

# INFORMATIONS S.N.C.B.



NUMERO 3  
J U I N 1 9 6 2

## Bonnes vacances !

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

GARE CENTRALE, 4<sup>e</sup> ETAGE, BRUXELLES. TEL. 13.18.70 - POSTE 3602

**SOMMAIRE:** Un modèle de palettisation intégrale, p. 2 / l'U.I.C. fait le point, p. 5 / Le nouvel indicateur de l'été 1962, p. 6 / Location de places dans les trains internationaux, p. 6 / Simplification dans le calcul des frais de stationnement, p. 7 / Une naissance : B-revue, p. 8 / Accélération des transports internationaux par chemins de fer, dans le cadre du traité C.E.C.A., p. 9 / Livret-indicateur international Marchandises (L.I.M.), p. 10 / Nouvelles Tarifaires, p. 16.

*Nederlandse uitgave verkrijgbaar op aanvraag.*

**un modèle  
de palettisation  
intégrale :**

*La Firme*

**„BRABANTIA”**

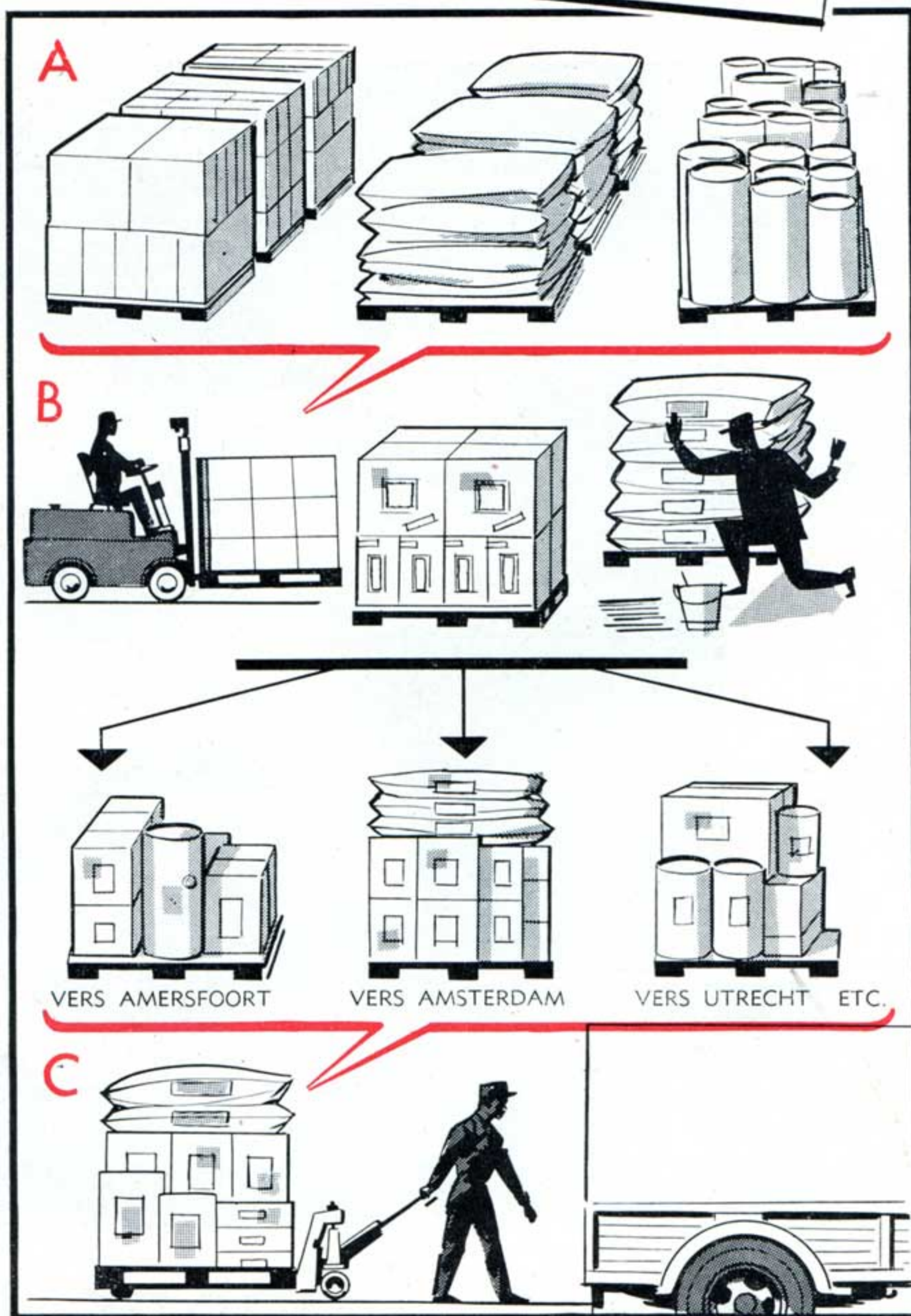
(VAN ELDEREN'S GROOTHANDEL)

à AALST-lez-EINDHOVEN

Nous avons été invités à Eindhoven, afin de nous rendre compte et d'attester à nos lecteurs la rationalisation sensationnelle qu'apporte à une entreprise moderne, la palettisation à tous les stades du processus de production : réception des matières premières, stockage, manutentions diverses en cours de fabrication, expédition.

La firme BRABANTIA fabrique des articles de ménage en tôle et tubes (escabelles, tables de cuisine, tabourets, chaises, planches à repasser, seaux et récipients divers, paniers à papier, boîtes à épices, boîtes à pain, etc.), bref une diversité d'articles impressionnante, ayant cependant du point de vue du transporteur un dénominateur commun : leur caractère encombrant.

Cette caractéristique a tout naturellement incité l'entreprise à adopter une palette de grandes dimensions pour son organisation interne. Les matières premières (tôles, cartons, tubes etc.) dès leur réception sont placées sur palettes avant d'entrer dans les magasins. Dans certains cas, la firme a même pu inciter ses fournisseurs à lui livrer des produits palettisés au départ. A partir de ce moment, les mar-



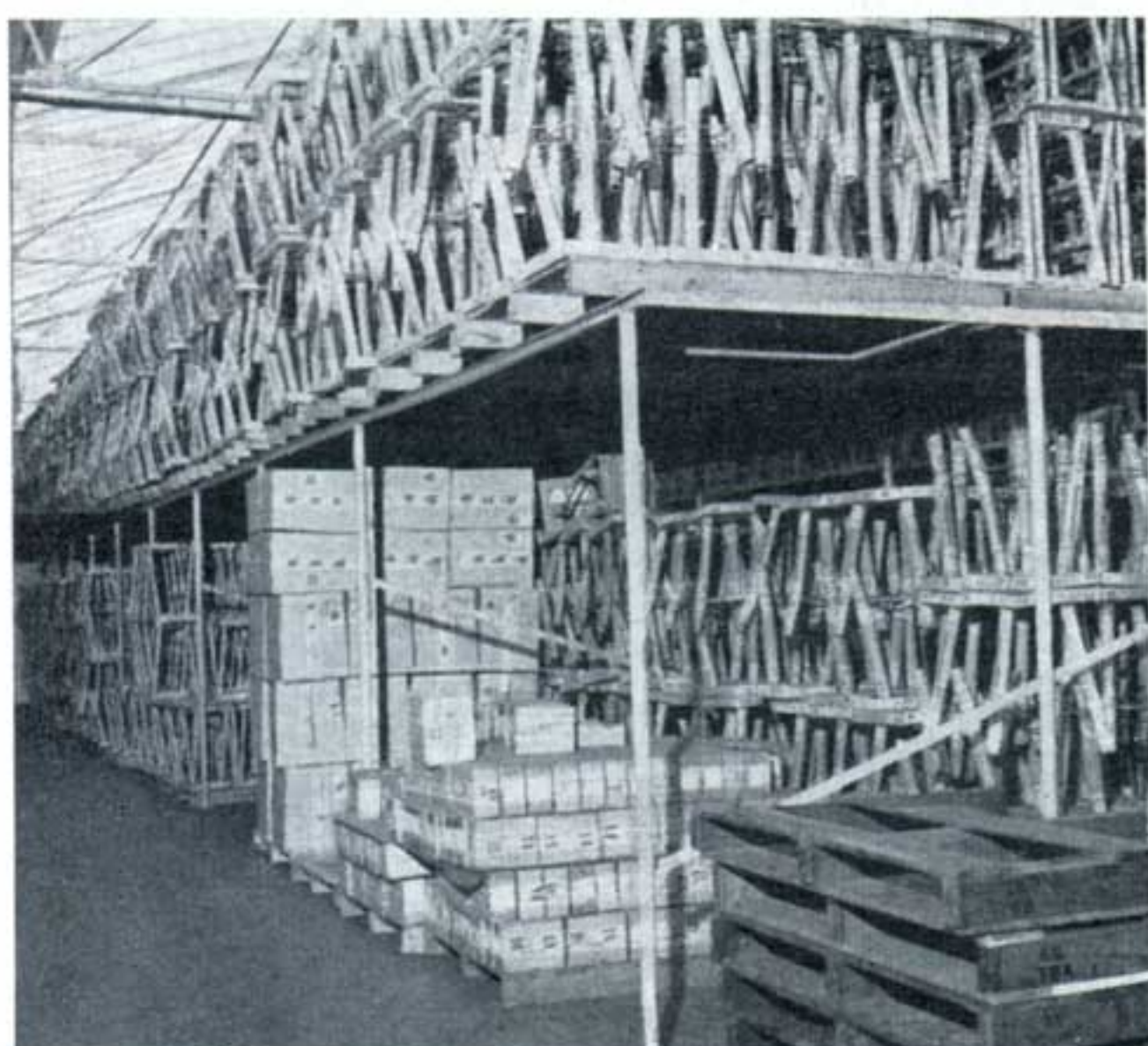
- A. Le magasin du producteur.
- B. Etiquetage des colis et répartition par destination (sur palettes du chemin de fer).
- C. Expédition.

