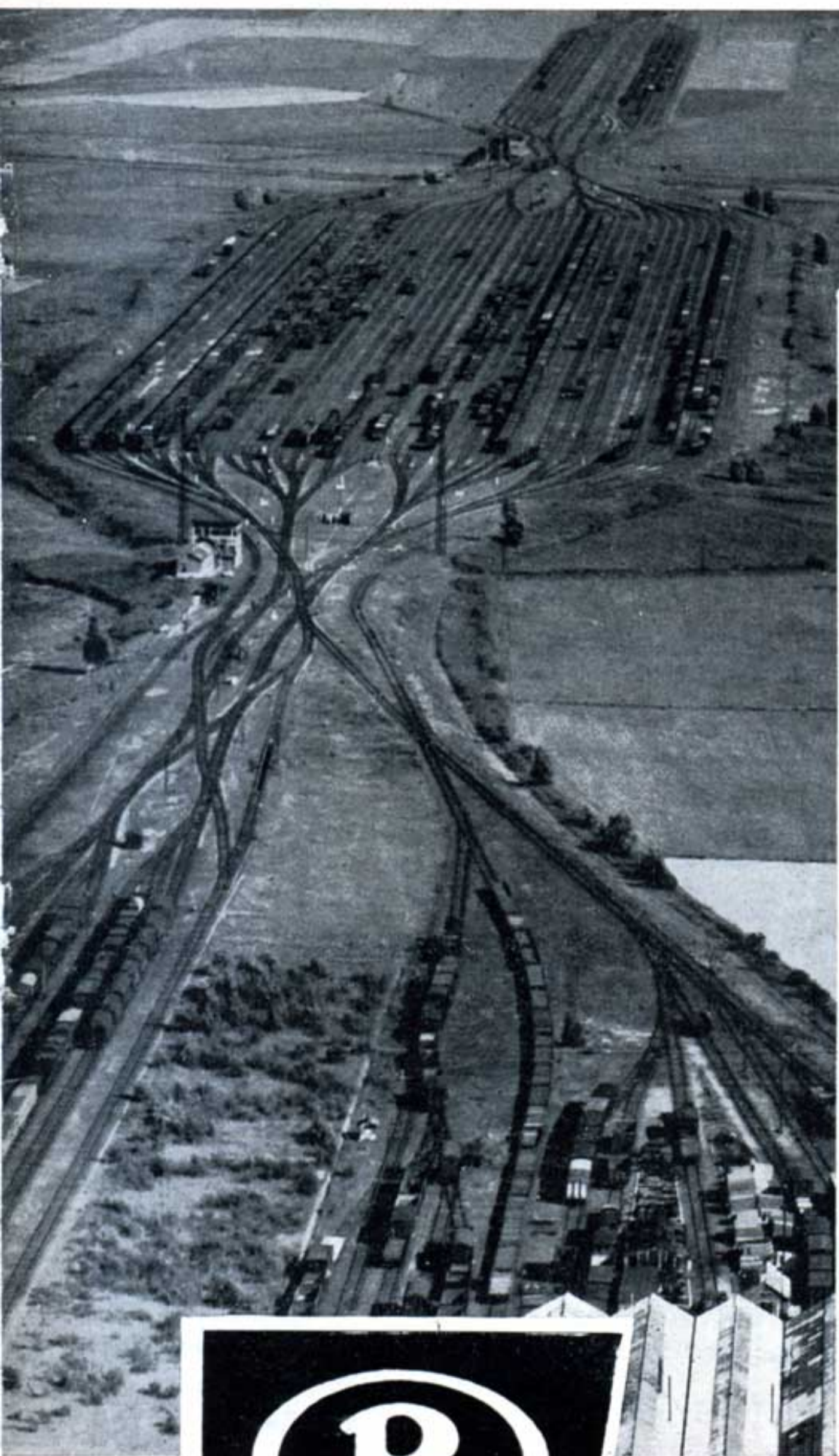


# INFORMATIONS S.N.C.B.

BULLETIN DE LA DIRECTION COMMERCIALE DES CHEMINS DE FER BELGES  
GARE CENTRALE, 4<sup>e</sup> ETAGE, BRUXELLES. TEL. 13.18.70 - POSTE 3602

PERIODIQUE BIMENSUEL — NUMERO 4 / OCTOBRE 1963



**B**

**SOMMAIRE :** Anvers, port ferroviaire, p. 3 / L'avenir du rail en Belgique, p. 7 / Le système tarifaire belge en transport de marchandises, p. 9 / „Bruxelles - Lourdes" en train le même jour, p. 11 / Faites prendre un „bon départ" à vos colis, p. 12 / Faites estampiller vos bagages du type „caisse carton", p. 13 / Containers cylindriques P.A. à pulvérulants et granuleux, p. 14 / Suppression de la photographie pour les abonnements. - Avis tarifaires, p. 16.

# électrification bruxelles paris



3 h seulement  
en train ordinaire  
et 2 h 35 en  
Trans Europ Express.

Loc. type 150 - 150 Km/h

Avec 9 relations par jour dans chaque sens :

horaires d'hiver		TEE			TEE	TEE		TEE		TEE
Brux. Midi Paris Nord	D	7.30	8.13	10.53	11.50	12.00	14.12	17.17	19.23	20.53
	A	10.18	11.21	13.55	14.35	14.45	17.16	19.55	22.25	23.38
Paris Nord Brux. Midi	D	7.33	8.21	10.45	12.00	13.54	17.45	17.54	19.45	20.42
	A	10.27	11.36	13.45	14.36	17.13	20.31	20.38	22.54	23.30

il est évident qu'entre Bruxelles et Paris  
*le train s'impose*

CHEMINS DE FER BELGES





## Anvers Port ferroviaire

Deuxième port du continent, quatrième port du monde, Anvers a toujours été caractérisé par l'importance de son trafic ferroviaire.

Des marchandises qui quittent le port par la voie maritime, environ 27,5% (14.000 tonnes/jour) sont amenées à ses quais par le chemin de fer. A l'importation maritime, la part de ce dernier tombe à 17,7% (15.000 tonnes/jour), les marchandises se composant d'une plus grande proportion de produits en vrac et d'huiles minérales, traditionnellement orientés vers la voie d'eau.

Au total le chemin de fer doit donc assurer l'enlèvement ou l'amenée de 29.000 tonnes de marchandises par jour, se répartissant au long des quelque 55 km de quais que comportent les installations portuaires.

Lorsque la voie d'eau est défaillante comme au début de cette année, c'est jusqu'à des records de 54.000 t par jour (27.000 t à l'importation et

27.000 t à l'exportation) que s'élèvent les performances du rail.

Comment le chemin de fer s'est-il organisé pour assurer ces remarquables prestations?

Tel est l'objet du présent article.

Le cœur des installations ferroviaires anversoises est constitué par la grande gare de formation d'Anvers Nord. Avec une vision très exacte du développement du port, celle-ci a été installée en 1929 sur le territoire des anciennes communes d'Oorderen et de Wilmarsdonk de telle manière qu'elle se trouve actuellement implantée entre les anciens bassins creusés à proximité de la ville et les nouveaux dont le tracé futur s'inscrit dans toute la région s'étendant jusqu'à la frontière néerlandaise (voir carte).

