

# INFORMATIONS

*publiées par la*

## SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

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

REPRODUCTION AUTORISÉE.

Bulletin n° 94.

25 Janvier 1952.

LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES PRÉSENTE SES VŒUX LES MEILLEURS POUR L'ANNÉE 1952.

-O-O-O-O-O-O-O-O-O-

### LES ESCALIERS ROULANTS DE LA JONCTION NORD-MIDI.

Les anciennes gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi actuellement disparues ou désaffectées n'étaient pas sans mérite aux yeux de bien des voyageurs parce qu'elles leur permettaient d'accéder de plain-pied de la rue aux quais. Désormais, il faut s'y résoudre, aucune des gares ou haltes de la Jonction Nord-Midi ne possède des quais situés à un niveau voisin de celui des rues avoisinantes. Cette disposition est d'ailleurs parfaitement rationnelle puisque, de toute façon, dans une gare de passage, les quais ne peuvent être desservis que par des couloirs transversaux situés à un niveau différent du leur. Toutefois, les relations urbaines aux abords des gares sont grandement facilitées par l'établissement de nombreux ponts et tunnels.

On comprend aisément que ces avantages ne procurent qu'une maigre consolation aux âgés qui doivent gravir six ou sept mètres d'escaliers menant au quai ou à la sortie.

C'est pourquoi chacun des quais de chacune des gares et Halte de la Jonction Nord-Midi doit être doté d'un moyen mécanique d'accès.

Les ascenseurs n'ont pas été retenus comme solution du problème parce que leur capacité de transport n'est pas suffisante. En effet, leur vitesse ascensionnelle peut être nettement plus élevée que celle d'un escalator mais le temps nécessaire à l'entrée et à la sortie des voyageurs fait perdre tout le fruit de cet avantage, tout au moins pour de petites courses comme c'est ici le cas.

Force est donc d'adopter les escalators dont le débit continu épargne aux voyageurs d'énervantes attentes et permet de transporter jusqu'à 8.000 personnes à l'heure. Il s'agit ici d'escaliers de 1,20 m. de largeur utile c'est-à-dire d'une largeur double de ceux utilisés couramment dans les magasins à rayons multiples. Ce sont des engins relativement puissants, équipés de moteurs capables de développer 20 CV en marche continue. Ils sont aussi assez coûteux : quoique l'habillage ne soit l'objet d'aucun luxe, le prix d'un seul escalier égale le prix de 10 automobiles de grande marque.

L'expérience a d'ailleurs montré que le service qui leur est demandé est extrêmement dur et qu'aucun soin ne doit être épargné pour les construire avec robustesse et les entretenir assidûment.

Dans leur forme actuelle, on peut considérer leur fonctionnement comme satisfaisant et ils se sont tellement bien intégrés au décor familial des gares bruxelloises que les habitués ne se rappellent leur existence ..... que lorsqu'ils les trouvent arrêtés !

Il existe encore quelques personnes cependant, surtout parmi celles dont la marche est pénible, qui s'exagèrent la difficulté de prendre ou de quitter ces appareils. Leur vitesse de fonctionnement est très modérée : 50 cm. par seconde, soit moins de 2 km. à l'heure (à l'étranger, on en utilise jusqu'à 80 cm/sec) et le débarquement qui effraie quelque peu les voyageurs novices est en fait très aisé.

Quant à l'art de l'embarquement, il tient en une règle bien simple : poser la pointe du pied juste derrière la ligne de séparation de deux marches successives. A la montée, il faut surtout veiller à ce que la pointe du pied ne repose pas **sur** le joint entre les deux marches. A la descente, on peut sans inconvénient poser la pointe 2 ou 3 cm en avant du joint : on est certain alors que la marche suivante, en s'élevant, ne griffera pas le talon de la chaussure.