chandises, aux divers stades de la fabrication, effectueront tous leurs déplacements au moyen de supports apparentés à la palette et manipulés par chariots élévateurs.

La palette est devenue objet tellement courant dans les ateliers, que certains ouvriers des installations de pein-

Nous en arrivons enfin au stade qui nous intéressait plus particulièrement, à nous transporteurs, celui de l'expédition.

Disons tout de suite qu'il y a rupture de charge entre le stockage et l'expédition : les envois aux clients sont repalettisés à neuf.



Intérieur d'un magasin palettisé.



Etiquetage de marchandises palettisées.

ture au pistolet, de taille légèrement trop petite, s'étaient perchés sur une palette pour travailler.

Bref, comme nous le disait Monsieur VAN WEERDT, un des dirigeants de l'entreprise, même le personnel est palettisé !

Au sortir de fabrication, tous les articles emballés dans des boîtes de carton de dimensions appropriées, sont mis au stock, sur palettes.

Les magasins palettisés, que nous avons pu photographier, offrent un aspect saisissant de propreté et d'ordre.

La firme Brabantia en effet, a une clientèle de revendeurs, extrêmement dispersée. La palette de stock est généralement beaucoup trop importante pour un seul client.

Un réassortiment au départ est donc nécessaire. Celui-ci est effectué sur palettes standard, grand modèle, des chemins de fer néerlandais (1,00 m x 1,20 m).

Ces circonstances justifient le choix par l'usine au stade fabrication, d'une palette non standard certes, mais de grandes dimensions et mieux adaptée à ses besoins.





Les colis étiquetés sont placés sur les palettes des N.S. pour expédition.



Les palettes chargées sont amenées dans le camion au moyen d'un transpalette.



Marchandises palettisées chargées dans le camion de Van Gend en Loos.



Atelier de peinture au pistolet de la N.V. Brabantia.

La règle qui préside à la constitution des palettes au départ est le groupage des commandes par centre routier de destination, où les produits sont dépalettisés et remis à domicile comme des colis ordinaires.

Chaque jour, les commandes à exécuter donnent lieu à prélèvement dans les magasins, d'un certain nombre de palettes (ou d'une fraction de palette pour un article de petit débit). Le tout est acheminé vers une aire où sont étalées les palettes NS vides, classées par centre de destination, en nombre convenable. Les articles sont

d'abord étiquetés, puis placés sur les palettes NS. Ce travail s'opère par grandes séries d'articles identiques, avec rapidité.

La partie supérieure des chargements est consolidée par une corde pour éviter la dislocation au cours du camionnage.

L'étiquetage est inévitable puisque les envois sont dépalettisés au centre routier de destination. Les étiquettes sont préparées par les bureaux à la réception des commandes. Ce travail est simplifié à l'extrême.

Dans deux de nos précédents numéros nous avons donné un résumé du début du rapport adressé par l'Union Internationale des Chemins de fer à la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT), à propos des problèmes économiques des réseaux ferroviaires.

Les chapitres suivants traitent de problèmes spéciaux : coordination technique, pipe-lines, transport aériens.

**Coordination technique :** l'UIC encourage tous les efforts de collaboration entre les divers modes de transports : transports combinés par containers, palettes, remorques porte-wagons, acheminement sur wagon de véhicules routiers etc. Cette coordination technique ne constitue cependant pas un aspect essentiel des problèmes qui se posent.

**Pipe-lines :** l'UIC estime que ce mode de transport ne peut échapper

aux mesures de coordination qui s'imposent. Au départ même il convient que le principe de neutralité fiscale soit respecté à son égard.

**Transport aérien :** transport aérien et transport ferroviaire sont plus complémentaires que concurrents. Là où elle existe, la concurrence ne peut prendre un aspect antiéconomique; il faut donc égaliser les conditions de départ et baser les tarifs plus fidèlement qu'aujourd'hui sur le prix de revient des prestations.

\* \* \*

„L'UIC préconise l'établissement et certaines recommandations générales, dont nous extrayons ce qui suit :

L'UIC préconise l'établissement et la tenue à jour de véritables „comptes des transports de la Nation” établis avec une entière

**L' U. I. C.**

**fait  
le  
point**

(suite et fin)

impartialité. Pareils comptes sont susceptibles de fournir aux gouvernements des données leur permettant de fonder solidement leurs orientations et décisions.

Les Gouvernements doivent, à l'avis de l'UIC, affronter résolument l'ensemble du problème qui se pose en matière de transport et proscrire les attermoiements de nature à prolonger des situations regrettables.”

Pour tous les clients réguliers, les étiquettes sont pré-imprimées à leur nom. Comme seule indication manuscrite il suffit d'y ajouter le numéro de l'article et de barrer d'un trait la couleur dans laquelle il doit être fourni.

La firme Brabantia a, bien entendu, conclu avec les chemins de fer néerlandais, un contrat d'échange de palettes.

Tous les jours les camions de Van Gend & Loos concessionnaires des services de camionnage des chemins de fer néerlandais, apportent le lot de palettes vides en échange des palettes chargées à emporter.

Ce travail se déroule avec aisance, le magasin étant surélevé par rapport à la cour, ce qui fait qu'un simple transpalette suffit pour faire rouler les palettes du magasin dans le camion. Les palettes sont gerbées à