Les gares de formation d'Anvers Kiel et Anvers Sud ne desservent que les installations situées au sud de la ville, le long du fleuve même.

Anvers-Nord est donc le cœur géant, la gigantesque

pompe qui aspire ou refoule les wagons de et vers les bassins. Il comporte pour ce faire deux séries parallèles de trois faisceaux de triage et de formation, d'une longueur de 5 km chacune. L'une des séries traite le trafic à l'entrée, l'autre à la sortie.

La „production” totale (entrée + sortie) est de l'ordre de 2.000 wagons triés par nuit; elle atteint aisément les 3.000 wagons en période de trafic intense.

Anvers-Nord lance ses voies tentaculaires vers tous les bassins et les enserre de leur décuple étroite.

Comment se présente, vu de plus près, l'équipement ferroviaire d'un bassin?

De 1850 à 1900 l'on évolua successivement par les phases suivantes:

1. voies de quai reliées par plaques tournantes à des voies perpendiculaires pour l'amenée et l'enlèvement des wagons;



Cabestan pour manœuvre du pont transbordeur.

2. voies de quai reliées par des ponts transbordeurs manœuvrés par cabestan, aux voies de desserte. Le principe de desserte est resté le même qu'antérieurement mais le pont transbordeur permet de manœuvrer plusieurs wagons et admet des wagons à bogies de plus grande longueur. Il reste cependant lent et encombrant.
3. La capacité des installations restant malgré tout trop petite, la technique évolue en 3ème phase vers les voies de quai reliées aux voies de desserte par des liaisons équipées d'aiguillages ordinaires.

L'équipement normal d'un bassin moderne pré-



Wagon sur plaque tournante (quai 53).

sente l'aspect général suivant (photo et schéma page 5): deux ou trois voies d'avant quai et une autre voie quelque peu en retrait, toutes utilisables pour le transbordement direct par grue, de navire sur wagon (ou vice versa). Ensuite une ou deux voies d'arrière quai, pour la desserte des hangars et magasins.

Enfin un faisceau arrière servant à la mise en attente des wagons et à certaines opérations de triage. Ces faisceaux, qui jouent un rôle de tampon entre la régularité du réseau ferroviaire et les irrégularités de la navigation maritime, sont reliés par rames complètes avec la gare de formation d'Anvers-Nord.

Les installations ainsi décrites (formation + quais) comportent actuellement quelque 600 km de voies. Et ce chiffre s'accroîtra encore beaucoup lorsque seront réalisées les extensions actuellement en cours.



Pont transbordeur manœuvré par cabestan.

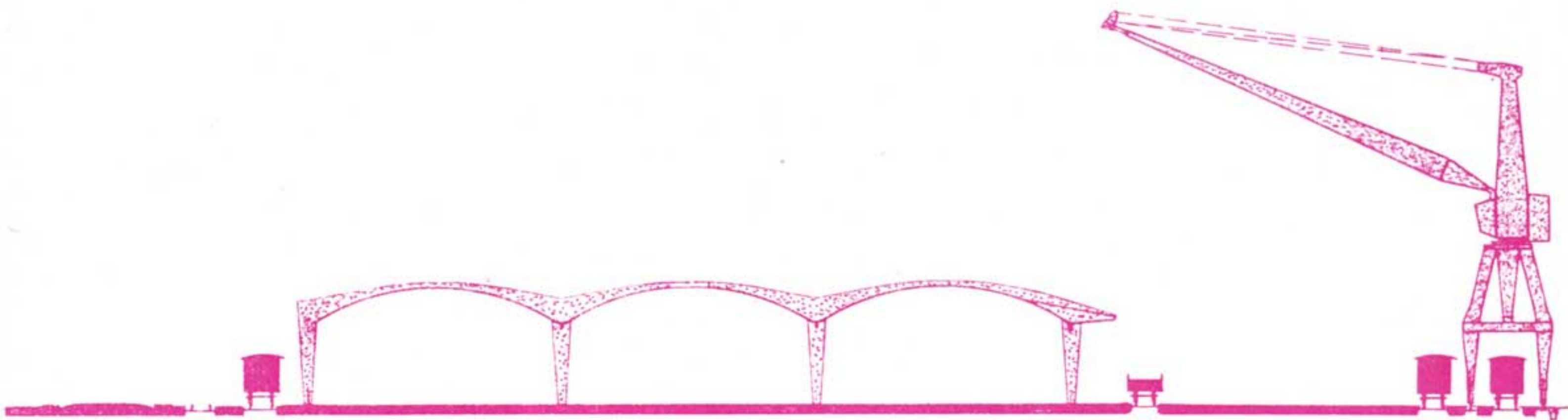


La S.N.C.B. accorde la plus grande attention à la modernisation ainsi qu'à l'adaptation de l'équipement ferroviaire aux besoins actuels et futurs du port.

Depuis la mise en application du plan décennal de développement du port en 1956, les 5e et 6e darses ont été creusées. Le chemin de fer achève actuellement ses travaux à la 5e darse. Vingt-cinq

kilomètres de voies de desserte y ont été posées. Les travaux d'établissement de la 6e darse approchent de leur fin. En 1963 et 1964, il y sera placé 43 km de voies ferrées.

Le creusement du bassin canal (B 1 - B 2) est entamé. Le chemin de fer y sera également présent, comme à la 7e darse dont le creusement débutera incessamment. Les bureaux d'études du chemin



de fer ont déjà établi leurs avant-projets pour les travaux de raccordement des futures 8ème et 9ème darses.

Lorsque l'ensemble de ces projets sera réalisé, les voies de desserte et d'alimentation du port totaliseront l'imposante longueur de 1000 km. Le matériel d'exploitation est des plus modernes et se caractérise par :

- la signalisation automatique;
- la suppression ou l'automatisation des passages à niveau les plus dangereux;
- la dieselisation des locomotives de manœuvre;
- l'installation d'un réseau télex et radio permettant de procéder à la répartition des wagons avec efficacité maximum.

Les activités d'ordre commercial en rapport avec

le trafic portuaire sont concentrées principalement dans la grande gare à marchandises d'Anvers (Bassins et Entrepôt), qui assure non seulement le trafic des wagons complets mais sert encore de centre routier pour la prise et la remise d'envois de détail dans toute la région.

Nous profitons de la circonstance pour rappeler qu'il y existe un bureau de renseignements marchandises pouvant documenter la clientèle sur les prix de transport en trafic international. Ce bureau peut être atteint par téléphone au nr 03/32.31.31. Quant à l'agence commerciale de la S.N.C.B. à Anvers (tél. 03/33.02.68) et aux services techniques de la S.N.C.B. « Groupe d'Anvers », qui ont la gestion des installations ferroviaires du port dans leurs attributions, (téléphone 03/32.58.30), leurs bureaux sont installés dans les bâtiments de la gare d'Anvers Central.



# L'AVENIR DU RAIL EN BELGIQUE

Il se trouve inscrit dans l'évolution des chiffres et ressort clairement de l'aperçu du trafic belge de marchandises par wagons complets au cours des dix dernières années.

Les chiffres sont exprimés en millions de tonnes-kilomètres (trafic militaire exclu).

