

# "RAIL ET TRACTION"

REVUE DE VULGARISATION FERROVIAIRE

AFFILIÉE A L'UNION DE LA PRESSE PÉRIODIQUE BELGE

ÉDITÉE SOUS LE PATRONAGE DE L'ASSOCIATION BELGE DES AMIS DES CHEMINS DE FER  
14, PLACE DE LA CONSTITUTION

BRUXELLES-MIDI

## UN NOUVEAU TYPE DE MOTRICE S.N.C.V.



Cette nouvelle motrice électrique sortie des Ateliers de Braine-le-Comte est mise progressivement en service sur le réseau du Centre.

(Photo G. Desbarax).

27 Années d'expérience ..

LA MÉTHODE PHYSIQUE

Le Williams

SUR LES LOCOMOTIVES

Assure très simplement et à un prix extrêmement réduit la propreté et la conservation des chaudières quelle que soit la nature des eaux d'alimentation.

CASIMIR BEZ ET SES FILS

19, AVENUE PARMENTIER, 19  
PARIS

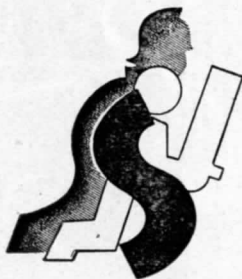
TÉL. ROQUETTE 85.85

LE WILLIAMS S.P.R.L.

24, RUE DE L'ÉVÊQUE, 24  
BRUXELLES

TÉLÉPHONE 18.19.32

LA SÉCURITÉ



PAR L'EXTINCTEUR

**SICLI**

*...votre pompier!*

\*

38, AVENUE RICHARD NEYBERGH, BRUXELLES  
Tél. 26. 82. 22.

2ME ANNÉE - N° 3  
1ER OCT. 1949

■  
R É D A C T I O N  
ET ADMINISTRATION :  
GRAND HOTEL DE  
L'ESPÉRANCE, PLACE  
DE LA CONSTITUTION, 14  
BRUXELLES - MIDI

■  
POUR LA FRANCE :  
H LARTILLEUX, 17, RUE  
BONAPARTE — PARIS

# RAIL & TRACTION

REVUE DE VULGARISATION  
FERROVIAIRE BI-MESTRIELLE

DIRECTEUR: P. PITSAER  
REDACTEURS EN CHEF:  
R. EMPAIN ET  
H. F. GUILLAUME

■  
PUBLICITÉ: P. PITSAER  
C. C P. N° 7809,42 DE  
P. PITSAER - RIXENSART  
TÉL. 53 61.57 - 34.58.83

■  
ABONNEMENTS UN AN:  
BELGIQUE. . . FR. 45  
ÉTRANGER. . . FR. 54

## NOUVELLES VOITURES LITS MÉTALLIQUES



**I**NSTRUITE par une expérience presque séculaire, la Cie Internationale des Wagons-Lits vient de mettre en service des voitures-lits toutes classes construites par la S. A. « LES ATELIERS METALLURGIQUES » à Nivelles.

La Fig. 1 montre l'ensemble extérieur d'une voiture destinée à la Turquie.

Dans leurs grandes lignes, ces voitures restent les mêmes que celles déjà fournies antérieurement, c'est-à-dire : construction métallique avec revêtement intérieur en bois - voiture à couloir latéral, composées chacune de 11 compartiments Z., d'un office et d'un cabinet de toilette à chaque extrémité.

Ci-dessous, quelques caractéristiques de ces véhicules :

### Dimensions principales :

Longueur de la caisse	20,500 m.
Largeur extérieure à la ceinture	2,842 m.
Longueur hors tampons	23,452 m.
Distance d'axe en axe des pivots de bogies	16,000 m.
Hauteur totale au-dessus du rail	4,000 m.
Poids en ordre de marche	52 tonnes

### Structure de la caisse :

Les parois de caisse sont constituées, à la partie supérieure et inférieure, de longrines en profilés de section Z. et L., assemblées sur des montants en tôle emboutie de 3 mm. d'épaisseur par assemblage mixte rivé et soudé.

Le revêtement extérieur de charpente est en tôles d'acier au cuivre de 2 1/2 mm. rivées. Les têtes des rivets sont fraisées afin d'améliorer l'aspect.

Les parois d'extrémités sont constituées de montants emboutis renforcés et solidement entretoisés, en tôle d'acier. La deuxième paroi des W. C. et des offices est également en acier, le tout assemblé rigidement à la partie inférieure et supérieure, de manière à former une paroi paratéléscopique.



