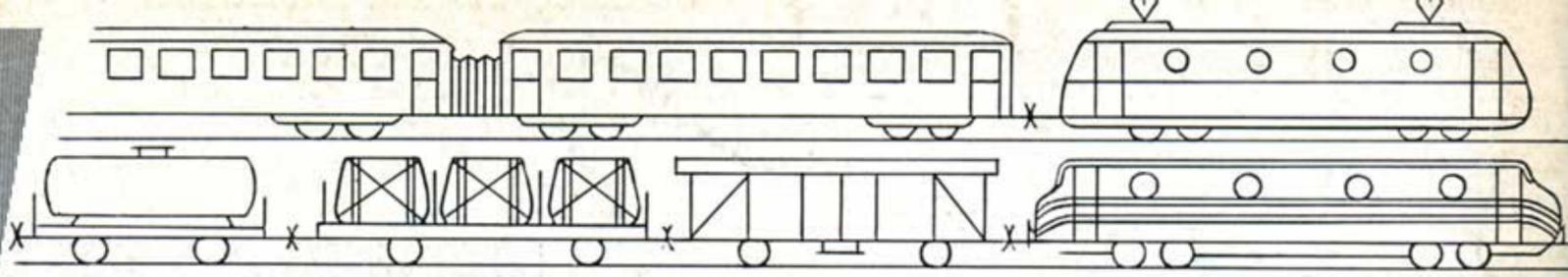


**B****N° 2**

MARS 1961



# INFORMATIONS SNCB

★ VOIR L'EUROPE EN AUTOS-COUCHETTES.

## SOMMAIRE

	Page
Toute la Méditerranée à la portée de votre voiture	2
Le pool européen de la palette „Standard”	4
5.000 t/jour déchargées par une équipe à effectif réduit	5
Une adresse vaut mieux	5
Interfrigo	6
Inauguration du service électrifié sur la ligne Bruxelles-Alost-Gand	8
Connaissez-vous Europabus ?	8
Colis postaux vers le Congo et le Ruanda-Urundi	9
Avis tarifaires	10
Modification numéros de téléphone	10

### Photos :

Putman/Bruxelles.  
Höflinger/Bâle.  
Entwistle/Canterbury.

Mise en page et impression:  
Omega s.a./Anvers.

Nederlandse uitgave verkrijgbaar op aanvraag.



Le train autos-couchettes Ostende - Bruxelles - Munich.  
Chargement des autos à Schaerbeek.



## Toute la Méditer

TRAIN AUTOS-COUCHETTES  
ETE 1961.

**E**NTAME modestement en 1956 par quelques départs vers Munich, le service des trains autos-couchettes a comporté en été 1960 :

- 27 trains vers Munich (contre 19 en 1959);
- 25 trains vers Milan (contre 14 en 1959);
- 10 trains vers Avignon (service nouveau).

Le nombre total de voitures transportées a augmenté dans des proportions analogues et atteint les chiffres suivants :

- vers Munich : 797 voitures;
- vers Milan : 1.131 voitures;
- vers Avignon : 502 voitures.

Devant la persistance de l'expansion, les services de l'été 1961 comporteront de nouveaux progrès :

- 36 départs vers Munich (contre 27);
- 35 départs vers Avignon (au lieu de 20);
- statu quo vers Milan (25 départs).

Cependant la nouveauté principale, comme nous l'annoncions dans notre bulletin précédent, est la création de la correspondance Milan-Brindisi, prolongée par ferry jusqu'en Grèce.