## I. TRAFIC INTERIEUR.

Année	Trafic local	Trafic portuaire		Total	Total
		vers les ports	en provenance des ports		
1953	2.053	482	247	729	2.782
1954	1.947	509	295	804	2.751
1955	2.098	638	342	980	3.078
1956	2.192	488	417	905	3.097
1957	1.984	403	399	802	2.786
1958	1.517	372	350	722	2.239
1959	1.510	348	364	712	2.222
1960	1.562	333	406	739	2.301
1961	1.519	350	415	765	2.284
1962	1.541	319	442	761	2.302

## II. TRAFIC INTERNATIONAL.

Année	Départ	Arrivée	Total
1953	481	1.199	1.680
1954	537	1.266	1.803
1955	602	1.550	2.152
1956	665	1.572	2.237
1957	648	1.590	2.238
1958	530	1.676	2.206
1959	538	1.805	2.343
1960	587	1.958	2.545
1961	605	2.018	2.623
1962	621	1.991	2.612



### III. TRANSIT.

Année	par points frontières terrestres	via les ports	Total
1953	581	679	1.260
1954	479	601	1.080
1955	676	653	1.329
1956	684	852	1.536
1957	701	805	1.506
1958	674	660	1.334
1959	726	725	1.451
1960	770	645	1.415
1961	817	682	1.499
1962	798	709	1.507

### IV. RECAPITULATION.

Année	Trafic intérieur	Trafic international	Transit	Total
1953	2.782	1.680	1.260	5.722
1954	2.751	1.803	1.080	5.634
1955	3.078	2.152	1.329	6.559
1956	3.097	2.237	1.536	6.870
1957	2.786	2.238	1.506	6.530
1958	2.239	2.206	1.334	5.779
1959	2.222	2.343	1.451	6.016
1960	2.301	2.545	1.415	6.261
1961	2.284	2.623	1.499	6.406
1962	2.302	2.612	1.507	6.421

Comme commentaire nous observerons que si le trafic intérieur belge tend à diminuer sous l'effet de la concurrence des autres modes de transport, les trafics international et de transit ont plus que compensé cette perte. Ils atteignent d'ailleurs déjà près des 2/3 du total. Ceci nous remet à l'esprit ce que déclarait M. Louis Armand, Secrétaire Général de l'U.I.C. et membre de l'Institut le 14 février dernier dans une allocution aux stagiaires du centre de perfectionnement du personnel européen des chemins de fer:

« Je voudrais simplement aujourd'hui vous développer trois points sur l'avenir des chemins de fer. Le premier point c'est que les chemins de fer n'ont d'avenir qu'à l'échelle européenne.

Le deuxième point c'est que les chemins de fer ne verront leur avenir bien défini, bien orienté, que si le niveau de nos connaissances économiques s'élève. Et le troisième, c'est les raisons techniques qui motivent l'avenir du chemin de fer.

Premier point: le chemin de fer n'a d'avenir qu'euro-péen.

Prenons l'exemple de la Belgique. Si ce pays réglait son problème des transports en fonction des seuls transports belges, il devrait, dans un délai de 20 ans, supprimer les chemins de fer; mais, au contraire, s'il veut continuer à jouer un rôle européen — il est particulièrement bien placé pour cela, ne serait-ce que par son industrie et par Anvers, et l'on s'aperçoit que 60% je crois, des marchandises quittent la Belgique, ce qui est énorme — il doit être isotrope par rapport à l'Europe, c'est-à-dire indépendant des voies navigables, qui ont, quand même, une position ne varietur.

Si l'on veut pouvoir transporter dans toute l'Europe, on ne peut se passer du chemin de fer; beaucoup mieux placé pour aller loin que pour desservir à courte distance. Il est évident que si nous voulons faire un ensemble économique allant de la Sicile au Danemark et de l'Espagne à la Pologne, il faut que tout le monde puisse étiqueter un wagon où que ce soit et téléphoner l'arrivée de la marchandise à l'autre extrémité. Cela, le chemin de fer, qui peut être à la fois puissant et souple, le permet.

Par conséquent, toutes les fois que nous plaidons le chemin de fer européen, nous consolidons la cause de tous les chemins de fer nationaux. Ceci, nous étions très peu à le croire après la dernière guerre et maintenant nous sommes de beaucoup la majorité. »





## Les envois de détail expédiés par EXPRESS

### EN SERVICE INTERIEUR BELGE.

L'acheminement des envois express est axé, en principe, sur le réseau des trains de voyageurs. Il est donc toujours possible d'expédier un envoi express de gare à gare (acceptation en gare - livraison „bureau restant”) pour autant qu'il circule des trains de voyageurs<sup>1</sup> aux deux points à desservir.

Le problème est moins simple dès qu'il s'agit d'assurer la remise à domicile de l'envoi express. La S.N.C.B. a organisé des services d'enlèvement et de livraison express dans 20 centres<sup>2</sup>. Viennent s'y ajouter quelque 900 localités desservies par de plus petites gares disposant d'un porteur. Dans ce dernier cas toutefois, le poids de l'envoi est limité à 20 kg. Le délai de transport en service intérieur belge résulte de l'organisation même du service: expédition de l'envoi par premier train de voyageur, compte tenu du temps nécessaire aux formalités d'acceptation. A l'arrivée, le destinataire est avisé immédiatement (par téléphone, si l'expéditeur a mentionné le numéro d'appel sur le bulletin d'expédition) pour les envois livrables en

gare. L'envoi à remettre à domicile est livré dans les trois heures de l'arrivée à condition que celle-ci ait eu lieu avant 19 heures (avant 16 heures dans les localités où seuls les envois jusqu'à 20 kg sont remis à domicile).

L'envoi express est donc particulièrement rapide et cette célérité est encore accrue par l'utilisation des trains de marchandises de nuit à grande vitesse, pour les envois remis à l'acceptation en fin de journée.

Il peut être obvié au fait que l'express n'est pas pris ou remis à domicile dans toutes les localités du pays en faisant appel au service de camionnage ordinaire (dit de grande vitesse) du chemin de fer.

Cette faculté peut être très intéressante pour certains destinataires: la firme située en un endroit du pays non desservi par un service de camionnage express et désirant recevoir ses envois à domicile par tournée ordinaire, demandera à ses fournisseurs d'expédier ses express *bureau restant*, à la gare-centre routier qui la dessert pour ses envois ordinaires (dits GV).

Elle donnera d'autre part à cette même

# Le système tarifaire belge en transport de marchan- dises

Nous poursuivons dans ce numéro l'exposé de la tarification du transport des marchandises aux chemins de fer belges, par le problème des envois de détail expédiés par express.

(1) Un certain nombre de gares situées sur des lignes fermées au trafic des voyageurs continuent cependant à être desservies, pour les envois express, par les autobus des chemins de fer.

(2) Il s'agit des agglomérations d'Alost, Anvers, Arlon, Bruges, Bruxelles, Charleroi, Courtrai, Gand, Hasselt, Liège, Louvain, Malines, Mons, Namur, Ostende, Renaix, St.-Nicolas, Tournai, Turnhout et Verviers.



gare - centre routier un ordre permanent de remise à domicile par tournée de camionnage ordinaire, des envois express qui lui sont adressés.

Il va de soi que cette procédure implique un ralentissement de l'acheminement, vu que l'opération de camionnage n'a pas le caractère „express”. Elle est cependant utile aux entreprises qui ne désirent pas aller quérir leurs envois à la gare à voyageurs qui les dessert, laquelle peut parfois être trop éloignée.

