



**CFEB**

# ENTRE-VOIES

MAI - JUIN 1985  
PRIX : 50 F.



Locomotive électrique de la D.B. N° 144.505-5 photographiée à Bergtesgaden en août 1980.  
Photo Claude STOLZ.

# 80

**Bulletin bimestriel d'information  
du Club Ferroviaire de l'Est de  
la Belgique Verviers**

Edit. responsable J.C. MICHEL 19 CITE DU HUSQUET  
4820 DISON

# ENTRE - VOIES

**CFEB**

**Numéro 80 - M A I - J U I N 1985**

- Page 2** : Editorial de Jean LEONARD
- Page 3** : Activités du C.F.E.B. ; Editions d'associations soeurs ; appel de fonds pour le rapatriement d'une P.C.C. vicinale
- Page 4** : Le festival du tram en Hainaut
- Pages 5 et 6** : "EUREKA" par Jean LEONARD
- Pages 7 à 11** : Les dernières vieilles électriques de la D.B. par J-Marie SIMONIS
- P. 12 à 23** : L'année des transports : description de diverses activités
- P. 24 et 25** : Le musée des Transports à Liège Natalis.
- P. 26 à 28** : Nouvelles diverses
- P. 29 et 30** : Le C.F.S.
- P. 30 à 36** : Touristiques français par Jean ROUFOSSE
- P. 36 à 38** : Nouvelles éditions du G.T.F.

Abonnement ENTRE-VOIES (6 numéros = 1 an) 250 frs  
virement au CCP 000-0067855-52 de CFEB 4800 Verviers

ENTRE-VOIES est envoyé gratuitement aux membres du CFEB

Le comité du CFEB n'est pas responsable des textes signés sauf mention les textes publiés sont la propriété du CFEB, ils peuvent être reproduits dans un but non lucratif et à condition de citer la source et l'auteur, et d'envoyer un exemplaire à l'édition

CFEB a.s.b.l (réunions bimensuelles) cotisation annuelle 600frs  
- LOCAL 62 rue de la Chapelle 4800 Verviers  
- SECRETARIAT 8 rue des Snacs 4823 Grand Rechain  
tél 087-33.47.72 (le soir)  
19 cité du Husquet 4820 DISON

# EDITORIAL

## LA REMISE DES PENDULES A L'HEURE

La modernisation et la sophistication des réseaux nous laissent rêveurs. Devant l'électronique dont on nous abreuve, qui est paraît-il l'avenir, et dont un nombre restreint d'initiés ou de prétendus tels maîtrisent un tant soit peu les données, devant l'automatisme à outrance qui en rebute la plupart, c'est toujours le réseau simple, manoeuvré à l'aide de boutons et d'interrupteurs qui a la plus grande faveur des amateurs, parce qu'accessible à des gens sans connaissances spéciales en électricité.

Bien sur, au cours du temps, les raccordements électriques d'aiguillages, de décrocheurs, etc, interviendront, ainsi que les signaux et les protections aux aiguillages, mais ceci reste dans les normes simples que l'on comprend relativement facilement.

Dans les Clubs, et auprès de nos amis débutants, nous devons intensifier l'écolage de ces raccordements.

Et surtout, que les novices n'aie pas honte de leur ignorance, les chevronnés à qui ils s'adresseront ont eux aussi été des débutants ignorants, mais c'est à force de contacts entre-eux, de maladresses, de déboires, d'erreurs et de réussites, qu'ils ont acquit un petit savoir qu'ils se feront un plaisir de faire partager aux autres.

Donc, que les néophytes n'hésitent pas à poser des questions, même stupides, elles ne le sont pas toujours autant qu'on le croit, et il en sort toujours quelque chose.

Débutants, ne soyez pas timides, ne faites aucun complexe, même devant des grands réseaux compliqués, ils sont souvent le résultat de dix, vingt, voire trente années d'efforts et d'expérience.

Et nous les "vieux", troussons nos manches, prenons nos crayons et nos outils et expliquons. La joie des "jeunes" devant une difficulté surmontée sera notre plus grand remerciement.

Jean LEONARD



# ACTIVITES du CFEB

## Réunions

PROGRAMME DU VENDREDI 30 AOUT 1985 :

La traction électrique à courant triphasé (modèle + carte postale) ;  
Dias du musée de Mulhouse ;  
par Jacques CESAR et Camille NORGA

PROGRAMME DU VENDREDI 27 SEPTEMBRE 1985 :

L'Autriche (modèles et dias)  
par J.-C. SIMAR, Jean-Marie SIMONIS et Jacques CESAR.

## Editions d'Associations



### Soeurs

Nos amis du G.T.F. et de l'ARBAC sortiront prochainement de presse un ouvrage en deux volumes indissociables. Pour tous renseignements, s'adresser à G.T.F. A.S.B.L. BP 191 à 4000 LIEGE, en joignant un timbre poste à 12 F. pour la réponse. Cet ouvrage est consacré à 50 ans de transport voyageurs à la S.N.C.B. et constitue une encyclopédie exhaustive des voitures à voyageurs. (en tout 640 pages, 700 photos).

## APPEL DE FONDS POUR LE RAPATRIEMENT EN HAINAUT D'UNE PCC VICINALE

Les PCC vicinales 10395-10418: construites en 1950 par Hennise & Delcuve et les ACEG, en service sur Bruxelles-Louvain et dans le Hainaut. Premières PCC construites en Belgique, elles sont aussi les seules à avoir présenté en Belgique un design américain (hormis le prototype 10419). Vendues en 1960 par la SNCV aux trams de Belgrade, elles y furent renumérotées 117 à 140.

**AU TERME DE LONGS POURPARLERS** avec la compagnie des tramways de Belgrade, menés notamment grâce à la collaboration de l'Ambassade de Belgique en Yougoslavie, et après plusieurs voyages sur place, l'ASVi vient de se voir attribuer l'une des dernières PCC vicinales encore en service là-bas.





Le rachat d'une PCC vicinale et son transport sur près de 1500 kilomètres représente un budget de plusieurs centaines de milliers de francs. Soyons clairs: l'ASVi ne négligera aucun sponsor, mais sans une réponse massive de tous les destinataires de cette circulaire, elle ne pourrait pas mettre ce projet unique à exécution.

N'oublions pas que les PCC vicinales, premières PCC construites en Belgique, ont permis non seulement la survie de l'industrie tramviaire en Belgique, mais aussi celle de nombreux réseaux de tramways en Belgique et à l'étranger, grâce aux nombreuses générations de PCC qui suivirent les PCC 10395 à 10418.

VERSEZ VOTRE CONTRIBUTION AU COMPTE ASVi

**310-0811064-36**

AVEC LA COMMUNICATION "SAUVONS UNE PCC!"

LES SOMMES VERSEES SERONT EXCLUSIVEMENT  
AFFECTEES AU SAUVETAGE DE LA PCC, ET  
REMBOURSEES EN CAS D'ECHEC DE L'OPERATION  
(ASVi -rue Belliard, 187- 1040 Bruxelles)

# FESTIVAL DU TRAM VICINAL

HORAIRE  
PROVISOIRE

**LES 15 16 17 ET 18 AOUT  
ENTRE ANDERLUES, LOBBES ET THUIN!**

		HORAIRE			
		ANDERLUES (J)		Ensuite aux heures	
ELECTRIQUE	}	10h00 00 18h00	dép. arr.	12h40 40 20h40	
		10h15 15 18h15	arr. dép.	12h25 25 20h25	
VAPEUR	}	10h30 30 18h30	dép. arr.	12h20 20 20h20	
		10h50 50 18h50	arr. dép.	12h00 00 20h00	
ELECTRIQUE AUTORAIL	}	11h00 00 19h00	dép. arr.	11h45 45 19h45	
		11h10 10 19h10	arr. dép.	11h35 35 19h35	

LE TRAM A VAPEUR: entre Lobbes (Ecoles) et Lobbes (Pont du Nord)  
(HI. 979 + A 11751 + A 10782 + A 2026)

LE TRAM ELECTRIQUE A BOGIES: entre Anderlues et Lobbes (Ecoles)  
(10308 + 19405)

LE TRAM A NAZOUT ET LE TRAM ELECTRIQUE A 2 ESSIEUX: de Thuin à  
Lobbes (Nord)

REMISE EN SERVICE DE: -LA MOTRICE 9924 (1931) restaurées par les  
-LA REMORQUE 1936(1908) bénévoles de l'ASVi

EXPOSITION FERROVIAIRE FLOTTANTE A THUIN, avec la collaboration du  
Club Ferroviaire du Centre

PRESENTATION A THUIN DU PREMIER TRAM ELECTRIQUE ENTIEREMENT CON-  
TRUIT EN BELGIQUE, EN 1901 PAR LES ETS ELECTRICITE & HYDRAULIQUE

LOBBES: EXPOSITIONS -D'ARRES A L'HOTEL DE VILLE  
-D'AFFICHES A LA GARE SNCB (à confirmer)

LE 17 : FEU D'ARTIFICE ET BAL POPULAIRE A LOBBES

Renseignements: ASVi asbl, rue Belliard 187 à 1040 Bruxelles



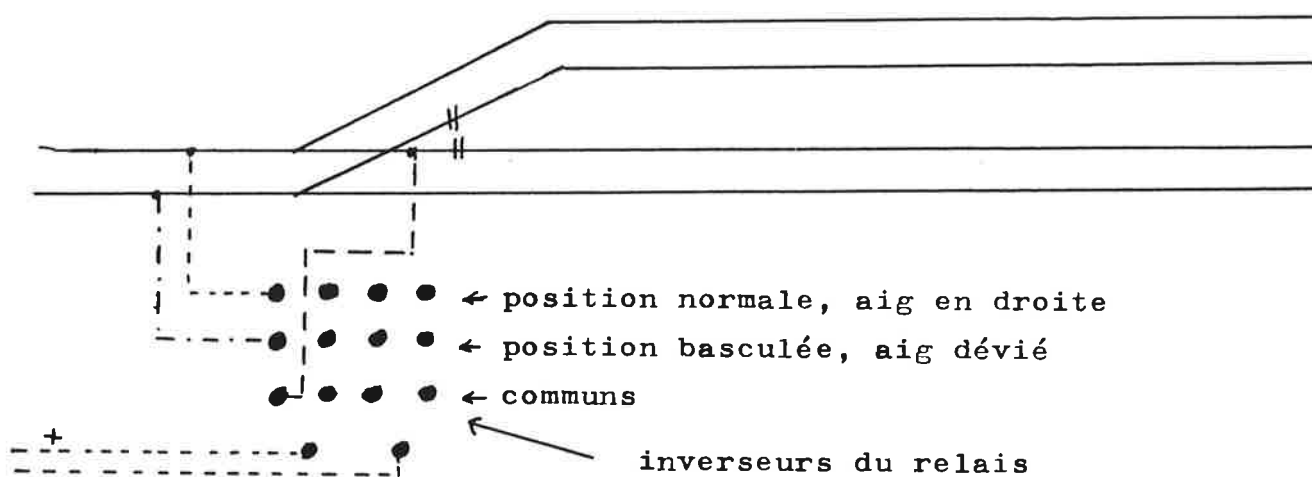


# EUREKA.

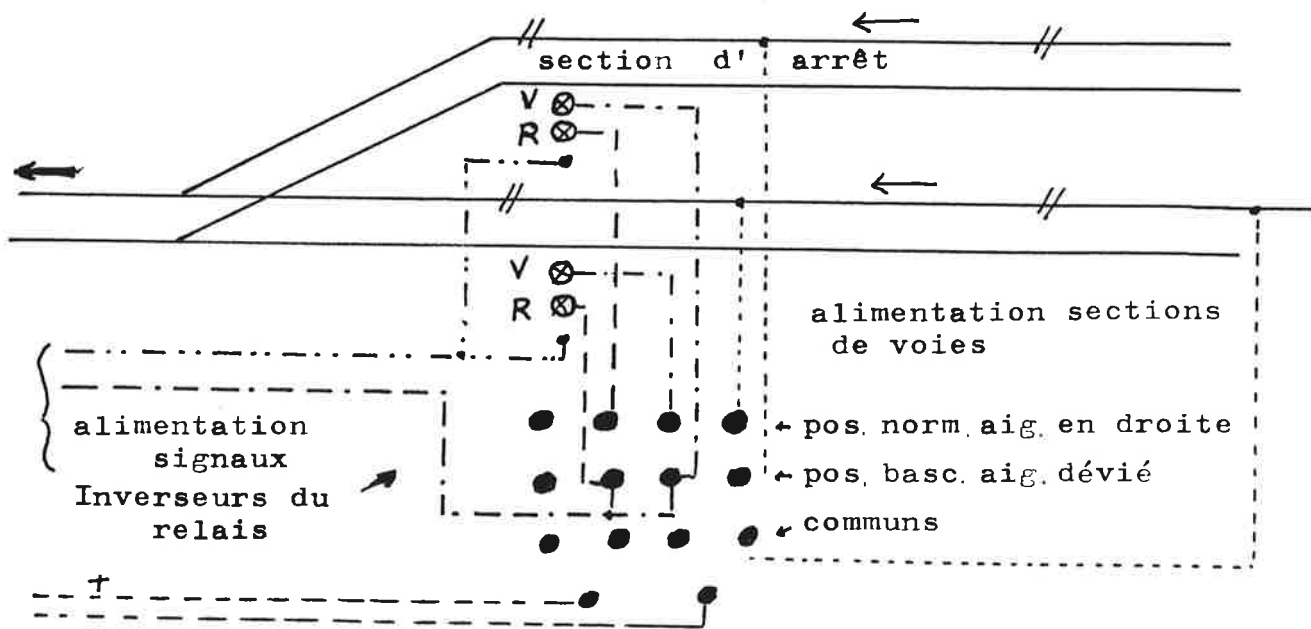
Dans E-V n° 78 de mars 1985, nous vous avons présenté un moteur d'aiguillage original qui n'est autre qu'un relais FINDER 4 inverseurs, qui combine en une pièce, le moteur plus le relais habituels.

Nous vous soumettons quelques applications, et comme un petit dessin vaut mieux qu'un grand discours, en voici quelques-uns. Les schémas représentent des portions de circuit 2 rails. Si vous roulez en 3 rails, il suffit de faire les sectionnements et les alimentations du rail droit du 2 rails au plot central du 3 rails.

A.- Aiguillage PECO, alimentation de la pointe de coeur.  
— 1 seul inverseur est nécessaire. La pointe de coeur est alimentée suivant la position de l'aiguillage.

