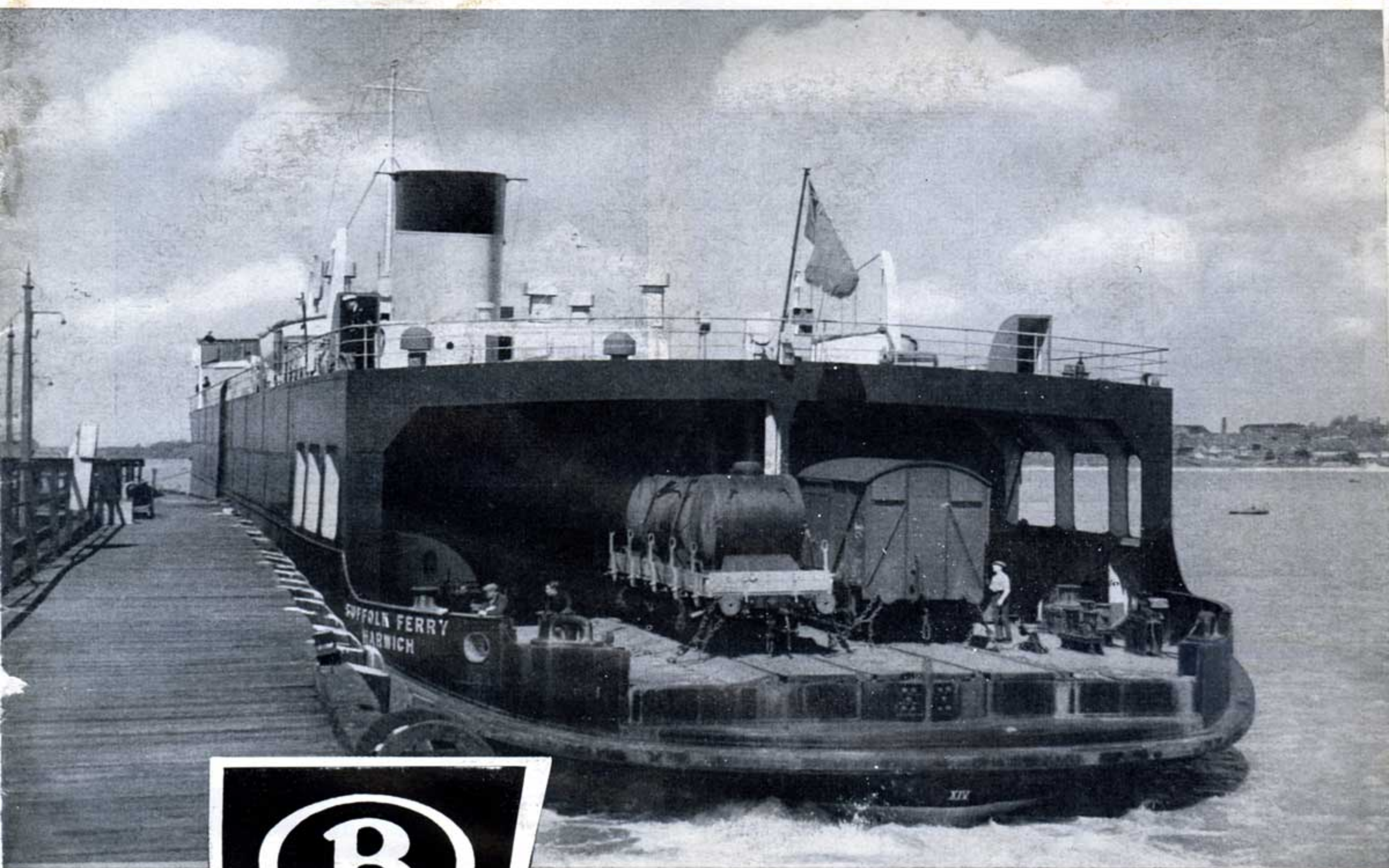


INFORMATIONS S.N.C.B.



NUMERO 5

DECEMBRE 1962

Le Suffolk Ferry à Harwich prêt à prendre le large

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

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

SOMMAIRE : La palettisation en Allemagne, p. 2 / Le trafic international de marchandises, p. 4 / Améliorations importantes aux horaires des trains de voyageurs internationaux pour 1963/64, p. 8 / Les ferry-boats Zeebrugge-Harwich, p. 12 / Colis postaux vers le Congo, Rwanda et Burundi, p. 15 / Vous êtes un homme d'affaires, p. 16 / Du neuf aux „parkings **B**”, p. 17. / Nouvelles tarifaires, p. 18.

Nederlandse uitgave verkrijgbaar op aanvraag.



1

la palettisation en Allemagne



2



3

La région avoisinant le cours du Danube entre Regensburg et Passau se caractérise par la culture des céréales et surtout des betteraves sucrières. Il n'est donc pas étonnant que la petite ville de Plattling, située au confluent du Danube et de l'Isar, ait été choisie pour la construction d'une raffinerie de sucre. L'usine est entrée en activité en 1961 et est peut-être la plus moderne de la République Fédérale. L'automation et la mécanisation ont été poussées au maximum dans le but principal d'utiliser aussi peu de main-d'œuvre que possible pendant la saison betteravière d'automne. Les techniciens de l'usine se sont également efforcés de rationaliser les transports, aussi bien à l'intérieur de l'usine que pour l'expédition des produits finis vers les centres de consommation. Dans ce but, ils ont fait appel aux spécialistes de la Deutsche Bundesbahn et sont arrivés à la conclusion que le succès de l'opération dépendrait de l'utilisation des palettes plates. Dès l'automne 1961, à l'occasion de la première campagne betteravière, les ingénieurs de la firme ont fait l'acqui-

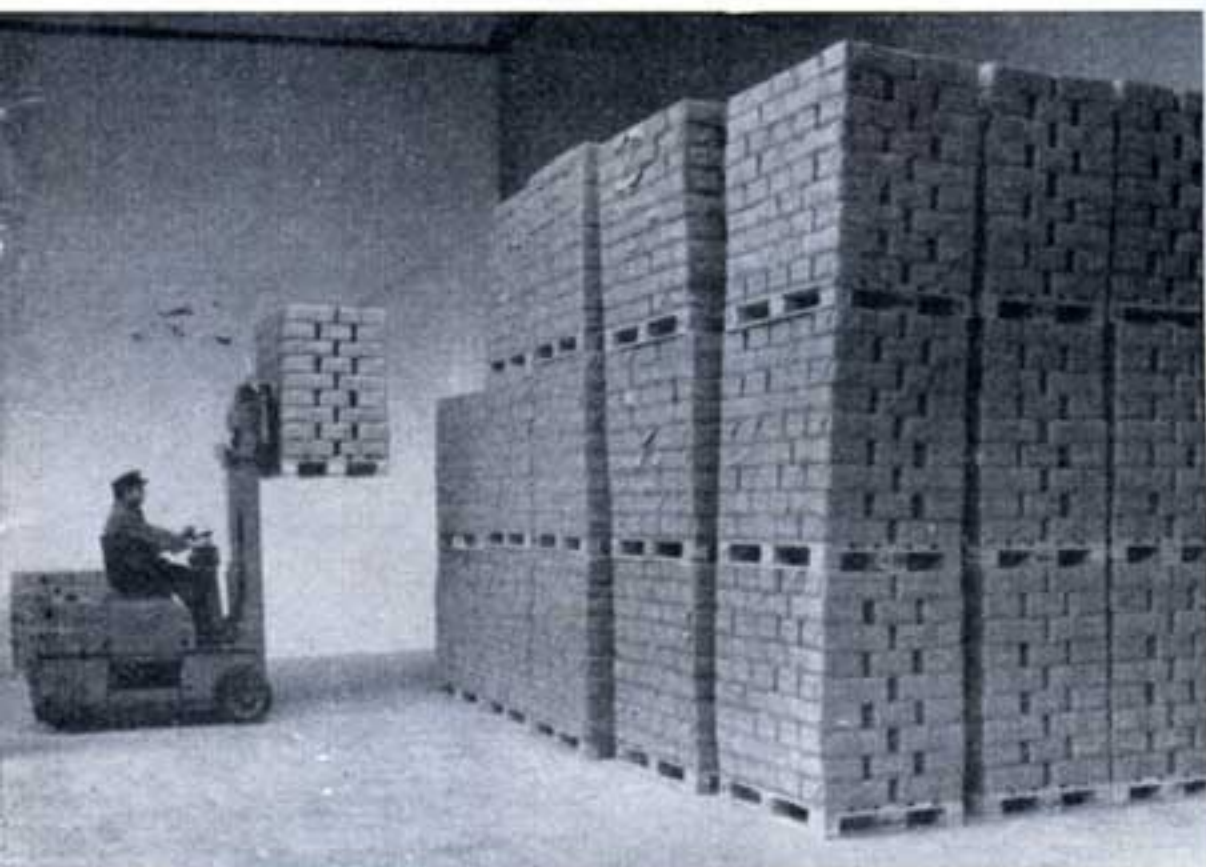
sition de 500 palettes plates aux dimensions standard, soit 1.200×800 mm. La réalité dépassa toutes les espérances et donna entièrement raison aux prévisions des experts des chemins de fer allemands.

Aujourd'hui, à la veille de la deuxième campagne betteravière, la firme dispose de plus de 2.000 palettes marquées du signe D.B. L'échange de ces palettes peut se faire sans difficultés, non seulement en Allemagne, mais également avec la Belgique, la France, l'Italie, le Luxembourg, l'Autriche, la Suisse, le Danemark, la Suède et la Norvège. En vérité, la firme dispose d'un moyen de chargement qui témoigne de la part des responsables de la nouvelle raffinerie du souci d'une politique de transport à longue vue.

Comme vous pouvez le voir sur les photos ci-jointes les cartons d'un kg de sucre, rassemblés en paquets de 10 kg, sont chargés sur palettes directement à la sortie de la bande transporteuse (photo 1). C'est la dernière intervention manuelle. A partir de cet instant les paquets sont

transportés uniquement à l'aide d'élevateurs à fourches ou de transpalettes (photos 2, 3 et 4). Normalement le chargement manuel d'un wagon demandait 10 heures de travail (5 hommes occupés pendant deux heures). Actuellement un seul homme peut charger le même wagon en deux heures (photo 5). Dans ces conditions, il est aisé de comprendre que le prix d'achat des palettes ait été amorti très rapidement.

Il est également désirable que l'expéditeur reçoive toujours le même type de wagon, afin qu'il puisse réaliser le calage d'une manière uniforme, conformément au plan de chargement. Pour un chargement aisé il est indispensable que les colis de 10 kg soient rangés soigneusement sur les palettes. En particulier, les paquets disposés sur le côté étroit de la palette ne doivent pas dépasser le bord ni intérieurement, ni extérieurement.



4



5



6

En ce qui concerne l'aspect technique du chargement et du déchargement, nous pensons que les détails suivants retiendront l'attention des intéressés.