Une autre caractéristique du régime „express”, le distinguant du régime ordinaire (dit GV), est que l'acceptation et l'acheminement des envois sont permanents.

il faut ajouter à ces prix un supplément de 5 F par fraction indivisible de 10 kg. Les firmes utilisant communément nos services de camionnage pour leurs expéditions ordinaires et qui remettent leurs express à notre camionneur à l'occasion de sa tournée normale, bénéficient du tarif de prise à domicile collective, lequel devient avantageux lorsque l'ensemble de leurs envois express atteint une cinquantaine de kilos. Pour être complet, nous devons ajouter que le poids servant de base au calcul du prix de transport peut devoir être majoré lorsque la marchandise pèse moins de 250 kg par m<sup>3</sup>. Les coefficients de majoration vont de 1,1 à 3 selon le poids par m<sup>3</sup> d'encombrement.

Le détail de toutes les conditions aux-

## LE TRAFIC EXPRESS EN SERVICE INTERNATIONAL.

Naguère, un colis express expédié vers un pays étranger était encore soumis aux opérations de taxation sur chacun des réseaux empruntés.

Désireuses de simplifier les écritures pour porter toute leur attention sur la célérité, les différentes administrations de chemin de fer ont instauré, le 1er janvier 1960, le Tarif commun international pour colis express, désigné par l'abréviation „TCEX”<sup>1</sup>.

Il permet de connaître immédiatement, par simple addition, le coût total de l'expédition, avantage appréciable non seulement pour l'expéditeur, mais encore pour les chemins de fer dont il simplifie considérablement le travail. Les gares ouvertes au trafic express sont groupées en zones, tant en Belgique qu'à l'étranger. Exprimées en francs-or pour chacune des zones de départ vers les points frontières de sortie, les taxes sont identiques pour toutes les gares d'une même zone. Il en est de même pour les taxes du point-frontière d'entrée vers la zone étrangère de destination. Le TCEX mentionne, en outre, les taxes à percevoir pour le transit par les différents pays.

Toutes ces taxes sont données respectivement pour les envois de 5, 10, 15, 20, 30, 40, 50 et 60 kg, ainsi que par fraction indivisible de 10 kg pour les envois de plus de 60 kg.

La taxe totale pour chaque envoi s'obtient par l'addition, d'une part, de la taxe du parcours belge et d'autre part, de la somme des taxes pour chacun des pays étrangers (pays de transit et de destination).

En régime express international, les frais de transport sont toujours payés par l'expéditeur; les envois en port dû ne sont admis qu'à destination du Grand-Duché de Luxembourg. De même, les remboursements ne sont

Km	prix par 10kg	Km	prix par 10kg	Km	prix par 10kg	Km	prix par 10kg
1 à 10	8	101 à 110	18	201 à 210	26	301 à 310	31
11 à 20	9	111 à 120	19	211 à 220	26	311 à 320	32
21 à 30	10	121 à 130	20	221 à 230	27	321 à 330	32
31 à 40	11	131 à 140	21	231 à 240	27	331 à 340	33
41 à 50	12	141 à 150	21	241 à 250	28	341 à 350	33
51 à 60	13	151 à 160	22	251 à 260	28	351 à 360	34
61 à 70	14	161 à 170	23	261 à 270	29	361 à 370	34
71 à 80	15	171 à 180	24	271 à 280	30	371 à 370	35
81 à 90	16	181 à 190	24	281 à 290	30	381 à 390	35
91 à 100	17	191 à 200	25	291 à 300	31	391 à 400	36

La prise et la remise à domicile, par contre, sont interrompues les dimanches et jours fériés.

Encore l'interruption ne joue-t-elle pas les jours fériés tombant au milieu de la semaine c'est-à-dire du mardi au vendredi inclus.

Le barème des prix de transport est très simple:

### A. Expéditions jusqu'à 20 kg, prix pour toutes relations intérieures belges:

5 kg et moins ..... 35 F  
de plus de 5 kg jusqu'à 10 kg 50 F  
de plus de 10 kg jusqu'à 20 kg 60 F

### B. Expéditions de plus de 20 kg.

Barème ci-dessus avec minimum de 60 F par expédition:  
Pour la prise ou la remise à domicile,

quelles s'effectue le trafic express se retrouve au Fascicule V des tarifs marchandises lequel peut être obtenu en versant le montant de 200 F au CCP 1010 de la S.N.C.B., 17 rue de Louvain à Bruxelles.

Le tarif express est évidemment plus élevé que celui du service ordinaire de grande vitesse. Cependant la différence n'est pas tellement grande pour les coupures de poids inférieures pour lesquelles les frais fixes, indépendants du poids et de la vitesse d'acheminement, pèsent relativement fort sur le prix de revient.

Si l'acheminement express peut vous faire gagner un temps précieux, le samedi par exemple, jour où le service ordinaire de grande vitesse est suspendu, n'hésitez pas à y avoir recours. Généralement, il ne vous en coûtera pas tellement plus.



(1) Il peut être obtenu contre versement du prix de 212 F au C.C.P. 1010 de la S.N.C.B.

autorisés qu'en trafic avec le Grand-Duché, la Grande-Bretagne et la France. Pour ce dernier pays, ils sont limités à l'équivalent de 10.000 francs belges. Seuls le Portugal, l'Espagne et l'U.R.S.S. n'ont pas adhéré au TCEX. Tous les autres pays européens peuvent être atteints, y compris la Turquie; toutefois, les expéditions doivent, dans chaque cas, être adressées à une gare reprise au tarif. Celles-ci sont d'ailleurs nombreuses: le TCEX vous donne, par simple addition, les prix de transport vers quelque 10.000 gares européennes. Quant aux voies d'acheminement, celles-ci sont indiquées et imposées par le tarif; le choix en a d'ailleurs été dicté par le souci d'une plus grande rapidité.

Ce dernier point nous amène à préciser la notion du délai de transport maximum.

Les différentes distances étant indiquées dans le tarif, le délai s'obtient en divisant la distance totale par 400 km; arrondi à l'unité, le quotient donne le délai exprimé en jours. Il convient de souligner que ce délai est à augmenter de la durée des arrêts imposés par les Douanes. Ces derniers sont évidemment imprévisibles; ils sont toutefois ramenés au strict minimum.

#### QUELQUES EXEMPLES DE PRIX DE TRANSPORT PAR EXPRESS.

Envoi de 100 kg accepté à Bruxelles en francs belges, à payer au départ.

Vers	Prix (frais pour formalités douanières inclus)	Vers	Prix (frais pour formalités douanières inclus)
Amsterdam	388	Luxembourg	355
Belgrade	1508 <sup>(1)</sup>	Lyon	856
Berlin	1509	Malmö	1714 <sup>(1)</sup>
Cologne	499 <sup>(1)</sup>	Paris	553
Londres	909	Zurich	917 <sup>(1)</sup>

<sup>(1)</sup> Remise à domicile non comprise.

#### DEMANDES DE PRIX DE TRANSPORT PAR TELEX.



Le bureau de renseignements marchandises installé auprès de l'Office Belge du Commerce Extérieur, 4, Galerie Ravenstein à Bruxelles est relié au réseau telex (indicatif: OBEL COM BRU 21.502).

