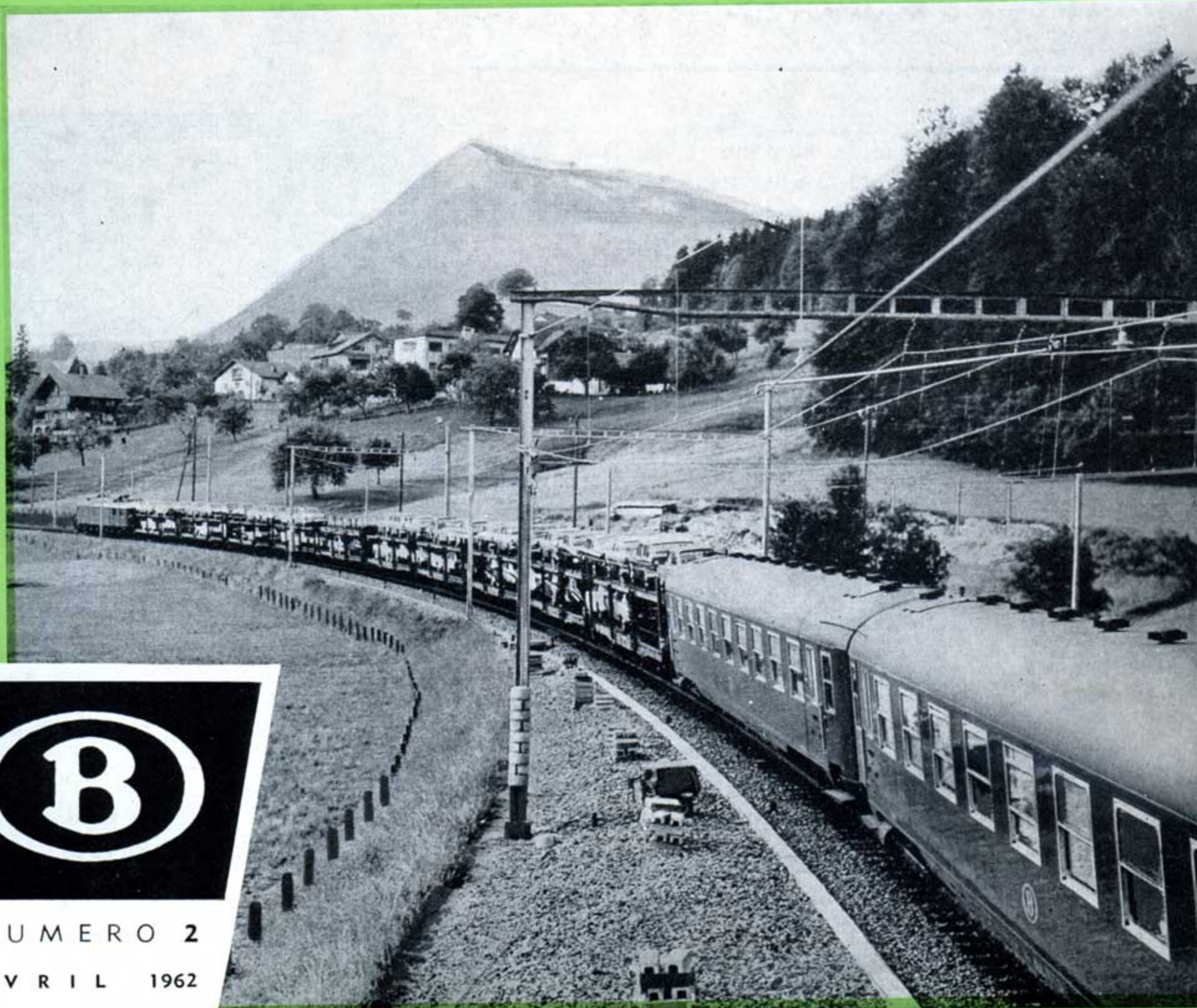


# INFORMATIONS S.N.C.B.



NUMERO 2  
A V R I L 1962

Le train autos-couchettes à Gwatt sur le ligne Berne - Lötschberg - Simplon (photo B.L.S.)

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

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

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

*Nederlandse uitgave verkrijgbaar op aanvraag.*





En **Suisse**  
 aussi...  
 la palette "va" !

Après la fabrique de margarine hollandaise, l'entreprise allemande de constructions électriques, nous allons, pour varier les sujets, puiser notre exemple dans l'industrie suisse de la chaussure.

Sept grandes fabriques suisses de chaussures, totalisant 70 % de la production, ont complètement palettisé l'expédition de leurs produits.

- Ce sont — *Bally à Schönenwerd, Schoftland, Altdorf en Dottikon*  
 — *Hug & Cie à Herzogenbuchsee et Dulliken*  
 — *Coop - Schuhfabrik VSK à Bâle et Wangen b/Olten*  
 — *Minerva à Porrentruy*  
 — *Ilco Schuhe à Burgdorf*  
 — *Schuh Rütishauser à Kruezingen*  
 — *Schuh Zulliger à Erlenbach (ZCH).*

Ces entreprises utilisent en général la palette-caisse. Aux usines Bally, les matériels suivants sont employés :

- la palette standard simple, chargée de 6 ou 12 grands cartons de chaussures (constitués chacun de boîtes de souliers d'un même modèle) et utilisée spécialement pour les expéditions entre les différentes usines Bally (photo 1);
- la palette-caisse standard. A l'heure actuelle ce mode de transport n'est pas encore généralisé et a surtout été utilisé à titre d'essai (photo 2);
- le cadre Bally, créé par la firme même et spécialement adapté au transport de chaussures.



1

En fait il s'agit d'une caisse métallique à claire-voie se montant sur la palette simple standard et dans laquelle peuvent être chargées 300 boîtes de chaussures au lieu de 140 dans la palette-caisse des Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) (photo 3). Comme ce dispositif est aisément démontable et repliable, les CFF en assurent le retour à vide gratuitement.

A remarquer que le cadre Bally est construit en





Suisse et mis sur le marché pour tout utilisateur qu'il peut intéresser.

Les exemples suisses de palettisation sont nombreux et variés. Cela n'est guère étonnant si l'on considère que 2 485 firmes ont conclu un accord d'échange avec les CFF. Le nombre total de palettes en service pour le transport par chemin de fer (palettes privées + palettes des chemins de fer suisses) est de l'ordre de **700 000**.

Un exemple tout à fait hors série dont notre représentant commercial en Suisse a été informé, nous montre à quel point cette technique nouvelle a déjà profondément pénétré la mentalité de l'homme d'affaires suisse : l'utilisation de palettes pour la *construction* de fours d'usine à gaz à Genève ! Cette usine possède treize fours qui périodiquement

pour le déchargement (1), il suffisait d'une heure à une heure et demie pour des envois palettisés, déchargés à l'élevateur à fourche.

Des économies importantes ont encore été réalisées lors des manipulations ultérieures pour le transport vers les lieux d'utilisation.

En outre, la casse a été considérablement réduite. Les investissements pour l'acquisition de l'élevateur à fourche et des palettes ont été, en définitive, amortis en 6 mois environ ! Cette expérience qui avait été entreprise sous la pression du manque de main-d'œuvre, se révéla donc une excellente affaire.

★★

Nous sommes heureux d'annoncer à nos lecteurs que la palettisation fait également des progrès en Belgique.



2

doivent être complètement renouvelés. Il y a peu, cinq fours devaient être démolis et reconstruits. Cette entreprise nécessitait la mise en œuvre de quelque 1000 tonnes de produits réfractaires suisses, belges et français.

L'usine de Genève se trouva cependant confrontée avec un problème de main-d'œuvre quasi insoluble. Les chemins de fer suisses, se basant sur des expériences antérieures de transport de briques, lui conseillèrent d'essayer la palettisation. Cette tentative fut couronnée du plus éclatant succès. Alors que l'envoi traditionnel de 20 tonnes de briques réfractaires nécessitait une prestation de 60 heures d'ouvrier



3

Une des firmes qui ont adopté cette formule de manutention, a autorisé notre photographe à pénétrer dans ses installations.

Il s'agit de la S.A. Electromécanique division soudure à l'arc à Woluwe-Saint-Etienne, qui palettise depuis peu ses envois d'électrodes.

(1) déchargement pièce par pièce indispensable.





Il s'agit ici d'envois de détail et non de chargements de wagons complets.

Avant la palettisation, ce client était obligé de cercler chaque colis séparément.

Actuellement, il se contente de cercler uniquement l'ensemble de la charge palettisée (photo 1).

Une seule étiquette par palette suffit au lieu d'une par colis.