Les agents de la firme, de concert avec les fonctionnaires de la D.B., établissent un plan de chargement qui fut remis aux chargeurs de la firme ainsi qu'aux destinataires. Ces derniers se sont tellement habitués à ce mode de chargement qu'ils réclament immédiatement lorsque, pour une raison quelconque, ce plan n'a pas été scrupuleusement respecté.

D'un simple coup d'œil au plan l'on peut constater qu'il est impossible de disposer les palettes dans le wagon en une unité absolument compacte. Il subsiste un vide central en fin de chargement. Afin de protéger la marchandise contre les chocs en cours de route, il est indispensable que ce vide soit comblé. A cet effet on utilise des palettes vides placées debout et fixées à l'aide de cales (photo 6).

Le destinataire ne doit pas renvoyer les palettes. Il lui suffit de restituer un nombre équivalent, à la gare de destination.

* * *

Nous espérons que cet exemple choisi dans une grande entreprise du marché commun aura intéressé nos lecteurs.

Nous tenons à souligner que les envois par wagons complets ne sont cependant pas les seuls à pouvoir bénéficier de la technique de la palettisation.

Les envois de détail eux aussi peuvent en tirer grand profit.

Nous y reviendrons prochainement et espérons pouvoir, à cette occasion, annoncer à nos lecteurs la possibilité d'expédier des palettes de groupage vers les centres routiers de destination, le chemin de fer se chargeant de la remise à domicile des envois individuels.

Le trafic international de marchandises

Cet article fait suite à ceux que nous avons publiés jusqu'à présent sous le titre „Système tarifaire belge en transport de marchandises”. Nous avons néanmoins cru utile de compléter ce chapitre par une série de données pratiques concernant les opérations douanières, l'acheminement et le garage des wagons à l'exportation maritime, etc., matières assez peu connues en général. Cet aperçu est complété par une carte de Belgique indiquant les points frontières où peuvent se faire les opérations de dédouanement, ainsi que les entrepôts publics de l'intérieur.



I. SYSTÈME TARIFAIRE

1. Généralités.

Sur le plan international, le contrat de transport de marchandises est réglé dans la plupart de ses détails par la „Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer” (C.I.M.), mais il ne l'est que très imparfaitement pour un de ses éléments essentiels: le prix de transport.

Certes, la C.I.M. reprend en ses articles 9 et 10, un certain nombre de dispositions relatives aux tarifs, mais celles-ci renvoient toutefois aux tarifs nationaux.

Il est donc assez paradoxal que le chemin de fer expéditeur puisse s'engager à exécuter un transport à des conditions en général bien précisées, notamment en ce qui concerne le délai de livraison et la responsabilité, sans pouvoir indiquer le prix de transport qui sera appliqué.

Cette situation n'est pas sans présenter des inconvénients pour l'usager qui, à défaut de connaître le montant des frais de transport, se trouvera, pour son commerce international, dans une position plus difficile que pour son commerce intérieur.

L'expéditeur devant faire parvenir une marchandise à l'étranger sera amené intuitivement, à défaut d'indications sur les tarifs, à choisir la voie la plus courte, parce que celle-ci aura, a priori,

le plus de chance de lui offrir la voie la plus économique.

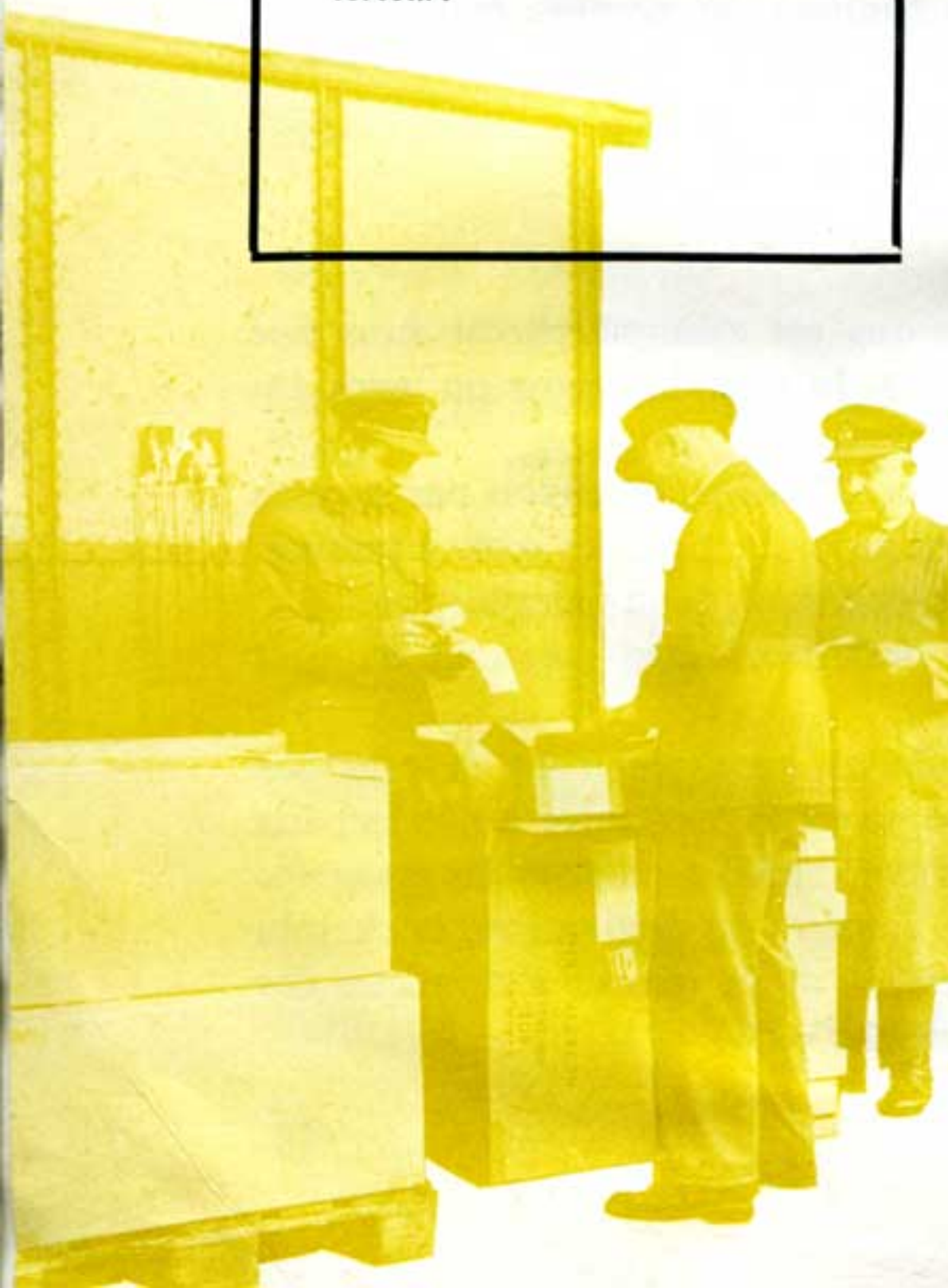
La consultation des tarifs intérieurs des réseaux empruntés lui montrerait cependant que par une voie détournée, mais forcément plus longue, il pourrait souvent bénéficier d'un prix de transport moins élevé.

Il est à noter à cet égard que tous les points frontières ne sont pas ouverts indistinctement à tous les trafics. En effet, dans un but de rationalisation, les réseaux ferroviaires européens ont décidé de canaliser les courants de trafic par des itinéraires bien équipés (voir Inf. S.N.C.B. n° 4 juillet 1961).

On conçoit aisément les difficultés auxquelles se heurterait l'expéditeur soucieux de rechercher, dans chaque cas, la taxation la plus favorable. Il devrait, en effet, s'astreindre à tenir à jour une documentation sujette à de nombreuses modifications, rédigée en des langues dont il ne comprendrait peut-être pas toutes les subtilités... tarifaires.

2. Les tarifs directs internationaux.

Les tarifs internationaux, élaborés de commun accord par plusieurs administrations ferroviaires, obvient heureusement à tous ces inconvénients, puisqu'ils permettent de déterminer rapidement les prix et les conditions de transport applicables à des expéditions de marchandises entre des gares appartenant à des réseaux différents.





Ces tarifs sont établis en tenant compte des principes suivants :

- le prix de transport, pour un itinéraire déterminé (souvent obligatoire) correspond à l'addition des taxes normales des réseaux empruntés. Par „taxes normales” on n'entend pas uniquement les tarifs généraux, mais aussi les tarifs spéciaux éventuellement applicables;
- ce prix est généralement remplacé par le prix le plus réduit obtenu pour les différents itinéraires pouvant être utilisés. Certains tarifs prévoient la possibilité d'acheminer les envois par plusieurs voies, au prix correspondant à celui de la voie la moins chère;
- certains tarifs directs sont d'application obligatoire.

3. Renseignements.

L'expéditeur peu familiarisé avec le trafic international peut s'abstenir de prescrire un itinéraire; le chemin de fer expédiera les marchandises en tenant compte des intérêts de son client.

Il est toutefois loisible à ce dernier de s'informer quant à l'existence de tarifs directs et, dans la négative, au sujet de l'itinéraire offrant les prix les plus économiques, en s'adressant aux bureaux de renseignements sur les transports internationaux de marchandises:

- 1) à Anvers (gare Bassins et Entrepôt)
Tf 32.31.31.
- 2) à Bruxelles: Office belge du Commerce extérieur, 4 Galerie Ravenstein - Tf 13.41.10, postes 222 ou 223.

II. LES IMPORTATIONS

1. Formalités de douane. Itinéraire et prix de transport.

Sauf quelques exceptions, la douane autorise le dédouanement, au choix, des produits importés par chemin de fer, soit au bureau frontière, soit dans un entrepôt public quelconque à l'intérieur du pays.

Lorsque l'expéditeur (ou le destinataire, selon le cas, voir 2 ci-après) ne prescrit pas le lieu de dédouanement, le chemin de fer l'indique d'office (bureau frontière ou entrepôt), en tenant compte des exigences de l'exploitation. Dans ce cas, le prix de transport sur le parcours belge sera calculé sur la base de l'itinéraire le plus court entre le point frontière et le point de destination.

Le prix de transport est déterminé de même manière lorsque le client a indiqué comme lieu de dédouanement un entrepôt qui est en même temps la gare de destination.

Par contre, (*) lorsque l'envoi est adressé à une gare autre qu'une gare-entrepôt et que l'ayant droit (expéditeur ou destinataire) a prescrit le dédouanement dans un entrepôt, le prix de transport est calculé sur la base de la distance jalonnée par la gare-entrepôt; en outre, il est porté en compte une taxe supplémentaire dite „taxe d'arrêt” d'un montant de 200 F par wagon (50 F par expédition, pour les envois de détail).

(*) (dispositions applicables à partir du 1.1.1963).

Enfin, (*) la taxe de transit fixée actuellement à 40 F par wagon et 20 F par expédition de détail et qui, antérieurement, était mise à charge des envois dédouanés dans un entrepôt, est désormais comprise dans les frais de formalités lorsque ces opérations sont effectuées par le chemin de fer. Cette taxe reste due lorsque les opérations de dédouanement sont accomplies par l'expéditeur, le destinataire ou leur mandataire.

