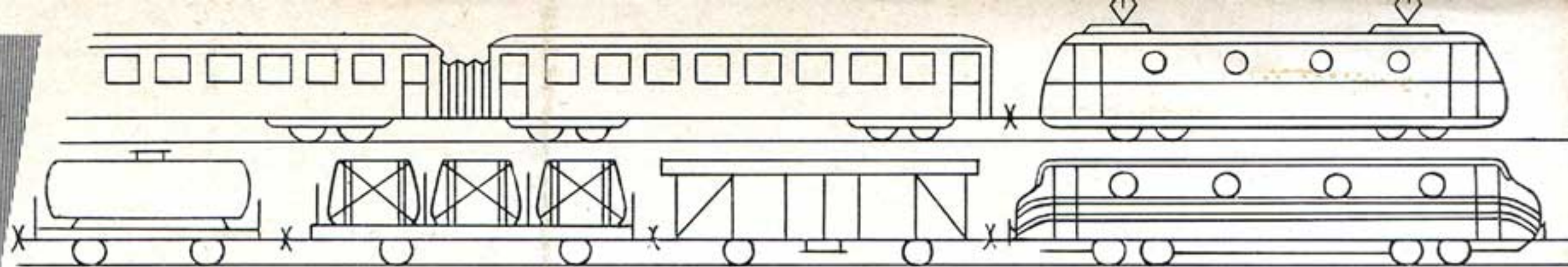




N° 1
JANVIER 1961



INFORMATIONS S N C B

SOMMAIRE

| | Pag. |
|----------------------------|------|
| Préface | 1 |
| La palettisation | 2 |
| Dédouanement | 3 |
| Trains TEEM | 3 |
| Exportation | 3 |
| Fascicule VII | 3 |
| Nouvelle lettre de voiture | 4 |
| Trafics portuaires | 4 |
| Taxe de pesage | 5 |
| Colis pour le Congo | 5 |
| Emballages estampillés | 5 |
| Compte courant | 5 |
| Trains internationaux | 6 |
| Tarifs | 7 |
| Agences commerciales | 8 |

Nederlandse uitgave verkrijgbaar op aanvraag.

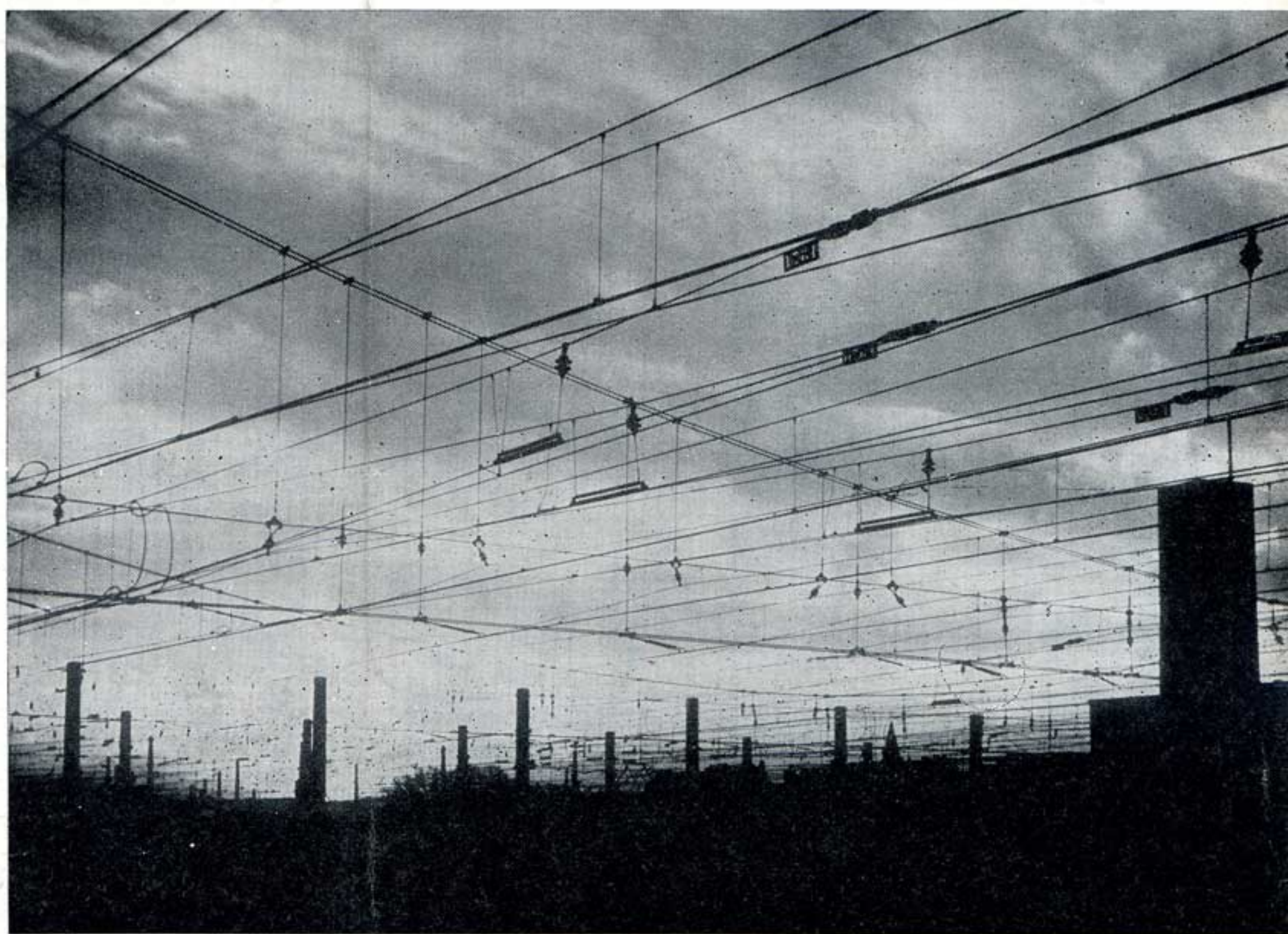


FOTO PUTMAN

CHER LECTEUR,

Au seuil de l'année nouvelle, j'éprouve un plaisir : celui, d'abord, de vous présenter mes meilleurs vœux de prospérité à la fois pour votre vie familiale et pour vos activités professionnelles; ensuite, celui de vous offrir le premier numéro de notre périodique „Informations S.N.C.B.” dans sa facture nouvelle.