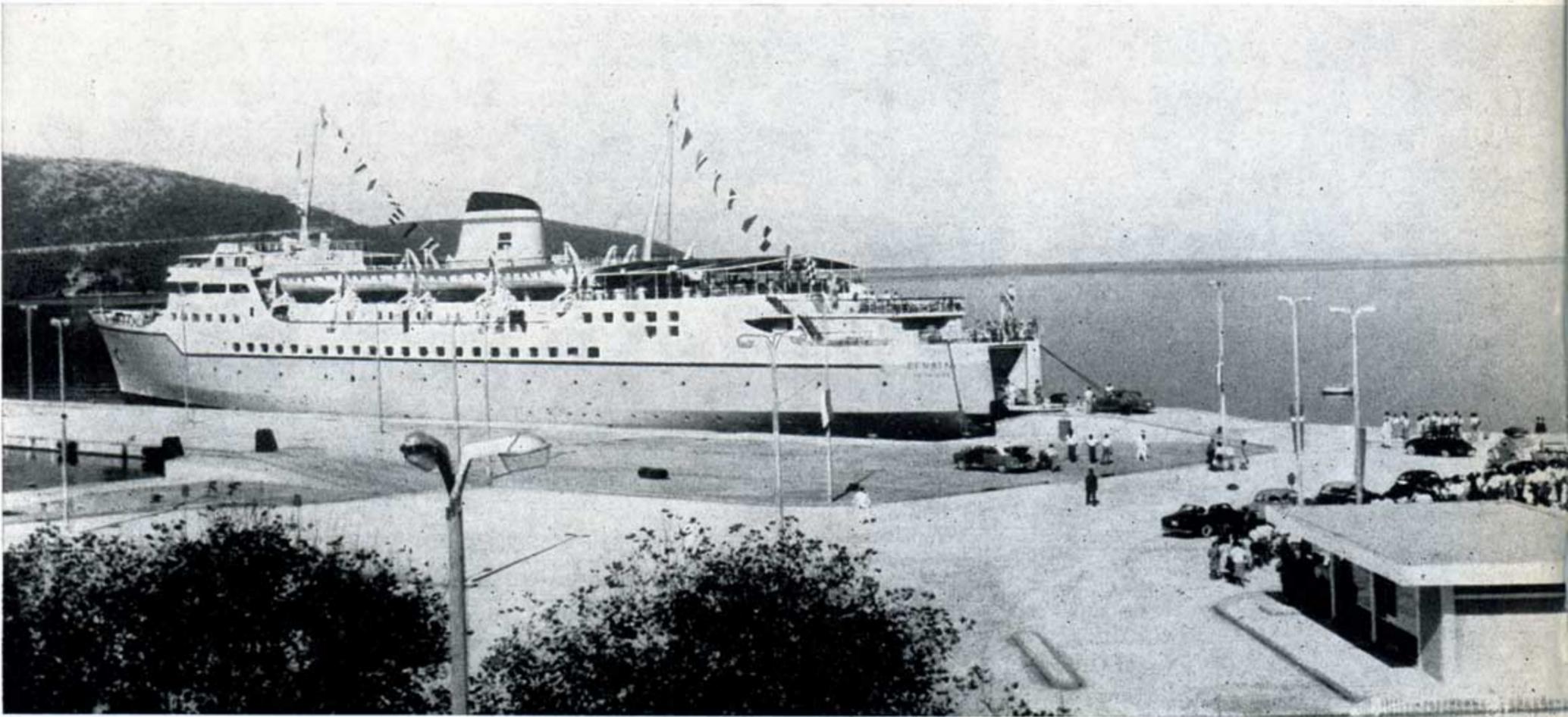
Ainsi est ouvert à l'automobiliste de chez nous non seulement tout le monde hellénique mais encore, s'il oblique vers le Sud-Ouest à partir de Brindisi, tous les trésors de la Sicile.

Comme le dit notre titre, c'est donc bien tout le monde méditerranéen qui est désormais ouvert à l'exploration automobile :

- Espagne par Avignon et Biarritz (de la nouvelle relation Paris-Biarritz).
- Côte d'Azur par Avignon.
- Riviera italienne par Avignon et Milan.
- Adriatique par Milan.
- Sicile et Grèce par Brindisi.

Pour être complet il nous faut ajouter à ce tableau la correspondance italienne Milan-Rome qui est desservie par un express de nuit ordinaire auquel il est joint, dans la limite du chargement admissible, quelques wagons d'automobiles. Ce train est journalier et circule toute l'année.

Comme chacun pourra le déduire de cette description, les autos-couchettes d'Europe commencent à tisser un vrai réseau. La carte ci-contre l'illustre parfaitement.



## Grèce est désormais à la portée de votre voiture !

Voici un aperçu des prix qui seront pratiqués au cours de la saison 1961 pour le transport des voitures :

Trajets simples :	Voitures	
	jusque 4.42 m	plus de 4.42 m
Bruxelles - Munich	1.540 FB	1.790 FB
Bruxelles - Avignon	1.600 FB	1.960 FB
Bruxelles - Milan	2.140 FB	2.480 FB
Milan - Brindisi	20.000 liras	30.000 liras
Milan - Rome	12.800 liras	19.200 liras

Trajet maritime vers la Grèce : prix variable selon poids du véhicule.

Exemple : (véhicule de 1.000 à 1.250 kg)  
de Brindisi à Corfou ou Igoumenitsa = 15.650 liras  
à Patras = 21.900 liras

En 1961 une réduction de 10% sera octroyée sur les prix des voyages aller-retour. Pour le trajet maritime vers la Grèce il n'y a pas de réduction.

Les bagages enfermés dans le coffre de la voiture sont transportés gratuitement.

Quant aux voyageurs, ils paient le prix ordinaire du transport par chemin de fer. Celui-ci variera selon le confort qu'ils désirent s'octroyer; soit, dans l'ordre croissant : couchette de 2e classe, wagon-lit touriste

(à 3 lits par compartiment), double (2 lits) ou single (1 lit).

Observons que la clientèle de classe que forment les voyageurs d'autos-couchettes, a manifesté en 1960 un revirement sensible vers le wagon-lit de haut confort (doubles et singles). Leur proportion passe, par exemple, de 32% à 40% entre 1959 et 1960 dans la relation Belgique-Munich.

Sur le trajet maritime nocturne vers la Grèce, le voyageur pourra choisir entre la couchette Pullman, le siège Pullman, le fauteuil-avion et toute une gamme de cabines à 2, 3 ou 4 couchettes, avec ou sans salle de bains, etc.

Nous sommes persuadés que pas un automobiliste amateur de vraies vacances, celles que l'on commence sans fatigue, à des milliers de kilomètres de chez soi, ne négligera les possibilités énormes que recèle le faisceau d'autos-couchettes au départ de la Belgique.

### RENSEIGNEMENTS — INSCRIPTIONS.

Renseignements et inscriptions auprès des agences de voyages agréées et dans toutes les gares importantes, notamment les bureaux de renseignements des grandes gares.



## UN PAS DE PLUS VERS UN POOL EUROPEEN DE LA PALETTE „STANDARD”

En complément à l'article paru dans notre bulletin n° 1, nous signalons que les chemins de fer fédéraux autrichiens se sont associés depuis le 1er janvier 1961 à l'accord germano-suisse d'échange de palettes „standard” de 0.80 m × 1.20 m.