Le tarif des frais de formalités de douane prévoit également qu'au cas où une opération de dédouanement exige des sujétions anormales eu égard à sa complexité ou pour toute autre cause, une taxe supplémentaire calculée à raison de 50 F par demi-heure et par agent, est portée en compte.

2. Qui désigne le lieu de dédouanement ?

L'expéditeur a le droit d'indiquer en lettre de voiture (ou au bulletin d'expédition) le lieu de dédouanement.

Dans des circonstances déterminées, ce droit appartient toutefois au destinataire. En effet, si l'expéditeur n'a rien prescrit à ce sujet, le destinataire peut demander que le dédouanement s'effectue à la frontière ou ailleurs à l'intérieur du pays, en s'adressant à cet effet en temps utile au bureau frontière (ceci ne vaut toutefois que pour les wagons complets et non les envois de détail).

Le destinataire devra éventuellement



payer le supplément de frais de transport, résultant de son intervention.

3. Dédouanement par le chemin de fer ou par le destinataire.

Les formalités de douane à l'importation, tant dans une gare frontière que dans une gare-entrepôt, alors que l'envoi est destiné à une gare non pourvue d'un bureau de douane, s'effectuent uniquement par les soins du chemin de fer. Celui-ci dispose de déclarants en douane dans les bureaux frontières ainsi que dans les entrepôts publics de l'intérieur.

Le destinataire peut toutefois assister aux opérations douanières afin de fournir tous renseignements utiles, mais sa présence n'est pas expressément requise.

Lorsque le bureau entrepôt est en même temps gare de destination, le chemin de fer accepte d'effectuer à la demande du destinataire, les formalités de douane lorsque celles-ci ne sont pas remplies par le destinataire ou par son mandataire¹.

¹ Sauf si l'expéditeur a pris les frais de douane à sa charge ou lorsqu'il a demandé expressément la remise à domicile en lettre de voiture.

4. Envoi de documents et instructions nécessaires au dédouanement à effectuer par le chemin de fer.

A partir du moment où le destinataire est informé de l'arrivée de son envoi au lieu de dédouanement, il dispose d'une période s'étendant jusqu'au lendemain à 8 heures pour y faire parvenir les instructions requises en vue du dédouanement.

Si cette condition n'est pas remplie, des frais de chômage sont portés en compte.

5. Frais de chômage à charge de wagons à l'importation, à dédouaner à la gare-entrepôt par le destinataire ou par son mandataire.

Le régime ci-après est appliqué aux

wagons qui sont dédouanés par les soins du destinataire ou de son mandataire, et qui ont la gare-entrepôt comme destination finale:

- le délai pour le déchargement du wagon expire le lendemain de l'arrivée à 19 heures lorsque le destinataire a été informé de l'arrivée avant 16 heures.
- ce délai est prolongé jusqu'au surlendemain à 19 heures lorsque le destinataire a été informé après 16 heures.

Au delà de ces délais des frais de chômage dont le taux est fixé au double du taux ordinaire sont appliqués.

III. LES EXPORTATIONS

1. Formalités de douane - Itinéraire et prix de transport, frais de dédouanement. Dédouanement par le chemin de fer ou par l'expéditeur.

Les renseignements figurant aux rubriques correspondantes du chapitre „Importations” s'appliquent, par analogie, aux exportations. Il y a toutefois lieu de noter que l'exportation via un entrepôt est chose plutôt rare, les formalités étant la plupart du temps remplies aux bureaux frontières.

2. Exportation maritime. Droit de garage.

Les wagons chargés de marchandises destinées à l'exportation, qui arrivent dans une gare portuaire en vue du transbordement sur bateau, sont amenés gratuitement à un quai ou un hangar déterminé.

Une lettre de voiture doit accompagner chaque wagon ou lot de wagons destinés à un même quai ou hangar.

Le numéro du quai ou du hangar doit être clairement indiqué en lettre de voiture, en regard de la mention de la gare de destination. En général, les formalités de douane et d'embarque-

ment se font à l'intervention d'un commissionnaire-expéditeur ou d'une compagnie de navigation, avec lesquels le client a conclu un accord au préalable. Ceux-ci l'informent du numéro de quai ou de hangar à faire figurer en lettre de voiture.

DROIT DE GARAGE. — Comme l'arrivée des bateaux n'est pas toujours régulière, les expéditeurs courent le risque que le bateau ne soit pas amarré à quai au moment voulu et de devoir, soit laisser leurs marchandises sur les wagons, ce qui entraîne des frais de chômage, soit décharger les wagons, ce qui constitue également une opération coûteuse.

Afin de pallier ces inconvénients, le chemin de fer a instauré le système du „droit de garage” pour wagons de marchandises.

Moyennant un droit de 2 F ou 4 F par tonne (suivant la nature du produit), les envois comportant 5 wagons au moins, destinés à un même emplacement sur un quai d'Anvers, de Gand, de Zeebrugge, ou de Bruxelles, peuvent bénéficier d'un délai d'attente de 3 jours ouvrables.



Au port d'Anvers le droit de garage est plus étendu encore pour les masses indivisibles de 2 tonnes au moins, pour les produits métallurgiques, la craie, le ciment et certaines marchandises fragiles.

3. Dispatching industriel.

Afin d'éviter aux expéditeurs les conséquences dommageables pouvant ré-

sulter de l'arrivée tardive des marchandises au port d'exportation, le chemin de fer a créé un service de „dispatching industriel”, lequel suit de près tout envoi recommandé en lui assurant notamment des correspondances rapides dans les gares d'escale et de formation. C'est ainsi, par exemple, qu'un wagon se trouvant prêt à partir aujourd'hui à midi dans une des gares desservant nos centres industriels tels que Charleroi, le Centre, la Basse-Sambre ou la région

liégeoise, peut atteindre Anvers demain à 8h30, ou même à 6h30 lorsqu'il s'agit d'un cas très urgent.

Le „dispatching industriel” entre en action sur demande expresse de l'expéditeur, adressée à la gare de départ. Le „dispatching industriel” peut, le cas échéant, également s'occuper de vos envois à l'exportation par voie terrestre, lorsque le fait de manquer une correspondance est de nature à entraîner des conséquences graves.



Améliorations importantes aux horaires des trains de voyageurs internationaux pour 1963/64



La conférence Européenne des Chemins de fer qui s'est tenue à Copenhague du 26.9.62 au 2.10.62 a prévu des modifications importantes aux horaires internationaux des trains de voyageurs. Ces modifications résultent :

1. de l'électrification de la ligne Bruxelles-Paris;
2. de la mise en service de la nouvelle ligne de ferry-boats, dénommée „Vogelfluglinie”, dans la mer Baltique, entre Puttgarden sur l'île Allemande de Fehmarn et Rödby, située sur l'île danoise de Laaland;
3. de l'extension du trafic des „trains autos-couchettes”;
4. de l'exécution de travaux d'électrification sur la ligne Erquelines-Liège-Herbesthal, entraînant des détentés d'horaires et des détournements de trains via Visé-Montzen.

A l'intention de nos lecteurs, nous résumons ci-après les principales nouveautés.



TRAINS TRANS-EUROP EXPRESS

La vitesse et le confort de ces trains ont contribué à la suppression des voitures Pullman.

TEE AMSTERDAM-BRUXELLES-PARIS.

A partir du 26 mai 1963, Bruxelles-Paris en 2h35 !

Une nouvelle paire de trains(*) remorqués électriquement et composés de voitures de 1re classe et de wagons-restaurants, compléteront la série des trains TEE déjà en circulation.

L'horaire des trains TEE dans la relation Amsterdam-Bruxelles-Paris subira de ce fait quelques modifications et se présentera comme suit:

(*)					(*)						
—	9.02	—	—	18.00	D. Amsterdam	A.	13.24	—	—	23.21	—
7.30	11.54	12.00	17.20	20.53	D. Bruxelles-M.	A.	10.37	14.35	20.30	20.38	23.30
10.18	14.35	14.45	19.55	23.34	A. Paris	D.	7.45	12.00	17.45	17.54	20.42

— TEE AMSTERDAM-BRUXELLES-BALE.

L'heure de départ de l'*Edelweiss* sera avancée de 1h15 dans le sens Nord-Sud, afin d'assurer de meilleures correspondances à Bâle et à Zürich pour l'intérieur de la Suisse.

Horaire:

		nouveau	actuel
Amsterdam	D.	10.09	11.28
Bruxelles-N.	D.	12.50	14.05
Bâle	A.	18.46	20.04
Zürich	A.	20.03	21.14

— TEE FRANCE-ALLEMAGNE VIA LIEGE.

Les trains TEE Paris-Ruhr et vice-versa, actuellement détournés via Visé-Montzen, reprendront leur itinéraire normal via Verviers.

— TEE OSTENDE-FRANCFORT.

L'horaire du *Saphir* sera légèrement modifié afin d'assurer la correspondance à Cologne, dans les deux sens, avec le *Rheingold* (Amsterdam-Bâle et vice-versa). Ce dernier train est un rapide de long parcours qui couvre le trajet Amsterdam-Bâle en 8h02 et atteint des vitesses de pointe de 160 km/h sur le parcours allemand.

Horaire:

actuel	nouveau			nouveau	actuel
15.45	15.35	D. Ostende	A.	14.45	14.44
16.53	16.43	D. Bruxelles-M.	A.	13.36	13.35
19.33	19.25	A. Cologne	D.	10.52	10.43
22.03	21.56	A. Franckfort	D.	8.14	8.10

LES AUTOS-COUCHETTES- EXPRESS

A partir de l'année prochaine un nouveau train „autos-couchettes”: Bruxelles (Schaerbeek)-Avignon.

Vu le succès grandissant, un nouveau train hebdomadaire circulera de juin à septembre au départ de *Schaerbeek*, tous les *jeudis* du 30 mai 1963 au 26 septembre 1963 et au départ d'Avignon, tous les *mercredis* du 29 mai 1963 au 25 septembre 1963 et ce suivant l'horaire ci-après:

16.30	↓	D. Schaerbeek	A.	13.50
6.37	↑	A. Avignon	D.	23.39

BRESSOUX-AVIGNON.

Ce train circulera du 5 avril 1963 au 29 septembre 1963, à savoir:

au départ de Bressoux;

le jeudi du 4 avril 1963 au 23 mai 1963;
le samedi du 6 avril 1963 au 28 septembre 1963.
le mardi du 28 mai 1963 au 1er octobre 1963;

au départ d'Avignon;

le vendredi du 5 avril 1963 au 27 septembre 1963;
le dimanche du 7 avril 1963 au 29 septembre 1963.

OSTENDE-MILAN.

