

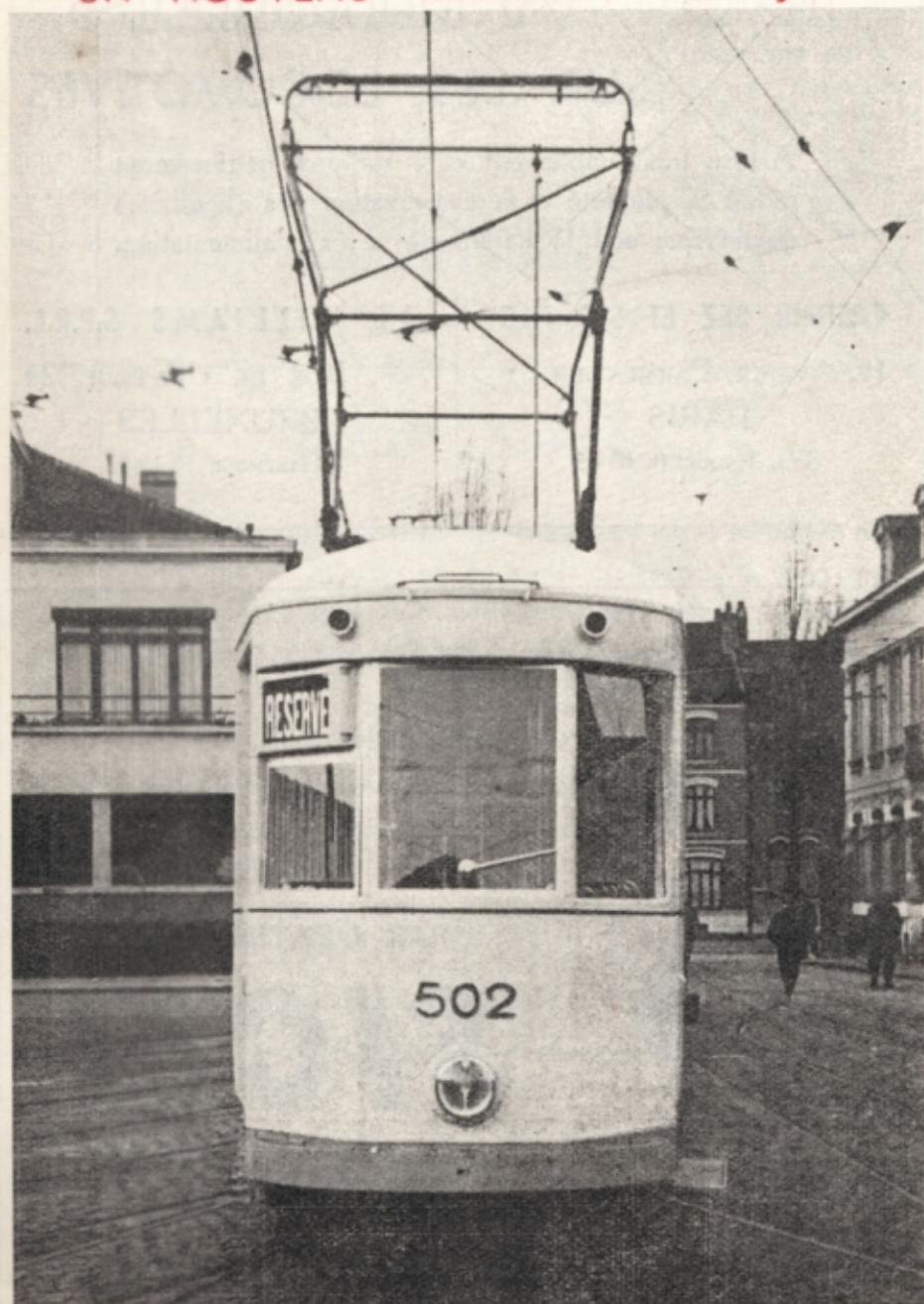
"RAIL ET TRACTION.."

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 TRAMWAY FRANÇAIS



La nouvelle motrice Lille-Roubaix-Tourcoing (Photo E.L.R.T.)

DIRECTEUR: P. PITSAER
 ADMINIS ET PUBLICITÉ
 55, RUE ALBERT 1^{ER}
 RIXENSART, T. 53 61.57
 C. G. P. N^o 7809.42 DE
 P. PITSAER - RIXENSART

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

DISTRIBUTEUR EXCLUS.
 POUR LA FRANCE :
 EDITIONS LOCO-REVUE
 MONTCHAUVEY
 (SEINE-ET-OISE)

RAIL & TRACTION

REVUE DE VULGARISATION
 FERROVIAIRE BI-MESTRIELLE

REDACTEURS EN CHEF:
 R. EMPAIN ET
 H. F. GUILLAUME

RÉDACTION : 22, RUE
 EMMANUEL MERTENS
 BRUXELLES - T. 34.58.83

CORRESPOND SPÉCIAUX
 FRANCE : LARTILLEUX
 H. 17, RUE BONAPARTE
 A PARIS (6^{ME})

EUROPE CENTRALE :
 D. KOSTELECKY
 RYBNA 22 - PRAHA I

Bonne Année

A tous nos lecteurs, à tous les membres de l'A. B. A. C., à tous les cheminots et à leurs dirigeants, à tous nos constructeurs, à toutes nos consœurs étrangères, « Rail et Traction » présente ses vœux, un peu tardifs, mais d'autant plus sincères.

