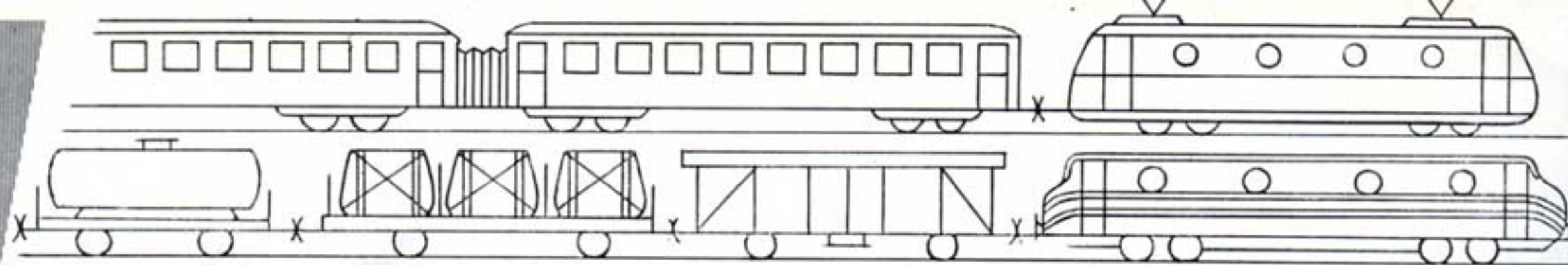




N° 4
JUILLET 1961



INFORMATIONS S N C B

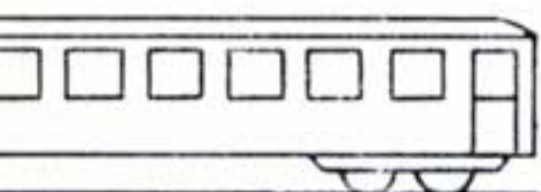
BULLETIN D'INFORMATION DE LA DIRECTION COMMERCIALE DES CHEMINS DE FER BELGES.
G A R E C E N T R A L E , 4^e E T A G E , B R U X E L L E S . T E L . 13.18.70 P O S T E 3602



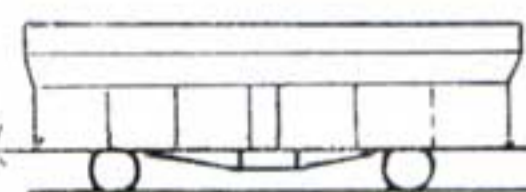
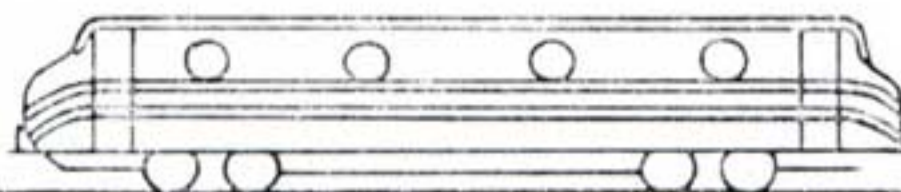
*Bonnes
vacances!*

PHOTO PUTMAN

S O M M A I R E : Et maintenant du matériel de transport moderne pour les marchandises, p. 2 / Canalisation du trafic international, p. 6 / Les avez-vous déjà utilisés ? p. 8 / Le système tarifaire belge en transport de marchandises, p. 9 / 13 juin 1961, p. 11 / Nouvelles agences commerciales, p. 12 / Avis tarifaires, p. 12 / Extension du pool européen des palettes, p. 12.



et maintenant...



du matériel de transport moderne pour les marchandises

Au cours des dernières années, la S.N.C.B. a fait des efforts considérables pour améliorer les conditions de transport des voyageurs par la mise en service de voitures modernes et confortables.

Il a été procédé à une rationalisation poussée de la traction des trains où la machine à vapeur a cédé le pas à la traction électrique ou Diesel. Même pour les manœuvres, des locomotives et locotracteurs Diesel, dont la puissance est appropriée aux besoins locaux, remplacent actuellement les machines à vapeur.

Les installations fixes des gares à voyageurs et à marchandises comme celles de la signalisation, suivant le progrès de la technique, ont rationalisé l'exploitation du chemin de fer et offert un meilleur service à la clientèle.

A présent, la S.N.C.B. désire également développer ses efforts dans le secteur du matériel de transport de marchandises par wagons complets. Dans ce domaine, certains réseaux étrangers se sont déjà engagés résolument dans la spécialisation des wagons dans le but de réduire les frais inhérents aux opérations terminales.

Les chemins de fer belges envisagent de s'équiper de wagons spéciaux permettant de réduire considérablement la main-d'œuvre nécessaire au déchargement tout en effectuant cette opération dans les meilleures conditions hygiéniques et sociales.

Il n'échappera à personne que les wagons à déchargement automatique, surtout pour des transports massifs et réguliers de marchandises en vrac présentent un intérêt particulier pour la rationalisation des installations industrielles de chargement et de déchargement.

Bien sûr, la S.N.C.B. n'est pas en mesure de remplacer du jour au lendemain des milliers de wagons existants par du matériel moderne.

Au cours des prochaines années de nombreux wagons auront atteint leur limite d'âge et seront mis hors service pour vétusté. Nous pouvons donc envisager leur remplacement par des wagons modernes. Le choix en sera fait judicieusement. Ils doivent, en effet, présenter des caractéristiques d'appropriation parfaite aux besoins de la clientèle. Pour atteindre ce but, une collaboration de cette dernière est souhaitable et ses suggestions seront reçues avec intérêt.

Nous croyons utile de donner ici déjà quelques indications au sujet de 3 types de wagons qui sont actuellement en commande ou à l'étude.

1. Wagon citerne à déchargement pneumatique pour le transport de ciment, chaux vive en poudre, produits chimiques et autres pulvérulents.

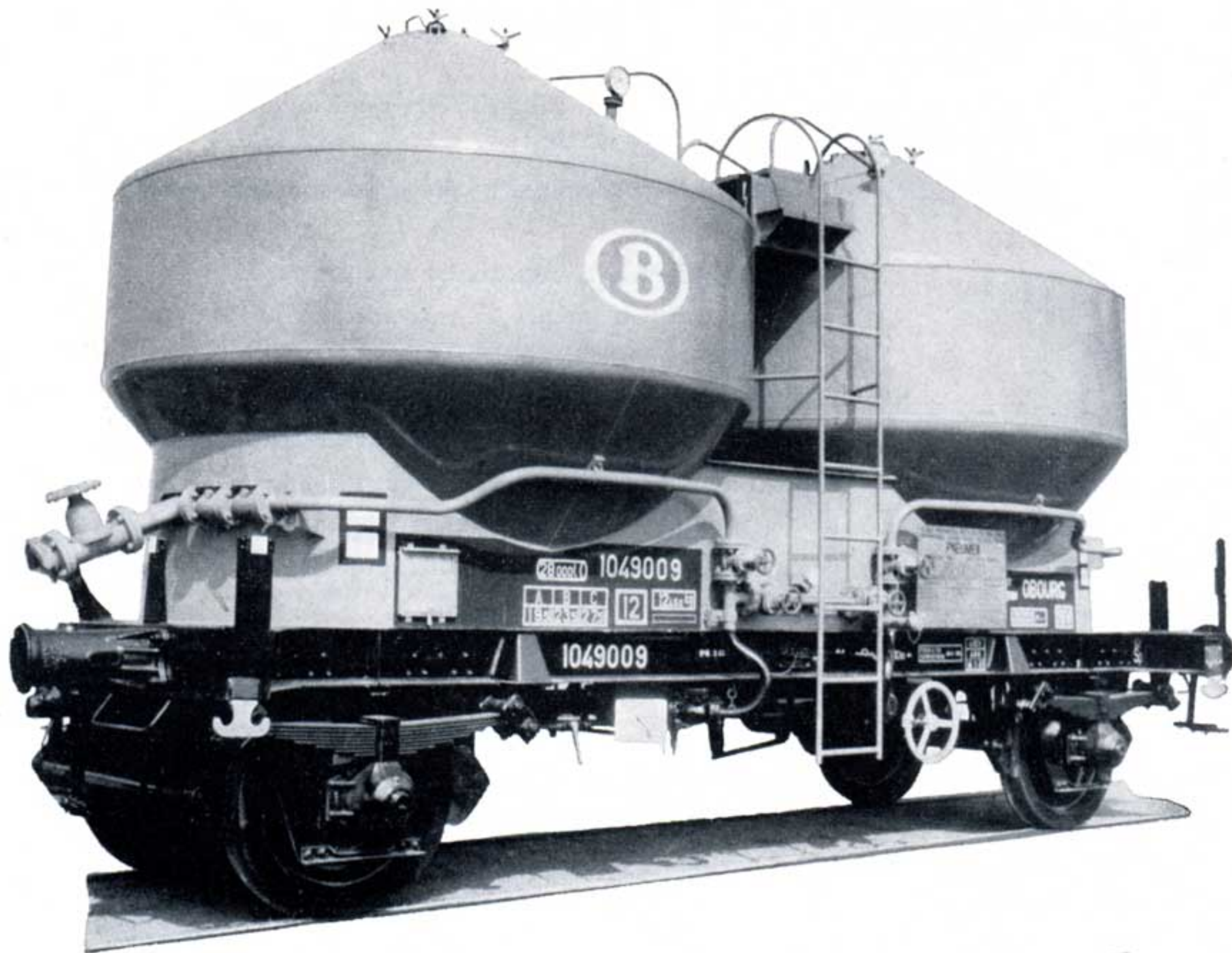
25 wagons de ce type sont en construction et leur mise en service est prévue prochainement.

L'acquisition de wagons supplémentaires pour 1962 est en préparation.

Le chargement se fait par gravité.

Chaque silo a une capacité de 14 m³, soit 28 m³ par wagon.

La charge maximum autorisée est de 27,5 t environ. Le déchargement est effectué au moyen d'un groupe moto-compresseur qui débite de l'air comprimé à 2,5 Kg dans la citerne. L'émulsion air + ciment est chassée vers le silo du destinataire. Le débit du déchargement atteint environ 1 tonne par minute. Le moto-compresseur qui doit pouvoir débiter 400 à 600 m³ d'air par heure, est à acquérir par le client.



Wagon citerne à vidange pneumatique pour le transport de ciment en vrac et certains autres produits pulvérulents.

