

INFORMATIONS

publiées par la

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

Siège social: 17-21, rue de Louvain, Bruxelles.

BULLETIN N° 121

15 juin 1954.

ELECTRIFICATION DE LA LIGNE BRUXELLES (MIDI) - GAND (ST. PIERRE).

CIRCUITS TELEPHONIQUES SPECIAUX POUR LIGNES ELECTRIFIEES.

La mise en service d'une nouvelle ligne électrifiée comme Bruxelles (Midi) - Gand (St. Pierre) entraîne de nombreux travaux dans le domaine des télécommunications. Citons notamment :

- La suppression des lignes téléphoniques aériennes longeant les voies, lignes qui ne peuvent plus être utilisées par suite des courants parasites induits par les lignes caténaïres.
- la fourniture, la pose et le jointage de câbles téléphoniques et de leurs accessoires, en particulier les caissons de bobines pour la charge inductive des circuits, destinées à diminuer l'affaiblissement des courants de conversation (procédé Pupin);
- le montage de stations d'amplificateurs ou "répéteurs" équipés pour relever de place en place le niveau de ces courants;
- l'appropriation des installations téléphoniques intérieures dans les cabines, postes de block, bâtiments des recettes et remises à locomotives situés le long de la ligne et l'établissement d'installations nouvelles dans les sous-stations et postes de sectionnement à 3.000 V;

Il est intéressant de signaler que le nombre de lignes aériennes démontées est sensiblement inférieur à celui des circuits prévus dans les câbles. L'augmentation du nombre de canaux est une conséquence de l'électrification, qui entraîne dans ce domaine diverses extensions, à savoir :

a) Circuits de télécommande et de télémessure pour sous-stations de traction.

Ils serviront dans un proche avenir à la transmission d'impulsions de courant permettant la commande à distance de disjoncteurs et de groupes complets transformateurs-redresseurs de 3000 KW, ainsi que le contrôle de la consommation d'énergie des sous-stations.

Les manoeuvres s'effectueront à partir de postes de commande centralisée dont certains sont en cours de montage;

b) Circuit de régulation.

Il s'agit d'un circuit téléphonique omnibus, équipé de postes à appels sélectifs et destiné à l'usage exclusif des agents intéressés à l'exploitation électrique des sous-stations de traction et des lignes caténares ainsi qu'à leur entretien. Chaque poste raccordé au circuit peut appeler n'importe quel autre poste en formant un code de 2 chiffres au moyen d'un disque d'appel analogue à celui des postes automatiques ordinaires bien connus du public.

Lorsque deux correspondants sont en conversation, la ligne est inaccessible aux autres postes raccordés. Pour les cas d'urgence, chaque poste dispose cependant d'un bouton-poussoir permettant à l'agent d'intervenir dans une conversation en cours.

c) Circuits d'alarme.

Ces circuits comportent des postes espacés régulièrement le long de la ligne. La distance entre postes consécutifs est d'environ 650 m. Les postes, en fonte légère et d'un modèle particulièrement robuste, sont montés sur potelets en béton et facilement visibles à partir de la voie.

Les circuits d'alarme permettent à un agent en campagne - le conducteur d'une rame avariée par exemple - d'entrer très rapidement en communication avec le personnel chargé de l'exploitation de la ligne, à savoir le dispatcher chargé de régler la circulation des trains avec le répartiteur de la charge des sous-stations de traction et avec le répartiteur du matériel roulant : automotrices et locomotives électriques.

L'appel se fait simplement en relevant un bras mobile autour d'un axe horizontal et terminé par l'écouteur téléphonique. Cette manœuvre découvre d'ailleurs en même temps le microphone du poste. L'agent en campagne est ainsi mis en communication avec le dispatcher, qui peut en cas de besoin retransmettre l'appel vers l'un ou l'autre des répartiteurs intéressés.

Les mesures nécessaires au dépannage et au détournement éventuel des rames suivantes peuvent alors être prises très rapidement et de commun accord.

x

x

x

Le faisceau des lignes téléphoniques spéciales dont nous venons de parler permet ainsi d'une part de réaliser des économies de personnel d'exploitation grâce aux possibilités de la commande centralisée; d'autre part de coordonner les manœuvres intéressant la sécurité des agents travaillant aux lignes caténares. De plus, lorsqu'un incident survient en ligne les dispositions précitées permettent d'en réduire fortement les conséquences fâcheuses sur l'écoulement régulier du trafic.