REPRODUCTION  
AUTORISÉE EN  
CITANT LA SOURCE



LES MANUSCRITS  
NON INSÉRÉS NE  
SONT PAS RENDUS



ADRESSER TOUTE  
LA CORRESPONDANCE  
AU SIÈGE



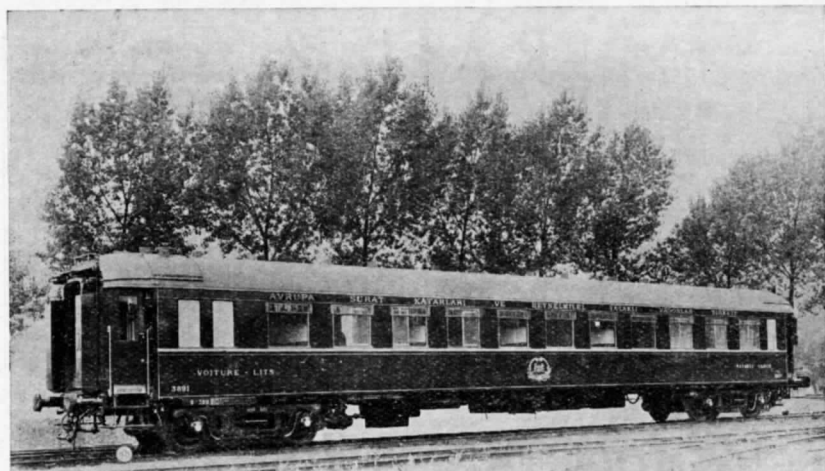


Fig. 1. — Vue extérieure de la voiture — à remarquer les inscriptions turques en lettres latines (Photo A. M.)

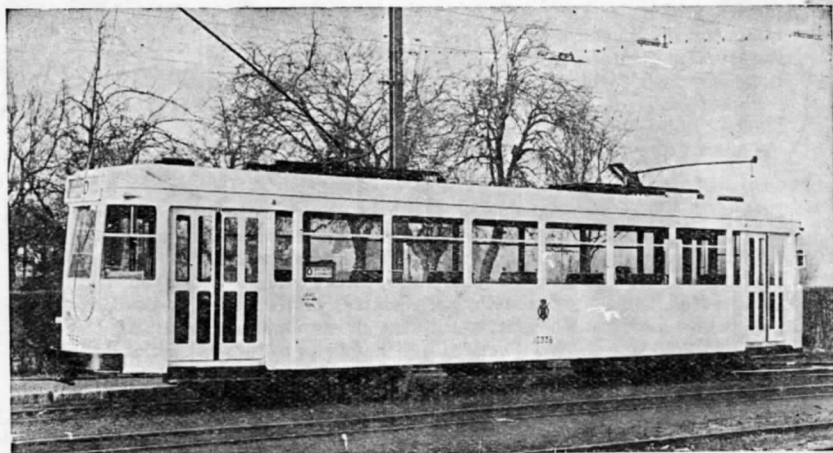
La toiture est constituée d'une charpente composée de courbes en acier de forme elliptique, entretoisées, le tout soudé par points. Le revêtement de toiture se compose de tôles d'acier au cuivre de 1,5 mm. d'épaisseur, rivées aux courbes et longrines.

#### Aménagement intérieur.

L'aménagement intérieur a subi certaines améliorations et modifications. Signalons notamment que toutes les glaces des fenêtres sont doubles pour éviter (Suite page 6).

---

**LA MOTRICE TYPE « N » S.N.C.V. — Equipée de 2 moteurs de 68 c.v. attaquant les bogies par vis tangente, ce beau véhicule est destiné au service urbain du réseau de Bruxelles.** (Cliché S.N.C.F.)







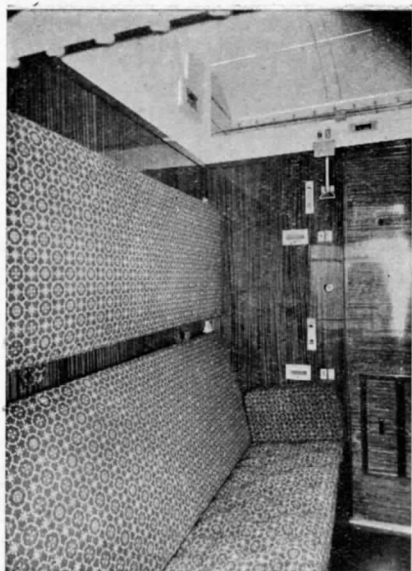


Fig. 3. — Disposition de jour d'un compartiment de 3<sup>e</sup> classe. (Poto A. M.)

Toute la literie est disposée dans le coffre, sous le lit inférieur.

La disposition en position de nuit est réalisée par le basculement et le placement horizontal du dossier et de l'appui-tête (Fig. 4). Seul le garnissage des banquettes n'est pas le même en 3<sup>e</sup> classe qu'en 1<sup>re</sup> et en 2<sup>e</sup> classes.

Le confort des voyageurs de 3<sup>e</sup> classe, tant au point de vue ventilation, éclairage, chauffage, appareils sanitaires reste le même que pour les compartiments de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classes.

