

# trans - fer

PERIODIQUE -- PARAÎT 4 FOIS PAR AN

NUMERO 13 MAI 1980  
BULLETIN DU GTF asbl

---

- Prix: 30 FB



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

---

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)

# Sommaire de ce bulletin

Numéro 13

M a i 1980

## Nouvelles de la SNCB

Nouvelles du sud du Pays	3
Les lignes ferrées oubliées de la banlieue de Mons (suite)	6
Modifications à la nomenclature des lignes SNCB	9
L'Indicateur Officiel SNCB 1980-81	10
Répartition du matériel moteur SNCB	12
Nouveaux dépôts conducteurs électriques	18
Evolution du parc marchandises	19
Travaux	21
Divers	22
Symboles des administrations	24

## Transports Urbains

Anvers aura un tunnel tramways sous l'Escaut	25
Nouvelles de la STIB	26
A la SNCV	30
Dans les Associations	30

## Activités du GTF asbl

<u>Voyage en traction vapeur</u> - 7 juin 80	31
Réunions	32
Divers/Distribution/Editions	33
Exposition Le Temps des Gares	35
Souscription sur les Ch. de Fer Luxemb.	37

Le GTF asbl remercie tous ses membres qui ont participé à la rédaction et à la confection de ce numéro. Il remercie par avance tous ceux qui voudront bien lui transmettre des informations pour enrichir le contenu de ce bulletin.

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

Coordination : H. Arden & R. Marganne

Montage et expédition : M.Mme L. De Greef

Ce numéro a été tiré à 1050 exemplaires. Toute correspondance y relative doit être adressée à GTF asbl, service de Trans-Fer, BP 191, B-4000 Liège 1 (Belgique).

# Nouvelles de la SNCB

## Nouvelles du Sud du Pays

### ■ Une ligne ferrée a existé entre Autelbas (Belgique) et Clémency (Gd Duché)

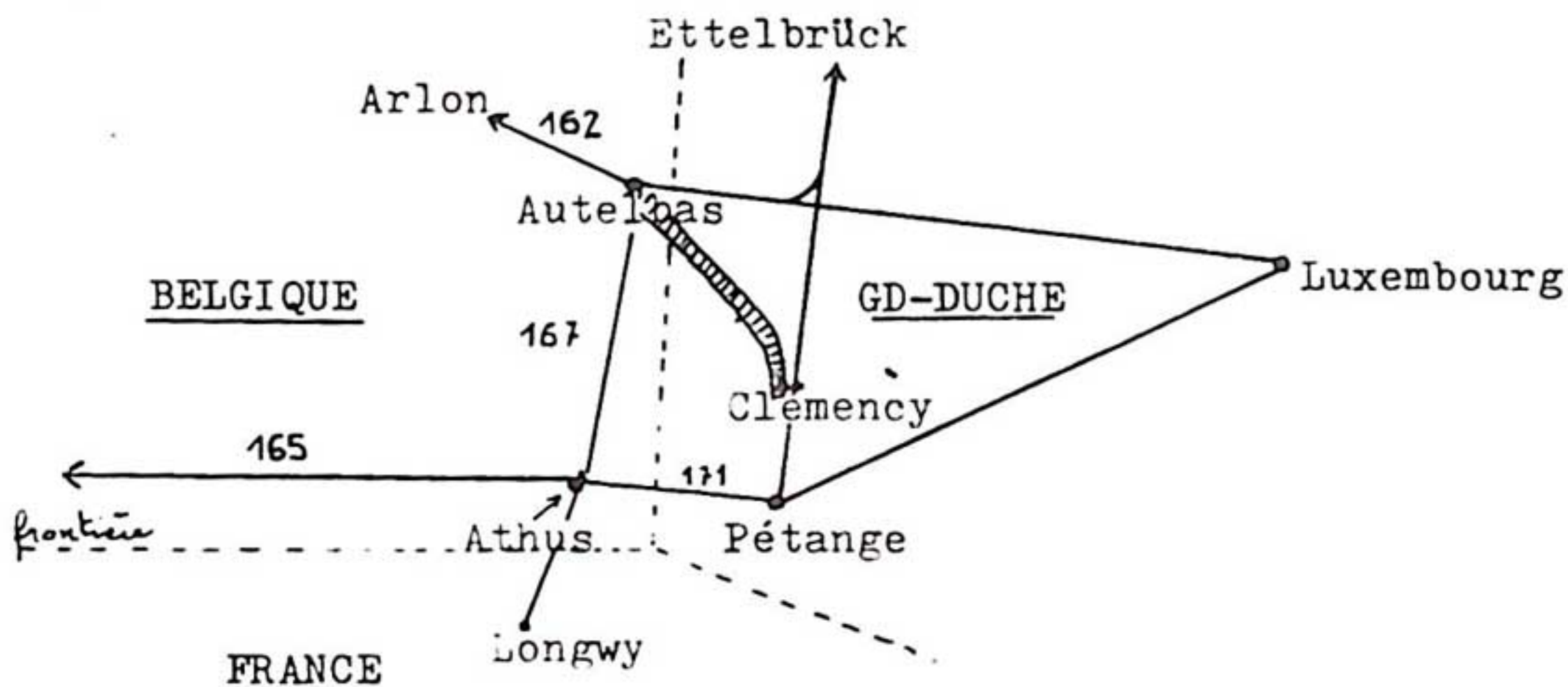
Un membre luxembourgeois, M. Ed. Federmayer nous écrit pour relever une ligne ferrée internationale belgo-luxembourgeoise ne figurant pas sur la Carte des Voies Ferrées de Belgique publiée par notre Association. A l'appui de cette affirmation, il nous rappelle ci-après les circonstances de sa création. Nous le remercions de son obligeance.