A ce triple point de vue, elles jouent donc dans l'économie du railway un rôle que l'on ne saurait sous-estimer.

ROLE DE L'ECOLE PROFESSIONNELLE D'ETTERBEEK.

L'ELECTROMECHANICIEN AU SERVICE DE L'ELECTRICITE ET DE LA
SIGNALISATION. - SA FORMATION.

Depuis quelques années, la S.N.C.B. modernise ses installations de signalisation et électriques, faisant de larges applications de la technique des courants forts et faibles, continus et alternatifs.

Cette modernisation se réalise par la mise en service d'appareillages complexes; si elle permet une réduction rationnelle de personnel, elle impose, par contre, la possession d'un important bagage de connaissances à ceux qui sont chargés de l'entretien des installations.

L'ancien électricien de section a disparu; il a fait place à l'électromécanicien, capable d'assimiler des notions théoriques ardues et de les appliquer au moment opportun.

Lorsque les installations sont dérangées, dans la majorité des cas le problème technique, que pose le dépannage, se complique de l'obligation d'assurer le maintien de conditions locales de sécurité exigeant une profonde connaissance des règles à observer.

La formation de tels électromécaniciens est confiée au centre d'apprentissage d'Etterbeek où les jeunes apprentis sont admis, en nombre limité, après avoir été sévèrement sélectionnés par un concours d'admission difficile et une visite médicale approfondie.

Un enseignement vivant, comportant de la théorie et de la pratique conjuguées, réparties sur trois années d'études, est donné par des moniteurs expérimentés suivant un programme judicieusement établi. L'apprenti n'étudie aucune loi mécanique ou électrique qui ne soit accompagnées d'un commentaire sur les applications qui en sont faites à la S.N.C.B.; il n'est jamais mis en présence d'un appareil électromécanique sans être instruit du but et de la nécessité de son emploi, des conséquences qu'entraînerait sa disparition et des précautions à prendre pour son remplacement.

Chaque mois un contrôle sérieux de ses capacités intellectuelles et manuelles, effectué au moyen d'interrogations et d'épreuves pratiques, donne la garantie que l'intéressé devient bien un électromécanicien habile et consciencieux.

Au terme de l'écolage, l'apprenti donne la preuve de son savoir et de son savoir-faire devant un jury composé de fonctionnaires et de contremaîtres, ses chefs de demain, avant d'être admis en stage dans un emploi du cadre et devenir à son tour l'indispensable rouage du mécanisme assurant la sécurité de circulation des convois ferrés.

La matière des cours comprend l'exposé des connaissances théoriques indispensables.

L'enseignement pratique comporte des :

- 1) Séances de laboratoire d'électricité pendant lesquelles l'apprenti :
 - vérifie numériquement les nombreuses lois de l'électrotechnique et en étudie l'application au matériel de la Société.
 - manipule méthodiquement tous les appareils de mesure (résistance - tension - intensité - puissance - énergie) utilisés normalement sur le réseau.
 - effectue des montages, des mises en parallèle des générateurs, des essais de puissance, des recherches de défauts dans les câbles.
- 2) Travaux de câblage : pose et jointage de tous les types de canalisation, confection des boîtes terminales et de dérivation, de mofles, soudures et brasures.
- 3) Séances d'atelier au cours desquelles il apprend à :
 - ajuster correctement des pièces simples qu'il met aux dimensions exactes, tout en respectant un temps donné (travaux normés);
 - se servir efficacement de l'outillage de travail et de contrôle du mécanicien.
- 4) Petits travaux productifs ou non se rapportant aux diverses spécialités.

Le développement harmonieux des qualités physiques est assuré par des leçons de gymnastique et de natation.

RESULTATS D'EXPLOITATION.

Le tableau ci-après donne les résultats du trafic pendant le mois de février 1954, comparés à ceux de la même période des années 1953 et 1938.

	1938(1)	1953	1954
Nombre de voyageurs transportés	16.037.244	18.348.025	17.797.317
Nombre de voyageurs kilomètres	467.806.493	567.001.925	547.732.797
Nombre de tonnes de grosses marchandises transportées	5.826.550	4.556.048	4.852.629
Nombre de tonnes-km	450.538.129	426.095.778	484.270.343
Nombre de wagons chargés	435.486	241.467	256.037

(1) Y compris le trafic du Nord-Belge.