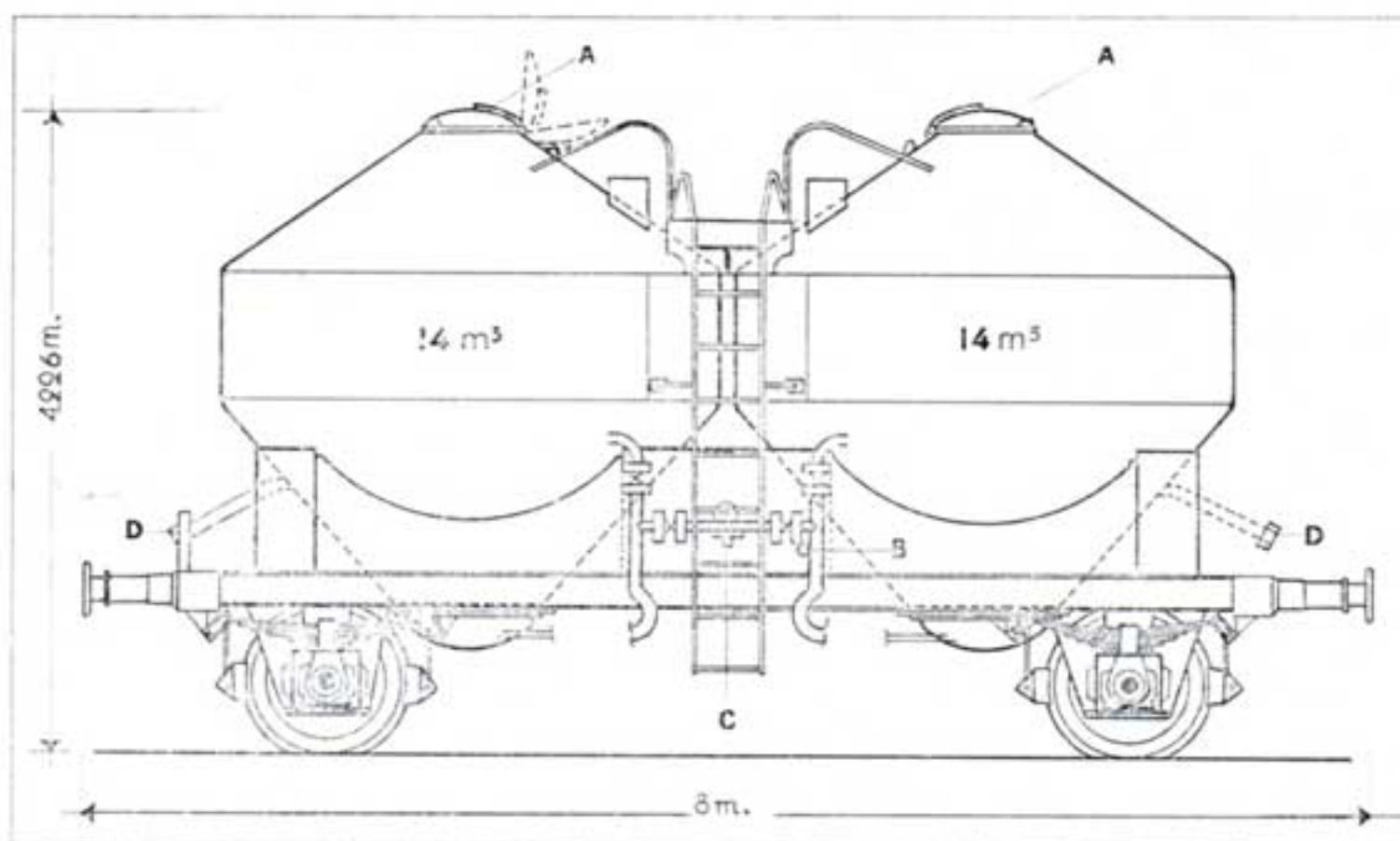
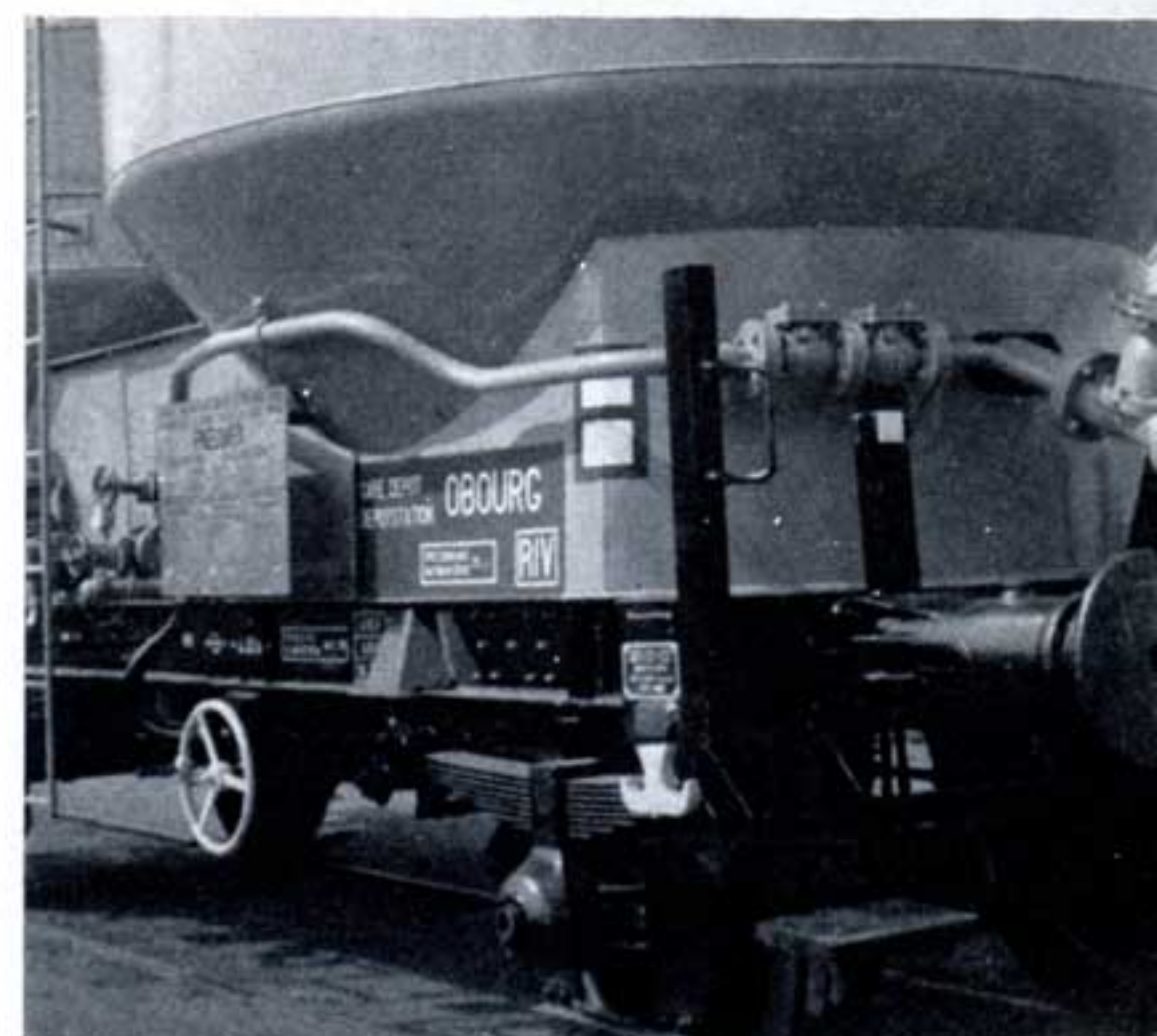
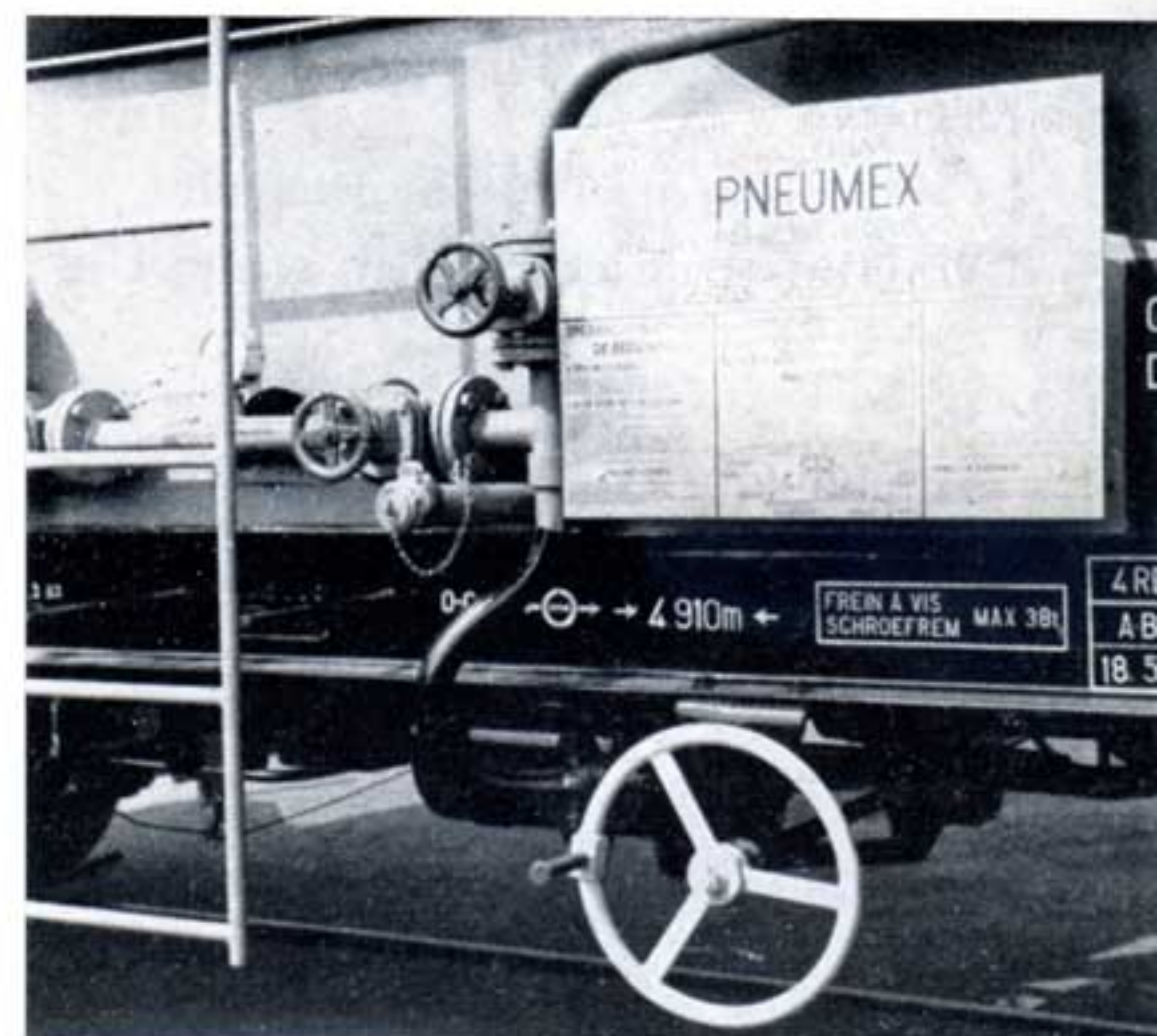


Schéma du wagon citerne : A. ouverture de remplissage, \varnothing 466 mm / B. raccord pour air comprimé, \varnothing 50 / C. soupape de sûreté, 2,8 à 2,9 kg/cm² / D. raccord de sortie \varnothing 100.

En haut : le raccord d'air comprimé du wagon citerne et la roue de commande du frein à vis.

En bas : le wagon citerne à déchargement pneumatique avec, à l'avant plan à droite, le raccord de sortie.



2. Wagon ouvert auto-déchargeur à dos d'âne longitudinal.

Pour le transport de coke, charbon (non collant) et autres marchandises en vrac, glissant sur un glacis métallique incliné à $\pm 45^\circ$.

Caractéristiques principales :

volume de la caisse = 56,5 m³

charge maximum autorisée = 26,5 t.

Le chargement est fait au moyen d'un grappin, par goulotte ou par bande transporteuse, etc...

Le déchargement est effectué dans un silo, sous la voie. La marchandise tombe de chaque côté du wagon. L'opération est terminée en quelques secondes.

La construction d'une série de ces wagons est prévue pour le début de 1962.

3. Wagon ouvert (ou couvert) à déchargement automatique par gravité à débit réglable.

Ce véhicule doit servir au transport de marchandises en vrac telles que charbons calibrés, pierrailles, chaux en roches, dolomies, laitier et certaines marchandises granuleuses.

Le wagon est constitué de deux silos.

L'écoulement du chargement complet se fait par gou-

lotte, soit à gauche, soit à droite de la voie, au choix du destinataire.

Le débit de l'écoulement peut être réglé à volonté.

Le déchargement se fait :

— soit dans un silo situé à côté et en contrebas de la voie;

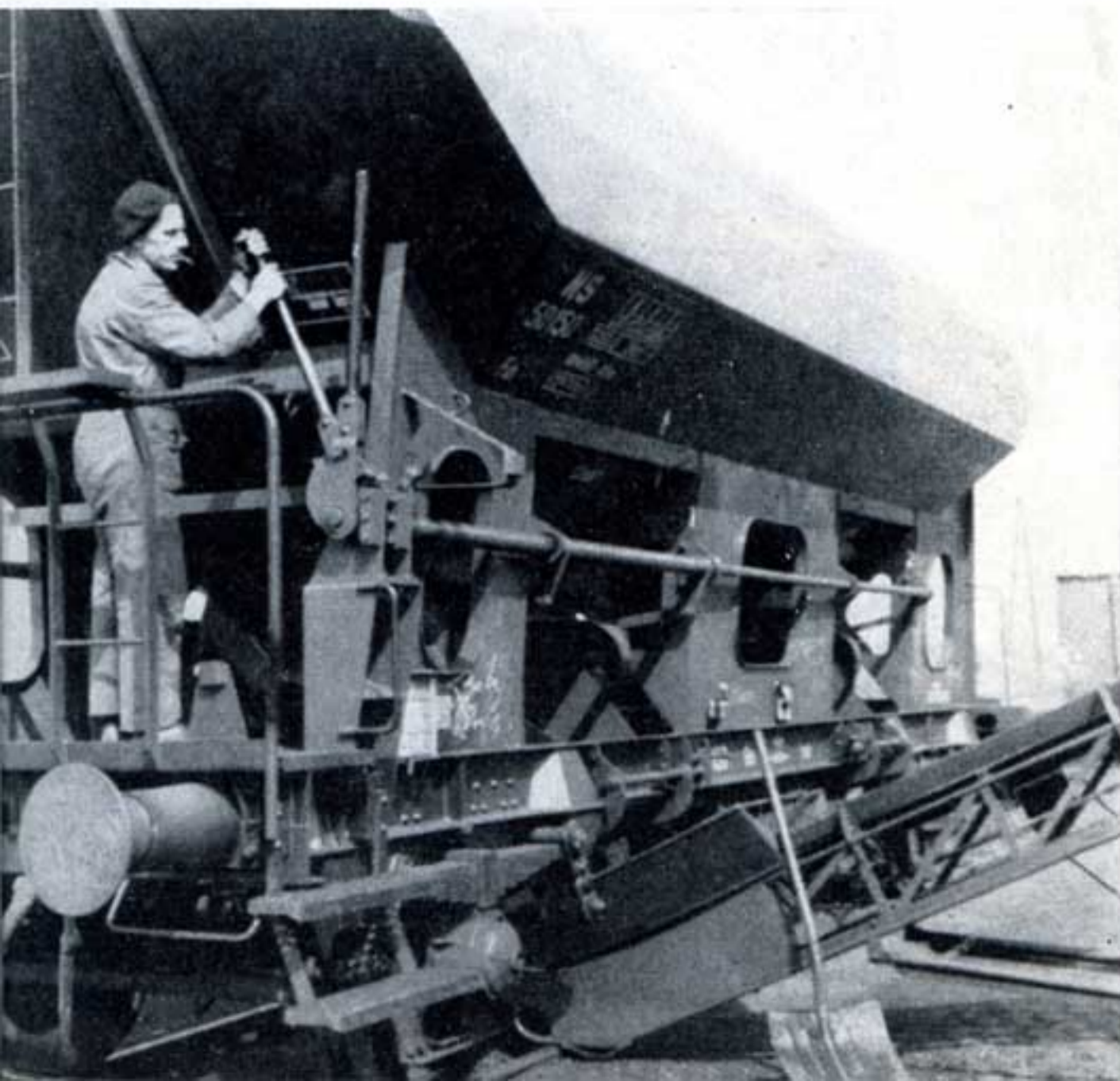
— soit sur bande transporteuse fixe ou par sauterelle qui permet d'amener la marchandise en tas, sur camion ou en silo surélevé.

Les photos ci-dessous représentent un wagon des chemins de fer néerlandais dont les caractéristiques sont semblables à celles du wagon à l'étude à la S.N.C.B. Il y a lieu de remarquer que ces wagons autodéchargeurs ne pourront être mis à la disposition de la clientèle que dans deux ans environ.

Les wagons mis en service en Allemagne et aux Pays-Bas ont 4 m. de hauteur, ce qui, en Belgique, constituerait un obstacle dans certains chantiers de chargement de charbonnages, carrières, etc...

Cette hauteur est cependant indispensable pour obtenir une capacité optimum. Ce problème fait l'objet d'un examen approfondi de la part de nos services.