La S.A. Electromécanique dispose d'un stock de palettes. Notre client a le loisir de les préparer pendant la journée au moment qui lui convient le mieux. L'échange gratuit de palettes chargées contre des agrès vides se fait au moment de la prise à domicile.

Il suffit de faire rouler les palettes jusque dans le camion (photo 2).

Voici l'expédition enlogée dans le camion (photo 3). Avant le destinataire, plus personne ne touchera aux colis !

Ceci est l'exemple d'une solution apportée à un cas d'espèce donné. Ces solutions sont très variées. Elles différeront selon que le client dispose ou non d'un magasin surélevé au niveau des camions ou encore selon que la palettisation englobe la totalité de la chaîne stockage-transport ou l'opération de transport seulement (cas de la firme Electroméca-



1



2



3

Notre camionneur connaissant l'ampleur de l'expédition, s'est muni du nombre de plateaux nécessaires. Dès que le camion se présente, le chargement s'opère en un minimum de temps. L'engin utilisé est le « transpalette ». En effet, l'entreprise disposant d'un quai de chargement surélevé au niveau du camion,

nique).

Si la question vous intéresse, n'hésitez pas à nous soumettre votre problème. Notre représentant commercial dans votre circonscription l'examinera volontiers et vous mettra en relation avec le service technique intéressé.

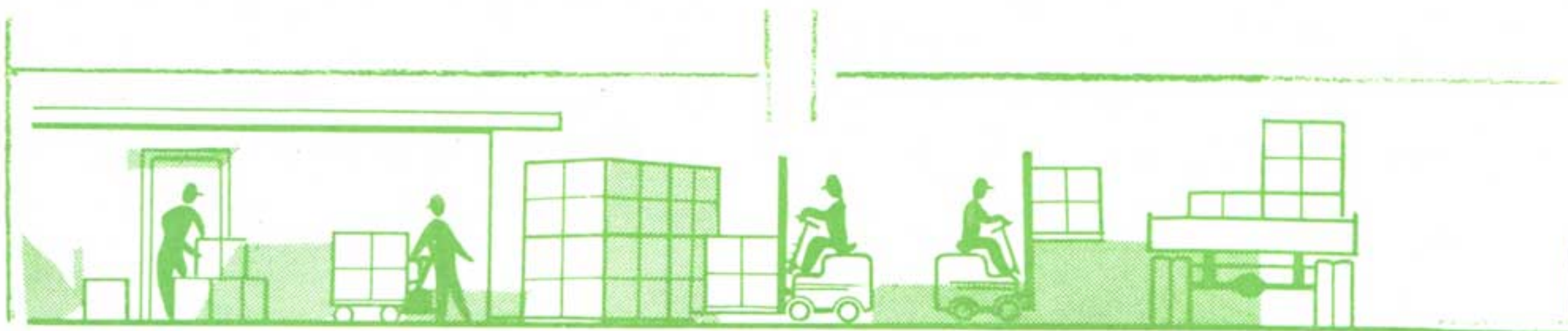






Photo reprise du „Courrier du Rail“ des chemins de fer fédéraux suisses à Berne.

## Le chemin de fer à votre porte

Effectuer le transport d'une marchandise depuis sa prise en charge à la porte de l'expéditeur jusqu'à sa remise à la porte du destinataire, c'est faire ce que l'on appelle communément du « porte à porte ».

Parmi les formes que prend cette opération, il en est une que le chemin de fer a pratiquée dès son origine grâce aux raccordement particuliers qui prolongent la voie ferrée jusqu'aux établissements industriels et amènent la gare chez le client.



### *Importance des raccordements*

Innombrables sont les entreprises qui sont nées et ont prospéré grâce à ce mode de desserte.

Il est, en effet, à peine nécessaire de souligner les avantages du procédé :

— suppression des frais de conduite des marchandises de ou vers la gare ;

— programmation du travail par une desserte élaborée de commun accord avec la gare, à des moments déterminés de la journée. Elimination des arrivées intempestives de camions dont le déchargement doit s'effectuer immédiatement ;

— possibilité de profiter à plein de la spécialisation du matériel de transport en conjonction avec des installations fixes à grand rendement, par exemple wagons auto-déchargement et silos sous les voies, système de déchargement par culbutage avec silos, etc. ;

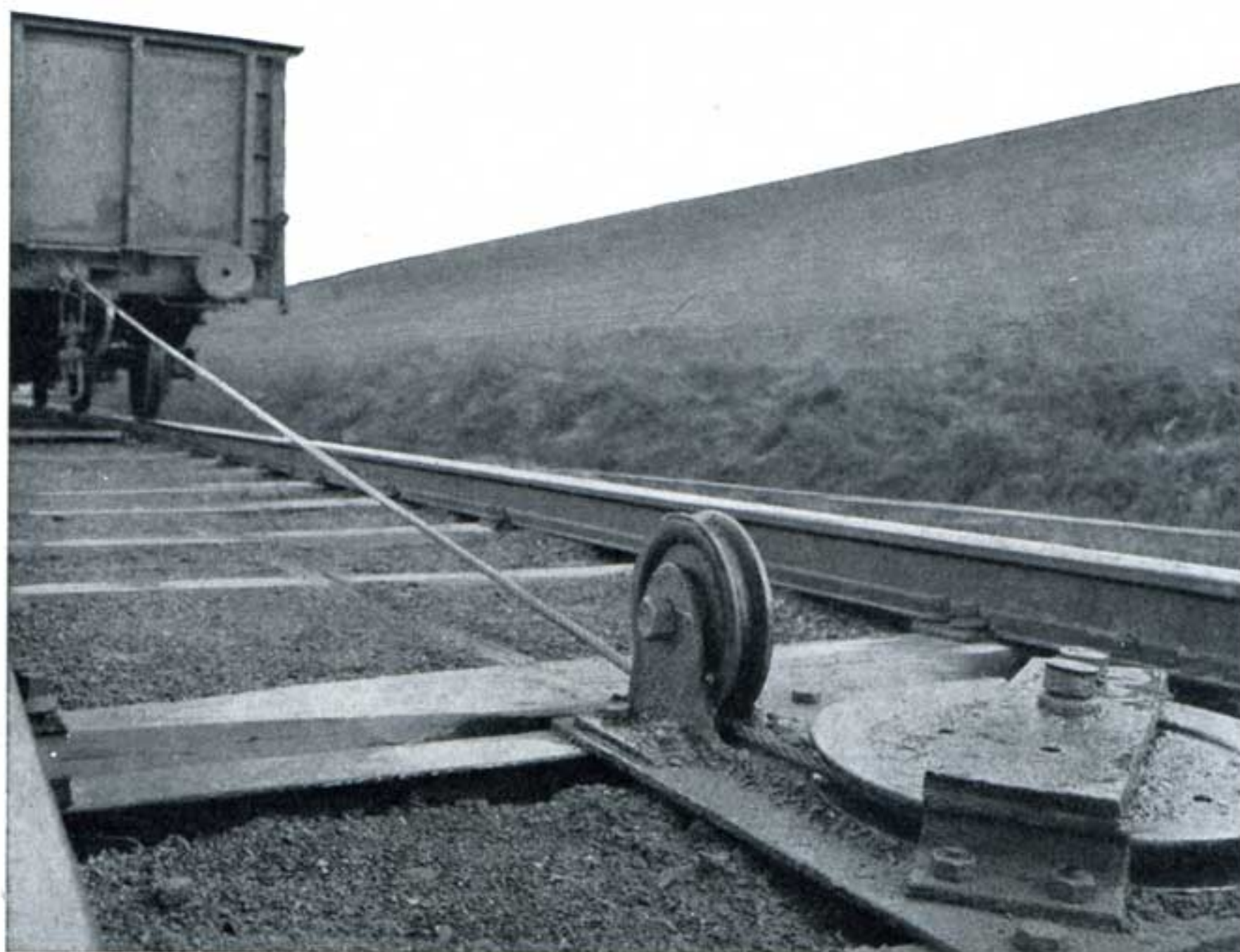
— liaison directe de l'entreprise à un réseau ferroviaire européen de plus de 200 000 km.

Aussi n'est-il pas étonnant que le trafic des raccordements représente une notable partie des transports de marchandises par chemin de fer.

Cette proportion, en 1960, a été de l'ordre de 80 % en nombre de wagons (arrivée et départ réunis).

En considérant les ports comme des raccordements — ce qu'ils sont en fait — nous arriverions à une plus forte proportion encore.

Immenses sont les services que le



Déplacement d'un wagon à l'aide d'un cabestan.

raccordement particulier est encore appelé à rendre dans l'avenir. Le Marché Commun va inéluctablement engendrer un accroissement considérable des échanges intracommunautaires, c'est-à-dire des transports à longue distance pour lesquels la technique ferroviaire occupe une place de choix. La mise sur pied récente d'un réseau de trains TEEM (Trans-Europ-Express-Marchandises) témoigne des efforts déployés dans ce domaine par les chemins de fer européens.

