, du 16 au 22 juin 1968, au Palais Hofburg de Vienne, 500 délégués provenant de 32 nations ont participé au « Symposium des Grandes Vitesses ». Parmi ces délégués figuraient non seulement les plus éminents spécialistes ferroviaires, mais des techniciens de l'industrie du matériel ferroviaire et de l'équipement

électrique ainsi que des professeurs d'Universités ou d'Instituts, notamment de Grande-Bretagne, d'URSS, des Etats-Unis et de France. Il a été admis que des vitesses de l'ordre de 300 km/h sont parfaitement réalisables avec le matériel roulant traditionnel, tant sur le plan technique que sur celui du confort et de la sécurité. Techniquement, ce cap pourrait même être dépassé grâce à une augmentation notable de la puissance des engins de traction. Le freinage pose un problème qui peut être résolu en faisant appel à des systèmes ne comportant aucune pièce susceptible d'usure, tels que les freins électromagnétiques.

Les installations fixes de la voie traditionnelle permettent ces grandes vitesses moyennant un resserrement des tolérances de pose et d'entretien. Les Soviétiques emploient d'ailleurs des dispositifs électroniques tensométriques et des ordinateurs analogiques pour résoudre certains problèmes complexes relatifs à la résistance et à la stabilité des voies. Il est apparu enfin nécessaire d'introduire, sur les parcours à grandes vitesses et à grande densité de circulation, une répétition de la signalisation dans les cabines de conduite des engins de traction. Les experts ont étudié également les effets aérodynamiques aux croisements des trains à vitesses élevées ou lors de l'entrée dans les tunnels.

La zone des grandes vitesses qui semble

dépasser les possibilités du chemin de fer classique est un domaine privilégié pour les techniques non-conventionnelles qui apparaissent riches de promesses. Parmi les réalisations les plus avancées, mention doit être faite de l'aérotrain français dont un nouveau prototype expérimental a été construit pour réaliser des vitesses de l'ordre de 400 km/h. Il faut également signaler les espoirs suscités par le moteur linéaire dont plusieurs projets sont en cours d'expérimentation, notamment aux Etats-Unis, où des essais pratiques à 400 km/h doivent avoir lieu cette année.

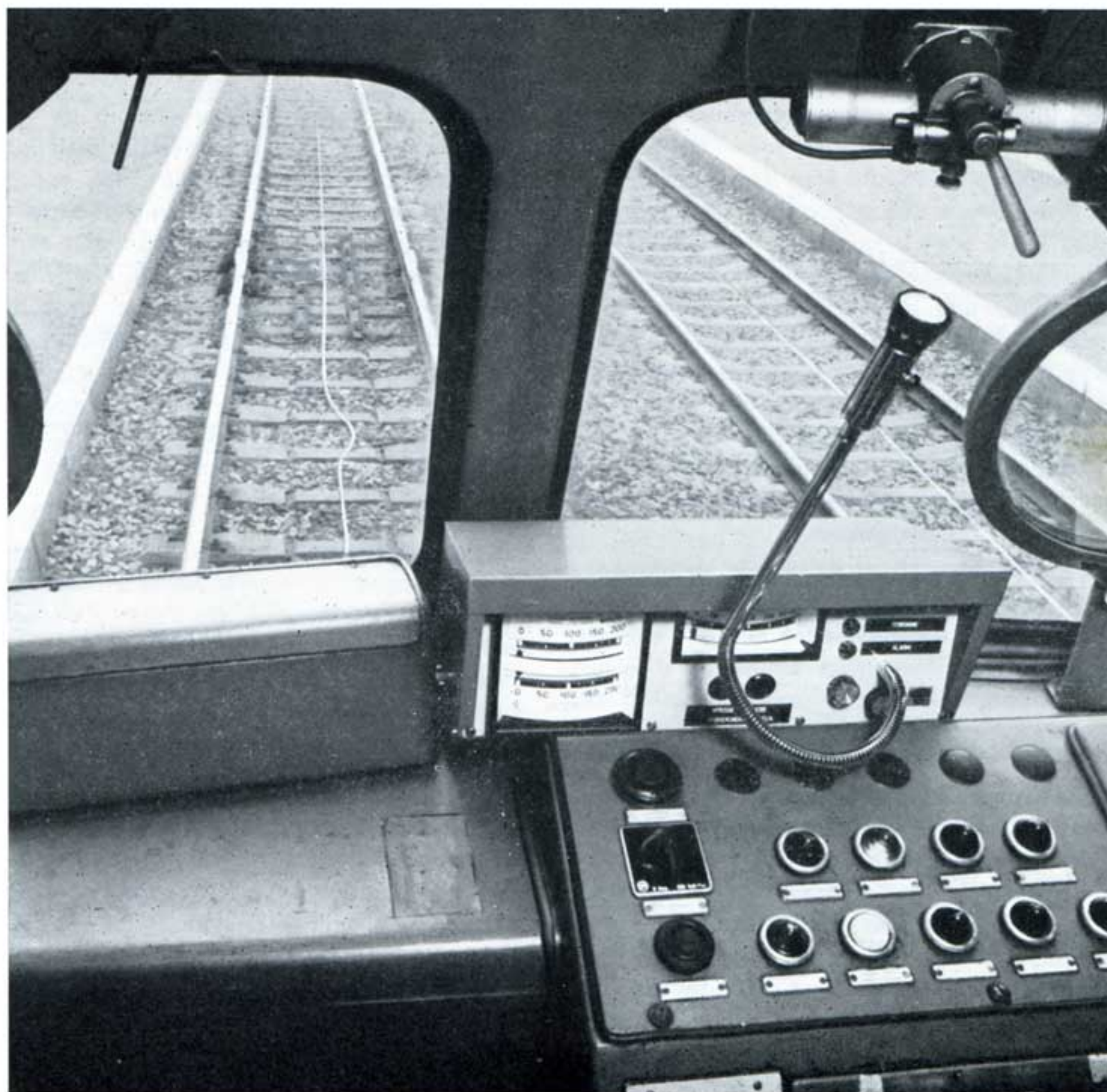
Il s'est avéré que la construction de lignes entièrement nouvelles spécialement adaptées à la grande vitesse, là où elle a été entreprise, au Japon par exemple, s'est révélée une opération hautement et très rapidement rentable.

Le Symposium, réunissant les délégués de nations appartenant à des systèmes économiques et politiques différents, a montré toute la valeur d'une collaboration de techniciens de diverses disciplines et de fonctions apparemment très différentes. Il a mis en valeur l'esprit de renouveau animant le monde du rail qui, face à une concurrence sévère et trop souvent anarchique, entend défendre son existence grâce à ses armes propres dont la vitesse, alliée à la sécurité et au confort, est une des plus efficaces.

Vitesse et sécurité

Dans le poste de conduite d'une locomotive d'essai, le conducteur a constamment sous les yeux la vitesse autorisée et la vitesse réelle (boîtier supérieur - échelle de gauche). La distance qui le sépare du prochain obstacle ou d'un signal fermé est aussi indiquée (échelle centrale).

Entre les rails devant la locomotive, on aperçoit le câble dont le champ magnétique excite le récepteur du bord.



L'accroissement de la vitesse ne va pas sans poser des problèmes, singulièrement celui de la sécurité. Sait-on que sur nos grandes lignes le mécanicien qui pilote un train à 140 km/h voit défiler un signal toutes les 38 secondes.

Or le signal est là précisément pour garantir la sécurité. Il faut à coup sûr que le train puisse s'immobiliser devant le signal qui indique l'arrêt. Cet impératif est absolu et les services techniques des chemins de fer tendent à rendre impossible toute infraction à cet égard.

Ainsi a-t-on d'abord imaginé, en tenant compte de la vitesse et du tonnage des convois, de placer sur la ligne un signal avertisseur qui prévient le mécanicien de la position du signal d'arrêt situé au-delà.

Plus tard, pour pallier la défaillance humaine toujours possible on a instauré un système de contrôle de la vigilance du conducteur, basé sur l'émission d'un signal acoustique dans la cabine de conduite provoqué lors du passage du train par un contact de la locomotive avec un appareil placé dans la voie. Faute d'être annulé rapidement ce signal acoustique déclenche un freinage d'urgence.