Le trafic avec l'Italie étant en progression constante, il y aura trois trains par semaine, à savoir:

— **Vers Milan;** le samedi du 6 avril 1963 au 12 octobre 1963;

le lundi et le jeudi du 24 juin 1963 au 29 août 1963.
le lundi 23 mars 1964 et le samedi du 4 avril 1964 au 30 mai 1964;

— **De Milan;** le dimanche du 7 avril 1963 au 13 octobre 1963;

le mardi et le vendredi, du 25 juin 1963 au 30 août 1963.
le mardi 24 mars 1964 et les dimanches du 5 avril 1964 au 24 mai 1964;

Horaire:

11.45	↓	D. Douvres	A.	↑	17.15
17.20		D. Ostende	A.		11.38
19.29	↓	D. Schaerbeek	A.		9.40
10.10		A. Milan	D.		19.25

A Milan, des correspondances sont prévues pour Brindisi (relation prolongée par ferry-boat jusqu'en Grèce) ainsi que pour Rome.

Cette dernière relation italienne est toutefois réalisée par un express de nuit ordinaire auquel quelques wagons pour le transport d'autos seront ajoutés dans les limites de la charge autorisée.

OSTENDE-MUNICH.

Cet autos-couchettes-express circulera deux fois par semaine, du 28 mai 1963 au 27 septembre 1963:

Vers Munich: le mardi et le vendredi.

De Munich: le mercredi et le samedi.

Horaire:

12.00	↓	D. Douvres	A.	↑	17.30
17.20		D. Ostende	A.		11.38
19.07	↓	D. Schaerbeek	A.		10.14
8.30		A. Munich	D.		21.00

SCHAERBEEK-NARBONNE.

Cet autos-couchettes-express circulera:

Vers Narbonne: le dimanche du 26 mai 1963 au 29 septembre 1963.

De Narbonne: le lundi du 27 mai 1963 au 30 septembre 1963.

Horaire:

18.50	↓	D. Schaerbeek	A.	↑	9.50
19.14		D. Bruxelles-M.	A.		9.27
10.14	↓	A. Narbonne	D.		19.11

OSTENDE-BRIGUE.

L'autos-couchettes-express vers la Suisse est supprimé.

TRAINS DE SOIRÉE

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

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

Le train quittant Bruxelles Nord à 17h38, vous dépose déjà à 20h28 à Amsterdam et à 21h38 vous atteignez Alkmaar, la gare la plus septentrionale dans cette direction.

Des correspondances vous amènent à Groningen et à Leeuwarden, les deux gares néerlandaises situées à l'extrême nord du pays respectivement à 13h07 et 23h10*.

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

* Nouvel horaire d'hiver.

partout en Hollande

**avec
les trains
de soirée**



Toutin

**TRAINS
INTERNATIONAUX
ORDINAIRES**

PARIS-SCANDINAVIE-EXPRESS.

Ce train n'empruntera plus la longue relation de ferry-boat Grossenbrode-Gedser, mais bien la „Vogelfluglinie“ Puttgarden-Rödby pour continuer vers Copenhague.

Le seul trajet en ferry-boat du continent vers la Scandinavie et vice-versa s'en trouvera raccourci d'environ 50 km.

Le parcours Bruxelles-Copenhague sera sensiblement accéléré, la desserte de Copenhague étant ainsi améliorée d'environ 2 heures (arrivée à 9h15 au lieu de 11h05 et départ à 20h35 au lieu de 19h05).

Horaire:

actuel	nouveau			nouveau	actuel
10.00	10.00	D. Londres	A.	20.35	20.35
17.32	17.22	D. Bruxelles-M.	A.	13.08	13.07
11.05	9.15	A. Copenhague	D.	20.55	19.05
21.50	19.10	A. Stockholm	D.	10.20	8.00
0.50	0.15	A. Oslo	D.	8.45	8.45
18.25	18.38	↓ A. Varsovie	D.	13.53	13.40
18.10	14.25	A. Moscou	D.	20.10	16.10

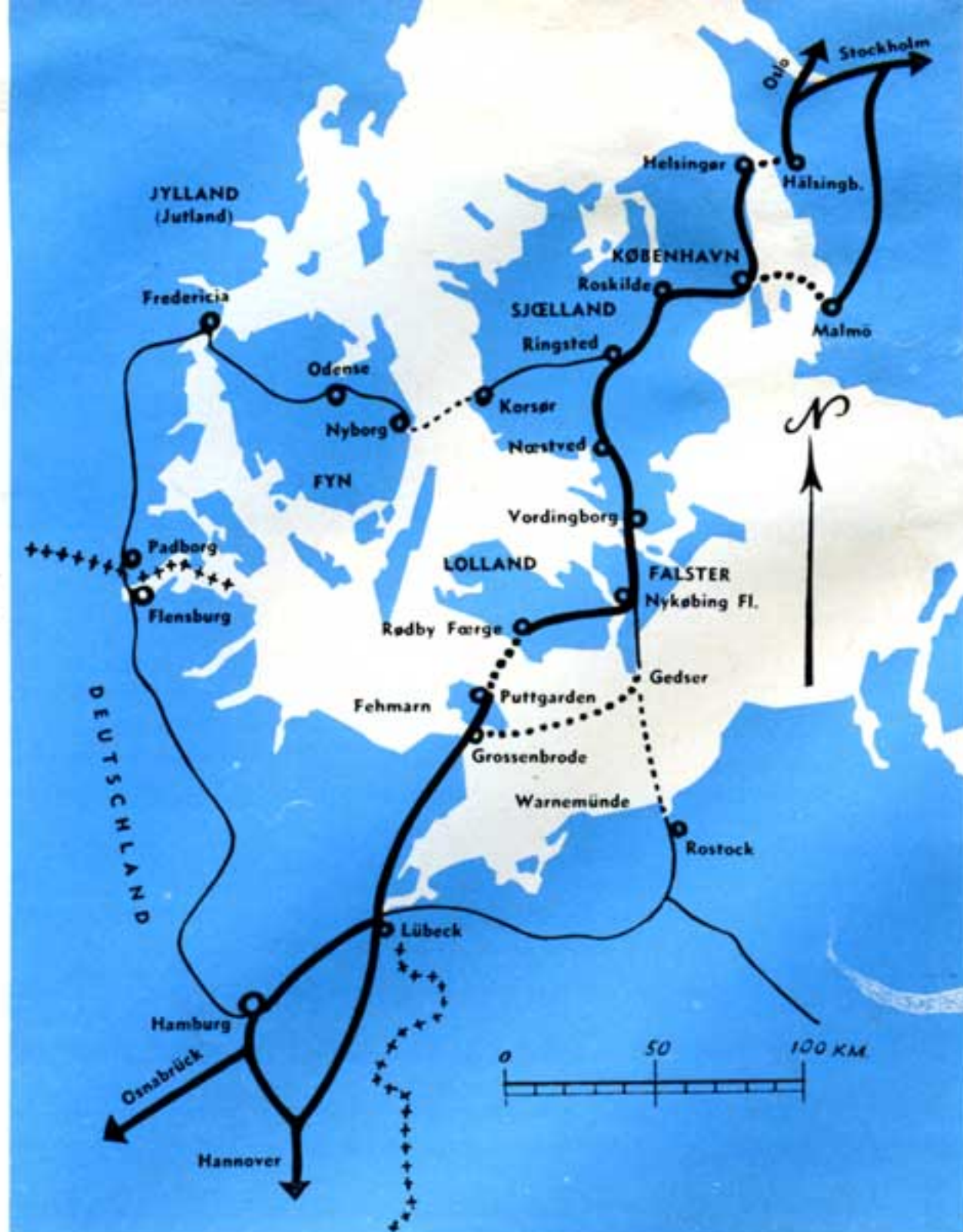
La relation Paris-Liège-Varsovie et Moscou sera accélérée de 4 heures entre Berlin et Moscou.

Un wagon-lits soviétique circulera trois fois par semaine, de juin à septembre, entre Moscou et Ostende.

LE NORD-EXPRESS (Londres-Bruxelles-Hambourg-Copenhague).

Copenhague rapproché de 5 h !

L'amélioration que nous avons déjà annoncée dans notre



Bulletin d'information n° 3 de juin 1962, page 6, sera réalisée au cours de l'été 1963.

Le Nord-Express ne sera plus détourné par Jutland mais suivra la voie directe, c.-à-d. l'itinéraire plus court allant de Grossenbrode à Puttgarden (sur l'île allemande de Fehmarn, reliée par un pont à Grossenbrode, situé sur le continent) et empruntant ensuite un nouveau service rapide de ferry-boats dans la mer Baltique, dénommé „Vogelfluglinie”, entre Puttgarden et Rödby (situé sur l'île danoise de Laaland) pour continuer ensuite vers Copenhague.

Le trafic Bruxelles-Copenhague sera ainsi accéléré de 5 heures et la desserte de Hambourg sera améliorée d'environ 1h30:

Horaire:

actuel	nouveau			nouveau	actuel
15.00	15.00	D. Londres	A.	15.42	15.42
22.20	22.21	D. Bruxelles-M.	A.	8.04	8.04
9.37	8.06	A. Hambourg	D.	20.14	19.02
19.13	14.25	A. Copenhague	D.	13.40	9.25

OSTENDE-WIEN-EXPRESS.

La durée du trajet est raccourcie d'une heure. Arrivée à Vienne à 10h00 au lieu de 11h00 et départ à 20h00 au lieu de 19h20. Sur le parcours belge, l'horaire reste inchangé:

été*						hiver						été		
—	7.33	10.55	—	(1)	16.05	D. Amsterdam	A.	↑	14.50	17.00	(1)	20.26	21.26	—
8.26	10.53	14.12	15.09	17.18	19.23	D. Bruxelles-M.	A.	↑	11.36	13.45	14.36	17.12	18.13	22.54
11.28	13.55	17.16	18.12	19.55	22.24	A. Paris	D.	↓	8.21	10.45	12.00	13.54	15.12	19.45

(*) Du 30/6 au 4/9.

* Londres D. 10h00 - Bruxelles-M. D. 17h22 - Cologne A. 21h18 - Vienne A. 10h00 (deuxième jour).

* Vienne D. 20h20 - Cologne D. 9h00 (deuxième jour) - Bruxelles-M. A. 13h08 - Londres A. 20h35.

A Vienne, une nouvelle correspondance vers Budapest et Bucarest sera assurée.

BELGIQUE-ALLEMAGNE.

Une nouvelle relation vers Cologne sera créée, en prolongeant une paire de trains intérieurs Ostende-Liège:

17.51	↓	D. Ostende	A.	↑	16.16
19.10		D. Bruxelles-M.	A.		14.55
22.59		A. Cologne	D.		10.55

Des voitures-buffet des Chemins de fer belges circuleront dans certains trains, entre Ostende et Cologne.

BELGIQUE-SUISSE.

Trains 37 et 32 (Bruxelles-Bâle).

Les horaires seront adaptés afin d'assurer de meilleures relations avec la Suisse et l'Italie.

Horaire:

actuel	nouveau			nouveau	actuel
8.10	7.45	D. Bruxelles-M.	A.	22.49	22.01
16.27	15.33	A. Bâle	D.	15.02	13.49
19.29	17.40	A. Berne	D.	13.20	11.09
20.53	19.05	A. Interlaken	D.	12.00	9.45
18.54	17.21	A. Lucerne	D.	13.18	11.12
0.13	22.23	A. Milan	D.	8.18	6.20

BRUXELLES-LOURDES EN UN JOUR.