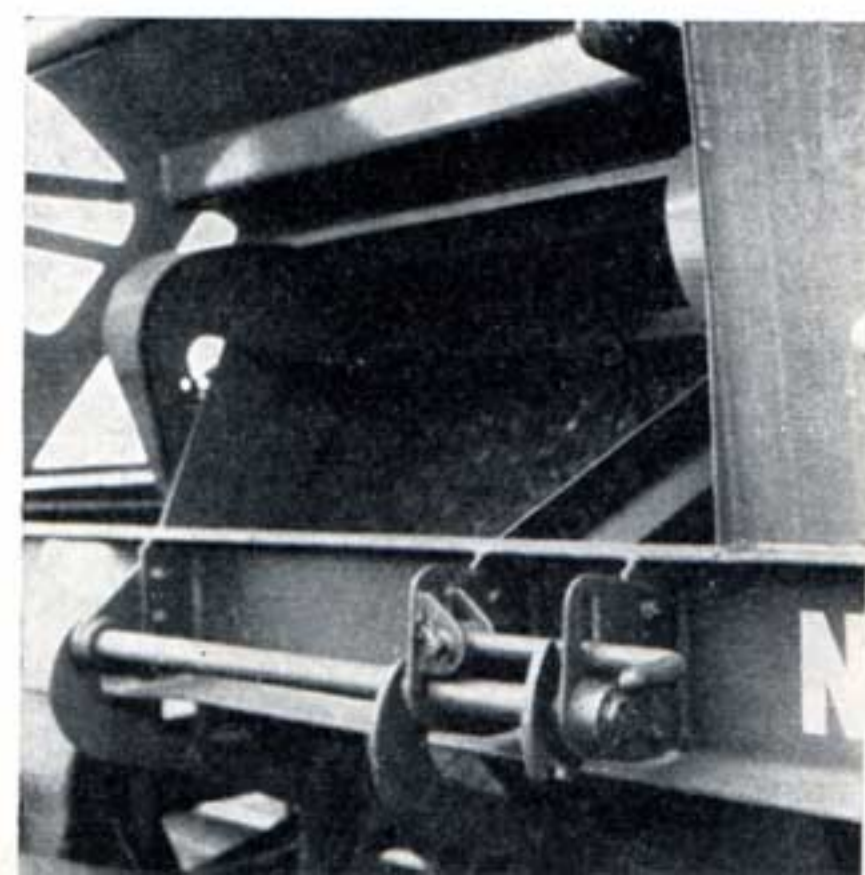
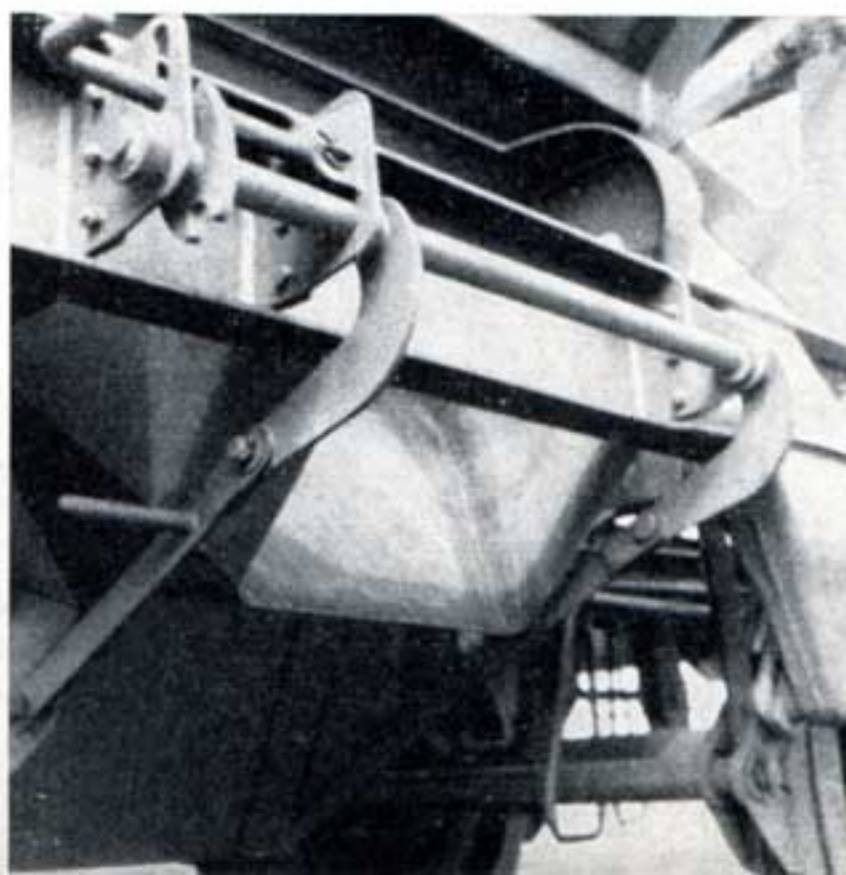
Pour tout détail technique et desiderata en rapport avec le nouveau matériel à l'étude, les clients sont priés de se mettre en rapport avec le service „Manutention-Transport” Division E 11-3, rue de Louvain 21 à Bruxelles (tél. (02) 13.18.70 - poste intérieur 3113), soit directement, soit par l'intermédiaire de l'agence commerciale locale.

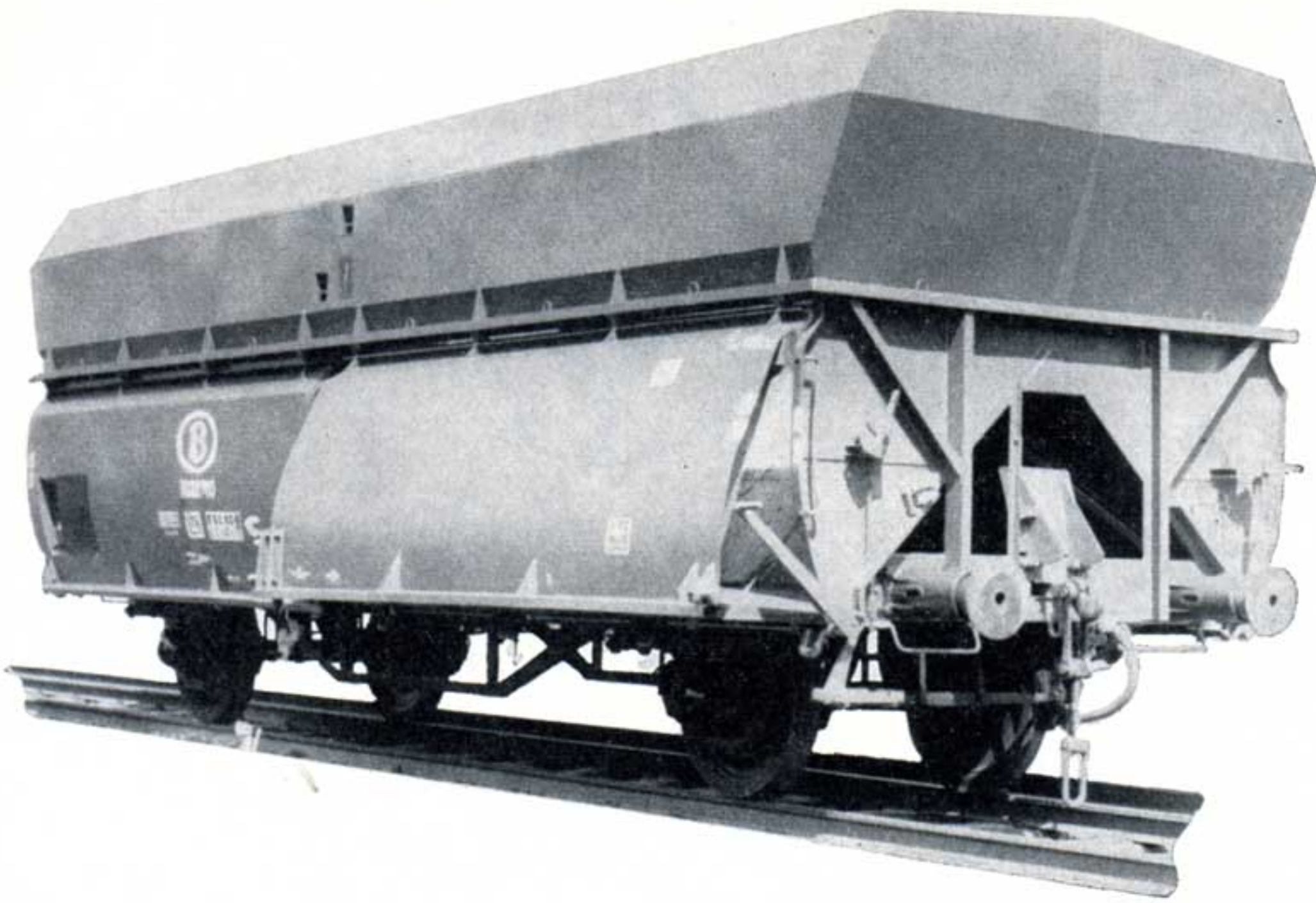


Manoeuvre de clapet d'ouverture.

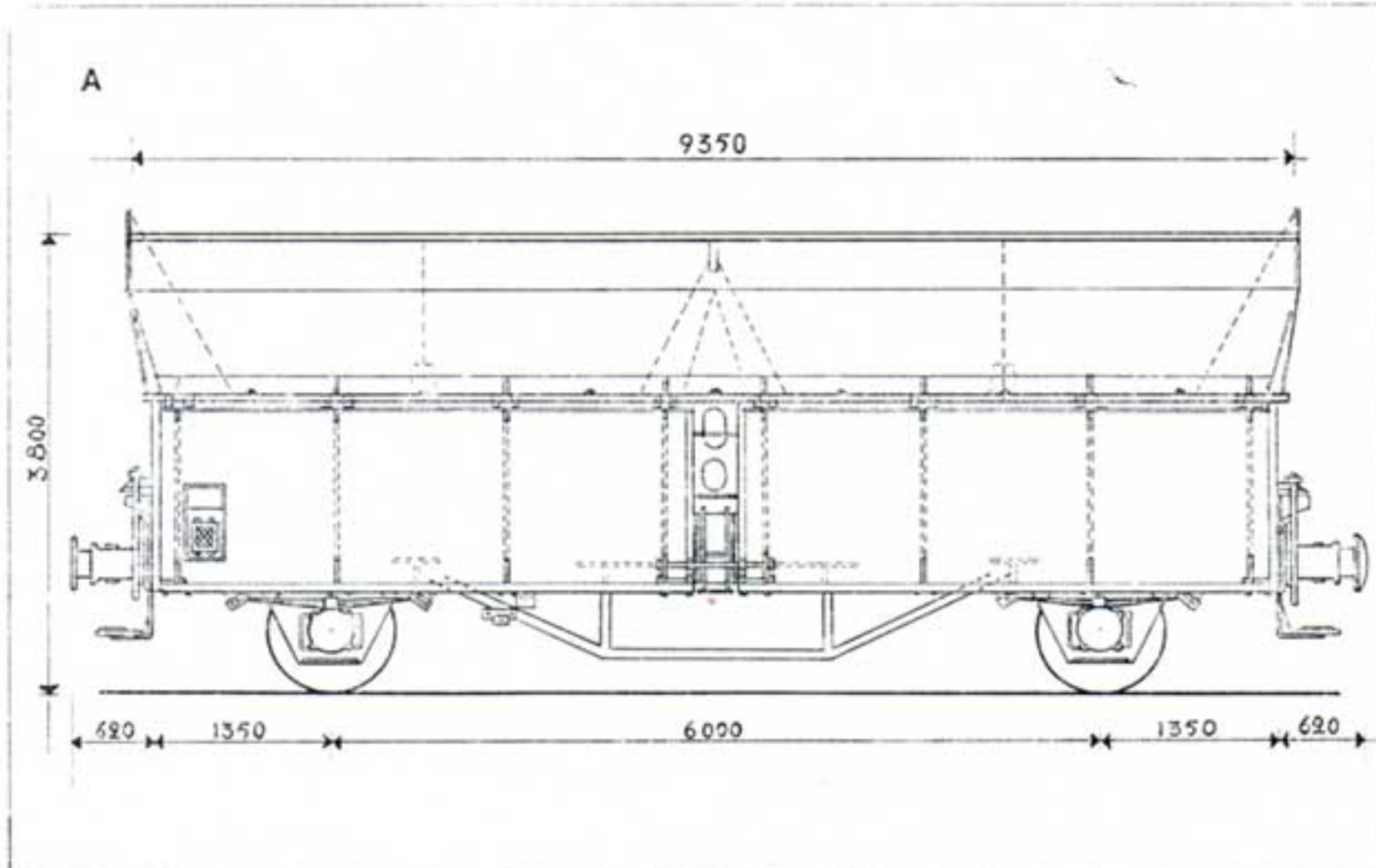
Goulotte de sortie.

Écoulement de la marchandise par la goulotte.