Je crois pouvoir dire que cet organe comble une lacune dans les relations entre le chemin de fer et sa clientèle.

„Informations S.N.C.B.” n'ambitionne pas seulement de vous apporter les dernières nouvelles du monde ferroviaire, mais encore de guider le profane dans la compréhension des problèmes — combien complexes — propres à toute entreprise ferroviaire.

L'économie des transports est actuellement en pleine effervescence, par suite du souci — chez le transporteur comme chez le client — de comprimer les prix de revient dans toute la mesure du possible. Grâce aux inventions et aux innovations que la science moderne met à sa disposition le chemin de fer est à même de satisfaire ce besoin, notamment par la transformation et la spécialisation de son parc de voitures et de wagons ainsi que de ses moyens de manutention.

Notre bulletin s'efforcera de porter ces nouveautés à votre connaissance.

J'espère que vous lui accorderez toute l'attention qu'il mérite.

M. DE VOS
Directeur Général.

la palettisation

UN AVERTISSEMENT
ne palettisez pas
hors "STANDARD"

La palette : un plateau de bois à claire-voie mesurant 1,20 m x 0,80 m. Les marchandises y sont groupées, emballées ou non.

La palette-caisse offre plus de possibilités que la palette. Elle est mieux disposée pour les pièces chargées en vrac et les petits colis. Dimensions : 1,20 m x 0,80 m x 0,94 m.

Le transpalette. Capacité de chargement : 1 tonne et même plus.

Un seul homme charge un camion de palettes chargées avec un transpalette.

Le chariot élévateur offre encore d'autres possibilités que le transpalette.

On l'utilise entr' autre pour charger les wagons...

...et gerber au magasin les palettes chargées.

Les multiples manipulations subies par un colis avant, pendant ou après son transport, sont la cause de frais élevés d'emballage et de main-d'œuvre sans parler des litiges consécutifs aux avaries. Pour réduire ces frais, les U.S.A. conçurent un plateau de chargement en bois à claire-voie ou en métal léger qu'ils nommèrent „palette” et qui donna d'excellents résultats.

Sur ce dispositif des plus simples, les colis, sommairement emballés, sont groupés en lots de quelques centaines de kilos, voire même une tonne.

Au moyen d'un chariot élévateur ou d'un transpalette, il suffit d'un seul homme pour manipuler la palette ainsi chargée et la déplacer où il veut.

A peine connus, les avantages de la palettisation amenaient un grand nombre d'entreprises à pratiquer cette nouvelle technique. On vit apparaître alors des palettes aux dimensions et aux formes les plus diverses.

Après une vigoureuse campagne de standardisation on parvint à ramener à une vingtaine, plus de 2.000 types différents.

Ce n'était pas suffisant. La palette s'imposant comme un outil indispensable pour l'avenir, il importait de concevoir un type unique de palette „standard” afin de généraliser son emploi et de permettre son échange entre les différentes firmes ou avec les transporteurs publics et privés.

La palettisation se généralisant en Europe, nous ne pourrions trop insister sur l'importance de la standardisation de la palette européenne.

Les entreprises de transport, aussi bien routières que ferroviaires, ont, à l'exclusion de toute autre palette, agréé une seule palette-type ayant les dimensions 1200 mm x 800 mm.

Citons à ce sujet un extrait du discours tenu par M. Lucien Halbart président de la Commission Containers et Palettes de la Fédération Internationale des Associations de Transporteurs et Assimilés (F.I.A.T.A.) et représentant du bureau International des Containers (B.I.C.) à Paris, à l'occasion de l'ouverture le 22 avril 1960 de la Foire Internationale de Milan :

„...Je tiens, d'autre part, à donner l'assurance la plus formelle que les expéditeurs, réunis au sein de leur Fédération Mondiale, la F.I.A.T.A., estiment qu'ils ont pour obligation d'apporter une aide aussi efficace que possible, au développement de la palettisation...”

Et Monsieur Halbart poursuivit :

„...Il ne s'agit, ici, nullement de vouloir imposer aux usagers et aux transporteurs, la volonté de quelque administration, mais seulement de mettre de l'ordre dans une organisation avant qu'il ne soit trop tard. Il faut que celui qui palettisera demain sache, entre autres, que la palette-type agréée mesure 1200 mm x 800 mm et que ce modèle est reconnu et utilisé par divers organismes internationaux tels que le chemin de fer (1), l'I.R.U. (International Road Union) et la F.I.A.T.A. et que dans le Pool général européen, et peut-être mondial qui se crée en ce moment, il ne pourra échanger sa palette contre une autre, que si elle a les mêmes dimensions que la palette standard. S'il veut palettiser suivant des normes propres à son entreprise, il sera donc obligé de transborder sa marchandise de sa palette sur celle qui lui sera amenée et, par conséquent, il ne bénéficiera pas des avantages maxima que peut lui procurer une palettisation rationnelle”.

(1) N.D.L.R. c'est-à-dire l'Union Internationale des Chemins de fer (U.I.C.).

