

INFORMATIONS SNCB

PERIODIQUE BIMESTRIEL

NUMERO 1 / FEVRIER 1966



BULLETIN DE LA DIRECTION COMMERCIALE DES CHEMINS DE FER BELGES
GARE CENTRALE, 4e ETAGE, BRUXELLES. TEL. 13.18.70 - POSTE 3653



NUMERO 1 — FEVRIER 1966

Photo couverture :

Les sports d'hiver connaissent la grande vogue.

Durant la période précédant les vacances de fin d'année, la gare de Bruxelles-Midi s'est trouvée au centre d'une affluence considérable.

En dehors des trains ordinaires vers l'Autriche, la Suisse et la France, de nombreux trains de dédoublement ont dû être mis en marche.

Les 22 et 23 décembre, quelque 20.000 voyageurs férus de sports d'hiver se sont embarqués vers les centres de ski au départ des gares belges.

SOMMAIRE

	Page
Sous le signe de la modernisation : la mécanisation du décompte des frais de chômage des wagons sur raccordement	2
Wagon dis-nous qui tu es?	6
Les wagons modernes et les installations de chargement chez les firmes expéditrices	10
10e anniversaire du service auto-couchettes	12
Certificat de circulation des marchandises D.D.1	13
Publicité dans l'indicateur officiel de la S.N.C.B.	13
La chambre de commerce de Bruxelles visite les installations de la gare Bruxelles Tour et Taxis	13
Le « Diplôme de la courtoisie »	14
Un transport exceptionnel	15
Transfribel	15
1000 km en une nuit (été 1966)	16

Lay-out: L. Tack.

Photos: Putman.

Impr.: Omega s.a., Anvers.

Sous le signe
de la
modernisation :
la mécanisation
du décompte
des frais de
chômage des
wagons sur
raccordement



Mémoires auxiliaires magnétiques de l'ordinateur central.

Quelque 17 000 opérations de chargement ou de déchargement ont lieu journalièrement sur le réseau. Le temps pendant lequel le wagon est retenu par l'utilisateur est contrôlé par quelque 400 gares qui tiennent des annotations. Un accroissement d'une seule heure pour chacune de ces opérations implique, à trafic égal, la mise en oeuvre de quelque 700 wagons supplémentaires, ce qui équivaut à un investissement de l'ordre de 280 millions de francs (pour un parc total de l'ordre de 60 000 wagons représentant un capital de 18 milliards).

Or, au cours des 20 dernières années, il est apparu précisément que la durée de rétention du wagon s'est progressivement allongée, alors que le développement de la technique permettait au contraire de rationaliser la manutention. Ceci a neutralisé l'avantage que nous avons retiré d'une accélération des acheminements et ne nous a pas permis de réduire comme nous l'aurions souhaité l'intervalle — appelé rotation — séparant deux chargements successifs d'un wagon.

Sans tenir compte des cas exceptionnels, il est constaté que la durée de rétention du wagon par opération de chargement ou de déchargement oscille entre 17 h

(délai franc moyen, heures de nuit comprises) et 48 h.

Le prix du wagon s'étant accru dans d'énormes proportions depuis 6 ans, alors que les frais de chômage sont toujours calculés au même taux horaire, il s'explique aisément que pour couvrir les seules charges relatives au wagon pendant que s'écoulent les délais de chargement et de déchargement, il faille prélever en moyenne 15 % de la recette d'une expédition.

Ce coût élevé justifie une détermination précise des durées de rétention du matériel afin de les mettre à charge de l'utilisateur.

Comment cette comptabilité est-elle tenue maintenant, comment le sera-t-elle à l'avenir ?

Avant de 1er mai 1962, pour chacun de nos clients les gares tenaient attachement, wagon par wagon, des heures de mise à disposition et des heures de restitution des wagons ; elles calculaient pour chaque véhicule les frais de chômage éventuels à percevoir.

Depuis le 1er mai 1962, un nouveau régime a été instauré pour les raccordés dont le trafic atteint 10 wagons chargés (arrivée + départ) par jour ouvrable. Ce

régime comporte la tenue d'annotations globales quantitatives permettant de calculer par journée :

— le nombre d'heures-wagons allouées au raccordé pour l'ensemble des opérations relatives aux wagons qui lui sont remis ;

— le nombre d'heures-wagons réellement écoulées sur le raccordement pour l'ensemble des wagons qu'il a détenus ;

— l'excédent éventuel à prendre en considération pour le calcul des frais de chômage.

Ce régime facilite l'exploitation des raccordements, parce qu'il permet aux titulaires de conserver certains wagons pendant une période assez longue sans payer de frais de chômage, à condition de restituer plus rapidement d'autres wagons de même catégorie. De plus, la taxation d'un minimum de 12 heures par wagon ayant chômé moins de 12 heures n'est plus appliquée, ainsi d'ailleurs que la taxation au taux horaire de 7,50 F à partir de la 25ème heure de chômage d'un wagon.

Si l'on excepte le trafic portuaire et le trafic de messageries, la nouvelle procédure, appelée « décompte global »,

appliquée à 215 raccordés desservis par 145 gares, touche les 3/4 environ des wagons chargés quotidiennement sur le réseau.

Comparée à la méthode antérieure, elle comporte des avantages incontestables pour la clientèle.

Sa tenue, jusqu'à présent, a été purement manuelle et opérée par les gares elles-mêmes.

Des essais ont lieu en vue de mécaniser ce travail.

A cet effet, il est tiré parti d'un réseau de transmission des données qui est progressivement installé dans un but général sur toute l'étendue du réseau et qui permet aux gares de correspondre entre elles et d'être en liaison avec un équipement électronique de gestion.

Chaque gare établit au cours de la nuit, par journée, par catégorie de matériel et par raccordé, un document codifié indiquant par desserte le nombre des wagons entrés et sortis, vides et chargés. Ce document est transmis par voie télégraphique au Centre mécanographique et le traitement des données a lieu dans les premières heures de la journée. Les résultats sont connus au jour le jour et, mensuellement, les états de chômage peuvent en être extraits.

Lorsque ce régime fonctionnera définitivement, la perception aura lieu, non

plus par l'intermédiaire des gares, mais par le C.C.P. 10.10 de la S.N.C.B.

Le raccordé pourra être avisé, par la gare qui le dessert, des frais de chômage qu'il encourt au 10 et au 20 de chaque mois.

La mécanisation du «décompte global» s'inscrit parmi les mesures de rationalisation décidées par la S.N.C.B. Elle constitue une expérience d'intervention quotidienne d'un ensemble électronique de gestion dans les problèmes du mouvement, laquelle est, à notre connaissance, unique en Europe à l'heure actuelle. Elle ouvre la voie à des réalisations ultérieures plus importantes.

En particulier, elle fournira, en combinaison avec d'autres nouveautés, les informations nécessaires à une meilleure connaissance des disponibilités et surtout des besoins journaliers de la clientèle en wagons, ce qui conduira à une amélioration de la distribution du matériel.

Dans le système de distribution en voie d'abandon, les informations destinées aux organes de répartition ainsi que les annotations locales dont elles émanent, donnent lieu à des dépouillements, des comptages et des transcriptions pesant lourdement sur les gares. Ces informations prennent au surplus un temps relativement long avant de parvenir aux échelons devant les exploiter. Il en résulte qu'en tablant sur des ressources plus exactes et en exerçant une surveillance plus suivie, la réforme doit conduire progressivement à une économie sur l'effectif de wagons.

+9 008 000 01,
005 002 000 001+

+0 204 313 402 531 608..+

1 106 301..+

.23 0 302 506..+

:302 1 142 302..+

:302 0 307 519.101.+

:310 1 118 602.101 305.+

:310 0 .114 202.+

:314 1 .306.+

:314 0 .116.+

:316 1 106.102 301 516.+

:316 0 311 508 604.123.+

:317 501.106 510.+

:318 1 100 300 500 .

:320 0 .106.+

:323 0 .104.+

:403 1 137 203 402 501..+

:403 0 .105.+

*519 0 106 202 306 .

55 bru disp
183 la louviere

ssss

(00000)

