



## Nettoyage des wagons après déchargement

C'est là un domaine où les intérêts des expéditeurs et du transporteur se confondent.

En la matière, le chemin de fer a prescrit dans ses règlements qu'après déchargement, les wagons doivent être convenablement nettoyés et balayés par le destinataire avant d'être remis vides à la disposition du chemin de fer.

Le tarif no 20 prévoit bien qu'à défaut de ce nettoyage le chemin de fer est autorisé à percevoir une taxe allant de 20 à 50 F par wagon à titre d'indemnité pour les prestations qui tombent de ce fait à charge de son personnel.

Il s'agit là toutefois d'une nécessité dont l'inconvénient est de retarder la réutilisation du matériel, vu que, dans de nombreux cas, le personnel du chemin de fer n'est pas sur place ou immédiatement disponible.

Il arrive très souvent que du matériel de transport, demandé d'urgence par des expéditeurs à un endroit déterminé, se trouve sur place mais ne peut être mis à disposition pour la bonne raison que les wagons doivent d'abord subir un nettoyage.

Ces cas prennent une acuité particulière dans les ports, où le travail s'effectue en général à un rythme fiévreux et où il faut parvenir à ce que les marchandises puissent être transbordées directement du navire dans les wagons.

Si, après déchargement des marchandises, un wagon n'est pas nettoyé sur-le-champ par les ouvriers mêmes qui ont fait le déchargement, on risque soit de voir le wagon souillé rechargé tel quel, avec comme conséquence la possibilité d'avaries à la nouvelle marchandise, soit de perdre un certain temps avant que le wagon ne puisse à nouveau être utilisé.

Le chemin de fer fait donc appel à ses clients pour que, dans l'intérêt des deux parties, ils donnent aux ouvriers appelés à décharger les wagons les instructions voulues pour un nettoyage régulier et systématique de ceux-ci avant leur remise à la disposition du chemin de fer.

## Horaires à l'exportation

Voici les horaires les plus favorables pour vos transports à destination de l'étranger.

Vous trouverez dans le présent article les heures de départ et d'arrivée des wagons que vous exportez à destination des pays voisins (Allemagne, France, Grande-Bretagne, Pays-Bas). L'horaire du Trans-Europ-Express, que nous avons déjà fait paraître dans notre no 3 de mai 1961, n'a pas été repris ici.

Les horaires qui suivent sont entrés en vigueur le 1er octobre 1961.

Ils sont revus une fois par an, et chaque fois, nous les publierons à votre intention.

Pour indiquer les heures de départ et d'arrivée, nous avons négligé les minutes pour ne retenir que l'heure pleine.

Par exemple, 10 h signifie que le train arrive ou part entre 9 h et 9.59 h, en d'autres termes, au cours de la 10<sup>me</sup> heure de la journée.

Le séjour dans les gares frontières a été calculé en tenant compte du temps nécessaire à l'accomplissement des formalités douanières ordinaires.

Ce temps de séjour ne suffit cependant pas lorsque d'autres opérations doivent s'accomplir, telles une réexpédition, un réglage ou une visite spéciale des autorités douanières ou autres (dédouanement, visite par un vétérinaire, examen phytopathologique, etc...).