### *Etablissement d'un raccordement*

L'établissement d'un raccordement privé est subordonné à l'obtention d'une autorisation émanant du Ministère des Communications.

L'arrêté ministériel édicte les conditions générales et spéciales auxquelles le raccordé et la S.N.C.B. auront à se conformer pour la construction du raccordement, l'établissement de la liaison et

l'exploitation après mise en service. En principe, le demandeur est tenu d'engager seul les frais qui résultent de la construction de son raccordement et doit en assumer la surveillance ainsi que l'exploitation.

Ceci est fort heureusement théorique, car la S.N.C.B. disposant du matériel et du personnel spécialisés, aidera le raccordé à résoudre bien des problèmes :

— le terrain : le raccordé qui a besoin de terrain appartenant au chemin de fer pour l'établissement de sa voie privée pourra en disposer moyennant une légère redevance annuelle ;

— la jonction avec le réseau S.N.C.B. : le chemin de fer fournit généralement l'appareil de soudure et un tronçon de voie courant d'une longueur maximum de 18 mètres. Le raccordé supporte les frais de pose et paie une redevance annuelle pour l'usage du matériel fourni par le chemin de fer. Ce dernier se charge de l'entretien et du renouvellement de ce matériel de jonction ;



Moyens de traction : 1. le locopulseur.  
2. le tracteur.  
3. le locotracteur.

— la desserte : la convention passée entre le raccordé et le chemin de fer fixe les redevances à payer à ce dernier pour les prestations que le service du raccordement lui occasionne.

Selon l'importance des prestations, laquelle dépend évidemment de la position des installations raccordées par rapport aux voies du chemin de fer ainsi que des conditions d'exploitation convenues, les raccordements sont classés en trois catégories.

Le chemin de fer s'en tient à un taux de redevance forfaitaire par catégorie, applicable à chaque wagon entrant vide ou chargé sur le raccordement, et qui est dégressif en fonction du nombre de wagons reçus annuellement ;

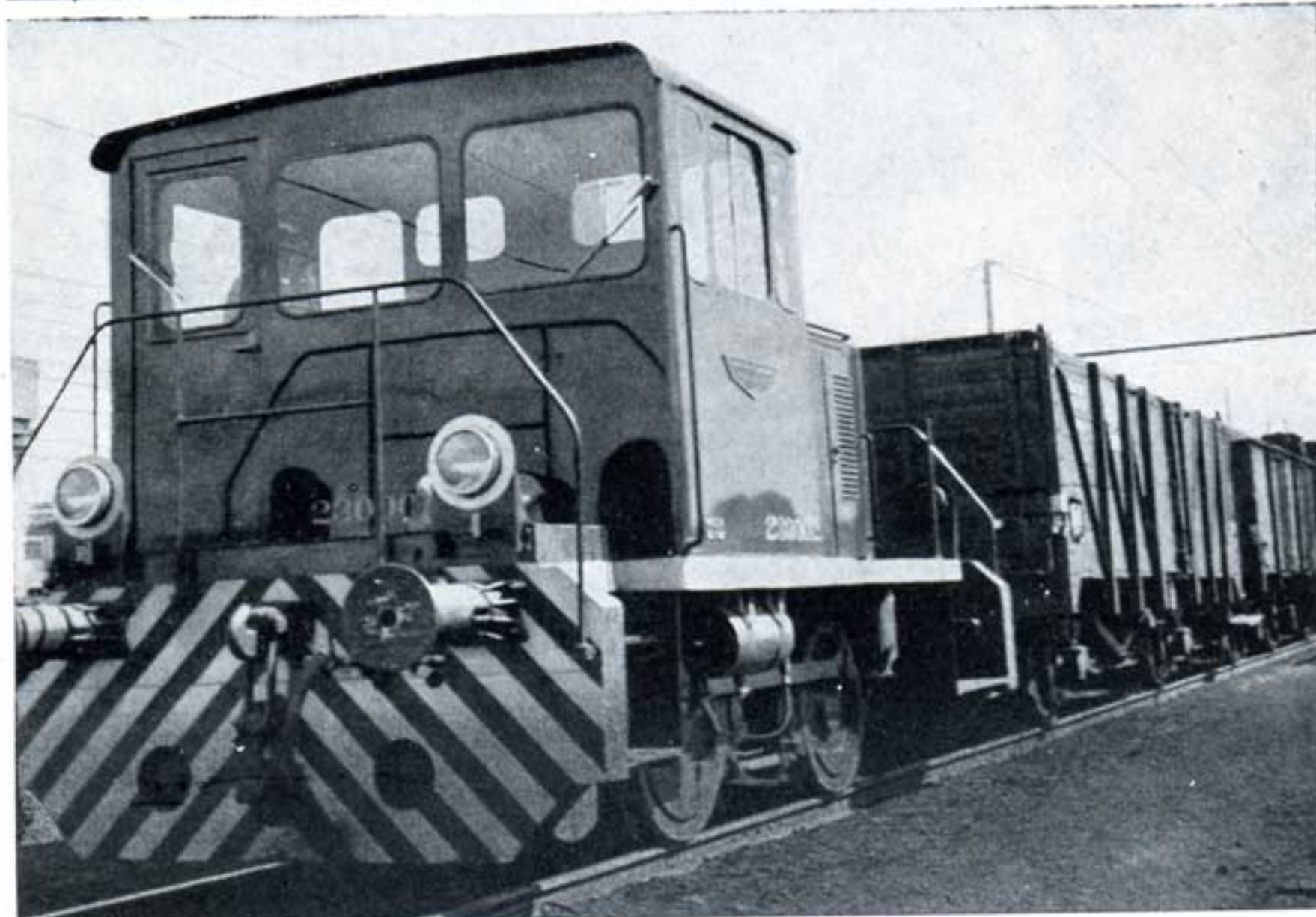
— le raccordement : l'établissement du raccordement proprement dit incombe au raccordé. Cependant en vue de lui épargner les ennuis liés à une telle entreprise, le chemin de fer peut effectuer ces travaux dans la mesure de ses moyens.

### *Les moyens de traction sur raccordement*

Le chemin de fer dépose les wagons à l'entrée d'un raccordement. C'est là aussi qu'il va les reprendre au retour.

Sur le raccordement même, la traction du matériel incombe au destinataire. Il existe des moyens de traction de puissance appropriée aux divers besoins.

Les photos qui illustrent l'article en donnent un aperçu général.



1

2

3

7





Le locopulseur.

### *Le régime tarifaire des raccordements*

Les raccordements bénéficient-ils d'un régime tarifaire préférentiel ? En principe, non. Les tarifs généraux et spéciaux s'appliquent aux transports sans qu'il soit fait de distinction quant à leur lieu de chargement ou de déchargement. Le gros avantage dont bénéficie le raccordé est que le transport arrive à pied d'œuvre dans son entreprise. Il épargne donc, par rapport à la réception en gare, une opération de manutention (trans-

bordement de wagon sur camion) et une prestation de camionnage. Nous laissons aux intéressés eux-mêmes le soin d'évaluer cette économie, dont l'importance varie selon les cas et qu'ils peuvent d'ailleurs accroître encore en s'équipant de wagons modernes auto-déchargeurs. Mais ceci est déjà un autre problème dont nous avons entretenu nos lecteurs dans un numéro précédent.

Au chapitre tarifaire signalons

pour terminer que certains tarifs spéciaux sont réservés à l'usage exclusif des raccordés, soit expressément, soit en raison des conditions qu'ils imposent : trafic par rames importantes, etc...

Une autre facilité dont bénéficient les clients raccordés consiste dans la possibilité d'expédier de leur embranchement ou d'y recevoir des envois de détail, sans passer par les services routiers de prise à domicile, à la condition bien entendu que les envois soient suffisamment importants.

Enfin, il existe un tarif spécial qui accorde au souscripteur qui s'engage à remettre au minimum 100 tonnes par an d'expéditions de détail chargées sur raccordement, une ristourne de 20 F par 100 kg expédiés.

## TERRAINS INDUSTRIELS

Des terrains industriels sont à louer dans les gares ci-après :

**SAUEGARDE** (cour à marchandises et terrains attenants)

3 000 m<sup>2</sup> — Relié par fer et accessible de la route.

**ANVERS SCHIJNPOORT** (le long des voies du faisceau 0)

3 500 m<sup>2</sup> — Peut être raccordé par fer à peu de frais.

**TOURNAI** (en gare)

6 000 m<sup>2</sup> — Peut être relié par fer et accessible de la route.