Si toutefois, certaines personnes infirmes ou invalides ne sont pas en état d'emprunter ni les escaliers roulants, ni les escaliers fixes, il leur est loisible de demander au personnel d'exploitation l'autorisation de se faire transporter par un des monte-charge qui servent principalement au transport des bagages. De tels engins existent dans les gares du Nord et du Midi mais ils ne sont accessibles que moyennant un assez long détour par les couloirs de service.

A la Halte Centrale, des ascenseurs sont prévus pour les cas de l'espèce. Les Haltes Congrès et Chapelle n'en possèdent pas. Quant aux escalators, ils seront au nombre de deux pour chacune des haltes dernières nommées, de huit à la Halte Centrale et à la gare du Nord et de dix à la gare du Midi.

Terminons par deux recommandations pratiques : la première s'adresse à toutes les personnes qui se font accompagner de chiens ou de petits animaux à griffes. Ces braves bêtes courent un sérieux danger de se faire accrocher les griffes à la sortie de l'escalier et il convient de les porter ou de les mener par l'escalier fixe.

La seconde est de noter l'existence le long d'une des rampes de l'escalier, de boutons dissimulés par des disques de caoutchouc. Il suffit d'y appuyer pour provoquer l'arrêt d'urgence de l'escalier et déclencher un signal d'alarme. Est-il besoin d'ajouter qu'ils ne doivent être actionnés qu'en cas de danger réel tout comme le signal d'alarme qui équipe les voitures de nos trains.

---

## LES PASSAGES A NIVEAU MEURTRIERS.

Les passages à niveau constituent, sur les routes, des points dont le caractère dangereux s'est particulièrement accru avec la densité et la vitesse du trafic automobile routier.

Il ne faut cependant pas y voir la principale source des multiples accidents de la route. Sa notoriété provient plutôt du retentissement que donne la presse aux accidents dans lesquels le train fait encore figure de monstre qui broie et qui déchiquette. Et pourtant que de drames affreux n'enregistre-t-on pas tous les jours, sur la route, en dehors des passages à niveau ?

Si les accidents qui se produisent aux passages à niveau gardés sont heureusement relativement rares, en dépit d'une circulation intense sur la route et sur la voie ferrée, c'est bien que la majorité des gardes-barrières ont conscience de l'importance de leurs modestes fonctions. Mais c'est aussi du fait que des dispositifs sont mis en oeuvre, sur certains réseaux, pour aider les gardes-barrières dans l'exercice de leur profession.

A ce point de vue, la S.N.C.B. a généralisé, depuis plusieurs années, l'annonce téléphonique des trains à tous les passages à niveau. Ces annonces sont faites directement par les postes de signalisation, ou se transmettent en cascade entre quelques gardes-barrières rapprochés.

Au surplus, de nombreuses barrières sont enclenchées avec les signaux de ligne, de telle sorte que ceux-ci ne peuvent être ouverts que si les barrières sont préalablement fermées. Ainsi, la défaillance d'un garde-barrière peut être conjurée.

Que n'a-t-on alors, pourriez-vous dire, généralisé ce dispositif qui donne une entière sécurité ?

C'est que la solution a un revers.

Indépendamment de son coût parfois élevé - les vies sauvées devraient peut être suffire à le faire admettre - l'"enclenchement" des barrières avec les signaux de la voie ferrée accroît les temps de fermeture des passages à niveau.

Or, un arrêt prolongé à un carrefour est normalement accepté et plusieurs arrêts successifs sont subis en maugréant mais une immobilisation de même durée devant une barrière fermée paraît vexatoire et intolérable ! L'automobiliste arrêté devant une voie ferrée oublie le risque auquel on l'a soustrait et ne retient que le "temps perdu".

Automobilistes qui vous pressez sur les routes, ne croyez pas <sup>que</sup> les réseaux ferrés jaloussent votre course et se plaisent à l'entraver. Si vous arrivez à l'étape, ayez plutôt une pensée de reconnaissance pour les gardes-barrières qui s'efforcent de ne pas alimenter la page déjà trop remplie des "accidents de la circulation".