PALETTISER SIGNIFIE :

- économie de main d'œuvre
- économie de temps
- réduction des avaries.



DEDOUANEZ VOS MARCHANDISES A LA FRONTIERE.

Exception faite pour quelques catégories de produits il vous est loisible de faire dédouaner vos marchandises dans les gares-frontières.

Cette possibilité a surtout son importance pour les wagons complets destinés à des gares dépourvues d'entrepôt public.

Outre les avantages pécuniaires (économie d'une centaine de francs environ de frais de formalités par wagon) l'acheminement est plus rapide étant donné qu'après leur dédouanement les wagons peuvent être expédiés en droite ligne vers la gare de destination, sans détour par un entrepôt.

La S.N.C.B. de son côté accorde certaines facilités aux importateurs qui dédouanent leurs marchandises à la frontière. Le destinataire est informé par télégramme ou par téléphone de l'arrivée des marchandises à la gare frontière et les wagons restent exempts de frais de chômage jusqu'au lendemain à 8 heures. Le destinataire a donc le temps d'expédier à la gare frontière la documentation nécessaire au dédouanement, sans encourir de pénalisation pour l'immobilisation du matériel.

TRAINS DE MARCHANDISES A MARCHE ACCELEREE (TEEM).

Les wagons chargés de marchandises urgentes (entre autres les fruits et autres denrées) bénéficieront d'un acheminement accéléré à partir du 28 mai 1961 par la création d'un réseau de trains TEEM (Trans-Europ-Express-Marchandises) auquel participeront la plupart des Administrations de Chemin de fer de l'Europe.

Notre pays est directement intéressé à plusieurs de ces trains et notamment dans les relations ci-après :

- a - Belgique - Italie via Montzen - Bâle;
- b - Belgique - Italie via Stockem (Arlon) - Bettembourg - Bâle;
- c - Italie - Belgique - Grande-Bretagne via Bâle - Montzen - Zeebrugge.
- d - Italie - Belgique - Grande-Bretagne via Bâle - Bettembourg - Stockem (Arlon) - Zeebrugge.

Les horaires de ces trains seront publiés ultérieurement. Des études sont également en cours pour réaliser des acheminements TEEM dans les relations Hollande - Belgique - France et vice versa via Essen - Quévy.

EXPORTATION DE MARCHANDISES.

Afin de satisfaire aux prescriptions de l'Administration des Douanes et Accises, „la déclaration de libre sortie 139“ à produire pour les exportations de marchandises et qui normalement est annexée par l'expéditeur aux documents de transport, doit depuis le 1er janvier 1961, être accompagnée d'un document nouveau intitulé „Déclaration spéciale pour la statistique“.

Les imprimés nécessaires peuvent être obtenus dans les gares et dans les bureaux des douanes.

La nouvelle mesure ne vise pas les envois à destination du Grand-Duché de Luxembourg.

Reédition du fascicule VII des tarifs marchandises

La S.N.C.B. a décidé de rééditer le fascicule VII de ses tarifs marchandises.

Contrairement aux premières informations publiées à ce sujet, cette réforme entrera en vigueur le 1er février 1961 et non le 1er janvier comme annoncé antérieurement.

Ce fascicule qui comporte deux parties, englobe toute la tarification des expéditions par wagons complets, à l'exception, en régime de petite vitesse, de celles composées de produits dits C.E.C.A. (combustibles, minerais et produits sidérurgiques) pour lesquels un fascicule distinct reprend toutes les dispositions tarifaires.

Le fascicule actuel qui date du 1er mai 1956, a subi au cours de sa brève existence, un nombre assez élevé de modifications qui rendent sa consultation difficile et qui occasionnent aux clients désireux de se le procurer, un long et fastidieux travail de mise à jour. Toutes ces vicissitudes l'ont prématurément vieilli et l'on comprendra, dès lors, le souci du chemin de fer de procéder à sa réédition.

La nouvelle édition se distingue de la précédente par le fait que tous les tarifs tant généraux que spéciaux ont été soigneusement revus, mais surtout par le fait qu'elle comporte l'élimination des discriminations que ceux-ci contenaient.

Ce dernier point mérite de retenir quelque peu l'attention. Un règlement publié récemment par le Conseil de la Communauté Economique Européenne enjoint, en effet, aux transporteurs d'éliminer les discriminations existant dans leurs tarifs.

Il s'agit, en l'occurrence, de l'application par un transporteur, pour les mêmes marchandises sur les mêmes relations de trafic, de prix et conditions de transport différents, en raison du pays d'origine ou de destination des produits transportés. Prenons un exemple :

Jusqu'à présent, le tarif n° 16 prévoyait, en faveur des emballages renvoyés à vide dans des wagons de particuliers ou assimilés, un régime de taxation préférentiel dans les relations internes au territoire de l'Union Economique belgo-luxembourgeoise. Ce régime consistait à considérer, au point de vue tarifaire, les wagons comme circulant à vide. Dans les autres relations, les emballages étaient taxés sur un poids minimum de 5 tonnes par wagon, mais bénéficiaient toutefois d'une réduction de 50% sur les prix normaux.

Dorénavant, il n'y aura plus qu'un seul régime de taxation, quelles que soient les relations de trafic : les wagons de particuliers contenant des emballages seront, en effet, taxés uniformément aux conditions du tarif n° 10 barème D (taxation des wagons de particuliers en retour à vide), sur la base du poids cumulé de leur tare et des emballages qu'ils contiennent.

Les tarifs spéciaux ont également été débarrassés, dans la plupart des cas, des discriminations qu'ils contenaient.