=6010 10 0142 82 0

111 014 200 0

0+

021 30

000 30

057 30

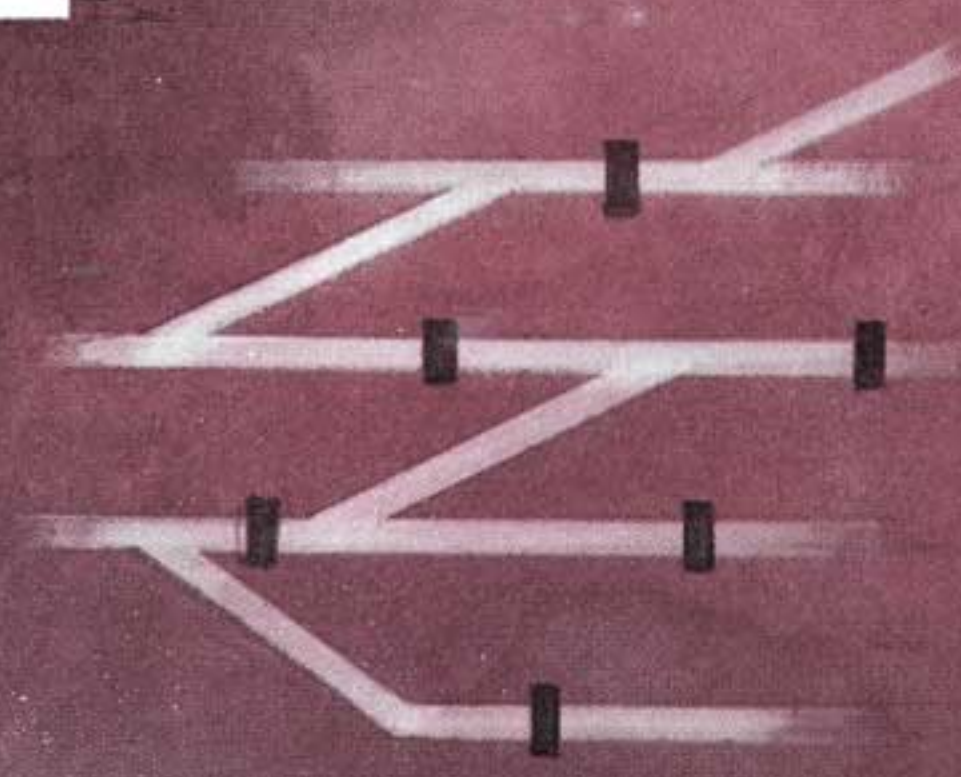
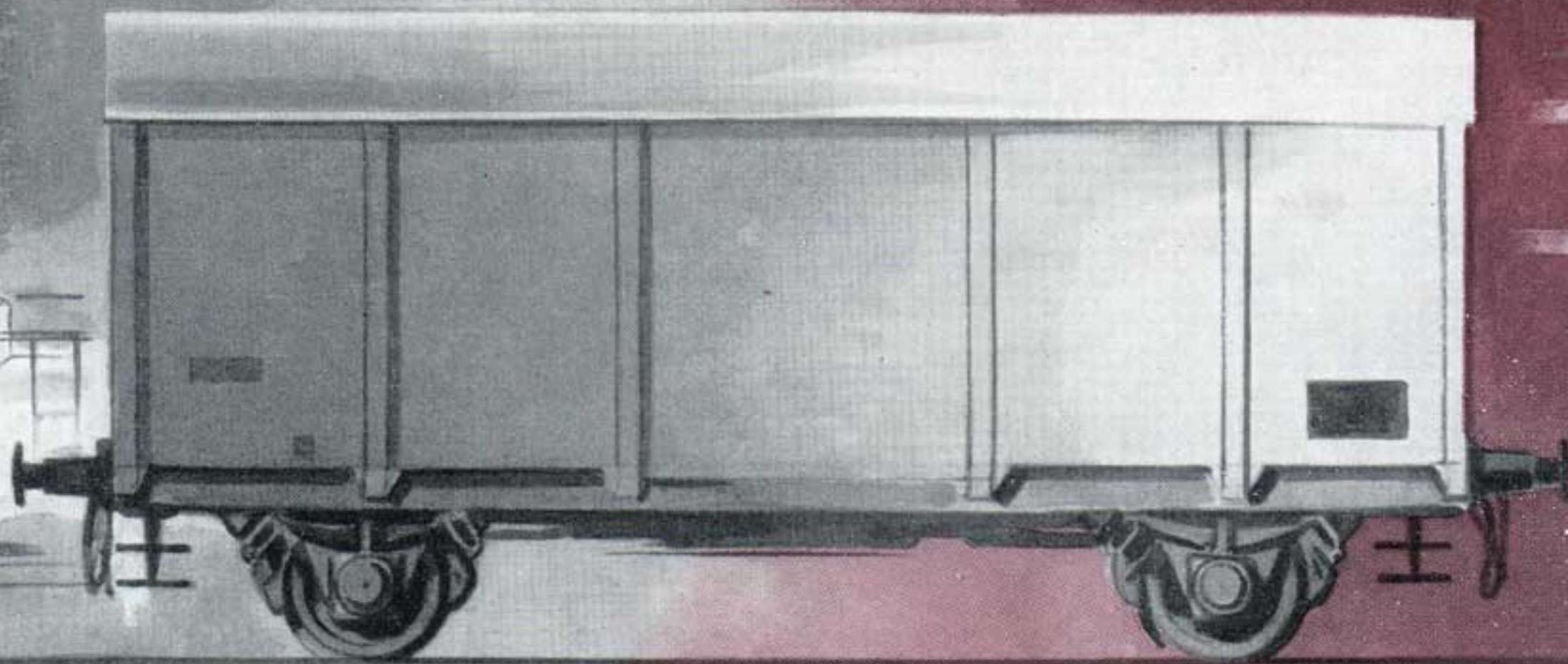
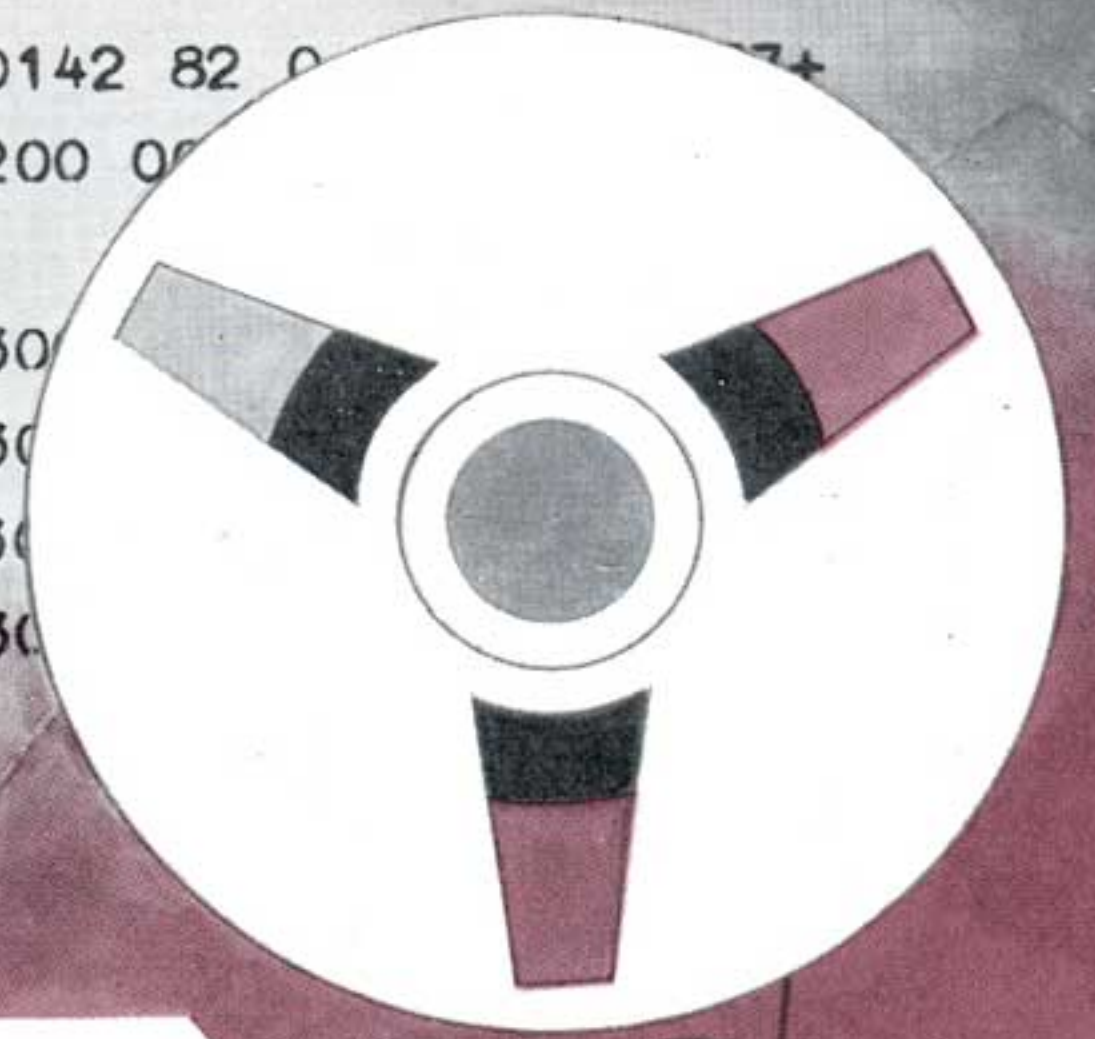
004 30

+

55 5 46

:223

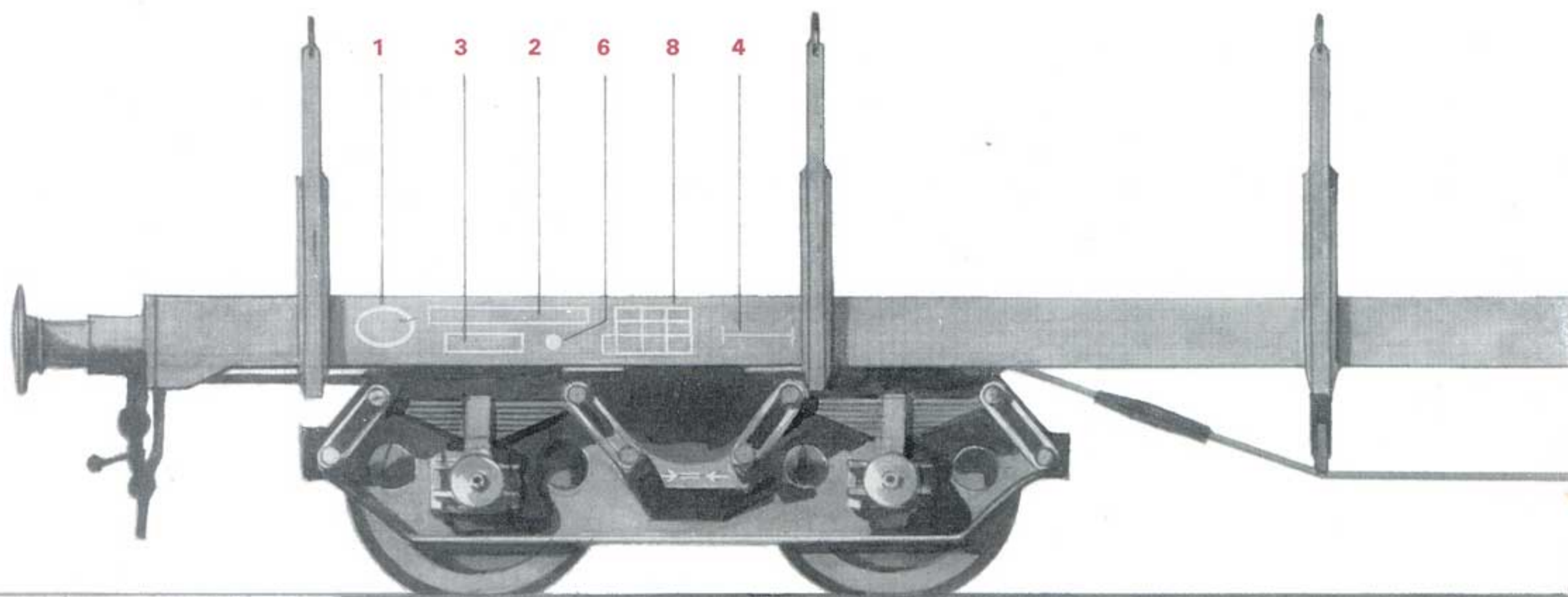
:2



LTAGK

WAGON

dis-nous qui



1

12 600 kg

3

→ 10.50 m ← 5

2

18.0 m

4

6

21 88 390 870 Rs

tu es ?