MARCHANDISES.

Transbordement aux Ports d'Anvers et de Gand.

Nombre de wagons chargés par la clientèle				Port d'Anvers Transbordement au port		Port de Gand Transbordement au port	
Semaine	Combustibles	Divers	Total	tonnes de navire sur wagon	tonnes de wagons sur navire	tonnes de navire sur wagon	tonnes de wagons sur navire
18 au 24-4-54	15.447	30.535	45.982	43.159	65.808	19.790	6.965
25 au 1-5-54	15.752	32.696	48.448	43.104	86.600	14.278	7.051
au 8-5-54	19.456	37.472	56.928	50.598	106.278	22.283	13.332
9 au 15-5-54	17.705	36.382	54.087	49.966	75.080	15.585	13.602

COMMUNIQUES - VOYAGEURS.Accélération de la marche des trains.

" Outre les trains internationaux, la clientèle de Bruxelles pour le Grand-Duché de Luxembourg dispose des relations rapides assurées par les trains :

448 Bruxelles (QL)	16.40	-	Luxembourg	19.42
403 Luxembourg	8.06		Bruxelles (QL)	11.10

Depuis le 23 mai, la Société a amélioré la situation en faveur des hommes d'affaires et des touristes par l'accélération de la marche des trains 416 et 461 sous l'horaire ci-après :

<u>416</u>		<u>461</u>	
10.10	D. Bruxelles (Q.L.)	A.	20.05
10.54	A. Namur	D.	19.20
10.56	D.	A.	19.18
11.40	A. Jemelle	D.	18.37
11.45	D.	A.	18.32
12.01	A. Poix-St-Hubert	D.	18.15
12.02	D.	A.	18.14
12.16	A. Libramont	D.	18.03
12.17	D.	A.	18.01
12.46	A. Arlon	D.	17.30
12.56	D.	A.	17.20
13.20	A. Luxembourg	D.	16.55

NOS TARIFS REDUITS POUR VOYAGEURS ORDINAIRES.

La Société Nationale des Chemins de fer belges, service public a le devoir de faire connaître au public, par une publicité appropriée, les facilités de transport qu'elle met à sa disposition et qu'elle s'efforce d'améliorer sans cesse.

Il est constaté, malgré les annonces réitérées publiées à ce sujet que de nombreuses personnes ignorent même l'existence de nos titres de transport à tarif réduit, accessibles à tous et valables dans tous les trains du service intérieur.

Voici donc à leur intention un rappel des avantages afférents à ces titres, pour lesquels d'autres renseignements éventuels peuvent être demandés dans toutes les gares :

Billets aller et retour :

réduction progressive de 6,5% à 43% suivant la distance et la classe

Cartes de réduction : ces cartes, vendues aux prix de 150 fr pour la 3e classe et de 250 fr pour la 2e classe, permettent d'obtenir pendant 4 semaines consécutives des billets à prix réduit de 50%. Elles sont avantageuses pour les voyageurs qui parcourent une distance totale minimum d'environ 400 km au cours des 28 jours de validité.

Abonnements de 5 et 10 jours : les abonnements de 5 jours sont émis aux prix de 350 fr pour la 3e classe et de 600 fr pour la 2e classe; les abonnements de 10 jours coûtent 500 fr en 3e classe et 850 fr en 2e classe.

Les abonnements de 5 et 10 jours sont valables à volonté, sur tout le réseau belge, pendant leur durée de validité. Ils sont très intéressants pour les voyageurs qui doivent effectuer des déplacements importants dans un délai limité.

Ces divers titres s'obtiennent sur simple demande aux guichets des gares, sans formalité aucune. Pour la CARTE à réduction de 50% seule, il y a lieu de produire une photographie.

SAISON TOURISTIQUE 1954.

Organisation d'excursions "Un beau dimanche" à l'intention des personnes qui préfèrent se déplacer individuellement ou en famille.

1. Un beau dimanche au Littoral.

Prix du billet aller et retour : 99 fr.

Les billets "Un beau dimanche au Littoral" sont délivrés aux guichets des gares de Bruxelles-Midi, Central, Nord et Schaerbeek. La vente cesse à 10 h. du matin, la veille de chaque voyage. Les billets ne sont valables qu'un jour et uniquement pour les localités désignées ci-dessous.

A) vers Ostende.

les 20 juin, 29 août et 5 septembre 1954.