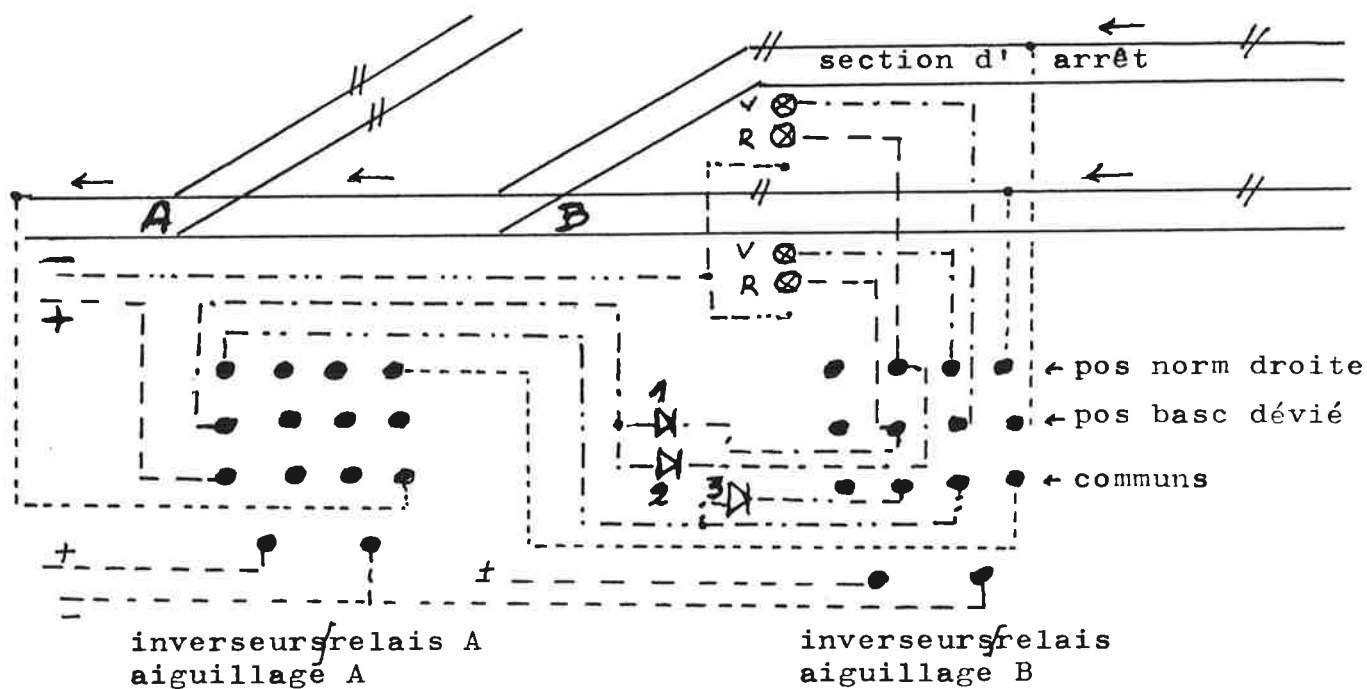


B.- Protection d'un aiguillage, signaux à 2 feux.  
— Si vous employez des aiguillages PECO, il vous reste 1 inverseur pour alimenter la pointe de coeur comme en A.-  
En bi-système, il faut 2 inverseurs pour la traction, 1 pour le rail central, 1 pour le rail latéral.  
Pour la clarté, nous avons employé 2 inverseurs pour les feux des signaux alors qu'un seul suffit.



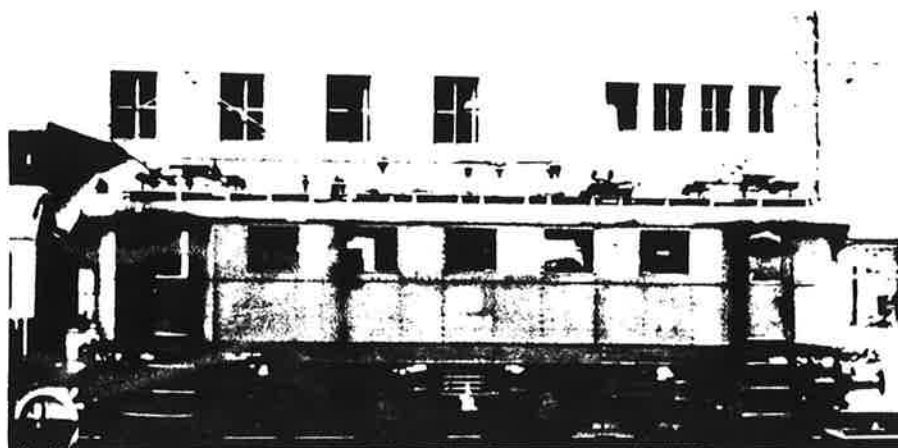


- C.- Protection de deux aiguillages, signaux à 2 feux.  
 Les feux des signaux doivent être alimentés en courant continu.  
 Quand l'aiguillage A est en position droite, les feux des signaux de l'aiguillage B s'inversent normalement suivant la position de l'aiguillage B, de même que l'alimentation des sections d'arrêt.  
 Quand l'aiguillage A est en position déviée, les feux des signaux de l'aiguillage B sont au rouge et les sections d'arrêt ne sont pas alimentées en courant traction.  
 Les diodes 1, 2 et 3 sont des soupapes qui laissent passer le courant continu dans un sens et pas dans l'autre.



- D.- Protection de 2 aiguillages en bi-système.  
 Même procédé que pour C., mais il faut 2 inverseurs pour la traction, 1 pour le rail central, 1 pour le rail latéral.

Jean LEONARD



D.B. Loco 144.505-5 à Berchtesgaden en aout 1980.  
 (photo Claude STOLZ)



RFA

# LES DERNIERES Vieilles Electriques de la DB

par Jean-Marie SIMONIS.

Fin 1983, l'effectif des locomotives électriques des chemins de fer de l'Allemagne Fédérale s'élevait à 2.631 exemplaires ; parmi ceux-ci, 22 de la série 118, 20 de la série 144/145 et 116 de la série 194.

## 1. LES 118 ex E 18

1935 : année de mise en service de la première locomotive de cette série dont la disposition d'essieux est 1.D.1 (1 porteur + 4 essieux moteurs + 1 porteur). Avec leurs châssis rigide totalement soudé et une carrosserie nouvelle, c'étaient les premières locomotives allemandes à recevoir une forme profilée à l'avant.

Elles tractaient des trains rapides de 700 tonnes à 150 km/h. Le 17 juin 1935, la E 1801 atteint la vitesse de 165 km/h. en essai de ligne.

Construction de 1935 à 1939 : 53 exemplaires E 1801 à 18053  
1946 : 2 exemplaires E 18.054 à 18.055

Six machines furent détruites entre 1943 et 1945 ; deux restèrent affectées en Autriche après la guerre et six conservées en République Démocratique d'Allemagne.

Inventaire D.B. au 1.1.1956 : répartition en 4 dépôt : München 14 unités ; Nürnberg 8 unités ; Regensburg 6 unités et Stuttgart 13 unités.

En 1968, la série des E 18 est renumérotée 118.

Au fil des années elles assurent des services de moins en moins nobles et on les voit même assurer la traction de trains omnibus.

En 1975, toute la série est regroupée au dépôt de Würzburg où elles circulent sur les lignes Würzburg - Stuttgart - Heidel-

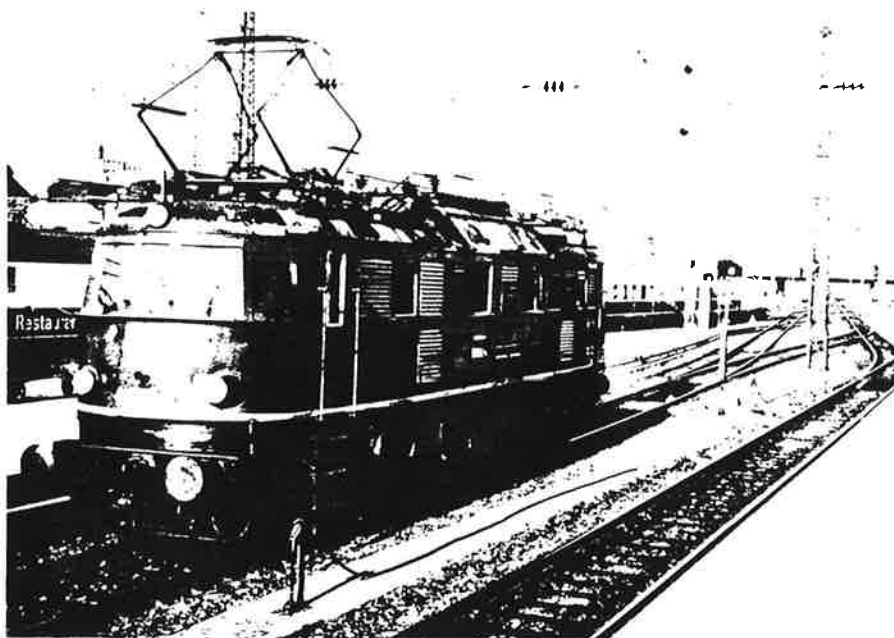


berg - Würzburg, PASSAU - Würzburg - Regensburg et München - Regensburg.

Au service d'hiver 1980/1981, vingt-six locomotives 118 étaient encore quotidiennement utilisées, ce chiffre n'était plus que de neuf à la fin de 1983. En mai 1984, seules cinq unités restaient en service et ces dernières étaient appelées à disparaître pour la fin 1984.

Ces motrices ont donc rendu de nobles et vaillants services pendant près de 50 ans.

Reproduction en HO par Märklin et Roco. Les modèles Märklin, quoique robustes sont vieux de vingt années et ont disparu du catalogue. Les modèles Roco sont incontestablement mieux détaillés : ils figurent toujours dans la gamme présentée par cette firme.



Locomotive 118.012-4 à München Hauptbahnhof en sept. 1983

(photo Louis HUYGEBART)

## 2. LES 144 ex E.44

Serie importante de 187 machines de type "Bo Bo"

Construction :

1931 : 1 machine E.44.001

1932 et 1933 : 20 machines E.44.002 à 44.021

1934 à 1945 : 157 machines E.44.022 à E.44.178

1946 : 5 machines E.44.179 à E.44.183

1955 : 4 machines E.44.184 à E.44.187





Toutes ces locomotives ont été conçues pour la traction de trains omnibus et de marchandises légers. Ces engins bénéficiaient d'une possibilité de vitesse maximale de 90 km/h. L'Autriche faisant partie de l'Allemagne entre 1938 et 1945, 27 unités furent équipées de freins rhéostatiques.

Elles furent construites par les firmes suivantes :

HENSCHEL à KASSEL

KRAUS MAFFEI à München

SIEMENS à BERLIN

WIENER LOKOMOTIVFABRIK à WIEN

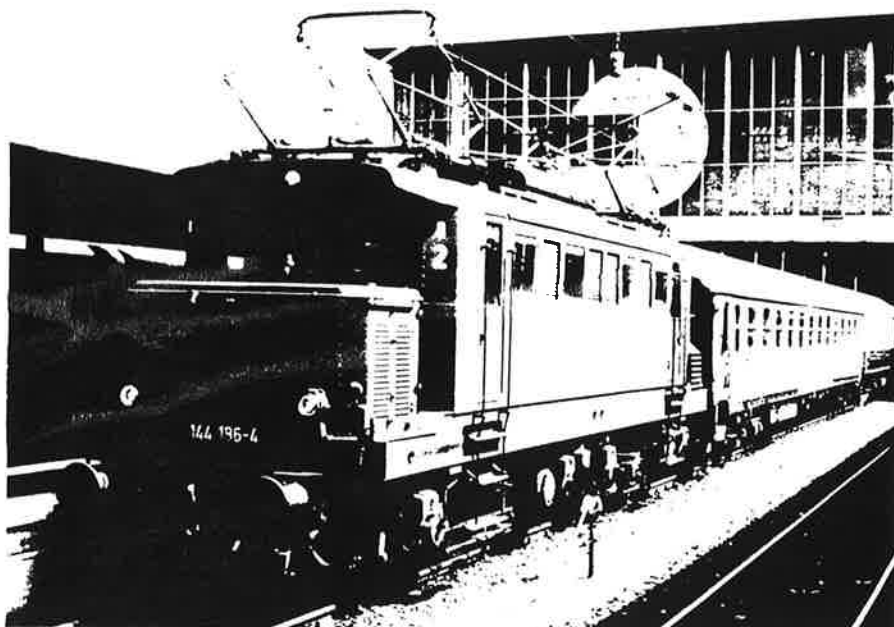
Elles furent réparties entre huit directions régionales, à savoir Augsburg, Breslau, Erfurt, Halle, München, Nürnberg, Stuttgart et Linz (Autriche).

En 1961, l'inventaire connu s'établissait comme suit : six locomotives disparues, quarante six en République Démocratique Allemande (DDR), cent vingt trois en Allemagne Fédérale (RFA).

En 1968, les E.44 reçurent la numérotation 144 et les machines équipées de freins rhéostatiques la numérotation 145. Durant le service d'hiver 1980/81, elles se répartissaient comme suit : Rosenheim : 30 unités ; Stuttgart : 32 unités et Würzburg : 20 unités. Toutes les autres étaient déjà radiées.

En mai 1983, seules seize unités restaient affectées au dépôt de Würzburg pour assurer des services autour de Lichtenfels et Coburg.

Jusqu'au printemps 1984, elles assurèrent des roulements facultatifs.



Loco 144.186-4 à München Hauptbahnhof en aout 81 (photo L. HUYGEBART)



Reproduction en HO par Märklin, Fleischman et Roco.

Les modèles Märklin, inusables mais sommaires, ont disparu du catalogue depuis plusieurs années. Le modèle Fleischman plus exact est surdimensionné et les reproductions Roco ont certes le mérite d'avoir des caractéristiques modélistiques exactes.

### 3. LES 194 ex E.94

Construction :

de 1940 à 1945 : 146 unités

de 1954 à 1956 : 43 unités

Importante série de locomotives de type Co Co qui fut étudiée suite aux exigences de puissance et de vitesse qui ne cessaient de croître.

Les usines AEG de Berlin, SIEMENS également de Berlin, Kraus Maffei de München, Elin de Wien, Lafag de Wien, B.B.C. de Mannheim et Krupp d'Essen réalisèrent la construction de tous ces engins.

Ceux-ci furent affectés à la traction des trains marchandises lourds sur les lignes de montagne principalement en Autriche (Arlberg, Brennen, Tauern) ainsi qu'entre Stuttgart et Ulm, et sur la ligne Lichtenfels à Saafeld de même qu'en Silésie.

A la fin de la guerre on comptait 25 locomotives en RDA (DDR), 73 en république Fédérale, 44 en Autriche (série 1.020) et 4 détruites durant les hostilités.

En 1968, toutes les locomotives de la D.B. furent immatriculées 194. Elles disposent d'une puissance de 3300 Kw et d'une vitesse autorisée de 90 km/h.

En 1970, les 194.141 et 194.142 ainsi que les 194.262 à 285 furent équipées d'un moteur plus puissant et leur vitesse maximale fut autorisée à 100 km/h. Elles furent renumérotées 194.541 et 542 et 194.562 à 194.585.