Si l'on vous demandait sur le ton de la plaisanterie la différence qu'il y a entre l'obélisque de la place de la Concorde et un wagon de chemin de fer, il ne vous échapperait certainement pas que sur un point au moins ces deux choses, par ailleurs si dissemblables, présentent la similitude d'être couvertes d'hiéroglyphes au propre ou au figuré.

L'intérêt des expéditeurs à comprendre les hiéroglyphes ferroviaires, quoique d'autre nature, n'est certainement pas moindre que celui des archéologues à déchiffrer l'écriture des scribes et tailleurs de pierre antiques.

Nous avons donc suggéré à l'un des nôtres de se muer pour vous, pendant quelques instants en moderne Champollion.

* * *

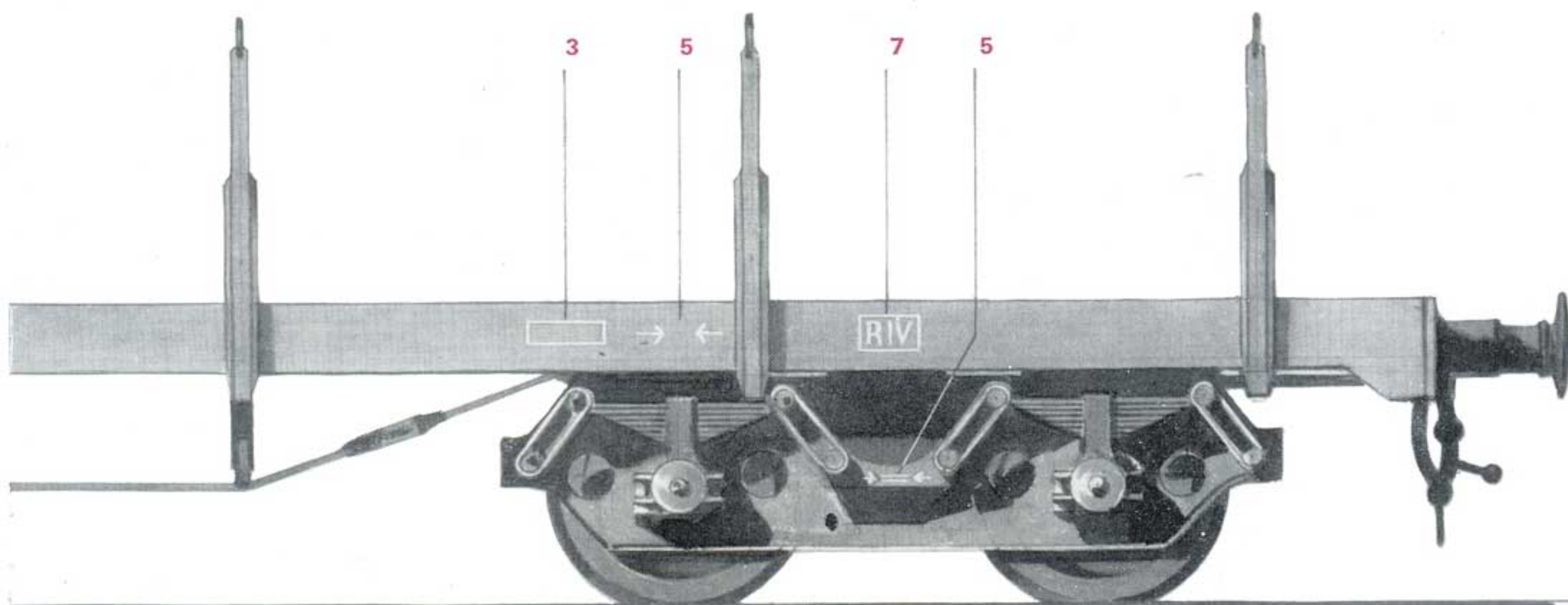
Les inscriptions et marques sur les wagons à marchandises sont nombreuses, comme

chacun peut le voir et peut-être s'en étonner.

Ces inscriptions peuvent être classées en **quatre catégories** : les marques d'identification, les marques de construction, les marques concernant l'utilisation des véhicules et enfin celles relatives à leur chargement.

Parmi les **marques d'identification**, les principales sont le sigle de l'administration à laquelle le wagon appartient (repère 1 - fig. 1) et le numéro d'ordre de véhicule (repère 2 - fig. 2). S'il s'agit de wagons appartenant à des particuliers et immatriculés dans le parc d'une administration de chemin de fer, le numéro d'ordre est suivi de la lettre P encadrée et une inscription complémentaire donne le nom ou la raison sociale du titulaire (particulier qui a obtenu l'immatriculation) (photo A, page 9.)

Ces inscriptions définissant le véhicule



RIV

7

8

	A	B	C
	20,5t	24,5t	28,5t
S	20,5t	24,5t	
SS		15,5t	

employé, doivent être reproduites dans la lettre de voiture. Depuis plus d'un an les chemins de fer européens ont adopté une identification des wagons basée sur un code unifié (voir « Informations SNCB, octobre 1964 »).

Les marques de construction et d'équipement donnent des précisions sur certaines caractéristiques du wagon. A l'intention des usagers, on trouve sur les véhicules :

— La tare du wagon, en kilos (repère 3 - fig. 3), de toute utilité pour déterminer le poids net du chargement par pesage du wagon chargé ;

— La capacité des wagons-réservoirs, habituellement en hl ; (fig. 9)

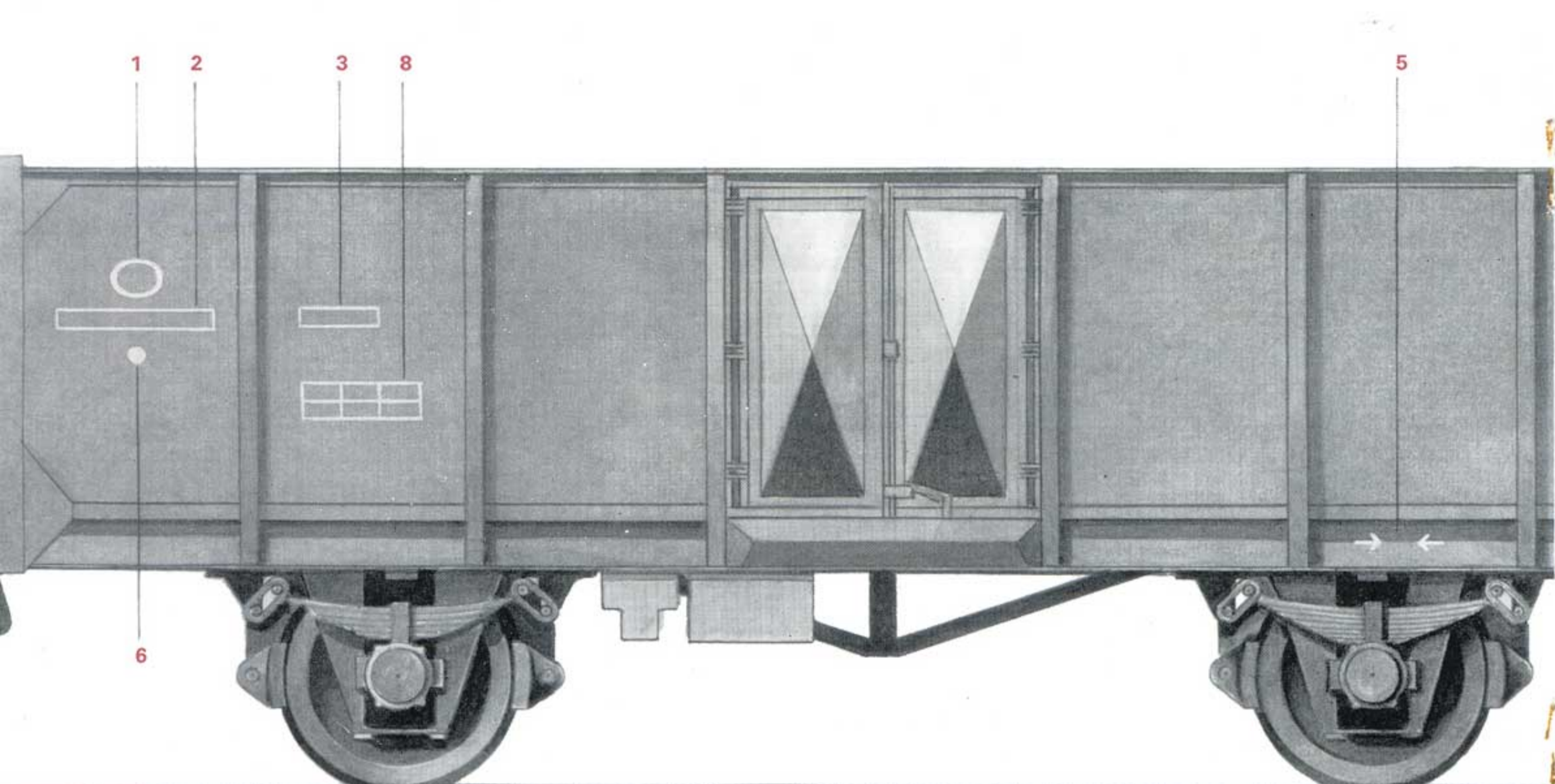
- La surface du plancher des wagons pour transport de bétail (fig. 10);
- La longueur utile du plancher des wagons plats de plus de 10 m de long (repère 4 - fig. 4);
- L'écartement des essieux extrêmes (repère 5 - fig. 5), ou des pivots des bogies, notion utile à connaître pour le virage éventuel sur plaque tournante ou pour le déplacement par pont transporteur;
- Une marque signifiant que le wagon est équipé de boîtes d'essieux à palier lisse où le graissage est assuré par un bourrage imprégné d'huile (packing) (repère 6 - fig. 6). Cette marque (disque blanc sous le numéro du véhicule) indique aux firmes qui déchargent les wagons

au moyen d'appareils basculeurs qu'il n'y a aucune opération spéciale à effectuer aux boîtes avant ou après basculement, parce qu'il n'y a pas de risque de perte d'huile ou de dérangement d'organes de graissage. Il est évident que sur les wagons équipés de boîtes à rouleaux aucune opération de graissage après basculement n'est exigée.