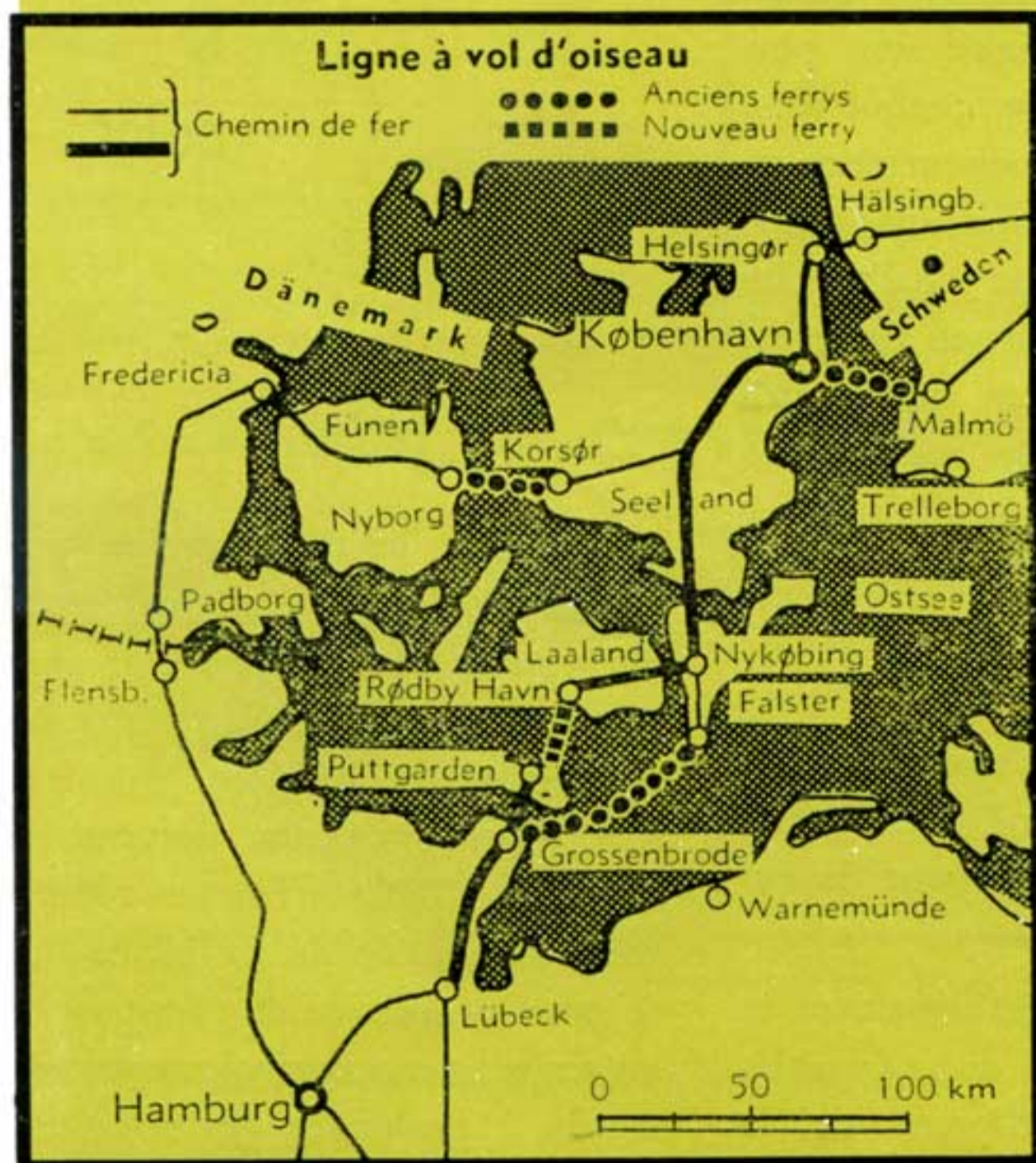
l'avance dans le magasin par un élévateur à fourche de la firme.

Ainsi sont expédiées chaque jour de 60 à 150 palettes chargées de 100 à 250 kg de marchandises vers quelques 3000 clients répartis sur toute l'étendue du territoire néerlandais.

Nous avons tenu à développer le cas de la firme Brabantia devant nos lecteurs car il constitue l'exemple d'une réussite intéressante dans des conditions qui dès l'abord peuvent être qualifiées d'assez défavorables : articles volumineux et très variés, rupture de charge à l'expédition, clientèle dispersée.

Pourtant, la firme Brabantia a trouvé que la solution „palette” était la plus intéressante. Pourquoi en serait-il autrement chez nous ?

# LE NOUVEL INDICATEUR DE L'ÉTÉ 1962



Nous vous avons parlé dans notre dernier numéro de la mise en ligne du service de trains autos-couchettes vers Brigue (Valais).

Ce n'est pas la seule nouveauté que vous apporte la prochaine saison.

Le service des trains internationaux nous apportera en été 1962, une accélération générale des horaires, du fait notamment :

- de l'électrification de la ligne Douvres - Londres;
- du remplacement du contrôle douanier en gare d'Ostende par un contrôle itinérant exercé dans le train entre Gand et Ostende;
- de l'électrification de Paris - Aulnoye;
- de la conversion à la traction Diesel de certaines lignes yougoslaves;
- de meilleures correspondances de voitures directes à Bâle.

Les horaires sur Munich et l'Autriche, et d'autre part

vers Interlaken et Coire bénéficient d'accélération particulièrement intéressantes.

En service intérieur, signalons que la mise en service de la traction électrique sur la section Bruxelles - Braine le Comte est prévue pour décembre 1962.

A échéance un peu plus longue, c'est à dire pour l'été 1963, les relations vers le Danemark et la Scandinavie seront sensiblement améliorées grâce à la création d'un nouveau service accéléré de ferry-boats entre l'Allemagne et le Danemark (via Puttgarden dans l'île de Fehmarn désormais reliée à l'Allemagne par un pont, et Rodby dans l'île danoise de Lolland). En 1963 encore, les trains électriques relieront Paris et Bruxelles en 3 heures.

La traction électrique sur le trajet Charleroi - Erquennes est prévu pour fin 1963.

## LOCATION DE PLACES DANS LES TRAINS INTERNATIONAUX

Depuis de nombreuses années, la clientèle belge est à même de louer d'avance ses places dans les trains internationaux au départ de la Belgique.

A la suite d'un accord intervenu entre les principaux réseaux européens, une organisation internationale a été mise sur pied par ces chemins de fer qui permet à notre Société d'accepter dans toutes les gares belges les demandes de location de places (assis ou couchettes) dans les trains au départ de l'un des pays ci-après : Allemagne - Autriche - Danemark - Espagne - France - Italie - Luxembourg - Norvège - Pays Bas - Pologne - Portugal - Suède - Suisse - Tchécoslovaquie et Yougoslavie.

Cette organisation vous permet donc d'obtenir des réservations de places dans les trains en correspondance avec celui par lequel vous quittez la Belgique, ou encore pour votre voyage de retour.

Il est recommandé de vous adresser à la gare belge de votre choix au moins 10 jours à l'avance, mais de préférence à l'une des gares ci-après : Alost Nord - Anvers Central - Anvers Est - Arlon - Bruges - Bruxelles Nord - Bruxelles Midi - Charleroi Sud - Gand St. Pierre - Hasselt - Herbesthal - Courtrai - Louvain - Liège Guillemins - Malines - Mons - Namur - Ostende - Tournai ou Verviers Central.

Le coût de la location d'une place „assis" dans un train étranger est de 24 francs belges.

## MAINTENANT, A LA COTE AUSSI ...DES COFFRES A BAGAGES !

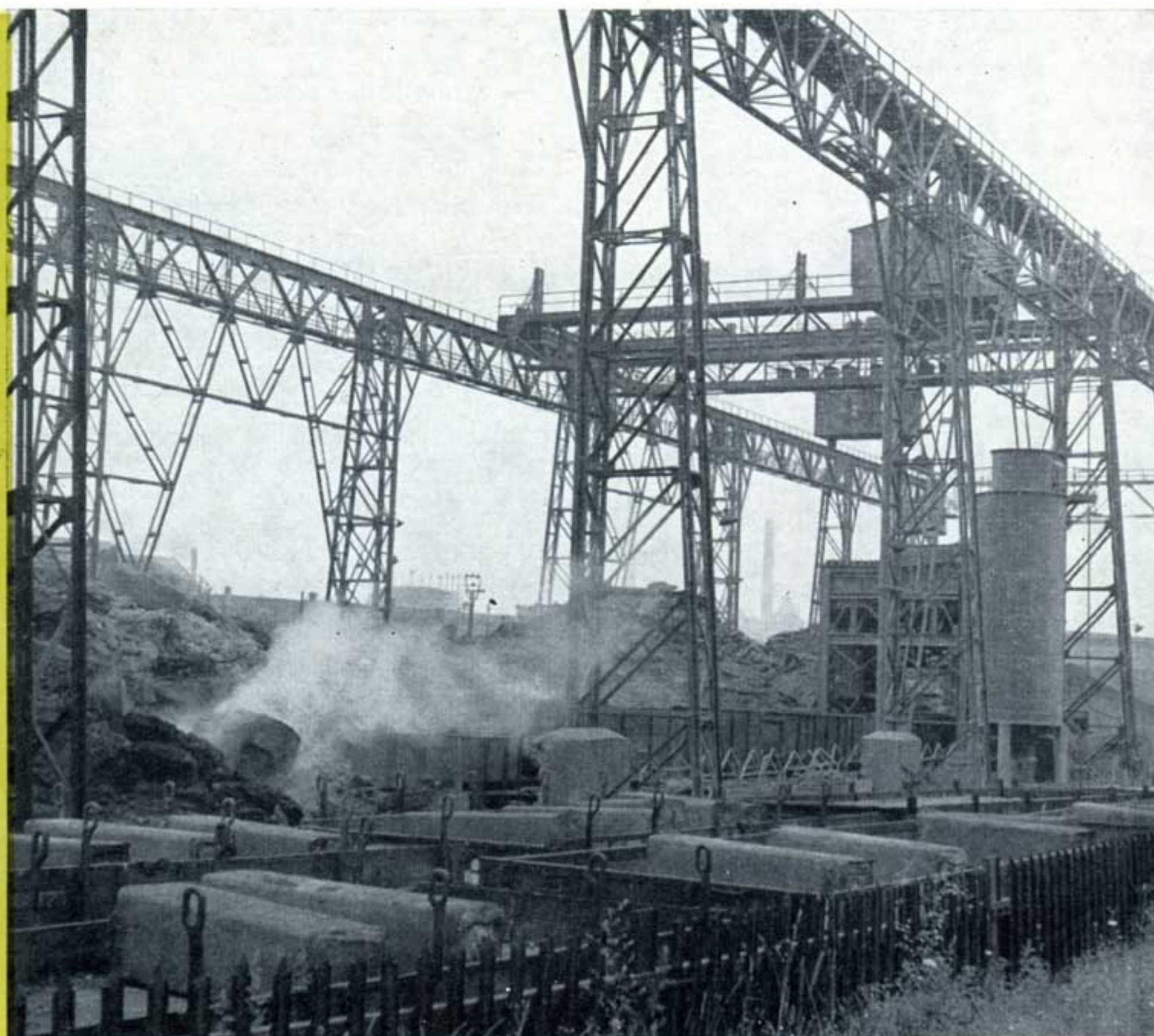
Des coffres à bagages automatiques se trouvaient déjà à votre disposition dans les grandes gares, notamment à Bruxelles, Anvers, Liège, Gand, Charleroi, Namur, Malines.