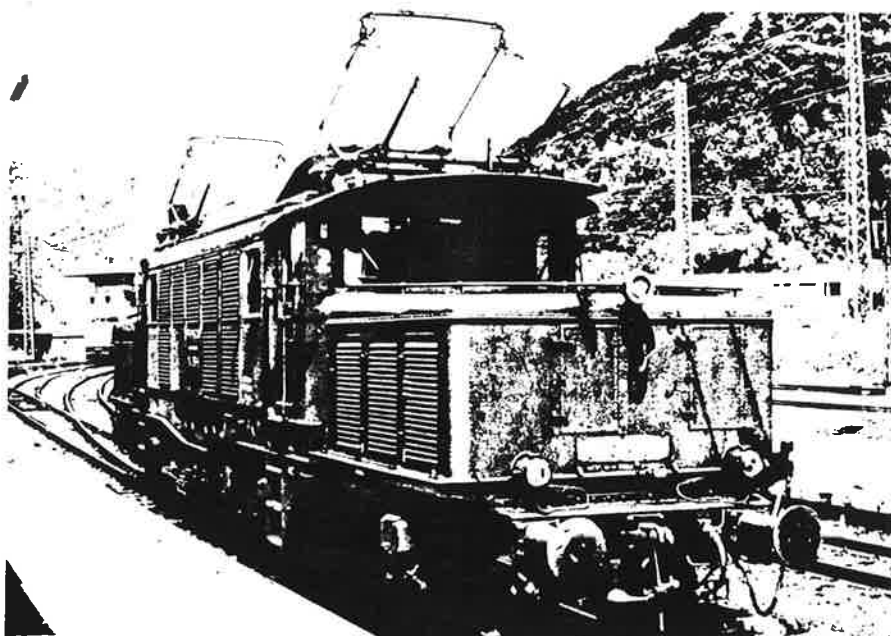
Fin 1983, 116 unités étaient encore à l'effectif réparties entre les dépôts d'Ingelstadt (45), Augsburg (13), Mannheim (19) et Nürnberg (39). Elles continuent à assurer du trafic marchandises ainsi que de dessertes légères. Leur rayon d'action s'étend de Breda et Mainz jusqu'au Brenner. A Basch, on peut régulièrement voir deux unités détachées du dépôt de Mannheim pour y assurer le trafic marchandises international. Même si elles sont encore en pleine activité et que leur ra-



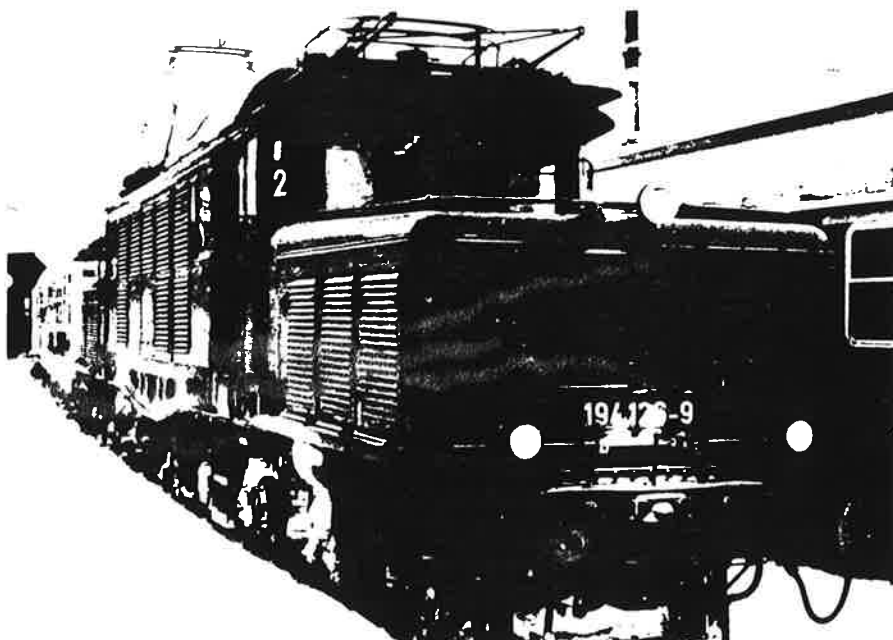
diation n'est pas prévue dans l'immédiat, le déclin est bien amorcé. En cas de panne ou d'accident, la ou les machines ne sont pas réparées et les victimes sont déclassées et ferrillées.

Reproduction en HO : par Märklin depuis de nombreuses années et tout récemment par Roco. Comme déjà signalé, le modèle Märklin est fiable, robuste et même peut être considéré comme une excellente reproduction, mais la finesse et le souci de détail du modèle Roco doit être soulignée et admirée.

JeanMarie SIMONIS.



Loco 194.051-9 à Geislingen (Steige) en aout 1982.  
(photo L. HUYGEBART)



Loco 194.126-9 à Berchtesgaden Hauptbahnhof, le 3.1.1985  
(photo L. HUYGEBART)









Grosses Forges et Usines de La Hestre à Haine Saint Pierre, Forges, Usines et Fonderies de Haine Saint Pierre, La Meuse et Regnier et Poncelet.

De nombreuses modifications ont encore été apportées à ces locomotives.

La 10.018 assura le dernier train en traction vapeur sur la ligne Bruxelles-Luxembourg le 29 septembre 1956 ; à ce moment, seules les 10.011, 18, 29, 43 et 43 restaient encore à l'effectif. Cette même 10.018 assura son tout dernier train entre Zottegem et Bruxelles le 23 janvier 1959.

Principales caractéristiques (situation 1944) :

Type : 4-6-2 (Pacific)

Diamètre des roues motrices : 1 m 980

Diamètre des roues porteuses avant : 0m 900

Diamètre des roues porteuses arrière : 1m 262

Surface de chauffe : 19,50 m<sup>2</sup>

Poids en ordre de marche : 112 T.

Poids à vide : 98 T (1<sup>ère</sup> série) et 102 T (2<sup>ème</sup> série)

Empattement : 11 m 425

Vitesse maximum : à vide : 90 km/h

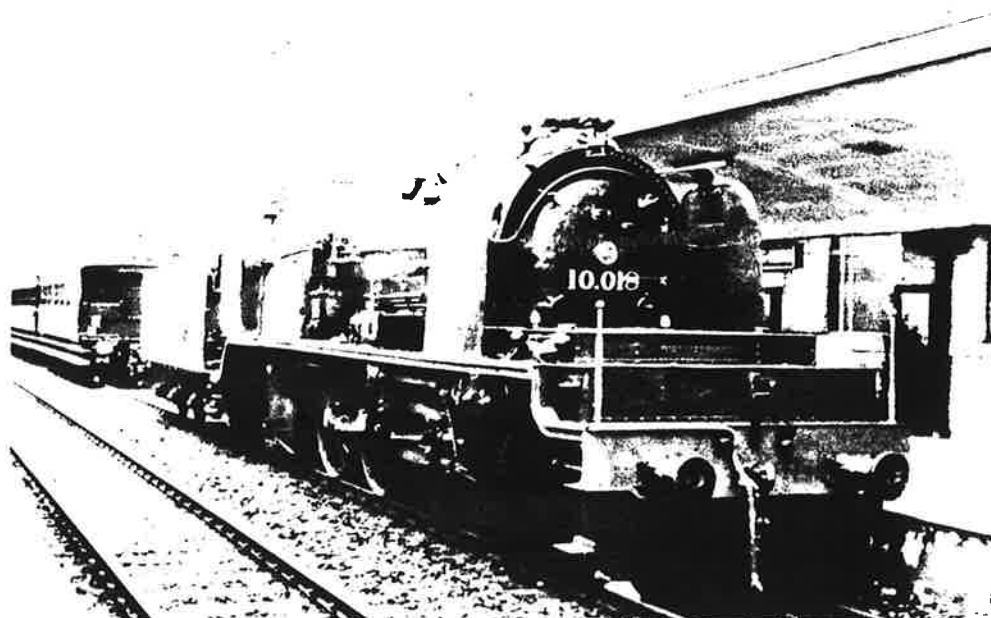
avec train : 120 km/h

Puissance : 2250 CH (1<sup>ère</sup> série) et 1950 CH (2<sup>ème</sup> série) portée respectivement à 2700 et 2400 CH vers 1930

Tender :

Les tenders attelés aux HL type 10 étaient des "types 18 ou 38" dont les numéros étaient 24.000 à 24.494 et 31.000 à 31.047. Leurs principales caractéristiques étaient les suivantes :

	TYPE 18	TYPE 38
: disposition essieux	: 3 essieux	: bogies
: capacité en eau	: 24 M 3	: 31 M 3
: capacité en charbon	: 7 T. 000	: 7 T. 000
: diamètre des roues	: 1 m 067	: 1 m 000
: poids à vide	: 22 T. 600	: 24 T. 830
: poids en ordre marche	: 53 T. 600	: 64 T. 140
: empattement	: 3 m 960	: 5 m 600



La 10.018 lors de l'exposition à Bruxelles Nord en mai 1985. (ph. J.-C. MICHEL)



### 3. Locomotive-tender à vapeur type 16 N° 16.042

Cette locomotive tender construite en 1909 par les Ateliers Métallurgiques de Tubize faisait partie d'une série de machines du type Atlantic (4-4-2) destinées spécialement à la traction de trains omnibus.

En fait il s'agissait de la locomotive à foyer semi profond type 15, mais équipée en plus de la surchauffe.

En 1944, il y en avait 62 à l'effectif ; elles portaient les numéros 1600 à 1661 et furent renumérotées en 1946 16.001 à 16.062

La 16.042 a été retirée du service en 1964.

#### Principales caractéristiques :

Type : 4-4-2 (Atlantic)

Diamètre des roues motrices : 1 m 800

Diamètre des roues porteuses : 1 m 067

Surface de chauffe : 11 m 2 72

Poids en ordre de marche : 69 T. 400

Empattement : 8 m 434

Vitesse maximum : à vide : 90 km/h

avec train : 100 km/h

Puissance : 980 CH

### 4. Voitures à trois essieux (G.C.I.)

Trois voitures G.C.I. (= Grande Capacité avec Intercirculation) étaient également exposées et formaient un train typique avec la HL 16.042

## EXPOSITION DE TRAINS ET PORTES OUVERTES A MALINES

Alors que se déroulait l'exposition précitée, Malines nous proposait de nombreuses activités également :

A. Une opération "portes ouvertes" à l'Arsenal, les 4, 5, 8, 10 et 15 mai où l'on pouvait voir de très nombreuses choses et notamment le prototype de l'autorail ES 401 construit au départ d'un autorail série 43, une AM série 800 en cours de peinture dans une livrée semblable à celle des "Break", 2 fourgons pour train exposition en livrée rouge etc...

B. Une exposition en plein air de matériel roulant dans la cour de l'Arsenal, tous les week ends de mai et comprenant :

-1'AM Break 425

-un train M4 avec voiture pilote

-une nouvelle HLE série 21

-la HL vapeur type 7

-la HL vapeur type 64

-une voiture G.C.I.

-la voiture bar dancing

-une HLE quadricourant série 16

-une AM 695

-une partie du train école de la signalisation.

Je ne m'attarderai pas sur le matériel actuel qui fera l'objet d'une série d'articles dans les prochains numéros d'E.V. et me bornerai à décrire les HL vapeur exposées.

### 1. Locomotive à vapeur type 64 N° 64.045 et tender 22.153.

Cette locomotive faisait partie d'un lot de 168 machines à surchauffe de type "Ten Wheel" (4-6-0) d'origine allemande (elles étaient désignées en Allemagne sous le vocable P8). Ces machines avaient été cédées par l'Allemagne à l'Etat Belge en 1919 en exécution des clauses du Traité de Versailles



(d'où leur surnom "Armistice") et provenaient des chemins de fer prussiens. Elles reçurent en Belgique les numéros 6400 à 6567, puis, en 1946, 64.001 à 64.168. Leur construction remontait aux années 1906 à 1918.

La 64.045 est la toute dernière HL vapeur belge à avoir effectué une prestation de traction à la S.N.C.B. en 1967 (sans tenir compte bien sûr des voyages organisés par la suite avec les 29.013 et 12.004) et circula pour l'ultime fois le 10 juin 1967 en tête du train royal de Léopold II en direction d'Ostende.

#### Caractéristiques principales :

Type : 4-6-0 "Ten Wheel"  
 Diamètre des roues motrices : 1m750  
 Diamètre des roues porteuses : 1m000  
 Surface de chauffe : 14m<sup>2</sup> 35  
 Poids en ordre de marche : 75 T 280  
 Poids à vide : 69 T. 180  
 Empattement : 8 m 350  
 Vitesse maximum : à vide et avec train : 100 km/h.  
 Puissance : 1400 CV

#### Tender :

Les tenders couplés aux HL type 64 étaient de trois types différents, tous à bogies. Il s'agissait des types 34, 35 et 36. Ceux-ci répondaient aux caractéristiques suivantes :

	Type 34	Type 35	Type 36
Numérotation	20300 à 20327	22000 à 22176	22200 à 22358
Capacité eau	20 M 3	22 M 3	22 M3
Capacité en charbon	6 T 500	5 T 000	7 T 000
Diam roues	1 m 000	1 m 000	1 m 000
Poids à vide	22 T 400	22 T 900	21 T 310
Poids en ordre de marche	47 T 600	49 T 600	50 T 770
Empattement	4 M 600	4 M 600	4 M 750

#### 2. Locomotive à vapeur type 7 N° 7.039 et tender 24.365

Cette locomotive faisait partie d'une série de 75 engins fournis de 1921 à 1924. Il s'agissait de "Ten Wheel" (4-6-0), désignées à l'origine sous le vocable type 8 bis. En 1925, elles devinrent le type 7. Elles portaient à l'origine les numéros 4601 à 4675 ; en 1931 elles reçurent les numéros 700 à 774 ; en 1946 enfin elles furent renumérotées 7.001 à 7.074 (la 700 devint 7.016 ; la 718 démolie pendant la guerre 40/45).

Les "type 7" subirent de 1934 à 1938 d'importantes modifications, à tel point qu'elles furent subdivisées en quatre sous-séries désignées comme suit : 7-1 (700 et 728)  
 7-2 (762 et 764)  
 7-3 (718 et 724 ; la 718 démolie ; la 724 devint type 7-4)  
 7-4 (les 69 autres)

Les dernières locomotives de ce type circulèrent en 1962.

#### Caractéristiques principales :

Type : 4-6-0 "Ten Wheel"  
 Diamètre roues motrices : 1 m 800  
 Diamètre roues porteuses : 0 m 900  
 Surface de chauffe : 17,40 m<sup>2</sup>  
 Poids en ordre de marche : 88 T 300 (7-1)





Poids à vide : 76 T 532

Empattement : 8 m 880

Vitesse maximum : à vide : 100 km/h

avec train : 110 km/h

Puissance : 1600 CH portée à 1800 CH après transformations

### Tender :

Les HL type 7 circulaient avec des tenders à 3 essieux types 17 et 18 dont voici les principales caractéristiques :

	Type 17	Type 18
Numérotation	20000 à 20177	24000 à 24494
Capacité en eau	20 M3	24 M3
Capacité en charbon	6 T 000	7 T 000
Diamètre des roues	1 m 067	1 m 067
Poids à vide	21 T 900	22 T 600
Poids en ordre marche	47 T 900	53 T 600
Empattement	3 m 940	3 m 960

C. Une exposition devant la gare de la maquette en bois, grandeur nature, de la locomotive l'Eléphant.

Ce véhicule était visible de 3 au 6 mai, juste à côté de la colonne "Milliaire", borne commémorant l'inauguration de la première ligne de chemin de fer en Belgique.