Parmi les modifications apportées aux tarifs du fascicule VII et qui ne constituaient pas des discriminations, nous citons :

— la suppression pour certaines marchandises des 3e et 4e classes, de la faculté de ne charger que 5 t par wagon au lieu de 10 t, en cas d'expédition collective de plusieurs wagons à un même client.

La majoration de prix qu'entraîne cette mesure est atténuée, voire neutralisée, par le fait qu'elle s'accompagne du déclassement de certains de ces produits de la 3e à la 4e classe.

Par ailleurs dans tous les cas, ces déclassements représenteront généralement une réduction des prix de transport de l'ordre de 15%.

— le régime du droit de garage que connaît le port d'Anvers et qui se substitue à la perception éventuelle de la taxe de chômage du matériel, a été assoupli et étendu aux ports de Bruxelles et de Gand.

Le lecteur qui désire avoir une idée des modifications intervenues dans ce domaine, voudra bien se reporter à l'article que nous publions spécialement à ce sujet dans le présent numéro.

★★

Le prix de vente du nouveau fascicule s'élève à 300 F ou à 260 F, selon que les firmes intéressées désirent le recevoir avec ou sans couverture en carton de Lyon.

Ce prix couvre la fourniture des feuilles rectificatives pour la tenue à jour du fascicule jusqu'à la prochaine réimpression.

La livraison se fait contre paiement préalable au C.C.P. n° 1010 de la S.N.C.B.

La clientèle est priée d'indiquer le motif du paiement et de préciser si elle veut obtenir un exemplaire français ou néerlandais.

la nouvelle lettre de voiture belge

témoin de la modernisation
des méthodes administratives
du chemin de fer.

La nécessité d'abandonner les anciens procédés et de recourir à des conceptions plus modernes et plus rationnelles se fait sentir dans tous les domaines de l'activité ferroviaire.

C'est ainsi que les chemins de fer belges mettront en vigueur à partir du 1er février 1961 (et non du 1er janvier comme il avait été annoncé antérieurement) un document de transport complètement rénové.

Il s'agit de la lettre de voiture pour wagons complets (expéditions en petite ou en grande vitesse, expéditions d'animaux vivants) en service intérieur belge. Ce faisant la S.N.C.B. jette les bases d'une organisation administrative axée sur des procédés mécanographiques. Ce but explique l'aspect quelque peu insolite du nouveau document, lequel comporte de nombreuses cases destinées à l'inscription de données codifiées.

L'ensemble de ces cases est d'ailleurs entouré d'un trait gras et l'expéditeur n'a pas à s'en inquiéter. Il ne concerne que le chemin de fer.

La partie de la lettre de voiture que l'expéditeur doit remplir lui-même, au contraire, a été simplifiée : il ne sera plus astreint à aucune répétition. Seules les mentions strictement nécessaires sont prévues et chacune d'elles n'apparaît qu'une seule fois.

La lettre de voiture est présentée en blocs de 4 feuillets de format commercial, au dos carboné, ce qui permet de les remplir aisément et de manière très lisible en une seule frappe à la machine à écrire.

Pour des envois comportant plus de 8 wagons, ou, d'une façon générale, si plus de place est nécessaire pour le libellé de l'expédition, la lettre de voiture peut être complétée par une annexe spéciale, à 4 feuillets aussi, et que le chemin de fer délivre sur demande.

Les nouvelles lettres de voiture et leurs annexes peuvent être achetées dans les gares.

L'échange des lettres de voiture périmées sera autorisé dès que la provision des nouveaux documents sera suffisante.

Voyons à présent, succinctement le rôle de chacun des feuillets dont se compose la nouvelle lettre de voiture. Les feuillets 1 et 3 sont traditionnels : le n° 1 constitue la feuille de route, document servant, au cours du transport, à l'apposition de mentions et timbres concernant le service de l'exploitation; le n° 3 constitue la lettre de voiture proprement dite, remise au destinataire en même temps que les marchandises.

Les feuillets 2 et 4 apportent les innovations :

le n° 4 est destiné à l'expéditeur qui disposera désormais d'une copie complète de la lettre de voiture, à titre de récépissé.

Le n° 2 est un document que la gare de destination envoie au service mécanographique central du chemin de fer.

Celui-ci usera des données codifiées, à des fins diverses. En première étape elles seront utilisées à la confection des statistiques du trafic, par gare, par nature du produit, par client etc.

Cependant le but final poursuivi par le chemin de fer est la centralisation de la taxation et de l'enregistrement comptable des envois, et leur exécution par ordinateur électronique.