Les expéditeurs — et c'est normal — ont tendance à se défaire de leurs envois le plus tard possible, en fin de journée.

Il en résulte un afflux massif, vers la soirée, dans les gares qui font office de centre de ramassage des colis. Les camions de Bruxelles Tour et Taxis, notre centre routier le plus important, vont chercher chaque jour chez les clients quelque 15.000 envois (ou 40.000 colis).

Cette masse doit être évacuée par les trains de nuit, dont les premiers départs se situent vers 7 ou 8 heures du soir. C'est dire la célérité avec laquelle doivent être conduites les opérations.

Dans ce but, dès leur arrivée en gare, les colis sont séparés des documents de transport. Ils suivront chacun leur voie propre pour ne se rejoindre qu'à destination, lors du chargement du camion assurant la remise à domicile.

Il peut arriver qu'un document de transport, après avoir subi les opérations prévues (taxation etc.) soit mal trié.

A destination, le document égaré dans une fausse direction ne viendra donc pas rejoindre le colis. Si celui-ci ne comporte que

des marques ou numéros, comme certains expéditeurs le pratiquent encore, il sera impossible de le livrer.

Toute autre est la situation si vous avez pris soin de pourvoir le colis d'une étiquette avec nom et adresse du destinataire (étiquette flottante si la marchandise ne se prête pas au collage d'une étiquette ordinaire).

Dans ce cas le chemin de fer livrera sans retard le colis, avec les réserves d'usage, en attendant l'arrivée du document de transport.

A Bruxelles, où la situation est la plus tendue, le chemin de fer fait un essai de fourniture gratuite d'étiquettes.

Aux expéditeurs qui désirent continuer à utiliser leurs propres étiquettes à firme il a été recommandé de prévoir, lors de la première réimpression, un libellé conforme à celui du chemin de fer.

L'étiquette-adresse peut être complétée en même temps que le document de transport ou la facture. Son application ne demande pas plus de temps que celle de marques ou numéros. Il est de votre intérêt d'en faire usage.

## 5.000 t/jour déchargées par une équipe à effectif réduit

En France, les centrales électriques thermiques modernes, même accessibles par voie d'eau, sont généralement approvisionnées en charbon par chemin de fer. La consommation de certaines d'entre elles atteint 4.000 à 5.000 t par jour.

Le transport est effectué par trains complets. La vidange des wagons se fait par gravité dans un silo situé sous la voie et au fond duquel le charbon est repris par extracteur et bande transporteuse.

Pareille solution simplifie la manutention d'une façon considérable. Le déchargement de toute la consommation journalière s'effectue en une seule prestation de jour d'une équipe dont le personnel se réduit à peu de chose. Les tapis roulants et autres engins de manutention mécanique ne fonctionnent que pendant une durée limitée mais ils sont utilisés avec un débit régulier, à leur capacité normale et avec un rendement optimum. Les trains circulent avec régularité, d'après un programme préétabli en accord avec les charbonnages et les centrales. Cette organisation présente des avantages non seulement pour le destinataire

et le transporteur mais également pour les charbonnages qui voient leur position concurrentielle renforcée.

Pareille solution est applicable pour les transports massifs de charbon, non seulement vers les centrales électriques mais aussi vers les cokeries et autres grosses industries.

Des transports massifs de coke, de laitiers, de calcaires, de pier-railles, etc. peuvent être traités d'un façon similaire.

En prévision de la concurrence accrue que suscitera le marché commun, les industriels belges cherchent à réduire leur prix de revient par tous les moyens. Dans bon nombre d'industries, des études sont en cours ou sont prévues pour rationaliser les manutentions intérieures.

Ne convient-il pas de s'inspirer de l'exemple cité ci-dessus?

La S.N.C.B., est disposée à s'intéresser à ces problèmes. Elle met à la disposition des industriels un service technique qui désire rechercher, en collaboration avec eux, des solutions rationnelles. Ce service „Manutention-Transports” est installé au 17, rue de Louvain, à Bruxelles (tél. 02/13.18.70, extension 3113), et fait partie de la Direction de l'Exploitation.

une adresse vaut mieux !

Nom + adr. Expéditeur Naam + adr. Afzender <i>Janssens R.</i> <i>Grote Steenweg 521</i> <i>Antwerpen</i>		<b>GRANDE VITESSE</b> <b>IJLGOED</b>	
		Bulletin n.°	Nombre colis Aantal coli
Nom + adr. Destinataire Naam + adr. Geadresseerde <i>M<sup>r</sup> Dubois</i> <i>Chaussée de la Reina</i> <i>Liège</i>		Lotissement :	

SP 42 LBX

Desclée-211560 - 8 - 60 (2.000.000)

QUAI A  
BRUXELLES TOUR ET TAXIS.



# INTERFRIGO transporte les périssables dans toute l'Europe

La mission d'Interfrigo, coopérative de droit belge, dans laquelle sont associées 11 administrations de chemin de fer est de gérer et de promouvoir les trafics intereuropéens en wagons réfrigérants.

Interfrigo s'acquitte de cette mission :

- en améliorant constamment la qualité des services,
- en veillant à l'adaptation du volume des parcs de wagons réfrigérants aux progrès croissants des courants de trafics,
- en assurant une utilisation optimum d'un matériel fort coûteux afin d'abaisser le prix de revient des transports.