Nous profitons de l'occasion pour réitérer nos remerciements aux «ATELIERS METALLURGIQUES» de l'amabilité avec laquelle ils ont accueilli nos membres lors de la visite qui nous a été accordée le 23 avril dernier, ainsi que pour l'intéressante documentation que nous avons reçue sur la construction de ces nouvelles voitures, qui, une fois de plus, ne manqueront pas de porter au-delà des frontières, la renommée de l'industrie ferroviaire belge.

une déperdition trop grande de la chaleur et assurer une isolation parfaite de la voiture aux températures extérieures.

D'autre part, le plancher est en bois, avec double isolation, et la partie inférieure du plancher est protégée par un revêtement en tôle en métal léger, afin de garantir la voiture contre tout danger d'incendie, par la projection d'étincelles dues au freinage. La fig. 2 donne les dispositions des compartiments de cette voiture.

Enfin, la principale innovation consiste dans le fait que 4 compartiments par voiture (2 à chaque extrémité) sont réservés aux voyageurs de 3<sup>e</sup> classe. Chacun de ces compartiments est prévue pour 3 voyageurs (Fig. 3). Les 3 lits superposés sont réalisés suivant les dispositions ci-après :

- lit inférieur : par le siège pro-
- posé dit de la banquette.
- 2<sup>e</sup> lit : par le dossier.
- 3<sup>e</sup> lit : par l'appui-tête.



Fig. 4. — Disposition de nuit d'un compartiment de 3<sup>e</sup> classe. (Poto A. M.)

## Un bel exemple de réseau ferré

### LE CHEMIN DE FER INDUSTRIEL du Port de Vilvorde et Extensions

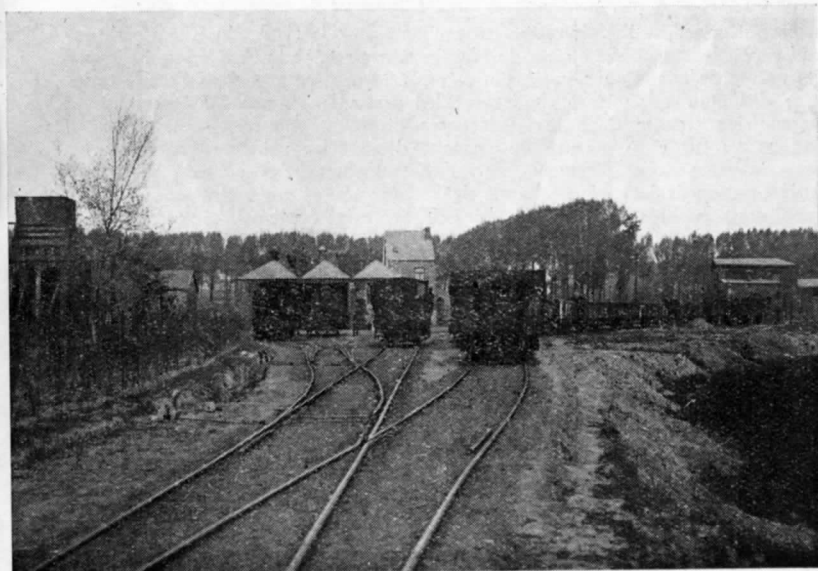


N Belgique, s'il est une compagnie de chemin de fer peu connue, c'est certainement celle s'intitulant « S. A. du Chemin de fer Industriel du port de Vilvorde et extensions » et cependant son importance économique dans le complexe industriel du canal maritime de Bruxelles est de tout premier ordre.

Cette compagnie fut fondée en 1908 avec comme but principal d'activité, la construction et l'exploitation de raccordements intermédiaires entre Haren-Etat et les voies particulières des usines riveraines et avoisinantes du canal maritime de Bruxelles au Rupel.

Dès le début, le succès de cette entreprise s'affirma et si la guerre de 1914-1918 l'interrompit, les années de prospérité qui suivirent amenèrent les dirigeants à développer toujours davantage le réseau, favorisant ainsi l'installation de nombreux établissements industriels sur les territoires de Haren (2<sup>e</sup> district de Bruxelles), Neder-over-Hembeek, Machelen, Vilvorde et Grimbergen, non seulement de chaque côté du Canal Maritime sur une longueur d'environ 15 Kms, mais dans les agglomérations même, partout où le terrain permettait la construction d'usines.

Se soudant aux lignes de la S.N.C.B. au sud et au nord de la gare de Haren (Nord), les voies du Chemin de fer Industriel enveloppant le canal maritime depuis l'Avant-Port de Bruxelles jusqu'à Pont-Brûlé, s'en détachent pour pénétrer au cœur des localités de Vilvorde et de Machelen ; l'ensemble du réseau comporte quelques ouvrages d'art, dont 4 ponts fixes sur la Senne ; avant la guerre de 1940-45, un pont basculant d'une valeur de 8 millions avait été construit sur le



CHEMIN  
DE FER  
INDUSTRIEL

Remise à  
locomotives.