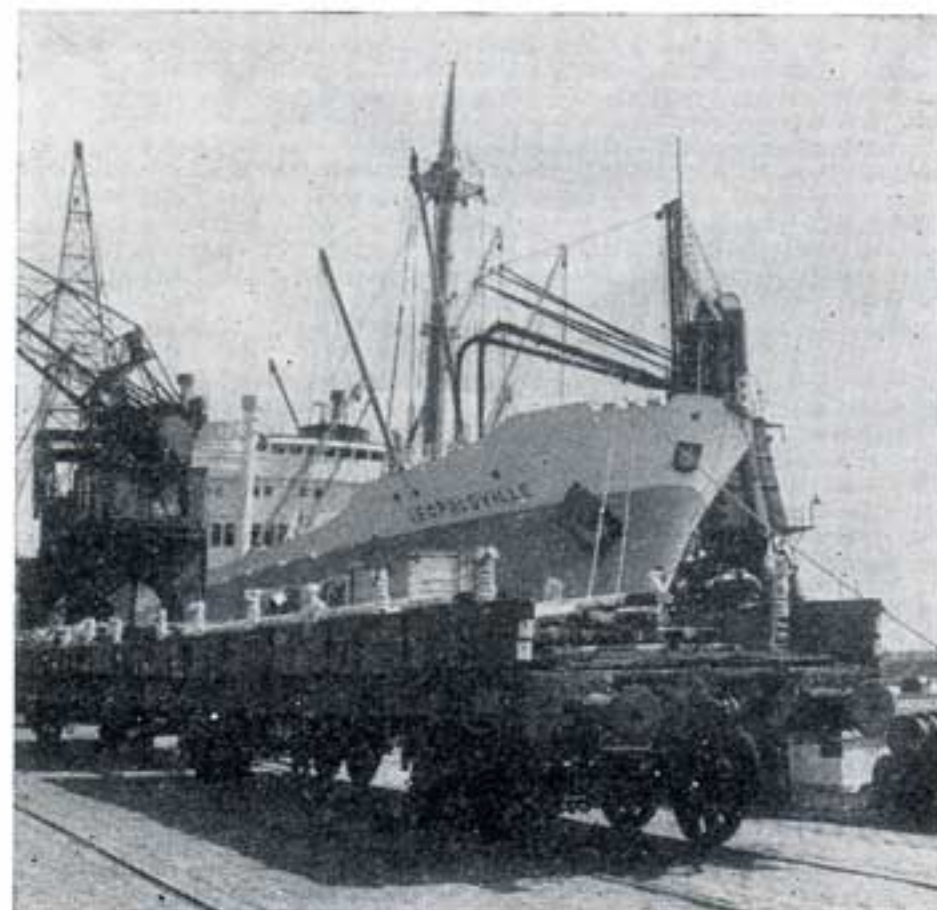
Comme ce petit exposé le laisse entrevoir, le chemin de fer n'est qu'au début d'une vaste entreprise de modernisation administrative, dont les aboutissements extrêmes ne peuvent être qu'entre-vus au stade actuel.

ENVOIS DE DETAIL /



Peseur au travail

PHOTO PUTMAN



t r a f i c s portuaires

Assouplissement
du „droit de garage“
à partir du 1er février
1961.

Les wagons chargés de marchandises destinées à être exportées par la voie maritime et dont la nature ne permet guère la mise à quai en attendant leur embarquement, sont souvent astreints à stationner pendant un certain temps dans l'enceinte des ports.

Depuis de nombreuses années, la S.N.C.B. a prévu un régime libéral applicable uniquement au port d'Anvers, permettant aux chargeurs, moyennant le paiement d'une taxe spéciale, appelée „droit de garage“, de s'exonérer du paiement des frais de chômage afférents aux deux premiers jours de stationnement. Cette taxe était facultative pour certaines marchandises et appliquée d'office à d'autres.

Il s'agit en somme d'une assurance contre le paiement des frais de stationnement normaux en cas de dépassement des délais de déchargement réglementaires.

Il a été décidé de modifier comme suit, à partir du 1er février 1961, le régime du „droit de garage“ :

1. celui-ci est étendu aux marchandises embarquées dans les ports de Gand et de Bruxelles;
2. il est étendu à toutes les marchandises sans distinction, lorsqu'il s'agit d'envois d'au moins cinq wagons destinés à un même emplacement du port;
3. il est rendu facultatif pour toutes les marchandises, c'est-à-dire que l'expéditeur décide lui-même, par une mention en lettre de voiture, s'il désire faire bénéficier ses envois du régime „droit de garage“;
4. au port d'Anvers, la clientèle peut cependant continuer à bénéficier du droit de garage pour les expéditions de moins de 5 wagons, lorsqu'il s'agit d'objets indivisibles d'au moins 2.000 kg ainsi que de chargements destinés aux quais 100 et au-delà et comportant des produits métallurgiques ou certaines autres marchandises (marbre et granit en tranches, appareils sanitaires, certains produits en faïence, en agglomérés de ciment et d'asbeste, etc.).

TAXE DE PESAGE

Dans le passé la taxe de pesage était appliquée :

— lorsque l'expéditeur n'indiquait pas le poids de l'envoi sur le bulletin d'expédition;

— lorsqu'une demande de pesage figurait sur le bulletin d'expédition.

Dans la situation actuelle, la taxe de pesage n'est plus appliquée que lorsque l'expéditeur demande expressément le pesage sur le bulletin d'expédition (qu'il ait ou non indiqué le poids de l'envoi).

L'attention des expéditeurs est spécialement attirée sur le fait que la plupart des bulletins d'expédition portent la mention imprimée : „Je demande le pesage". S'ils ne désirent pas que le chemin de fer pèse l'envoi et que la taxe y afférente leur soit appliquée (5 F par colis) **il est indispensable** que la mention : „Je demande le pesage" soit biffée par leurs soins.



COLIS POSTAUX DE LA BELGIQUE VERS LA REPUBLIQUE DU CONGO (EX CONGO BELGE) ET LE TERRITOIRE DU RUANDA-URUNDI

Le tableau succinct ci-dessous montre les possibilités actuelles d'expédition de colis postaux vers la république du Congo et le Territoire du Ruanda-Urundi :

| Genre de colis | | République du Congo (sauf le Katanga) | Katanga | Ruanda-Urundi |
|-----------------------------------------|------------|---------------------------------------|---------|---------------|
| Colis postaux-avion | | oui | oui | oui |
| Colis postaux mer-air ⁽¹⁾ | | oui | non | oui |
| Colis postaux de surface ⁽²⁾ | via Matadi | oui | non | oui |
| | via Lobito | non | oui | non |

(1) Par mer jusqu'à Matadi, par air au-delà.

(2) Par la voie maritime.

Précisons que seuls les colis postaux ordinaires sont acceptés; les colis avec valeur déclarée, grevés d'un remboursement ou „francs de droits" ne sont provisoirement pas admis au transport.