Prise isolément une administration ferroviaire n'aurait qu'une mauvaise utilisation du matériel tout en demeurant incapable de faire face à des pointes de trafic.

Or ces trafics sont souvent saisonniers et leur ampleur dépend des impondérables qui président au volume des récoltes ou à l'évolution des marchés.

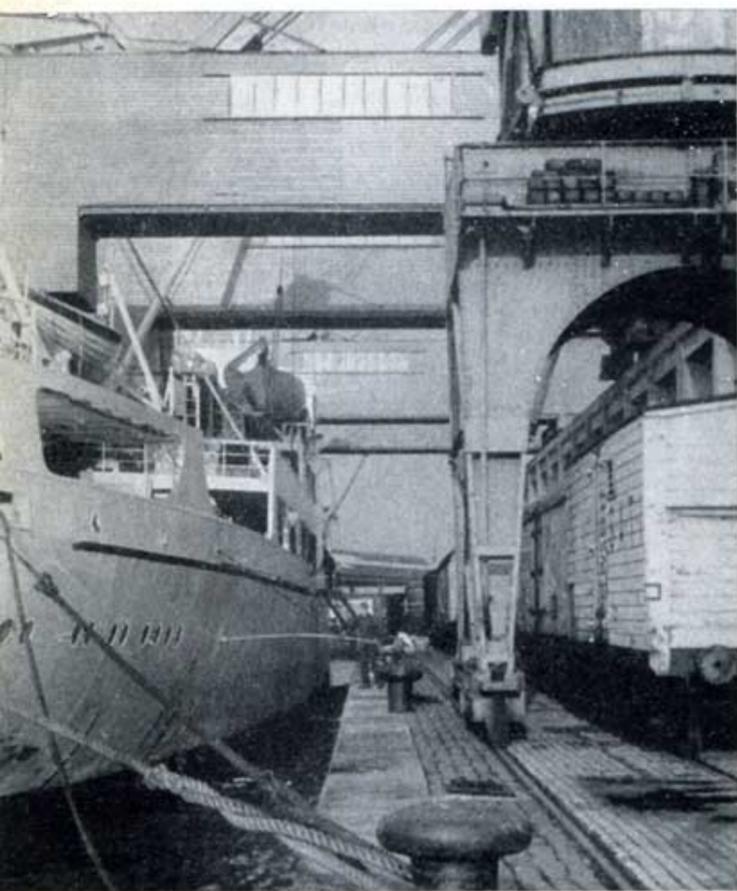
et probablement 400 autres en 1962. Notons que 100 wagons récents sont dotés d'essieux interchangeables permettant des trafics de bout en bout sans transbordement avec l'Espagne.

## POLITIQUE COMMERCIALE.

Interfrigo tire sa subsistance des taxes frigorifiques qui frappent les transports gérés par elle, en sus du prix de transport ferroviaire normal revenant aux réseaux empruntés. Ces taxes frigorifiques représentent la rémunération du coût élevé du matériel spécial utilisé.

Interfrigo en tant qu'entreprise commerciale doit couvrir ses dépenses; en tant que filiale des chemins de fer s'y ajoute l'obligation de promouvoir les transports notamment en établissant les taxes frigorifiques à un niveau raisonnable.

Celles-ci sont différenciées en fonction de la durée moyenne du voyage dans la relation demandée par l'expéditeur et du type de



Une administration isolée, d'autre part, trouvera moins aisément qu'une société organisée à l'échelle européenne, le fret de retour évitant les parcours à vide.

## MOYENS UTILISES.

Interfrigo dispose des véhicules des administrations ferroviaires et de leurs sociétés filiales. Elle a construit également un parc propre.

En dehors d'un certain droit de priorité en faveur des réseaux propriétaires, Interfrigo répartit sans distinction d'appartenance les matériels entre ses associés et compense ainsi les variations saisonnières des divers pays.

Actuellement les parcs des réseaux-membres et de leurs filiales s'élèvent au total à 15.000 wagons environ. Toutefois, une part relativement importante des parcs français et allemands est absorbée par les besoins intérieurs.

En 1960, le parc propriété d'Interfrigo comporte 1.710 unités auxquelles viendront s'ajouter en 1961, 75 nouveaux wagons

wagon utilisé (wagons anciens ou wagons neufs de grande capacité).

Pour des trafics réguliers, importants ou se situant en dehors des pointes saisonnières, Interfrigo peut consentir des ristournes.

## EVOLUTION ET STRUCTURE DU TRAFIC.

Le succès remporté par Interfrigo se traduit par l'évolution rapide du trafic qui, en 1960, a atteint près de 110.000 wagons. Parmi les 84.000 wagons expédiés en 1959 se trouvaient les envois suivants :

### BANANES (15.210 wagons).

Denrée très fragile transportée sous le régime isotherme, avec réchaud en hiver, avec glace en été. Les transports s'effectuent au départ des ports de la mer du Nord et de Marseille, vers l'Allemagne, la Belgique, la Suisse et l'Autriche. L'augmentation de la consommation en Europe occidentale et les perspectives

de débouchés dans les pays de l'Est laissent prévoir une augmentation du volume des expéditions.

#### AGRUMES (355 wagons).

Ce n'est qu'exceptionnellement qu'il est fait usage de matériel réfrigérant pour ces transports, soit que l'on veuille retarder la maturité des fruits, soit que l'on désire les protéger du froid.