Aller les 20 juin, 29 août et 5 septembre (train 805). Départ de Schaerbeek ch48, Bruxelles-Nord : ch59, Central : 7h05, Midi : 7h 12,

Arrivée Ostende : 8h 41.

Retour : train 894 - Départ d'Ostende : 21h 11, arrivée Bruxelles Midi : 22h 36.

B) vers Blankenberge.

les 27 juin, 22 août, 5 septembre.

Aller les 27 juin, 22 août et 5 septembre : train 917 - Départ Bruxelles-Midi : 8h 36, arrivée Blankenberge : 10h 07.

Retour les 27 juin, 22 août et 5 septembre : train 1934, départ Blankenberge : 20h 56, arrivée Bruges : 21h 14, continuation par train 894, départ Bruges : 21h 31, arrivée Bruxelles-Midi : 22h 37.

C) vers Heist ou Knokke, au choix.

les 20 juin, 4 juillet, 2 août, 5 septembre.

Aller les 20 juin, 4 juillet, 2 août, 5 septembre : train 1951
Départ Bruxelles-Midi : 8h 24, arrivée Heist : 9h 57, Knokke : 10h 08.

Retour les 20 juin, 4 juillet, 2 août, 5 septembre. Train 9182 - départ Knokke : 20h 50 - Heist : 20h 57. Arrivée Bruges : 21h 24, continuation par train 894, départ 21h 31, arrivée Bruxelles-Midi : 22h 37.

D) vers Adinkerke-De Panne ou Koksijde.

les . . . 2 juillet, 22 août et 12 septembre.

Aller : train 1785 : départ Bruxelles-Midi : 8h 06, arrivée Koksijde : 10h 32 - Adinkerke-De Panne - 10h 38.

Retour : train 1794, départ d'Adinkerke : 17h 13, Koksijde : 17h 19, arrivée Bruxelles-Midi : 19h 47.

2. Excursion "Un beau dimanche à Villers-la-Ville".

Le dimanche du 4/7 au 29-8-54.

Aller	D	Bruxelles-Quartier Léopold	à 12h45
	A	Ottignies	13h12 (changer de train)
	D	"	13h17
	A	Villers-la-Ville	13h38

Séjour libre - Visite des ruines de l'abbaye : prix d'entrée : 5 fr.

Retour ; D	Villers-la-Ville	:	18h 15
A	Ottignies	:	18h 37
D	"	:	18h 43
A	Bruxelles Q.Id	:	19h 09

Prix du billet aller et retour : Un beau dimanche à Villers-la-Ville : adultes : 38 frs, enfants - 10 ans : 30 frs

Billets en vente aux gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles Q.Id.

3. Excursion "Un beau dimanche à Anvers".

- a) tous les dimanches jusqu'au 31-10-54
- b) le mercredi, 21 juillet (Fête Nationale).

Programme :

Départ de Charleroi-Sud à 8h56, de Marchienne-au-Pont : 9 h., arrivée Anvers-Central : 10h 24 ou départ de Charleroi-Sud : 8h 15, Marchienne-au-Pont : 8h 19, Roux : 8h 23, Courcelles-M : 8h 26, Luttre-Pont-à-Celles : 8h 31, Obaix-Buzet : 8h 36, Nivelles-Est : 8h 43, Baulers : 8h 46, Lillois : 8h 50, Braine-l'Alleud : 8h 55, arrivée Anvers-Central : 9h 54.

Au cours de la matinée, visite de la Maison de Rubens et possibilité d'assister à un office religieux à la Cathédrale - Séjour libre. A 13h 30, visite du port d'Anvers, par bateau Flandria (durée 1 heure - embarquement au Steen) Visite facultative du tunnel sous l'Escaut et retour en tram (2 ou 4) vers la gare d'Anvers. A proximité, visite du Jardin Zoologique.

Retour : Départ d'Anvers-Central (1) à 18h 05 (2) ou à 19h 05 pour Marchienne-au-Pont et Charleroi.

Départ d'Anvers-Central (1) à 20h 35 (2), arrivée Braine-l'Alleud : 21h 38, Lillois : 21h 42, Baulers : 21h 47, Nivelles-Est : 21h 50, Obaix-Buzet : 21h 56, Luttre-Pont-à-Celles. 22h. Courcelles-M : 22h 05, Roux : 22h 08.