Faites estampiller vos emballages en carton!



Les caisses en carton portant l'estampille requise sont reconnues comme emballages „suffisants" par les réseaux adhérant à l'U.I.C. (Union Internationale des Chemins de fer). L'estampille est octroyée par l'Institut Belge de l'Emballage, 15 rue Picard à Bruxelles 2 (téléphone 27.25.83 et 27.25.93) où les cartons sont sou-

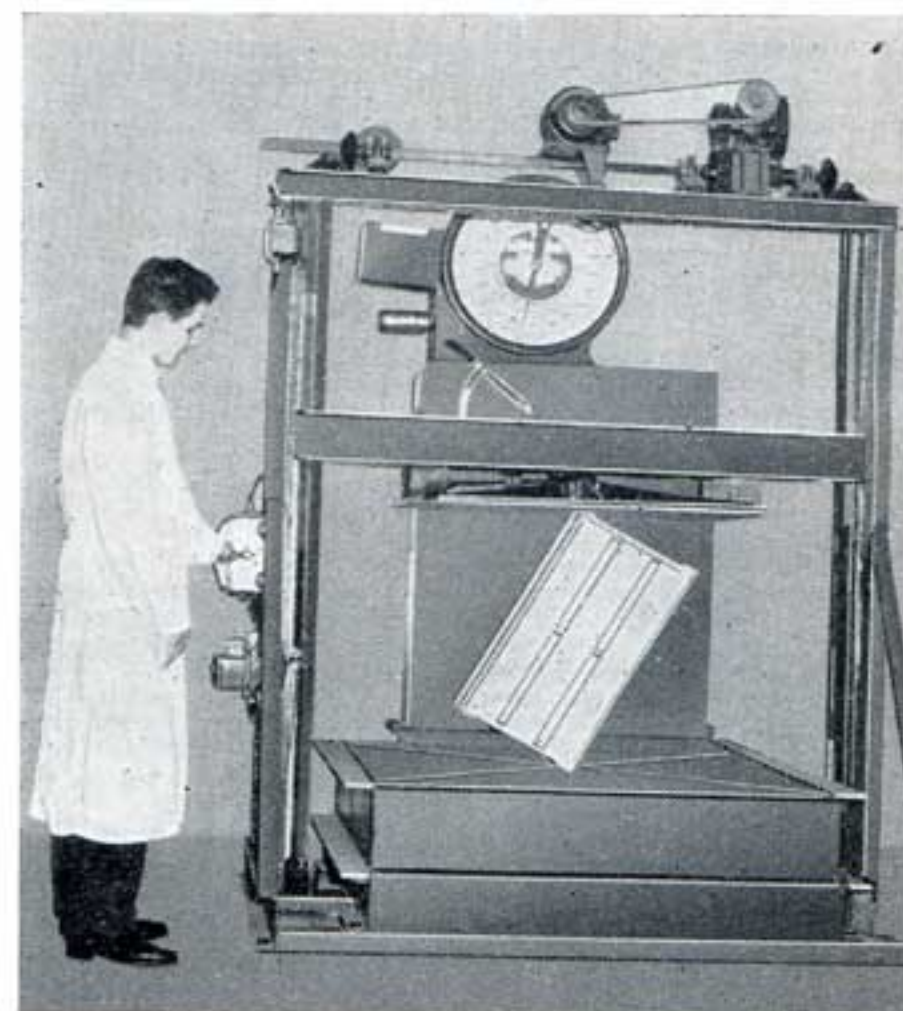
mis aux épreuves techniques requises.

En conformant vos cartons aux indications de cet organisme vous aurez la certitude d'utiliser un emballage qui protégera efficacement vos produits contre tous les dégâts pouvant résulter des sollicitations auxquelles sont normalement exposés les colis au cours de leur transport.

En outre, les chemins de fer ne pourront pas vous opposer l'objection de l'insuffisance d'emballage en cas d'avarie.

En vertu d'un accord intervenu entre l'Institut Belge de l'Emballage (I.B.E.) à Bruxelles et le Laboratoire Général pour Emballages à Paris (L.G.E.), les emballages estampillés par l'I.B.E. à destination de la France et les emballages estampillés par le L.G.E. à destination de la Belgique seront porteurs de la double estampille L.G.E./T - I.B.E.

Cette estampille confère aux emballages qui en sont revêtus les mêmes avantages qu'à ceux portant une des estampilles octroyées par l'I.B.E. : estampille U.I.C. pour le trafic international ou estampille I.B.E. pour le trafic à l'intérieur de la Belgique. Il est à noter que l'estampille U.I.C. n'est pas octroyée aux emballages destinés au transport de fruits, légumes frais et oeufs.



Demandez l'ouverture d'un compte courant !

Nos clients peuvent différer et simplifier le paiement de leurs frais de transport et autres par l'ouverture d'un compte courant dans la gare qui les dessert.

La garantie exigée peut être constituée :

1. par une provision en espèces;
2. par un acte de caution d'une banque agréée;
3. par un dépôt de titres à la Banque Nationale ou l'une de ses agences.

Le solde est établi aux 10e, 20e et dernier jours du mois.

Le règlement doit être effectué dès réception de l'extrait de compte.

LES TRAINS



Athènes - Parthenon

PHOTO V. & N. TOMBAZI

INTERNATIONAUX

EN 1961

AUTOS-COUCHETTES.

En raison du succès croissant rencontré par les trains autos-couchettes, le service sera étendu en 1961. Une réduction de 10% sera désormais accordée pour le transport aller et retour des véhicules par le même itinéraire.