#### AUTRES FRUITS (18.325 wagons).

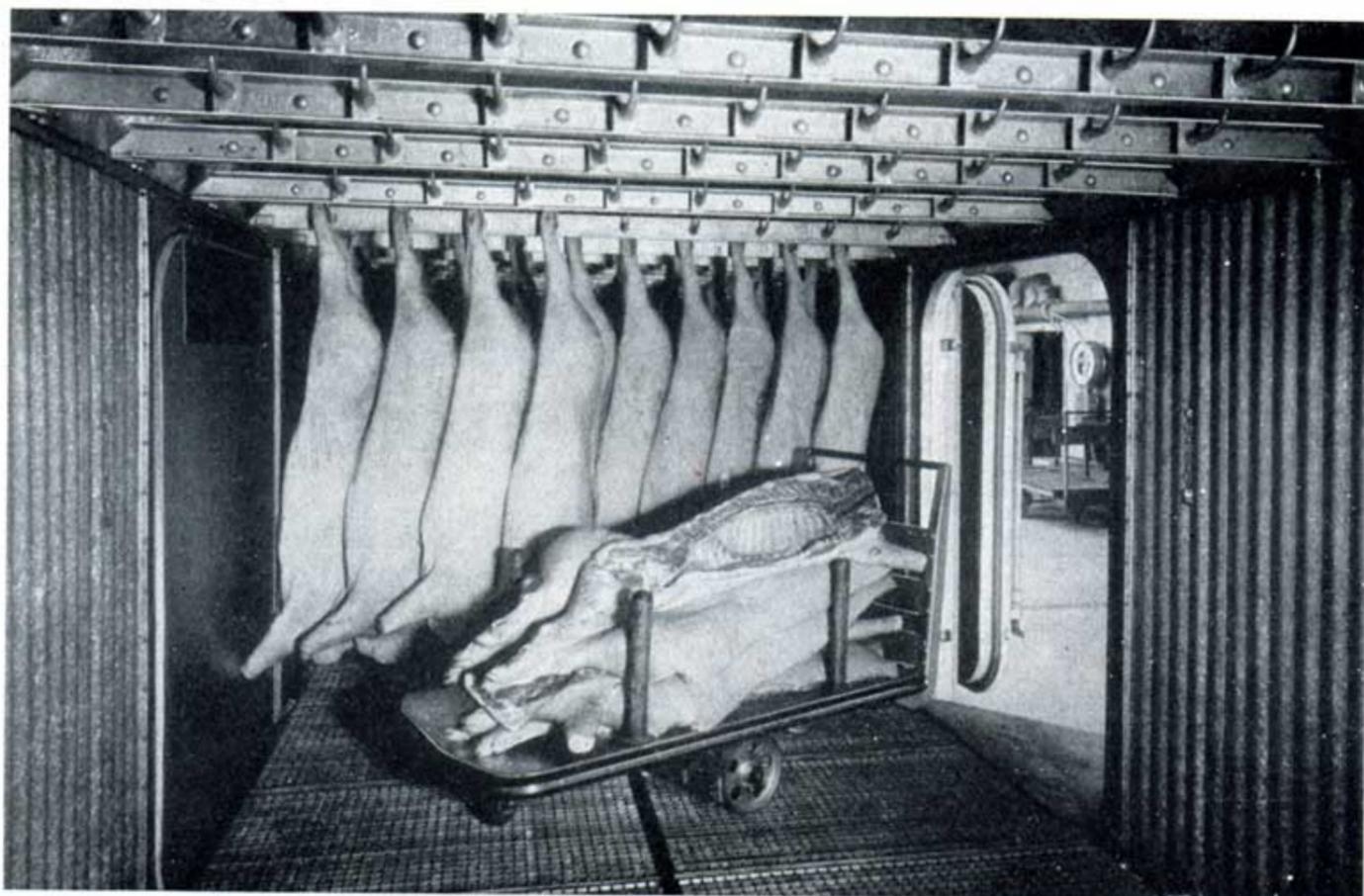
La protection du froid permet de cueillir les fruits très près de leur maturité, d'étendre les débouchés et de valoriser plus complètement la production. Les pêches, abricots et raisins proviennent des pays méditerranéens et sont destinés à l'Europe Occidentale. L'industrialisation de l'arboriculture a donné également naissance à des transports importants de prunes, de pommes et de poires. Les pays méditerranéens développent rapidement une infrastructure frigorifique qui permet de régulariser

réfrigérants. C'est ainsi que même en hiver, les salades de Perpignan sont transportées en wagons glacés afin de garder un degré hygrométrique favorable à la conservation.

Mais on utilise de plus en plus les wagons réfrigérants même pour les expéditions de légumes réputés „robustes” (choux-fleurs, carottes, etc.), afin d'éviter la freinte en cours de route et obtenir à l'arrivée une meilleure présentation commerciale. C'est ainsi qu'au départ de Bretagne, 2.000 chargements de choux-fleurs environ sont effectués chaque saison en wagons réfrigérants.

#### FLEURS (861 wagons).

Ce transport très délicat s'effectue au départ de la Côte d'Azur et de la frontière espagnole. Le trafic est destiné à s'accroître au fur et à mesure de l'élargissement des débouchés, le transport par fer se substituant au transport aérien dès que les lots deviennent importants.