En raison de leur construction et du service qu'ils ont à assurer, les wagons ne peuvent pas être tous admis à la circulation générale et dans n'importe quel train; en outre des précisions doivent être données pour l'emploi de certains accessoires. Aussi faut-il sur les wagons des **marques d'utilisation** définissant no-

tamment les conditions dans lesquelles ils peuvent circuler. Sans doute incombe-t-il au personnel des gares de veiller à ce que le véhicule fourni convienne pour le service à assurer, mais la connaissance de la signification de ces marques aidera l'utilisateur à éviter des erreurs, parfois lourdes de conséquences notamment lorsqu'il réutilise des wagons reçus chargés. Ces marques sont:

- Le signe RIV (repère 7 - fig. 7); (Regolamento internazionale veicoli) indiquant que le véhicule peut être utilisé sans restriction en service international, parce que répondant aux conditions du règlement international pour l'emploi réciproque des wagons



12 300 l ()

P

22.6m²

△

	A	B	C
	20,5t	24,5t	28,5t
S	20,5t	24,5t	
SS		15,5t	

— Le signe \triangle (fig. 12) sur les véhicules qui ne peuvent circuler qu'en service intérieur belge ou, pour certaines séries de wagons plats, qu'en service belgo-luxembourgeois;

— Le signe S sur les wagons pouvant rouler jusqu'à 100 km/h, et le signe SS (fig. 13) sur ceux, très peu nombreux, pouvant atteindre la vitesse maximale de 120 km/h. Ces signes caractérisent les wagons entrant dans la composition des trains internationaux à grande vitesse (Trans-Europ-Express-Marchandises);

— Une ancre (fig. 14) sur les wagons continentaux signifie qu'ils peuvent circuler en Grande-Bretagne (liaison par ferry-boats); les chemins de fer britanniques imposent en effet des conditions spéciales pour l'admission des wagons étrangers, notamment pour les freins et la largeur des véhicules, le gabarit ferroviaire étant plus petit en Grande-Bretagne que sur le continent.

Il y a enfin des **marques de chargement**. La plus importante d'entre elles est la marque combinée ABC, indiquant en tonnes les limites jusqu'auxquelles le wagon peut être chargé (repère 8 - fig. 8).

Les gares indiquent aux usagers la limite de charge à observer, compte tenu de l'itinéraire (des explications détaillées ont été données à ce sujet dans notre bulletin Informations S.N.C.B. n° 6 de 1961). En outre, figurent aussi dans cette marque, s'il y a lieu, les limites de charge à observer lorsque l'acheminement doit se faire à des vitesses allant jusqu'à 100 km/h (wagon S) ou 120 km/h (wagon SS).

Sur les wagons plats dont la longueur utile de plancher dépasse 10 m, on inscrit en outre, pour trois longueurs différentes, les limites à ne pas dépasser pour

les charges concentrées, ceci afin d'éviter des surcharges inadmissibles de la partie centrale du châssis.

Enfin, les wagons de particuliers portent l'indication de la marchandise au transport de laquelle ils sont affectés (photo A).

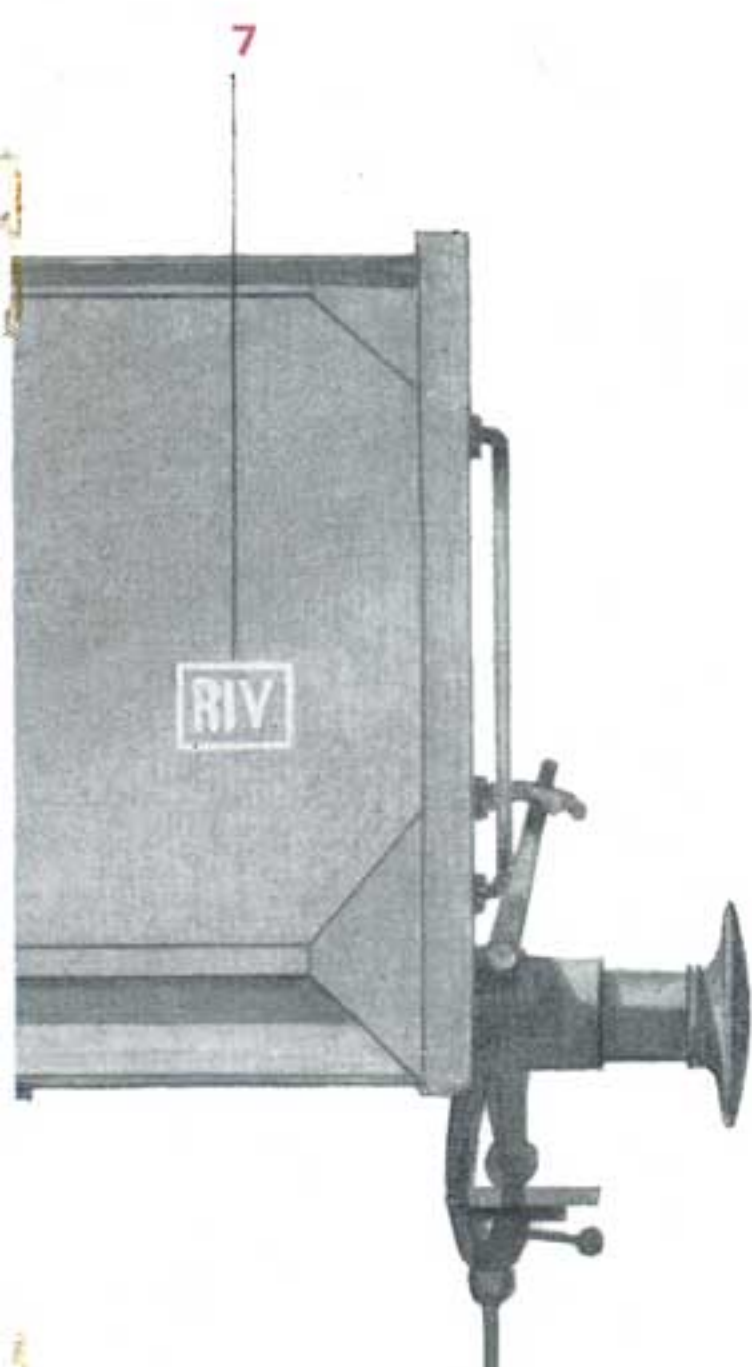
. . .

Telles sont les principales marques portées par nos wagons et qui intéressent leurs utilisateurs. Nos véhicules portent encore bien d'autres marques.

Il s'agit principalement de marques relatives à l'entretien et à la réparation du wagon, marques concernant surtout le personnel du chemin de fer et nous avons cru ne pas devoir vous encombrer de leur signification.

L'une d'elles cependant mérite un moment d'attention. Il s'agit de la marque EUROP (fig. 15) qui sur un nombre élevé de wagons, accompagne le sigle caractérisant le réseau propriétaire.

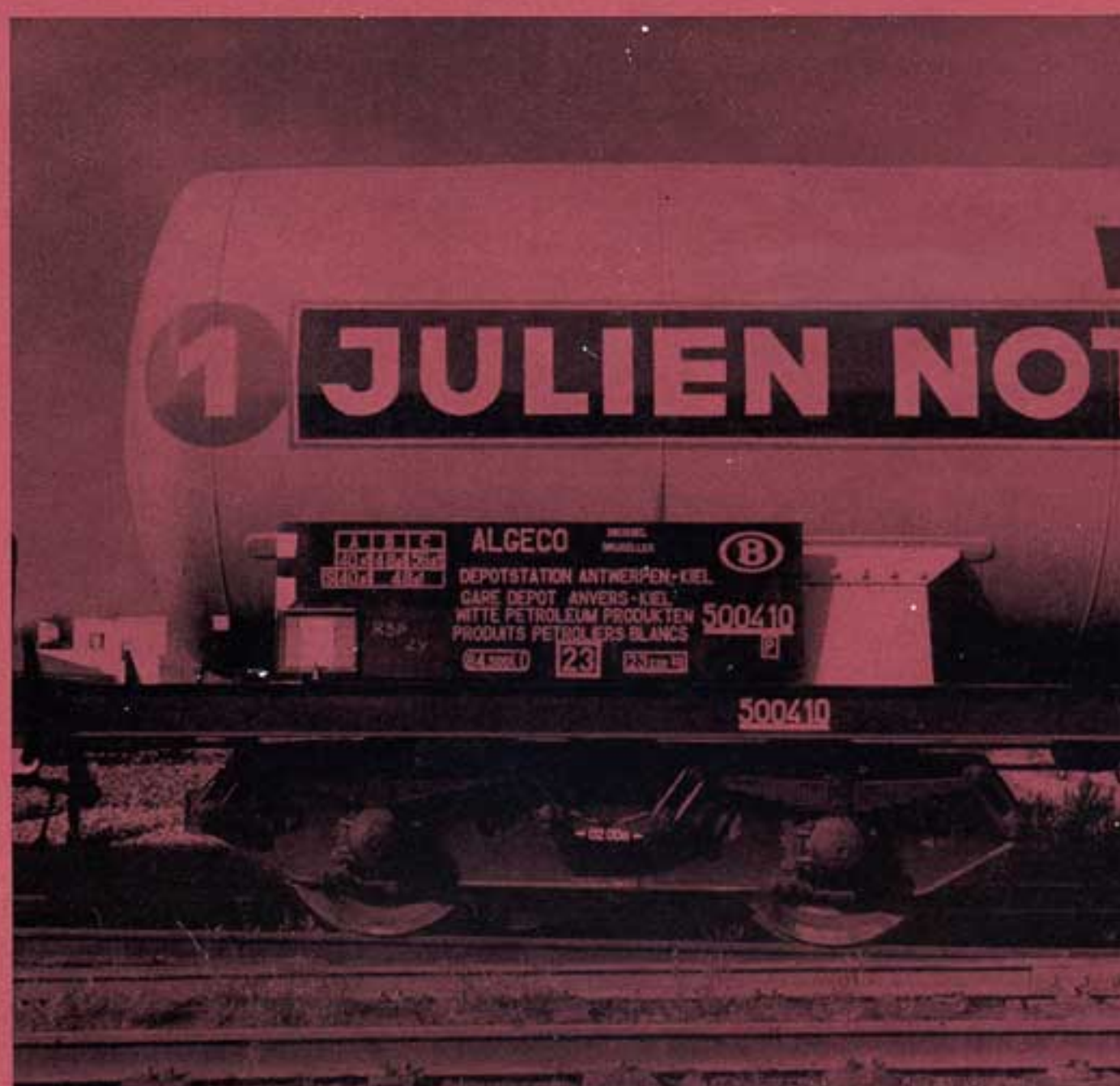
Cette marque est un signe des temps. Elle est une manifestation de l'esprit européen des chemins de fer. Celle-ci n'est cependant pas platonique. Elle vise à améliorer de façon sensible le rendement du parc européen de véhicules ferroviaires. Les wagons EUROP forment à cet effet une communauté d'utilisation supprimant les retours systématiques — souvent à vide — des véhicules vers l'administration à laquelle ils appartiennent. Les parcours à vide du matériel ont pu, de la sorte, être réduits dans une mesure sensible. Nous sommes persuadés que les hommes d'affaires que sont nos lecteurs apprécieront cette heureuse combinaison de rationalisation technique et d'esprit pionnier.