Canal Maritime à hauteur du Marly, pour la desserte de la rive gauche du canal, tandis qu'un deuxième pont basculant, construit à Pont-Brûlé, constituait la liaison nord entre les voies posées sur chaque rive du canal.

Ces deux ponts ont été détruits par les armées en 1940 ; depuis lors, le premier a été remplacé par un pont provisoire auquel un autre, à travée levante, sera substituée prochainement. Quant au deuxième à Pont-Brûlé, sa reconstruction est encore à l'étude.

Toutes les lignes sont à simple voie, avec de nombreux tiroirs d'évitement et présentent un tracé souvent sinueux. Cette situation, indépendante de la volonté de la Compagnie, est due à l'absence du pouvoir d'expropriation et, de ce fait, le chemin de fer doit emprunter soit la digue du canal, soit la voie publique, bien qu'en certains endroits où le terrain était disponible, les voies soient établies en site propre ; un autre inconvénient provenant de cette situation résulte du très faible rayon de certaines courbes dont la valeur descend souvent jusqu'à 75 m. !

Le service de la voie utilisait jadis du rail pesant 30 Kg au mètre, mais actuellement un profil plus lourd de 40,650 Kg en partie courante et même à 50 Kg dans certaines courbes à grand trafic est utilisé, tandis que les traverses sont distantes de 80 cm. ; la charge de 15 tonnes par essieu est admise partout avec vitesse maximum de 15 Km. à l'heure sur les voies non en site propre.

La Société possède son propre matériel roulant et de traction ; l'effectif des wagons en service est actuellement de 50 wagons fermés et tombereaux à 2 essieux et 1 wagon plat ; ces véhicules ont été achetés aux chemins de fer de l'État et ne sont pas munis de frein continu, car les nécessités du trafic n'exigent pas un tel investissement ; toutefois, certaines locomotives sont équipées du frein Westinghouse car les grandes rames sont constituées par du matériel de la Société Nationale des Chemins de fer belges et des Chemins de fer étrangers, lequel matériel possède le frein continu en vertu des prescriptions de la réglementation internationale de circulation. Il est d'ailleurs à remarquer que le trafic intérieur du réseau qui nous occupe est tout à fait secondaire si on le compare au trafic d'échange avec le réseau de la S.N.C.B.

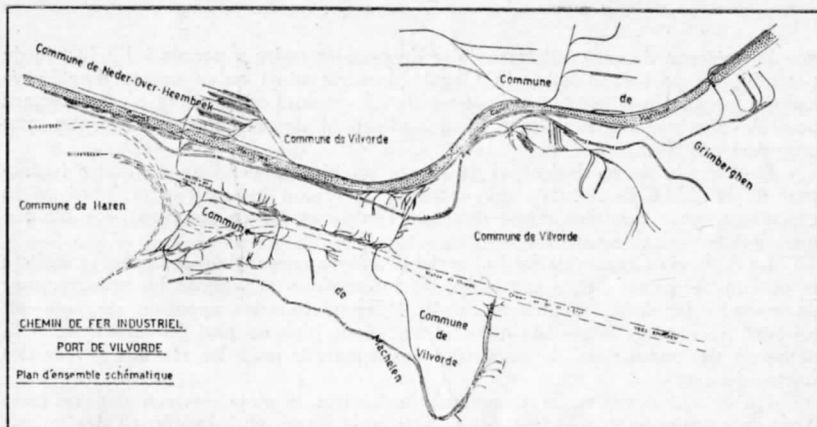
La société exploitante possède un parc de 8 locomotives, dont 7 de construction belge (toutes à adhérence totale : 3 à 2 essieux couplés, 5 à 3 essieux couplés et 1 à 4 essieux couplés) ; ces locomotives ont des roues d'environ 1 m. de diamètre et s'inscrivent facilement dans les courbes de petit rayon ; le hangar auquel est adjoind un atelier de réparations, est situé à hauteur du pont du Marly.

En ce qui concerne l'exploitation proprement dite, la S. A. du Chemin de fer Industriel reçoit les wagons en gare de Haren, non classés ; la Société, qui dispose de petits points de triage sur son réseau même, trie ces wagons dans l'ordre topographique des établissements à desservir ; les nouvelles rames ainsi constituées sont acheminées ensuite dans les différentes directions où les trains déposent leur wagons au fur et à mesure du passage devant les usines raccordées ; les opérations inverses sont exécutées pour l'acheminement des wagons pleins ou vides à destination de la gare d'échange de Haren ; toutes ces opérations et celles qui suivent sont facilitées grâce aux voies de tiroirs et également aux demi-lunes de manœuvres, réparties judicieusement sur l'ensemble du réseau. Comme la la circulation des trains se fait à vue, la société exploitante n'a pas installé une signalisation ferroviaire proprement dite, sauf, toutefois, aux routes de Bruxelles-Anvers et de Buda où existent deux postes complets de signalisation routière combinés avec la voie ferrée.