L' "Eléphant", locomotive construite en 1835 par Tauleur était du type 0-4-2 à l'origine ; en 1849 elle fut reconstruite par l'Arsenal de Malines et devient 2-4-0. Elle développait 100 CH et pesait 20 T en ordre de marche. Elle portait le numéro 2 et était attelée à un tender de 4 m3.

### TRAINS HISTORIQUES EN LIGNE

Et ce n'est pas tout ! La S.N.C.B. nous propose aussi tout au long de cette année des trains historiques dont la composition est la suivante :

- 1°) HL vapeur 12.004 + voitures type L 39.025 + 32.168 + 31.113 + 32.035 + pour certaines circulations 33.002 et 33.006.
- 2°) HL vapeur 29.013 + les mêmes voitures
- 3°) AM quadruple de 1935 composée des voitures 7724 + 8517 + 8211 + 7312 et restaurée dans un état voisin de celui d'origine (livrée bleu et gris).

### Description de ce matériel :

#### 1. Locomotive à vapeur 12.004 et son tender 24.604 :

Cette locomotive complètement carénée fait partie d'une série de six machines "Atlantic"(4-4-2) construites en 1939. Elles avaient été conçues et construites par les mêmes ingénieur et constructeurs que les HL type 1. Elles reçurent les numéros 1201 à 1206, puis, en 1946, 12.001 à 12.006.

Le dernière type 12 circula le 29 juillet 1962 entre Lille et Bruxelles.

### Caractéristiques principales :

Type : 4-4-2 "Atlantic"



Diamètre des roues motrices : 2 m 100

Diamètre des roues porteuses avant : 0 m 900  
arrière : 1 m 262

Surface de chauffe : 16, 50 M2

Poids en ordre de marche : 89 T.000

Poids à vide : 81 T 000

Empattement : 9 m 887

Vitesse maximum : à vide : 100 km/h

avec train : 140 km/h (mais pouvait atteindre 160 km/h et avait même atteint 165 km/h)

Puissance : 2500 CH.

#### Tender :

Les HL type 12 circulaient toujours avec des tenders à 3 essieux type 19 numérotés 24.601 à 24.606 dont voici les principales caractéristiques :

Capacité en eau : 24 M 3

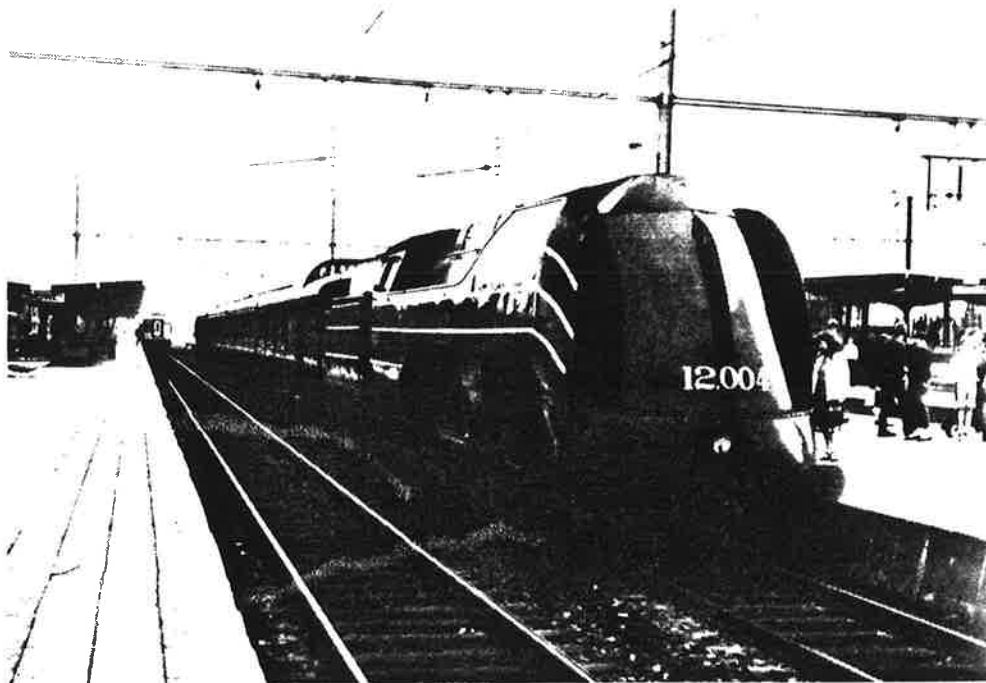
Capacité en charbon : 8 T 000

Diamètre des roues : 1 m 067

Poids à vide : 27 T 000

Poids en ordre de marche : 59 T. 000

Empattement : 3 m 960



Mechelen, le 17 Mai 1985 (ph. J-C. MICHEL)

#### 2. Locomotive à vapeur type 29 N° 29.013 et tender 25.217 :

A la fin de la guerre 40/45, le parc de la S.N.C.B. se trouvait dans un bien triste état. Il fut alors décidé de faire appel à l'industrie américaine qui fournit à notre pays une série de 300 locomotives type 29. Quatre constructeurs canadiens et américains se sont partagé le travail.

Ces machines que l'on pouvait rencontrer dans tous les coins du pays ont circulé jusqu'en 1966/67. C'est la 29.013 qui assura le dernier train voyageurs officiel en traction vapeur le 20 décembre 1966. C'est cette même locomotive qui a été restaurée pour des circulations spéciales.



Caractéristiques principales :

Type : 2-8-0 "Consolidation"

Diamètre des roues motrices : 1 m 520

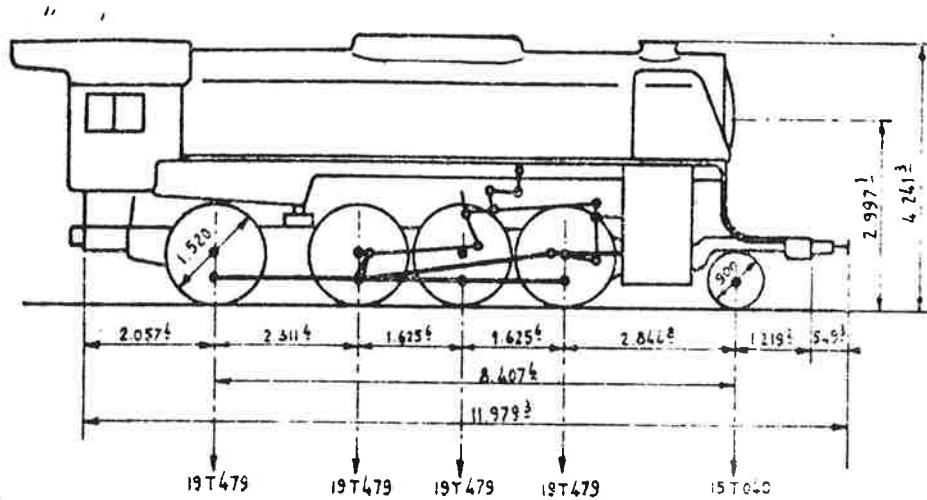
Diamètre des roues porteuses : 0 m 900

Poids en ordre de marche : 92 T 95

Poids à vide : 84 T 50

Vitesse maximum : à vide : 96 km/h  
avec train : 96 km/h

Puissance : 2.000 CH.

Tender :

Les HL type 29 étaient couplées aux tenders à bogies type 25 numérotés 25.001 à 25.300, dont les caractéristiques principales étaient les suivantes :

Capacité en eau : 24,6 M<sup>3</sup>

Capacité en charbon : 10 T 16

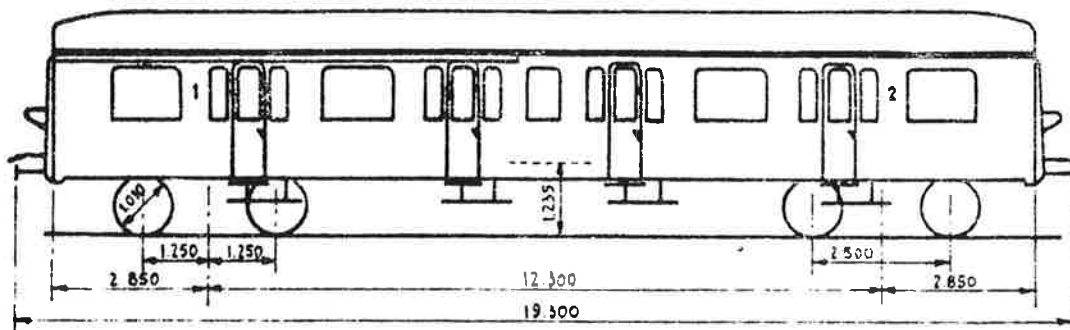
Poids à vide : 26 T 948

Poids en ordre de marche : 57 T 087

3. Les voitures type L :

Ces voitures ont déjà été décrites dans notre revue ; je me bornerai donc à rappeler que ces voitures ont été construites de 1933 à 1935, qu'il y en avait à l'origine 312, que, suite aux réquisitions, destructions et pertes de guerre il en subsistait 271 au lendemain des hostilités, que leur numérotation était la suivante :

Caté- gories	Numérotation		Effectif en 1970	Nbre de places		Tare (t)	Poids total (t)
	Ancienne	UIC		1 <sup>re</sup> cl.	2 <sup>e</sup> cl.		
A	31.101 à 117	50.88.18.26.401 à 417	17	64	-	38	45
B	32.001 à 174	50.88.20.26.401 à 574	174	-	97	38	47
B	32.501 à 515	50.88.28.26.401 à 415	15	-	62	39	45
AB	33.001 à 020	50.88.28.26.401 à 420	20	29	31	39	45
AD	38.001 à 016	50.88.81.26.401 à 416	16	39	-	36	44
BD	39.001 à 029	50.88.82.26.401 à 429	29	-	60	37	47







Ce véhicule fera l'objet d'une description détaillée dans un de nos prochains numéros.

LA SNCB ORGANISE ENCORE DE NOMBREUX VOYAGES SPECIAUX DE JUILLET A OCTOBRE. EN VOICI LES HORAIRES :

## - TRAINS A VAPEUR :

**Verviers - Spa** 6 et 7 juillet

Verviers	8.56	↑	10.44	11.05	↑	12.43	14.00	↑	15.51	16.12	↑	17.41			
Pepinster	A 9.01	D 10.36	A 11.10	D 12.35	A 14.05	D 15.43	A 16.17	D 17.33							
	D 9.06	A 10.27	D 11.15	A 12.29	D 14.10	A 15.28	D 16.20	A 17.28							
Theux	A 9.12	D 10.19	A 11.21	D 12.21	A 14.16	D 15.20	A 16.26	D 17.20							
	D 9.28	A 10.14	D 11.26	A 12.16	D 14.21	A 15.15	D 16.28	A 17.15							
Spa	9.42	↓	10.00	↓	11.40	↓	12.02	↓	14.35	↓	15.01	↓	16.42	↓	17.01

**Trois Ponts - Vielsalm - Gouvy** 13 juillet

Trois Ponts	9.30	↑	12.20	12.39	↑	14.50	15.33	↑	18.16		
Vielsalm	A 9.45	D 11.58	A 12.54	D 14.28	A 15.48	D 18.02					
	D 9.50	A 11.53	D 13.24	A 14.23	D 15.52	A 17.57					
Gouvy	10.08	↓	11.32	↓	13.42	↓	14.02	↓	16.10	↓	17.42

**Bastogne - Libramont** 21 juillet

Bastogne	10.00	↑	12.47	14.00	↑	16.47	18.00		
Libramont	10.35	↓	11.57	↓	14.35	↓	15.57	↓	18.35

**Menin - Comines - Ypres** 10 août

Menin	9.17	↑	11.16	11.36	↑	14.16	14.36	↑	16.16	16.36	↑	19.16			
Comines	A 9.28	D 11.00	A 11.47	D 14.00	A 14.47	D 16.00	A 16.47	D 19.00							
	D 9.33	A 10.55	D 11.52	A 13.55	D 14.52	A 15.55	D 16.52	A 18.55							
Ypres	9.51	↓	10.32	↓	12.10	↓	13.32	↓	15.10	↓	15.32	↓	17.10	↓	18.32

**Courtrai - Audenarde** 11 août

Courtrai	9.20	↑	10.49	11.20	↑	12.49	14.35	↑	16.04	16.35	↑	18.40			
Audenarde	10.05	↓	10.25	↓	12.05	↓	12.25	↓	15.20	↓	15.40	↓	17.20	↓	18.16

**Namur - Dinant** 24 et 25 août

Namur	9.05	↑	11.09	11.33	↑	13.51	15.33	↑	17.51		
Lustin	A 9.21	D 10.45	A 11.49	D 13.27	A 15.49	D 17.27					
	D 9.26	A 10.41	D 11.54	A 13.22	D 15.54	A 17.22					
Yvoir	A 9.36	D 10.28	A 12.04	D 13.09	A 16.04	D 17.09					
	D 9.41	A 10.24	D 12.09	A 13.04	D 16.09	A 17.04					
Dinant	9.51	↓	10.10	↓	12.19	↓	12.50	↓	16.19	↓	16.50

**Charleroi - Marchienne - Piéton - La Louvière S.** 21 septembre

Charleroi	9.30	↑	11.19	11.40	↑	13.29	15.30	↑	17.19	17.40	↑	19.29			
Marchienne	A 9.35	D 11.12	A 11.45	D 13.22	A 15.35	D 17.12	A 17.40	D 19.22							
	D 9.40	A 11.07	D 11.50	A 13.17	D 15.40	A 17.07	D 17.50	A 19.17							
Piéton	A 9.56	D 10.51	A 12.06	D 13.01	A 15.56	D 16.51	A 18.06	D 19.01							
	D 10.00	A 10.46	D 12.11	A 12.56	D 16.00	A 16.46	D 18.11	A 18.56							
La Louvière S.	10.10	↓	10.30	↓	12.21	↓	12.40	↓	16.10	↓	16.30	↓	18.21	↓	18.40

**Gand Saint-Pierre - Deinze** 28 et 29 septembre

Gand St-P	9.10	↑	10.33	11.10	↑	12.33	14.10	↑	15.33	16.10	↑	17.33			
De Pinle	A 9.18	D 10.20	A 11.18	D 12.20	A 14.18	D 15.20	A 16.18	D 17.20							
	D 9.23	A 10.15	D 11.23	A 12.15	D 14.23	A 15.15	D 16.23	A 17.15							
Deinze	9.32	↓	10.00	↓	11.32	↓	12.00	↓	14.32	↓	15.00	↓	16.32	↓	17.00

## - AUTOMOTRICE ELECTRIQUE DE 1935 :

**Bruges - Knokke** 6 et 7 juillet

Bruges	9.39	↑	11.04
Knokke	10.02	↓	10.41

- Toutes les 2 heures jusque 19h04 (retour à Bruges)

**Bruges - Blankenberge** 13 et 14 juillet

Bruges	9.19	↑	9.55
Blankenberge	9.32	↓	9.42

Toutes les heures jusque 17h55 (dernier retour à Bruges). Attention pas de départs à 10h19 à Bruges et à 9h42 à Blankenberge le 14.07.