Plutôt que de vous plaindre, veuillez accepter comme un moindre mal les dispositions que prennent les réseaux pour vous garder en vie.

## L'AUTOMOTRICE RAPIDE PROTOTYPE DE LA S.N.C.B.

### Partie mécanique.

La S.N.C.B. a mis récemment en service le prototype d'une nouvelle automotrice double rapide destinée aux services express.

Cette automotrice dont l'étude et la construction ont été entièrement exécutées par les services de la S.N.C.B. se distingue par sa tare relativement faible et la recherche du confort offert aux voyageurs.

L'automotrice, qui est constituée de deux voitures accouplées en permanence, a une longueur totale de 45,780 m. et une tare de 78 tonnes.

Elle offre 119 places de 3e classe et 42 places de 2de classe, soit au total 161 places; de plus, elle comporte un compartiment-cuisine pour service snack-bar, un fourgon et un compartiment pour appareillage électrique.

Les compartiments voyageurs ont été agencés de façon à offrir la vue la plus étendue possible à tous les voyageurs, non seulement sur les côtés grâce à l'élargissement des fenêtres latérales, mais également vers l'avant et l'arrière; de plus, les cloisons intérieures, dont le nombre a été réduit au minimum, sont vitrées.

L'automotrice étant destinée à effectuer des services express à la vitesse de 140 km/h, il conviendrait de la munir de bogies supprimant tous les mouvements perturbateurs qui, à cette allure, peuvent être très désagréables aux voyageurs. Une très heureuse solution à ce problème a été trouvée en modifiant radicalement la liaison des trains de roues au châssis de bogie par rapport à la disposition courante des bogies de voitures.

L'allègement appréciable réalisé dans la construction de la nouvelle automotrice - à titre de comparaison, il est à noter que les automotrices doubles mises en service en 1950 par la S.N.C.B. ont une tare de 93 tonnes - a été obtenu grâce à l'utilisation d'un acier spécial à haute résistance dans la construction des caisses et des bogies, à la généralisation des assemblages soudés et à l'emploi d'alliages d'aluminium et d'autres matériaux légers dans l'aménagement intérieur.

En ce qui concerne particulièrement ce dernier, les points suivants peuvent être signalés :

Par rapport à la banquette normale en bois, le confort de la 3e classe a été notablement amélioré par le garnissage des banquettes dont les sièges et dossiers sont rembourrés et munis de ressorts.

Des tablettes escamotables le long de la paroi, offrent aux voyageurs une plus grande surface que les tablettes fixes anciennes et facilitent le service du bar.

Le souci de dégager au maximum la vue dans toutes les directions a fait adopter les porte-colis longitudinaux. Ces porte-colis, conçus suivant une ligne nouvelle très sobre, ont leur surface utile augmentée de celle d'un porte-canne, destiné aux très petits bagages.

Un principe inédit sur le matériel S.N.C.B. a présidé à la conception de la ventilation. Au lieu d'une série d'appareils prenant individuellement, à raison d'un par compartiment, l'air frais sur la toiture, une gaine centrale régnant sur toute la longueur du véhicule, entre plafond et toiture, prend l'air frais à l'avant de la voiture et après l'avoir dépoussiéré dans un filtre, le distribue par des déflecteurs plafonniers profilés de manière à le répartir dans toutes les directions. Ce système de ventilation se révèle très efficace. La possibilité a été prévue d'introduire une ventilation forcée pour améliorer la ventilation en stationnement.

Les baies de 3e classe ont reçu des stores encastrés comme celles de 2e classe et on ne trouve plus de rideaux qu'aux extrémités où le profil arrondi de la paroi excluait la pose des stores.

Pour atténuer la sonorité du plancher et accroître son pouvoir isolant des bruits et de la chaleur, le plancher est constitué d'un multiplex de 18 mm. d'épaisseur recouvert d'un tapis plastique de 2 mm.