Les firmes usant du télescripteur peuvent envoyer par cette voie leurs demandes de renseignements tarifaires concernant les transports ferroviaires internationaux de marchandises.

Le bureau de renseignements marchandises situé en Gare d'Anvers Bassins et Entrepôt, n° 1 Noorderplaats à Anvers, est relié au réseau telex (indicatif: RAILBEL ANTW 814).

Les firmes qui disposent d'un télé-imprimeur peuvent aussi par cette voie obtenir des renseignements tarifaires concernant leurs transports ferroviaires internationaux de marchandises.

## "BRUXELLES-LOURDES" en train le même jour

des fêtes 1963:  
en train  
le jour  
même a

**Lourdes**  
Bruxelles dép.: 8h.25 - arr.: 21h.55  
1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classes

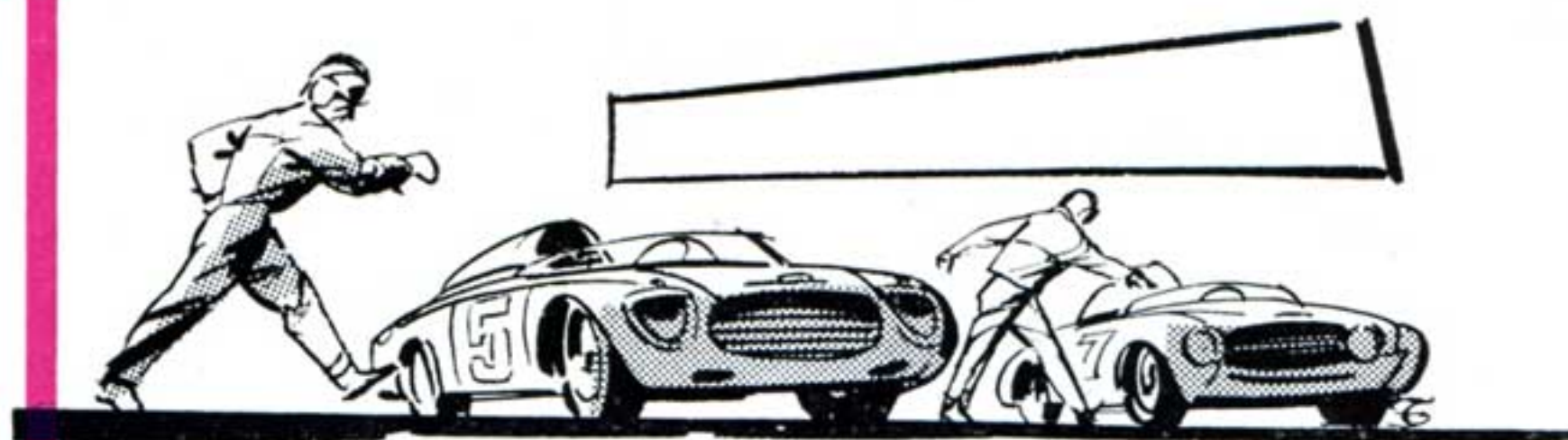
Dans le but de faciliter la correspondance à Paris, l'horaire du train n° 116 Bruxelles-Paris est légèrement modifié depuis le 29 septembre 1963.

Depuis cette date, le train n° 116 quitte Bruxelles Midi à 8h13 et arrive à Paris Nord à 11h21.

Le train n° 3 Paris-Irun, avec lequel se poursuit le voyage vers Lourdes, quittant Paris Austerlitz à 12h05, les voyageurs disposeront donc de 44 minutes pour se rendre de Paris Nord à Paris Austerlitz.

A l'intention de ceux qui désirent profiter de cette correspondance, les Chemins de Fer français ont prévu un service spécial d'autobus entre les 2 gares précitées; ce bus part de Paris Nord à 11h30 et atteint Paris Austerlitz à 11h50.

# Faites prendre un "BON DEPART", à vos colis



La gare de Bruxelles TT, inspirée par l'expérience quotidienne, a résumé comme suit, à l'intention de ses nombreux expéditeurs, les sources de litiges les plus fréquentes, qu'un peu de soin lors de l'expédition permettrait d'éliminer radicalement:

## 1. LES ADRESSES.

— utilisez de préférence une machine à écrire ou, du moins, écrivez la localité de destination en caractères d'imprimerie;



— soulignez le nom de la localité pour donner du relief;

— écrivez lisiblement;

— vérifiez si la localité de destination existe réellement, surtout lorsqu'il s'agit de l'exécution de commandes téléphoniques;

— mentionnez les adresses complètes aussi bien sur les bulletins d'expédition que sur chaque colis;



— vérifiez la concordance complète (nom, rue, localité) entre les adresses figurant sur les bulletins et sur les colis;

— évitez les erreurs d'étiquetage;

— ne perdez pas de vue qu'il existe un nombre très élevé de communes et de hameaux homonymes (p.ex. Nieuwerkerken, Aalst, Beveren, Bomal, Boussu) et qu'ils s'indiquent, dans ces cas, de faire suivre la localité (*soulignée*) par une indication supplémentaire, *non soulignée*, telle que „lez ...” ou „province de ...” etc.



— n'oubliez pas que l'orthographe de certaines communes est *presque identique* et qu'ils s'indiquent donc d'écrire *correctement* et *très lisiblement*.

ex. — Nieuwerkerken (lez St.-Trond), Nieuwerkerken (lez Alost), Nieuwerkerken, Nieuwerkerke.

— Berloz, Borlez, Borlon, Borlo;

— Heer, Heers, Hees;

— Acosse, Acoz, Astene, Astenet;

— Boechout, Boekhout, Boekhoute.



— ne mentionnez pas l'adresse du destinataire dans la case réservée à celle de l'expéditeur et vice-versa.

## 2. COLIS ET DOCUMENTS MANQUANTS.

— veillez à ce que *tous* les documents et *tous* les colis soient présents ensemble lors de la prise à domicile;

— Si une irrégularité est constatée après le départ du camion, avertissez *immédiatement* la gare;

— vérifiez si le *nombre* de colis indiqué sur le bulletin d'expédition correspond bien à la réalité;

— veillez à ce que le document de transport soit rempli complètement, et notamment la rubrique „poids”;



— il importe d'indiquer clairement sur les documents de transport la nature exacte de l'emballage et de la marchandise; pour les envois „colis postaux” l'indication de la nature de la marchandise est obligatoire lorsque celle-ci est „fragile” ou „périssable”.





## FAITES ESTAMPILLER vos emballages du type "CAISSE CARTON"

L'emballage en carton a pris ces dernières années une extension considérable; l'ingéniosité des fabricants et la grande souplesse de mise en œuvre de ce matériau a permis non seulement de l'utiliser pour des marchandises relativement volumineuses ou particulièrement fragiles, mais également de supprimer ou de restreindre l'usage de matières amortissantes pour le conditionnement intérieur des colis.

Indépendamment de certains objectifs publicitaires ou de nécessités commerciales exigeant la présentation des marchandises sous emballage, celui-ci sert essentiellement à préserver les produits au cours de la chaîne de distribution et plus spécialement *au cours du transport*.

La question qui se pose donc à tout expéditeur est de savoir si l'emballage qu'il compte utiliser est suffisant pour remplir ce rôle, ou, au contraire, s'il n'est pas exagérément résistant et par conséquent trop coûteux.