1. Transbordement de bananes au port d'Anvers.
2. Chargement de pommes destinées à la Belgique, au „Bahnhof Kühlhaus” de Bâle.
3. Chargement de viande fraîche en wagon UIC-ORE type 1 à isolation moyenne.

le débit des récoltes et les fruits entreposés doivent nécessairement être transportés en wagons réfrigérants.

#### POMMES DE TERRE (4.109 wagons).

Dans de nombreuses relations, les expéditeurs tendent à recourir de plus en plus à la protection isothermique, les taxes frigorifiques „Interfrigo” n'étant que légèrement supérieures au coût des emballages „grand froid” à utiliser dans les wagons fermés normaux.

#### LEGUMES (3.688 wagons de salades, 1.568 wagons d'autres légumes).

En six ans, l'ensemble du trafic, qui porte sur une gamme très étendue de production, a doublé. La France, l'Italie et la Hollande voient leurs débouchés vers l'Europe centrale, l'Angleterre et la Scandinavie s'accroître rapidement. Les légumes fragiles sont pratiquement transportés uniquement en wagons

#### PRODUITS CARNES (9.416 wagons).

L'évolution de ce trafic est très rapide et est favorisée par l'élévation du niveau de vie et du tourisme.

#### PRODUITS CONGELES (4.863 wagons).

Au fur et à mesure que les consommateurs européens se familiarisent avec ces produits, les trafics se développent.

#### LAIT (5.119 wagons).

#### BEURRE, ŒUFS, FROMAGE (3.699 wagons).

#### POISSONS (4.203 wagons).

Dans une prochaine communication, nous nous proposons de traiter des trafics „Interfrigo” intéressant la Belgique.

#### Représentation d'Interfrigo en Belgique :

Refribel, Entrepôts d'Anvers — Bassin Albert Quai 121-123, Anvers. - Tél. 41.02.57 ou 41.06.15



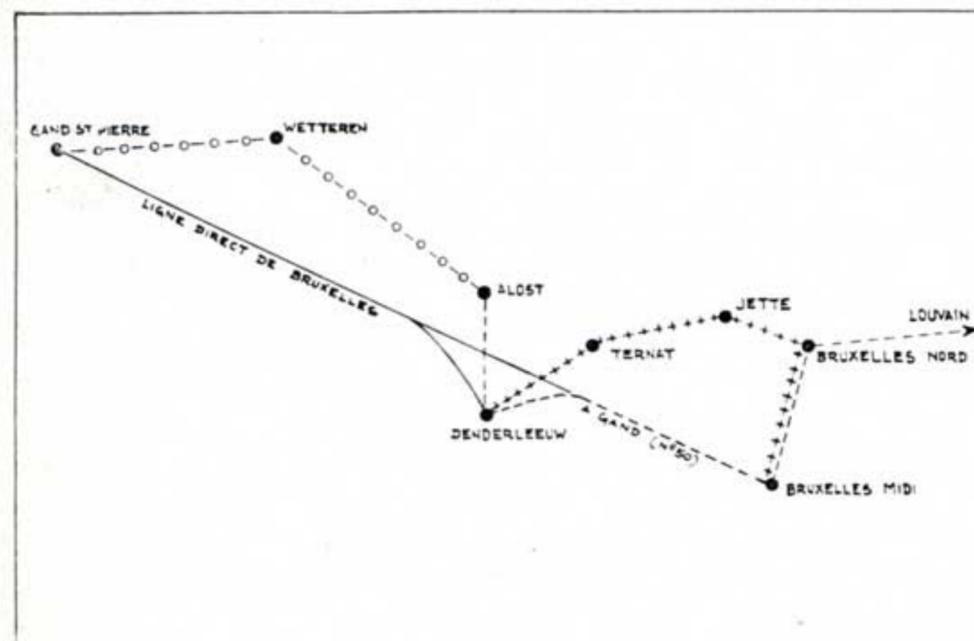
# Connaissez

## INAUGURATION DU SERVICE ELECTRIFIE SUR LA LIGNE BRUXELLES-ALOST-GAND

Le 30 janvier 1961 M. SEGERS, Ministre des Communications, a inauguré l'électrification de la ligne Bruxelles-Jette-Ternat-Denderleeuw-Alost-Wetteren-Gand (dite ancienne ligne de Gand).

Quelles sont les améliorations essentielles apportées par ces travaux ?

- possibilité de détourner les trains électriques de la ligne directe de Gand par l'ancienne en cas d'accident ou de surcharge aux heures de pointe.
- prolongement de l'itinéraire des trains à horaire cadencé Louvain-Bruxelles-Alost (-----) jusqu'à Gand St Pierre (-o-o-o-) ce qui procure un gain de temps de 8 à 17 minutes aux voyageurs de la section Gand-Alost vers Bruxelles et leur épargne le changement de train à Alost.
- La correspondance avec les trains directs Liège-Bruxelles-Ostende a été maintenue à Gand St Pierre et à Louvain.
- un service de cadence a été organisé entre Bruxelles (Midi)-Bruxelles (Nord)-Jette-Denderleeuw (++++++) en correspondance à Denderleeuw avec les trains Louvain-Gand St Pierre dont nous venons de parler. Les voyageurs de ce tronçon vers Gand bénéficient ainsi d'un gain de temps de 8 à 14 minutes.



C'est sous cet emblème que les chemins de fer d'Europe participent au grand tourisme routier par autocar.