- (1) ou par un autre train, au choix, au cours de la soirée.
- (2) changer de train à Bruxelles-Midi.

Les billets à prix réduits "Un beau dimanche à Anvers" sont mis en vente aux gares de départ jusqu'au moment du départ du train, en même temps que des tickets (adultes : 38 fr. enfants de moins de 10 ans : 25 frs) couvrant le coût : a) de l'entrée à la Maison de Rubens et au Zoo; b) d'une excursion d'une heure en bateau Flandria, sur l'Escaut.

TRAIN-CROISIERE VERS LA SUISSE.

Voulez-vous passer de belles vacances ?

Alors, dès à présent, prenez vos dispositions pour participer
AU TRAIN-CROISIERE .

organisé vers les régions les plus pittoresques de la
SUISSE

DU 10 au 18 JUILLET 1954

par la S.N.C.B. en collaboration avec l'Union Professionnelle des Agences de Voyages belges.

PROGRAMME.

SAMEDI, 10 juillet : Départ de SCHAERBEEK : 11h 57

(correspondances assurées) NAMUR : 12h 52 (corresp. Charleroi)

JEMELLE : 13h54 (corresp. de Liège) - Libramont : 14h 29 -

Arlon : 15h 18 - Arrivée LUCERNE, le soir.

Le 11 JUILLET : Visite de Lucerne et excursion facultative sur
le lac des Quatre Cantons, avec arrêt à
Kussnacht.

Le 12 JUILLET : Excursion facultative au Mont-Pilate.

Le 13 JUILLET : Départ pour Coire en longeant les lacs de
Zurich et de Walensee.

Le 14 JUILLET : Séjour à St-Moritz - Soirée folklorique.

Le 15 JUILLET : Excursion facultative en autocar à l'Alp Gram
ou à Muottas Muragl

Le 16 JUILLET : Excursion facultative : le circuit des 4 cols
alpestres (Il Fourn, Umbrail, Stelvio, Bernina)

Le 17 JUILLET : Baz Rayaz et Zurich

Le 18 JUILLET : Rentrée en Belgique.

PRIX DU FORFAIT PRINCIPAL (train, hôtels)

Au départ de BRUXELLES : 3410 fr - de NAMUR : 3370 fr -

JEMELLE : 3322 fr - LIBRAMONT : 3296 fr - ARLON : 3260 fr

Billets à prix réduit de 50% délivrés aux voyageurs qui
re joindront le train-croisière à Schaerbeek ou à une des gares
d'arrêt ci-dessus.

INSCRIPTIONS AUX PRINCIPALES GARES ET AGENCES DE VOYAGES.

Attention aux passages à niveau.

La circulation routière ne cesse de progresser et, avec elle, le nombre d'accidents, notamment aux passages à niveau gardés et non gardés.

On constate chaque année que le début de la saison touristique coïncide avec une recrudescence des accidents routiers dans tout le pays. La responsabilité en incombe presque toujours aux imprudences commises par les usagers de la route.

Malgré les efforts incessants faits par la Société Nationale des chemins de fer pour améliorer la situation, il est à craindre que le nombre toujours plus élevé d'usagers inexpérimentés et imprudents occasionnera une nouvelles vague d'accidents graves aux passages à niveau. L'expérience de ces dernières années démontre que ces accidents se produisent non seulement aux passages à niveau non gardés, (même ceux équipés d'une signalisation lumineuse et acoustique, fonctionnant tout à fait normalement) mais aussi aux passages à niveau gardés, où le nombre de cas de défoncements de barrières est impressionnant

Si le public désire éviter les accidents, il importe qu'il respecte scrupuleusement les indications de la signalisation routière tant avancée que rapprochée (y compris les feux rouges), ainsi que l'article 26 du code de la route, prescrivant qu'un conducteur doit rester constamment maître de la vitesse de son véhicule afin de pouvoir s'arrêter devant tout obstacle.

Avec toutes les autorités, qui sont à juste raison effrayées par le nombre sans cesse croissant des accidents routiers dans tout le pays, la S.N.C.B. demande avec insistance aux usagers de la route de faire preuve de vigilance, de maîtrise de soi et de prudence à l'approche des passages à niveau.

LE CHANCELIER ADENAUER PARLE DES LOIS SUR LA CIRCULATION

A chacun son dû, même au piéton.