Actuellement de pareils coffres à bagages sont installés à votre intention à Ostende et Blankenberge.

Dépôt : 5 F.

# Simplification dans le calcul du frais de stationnement des wagons

Les expéditeurs et les destinataires d'envois par wagons complets se voient actuellement obligés, quelle que soit l'importance de leur trafic :



1. de tenir compte, pour chaque wagon en particulier, du délai accordé :
  - a) *pour le chargement* : 8 heures de jour ouvrable (c.à.d. heures comprises entre 7 et 19 h);
  - b) *pour le déchargement* : 8 ou 10 heures de jour ouvrable selon que le destinataire reçoit à son nom pendant un même jour ouvrable moins de 10 wagons chargés ou au moins 10 wagons chargés;
2. de toujours charger ou décharger en premier lieu les wagons qui ont été mis les premiers à disposition (s'ils désirent éviter la mise en compte de frais de chômage).

Lorsque les wagons ne sont pas restitués dans le délai imparti, le chemin de fer applique en effet des frais de chômage *pour chaque wagon séparément*, c'est-à-dire :

- 5 F par heure de retard et par wagon, pour les premières 24 heures, avec minimum de 60 F par wagon;
- 7,5 F par heure de retard et par wagon, pour le stationnement ultérieur.

• • •

En vue de simplifier les écritures et d'accéder aux vœux de la clientèle, les annotations actuelles par wagon ont été remplacées à partir du 1.5.1962 par des annotations quantitatives globales pour les firmes raccordées dont le trafic en wagons chargés (arrivée et départ réunis) a atteint en moyenne un minimum de *10 wagons par jour ouvrable* au cours de l'un des douze mois antérieurs.

La gare détermine journallement et par desserte :

- le nombre d'heures-wagon attribuées au raccordé; ce stationnement est calculé sur la base des délais indiqués ci-dessus, sauf qu'en ce qui



concerne les wagons à décharger, le délai de 8 ou de 10 heures (selon le nombre de wagons) est remplacé par un délai uniforme de 10 h; — le nombre d'heures-wagon qui se sont écoulées effectivement sur le raccordement.

Lorsque le séjour réel a dépassé le séjour autorisé, des frais de chômage sont portés en compte pour la différence. Le décompte est établi une fois par mois. Les wagons-navettes, les wagons étrangers EUROP ainsi que les wagons de particuliers ou de service ne bénéficient pas de la nouvelle procédure.

Peuvent aussi bénéficier du décompte global les firmes qui ne sont pas raccordées mais qui disposent d'installations de chargement et de déchargement dont elles ont l'usage exclusif.

• • •

Le nouveau procédé présente les avantages ci-après pour les firmes auxquelles il s'applique :

1. il n'est plus nécessaire de libérer en premier lieu les wagons arrivés les premiers (la restitution tardive d'un wagon déterminé pourra être compensée par la restitution anticipée d'un autre wagon);
2. les frais de chômage sont toujours calculés à 5 F par heure, quelle que soit la durée du retard, et le minimum de 60 F par wagon n'est plus appliqué;
3. le délai de *déchargement* sera toujours de 10 heures de jour ouvrable;
4. du fait de la compensation des heures de stationnement, la clientèle a la possibilité d'éviter le paiement de frais de chômage pour des wagons ayant dû, pour des raisons impérieuses, stationner sous charge plus longtemps que pendant les délais normaux, en déchargeant d'autres wagons dans des délais inférieurs à ces délais normaux.

## UNE NAISSANCE :

Ⓑ-revue



Jeudi soir 19 avril, la S.N.C.B. recevait les délégués de la presse à la gare centrale de Bruxelles pour leur présenter le premier numéro de la nouvelle Revue B.

Celle-ci est appendue depuis les fêtes de Pâques dans les compartiments d'un millier de voitures métalliques des grandes lignes à raison de 10 par véhicule. Elle se trouve à la disposition des voyageurs désirant quelque lecture.

Le premier numéro, eu égard au moment où se place cette naissance, a été consacré au tourisme. Mais les sujets pourront être variés à l'infini, avec cette unique constante : ils s'adresseront au grand public et ne viseront que son seul délassement. La rédaction et l'édition en sont confiées à une entreprise privée qui solli-

cite la collaboration d'auteurs de talent.

La „B-REVUE" touche un public considérable. En effet, plus de 5 millions de voyageurs par semaine empruntent le train. De plus elle est bilingue, sans que les articles ne soient traduits. Pour beaucoup de nos lecteurs cette revue peut constituer un moyen de publicité de premier ordre. Elle est le seul organe de presse atteignant la grande masse sur le plan national. Sur simple demande, au concessionnaire :