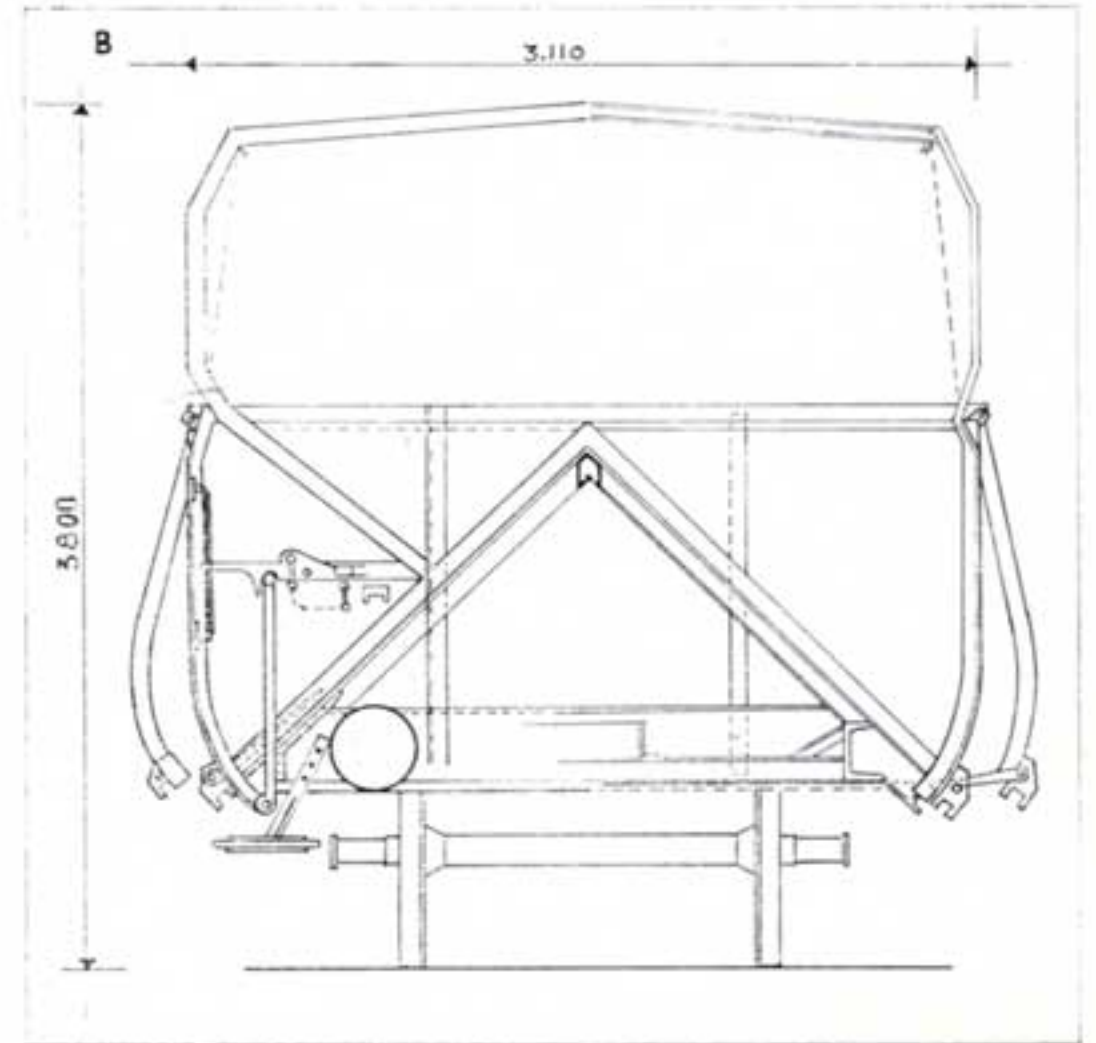




Wagon trémie à coke et certaines autres marchandises



Vue latérale du wagon trémie.

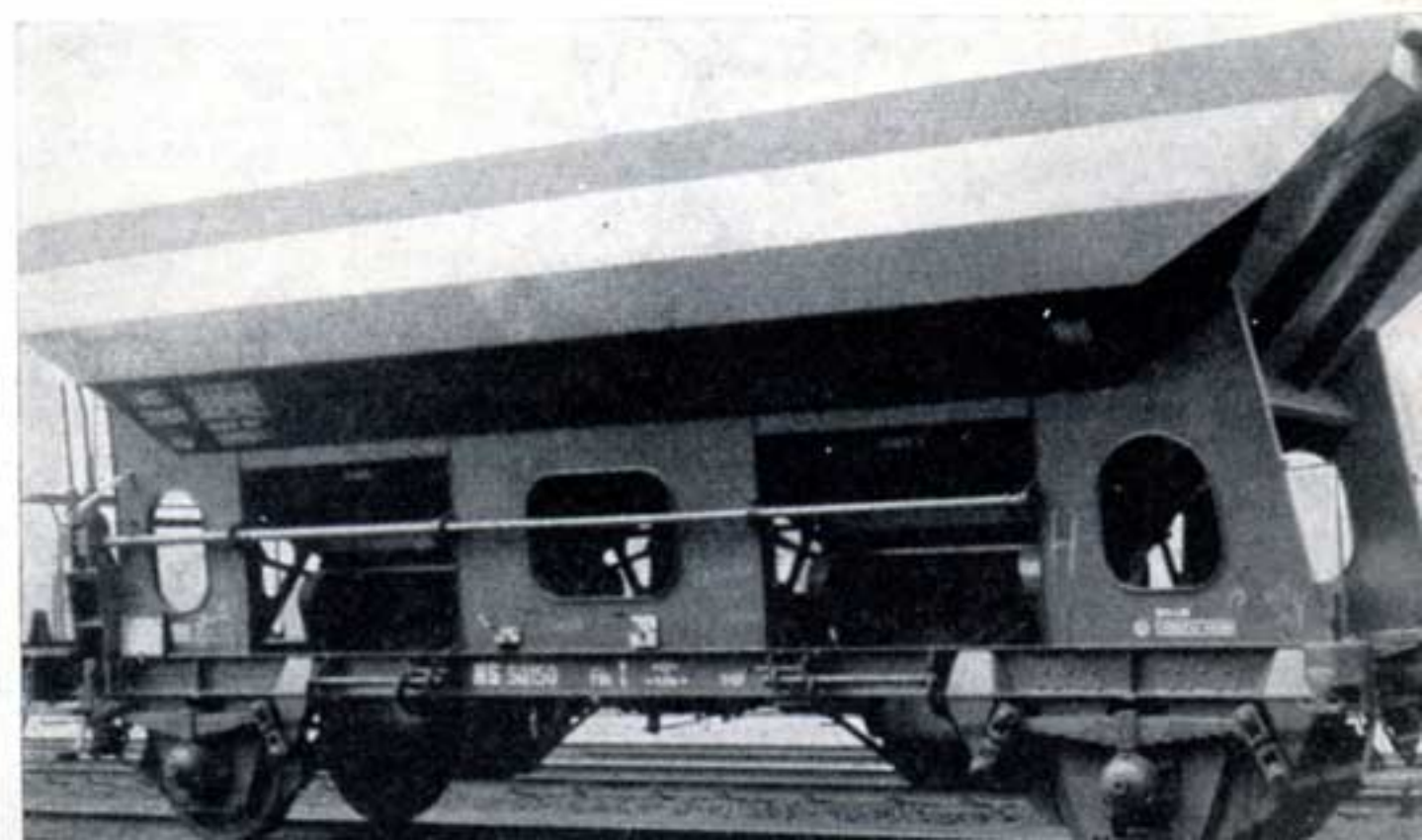
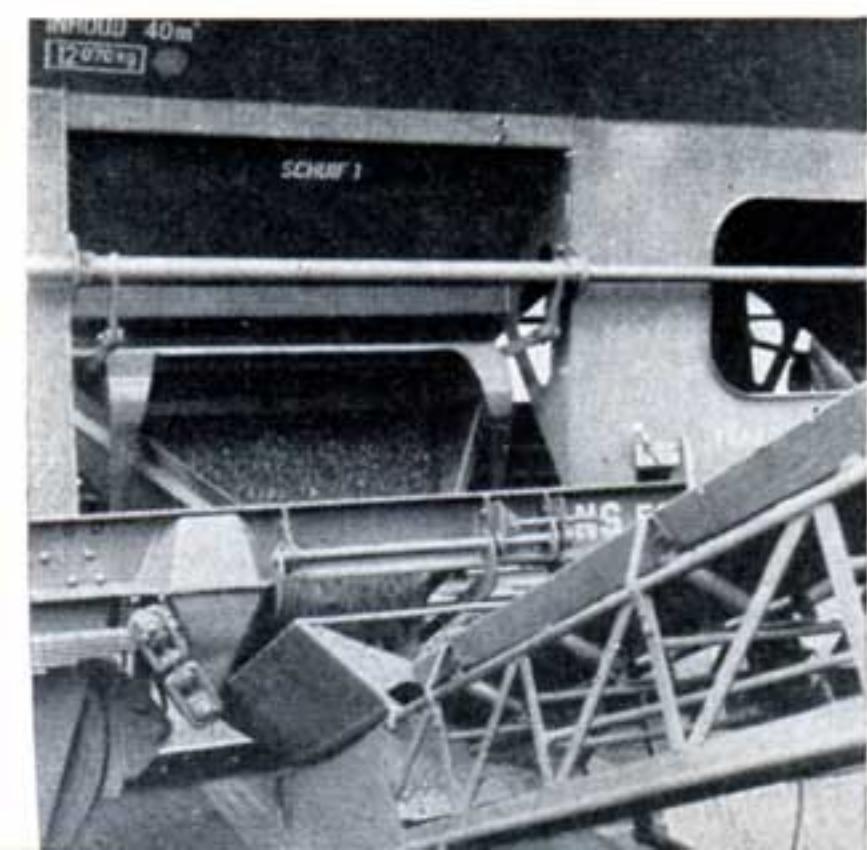


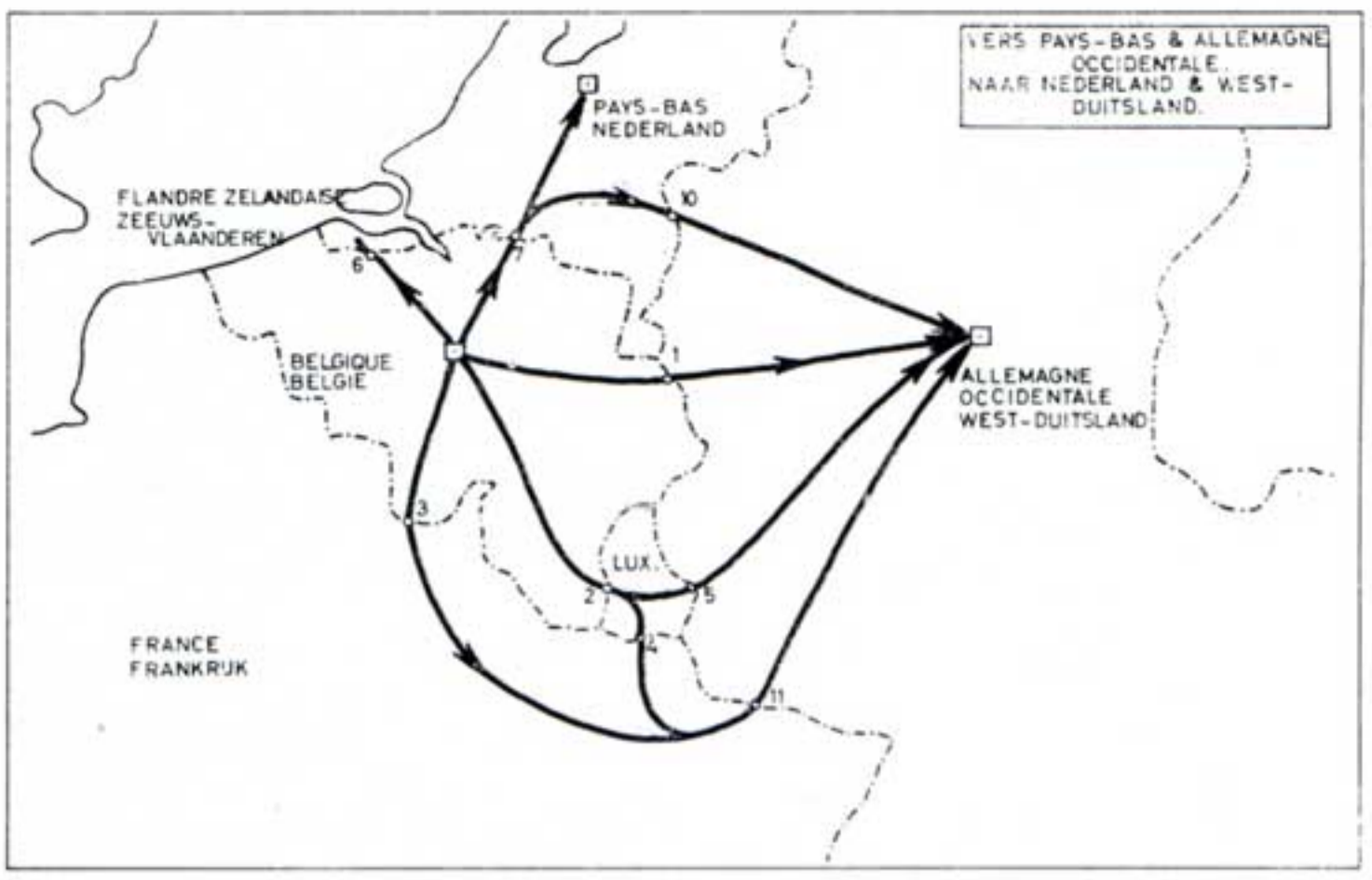
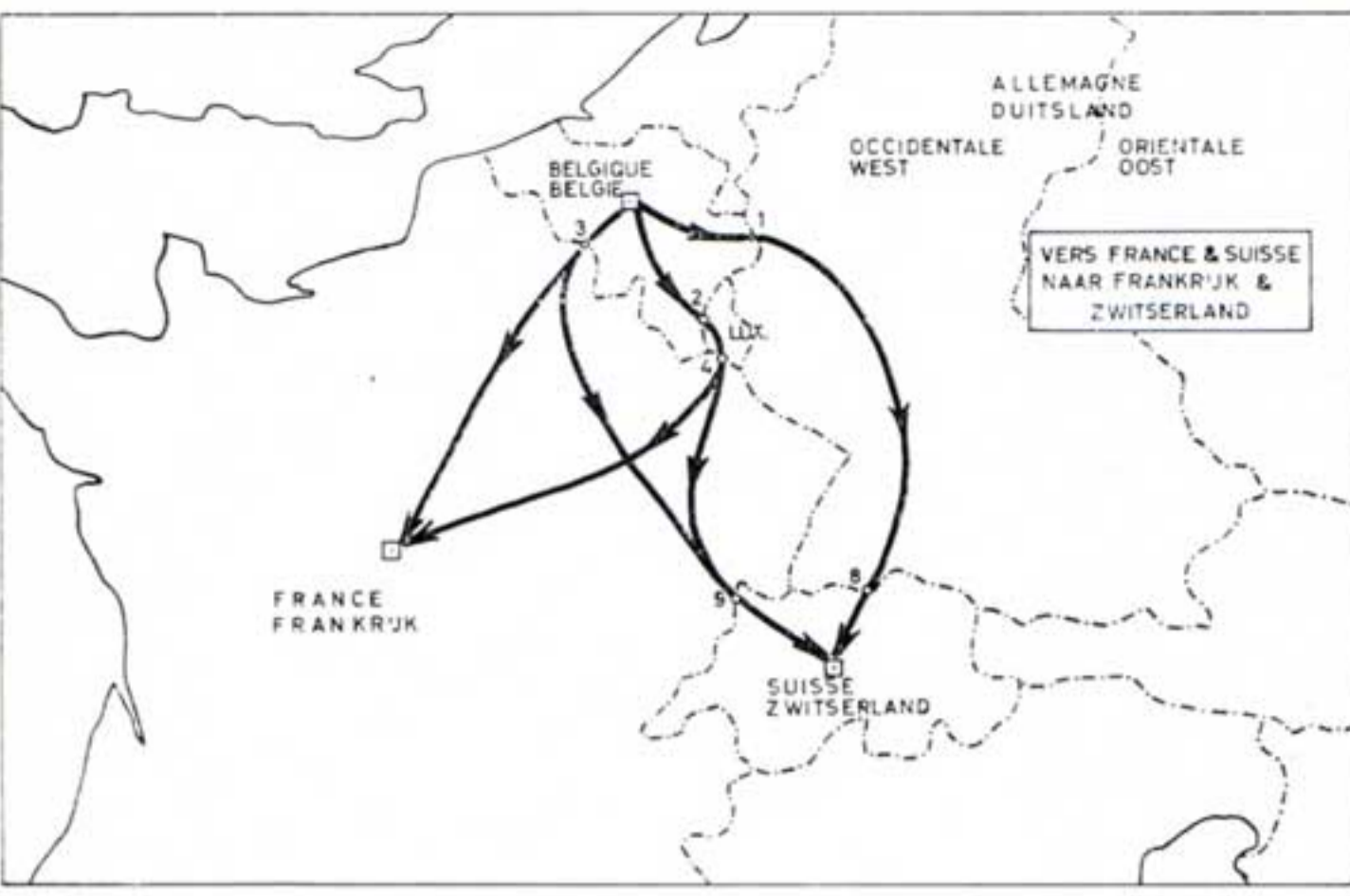
Vue de face du wagon trémie portes ouvertes : tare 13,4 tonnes; charge maximum 26,5 tonnes; volume de la caisse : 56,6 m³.