#### Ligne Prince-Henri de Clémency à Autelbas

Par convention intervenue le 31/1/1873 entre le Gouvernement Belge et la Société des Chemins de Fer des Bassins Houillers du Hainaut, stipulant au nom des Chemins de Fer Prince-Henri, le gouvernement belge avait investi la société Prince-Henri de la concession d'un chemin de fer d'Autelbas vers Clémency.

Cette ligne, d'une longueur d'environ 4,8 km, fut mise en service le 3 juin 1874. A partir de la gare de Clémency, la ligne longeait sur 1200 mètres la ligne Prince-Henri de Pétange à Ettelbrück.

Cependant, dès 1878, la bifurcation avec la ligne de Pétange à Ettelbrück fut reportée en pleine voie, le faible trafic ne justifiant pas la présence d'une double voie sur 1200 mètres. La ligne n'était parcourue que par des trains de marchandises et fut mise hors service vers 1900. La dépose n'intervint cependant qu'au début des années 1930.



### ■ Le point de vue luxembourgeois sur la suppression de la ligne 42

Suite à notre article paru dans Trans-Fer n° 11 p. 5, M. Ed.F. de Kiem (Luxembourg) nous envoie une coupure du Républicain Lorrain du 26.03.80, montrant le développement que l'affaire de la suppression du trafic voyageurs entre Rivage et Gouvy prend au Grand Duché. Nous reproduisons cet article page suivante : son titre est : Ligne Rivage-Gouvy, modifier le statu-quo est inacceptable.

Alors que les représentants des communes belges et luxembourgeoises étaient réunis à Troisvierges, M. Josy Barthel, ministre des Transports du Grand-Duché de Luxembourg, répondait à la Chambre des députés à la question du député démocrate Charles Goerens relative à la ligne du nord Rivage - Gouvy.

A Troisvierges, les délégations belge (conduite par le député Remacle) et luxembourgeoise (composée par MM. Wohlfart, Huss, Wehrhausen, Neumann et Schanck) ont échangé une nouvelle fois leurs impressions et fait part de leurs positions respectives. Elles ont décidé d'attendre les déclarations de la direction générale des Chemins de fer luxembourgeois prévues lundi prochain et de se retrouver pour une nouvelle réunion après les fêtes de Pâques.

Quant à M. Barthel, il a brossé un historique de l'affaire pour les députés luxembourgeois.

Le ministre des Transports s'est notamment adressé le 30 janvier dernier au ministre belge Chabert en lui faisant savoir que dans les milieux des syndicats des cheminots luxembourgeois, il était fait état de l'intention éventuelle de la SNCB de dévier dans le cadre de son plan de restructuration le trafic des trains express internationaux en provenance des Pays-Bas et de l'est de la Belgique et passant actuellement par Rivage-Gouvy vers la Suisse et l'Italie, sur la ligne Rivage-Marloie-Libramont-Arlon.

En raison de l'importance qualitative de ce trafic pour les CFL, M. Barthel a demandé des précisions à ce sujet à M. Chabert. M. Chabert a notamment répondu que « la ligne 42 Rivage-Gouvy ne peut manifestement pas attirer suffisamment de voyageurs. L'exploitation ferroviaire de ce secteur ne peut dès lors se justifier, même d'un point de vue socio-économique.

Cependant, elle est un itinéraire d'acheminement important pour les marchandises et il n'est donc pas question de la supprimer : la ligne continuera d'être entretenue et le passage des trains de voyageurs restera donc possible. A la demande de plusieurs instances, son électrification sera même étudiée. Le régime d'exploitation actuel de la ligne, c'est-à-dire quelques trains aux heures d'affluence, ne sera donc pas sensiblement modifié. De même, il restera la possibilité de faire circuler des trains spécialement adaptés aux besoins touristiques. »

Après avoir rappelé qu'il est logique et rationnel que la SNCB songe à rentabiliser la ligne de Maastricht à Luxembourg, via Marloie, Libramont et Arlon, M. Chabert ajoute que « aucune décision n'a été prise en ce qui concerne l'éventuel détournement des trains existants. »

Cette réponse a été transmise aux CFL et aux syndicats de cheminots par M. Barthel qui a précisé que cette réponse oblige tant le gouvernement luxembourgeois que les CFL et les syndicats à poursuivre activement les efforts entrepris, en vue de maintenir et de moderniser le tronçon de ligne Rivage-Gouvy.

Enfin, M. Barthel s'est adressé le 14 mars dernier à M. Thorn et l'a prié « de faire saisir la commission administrative belgo-luxembourgeoise du problème du maintien définitif du tronçon de la ligne Rivage-Gouvy, pour que ce problème puisse être analysé en 1982 lors de la révision de la convention de l'UEBL. La réalisation de ce désir constituerait un exemple d'une excellente coopération des deux pays dans le cadre de l'UEBL. Le démantèlement ferroviaire du sud-est de la Belgique et du nord du Grand-Duché serait non seulement préjudiciable aux Belges de la région de l'est mais menacerait surtout nos activités industrielles et touristiques à proximité de la voie ferrée Ettelbruck-Troisvierges », poursuit M. Barthel.

Estimant que ce problème est un problème international intéressant également les Néerlandais, le ministre luxembourgeois ajoute que le Grand-Duché « aura certainement le droit de se faire entendre sur le plan international et de faire valoir ses arguments. Il est en effet inacceptable de modifier pour le moment quoi que ce soit au statu quo, tant en ce qui concerne le trafic voyageurs que le trafic marchandises ». Et le ministre des Transports suggère que « finalement, nous devrions démontrer notre grand intérêt pour le maintien de la ligne ferroviaire du nord, en voyageant davantage par train ».