Ce dernier contrôle constitue assurément un progrès, mais il présente encore le défaut de ne s'effectuer qu'à l'endroit où se trouvent placées des balises. C'est pourquoi on cherche actuellement à assurer un contrôle automatique *permanent* de la vitesse réelle des trains en fonction des indications des signaux situés en bordure des voies. En d'autres mots, on veut que la vitesse soit toujours maintenue dans les limites qu'autorise la position des signaux.

Il faut pour cela établir de façon *continue* une comparaison entre la vitesse permise et la vitesse réelle, comparaison de laquelle dépend le déclenchement automatique du freinage.

Un contact permanent doit donc exister entre les signaux de la voie et l'appareil de contrôle installé sur le train. C'est cette forme de contrôle de la marche des trains qu'expérimentent actuellement les chemins de fer belges.

A cet effet un câble unifilaire est posé dans la voie et couplé inductivement à une antenne fixée sous la locomotive. Ainsi s'effectue entre la locomotive et un calculateur fixe, installé le long de la ligne un échange d'informations.

On peut par ce moyen communiquer à tout moment au convoi en mouvement la distance qui le sépare du point dangereux en aval et régler aussi le freinage en conséquence à partir du poste de calcul.

Bien entendu lorsque le mécanicien freine normalement, rien ne se passe. Le système n'intervient que lorsqu'il y a défaillance.

L'expérience s'inscrit dans le vaste mouvement de modernisation des chemins de fer et trouve son origine dans un souci constant d'augmenter la sécurité, allié au désir de circuler à des vitesses plus grandes.

Le parc pour automobiles à Charleroi-Sud

La S.N.C.B. vient d'agrandir le parc pour automobiles situé dans ses installations de la gare de Charleroi-Sud. Ce parc comportant actuellement 128 emplacements pour voitures, est réservé aux automobilistes, continuant leur voyage par voie ferrée, moyennant le paiement d'une taxe de parcage de 30 F par période de 24 heures ou fraction de celle-ci.

Des abonnements ordinaires de parcage peuvent être délivrés au prix de 180 F par mois aux titulaires d'un abonnement de chemin de fer.

La S.N.C.B. a contracté une assurance qui couvre dans certaines limites les risques de vol, d'échange, d'incendie et d'avarie résultant du parcage.

L'accès au parc se fait par la cour à marchandises.



Une locomotive électrique de 7000 cv à grande vitesse !



La S.N.C.B. remorque des trains TEE et des trains internationaux sur les lignes Paris-Bruxelles-Amsterdam et Bruxelles-Cologne à l'aide de locomotives tricourant et quadricourant de 3800 chevaux, qui peuvent atteindre la vitesse de 160 km/h.

L'accroissement continu de la charge des trains de voyageurs sur ces grands axes internationaux, et l'augmentation projetée des vitesses sur certaines sections, ont incité la S.N.C.B. à conclure avec les firmes « La Brugeoise-Nivelles » et « ACEC » une convention pour l'étude d'une nouvelle locomotive quadricourant destinée à la remorque des trains internationaux lourds et rapides. Voici quelques caractéristiques envisagées pour le nouvel engin :

- systèmes de courant :
 - alternatif 25.000 volts 50 Hz et 15.000 volts 16 $\frac{2}{3}$ Hz,
 - continu 3.000 volts et 1.500 volts.
- puissance unihoraire : 7.000 ch environ.
- poids global en ordre de marche : 114 t environ.
- vitesse maximale : 160 ou 200 km/h selon le rapport d'engrenages.

Pour arriver à installer une telle puissance dans les limites du poids imposé, l'emploi des techniques modernes, telles que des solutions à thyristors, a été prévu. De plus, l'équipement électrique sera conçu de façon que, par simple soustraction d'appareils, on puisse construire une locomotive monocourant 3.000 volts continu, destinée à la remorque des trains de marchandises et de voyageurs lourds en service intérieur à la vitesse maximale de 160 km/h.

TRAINS INTERNATIONAUX / AMELIORAT

En plus des améliorations apportées en mai dernier aux horaires des trains de voyageurs internationaux (voir notre bulletin no 5 de 1967), les modifications suivantes sont entrées en vigueur le 29 septembre.

1

Un train de soirée de plus de Paris vers Liège.

Le Nord-Express ayant été retardé (Paris, départ à 21h05, au lieu de 20h20), une nouvelle relation de soirée moins tardive a été créée entre Paris et Liège. En voici l'horaire :

	Arr.	Dép.
Paris	—	19h30
Aulnoye	21h26	21h39
Jeumont	21h58	22h00
Erquelines	22h04	22h05
Charleroi	22h30	22h31
Namur	23h00	23h01
Huy Nord	23h22	23h23
Liège-Guillemins	23h52	—

2

De Copenhague et Moscou :
41 minutes plus tôt à Ostende.

Le temps d'attente à Aix-la-Chapelle ayant été réduit, les relations Copenhague et Moscou/Varsovie-Ostende, qui desservent en même temps la Ruhr, sont sensiblement accélérées comparativement au service de l'hiver précédent :

		HIVER 1967/68	HIVER 1968/69
Copenhague	D.	20h55	20h55
Aix-la-Chapelle	D.	10h28	9h30
Liège	A.	11h13	10h38
Bruxelles-Midi	A.	12h29	11h56
Ostende	A.	13h54	13h13

On remarque que les chemins de fer remanient constamment leurs horaires. Leur but est d'améliorer sans cesse les relations. C'est un grignotement continu qui tend à réduire toujours la durée des voyages.

3

A nouveau cet hiver une voiture-lit et une voiture-couche de Bruxelles vers Nice.

La voiture-lit de 1^e et 2^e classes ainsi que la voiture-couche de 2^e classe circuleront à nouveau cet hiver aux dates suivantes entre Bruxelles et Nice :

Bruxelles, départ : du 19 au 23 décembre, le 2 janvier, du 28 au 30 mars, les 4, 5 et 12 avril.
Nice, départ : en 22 et 23 décembre, le 1, 2, 3 et 4 janvier, les 5, 11, 12 et 13 avril.

Horaire :

19h10	↓	Bruxelles-Midi	↑	10h50
10h59	↓	Nice	↑	18h25

4

**Les sports d'hiver en France.
Couchettes et voitures-lits directes.**



Des voitures-couchettes directes de 2e classe entre Bruxelles d'une part et Bourg-Saint-Maurice, Saint-Gervais et Grenoble d'autre part circuleront comme l'an passé tous les vendredis du 20 décembre au 21 mars au départ de Bruxelles et les samedis du 28 décembre au 22 mars au départ de la France.

circulera le 20 décembre et tous les vendredis du 10 janvier au 21 mars au départ de Bruxelles et le dimanche du 12 janvier au 23 mars au départ de Saint-Gervais.

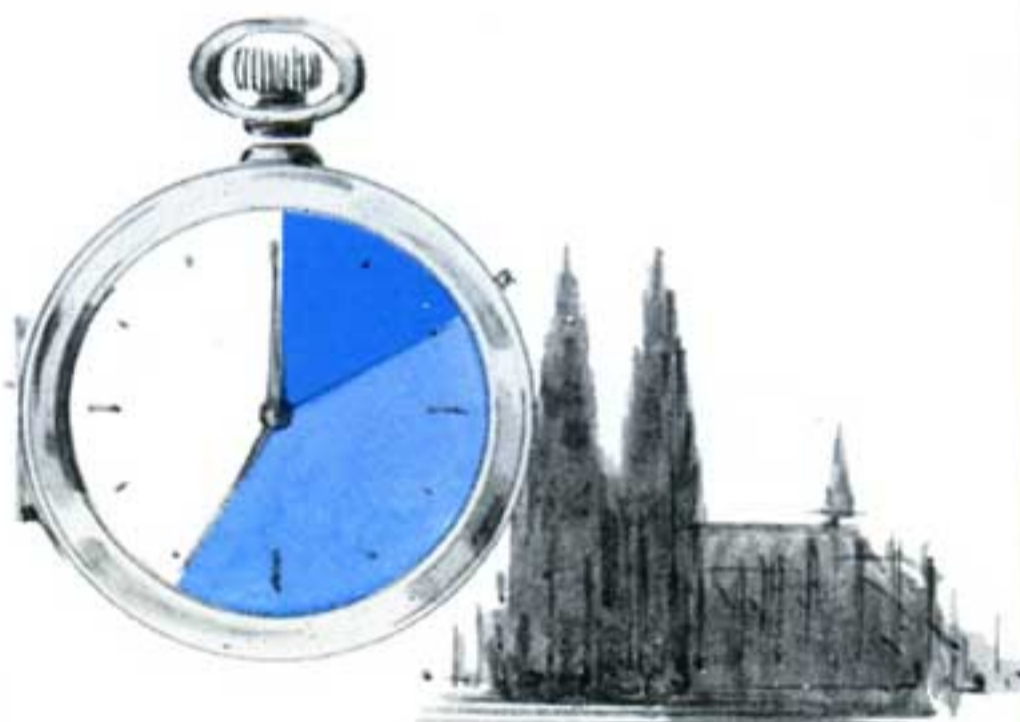
Horaire :