En plus du trafic intérieur entre usagers déjà cité ci-dessus, la société procède également au déchargement, à l'aide d'une grue-locomotive, des bateaux sur ses propres wagons et à l'amenée des produits ainsi déchargés aux usines raccordées. Le trafic est constitué en majeure partie par des matières pondéreuses telles que sable, gravier, os, charbons, bois, cokes, produits chimiques, etc.

En résumé, le nombre des raccordés, sous-raccordés et usagers desservis par le Chemin de fer Industriel de Haren dépasse les deux cents parmi lesquels nous





citerons deux importantes meuneries, trois cokeries, plusieurs usines de produits chimiques, deux fabriques d'appareils de chauffage de marques très connues, des parcs de stockage pour essence, des ateliers d'automobiles, etc.

La société a bien voulu nous communiquer les statistiques suivantes .

#### NOMBRE DE WAGONS

Mois	1944	1945	1946	1947	1948
Janvier ... ..	11.208	5.227	8.473	11.471	10.374
Février ... ..	10.065	4.646	8.338	11.411	8.960
Mars ... ..	10.458	5.014	9.562	14.512	10.512
Avril ... ..	5.531	5.857	10.623	11.259	9.847
Mai ... ..	815	5.358	9.818	10.090	9.007
Juin ... ..	1.378	6.016	9.148	8.991	8.460
Juillet ... ..	1.718	6.921	9.013	8.118	7.596
Août ... ..	2.183	9.021	8.695	8.478	8.799
Septembre ... ..	1.238	7.965	9.291	9.189	8.372
Octobre ... ..	5.257	8.608	9.698	10.189	8.909
Novembre ... ..	6.685	8.070	8.899	9.973	8.949
Décembre ... ..	8.235	8.915	9.475	11.183	9.064
	64.771	81.618	111.033	124.864	108.849

Les résultats pour 1949 s'annoncent cependant comme étant encore moins favorables que ceux de 1948, par suite de la crise qui sévit dans toutes nos industries. Citons notamment celle qui a atteint les cokeries, du fait qu'elles ne pouvaient plus exporter vers la France, ce qui a entraîné pour elles des stockages énormes fort coûteux en immobilisation.

D'autre part, les tarifs du Chemin de fer Industriel sont bloqués à 240 % de ceux du 1<sup>er</sup> semestre 1939, comme ceux de la S.N.C.B. ; mais alors que celle-ci reçoit des compensations gouvernementales, le Chemin de fer Industriel n'en obtient aucune ; la modicité obligée de ses tarifs a mis le Chemin de fer Industriel dans une situation financière extrêmement difficile. Et pourtant, il est certain

que la présence de cet outil ferroviaire de premier ordre a permis à l'industrie de s'étendre de part et d'autre du Canal Maritime ainsi qu'au centre d'agglomérations, et que la desserte méthodique de ces multiples chantiers n'est vraiment possible que par un exploitant habile, affranchi des servitudes inhérentes aux organismes d'Etat.

Le Chemin de fer Industriel de Haren est ainsi devenu un auxiliaire important de la S.N.C.B. pour ce qui concerne la région industrielle du nord de la capitale et nous pouvons même dire que l'existence de ce complexe économique n'est pas convenable sans lui.

La S. A. du Chemin de fer Industriel de Haren répare dans ses propres ateliers et par un personnel d'élite spécialisé, les locomotives et wagons lui appartenant ; de même, c'est dans ses ateliers qu'elle fabrique tous les appareils de voie qui lui sont nécessaire. Signalons qu'il lui arrive de plus en plus fréquemment, à la demande des industriels, de construire ces appareils pour les réseaux privés des usines du pays.

En ce qui concerne le personnel, la Société emploie environ une centaine d'ouvriers travaillant à l'exploitation, aux réparations et à l'entretien des voies ; pour ce qui se rapporte aux œuvres sociales, la Société accorde depuis longtemps et bien avant les lois actuelles un congé annuel payé à son personnel ouvrier.

Si ce chemin de fer est exclusivement réservé aux marchandises en temps normal, il lui est cependant arrivé d'admettre sur ses voies des trains ordinaires de voyageurs avec voitures à boggies et même avec une voiture-restaurant ; si bizarre que cela puisse paraître à première vue, la chose est cependant rigoureusement exacte et s'est produite deux ou trois années de suite lors de régates à l'aviron au bief d'Humbeek ; les trains en question partaient de Bruxelles (Nord), passaient en gare de Haren, puis étaient conduits à Pont-Brûlé, côté gauche du canal, où les voyageurs pouvaient assister aux réjouissances, confortablement installés et à l'abri des ardeurs du soleil.