A cet effet ils ont créé une association qui exploite une série de lignes régulières, de circuits et d'excursions à l'échelle intereuropéenne. Conformément à leurs traditions ils y ont introduit un haut standard de régularité et de confort.

Le développement du réseau est considérable. En vous disant qu'il comporte 60.000 km de parcours total, peut-être ne serions-nous pas assez explicites, mais en ajoutant que le touriste, grâce à lui, pourrait passer du Cap Nord en Sicile ou d'Espagne en Yougoslavie, nous vous en ferions mieux saisir toutes les possibilités. Europabus comporte des lignes régulières grâce auxquelles les voyageurs peuvent atteindre par un itinéraire touristique, un lieu de séjour éloigné.

Une autre formule de vacances consiste à prendre le train, pour franchir rapidement la distance qui vous sépare du point de départ d'un circuit explorant une région lointaine.

Europabus comporte une sélection de circuits devant laquelle vous n'auriez que l'embaras du choix. En voici quelques exemples pris au hasard parmi les 23 figurant au programme de 1961 : les fjords norvégiens, l'Allemagne romantique, les châteaux de la Loire, le tour des 9 Pays (passant par Bruxelles), les circuits d'Autriche, de Corse, de Sardaigne, de Sicile, d'Andalousie etc.

La S.N.C.B. participe effectivement à cette organisation car pour sa part elle collabore à l'exploitation (haute saison 1961) :

a) des lignes régulières suivantes :

- Ostende-Amsterdam : 2 départs/jour, prix aller-retour 463 F.
- Ostende - Bruxelles - Frankfurt/Main : 4 départs/semaine, prix aller-retour 825 F.
- Ostende-Bruxelles-Menton : en 3 étapes, 3 départs/semaine, prix aller-retour 1.863 F.
- Ostende-Bruxelles-Barcelone : en 3 étapes, 1 départ/semaine, prix aller-retour 2.268 F.
- Ostende-La Panne-Lille : quotidien, prix aller-retour 188 F.
- Anvers-Bruxelles-Lourdes : en 3 étapes, 1 ou 2 départs/semaine selon époque, prix provisoire aller-retour 1.687 F.

b) du „Circuit des 9 Pays”, tour de 14 jours par la Hollande, l'Allemagne, la Suisse, le Liechtenstein,

vous



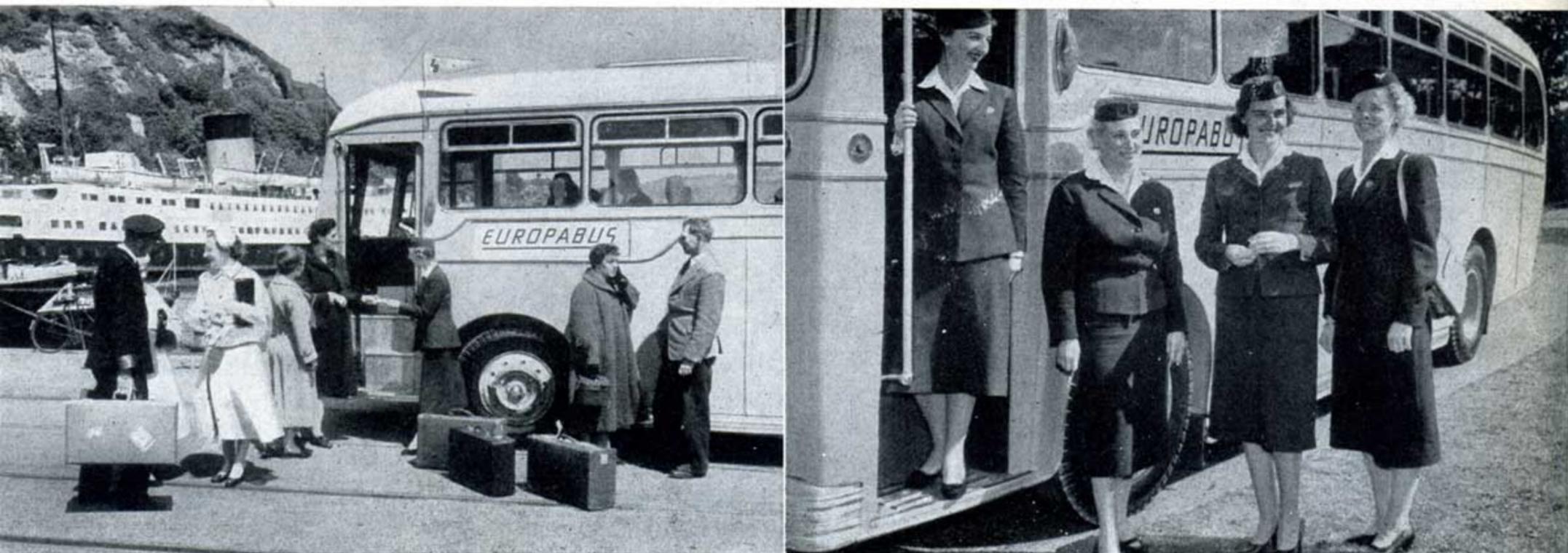
l'Autriche, l'Italie, la Principauté de Monaco, la France et la Belgique.

Prix forfaitaire : 10.600 F couvrant le transport, le logement, les repas, le service, etc...

Prospectus Europabus des divers pays participants : bureaux

de renseignements des grandes gares et agences de voyages agréées.