**TOURNAI** (aux abords du pont des Roulages)

3 000 m<sup>2</sup> — Peut être relié par fer et accessible de la route.

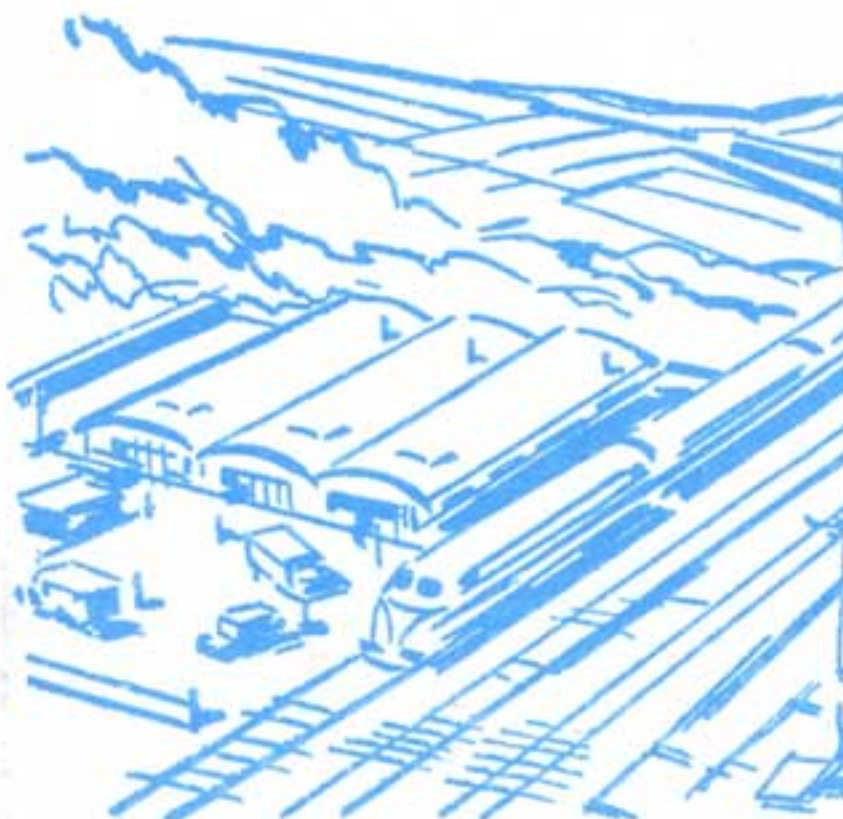
**VAULX** (en gare)

20 000 m<sup>2</sup> — Peut être relié par fer et accessible de la route.

**LESSINES** (ancienne gare de Lessines-Carières)

30 000 m<sup>2</sup> — Peut être relié par fer et accessible de la route.

Pour tous renseignements, prière de s'adresser à la S.N.C.B., Direction de la Voie, Division 32.1 - Section 10 - rue de Louvain, 17, à Bruxelles 1. Tél. 13.18.70. Ext. 3381.





# Brigue

## nouvelle destination de nos trains autos-couchettes en 1962

Intérieur wagons-lits.

L'aire de pénétration de nos trains d'autos accompagnées s'étend chaque année.

Pendant la haute saison prochaine un nouveau service desservira une fois par semaine la destination de Brigue au cœur du Valais, mettant à votre portée la vallée du Rhône, le lac Lemman, Lausanne,

Genève, l'Oberland bernois et même par le col de la Forclaz toute la haute Savoie.

L'extension des autos-couchettes n'est pas seulement géographique. Elle se poursuit encore en profondeur par l'« étoffement » des services existants :

### NOMBRE DE TRAINS AU DEPART DE BELGIQUE

	1959	1960	1961	1962
MILAN *	14	25	25	32
MUNICH	19	27	36	36
AVIGNON	10	10	35	50
BRIGUE	—	—	—	9
	43	62	96	127

\*

Les trains vers Milan donnent correspondance avec les trains autos-couchettes italiens Milan—Rome (journalier) et Milan—Brindisi (une fois par semaine), ces derniers assurent à leur tour la correspondance avec un car-ferry qui débarque le voyageur et sa voiture en Grèce (à Corfou, à Igoumenitza ou à Patras).

#### Circulation des trains au cours de l'été 1962.

Vers BRIGUE :

1 départ hebdomadaire du 2/VII au 27/VIII.

Vers MUNICH :

2 départs hebdomadaires du 29/V au 28/IX.

Vers AVIGNON :

2 départs hebdomadaires du 18/IV au 6/X.

Vers MILAN :

1 départ hebdomadaire du 14/IV au 11/VII et d. 29/VIII au 22/IX.

2 départs hebdomadaires du 11/VII au 29/VIII.

#### Correspondances.

MILAN—ROME

Service journalier, toute l'année.

MILAN—BRINDISI

1 départ par semaine, en correspondance du 5/VIII au 16/IX avec le service Ostende—Milan.

BRINDISI—CORFOU—IGOUMENITZA—PATRAS (car-ferry)

Service journalier (sauf le mardi) du 1/IV au 22/IX.

Pour compléter la liste des destinations méditerranéennes nous rappelons à nos lecteurs, l'existence du service PARIS—BIARRITZ

3 départs par semaine du 22/IV au 22/IX.



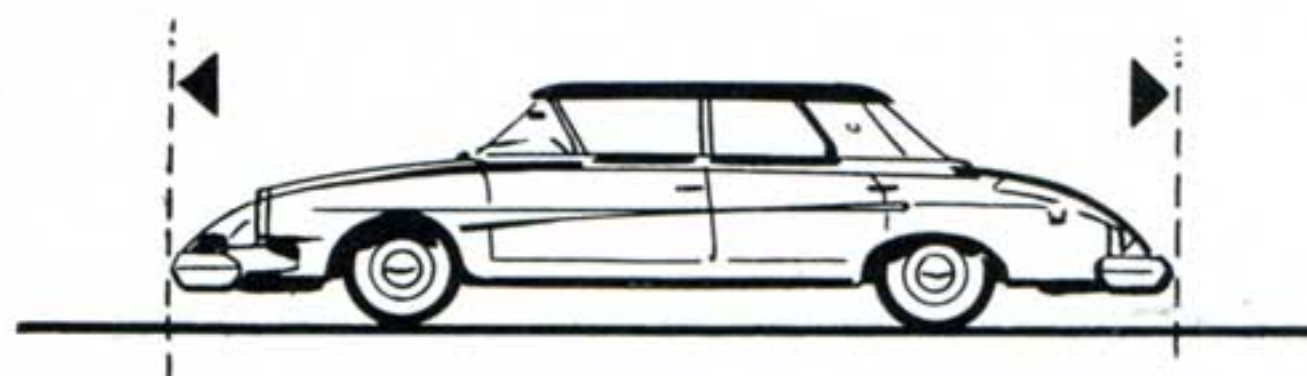


# TARIF

## pour le transport de la voiture



Chargement d'une voiture à Schaerbeek.



### Voiture d'une longueur totale

	jusqu'à 4.42m	de plus de 4.42m
Trajet simple		
SCHAERBEEK—BRIGUE . . . . .	1 720 FB	1 970 FB
SCHAERBEEK—MUNICH . . . . .	1 540 FB	1 790 FB
BRESSOUX—AVIGNON . . . . .	1 710 FB	2 110 FB
SCHAERBEEK—MILAN . . . . .	2 190 FB	2 530 FB
Retour par la même voie : réduction de l'ordre de 20 %.		
MILAN—ROME . . . . .	12 800 liras	19 200 liras
MILAN—BRINDISI . . . . .	20 000 liras	30 000 liras
BRINDISI — GRECE	de BRINDISI à	
	CORFOU ou IGOUMENITZA	PATRAS
Véhicules jusqu'à 750 kg . . . . .	10 000 liras	13 750 liras
Véhicules de 751 kg à 1250 kg . . . . .	15 625 liras	21 875 liras
Véhicules au-dessus de 1250 kg . . . . .	21 875 liras	31 250 liras

Pour eux-mêmes les voyageurs paient le prix normal du voyage selon la classe qu'ils empruntent.

Le chemin de fer met à leur disposition des voitures-couchettes et des wagons-lits.

A noter que les bagages contenus dans le coffre de la voiture sont transportés gratuitement.

Les lecteurs qu'une de nos destinations de l'été 1962 intéresse pourront obtenir un prospectus détaillé dans les bureaux de renseignements de nos grandes gares, dans les agences de voyages.