19h10	↓	Bruxelles-Midi	↑	10h50
8h40		Bourg-Saint-Maurice		20h34
8h46		Saint-Gervais		20h37
7h51	↓	Grenoble		22h05

Une nouvelle relation en voiture-lit directe de 1e et 2e classes entre Bruxelles et Saint-Gervais sera créée à titre d'essai. Cette voiture

5

Treize minutes de moins entre Cologne et Bruxelles. - Trente-trois minutes de moins entre Cologne et Anvers.



Le TEE Diamant ne circule plus dorénavant au-delà de Cologne. Mais la durée du parcours est réduite de 13 minutes entre Cologne et Bruxelles. Son nouvel horaire apporte un gain de temps de 33 minutes dans la relation Cologne-Anvers.

Cologne	18h12	Schaerbeek	20h22
Bruxelles-Midi	20h31	Anvers	20h54

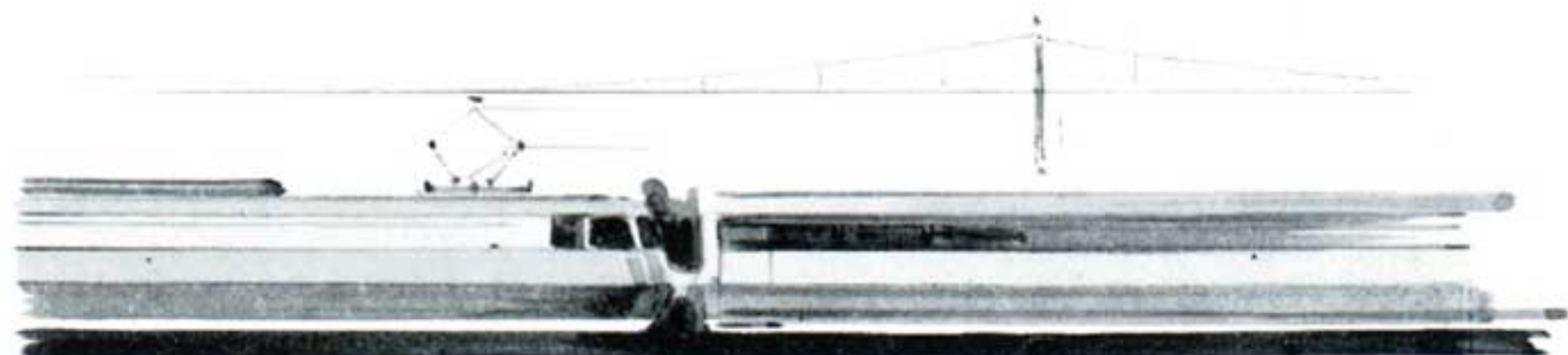
(correspondance à Schaerbeek à 20h26).

6

Du nouveau matériel pour le „Parsifal“

Le train „Parsifal“ qui dessert la relation Hambourg, Liège, Paris et vice versa est dorénavant assuré par une rame de voitures TEE. Ce matériel du type „Rheingold“ qui se substitue aux anciennes automotrices diesel offre une amélioration sensible du confort.

La traction se fait au moyen de locomotives électriques belges sur le tronçon Aix-la-Chapelle-Namur et au moyen de locomotives électriques françaises entre Namur et Paris, en attendant la mise en service de locomotives « polycourant ».



Bruxelles - Londres
en
voiture - lit directe



Depuis Bruxelles vous pouvez joindre Londres en chemin de fer, car il existe une voiture-lit directe qui relie régulièrement les deux capitales en passant par Dunkerque.

Le voyage se fait de nuit, de sorte que vous n'emputez aucunement vos journées pour faire le déplacement.

En partant à Bruxelles-Midi à 21 h 53, vous arrivez à Londres le lendemain matin à 9 h 10. C'est tout gain de temps pour vous. Vous pouvez vous mettre au lit au départ et dormir... jusqu'en Grande-Bretagne. Après avoir pris le petit déjeuner entre Douvre et Londres, vous débarquez frais et dispos à Victoria Station. Vous pouvez ainsi vous mettre immédiatement à vos affaires comme si vous aviez passé la nuit chez vous.

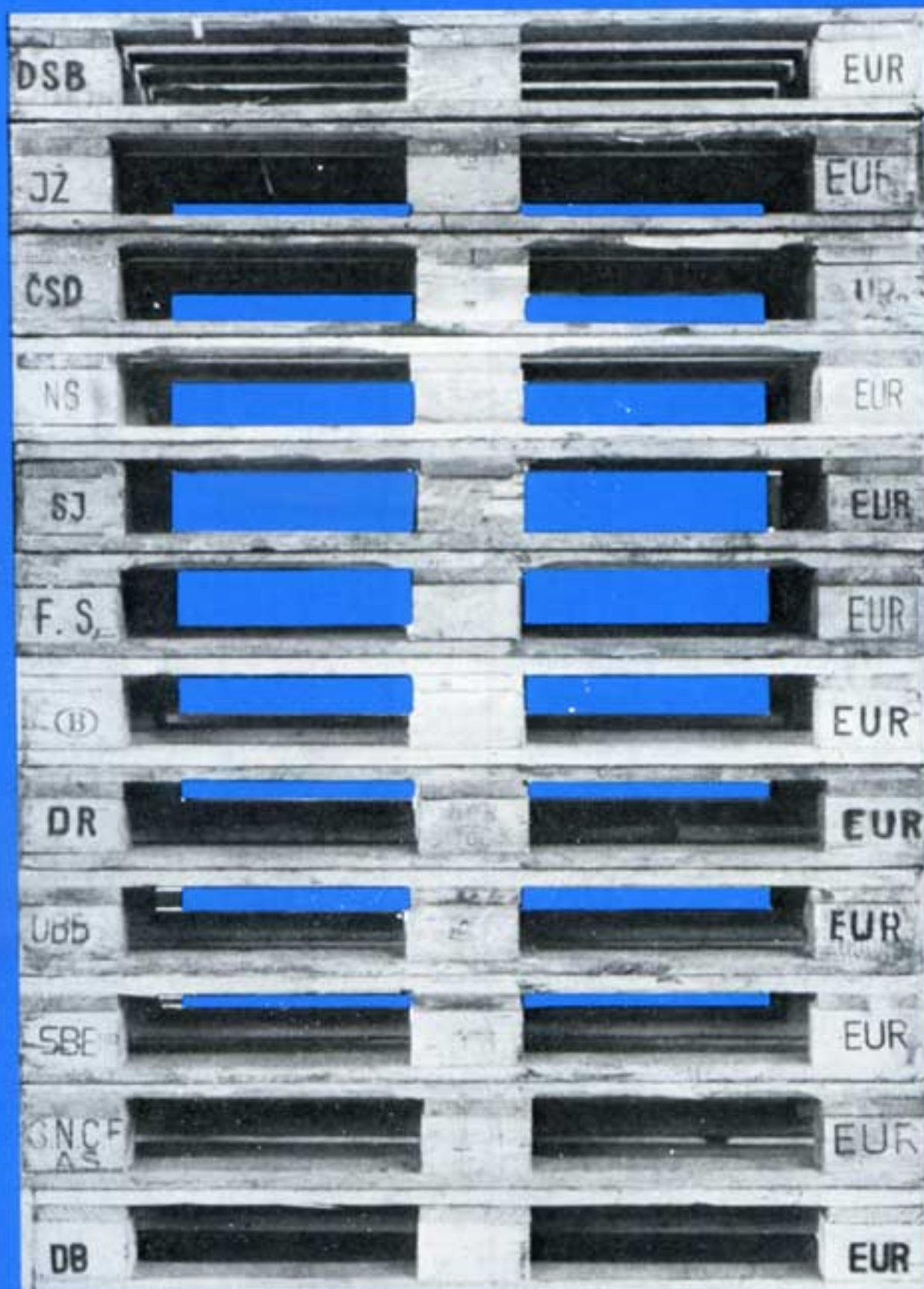
Le retour existe par la même voie. En voici l'horaire: Londres (Victoria), départ à 22 h, Bruxelles-Midi arrivée à 8 h 45.