Que 1950 soit favorable à notre pays et à ses chemins de fer.

De notre côté, nous ferons de notre mieux pour rendre « Rail et Traction » aussi vivant que possible et pour défendre le Rail et ses cheminots.

Nous resterons vigilants et placerons toujours en tête de nos préoccupations l'intérêt national d'abord et européen ensuite.

RAIL ET TRACTION.

Photo de la couverture : Cette nouvelle motrice de conception ultra-moderne est destinée au réseau de l'Électrique Lille-Roubaix-Tourcoing et sera décrite dans un prochain numéro de « Rail & Traction ».



RÉPRODUCTION
 AUTORISÉE EN
 CITANT LA SOURCE



LES MANUSCRITS
 NON INSÉRÉS NE
 SONT PAS RENDUS



ADRESSER TOUTE
 LA CORRESPON-
 DANCE AU SIÈGE



l'actualité



UNE GOUJATERIE GRATUITE



ALGRE notre réserve habituelle, nous ne pouvons passer sous silence et laisser sans mise au point, une charge haineuse lancée contre les tramways par le Royal Automobile Club de Belgique.

Cette association qui se pique de grouper l'élite des automobilistes de notre pays, édite une revue mensuelle connue sous le nom de « Royal Auto ».

Dans cette publication (décembre 1949) a paru un article dont le ton délirant est bien synthétisé par le titre : « l'opposition des fossiles ».

Nous avons lu narquoisement ce papier où l'auteur parvient uniquement à démontrer son ignorance innocente de tout ce qui concerne le problème complexe des transports en commun urbains, suburbains et ruraux.

Volontairement, l'auteur néglige et, mieux encore, ignore l'écrasante majorité qui prend prosaïquement le tramway, le vicinal ou même l'autobus pour essayer de gagner chaque jour un pain un peu plus amer.

Ces gens, n'en déplaise au plumitif en question, ont droit eux aussi à des déplacements confortables, rapides et par d'autres moyens qu'un autobus cahotant et malodorant.

Ils utilisent donc le tramway et l'effort accompli par la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux pour leur donner satisfaction est remarquable et fait l'admiration de l'étranger, U.S.A. compris !

Reprenons donc et réfutons un à un les pseudo-arguments si complaisamment étalés dans le numéro de décembre de « Royal Auto » :

- 1° il est faux de dire que les Vicinaux sont des « prébendiers » ; ils se contentent de gérer leur réseau en bon père de famille avec, comme lourd handicap, un décalage énorme entre l'indice des tarifs et celui des matières et de la main-d'œuvre.
- 2° il est tout aussi faux d'accuser les Vicinaux de déchausser les routes belges qui toutes, manque totalement d'assiette solide ; il suffit de voir, à l'étranger, les rues bétonnées avec le tramway judicieusement installé.
- 3° la proposition éculée que l'auteur fait, c'est-à-dire remplacer les tramways par des autobus ne constitue qu'un déplacement du problème et non sa solution harmonieuse.

4° le prix de revient de 71 centimes au km. qui serait identique pour l'autobus et le tramway est une simple affirmation ; elle ne résiste pas aux statistiques dès que le trafic croît légèrement et nous pensons que l'auteur ignore vraisemblablement l'existence en Belgique de 250 habitants au km. carré, ce qui automatiquement, donne un trafic suffisant au tramway même rural, sur les grandes routes radiales.

5° de plus, n'en déplaise au « cher confrère » en question, il y a aussi des marchandises à transporter, tandis que de nombreuses usines sont raccordées au réseau vicinal ; dans le domaine des transports saisonniers, celui de la bette-rave par exemple, peut-être pourrait-on le charger du transport aux sucreries ?

6° il est parfaitement normal que l'État supporte les frais de déplacement des voies vicinales mises en site propre afin d'offrir aux chauffards des possibilités supplémentaires de se casser la figure, ce qui n'est rien, ou de tuer de paisibles bourgeois, ce qui est pire ; nous ne voyons pas pourquoi les vicinaux devraient offrir ces possibilités de leurs propres deniers.