La même question peut également se poser en ce qui concerne le conditionnement intérieur des colis.

L'observation du comportement des emballages à l'usage permet dans une certaine mesure de résoudre ces problèmes. Il s'agit toutefois d'un moyen empirique assez lent et qui peut, en dehors de conséquences commerciales inopportunes, s'avérer très coûteux, les transporteurs déclinant généralement leur responsabilité en cas d'avarie à des envois insuffisamment protégés.

Pour aider les expéditeurs dans ce domaine et pour les mettre à l'abri de toute déconvenue, les chemins de fer ont mis ces problèmes à l'étude et sont parvenus à des solutions d'autant plus intéressantes qu'elles sont adoptées par tous les réseaux européens (chemins de fer russes exceptés) pour tous les emballages en carton plein ou ondulé ou en matière plastique autres que ceux servant aux fruits, légumes et denrées périssables.

Les colis conditionnés comme pour l'expédition et contenant la marchandise pour laquelle les emballages sont destinés (ou éventuellement un produit similaire) sont soumis à un certain nombre d'épreuves de laboratoire judicieusement choisies pour reproduire les sollicitations auxquelles les envois seront normalement soumis au cours du transport.

Si le résultat de ces épreuves est satisfaisant, c'est-à-dire si la marchandise n'a subi aucun dégât, les emballages construits suivant les mêmes normes et avec des matériaux identiques peuvent être munis par les fabricants d'une estampille de qualité (estampille U.I.C.).

Pour tous les envois expédiés sous emballage pourvu de cette estampille, les chemins de fer renoncent, en cas d'avarie, à décliner leur responsabilité pour insuffisance d'emballage et indemnisent, le cas échéant, les ayants droit de la valeur de la marchandise, à condition que les emballages soient utilisés à l'état neuf pour la marchandise prévue et dont le conditionnement intérieur est conforme à celui réalisé lors des épreuves de laboratoire.

L'usage sur une grande échelle d'emballages estampillés existe depuis plusieurs années dans de nombreux pays; il a permis de constater que le nombre d'avaries pour ces envois était négligeable et que, le cas échéant, la qualité de l'emballage ne pouvait pas être mise en cause. La clientèle a donc la garantie que sa marchandise arrivera intacte à destination et que, en cas d'accident, son droit à indemnisation ne sera pas contesté aussi bien en trafic intérieur qu'en trafic international.

Les estampilles sont délivrées, pour le compte de la S.N.C.B., à l'intervention de l'Institut Belge de l'Emballage (rue Picard nr 15 à Bruxelles) qui exécute les diverses épreuves prévues pour leur octroi. Des renseignements complémentaires peuvent être obtenus, soit auprès de cet organisme, soit à la Direction de l'Exploitation de la S.N.C.B., Bureau 11-12, rue de Louvain, 17 à Bruxelles.

L'utilisation d'emballages estampillés pour le transport par chemin de fer n'est en aucune façon obligatoire et l'usage d'autres emballages peut également donner lieu à indemnisation en cas d'avarie si leur qualité est reconnue satisfaisante.

Toutefois, les expéditeurs qui désirent obtenir la garantie d'une protection suffisante de leur marchandise et d'un droit à indemnité en cas d'avarie ont intérêt à demander à leur fabricant d'emballages — dont ils conservent le libre choix — de leur livrer des caisses estampillées avec l'autorisation de l'Institut Belge de l'Emballage.

### 3. ETIQUETTES.

— indiquez *clairement* le numéro de l'envoi, correspondant avec celui du document de transport, dans la case ad hoc des étiquettes;

— indiquez ce numéro en chiffres *grand format*, de préférence au moyen d'une plume de marquage;

— pour des envois *en vrac* utilisez de préférence des étiquettes métalliques attachées avec du fil de fer pour éviter l'arrachage des étiquettes au cours des manipulations;

— si l'envoi comprend des tonneaux ou des caisses veillez à ce que les étiquettes adhèrent *parfaitement* aux colis; si nécessaire collez une étiquette commerciale supplémentaire.

# Containers cylindriques P.A. à pulvérulents et granuleux

Nous avons annoncé dans notre numéro 4 d'octobre 1962, la mise en service de nouveaux containers cylindriques P.A. à pulvérulents et granuleux.

Depuis quelques mois, ces containers sont à la disposition de la clientèle. Ce matériel est appelé à résoudre d'une façon particulièrement simple le transport de porte à porte entre les centres de production et les entrepôts des destinataires, de marchandises en vrac, notamment de produits alimentaires (céréales, sucre, malt, etc.) ou de produits chimiques divers.

L'enlèvement et la livraison à domicile sont effectués au moyen de remorques routières spéciales permettant le dépôt ou la prise au sol des containers, ainsi que le déchargement par culbutage. Quatre anneaux de levage à la partie supérieure des containers permettent également la manutention à l'aide d'engins appropriés (grue, pont-roulant, etc.).

Nous reproduisons ci-après les principales caractéristiques des containers cylindriques P.A.:

capacité:	7,5 m,	
tare:	850 kg,	
charge autorisée:	5 tonnes,	
hauteur	} extérieures	
largeur		2,303 m,
longueur		2,081 m,
	3,087 m,	

ouverture de remplissage:

long. 1,40 m; larg. 0,70 m;

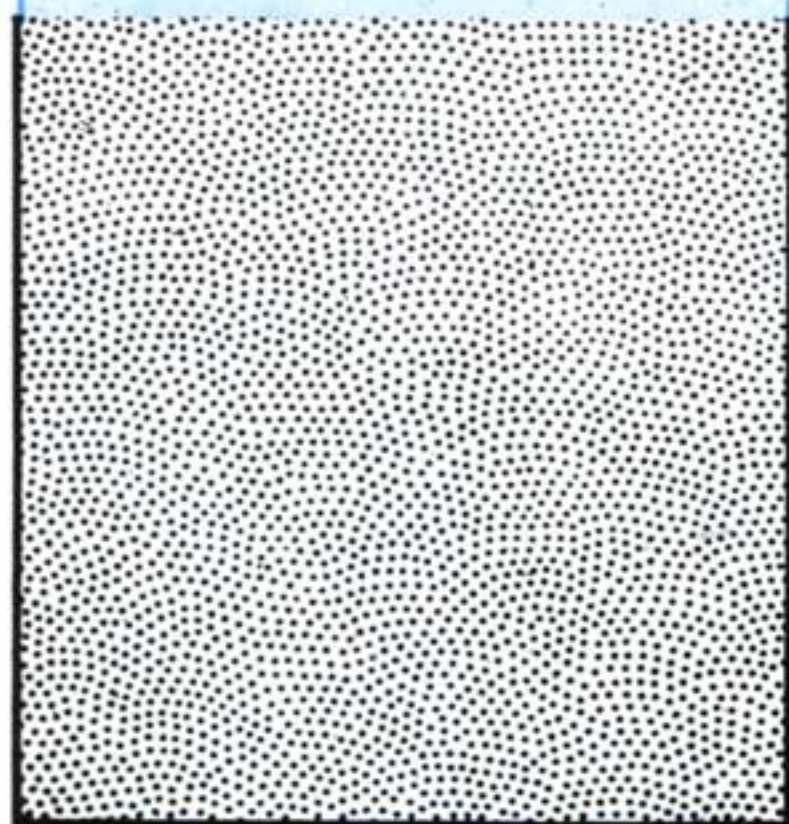
orifice de déversement:

larg. 0,84 m; haut. 0,70 m.