La voiture circule chaque nuit, sauf du 24 au 25 et du 25 au 26 décembre.

Des prix réétudiés

Rappelons que le voyage en cabine double a subi une réduction de 25%.

Le trajet simple coûte dorénavant 1073 F, l'aller-retour 2143 F. Il s'agit de prix globaux qui comportent le coût du billet « chemin de fer » et de la place en voiture-lit.



Les palettes vous font gagner du temps

◁ Douze palettes du Pool européen mises en service par les chemins de fer danois, yougoslaves, tchécoslovaques, néerlandais, suédois, italiens, belges, d'Allemagne de l'Est, autrichiens, suisses, français, d'Allemagne de l'Ouest.

C'est devenu un lieu commun d'affirmer que la vie économique se déroule à un rythme accéléré.

Gagner du temps? Mais tout le monde veut en gagner. Toutes nos activités tendent à cela.

Dans le secteur des transports le même impératif existe : circuler plus vite, activer l'acheminement des marchandises en simplifiant les opérations terminales et en réduisant les manipulations en cours de route.

Un peu d'histoire

Pour répondre à cette nécessité les chemins de fer suédois avaient adopté, en 1948 déjà, une palette sur laquelle pouvaient être déposées les marchandises et qui permettait de les transporter ainsi groupées. La palette choisie avait les dimensions actuelles (exactement 1220 x 813). C'était une palette à « ailes » (palette dont le plancher déborde des entretoises sur deux des extrémités opposées). Le deuxième pas important dans la « palet-

tisation » a été le fait des chemins de fer fédéraux suisses. Les premiers essais eurent lieu en 1951 et le démarrage généralisé de la palettisation se produisit en 1953.

Les palettes étaient utilisées aussi bien pour les expéditions de détail que pour les expéditions en charges complètes. La palette suisse mesurait 1215 x 810 mm. Elle présentait 4 entrées, comme nous la connaissons aujourd'hui au sein du Pool européen des Palettes.

Les chemins de fer suisses firent un gros effort de propagande et l'utilisation en commun des palettes entre les chemins de fer et les entreprises rencontra d'emblée un très grand succès. Les autres réseaux continentaux entrèrent alors dans la même voie et choisirent l'un ou l'autre modèle des deux palettes existantes.

L'Union Internationale des Chemins de fer a entamé en 1957 l'étude d'une palette européenne normalisée. Son choix s'est porté sur la palette à quatre entrées, mais aux dimensions de 1200 x 800.

La palette EUR a été définie en 1959. Dès

l'année suivante des échanges internationaux se nouèrent entre l'Allemagne et la Suisse d'abord, entre la France et l'Italie ensuite.

Le 9 novembre 1960 la Communauté économique européenne a publié la Convention européenne relative au régime douanier des palettes.

Le 1 juillet 1961 le Pool européen des Palettes démarre ; il groupe à l'époque huit pays. A l'heure actuelle il en compte dix-huit :

l'Allemagne de l'Est	l'Italie
l'Allemagne de l'Ouest	leLuxembourg
l'Autriche	la Norvège
la Belgique	les Pays-Bas
la Bulgarie	la Pologne
le Danemark	la Suède
la Finlande	la Suisse
la France	la Tchécoslovaquie
la Hongrie	et la Yougoslavie

Comment fonctionne le Pool ?

— Toutes les palettes sont identiques, toutes ont la même valeur.



Nouvelle palette-caisse normalisée par la Fédération européenne de la Manutention (FEM).



— Chaque participant possède le nombre de palettes nécessaires à ses besoins.

— Le transporteur qui reçoit une palette chargée, remet à l'expéditeur une palette vide, et vice versa.

— La même procédure a lieu lorsqu'une palette chargée passe d'un transporteur à un autre, d'un pays à un autre.

— Chaque participant conserve toujours le même nombre de palettes. Il est propriétaire des palettes qui sont dans ses installations et en assure, l'entretien et le renouvellement.

Les avantages

L'utilisation en commun des palettes procure des avantages non négligeables :

— Diminution des investissements en palettes. Chaque firme ne doit acquérir que le nombre de palettes nécessaires pour ses besoins internes. Chaque palette expédiée est en effet remplacée par une autre palette du Pool.

— Pas de retour de palettes vides.

— La marchandise reste sur la palette échangeable tout au long de la chaîne économique.

— Pas de frais de transport par fer pour les palettes.

Les firmes qui participent au Pool sont tenues, il est vrai, à utiliser la palette au format normalisé EUR qui n'est pas toujours celle qui serait la meilleure, la plus économique. Elle peut être trop petite ou trop grande, trop légère ou trop lourde, mais cette condition est indispensable : lors de l'échange il faut que chaque participant reçoive une palette identique et de même valeur que celle qu'il cède.

Pour le choix de la palette EUR, il a été tenu compte non seulement des exigences des transporteurs, mais aussi de celles des fabricants et des consommateurs. Cette palette devait servir d'unité de manutention en fabrication, en stockage, en consommation et en transport.

La palette de 1000 x 1200 aurait peut être mieux convenu pour le transport routier, par exemple, mais elle était trop lourde et trop

grande pour circuler aisément dans les ateliers de fabrication et dans les magasins.

La palette EUR, de 800 x 1200, constitue, en fait, un compromis très acceptable.

Le « Pool Européen des Palettes » est depuis plusieurs années sorti du domaine de la théorie. Il est maintenant une réalité.