Déchargement avec débit réglable à volonté.

Camion chargé en 5 minutes avec sauterelle.

Modèle de wagon en service aux chemins de fer néerlandais.





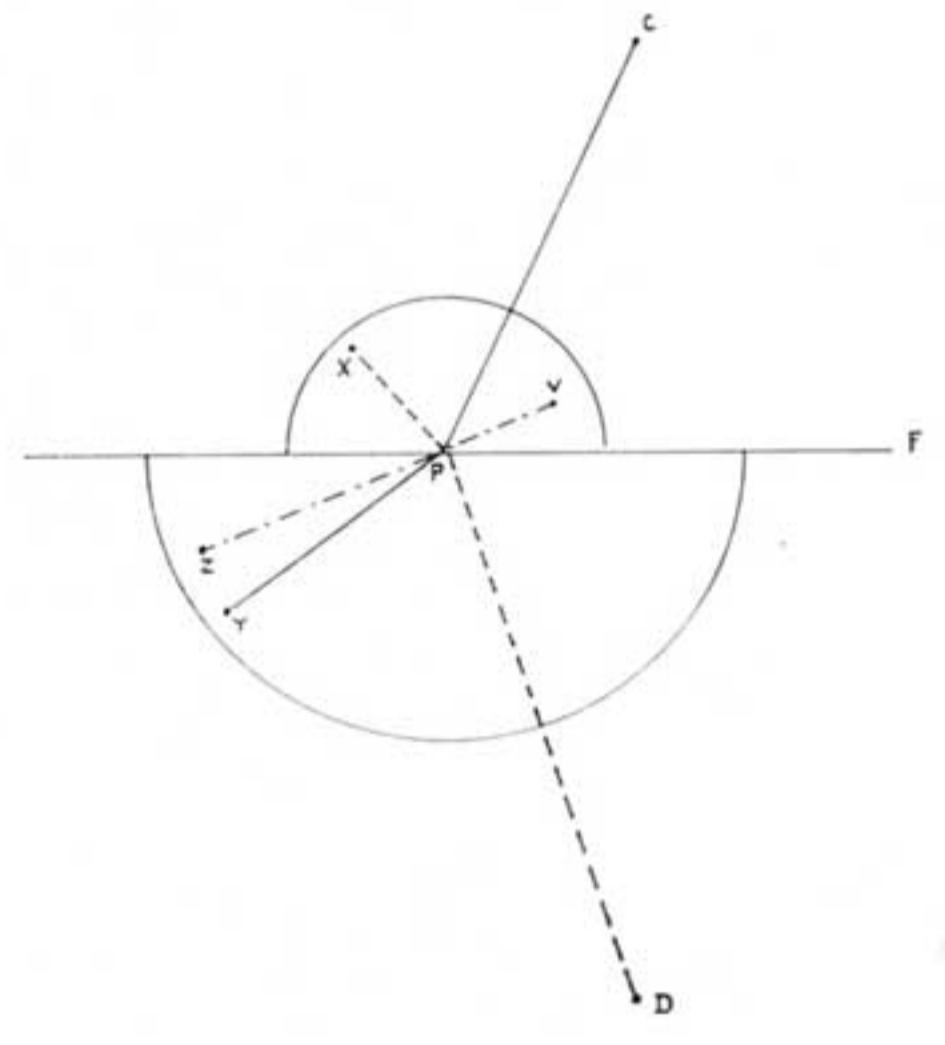
Canalisation du Trafic International

Les Informations S.N.C.B. n° 3 ont annoncé que depuis le 1er avril 1961 le passage par certains points-frontières de moindre importance est restreint au trafic au départ ou à destination de zones limitées entourant ces points.

Le croquis ci-après illustre les usages possibles du point-frontière P. Soit la frontière F et les deux zones entourant P de part et d'autre de F. D et C sont des origines ou destinations quelconques situées en dehors des zones entourant P.

- Les passages autorisés sont :
- X vers D ou vice versa
 - Y vers C ou vice versa
 - V vers Z ou vice versa

Tous renseignements au sujet de ces points-frontières, à trafic limité et notamment des zones qu'ils desservent, peuvent être obtenus dans les gares et les agences commerciales de la S.N.C.B. L'expéditeur déduira que le trafic d'un point-frontière est limité du fait qu'il n'est pas mentionné à la liste que nous publions à la fin de cet article et qui reprend les points-frontières ouverts au grand trafic international.

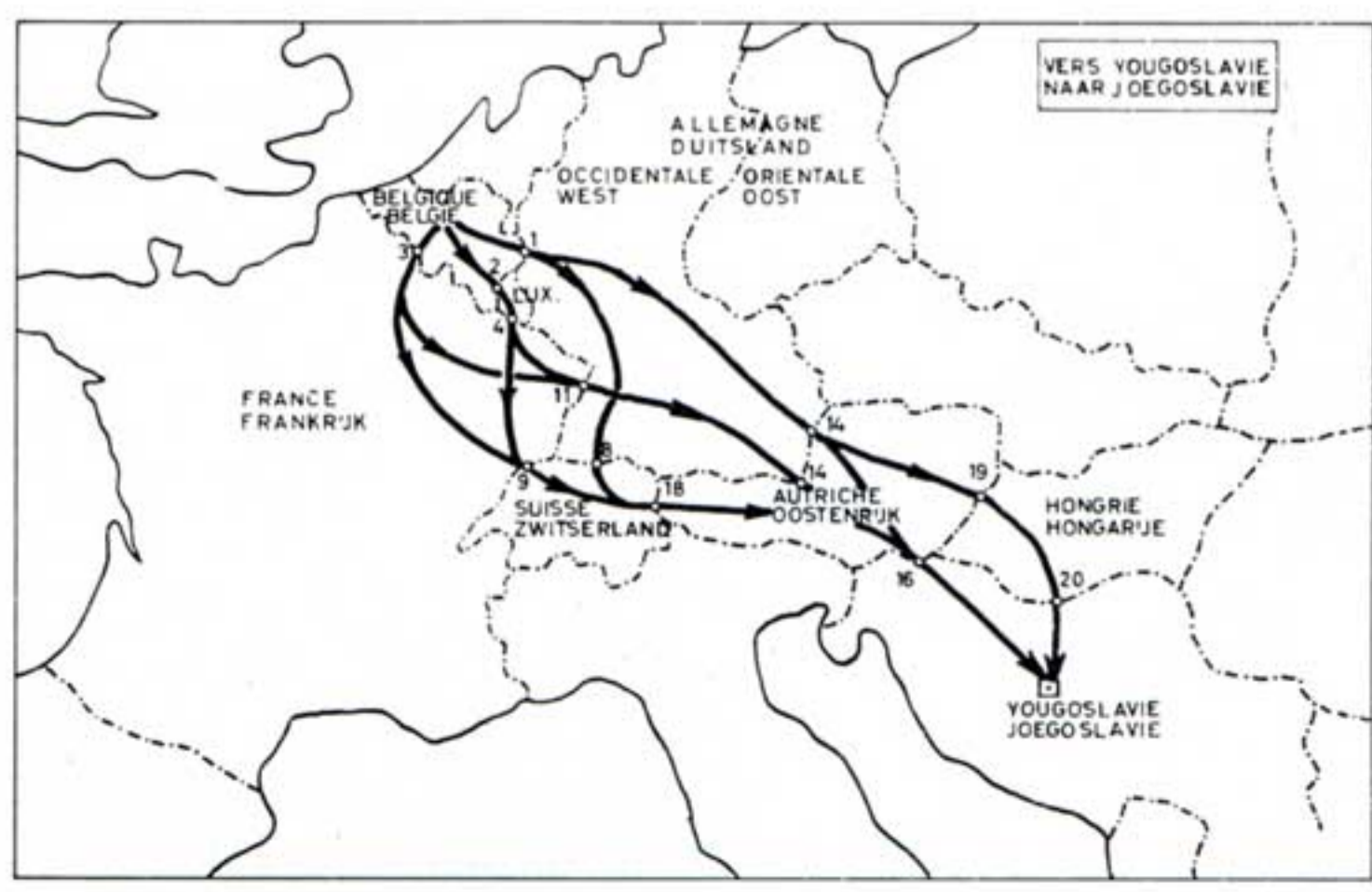
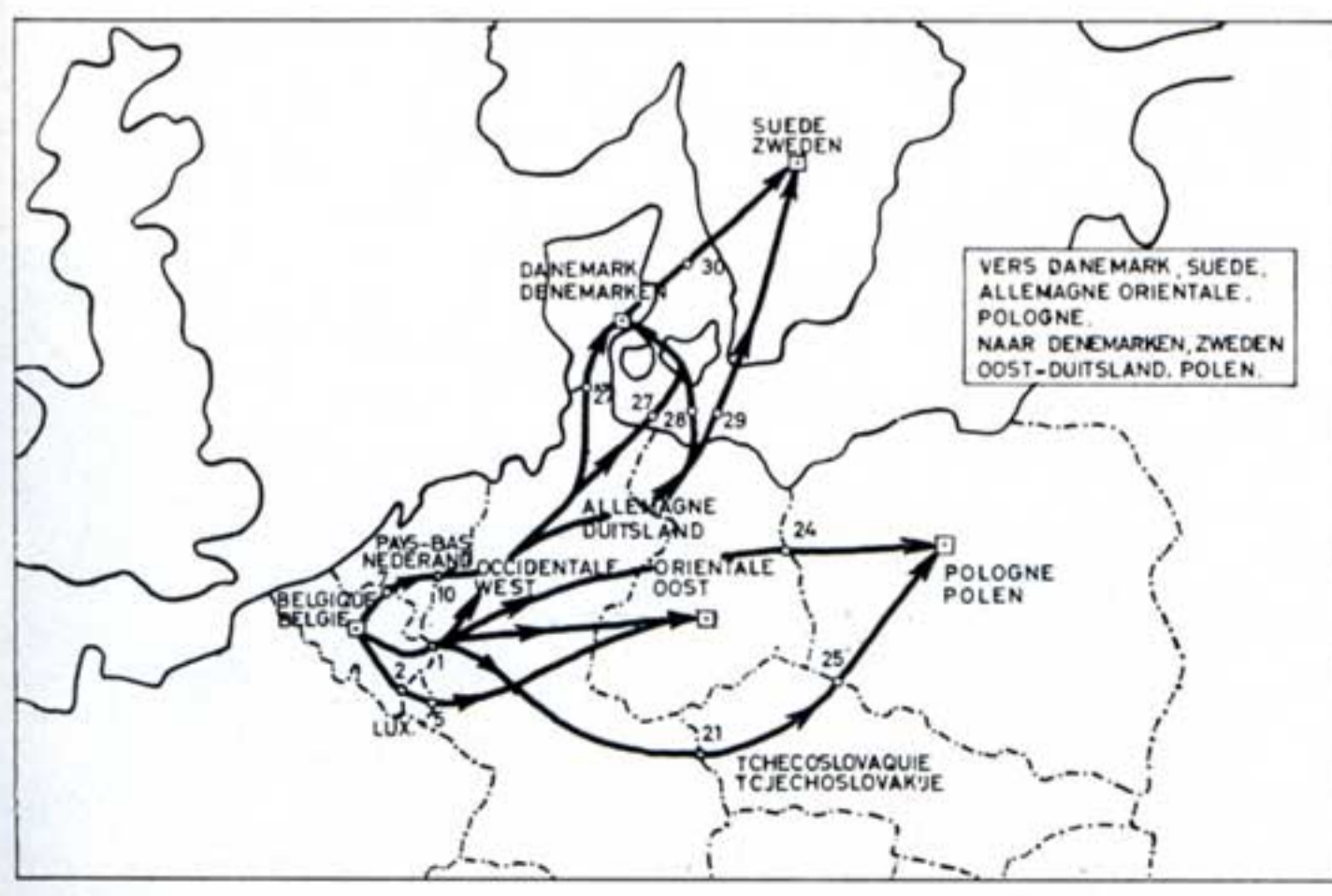