Les trains circuleront comme suit :

— relation **Ostende - Munich :**

au départ d'Ostende et de Schaerbeek :

les mardis du 30 mai au 26 septembre;
les vendredis du 2 juin au 29 septembre;

au départ de Munich :

les mercredis du 31 mai au 27 septembre;
les samedis du 3 juin au 30 septembre;

— relation **Ostende - Milan et ses correspondances vers le Sud :**

au départ d'Ostende et de Schaerbeek :

les samedis du 3 juin au 23 septembre;
les mercredis du 12 juillet au 30 août;

au départ de Milan :

les dimanches du 4 juin au 24 septembre;
les jeudis du 13 juillet au 31 août.

Une correspondance sera assurée à Milan vers Brindisi, continuation par mer à destination de la Grèce (ports grecs de Patras et d'Igoumenitza).

A noter que les chemins de fer italiens assureront, comme en 1960, le service journalier Milan-Rome.

— relation **Liège (Bressoux) - Avignon :**

Cette destination sera desservie désormais deux fois par semaine, alternativement au départ d'Amsterdam et de Düsseldorf. Au départ d'Amsterdam et de Liège :

les mercredis du 31 mai au 27 septembre;

au départ d'Avignon :

les dimanches du 28 mai au 24 septembre.

Les trains comporteront un wagon-restaurant sur tout le parcours.

Le nouveau service au départ de Düsseldorf sera organisé de la manière suivante :

au départ de Düsseldorf et de Bressoux :

les samedis du 3 juin au 23 septembre;

au départ d'Avignon :

les jeudis du 1er juin au 21 septembre.

NOUVEAU SERVICE VERS L'ALLEMAGNE :

Quelques trains Ostende-Verviers seront prolongés jusqu'à Cologne.

Les relations avec l'Allemagne seront légèrement influencées par les travaux d'électrification entre Liège et la frontière allemande; certains trains devront notamment être détournés via Visé - Montzen.

WAGONS COMPLETS - SERVICE INTERIEUR BELGE - WAGENLADINGEN - BELGISCH BINNENVERKEER. Feuille de route GELIJDERTIJD

Point de chargement rest - Wereldlijke ladingplaats

Destination - Bestemming

A lever / Te leveren: Rangemest - Verbindingsplaats, Hangar - Loods, Quai - Kaai, Vicinal - Buurtpoort

Destination - Gedeestteerde

| Autos-couchettes | | Séjour | | Nourriture | | Boissons | | Linge | | Sacs | | Autres | |
|------------------|----------|--------|----------|------------|----------|----------|----------|-------|----------|------|----------|--------|----------|
| N° | Quantité | N° | Quantité | N° | Quantité | N° | Quantité | N° | Quantité | N° | Quantité | N° | Quantité |
| 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | |

Calcul de la taxe :

Taxe de départ: 1,00

Taxe de destination: 1,00

Taxe de transport: 1,00

Taxe de séjour: 1,00

Taxe de nourriture: 1,00

Taxe de boissons: 1,00

Taxe de linge: 1,00

Taxe de sacs: 1,00

Taxe d'autres: 1,00

TOTAL - TOTAL

Date et gare de départ / Datum en vertrekstation

Date et gare d'arrivée / Datum en aankomststation

Wagons en retard / Wagens met vertraging

1 2 3 4

Facsimile de la nouvelle lettre de voiture belge décrite à la page 4.

VOYAGEURS

Tarifs intérieurs britanniques.

Depuis le 1er décembre 1960, les tarifs intérieurs voyageurs britanniques ont subi une augmentation d'environ 12,5%.

Cette augmentation n'est pas appliquée dans les „boat-trains“ sur les parcours Dover/Folkestone - London et vice versa.

MARCHANDISES

Poids minimum à taxer pour les expéditions de produits CECA en service intérieur belge.

Le 1er mai 1960, la Société a satisfait, à un double titre, les aspirations de sa clientèle. Elle a d'une part procédé à une simplification des dispositions tarifaires applicables pour le transport des produits CECA en service intérieur et, d'autre part, **rendu plus libérales les prescriptions relatives au chargement des wagons.**

Les règles conduisant à la détermination des poids minima à taxer des expéditions, que celles-ci soient soumises aux conditions d'un tarif général ou bénéficient d'une tarification spéciale, ont été unifiées.

Les dispositions nouvelles unifiées peuvent être résumées comme suit :

- 1) les envois comportant plusieurs wagons peuvent bénéficier de la taxation par expédition (c.à.d. du prix unitaire le plus réduit afférent au poids total de l'expédition);
- 2) le poids minimum à taxer pour l'ensemble de l'expédition est déterminé par la somme des poids minima à taxer pour les différents wagons composant l'expédition, somme de laquelle il est cependant retranché — et c'est ici que réside la principale innovation — le poids minimum à taxer du plus petit wagon.

TRAFIC AVEC LA SUISSE.

Un 2ème supplément au Tarif international Belgique-Suisse est entré en vigueur le 1.11.1960.

Il comporte l'inscription de quelques nouvelles rubriques dans la classification des marchandises et prévoit des prix pour quelques nouvelles gares belges.

En outre, les prix pour conserves de légumes ont été rendus valables dans les deux sens du trafic avec l'Italie.

IBERIATARIF.

Le tarif international applicable aux envois de fruits et légumes originaires d'Espagne à destination de la Belgique a été réédité le 15.10.60 sous la dénomination „IBERIATARIF“.

Le tarif précité est vendu à la Direction Commerciale de la SNCB, Cantersteen, 4, Bruxelles.

Le prix de vente en est fixé à 420 FB, montant qui est à verser au c.c.p. 1010 de la S.N.C.B. à Bruxelles.

TRAFIC AVEC L'ITALIE.