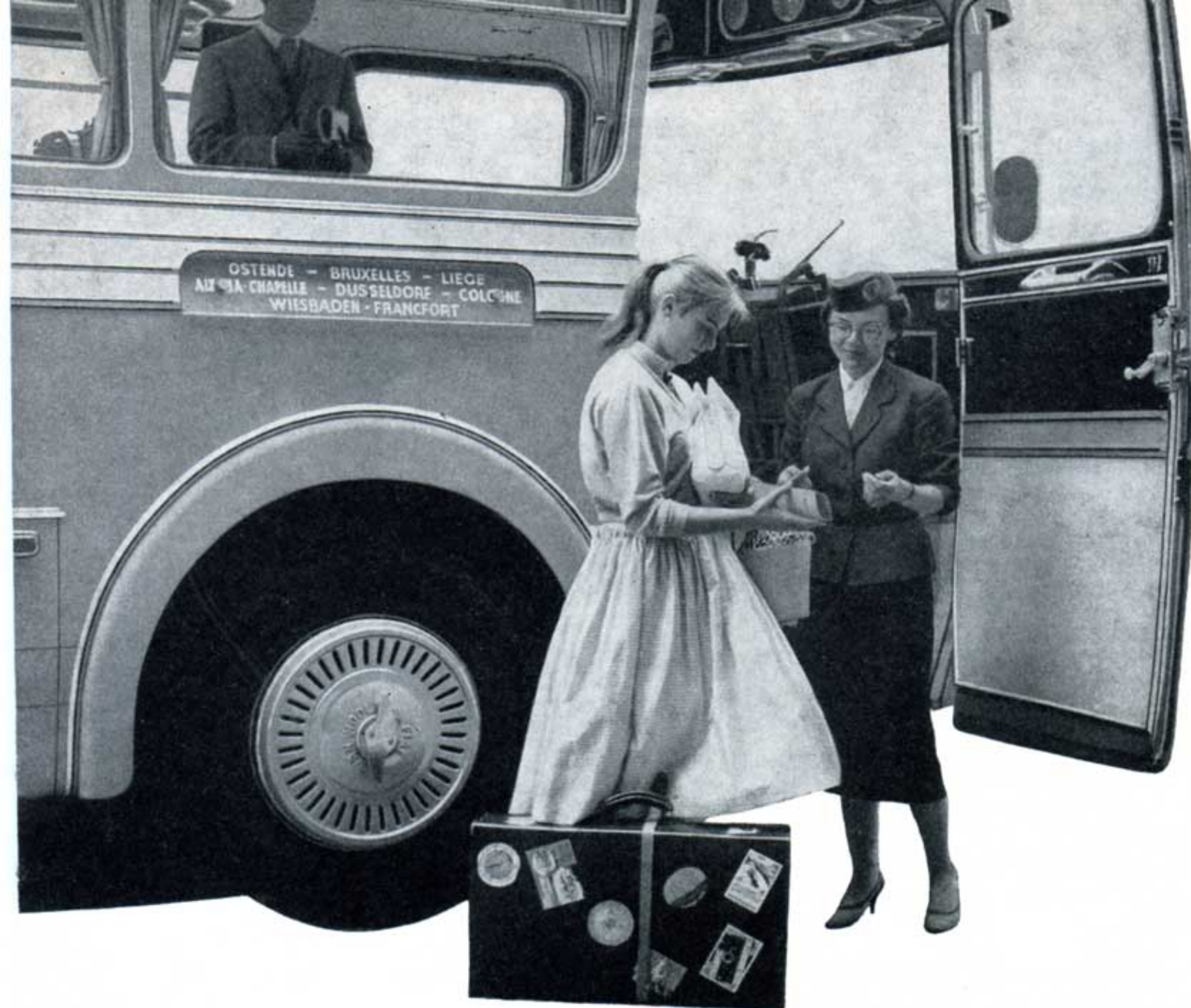
L'industriel, le commerçant fait sa publicité dans **l'indicateur officiel** de la **S.N.C.B.**

Tirage ± 100.000 exemplaires.

Deux éditions par an. S'adresser au concessionnaire : **PUBLI-SUCCES**

**141, avenue de Jette**  
BRUXELLES 9 (Tél. 25.12.60)





## Vacances Européennes avec Europabus.

Au seuil de la saison touristique 1962, nous croyons intéressant de vous signaler qu'Europabus met à votre disposition, cette année, un réseau de 119 services d'autocars de grand tourisme comportant :

— 77 lignes régulières qui relient les centres les plus attrayants de l'Europe tels que: Londres, Paris,

Francfort, Munich, Salzbourg, Innsbruck, Vienne, Rijeka, Venise, Rome, Naples, Palerme, Nice, Madrid, Malaga, Tolède, Lisbonne, etc...

— 22 circuits de plusieurs jours sillonnant des régions pittoresques du continent. En voici quelques-uns cités au hasard: le Tour du Cap Nord (10 jours), l'Angleterre et l'Ecosse (12 jours), l'Al-

lemagne Romantique (7 jours), le Tour de Suisse (7 jours), le Circuit d'Autriche (7 jours), les Châteaux de la Loire (2 jours), le Circuit d'Andalousie (9 jours) etc...

— 20 excursions de choix ne dépassant pas une journée et entre autres: le Tour du Mont Blanc, la Camargue, les lacs Lombards, les Dolomites...





## Les lignes au départ de la Belgique sont :

### 1. Ostende / Anvers - Bruxelles - Menton

(en trois étapes journalières) : assuré toute l'année avec un départ hebdomadaire en avant- et en arrière-saison, et 3 départs en haute-saison; prix forfaitaire aller et retour avec repas et logement : 3 431 F au départ d'Anvers, Bruxelles, Mons et Namur.

### 2. Ostende / Anvers - Bruxelles - Barcelone

(en trois étapes également) : 1 départ hebdomadaire de juin à septembre; prix forfaitaire aller et retour avec repas et logement : 4 043 F (d'Ostende) et 3 661 F (d'Anvers, Bruxelles et Mons).

3. Anvers - Bruxelles - Lourdes (trois étapes) : 1 départ hebdomadaire de mai à septembre; prix

forfaitaire aller et retour avec repas et logement : 3 515 F (d'Anvers, Bruxelles et Mons).

### 4. Ostende - Bruxelles - Frankfurt/Main

(en une étape, le long du Rhin) : quotidien de juillet à septembre; prix aller et retour : 825 F (d'Ostende) et 625 F (de Bruxelles).

### 5. Ostende - Bruges - Amsterdam

4 départs hebdomadaires de juillet à septembre; prix aller et retour : 500 F (d'Ostende) et 437 F (de Bruges).

### 6. Ostende - La Panne - Lille

quotidien de juin à septembre; prix aller et retour : 188 F (d'Ostende) et 137 F (de La Panne).

Tous ces services peuvent être utilisés en combinaison avec d'autres lignes Europabus étrangères pour vous permettre d'atteindre par des itinéraires touristiques spécialement choisis des lieux de séjour éloignés.

Mais il vous est aussi loisible d'emprunter le train pour vous rendre plus rapidement au point de départ d'un circuit ou d'une excursion organisée par une administration étrangère.

Les prospectus des divers pays participant à Europabus peuvent être obtenus auprès des principales gares et agences de voyages agréées, également habilitées à émettre des billets et à réserver des places pour tout le réseau.





Bokrijk. Vieille ferme du Musée de plein air  
Cliché C.G.T. - Photo de Sutter.

## Ceci intéresse votre service social...

### ET L'ON REPARLE DEJA DE PROJETS DE VOYAGES ET DE VACANCES 1962...

A la S.N.C.B., comme ailleurs, les projets ne manquent pas et son service de tourisme, après avoir établi les résultats de la saison écoulée, n'a pas manqué d'en tirer la leçon et de compléter son programme pour 1962.

#### CIRCUITS EN AUTOCAR.

Les circuits touristiques — combinaison heureuse du rail et de la route — qui ont groupé, l'an dernier quelque 50.000 participants contre 40.000 au cours de la saison précédente, comporteront trois nouveaux buts d'excursion. Le premier a nom « **Vallée de l'Ahr** » (départ Verviers) et permettra aux excursionnistes d'admirer, comme il se doit, la beauté de cette vallée qu'ils pourront suivre dès son point de départ :

Blankenheim, jusque **Altenahr** et **Maychoss**.