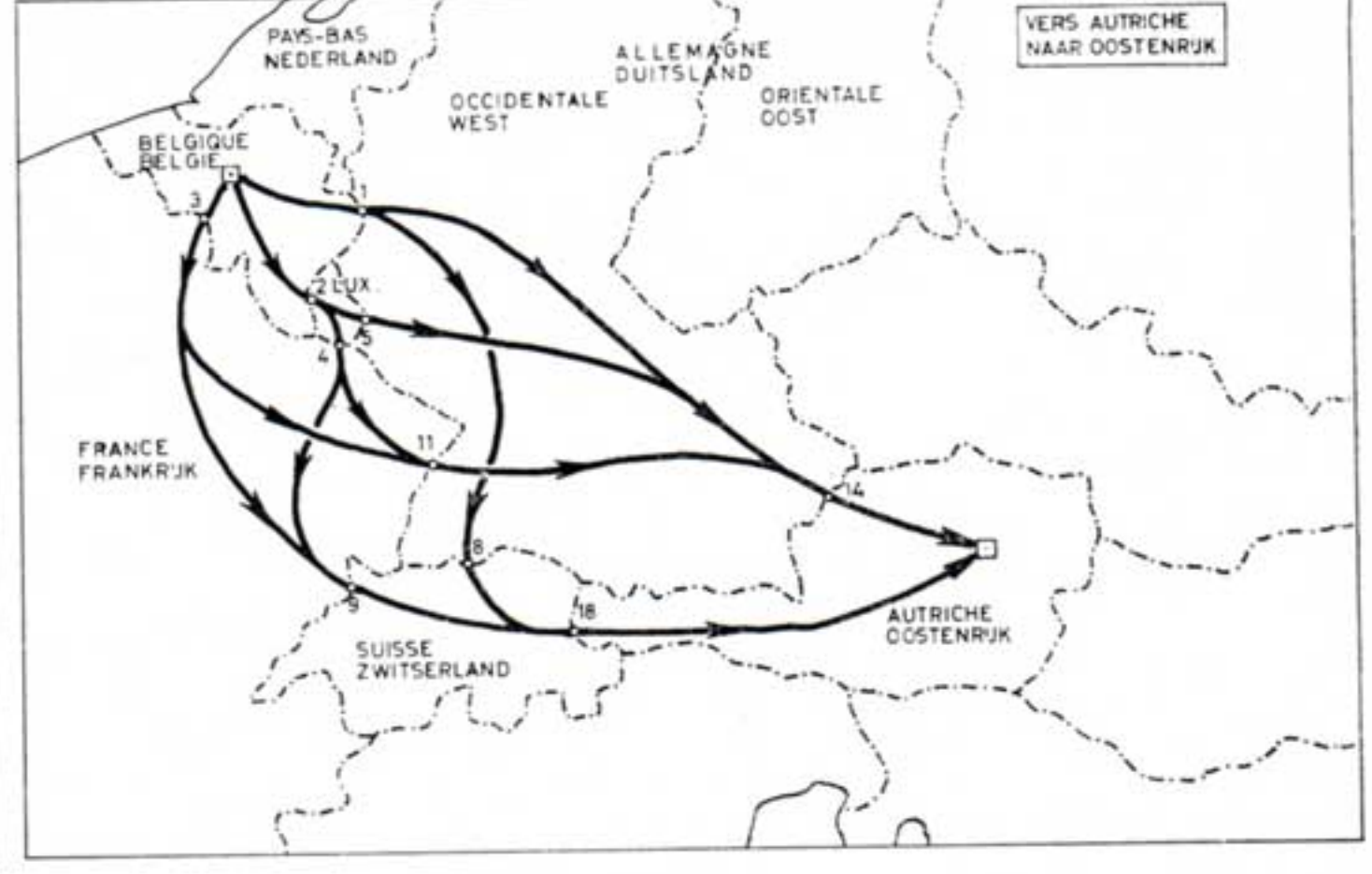
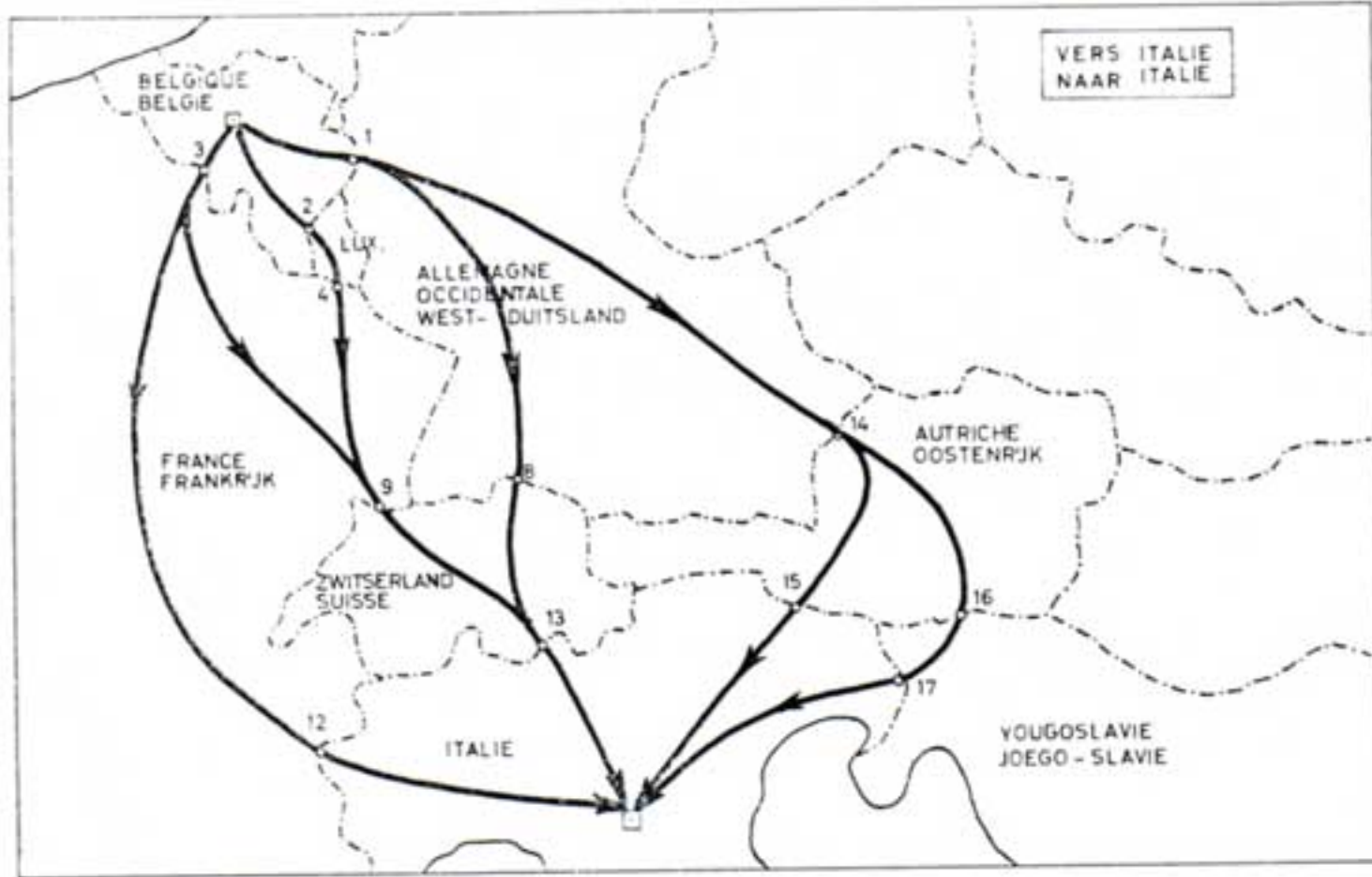
A côté des points-frontières à trafic limité, il en est donc de nombreux autres qui sont ouverts à tout trafic, sous réserve parfois de quelques restrictions d'importance mineure.

Cependant nous devons encore y ajouter que lorsqu'il s'agit d'un trafic lointain devant transiter par des pays tiers, les transports ne peuvent emprunter que certains réseaux de transit déterminés.

Cette situation est représentée aux cartes et tableaux qui suivent.

Les numéros à cheval sur la frontière séparant deux réseaux symbolisent l'ensemble des points de passage échelonnés sur cette frontière. L'énumération de ces points figure à la liste jointe, sous le même numéro.



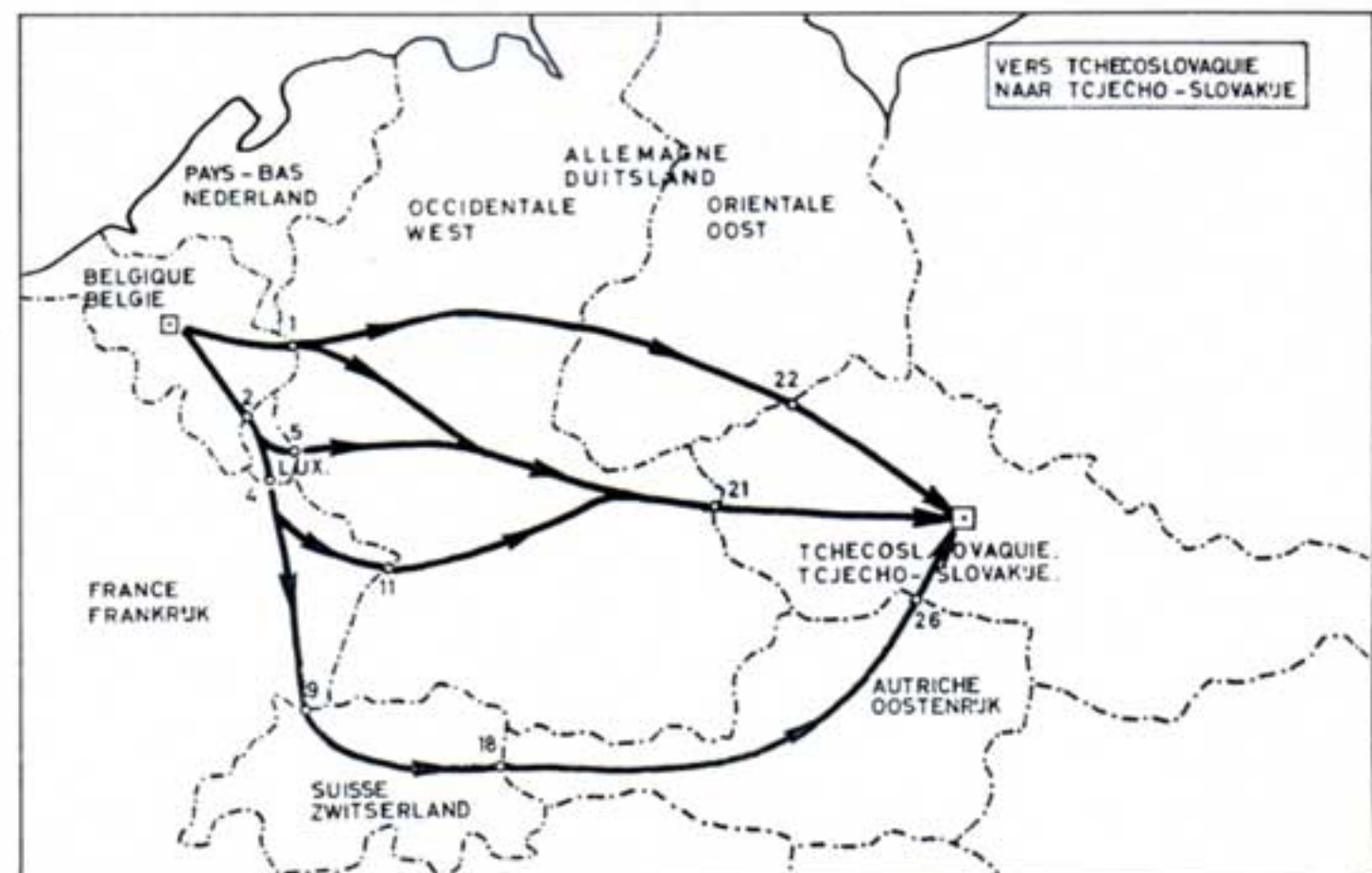
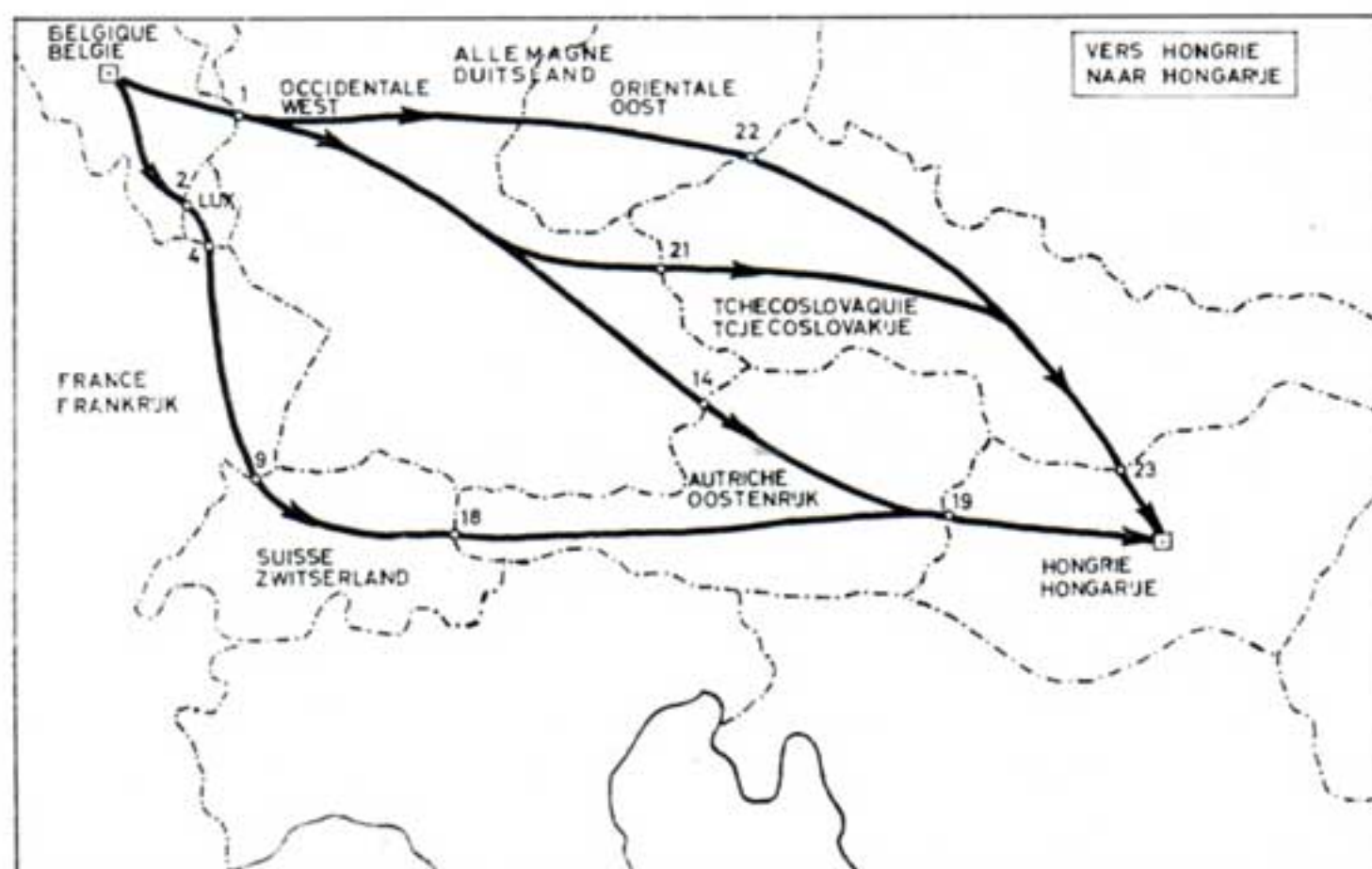