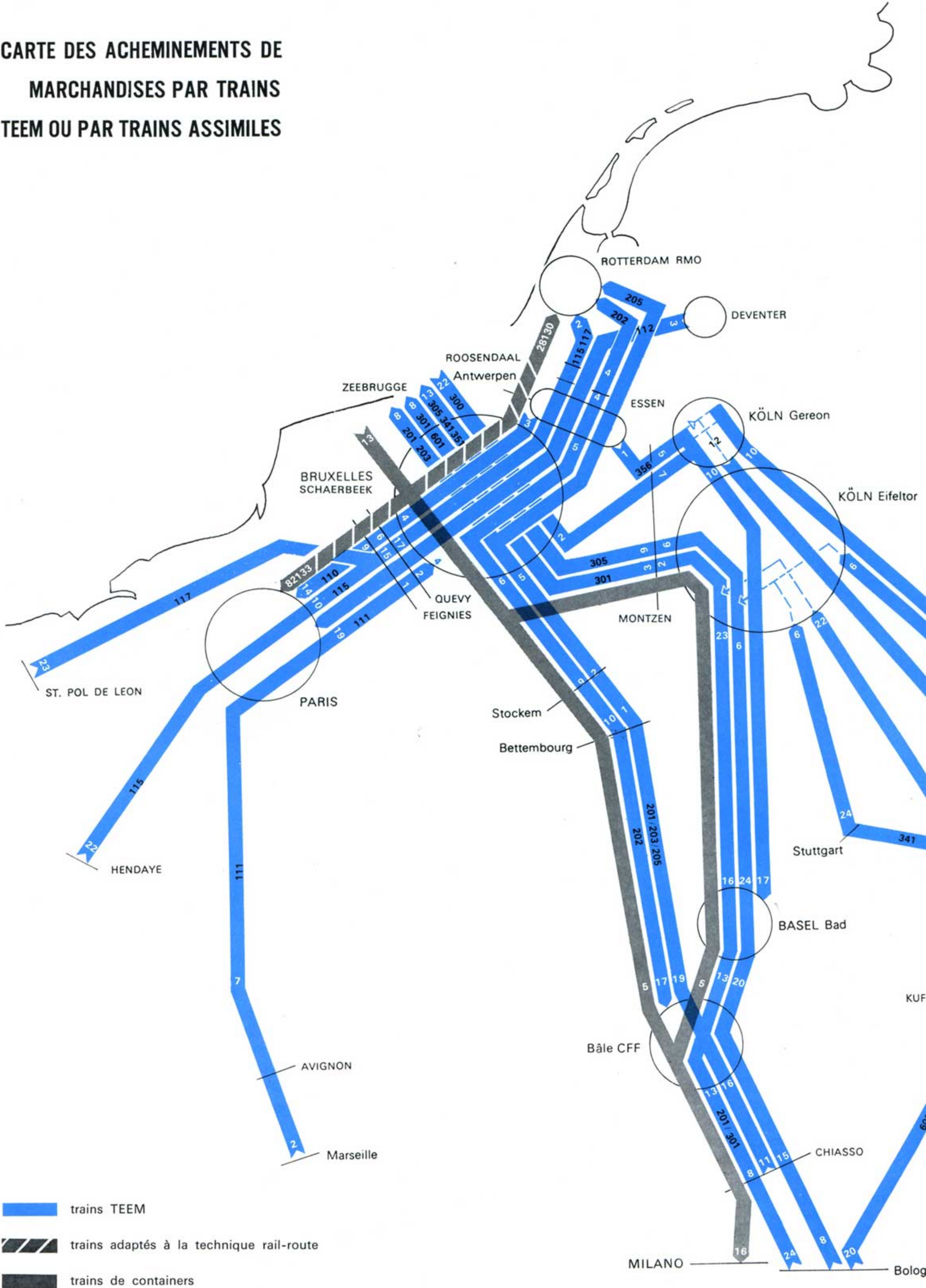
Plus de 10.000.000 de palettes sont en service en Europe.

1.700.000 palettes en 1964, 2.300.000 en 1965, 3.150.000 en 1966 et 3.800.000 en 1967 furent échangées en service international sous le régime du Pool Européen des Palettes.

Une palette-caisse européenne vient d'être définie par la Fédération Européenne de la Manutention et un Pool Européen des palettes-caisses 800 x 1200 viendra bientôt compléter l'actuel Pool des palettes plates.

Ce Pool des palettes-caisses démarrera prochainement. Y participeront : l'Allemagne de l'Ouest, l'Autriche, la Belgique, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas.

**CARTE DES ACHEMINEMENTS DE
MARCHANDISES PAR TRAINS
TEEM OU PAR TRAINS ASSIMILES**



- trains TEEM
- trains adaptés à la technique rail-route
- trains de containers

3. 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)	Rame	23	I	Quévy	TEEM 110	6	II	TEEM 110	6	II	Bordeaux		6	III
Antw. (Kiel)	20305	1	II								Clermont-Ferr.		7	III
Bruxelles (TT)	10056	1	II								Dijon		4	III
Gent Oost	99106	18	I								Le Havre		4	III
Gent (Zeeh.)	99158	22	I								Limoges		4	III
Zeebrugge	TEEM 300	22	I								Lyon		6	III
Oostende	94101	19	I								Marseille		13	III
				Nantes		5	III							
				Nice		21	III							
				Toulouse		7	III							
Essen	TEEM 112	9	II	Quévy	TEEM 112	11	II	TEEM 112	12	II	Paris la-Chap.		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)	Rame	23	I	Stockem	TEEM 202	8	II	TEEM 202	9	II	Bâle SBB TEEM	49111	17	II
Antw. (Kiel)	20305	1	II								Chiasso	5496	3	III
Bruxelles (TT)	10056	1	II								Milano	1805L	4	IV
Essen	TEEM 202	4	II								Roma	5773	20	IV
Gent (O.)	99106	18	I											
Gent (Zeeh.)	99158	22	I											
Kortrijk	84346	21	I											
Oostende	94101	19	I											
Zeebrugge	TEEM 300	22	I											
											Buchs (SG)	5157	9	III
											Wien (Matzl.)	1675	19	IV

 = exclusivement des périssables.

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)	Rame	23	I	Montzen	TEEM 356	4	II	5546	5	II	Vers l'Allemagne			
Antw. (Kiel)	22339	22	I								Basel Bad	5544	17	II
Essen	22361	19	I	Montzen	TEEM 300	5	II	5544	7	II	Furth. i. Wald	6041	6	III
Bruxelles (TT)	10056	1	II								München	5434	23	II
Gent (O.)	99106	18	I								Nürnberg	5422	18	II
Gent (Zeeh.)	99158	22	I								Passau	5598	2	III
Kortrijk	84346	21	I								Schirnding	6005	21	II
St.-Niklaas	99158	20	I								Vers et via l'Autriche			
Oostende (Zh.)	94101	19	I								Brennero via	G 13	14	III
Zeebrugge	TEEM 300	22	I	Kufstein	63	8	IV							
				Budapest via	1975	23	III							
				Passau	5494	4	III							
				Jesenice via	G 818	9	III							
				Salzburg										
				Salzburg										
				Wien (West)										
				via Passau										
				Vers et via la Suisse										
				Bâle SBB	9094	22	II							
				Chiasso via	14580	4	III							
				Bâle ⁽¹⁾										
				Milano via ⁽¹⁾	5555	4	IV							
				Bâle-Chiasso										
				Zürich via	5157	6	III							
				Bâle										
				Vers la Tchécoslovaquie										
				Plzen via	7108	24	III							
				Furth. i/W										
				Plzen via	7534	11	III							
				Schirnding										
				Praha via	5572	19	III							
				Furth. i/W.										
				Praha via	4584	5	III							
				Schirnding										

⁽¹⁾ Exclusivement des périssables.

H = heure

J = jour.

Les présents horaires sont ceux en vigueur le 26-5-68. Ils sont susceptibles de modifications.

4. 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	28300	12	II	Quévy	28300	16	II	28300	17	II	Avignon	17	III							
Antw. (Kiel)	20305	1	II								Bordeaux	13	III							
Antwerpen DS	Rame	5	II								Chateauroux	13	III							
Gent (O.)	90216	22	I								Clermont-Ferr.	3	IV							
Gent (Zeeh.)	90011	23	I								Le Havre	13	III							
Oostende	94101	19	I								Le Mans	19	III							
Zeebrugge	TEEM 300	22	I	Quévy	88346	8	II	88346	10	II	Lille	1	III							
Bruxelles (TT)	18153	3	II								Lyon G.	17	III							
											Marseille	2	IV							
											Nancy	14	III							
											Nantes	22	III							
											Nice	1	IV							
Montzen	47300	11	II	Jeumont	47300	14	II				Paris-la-Chap.	2	III							
Liège (G.)	40014	19	I	»	47308	13	II				Paris La Villette	5	III							
Visé	47350	22	I	»	47350	14	II				Paris Bat.	6	III							
											Perpignan	2	IV							
											Rennes	17	III							
											Rouen	8	III							
											Toulouse	15	III							
Charleroi	77338	4	II	Jeumont	77338	6	II				Bordeaux	6	III							
Montzen	47310	2	II	»	47310	6	II				Le Havre	4	III							
Montzen	47304	19	I	»	47304	2	II				Le Mans	3	III							
											Lille	1	III							
											Paris-la-Chap.	13	II							
											Paris Bat.	19	II							
											Rennes	5	III							
											Rouen	5	III							
											Toulouse	7	III							
Antwerpen (DS)	29154	22	I	Mouscron	98328	9	II	80262	11	II	Bordeaux	23	III							
Bruxelles (TT)	19152	3	II								Le Mans	19	III							
Essen	22361	19	I								Lille	23	II							
Gent (O.)	90216	22	I								Lyon	11	III							
Gent (Zeeh.)	90011	23	I								Marseille	2	IV							
Montzen	49303	24	I								Paris-la-Chap.	3	III							
Oostende (Z.)	94101	19	I								Rennes	17	III							
Zeebrugge	TEEM 300	22	I								Roubaix	22	II							
				Toulouse	2	IV														
Antwerpen (DS)	Rame	23	I	Stockem	26320	8	II	66352	12	II	Belfort	12	III							
Antw. (Kiel)	20305	1	II								»	16308	6	II	66352	12	II	Colmar	7	III
Bruxelles (TT)	16308	23	I								»	26304	15	II	66309	17	II			
Gent (O.)	90216	22	I								»	26304	15	II	66309	17	II	Metz	4	III
Gent (Zeeh.)	90011	23	I								»	46349	13	II	66309	17	II	Mulhouse	7	III
Liège (G.)	40014	19	I								»	26304	15	II	66309	17	II	Nancy	7	III
Kortrijk	84346	21	I	Gouvy	44336	3	II	31724	6	II	Strasbourg	7	III							
Oostende (Z.)	94101	19	I								»	16308	6	II	66352	12	II			
Zeebrugge	94341	11	I								»	44336	3	II	31724	6	II			
Liège	40014	19	I																	
Verviers	44342	21	I																	