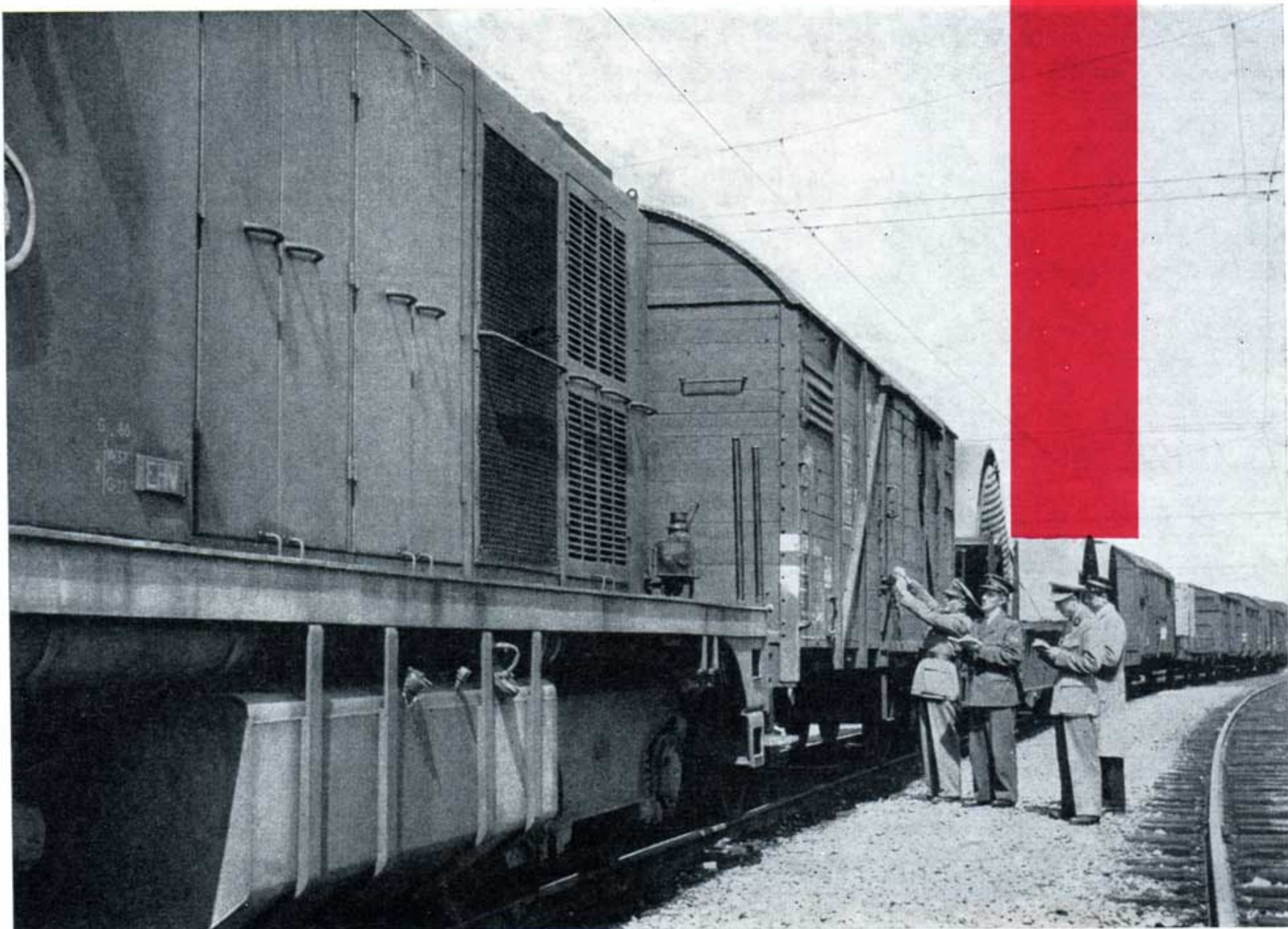
**S.A. PUBLIFER**

**11, rue du Fossé-aux-Loups  
à Bruxelles**

**Tél. 17.69.85 - 17.48.09.**

une documentation complète vous sera adressée.





A l'initiative de la Haute Autorité de la C.E.C.A., les Administrations douanières des six pays signataires du Traité ont pris des mesures accordant certaines facilités concernant les marchandises C.E.C.A., en ce sens qu'à l'importation, la vérification douanière qui normalement ne peut avoir lieu qu'après dépôt préalable d'une déclaration accompagnée des documents requis, peut désormais s'effectuer dès l'arrivée des wagons, les autres formalités administratives étant

réglées après coup, dans les 24 heures.

Il s'ensuit qu'une fois cette vérification terminée, les transports sont libérés par la Douane et peuvent continuer vers leur destination. Cette mesure contribue à réduire sensiblement le stationnement des wagons dans les gares frontières. Ces facilités s'appliquent aux expéditions par trains complets ou par groupes de wagons d'au moins 120 tonnes. La mesure est entrée en vigueur le 1er avril 1962.



**Accélération  
des transports  
internationaux  
de marchandises  
par chemins  
de fer,  
dans le cadre  
du traité  
C. E. C. A.**



## LIVRET-INDICATEUR INTERNATIONAL MARCHANDISES (L.I.M.)



La nouvelle édition du „Livre-Indicateur International Marchandises”, valable jusqu’à fin mai 1963 et publié par la „Conférence Européenne des Horaires des Trains de Marchandises” paraîtra dans le courant du mois de juin.

Ce livret contient environ 300 pages de tableaux horaires pour le transport des marchandises par wagons complets sur les grandes lignes ferroviaires européennes.

On y trouve une centaine de tableaux horaires internationaux, dont une cinquantaine intéressent la Belgique. Les horaires du réseau T E E M (Trans-Europ-Express-

Marchandises), sont incorporés dans les tableaux généraux et font en outre l’objet d’un indicateur TEEM spécial joint à chaque livret. Le livret contient encore une carte des chemins de fer européens au format de 85 x 100 cm, indiquant notamment toutes les gares frontières ou d’échange entre les différents pays.

Cette documentation peut être obtenue contre versement de 65 F au compte de chèques postaux n° 1010 de la SNCB à Bruxelles; il y a lieu de mentionner comme référence au talon du bulletin les trois lettres L.I.M.

### Depuis le 27.5.62 : nouveaux horaires pour le transport de marchandises à destination de l'étranger<sup>(1)</sup>

Les nouveaux horaires pour le transport des marchandises entrent en vigueur le 27.5.62.

Vous trouverez dans les tableaux ci-après les heures de départ et d’arrivée pour le transport des charges complètes à destination de l’étranger.

La première série de tableaux détermine les possibilités de transport les plus favorables, moyennant utilisation des trains TEEM.

La deuxième série de tableaux reproduit les possibilités les plus favorables pour le transport par trains ordinaires.

Les heures de départ et d’arrivée sont indiquées par l’heure entière. C’est ainsi, par exemple, que l’heure de départ d’un train renseigné à l’heure 10, signifie que ce train part en réalité entre 9 h et 9 h 59.

#### A. TRANSPORT PAR TRAINS TEEM.

L’ensemble de ces trains qui intéressent notre pays est reproduit au croquis ci-contre. Les trains TEEM sont des trains de marchandises rapides qui relient les plus importants centres de production et de consommation d’Europe.

A l’exclusion des marchandises pondéreuses (charbons, mitrailles, pierres, etc.), les trains TEEM transportent, d’une part, des marchandises exigeant un transport rapide et, d’autre part, des marchandises périssables. La vitesse maximum des trains TEEM se situe entre 85 et 100 km/h. Ces trains ne peuvent donc comporter que des wagons marqués „S” ou „SS” et dont le chargement ne dépasse pas la charge limite prévue pour

circuler sous le régime „S”. (S et SS sont des marques convenues sur le plan international pour les véhicules susceptibles de rouler respectivement à 85 km/h et 100 km/h.)

En conséquence, nous attirons l’attention de l’expéditeur sur la nécessité de demander du matériel marqué „S” ou „SS”, ainsi que sur la limitation de la charge.

Le transport par trains TEEM ne peut être garanti de bout en bout pour les marchandises qui exigent un arrêt prolongé en cours de route, pour l’accomplissement des formalités douanières, le réglage, la visite vétérinaire ou phytopathologique, ou pour la réexpédition.