Dans une interview accordée par le Chancelier Adenauer à un reporter de la radio hessoise, il a aussi été question des problèmes de la circulation en Allemagne Occidentale. Le reporter a demandé quelles mesures le Gouvernement de l'Allemagne occidentale comptait prendre pour faire face aux difficultés croissantes dans le domaine de la circulation et des transports. Cette question traduisait également la critique suivant laquelle la proposition de loi du Ministre des Communications de l'Allemagne occidentale représente une très lourde charge pour la vie économique allemande; en outre, les lois proposées n'entreraient pas en vigueur, selon d'aucuns, avant le 1er janvier 1955. L'opposition entre les chemins de fer fédéraux et les transports routiers devient également de plus en plus aiguë.

Suivant le Dr Adenauer, le projet de loi du Ministre Seebohm a fait l'objet de critiques exagérées. Le piéton lui aussi a le droit d'utiliser les routes et les rues. Si l'on devait établir le montant des frais d'entretien et d'élargissement des routes et des rues qu'entraîne chaque auto, on serait effrayé de son importance. De l'avis du Dr Adenauer, il s'impose de prendre d'urgence des mesures draconiennes. Si on laisse perdurer la situation actuelle, les routes seront complètement obstruées d'ici quelques années et toute circulation deviendra alors impossible, particulièrement celle des automobiles. Le Chancelier fédéral estime qu'il est absolument indispensable de faire entrer en vigueur dans le plus bref délai des lois proposées, fût-ce avec quelques modifications.

Les chemins de fer sont d'une nécessité vitale, même pour la vie économique. Le Dr Adenauer a fait remarquer qu'au début du printemps, alors que les voies navigables étaient bloquées par la débâcle et que les routes étaient impraticables par suite du verglas et de la neige, les Chemins de fer fédéraux ont maintenu sur pied toute la vie économique. A cette époque, les chemins de fer ont transporté du charbon et du coke et les produits de l'industrie. Sans chemins de fer, une vie économique saine est impossible.

Le Dr Adenauer a insisté tout particulièrement sur le fait que le piéton a le droit d'utiliser la rue sans que sa vie soit mise en danger. Il a profité de l'occasion pour faire appel à tous ceux qui participent à la circulation routière motorisée, même aux motocyclistes et surtout aux conducteurs de camions, pour qu'ils veillent avant tout à la sécurité du piéton. Le Chancelier fédéral croit qu'une fois que la tempête se sera un peu apaisée, -et les automobilistes sont, d'après le Dr Adenauer, particulièrement impulsifs, probablement à cause de leurs contacts avec les moteurs, - on trouvera une solution qui, comme dans les autres pays, donnera à chacun son dû. Et aussi aux piétons et à ces malheureux qui habitent dans des rues à trafic intense.

ADJUDICATIONS.

La Société Nationale des Chemins de fer belges procédera le 16 juin 1954 à 10h. à Bruxelles, à l'adjudication publique de l'entreprise pour la fourniture de 5.000 peaux de chamois.

Le cahier des charges n° 2643.226.438 indiquant les clauses et conditions de cette entreprise peut être consulté et est en vente (contre versement préalable au C.C.P. 2496.00 de la somme de 10 fr) au Bureau des Renseignements concernant les adjudications de la S.N.C.B., Rue Belliard, 29 à Bruxelles. (Tél. 18.60.50 poste 2267).

La Société Nationale des chemins de fer belges procédera le 23 juin 1954 à 14.15h à Bruxelles à l'adjudication publique de l'entreprise pour la fourniture de tissus pour vêtements.

Le cahier des charges n° 2643-225-431 indiquant les clauses et conditions de cette entreprise peut être consulté et est en vente (contre versement préalable au C.C.P. 24.96.00 de la somme de 10 fr) au Bureau des Renseignements concernant les adjudications de la S.N.C.B., rue Belliard, 29 à Bruxelles (Tél. 18.60.50, poste 2267).

La Société Nationale des chemins de fer belges procédera le 30 juin 1954 à 14 h., à Bruxelles à l'adjudication publique de l'entreprise pour la fourniture d'articles de bureau.

Le cahier des charges n° 2643-224-439 indiquant les clauses et conditions de cette entreprise peut être consulté et est en vente (contre versement préalable au C.C.P. 24.96.00 de la somme de 10 fr) au Bureau des Renseignements concernant les adjudications de la S.N.C.B., rue Belliard, 29 à Bruxelles (Tél. 18.60.50, poste 2267).