Les présents horaires sont ceux en vigueur le 26-5-68. 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)	24320	22	I	Montzen	24320	2	II	6143	10	II	Aachen (W)	6143	11	II
	24324	3	II	»	24324	7	II				Bremen	5105	24	II
Antw. (Kiel)	24323	24	I	»	24323	6	II				Dortmund (S)	5249	24	II
Bruxelles (TT)	14310	22	I	»	14310	2	II				Duisburg	5117	16	II
Charleroi (SQ)	76315	19	I	»	64306	3	II				Düsseldorf (D)	9833	19	II
Gent (Zeeh.)	90011	23	I	»	84346	5	II				Essen	5235	18	II
Gent (O)	90216	22	I	»	84346	5	II				Flensburg (W)	6857	9	III
Liège (G)	40014	19	I	»	44386	5	II				Hamburg	5105	2	III
Kortrijk	84346	21	I	»	84346	5	II				Hannover	5057	6	III
Oostende	94101	19	I	»	84346	5	II				Münster	5105	24	II
Verviers	44342	21	I	»	44386	5	II				Göteborg via Putgarden	6450	3	V
Zeebrugge	TEEM 300	22	I	»	84346	5	II				Göteborg via Trelleborg	6404	3	V
								7271	11	II	Kobenhavn (G) via Putgarden	2102	9	IV
											Padborg	9911	12	III
											Stockholm via Putgarden	6204	1	V
											Stockholm via Trelleborg	6202	4	V
											Frankfurt (M)	5300	1	III
											Köln (G)	5055	16	II
											München (S)	5238	9	III
											Salzburg	7711	15	III
											Stuttgart	5438	2	III
											Wuppertal	5281	3	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)	Rame	23	I	Essen	22303	6	II	22303	6	II	Amsterdam G	14	II
Antw. (Kiel)	20305	1	II	Essen	12100	7	II	12100	8	II	Amersfoort	5	III
Bruxelles (TT)	12100	2	II								Eindhoven	3	III
Quévy	TEEM 111	2	II								Leeuwarden	10	III
Gent (Zeeh.)	99158	22	I								Nijmegen	5	III
Gent (O)	90216	22	I								Rotterdam R.M.O.	13	II
Kortrijk	84346	21	I								Rotterdam Z	11	II
Oostende	94101	19	I								Groningen	12	III
Zeebrugge	TEEM 300	22	I								Utrecht	6	III
Gent (Zeeh.)	99158	22	I	Essen	22360	15	II	22360	16	II	Amsterdam G	4	III
Gent (O)	90216	22	I								Amersfoort	4	III
Kortrijk	84346	21	I								Eindhoven	3	III
Oostende	94101	19	I								Leeuwarden	10	III
Mouscron	84346	20	I								Nijmegen	5	III
Zeebrugge	TEEM 300	22	I								Rotterdam R.M.O.	6	III
											Rotterdam Z	3	III
											Groningen	12	III
				Utrecht	6	III							
Erquelinnes	74300	4	II	Visé	44395	12	II	44395	12	II	Amsterdam G	6	III
											Amersfoort	5	III
											Eindhoven	1	III
											Leeuwarden	10	III
											Nijmegen	7	III
											Rotterdam R.M.O.	6	III
											Rotterdam Z	6	III
											Groningen	9	III
											Utrecht	4	III
											Amsterdam G	2	III
											Amersfoort	5	III
											Eindhoven	1	III
											Leeuwarden	5	III
Liège G.	40014	19	I	Visé	44348	7	II	44348	9	II	Nijmegen	7	III
Verviers	44342	21	I								Rotterdam R.M.O.	6	III
											Rotterdam Z	2	III
											Groningen	9	III
											Utrecht	4	III
											Amsterdam G	2	III
											Amersfoort	17	II
											Eindhoven	1	III
											Leeuwarden	5	III
Gouvy	44323	19	I	Visé	44323	21	I	44323	23	I	Nijmegen	7	III
											Rotterdam R.M.O.	6	III
											Rotterdam Z	2	III
											Groningen	9	III
											Utrecht	4	III

Les présents horaires sont ceux en vigueur le 26-5-68. Ils sont susceptibles de modifications.

IV. VERS LA GRANDE-BRETAGNE

GARE DE DEPART	TRAIN			EMBARQUEMENT	DESTINATION																			
					Harwich Park Q.		Dover		London (Hither Gr.)		London		London (Br.A.)		London (Stratford)		Cardiff		Southampton					
					H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J				
Mouscron	84346	20	I	Zeebrugge																				
Quévy	TEEM 111	2	II																					
Bruxelles (TT)	19152	3	II																					
Antwerpen N.	29347	24	I		10	II	17	II									23	II	11	IV	10	IV		
Gent Zeehaven	99106	18	I																					
Montzen	TEEM 301	2	II	Oostende																				
Quévy	TEEM 111	2	II																					
Mouscron	84346	20	I																					
Quévy	TEEM 111	2	II		15	II			19	II	2	III	4	III	6	III								
Bruxelles (TT)	19152	3	II																					

GARE DE DEPART	TRAIN			EMBARQUEMENT	DESTINATION																			
					Birmingham (Curzon)		Manchester		Leeds		York		Newcastle		Edinburg		Glasgow							
					H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J						
Mouscron	84346	20	I	Zeebrugge																				
Quévy	TEEM 111	2	II																					
Bruxelles (TT)	19152	3	II																					
Antwerpen N.	29347	24	I		10	II	6	IV	6	IV	6	IV	6	IV	8	IV	12	IV	7	IV				
Gent Zeehaven	99106	18	I																					
Montzen	TEEM 301	2	II	Zeebrugge																				
Quévy	TEEM 111	2	II																					

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)	Rame	23	I	Stockem	26320	8	II	26320	10	II	Bâle SBB	5031	22	II
Antw. (Kiel)	20305	1	II	»	26320	8	II	66352	12	II	Bettembourg	35450	14	II
											Saarbrücken	5213 ⁽¹⁾	7	III
Bruxelles (TT)	16308	24	I	»	16308	6	II	66352	12	II	Bâle SBB	5037	9	III
Zeebrugge	94341	11	I	»	16308	6	II				Bettembourg	35450	14	II
											Saarbrücken	5213 ⁽¹⁾	7	III
Gent (O)	90216	22	I	»	26304	15	II	66309	17	II	Luxembourg	35468	18	II
Kortrijk	84346	21	I	»	26304	15	II				Bettembourg	35468	18	II
Oostende (Z)	94101	19	I	»	26304	15	II				Bâle SBB	5037	9	III
											Saarbrücken	5213 ⁽²⁾	12	III
Liège (G)	40014	19	I	Gouvy	44336	3	II	31724	6	II	Luxembourg	31724	9	II
Verviers	44342	21	I	»	44336	3	II				Bettembourg	31724	10	II
											Bâle SBB	5037	9	III
											Saarbrücken	5213 ⁽²⁾	12	III

Les présents horaires sont ceux en vigueur le 26-5-68 Ils sont susceptibles de modifications.