Emission des billets et réservation de places pour tout le réseau Europabus : auprès des principales gares et des agences de voyages agréées.



## COLIS POSTAUX VERS LE CONGO ET LE RUANDA-URUNDI

Les expéditions se font actuellement par les voies ci-après :

Genre de colis 1	Voie d'acheminement 2	République du Congo 3	Katanga 4	Ruanda- Urundi 5
Colis postaux avion		oui	oui	oui
Colis postaux mer- air (1)	Matadi	oui	non	oui
Colis postaux de surface (2)	Matadi	oui	non	non
	Lobito	non	oui	non
	Dar-es-Salaam (3)	non	non	oui

(1) par mer jusqu'à Matadi, par air au-delà.

(2) par la voie maritime.

(3) jusque 10 kg maximum.

Seuls les colis postaux ordinaires sont acceptés; les colis avec valeur déclarée, grevés d'un remboursement ou „francs de droits”, ne sont provisoirement pas admis au transport.

D'autre part, ne sont pas acceptés actuellement, les colis postaux mer-air (par mer jusqu'à Matadi, par air au-delà) et les colis postaux-avion à destination des localités des provinces Orientale et du Kivu (il s'agit des colis transitant par les aérodromes de Bukavu et de Stanleyville).

**TRANSPORT DE VOYAGEURS EN SERVICE INTERNATIONAL**

1) **Enfants.** Dorénavant, les enfants de 4 à 10 ans paient, pour le parcours belge, la moitié du prix de transport prévu pour les adultes (isolés ou en groupe), au lieu de la moitié du prix du billet simple à tarif plein.

2) **Voyageurs en groupes.** Les groupes ordinaires composés de 10 à 24 personnes bénéficient, dès à présent, sur les lignes belges, d'une réduction de 25% au lieu de 20%.

**Trafic avec l'Allemagne.**

Dans le cadre du tarif international pour le transport des marchandises entre la Belgique et l'Allemagne dont nous avons parlé dans le bulletin précédent, certains tarifs spéciaux ont subi des modifications à l'instar du tarif international lui-même. Voici deux cas intéressants :

**TARIF 4 B (Bières).**

Le nouveau tarif spécial 4 B annule les anciens 4 B et 6 B et est applicable à tous les envois de bières, quels que soient le sens du trafic, le matériel utilisé et les gares de départ ou d'arrivée. Par suite des réductions consenties par les deux réseaux intéressés, les taxes offertes sont plus avantageuses qu'auparavant.

**TARIF 6 B (Produits chimiques).**

Tous les produits de l'industrie chimique, des classes 1, 2, 6 et 7, ainsi que les produits non spécialement dénommés, peuvent bénéficier de ce tarif réduit. Il s'applique au départ des centres de production allemands vers toutes les gares belges; il s'applique aussi dans le sens inverse, aux relations d'Anvers Bassins et Entrepôt vers toutes les gares allemandes et peut être étendu sur demande et moyennant engagement pour un minimum de trafic, aux envois expédiés d'autres centres producteurs belges vers l'Allemagne.

**Trafic avec l'Italie.**

Un 4e supplément au tarif international 2430 applicable au transport des combustibles minéraux en provenance de la Belgique à destination de l'Italie est entré en vigueur le 1er décembre 1960. Ce tarif réalise la parité des prix de transport par la France et par l'Allemagne.

Ce supplément prévoit que la réduction de 20,40 FB par tonne, accordée par voie de détaxe, aux transports acheminés par la France, pour tenir compte de la „Frachthilfe“ concédée sur le parcours allemand, est ramenée à 18 FB par tonne.

**Trafic avec la Suisse et pays au-delà.**

Un 3e supplément au tarif international Ports de mer belges - Bâle est entré en vigueur le 1.2.1961.

Ce supplément tient compte de la majoration des tarifs de la SNCF pour les transports de fruits et de légumes qui ne sont pas d'origine française ou algérienne ainsi que de la „Frachthilfe“ consentie par le Gouvernement allemand en faveur des combustibles minéraux.

**Trafic avec la Tchécoslovaquie.**

Un 2e supplément au Tarif international pour le transport des marchandises par wagon complet entre la Belgique et la Tchécoslovaquie est entré en vigueur le 1.2.1961.

Ce supplément comporte des prix réduits pour les nouvelles marchandises suivantes expédiées vers la Belgique :

- aciers, produits en acier, alliages (tarif d'articles 104);
- papier et articles en papier; carton (tarif d'articles 110);
- verre et ouvrages en verre (tarif d'articles 111).

Le tarif avec tous ses suppléments actuels et futurs peut être obtenu en virant la somme de 210 francs au c.c.p. 1010 de la S.N.C.B. et en mentionnant sur le talon : Tarif international Belgique - Tchécoslovaquie 0924.

★

**GARAGE DE WAGONS DE CRAIE ET DE CIMENT A EXPORTER PAR ANVERS**

Répondant aux vœux de la clientèle, la S.N.C.B. a étendu, à partir du 1.2.1961, le bénéfice du droit de garage aux expéditions de moins de 5 wagons, de craie et de ciment, quel que soit le quai auquel ces marchandises sont destinées au port d'Anvers.

**Nous vous prions de noter que les numéros de téléphone de nos agences commerciales en Suisse et aux Pays-Bas ont été modifiés :**

**pour la Suisse : Bâle 24.40.77**

**pour les Pays-Bas : Amsterdam 24.59.59**