Nos membres seront surtout sensibles à l'argumentation du ministre belge Chabert à propos du trafic voyageurs sur la ligne 42 : "la ligne 42 ne peut manifestement pas attirer suffisamment de voyageurs. L'exploitation ferroviaire de ce secteur ne peut dès lors se justifier, même d'un point de vue socio-économique."

S'est-on posé réellement la question de savoir pourquoi la ligne 42 ne draine plus assez de voyageurs ? Ne faudrait-il pas revoir le mode d'exploitation, la vitesse de référence, le point de départ et de destination des trains, faire une politique de promotion de la ligne...

Affaire à suivre...

### ■ La survie de la ligne 163 Gouvy - Libramont

Notre membre M. C.B. de Jemelle attire notre attention sur les mauvaises conditions de desserte voyageurs de cette ligne, depuis longtemps menacée de suppression, et dont le tronçon nord Gouvy-Bastogne serait supprimé si le Plan de Restructuration de la SNCB était mis en application.

Rappelons que la ligne a une vitesse de référence de 70 km/h et est parcourue par des autorails série 43 de Stockem, Gouvy et Bertrix. Plusieurs points d'arrêt de cette ligne ont été supprimés depuis quelques temps.

Notre membre affirme que des personnes habitant Bastogne et travaillant à Namur ou Bruxelles se rendent en voiture personnelle à Marloie ou Jemelle (soit + 100 km aller-retour) parce qu'il n'y a pas le matin et le soir de bonnes correspondances rapides et confortables entre Libramont et Bastogne (l'autobus met 55', l'autorail 28 à 30' pour 28 km).

Jusqu'au deuxième supplément à l'indicateur (1980), le tronçon Gouvy-Bastogne voyait circuler des trains non repris à l'indicateur. Il s'agissait d'un autorail qui, à Gouvy, donnait une bonne correspondance au train 3542 venant de Liège... Il est regrettable que l'on n'ait jamais songé à tracer des trains directs Bastogne-Gouvy-Liège aux heures de pointe, alors qu'un marché potentiel de voyageurs existe, selon notre membre, à Bastogne.

Le tronçon Gouvy-Bastogne est menacé de suppression dans le Plan de restructuration de la SNCB. Notre membre tient de source sûre que la SNCV a procédé à des essais en cas de transfert du trafic voyageurs sur route, et que l'autobus mettrait 55' de Gouvy à Bastogne, alors que l'autorail, limité à 70 km/h et effectuant tous les arrêts intermédiaires, met + 35' sur ce parcours. Où est le progrès ?

Une réorganisation sérieuse et mûrement réfléchie serait indispensable sur cette ligne. Pourquoi n'essayerait-on pas de transformer certains points d'arrêt en "arrêts facultatifs". Et que l'on ne vienne pas dire que cette technique n'a jamais été appliquée en Belgique : la ligne 38 Liège-Battice-Montzen a été le théâtre d'une expérience de ce genre, limitée à quelques arrêts, peu avant sa suppression en 1957...

Les lignes ferrées oubliées de la banlieue de Mons \*  
... en marge de l'excursion GTF asbl du 29 mars 1980.

Notre voyage du 29 mars dernier dans la banlieue de Mons (lignes 109, 98, 98C ex-102, 98A, 100 et 97) a eu un grand succès. Nous avons pu visiter une série de lignes chargées de souvenirs... et de curiosités ferroviaires. Nous voudrions remercier ici tous ceux qui ont contribué à la bonne organisation de l'excursion : l'équipe du GTF asbl, les services de l'IPX Mons, l'équipe sympathique de conduite de l'ATD Haine St-Pierre, et les maisons de Frameries qui ont voulu nous accueillir : "Le Marchand de Vin", rue de Grande Bretagne, 4bis à 7230 Frameries, et "Le Spécialiste du Jouet Scientifique", rue Roosevelt, 25 à 7230 Frameries.

A l'occasion de cette excursion, une équipe du GTF asbl avait préparé une documentation historique et technique sur les lignes empruntées. Sous le label "Trans-Fer hors série - 29 mars 80" et sous le titre "Les Lignes ferrées oubliées de la banlieue de Mons", cette plaquette d'une vingtaine de pages a été distribuée à tous les participants. Nous rappelons que ceux de nos membres qui voudraient en obtenir un exemplaire peuvent faire un versement de 30FB au compte 240-0380489-59 de GTF asbl, Editions, à 4000 Liège (étranger : 35FB, procédure en 3e page de couverture).

Nous voudrions ci-après ajouter au texte de cette plaquette une série de renseignements nouveaux qui nous ont été apportés, soit par repérage sur le terrain, soit par l'érudition de nos membres. Nous remercions tout particulièrement M. R.H. de Bruxelles et M. R.N. de Tilff des compléments d'information qu'ils ont bien voulu nous fournir.

#### Ligne 98 Mons-Warquignies-St-Ghislain

En page 9 de la plaquette, nous signalions que les dates d'ouverture de cette ligne n'apparaissaient pas dans notre documentation. Nous conjecturons que cette ligne était en fait constituée d'une série de raccordements industriels mis bout à bout. Nous rappelions que le Chemin de Fer du Haut et Bas Flénu avait construit dans la région un réseau ferré très dense : la ligne 98 ne serait-elle pas une section de ce réseau ? En tout état de cause, lors de sa reprise par la Société Générale d'Exploitation le 1er avril 1867, ce réseau exploitait 66 km de ligne (dont 38 à voie de 1,20m). Un de nos membres ne pourrait-il pas nous fournir un plan des lignes du Haut et Bas Flénu ?