LISTE DES POINTS FRONTIÈRES OUVERTS

RENVOIS :

- (1) restriction d'ordre vétérinaire.
- (2) ouvert seulement aux wagons complets.
- (3) restriction pour les envois de matières radioactives.
- (4) restriction pour les envois d'opium et autres drogues.
- (5) fermé aux envois de détail de grande vitesse.
- (6) les produits CECA ne sont admis que par wagons isolés.
- (7) ouvert seulement aux wagons complets en petite vitesse.
- (8) ouvert seulement aux envois de détail en grande vitesse.
- (9) fermé aux envois de détail en grande vitesse.
- (10) restrictions d'ordre phytopathologique.
- (11) poids par essieu limité à 16 tonnes.
- (12) restrictions pour les envois de bauxite et d'huiles minérales.
- (13) ouvert seulement aux envois de détail.
- (14) restrictions pour les transports funèbres, les animaux vivants, les marchandises du R.I.D. et les objets exigeant des wagons de sûreté ou plusieurs wagons.

- 1. Belgique / Allemagne**
Montzen / Aachen West
Montzen / Aachen Süd
- 2. Belgique / Luxembourg**
Gouvy / Trois-Vierges
Sterpenich / Kleinbettingen
Athus (1)
- 3. Belgique / France**
Mouscron / Tourcoing
Quiévrain / Blanc-Misseron
Quévy / Feignies
Erquelinnes / Jeumont
Heer-Agimont / Givet
Lamorteau / Ecouvies (2)
Athus / Mont St.-Martin
- 4. Luxembourg / France**
Rodange / Mont St.-Martin
Bettembourg / Zoufftgen
- 5. Luxembourg / Allemagne**
Wasserbillig / Igel
- 6. Belgique / Flandre Zélandaise**
Sas van Gent (1) (3) (4)
Hulst (1) (3) (4)
- 7. Belgique / Pays-Bas ***
* sauf Flandre Zélandaise.
Essen / Roosendaal (1)
Weelde / Baarle Nassau (1)(3)(4)(5)
Achel / Valkenswaard (1) (3) (4) (5)
Hamont / Budel (1) (2) (3) (4)
Lanaken / Maastricht (1) (4)
Visé / Eijsden (1) (4)
- 8. Allemagne / Suisse**
Basel Bad. Bf
Waldshut
Schaffhausen Bad. Bf
Singen (Hohentwiel)
Konstanz
Friedrichshafen / Romanshorn



- 9. France / Suisse**
 Bâle SNCF / Basel SBB
 Delle / Porrentruy
 Les Verrières
 Vallorbe
 Genève / Cornavin
 Genève / La Praille
- 10. Pays-Bas / Allemagne**
 Nieuwe Schans / Weener (1) (3) (4)
 Coevorden / Laarwald (1) (2) (3) (4)
 Oldenzaal / Bentheim (1)
 Enschede SS / Gronau (Westf) (1)(4)
 Winterswijk / Borken (Westf)
 (1) (3) (4)
 Nijmegen / Kranenburg (1) (4)
 Venlo / Kaldenkirchen (1) (4) (6)
 Vlodrop / Dalheim (1) (2) (3) (4)
 Haanrade / Herzogenrath (1) (3) (4)
 Simpelveld / Richterich (1) (4)
- 11. France / Allemagne**
 Apach / Perl
 Hergarten Falck / Ueberherrn (7)
 Forbach / Saarbrücken
 Sarreguemines / Hanweiler Bad.
 Ricklingen
 Lauterbourg / Berg (Pfalz)
 Kehl
- 12. France / Italie**
 Modane / Bardonecchia
 Vintimille / Ventimiglia
- 13. Suisse / Italie**
 Iselle tr.
 Pino tr.
 Chiasso
 Tirano
- 14. Allemagne / Autriche**
 Passau Hbf
 Simbach (Inn)
 Salzburg
 Kufstein
 Lindau Hbf (8)
 Lindau (Reutin) (9)
- 15. Autriche / Italie**
 Brenner / Brennero
 Innichen / San Candido
 Tarvisio Centrale
- 16. Autriche / Yougoslavie**
 Rosenbach / Jesenice
 Bleiburg / Prevalje (10)
 Spielfeld Strass / Sentilj
- 17. Yougoslavie / Italie**
 Sezana / Poggioreale Campagna
 Repentabor / Poggioreale del Corso
- 18. Suisse / Autriche**
 St. Margrethen
 Buchs (SG)
- 19. Autriche / Hongrie**
 Nickelsdorf / Hegyeshalom
 Leipersbach-Schattendorf /
 Sopron
 Szentgotthard
 Agfalva (11)
- 20. Hongrie / Yougoslavie**
 Marakeresztur / Kotoriba
 Magyarboly/Beli Monastir(1)(10)(11)
 Kelebia / Subotica
- 21. Allemagne DB / Tchécoslovaquie**
 Selb-Plösberg / As
 Schirnding / Cheb.
 Furth i. Wald / Ceska Kubice
- 22. Allemagne DR / Tchécoslovaquie**
 Zittau Gr / Hradek nad Nisou
 Ebersbach (Sachs) Gr / Jirikow
 Schöna Gr / Dolni Zleb
 Radiumbad Brambach Gr / Plesna
- 23. Tchécoslovaquie / Hongrie**
 Rusovce / Rajka
 Komarno / Komarom
 Chl'aba / Szob
 Sahy / Drégelypalank
 Lucenec / Ipolytarnoc
 Siatoros / Somosköujfalu
 Lenartovce / Banreve
 Turna nad Bodvou / Bodvavendégi
- Kechnec / Hidasnémeti
 Slovenské Nové Mesto /
 Satoraljaujhely (11)
- 24. Allemagne DR / Pologne**
 Grambow / Szczecin Gumience Gr
 Rosow / Szczecin Gumience Gr
 Kiätz / Kostrzyn Gr
 Frankfurt (Oder) / Stubice Gr
 Wilhelm-Pieck-Stadt Guben /
 Gubin Gr (10)
 Forst (Lausitz) / Zasiéki Gr (10)
 Horka / Bielawa Dolna Gr (10)
- 25. Tchécoslovaquie / Pologne**
 Cernousy / Zawidow Gr (10)
 Králevéc / Lubawka Gr (10)
 Mezimesti / Mieroszow Gr (10)
 Lichkow / Miedzylesie Gr
 Mikulovice / Glucholasy Gr (10)
 Vrbice / Chalupki Gr
 Petrovice u Karviné /
 Zebrzydowice Gr
 Cesky Tesin / Marklowice Gr
 Circ / Leluchow Gr
- 26. Autriche / Tchécoslovaquie**
 Summerau / Horni Dvoriste
 Gmünd N.O. / Ceske Velenice
 Unter Retzbach / Satov
 Bernhardsthal / Breclav
 Marchegg / Devinska Nova Ves
- 27. Allemagne DB / Danemark**
 Süderlügum / Tonder Gr
 Flensburg / Padborg Gr (13)
 Flensburg Weiche / Padborg Gr (2)
 Grossenbrode/Gedser Vest Gr(2)(14)
- 28. Allemagne DR / Danemark**
 Warnemünde Fähre / Gedser Øst Gr
- 29. Allemagne Dr / Suède**
 Sassnitz Hafen Fähre / Trelleborg
- 30. Danemark / Suède**
 Kobenhavn gr / Malmö
 Helsingor gr / Hälsingborg



les avez-vous déjà utilisés ?

Voici une série de 4 coffres à bagages, encore appelés „lockers”.

Vous pouvez en trouver dans toutes nos grandes gares, principalement dans les consignes à bagages.

Leur emploi est automatique et s'effectue par introduction d'une pièce de 5 F dans l'appareil.

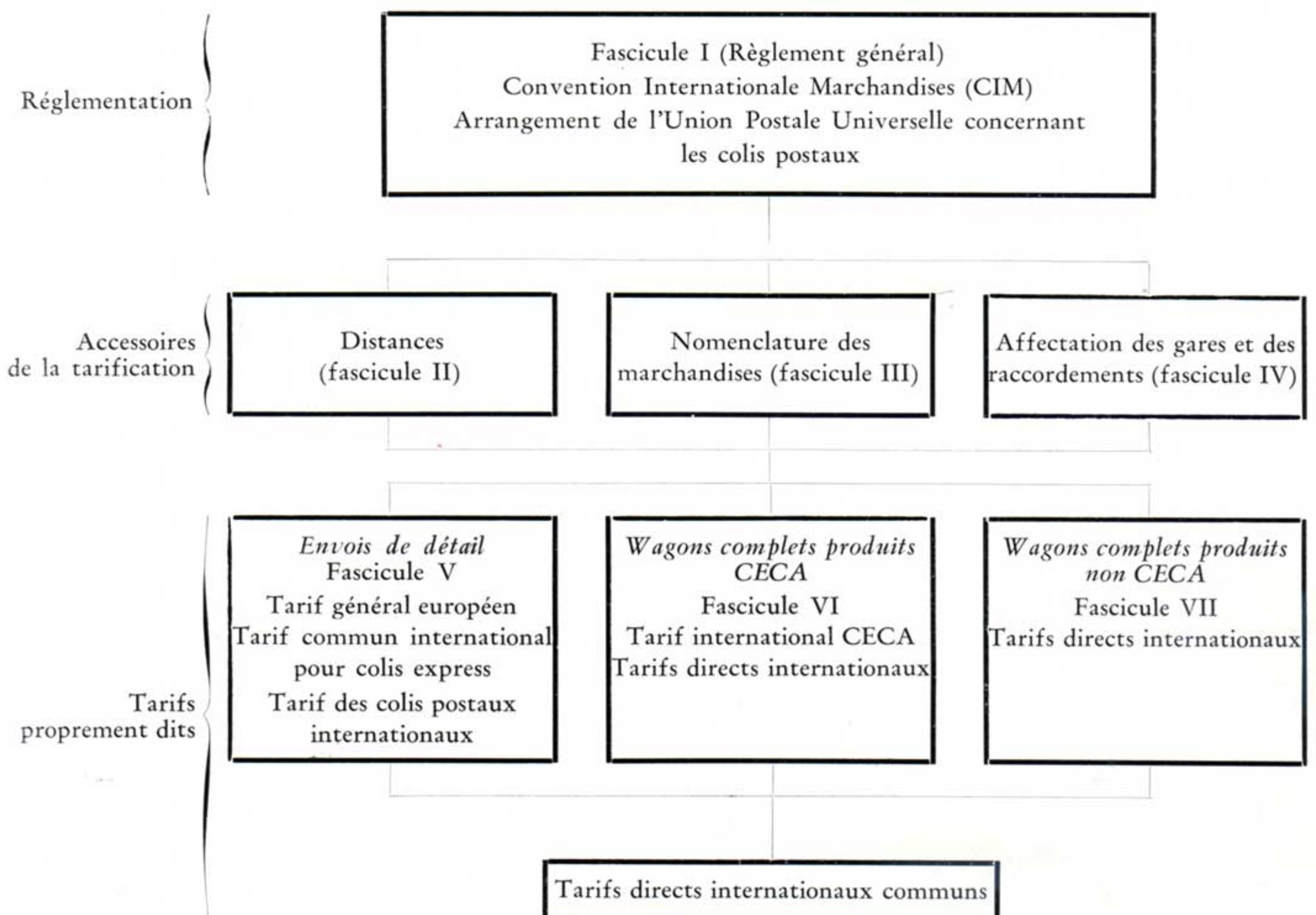
Ces coffres sont très appréciés par nos voyageurs.

Leur utilisation moyenne atteint jusqu'à 2,4 usages par jour et par coffre en haute saison dans des localités touristiques.

Le présent article n'a d'autre but que de donner au lecteur non versé en la matière, à l'aide d'un tableau synoptique suivi d'un court exposé, une idée de la tarification du transport des marchandises à la S.N.C.B.