Une nouvelle relation de jour, toutes classes, sera créée vers les Pyrénées, par correspondance à Paris:

8.26	↓	D. Bruxelles-M.	A.	↑	22.54
11.28		A. Paris	D.		19.45
12.05		D.	A.		18.08
18.20		A. Bordeaux	D.		12.18
21.58		A. Lourdes	D.		8.13

FRANCE-BELGIQUE-PAYS-BAS.

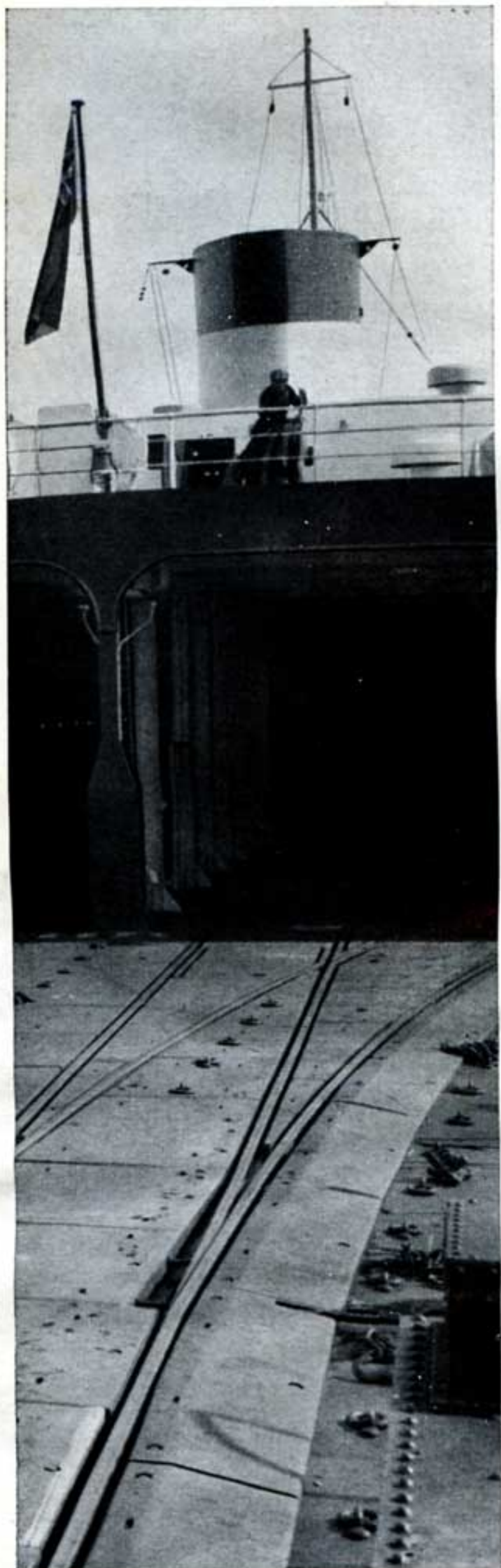
Le trajet Bruxelles-Paris sera parcouru en 3 heures environ par les trains classiques.

Les trains de nuit Bruxelles-Paris et vice-versa seront supprimés, mais la relation restera assurée via Charleroi, où la correspondance avec les trains de nuit Cologne-Paris et retour sera assurée.

Le nouveau service se présentera comme ci-après:

LES
FERRY-
BOATS
ZEEBRUGGE-
HARWICH

par M. WEBER
Administrateur délégué



Un ferry-boat permet aux wagons de chemin de fer d'effectuer un parcours maritime, sans exiger le transbordement des marchandises.

Ce n'est qu'après la première guerre mondiale que les chemins de fer continentaux et britannique se relient par une ligne de ferry-boat ouverte au trafic commercial.

Grâce à l'initiative belge se réalise en 1923 le premier lien entre Zeebrugge et Harwich, petit port situé à environ 100 km de Londres au nord de l'embouchure de la Tamise.

Ce n'est que plus tard, en 1932, qu'une seconde ligne du même genre relia la France (Dunkerque) à l'Angleterre (Douvres).

* * *

Le but essentiel poursuivi par une ligne de ferry-boat est d'éviter les transbordements de marchandises, dans des transports terrestres interrompus par un parcours maritime. L'avantage ainsi offert à l'expéditeur de marchandises est, pour beaucoup d'entre elles, considérable et se fait sentir sous deux aspects:

— *La réduction des avaries aux marchandises.*

Les transbordements, quels qu'ils soient, exposent les marchandises à des avaries. Ce

danger est spécialement grand lorsqu'il s'agit de transbordement dans des ports maritimes.

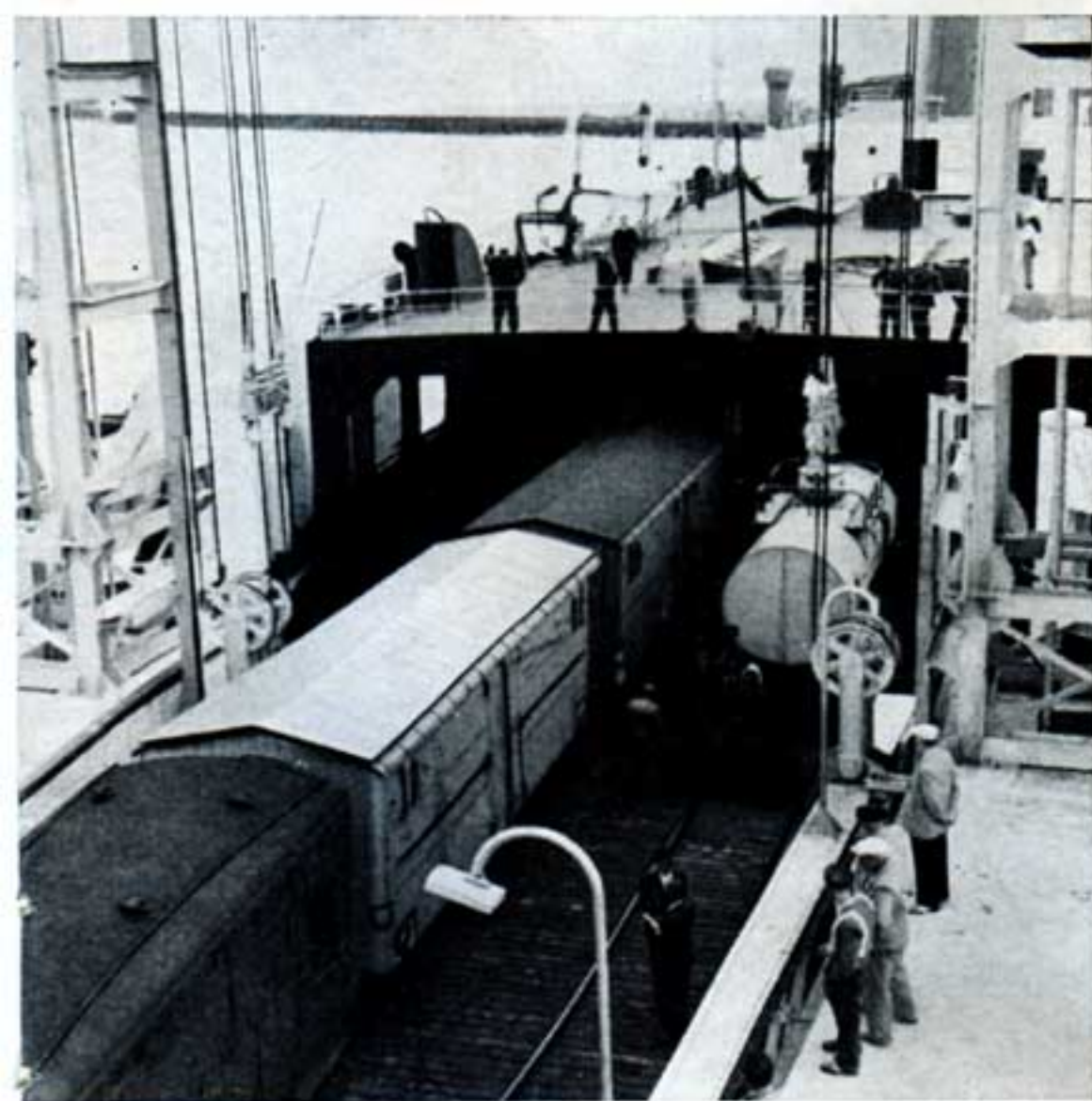
— *La diminution sensible des frais d'emballage.*

Nul n'ignore le coût élevé des emballages que nécessitent les transports maritimes. Le transport par wagons de chemins de fer, sans transbordement, permet de réduire considérablement, voire de supprimer parfois totalement l'emballage.

Les avantages offerts par une ligne de ferry-boats sont particulièrement appréciables pour des produits manufacturés ou les machines industrielles. Les tarifs sont simples, s'appliquent au transport de bout en bout et évitent les surprises désagréables et souvent tardives qui attendent les expéditeurs lorsque leur parviennent les factures de frais portuaires ou autres. L'expéditeur n'a en face de lui qu'un seul interlocuteur responsable: le chemin de fer auquel il a confié sa marchandise. La ligne Zeebrugge-Harwich ne limite pas son activité aux échanges entre la Grande-Bretagne et la Belgique, mais elle draine un trafic en transit par notre pays, en provenance ou à destination de nombreux pays continentaux, lequel constitue plus des trois quarts du trafic de la ligne. Il n'est pas sans intérêt, par



Le ferry-boat accostant à Zeebrugge.



Les wagons entrent dans le bateau par la rampe réglable.

Le „train-deck” du ferry-boat.



exemple, de savoir que c'est en particulier par cette voie que la Grande-Bretagne s'approvisionne en produits périssables tels que fruits et légumes d'Italie et viande fraîche de Yougoslavie, produits transportés en wagons isothermes.

* * *

Une des conditions à réaliser pour rendre attirant un service de ce genre, est de pouvoir offrir au client un transport maritime régulier et fréquent. Les horaires ferroviaires sont basés sur une fréquence journalière et le service de ferry-boat pour s'intégrer dans ces horaires doit pouvoir offrir au moins un départ journalier.

L'ampleur actuelle du trafic a permis à la ligne Zeebrugge-Harwich, non seulement d'offrir un départ journalier, dimanches et jours fériés compris, mais même d'offrir deux départs par jour pendant la plus grande partie de l'année, voire trois départs en cas d'afflux exceptionnel. Aucune ligne réservée aux transports de marchandises ne peut offrir à sa clientèle une fréquence de ce genre.

La traversée dure six heures et demie. Les trois navires en service sont des plus modernes et furent construits après la guerre. Il est peut-être intéressant de signaler que ces navires permettent le passage à douze voyageurs dans des conditions normales de confort, lesquels peuvent être accompagnés de leur voiture automobile qui accède au bateau et le quitte par ses propres moyens sans usage d'une grue.