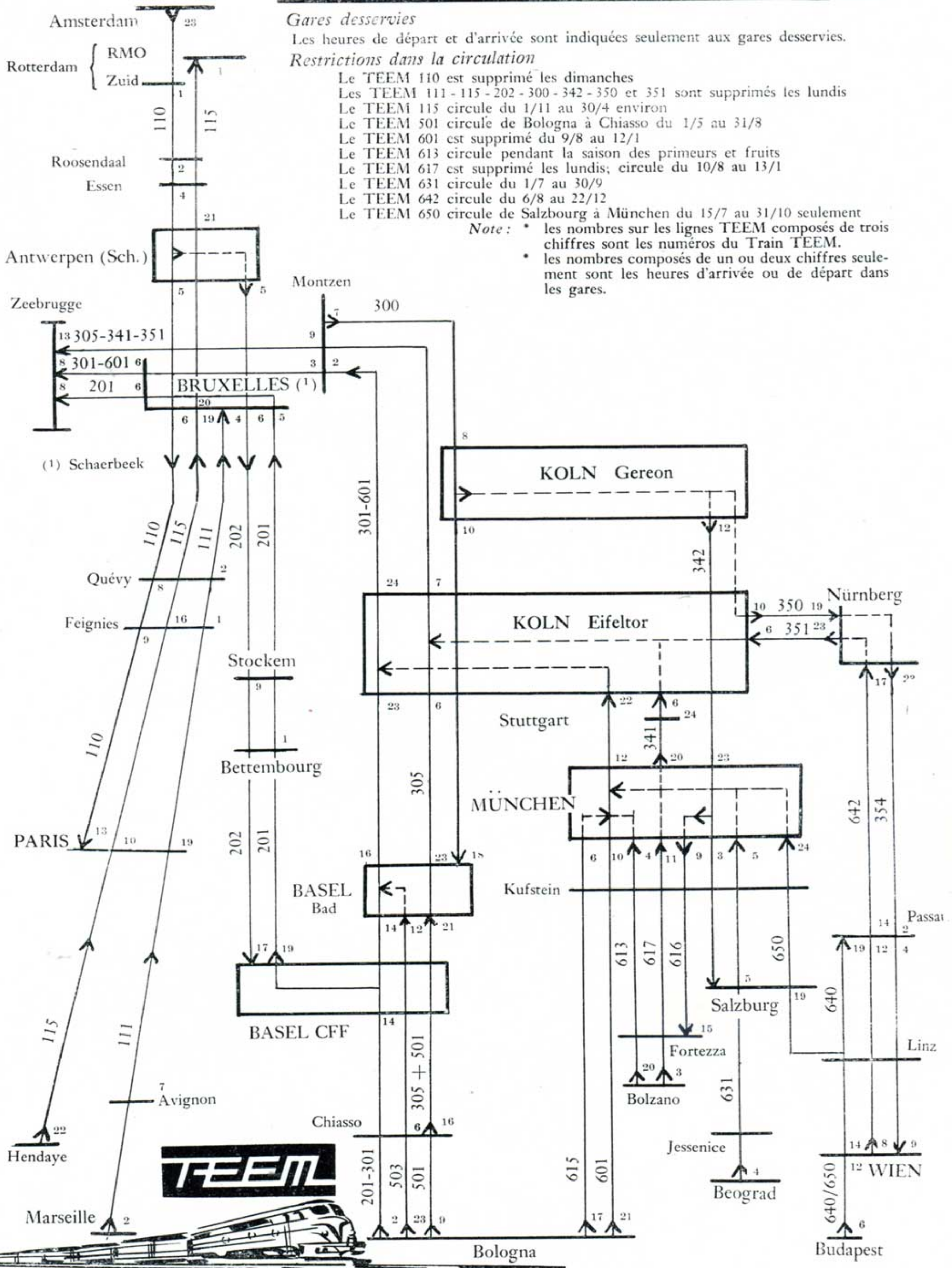
L’arrêt dans les gares frontières d’entrée ne permet généralement pas le dédouanement; en conséquence, le dédouanement des envois doit être effectué à destination.

#### B. TRANSPORT PAR TRAINS ORDINAIRES.

L’arrêt dans les gares frontières est réglé de manière telle qu’il est tenu compte du temps nécessaire aux formalités douanières.

Cet arrêt n’est toutefois pas suffisant si d’autres opérations doivent être effectuées, comme par exemple la réexpédition, le réglage ou une visite spéciale par des fonctionnaires de la douane ou d’autres autorités (dédouanement, visite par un vétérinaire, visite phytopathologique, etc.).

(1) Sous réserve de modification survenant entre-temps.



**Gares desservies**

Les heures de départ et d'arrivée sont indiquées seulement aux gares desservies.

**Restrictions dans la circulation**

- Le TEEM 110 est supprimé les dimanches
- Les TEEM 111 - 115 - 202 - 300 - 342 - 350 et 351 sont supprimés les lundis
- Le TEEM 115 circule du 1/11 au 30/4 environ
- Le TEEM 501 circule de Bologna à Chiasso du 1/5 au 31/8
- Le TEEM 601 est supprimé du 9/8 au 12/1
- Le TEEM 613 circule pendant la saison des primeurs et fruits
- Le TEEM 617 est supprimé les lundis; circule du 10/8 au 13/1
- Le TEEM 631 circule du 1/7 au 30/9
- Le TEEM 642 circule du 6/8 au 22/12
- Le TEEM 650 circule de Salzburg à München du 15/7 au 31/10 seulement

**Note :**

- \* les nombres sur les lignes TEEM composés de trois chiffres sont les numéros du Train TEEM.
- \* les nombres composés de un ou deux chiffres seulement sont les heures d'arrivée ou de départ dans les gares.



**I. VERS LA FRANCE (1)**

GARE DE DEPART	TRAIN	H	J	GARE FRONTIERE	PASSAGE A LA FRONTIERE			GARE DE DESTINATION	Arrivée		
					TRAIN	H	J		H	J	
Antwerpen (DS)	20071	2	II	Quévy	TEEM 110 (3)	7	II	Bordeaux	6	III	
Antwerpen (Zd)	20305	1	II					Brest	5	III	
Bruxelles (TT)	10016	2	II					Clermont-Ferr.	8	III	
Essen	TEEM 110	4	II					Dijon	12	III	
Gent (Zeeh.)	90011	23	I					Le Havre	11	III	
Zeebrugge	99264	19	I					Limoges	4	III	
								Lyon G.	6	III	
				Marseille	16	III					
				Nantes	6	III					
				Nice	22	III					
				Paris la-Chap.	13	II(2)					
				Paris Tolb. Inv.	18	II					
				Rouen	6	III					

(1) Sauf indications contraires au présent tableau les plans ne sont applicables qu'aux envois du Régime Accéléré français en wagons S dont la charge S n'est pas dépassée.


(2) Applicable à tous les envois chargés en wagons S dont la charge S n'est pas dépassée.

(3) TEEM 110 ne prend au départ de la Belgique que des envois dédouanés.

**II. VERS L'AUTRICHE, LA SUISSE ET L'ITALIE (VIA LA GARE FRONTIERE STOCKEM)**

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)	20071	2	II	Stockem	TEEM 202 (1)	8	II	TEEM 202	9	II	Bâle SBB	TEEM 49111	17	II
Antwerpen (Zd)	20305	1	II								Chiasso	856	4	III
Bruxelles (TT)	10016	2	II								Milano	7583	17	III
Gent (Zeeh.)	90011	23	I								Roma	5781	16	IV
Kortrijk	99314	21	I											
Oostende (Zeeh.)	99419	24	I											
Zeebrugge	99264	19	I											
								Buchs (SG)	911	9	III			
								Wien (Simmering)	G 53	18	IV			

(1) TEEM 202 ne prend au départ de la Belgique que des envois dédouanés.

 = exclusivement des périssables.

**III. VERS L'ALLEMAGNE ET PAYS AU DELA**

GARE DE DEPART	TRAIN	H	J	GARE FRONTIERE	Départ			Arrivée			GARE DE DESTINATION	Arrivée		
					TRAIN	H	J	TRAIN	H	J		TRAIN	H	J
Antwerpen (DS)	24322	1	II	Montzen	24322	4	II	TEEM 5544	6	II	<b>Vers l'Allemagne</b>			
Antwerpen (Z)	22339	21	I								Basel Bad	5544	18	II
Bruxelles (T.T.)	14310	22	I								Furth. i. Wald	6045	6	III
Gent (Zeeh.)	99158	22	I								München	5434	23	II
Kortrijk	84346	21	I								Nürnberg	5422	19	II
Liège (G)	40007	17	I								Passau	5598	2	III
St. Niklaas	99158	21	I								Schirnding	6003	7	III
Oostende (Zh.)	94101	19	I											
Zeebrugge	99944	19	I											
Verviers (O)	41151	19	I											
								<b>Vers et via l'Autriche</b>						
								Brennero via	G 13	14	III			
								Kufstein						
								Budapest via	63	8	IV			
								Passau						
								Jesenice via	1975	23	III			
								Salzburg						
								Salzburg	5594	5	III			
								Wien (West)	61582	12	III			
								via Passau						
								<b>Vers et via le Suisse</b>						
								Bâle SBB	6192	24	II			
								Chiasso via	14144	4	III			
								Bâle (1)						
								Milano (Farini)	—	5	IV			
								via Bâle-Chiasso						
								Zürich via	911	6	III			
								Bâle						
								<b>Vers la Tchécoslovaquie</b>						
								Plzen via	7106	18	III			
								Furth. i/W.						
								Plzen via	7534	5	IV			
								Schirnding						
								Praha via	4402	6	IV			
								Furth. i/W.						
								Praha via	4402	16	IV			
								Schirnding						

(1) Exclusivement des périssables.

(a) Ces tableaux horaires peuvent être modifiés.