Le système tarifaire belge en transport de marchandises

TABLEAU SYNOPTIQUE SIMPLIFIÉ DE LA TARIFICATION DU TRANSPORT DES MARCHANDISES



L'appareil tarifaire belge comporte

1°) *une partie réglementaire*, composée :

— du *fascicule I* ou „Règlement général pour le transport des marchandises”, pris conformément aux dispositions de la loi du 25 août 1891 concernant le contrat de transport.

Il s'applique aux expéditions en service intérieur et à celles du service international, dans la mesure

où la convention internationale (C.I.M.) est muette ou renvoie à la législation nationale.

— de la *C.I.M.* ou „Convention Internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer” régissant les transports ferroviaires entre plusieurs pays.

La *C.I.M.* comporte des compléments traitant de sujets particuliers, comme par exemple, le T.I.Ex. contenant

des dispositions propres aux envois express internationaux.

— l'arrangement de l'Union Postale Universelle concernant le transport des colis postaux internationaux. Ces transports échappent donc à l'emprise de la C.I.M.

2°) *les accessoires de la tarification, composés*

— du fascicule II, donnant les distances de gare à gare. Certains tarifs sont en effet, basés sur ces distances, tandis que d'autres donnent des prix établis d'avance par relation ou font totalement abstraction de la distance, comme celui applicable aux colis postaux en service intérieur.

— du fascicule III, ou nomenclature des marchandises. Celle-ci répartit les diverses marchandises en classes en vue de l'application des tarifs prévoyant des séries de prix distinctes selon la nature des produits transportés.

En Belgique les envois de détail ont des tarifs indépendants de la nature des produits. Il n'en est pas de même pour les expéditions par wagons complets.

— du fascicule IV donnant l'affectation des gares et raccordements. Toutes les gares ne sont pas, en effet, ouvertes à toutes espèces d'expéditions.

3°) *Les tarifs proprement dits.*

Fonction et portée des tarifs directs internationaux.

Quand il n'en existe pas, les transports internationaux de marchandises sont soumis, à la CIM du point de vue réglementaire et, du point de vue tarifaire, aux dispositions en vigueur dans chaque réseau emprunté, les taxes nationales étant additionnées pour former le prix de transport total.

Les tarifs directs internationaux visent à éviter cette pluralité tarifaire :

— en unifiant les conditions d'acceptation et de transport (par exemple le minimum de poids exigé par wagon etc.)

— en fixant dans de nombreux cas des prix de bout en bout, évitant tout calcul à l'expéditeur. Ces prix ne sont alors calculés que pour un nombre limité de gares en dehors desquelles le tarif n'est pas applicable.

Les prix ainsi fixés peuvent résulter de l'addition des taxes nationales respectives ou comporter des réductions tarifaires.

Distinction à établir entre le trafic par wagons complets et les envois de détail.

Nous croyons devoir également attirer l'attention sur la distinction existant entre le wagon complet ou „charge complète” selon la terminologie d'usage à la SNCB et l'expédition de détail souvent appelée „charge incomplète” en Belgique.

Sont soumis aux conditions tarifaires des wagons complets :

— tous envois de marchandises non susceptibles d'être chargées avec d'autres et nécessitant l'usage exclusif d'un wagon même si celui-ci est incomplètement chargé;

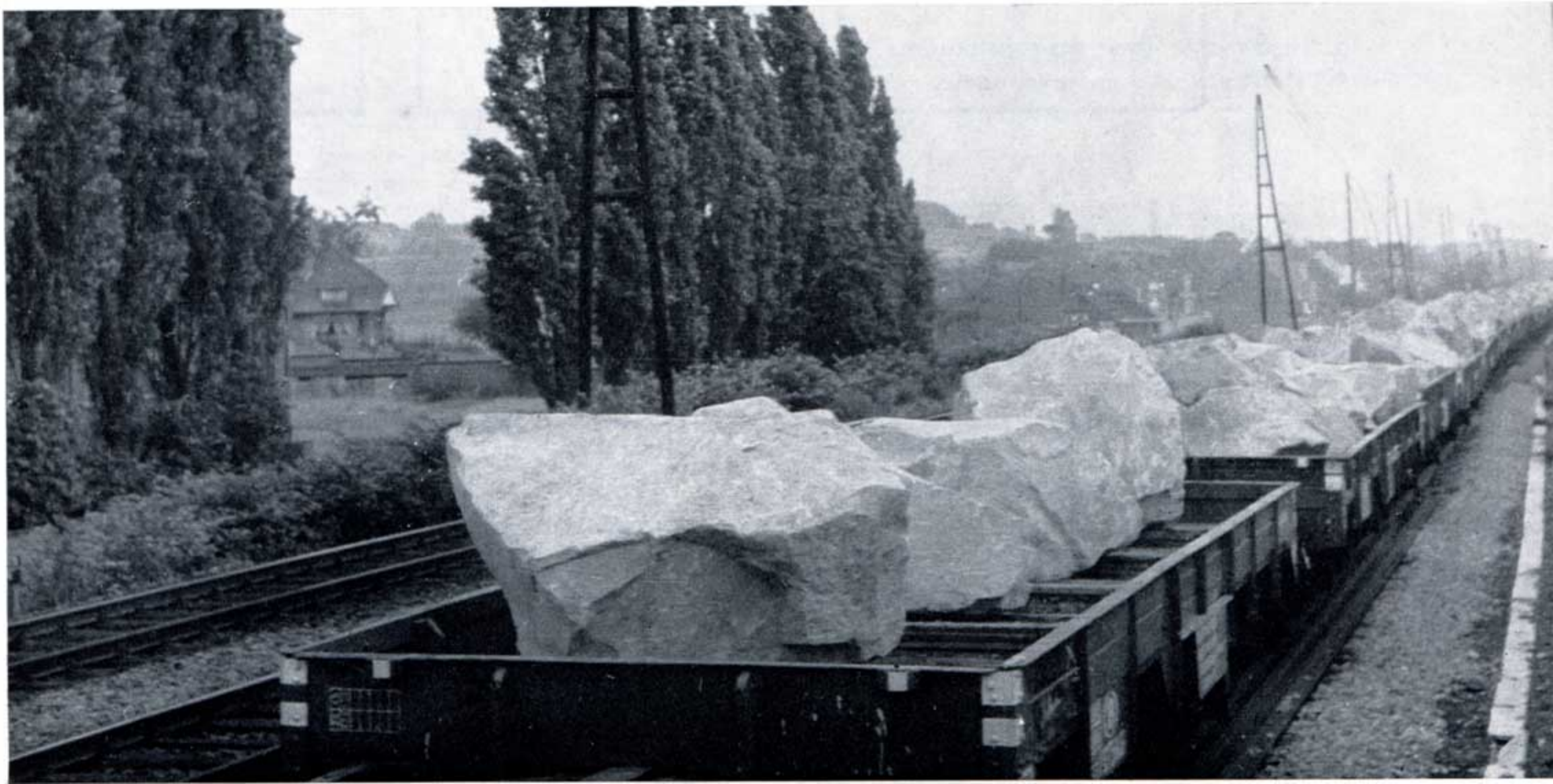
— tous envois pour lesquels le client réclame l'emploi exclusif d'un wagon, soit par une mention appropriée dans le document de transport, soit en plombant ou en cadenassant le matériel;

— tous envois d'un poids égal à 5 t ou payant pour ce poids.

Les autres expéditions sont réputées „de détail”.

Envois de détail.

Leur tarification fait l'objet du fascicule V qui comprend essentiellement :



- le tarif express;
- le tarif de grande vitesse;
- le tarif pour colis postaux en service intérieur;
- le tarif combiné „chemin de fer - avion”;
- une série de tarifs spéciaux.

Les tarifs directs internationaux en vigueur sont :

- celui concernant les colis postaux internationaux;
- le tarif général européen pour les expéditions de détail;
- le tarif commun international pour le transport des colis express (T.C.E.X).

Wagons complets de produits CECA.

La tarification applicable aux produits ressortissant au traité instituant la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier (C.E.C.A.), ne couvre que les envois par wagons complets en *régime de petite vitesse*. Il s'agit des produits principaux suivants : le charbon, le coke, les agglomérés, les minerais de fer et de manganèse, la ferraille, la fonte et l'acier bruts, les demi-produits et certains produits sidérurgiques finis.

Le fascicule VI comporte tout ce qui concerne les transports sur le réseau belge (trafic intérieur ou international) tandis que le „Tarif international pour le transport des marchandises entre les Etats membres de la CECA” reprend les données relatives aux transports internationaux de chacun des 6 Etats membres ainsi que certains accords tarifaires avec la Suisse et l'Autriche.

A noter que ce Tarif International CECA comporte deux tomes annexes donnant les distances en service international. Il n'y a donc pas lieu ici de consulter le fascicule II dont nous avons parlé plus haut.

Wagons complets de produits non CECA.

Cette tarification fait l'objet du fascicule VII.

Elle couvre également le transport des produits CECA en régimes express et de grande vitesse.

D'autre part elle contient un certain nombre de tarifs de caractère général d'une nature particulière et qui s'appliquent aussi aux expéditions de détail ainsi qu'aux envois de produits CECA à savoir :

<i>Tarifs</i>	concernent également les envois de détail	les produits C.E.C.A.
6 — animaux vivants	*	
8 — containers	*	
9 — palettes de chargement et box-palettes (palettes-caisses)	*	*
14 — explosifs	*	
15 — expéditions sur wagons à ni- veau de chargement surbaissé - masses indivisibles - charge- ments hors gabarit - trains spéciaux	*	*
16 — emballages	*	
17 — tarif de camionnage		*
18 — formalités en douane, de police et autres	*	*
19 — prestations spéciales dans l'en- ceinte des gares portuaires	*	*
20 — opérations et frais accessoires	*	*
22 — marchandises destinées aux foires et expositions	*	

★

A l'intention des professionnels de la taxation, des maisons d'expédition ou des services d'expédition des grandes entreprises, nous comptons reprendre dans des bulletins ultérieurs et commenter en les détaillant, chacun des tarifs mentionnés au tableau synoptique.

Mardi 13 juin

◀ a eu lieu le départ de Quenast vers Ymuiden (Pays-Bas) d'un premier lot de 1.000 tonnes de moëllons, par train complet, faisant partie d'une fourniture de 2.000.000 de tonnes à exécuter par les carrières belges. Des envois identiques auront lieu au départ d'une dizaine d'autres gares desservant également des carrières. Jour après jour, pendant trente mois, du lundi au vendredi, des trains de 56 wagons de 18 tonnes chacun, soit quelque 2.000 au total, partiront ainsi vers Ymuiden et Beverwijk. Les matériaux qu'ils transporteront doivent servir à l'extension des jetées formant l'embouchure du port d'Ymuiden.



*Pour un
meilleur contact ...*

Agence commerciale de Liège,
Boulevard de la Sauvenière, 124.

Les chemins de fer viennent de décider une augmentation sensible du nombre de leurs agences commerciales. A partir du 1er août prochain, il y en aura 17.

Les sièges des six agences nouvelles seront : Alost (provisoirement Denderstraat, 49), Ciney (gare), Louvain (gare), Malines (gare), Tournai (gare, provisoirement) et Verviers (gare centrale).

Les deux sous-agences d'Arlon et Courtrai seront, à cette occasion, élevées au rang d'agence autonome.

Nous remercions d'avance nos lecteurs du bon accueil qu'ils réserveront à nos nouveaux délégués.

Outre le maintien d'un contact étroit avec la clientèle, les agences commerciales du chemin de fer s'occuperont dorénavant de la liquidation des cas de contentieux commercial. Entreront encore dans leur compétence les problèmes de tourisme collectif (voyages groupés en train et autocar) pour services sociaux d'entreprises, établissements d'enseignement et autres communautés.

Les noms des nouveaux titulaires, ainsi que leur résidence définitive et numéro de téléphone seront communiqués ultérieurement.

AVIS TARIFAIRES

TRAFIC AVEC L'AUTRICHE.

Dans le cadre du tarif-marchandises Autriche - Ports de mer belges (BOES), les nouveaux tarifs spéciaux suivants ont été publiés les 1 avril et 1 mai derniers : tarif 2 (fers et aciers), 7 (tannins), 8 (bois et liège), 10 (engrais), 22 (fers et aciers), 102 (noix de corozo), 106 (fibres végétales), 107 (laine), 110 (céréales), 112 (sucre brut), 114 (asphalte et brai), 201 (maisons préfabriquées), 202 (stéatite, talc), 203 (graphite), 204 (bière), 205 (bois de placage), 206 (pâte de bois).

TRAFIC AVEC LA SUISSE ET LES PAYS AU-DELA.

- Un 4e supplément aux tarifs internationaux marchandises Ports de mer belges/Bâle et Ports de mer néerlandais/Bâle, est entré en vigueur le 1er mai 1961.
- Un 1er supplément au tarif international pour le transport des marchandises entre les ports de mer belges et certaines gares suisses est entré en vigueur le 1er juin.

TRAFIC AVEC L'ITALIE.

- Le tarif international pour le transport des produits sidérurgiques entre la Belgique et l'Italie a été réédité le 1er mai 1961.
- Le tarif international pour le transport des combustibles minéraux de la Belgique vers l'Italie a été réédité le 1er mai 1961.
- Un 11e supplément au tarif Chiasso et Iselle / Ports de mer et un 10e supplément au tarif Chiasso et Iselle / Grande Bretagne ont été mis en vigueur le 15 mai 1961.
- Le tarif international pour le transport de poires et de pommes fraîches de l'Italie sur les ports de mer français, belges et néerlandais a été réédité le 1er juin.

LE POOL EUROPÉEN DES PALETTES "STANDARD" S'ÉTEND

Nous apprenons au moment de mettre sous presse qu'à partir du 1er juillet pourront être effectués des transports internationaux sur palettes simples „standard” entre la Belgique et les réseaux ferroviaires suivants :

Allemagne de l'Ouest;
Autriche;
France;
Grand Duché de Luxembourg;
Italie;
Pays-Bas (envois de détail seulement);
Suisse.

Comme nous l'expliquions dans un numéro antérieur, la conclusion avec le chemin de fer du „contrat-pool” implique la restitution de palettes vides à l'expéditeur-contractant en échange des palettes chargées remises au transport.

De plus amples renseignements seront donnés dans notre prochain numéro.