7° enfin, la valse des millions dont le monsieur en question parle avec tant d'assurance, doit être réglée au bénéfice de l'intérêt général de notre collectivité nationale ; les automobilistes ne pourront invoquer ce motif que le jour où il y aura en Belgique, une voiture pour 4 ou 5 habitants : nous sommes loin du compte.

Ceci dit et il fallait le dire, nous abandonnerons la polémique stérile pour parler un autre langage : celui du bon sens, de la tolérance et de la logique.

Nous pensons être l'interprète de tous, automobilistes raisonnables compris, en formulant les cinq propositions suivantes inspirées avant tout des intérêts de tout le monde et non de ceux d'une coterie mal embouchée :

1° suppression de l'autonomie communale en matière de transport et de circulation ; cette autonomie est en effet génératrice d'anarchie et aucun plan d'ensemble ne pourra être établi tant qu'elle existera ; pour étayer cette thèse, nous rappellerons, exemple entre mille autres, la place Fernand Cocq, à Ixelles et les automobilistes qui liront ces lignes comprendront ce que nous voulons dire !

2° éducation des polices communales en matière de circulation car elles prennent un malin plaisir à brimer chauffeurs et autres voituriers, tramwaymen compris.

3° création du permis de conduire médical et de capacité pour tous les automobilistes avec de solides sanctions en cas d'infraction ou d'accident ; législation impitoyable contre les usagers de la route en état d'ivresse, même sans accident.

4° mise en site propre ou en souterrain de tous les tramways, de façon progressive mais aussi complète que possible ; il n'y a pas d'autre solution susceptible de donner satisfaction à tout le monde tout en réservant l'avenir.
et enfin,

5° modernisation du parc de matériel roulant de toutes les compagnies de tramways afin qu'elles puissent disposer de véhicules semblables à ceux de l'étranger où accélération, vitesse, confort et puissance de freinage, battent de loin les autobus les plus modernes.

Voilà, n'est-il pas vrai, un autre langage, et les lecteurs de « Rail & Traction » auront parfaitement compris ; il y a effectivement des fossiles, mais ils se terrent dans l'ombre propice des « bureaux » : c'est donc là qu'il faut les traquer.

H. F. GUILLAUME
Président A.B.A.C.

INAUGURATION : DE BRUXELLES A CHARLEROI EN TRACTION ÉLECTRIQUE



BENEFICIAINT de l'obligeance de la S.N.C.B., le Président de l'A.B.A.C. et le Directeur de « Rail & Traction » ont pu assister à l'inauguration de la traction électrique sur Bruxelles-Charleroi.

Le cortège officiel se forma dans la salle des pas-perdus de la nouvelle gare de Bruxelles-Midi pour se diriger vers la voie 16 où attendait une rame type 1935 entièrement renouvée.

A 14 h. 20 précises, Monsieur Segers, Ministre des Transports, coupa le ruban symbolique barrant la voie puis... en voiture pour Charleroi.

Durant le voyage un speaker donna, par haut-parleur, des détails techniques sur les travaux exigés par l'électrification, au fur et à mesure qu'ils se présentaient aux yeux.

Le voyage se déroula ainsi et après 48 minutes de route, la rame stoppa à Charleroi où l'Harmonie des Cheminots exécuta une vibrante « Brabançonne » pour saluer les autorités.

Tout le monde débarqua et se dirigea vers le monument élevé à la mémoire d'Antoine Lessines, un des grands promoteurs de l'électrification de la ligne.

Mme Lessines et la famille sont groupés au pied du monument.

M. Van Hecke, Président du Comité Permanent de la S.N.C.B. retraça alors l'histoire de la ligne de Charleroi et des travaux préparatoires à l'électrification ; nous en extrayons les grandes dates suivantes :

1843, Charleroi n'était pas reliée directement à Bruxelles par chemin de fer, mais il fallait faire le tour par Luttre, Manage et Braine-le-Comte et ce n'est qu'en 1873 seulement que la ligne Luttre-Bruxelles fut construite.

Il y a 20 ans déjà, M. le Baron Richard, membre du Conseil d'Administration de la S.N.C.B. étudia un projet d'électrification du réseau.

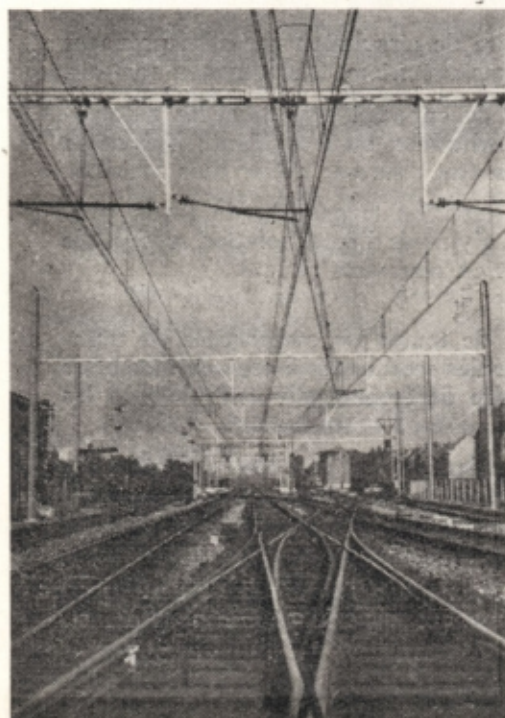
Dès 1939, après la belle réussite de la ligne d'Anvers, il fut décidé d'étendre l'électrification à d'autres lignes, ce fut le projet de la « Petite Étoile ».