14

15

EUROP



A

Les wagons modernes et les installations de chargement chez les firmes expéditrices

Ces dernières années, la plupart des réseaux européens ont fourni un gros effort de modernisation du matériel à marchandises.

Plusieurs types de wagons modernes ont été mis en circulation.

La S.N.C.B. aussi a entamé la modernisation de son parc de wagons et a déjà mis en service un certain nombre de wagons auto-déchargeurs et de wagons-silos à déchargement pneumatique.

L'effectif des wagons modernes sera encore augmenté à l'avenir et de nouveaux types mis en service.

Plusieurs types de wagons modernes ont déjà été standardisés sur le plan européen.

Lors de l'étude de ces véhicules, un souci permanent est de porter leur charge utile au maximum.

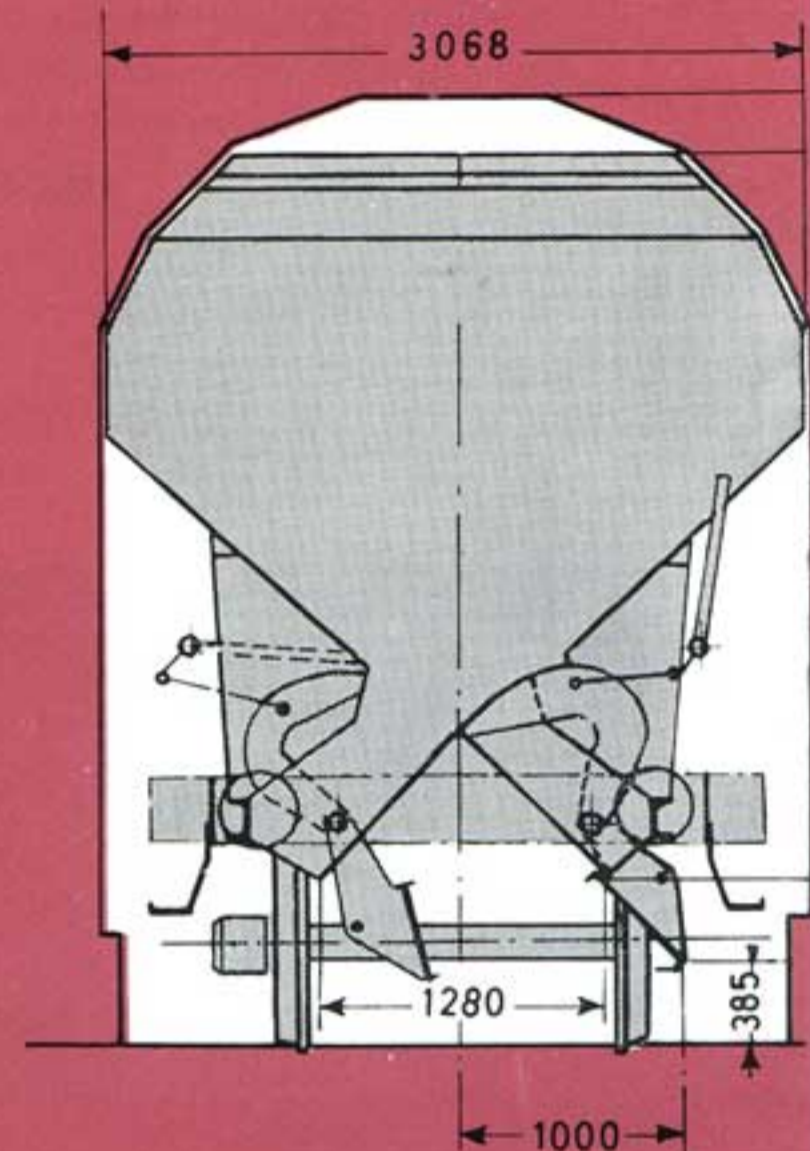
En général, la hauteur de ces véhicules dépasse nettement celle des wagons-tombereaux ordinaires et se rapproche de la hauteur maximale autorisée du gabarit de chargement international (4,28 m).

Dans les pays limitrophes, bon nombre d'industriels ont déjà adapté la hauteur libre de leurs installations de chargement et de déchargement.

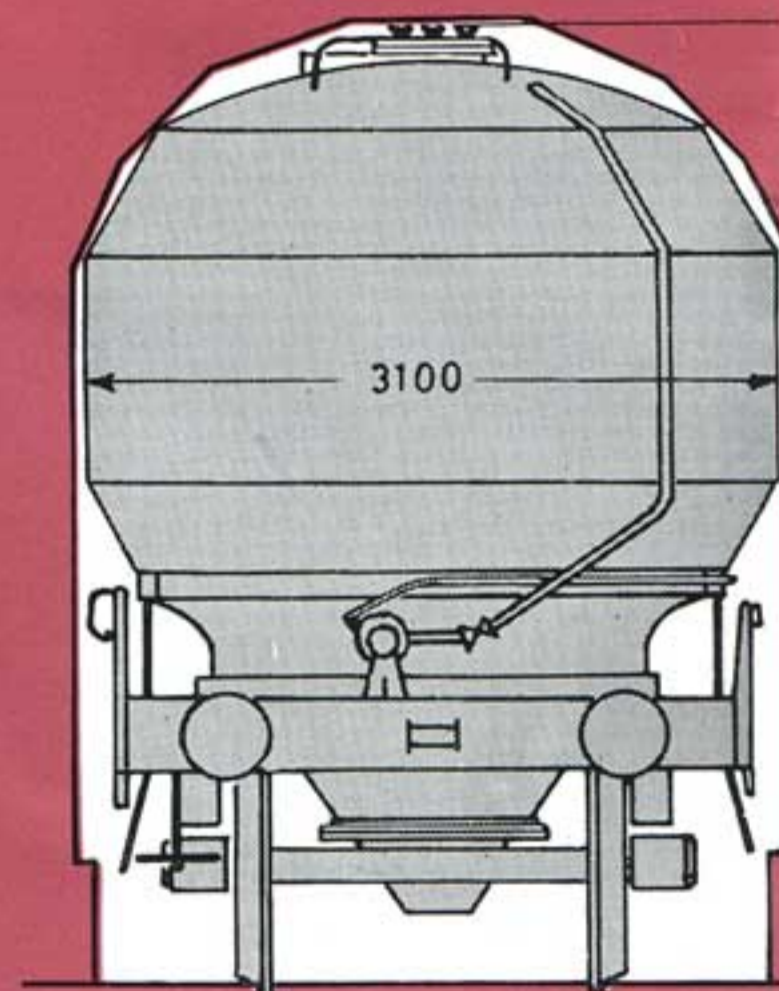
Il serait souhaitable qu'en Belgique également, la clientèle du rail adapte ses installations à la première occasion, afin de pouvoir utiliser le matériel moderne et en épuiser la capacité de chargement. Il va de soi que toute nouvelle installation de chargement sera construite en tenant compte de ces données.

À cet effet, nous reproduisons ci-contre le profil transversal des wagons spéciaux les plus importants.

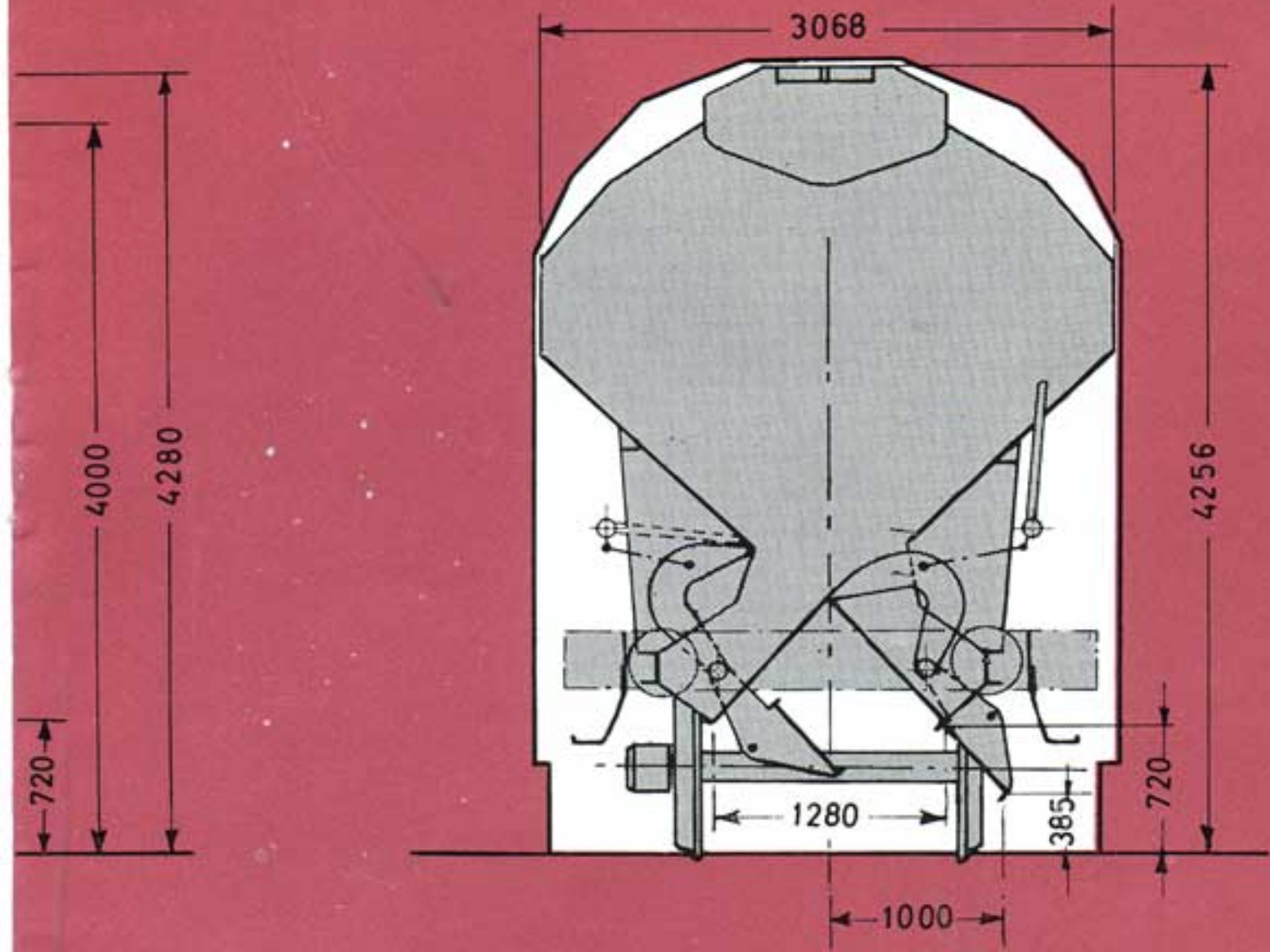
1. Wagon ouvert auto-déchargeur à débit réglable; déchargement bilatéral (au choix) par gravité.
2. Wagon à couvercle auto-déchargeur à débit réglable; déchargement bilatéral (au choix) par gravité.
3. Wagon ouvert à dos d'âne longitudinal à déchargement bilatéral massif par gravité.
4. Wagon-silo à déchargement pneumatique.
5. Wagon à toiture ouvrante.
6. Wagon à 4 trémies à déchargement par gravité dans l'axe de la voie.