Le tarif international Italie-Belgique a été réédité le 1er décembre 1960. Il prévoit l'admission de la route du Brenner pour le trafic en provenance des gares italiennes situées sur et à l'Est de la ligne de chemin de fer Brennero-Trento-Verona-Bologna-Ancona et portant sur toute une série de fruits et légumes frais, conserves de tomates et vins en wagons réservoirs, en fûts, bonbonnes ou fiasques.

Trafic avec l'Allemagne.

Une nouvelle édition du tarif international pour le transport des marchandises entre l'Allemagne et la Belgique est entrée en vigueur le 1.1.1961.

Diverses modifications sont intervenues et quelques-unes de celles-ci méritent d'être signalées.

Jusqu'à présent, le tarif n'était applicable que si la gare belge, de départ ou d'arrivée, y était reprise. Cette hypothèque est désormais levée. Pour les envois à destination ou en provenance de gares de la Républ. féd. allemande et de la Belgique, non reprises, il suffira à l'expéditeur d'indiquer en lettre de voiture, la gare reprise au tarif à partir de ou jusqu'à laquelle il en revendique l'application.

Des dispositions nouvelles sont également prévues pour les emballages vides allant prendre charge. Ces emballages bénéficieront de la réduction de 50%, accordée par détaxe, prévue par le tarif général 16.

Quelques changements sont également intervenus dans la classification des marchandises. Le nombre de classes passe de 42 à 20. La nomenclature systématique a été condensée. Il s'agit là d'une simplification qui ne manquera pas d'être accueillie avec faveur.

D'autre part, pour les marchandises des classes nouvelles 1, 2, 6, 7, 11, 12, 16 et 17, correspondant aux 1e et 2e classes belges et aux classes allemandes A/B et C/D, les prix allemands de la série 20 t ne sont plus applicables qu'aux wagons effectivement chargés d'au moins 20 t ou payant pour ce poids. Cette clause nouvelle ne devra pas être perdue de vue, en cas de taxation sur le poids total de l'expédition.

Disons enfin que les 2 nouveaux fascicules du tarif sont présentés sous le même format (30 cm de hauteur sur 22 cm de largeur) ce qui ne pourra que faciliter son classement parmi les autres tarifs.

Prix de vente : 945 F, à virer au c.c.p. 1010 de la S.N.C.B. à Bruxelles.

TRAFIC AVEC LA TCHECOSLOVAQUIE.

Le 1er juillet 1960 est entré en vigueur un tarif international pour le transport de marchandises par wagon complet entre la Belgique et la Tchécoslovaquie.

Ce tarif a été complété le 1er décembre 1960 par les tarifs spéciaux ci-après :

a) au départ de la Belgique :

2 (aciers), 3 (graisses et huiles), 5 (poils et peaux), 6 (matières textiles végétales), 7 (chiffons);

b) à destination de la Belgique :

103 (malt), 105 (ouvrages en bois), 106 (cellulose de bois), 107 (magnésite calcinée), 108 (produits en pierre artificielle), 109 (produits céramiques), 112 (isolants).

Le tarif avec tous ses suppléments actuels et futurs peut être obtenu en virant la somme de 210 francs au C.C.P. 1010 de la S.N.C.B. et en mentionnant sur le talon : Tarif international Belgique-Tchécoslovaquie 0924.

*Pour
résoudre
vos
problèmes
de
transport,*



PHOTO PUTMAN

à qui vous adresser ?

ANVERS : Meir, 24, tél. 33.02.68.
 ARLON : avenue de la Gare, 61, tél. 21.115.
 BRUXELLES : Bd Anspach, 153B, tél. 11.95.50 et 12.13.50.
 BRUGES : à la Gare, tél. 369.97.
 CHARLEROI : quai de la Gare, 1, tél. 32.73.73.
 GAND : Zonnestraat, 9, tél. 25.92.85.
 HASSELT : Statieplein, 21, tél. 232.65.
 COURTRAI : à la Gare, tél. 200.49.
 LIEGE : Boulevard de la Sauvenière, 119a, tél. 23.17.13.
 MONS : Boulevard Gendebien, 8, tél. 359.79.
 NAMUR : rue Godefroid, 52, tél. 230.84.

*Nos agences commerciales ont été créées à votre intention.
 Usez de leurs services !*

NOS BUREAUX DE RENSEIGNEMENTS
 vous fourniront en outre tous les renseignements au sujet du prix de transport et documents douaniers relatifs à vos expéditions de ou vers l'étranger.



Ils sont situés à :

A N V E R S

gare Bassins et Entrepôt
 tél. 32.31.31.

B R U X E L L E S

Galerie Ravenstein, 4
 tél. 13.41.10.



PHOTO PUTMAN

*A l'étranger aussi les chemins
 de fer belges sont au service de
 vos clients :*

| | | |
|--------------------------|---------------------------------------------|---------------------|
| SUISSE : | Bâle, Viaduktstrasse, 60 | tél. 24.44.59 |
| ALLEMAGNE : | Cologne, Hauptbahnhof, Bahnhofsvorplatz | tél. 21.27.61 |
| PAYS-BAS : | Amsterdam, Leidseplein, 5-7 | tél. 324.96 |
| GRANDE-BRETAGNE : | London, Belgium House Regent street, 167 | tél. Regent 1491 |
| LUXEMBOURG : | Luxembourg, Place de Paris | tél. 223.93 |
| FRANCE : | Paris, rue du 4 septembre, 14 | tél. Richelieu 4041 |

Changements d'adresse : Notre agence commerciale de Bruxelles a été transférée du 47, rue de l'Ecuyer au 153B, Bd. Anspach.
 Notre agence commerciale de Mons sera bientôt transférée au square Roosevelt.