De même en 1935, lors de l'exposition de Bruxelles, le pont du Marly a permis le passage et l'amenée sur le plateau du Heysel, de tout le matériel roulant moderne exposé dans la gare modèle ; c'est ainsi que ce réseau inconnu du grand public, a vu circuler sur ses voies les locomotives électriques françaises et italiennes les plus perfectionnées ainsi que, chose extraordinaire, les voitures-salons du chemin de fer de l'Etat Suédois ; mieux encore, la célèbre 242-A1 S.N.C.F. de Chapelon

## CHEMIN DE FER INDUSTRIEL

Sur le réseau.



---

est passée à Haren au temps où elle était encore la 241-01 du réseau de l'Etat.

Animée d'un dynamisme rare, sa direction est entourée d'un personnel choisi constituant presque un familistère ; les cheminots avec 25 et 30 ans ne sont pas rares à la S. A. du Chemin de fer Industriel.

Au cours d'une visite que notre Association a faite sur le réseau, les participants ont pu se rendre compte, par eux-mêmes, que tout est mis en œuvre pour que les clients du rail soient servis au mieux et ponctuellement.

Chose digne d'être notée et qui démontre l'esprit qui y règne : chaque locomotive porte un nom propre et est considérée comme un être vivant soigné avec amour. Ceci se passe de tout commentaire et il est inutile d'ajouter un mot de conclusion.

H. F. G.



## U. S. A.

### NOUVELLE LOCOMOTIVE A TURBINE A GAZ.

La première locomotive à turbine à gaz vient d'être mise en service sur le réseau de l'Union Pacific Railroad ; d'une puissance de 4.500 CV. et à transmission électrique, cette nouvelle machine ouvre de nouveaux horizons pour certains problèmes de traction.

## FRANCE

### METROPOLITAIN DE PARIS.

Le prolongement de la ligne 13bis, Porte de Saint Ouen-Carrefour Pleyel est en cours d'équipement, le gros œuvre étant terminé ; 20 nouvelles rames ont été commandées pour desservir cette importante artère qui reliera la gare Saint-Lazare à un quartier remarquable par la densité de sa population et par le nombre considérable de ses usines et ateliers.

## BELGIQUE

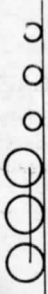


### SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER VICINAUX.


La ligne Leerbeek-Hal, démontée par l'ennemi durant l'occupation a été rétablie par les soins de la S.N.C.V. ; le trafic voyageurs est assuré actuellement par autorail mais la nouvelle voie est équipée en rail lourd en prévision de l'avenir.

Sur le réseau du Centre les nouvelles motrices sont progressivement mises en service au fur et mesure de la sortie des Ateliers de Braine-le-Comte ; nous reviendrons plus en détail sur ces intéressants véhicules qui font honneur à l'esprit d'entreprise de la S.N.C.V. et aux constructeurs.

# L'EVOLUTION DES TYPES DE LOCOMOTIVES

par G. SAELENS — Voir début dans les n° 2, 1ère année et n° 2, 2ème année de « Rail & Traction ».  
VI. — TABLEAUX (suite).