# TRAINS ORDINAIRES A MARCHANDISES

## VERS LA FRANCE (1)

GARE DE DEPART	TRAIN	H	J	GARE FRONTIERE	TRAIN	H	J	GARE DE DESTINATION	Arrivée															
									H	J														
Antwerpen (Nd) Antwerpen (Zd) Bruxelles (TT) Essen Gent (Zeeh.) Oostende (Z) Zeebrugge	20050	3	II	Quévy	88320	13	II	Bordeaux	22	III														
	21302	5	II					Brest	5	IV														
	10013	12	II					Clermont-Ferr.	8	IV														
	28300	10	II					Dijon	12	III														
	90023	21	I					Le Havre	11	III														
	99336	20	I					Limoges	10 <sup>(4)</sup>	III														
	99103	17	I					Lyon G.	17	III														
								Marseille	2	IV														
Montzen Visé	47300	10	III	Erquelinnes	47300	14	II	Nancy	12	III														
	47300	11	III					Nantes	22	III														
								Nice	1	IV														
								Paris la-Chap.	1	III <sup>(2)</sup>														
								Paris Tolb. Inv.	3	III														
								Reims	6	III														
								Roubaix	4	III														
								Rouen	6	III														
								Bordeaux	22	III														
								Brest	5	IV														
								Clermont-Ferr.	8	IV														
								Dijon	12	III														
								Le Havre	14	III														
								Limoges	20	III														
			Lyon G.	17	III																			
			Marseille	2	IV																			
			Nancy	12	III																			
			Nantes	22	III																			
			Nice	1	IV																			
			Paris la-Chap.	1	III <sup>(2)</sup>																			
			Paris Tolb. Inv.	3	III																			
			Reims	6	III																			
			Roubaix	4	III																			
			Rouen	6	III																			
Charleroi (SQ) Liège (M) Montzen	47310	5	II	"	47310	6	II	Bordeaux	22	III														
	40007	17	I					Brest	5	IV														
	47310	1	II					Clermont-Ferr.	8	IV														
								Dijon	12	III														
								Le Havre	14	III														
								Limoges	20	III														
								Lyon G.	17	III														
								Marseille	2	IV														
Montzen Visé	47304	21	I	"	47304	2	II	Nancy	12	III														
	47304	22	I					Nantes	22	III														
								Paris la-Chap.	1	III <sup>(3)</sup>														
								Paris Tolb. Inv.	3	III														
								Reims	6	III														
								Roubaix	4	III														
								Rouen	6	III														
								Bordeaux	22	III														
			Brest	5	IV																			
			Clermont-Ferr.	8	IV																			
			Dijon	12	III																			
			Le Havre	14	III																			
			Limoges	20	III																			
			Lyon G.	17	III																			
			Marseille	2	IV																			
			Nancy	12	III																			
			Nantes	22	III																			
			Paris la-Chap.	1	III <sup>(3)</sup>																			
			Paris Tolb. Inv.	3	III																			
			Reims	6	III																			
			Roubaix	4	III																			
			Rouen	6	III																			
Antwerpen (DS) Bruxelles (TT) Essen Gent (Zeeh.) Montzen Oostende (Z) Zeebrugge	29347	24	I	Mouscron	98328	9	II	Boulogne	11	III														
	19152	3	II					Brest	5	IV														
	22361	19	I					Clermont-Ferr.	8	IV														
	90023	21	I					Dunkerque	5	III														
	49303	24	I					Le Havre	11	III														
	99336	20	I					Lille	23	II														
	99103	17	I					Limoges	20	III														
								Nancy	12	III														
			Nantes	22	III																			
			Roubaix	22	II																			
			Rouen	6	III																			
Antwerpen (DS) Antwerpen (Zd) Bruxelles (TT) Gent (Zeeh.) Liège (G) Kortrijk Oostende (Z) Verviers (O) Zeebrugge Liège Longd. Verviers (Est) Verviers (Ouest)	26320	1	II	Stockem	26320	8	II	Metz	22	II														
	26338	1	II								"	26338	9	II	Strasbourg	4	III							
	16308	23	I																					
	96367	10	I																					
	40007	17	I																					
	99304	3	I																					
	91150	21	I																					
	41151	19	I																					
	99103	17	I																					
	40013	17	I																					
	44342	20	I															Gouvy	44320	3	II			
	41151	19	I																					

(1) Sauf indications contraires au présent tableau les plans ne sont applicables qu'aux envois du Régime Accéléré français en wagons S dont la charge S n'est pas dépassée.  
 (2) Applicable également aux envois du régime ordinaire français.  
 (3) Applicable à tous les envois, chargés en wagons S dont la charge S n'est pas dépassée.  
 (4) Par train 28300 arrivée à Limoges h. 20 jour III.

# TRAINS ORDINAIRES A MARCHANDISES

## 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	11	II	Aachen (W)	6143	11	II
	24324	3	II	"	24324	6	II				Bochum N	5275	23	II
Antwerpen (Z)	24323	24	I	"	24323	7	II				Bremen	5321	1	III <sup>(1)</sup>
Bruxelles (TT)	14310	22	I	"	14310	2	II				Dortmund (S)	5243	20	II
	14308	21	I	"	14308	1	II				Duisburg	5117	16	II
Charleroi (SQ)	77322	17	I	"	64306	4	II				Düsseldorf (D)	4833	16	II
Gent (Zeeh.)	90023	21	I	"	84346	5	II				Essen	5235	18	II
Liège (M)	40007	17	I	"	44359	1	II				Flensburg (W)	5533	4	III <sup>(1)</sup>
Kortrijk	84346	21	I	"	84346	5	II				Hamburg	5117	24	II <sup>(1)</sup>
Oostende	99336	20	I	"	84346	5	II				Hannover	5007	21	II <sup>(1)</sup>
Verviers (O)	44347	1	II	"	44347	6	II				Osnabrück	7075	12	III
Zeebrugge	99103	17	I	"	94324	23	I				Wuppertal	9461	2	III
											Münster	7065	13	III
											Krefeld	7411	17	II
								Göteborg via Padborg	5158	22	IV <sup>(1)</sup>			
								Göteborg via Trelleborg	5158	22	IV <sup>(1)</sup>			
								Kobenhavn (G)	2064	22	III <sup>(1)</sup>			
								Padborg	5533	7	III <sup>(1)</sup>			
								Stockholm via Padborg	4008	4	V <sup>(1)</sup>			
								Stockholm via Trelleborg	4004	5	V <sup>(1)</sup>			
								Frankfurt (M)	5300	24	II			
								Köln (G)	5055	16	II			
								Mannheim	6620	10	III <sup>(1)</sup>			
								München (S)	5238	8	III <sup>(1)</sup>			
								Salzburg	7707	16	III <sup>(1)</sup>			
								Stuttgart	15212	3	III <sup>(1)</sup>			

<sup>(1)</sup> Applicable uniquement aux envois chargés en wagons portant la marque „S“ (vitesse maximum autorisée du wagon 100 Km/h) et qui sont chargés jusqu'aux limites de charge prescrites pour circuler en régime „S“.

## III. VERS LES PAYS-BAS

### PASSAGE A LA FRONTIERE

GARE DE DEPART	TRAIN	H	J	GARE FRONTIERE	TRAIN	H	J	GARE DE DESTINATION	H	J
Antwerpen (DS)	22303	5	II	Roosendaal	22303	7	II	Amsterdam RTL	14	II
Antwerpen (Zd)	20305	1	II	Roosendaal	12100 <sup>(1)</sup>	8	II	Amersfoort	4	III
Bruxelles (TT)	10016	2	II					Dordrecht	7	III
Quévy	82106	2	II					Eindhoven	6	III
Gent (O)	99156	18	I					Nijmegen	3	III
Kortrijk	84346	21	I					Rotterdam R.M.O.	13	II
Oostende	99336	20	I					Rotterdam Z	11	II
Zeebrugge	99944	19	I					Groningen	12	III
				Utrecht	6	III				
Gent (O)	99156	18	I	Roosendaal	22360	17	II	Amsterdam RTL	6	III
Kortrijk	84346	21	I					Amersfoort	4	III
Oostende	99336	20	I					Dordrecht	7	III
Zeebrugge	99103	17	I					Eindhoven	6	III
Mouscron	84346	20	I					Nijmegen	3	III
								Rotterdam R.M.O.	7	III
								Rotterdam Z	2	III
				Groningen	12	III				
				Utrecht	12	III				
Erquennes	74300	4	II	Maastricht	44395	12	II	Amsterdam RTL	2	III
								Amersfoort	5	III
								Dordrecht	2	III
								Eindhoven	1	III
								Nijmegen	5	III
								Rotterdam R.M.O.	9	III
								Rotterdam Z	5	III
								Groningen	12	III
								Utrecht	7	III
								Amsterdam RTL	23	II
								Amersfoort	5	III
								Dordrecht	2	III
								Eindhoven	1	III
								Nijmegen	5	III
								Rotterdam R.M.O.	6	III
								Rotterdam Z	23	II
								Groningen	12	III
								Utrecht	7	III
								Amsterdam RTL	15	II
								Amersfoort	13	II
								Dordrecht	7	III
								Eindhoven	8	II
								Nijmegen	13	II
								Rotterdam R.M.O.	6	III
								Rotterdam Z	11	II
								Groningen	9	III
								Utrecht	7	III

<sup>(1)</sup> Priorité pour les envois G.V.