La guerre interrompit les travaux et après la libération le problème avait complètement changé d'aspect.

En 1946, M. le Ministre Rongvaux créait la Commission Nationale d'Électrification, dont Antoine Lessines fut le rapporteur et l'ardent défenseur.

M. Van Hecke fait un bref rappel de la carrière d'Antoine Lessines et rend hommage à sa mémoire.

M. le Ministre des Transports remercie alors la S. N. C. B. pour le magnifique



Gare de Baulers

(Photo S.N.C.B.)

Nouveau signal à Nivelles (Est)

(Photo S.N.C.B.)



travail qu'elle a mené à bien grâce au dévouement de tous ses collaborateurs du haut en bas de l'échelle hiérarchique.

Après un dernier hommage à Antoine Lessines, M. le Ministre dévoila le monument qui apparut dans sa belle simplicité : une stèle en pierre bleue portant en médaille l'effigie du disparu honoré à ce jour.

Après une minute de silence à lieu le dépôt des fleurs puis, invités par l'Administration Communale de la Ville de Charleroi, les invités embarquèrent dans des autobus et trams spéciaux en direction de l'Hôtel de Ville.

Quand toute l'assistance fut rassemblée dans la grande salle du magnifique hôtel communal, M. l'Echevin Pinkers, remplaçant le Bourgmestre souffrant, adressa quelques mots de bienvenue aux invités, puis M. Laurent, chef de cabinet du Gouverneur de la Province de Hainaut, exalta l'œuvre de la S. N. C. B. et

exposa les conséquences heureuses de l'électrification pour la ville de Charleroi et la Province de Hainaut.

Enfin M. Delory, Directeur Général de la S.N.C.B. clôturera les discours en remerciant la Ville de Charleroi pour son aimable réception. Il remercia également ses sous-ordres et exprima sa confiance dans l'avenir de l'électrification.

Ensuite une collation clôtura dignement cette journée mémorable.

En résumé, le 19 novembre 1949 marque une date dans l'histoire de la S.N.C.B. et ouvre une ère de progrès qui sera certainement profitable au pays tout entier.

Malgré ses détracteurs, « la route de fer » a encore un bel avenir devant elle.

Signalons enfin que M. H. F. Guillaume, Président de l'A.B.A.C. a pu annoncer l'inauguration de la traction électrique à l'A.F.A.C. à Paris par téléphone installé dans le train.

Notons que ce poste téléphonique, à la disposition du public pour ses relations avec Bruxelles, Charleroi, Anvers et réseaux voisins, est la première installation faite sur un train européen.

P. PITSAER

Directeur de « Rail & Traction »




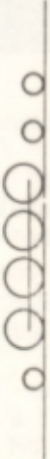
Nouvelle cabine à Charleroi-Stucl


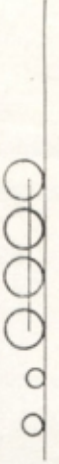
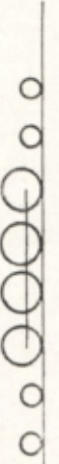
(Photo S.N.C.B.)

° L'EVOLUTION DES TYPES DE LOCOMOTIVES

par G. SAELENS — Voir début dans les n° 2, 1ère année et n°s 2, 3 et 4, 2ème année de « Rail & Traction »

VII. — TABLEAUX (suite).

N°	White	Franç.	Allem.	SCHEMA ET NOM	HISTORIQUE
59	2-8-0	140	1-D	 <p>« CONSOLIDATION »</p> <p>Types 29 et 58 de la S. N. C. B.</p>	<p>Construit par Mitchell en 1867 pour le Lehigh Valley aux USA et ceci à l'occasion d'une « consolidation » de deux compagnies rivales, d'où la dénomination. Le Pennsylvania l'échappa belle d'avoir la première 140 en reconstruisant quelques jours plus tard une 040 loco-tender en 140 loco-tender. Ce type prit une formidable extension aux USA comme machine à marchandises, et passa en 1895 en Europe où elle se construit encore de nos jours; par contre, en Amérique, ce type est en voie de disparition. Très peu construit comme loco-tender.</p>
40	2-8-4	142	1-D-2	 <p>« BERKSHIRE »</p> <p>Type 214 des Chemins de fer Fédéraux Autrichiens.</p>	<p>Introduit en 1925 par la Lima Works (USA) et construit depuis en grandes séries pour les USA comme machine de trains rapides à marchandises. Paru en 1928 en Autriche comme loco de rapide pour lignes de montagne. Comme loco-tender d'usine, de mines, ce type existait déjà en Amérique depuis 1890 environ.</p>