Selon une récapitulation SNCB, la section Wasmes - Warquignies de la ligne 98 aurait été ouverte le 1er octobre 1874.

#### Ligne 100 - St-Ghislain-Hornu - Ath

Il y a une dizaine d'années, au moment de la construction de l'autoroute de Wallonie, la ligne a été déplacée au départ de St-Ghislain sur environ 2 kilomètres.

La desserte voyageurs ouvrière St-Ghislain-Tertre, dont nous évoquons l'existence en page 17 de la plaquette a été supprimée le 23 mai 1971.

Ligne 98C St-Ghislain-Hornu - Flénu (Produits) - Frameries

(plaquette pp.14-15)

Fiche technique

- longueur : 7 km
- ouverture : 1/7/1858 (Ch. de Fer de Mons à Haumont et de St-Ghisl.)
- fin service voyageurs : 3/2/1935      ancienne numérotation : 102
- gares et points d'arrêt

km	
0	St-Ghislain
2	Hornu
4	Monville
5	Flénu (Produits)
7	Crachet - Picquery *
9	Frameries

(\* Crachet-Picquery, seul point d'arrêt non gardé de la ligne : ouvert jusqu'en 1914 au lieu-dit "Petit Pont" et à hauteur du charbonnage du même nom).

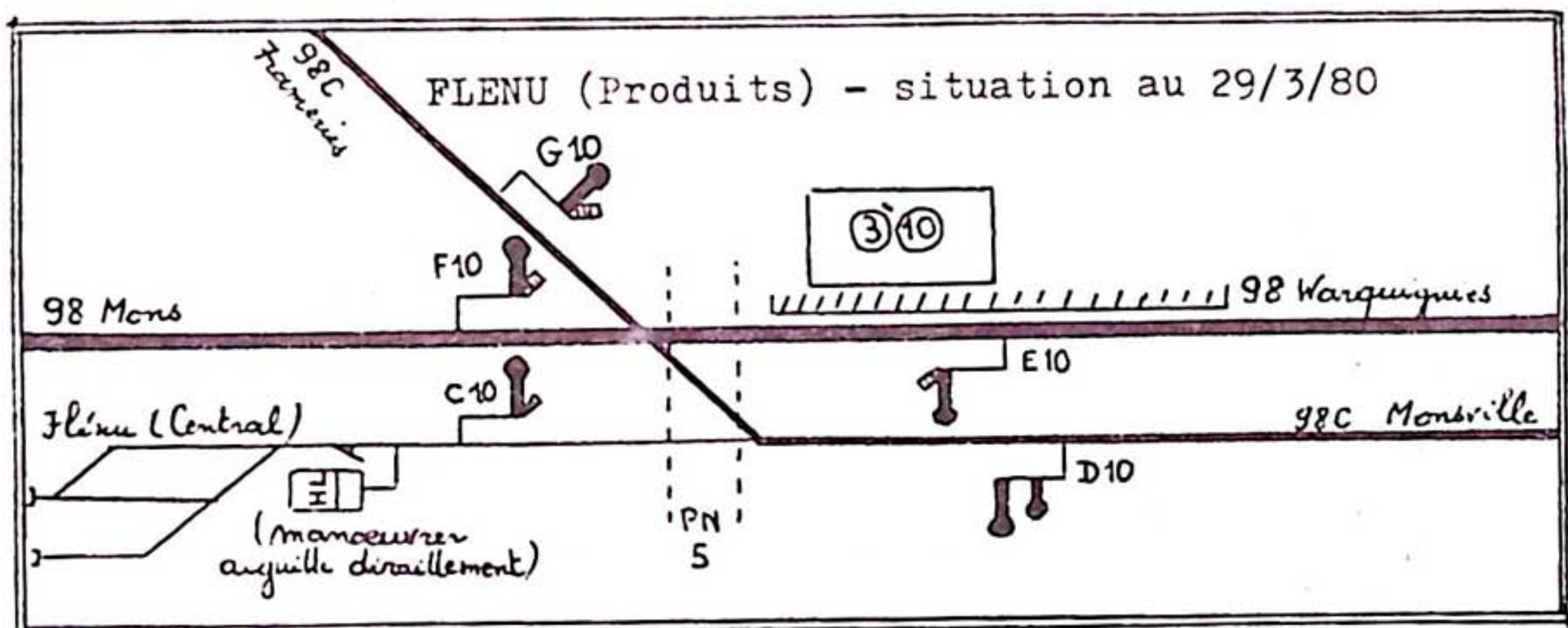
● situation actuelle

Ligne à exploitation simplifiée et voie unique, provisoirement desservie en trafic marchandises au départ de St-Ghislain.

Hornu : bâtiment de gare toujours debout, mais vendu à un privé. Cour à marchandises.

Monville : idem que Hornu

Flénu (Produits) : dans cette gare, la ligne 98C coupe à niveau, mais sans liaison possible la ligne 98 Mons-Warquignies-St-Ghislain. Cette gare, block 10/98, 3/98C possède donc un plan de voies tout à fait original, d'autant plus qu'elle dessert aussi les installations marchandises de Flénu (Central), qui ne sont accessibles qu'à partir de la ligne 98C, ainsi que le plan de voies ci-après vous l'indique. Ajoutons que toutes les directions desservies au départ de cette gare sont protégées par une signalisation de type mécanique à deux positions, et que les installations marchandises de Flénu (Central) servent pour le moment uniquement au garage de wagons X. Flénu (Produits) assure enfin la protection du PN n° 5.