C'est une voie peu connue, qui peut être très utile en été, lors de l'encombrement général. Tous les renseignements relatifs au transport de passagers et de voitures peuvent s'obtenir soit à la Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats, à Bruxelles soit aux „Ferry-Boats” à Zeebrugge.

Quant à l'expéditeur de mar-

chandises il peut s'adresser aux mêmes adresses ou à n'importe quelle gare des chemins de fer. Il arrive parfois que des clients, non raccordés au rail, veulent expédier ou recevoir leurs marchandises sans aucun transbordement, les marchandises étant chargées ou déchargées dans leur usine, magasin ou atelier.

La Société Belgo-Anglaise leur offre cette possibilité en mettant à leur disposition des semi-remorques routières, dont la traction sur route est assurée, sans transbordement des marchandises jusqu'en Grande-Bretagne. Ces remorques routières prennent place à bord de navires spécialement construits pour le transport d'automobiles et de camions et qui relie Anvers à Tilbury, à proximité de Londres.

Fourniture des wagons.

Le parc de matériel des chemins de fer belges adapté au trafic par ferry-boat vers l'Angleterre, comprend des wagons ordinaires fermés et plats ainsi que des wagons-tombereaux et des wagons réfrigérants. Ces derniers sont du type à 2 bacs à glace.

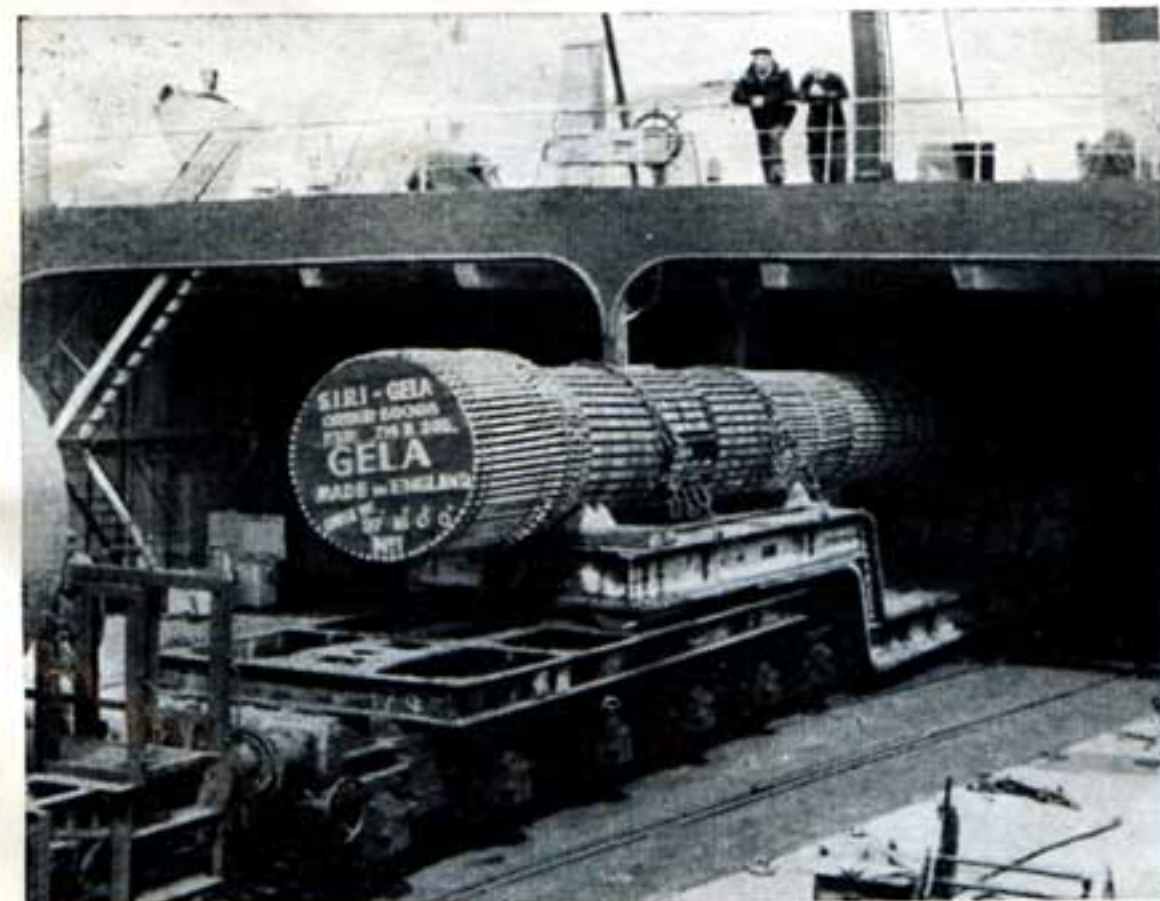
Sur demande, les British Railways peuvent fournir pour le transport de machines et de pièces lourdes, des wagons plats de grand tonnage (jusqu'à 125 t).

Les wagons sont demandés par les expéditeurs directement au *Bureau répartiteur des wagons ferry-boats*, rue de Louvain, 21 à Bruxelles - téléphone 13.18.70, extension 3102).

Adresse de la Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats (B.A.F.) à Bruxelles: 21, rue de Louvain (téléphone 12.15.14 et 12.55.13 - adresse télégraphique: Ferryboat-Bruxelles);

à Zeebrugge: téléphone 540.21 et 542.55 - adresse télégraphique: Ferry-boat Zeebrugge - Telex 010-20.

Arbre de transmission de 97 t transporté sur wagon surbaissé de Newcastle à Paris.



Taxation des transports.

L'expédition se fait, au choix de l'expéditeur, avec une lettre de voiture internationale (C.I.M.) ou une lettre de voiture intérieure belge établie jusqu'à Zeebrugge (avec réinscription de l'envoi dans cette gare pour les trajets maritime et britannique par les soins de la B.A.F.).

Les tarifs normaux belges sont appliqués jusqu'à Zeebrugge.

La B.A.F. se tient à la disposition de la clientèle pour la documenter sur le montant des frais afférents au trajet maritime et au trajet ferroviaire britannique.

Transports vers l'Angleterre en wagons ordinaires.

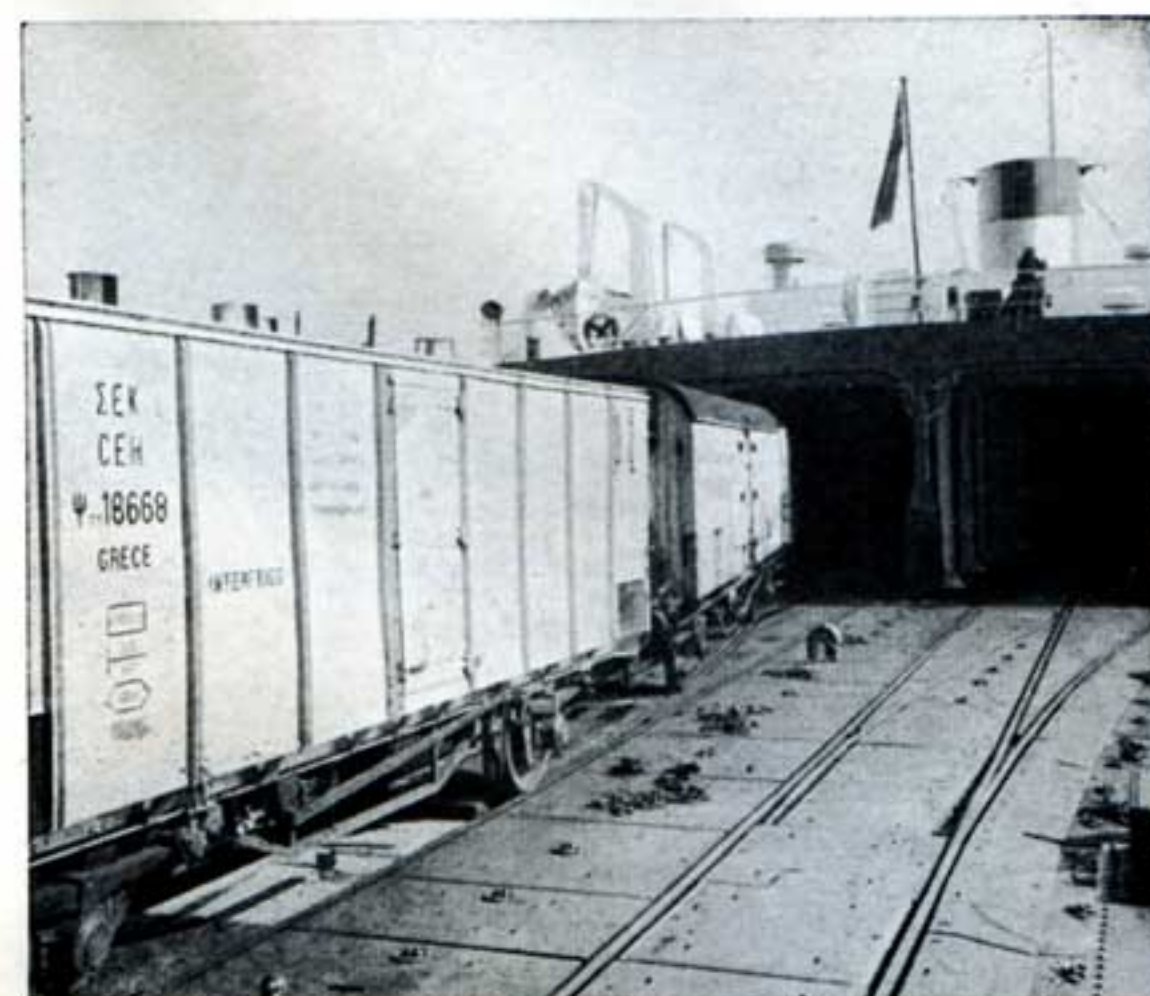
A défaut de wagons ferry-boats, les transports peuvent être effectués dans des wagons continentaux.

Dans ce cas, la marchandise est transbordée d'office à Zeebrugge dans des wagons ferry-boats par les soins de la B.A.F. et les frais de transbordement sont mis à charge de l'expéditeur ou du destinataire suivant le mode d'affranchissement.

Il peut être fait usage, même dans ce cas, d'une lettre de voiture directe jusqu'à destination en Grande Bretagne.

Ce service conserve la moitié des avantages du transport par ferry-boat, en ce sens qu'il permet d'épargner les frais et inconvénients d'un des deux transbordements indispensables en cas de transport maritime par navires ordinaires.

L'embarquement d'un wagon isotherme des chemins de fer helléniques transportant des raisins frais provenant de Crète et de la région de Salonique.



Wagons «FERRY-BOATS» de la S.N.C.B.