L'éclairage de l'automotrice est réalisé, comme dans tout le matériel moderne de la S.N.C.B. par des tubes fluorescents fonctionnant sous tension continue de 72 volts. Pour améliorer l'aspect esthétique de la voiture et procurer un éclairage uniforme et sans ombres, les tubes fluorescents ont été disposés longitudinalement, de part et d'autre de la gaine centrale de ventilation.

Le chauffage de l'automotrice est obtenu par des radiateurs électriques disposés le long des longs-pans des voitures et sous certaines banquettes. Le réglage de la température s'effectuera par thermostats.

Une jupe, prolongeant vers le bas les tôles extérieures des longs-pans masque partiellement les organes situés sous le châssis et les bogies et contribue à l'amélioration de l'aspect extérieur de l'automotrice.

## II. L'équipement électrique.

L'automotrice rapide prototype est équipée de quatre moteurs d'une puissance unitaire de 265 ch. chacun, montés à raison de un par bogie. Ces moteurs, à suspension par le nez, peuvent être couplés en série et en série parallèle.

La transmission de l'effort par engrenages rigides est unilatérale.

Grâce à un système de "train control" l'automotrice rapide prototype, comme toutes les autres automotrices, peut entrer dans la composition d'une rame de plusieurs automotrices, toutes les automotrices étant commandées du poste de conduite de l'automotrice de tête par un seul agent.

L'appareillage haute tension comporte une série de contacteurs haute tension actionnés par un arbre à cames, lui-même commandé par un servo-moteur électrique à basse tension (système Jeumont - Heidman). La commande est automatique sous le contrôle d'un relais d'accélération, ne permettant le passage d'un cran de démarrage au cran suivant que lorsque l'intensité dans les moteurs est descendue à une valeur réglable suffisamment basse.

Les appareils haute tension et basse tension sont disposés en partie dans des coffres placés sous la voiture et en partie dans un compartiment d'appareillage.

Le chauffage électrique de l'automotrice rapide prototype est réalisé par des radiateurs à 3.000 volts disposés le long des longs-pans et sous les banquettes. Il est contrôlé automatiquement par des thermostats placés dans les compartiments.

L'élément chauffant du type "Calrod" est constitué par un fil résistant en spirale, logé dans un tube métallique et noyé dans un ciment magnésien. Les éléments sont supportés par des isolateurs en "stéatite" et sont disposés sous des gaines décoratives. La puissance totale installée est de 30 Kw par voiture.

L'éclairage par tubes fluorescents à courant continu a été appliqué comme sur les 25 automotrices type 1950. La commande est obtenue par un coffret d'allumage comportant un relais temporisé faisant office de "starter" pour l'ensemble des tubes.

---

## RESULTATS D'EXPLOITATION.

Le tableau ci-après donne les résultats du trafic pendant le mois d'octobre écoulé, comparés à ceux de la même période des années 1950 et 1938.

	1938 (1)	1950	1951
Nombre de voyageurs transportés .....	16.804.415	18.367.123	19.471.493
Nombre de voyageurs kilomètres .....	508.965.648	585.215.373	609.565.763
Nombre de tonnes de grosses marchandises transportées..	6.827.225	6.637.280	6.981.229
Nombre de tonnes-kilomètres .....	497.144.399	578.727.695	618.463.381
Nombre de wagons chargés .....	491.214	371.074	390.507

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

## MARCHANDISES.

Nombre de wagons chargés par la clientèle.

Semaines	Combustibles	Divers	Total
du 2/12 au 8/12	19.383	47.560	66.943
du 9/12 au 15/12	24.525	47.731	72.256
du 16/12 au 22/12	24.573	49.393	73.966
du 23/12 au 29/12	20.425	36.961	57.386
du 30/12 au 5/1/52	20.487	33.275	53.762

Transbordement aux ports d'Anvers et de Gand.