**Bruges - Ostende** 20 et 21 juillet

Bruges	9.30	↑	10.34	11.00	↑	11.58	12.25	↑	13.34		
Ostende	9.49	↓	10.15	↓	11.19	↓	11.39	↓	12.44	↓	13.15

Bruges	14.00	↑	14.58	15.25	↑	16.34	17.00	↑	17.58		
Ostende	14.19	↓	14.39	↓	15.44	↓	16.15	↓	17.19	↓	17.39



**Louvain - Aarschot****24 et 25 août et 14 septembre**

Louvain	9,45	↑	10,45	↓	11,15	↑	12,20	↓	12,45	↑	13,45	
Aarschot	↓	10,00	↑	10,30	↓	11,30	↑	12,05	↓	13,00	↑	13,30

Louvain	14,15	↑	15,20	↓	15,45	↑	16,45	↓	17,15	↑	18,20	
Aarschot	↓	14,30	↑	15,05	↓	16,00	↑	16,30	↓	17,30	↑	18,05

**Louvain - Malines****15 septembre**

Louvain	9,20	↑	10,20	↓	10,35	↑	11,40	↓	11,55	↑	12,50	↓	13,10	
Malines	↓	9,40	↑	10,00	↓	10,55	↑	11,20	↓	12,15	↑	12,30	↓	13,30

Louvain	14,10	↑	14,30	↓	15,30	↑	15,50	↓	16,50	↑	17,10	↓	18,10	
Malines	↓	13,50	↑	14,50	↓	15,10	↑	16,10	↓	16,30	↑	17,30	↓	17,50

**Malines - Gand****28 et 29 septembre**

Malines	9,45	↑	11,58	
Termonde	A 10,05	D 11,38	D 10,10	A 11,33
Gand	10,35	↑	11,08	

Deux autres trajets aller/retour au départ de Malines à 12h45 et 15h45

**Arlon - Luxembourg****12 octobre**

Arlon	9,35	↑	10,38	↓	10,55	↑	11,58	↓	12,15	↑	13,18	
Luxembourg	↓	9,58	↑	10,15	↓	11,18	↑	11,35	↓	12,38	↑	12,55

Arlon	13,35	↑	14,58	↓	15,15	↑	16,18	↓	16,35	↑	17,38	
Luxembourg	↓	13,58	↑	14,35	↓	15,38	↑	15,55	↓	16,58	↑	17,15

**Liège - Verviers****19 et 20 octobre**

Liège	9,30	↑	10,35	↓	10,45	↑	12,00	↓	12,20	
Verviers	↓	9,55	↑	10,10	↓	11,10	↑	11,35	↓	12,45

Liège	↑	13,25	↓	13,40	↑	15,05	↓	15,30	↑	17,00
Verviers	↓	13,00	↑	14,05	↓	14,40	↑	15,55	↓	16,35

De plus, un train "exposition" sera visible dans diverses gares : en voici la liste :

du 01/07 au 07/07 Spa et Knokke  
 du 10/07 au 13/07 Vielsam et Blankenberge  
 du 19/07 au 25/07 Bastogne et Ostende  
 du 28/07 au 03/08 Jemelle et La Panne  
 du 06/08 au 11/08 Bertrix et Ypres  
 du 15/08 au 19/08 Beauraing et Turnhout  
 du 21/08 au 25/08 Namur et Diest  
 du 02/09 au 05/09 Gembloux et Hasselt  
 les 06/09 et 07/09 Ottignies et Landen  
 du 08/09 au 11/09 Bruxelles-Midi  
 du 12/09 au 14/09 Ath et Louvain  
 du 15/09 au 17/09 Tournai et Malines  
 les 18/09 et 19/09 Mons et Turnhout  
 du 20/09 au 24/09 Anvers-Est  
 du 21/09 au 24/09 La Louvière-Sud  
 les 25/09 et 26/09 Nivelles et Saint-Nicolas  
 du 27/09 au 30/09 Gand-Saint-Pierre  
 du 28/09 au 30/09 Mariembourg  
 du 01/10 au 04/10 Charleroi-Sud et Bruges  
 les 07/10 et 08/10 Ciney et Ostende  
 les 09/10 et 10/10 Libramont et Furnes  
 du 11/10 au 14/10 Arlon et Roulers  
 les 15/10 et 16/10 Verviers  
 du 15/10 au 18/10 Courtrai  
 du 18/10 au 21/10 Liège-Guillemins  
 du 20/10 au 23/10 Alost  
 les 22/10 et 23/10 Huy

Les trains-expositions seront accessibles au public à ces dates de 9 à 17 heures.

Ajoutons encore les opérations "portes ouvertes" à Schaerbeek les 23,24,25 et 26 octobre, à Salzinnes les 4,5,6,9,10, 11,12 et 13 septembre, à Gentbrugge le 28 septembre, à Louvain du 12 au 14 septembre, à Bascoup le 21 septembre et au



dépôt du service E S à Bruxelles les 25, 26 et 27 septembre. La gare de Bruxelles Midi ouvrira ses portes au public les 8 et 9 septembre.

Signalons encore que le corso fleuri de Blankenberge qui se déroulera le 25 août prochain sera entièrement placé sous le signe du 150<sup>ème</sup> anniversaire des chemins de fer.

Sources diverses : documents SNCB -  
Le Rail - Nos Inoubliables Vapeur de  
Phil Dambly - Fascicule SNCB reprenant  
la liste du matériel au 1.5.1944.

-----  
**VOYAGE S.N.C.V. / A.S.V.I. EN HAINAUT LE 12 MAI**  
-----

Le dimanche 12 Mai, la S.N.C.V. et l'Asvi nous conviaient à un voyage peu ordinaire en tram vicinal à mazout ...

Ce périple nous a conduits, au départ de la magnifique station de prémétro des Beaux Arts à Charleroi à Trazegnies, en empruntant la totalité de la ligne 41 dont la section terminale devait être supprimée début juin. Après un arrêt prolongé pendant lequel les participants pouvaient visiter les curiosités régionales, les convois repartirent vers Mariemont via la ligne 80. Nouvel arrêt prolongé pour visiter le musée de Mariemont et pour se faire doucher grace à un orage de derrière les fagots ... Ensuite, les convois se rendirent à Anderlues via la pittoresque ligne 30 où les participants furent gratifiés d'un petit déraillement sans gravité aucune au Collamont. A Anderlues Monument, la correspondance était assurée par une motrice BN de la ligne 90 qui, pour l'occasion, était prolongée à Charleroi Sud.

Le matériel utilisé :

1. La première rame était constituée de l'ART 300 auquel était attelée la remorque à 2 essieux 2121.

L'ART. 300

faisait partie d'une série de quatre autorails à 2 essieux construits en 1947 dans les ateliers S.N.C.V. d'Anvers et de Destelbergen et numérotés ART 297 à ART 300. Affectés dès 1948 au groupe du Hainaut (Tournai et Quevaucamps), ils finirent leur courte carrière au dépôt de Marloie pour la traction de longs convois chargés de bois.

En 1961, l'ART 300 entra au musée de Schepdael, dont il ressortit en 1969 pour assurer le démontage de lignes du Brabant. En 1983, il arriva à Jumet où il fut restauré impeccablement par le personnel S.N.C.V. Je tiens par ailleurs à souligner les excellentes prestations du personnel de cet atelier qui s'est "décarcassé" pour restaurer plusieurs véhicules historiques et ce, toujours de "main de maître" .

Caractéristiques principales :

Longueur hors tout : 9,660 m

Largeur : 2,320 m

Empattement : 3,800 m

Diamètre des roues : 0,660 m

Poids en ordre de marche : 19 T 200

Moteur : GM diesel 2 temps 6 cyl.

Boîte de vitesses : Brossel

Embrayage : Komet Mecano

La remorque 2121

faisait partie d'une série de 30 voitures mixtes à 2 essieux numérotées 2109 à 2138 et construites en 1919 par Baume et Merpent.



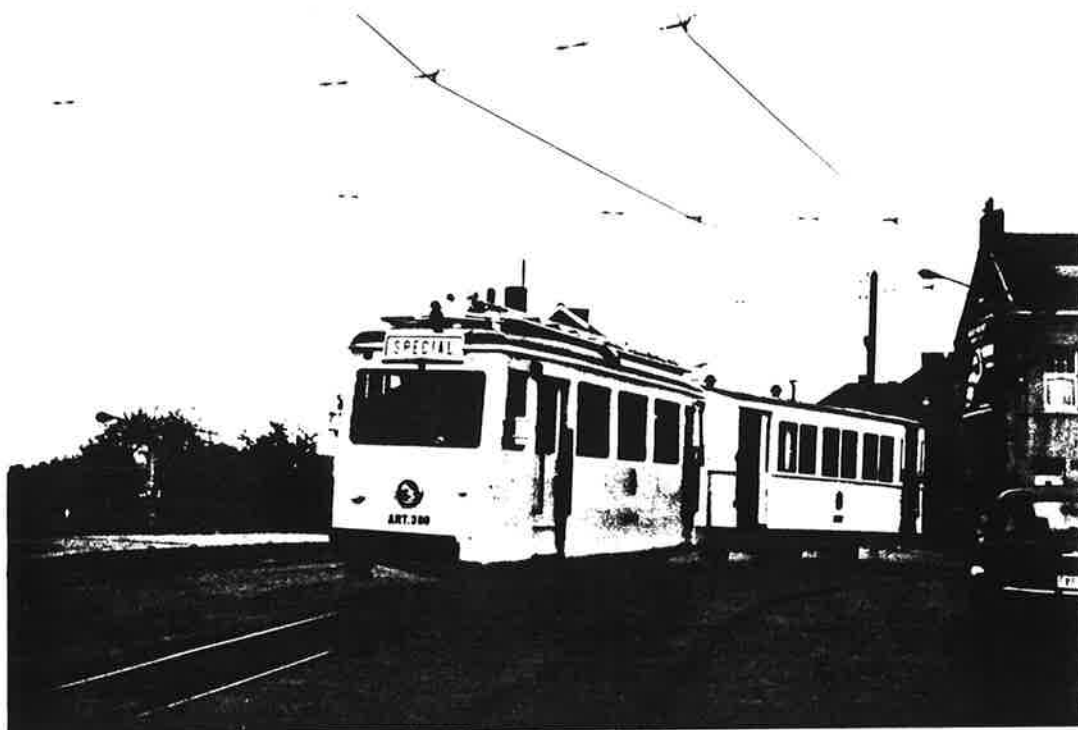
La 2121 fut mise en service en 1920 sur la ligne Louvain - Diest. En 1935, elle fut transformée en voiture camping (VC 1) ; - les voitures-camping étaient en fait de véritables caravanes sur rails qui étaient garées en des endroits pittoresques et louées aux vacanciers - . Après son "stage" en tant que voiture camping, la 2121 finit carrière à Grimbergen comme voiture école pour la signalisation sous le numéro 51.211. Après un séjour au musée de Schepdael, elle fut cédée à l'Asvi en 1977. Cette dynamique association l'a affectée à sa ligne touristique Lobbes Thuin après l'avoir complètement restaurée.

Caractéristiques principales :

Longueur hors tout : 7 m 34

Largeur : 2 m 32

Empattement : 2 m 80



ART 300 + 2121 à Lodelinsart, le 12.5.85

(ph J-C. MICHEL)

2. Le deuxième convoi était composé de l'ART 89 et de la remorque à bogies 19.405.

L'ART. 89

Dès 1925, la S.N.C.V. étudia un modèle d'autorail à 2 essieux qui sera réalisé en près de 250 exemplaires. L'AR. 89 a été construit par les ateliers S.N.C.V. de Destelbergen et fut affecté au groupe de Flandre Orientale. Son équipement d'origine Brossel lui permettait d'atteindre 70 km/h. En 1949, ce véhicule fut transféré en Hainaut et affecté à la traction de trains de marchandises lourds sur la ligne Chimay-Cul des Sarts, après avoir subi d'importantes transformations : ainsi son moteur fut remplacé par un moteur récupéré sur un tank Sherman de l'armée américaine ; il fut lesté à 20 T. et devint ainsi un ART (AR = autorail ; ART = autorail tracteur). En 1959 et 1963, il fut encore transféré respectivement à Neufvilles puis à Baudour pour être déclassé en 1972. L'Asvi (toujours elle) réussit à le sauver de justesse puis, deux ans plus





tard, la S.N.C.V. le remit en service pour remorquer des trains de travaux pour le préméto de Charleroi.

F.23

Caractéristiques principales :

Longueur hors tout : 9 m 500

Largeur : 2 m 320

Empâttement : 3 m 750

Diamètre des roues : 0,660 m

Vitesse maximum : 25 km/h

Tare : 20 T.

Moteur : GM 671 à 6 cyl - 2 temps

Boite de vitesses : Brossel

La remorque 19.405

Cette remorque à bogies fait partie d'une série de neuf voitures construites en 1944 par les Ateliers Forges et Usines de Braine le Comte et numérotées 19.403 à 19.409. Cette voiture a circulé jusqu'en 1977 sur les lignes du Centre. Depuis lors, l'Asvi l'a préservée.

Caractéristiques principales :

Longueur hors tout : 14 m 015

Largeur : 2 m 20

Empâttement : 1 m 60

Diamètre des roues : 0 m 66

Tare : 11 T.

3. Le tout était suivi de la motrice type S 9138, bien lavée, dont le rôle était d'éteindre les signaux et, le cas échéant, de pousser un convoi historique en détresse.

Les motrice type S seront décrites en long et en large dans un prochain numéro d'Entre Voie.

-----  
**EXPOSITION DE MATERIEL VICINAL A BOKRIJK**

Toujours dans le cadre de l'année des transports, la S.N.C.V. nous propose une exposition en plein air de matériel roulant vicinal dans le domaine touristique de Bokrijk. Cette exposition inaugurée officiellement le 7 mai restera ouverte jusqu'au fin septembre et peut être visitée gratuitement tous les jours. Un bon conseil : si vous y allez, allez-y en semaine : il y a beaucoup moins de monde !