41	2-8-6	145	1-D-5		<p>Comme loco-tender d'usine et de mine en Amérique du Nord depuis 1895. N'a jamais été construit ailleurs.</p>
42	4-8-0	240	2-D	 <p>« TWELVE WHEELER » Type 240 de Chapelon (S.N.C.F.)</p>	<p>Construite pour la première fois en 1854 aux USA pour le Baltimore & Ohio et en 1870 pour le Lehigh Valley. Ce type prit de l'extension vers 1880 pour disparaître vers 1910 et être remplacé par les 140, 141 et 150. C'était une machine à marchandises. En Europe, il fut introduit en Turquie par Cockerill en 1895, en Italie en 1899, puis en 1907 sur le P. L. M. en France, et plus tard en Espagne. Ce type est maintenant remis en vedette par Chapelon en France qui reconstruisit d'anciennes 2-5-1 ; ce sont des machines de vitesse pour lignes difficiles. Un autre type récent de 240 est celui fourni par Baldwin aux chemins de fer du Mexique, en 1939. Des loco-tender de cette figure ont été livrés aux chemins de fer du Midi, et à la Ceinture de Paris.</p>
45	4-8-4	212	2-D-2	 <p>« NORTHERN » ou « POCONO » Type 242 A de 1496 de Chapelon (S. N. C. F.)</p>	<p>La loco universelle par excellence aux USA ; elle date de 1928 et fut introduite par le Canadian National. Elle fait tous les services lourds sur grands parcours. Ce type a été récemment introduit en Europe ; depuis 1942 en Allemagne et 1946 en France. En Asie depuis 1958 par la Chine. Comme loco-tender, fut introduite sur voie étroite en Irlande en 1912, puis en voie normale ou large en 1924 en Espagne et en France, depuis 1950 en Hollande et Tchécoslovaquie.</p>



Cette curieuse photo montre un train transportant 12 rails longs chacun de 216 m. ; portés par une série de plate-formes ordinaires, ces respectables bandes d'acier sont assez souples pour suivre les courbes de la route qui les mènera du chantier (Schaerbeek) au lieu de pose (Bertrix), soit sur 168 Km.

LE DÉPÔT CENTRAL DE LA VOIE DE LA S.N.C.B. À SCHAERBEEK



RACE à l'obligeance habituelle de la S.N.C.B., il a été permis à nos membres de pénétrer à nouveau dans les coulisses du Rail ; cette fois, les portes du Dépôt Central de la Voie à Schaerbeek leur ont été ouvertes, et un autre aspect de l'envers du décor ferroviaire leur ont été montré, avec la plus grande amabilité, et dans les moindres détails.

Le service de la Voie de la S.N.C.B. dispose d'organismes centraux, servant de lieux d'entreposage aux matériaux en destination ou en provenance des très nombreux chantiers de travaux, qui assurent, avec un effectif total de 15.000 hommes, le bon entretien, le renouvellement, l'amélioration et l'extension de toutes les installations fixes, réparties le long des quelques 5.000 km. de voie du réseau belge.

Le **Dépôt de Schaerbeek**, situé au centre du réseau et relié à la plus grande gare de formation du pays, est le principal de ces organismes. Avec ses ateliers de réparation et de transformation de matériel où sont occupés 400 ouvriers, il constitue, en somme, le magasin d'approvisionnement d'une très importante entreprise de travaux qui, annuellement, consomme des matières pour une valeur totale de 1.000 millions de francs.

Quelques 7.000 catégories d'objets y sont entreposés dans des magasins ou des parcs en plein air couvrant une étendue de 30 hectares desservis par 25 km. de voie et permettant un trafic annuel de 50.000 wagons et la manutention de 280.000 tonnes de matériel.

La plupart des matériaux retirés des installations au cours de travaux divers y sont envoyés. Ils y sont soumis à un triage systématique par des équipes spécialisées ; les matériaux inutilisables sont mis en vente, les autres sont appropriés en vue d'une utilisation nouvelle.

Le Dépôt Central comptabilise journallement quelques centaines de réceptions d'expéditions diverses représentant une valeur d'environ 3.000.000 de francs.

La valeur du stock permanent est de l'ordre de 150 millions. Quarante mille tonnes de mitrailles diverses y sont mises en vente annuellement.

Parmi les travaux d'appropriation qui s'y pratiquent, un des plus importants a trait aux vieux rails. Dans des ateliers équipés de machines modernes, chaque année environ 600 km. de vieux rails sont soumis aux opérations de chanfreinage, de recoupage et de soudure bout à bout.