Charge utile totale d'un wagon avec 3 containers: 15 t.

Prix de transport: ceux applicables aux marchandises transportées en wagons ordinaires, augmentés le cas échéant d'un supplément pour prise ou remise à domicile des containers.

A titre d'exemple, le tableau ci-dessous donne les prix de transport actuels par tonne aux distances de 50, 100 et 150 km.



Classe	Nature des marchandises	5 tonnes			10 tonnes			15 tonnes		
		50	100 km	150	50	100 km	150	50	100 km	150
1	sucre	162	270	348	121	203	261	106	178	229
2	malt	137	229	295	103	172	221	90	151	194
3	céréales	116	194	250	87	146	188	77	128	164
4	chaux hydraulique broyée ou en poudre	99	165	212	74	124	159	65	108	139

Les opérations de prise ou de remise à domicile donnent lieu à la perception d'un supplément de 125 F par container dans un rayon de 5 km. Supplément au delà de 5 km pour chacune des opérations: 25 F par container et par km au-delà de 5 km.

## l'abonnement général

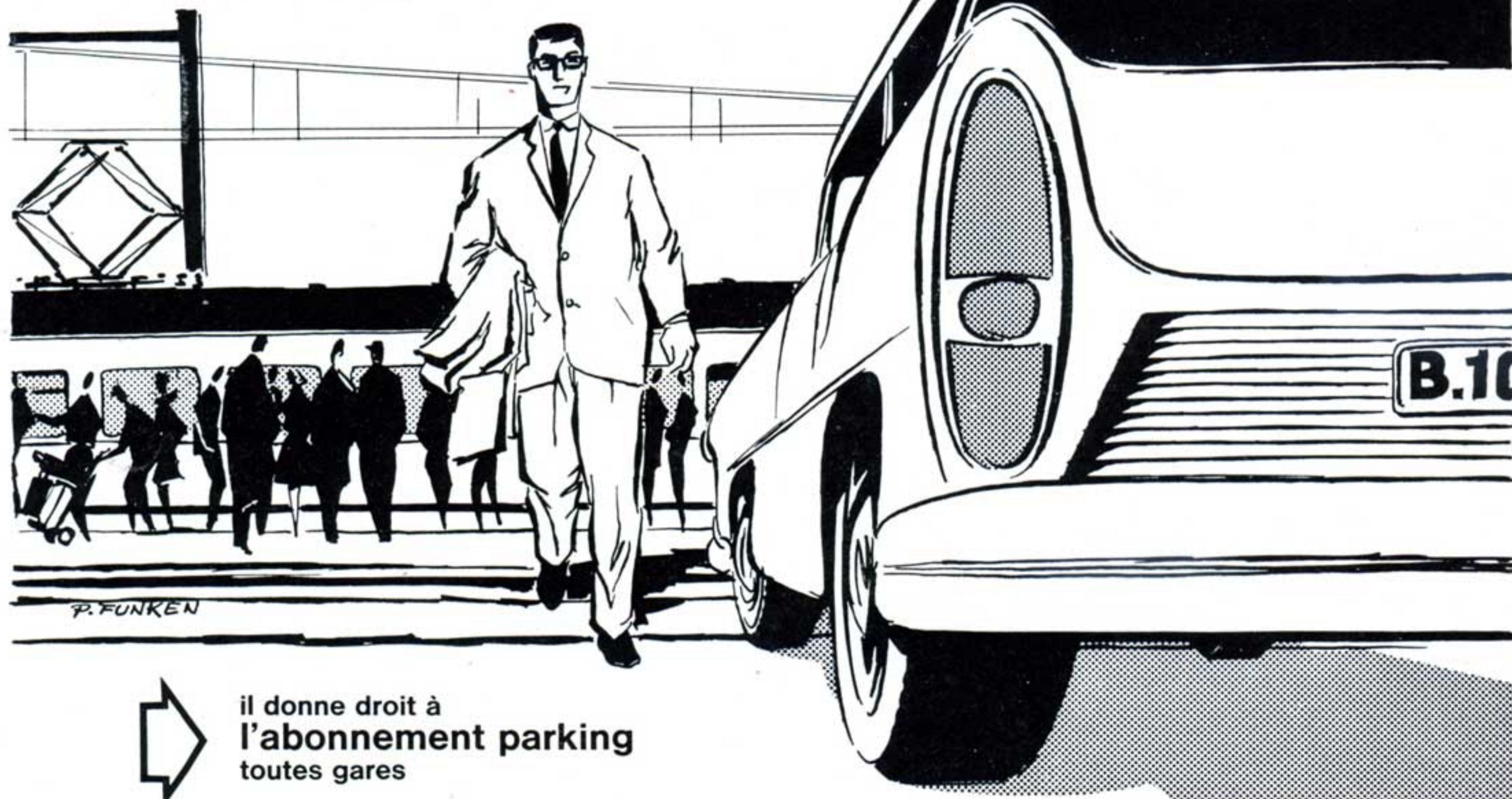


**CHEMIN DE FER**

ne coûte que

**33 F par jour en 2<sup>me</sup> classe**

**50 F par jour en 1<sup>ère</sup> classe**



il donne droit à  
**l'abonnement parking**  
toutes gares



## Avis Tarifaires



### SUPPRESSION DE LA PHOTOGRAPHIE POUR LES ABONNEMENTS

Depuis le 16 juillet de cette année, la Société Nationale des Chemins de fer belges a supprimé l'obligation de fournir une photographie lors d'une demande d'abonnement. Par contre, le numéro de la carte d'identité du titulaire figurera désormais sur ce titre de transport.

La Société Nationale des Chemins de fer belges recommande donc instamment aux personnes qui introduisent une demande d'abonnement de se munir de la carte d'identité du titulaire. Pour les enfants de moins de 15 ans, la date de naissance remplace le numéro de la carte d'identité.

### TRAFIC AVEC L'AUTRICHE.

Le 1er septembre 1963 sera supprimé le tarif spécial 7903 applicable au carton bitumé, tissus de jute bitumés et bandes isolantes en laine de verre bitumée en provenance d'Autriche à destination de certaines gares belges.

Les addenda 2, 3, 4 et 5 au tarif-marchandises international Autriche-Ports de mer néerlandais (Bös/Nös) sont entrés en vigueur respectivement les 20 mai, 1er juillet et 1er août 1963. Ces addenda comportent l'insertion de quelques nouvelles gares et des rectifications d'erreurs d'impression.

### TRAFIC AVEC LA GRECE.

Par décision des autorités vétérinaires helléniques l'acceptation des transports ci-après est interdite à destination de la Grèce ainsi qu'en transit par la Grèce:

- 1° lapins vivants ou abattus, par toutes voies d'acheminement;
- 2° ruminants et porcs, vivants ou abattus, ainsi que les peaux brutes de ces animaux, en transit par la France.