Semaines	Port d'Anvers		Port de Gand	
	Tonnes de navire sur wagon	Tonnes de wagons sur navire	Tonnes de navire sur wagon	Tonnes de wagons sur navire
du 2/12 au 8/12	79.500	99.300	29.689	14.520
du 9/12 au 15/12	64.700	111.100	27.823	11.648
du 16/12 au 22/12	79.800	115.300	24.112	13.391
du 23/12 au 29/12	60.700	111.300	16.557	21.233
du 30/12 au 5/1/52	43.700	85.000	16.768	10.534

## TRAINS NOUVEAUX HASSELT - LIEGE ET VICE VERSA.

Depuis le 2 janvier 1952, les trains nouveaux ci-après sont mis en marche :

les jours ouvrables : Hasselt D. 5.50 - Liège (Vis) A. 7.08  
 les samedis seulement: Liège (Vis) D.13.05 - Hasselt A.14.22  
 les jours ouvrables, excepté les samedis : Liège (Vis.) D.17.10  
 Hasselt A.18.20

Ces trains sont omnibus sur la section Hasselt - Tongres et semi-directs sur la section Tongres - Liège.

Au surplus, le train 3906 (Hasselt D.5.12 - Liège (G) A.7.12) part de Hasselt à 5.24 h. et arrive à Liège à son ancienne heure.

### NOUVELLE CORRESPONDANCE A ZOTTEGEM.

Afin d'éliminer des retards et en même temps d'établir une nouvelle correspondance à Zottegem entre les trains 8611 (A. 7h02 d'ENGHIEU) et 8413 (D. 6h58 vers ALOST), le train 8611 précité a été avancé de 4 minutes au départ de GAMMERAGES.

Les trains 8129 (ATH D. 5h46 - GRAMMONT A. 6h22) et 8608 sur la section ZOTTEGEM (D. 5h54) - GRAMMONT (A. 6h21) ont également été avancés de 4 minutes.

Le train 8105 (Grammont D. 6h25 - Denderleeuw A. 7h12) a été avancé de 3 minutes au départ de GRAMMONT et de 1 minute au départ de Ninove.

---

### BRUXELLES - ARLON.

Les trains Bruxelles (Nord) - Arlon et retour partent et arrivent à la gare haute à Bruxelles (Nord).

### RELATION NOUVELLE BRUXELLES - COLOGNE.

Depuis le 14 janvier, une relation nouvelle de jour est établie entre Bruxelles et Cologne et vice versa sous l'horaire ci-après :

**Train 76 :** Bruxelles (Nord) D.16h55 - Liège (Guillemins) A.18.13 D.18.19 - Angleur D.18.25 - Pepinster D.18.50 - Verviers (C) D.18.59 - Herbesthal A.19.20 D.19.32 - Aix-la-Chapelle(C) A.19.52 D.20.07 - Düren A.20.35 - Cologne A.21.08.

Ce train assure à Cologne les correspondances suivantes :

1. Cologne D.21.20 - Bonn	A.21.53	- Coblenz	A.22.56
2. Cologne D.21.36 - Dusseldorf	A.22.14	- Duisbourg	A.22.41
Essen A.23.11 - Dortmund	A. 0.08	- Hanovre	A. 5.00

**Train 77 :** Cologne D. 8.50 - Düren D. 9.21 - Aix-la-Chapelle (C) A. 9.56 D.10.11 - Herbesthal A.10.32 D.10.44 - Verviers (C) A.10.58 D.11.00 - Pepinster A.11.05 - Angleur A.11.23 - Liège (G) A.11.30 D.11.39 - Bruxelles (N) A.12.56.

Ce train relève à Cologne les correspondances suivantes :

1. Bonn D.7.43 - Cologne	A.8.22
2. Dortmund D.6.24 - Essen	D.6.59 - Duisbourg D.7.19 - Dusseldorf D.7.43 - Cologne
A.8.36.	