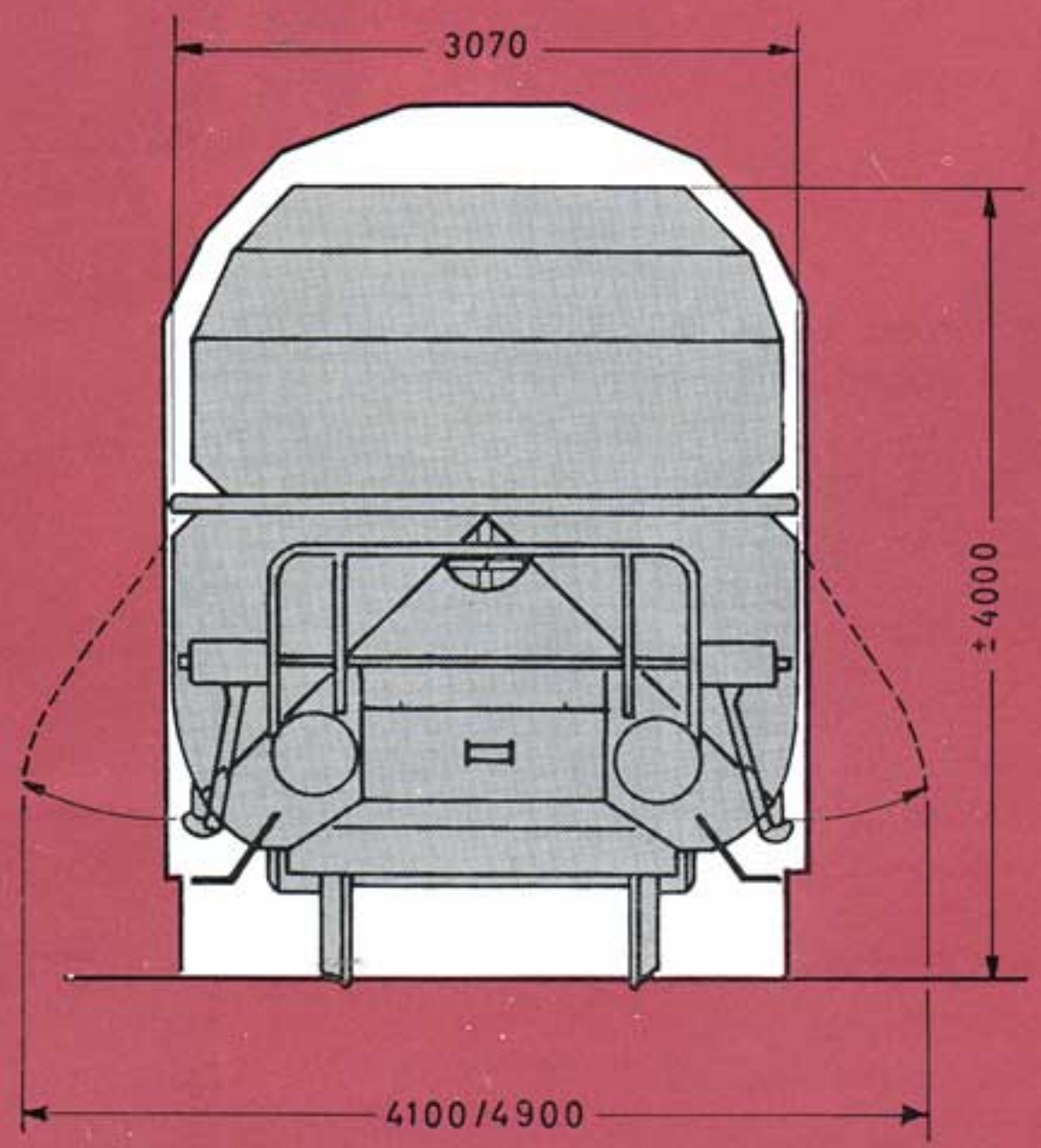
1



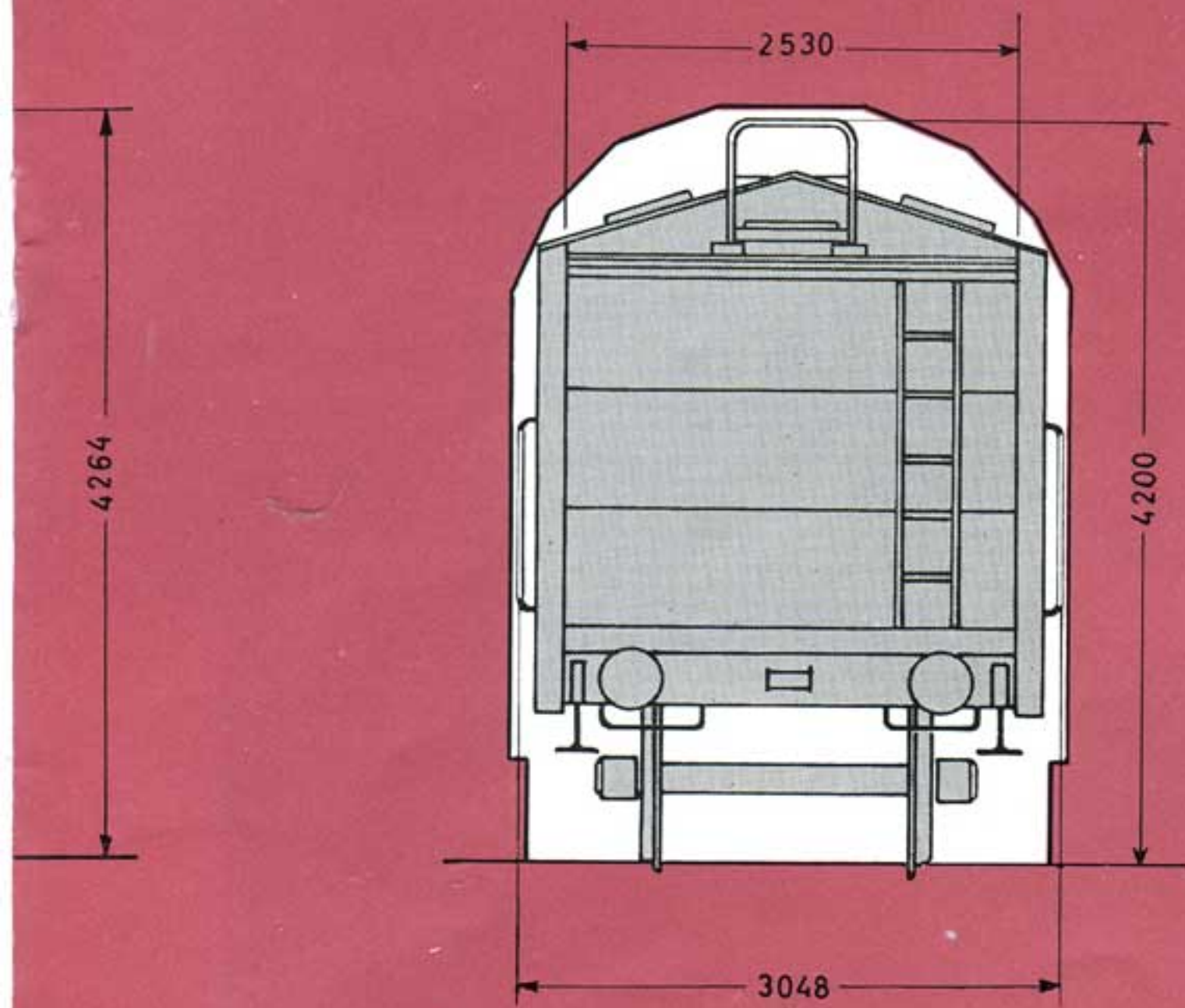
4



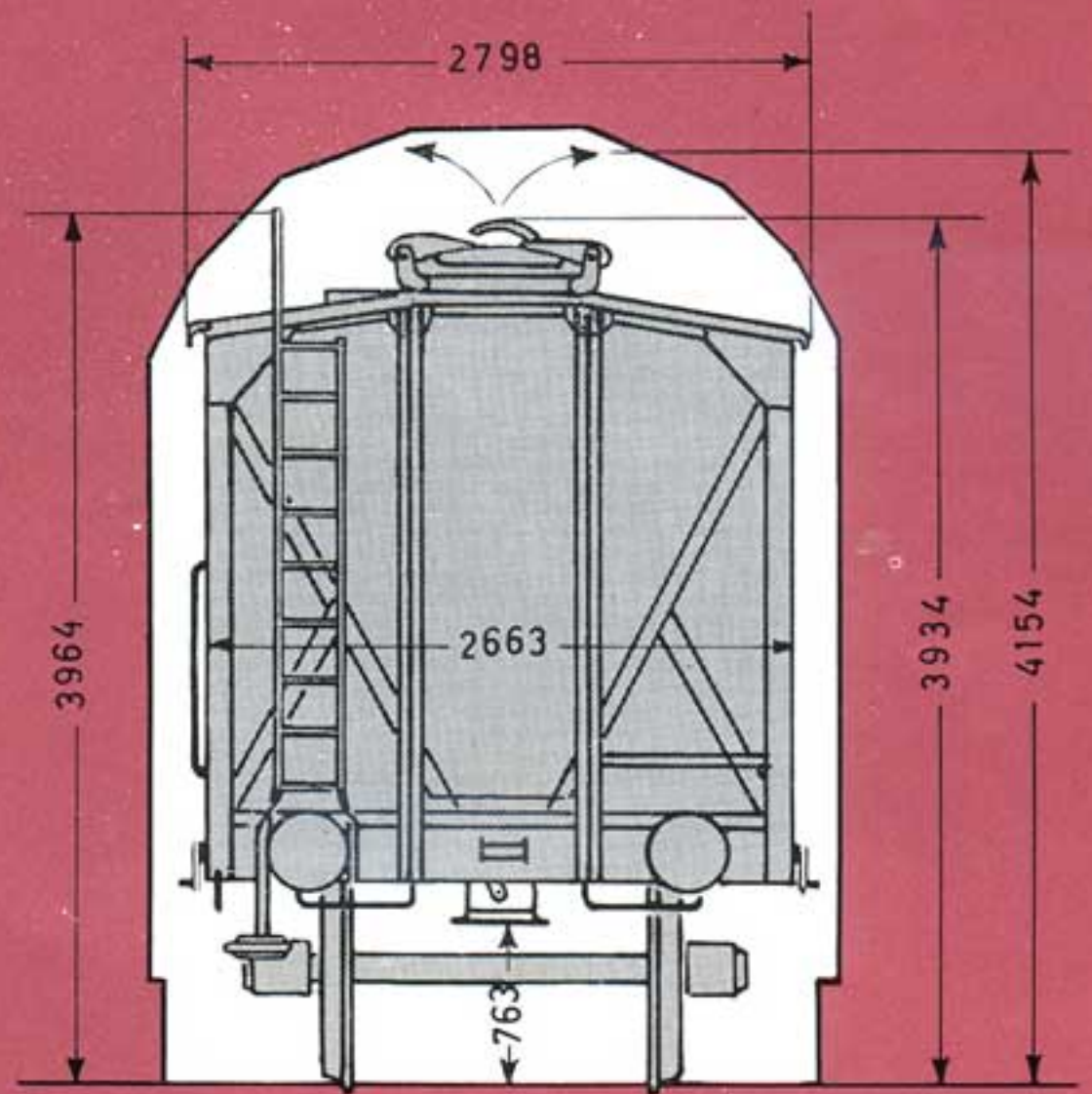
2



3



5



6

10^e anniversaire du service autos-couchettes

Dix ans ont passé depuis la première mise en circulation des trains autos-couchettes !

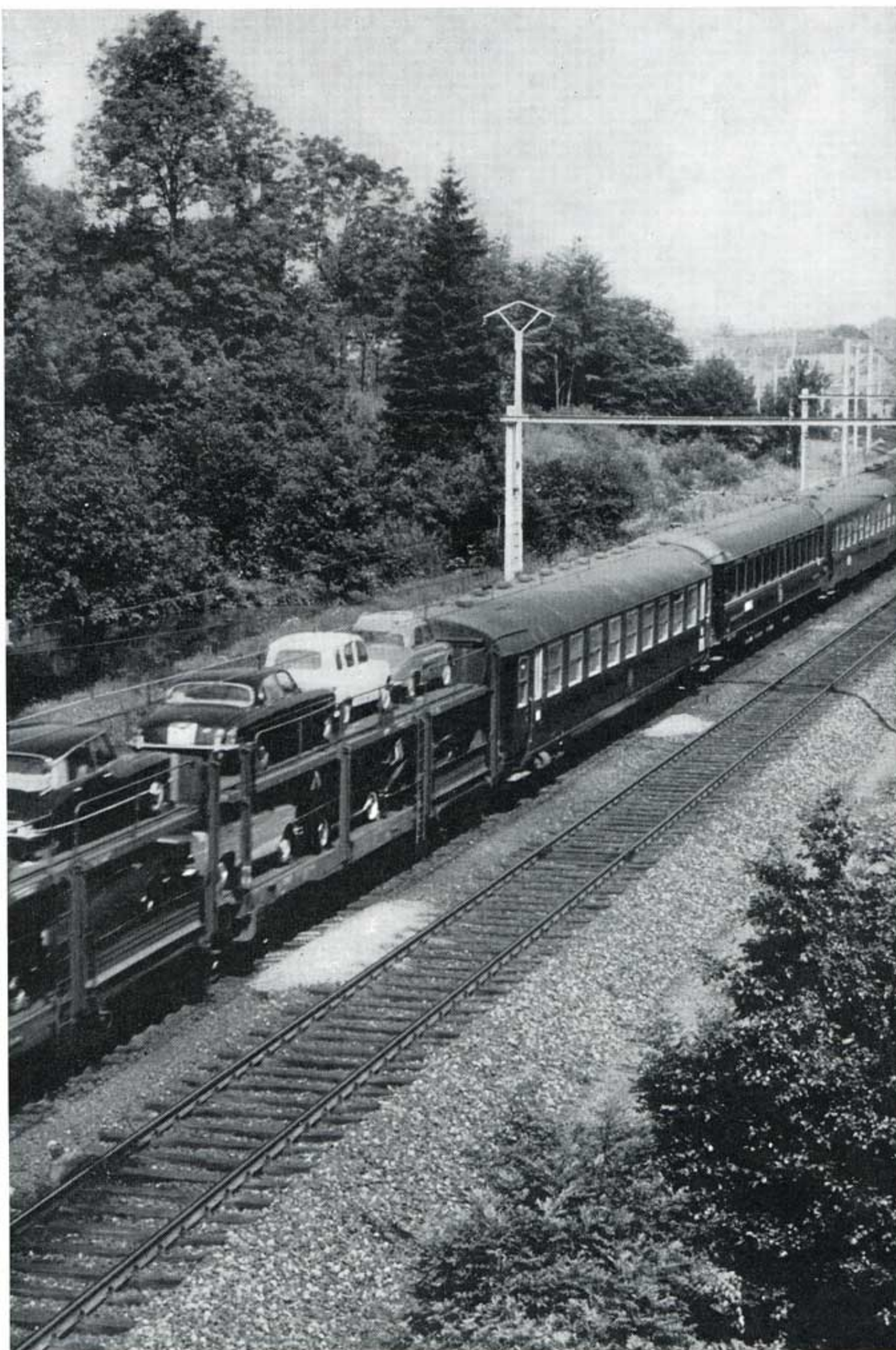
En 1956 la S.N.C.B. inaugurait, en effet, ce trafic particulier par la création d'une unique relation Schaerbeek-München.

Au fil des ans, la formule s'est développée et d'autres relations ont été ouvertes à destination de l'Italie (Milan) et de la France (Narbonne, Avignon et St Raphaël) pour répondre à l'engouement sans cesse croissant du public pour ce mode moderne de transport.

La dernière née, Schaerbeek-St Raphaël, a été mise en service en 1965 et, d'emblée, elle a recueilli un succès considérable puisque près de 2.000 voitures ont été transportées sur ce parcours jusqu'à fin septembre.

Ainsi qu'il a été mentionné dans notre numéro 4 d'octobre '65, l'exploitation de cette relation a été maintenue pendant la période hivernale, à raison d'un départ hebdomadaire dans chaque sens de parcours.

Au total, il a été transporté au cours de ce 10^e exercice du service autos-couchettes, près de 10.000 voitures vers les diverses destinations desservies.



COMMUNAUTE ECONOMIQUE EUROPEENNE