### TRANSPORTS DE MARCHAN- DISES EN WAGONS DIRECTS POUR TOUTE L'ESPAGNE.

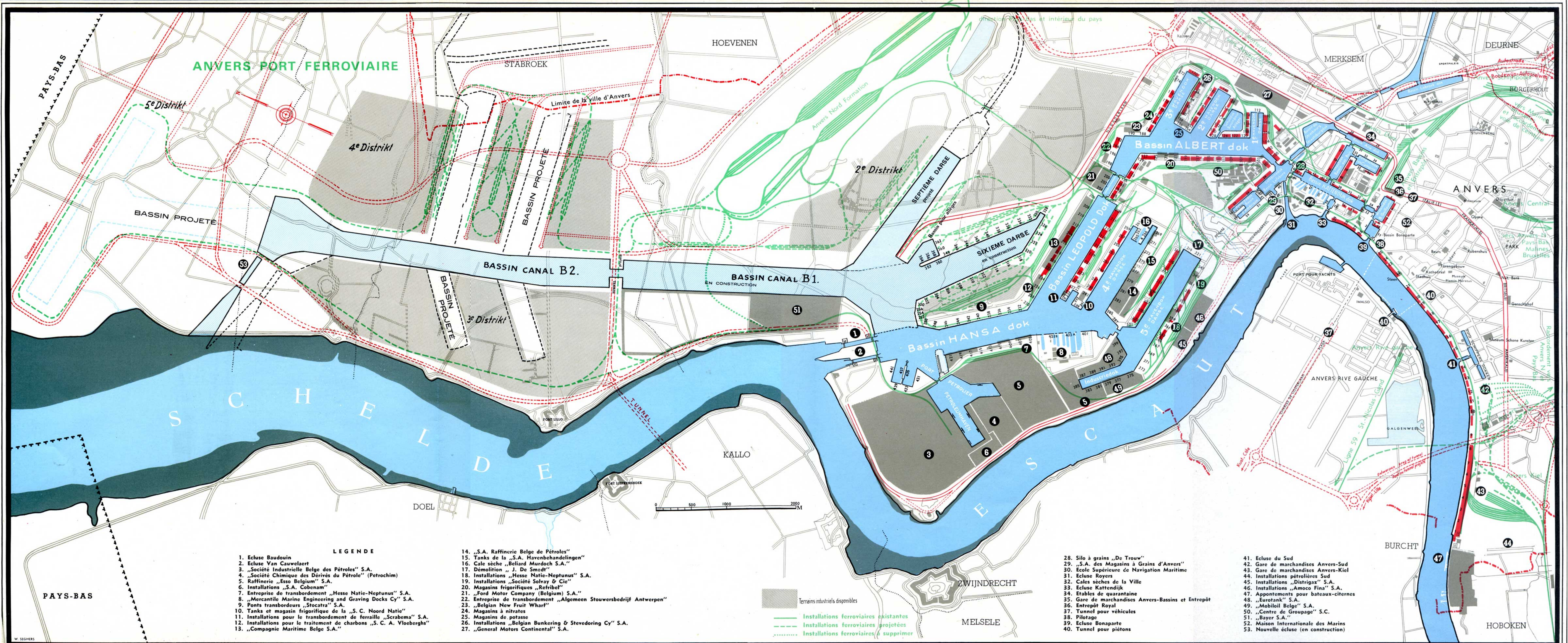
La plupart de nos lecteurs savent que l'écartement des voies ferrées en Espagne est plus grand que celui de notre réseau. Il en résulte que les chargements de et vers l'Espagne, doivent être transbordés à la frontière franco-espagnole. Or, une société espagnole (TRANSFESA) achemine vers notre pays de nombreux envois de fruits et légumes, dans des wagons spéciaux, dont les essieux sont démontés à la frontière franco-espagnole, et remplacés par des essieux à écartement normal. Il s'ensuit que la marchandise ne doit pas être transbordée, et qu'une manipulation onéreuse est évitée.

Nous signalons à l'attention des firmes intéressées au trafic par wagons complets vers l'Espagne, que ce trafic peut être effectué par chemin de fer au moyen des wagons en question, sans transbordement en cours de route.

A noter cependant que, en principe, les envois composés de marchandises différentes ne peuvent actuellement être chargés dans ces wagons.

Les renseignements complémentaires concernant cette possibilité peuvent être obtenus à la firme ROECKENS et VAN REGEMORTEL, 35/37, boulevard d'Ypres à Bruxelles (tél. (02)18.34.07), représentante de la firme TRANSFESA en Belgique.





**ANVERS PORT FERROVIAIRE**

**LEGENDE**

- 1. Ecluse Baudouin
- 2. Ecluse Van Cauwelaert
- 3. „Société Industrielle Belge des Pétroles” S.A.
- 4. „Société Chimique des Dérivés du Pétrole” (Petrochim)
- 5. Raffinerie „Esso Belgium” S.A.
- 6. Installations „S.A. Cobenam”
- 7. Entreprise de transbordement „Hesse Natic-Neptunus” S.A.
- 8. „Mercantile Marine Engineering and Graving Docks Cy” S.A.
- 9. Puits et magasin frigorifique de la „S. C. Noord Natic”
- 10. Tanks et magasin frigorifique de la „S. C. Noord Natic”
- 11. Installations pour le transbordement de ferraille „Scrabema” S.A.
- 12. Installations pour le traitement de charbons „S. C. A. Vlooberghs”
- 13. „Compagnie Maritime Belge S.A.”

- 14. „S.A. Raffinerie Belge de Pétroles”
- 15. Tanks de la „S.A. Havenbehandelingen”
- 16. Cale sèche „Beliard Murdoch S.A.”
- 17. Démolition „J. De Smedt”
- 18. Installations „Hesse Natic-Neptunus” S.A.
- 19. Installations „Société Solvay & Cie”
- 20. Magasins frigorifiques „Refribel”
- 21. „Ford Motor Company (Belgium) S.A.”
- 22. Entreprise de transbordement „Algemeen Stouwersbedrijf Antwerpen”
- 23. „Belgian New Fruit Wharf”
- 24. Magasins à nitrates
- 25. Magasins de potasse
- 26. Installations „Belgian Bunkering & Stevedoring Cy” S.A.
- 27. „General Motors Continental” S.A.

- 28. Silo à grains „De Trouw”
- 29. „S.A. des Magasins à Grains d’Anvers”
- 30. Ecole Supérieure de Navigation Maritime
- 31. Ecluse Royers
- 32. Cales sèches de la Ville
- 33. Ecluse Kattendijk
- 34. Etables de quarantaine
- 35. Gare de marchandises Anvers-Bassins et Entrepôt
- 36. Entrepôt Royal
- 37. Tunnel pour véhicules
- 38. Pilotage
- 39. Ecluse Bonaparte
- 40. Tunnel pour piétons

- 41. Ecluse du Sud
- 42. Gare de marchandises Anvers-Sud
- 43. Gare de marchandises Anvers-Kiel
- 44. Installations pétrolières Sud
- 45. Installations „Distrigaz” S.A.
- 46. Installations „Amoco Fina” S.A.
- 47. Appontements pour bateaux-citernes
- 48. „Eurotank” S.A.
- 49. „Mobiloil Belge” S.A.
- 50. „Centre de Groupage” S.C.
- 51. „Bayer S.A.”
- 52. Maison Internationale des Marins
- 53. Nouvelle écluse (en construction)

Terrains industriels disponibles  
 Installations ferroviaires existantes  
 Installations ferroviaires projetées  
 Installations ferroviaires à supprimer

PAYS-BAS

HOBOKEN