Le circuit « **Grottes de Han — Crête des Ardennes** » (départ Jemelle) sera prolongé jusqu'à cette délicieuse villette qui a nom **Durbuy**. Enfin, comme « dernier né », le circuit « **La Gaume-Aviath** » (départ Marbehan) ne peut manquer de bénéficier d'un important succès. Il donnera aux excursionnistes l'occasion de visiter l'extrême sud de la province de Luxembourg, la Gaume, « ce petit pays qui chante et rit là-bas, aux frontières de France... », avec son site de Montauban, dont les bas-reliefs gallo-romains découverts lors des fouilles de 1958, fournirent une image de la moissonneuse des Trévires, évoquant d'une manière saisissante la description qu'en donnent Plin l'Ancien et Paliadius, et dont aucune représentation graphique n'était connue jusqu'ici. Grâce à ce circuit « hors des sentiers battus », les participants feront connaissance avec la douce

Gaume, « La Provence belge » comme on l'appelle souvent, aux collines arrondies et sa petite capitale, Virton. **Virton**, où sous la compétente direction de son conservateur, Mr Fouss, le musée gaumais leur fera revivre un passé pas si lointain et qui les charmera. Puis, franchissant la frontière, ils découvriront **Aviath** et sa basilique, « petite cathédrale » dont la splendeur architecturale, ainsi que celle de sa « recevresse », les étonnera, pour ne pas dire plus.

#### UN BEAU JOUR A...

Sera étendue aussi la période d'organisation des excursions « Un beau jour à... », formule qui permet d'effectuer les déplacements et visites prévus au programme de chaque excursion dans les meilleures conditions de prix (individuellement ou en famille) et offre la possibilité très appréciée de retirer les billets combinés jusqu'au moment du départ.

En effet, bon nombre de billets « Un beau jour à... » notamment ceux à destination d'Anvers, Belœil, Gand et Bruges, le Littoral, Spa, Bouillon, Namur et Annevoie, Bokrijk, seront mis en vente dans toutes les gares du pays, les samedis, dimanches et jours fériés, dès le 22 avril prochain (Pâques). Ce programme nous apporte des nouveautés (à partir de juin) :

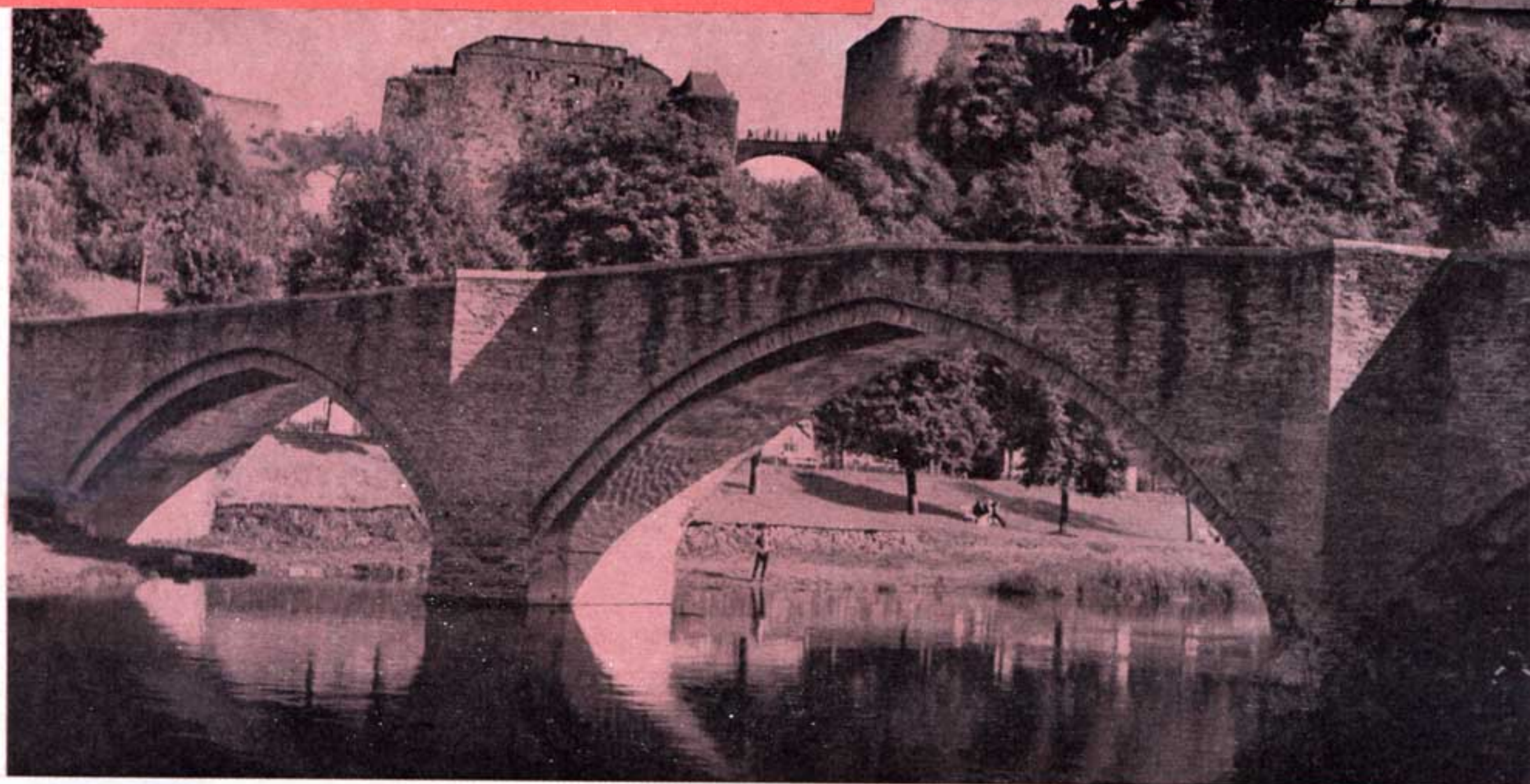
#### — Ypres ;

- en bateau de **Liège** à **Huy**, avec séjour dans ces deux villes ;
- visite de la région comprise dans le triangle **Yvoir**, **Spontin** et son château, **Lustin** et son belvédère des rochers de Frènes, d'où la vue est unique sur **Profondeville**, l'île et la courbe dessinée par la Meuse.

On le voit, les projets, mieux, les nouvelles réalisations ne manquent pas.



Bouillon. La Semois et le château  
Photo Kayaert - Cliché C.G.T.



#### AUTRES FACILITES.

Si nous ajoutons que :

- a) les bénéficiaires de « congés payés » bénéficieront comme par le passé pour eux et leur famille, de billets aller et retour **valables un mois** ;
- b) les abonnements de vacances, valables sur tout le réseau belge pendant **5 jours** (prix : 600 F en 1<sup>e</sup>, 400 F en 2<sup>e</sup> classe), **10 jours** (900 F en 1<sup>e</sup>, 600 F en 2<sup>e</sup> classe), **15 jours** (1350 F en 1<sup>e</sup>, 900 F en 2<sup>e</sup> classe) peuvent être obtenus sur simple demande, dans toutes les gares ;
- c) les cartes à réduction **valables un mois** (prix : 200 F en 2<sup>e</sup>, 300 F en 1<sup>e</sup> classe ou la moitié de ces montants seulement pour les titulaires de la carte « Vacances Joyeuses ») donnent droit à des billets à demi tarif en nombre illimité pendant la période de validité.

... nous aurons brossé un tableau à peine complet des facilités offertes pour la prochaine saison touristique, tableau qui sera d'ailleurs étoffé par les excursions prévues au programme de la section « Tourisme » des diverses Agences Commerciales de la S.N.C.B.

#### VERS L'ETRANGER.

Les excursions traditionnelles vers « LONDRES ET WINDSOR », prévues fin juin, début juillet et début septembre, seront complétées cette année par une formule nouvelle « UN BEAU JOUR A LONDRES », billets à prix très réduits délivrés à l'avance dans toutes les gares belges et valables durant la période du 2/7 au 5/9. Le programme prévoit le trajet « aller » en bateau durant la nuit du lundi au mardi, du mardi au mercredi, du mercredi au jeudi, départ d'Ostende à 0 h 45, le séjour libre à Londres le jour de l'arrivée et départ le soir de ce même jour, de façon à emprunter le bateau quittant Douvres à 1 h 15 du matin. Départ de la gare

d'origine en Belgique après 14 h, le jour A, retour à cette même gare, le jour C avant 15 heures.