Deux puissantes machines électriques à souder, complètement automatiques, y effectuent l'assemblage bout à bout de rails jusqu'à 240 mètres de longueur. Ce travail supprime un grand nombre d'éclissages dans les voies et améliore considérablement le roulement des véhicules.

Le montage de complexes d'appareils de voie nécessaires au réseau s'effectue dans des chantiers spéciaux. Le matériel ainsi préparé et repéré est ensuite expédié à pied d'œuvre, où les ensembles d'aiguillages peuvent être reconstitués rapidement et avec toute garantie d'exactitude quant au tracé. La production annuelle est de l'ordre d'un millier d'appareils montés.

Dans un autre chantier, 600.000 traverses en bois, retirées des voies, sont mises annuellement en état avant nouvelle utilisation, au moyen d'entailleuses-perceuses qui rafraîchissent par fraisage, les anciens appuis du rail et forent des

nouveaux trous pour les attaches. Au moyen de déchets de bois, quelques millions de chevilles, et les multiples blochets nécessaires aux travaux d'entretien sont confectionnés dans une installation annexe.

Le petit matériel de voie (tirefonds, boulons, etc.) est régénéré après triage, et les manches d'outils nécessaires à tous les services de réseau sont fabriqués, dans des sections spécialisées.

Les participants à la visite ont pu constater que les travaux sont conduits suivant les principes modernes d'organisation, avec un outillage spécial pour la production en grande série.

Cette visite extrêmement intéressante s'est achevée au « Musée de la Voie » qui montre, non seulement les divers types de rails et traverses utilisés en Belgique depuis 1835, mais aussi avec toute la précision désirable, la façon dont la voie était posée aux diverses époques.

L'heureuse réalisation de l'ensemble permet de suivre le chemin parcouru depuis cent ans ; aussi a-t-elle longuement retenu l'attention de nos membres et il convient de rendre hommage à ces cheminots dont le rôle, peu spectaculaire, est cependant essentiel dans la bonne marche de cette gigantesque entreprise qu'est le réseau de la S.N.C.B.



BELGIQUE

Dans le courant du mois de juillet 1949, des essais de liaisons radiotéléphoniques entre rame de chemin de fer et réseau téléphonique terrestre furent effectués à l'initiative et en présence du Ministre des Communications de l'époque.

Ces essais ayant donné satisfaction, la Régie des Télégraphes et des Téléphones et la S.N.C.B. décidèrent de commun accord l'acquisition d'un matériel expérimental ; une expérience d'assez longue durée était en effet nécessaire pour connaître et résoudre toutes les difficultés du problème : propagation des ondes inférieures à 10 mètres influencée par les obstacles (collines, grands bâtiments, bois, etc...), influence parasitaire des étincelles apparaissant entre fil de caténaire et archet des trains électriques, acheminement proprement dit du trafic téléphonique.

C'est ainsi qu'une rame électrique de la ligne Bruxelles-Charleroi comporte une cabine téléphonique équipée d'émetteurs et de récepteurs radio-électriques. Trois stations fixes de 250 W. (dites stations de base) permettent aux installations mobiles de rester en contact permanent avec les abonnés du réseau téléphonique de la Régie des T.T. durant tout le parcours Bruxelles-Charleroi ; ces trois stations sont situées respectivement à Alsemberg, Nivelles et Courcelles et sont reliées par câble au central téléphonique de la rue de la Paille à Bruxelles. Le passage de la zone d'influence de l'une à l'autre de ces stations n'apporte aucune perturbation dans une communication en cours.

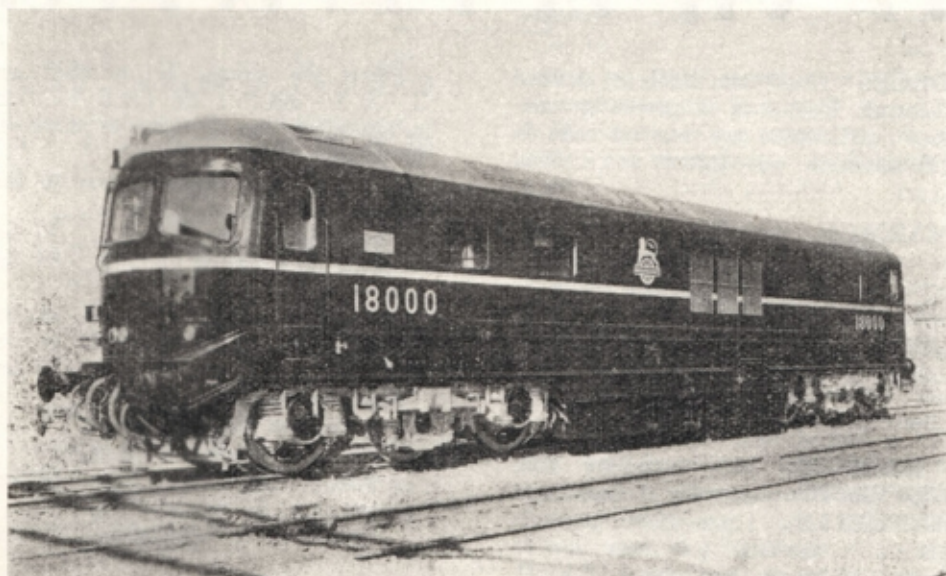
Les installations permettent à tout voyageur de la rame d'obtenir des communications téléphoniques avec les abonnés des principaux réseaux téléphoniques du pays et ce pendant toute la durée du trajet Bruxelles-Charleroi ou vice-versa. Ces communications sont taxées à 9 francs par trois minutes lorsque l'abonné terrestre demandé fait partie des réseaux de Bruxelles et de Charleroi et à 15 francs par trois minutes pour les autres réseaux.