\* tous droits de reproduction de cet article sont réservés.

Dans l'annexe 3 à la Carte des Voies ferrées de Belgique de G. CLOSE (éditions GTF asbl), nous avons annoncé que, par arrêté royal du 17.10.78, la SNCB avait été autorisée à effectuer le démontage de la section St-Ghislain-Hornu - Hornu (route) de la ligne 98C. La raison de ce démontage était la suppression du PN 8 au km 6,690 (Hornu (Route)) sur la route Mons - Quaregnon - Boussu - Dour. En fait, ce démontage n'est pas encore effectué, car il est conditionné par le placement d'une liaison en gare de Flénu (Produits) entre les lignes 98 et 98C permettant de desservir au départ de la première la section sud vers Frameries et la section nord vers Monsville et Hornu. Ce placement n'est pas effectué à ce jour.

### Frameries

- \* Anciennement (avant 1963), la ligne 98C se raccordait à la ligne 96 Mons-Quévy (ex-Nord Belge) dans cette gare. Mais, lors des travaux d'électrification de la ligne 96, en 1963, le tracé des voies de cette dernière ligne fut profondément bouleversé entre Mons et Frameries. Le tracé Nord Belge via Cuesmes (Nord) était trop sinueux pour la pratique des grandes vitesses. De plus, il était établi sur des terrains sujets à des affaissements miniers.  
La ligne 96 a donc depuis 1963 un nouveau tracé au départ de Mons. Elle emprunte d'abord le site des lignes 109/98 jusque Cuesmes (Etat), puis un site neuf, établi souvent en remblai. A Frameries, la ligne 96 nouvelle est surélevée au point que la ligne 98C passe actuellement au dessous d'elle et pratiquement à la perpendiculaire pour aboutir au nouveau zoning de Frameries, terminus de la ligne 98C.
- \* Le site de l'ancienne ligne 96 Nord-Belge est encore muni d'une voie unique branchée à Frameries sur la ligne 98C. Il s'agit de l'actuelle ligne industrielle 235 Frameries - Raccordement Craibel (quelques centaines de mètres après rebroussement à Frameries).
- \* A la belle époque, Frameries était gare de TRIfurcation :
  - branche ouest : ligne industrielle Frameries-Pâturages (où on rejoignait la ligne 98)
  - branche centrale : ligne 98C (ex-102)
  - branche est : ligne 96 NB.Frameries possédait un dépôt Nord Belge où étaient entre autres affectées les célèbres "révolvers".

### ● exploitation actuelle de la ligne 98C

De St-Ghislain à Flénu (Produits) : block téléphonique

Au sud de Flénu (produits) : marche à vue. Pour le retour, la gare de Frameries annonce au signaleur de Flénu (Produits) l'heure de départ de la rame de Frameries, afin que celui-ci puisse ouvrir le signal G10 en temps utile.

### ● Trafic actuel

Une rame le mercredi et le vendredi sur la ligne (+ éventuellement ligne 235). Traction assurée par locomotive diesel série 82 de St-Ghislain.

R. Marganne



Modifications à la nomenclature des lignes SNCB et au régime  
d'exploitation depuis le 1/1/80

Les possesseurs de la Carte des Voies Ferrées de Belgique modifieront comme suit leur annexe 2.

Note du 25.1.80 - circulaire E du 27.2.80

Ligne 78A:Blaton - Bernimont (sic) : Supprimée

Ligne 88:Antoing - Bléharies : supprimée

Ligne 140 A:Montignies S/Sambre - Roctiau : hors service

Ligne 150 : Jemelle - Hour Havenne : hors service

Hour-Havenne - Houyet Ardenne : supprimée

Note du 6.2.80

Création d'une ligne 283 Ronet - A.C. Salzinnes

Note du 21.2.80 - circulaire E du 27.2.80

Ligne 135 : Fraire Humide - Morialmé - Morialmé (Bif.) : hors service

Note du 21.2.80 - parution au 26.3.80

Ligne 150 devient : Tamines - Mettet : marchandises

Mettet - Haut-le-Wastia BK 34650 : hors service

Haut-le-Wastia - Bif. Anhée : marchandises

Note du 24.3.80 - parution au 26.3.80

Ligne 65 (qui joignait Menin et Roulers NDLR) : supprimée y compris section hors service Menin - Beitem

Ligne 111 : la section Thuillies-Berzée, qui était hors service, est supprimée

Ligne 137 : supprimée, y compris la section hors service Acoz-Gougnies

Ligne 138 : la section hors service Merlemont-Doische est supprimée

Ligne 280 : supprimée, y compris la section Hors service Hoboken - fort n° 7.

Parution du 14.03.80

Ligne 142 : le tronçon Leuze-Longchamps - Frizet : hors service (21/3)

Note du GTF asbl : la section Merlemont - Doische de la ligne 138 avait été remise en état il y a quelques années, car la SNCB pensait à l'époque qu'un industriel, qui pensait s'établir à Doische, utiliserait ses services. Il n'en fut rien.

Faire et défaire, c'est toujours travailler...

On notera enfin que le démontage complet de la ligne 161 D (Groenendael - Hippodrome) a été achevé à la mi-mars 1980.

L'Indicateur Officiel 1980-1981

Voici, en avant-première, les principales modifications au service des trains de voyageurs, telles qu'elles apparaîtront dans le futur Indicateur Officiel.