Certificat de circulation des marchandises D.D.1.

Depuis le 1er janvier 1959 les marchandises originaires de et destinées à un Etat membre de la Communauté Economique Européenne, bénéficient, dans le pays de destination d'un tarif réduit des droits d'entrée.

La réduction des droits de base atteint actuellement 50 à 70 % suivant la nature des marchandises.

Pour permettre aux importateurs de bénéficier de cette réduction importante, ils doivent être en possession d'un certificat de circulation des marchandises D.D.1. visé par la douane du pays d'origine.

Il est constaté régulièrement que les exportateurs négligent d'annexer ledit certificat à la lettre de voiture ou le font parvenir après coup, ce qui donne lieu à des plaintes justifiées de la part de la clientèle étrangère et provoque des litiges auprès de la douane belge et celle du pays de destination.

Afin de remédier à cette situation, les exportateurs sont priés d'accomplir strictement leurs obligations en ce qui concerne la C.E.E.

Pour gouverner, les certificats D.D.1. peuvent être obtenus auprès des offices de la douane et dans les gares.

L'industriel, le commerçant
font leur publicité dans

L'INDICATEUR OFFICIEL de la **S. N. C. B.**

Tirage annuel ± 100.000 exemplaires
s'adresser au concessionnaire
la S. P. R. L. PUBLIBUT