La Belgique est le premier pays d'Europe à mettre semblable liaison radio-téléphonique à la disposition du public.

Toutefois, le service ne pourra être maintenu et éventuellement développé que si le public témoigne, par la fréquence des demandes de communications, de l'intérêt et de l'utilité que ce moyen de communication peut lui procurer.

GRANDE-BRETAGNE

Une locomotive à turbine à gaz a été livrée aux British Railways ; construite en Suisse par Brown Boveri & Cie, elle est actuellement en essais.



La locomotive à turbine à gaz de 2.500 C.V. des British Railways. Poids total : 117 tonnes ; poids adhérent : 75 tonnes ; effort de traction à la jante : 5.640 kgs.

INDES

Les projets de fabrication de locomotives en Inde sont en voie d'exécution et l'on espère que la première machine sortira en 1951 de l'usine nationale de Mihijam, appelée maintenant la ville de Chitaranjan et située près d'Asansol dans le Bengale occidental.

Estimés à un milliard huit cent quarante millions de francs belges, les plans de cet arsenal prévoient la construction annuelle d'environ cent vingt locomotives à vapeur et de cinquante chaudières de réserve. Cette usine, travaillant huit heures par jour, et l'usine de locomotives Tata, permettront à l'Inde de se suffire à elle-même au point de vue locomotives.

Chitaranjan, appelée ainsi à la mémoire de feu M. C. R. Das, est admirablement située au voisinage des régions surpeuplées de Santhal, Parganas et

Munbhum, dans la Province de Bibar, et à proximité des centres miniers et métallurgiques. Une ville moderne possédant les services auxiliaires nécessaires a été prévue pour l'emménagement de six mille familles. Il est également envisagé de créer une station électrique indépendante qui sera ultérieurement rattachée au réseau distributeur de la « Damodar Valley Corporation ».

PAYS-BAS

Les chemins de fer néerlandais pourront bientôt ajouter 24 nouvelles locomotives électriques à leur matériel roulant. Ces locomotives coûteront 200.000 \$ chacune. L'E.C.A. financera en partie les dépenses en dollars. Ces locomotives seront fabriquées au Etats-Unis et livrées vers la fin de 1950 ; leurs caractéristiques techniques seraient très classiques.



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

DECES Notre ami fidèle et dévoué Georges Desbarax a perdu sa maman ; qu'il sache que tous ses amis de l'Association participent à ce deuil cruel.

MARIAGE Monsieur Henry Das-sargues, Vice-Président de l'A.B.A.C. nous annonce le mariage à Léopoldville (Congo-Belge) de son fils Pierre avec Mademoiselle Francine Janssens. Tous nos vœux de bonheur aux jeunes époux et que la vie leur soit douce côte à côte.

ASSEMBLEE GENERALE ANNUELLE Nos membres sont conviés à assister à l'assemblée générale statutaire annuelle qui aura lieu le samedi 25 février prochain à 15 h. 00, au siège social, Hôtel de l'Espérance, 14, place de la Constitution, à Bruxelles-Midi.

Ordre du jour : bilan de l'exercice 1949, activités passées et futures, Venez-y-nombreux !

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

Loco-Revue N° 76	15 frs
» N° 77	20 frs
Rail & Route N°s 43, 44 et 45	12 frs
Chem. de fer N°s 158 et 159	26 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.