(1) via Igel

(2) via Forbach.

A LIEGE-GUILLEMINS

Facilités pour le dédouanement des bagages enregistrés

Depuis le début du mois d'août dernier, il est possible de faire dédouaner ses bagages à la gare même de Liège-Guillemins.

La vérification douanière s'y effectue, pour les bagages à l'entrée et à la sortie, de 8 à 9 h et de 15 à 16 h. du lundi au vendredi et de 8 à 9 h le samedi.

Cette mesure évite le transfert des bagages à l'entrepôt et accélère donc les opérations.

Ne sont, en principe, dirigées vers l'entrepôt que les marchandises en exportation temporaire, les marchandises ne bénéficiant pas de la tarification simplifiée ou celles qui n'auront pas été dédouanées dans les quinze jours de leur arrivée à Liège. A l'exportation, le service des douanes vise les documents créés pour le constat d'exportation, mais l'établissement et la vérification des écritures doivent obligatoirement être effectués à l'entrepôt.

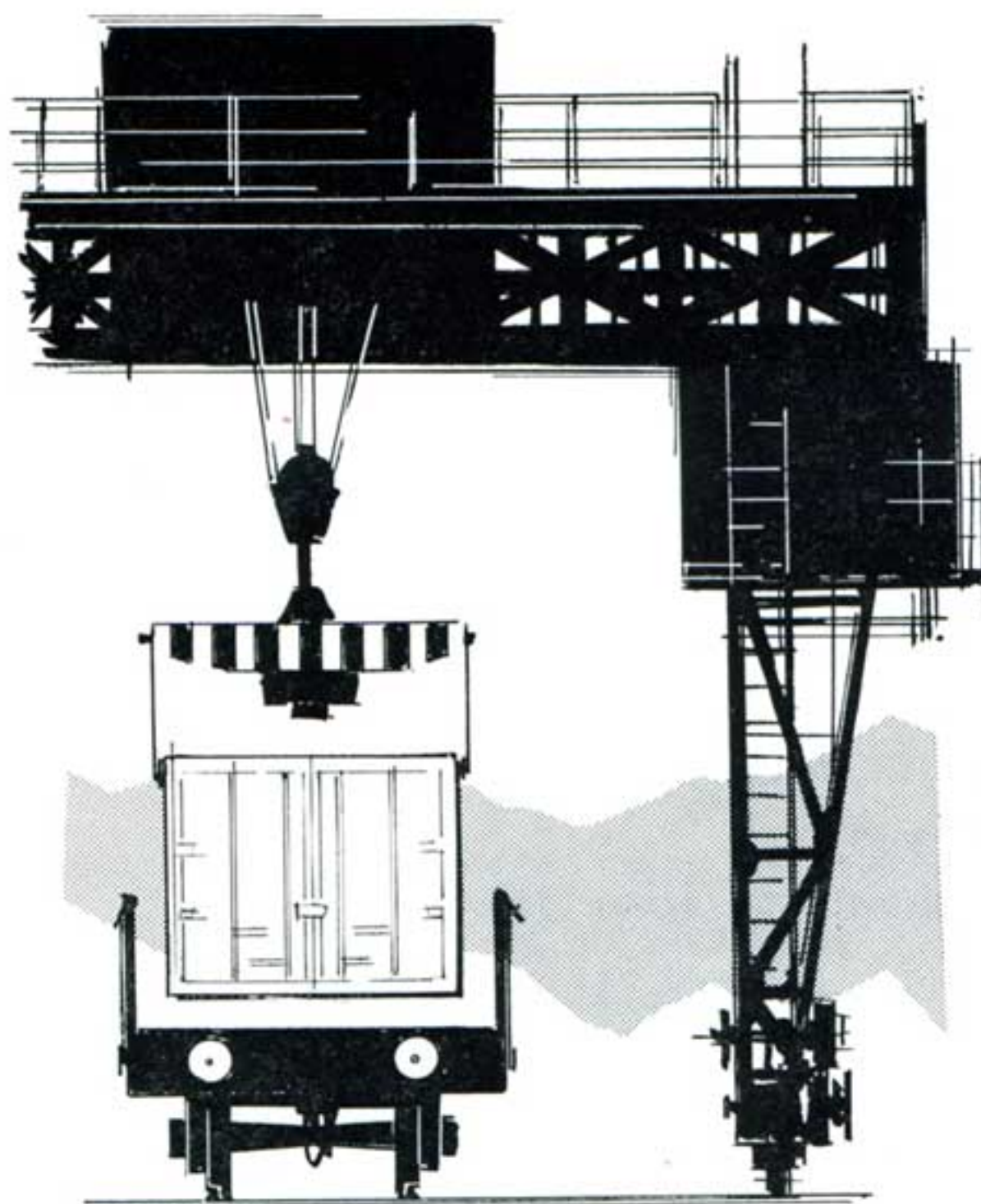
Succès de l'agence en douane d'Anvers-Central

Depuis 1953 déjà, il existe un poste de douane à Bruxelles-Midi. Notre clientèle a beaucoup apprécié ce service mis à sa portée au cœur même de la capitale et l'accélération des opérations douanières qui en est résultée.

Les chemins de fer belges ont voulu étendre les avantages de la formule à l'agglomération Anversoise. C'est pourquoi, outre le service de dédouanement des bagages déjà en fonctions dans les locaux de la gare d'Anvers-Central, une agence en douane a été ouverte le 1er avril dernier (accès par la Pelikaanstraat).

Tous les envois express internationaux et tous les colis postaux « avion » peuvent y être dédouanés. L'expérience des premiers mois prouve que la clientèle anversoise, elle aussi, apprécie beaucoup ce nouveau service.

Bruxelles Tour et Taxis peut recevoir vos transcontainers



Depuis le 5 août, une grue-portique de 27 tonnes est installée à Bruxelles Tour et Taxis pour la manipulation des transcontainers de 20, 30 et 40 pieds de long.

Ainsi notre clientèle bénéficie-t-elle dans l'agglomération bruxelloise de cette nouvelle tête de pont de notre réseau de transport de transcontainers.

Rappelons que la S.A. Interferry, 13, rue Picard à Bruxelles 2, tél. (02)27.14.22, agent de Intercontainer qui gère les trafics ferroviaires internationaux de transcontainers, se tient à votre disposition pour assurer, si vous le désirez, vos transports par fer et toutes opérations terminales.

Le nouveau

COLLICO type CA 6

est mis en service

Ses caractéristiques sont particulièrement intéressantes du fait que la base 800 × 600 mm correspond à la moitié de la palette EUR qui est de 800 × 1200 mm.

Nous prévoyons un gros succès pour ce nouveau COLLICO.

Ses effectifs très réduits actuellement, vont se développer progressivement de sorte que nous pourrons de mieux en mieux satisfaire à la demande.

Nous complétons ainsi les renseignements publiés en page 17 de notre numéro 5 de décembre 1967.

No	Types	Dimensions intérieures (en mm)	Volume (en dm ³)	Tare (en kg)	Charge maximale (en kg)	Poids net taxé minimum (en kg)	Taux de location mensuelle (F)
1	CA 35	610 × 290 × 300	53	10	150	20	100
2	CA 46	820 × 380 × 400	125	14	150	30	125
3	CA 47	750 × 460 × 375	129	13	150	30	125
4	CA 52	1050 × 460 × 500	262	22,5	150	60	200
5	CA 63	1250 × 600 × 600	450	28,5	150	110	260
6	CA 6	800 × 600 × 600	288	21	150	70	210

Pour tous renseignements d'ordre commercial et technique veuillez bien vous mettre en rapport avec **S.N.C.B.-COLLIS « COLLICOS » - 80, rue du Progrès, Bruxelles - Tél. (02)18.60.50 ext. 1411 et 1413.**

**Le Chemin de fer
vous offre
des emplacements
industriels**

Vous qui cherchez un emplacement industriel, soit un bâtiment, soit un terrain, consultez donc nos listes; elles vous aideront peut-être à trouver la solution à votre problème. Seuls les principaux emplacements y sont repris; d'autres de moindre importance sont aussi disponibles.