Rappelons aussi :

— les voyages à prix réduits de 3, 5, 7 jours — avec pension ou demi-pension, au choix des voyageurs — organisés toute l'année vers Paris, Versailles, Fontainebleau, Chartres, les châteaux de la Loire ;

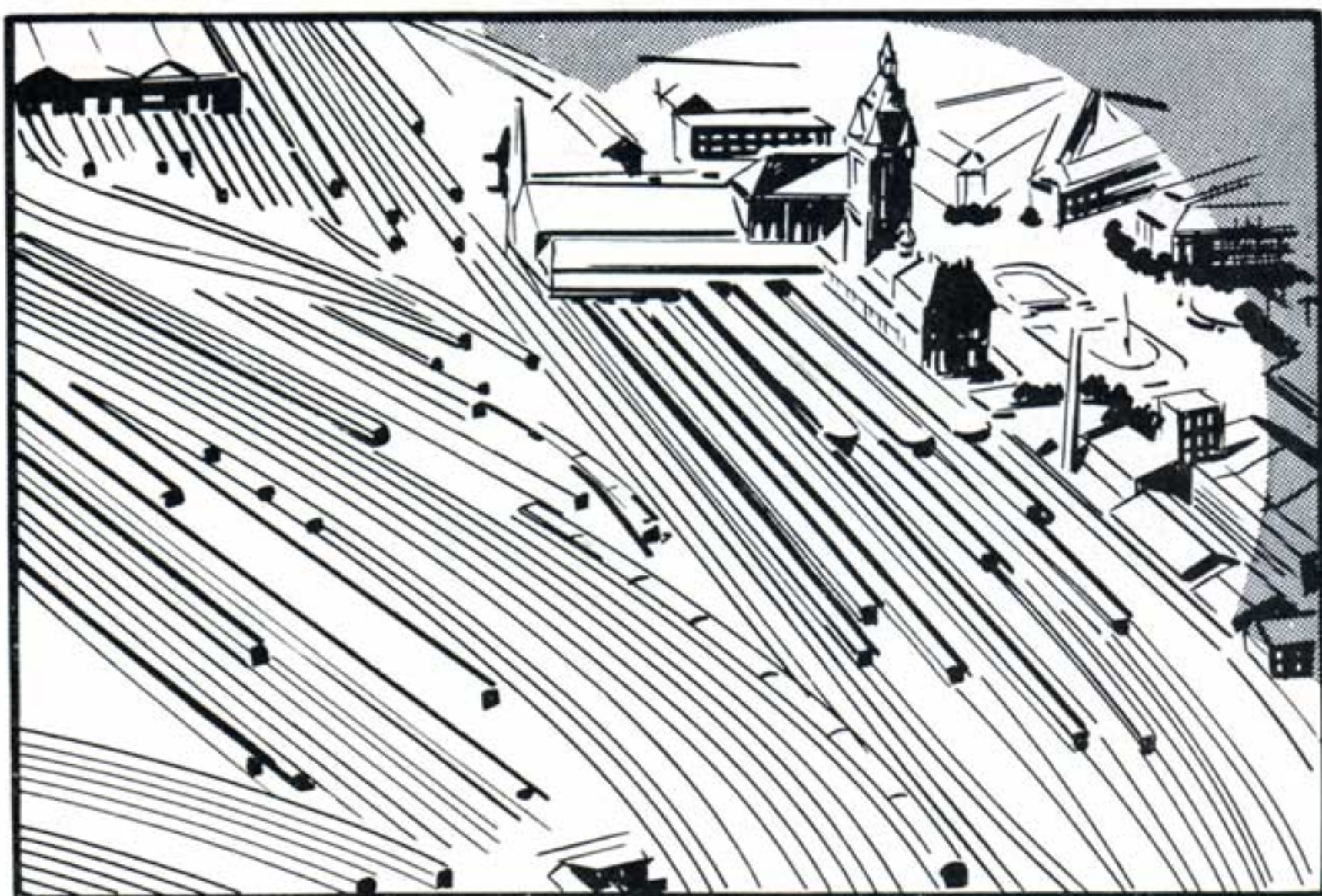
— l'excursion, traditionnelle aussi, de 3 jours en Allemagne, à l'occasion des Fêtes de la Pentecôte, avec comme but : la Franconie romantique (Rothenburg, etc...).

Nos agences commerciales se tiennent à la disposition de vos services sociaux pour tous renseignements complémentaires qu'ils pourraient désirer à propos de votre programme 1962.

ALOST	Denderstraat 49	Tél. (053) 26.115
ANVERS	Meir 24	Tél. (03) 33.02.68
ARLON	61, avenue de la Gare	Tél. (063) 211.15
BRUGES	Station	Tél. (050) 369.97
BRUXELLES	153B, Boulevard Anspach	Tél. (02) 11.95.50 12.13.50
CHARLEROI	1, quai de la Gare	Tél. (07) 32.73.73
CINEY	Station	Tél. (083) 217.72
GAND	Zonnestraat 9	Tél. (09) 25.92.85
HASSELT	Statieplein 21	Tél. (011) 232.65
COURTRAI	Station	Tél. (056) 200.49
LIEGE	124, Bd de la Sauvenière	Tél. (04) 23.17.13
LOUVAIN	Station	Tél. (016) 277.03
MALINES	Station	Tél. (015) 164.82
MONS	14, Square F. Roosevelt	Tél. (065) 359.79
NAMUR	52, rue Godefroid	Tél. (081) 230.84
TOURNAI	Station	Tél. (069) 258.45
VERVIERS	Station	Tél. (087) 308.40



# Nouvelles Tarifaires



EXPEDITIONS A DESTINATION OU EN PROVENANCE DES GARES D'ANVERS (BASSINS ET ENTREPOT) ET ANVERS (SUD).

A partir du 1<sup>er</sup> juillet 1962 les modifications ci-après seront apportées au régime de taxation des expéditions à destination ou en provenance des gares d'Anvers (Bassins et Entrepôt) et Anvers (Sud) :

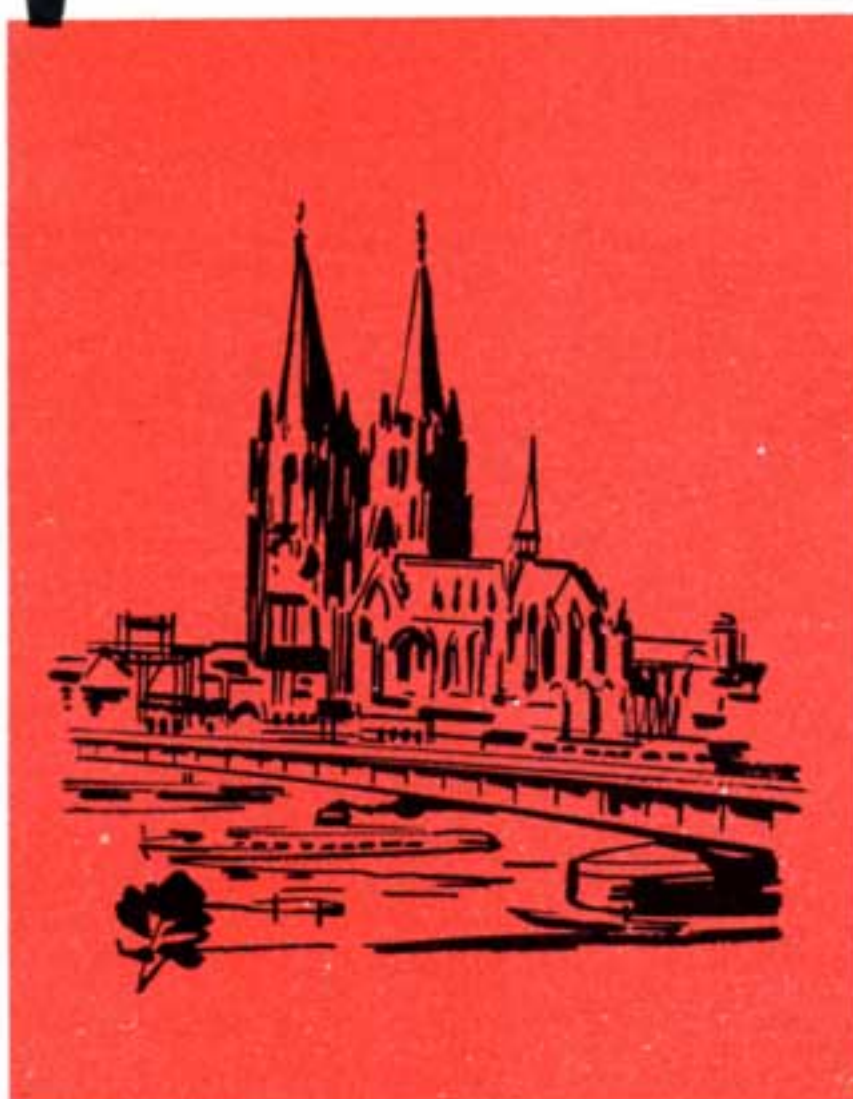
1. Les distances de ces deux gares seront fusionnées pour tous trafics ; les distances uniformes qui seront appliquées sont celles qui sont actuellement en vigueur pour le trafic de transit (et qui sont déjà les mêmes pour les deux gares en cause).

2. Les distances supplémentaires, qui sont appliquées actuellement pour les raccordements situés dans l'enceinte du port d'Anvers, seront supprimées.