Le matériel y exposé se compose de :

1. Matériel ferré :

Locomotive à vapeur type 18 bicabine n° 1000 (restaurée sans être remise en ordre de marche par l'atelier de Kessel-Lo)

Wagon à haussettes A.4833

Wagon fermé A.17691

Voiture fermée à 2 essieux 1209 (série 1163 à 1212 de 1906/07)

ART 40 (autorail tracteur affecté précédemment au raccordement industriel de Mol) restauré par l'atelier de Hasselt

Motrice Standard Eugies 10284, faisant partie d'une série de 40 voitures transformées en 1953/54 par les ateliers d'Eugies (Nos 10170, 10176, 10225, 10282 (ex 10251), 10284 (ex 10167), 10285 (ex 10171), 10288 (ex 10227), 10292 (ex 10166), 10300, 10302, 10305, 10306, 10309, 10341 à 10346, et 10353 à 10373) au départ de motrices standard à caisse métallique.

Motrice articulée 6000 du réseau d'Ostende (série 6000 à 6049).

2. Autobus

Infobus 3560 (série 3475 à 3624 Fiat 420 Van Hool de 1969/70)

Autobus articulé 5755 (série 5740 à 5795 Man Van Hool de 1981)

Autobus 5991 Lag Volvo de 1984

Autobus 5178 (série 5090 à 5355 Daf Van Hool de 1977/78)

Autobus 1842 (série 1820 à 1849 Brossel A98DAR de 1958)

Autobus 955 (série 934 à 973 Leyland + AMN de 1952/53)



Le Musée des Transports au Pays de Liège situé rue Richard Heintz à Liège (quartier des Vennes) a été inauguré officiellement le 25 avril dernier. Ce Musée est ouvert tous les samedis, dimanches et jours fériés du 1er samedi d'avril au dernier dimanche d'octobre de 14 à 18 heures. Le prix d'entrée est fixé à 20 F. On peut également se procurer une carte de soutien annuelle au prix de 200 Fr : cette carte donne la gratuité d'accès au Musée.

Le matériel exposé à l'inauguration :

1. Matériel S.N.C.V. :

- Motrice type S 10.063 provenant de la restauration en état liégeois de la 9048 du dépôt de La Louvière : c'est le personnel de l'atelier S.N.C.V. de Liège Saint Gilles qui a restauré magistralement ce véhicule. Cette motrice était la 80 ème " type S" construite par la S.N.C.V. ; elle fut achevée le 23 décembre 1955 et affectée immédiatement au groupe de Liège. Suite à la suppression des lignes vicinales liégeoises, elle fut mutée en Hainaut le 10 janvier 1962. Elle a terminé sa carrière sous le n° 9048 sur les lignes 30, 31, 87 et 88 du dépôt de La Louvière. Elle est arrivée à Natalis le 29 mars 1985.

- Motrice à 2 essieux 10.112 : cette motrice faisait partie d'une série de quinze voitures numérotées 10.111 à 10.125 construites par Braine le Comte en 1935. Ce sont les dernières motrices électriques à deux essieux construites pour la SNCV. Après un court passage à Bruxelles lors de l'exposition de 1935, elles furent attribuées au groupe de Liège/limbourg où elles restèrent toute leur carrière. Trois d'entre elles ( 10113, 10119 et 10121) ont même circulé sur la ligne Eupen-Verviers.

La 10112 est arrivée à Natalis le 16 avril 1985 ; elle venait du musée vicinal de Schepdael où elle était exposée depuis une vingtaine d'années.

- Autobus 955 : ce véhicule faisait partie d'une série de 40 bus numérotés 934 à 973 et construits en 1952/53 par les ateliers Métallurgiques de Nivelles et Leyland.

Le 955 a terminé sa carrière au dépôt d'Eupen en 1983 comme bus de dépannage.

Cet engin ne fit qu'une brève apparition à Natalis puisque, pour l'instant il est exposé à Bokrijk. Il devrait toutefois revenir à Natalis pour la saison prochaine. Ce sont les ateliers vicinaux de St Gilles qui ont restauré avec grand soin ce véhicule.

2. Matériel R.E.L.S.E. :

- Motrice ouverte à 2 essieux n° 1 de 1905 restaurée par la S.T.I.B. arrivée à Natalis le 3.4.85

- Motrice fermée à 2 essieux n° 45 de 1919 restaurée à Natalis

- Remorque fermée à 2 essieux n° 114 de 1919 restaurée par la STIB arrivée à Natalis le 15.4.85 ; elle forme un train avec la 45

- Trolleybus réversible à 3 essieux n° 402 de 1932 restauré depuis longtemps déjà à Bruxelles et exposé précédemment à Woluwé et à Robermont.

3. Matériel T.U.L.E. :

- Voiture hippomobile 132 des Tramways Communaux de 1885. Arrivée à Natalis le 5.4.1985 en provenance de Woluwé, elle est retournée à Bruxelles le 6.5.85 pour être utilisée par



la S.T.I.B. lors du défilé historique du 21 juillet prochain. Elle avait été restaurée par la S.T.I.B. en état bruxellois sous le numéro 240

- Remorque 366 des Tramways Liégeois de 1904 ; cette voiture à 2 essieux de livrée rouge faisait partie de la série 351 à 375 devenue aux T.U.L.E. 851 à 875.

Ces véhicules ont circulé jusqu'à la suppression du tram 12 (Liège-Ans) en 1956.

C'est la S.T.I.B. qui a restauré cette voiture ; elle fut exposée à Woluwé et à Robermont.

- Motrice 114 Est-Ouest ; ce tram faisait partie de la série 110 à 115 ; construites en 1908 et déclassées en 1954 sauf les 114 et 115 qui furent affectées au service Voies et Travaux. La S.T.I.B. a restauré la 114 dans un état voisin de celui d'origine et l'a exposée à Woluwé en 1984 ; elle arriva à Natalis le 4.4.1985

- Motrice 133 des T.U.L.E. ; elle faisait partie de la série 128 à 133 de 1926. Ces voitures surnommées "Familleux" ont été démolies en 1959/1960 sauf la 133 qui a été préservée en divers endroits avant d'être restaurée par la S.T.I.L. à Robermont. Elle arriva à Natalis le 22 Avril 1985.

- La remorque 701 des T.U.L.E. faisait partie de la série 701 à 712. Ces remorques à deux essieux construites en 1926 circulèrent jusqu'en 1960. Elles furent alors démolies sauf la 701 qui est exposée, non encore restaurée, à Natalis.

- L'autobus 72 des T.U.L.E. de 1952 (Mercedès/Jonckheere) a été restauré par la firme Jonckheere)

- Le trolleybus T.54 n° 544 des T.U.L.E. de 1954 faisait partie de la série 520 à 549. Ces trolleys construits par la F.N. circulèrent sur les lignes 10-11 et 12 jusqu'en 1971. Ce sont des amateurs qui ont restauré ce véhicule avec l'aide de la S.T.I.L.

- Voiture échelle hippomobile arrivée à Natalis le 6.5.85.

#### 4. Matériel S.T.I.V. :

- Motrice 72 de 1900 ; cette voiture faisait partie de la série 60 à 85. C'est la S.T.I.B. qui a restauré cet engin. Après avoir été exposé plusieurs années au musée de Woluwé, il arriva à Natalis le 11.4.1985.

5. D'autres véhicules en attente de restauration viendront compléter les collections du musée dans les prochaines années ; citons, entre autres, le camion échelle 21 de la STIL, un trolleybus FN T.32, la motrice 51 RELSE, une motrice "métro" du RELSE, la motrice 38 de la S.T.I.V., l'autobus vicinal 1515, les autobus 114, 147, 229, 503 de la S.T.I.L. etc ...

-----

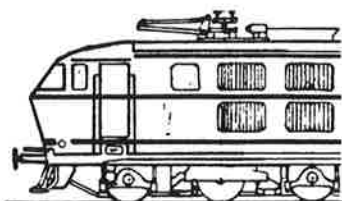
LE C.F.E.B. RECHERCHE : toute documentation relative à la Compagnie de chemin de fer BAS CONGO KATANGA (photos, plans, revues, livres etc...), même en pret. Merci aux lecteurs qui pourraient nous aider.

-----

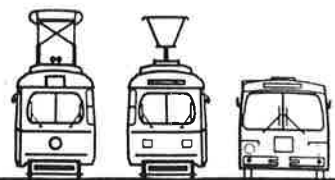
Faute de place, la description du voyage SNCV Asvi du 8 juin dernier est postposée au prochain numéro d'Entre Voies ...

-----





## NOUVELLES DIVERSES



### A LA S.N.C.B. :

La première locomotive électrique de la série 21 a été livrée le 22 octobre 1984. Ces machines sont extérieurement semblables aux HLE série 27 mais leur puissance est moindre.

### A LA M.I.V.G. (GAND) :

La MIVG a mis en service sa motrice historique à 3 essieux n° 339 à l'occasion des floralies gantoises. Elle effectua la navette Gent St Pieters Station - Koornmarkt du 20 au 28 avril de 13 h 30 à 16 h 30 le week-end et de 13 h 30 à 16 h 00 en semaine.

### A MANILLE (PHILIPPINES) :

Inauguration officielle des sept premiers kilomètres de la ligne de métro léger de Manille le 11-9-1984.

Rappelons que tant le matériel que l'infrastructure sont de conception belge.

### DES TRAMWAYS BRUXELLOIS CIRCULENT EN AMERIQUE :

Trois motrices et une remorque de la S.T.I.B. circulent depuis peu à Orlando, en Floride, à titre de tramways touristiques au Domaine du Grand Cypress.

Il s'agit de véhicules qui ont été restaurés par la S.T.I.B. dans un état hybride en livrée verte et qui ont récupéré leurs matricules d'origine.

Il s'agit des motrices 1048, 1069 et 1245 ainsi que de la remorque 2190.

Ce ne sont pas les seuls véhicules bruxellois à circuler à l'étranger : un certain nombre de voitures circulent à Asuncion, au Paraguay : nous en reparlerons plus tard ...

### A LA S.T.I.B. :

Le 23.3.1985 : inauguration de la station de métro lourd "Hermann-Debroux" sur la ligne 1 A à Auderghem ; les travaux avaient commencé en mars 1978. Cette station est pourvue de deux accès situés de part et d'autre de l'avenue du même nom à son intersection avec le boulevard du souverain. Cette inauguration n'entraîne de modifications du réseau de surface qu'au niveau "autobus" (51 supprimé, 42, 71 et 96 modifiés).

Le 10.5.1985 : inauguration des stations de métro lourd Stuyvenbergh, Houba/Brugmann et Heysel, toujours sur la ligne 1 A. Ce prolongement ne modifie en rien le réseau "tramways"

### A LA S.N.C.V. HAINAUT :

- La ligne 41 a été supprimée le 2 juin 1985 sur sa section terminale Roux Marais - Souvret - Trazegnies, le tram continuant









de circuler entre Charleroi Sud et Roux Marais, sa fréquence étant même doublée à l'heure de pointe (en compensation d'une ligne de bus supprimée) et ce, toujours sous film 41, dument modifié.

Le dépôt de Trazegnies a été désaffecté par la même occasion et servira peut-être à abriter des véhicules historiques et restera probablement raccordé au réseau à Trazegnies Ecoles (ligne 80).

-Les motrices B.N. 6111, 6137, 6138 et 6149 ont quitté le réseau de la Côte pour le Hainaut. Les seules motrices BN bi-directionnelles restant à Ostende sont les 6102 (à 3 caisses) et 6131 (à 2 caisses). Rappelons que la série se compose des motrices 6.100 à 6.154.

-En septembre devraient s'ouvrir deux antennes de préméto vers Gilly et Chatelet ; de nouveaux films pour les motrices BN sont en cours de réalisation aux ateliers de Liège St Gilles et devraient comporter les mentions suivantes :

DEPOT	L : blanc F : rouge
SPECIAL	L : rouge F : blanc
54 SUD - GILLY	L : noir F : jaune
SUD 62 <small>GOSELIES CALVAIRE</small>	L : blanc F : rouge
84 SUD-CENTENAIRE	L : blanc F : vert
89 <small>ANDERLUES - BEAUX ARTS CENTENAIRE</small>	L : blanc F : bleu
90 <small>LA LOUVIERE - BEAUX ARTS SUD</small>	L : blanc F : brun
ANDERLUES 93 LA LOUVIERE	L : noir F : jaune

L = Lettrage F = Fond (doc Tram 2000)

Ceci ne signifie pas qu'il s'agit là des seules lignes de tramways du groupe du Hainaut : plusieurs lignes seront toujours exploitée uniquement au moyen de motrices type S : les mentions de ces lignes ne figurent pas sur les films des BN (lignes 30, 31, 41, 57, 62, 63, 80, 87, 88)







La proximité du Musée de la pierre augmente encore l'intérêt de cette visite.

Le C.F.S. a inauguré sa saison 1985 le 1er mai à 10 heures. En dehors de ce jour, le C.F.S. circule les 1er et 3ème dimanche de chaque mois, de mai à septembre, ainsi qu'à l'occasion de la fête de Damré, le dernier week-end d'août. Pour tous renseignements, vous pouvez téléphoner au 041/69.26.49.

Régis DOPPAGNE  
Public Relation du C.F.S.

oooooooooooooooooooooooooooo

A PROPOS DE CHEMINS DE FER TOURISTIQUES :

oooooooooooooooooooooooooooo

QUELQUES BEAUX PROJETS DE VACANCES EN FRANCE :

oooooooooooooooooooooooooooo

Armé de son appareil photo, l'ami Jean ROUFOSSE en a parcouru quelques uns. Il vous en suggère des renseignements utiles pour vous permettre de vous y rendre plus facilement et, qui sait, trouver un sujet d'animation pour une réunion future du C.F.E.B.

Outre Quiévrain, on peut découvrir à peu près 75 lignes touristiques, 15 musées ferroviaires et une pléthore de clubs de miniaturistes dont le relevé, la nomenclature serait fastidieuse à énumérer au cours de cet article.

Une proposition de séjour d'une journée est certes la visite du Musée du Chemin de Fer à Mulhouse : il élargit chaque année sa collection de modèles retro.

Afin d'étoffer la documentation que m'avait remise Jean Roufosse, j'avais écrit aux diverses associations décrites afin d'obtenir la liste du matériel roulant et l'horaire des circulations 1985 : toutes m'ont répondu très aimablement, à l'exception d'une (le Chinon Richelieu) dont la carence me fait penser qu'elle ne souhaite pas de publicité.

EN MOSELLE : LE CHEMIN DE FER FORESTIER d'ABRESCHVILLER  
oooooooooooooooooooooooooooo

Adresse : Hôtel des Cigognes F57560 ABRESCHVILLER

I. Situation :

A 15 km de Sarrebourg, à la lisière des grandes forêts de la Sarre Rouge, dominées par le massif du Donon, Abreschviller, outre de nombreux attraits naturels, offre au touriste épris de pittoresque, son charmant petit chemin de fer forestier.

Le chemin de fer forestier d'Abreschviller a été construit à la fin du siècle *dernier en vue de ramener* du fond des forêts les grumes vers les scieries de la vallée.

Après l'arrêt de l'exploitation par l'O.N.F., en 1966, l'association du chemin de fer forestier d'Abreschviller (A.C.F.A.), société à but non lucratif, a été fondée en vue de sauver un tronçon de ce pittoresque réseau unique en Europe.