Les trains 76 et 77 comportent un Wagon-Restaurant Bruxelles - Cologne et retour.

Cette relation nouvelle facilite les déplacements en service belgo-allemand à l'occasion du "Salon de l'Automobile".

### CARNAVAL DE BINCHE, le 26 février 1952.

Des trains spéciaux à prix réduit seront organisés au départ de Bruxelles-Midi (Départ 8h25 et 11h15) et de Bruxelles-Nord (Départ 9h50, arrêt à Bruxelles-Q.L. et Etterbeek).

Prix des billets aller et retour au départ de ces gares.

Adultes : 60 fr. Jeunes gens de moins de 16 ans et scolaires : 45 fr.

---

### PARKINGS POUR AUTOS DANS LES GARES.

La S.N.C.B. signale à l'attention du public qu'elle a organisé dans plus de cent cinquante gares du réseau des parkings pour autos et motos à l'usage de sa clientèle.

Tous les conducteurs ou propriétaires de véhicules ont accès aux parcs sur présentation d'un titre de transport valable et moyennant paiement d'une taxe modique.

Cette taxe couvre les risques de vol, d'échange, d'incendie et autres avaries trouvant leur origine dans le dépôt.

---

## NOUVEAUX TIMBRES "COLIS POSTAUX".

La Société Nationale des Chemins de fer belges et l'Administration des Postes ont émis le 3 janvier 1952, deux nouveaux timbres pour colis postaux du type "Manutention" aux valeurs de 17 fr. et de 20 fr.

Ces timbres peuvent être obtenus :

- soit au guichet du Centre Philatélique, à Bruxelles, dont le siège a été transféré de la rue Belliard, n°29, à la rue du Progrès, n°2 (rez-de-chaussée de l'ancienne gare de Bruxelles-Nord);
- soit par versement ou virement au C.C.P. n°204.48 du Centre Philatélique S.N.C.B., 2, rue du Progrès, Bruxelles (Nord). Dans ce cas, ne pas oublier d'indiquer la mention nécessaire au verso du bulletin de versement ou de virement.

Il est rappelé que tous renseignements au sujet des émissions philatéliques de la S.N.C.B. sont fournis gratuitement, sur simple demande, adressée au Centre Philatélique.

---

## ADJUDICATIONS.

Mercredi, 30 janvier 1952, à 10 heures, à l'Hôtel des Chemins de fer belges, rue de Louvain, 21, à Bruxelles.

Adjudication publique réservée aux fournisseurs de l'agglomération bruxelloise pour la fourniture de reproductions de plans.

Le cahier des charges spécial n°516-34 régissant cette entreprise est en vente au prix de 20 francs l'exemplaire au bureau des renseignements concernant les adjudications de la S.N.C.B., rue Belliard, n°29, à Bruxelles (tél.11.90.40 - C.C.P. 249.600) et ce à partir du 11 janvier 1952.

Mercredi, 30 janvier 1952, à 11 heures, à l'Hôtel des Chemins de fer belges, rue de Louvain, n°21, à Bruxelles.

Adjudication publique pour l'impression des tableaux-graphiques pour le dispatching.

Le cahier des charges spécial n°516-33 régissant cette entreprise est en vente au prix de 20 francs l'exemplaire au bureau des renseignements concernant les adjudications de la S.N.C.B., rue Belliard, n°29, à Bruxelles (tél.11.90.40 - C.C.P. 249.600) et ce à partir du 11 janvier 1952.

La Société Nationale des Chemins de fer belges procèdera le 6 février 1952 à 14h45, à Bruxelles, rue aux Laines n°24 à l'adjudication publique de l'entreprise pour la fourniture de coco en poudre.

Le cahier des charges n°2624-104-248 indiquant les clauses et conditions de cette entreprise peut être consulté et est en vente au prix de 5 fr au Bureau des renseignements concernant les adjudications de la S.N.C.B., rue Belliard, 29, à Bruxelles (tél.11.90.40 - C.C.P.249.600).