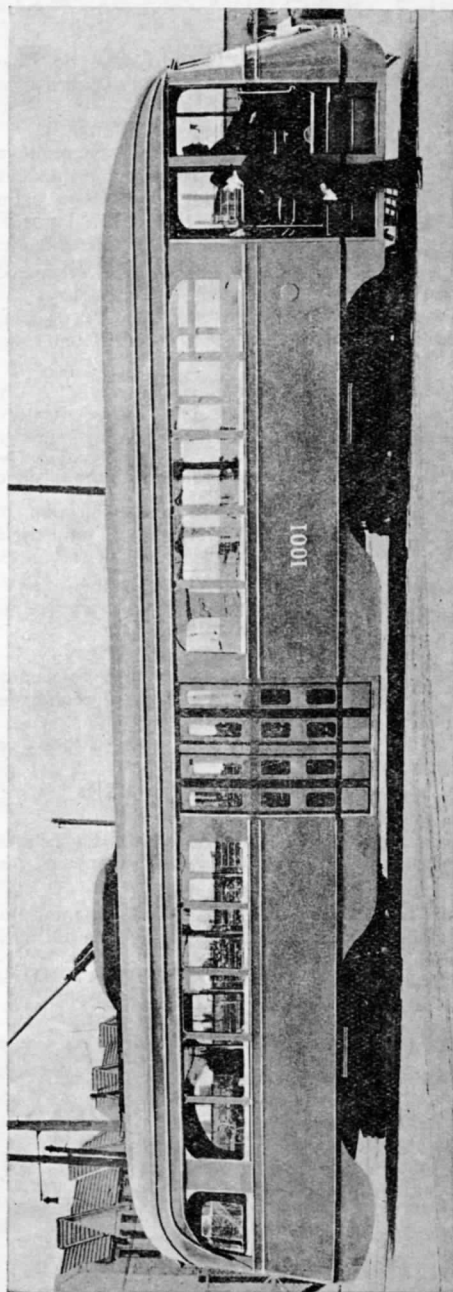
N°	White	Franç	Allem.	SCHEMA ET NOM	HISTORIQUE
26	0-6-6	055	C-5	 « FARNEY SIX COUPLED »	Construit en 1870 en nombre fort limité au Canada et aux USA comme loco-tender à marchandises. Certaines locomotives de ce type avaient le train moteur articulé à la « Mallet » et s'appelaient « Système Mason »; le type ne fut jamais connu ailleurs.
27	2-6-0	150	A-C	 « MOGUL » Type 74, 95 et 96 de l'Etat Belge.	Dénomination introduite par Baldwin en 1867, mais le type était déjà reproduit en 1850 aux USA et en Russie. Maintenant démodé, excepté en Europe, ce type de machine convient pour tout service. Existe aussi dans nos pays sous forme de loco-tender, notamment en Allemagne et en Autriche.
28	2-6-2	151	I.C-1	 « PRAIRIE » Type 57 de la S. N. C. B.	Type de locomotive construit en 1895-1905 pour les grands chemins de fer transcontinentaux de l'USA, d'où son nom. Ce type n'est plus construit en Amérique, mais semble prendre de l'extension en Angleterre, Allemagne, Russie et Etats balkaniques. Introduit comme loco-tender depuis 1880 en Amérique et en Europe, surtout pour services de banlieue.

29	2-6-4	152	1-C-2	 <p>« ADRIATIC »</p> <p>Type « RIVER » Southern Railway, Angleterre.</p>	<p>Type introduit par les chemins de fer austro-hongrois pour les express de Trieste et Venise (Adriatique) en 1907. Aussi construit comme locotender de banlieue, surtout en Angleterre (Southern et L. M. S.).</p>
----	-------	-----	-------	--	--

(A SUIVRE).

## UN P. C. C. CAR AMÉRICAIN

Exploité en « one man car » ce véhicule est d'aspect typiquement américain. La S. N. C. V. utilisera bientôt 24 de ces véhicules sur ses lignes du réseau du Centre.





# LES TRAMWAYS AU GRAND DUCHÉ



Le Grand-Duché de Luxembourg possède deux réseaux de tramways électriques : Luxembourg-ville et Esch-sur-Alzette.

## Tramways de la ville de Luxembourg (T.V.L.)

Ce réseau exploité en régie communale depuis 1908, a été considérablement développé de 1920 à 1930. Il est à voie métrique et s'étend actuellement sur 31 km (longueur des voies : 38 km.). Il y a 9 lignes urbaines et une ligne suburbaine (Luxembourg à Heisdorf).

Le matériel se compose de 32 motrices et 16 remorques, la plupart à deux essieux, quelques-unes à bissels et essieu-guide du système Winterthur. L'attelage est du type rigide ; la prise de courant se fait par pantographe. La livrée des voitures est bleu foncé et crème. Le tarif est établi par section.

Le dépôt et les ateliers se trouvent à Limpertsberg, terminus de trois lignes. Tous les départs se font de la gare centrale, à l'exception de deux : ligne 9 vers Neudorf et N° 10 vers Heisdorf.

## Tramways intercommunaux du canton d'Esch (T.I.C.E.)

Il ne s'agit pas d'un réseau urbain, mais plutôt intercommunal unissant entr'elles des localités de la région industrielle d'Esch-sur-Alzette. Ce réseau à voie métrique comprend les 4 lignes suivantes :

1° Schiffflange — Esch-s/Alzette — Differdange — Bascharage.

2° Esch-s/Alzette — Kayl — Dudelange.

3° Esch-s/Alzette — Rumelange.

4° Rumelange — Tétange — Kayl.

La longueur totale du réseau à voie unique est d'environ 40 km.

Les lignes 2 et 3 traversent la région des terres rouges (gisements de fer).

Le matériel se compose de :

15 motrices à bissels (système Kamp) construites par les Ateliers Métall. à Nivelles.