Nous pouvons toujours fournir les revues suivantes :

Chemins de fer N° 157	30 frs
Modèles ferroviaires N° 2 ...	34 frs
Rail & Route :	
N°s 3 à 19 sauf 15	8 frs
N°s 20 à 41 sauf 30 - 32	10 frs
N° 42	frs 12 frs
Numéro spécial sur l'électrification des chemins de fer en Europe Occidentale	
Idem, sur la neige et les transports en montagne	30 frs 25 frs

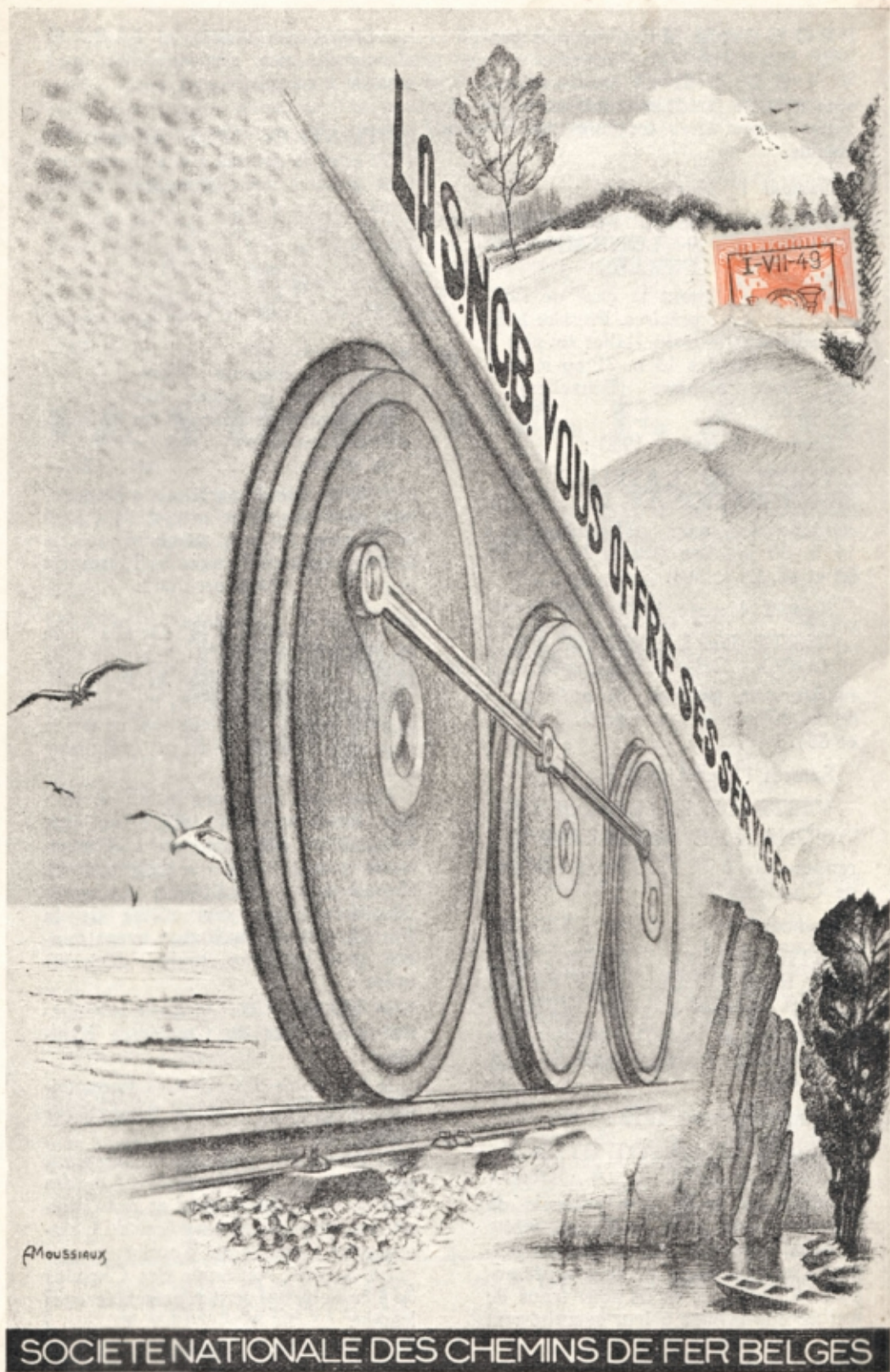
REMISE Sur présentation de leur carte de membre 1950, tous les membres A.B.A.C. bénéficient d'une remise de 10 % sur tous leurs achats effectués à la S. A. Richard, soit au siège, 47, rue Goffart, à Ixelles, soit dans l'un des magasins de vente suivants :

19, rue de l'Ecuyer, à Bruxelles,
29, rue du Trône, à Bruxelles,
6, Bd de la Sauvenière, à Liège.

Pour vos montres, rasoirs et trains électriques H. O., voyez donc d'abord RICHARD S. A. !

L'EXPLORATEUR
LE JOURNAL DU CHIC TYPE

est lu par tous les jeunes garçons
Chaque mardi - en vente partout
5 FRANCS



Moussieux

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

IMP. FORTON, 20, Rue Victor Greyson, Bruxelles