Numéros de série	Type (1)	Effectif au 1er oct. 1962	Charge limite en Belgique (t)	Caisse (2)	Portes			Dimensions intérieures			Caractéristiques spéciales et observations (3)
					latérales		frontales	longueur (m)	largeur (m)	hauteur (m)	
					nombre	ouverture (m)					
1.050.000 - 1.050.099	tombereau	46	21	bois	2	1,31	—	7,55	2,21	1,56	
1.053.500 - 1.053.999 1.054.500 - 1.054.999	couvert	343	21	bois	2	1,50	—	7,59	2,24	2,00/2,25	10 vasistas, certains wagons sont munis de portes frontales de 2,16 m d'ouverture
1.053.000 - 1.053.499 1.054.000 - 1.054.499	couvert	271	15,5	bois	2	1,50	—	7,31	2,24	2,00/2,25	10 vasistas, certains wagons sont munis de portes frontales de 2,16 m d'ouverture
1.052.000 - 1.052.099	couvert	3	17,5	bois	2	4,10	—	10,73	2,142	2,13/2,450	4 vasistas
1.052.300 - 1.052.499	couvert	25	21	bois	2	1,80	2	11,38	2,27	1,91/2,07	10 vasistas, portes frontales de 2,21 m d'ouverture, grande capacité: 53 m ³
1.052.100 - 1.052.299	couvert	50	21	bois	2	1,95	—	11,27	2,27	1,91/2,07	10 vasistas, grande capacité: 51,25 m ³
1.052.500 - 1.052.699	couvert	25	21	bois	2	3,60	—	11,27	2,27	1,91/2,07	10 vasistas, portes latérales de grande largeur, grande capacité: 51,25 m ³
1.052.700 - 1.052.799	couvert	100	25,2	bois	2	2,50	—	12,70	2,22	1,91/2,48	8 vasistas, grande capacité: 66,2 m ³
1.056.100 - 1.056.199	plat	43	15,5	bois	—	—	—	8,98	2,20	0,305	12 ranchers, haussettes rabattantes
1.056.200 - 1.056.499	plat	65	21	bois	—	—	—	12,20	2,30	0,415	12 ranchers, haussettes rabattantes

Remarques: (1) Tous ces wagons sont à gabarit anglais;

(2) Le plancher de ces wagons est en bois.

(3) La fourniture de ces wagons pour un jour et une heure déterminés n'est pas garantie.

COLIS POSTAUX VERS LE CONGO, RWANDA et BURUNDI



Les possibilités actuelles d'expédition des colis postaux vers la République du Congo, le Rwanda et le Burundi sont résumées dans le tableau ci-dessous.

Genre de colis	Voie d'acheminement	CONGO — Provinces						RWANDA et BURUNDI
		de Léopoldville	de l'Equateur	Orientale	du Kivu	du Katanga	du Kasai	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
COLIS POSTAUX AVION	Léopoldville	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI (1)	OUI	non
	Elisabethville (6)	non	non	non	non	OUI (2)	non	non
	Usumbura	non	non	non	non	non	non	OUI
COLIS POSTAUX MER-AIR	Matadi	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI (1)	OUI	OUI
COLIS POSTAUX DE SURFACE	Matadi	OUI	OUI	OUI	OUI	non	OUI (5)	non
	Lobito, Angola	non	non	non	non	OUI (3)	non	non
	Dar-es-Salaam, Tanganyika	non	non	non	non	OUI (4) jusqu'à 10 kg	non non	OUI, jusqu'à 10 kg

(1) Seulement pour Albertville et Manono.

(2) Pas pour Albertville, Ankoro, Bukama, Kabalo, Kabimba, Kabongo, Kamina Base, Malemba, Manono, Nyunzu et les localités desservies par ces bureaux.

(3) Pas pour Albertville, Ankoro, Baudouinville, Bukama, Kabalo, Kabimba, Kabongo, Kamina Base, Kongolo, Malemba, Manono, Nyunzu et les localités desservies par ces bureaux.

(4) Seulement pour Albertville.

(5) Seulement pour la partie NORD du Kasai (jusqu'à Luluabourg).

(6) Acheminement provisoire — par avion de Bruxelles à Ndola, Rhodésie.
— par voie de surface au delà de Ndola.

Poids limité à 10 kg.

septembre 1962.

Changements d'adresse

Depuis le 20 octobre 1962 les bureaux de notre agence commerciale à Anvers ont été transférés du Meir n° 24 à la gare centrale, tél. (03)33.02.68.

* * *

Depuis le 29 octobre 1962 les bureaux de notre agence commerciale à Gand ont été transférés du n° 9, Zonnestraat au n° 2, K. Maria Hendrikaplein. téléphone: (09)22.71.00.

* * *

Depuis le 8 novembre 1962 les bureaux de notre agence commerciale à Verviers ont été transférés de la gare de Verviers au n° 14, rue Xhavée. Le numéro d'appel téléphonique est inchangé: (087)308.40.

ERRATUM;

Dans l'horaire du „Diamant” à la page 4 de notre bulletin n° 4 (octobre 1962) il y a: Bruxelles M il faut lire: Bruxelles N.



Vous êtes un homme d'affaires

Aussi vous intéressera-t-il de savoir que le service de location d'autos sans chauffeur, dans les grandes gares européennes se perfectionne et s'étend sans cesse.

Pour ce qui concerne notre pays d'abord, signalons que les hommes d'affaires étrangers obtiennent désormais la réservation de leur voiture de la manière la plus simple du monde: un coup de téléphone à notre concessionnaire

DIT' RENT-A-CAR

**50, rue du Mail - Bruxelles
Tél. 37.12.80 et 37.12.89.**

Vous aussi pouvez y avoir recours, si vous allez à Bruxelles. Des voitures Volkswagen, Simca Beaulieu, Karmann Ghia, Studebaker ou Triumph Herald, seront mises à votre disposition selon votre désir.

En province, c'est-à-dire

à	Téléphone
Anvers	31.09.32
Charleroi	32.22.32
Courtrai	207.71
Dinant	220.45
Gand	26.19.01
* Hasselt	232.46

Liège	52.21.36
* Mons	329.47
* Namur	243.53
Ostende	725.11
* Verviers	159.70

vous pouvez disposer de voitures Volkswagen.

* Dans ces villes il est souhaitable de commander la voiture 24 heures à l'avance.

FRANCE.

Le service Train + Auto y fonctionne dans 140 villes. Pour vous réserver une voiture dans l'une de celles-ci, il suffit de s'adresser aux Chemins de fer français à Bruxelles - 25, Bd. Ad. Max - Tél. 17.00.20.

ALLEMAGNE OCCIDENTALE.

La location de voitures par le chemin de fer est assurée dans 31 localités. Les commandes peuvent être adressées directement à la gare de Bruxelles Midi, service „Train + Auto”, tél. 18.60.50 (poste 5148) qui en assure la transmission.

GRANDE BRETAGNE.

Les chemins de fer britanniques peuvent mettre une voiture à votre disposition dans 30 villes. Pour réserver le véhicule adressez-vous aux British Railways, 41, Bd. Ad. Max, Bruxelles - tél. 17.97.02.

PAYS-BAS.

Le service fonctionne dans presque toutes les villes de quelque importance. S'adresser aux Nederlandsche Spoorwegen, 45, Cantersteen, Bruxelles, tél. 12.83.45.

ITALIE.

Une vingtaine de villes sont pourvues du service. S'adresser à la CIT (Compagnie Italienne du Tourisme) 70, Bd. de l'Impératrice, Bruxelles, tél. 12.31.86.

SUISSE.

10 villes. Les commandes doivent être adressées directement aux loueurs de voitures reconnus par les C.F.F. et dont la liste se trouve dans le bureau de renseignements de chaque grande gare suisse.

ESPAGNE.

5 grandes villes. Ecrire aux Chemins de fer Espagnols. Département Commercial - Bâtiment B - Paseo del Rey - Madrid.

SUEDE.

61 localités; s'adresser aux gares suédoises ou aux agences de voyage.

NORVEGE.

5 grandes villes; s'adresser aux bureaux de voyage des chemins de fer norvégiens.

DU NEUF AUX "PARKINGS



Un abonnement valable dans toutes les gares !

Après l'ouverture d'un parking sous l'esplanade de Bruxelles (Nord) les chemins de fer belges viennent de mettre à la disposition des voyageurs un parking provisoire à Liège (Guillemins) en attendant la construction d'un complexe à étages qui répondra entièrement aux desiderata des automobilistes liégeois.

D'un autre côté l'agrandissement du parking de Bruxelles (Q.L.) est en cours; une quinzaine d'emplacements supplémentaires pourront être offerts aux voyageurs.

Incessamment sera étendue à tout le pays la procédure déjà mise en application dans quelques grandes gares et qui évite au voyageur, pressé par le départ du train, de se présenter au guichet, pour l'enregistrement du véhicule.

Comme le savent les usagers des parkings déjà „simplifiés”, le voyageur n'a plus à subir, au départ, la moindre formalité.

Il conduit sa voiture à un emplacement libre et prend le train.

Les numéros des voitures sont relevés à intervalles réguliers par un agent de la gare.

Le paiement de la taxe se fait lors du retrait de

la voiture ou encore, par versement ou virement au CCP de la gare.

Nous avons gardé pour la fin de cette information une nouvelle qui ne manquera pas de combler d'aise une des catégories d'usagers les plus fidèles du chemin de fer.

Il s'agit de l'émission d'abonnements généraux qui donnent accès à tous les parkings de gare du pays.

Un procédé moderne de prospection d'une clientèle disséminée consiste à gagner en voiture la zone à travailler et à déposer le véhicule, en fin de tournée dans une grande gare de la région le prospecteur faisant en train soir et matin, la navette de et vers son domicile.

Jusqu'à présent les firmes pratiquant cette méthode de travail ne pouvaient bénéficier de conditions d'abonnement que si la prospection d'une zone était d'assez longue durée pour justifier l'acquisition d'un abonnement mensuel.

Le nouvel abonnement général résoud la difficulté. Son prix est légèrement supérieur à celui d'un abonnement valable dans un seul parking mais n'en demeure pas moins très intéressant puisqu'il ne représente que la contrevaletur de 12 à 13 journées de parpage.

Une seule ombre à ce tableau c'est l'obligation dans laquelle se trouve la S.N.C.B. d'aménager ses tarifs. Elle s'en excuse auprès de sa clientèle qui comprendra sans peine que les charges qu'entraîne l'exploitation des parkings ne lui permettent pas de continuer à fournir des prestations sur la base de tarifs en vigueur depuis plus de 10 ans.

REFORME TARIFAIRE
DE LA



Trafic vers la France ou en transit par ce pays

Le 1er octobre 1962, la Société Nationale des Chemins de fer français a modifié profondément la structure de ses tarifs marchandises. Les modifications portent à la fois sur la dégression des prix avec la distance et sur les distances d'application des tarifs; leur incidence sur les prix de transport varie, dans le sens de la baisse ou de la hausse, suivant les marchandises, les relations et les distances.

Par voie de conséquence, les tarifs internationaux suivants ont été adaptés à cette nouvelle situation:

1001	(tarif général pour produits CECA)
1230	(produits sidérurgiques Sarre/ports de mer belges)
1231	(produits sidérurgiques Allemagne/Belgique)
2330	(ferrailles ports de mer belges/France)
2301/6301	(charbons et cokes Belgique/France)
3201	(minerais Est de la France/Belgique)
3231	(produits sidérurgiques France/ports de mer belges)
Ibériatarif	(Agrumes Espagne et Portugal/Belgique)
Denrées périssables	Italie/ports de mer belges
Tarif	Ports de mer belges/Bâle.