Partant d'Abreschviller, à 100 m de la gare S.N.C.F., la ligne suit la belle vallée de la Sarre Rouge, longe la forêt du Sauvageau, le hameau de Lettenbach, le parc à biches du centre hospitalier St-Luc et arrive à la maison forestière de l'Ermitage; là, elle s'engage dans un vallon verdoyant et atteint le Grand Soldat, hameau natal du romancier CHATRIAN, pour se terminer au milieu de belles futaies de sapins.

De jolies promenades circulaires sont possibles de tous les points de la ligne. Des randonnées vers les sommets permettent de découvrir du haut des rochers aux formes étranges les paysages solitaires de l'une des plus grandes forêts de France.





**ACCES**

Par route :

RN 4 Strasbourg - Sarrebourg -

Nancy - Paris

Sarrebourg - Abreschviller 15 km

Vallée de la Bruche - Col du

Donon - Abreschviller : 40 km.

Par rail :

Sarrebourg est desservi par les

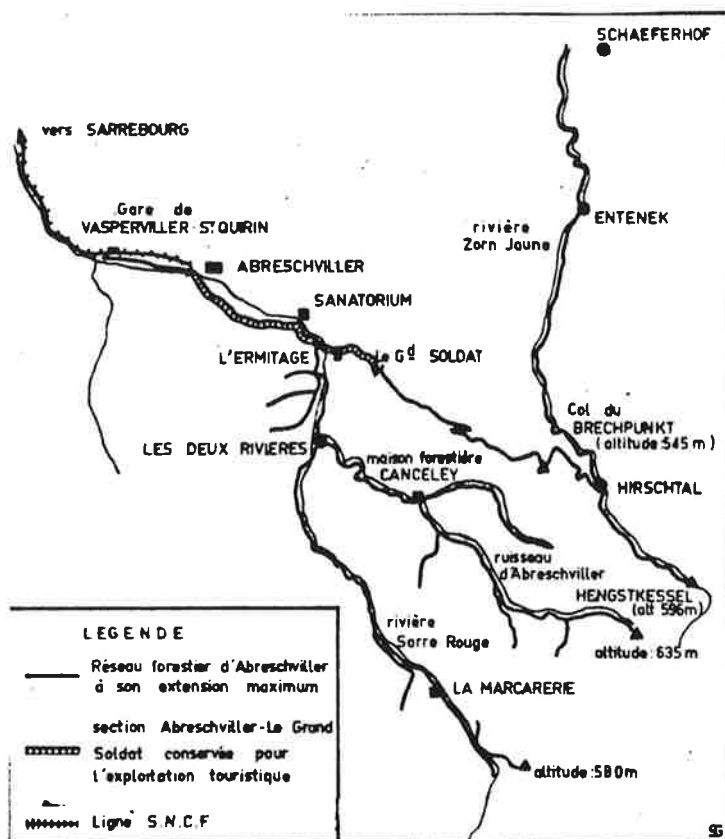
express Strasbourg - Paris.

Autocars :

Sarrebourg-Abreschviller.

**II. Historique sommaire :**

En 1884, une voie ferrée, à l'écartement de 0,70 m fut établie depuis le lieu dit Zweibach sur une longueur de 5 km, bientôt prolongée en 1888 pour atteindre 13 km. Peu après, la ligne atteint Abreschviller en 1892. Ce réseau s'agrandit encore pour atteindre, en 1939, son développement maximum de 73 km, dont 9 km de voies d'évitement et de garage. En 1960, le réseau se composait toujours de 61 km de voies ferrées, mais l'apparition des camions grumiers et tracteurs forestiers, ainsi que l'état d'usure du matériel et de la voie amenèrent l'administration forestière à décider le repli progressif de la voie ferrée. Ce repli fut entamé en 1962 et, à la fin de 1966, le réseau cessait d'être utilisé pour le transport du bois.



(document "La Vie du Rail")

**III Reconversion touristique :**

Dès que le réseau cessa d'être exploité, la F.A.C.S. constitua un comité en vue d'étudier la reprise d'une section de ligne afin de l'exploiter en tant que chemin de fer touristique. Après quelques tergiversations, la section Abreschviller - Grand Soldat fut choisie. Elle avait un développement approximatif de 6 km. C'est ainsi que, en avril 1969 fut inaugurée officiellement, en traction vapeur, la ligne touristique de l'A.C.F.A. (Association du chemin de Fer Forestier d'Abreschviller), bien que, dès le 1er juin 1968 des trains touristi-



ques de week end circulaient déjà, en traction diesel.

#### IV. Le matériel roulant :

##### a. Lors de l'exploitation forestière :

- 1 locomotive à vapeur 02-02 T Mallet de 1906
- 1 locomotive à vapeur 030 T Decauville de 1933
- 1 locotracteur diesel 030 Coferna de 1953
- 120 trucks à fourche pivotante sur galets couplés par deux pour former 60 wagonnets pour transport de grumes
- 26 véhicules divers dont une draisine Renault

##### b. Lors de l'exploitation touristique :

###### - matériel d'origine :

- les 2 locomotives à vapeur ci-avant
- le locotracteur diesel ci-avant
- voitures Schirmeck 21, 22, 23 et 24 servant jadis au transport de matériel ; les 3 premières transformées, la 4ème restée pratiquement à l'état d'origine
- 5 wagonnets 8 places nos 55 à 59
- 1 voiture à glaces 6 places n° 51
- 2 wagonnets à outils Nos 61 et 62
- 1 wagon à benne
- 1 fourgon n° 53
- 6 trucks à bois pour trains historiques
- 1 draisine Renault de 1925
- 1 draisine Hotchkiss



###### - matériel acquis par la suite :






























- 1 locomotive à vapeur 030 Jung de 1944 (N° 4)
- 2 voitures fermées "Wengen" Nos 41 et 42 de 1930
- 2 voitures "Orléans" Nos 27 et 28
- 2 voitures "Diebold" Nos 25 et 26 de 1970

#### V. HORAIRES 1985 :

##### CIRCULATIONS

- Les trains circulent de Pâques à début octobre
- Longueur de la ligne 6 km. Voie de 0,70 m
- Parcours aller-retour en 1 h 30 environ
- Trains à vapeur et diesel
- Trains spéciaux pour Sociétés et Ecoles
- Sorties aux lampions, méchouis, etc...

SAISON 1985 : HORAIRES REGULIERS   
TRAIN SUR DEMANDE 

	15/04 au 30/04			01/05 au 30/06			01/07 au 31/08			01/09 au 30/09		
	SAMEDI	DOMINICHES ET FETES	SEMAINE	SAMEDI	DOMINICHES ET FETES	SEMAINE	SAMEDI	DOMINICHES ET FETES	SEMAINE	SAMEDI	DOMINICHES ET FETES	SEMAINE
10 H 30												
14 H 10												
14 H 30												
14 H 40												
15 H 00												
15 H 20												
16 H 00												
16 H 40												
17 H 30												



**PRIX DES BILLETS**

Aller simple	Adulte	20,00 FF
	Enfant	13,00 FF
Aller-retour	Adulte	25,00 FF
	Enfant	16,00 FF
Groupes (minimum 20 pers.)	Adulte	22,00 FF
	Enfant	15,00 FF
Ecole en voyage groupé	par Enfant	12,00 FF
3 <sup>e</sup> Age en voyage groupé	par Personne	21,00 FF

**EN INDRE ET LOIRE : LE CHEMIN DE FER DE CHINON RICHELIEU :**  
 .....

**Adresse :** AJECTA Boite Postale n° 77650 LONGUEVILLE

Situé dans un endroit assez proche des chemins de vacances vers la Bretagne, le Limousin ou le Bordelais, un détour s'impose pour un arrêt à cette ligne qui possède un intéressant matériel à voie normale.

Longue de 20 km - temps de parcours entre 1 h. et 1 h 30 suivant le mode de traction - en service depuis 1968 de Richelieu à Ligré-Rivière et depuis 1974 prolongée jusqu'à Chinon.

Circulation : samedi, dimanche et jours de fête de la mi-mai à la mi-septembre.

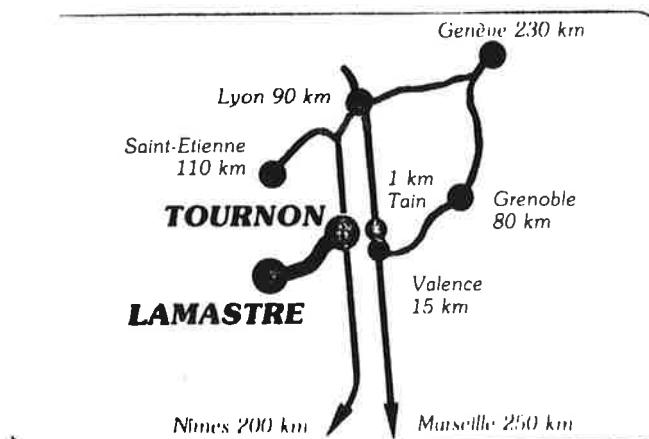
Les rames du Chinon Richelieu ont même servi pour la réalisation de 2 films télé "La course à l'échalotte" et "Bons Baisers de Hong Kong".

**EN ARDECHE : LE CHEMIN DE FER DU VIVARAIS :**  
 .....

**Adresse :** C.F.M.T. Rue d'Algérie 8 69.001 LYON

**I. Situation :**

Sur la route nationale 77 qui longe la rive du Rhone (sur l'autre rive se situe la nationale 7) se trouve la jolie ville de Tournon :



**II. Historique sommaire :**

Cette ligne, à voie métrique, faisait partie de l'important réseau du Vivarais qui comptait plus de 200 km, exploités par la Compagnie des Chemins de Fer Départementaux.

La ligne qui nous intéresse fut ouverte au trafic le 1.7.1891



Dès 1938, des autorails prirent la relève de certains trains à vapeur ; la ligne fut fermée le 1er novembre 1968.

### III. Reconversion touristique et description de la ligne :

Le 14 juin 1969, la ligne fut reprise par la C.F.T.M. qui en assura l'exploitation à des fins touristiques. Ce réseau très fréquenté transporte quelque 60.000 voyageurs par an. La ligne d'un développement de 33 km répond aux caractéristiques suivantes :

- rampe maximale : 25 mm par mètre
- rayon minimal des courbes : 100 m
- altitude départ Tournon : 124 m
- altitude arrivée Lamastre : 373 m

La ligne dessert, au départ de Tournon gare C.F.V. (juste à côté de la gare S.N.C.F. de la ligne Lyon - Nîmes) un tronçon à trois files de rails commun avec la S.N.C.F. , puis après avoir franchi le "Doux", la petite gare de St Jean de Muzols, la halte de Douce-Plage, l'ancienne halte de Troye, Mordane, le joli village de Boucieu-le-Roi, la halte de Tincey pour arriver enfin au gros bourg de Lamastre.

### IV. Matériel roulant :

Les dépôts de Tournon et de Lamastre possèdent un très nombreux et très beau matériel dont certaines pièces sont très rares : jugez-en :

- locomotives "Mallet" 401, 403, 404 et 413 et 414 toutes construites pour le réseau du Vivarais
- locomotive à vapeur 230 T n° 327 es réseau Breton
- locomotive à vapeur bicabine O30 N° 31 ex réseau TOD
- locomotives Corpet nos 22 et 24
- locomotive Mallet n° 004 ex POC
- 2 tracteurs diesel X et Y construits en 1948 au départ de locos à vapeur
- autorails Billard 213 et 214 et remorques 3, 11 et 22
- autorail de Dion n° 207
- voitures à bogies 1609, 1658, 1661, 1662, 1427
- voitures à essieux 1751, 1801, 1802 ("cages à poules")
- voitures à bogies dites Bretonnes 89, 103, 106, 107, 112, 117, 120, 126, 134, 136, 1000
- voitures à bogies dites Sarthe 39, 40, 41
- voitures à bogies dites "Provence" 501, 505 et 506
- voitures suisses 221 et 241 (ex G.F.M.), 202 et 205 (C.E.V.) 141, 24, 25, 93 et 142 (ex MOB) et 313 (ex SZB)
- voiture salon 1005
- 2 draisines d'inspection

etc... soit un total de 124 véhicules !!!

### V. Horaires 1985 :

Les trains circulent les samedis, dimanches et jours fériés du 1-4 au 30.10 ; de plus de juin à septembre, les circulations sont journalières :

TARIFS	ALLER		ALLER-RETOUR	
	Adulte	Enfant 4/14 ans	Adulte	Enfant 4/14 ans
AUTORAIL	50 <sup>FF</sup>	40 <sup>FF</sup>	60 <sup>FF</sup>	50 <sup>FF</sup>
TRAIN VAPEUR	72 <sup>FF</sup>	55 <sup>FF</sup>	84 <sup>FF</sup>	65 <sup>FF</sup>





Départ de TOURNON Gare SNCF/CFV			Arrivée à LAMASTRE		Départ de LAMASTRE			Arrivée à TOURNON Gare SNCF/CFV	
<b>LUNDI</b>	10 h 00	Vapeur	Juillet-Août	12 h 00	8 h 00	Autorail	Juin-Juillet-Août	9 h 00	
	10 h 45	Autorail	Juin	12 h 00	16 h 00	Vapeur	Juillet-Août	18 h 00	
	18 h 15	Autorail	Juin-Juillet-Août	19 h 15	16 h 30	Autorail	Juin	18 h 00	
<b>MARDI</b>	10 h 00	Vapeur	Juin-Juillet-Août	12 h 00	8 h 00	Autorail	Juin-Juillet-Août	9 h 00	
	18 h 15	Autorail	Juin-Juillet-Août	19 h 15	16 h 00	Vapeur	Juin-Juillet-Août	18 h 00	
<b>MERCREDI</b>	10 h 00	Vapeur	Juin-Juillet-Août	12 h 00	8 h 00	Autorail	Juin-Juillet-Août	9 h 00	
	18 h 15	Autorail	Juin-Juillet-Août	19 h 15	16 h 00	Vapeur	Juin-Juillet-Août	18 h 00	
<b>JEUDI</b>	10 h 00	Vapeur	6 Juin au 19 Septembre	12 h 00	8 h 00	Autorail	6 Juin au 19 Septembre	9 h 00	
	18 h 15	Autorail	6 Juin au 19 Septembre	19 h 15	16 h 00	Vapeur	6 Juin au 19 Septembre	18 h 00	
<b>VENDREDI</b>	10 h 00	Vapeur	7 Juin au 20 Septembre	12 h 00	8 h 00	Autorail	7 Juin au 20 Septembre	9 h 00	
	18 h 15	Autorail	7 Juin au 20 Septembre	19 h 15	16 h 00	Vapeur	7 Juin au 20 Septembre	18 h 00	
<b>SAMEDI</b>	10 h 00*	Vapeur	20 Avril au 28 Septembre	12 h 00	8 h 00	Autorail	30 Mars au 28 Septembre	9 h 00	
	10 h 45	Autorail	30 Mars au 28 Septembre	12 h 00	12 h 10	Autorail	20 Avril au 28 Septembre	13 h 10*	
	14 h 30	Autorail	20 Avril au 28 Septembre	15 h 50	16 h 00	Vapeur	20 Avril au 28 Septembre	18 h 00	
	18 h 15	Autorail	30 Mars au 28 Septembre	19 h 15	17 h 00	Autorail	30 Mars au 28 Septembre	18 h 10	
<b>DIMANCHES ET FÊTES</b>	9 h 30	Vapeur	Juin seulement	11 h 30	8 h 00	Autorail	31 Mars au 27 Octobre	8 h 45	
	10 h 00*	Vapeur	31 Mars au 27 Octobre	12 h 00	12 h 10	Autorail	31 Mars au 27 Octobre	13 h 10*	
	10 h 45	Autorail	31 Mars au 27 Octobre	12 h 00	16 h 00	Vapeur	Juin et du 22/9 au 27/10	18 h 00	
	14 h 30	Autorail	31 Mars au 27 Octobre	15 h 50	16 h 30	Vapeur	31 Mars au 15 Septembre	18 h 30	
	18 h 15	Autorail	22 Septembre au 27 Octobre	19 h 15	17 h 00	Autorail	31 Mars au 27 Octobre	18 h 10	
18 h 45	Autorail	31 Mars au 15 Septembre	19 h 45						

\* Doublage possible en cas d'affluence

\* Certains jours arrivée TOURNON à 14 h 10 - Se renseigner auprès du chef de train

**EN HAUTE SAVOIE : LE TRAMWAY DU MONT BLANC :**

.....

**Adresse : S.T.M.B. Boite Postale 58 74402 CHAMONIX****ou S.T.M.B. Avenue de la Gare 130 74190 LE FAYET****Circulation : chaque jour du 1er juin au 15 septembre**

Si la Haute Savoie est une région à vocation touristique évidente, son tramway en a largement hérité. Les automotrices électriques qui y circulent sont aidées d'une crémaillère. Les lignes aériennes sont conçues de façon à résister à des écarts de température de 80 degrés (+ 40 en été, - 40 en hiver). Le courant de 11.000 volts est transformé au départ d'une station EDF alimentée en 45.000 Volts.

Le matériel se compose de 3 automotrices type EW 470 fabriquées par Decauville et Winterthur ; elles comportent 6 systèmes de freinage différents leur assurant une sécurité parfaite. En cas d'affluence, une, deux, voire trois remorques sont attelées à l'automotrice.

Créée en 1904, la ligne était prévue pour relier la ville du Fayet (980 m d'altitude) au Dôme du Gouter (4304 m d'altitude). La guerre 14/18 stoppa les travaux qui ne furent jamais repris et la ligne s'arrêta à 2420 m au nid d'aigle du glacier du Bionnassay. La Haute Montagne est à portée de tous de 7 à 77 ans grâce à cette ligne touristique qui est truffée de points de vue sensationnels.

Un bon conseil : tant en montée qu'en descente, cherchez une place sur la droite, vous bénéficierez d'un maximum de vision.

**Liste du matériel roulant :**

- 3 automotrices S.L.M. OERLIKON DECAUVILLE
- 3 remorques DECAUVILLE (bogies S.L.M.)
- 1 chasse neige mécanique S.L.M. partie électrique OERLIKON
- 1 wagon plat à ridelles de 4 mètres
- 2 wagons plats de 5 mètres
- 2 wagons plats de 9 mètres
- 1 fourgon atelier
- 1 étrave.



**HORAIRE 1985 :**

HORAIRE D'ÉTÉ	Départ		MONTÉE				Arrivée	Départ		DESCENTE				Arrivée
	Le Fayet 584 m	Saint Gervais	Motivon	Col de Voza 1653 m	Bellevue 1794 m	Glacier de Bionnassay 2386 m	Glacier de Bionnassay 2386 m	Bellevue 1794 m	Col de Voza 1653 m	Motivon	Saint Gervais	Le Fayet 584 m		
du 14 Juillet au 9 Septembre	7 h 20	7 h 30	7 h 45	8 h 05	8 h 15	8 h 30	8 h 40	8 h 55	9 h 05	9 h 25	9 h 40	9 h 50		
du 1 <sup>er</sup> Juillet au 9 Septembre	9 h 00	9 h 10	9 h 25	9 h 45	9 h 55	10 h 15	10 h 20	10 h 35	10 h 45	11 h 00	11 h 15	11 h 25		
du 10 Juin au 23 Septembre	* 10 h 00	10 h 10	10 h 25	10 h 40	10 h 50	11 h 10	* 11 h 15	11 h 30	11 h 40	12 h 00	12 h 20	12 h 30		
du 14 Juillet au 31 Août	11 h 00	11 h 10	11 h 30	11 h 45	11 h 55	12 h 10	12 h 20	12 h 40	12 h 50	13 h 05	13 h 15	13 h 30		
du 3 Août au 23 Août	11 h 40	11 h 50	12 h 05	12 h 15	12 h 25	12 h 40	12 h 50	13 h 05	13 h 10	13 h 25	13 h 40	13 h 50		
1 <sup>er</sup> Juillet / 9 Septembre 14 Juillet / 31 Août	13 h 30	13 h 40	13 h 55	14 h 10	14 h 20	14 h 40	14 h 45	15 h 00	15 h 10	15 h 30	15 h 45	15 h 55		
1 <sup>er</sup> Juin / 23 Septembre 1 <sup>er</sup> Juillet / 9 Septembre	* 14 h 30	14 h 40	14 h 55	15 h 10	15 h 20	15 h 35	* 15 h 50	16 h 05	16 h 10	16 h 30	16 h 40	16 h 50		
1 <sup>er</sup> Juin / 13 Juillet 1 <sup>er</sup> Sept. / 23 Sept.							16 h 15	16 h 35	16 h 45	17 h 15	17 h 30	17 h 40		
du 14 Juillet au 31 Août	16 h 00	16 h 10	16 h 25	16 h 45	16 h 50	17 h 10	17 h 15	17 h 35	17 h 45	18 h 00	18 h 15	18 h 30		

En cas de mauvais temps seuls fonctionnent les trains précédés d'un astérisque (\*). Les horaires peuvent être modifiés sans préavis les jours de grande affluance.

**HORAIRES D'HIVER** (Des vacances de Noël aux vacances de Pâques incluses)

	Départ		MONTÉE				Arrivée	DESCENTE				Arrivée
	Le Fayet	St Gervais	Motivon	Col de Voza	Bellevue	Bellevue	Col de Voza	Motivon	St Gervais	Le Fayet		
Tous les jours	9 h 00	9 h 10	9 h 30	9 h 50	10 h 00	10 h 00	10 h 10	10 h 30	10 h 50	11 h 00	Dimanches et vacances	
							11 h 00	11 h 10	11 h 30	11 h 50	Semaines hors vacances	
Dimanches et vacances	11 h 00	11 h 10	11 h 30	11 h 50	12 h 00	12 h 00	12 h 10	12 h 30	12 h 50	13 h 00	Dimanches et vacances	
Tous les jours	14 h 30	14 h 40	15 h 00	15 h 20	15 h 30	16 h 15	16 h 30	16 h 50	17 h 10	17 h 30	Tous les jours	

Les horaires peuvent être modifiés sans préavis en cas de fortes chutes de neige. La circulation entre le Col de Voza et Bellevue peut être interrompue en cas d'enneigement important.

Jean ROUFOSSE

**Editions d'Associations****Soeurs**

La revue allait être mise sous presse lorsque me parvint le dernier numéro de la revue Transfer de notre consocieur le G.T.F. Afin que nos membres puissent profiter le plus rapidement possible des nouvelles éditions de cette association on ne peut plus dynamique,

Voici la nomenclature des nouveautés :

- Transfer hors série : "LE MUSEE DES TRANSPORTS EN COMMUN AU PAYS DE LIEGE" - 265 Fr. à verser au compte 240.0380489-59 de G.T.F. ASBL EDITIONS BP 191 4000 LIEGE 1
- SERIE DE CARTES-VUES N° 57 comportant 9 cartes en noir et blanc relatives à divers matériels S.N.C.B. (dont trois HL vapeur) : 105 Fr à verser au même compte ; communication-cartes-vues série 57.



- Série de CARTES-VUES Numéro 59 comportant 12 cartes en couleurs relatives aux sujets suivants : SNCB HLE 121.002, AM SABENA, HLD 5540 en livrée verte avec ceinture orange (très rare), AR 4005, AR 620.07, AM postale 958 ; CFL HLD 1602 ; NS AR N° 45 ; TRAMWAYS STIC 423, STIV 79, STIL B 47, SNCV S.9987 : prix : 225 fr. à verser toujours au même compte ; communication cartes-vues série 59

- Série indivisible de quatre autocollants de soutien représentant :

1. physionomie d'une loco à vapeur (prix 30 F)
2. soutien au musée de Natalis (prix 30 F)
3. soutien à la Vennbahn (prix 50 F)
4. soutien au tram des grottes de Han (prix 50 F)

Prix : 160 Fr + forfait de 20 Fr de port ; cette série est indivisible ; toutefois, des autocollants supplémentaires à l'unité peuvent être fournis à condition donc qu'une série complète soit commandée simultanément.

à verser au même compte ; communication : autocollants de soutien (+ éventuellement autocollants supplémentaires).

- Enfin, le gros "morceau" : le tome 2 de l'ouvrage : " LES TRAMWAYS AU PAYS DE LIEGE " par E. FELLINGUE, R. HANSSSEN, M. LAMBOU et J. RENARD.

## LES CHEMINS DE FER VICINAUX (1886 - 30-4-1965)

Préfaces de Messieurs Gilbert MOTTARD, Gouverneur de la province,  
Constant HENRARD, Directeur général de la S.N.C.V.

Un volume de 210 X.297 mm, de 380 pages, avec plans, schémas et plus de 650 photos.

Plusieurs quadrichromies.

Reliure pleine toile sous jaquette illustrée.

### SOMMAIRE

#### INTRODUCTION

#### LA S.N.C.V. EN GENERAL

#### PREMIERE PARTIE

##### LES LIGNES A VOIE NORMALE

1. Poulseur-Sprimont-Trooz
2. Dolhain-Coé-Eupen

##### LES PREMIERES LIGNES DE HESBAYE

3. Le Chemin de Fer Zaman et le Noville-Taviers - Embresin
4. Huy-Waremme
5. Ans-Oreye  
Le tamponnement d'Odeur
6. Waremme-Oreye et Oreye-St-Trond
7. Hasselt-Oreye
8. Tongres-Fexhe-le-Haut-Clocher
9. Glons-Canne-Maastricht

##### LE RESEAU DU CONDROZ

10. Clavier-Val-St-Lambert
11. Clavier-Comblain-au-Pont
12. Ougrée-Warzée

##### LE VICINAL A LIEGE

13. Le tram de Barchon
14. Le Liège-Wihogne et le funiculaire de Ste-Walburge

15. Les débuts du réseau électrique urbain
16. Le Liège-Genk et la « section » Houlaan-Vottem

##### LES LIGNES DU NAMUROIS ET DES ARDENNES

17. Le réseau d'Andenne
18. Vielsalm-Lierneux
19. Comblain-la-Tour-Manhay

##### LES AUTRES LIGNES DE HESBAYE

20. Entre Huy et Hannut
21. Jemeppe-sur-Meuse-Hannut
22. Les extensions du Jemeppe-Hannut
23. St-Trond-Rosoux-Hannut

##### LES LIGNES DE L'EST

24. Verviers-Spa
25. Le réseau d'Eupen

##### LE RESEAU ELECTRIQUE DE LIEGE

26. Modernisation et lignes suburbaines
27. L'exposition de l'Eau et la guerre
28. La décadence
29. Li Trimbleu



**DEUXIEME PARTIE**

**AVANT-PROPOS  
L'INFRASTRUCTURE ET L'ENERGIE**

- 30. La voie et ses accessoires
- 31. Production et distribution d'énergie
- 32. La ligne aérienne
- 33. La sécurité en ligne

**LE MATERIEL ROULANT A TRACTION THERMIQUE**

- 34. Les locomotives à vapeur
- 35. Les autorails
- 36. Les voitures et les fourgons
- 37. Les wagons
- 38. Quelques systèmes spéciaux

**LE MATERIEL ROULANT ELECTRIQUE**

- 39. Les motrices A 3
- 40. Les premières motrices vicinales
- 41. Les motrices Standard
- 42. Les motrices modernes à deux essieux
- 43. Les motrices du type S
- 44. Les remorques
- 45. Le matériel de service

**DE TOUT UN PEU  
HOMMAGE AUX « AGENTS DU TRAM »  
POUR CONCLURE**

**TROISIEME PARTIE  
SCHEMAS, PLANS, LISTES**

Sortie de presse prévue en novembre/décembre 1985 - (Tirage limité).

Conditions spéciales de souscription (au moyen du bulletin imprimé ci-dessous).

Paiement avant le 10 juillet 1985 (1) : 2100 BEF  
le 01 octobre 1985 : 2300 BEF

(1) pour pays hors Belgique et Luxembourg : jusqu'au 01-10-85.

Prix de vente à la parution : > 2500 BEF  
Prix T.V.A. incluse, non compris frais d'envoi.

Le tome 1 (tramways urbains) est toujours disponible

EDITEUR(\*) : GTF, a.s.b.l., BP 191, B-4000 LIEGE 1



Détacher ici ✂

**BULLETIN DE SOUSCRIPTION à détacher et à renvoyer à (\*)**

Je soussigné, désire recevoir  exemplaire(s) du tome 2 de l'ouvrage « les Tramways au Pays de Liège » au prix de souscription de ..... BEF l'exemplaire plus frais d'envoi (néant si enlèvement) : 140 BEF (Belgique et Luxembourg) ; 220 BEF recommandé (Belgique et Luxembourg) ; 270 BEF recommandé (autres pays). L'expédition a lieu sous la responsabilité du destinataire.

- Je désire retirer le volume à Liège à une époque qui me sera communiquée.
- Je verse la somme correspondante au compte 001-0643004-67 de GTF, a.s.b.l., Liège.
- Je joins un chèque garanti barré au nom de GTF, a.s.b.l.
- Je paie au départ de l'étranger (hors Belgique et Luxembourg), **tous frais bancaires à ma charge** par :  mandat postal à l'adresse (\*) (de préférence)  
 virement au compte postal 000-0896641-70 de GTF, a.s.b.l.

Je note qu'il ne me sera pas envoyé un accusé de réception. Date + Signature

**LIVRE**

Expéditeur :  
**G.T.F., a.s.b.l.**  
BP 191  
B-4000 LIEGE 1  
BELGIQUE

**Destinataire n°**

M. ....  
rue ..... n° ..... bte .....  
C. post. .... à .....  
Pays .....



Dans notre prochain numéro, nous reprendrons la suite de l'étude de notre ami Louis HUYGEBART relative à la signalisation à la D.B. qui avait été interrompue depuis notre numéro 76. C'est faute de place qu'elle n'a pu être reprise dans le présent numéro.

J-C. M.