Lignes 12-59-50

Un service cadencé horaire est établi, de 7h à 21h, entre Ostende et Roosendaal par Gand, St-Nicolas et Anvers C. Les trains s'arrêteront à Bruges, Gand St-P., Gand Dampoort, Lokeren, St-Nicolas, Berchem et Anvers Central. Ils seront assurés par des automotrices quadruples série 800, qui pénétreront à demi-puissance sur le réseau néerlandais en 1,5 Kv en gare de Roosendaal. Le trajet total durera deux heures.

Il s'agit donc d'une relation entièrement nouvelle, qui établit en outre une liaison horaire de plus entre Anvers et Gand (voir plus loin) et entre Gand et Ostende.

Desserte touristique des Ardennes (région de l'Ourthe-Amblève)

Les samedis, dimanches et jours fériés pendant la belle saison, la SNCB mettra en marche deux trains vers le Sud-Est de la Belgique.

- L'Ardennais : partira d'Anvers comme par le passé, mais ralliera Liège par Kontich et Louvain (lignes 27/53bis/36). Le parcours Anvers - Liège sera effectué en 1h20 seulement avec arrêts intermédiaires à Berchem, Kontich et Louvain. Entre Liège et Ettelbrück, le sillon horaire est le même que l'an dernier. L'Ardennais sera prolongé jusqu'à Luxembourg. La durée complète du parcours Anvers - Luxembourg sera de + 4 heures 20 (Anvers D 8.07 Luxembourg A. 12.28 ; Luxembourg D. 17.02 Anvers A. 21.13).

- L'Ourthe-Famenne : partira de Louvain à 7h48 vers Liège via Aarschot, Langdorp, Zichem, Diest, Schulen, Hasselt, Tongres et Liège Palais. A Liège (Guil), ce train et l'Ardennais seront en correspondance mutuelle. L'Ourthe-Famenne continuera alors jusqu'à Jemelle (omnibus). Le même scénario est prévu en sens contraire. On notera que ce train reprend une partie de l'ancien itinéraire de l'Ardennais (lignes 35/34).

Ligne 52 : un service cadencé horaire est établi entre Anvers et Boom.

Le tronçon Boom-Puurs-Dendermonde voit temporairement ses trains remplacés par autobus.

Ligne 59 : sur la ligne Anvers-Gand, à la suite de la création du service Roosendaal - Ostende et de l'électrification de la ligne 75 Gand-Courtrai, on trouve, par heure, la trame suivante :

- 1 train direct Roosendaal-Ostende
- 1 train direct Anvers - Gand - Courtrai
- 1 train omnibus ou semi-direct Anvers - Gand.

Ligne 75 :

Cette ligne regroupera les services Gand-Courtrai-Mouscron-Lille. A la suite de l'électrification Gand-Courtrai, on trouve la desserte cadencée horaire suivante :

- 1 train par heure Anvers-Gand-Courtrai sans arrêt entre Gand et Courtrai.
- 1 train par heure semi-direct Gand-Deinze-Waregem-Harelbeke-Courtrai
- 1 train omnibus par heure entre Courtrai et Mouscron (parfois prolongé à Tournai)

- 1 train par heure Courtrai - Mouscron - Tourcoing avec prolongation à Lille à certaines heures. Cette circulation est la plupart du temps assurée par autorail SNCF.

#### Ligne 78

Sous ce numéro sont regroupés ce qui reste des services entre Mouscron-Tournai et Mons. En effet, à la suite des travaux préparatoires à l'électrification, le trafic est complètement interrompu entre Antoing et Blaton. On a décidé d'avoir un recours intensif à ... l'autobus.

- Entre Mouscron et Tournai : on trouve un train omnibus par heure assuré en autorail la plupart du temps.
- Entre Tournai et Mons : en semaine, deux trains seulement assurent le parcours direct de bout en bout apparemment via Leuze et Blaton (lignes 94-86). Ces trains circulent aux heures de pointe et mettent 33' entre Tournai et Blaton.

Les autres trains directs Tournai-Mons sont remplacés par un autobus direct Tournai (ou Antoing) - Blaton (ou St-Ghislain) où un train assure la correspondance.

Les trains omnibus Tournai-St-Ghislain sont remplacés par autobus omnibus entre Tournai et Blaton ou St-Ghislain.

Tout cela donne un horaire extrêmement compliqué et un ballet d'autobus directs et omnibus (!) dont le voyageur sera le premier dégoûté...

#### Anciennes lignes 90 et 90bis Mons-Grammont-Alost

Le Nouvel Indicateur opte pour une nouvelle présentation de des lignes : le tableau 90 reprend les horaires Alost-Grammont

"	"	91	"	"	"	Grammont-Ath
"	"	92	"	"	"	Ath-Mons

La trame horaire de ces lignes est inchangée.

#### Ligne 118

L'interception du trafic entre La Louvière et Bracquegnies, en vigueur depuis février 1980, est maintenue, jusqu'en septembre, où ce tableau horaire sera profondément remanié à la suite de la mise en service de l'électrification Manage-La Louv.-Mons.

Carte internationale "SENIOR".

R. M. - 11/4/80

Le Conseil d'Administration de la SNCB a décidé d'instaurer la carte internationale "SENIOR".

L'initiative repose sur un système suivant lesquels les Sociétés ferroviaires reconnaissent réciproquement les cartes émises et accordent une remise de 50 % sur les prix des billets. Dans les pays d'émission, la carte internationale "SENIOR" donne droit également à une réduction de 50 % sur les prix des billets internationaux en direction des pays participants.

Les pays participants sont la Belgique, l'Angleterre, les Pays Bas, la République fédérale d'Allemagne, la France, l'Espagne et le Portugal.