10 motrices à 2 essieux parallèles

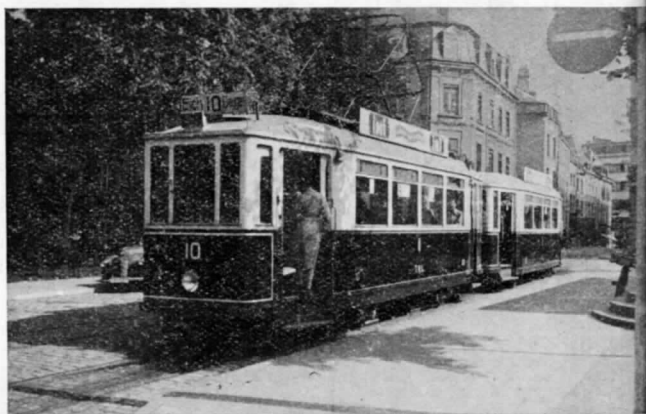
10 remorques.

L'attelage est du type rigide. La prise de courant se fait par archet. Les voitures étaient peintes précédemment en rouge et crème ; actuellement la livrée est bleu foncé et crème.

Le dépôt et les ateliers sont établis à la sortie de la ville d'Esch-s/Alzette sur la ligne de Differdange. Les départs ont lieu en série à peu près d'heure en heure de la gare d'Esch, la correspondance entre les trois lignes est ainsi assurée à une fréquence correspondant au caractère de l'exploitation.

Georges Desbarax.

## TRAMWAYS DE LA VILLE DE LUXEMBOURG (Photo G. Desbarax).



# LA VIE DE L'A. B. A. C.

**COTISATIONS** Le trésorier de **POUR 1949** l'A. B. A. C. procède en ce moment à l'encaissement des cotisations 1949.

Nous prions les membres intéressés de vouloir bien réserver bon accueil à notre quittance car le service de notre revue « RAIL ET TRACTION » sera supprimé à ceux de nos membres qui ne seront pas en règle avec la trésorerie.

**SERVICE LIBRAIRIE** L'A.B.A.C. a reçu de puis la parution du dernier numéro de « Rail & Traction » :

Chemins de fer N° 157 .....	30 frs
Loco-Revue N°s 72-73 .....	17 frs
Modèles ferroviaires N° 2 ...	34 frs
Rail & Route N°s 39-40 et 41	10 frs

Rail & Route : Numéro spécial sur l'électrification des chemins de fer en Europe Occidentale ..... 30 frs

Prière de verser le montant au C. C. P. 2812.72 de l'A.B.A.C. en indiquant au dos du talon le motif du versement.

**EXPOSITION DE CHARLEROI** Nos amis carolégiens et d'ailleurs sont cordialement conviés à visiter cette intéressante exposition organisée par la Société Nationale des Chemins de fer belges à l'occasion de l'inauguration prochaine de la ligne 124 (Bruxelles-Charleroi) en traction électrique.

Ils y verront une rétrospective remarquable de cette ligne de chemin de fer qui joue un rôle très important dans l'économie générale du pays.

Notre association y participera en y installant un réseau miniature où le visiteur pourra voir circuler, à l'échelle HO, les premières BB type 101.

La date d'ouverture sera annoncée dans la presse.

**CARTES POSTALES** Une nouvelle série de douze cartes postales illustrées sortira de presse fin courant et complètera, heureusement, les douze premières que tous nos membres connaissent déjà ; elle comprendra : type 9 (1908), L'Eléphant

(1835), Le Dragon Belge (1862), type 1 (1864), type 7 (1858), type 29 (1875), type 11 (1888), type 15 (1899), type 22 (1902 ex. N.B.), type 48 (1925, ex. N.B.), type 51 (1885) et type 58 (1917) ; établie d'après d'excellents documents, cette nouvelle collection complètera la documentation de chacun ; certains clichés sont uniques et n'ont jamais été édités. La douzaine assortie ... 15 frs

Rappelons encore la première série, dont il reste très peu de pochettes, comprenant : Le Belge (1835), type 1 (1935), type 5 (1930), type 8 (1905), type 10 (1910), type 12 (1939), type 25 (1885), type 25 (1944), type 29 (1946), type 35 (1930), type 36 (1910) et type 57 (1917).

La douzaine assortie ..... 15 frs

Commandez dès à présent par versement au C. C. P. 2812.72 de l'A.B.A.C. en spécifiant première ou deuxième série.

**SECTION TRAMWAYS** Pour rappel, réunion au local le premier mardi de chaque mois ; apportez vos documents, photos, etc..., comparez, échangez, discutez... il en sortira toujours un bien pour vous et l'A.B.A.C.

**SECTION MODELES** Réunion les deuxième et quatrième mardis de chaque mois à partir du 4 octobre 1949 ; venez y nombreux car ces réunions sont organisées spécialement pour vous.

## L'EXPLORATEUR

LE JOURNAL DU CHIC TYPE  
est lu par tous les jeunes garçons

Toutes les semaines, vous y  
lirez sa rubrique « Le Rail »



Chaque mardi - en vente partout  
5 FRANCS



*Les chemins de fer belges vous offrent leurs  
services pour vos voyages et vos transports*

*Floussiaux*

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES