



trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

No 12 -- MARS 1980

Prix: 30 FB

BULLETIN DU GTF asbl



**GROUPEMENT BELGE POUR
LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION
TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE**

BP 191 4000 LIEGE 1 (Belgique)

Sommaire de ce bulletin

Numéro 12

Mars 1980

<u>Editorial</u>	3
<u>Nouvelles de la SNCB</u>	
la SNCB par ligne	3
des éléments de la restructuration SNCB dans l'indicateur 1980-81 ?	6
billets "électroniques" type Prodata	8
matériel	10
signalisation	11
leçon d'histoire : des diesels SNCB acquis en 1935 !	11
automotrices type 80 Break	15
marquage international des wagons	16
travaux	21
incidents-accidents (5/79-2/80)	22
histoire (ligne Namur-Liège)	25
<u>Nouvelles de la SNCV</u>	27
<u>150 ans de transport urbain en Belgique</u>	28
<u>Activités du GTF asbl</u>	
voyage sur la Vennbahn	29
éditions	30

Le GTF asbl remercie tous ses membres qui ont participé à la création de ce numéro ; il tient à saluer tout particulièrement Madame C. Van de Voorde pour son précieux travail de dactylographie, et M.Mme De Greef pour leur indispensable travail de montage et d'expédition à tous nos membres.

Rédaction : H. Arden, P. Auguste, F. Beckers, J. Braive,
M. Lambou, Dikkenet-747, F.G. Maral, R. Marganne,
R. Thiry, C. Van de Voorde

Coordination : H. Arden & R. Marganne

Montage et expédition : M.Mme L. De Greef

Le GTF asbl lance un appel à tous ses membres : envoyez-nous toute nouvelle ferroviaire belge digne d'intérêt.

Toute correspondance peut nous être adressée à
GTF asbl, service de Trans-Fer, BP 191, B-4000 Liège

Quand on déguise un trolleybus-musée de Liège...

Comme nous le laissions entendre dans notre éditorial de Trans-Fer n°11, le trolleybus T36 de la STIL (ex-TULE) a quitté Liège pour Bruxelles. Il serait transformé en trolleybus 31 de la Compagnie Générale des Tramways d'Anvers à l'instigation de la Promotion des Transports Urbains. Ce véhicule, primitivement destiné au Musée de la Vie Wallonne par un geste apprécié de la STIL, avait été conservé par celle-ci jusqu'à ce jour à l'abri des intempéries.

Pendant ce temps, certains véhicules sur rails subissent les outrages du temps à l'extérieur de la remise ... SNCB de Louvain. La SNCB ne sait plus à quel saint se vouer pour assurer la mise à l'abri de son propre matériel.

GTF asbl.

Nouvelles de la SNCB

LA SNCB PAR LIGNE

Ligne 78 St-Ghislain - Tournai

La Presse a annoncé récemment que, à la suite de l'exécution de travaux à la gare d'Antoing au cours des week-end des 16/17 et 23/24 février 1980, des 1/2, 8/9 et 15/16 mars, les modifications ci-après seraient apportées au service des trains :

les samedis, les trains 7859, 7865 et 7869 seraient retardés de 10 à 20 minutes.

les dimanches, les trains 7867, 7817 et 7819 seraient retardés de 10 à 20 minutes également.

Les correspondances immédiates ne seront plus assurées à St-Ghislain. Un lecteur et voyageur nous fait part des réflexions suivantes : les samedis et dimanches, la majorité des trains directs Mons-Tournai sont supprimés. Subsistent comme unique desserte des trains omnibus St-Ghislain - Tournai. Si la correspondance directe n'est plus assurée à St-Ghislain, il n'est vraiment plus possible d'utiliser le train. A titre d'exemple, le 7865 Tournai D.15.41 arrivera à St-Ghislain vers 16.42 et la correspondance pour Mons partira à 17.34 (attente de près d'une heure pour parcourir une poignée de kilomètres...). On s'étonnera aussi que l'amplitude des retards ne soit pas mesurée avec plus de précision.

Tous comptes faits, les trains sont-ils au service des voyageurs ou l'inverse ?

Sur la même ligne 78, le trafic ferré sera interrompu entre Blaton et Tournai à partir du 1er juin et pour une durée de 6 mois. Cette interruption, due à des travaux préparatoires à l'électrification, serait palliée par un service assuré par rames réversibles SNCB entre Blaton - Leuze et Tournai (via les lignes 36 et 94). Le rebroussement obligé à Leuze serait la raison de l'utilisation de ce matériel.

Cette situation entraînerait une refonte des services entre Tournai et Courtrai (ligne 75). Tous les services seraient coupés en deux : Tournai-Mouscron ou Mouscron-Courtrai, en vue d'assurer les correspondances dans les deux gares terminales.

Ligne 88 ex-Tournai - Antoing - St-Amand (France)

La mise hors service et le démontage de cette ligne sur parcours belge entre Antoing et Bléharies (Frontière) ont déjà été autorisés par arrêté royal. La SNCB a seulement mis cette ligne hors service à la date du 14.2.80 (publication du 7.2.80). A la même date, le block 42 d'Antoing et ses signaux sont mis hors service. Les voies III et 4 sont mises en impasse.

Ainsi, l'électrification de la ligne 78 est prétexte au "nettoyage" de ses antennes. Après la ligne Blaton-Bernissart, voici cette ligne, qui permettait un raccordement au réseau français et qui, il y a quelques années, était parcourue tous les jours au départ de Tournai par un train de cabotage limité à Maulde-Mortagne (France). Pour rappel et à titre de dernier souvenir, voici le kilométrage et les gares de cette ligne à caractère essentiellement local (de l'indicateur SNCB de 1937)

0	Tournai : tronc commun avec ligne
4	Vaulx : SNCB 78.
7	Antoing :
9	Péronnes
11	Hollain
15	Bléharies (frontière belge)
0	Maulde-Mortagne (frontière française)
5	Lecelles
8	St-Amand-les-Eaux

Ligne 114 La Louvière - Soignies

Le 23/1/80 a été adjugé le démontage du tronçon Houdeng-Goegnies - Trieu-la-Vallée de l'ancienne ligne 114 La Louvière - Soignies. Seul subsiste donc le tronçon sud La Louvière-Houdeng de cette ligne et le tronçon nord Soignies - Soignies (Carrières).

Ligne 118 Mons - La Louvière

Nous avons annoncé dans Trans-Fer n°11 que, à partir du 18.2.80, le tronçon Bracquagnies - La Louvière de cette ligne était mis hors service pour travaux. On comparera cette situation qui risque de détourner les usagers du rail à une opération au moins aussi complexe sur la ligne 75 Gand-Courtai, où l'on a cependant maintenu le service ferré...

La relation Bracquagnies - La Louvière est assurée par autobus, de même que certains services entre La Louvière et Manage. Le point d'arrêt non gardé de Bois-du-Luc, en pleine agglomération, n'est plus desservi. Quant au point d'arrêt de La Louvière-Bouvy, il est définitivement supprimé, alors que la future gare de La Louvière (Sud), dont on prévoit la mise en service en 1982, sera située au même endroit !

L'interception de cette section du fameux "Triangle de la Paix" serait levée le 27 septembre 1980.

Ligne 266A Estacade - Puits n° 4

Cette ligne est désaffectée (publication du 6/2/80).

H.A. - R.M.

Une nouvelle ligne dans la numérotation

Le raccordement entre Ronat et l'AC Salzinnes est numéroté ligne 283 depuis le 6/2/80.

Ligne 130A - Charleroi - Erquelinnes

Les beaux parcours des locomotives électriques série 29 (VERIDIQUE)

Le vendredi 18.01.1980, le train E455 Parsifal Paris-Möln se présente à 9h31 à Jeumont (arrêt non prévu). Il était remorqué par une locomotive MONOCOURANT de la SNCF, qui ne pouvait donc dépasser cette gare bi-courant. Le dispatching SNCB de Charleroi n'ayant pas été prévenu en temps utile de cette situation (ce train est habituellement remorqué entre Paris et Liège par une locomotive quadricourant série 40.100 de la SNCF), la seule machine SNCB disponible à Erquelinnes était ... la 2908. Celle-ci fut donc mise en tête de ce train international jusque Charleroi. L'histoire ne s'arrête par là. Dans cette gare, on constata que le conducteur était arrivé au terme de l'amplitude de sa prestation et devait être remplacé. Le conducteur pressenti pour le relais ne connaissant pas les locomotives de la série 29, un nouvel échange de machines dut être réalisé. L'histoire ne précise pas le retard final du train suite à ces péripéties.

On notera que ce manque flagrant de coordination entre la SNCF et la SNCB n'est pas une exception... Pourtant, le chemin de fer n'a de vocation que dans le transport en temps (exact) et en lieu ! On pourrait s'en souvenir !

H.A.

E N B R E F . . .

Ligne 34 Liège-Hasselt

A partir du 3 mars 1980, certains trains de matinée seront limités à Tongres dans le sens Hasselt-Liège. Un autobus de substitution roulera entre Tongres et Liers, où une correspondance sera assurée vers Liège. Dans l'autre sens, les trains seront limités à Liers, d'où un autobus conduira les voyageurs à Tongres, où une correspondance ferrée les attendra. (1) (trains suivants ligne 3) Cette interception de trafic en matinée entre Liers et Tongres, non annoncée au 2e supplément à l'indicateur (18/2/80) et dont la durée n'est pas précisée, est destinée à faciliter les travaux préparatoires d'électrification.

(1) = trains concernés : Z9509 et 9512 (FHS-FL)-9560-9563 (FL-FHS)

Ligne 36 Liège-Bruxelles

Prenez l'indicateur officiel en cours et jetez un coup d'oeil sur les distances kilométriques. Dans le sens Bruxelles-Liège, l'indicateur indique une distance de 102 km. Dans le sens Liège-Bruxelles, la distance est de ...100 km. Qui nous expliquera cette bizarrerie, tenant compte du fait que la gare de Liège Guillemins se trouve à la Borre Kilométrique 99,769 de la ligne 36, et de ce que les deux voies principales sont ... rigoureusement parallèles entre la capitale et la Cité Ardente.

R.M.

Une nouvelle ligne industrielle en région liégeoise

Après avoir assuré la construction des ouvrages d'art, la Société Provinciale d'Industrialisation de Liège a entamé la pose du ballast et des traverses de la ligne Val-St-Lambert (ligne 125bis) - Ehein Zoning. Ces travaux sont supervisés par les services SNCB de la Voie du groupe de Liège. Il est probable que, lorsque la ligne sera terminée, le gouvernement autorisera son incorporation dans le réseau SNCB.

H.A. - février 80.

Des éléments de la restructuration de la SNCB dans l'indicateur 1980-81 ?

S'il faut en croire "La Libre Belgique" (16-17/2/80) la restructuration de la SNCB se retrouverait déjà dans le futur indicateur sortant de presse au mois de mai prochain.

Sous le titre "Moins de train et d'arrêts, malgré tout", ce journal annonce de nouvelles réductions de services ferrés et d'arrêts en Wallonie. Nous reproduisons ci-après les extraits de cet article pouvant intéresser nos lecteurs, en précisant que de telles restrictions affecteraient aussi le nord du pays... Affaire à suivre.

Chacun sait que, depuis des mois, la S.N.C.B. a mis au point un plan de restructuration du réseau ferroviaire qui prévoit la suppression d'un certain nombre de lignes non rentables et, surtout, de nombreux arrêts (également peu rentables), principalement en Wallonie. Les protestations, faut-il le rappeler, ont été nombreuses, tant de la part des usagers regroupés, de-ci de-là, en comités de défense, que des entités communales en tant que telles, ainsi que des organisations syndicales et des sections locales des partis politiques.

A ces protestations, il fut toujours répondu qu'il s'agissait là d'un projet de restructuration sur lequel le conseil d'administration de la S.N.C.B. d'abord, le ministre des Communications ensuite, devraient se prononcer avant qu'il puisse être éventuellement appliqué entièrement ou en partie.

Mais il semble bien qu'aujourd'hui, tout le monde ait été pris de court par... les délais d'impression du prochain indicateur des chemins de fer, lequel doit évidemment tenir compte, dans ses horaires et autres indications utiles, des trains et des arrêts dont la suppression était programmée, en principe du moins. Dès lors, sans qu'il y ait eu de réunion du conseil d'administration comme tel pour statuer, ce sont les administrateurs, mis en possession du tableau des modifications projetées, qui ont eu à se prononcer individuellement.

Bref, le projet du nouvel indicateur, qui doit sortir avant mai prochain, comporte une série de suppressions de trains et d'arrêts dont on trouvera la liste ci-après et qui ne manquera pas de relancer protestations et controverses.

Au total — dans la mesure où le nouvel indicateur tiendra compte des modifications proposées — 14 trains seront supprimés dans cette partie du pays, ainsi que plusieurs dizaines d'arrêts. À noter que certaines suppressions d'arrêts interviendraient déjà à partir du 18 février, d'autres ne devant être appliquées qu'à partir du 1er juin.

Arrêts supprimés à partir du 1er juin

Ligne 31 : Alleur. Cinq arrêts les jours ouvrables.

Ligne 43 : Sauheid, tous les arrêts des samedi et dimanche et onze autres les jours ouvrables.

Lorcé-Chevron : trois arrêts tous les jours, sauf le dimanche, et deux arrêts le dimanche.

Stoumont : idem.

La Gleize : deux arrêts tous les jours sauf le dimanche; un arrêt les samedi et dimanche et deux arrêts le dimanche.

Ligne 86 bis : Ellignies-lez-Frasnes : tous les arrêts du samedi et quinze arrêts les jours ouvrables.

Ligne 94 : Lanquesaint : tous les arrêts des samedi et dimanche, plus deux arrêts les jours ouvrables.

Ligne 106 : Henripont : tous les arrêts des samedi et dimanche, plus quatre arrêts les jours ouvrables.

Ligne 165 : Straimont : deux arrêts tous les jours et un arrêt le samedi.

S a i n t - V i n c e n t - Bellefontaine : trois arrêts tous les jours, deux arrêts les jours ouvrables, un tous les jours, sauf le dimanche, un le samedi et deux le dimanche.

Ligne 167 : Signeux : tous les arrêts du samedi et un arrêt les jours ouvrables.

Ruette : tous les arrêts du samedi et quatre arrêts les jours ouvrables.

Trains supprimés

Faute d'une clientèle suffisante (10 voyageurs au moins), les trains suivants seraient supprimés sur les lignes ci-dessous indiquées :

86 bis : jours ouvrables : Blaton 18.40; Leuze 18.50; Leuze : 19.32; Blaton 19.50.

90 bis : tous les jours : Ath 22.41; Jurbise 23.03; Jurbise 23.12; Ath 23.33.

94 : jours ouvrables : Ath 19.24; Enghien 19.54; Enghien 19.58; Ath 20.57.

96 : tous les jours : Saint-Ghislain 22.31; Quiévrain 22.46.

A vide : Quiévrain - Saint-Ghislain.

98 : tous les jours sauf le dimanche : Mons 20.16; Saint-Ghislain 20.44.

Les jours ouvrables : Saint-Ghislain 20.14; Mons 20.45.

113 : jours ouvrables : Piéton 20.34; Manage 20.48; Manage 21.15; Piéton 21.29.

112 : jours ouvrables (à vide) : Haine-Saint-Pierre 20.22; Piéton 20.30; (à vide) : Piéton 21.31; Haine-Saint-Pierre 21.39.

Les modifications prévues pour la partie flamande du réseau sont, pour l'heure, encore dans les limbes, mais il est clair que le délai impératif pour l'impression du nouvel indicateur les fera sans doute surgir du néant d'ici peu.

Rappelons, en tout état de cause, que le plan de restructuration proposé par la S.N.C.B. prévoyait au total la suppression de 16 lignes en Wallonie et de 11 en Flandre, et la suppression d'arrêts dans 12 gares wallonnes et dans 10 gares flamandes.

BILLETS DE CHEMIN DE FER « ELECTRONIQUES »

Voilà un certain temps déjà, nous avons annoncé la mise à l'épreuve de machines électroniques pour la délivrance de billets de chemin de fer. L'extension du système était prévue si les tests s'avéraient positifs.

Ce fut le cas : les gares sont donc progressivement équipées de ce matériel sur l'ensemble du réseau belge.

Il s'agit de petits ordinateurs autonomes équipés d'une mémoire fixe, de deux mémoires à disquettes magnétiques, d'un clavier de commande, d'un écran de contrôle et d'une unité d'affichage lumineux.

La machine peut délivrer les billets selon toutes les formules imaginables et en tout cas toutes celles qui existent dans la réglementation tarifaire de la SNCB, à l'une ou l'autre exception près (les billets collectifs, par exemple).

La mémoire sur disque magnétique comprend la liste complète des gares, avec les distances, une formule de calcul du prix, une liste de toutes les réductions et des formules touristiques à prix dégressif. Il faut noter que chaque gare a son disque, et ne peut délivrer de billets qu'au départ de ses propres quais (il est donc impossible de se faire délivrer à Bruxelles Central un billet Namur-Liège).

Chaque information peut être introduite sous forme de code numérique : quatre chiffres pour les gares, deux chiffres pour les réductions et formules touristiques.

Parmi les commandes, on trouve, bien sûr, un clavier numérique pour l'introduction des données, un clavier comprenant les principales réductions et les formules de classe, de trajet (simple ou aller et retour) ainsi que d'autres indications. Enfin, un troisième clavier permet à chaque gare d'accélérer encore le travail. Chacune peut en effet, en raison de son trafic, des demandes de billets généralement enregistrées, pré-programmer les références d'une trentaine d'autres gares ; dans ces cas, plus besoin de composer un code numérique : une seule touche suffit pour que la machine réagisse.

Une imprimante à aiguilles fabrique les billets ; elle y porte la date, l'heure, le numéro du ticket émis, les gares de départ et d'arrivée, la classe, le trajet et le prix ; le cas échéant, une mention de réduction est également portée sur le billet. Lorsqu'il s'agit de formules telles que « un beau jour à », comprenant des suppléments, ceux-ci font l'objet d'un billet complémentaire (par exemple l'entrée au zoo pour un beau jour à Anvers).

Certains codes s'excluent mutuellement. Ainsi, une réduction pour orphelin ne peut être cumulée avec une réduction pour enfant ; la machine procède automatiquement à cette exclusion. Dans certains autres cas, il arrive à la machine de proposer — d'elle-même — une formule de plus

mande un billet aller et retour pour Ostende ; la machine signale tout de suite que l'usage d'un billet « une journée à la mer » est préférable ; à moi de signaler au préposé que je rentrerai le jour même et de suivre les conseils de la machine.

Toutes les opérations effectuées sont enregistrées sur une deuxième disquette magnétique, dont l'ordinateur central fait ses délices à intervalles réguliers. De la sorte, on est en mesure d'établir des statistiques très poussées, de signaler par exemple au service du mouvement des trains que dans la gare X, entre 7 et 8 heures, la quantité de places offertes est insuffisante, alors qu'entre 8 et 9 heures, elle est trop importante. L'étude de ces statistiques très précises et bien plus complètes qu'auparavant mettra la SNCB en mesure de mieux répondre à la demande de transport, et cela d'une manière très souple, très nuancée.

Le travail est facilité aussi aux services de billettisation, cela ne peut que favoriser l'esprit d'accueil des préposés qui rencontreront à présent des voyageurs moins irrités par une attente incompréhensible. Ce n'est pas un moindre avantage.

Mais la mise en service de ces machines électroniques ouvre une nouvelle ère pour les abonnements.

Désormais, le voyageur demandera un abonnement au moyen d'une formule précise. L'ordinateur central de la SNCB lui imprimera alors une carte d'abonnement, portant un numéro (que le voyageur gardera pendant toute sa carrière d'abonné), mise à disposition dans la gare choisie par le demandeur (la gare de domiciliation). Cette carte en sa possession, l'utilisateur pourra faire valider son abonnement dans n'importe quelle gare équipée d'une machine électronique, et la preuve de validité de son abonnement sera le ticket imprimé par la machine. Il sera possible d'interrompre la période de validité pendant un temps limité sans devoir, après, réintroduire une demande et subir les ennuis administratifs qui en découlent. Lors des majorations de tarifs, de nouvelles cartes d'abonnement seront imprimées et remises à leurs destinataires à la gare de domiciliation, sans autre formalité.

Tout ceci fonctionne déjà très bien pour les abonnements mensuels, trimestriels et annuels. Pour les abonnements de semaine, la mise en route sera un peu plus difficile, les trajets d'autobus entrant en compte, ce qui implique une participation de la SNCV à l'élaboration des documents.

extrait de :
Informations SNCB
4/79

Clé de lecture des billets SNCB type "PRODATA"
(dits "électroniques")

25-08-79 8-08 049050675
LIEGE-GUILLEMIN
OOSTENDE

1 SIMPLE ~~xxx~~570F

Fac-similé d'un billet SNCB nouveau modèle : les dimensions sont respectées. Le billet a un fond de sécurité jaune avec monogrammes(B) et roues ailées. L'impression est violette.

1ère ligne : date (ici 25 août 1979)
 heure (ici 8h08)

 un groupe de neuf chiffres :

 -les 3 premiers = numéro de la
 machine émettrice (ici 049)

 -les 6 derniers = numéro du billet.

2e ligne : gare d'émission

3e ligne : gare de destination

4e ligne : ici, vierge. Cette ligne est destinée à l'impression d'indications comme SUPPLEMENT, MINEUR, ELECTEUR, ENFANT, CHIEN, EXCURSION N°, ou des indications de validité ou de restrictions.

dernière ligne : classe (1 ou 2) - mention SIMPLE ou ALLER-RETOUR - réduction éventuelle (25 %, 50 % ou 75 %) et le prix.

Ces machines peuvent émettre des tickets de quai, des billets d'un jour pour la mer ou les Ardennes, des surclassements, billets réduits pour manifestations sportives... D'autres possibilités sont prévues. Ils ont un format différent des billets connus à ce jour. Les indications non chiffrées sont libellées en français ou néerlandais selon la langue du client.

Un appareil retardateur de freinage sur les locomotives électriques

A l'inverse des locomotives diesel qui rentrent journellement à l'atelier, les locomotives électriques séjournent le plus souvent dans les gares à voyageurs. Le passage de ces engins à leur atelier propriétaire en vue de l'entretien n'est programmé que tous les 40 jours environ, de sorte que le remplacement des blocs de frein usés doit le plus souvent être effectué par les postes de visite des gares.

Cet état de choses est préjudiciable à l'exploitation : échange non prévu de locomotive à un train en passage, rebut d'une locomotive par un conducteur en fin de service, ou d'une locomotive prévue dans un roulement et immobilisée pour remplacement des blocs de freins. De plus, ces derniers temps, on a constaté de nombreux bandages lâchés.

En vue de réaliser des économies de blocs de freins pour les raisons énumérées ci-dessus, la direction M a décidé d'équiper les loco. électriques d'un appareil retardateur de freinage.

Cet appareil a pour but de retarder l'application des freins de la locomotive jusqu'à ce que la dépression dans la conduite générale soit supérieure à 1,2 bar, étant entendu que les freins des véhicules remorqués s'appliquent, eux, normalement.

Si donc, la dépression effectuée est inférieure à 1,2 bar, les freins de la locomotive ne s'appliquent pas. Lorsque la dépression est supérieure à 1,2 bar, la pression admise aux cylindres de frein de la locomotive électrique est proportionnelle à la pression établie dans la conduite générale. En cas de desserrage gradué, la pression admise aux cylindres de frein de la locomotive reste proportionnelle à la pression établie dans la conduite générale même lorsque la pression de cette dernière est inférieure à 1,2 bar.

Roger Thiry
12/2/80

Grues de relevage des trains de secours

Effectif actuel (avec motorisation et puissance de relevage)

Schaerbeek : diesel - 55t

Ronet : diesel - 55t

Anvers (Dam) : diesel - 55t

Merelbeke : vapeur - 35t (ex. Anvers Dam)

Kinkempois : vapeur - 35t

L'ancienne grue vapeur de 20 tonnes de puissance de relevage est garée à Louvain pour le futur musée. Elle était auparavant affectée à Merelbeke.

d'après Ferro-Flash

2557 (suite et fin)

La locomotive électrique 2557 accidentée à Kapellen ne verra pas sa caisse récupérée comme annoncé antérieurement. La 2504 deviendra 2557 par récupération de la partie électrique de la 2557. Il y aura donc un trou dans la numérotation entre 2503 et 2505.

d'après Ferro-Flash

SIGNALISATION

Modification de la signification du répétiteur à traits lumineux

Ce signal, composé d'une série de points lumineux blancs sur fond de cible noir, répète les indications du premier signal d'arrêt situé en aval. Il peut présenter un trait lumineux blanc horizontal ou oblique.

Le 22/1/80, la signification de ce signal a été modifiée.

Position du trait lumineux	ancienne signification	nouvelle signification
trait horizontal	signal répété fermé	signal répété fermé ou autorise le passage avec indication de vitesse
trait oblique	signal répété ouvert	signal répété ouvert et autorise le passage sans indication de vitesse.

Rappelons que ce signal est placé là où le signal répété est tardivement visible (en courbe p.ex.).

Il ne faut pas confondre d'autre part ce signal avec le trait lumineux horizontal qui complète parfois deux feux jaunes d'un signal combiné dans le cas d'une très courte section de block (c'est le cas à Châtelineau voie 1 ou voie A ligne 34 signal B6 avant l'entrée du tunnel entre Liège Guillemins et Liège Jonfosse.

R. Thiry
22/1/80

LEÇON D'HISTOIRE

Des locomotives diesel acquises par la SNCB en 1935 !

Dans notre numéro 10, nous avons publié quelques statistiques extraites du bilan 1978 de la SNCB. Un de nos membres, M. R.R. de Micheroux, nous a écrit pour s'étonner de ne pas voir figurer dans ces documents des locomotives diesel acquises par la SNCB en 1935.

La remarque judicieuse de notre correspondant nous a amenés à faire appel à M. R.H. de Bruxelles, particulièrement érudit en la matière. Celui-ci a bien voulu faire des recherches sur ce type de locomotives, et nous l'en remercions. Dans les pages qui suivent, nous publions successivement le résultat de ses investigations et un document qui nous paraît exceptionnel : la fiche technique officielle de ce matériel. L'intérêt de ces divers documents n'échappera pas à nos lecteurs.

H.A.

Remarque: M. R.H. s'est référé, en ce qui concerne la partie historique de sa note, antérieure à l'achat par la SNCB à l'ouvrage suivant : R. TOURRET, War Department Locomotives, Tourret Publishing, 1976.

Locomotives SNCB type 230. = 231.1

Quatre HLRDE C à faux essieu et bielles construites en 1935 pour le LMS par Sir W. Armstrong Whitworth and Co, Scotswood Works, Newcastle-upon-Tyne.

Elles furent vendues au LMS au War Department britannique en décembre 1944 et achetées à cet organisme par la SNCB en avril 1946.

Evolution de numérotation

N° AW	N° LMS	N° WD 12/1944	N° SNCB origine	N° SNCB 1/1952	N° SNCB 4/1954	N° SNCB 10/1960	Date réforme
D 54	7059	70213	70213	230.01	230.001	-	3/1958 (a)
D 56	7061	70214	70214	230.02	230.002	231.101	2/1965
D 59	7064	70217	70217	230.03	230.003	231.102	5/1961 (b)
D 62	7067	70218	70218	230.04	230.004	231.103	1/1966 (c)

(a)=hors service de 1955. Machine cannibalisée

(b)=hors service de 10/1960 (c)=hors service de 7/1965

Ces quatre machines ont été débarquées en France en février 1945. Les 70214 et 70217 nous sont venues des Nederlandse Spoorwagen où elles avaient reçu les N° 521 et 522 en avril 1945 (échangées contre WD 70262 et 70263 qui se trouvaient en Belgique).

Services propriétaires successifs à la SNCB

230.001 : FNSD - mi 52 FBM AR.

230.002 : (=231.101) FNSD - mi 52 FBM AR - 56 FLD - 5/60 FCV - 12/60 FLD - 12/62 FLV. HLR CW Mechelen durant son court séjour à FCV.

230.003 : (=231.102) FNSD - 51 FBM AR - 55 FED - fin 55 FLD. HLR Ac Salzinnes pendant son court séjour à FED.

230.004 : (=231.103) FNSD - mi 52 FBM AR - 8/57 FLV - 9/61 FLD 1/65 FLV.

Ces machines effectuaient des manoeuvres du service commercial et d'atelier. A Antwerpen Zuid, elles opéraient principalement à Antwerpen Kiel et Antwerpen Kiel Petroleum, où la présence de la vapeur n'était guère appréciée... A Bruxelles Midi autorails, elles intervenaient assez fréquemment à la gare voyageurs. Extinction du type par PV n° 375 du 07-09-1965 de la Commission de Révision siégeant à CW Mechelen. Ce document autorisait la réforme de la HLRDE 231.103.

Locomotive SNCB type 231 = 231.0 dite "Joséphine"

Une HLRDH prise de guerre de 1944, type V 36 de la Deutsche Reichsbahn (munie d'une cloche qu'elle a conservée pendant toute sa carrière). La tradition orale veut qu'elle soit arrivée de Pologne à la fin de l'Occupation. Elle fut construite par Drenstein-Koppel et par Deutz (n°2118). Le n° d'administration propriétaire n'est pas connu.

Immatriculations successives

21118 - (1/1952) 231.01 - (4/1954) 231.001

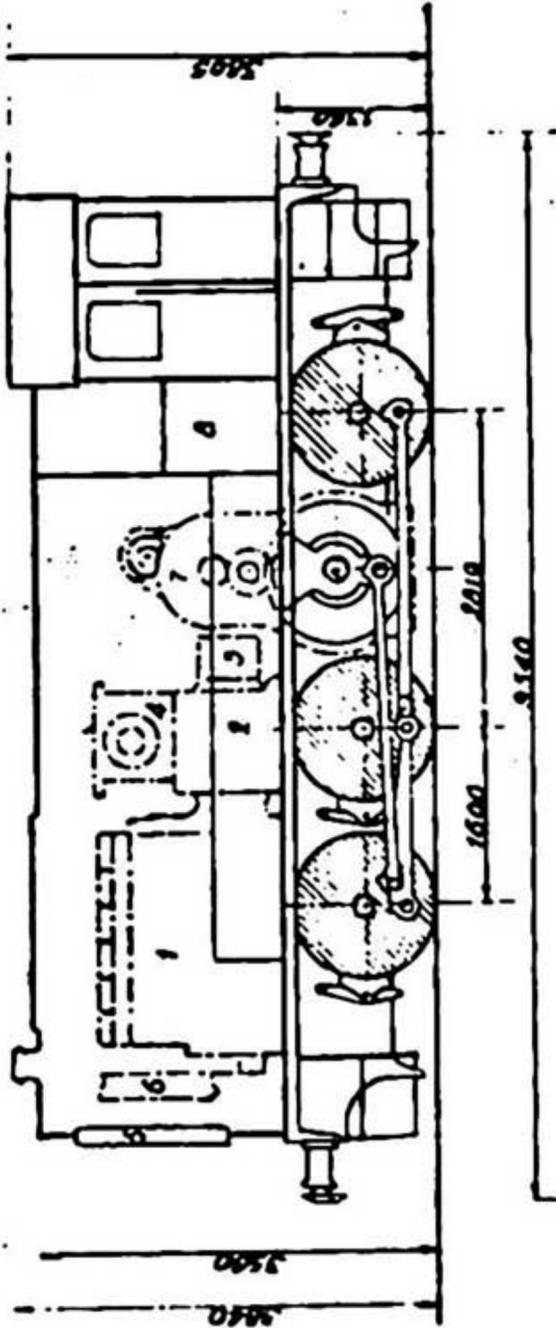
Affectations successives : FBM AR - (10/1961) FSR

A Bruxelles Midi autorails, elle servait principalement à la remorque d'AR tombés en détresse en ligne, à l'acheminement de et vers les AC de véhicules automoteurs et wagons de pièces lourdes, et aux manoeuvres d'atelier. Elle intervenait très occasionnellement à la gare voyageurs. A Schaerbeek, elle fit essentiellement des manoeuvres d'atelier et des transports de service vers les AC. Cette locomotive fut vendue à HADIR Differdange (Gd Duché) le 9/5/67.

REMARQUE: ces deux types de machines ont remorqué des trains de travaux dans la jonction à Bruxelles en 1952-53.

(S) SEP 30 12 57 (100)

Locomotive Diesel-électrique de manœuvre type 230.



- | | |
|---|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Moteur Diesel. 2. Génératrice principale. 3. Génératrice auxiliaire. 4. Rhéostat automatique. | <ol style="list-style-type: none"> 5. Radiateurs. 6. Ventilateur. 7. Moteur de traction. 8. Réservoir à gazoil. |
|---|---|

Generalités.

Effectif:	4
Type:	C
Poids:	52
Global en ordre de marche:	T.
approvisionnement:	l.
- gazoil:	2400
- huile de graissage moteur:	l.
Diesel:	250
- eau de réfrigération du Diesel:	l.
- eau de réfrigération du Diesel:	740
- gazoil:	ch.
- huile de graissage moteur:	350
Puissance:	ch.
- disponible pour la traction:	320
- disponible pour la traction:	ca.
Effort maximum au démarrage:	kg.
- disponible pour la traction:	13.000
Vitesse maximum:	km/h.
- disponible pour la traction:	38
Rayon minimum de courbe:	m.
- disponible pour la traction:	65
Diamètre des roues:	mm.
- disponible pour la traction:	1300

Partie Caisse.

Constructeur: Armstrong-Whitworth.
 Année de construction: 1935
 Freinage: Frein direct et frein automatique Westinghouse. Le compresseur est du type Westinghouse - Brake et Sazby. L.D. - avec moteur électrique.
 Dispositif de commande: la loco est munie de double commande dans le poste de conduite, avec dispositif d'homme-mort.

Moteur Diesel.

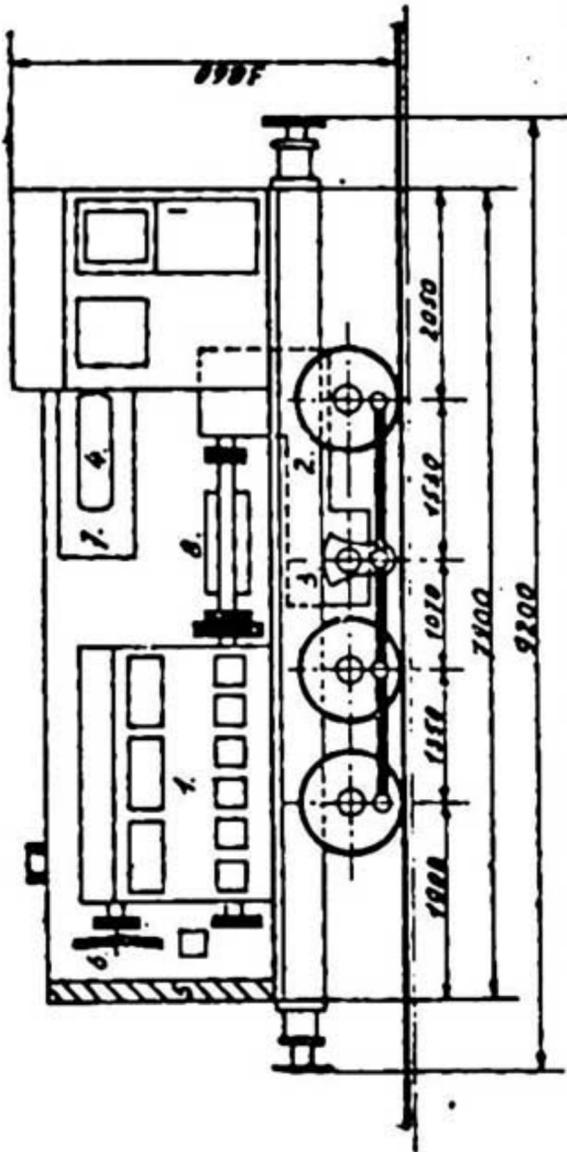
Constructeur: Armstrong-Whitworth.
 Type: 6 LT D22, licence Sulzer.
 Mode de fonctionnement: simple d'étapes.
 Mode d'injection: direct.
 Réglage de la puissance: par réglage de l'injection et de la vitesse.
 Démarrage du moteur: par la génératrice principale.

Puissance nominale:	ch.	350
Vitesse de rotation:	tr/min.	675
Cylindres:	nombre:	6
- disposition:	verhic. en ligne	
- alésage:	mm.	220
- course:	mm.	200
Poids global:	kg.	4065
Pression d'injection:	kg/cm ²	250
Pression moyenne effective:	kg/cm ²	5,65
Vitesse moyenne du piston:	m/sec.	4,15
Couple à la vitesse maximum du moteur:	kgm	267

Transmission.

Constructeur: Crampton-Parkinson.
 Genre: électrique.
 Mode de fonctionnement: régulation automatique par rhéostat d'excitation placé sous la dépendance du régulateur du Diesel.
 Mode d'attaque des essieux: Un moteur de traction transversal entièrement suspendu et attaquant un faux essieu par engrenages et transmission par bielles aux essieux.

Locomotive Diesel-hydraulique de manœuvre type 231.



1. Moteur Diesel.
2. Boîte hydraulique type Voith.
3. Manivelle avec faux-essieu.
4. Bonne d'air de lancement.
5. Radiateurs.
6. Ventilateur.
7. Réservoir à gasoil.
8. Compresseur Knorr. Bremse V.V. 100/100.

Généralités

Effectif: C.
Type:
Poids:
 - globale en ordre de marche T. 39,3
 - approvisionnement: 1. 350
 - gasoil: 1. 90
 - huile de graissage moteur Diesel: 1. 220
 - eau de réfrigération du Diesel: 1. 500
 - 360
Puissances: { disponible pour la traction ch. 330
 Effort maximum au démarrage: kg. 9.800
 Vitesse maximum: km/h régime man. 30
 régime de ligne 60
 Rayon maximum de courbe: . . . m 90
 Diamètre des roues: mm. 1080

Partie caisse.

Constructeur: Deutz-Köln.
Année de construction: 1938.
Freinage: frein direct et frein automatique Knorr. Frein à main à commande.
 Le compresseur est du type Knorr-Bremse V.V. 100/100.
Dispositif de commande: la locomotive n'est pas munie de la double commande, mais pourvue d'un dispositif d'homme-mort.

Moteur Diesel

Constructeur: Deutz-Köln.
Type: simple, à 4 temps.
Mode de fonctionnement: simple, à commande directe.
Régulation de la puissance: par réglage de la vitesse.
Demarrage du moteur: à l'air comprimé.
Puissance nominale: ch. 360
Vitesse de rotation: t/min. 600
Cylindres: { nombre: 6
 disposition: ligne.
 alésage: mm. 240
 course: mm. 360
Poids globaux: kg. 8500
Pression d'injection: kg/cm² 300
Pression moyenne effective: kg/cm² 5,51
Vitesse moyenne du piston: m/sec. 7,29
Couple à la vitesse maximum du moteur: kgm. 430

Transmission

Constructeur: Orenstein & Koppel à Berlin - type Voith.
Genre: hydro-mécanique.
Inverseur-réducteur: Deutz.
Mode de fonctionnement: boîte de vitesses composée d'un train formateur de couple et de 2 coupleurs à 3 étages de vitesses automatiques et 2 démultiplications (service manœuvre, et service ligne, commandées par levier à main à l'arrêt de la locomotive.)
Mode d'accouplement au moteur: par arbre flottant à accouplement élastique.
Inverseur: dans la boîte de vitesses par engrenages coniques et déplacement d'un engrenage droit, commandé par levier à main.
Mode d'alliage des essieux: par arbre à manivelle et bielles.

Note additionnelle sur la locomotive SNCB type 231 (=231.0)

La 231.001 assurait aussi le service de pousse des autorails à la remise de Bruxelles (Midi) autorails (actuel dépôt V). La raison de ce curieux service résidait dans le fait que les autorails triples y remisés étaient incapables de franchir la très courte côte qui existe à la sortie de cette remise et dans le grill.

DK 747

Note additionnelle sur la locomotive SNCB 70.217 (=230.003/231.002)

En vue d'assurer la remorque des trains de travaux dans les tunnels de la Jonction en construction, la locomotive 70.217 a été prêtée par FNSD à FBM du début de l'hiver 1950-51 jusqu'à sa date de cession au Midi en écritures.

R.H.

MATERIELS NOUVEAUX

Les automotrices type 80 de la SNCB (dites "Breaks")

Dans notre N° 10, nous avons consacré un cahier spécial à la modernisation du matériel voyageurs du service intérieur SNCB. La première étape de cette entreprise d'envergure consistait dans la construction d'automotrices quadruples série 800. Les 44 unités de ce type sont à présent en service. La deuxième étape est constituée par une très importante fourniture de voitures à voyageurs tous services type "M4". Celles-ci, dont la construction sera échelonnée dans le temps sur au moins cinq ans, commencent à entrer en service.

La troisième étape de cette modernisation est constituée par la construction d'automotrices doubles d'une nouvelle génération. Elles sont communément appelées "Breaks" parce qu'elles rompent avec l'uniformisation actuelle du parc automotrices SNCB. Elles seront officiellement dénommées type 80 et numérotées 301 à ...

Ce matériel est actuellement en construction aux Constructions Ferroviaires et Métalliques (ex-Brugeoise et Nivelles). Les caractéristiques techniques de ce matériel constituent un progrès par rapport à l'automotrice double standard. Nous donnons ci-après les caractéristiques principales des automotrices breaks avec, entre parenthèses, les caractéristiques correspondantes d'une automotrice classique type 1962.

Puissance : 1500 cv (1000 cv)

Vitesse Max : 160 km/h (130 ou 140 selon les types)

Attelage automatique intégral (automatique non intégral)

Suspension pneumatique (suspension classique)

Longueur totale : 50,850 m (46,575 m)

Pas des sièges : 1ère classe : 1,88 m (1,90 m - 2,00 dans les quadrup.)
2e classe : 1,74 m (1,60 m - 1,70 dans les quadruples)

Places assises : 1e classe : 32 (28) - 2e classe : 140 (152)

Tare : 105t (100t).

A la page suivante, nos lecteurs trouveront le diagramme complet des deux voitures de l'automotrice, dont la livrée n'est pas encore définitivement fixée.

R.M.

Modifications au marquage international des wagons.

L'évolution du parc des wagons, qui n'a pas suivi les prévisions de l'UIC établies vers 1960, ne permet plus de classer les nouveaux wagons dans la codification internationale existante même avec des modifications de détail, aussi, le groupe de travail commun UIC - OSJD a-t-il établi une nouvelle fiche UIC 438-2 (OSJD 582-2) qui entrera en vigueur le 1er janvier 1980.

Rappel : le marquage des wagons comporte :

- une codification littérale composée :
 - d'une lettre majuscule désignant un wagon de référence dans chaque catégorie.
 - des lettres caractéristiques minuscules définissant les différences entre le wagon marqué et le wagon de référence de sa catégorie.et complétée par :
 - le sigle du réseau propriétaire ou immatriculateur du wagon.
 - le symbole du régime d'échange auquel il est soumis.
- une codification numérique à 12 chiffres comprenant :
 - 2 chiffres définissant le "régime d'échange entre réseaux".
 - 2 chiffres représentant le code du réseau propriétaire ou immatriculateur.
 - 7 chiffres constituant le numéro proprement dit.
 - 1 chiffre d'auto contrôle.

(Les 4 premiers chiffres du numéro proprement dit représentent la catégorie et les caractéristiques définies par le marquage littéral selon des tableaux de correspondance à caractère semi-analytique.)

Principe des modifications.

Les instances supérieures de l'UIC et de l'OSJD ont décidé que les modifications à apporter aux marquages des wagons, pour répondre aux difficultés rencontrées, devraient être effectuées dans le cadre du système existant en limitant les renumérotations au minimum de wagons et en évitant toute ambiguïté pendant la période de transition.

La base du travail effectué par les organismes d'étude a été un recensement détaillé des parcs et de leur évolution probable dans les prochaines années, ce qui permis de réaffecter des codes soit libérés ou en voie de libération par disparition des wagons correspondants, soit restés en pratique inutilisés.

En particulier le tableau des "régimes d'échange" de la fiche initiale avait fait une très large place aux diverses possibilités de changement d'écartement, dont une grande partie est restée inemployée.

Ceci a permis de remanier profondément ce tableau (certainement le plus intéressant pour l'amateur et que nous donnons en annexe) en tenant compte des combinaisons pratiquement réalisées des paramètres ci-après :

- distinction entre wagons à essieux et wagons à bogies.
- écartement (fixe ou variable).
- mode d'exploitation en trafic international.
 - exploitation en commun (Europ - OPW - Interfrigo).
 - régime RIV ou PPW.
 - accords spéciaux permanents.
 - accords précaires éventuels pour wagons du trafic intérieur ou de service.
- régime de propriété (wagons "réseau" exploités comme tels ou loués à des tiers, wagons de particuliers).

Ce dernier point répond aux désirs des services commerciaux, c'est-à-dire qu'un wagon de caractéristiques déterminées recevra un numéro pris dans une tranche bien définie indépendante de son appartenance à un réseau ou à un particulier, cette information ne résultant que de la lecture du régime d'échange.

(Actuellement les wagons particuliers de tous types ont 0 (zéro) comme cinquième chiffre.)

Les autres remaniements apportés aux codifications catégorielles seraient sans intérêts pour le lecteur non spécialisé, nous signalerons cependant :

- la création d'une nouvelle catégorie pour les wagons-internes (lettre Z). (actuellement V = Wagon spécial).
- une clarification importante du tableau des wagons à température dirigée (lettre I) facilitant grandement l'exploitation du parc Interfrigo.
- la distinction systématique des modes de déchargement des wagons à vidange par gravité.
- la place importante faite aux séries en voie de développement (wagons à parois ouvrantes ou à bâchage mécanique, wagons aménagés pour le transport de véhicules routiers ou de conteneurs, matériel spécialisé pour la sidérurgie, etc....)

Pour limiter autant que possible les frais de renumérotation des wagons, il a été prévu un délai d'application suffisamment long (5 ans) pour que ce travail puisse être réalisé à l'occasion d'une révision normale.

Le souci primordial des organismes ayant étudié la modification du marquage a été d'éviter les difficultés au cours de la période de transition ; à aucun moment un code ne pourra avoir une signification autre que celle qui lui est dévolue actuellement mais cette signification pourra être restreinte progressivement et dédoublée pour lever les ambiguïtés existantes ou répondre aux besoins nouveaux.

(d'après Revue générale des chemins de fer mai 79)

En synthétisant pour les wagons belges les plus courants :

les wagons réseaux régime 01 - 11 - 21 - 31 ne changeront pas

20 deviendront 42 ou 82

30 deviendront 40 ou 80

les wagons privés régime 20 deviendront 43 44 ou 83 - 84

21 deviendront 23 ou 33

les wagons loués seront renumérotés en 25 - 35 ou 45 - 46 / 85 - 86.

(les wagons interfrigo recevront une nouvelle numérotation).

P.A.

Nouvelle fiche UIC n° 438-2.

renvois :

(1) sauf code 10.

(2) sauf lignes 0 et 1.

(3) valable également pour les wagons à essieux.

(4) écartement fixe ou variable.

(5) pour les wagons de la catégorie I, applicable seulement aux wagons propriétés de la société Interfrigo.

(6) pour les wagons de la catégorie I, wagons P exploités sous régime Interfrigo autres que ceux propriétés de la société Interfrigo.

(7) valable seulement à partir du 1.1.1985.

(8) ce code est également utilisé pour les wagons appartenant aux SDZ admis exceptionnellement à circuler sur les réseaux à voie normale.

régime de propriété	Wagons réseaux (1)				Wagons P		Wagons loués P (2)		Wagons réseaux et loués P		Wagons P fixe ou variable	Régime de propriété	
	carte	fixe	variable	fixe	variable	fixe	variable	fixe	variable	fixe			variable
à bogies	à bogies	à bogies	à bogies	à bogies	à bogies	à bogies	à bogies	à bogies	à bogies	à bogies	à bogies		
0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	2e chiffre	
1	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	1e chiffre	
2	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2		
3	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	3		
4	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	4		
5	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	5		

COMMUNIQUE DE PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le vendredi 29 février 1980, sous la présidence de Monsieur A. TONNEAUX, second vice-président.

Il a approuvé une série de travaux, notamment : la construction d'un nouveau bâtiment des voyageurs à Antoing, nécessitée par la rectification du tracé des voies en vue de l'accroissement de la vitesse sur la ligne Mons - Tournai; l'entretien d'ouvrages d'art sur les tronçons de ligne Glons - Liège - Ans Espérance; l'entretien des toitures de divers bâtiments sur les lignes Liège - Welkenraedt et Spa - Pepinster ainsi qu'en gare de Raeren; des travaux de peinture de divers bâtiments à Arlon; l'établissement d'une nouvelle plate-forme des voies dans une zone boueuse à Warsage sur la ligne Glons - Montzen; l'équipement des sous-stations de traction électrique de Blaton et de Tournai; l'installation de disjoncteurs 3 kV dans les sous-stations de traction de Montzen, Welkenraedt, Piéton et dans trois postes de sectionnement; des travaux extérieurs de signalisation à Montignies formation et dans diverses installations au groupe de Liège; la pose de câbles téléphoniques sur la ligne Namur - Charleroi; la construction d'un nouveau bâtiment des voyageurs, ainsi que le renouvellement du couloir sous voies et des quais de la gare de La Hulpe; la réfection de la façade principale du bâtiment de la gare d'Anvers Central; l'installation d'indicateurs à commande automatique de départ des trains en gare de Termonde; des levés topographiques sur le tronçon Willebroek - St-Nicolas-Waes, en vue de la suppression de passages à niveau, et sur le tronçon Kortenberg - Louvain - Tirlemont, en vue de l'augmentation de la vitesse des convois; l'établissement de haut-parleurs dans les gares situées sur le tronçon Anvers - Boom; la pose de câbles d'alimentation, de signalisation et de téléphonie sur ce tronçon ainsi que de câbles supplémentaires sur des lignes parcourues à grande vitesse au groupe de Gand, en vue d'assurer le verrouillage des aiguillages et l'arrêt automatique des trains; la construction d'un poste de sectionnement à Kalmt-hout, sur la ligne Anvers - Essen.

Il a approuvé, d'autre part, dans le cadre de l'amélioration de la sécurité aux points de croisement de la route et du rail : la construction d'un passage supérieur et d'un couloir sous voies, ainsi que l'établissement de nouvelles voiries à Bleret, en vue de la suppression du passage à niveau n° 22 de la ligne Liège - Bruxelles; l'établissement d'appareils de sécurité automatiques complétés par des barrières partielles à plusieurs passages à niveau de la ligne Hamont - Mol, et de barrières de l'espèce à deux passages à niveau de la ligne Anvers - Hasselt.

GTF asbl - Plan de restructuration de la SNCB.

Si vous êtes nouveau membre et que vous désirez tout savoir sur ce plan de restructuration, sachez que Trans-Fer a consacré entièrement son n°9 (novembre 79) à ce plan. Vous pouvez l'obtenir en envoyant 30FB (en billet de banque et timbres-poste p.ex.) à GTF asbl, BP 191 - 4000 Liège, avec un mot d'accompagnement.

INCIDENTS - ACCIDENTS - Période de juin 79 à février 1980.

Di 8.07 - 03 h 50 - l. 144 - Jemeppe s/Sambre - Détresse HKM.

E 86262 Ronet - Antwerpen-Nd, CR : 1 603 t, HLE 2381 + 2327 en UM, tombe en détresse, suite patinage d'une HL. A défaut d'autres éléments de secours, HLE 2616 + 2344 (en UM) passant à vide dans l'autre sens, réquisitionnés pour secourir HK en détresse.

Traction sera assurée de Jemeppe à Gembloux par (dans l'ordre) : HLE 2344 + 2616 (UM) + 2381 + 2327 (UM).

Lu 13.08 - 10 h 20 - l. 96 - Ghlin - Interception totale de la circulation.

Service 900 prévient dsp. qu'une fuite importante se produit à une conduite d'oxygène gazeux appartenant à la Sté "Air Liquide". Toute circulation HK interdite dans les 2 sens de 10 h 20 à 12 h 16 .

Service BUS SNCV entre Mons et Jurbise.

Détournement des E 281 (Paris - Bxl), E 1182 et 282 (Bxl - Paris) entre Braine-le-Compte et Mons par lignes 117 et 118 (via Manage, La Louvière avec allège diesel) et des TEE 82 (Bxl-Paris), E 283 et 483 de Brux-Midi à Aulnoye par l. 124 et 130 A (via Braine l'Alleud, Luttre, Marchienne-au-Pont, Erquelinnes).

Me 29.08 - 07 h 51 - Namur - Déraillement HKM.

Z 48909 Ronet -Athus; CR : 1 680 t, 21 Hg de Minerai, HLZ 5314 + 5309 de MUT. A la sortie de la gare, sous le pont de Louvain, 5 Hg dérailent sur un aiguillage; 10e. Hg renversé; 11e. Hg debout sur le 10e; 12e. Hg enterré jusqu'à la caisse; 13e. Hg enfoncé dans le 12e; 14e. Hg marié avec le 13e. Plus de la moitié des circulations en gare paralysée. + 100 t. de minerai répandu dans les voies; plusieurs aiguillages à remplacer.

Situation normale rétablie le Je 30.08 dans l'après-midi.

Di 02.09 - Brux. Midi - Tamponnement HKV.

E 6912 Mons - Bru-Midi AM n° 094 entre voie 4 à la faveur du signal de manoeuvre ouvert, et tamponne une rame de 4 HV qui s'y trouvait à l'arrêt. 9 voyageurs contusionnés, 2 blessés.

Ve 28.09 - 04 h 30 - l. 112 - Bif. Martinet - Déraillement HKM.

Z 52810 Monceau - Haine-St-Pierre - CR : 743 t - HLZ 5907 (GT). Le dernier Hg déraille dans la bif, se couche et obstrue les 2 voies. Trafic détourné via l. 112 A (entre Monceau et Piéton) et AR navette mis en marche entre Piéton et Fontaine-l'Evêque. Circulation rétablie à 18 h 05.

Me 03.10 - 14 h 29 - l. 161 - Beuzet - Détresse HLZ.

Z 99616 Ronet - Kortrijk (HLZ 5109 de LK circulant seule, sortant de grande rev. à Salzinnes) tombe en détresse à Beuzet par suite d'une panne au moteur diesel. HLZ évacuée et ramenée à Ronet. Le lendemain, Je 04.10 - 12 h 45, la même HLZ, après réparation, tombe à nouveau en détresse, cette fois à Gembloux, en ayant répandu l'huile du carter - moteur sur les voies entre Rhisnes et Gembloux.

E 6462 Namur - Ottignies, AM n° 671, qui suivait, n'a pu s'arrêter à quai à Rhisnes, suite présente de l'huile sur les rails rendus glissants. Après évacuation de l'engin vers Salzinnes pour la 2e fois, voie B mise hors service de 13 h 00 à 18 h 15 pour nettoyage et remise en état de la voie sur près de 11 km.

Je 17.10 - 12 h 17 - l. 90 - Jurbise - Déraillement HKM.

Z 59801 Merelbeke - Saint-Ghislain : CR : 445 t - HLZ 6273 = Ath.
A l'entrée en gare, 3 Hg dérailent sur un aiguillage et immobilisent la bif. de Jurbise vers Ath (l. 90) et vers Soignies (l. 96).

Trains Ath - Mons détournée vers Soignies via le Rcdt en triangle existant à cet endroit. TEE 83 et E 283 (Paris - Bxl) détournés entre Aulnoye et Bru-Midi via Jeumont - Marchienne-au-Pt et Nivelles (L. 130 A et 124).

Circulation rétablie sur une voie à 13 h 05.

Cause : une dalle de couverture du PN n° 2 situé quelques m. avant la bif., détirefonnée par une entreprise de travaux opérant au PN, a provoqué le déraillement des 3 Hg.

Lu 12.11 - 07 h 43 - l. 36 - Entre Vertrijk et Tirlemont - Avaries au matériel.

E 707 Oostende - Verviers - HLE 1805 - Signal d'alarme immobilise le train entre Vertrijk et Roosbeek pour portière ouverte et endommagée à une Hv.

Simultanément, dsp. signale avaries suivantes aux HK croiseurs :

E 886 Landen - Bruxelles Petite-Ile - HLE 2249 - 1 vitre brisée à la 11e. Hv.

E 1606 Liège-G - Mons : main-courante pliée à la 3e. Hv, porte pliée à la 6e; vitre brisée à la 8e.

E 877 Hasselt - Forest-Voitures : HLE 2305 : 1 vitre brisée à la 2e Hv.

E 807 Welkenraedt - Oostende - HLE 2348 : vitres brisées aux 1e,

E 5707 Leuven - Liège-G = AM 674 + 077 : 1 vitre brisée dans chaque AM

E 254TPJ Siegen - Bru-Nd HLE 2359 : vitres brisées aux 6e. et 7e HV.

On dénombrera en outre 5 blessés légers atteints par débris de vitre.

Sa 15.12 - 12 h 47 - l. 27 B - St Katelijne-Waver - Déraillement HKM.

E 32407 Antwerpen Stocatra - Seraing; CR : 2 000 t HLE 2201.

Suite aux pluies diluviennes des jours précédents, et probablement aux travaux de terrassement effectués à proximité, la berme de la voie s'effondre au passage du HK. 250 m de voie détruits et caténaires - 60 m de la berme sont à reconstituer; la loco et un groupe de 5 Hg passent, tout le restant déraille, sauf les 2 derniers Hg.

Circulation MARCHANDISES détournée via Mechelen avec changement de front.

La voie ne sera remise en état qu'au 7 janvier 1980, une commission d'enquête ayant été désignée pour déterminer les responsabilités.

Sa 22.12 - 05 h 02 - l. 162 - Marloie - Tamponnement entre HKV et HKM.

E 51621 Schaerbeek - Stockem - HLE 2323 + 2617 en UM.

E 5951 Jemelle - Namur omnibus, AM 710

55621 entre en gare partiellement de par sa grande longueur (515 m); une partie du HK restant en pleine voie. E 5951 partant dans l'autre sens, prend une HG en écharpe, qui engageait le gabarit, par suite de son déraillement. Pas de blessés. Cause : réaction de la rame lors du freinage et soulèvement du HG vide à 2 essieux.

Conséquences : E 298 Milan - Oostende, détourné entre Marloie et Bru-Nd, par l. 43 et 36 (via Rivage et Liège avec allège diesel) TEE 91 Bru-Midi - Zurich (rame TEE quadricourant des CFF) détourné par l. 96 et réseau SNCF (via Mons - Quévy et remorqué par une HLE).

Lu 24.12 - 08 h 06 - Antwerpen-Caal - Déraillement HKV.

E 3878 Antw. Centraal - Gent-St-P., AM 194 + 202 + 701.

A la sortie de la gare, la dernière AM déraille dans le grill; la 1ère voiture d'un bogie, la 2e complètement.

3 blessés légers.

Les HK des lignes 25 (Bxl - Antw.), 52 (Antw. Boom) et 59 (Antw-Gent) sont limités à Berchem.

HK Benelux détournés via Berchem.

Une AM assure un service navette entre Antw. C et Berchem d'une part, et Antw. Oost, d'autre part.

La situation normale sera rétablie progressivement au cours de la journée du 25 (Noël).

Me 26.12 - 22 h 00 - l. 161 - Namur - Déraillement TEE.

A l'entrée du Pont de Luxembourg, le TEE 92, Zurich - Bru-Midi, AM quadricourant des CFF, déraille du premier essieu du premier bogie.

Cause : Un morceau de rail de 50 cm avait été déposé entre le rail gauche et le rail déviateur (3e rail) à l'entrée du pont sur la Meuse (sabotage).

La rame du TEE sera acheminée à vide à l'atelier de Ronet pour visite.

Le TEE 91 du lendemain (HK à l'équilibre) devant être assuré par la même rame, le sera par une rame planton de voitures Eurofima.

Liste des abréviations utilisées.

DK.

HK(M) : Train (Marchandises)

E : train électrique

Bif. : Bifurcation

CTE : Conducteur Traction Electrique

dsp : dispatching

CR : charge remorquée

UM : Unité Multiple

Z : train marchandises

Hg : wagon march.

HV : Voiture Voyag.

HKV : train Voyag.

GT : Haine-St-Pierre

AR : Autorail

L'ouverture officielle de la ligne Namur-Liège entre Liège (V. Benoît) et Liège Gns

Nous avons eu l'occasion de lire l'instruction "Ordre spécial n°11596 en date du 28 juillet 1851, de la Direction des Constructions des Chemins de Fer de l'Etat Belge annonçant la jonction de la ligne de Namur aux installations des voies "Etat" à hauteur du Val Benoît.

Jusqu'à présent, les documents concernant l'ouverture de ce tronçon de ligne (ouverte entre Bouge (Namur) et Liège (Val Benoît) le 18-11-1850) fixaient cet événement au 19 Mai 1851.

Nous vous livrons la prière :

art. 1: A partir du 30 JUILLET 1851 courant, l'embranchement de Flémalle aux Guillemins du chemin de fer de Namur à Liège sera livré à l'exploitation.

Toutefois, et jusqu'à nouvel ordre, cette exploitation sera restreinte aux convois de voyageurs et à ceux de marchandises destinés à être réexpédiés au-delà de Liège.

art. 2: Les signaux destinés à assurer la sécurité de la circulation des convois à la jonction de cet embranchement et du rail-way de l'Etat seront parés au moyen de :

1° Un disque signal placé au point A du croquis ci-joint du côté de la voie descendante en commandant indistinctement à tous les convois arrivant par le Val-Benoît.

2° Un poteau sémaphorique avec bras à lanterne mobile placé au point B du côté de l'embranchement et réservé exclusivement aux convois de la Société, le bras de droite commandera la voie de droite et le bras de gauche la voie de gauche.

La situation normale du poteau est un signal d'arrêt dans les deux sens.

art. 3: Tous les convois arrivant de Sclessin feront arrêt à 250 mètres au moins du poteau et ne pourront se mettre en marche que quand le signal indiquera que la route est libre.

Dès qu'un convoi venant de l'embranchement se présentera pour entrer dans la station, et bien entendu si les voies sont libres, et qu'aucun convoi ne soit en vue d'aucun côté, le signal d'arrêt au poteau sera remplacé par le signal de passage, et le disque indiquera l'arrêt aux convois venant du Val-Benoît. Après le passage de ce convoi, le poteau sera remis au signal d'arrêt et le disque à celui de passage.

art. 4: Tout convoi partant de la station des Guillemins en destination de l'embranchement s'annoncera par deux coups de sifflet distincts et s'arrêtera à 250 mètres des premiers excentriques en vue du poteau.

Aux coups de sifflet, le garde-excentriques chargé de la manœuvre des signaux s'assurera qu'aucun convoi venant du Pont du Val-Benoît n'est en vue, ni annoncé. Le disque sera mis au signal d'arrêt, le poteau au signal de passage pour la voie de départ et le garde se rendra à l'excentrique dont il dirigera l'aiguille vers l'embranchement.

art. 5: Tous les convois circulant sur le chemin de fer concédé étant en règle générale, soumis à l'arrêt, l'agent préposé aux signaux prêter la plus grande attention aux convois qui pourraient arriver de Liège et Chênée, et ne livrera passage aux convois de la Compagnie que pour autant qu'aucun convoi de l'Etat n'est en vue, ni annoncé, ces derniers convois devant, dans tous les cas, passer les premiers.

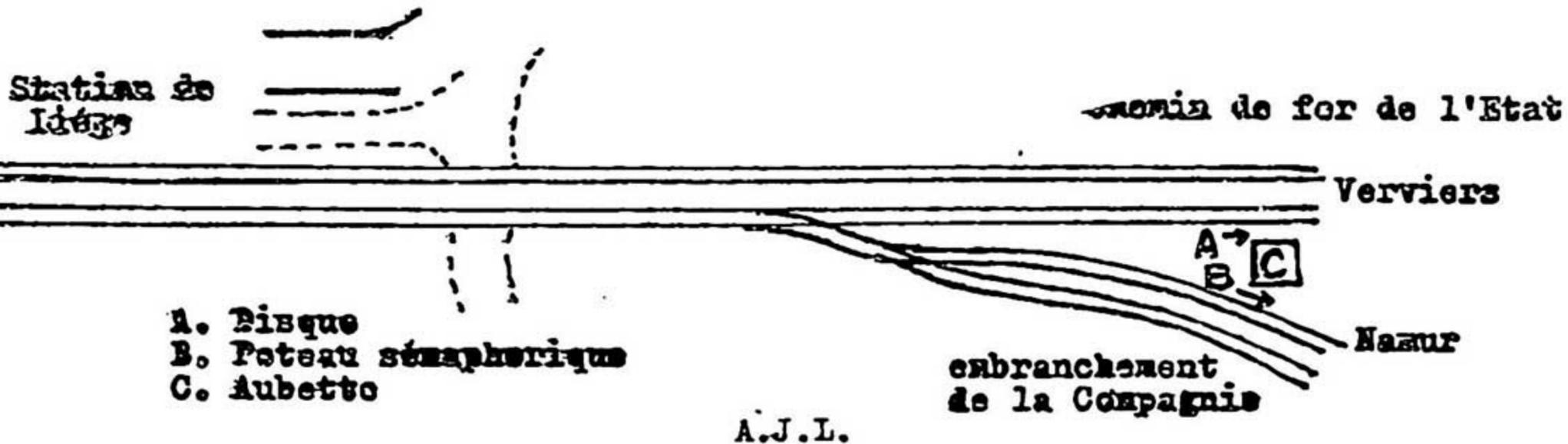
art. 6: L'agent chargé de la manœuvre des signaux et des excentriques est placé immédiatement sous les ordres du Chef de station des Guillemins.

art. 7: MM les Fonctionnaires que la chose concerne sont chargés d'assurer l'exécution du présent Ordre

Bruxelles, le 28-7-1851

(s

Raccorderont de l'embranchement (rive gauche) du chemin de fer de Namur à Liège avec celui de l'Etat, près de la Station des Guillemins, à Liège.



Visite d'installations ferroviaires (ARBAC asbl)

Nos membres peuvent participer aux visites suivantes, organisées par l'ARBAC : samedi 12 avril : SNCB Atelier traction diesel Monceau ; samedi 26 avril : constructions ferroviaires et métalliques (ex-BN) Bruges ; samedi 21 juin : atelier traction diesel SNCB de Courtrai. Veuillez vous annoncer 15 jours à l'avance à ARBAC, Gare Centrale, 1000 Bruxelles, en joignant 2 timbres à 9F et n° carte de membre GTF asbl.

Manifestation BVS

SAMEDI 12 AVRIL, ligne SNCB 62 Gistel Gare
Concours pour bicyclettes ferroviaires et voitures ferroviaires.
Les inventeurs de tels engins peuvent y présenter leur matériel.
Du 5 à 13 avril, exposition ferroviaire dans le Centre Communal.

Exposition "Le Temps des Gares" à Bruxelles

En prolongement à sa présentation à Paris (Beaubourg) et Lyon en 79, cette exposition viendra au Palais des Beaux Arts de Bruxelles du 16 avril au 1er juin 1980.

Exposition "Histoire des Transports à Woluwé St-Pierre"

Du 31 mai au 15 juin 80 à la Propriété Crousse, rue du Bois, 11 à 1150 Bruxelles (de 13h30 à 18 heures)

Voyage extraordinaire Sous réserves

On annonce la réalisation le samedi 26 avril 80 d'un voyage au départ de l'Allemagne : un convoi, composé de voitures du Rheingold, serait pris en charge depuis le point frontière par la locomotive à vapeur belge 29.013. Destination: Mariembourg CFV3V.

***** **PHOTOS BAZIN** : nous rappelons ce service de notre membre français qui a eu la chance de quadriller la Belgique ferroviaire pendant les années cinquante, et qui met ses remarquables photos à la disposition de nos membres. En 1980, la seule période pendant laquelle vous pourrez vous procurer d'anciennes séries de photos BELGES sera du 15 avril au 15 mai. Vous pouvez obtenir une liste des anciennes séries disponibles en écrivant à Monsieur Jacques Bazin, rue J.A. Chévrier, 13 Veneux-les-Sablons F-77250 MORET-sur-LOING (France) en joignant deux timbres-poste BELGES à 9F pour la réponse.

Le TGV SNCF à Liège

On annonce sous réserves la présentation de ce matériel à Liège Guillemins le 9 mai 1980.

: REMERCIEMENTS à notre membre de Namur qui nous verse :
: anonymement une somme de 500F pour frais de gestion. :

Actualités de la SNCV

Groupe des Deux Flandres

Selon certains bruits non confirmés, la SNCV présenterait dans les prochains mois aux commerçants de La Panne un projet de mise à voie unique sur site propre dans la traversée de cette localité. La voie unique serait placée dans la rue Principale le long du trottoir côté mer.

Groupe du Hainaut

Utilisation des motrices type N actuellement à Jumet

Outre les arguments habituellement utilisés à l'encontre de leur mise en service sur ce Groupe, on fait valoir un manque de pièces de rechange. En effet, les pièces qui subsistaient à Grimbergen au moment de la suppression du service ferré à Bruxelles n'ont pas été transférées en Hainaut.

Certains pensant que les douze motrices type N seraient vendues à la SNEIRT (Lille)

Administration Centrale

Un vent favorable nous permet de vous signaler que la SNCV envisage d'acheter une remorque routière capable de transporter les futures motrices articulées. En effet, le camion AT 553 est trop petit et de toute façon assez vieillot... Pourquoi ne pense-t-on pas plutôt à un transport par rail ?

Association pour la Sauvegarde du Vicinal (ASVi asbl)

Nous extrayons de l' "Etincelle" de décembre 1979 un inventaire du matériel préservé par cette association au 1/12/79. Chaque pièce est suivie de l'indication du dépôt-abri actuel.

9888 : motrice à 2 essieux-Trazegnies	9729 : standard bois	- Jumet
9924 : " " "	9963 : fourgon moteur	- Thuillies
10284 : " Eugies	9994 : standard bois	- La Roue
2121 : remorque à 2 essieux	1029 : Eugies	"
9405 : " boggies	1936 : rem. à 2 essieux-	Thuillies
2354 : fourgon à bagages	19220 : " " "	"

Prototypes des motrices articulées

Ces deux prototypes (un pour le Hainaut, l'autre pour le Littoral), seront en principe livrés en juin 80 au plus tard. Le retard de livraison a été provoqué d'une part par les grèves successives aux ACEC, fournisseurs de la partie électrique, d'autre part par le fait que la Direction Générale de la SNCV a déféré à un souhait des BN qui souhaitaient voir placer un élément intermédiaire (trois caisses au lieu de deux) au modèle destiné au Littoral, afin de pouvoir présenter, réalisé, le tramway proposé à la ville de Tunis dans le cadre d'une réponse à un appel d'offre de cette dernière.

Matériel

La remorque 9313 sera transformée en tramway selon Modern Tramway.

D'avril à octobre, au dépôt de Woluwe, "150 ans de transport urbain"
en Belgique.

Sur la base du succès de trois expositions précédentes, le service de la Promotion des transports urbains du ministère des Communications a proposé au ministre de tutelle, M. Jos Chabert, de réaliser une extension des halls déjà rénovés au dépôt de Woluwe, à l'occasion du 150^e anniversaire de la Belgique.

En 1977, ce service avait organisé à Woluwe une exposition "Transports urbains - Industrie belge". Dans une partie des mêmes locaux, et pour le Millénaire de Bruxelles, la S.T.I.B. avait monté une manifestation similaire, mais bien plus finolée, "Cent ans de transports urbains". Ces expositions ont attiré près de 45.000 visiteurs pour la première en 120 jours d'ouverture. D'autre part, 10.631 visiteurs payants se sont rendus à la seconde, qui n'était accessible que le week-end et jours fériés - soit 50 jours d'ouverture. Des excursions payantes en tramways anciens ont été organisées au cours de 10 journées.

A cela, il faut rappeler le succès de l'exposition de la S.T.I.B., "Mille ans de transports", à la station de métro "Anneessens", qui a vu défiler 21.500 personnes au cours des six mois centraux de 1979.

Exposition nationale.

Pour 1980, - anniversaire national - à Woluwe, on ajoutera un certain nombre de véhicules de transport public des villes de province : trois pour Anvers et Liège, deux pour Gand et Charleroi, et un pour Verviers. Ce choix, adjoint aux véhicules bruxellois, sera complété par quatre véhicules des Vicinaux, ainsi que de deux véhicules routiers prêtés par le musée de la Vie wallonne et le musée de la Voiture du Cinquantenaire.

L'ensemble de cette collection de voitures de transports publics, urbains et régionaux, représentera une période de 150 années.

Une bonne part de ces voitures est actuellement remise au dépôt de Woluwe. Donc sur place, ce qui est de nature à limiter les frais...

L'exposition, dont l'ouverture est prévue du vendredi 4 avril au mercredi 15 octobre, comprendra une section promotionnelle relative à l'action nationale entreprise en faveur des transports en commun en Belgique.

Il s'agira du remontage du stand utilisé l'année dernière à Paris pour un "Transport Expo" qui y avait été présenté.

Il y aura des vitrines, une salle qui sera réservée aux projections de documents de la S.N.C.V. et des réseaux S.T.I. du pays. Une importante section didactique et historique, provenant de la station "Anneessens", sera re-disposée dans les locaux de Woluwe par le service des relations publiques de la S.T.I.B. Lequel mettra également sur pied un centre d'accueil et un "Métro shop".

Enfin un catalogue sera édité en français et en néerlandais, des journées "portes ouvertes" seront consacrées à chacun des réseaux régionaux, ainsi que deux ou trois "bourses d'échanges" proposées aux collectionneurs. Neuf sorties de véhicules historiques sont envisagées.

Amorce de musées régionaux.

Cette exposition "150 ans de transports urbains" constituera certes la contribution la plus importante du ministère des Communications au 150^e anniversaire. Comme son organisation est confiée, par l'Union belge des transports en commun, aux mêmes personnes de la S.T.I.B. qui avaient monté les deux expositions du Millénaire, nul doute que ce panorama national sera de haute qualité.

Il constituera, de plus, l'amorce de musées régionaux, puisque au terme de l'exposition de Woluwe, chaque ville récupérera son matériel.

Robert Goiffaux

Extrait du Journal "Le Soir" du 7 février 1980.

Activités du GTF asbl

VOYAGES

EN AUTORAIL DANS LES CANTONS DE L'EST

— DESTINATION LOSHEIMERGRABEN —

"La Vennbahn"

Nous avons le plaisir de vous inviter à participer au 2^e voyage de la saison, fixée le VENDREDI 02 MAI 1980.

L'occasion du Millénaire de la principauté de Liège, il nous a paru opportun de parcourir à nouveau la magnifique région de la Fagne. Ce voyage ne sera malheureusement pas accessible à un grand nombre de personnes dans la mesure où le nombre de places disponibles dans l'autorail est limité : il s'agira d'un voyage avec de très nombreux arrêts photos qui feront la joie des amateurs mais sans doute moins des touristes. Ceux-ci ne seront pas oubliés ultérieurement.

Nous ne nous rendrons pas à St Vith mais bien à Losheimergraben (à la frontière allemande) par une ligne proche du lac de Butgenbach.

Itinéraire prévu.

Départ de Liège G. à 08h35 vers Welkenraedt (possibilité d'embarquement Verviers Palais). Ensuite Eupen - Raeren - Sourbrodt - Wevercé - Losheimergraben - Wevercé - Waimés - Trois Ponts - Kivage - Liège G. (arrivée vers 19h15).

Diner.

Arrêt d'environ 2 heures. Nous proposons aux personnes qui le souhaitent un repas collectif comprenant potage, plat principal et dessert au prix de 350 F TVA comprise.

Prix : Il comprend le trajet en autorail spécial de Liège G à Liège G., les frais d'organisation et la TVA.

- | | |
|---|---------|
| - Adulte membre du GTF, épouse du membre, enfants ou parents vivant sous le même toit : | 390F |
| - Adulte non membre du GTF | 500F |
| - Enfant de moins de 15 ans | 250F |
| - Enfant de moins de 7 ans | gratuit |

Notons que les enfants ne disposent pas d'une place assise dans l'autorail. Leur participation au voyage est limitée aux enfants accompagnant leurs propres parents et voyageant sous leur responsabilité exclusive.

Comment rejoindre Liège.

Pour autant que le nombre d'inscrits soit suffisant, nous organisons un déplacement en groupe en train régulier au départ de Bruxelles Nord. Le prix du trajet aller-retour est de : 200F.

Inscription

Le plus tôt possible et en tous cas avant le 15 avril 1980 (dernier délai) en renvoyant le bulletin d'inscription ci-joint (dûment rempli) et accompagné d'une enveloppe timbrée à 9F (ou coupon réponse international) portant vos nom et adresse.

Vous voudrez bien payer simultanément soit en versant la somme correspondante au compte 001-0534742-57 (au moyen de la formule jointe si elle existe) soit en joignant un chèque bancaire garanti et libellé à l'ordre de GTF, asbl.

Les inscriptions seront enregistrées dans l'ordre de rentrée des formulaires et du paiement. La confirmation de l'inscription sera envoyée par nos soins dans la seconde quinzaine du mois d'avril.

Pour rappel, si vous voulez tout savoir sur la ligne des Fagnes et préparer cette excursion, relisez l'article "Contribution à l'Histoire de la Vennbahn" paru dans Trans-Fer Spécial 1979. Vous y trouverez l'histoire de la construction de la ligne, les dispositions du Traité de Versailles expliquant la curieuse situation de la ligne, qui, entre Raeren et Kalterherberg, constitue une enclave belge en territoire allemand, et tout ce que vous devez savoir sur l'exploitation actuelle. L'article est illustré d'antiques vues des gares de la ligne et de photos prises lors des voyages GTF organisés sur la ligne en 1971, 72 et 77. Une carte complète l'ensemble.

Si vous ne possédez pas Trans-Fer spécial 1979, vous pouvez le commander par versement de 200 FB (étranger 225 FB) à notre compte 240-0380489-59 de GTF asbl, Editions, 4000 Liège.

EDITIONS

Les lignes ferrées oubliées de la banlieue de Mons

Dans le cadre du voyage en autorail organisé par le GTF asbl dans la banlieue de Mons le 29 mars prochain, nous sommes en train d'élaborer une plaquette consacrée aux lignes ferrées oubliées de la banlieue de Mons.

De même présentation et confection que le présent Trans-Fer, cette plaquette contiendra,

- une note historique sur les lignes 109 Mons-Lobbes-Chimay (avec antennes Fauroeux-Erquelines, Bienne-lez-Happart - Anderlues - Piéton et Thuillies - Lanefte), 98 Mons - St-Ghislain via Flénu (Produits), 90A Warquignies-Dour-Roisin-Autreppe, 97 St-Ghislain-Quévrain et 100 St-Ghislain-Ath. La situation actuelle de chaque ligne y sera précisée.
- une carte des voies ferrées de la région.
- une description de l'autorail utilisé lors de cette excursion.

Cette plaquette sera offerte à chacun des participants adultes au voyage du 29 mars.

Si cependant vous ne participez pas à ce voyage, et si vous souhaitez obtenir cette plaquette, il vous suffit de verser 30 FB (envoi et TVA compris) au compte 240-0380489-59 de GTF asbl, Editions 4000 Liège, en précisant bien le titre de la plaquette en communication.

De l'étranger, versez 35FB selon la procédure indiquée en 3e page de couverture.

Le tirage étant limité, faites, le cas échéant, votre versement le plus tôt possible.

BIBLIOGRAPHIE : Recueil de toutes les lignes musées aux Pays-Bas. Publication Tramweg Stichting (parution mai 80). Prix : 1,5 Florin. Commande par versement au CCP Fays-Bas 39.88.705 de H. Vellekoop/op Oude Rails, BF 97620 NL-2509 CA Den Haag (Fays-Bas). Aux mêmes éditions et selon le même mode de commande, on peut obtenir Lignes de Musée des Pays-Bas-voie normale (en néerlandais) 125pp, 14,8x21cm, 88 photos, 6 listes de matériel et 6 plans détaillées. Prix : 24 Florins. Si vous commandez les deux éditions,

Trans-Fer est une publication périodique du GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1 (Belgique). Trans-Fer est envoyé gratuitement à tous les membres du GTFasbl.

*

Sauf mention contraire, les articles publiés dans ce numéro peuvent être reproduits librement à condition de citer la source et d'adresser un exemplaire de la publication à notre Association. Il y a cependant lieu de noter que la reproduction d'articles que nous empruntons à d'autres publications reste soumise à l'accord de celles-ci.

*

Le GTF asbl en général et l'éditeur responsable en particulier ne sont pas solidaires des opinions exprimées par les auteurs des articles contenus dans "Trans-Fer". Ces derniers n'engagent donc qu'eux-mêmes.

*

Les activités du GTF asbl sont variées : voyages ferroviaires, organisation de visites ferroviaires, séances de cinéma, nombreuses publications relatives au monde du rail (à titre d'exemple, Trans-Fer, Les Tramways au Pays de Liège, séries de cartes-vues ferroviaires, de diapositives, cartes, aide-mémoire...), distribution d'articles ferroviaires... De nombreuses publications sont prévues. La liste de nos articles vous est transmise sur simple demande (accompagnée d'un timbre à 9FB ou d'un coupon-réponse international) à notre adresse : GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1 (Belgique).

Si vous désirez devenir membre de notre association, il suffit de nous demander une formule d'adhésion, à l'adresse précitée, en joignant un timbre à 9FB ou un coupon-réponse international pour la réponse. La cotisation est minimale : 70FB en 1980, et vous donne droit à Trans-Fer et à des conditions préférentielles lors de votre éventuelle participation à nos activités.

*

Service financier

Nos services sont gérés par des personnes bénévoles, qui se sont réparti le travail. Veillez bien utiliser l'adresse et le compte financier indiqué à côté du service que vous souhaitez contacter, que ce soit pour la participation à nos voyages ou pour la commande d'un de nos articles. Si vous utilisez un numéro financier inexact ou une adresse erronée, vous nous compliquez le travail et vous risquez d'attendre plus longtemps la réponse que vous souhaitez.

POUR NOS MEMBRES ETRANGERS : les paiements en provenance de l'étranger doivent exclusivement nous parvenir, quelle que soit l'activité -soit au moyen d'un Eurochèque garanti ou d'un virement postal international à l'ordre de GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1 (Belgique) -soit par versement au CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, 4000 LIEGE.

Ces procédures permettent d'éviter de lourdes taxes à l'arrivée, que nous serions contraints de vous répercuter... Merci.

*

Toutes nos publications sont en vente à Bruxelles chez SCIENTIFIC, Rue des Chartreux, 11A, 1000 Bruxelles (à côté de la Bourse). Vous évitez, dans ce cas, les frais d'envoi et le risque de détérioration au cours de celui-ci, malgré les précautions que nous prenons pour expédier vos commandes.

Connaissez-vous l'ALC ??

AMICALE DES LOISIRS DU CHEMINOT



Association sans but lucratif, reconnue par le Commissariat au Tourisme sous catégorie "A", autorisation n° A 1244

La cotisation annuelle (70 f.) vous donne droit à nos brochures de voyages individuels et en groupe, calculés aux meilleurs prix.

Inscription: versez 70 f. au compte n° 340-0514760-73 de ALC à 4900 Angleur-Liège en vous référant du GTF et en spécifiant bien vos NOM, prénoms, et adresses.

Selon la région où vous résidez, vous recevrez en outre la dernière circulaire publiée par l'une de nos régionales (Liège, Ath, Charleroi, Namur ou Bruxelles)

Et maintenant bonnes vacances 1980

Petites annonces (réservées aux membres GTF asbl)

*En vue reconstitution d'une maquette d'un noeud ferroviaire, RECHERCHE renseignements quelconques (photocopies, photos, plans, souvenirs oraux etc...) relatifs à l'époque 1950-1960 pour le territoire Montzen - Plombières - Welkenraedt - Herbesthal (y compris Henri-Chapelle - Moresnet - La Calamine...). S'adresser à André SAENEN, rue des Charrons, 6 à 4430 Alleur (la maquette est à réaliser par le CFEF).

*Qui est intéressé par d'anciens numéros de Rail et Traction et Nos Vicinaux (Français ou Néerl.). S'adresser à J. Renard, quai des Carmes 59 4220 Jemeppe (Lg).

Bibliographie

Le VEBOV édite un calendrier "Transports en Commun Belges" donnant un aperçu sur le présent et le passé de différents réseaux belges. Format 300x210mm, 1 photo noir et blanc par page. Langue néerlandaise avec annexe-traduction. Sujets des photos : SNCV, train ligne L à Bruxelles (Meiselaan), STIB, 7047 ligne 16, Gand 306, SNCB type 10, STIB 5000 ligne 40, SNCB, HLD à Lustin, Autobus SNCV (!), STIB Métro, SNCB HLE série 18 à Nessonvaux, SNCV type S à La Louvière, MIVA ligne 8, SNCB vapeur type 64 à Anvers (Sud).

Prix : 120FB+20FB (envoi - étranger + 35FB).

Commande au VEBOV Antwerpen, compte 412-6131001-97.

Le GTF asbl NE distribue PAS cet article.

Le n°1722 du 23/12/79 de La Vie du Rail, spécialement consacré à la Grande Bretagne, contient un article intitulé : "Tractionnaires sans frontières de Paris à Liège avec une équipe SNCF du dépôt de La Chapelle". Il s'agit de l'emploi du temps d'un conducteur de route français entre Paris et Liège, sur une CC40100 SNCF. Ce numéro est spécialement consacré à la Grande Bretagne : il y a 150 ans, RAINHILL !

STOOMTREIN DER DRIE VALLEIEN

Ligne 132
Lijn

HORAIRES 1980
UURREGELING 1980

TRAIN n° - TREIN n°	K	11 TT	13 TT-V	15 TT-V
MARIEMBOURG CFV3V [P] ? ...	0	11.00	14.10	16.30
NISMES	3	11.10	14.20	16.40
OLLOY [P]	A { 7	11.20	14.29	16.49
		11.21	14.30	16.50
VIERVES	9	11.30	14.40	17.00
TREIGNES [P] ?	A 14	11.40	14.50	17.10

CIRCULE
 - samedi de Pâques et de Pentecôte
 - dimanche en Avril et en Mai
 - dimanche 21 septembre
 - le samedi du 3 mai au 27 septembre
 - le mardi et le jeudi du 1^{er} juillet au 14 août

TRAIN n° - TREIN n°	K	12 TT	14 TT-V	16 TT-V
TREIGNES [P] ?	0	12.20	15.15	17.50
VIERVES	5	12.30	15.25	18.00
OLLOY [P]	A { 7	12.40	15.35	18.10
		12.41	15.36	18.11
NISMES	11	12.51	15.46	18.21
MARIEMBOURG CFV3V [P] ...	A 14	13.01	15.56	18.30

RIJDT
 - zaterdag vóór Pasen en Pinksteren
 - 's zondags in April en in Mei
 - zondag 21 september
 - 's zaterdags vanaf 3 mei tot 27 september
 - dinsdag en donderdag vanaf 1 juli tot 14 augustus

TRAIN n° - TREIN n°	K	11 TT-V	23 TT	25 V	27 TT	29 V
MARIEMBOURG CFV3V [P] ? ...	0	11.00	13.40	14.20	16.22	16.50
NISMES	5	11.10	13.48	14.30	16.30	17.00
OLLOY [P]	A { 7	11.20	13.57	14.40	16.38	17.10
		11.21	13.58	14.41	16.39	17.11
VIERVES	9	11.30	14.06	14.51	16.47	17.21
TREIGNES [P] ?	A 14	11.40	14.15	15.01	16.56	17.31

Legende:
 TT : autorail diesel
 dieselautorail
 V : vapeur
 stoom

TRAIN n° - TREIN n°	K	12 TT-V	24 TT	26 V	28 TT	30 V
TREIGNES [P] ?	0	12.20	15.12	15.30	17.40	18.10
VIERVES	5	12.30	15.21	15.40	17.49	18.20
OLLOY [P]	A { 7	12.40	15.29	15.49	17.58	18.30
		12.41	15.30	15.50	17.59	18.31
NISMES	11	12.51	15.39	16.00	18.08	18.41
MARIEMBOURG CFV3V [P] ...	A 14	13.01	15.45	16.10	18.16	18.51

CIRCULE - dimanche et lundi de Pâques (6 et 7 avril)
 - jeudi 1^{er} mai et jeudi 15 mai (Ascension)
 - dimanche et lundi de Pentecôte (25 et 26 mai)
 - les dimanches et jours fériés du 1^{er} juin au 14 septembre

RIJDT - zondag en maandag van Pasen (6 en 7 april)
 - donderdag 1 mei en donderdag 15 mei (O.H. Hemelvaart)
 - zondag en maandag van Pinksteren (25 en 26 mei)
 - de zon- en feestdagen vanaf 1 juni tot 14 september

DIMANCHE 28 SEPTEMBRE FESTIVAL VAPEUR
 ZONDAG 28 SEPTEMBER STOOMFESTIVAL

C.a.s.b.l. ne peut garantir le mode de traction; elle se réserve le droit de le modifier à tout instant.
 De v.z.w. heeft het recht om de tractiewijze op elk ogerublik aan te passen

CFV
3V

TARIF 1980

Par section	: 25 F. (adulte)	15 F. (enfant de 4 à 12 ans)
Aller simple	: 100 F.	50 F.
Aller-retour complet	: 150 F.	75 F.

Prix groupe (en service régulier) à partir de 20 personnes (-20% sur aller-retour) soit : 120 F. (adulte) 60 F. (enfant de 4 à 12 ans)

TRAINS SPECIAUX : (sur demande préalable : 15 jours avant l'excursion)
toute l'année - en traction diesel : pour groupe de 50 personnes adultes (ou 100 enfants) soit 6.000 F. minimum (réduction déduite)
- en traction vapeur : pour groupe de 100 personnes adultes (ou 200 enfants)

TRAIN SPECIAL ECOLE : (train n° 13-14) 23 mai, 23-26-27 juin 12.000 F MINI

TARIEF 1980

Per sectie	: 25 F. (volwassenen)	15 F. (kinderen van 4 tot 12 jaar)
Enkele reis	: 100 F.	50 F.
Heen en terug	: 150 F.	75 F.

Groepsprijs (in normale dienst) vanaf 20 personen (- 20% op heen en terugreis) hetzij : 120 F. (volwassenen) 60 F. (kinderen van 4 tot 12 jaar)

SPECIALE TREIN : (op aanvraag : 15 dagen vóór de excursie) gedurende gans het jaar
- in dieseltractie : voor groepen van 50 volwassenen (of 100 kinderen) 6.000 F. minimum (korting afgetrokken)
- in stoomtractie : voor groepen van 100 volwassenen (of 200 kinderen) 12.000 F. minimum (korting afgetrokken)

SPECIALE TREIN VOOR SCHOOL : (trein n° 13-14) 23 mei, 23-26-27 juni.

Renseignements - Réservations

Warzée Jean Marie : route de Gembloux, 25
B-5002 Saint-Servais - NAMUR
Tél. : (081) 71 11 22 domicile
(081) 71 40 11 en semaine de 9 à 17h

Inlichtingen - Reservaties

(in het nederlands)
America Marcel : Graetempoort, 32
B-3840 BORGLOON
Tel. : (012) 741907 thuis

Une suggestion du G T F asbl

980 - 1980 : Millénaire de la Principauté de Liège - Couvin, bonne ville

Passez le week-end de la Pentecôte dans la Chatellenie de Couvin !

*samedi 24 mai en nocturne :
Mariembourg raconte l'histoire de sa forteresse :
3 siècles (1550-1850) - 300 exécutants

*dimanche 25 mai à Couvin :
16h : reconstitution de la Joyeuse Entrée du Prince-
Evêque et défilé
20h : parvis de l'église : spectacle médiéval
22h : destruction simulée du château (Son et Lumière)

Toute la journée : animation dans les vieux quartiers.

*lundi 26 mai : Mariembourg dès 10h : présentation des Vieux Métiers
après midi : reconstitutions historiques

Pourquoi ne pas participer à tout ou partie de ce programme folklorique et découvrir en même temps le Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées (CFV3V) en gare de Mariembourg.

La SNCB accordera dans le cadre des "Beaux Jours à..." d'importantes réductions sur le parcours ferré au départ de toute gare belge et à destination de Mariembourg (ligne 132).

Renseignements complémentaires auprès des gares.