221, Avenue du Roi, BRUX. 6 - Tél. 37 54 20 / 37 35 75

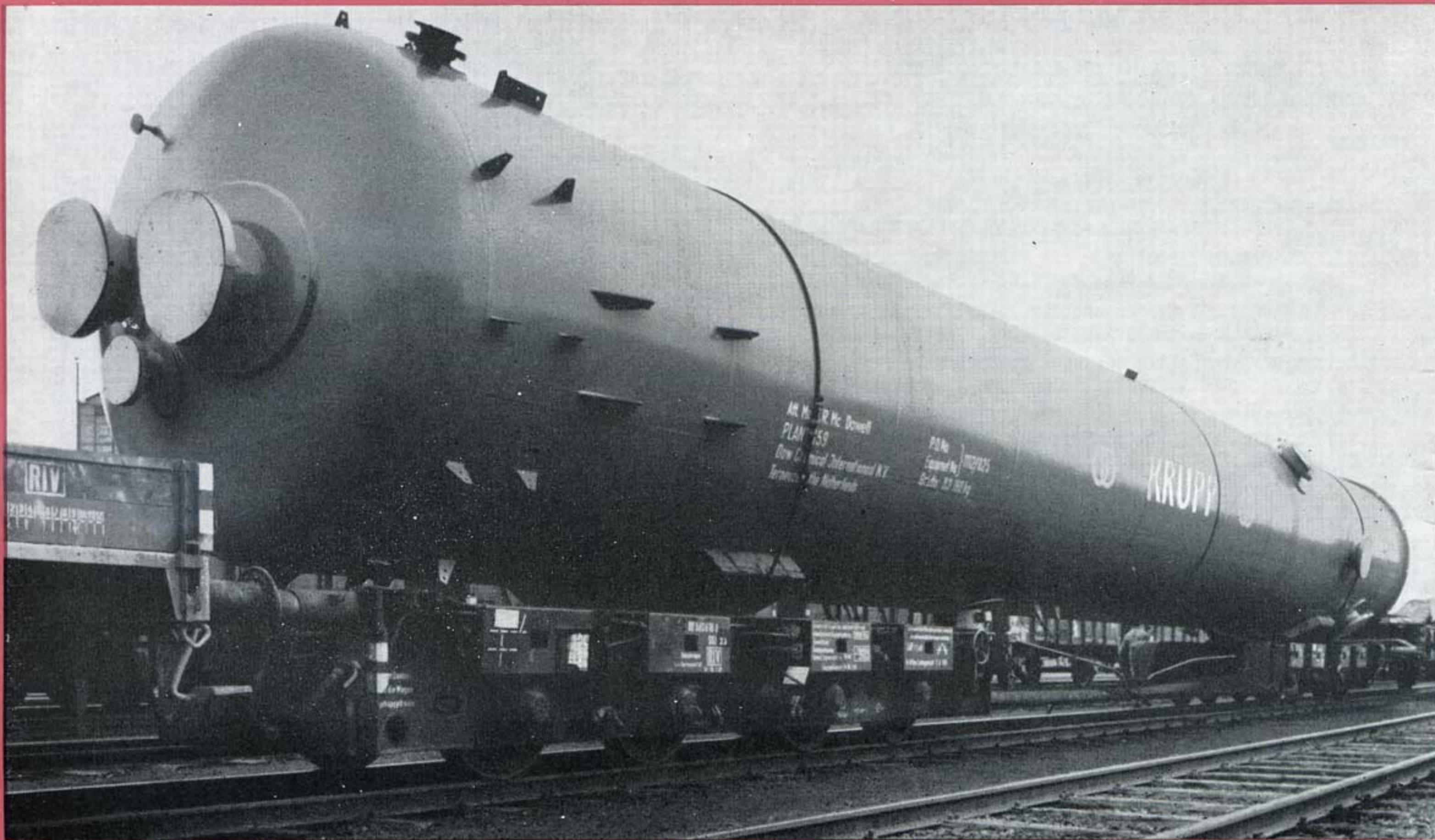


LA CHAMBRE DE COMMERCE DE BRUXELLES VISITE LES INSTALLATIONS DE LA GARE DE TOUR ET TAXIS

Une importante délégation de la Chambre de Commerce de Bruxelles, conduite par M. FROMENT, membre du Conseil de Direction, a visité les installations de la gare de Tour et Taxis. Elle y fut reçue par M. OVART, chef de gare principal, entouré de ses collaborateurs. Les membres de cette délégation se sont intéressés aux nombreuses activités de cette gare, plus particulièrement aux services de mécanographie, au groupement des envois express et internationaux, aux services de la douane, etc.

Après la visite, qui prit plus de deux heures et demie, les délégués de la Chambre de Commerce furent accueillis à la cantine de la gare où une charmante réception avait été prévue à leur intention. Ils y rencontrèrent diverses personnalités et notamment de hauts fonctionnaires de la direction régionale des Douanes et Accises, à la tête desquels se trouvait M. COENEGRACHT, directeur, des fonctionnaires de la S.A. du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles conduits par M. SIMONS, directeur administratif, M. SERE, chef d'agence de la Société des Containers, M. EGELS, représentant commercial de la S.N.C.B. à Bruxelles, M. DEMEUSE, attaché à la Direction commerciale S.N.C.B., etc.

M. FROMENT, président de la délégation de la Chambre de Commerce, remercia M. OVART, chef de gare principal de T. & T. et ses collaborateurs et souligna l'intérêt que chacun avait pris à une organisation minutieusement mise au point et fonctionnant avec une perfection insoupçonnée.



M. R. Weber, directeur commercial remet le "Diplôme de la Courtoisie" à une hôtesse du rail et à cinq agents

Au début de janvier, M. R. Weber, directeur du Service commercial de la S.N.C.B., a remis, au cours d'une cérémonie fort simple mais chaleureuse, le « Diplôme de la Courtoisie » à une hôtesse du rail et à cinq agents.

Le diplôme de la courtoisie a également été remis à M. Clément, chef de gare à Ostende, voulant reconnaître par là l'excellence des services de cette gare importante.

Ce diplôme a été institué par la Direction commerciale de la S.N.C.B. dans le cadre de sa « Campagne du Meilleur Accueil ». C'est le public lui-même, qui est appelé à désigner les agents qui se distinguent le plus, non seulement par leurs qualités professionnelles, mais plus particulièrement par leur serviabilité, leur courtoisie, leur prévenance. Les lecteurs du présent bulletin, usagers du rail, se feront certainement un plaisir d'aider la S.N.C.B. dans sa campagne en lui faisant part, le plus souvent possible, de leurs sentiments quant au comportement de son personnel. Ainsi seront multipliées les occasions de récompenser les uns et de stimuler les autres.



**Un transport
exceptionnel de plus
conduit à bon port
par le chemin de fer**

Une chaudière d'une longueur totale de 26,7 m et d'un poids de 85 t vient d'être acheminée sur deux bogies à 4 essieux, par un convoi spécial de Essen-Krupp (Allemagne) à Philippine (Flandre Zélandaise) en transit par la Belgique.

L'ensemble avait une hauteur de 4,64 m au-dessus du niveau des rails et un diamètre de 3,50 m.

Compte tenu des éléments faisant saillie, la largeur totale était de 4,02 m.

L'envoi était destiné à la S.A. Dow Chemical International.

S. A. TRANSPORTS FRIGORIFIQUES BELGES

**Transport
national ou
international**

TRANSFRIBEL

**TRANSPORT DE MARCHANDISES
SOUS TEMPERATURE DIRIGÉE**

**isotherme — surgelé
jusque**

-30°C

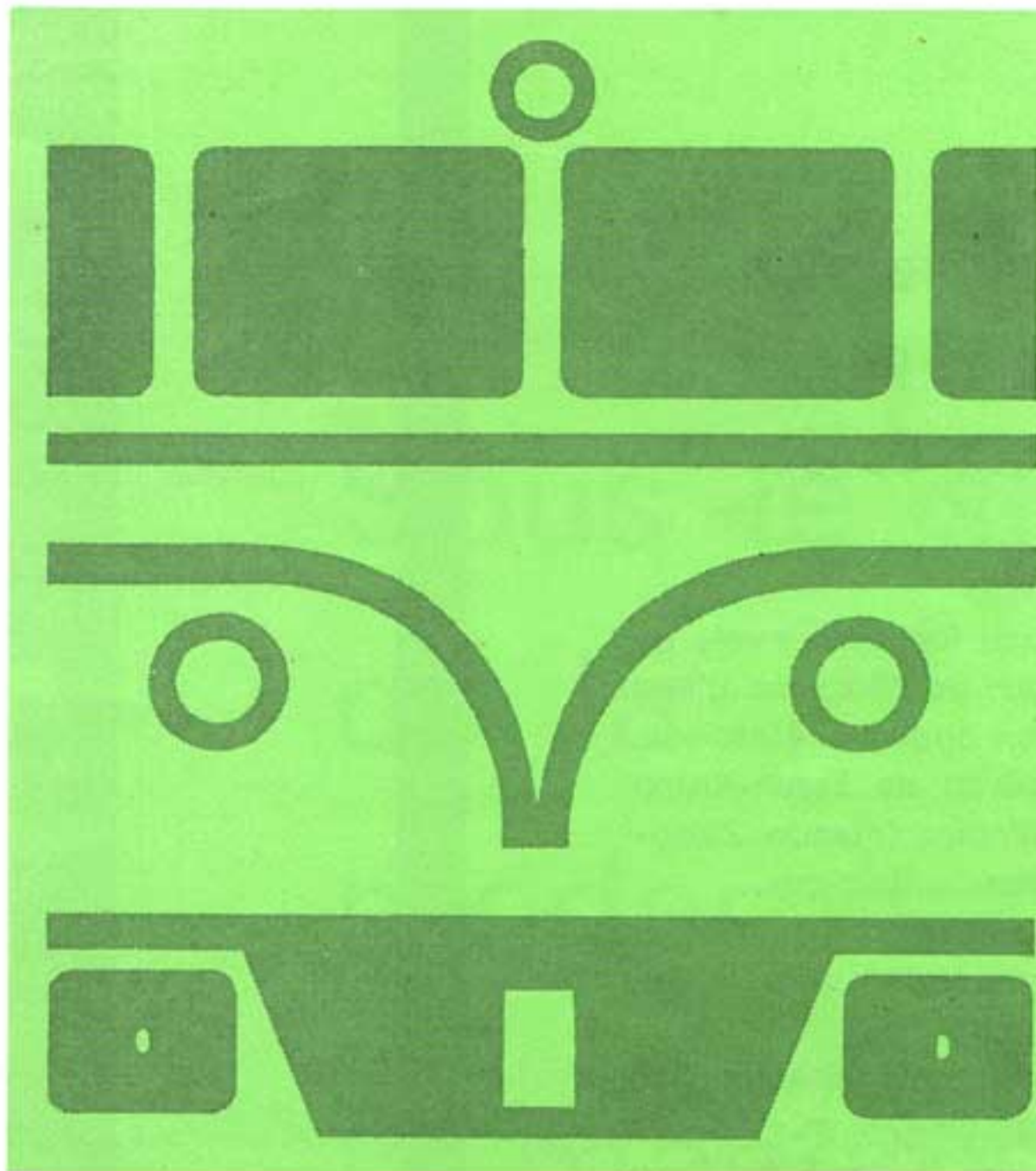
chauffage

**MATÉRIEL SPECIALISÉ
TRÈS MODERNE**

Consulter :

- à Bruxelles: TRANSFRIBEL
Direction Générale
17 - 21, rue de Louvain
Tél. 02/12 55 13 - 11 63 50
- à Anvers: TRANSFRIBEL
Tél. 03/41 26 66 - 41 26 95
Telex: 03/783
- à Zeebrugge: TRANSFRIBEL
Tél. 050/54 021 - 54 255
Telex: 010/20 Brugge

1000 KM EN UNE NUIT



bruxelles-
milan

**EN VOITURE-COUCHETTES ET
WAGON-LITS DIRECTS**

BRUXELLES MIDI DEP. 18 h.25 - MILANO CENTRALE A. 9h.45 (H.E.O.)

TATIANA



ETE
(B)
1966