3. Les redevances de desserte, qui sont portées en compte actuellement pour les raccordements d'Anvers (Bassins et Entrepôt) situés dans l'enceinte du port, seront supprimées et remplacées par une redevance uniforme de 100 F par wagon chargé, qui est ajoutée au prix de transport. Ces mesures entraînent quelques modifications de détail au tarif pour prestations dans l'enceinte du Port d'Anvers.

## TRAFIC AVEC L'ALLEMAGNE.

Le 15 mars 1962 a été réédité le tarif international CECA n° 1201 pour le transport de combustibles minéraux solides de



certaines gares de la République Fédérale Allemande vers certaines gares belges.

Ce tarif est applicable aux envois effectués « franco » ou « non franco » et acheminés via Aachen/Montzen frontière. Les prix sont calculés suivant l'itinéraire le plus économique, qui, dans la plupart des cas, passe par les Pays-Bas.

Les transports entre des gares allemandes et belges qui ne figurent pas dans le tarif peuvent bénéficier par détaxe du prix moins élevé applicable par la voie néerlandaise.

La nouvelle édition comprend environ 500 gares destinataires belges réparties en 148 groupes, alors que le tarif ancien ne contenait qu'une centaine de gares ; ainsi, la plupart des envois peuvent bénéficier d'office du prix le plus économique. Elle tient

compte, d'autre part, de la diminution des tarifs allemands.

Le prix de vente du nouveau tarif est de 40 F et comprend la taxe de transmission. Sa livraison s'effectue contre paiement préalable au C.C.P. 1010 de la S.N.C.B.

## TRAFIC AVEC L'AUTRICHE.

Le 1.1.1962 est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> supplément au Tarif international marchandises Autriche/Ports de mer belges (BOES).

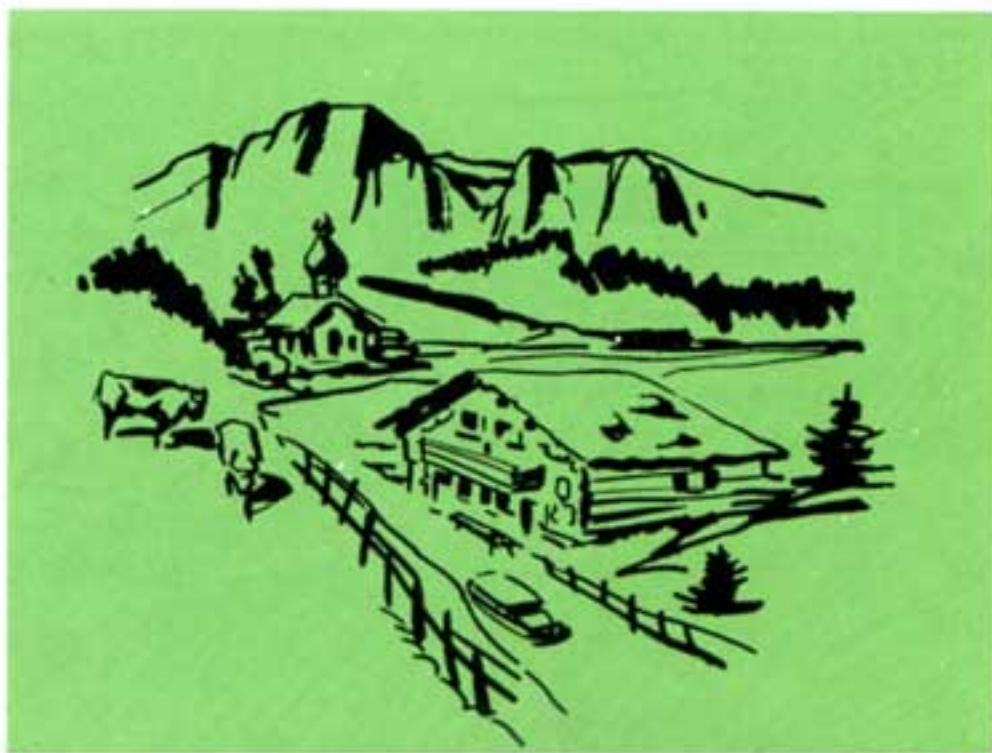
Ce supplément comporte des modifications aux conditions d'application du tarif, à la liste des gares autrichiennes, à la nomenclature des marchandises et à la liste des tarifs spéciaux. D'autre part, les tarifs spéciaux ci-après sont réédités :

2. Fers, fontes et aciers.
3. Papier et carton.
8. Bois et liège.
12. Appareils, machines et véhicules.

## TRAFIC AVEC LA BULGARIE.

Depuis le 1.1.1962, le cours de conversion chemin de fer du Léva bulgare a été porté





à 1 Leva = 43 FB, au lieu de 1 Leva = 7,50 FB.

#### TRAFIC AVEC LA SUISSE.

1. Le 1.1.1962 est entré en vigueur un 8<sup>e</sup> supplément au tarif international marchandises Belgique (trafic local)-Suisse.

Ce supplément comporte la réédition de la Partie C (Prix de transport et distances sur les parcours suisses) pour tenir compte de la réforme de la tarification suisse au 1.1.1962.

En outre, quelques nouvelles gares ont été reprises.

2. Le 1.2.1962 est entré en vigueur un 5<sup>e</sup> supplément aux Tarifs internationaux marchandises ports belges-Bâle et ports néerlandais-Bâle.

Outre des modifications de détail, ce supplément comporte l'insertion de prix pour les produits chimiques présentant le caractère de matières dangereuses, transportés autrement qu'en wagon réservoir, ainsi que de nouveaux prix pour les machines et mécaniques en acier, en fer ou en fonte pesant isolément plus de 8 t ou dont la longueur n'excède pas 8 m et la largeur 2,80 m.

#### TRAFIC AVEC LA TCHECOSLOVAQUIE.

1. Le tarif marchandises Belgique-Tchécoslovaquie sera réédité graduellement avec des nouveaux prix majorés qui tiendront compte de la dernière réévaluation du DM. En outre, quelques nouveaux tarifs spéciaux seront mis en vigueur.

Le 1<sup>er</sup> mars 1962 est entré en vigueur un 4<sup>e</sup> supplément avec les tarifs spéciaux 5 (poils et peaux), 11 (graines de lin), 13 (laines et déchets de laine), tous trois applicables au départ de la Belgique, et



110 (orge) en provenance de la Tchécoslovaquie.

2. Le tarif spécial 2203 applicable aux expéditions d'orge et de malt germé en provenance de la Tchécoslovaquie via Montzen frontière est abrogé à partir du 5 février 1962.

\*\*\*

Dans le cadre de la réédition des tarifs spéciaux du tarif marchandises Belgique-Tchécoslovaquie, un 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> supplément entreront en vigueur respectivement le 1<sup>er</sup> avril et le 1<sup>er</sup> mai 1962 avec les tarifs spéciaux suivants :

1<sup>er</sup> avril 1962 :

1 (Harangs), 3 (Huiles), 4 (Graisses), 6 (Matières textiles), 7 (Chiffons), 8 (Phé-nol), 9 (Masse d'émail), 10 (Noir de fu-

méc), 12 (Sulfate de nickel), tous au départ de la Belgique.

101 (Minerais), 111 (Verres), au départ de la Tchécoslovaquie.

1<sup>er</sup> mai 1962 :

2 (Aciers), au départ de la Belgique.  
102 (Laine), 103 (Malt), 105 (Objets en bois), 106 (Cellulose), 107 (Magnésite), 108 (Produits en pierre artificielle), 109 (Produits céramiques), 110 (Papiers), 112 (Isolants), tous au départ de la Belgique.  
202 (Houblon) dans les deux sens du tarif.

#### TRAFIC AVEC L'ITALIE.

Mise en vigueur le 15.3.1962 du 11<sup>e</sup> supplément au Tarif International Chiasso et Iselle (transit)/Grande Bretagne et du 12<sup>e</sup> supplément au Tarif international Chiasso et Iselle (transit)/Ports de mer français, belges et néerlandais.

Ces suppléments tiennent compte de la réforme des tarifs suisses du 1.1.1962, de la majoration des tarifs S.N.C.F. pour certaines denrées du 1.1.1962 et pour le tarif sur la Grande Bretagne, des aménagements des tarifs des British Railways (parcours maritimes) des 1<sup>er</sup> janvier et 1<sup>er</sup> mars 1962.

#### COLIS POSTAUX.

Depuis le 1<sup>er</sup> mars 1962, le montant maximum des remboursements dont peuvent être grevés les colis postaux, dans les relations avec les pays ci-après, a été augmenté comme suit :

— Autriche :

16 000 FB pour les colis acceptés en Belgique ;  
8 000 schillings pour les colis acceptés en Autriche.

— France :

16 400 FB pour les colis acceptés en Belgique ;  
1 600 NFF pour les colis acceptés en France.