Pour votre facilité nos listes sont dressées suivant les secteurs d'activité de nos représentants commerciaux. Ceux-ci vous donneront bien volontiers les renseignements que vous désiriez et vous mettront au besoin en rapport avec le service de location de la place. Leur adresse et leur numéro de téléphone figurent en tête, chaque fois.

Complément à la liste publiée dans notre no 3 de juillet 1968.

CHARLEROI :

1, Quai de la Gare, Charleroi.
tél. (07) 32.73.73.

Chassart	1.500 m ²
Châtelineau	1.200 m ²
Docherie	12.000 m ²
Erquennes	200 m ²
Fleurus (Vieux-Campinaire)	1.500 m ²

Florennes-Central	(locaux)	140 m ²
Jumet-Hamendes		10.000 m ²
Lambusart	(magasin)	77 m ²
	(bureaux)	120 m ²
Tamines		1.000 m ²
Thuillies	(bureaux)	200 m ²
	(magasin)	90 m ²
		10.000 m ²

CINEY :

Gare de Ciney.
tél. (083) 217.72.
Jemelle 10.000 m²

COURTRAI :

Station Kortrijk.
tél. (056) 200.49.
Waregem 1.917 m²

GAND :

Koningin Maria Hendrikaplein 2 Gent		
tél. (09) 22.71.00		
Deinze		±15.000 m ²
Gand St.-Pierre		± 2.000 m ²
Lochristi		1.000 m ²
Audenaerde		± 3.000 m ²
Terdonk		± 2.000 m ²
Tamise		± 1.500 m ²

AVIS TARIFAIRES

Tarifs internationaux pour le transport des groupages

De nouveaux tarifs internationaux pour le transport de groupages de marchandises ont été mis en vigueur le 1er août 1968 :

- le tarif 9463 pour le trafic entre la France et la Belgique ;
- le tarif 9459 pour le trafic entre la France et les Pays-Bas.

Nous communiquons ci-dessous quelques uns des prix prévus dans ces deux documents.

TARIF 9463

de à (ou vice versa)		Prix par tonne, en francs français, par wagon				
		6 t	8 t	10 t	12 t	15 t
Paris-la-Chapelle ou Paris-la-Villette ou Noisy-le-Sec	Bruxelles-Ent. Bruxelles T.T.	75,15	61,49	52,32	49,63	43,63
	Anvers Bassins et Entrepôt Anvers-Sud	86,73	71,17	60,11	57,12	49,62
Lyon (toutes gares)	Bruxelles-Ent. Bruxelles T.T.	140,64	108,66	94,—	88,14	79,58
	Anvers Bassins et Entrepôt Anvers-Sud	152,22	117,65	101,29	95,23	85,17
	Gand-Entrepôt	143,83	111,16	96,—	90,24	81,18
	Liège	150,22	116,25	100,09	94,13	84,27

TARIF 9459

Paris-la-Chapelle ou Paris-la-Villette ou Noisy-le-Sec	Amsterdam	115,20	90,56	73,41	67,37	56,11
	Hillegom	113,16	88,88	72,06	66,22	55,14
	Rotterdam	107,14	84,24	68,35	62,82	52,35
Lyon (toutes gares)	Amsterdam	173,80	138,04	112,68	103,81	87,67
	Rotterdam	155,74	131,72	107,62	99,26	83,91
Marseille (Maritime)	Amsterdam	213,64	170,31	139,38	128,58	109,12
	Rotterdam	205,58	163,99	134,32	124,03	105,36

Les prix indiqués ci-dessus ne comprennent pas les taxes fiscales françaises dont sont possibles les transports de marchandises à destination d'une gare française (Loi no. 66-10 du 6 janvier 1966 publiée au Journal Officiel de la République Française du 7 janvier 1966). Ces taxes fiscales s'appliquent sur la partie du trajet effectué en France et sont calculées par l'Administration destinataire.

FRAIS ACCESSOIRES.

Tarif 9463 : les frais accessoires sont perçus

conformément aux tarifs intérieurs S.N.C.B. et S.N.C.F.

Tarif 9459 : Il est perçu par wagon 10,05 FF pour couvrir les frais de formalités en douane des Chemins de fer belges et néerlandais, ainsi que les frais de gare appliqués sur le réseau ferroviaire des Pays-Bas. Les autres frais accessoires (notamment les frais pour formalités en douane française) sont perçus conformément aux tarifs intérieurs des chemins de fer intéressés.

TARIF No 20

Taxe d'utilisation pour les petits containers

La taxe d'utilisation pour les petits containers n'a été adaptée depuis 8 ans. La S.N.C.B. a porté cette taxe, depuis le 1.9.68 :

- de 60 F à 70 F pour la catégorie A
- de 75 F à 90 F pour la catégorie B
- de 100 F à 120 F pour la catégorie C

Toutefois, en service international, le statu quo a été maintenu.

TARIF No 8

Prise et remise à domicile de containers à porteur aménagé

La taxe forfaitaire minimale pour la prise et la remise à domicile dans les communes citées à l'annexe au tarif no 8, a été portée, depuis le 1.9.68 de 200 F à 250 F, par container. La taxe pour non-utilisation d'un container vide, remis à domicile, a été portée de 400 F à 500 F.

Pour les autres communes, non reprises à l'annexe au tarif no 8, les taxes de camionnage ont également été adaptées.

Nous attirons l'attention des intéressés sur le fait que la liste des communes figurant à ladite annexe a été modifiée.

Un wagon spécial pour transcontainers

Les chemins de fer belges ont mis en circulation le prototype d'un wagon spécialement conçu pour le transport des transcontainers et comptent retirer des essais auxquels il est soumis d'utiles indications avant d'entreprendre la construction en série.

Au cours de ses déplacements ce wagon a fait escale à Paris et ensuite à l'Exposition technique de Charleroi, où il a été présenté au public.



NOUVELLES LETTRES DE VOITURE INTERNATIONALES A PARTIR DU 1^{er} JANVIER 1969

Pour uniformiser les documents utilisés dans le commerce extérieur, la contexture des lettres de voiture internationales de grande et de petite vitesse sera modifiée au 1^{er} janvier 1969.

A partir de cette date les modèles actuels ne seront plus utilisables.

A ce moment, les modalités d'affranchissement seront aussi modifiées profondément.

Notre bulletin no 5 de décembre prochain fournira des renseignements détaillés à ce sujet.



ERRATUM

COLIS POSTAUX INTERNATIONAUX

Au paragraphe 2 de l'article paru sur ce sujet dans notre numéro précédent, notre rédaction a fait par erreur état de dispositions en vigueur au sein de l'Union internationale des Chemins de fer, alors que ce sont les règles de l'Union postale universelle qui sont applicables en ce qui concerne les colis postaux internationaux. Le texte du paragraphe 2 est donc à remplacer par celui-ci :

En cas de non livraison...

...le colis postal vous est renvoyé d'office et à vos frais. Il se peut que la valeur marchande ne justifie pas les frais. Dans ce cas, indiquez clairement au verso du bulletin d'expédition et sur le colis vos instructions en français ou dans une langue connue dans le pays de destination.

Le terminal



d'Anvers est en service !

Vous pouvez obtenir tous renseignements au sujet des transports par transcontainers aux adresses suivantes :

Pour le trafic dans le pays

Les représentants commerciaux des chemins de fer belges, et en particulier M. HERREMANS, représentant commercial de la S.N.C.B. à Anvers, Koningin Astridplein, Centraal Station, Antwerpen. Tél. (03)33.02.68.

Pour le trafic international aussi bien que pour le trafic intérieur

— **Interferry S.A.**, agence à Anvers de la société coopérative Intercontainer.

Noorderplaats 2, Antwerpen.

Tél. (03)31.50.55

(03)31.50.56

(03)32.36.58

Télex: Interferry 32.529.

— **Terminal**

Oude Noorderlaan,
Antwerpen.

Tél. (03)32.58.30, extension: 42.48.

— **Interferry S.A.**

rue Picard 13,

Bruxelles 2.

Tél. (02)27.14.22.

— **Interferry**, agence à Zeebrugge de la S.C. Intercontainer

Loodswezenstraat,

Zeebrugge.

Tél. (050)54.900

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



**avec le train
voie libre**