La carte internationale "SENIOR" peut être obtenue par les personnes du 3e âge résidant en Belgique. (Dames à partir de 60 ans accomplis, Messieurs - 65 ans accomplis).

Le prix des cartes internationales est fixé à validité 3 mois : 200 F; validité 1 an : 500 F.

Les cartes internationales "SENIOR" pourront être obtenues, dans le courant du mois d'avril, dans les 22 plus importantes gares du pays.

La période de validité prendra cours le 1er mai 1980.

# MATERIEL

- 12 -

Répartition des locomotives électriques (série 15 à 29), diesel (série 50 à 92), autorails (série 40 à 49) au 08-02-80

## Abréviations

FNFM : Antwerpen Dam	FVY : Gouvy
FSR : Schaarbeek	GMN : Montzen
LNC : Monceau	NK : Kinkempois
FLS : Aalst	ATH : Ath
FDR : Dendermonde	GT : Haine-St-Pierre
FKR : Merelbeke	FGH : Saint-Ghislain
FSN : Sint-Niklaas	FTY : Tournai
LK : Kortrijk	MBX : Bertrix
FNDN : Oudenaarde	LJ : Jemelle
FSD : Oostende	MUT : Latour
FLV : Leuven	FEO : Ronet
FRST : Aarschot	FFC : Forest-Vorst
FHS : Hasselt	NS : Nederlandse Spoorwegen
FAZ : Salzinnes	: ch. de fer néerlandais
MKM : Stockem	

## Locomotives et automotrices réformées.

228.526	1957	16 déc. Bxl Petite Ile
201.004	1960	12 déc. Isièrè (Ath)
271.003	1964	
101.002	1967	
101.014	1967	
101.001	1968	
101.018	1968	
101.019	1968	
260.019	1968	27 Nov. incendie Wetteren
212.108	1968	30 Déc. Spa
205.016	1969	10 Oct. Sclaigneaux
201.034	1969	25 Mars coll. frontale La Louvière
212.159	1970	25 juin Kennedy Tunnel
228.062	1970	10 déc. Incendie Quevy
2915	1972	
8103	1973	
008	1973	26 Déc. Incendie Essen
2917	1973	
7210	1973	coll. frontale Antw. Schijnpoort
012	1974	15 août Luttre
021	1974	" " "
2916	1974	
152		
656	1975	27 fév. collision Lillois
007		
5176	1979	Sortie d'écriture 01 Avril

## Locomotives retirées de service.

5001, 6601, 6602, 6603, 7101, 7102, 7103, 7104, 7105  
8102 (démolie par FAZ 1978)  
001, 002, 003, 004, 005, 006  
009, 050 (ex-501)

Série keeks	15	16	18	20	22	23		25	25.5	
atelier ou abri	FBM	FBM	NK	FEO	FBM	FBM	FEO	FBM	FBM	
werkplaats of schuilplaats	1501 ↓ 1505	1601 ↓ 1608	1801 ↓ 1806	2001 ↓ 2025	2201 ↓ 2250	2369 ↓ 2383	2301 ↓ 2368	2501 ↓ 2514	2551 ↓ 2558	
50	51							52		
	FSR	LK	FDR	FTY	LNC	FHS		MBX	MUT	
5001 H o r s S e r - v i c e	5163 <sup>o</sup>	5109 5111 5118 5119 5124 5128 5132 5133 5134 5136 5137 5139 5140 5142 5145	5151 5153 5165 5166 5173 5174 5177 5178 5186 5191	5102 5104 5112 5114 5122 5125 5141 5144 5147	5106 5107 5110 5113 5115 5123 5126 5129 5130 5143	5103 5105 5108 5116 5117 5120 5121 5127 5131 5135 5138 5146 5148 5149 5150	5152 5170 5175 5180 <sup>o</sup> 5164 5167 5168 5169 5171 5172 5179 5181 ↓ 5185 5187 5188	5189 ↓ 5190 5192 5193	5209 5211 5212	5204 5206
59	60 et/en 61							62 et/en 63		
GT	FKR	FHS	NK	FGH	FEO	LNC	FKR	FSN		
5902 5905 5907 5908 5912 <sup>o</sup> 5917 5920 5921 5922 5923 5927 5929 5931 5935	5948 6007 6008 6009 6013 ↓ 6017 6019 6020 6039 6055 6057 6059 6061 6064 6067	6070 6075 6076 6078 6079 6082 6086 6091 6101 6102 6103 ↓ 6115	6010 6011 6012 6027 6030 6041 6045 6047 6050 6065 6081 6084 <sup>o</sup> 6085	6005 6029 6035 6041 6045 6047 6050 6065 6062	6001 6002 6003 6006 6022 6024 6025 6026 6028 6031 6032 6034 6036 6037 6040	6042 6044 6046 6048 6049 6052 6053 6054 6058 6060 6068 6004	6021 6033 6043 6051 6063 6066 6069 6071 6072 6080 6083 6087 6088 6089 6090	6018 6023 6038	6202 6205 6220 6222 6223 6225 6228 6256 6265 6297 6333 6392 6393 6206	6210 6219 6221 6238 6285