En outre, les tarifs internationaux ci-après sont en cours de révision:

Tarif	Belgique/Bâle
Denrées périssables	Italie/Belgique
Tarif	Buchs/ports de mer belges
Tarif	Ports de mer belges/Suisse orientale.

**Nouvelles
Tarifaires**



TRAFIC AVEC L'AUTRICHE

1° Le tarif international pour le transport de bandes en acier laminées (coils) à destination de la Belgique est prorogé jusqu'au 31 décembre 1962.

2° Un 4ème addendum au 1er supplément au tarif-marchandises Autriche-Ports de mer belges est entré en vigueur le 20 août 1962. Cet addendum comporte l'insertion de nouvelles gares autrichiennes dans le cadre des tarifs spéciaux n° 1 (Marchandises de toute nature), 104 (Caoutchouc) et 109 (Bananes).

3° Mise en vigueur le 1.10.1962 du 2ème supplément au tarif-marchandises Autriche-Ports de mer belges (BOES).

Ce supplément comporte l'adaptation des tableaux de prix I et II pour tenir compte de la majoration des tarifs NS du 1.9.62.

*TRAFIC AVEC
L'ESPAGNE*



Mise en vigueur 1^{er} novembre 1962 :

- a) du 6^e supplément au tarif international „IBERIATARIF” applicable aux envois de fruits et légumes frais originaires d'Espagne à destination de la Belgique;
- b) d'un additif provisoire au 6^e supplément précité.

n° 1
FEVRIER

Coup d'œil chez le voisin, p. 2 / Evitez l'envoi de colis anonymes, p. 5 / Nouvelle extension du pool de la palette „standard”, p. 5 / L'Union Internationale des Chemins de Fer... (suite), p. 6 / Le Parking de Bruxelles Nord, p. 9 / Trans-Europ-Express, p. 10 / Le système tarifaire belge (suite), p. 12 / Nouvelles Tarifaires, p. 15 / Fumigation des plantes, p. 15 / Horaires à l'exportation vers l'Allemagne, p. 16 / Terrains industriels, p. 16.

n° 2
AVRIL

En Suisse aussi... la palette „va”!, p. 2 / Le chemin de fer à votre porte, p. 5 / Terrains industriels, p. 8 / Brigue, nouvelle destination de nos trains autos-couchettes en 1962, p. 9 / Tarif pour le transport de la voiture, p. 10 / Vacances Européennes avec Europabus, p. 11 / Ceci intéresse votre service social, p. 13 / Nouvelles tarifaires, p. 15.

n° 3
JUN

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.

n° 4
OCTOBRE

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

EDITION
SPECIALE
NOVEMBRE

Edition spéciale. — Tarifs marchandises, p. 2-3-4-5-6-7-8 / Raccordements: desserte moins chère, p. 8.

n° 5
DECEMBRE

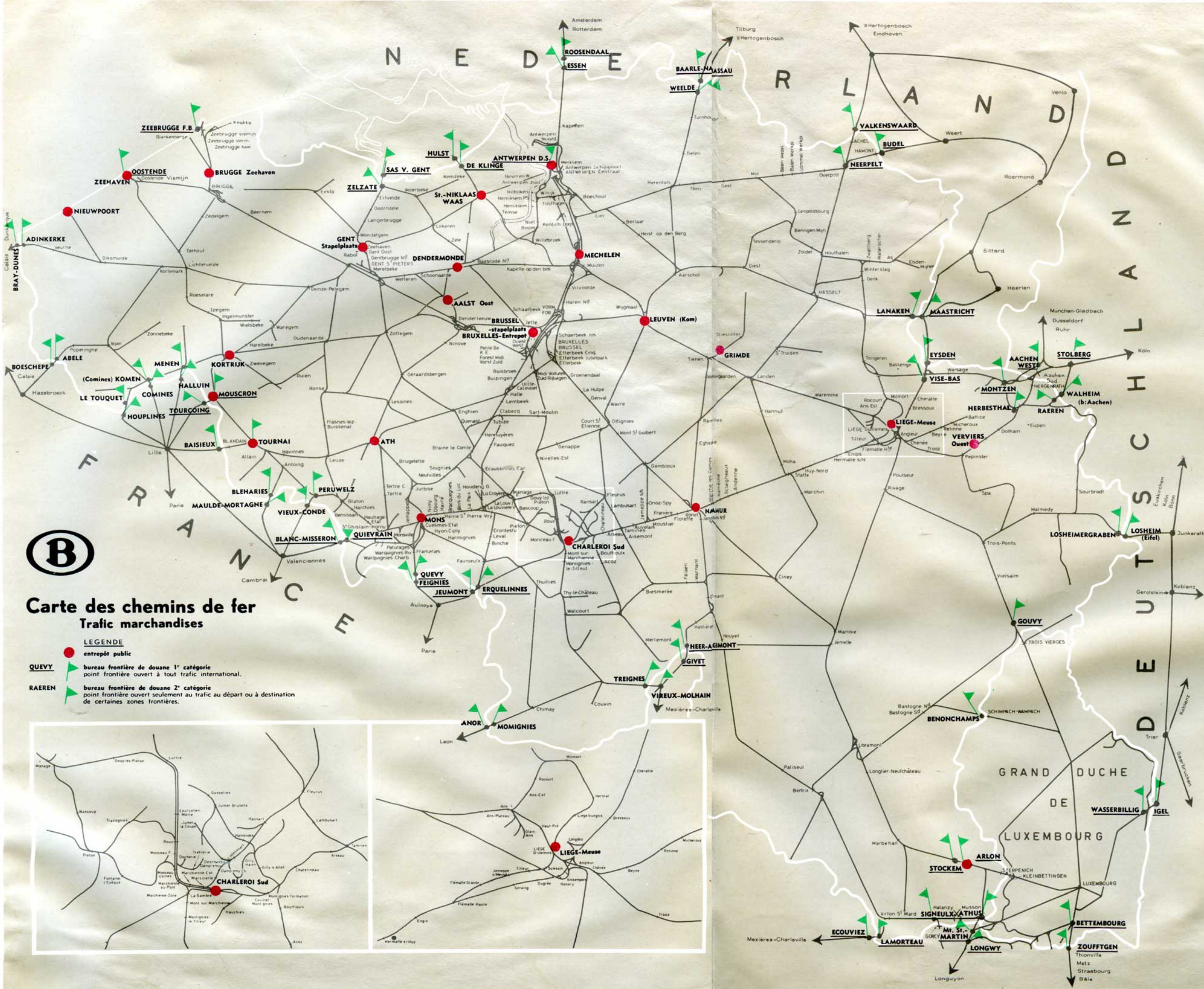
La palettisation en Allemagne, p. 2 / Le trafic international de marchandises, p. 4 / Améliorations importantes aux horaires des trains de voyageurs internationaux pour 1963/64, p. 8 / Les ferry-boats Zeebrugge-Harwich, p. 12 / Colis postaux vers le Congo, Rwanda et Burundi, p. 15 / Vous êtes un homme d'affaires, p. 16 / Du neuf aux „parkings (B)”, p. 17 / Nouvelles tarifaires, p. 18.



AAGE RASMUSSEN
62

Trans-Europ-Express-Marchandises

à 100 à l'heure à travers l'Europe



**Carte des chemins de fer
Trafic marchandises**

- LEGENDE**
- entrepôt public
 - ▲ bureau frontière de douane 1^{re} catégorie point frontière ouvert à tout trafic international.
 - ▲ bureau frontière de douane 2^e catégorie point frontière ouvert seulement au trafic au départ ou à destination de certaines zones frontalières.

LES ENTREPOTS PUBLICS BELGES

Les numéros de téléphone indiqués ci-après vous mettent en rapport avec le déclarant en douane de la S.N.C.B. qui vous fournit tous les renseignements désirés au sujet de vos problèmes de douane.

	Tél.
ALOST Entrepôt	: (053)251.14
ANVERS B.E.	: (03)33.86.38 (extension 2216)
ARLON	: (063)211.50
ATH	: (068)210.04
BRUGES Entrepôt	: (050)355.71 (ext. 154 ou 157)
BRUXELLES Entrepôt	: (02)18.60.50 (extension 1855)
CHARLEROI Entrepôt	: (07)31.44.50 (extension 147)
COURTRAI	: (056)200.48 ou 200.45 (ext. 196)
GAND Entrepôt	: (09)25.02.10 ou 22.57.21 (extension 6167)
GRIMDE	: (016)810.54
LIEGE Meuse	: (04)52.01.30 (ext. 1261, 1262 ou 1319)
LOUVAIN (Bassin)	: (016)213.21 (extension 238)
MALINES	: (015)159.56 ou Nekkerspoel (Bassin) 118.65 (ext. 217)
MONS	: (065)341.71 (ext. 258 ou 282)
MOUSCRON	: (056)300.09
NAMUR	: (081)237.01 (extension 246)
NIEUPORT	: (058)230.88
OSTENDE Avant-Port et Entrepôt	: (059)723.86
ST.-NICOLAS Entrepôt	: (03)76.32.54
TERMONDE	: (052)210.49
TOURNAI	: (069)260.58
VERVIERS Ouest	: (087)312.72

Dans certains bureaux frontières, qui sont repris ci-après, les opérations douanières ont lieu en commun, c.-à-d. sur place par les autorités belges et étrangères. Ces bureaux frontières sont désignés par les lettres „b.j.” (bureau à contrôle douanier juxtaposé).

TRAFIC AVEC LES PAYS-BAS:
Roosendaal (b.j. exportation vers les Pays-Bas).
Essen (b.j. importation en provenance des Pays-Bas).
Maastricht (b.j. exportation vers les Pays-Bas).
Visé (b.j. importation en provenance des Pays-Bas via Maastricht).
 Les formalités douanières pour les marchandises à l'importation ou à l'exportation par les points frontières de Achel et de Hamont, ont lieu à la gare de Neerpelt.

LE TRAFIC AVEC L'ANGLETERRE se fait via:

Ostende (Douvres)
Anvers (Harwich)
Zeebrugge (F.B.) (Harwich)
 En règle générale les formalités douanières relatives au franchissement de la frontière pour les marchandises à l'importation ou à l'exportation entre la Belgique, d'une part et la France (et les pays au-delà) d'autre part, via le Grand-Duché de Luxembourg, ont lieu à **Bettembourg**. Toutefois les opérations fiscales à l'importation ont alors lieu au bureau de douane belgo-luxembourgeois établi à **Arlon**; à l'exportation ces formalités fiscales ont lieu à **Bettembourg**.
 Pour certains produits agricoles les formalités sont toutefois remplies à la frontière belgo-luxembourgeoise, soit à **Stockem** soit à **Arlon**.

¹ ouvert à tout trafic.
² ouvert uniquement aux charges complètes par ferry-boat et au trafic réciproque de colis express entre la Grand-Bretagne et la Belgique.