Mercredi 6 février 1952 à 10h30, à Bruxelles, rue de Louvain 21, salle B, adjudication publique de l'entreprise pour la fourniture d'huiles oléonaphtes A et B, graisse et gas-oil.

Le cahier des charges n°2642-40 indiquant les clauses et conditions de cette entreprise peut être consulté et est en vente au Bureau des renseignements concernant les adjudications de la S.N.C.B., rue Belliard, 29, à Bruxelles. (prix : 10 francs, C.C.P.249.600, tél.11.90.40).

Le 6 février 1952, à 14 1/2 heures, à l'Hôtel des Chemins de Fer, rue de Louvain, 17 à Bruxelles, sous-sols, Salle du Mess, ouverture des soumissions pour la fourniture de matériel électro-mécanique de signalisation :

**Pièces en acier forgé ou estampé et divers.**

(bielles, tringles, extrémités, ensembles pour crochets de calage, manivelles, supports, équerres, balanciers, entraîneurs, bouts d'éclisses, verrous, axes).

Cahier des charges n°2652/469 en vente au prix de 10 frs au bureau des renseignements concernant les adjudications, (Section 23), 29, rue Belliard, à Bruxelles.

(Compte de chèques postaux n°249.600 - Tél. n°11.90.40).

La Société Nationale des Chemins de fer belges procèdera le 13 février 1952 à 15h30, à Bruxelles, rue aux Laines n°24 à l'adjudication publique de l'entreprise pour la fourniture de mastic à l'huile.

Le cahier des charges n°2624-101-243 indiquant les clauses et conditions de cette entreprise peut être consulté et est en vente au prix de 5 fr au Bureau des renseignements concernant les adjudications de la S.N.C.B., rue Belliard, 29, à Bruxelles (tél.11.90.40 - C.C.P.249.600).

La Société Nationale des Chemins de fer belges procèdera le 13 février 1952 à 15 h., à Bruxelles, rue aux Laines n°24 à l'adjudication publique de l'entreprise pour la fourniture de huile de lin crue.

Le cahier des charges n°2624-105-243 indiquant les clauses et conditions de cette entreprise peut être consulté et est en vente au prix de 5 fr au Bureau des renseignements concernant les adjudications de la S.N.C.B., rue Belliard, 29, à Bruxelles (tél.11.90.40 - C.C.P.249.600).

Le 13 février 1952, à 10 h., à l'Hôtel des Chemins de Fer, rue de Louvain, 17, à Bruxelles, sous-sols, salle du Mess, ouverture des soumissions pour la fourniture de transformateurs divers.

Cahier des charges n°2651/27-518 en vente au prix de 5 fr au Bureau des renseignements concernant les adjudications (section 23), rue Belliard, 29, à Bruxelles (Tél.11.90.40 - C.C.P.249.600).

**ARTICLES PARUS AU COURS DU 4e TRIMESTRE 1951 DANS LES BULLETINS D'INFORMATIONS.**

N° du  
Bulletin

- 91 Electrification de la ligne Bruxelles Littoral - Installations fixes : sous-stations de traction et postes de sectionnement.
- 91 Distribution des articles d'approvisionnement au service de l'Exploitation de la S.N.C.B.
- 92 Les machines enregistreuses à imprimer les billets à voyageurs.
- 92 Remplacement de la signalisation Nord-Belge par la signalisation S.N.C.B. à 3 positions.
- 93 Nouvelles voitures "Service international" pour la S.N.C.B.
- 93 Les horloges de la tour de la nouvelle gare de Bruxelles Midi.
- 93 Le wagon prototype "Interfrigo".

Chacun des articles ou études parus dans les bulletins d'information peut être fourni gratuitement en livraison séparée sur simple demande adressée au bureau 61-21 de la Direction Commerciale de la S.N.C.B., 17-21, rue de Louvain, Bruxelles.