**IV. VERS LA GRANDE-BRETAGNE**

GARE DE DEPART	TRAIN	DESTINATION																				
		EMBARQUEMENT		Harwich Park Q.		Dover		London (Hither Gr.)		London (Holb. V.)		London (Br. A.)		London (Bish.)		Cardiff		Southampton				
		H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J			
Mouscron	84346	20	I	Zeebrugge	11	II	17	II									24	II	11	IV	10	IV
Quévy	82106	2	I																			
Bruxelles (TT)	19152	3	II																			
Antwerpen N.	29347	24	I																			
Gent Zeehaven	99156	18	I	Antwerpen Z.	17	II	7	III									24	III	11	IV	10	IV
Montzen	42330	2	III																			
Quévy	82106	2	III																			
Mouscron	84346	20	I	Oostende	15	II			19	II	22	II	3	III	5	III						
Quévy	82106	2	II																			
Bruxelles (TT)	19152	3	II																			

GARE DE DEPART	TRAIN	DESTINATION																				
		EMBARQUEMENT		Birmingham (Curzon)		Manchester		Leeds		York		Newcastle		Edinburg		Glasgow		Liverpool				
		H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J			
Mouscron	84346	20	I	Zeebrugge	11	II	3	IV	3	IV	5	IV	3	IV	6	IV	13	IV	12	IV	3	IV
Quévy	82106	2	I																			
Bruxelles (TT)	19152	3	II																			
Antwerpen N.	29347	24	I																			
Gent Zeehaven	99156	18	I	Antwerpen Z.	17	II	3	IV	3	IV	5	IV	3	IV	6	IV	13	IV	12	IV	3	IV
Montzen	42330	2	III																			
Quévy	82106	2	III																			
Mouscron	84346	20	I	Oostende	15	II																
Quévy	82106	2	II																			
Bruxelles (TT)	19152	3	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)	21150 <sup>(1)</sup>	21	I	Arlon (a)	16108	8	II	66352	13	II	Luxembourg	5154	13	II			
Bruxelles (TT)	16108 <sup>(1)</sup>	3	II	"	16108	8	II				Bettembourg	5130	11	II			
Oostende (Z)	91150 <sup>(1)</sup>	21	I	"	16108	8	II				66387	10	II	Saarbrücken	9411	7	III
Gent (Zeeh.)	99156 <sup>(1)</sup>	18	I	"	16108	8	II				Bâle SBB	5037	9	III			
Antwerpen (DS)	26320 <sup>(2)</sup>	1	II	Stockem (b)	26320	8	II	66314	10	II	Luxembourg	5142	11	II			
Antwerpen (Z)	26338 <sup>(2)</sup>	1	II	"	26338	9	II										
Bruxelles (TT)	16308 <sup>(2)</sup>	23	I	"	16308	7	II										
Liège (G)	40007	17	I	"	46374	9	II										
Kortrijk	99304 <sup>(2)</sup>	3	I	"	66387	4	II	66352	12	II	Bettembourg	5154	14	II			
Verviers (O)	41151	19	I	"	46374	9	II				Saarbrücken	9411	7	III			
Zeebrugge	99103 <sup>(2)</sup>	17	I	"	16308	7	II				Bâle SBB	5037	9	III			
Gent (Zeeh.)	90023 <sup>(2)</sup>	21	I	Stockem	26304	15	II				Luxembourg	5178	18	II			
Oostende (Z)	91150 <sup>(2)</sup>	21	I	"	26304	15	II	66309	17	II	Bettembourg	5178	19	II			
Liège Longd.	40013	17	I	Gouvy	44320	3	II				4114	6	II	Bâle SBB	5037	9	III
Verviers E.	44342	20	I	"										Luxembourg	4114	12	II
Verviers (O)	41151	19	I	"										Bettembourg	4114	12	II
				"				Saarbrücken	9411	7				III			
				"				Bâle SBB	5037	9	III						

(1) Envois G.V. (2) Pour les marchandises, dédouanées au départ, un acheminement accéléré est prévu dans les relations TEEM (tableau II)  
 (a) formalités en douane pour envois de détail et, le cas échéant, pour charges complètes.  
 (b) formalités en douane exclusivement pour charges complètes.



## Tarif spécial de villégiature

La S.N.C.B. a mis en application depuis le 16 avril 1962 le „tarif spécial de villégiature”, pour le transport des colis expédiés par les villégiateurs.

Ce tarif a été créé dans le but de faciliter les opérations d'acceptation en supprimant l'obligation de déterminer le poids par m<sup>3</sup> des objets encombrants.

Toute l'année, et dans toutes les

relations belges, les vélos, voitures d'enfants, valises, coffres, malles, etc. pourront être transportés à des prix forfaitaires fixés par nature d'objet transporté. Ces prix comportent la prise et la remise à domicile.

En téléphonant à la gare dont les camions desservent votre résidence, n'oubliez pas de réclamer le bénéfice du tarif spécial de villégiature n° 9100.

### TRAFIC AVEC L'ITALIE.

Un 5<sup>e</sup> supplément au Tarif international marchandises Italie-Belgique est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1962.

Ce supplément tient compte de la réforme des tarifs suisses du 1.1.62, des augmentations des tarifs SNCF des 3.7.61 et 1.1.62, de la majoration des tarifs italiens du 1.7.61 ainsi que de la réévaluation du DM.

Il comporte également l'insertion des gares belges de Bouwel, Jambes et Landegem pour les fruits frais et la suppression des gares belges de Malines, Perwez et Westmeerbeek pour les conserves de tomates.

### TRAFIC AVEC LA SUISSE.

Un 9<sup>e</sup> et un 10<sup>e</sup> supplément au Tarif international-marchandises Belgique-Suisse sont entrés en vigueur respectivement les 1<sup>er</sup> et 15 avril 1962. Outre quelques modifications de détail à la nomenclature des marchandises, ces suppléments comportent :

- la réédition du chapitre 7 (combustibles minéraux) pour tenir compte de l'augmentation des tarifs SNCF du 3.7.61 ainsi que de la réforme tarifaire du 1.3.62 de la DB.
- l'insertion des gares de Dinant et Pâturages au chapitre 1 (marchan-

dises de toute nature), de Namur au chapitre 18 (verres et glaces) et de Waterloo au chapitre 20 (véhicules routiers vides).

- l'octroi par voie de détaxe dans la relation Haren Linde du chapitre 4 d'une réduction supplémentaire de 2 FS par tonne pour les envois continuant par chemin de fer à destination de Genève et de Lausanne en faveur des expéditeurs ayant souscrit un engagement de fidélité et moyennant remise d'un tonnage d'au moins 5 000 tonnes au cours d'une saison dans ladite relation.
- insertion dans le chapitre 12 B pour la gare de Waterloo de prix en faveur des machines agricoles.

### TRAFIC AVEC LA TCHECOSLOVAQUIE.

Le 6<sup>e</sup> supplément au tarif direct Belgique - Tchécoslovaquie, qui devait entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 1962, ne paraîtra que le 1<sup>er</sup> juin 1962.

### IBERIATARIF.

Le 5<sup>e</sup> supplément au tarif international applicable aux envois de fruits (autres qu'agrumes) et légumes frais originaires d'Espagne et du Portugal à destination de la Belgique a été mis en vigueur le 1.5.62.

# Nouvelles Tarifaires