• locomotives en réserve réseau

26	28	29									
FEO	FBM	FEO		NK	FSR						
2601 ↓ 2635	2801 ↓ 2803	2903 ↓ 2908	2910 ↓ 2913	2909 ≠	2920 *		* Utilisées pour les transferts de matériel vers C.W Mechelen Restent dans les écritures FEO				
52		53		54	55			59			
LJ	FEO	MUT	FEO	FEO	NK	FVY	GMN	LJ	FNDM	FKR	
5207	5201 5202 5203 5205 5208 5210 5213	5301 ↓ 5316 5318● 5319  5311●	5317●	5401 ↓ 5408	5501 5507 5508 5512 5517 5519 5521 5522 5524 5525● 5526 5528 5529 5533 5535 5538 5511	5514 5518 5527 5530 5539	5502 ↓ 5505 5509 5513  5520 5531 5532 5534 5537 5541	5506 5510  5523 5536 5540 5542 5515	5901 5909 5910 5913 5914 5916 5919 5924 5925 5926 5937 5938 5941 5942 5945	5949 5950 5952 5954 5955    5947 5951 5953	5903 5906 5911 5915 5918 5928 5930 5932 5933 5936 5939 5940 5943 5944 5946
62 et/en 63											
FLS		FDR	FLV	FRST		ATH		FTY	GT	LK	
6201 6203 6204 6209 6212 6213 6215 6227 6229 6230 6232 6233 6236 6280 6291	6295 6301 6391	6214 6216 6235 6237 6244 6247 6284 6293 6299 6328	6271 6289 6316 6323 6324 6329 6331 6332	6240 6245 6246 6251 6253 6255 6260 6261 6264 6267 6268 6274 6279 6281 6283	6330	6239 6242 6248 6249 6250 6252 6254 6257 6258 6262 6263 6266 6269 6270 6272	6273 6277	6241 6243 6300 6302 6304 6307 6310 6312 6313 6315	6305 6308 6314 6317 6320 6321 6326 6327	6207 6211 6217 6218 6224 6226 6231 6234 6275 6276 6278 6282 6286 6287 6288	6290 6292 6294 6296 6298 6303 6306 6309 6311 6318 6319 6322 6325

64	65	66	70	71	72	73					
FHS	FHS	(FHS)	FNDM	(FKR)	FNDM	FKR	LNC		NK	FHS	GT
6401 ↓ 6406	6501 ↓ 6506	6601 ↓ 6603  H.S.  B.D.	7001 ↓ 7006	7102 7104 7105  H.S.  B.D.	7201 ↓ 7209 7211 ↓ 7215	7337 7358 ↓ 7363 7367 ↓ 7370 7376 ↓ 7380	7361 ↓ 7316 7316 ↓ 7326 7329 7330 ↓ 7335 7336 ↓ 7354 ↓ 7357	7364 7365 7366 7371 ↓ 7375 7381	7338 ↓ 7353 7382 ↓ 7386 7388 7389 7390 7391	7387 7392 ↓ 7395	7317 7327 7328 7331 ↓ 7334
84									85	91	
LK	FHS	FLV	GMN	GT	FEO	MKM	FNDM	FSD	FNDM	FSR	FKR
8431 8435 8439 8440 8441 8443 8444 8452 8454	8422 8428 8434 8450 8456 8458 8459 8460 8467	8451 8453 8455 8457	8404 ↓ 8409 8411 8412 8414 8423 8424 8442	8410 8416 8417 8438 8445 ↓ 8449	8401 8402 8419 8420 8421 8425	8403 8413 8415 8416 8427	8461 8463 ↓ 8466 8466 8470  8467 (ex- 8527)	8426 8429 8430 8432 8433 8436 8437	8501 ↓ 8525 8527 8534	9119 9121	9129 9136 9139 9150 9152 9160
40	43							44	45	46	
LK	LK	MBX			FVY	MKM	FKR	GT	ATH		
4001 ↓ 4007	4302 4305 ↓ 4309 4311 4313	4317 4318 4320 4321 4323 4325	4326 4328 4333	4301 4303 4304 4310 4312 4314	4315 4316 4319 4322 4324 4327	4329 4330	4334 4335 4336	4331 4332	4401 ↓ 4410	4501 ↓ 4510	4601 ↓ 4610 4615

74		80		81	82						83
FNDM	FSR		FKR		FTY	FNDM	FVY	NK	FGH	FSD	LNC
7401 + 7410	8001 + 8003 + 8013 8022 8024 + 8026 8030 8043 8046 8047 8049 + 8052	8054 + 8063 8065 + 8069	8002 + 8014 + 8018 8020 8021 8023 8029 8031 + 8042 8044 8045 8048 8053 8064	8102 D é t r u i t e	8241	8232 8236 8246 8247 8256 + 8275	8203 8220 8235 8248 8255	8205 8213 8215 8216 8222 + 8226 8234 8237 + 8240 8245 8251 + 8254	8212 8214 8217 8218 8219 8221 8227 + 8231	8201 8202 8204 8206 + 8211 8233 8242 8243 8244 8249 8250	8301 + 8325
91				92							
FGF	FEC	MKM	LK	MGR	FEO	LNC	FKR	FNDM	FFO	FHS	FMS
9111 + 9115 9117 9118 9120 9122 9124 9126 9128 9130 + 9133 9140 9144	9116 9138 9141 9142 9143 9145 9146 9147 9149 9151 9154 + 9158	9123 9125 9127 9134 9135 9137 9148 9153 9159	9101 + 9110	9206 9210 9211 9215	9207 9213 9217 9224	9214 9216	9201 9209 9218 9225	9204 9212 9219	9202 9208 9220 9221	9205 9222	9203 9223
				Ces HLRDH appartiennent au service de la Voie, auquel elles ont été cédées progressivement d'avril 1973 à mai 1976.							
46	49	remorques 732						734			
GT	GMN	FNDM		FC	FHR	GT	MBX	FC	FKR		
4611 + 4614 4616 + 4620	4901 4906 4911	4903		11 12	16	07	09 10	01 + 06	07 + 10		



Remarques :

30-04-79 : 5912 GT en prêt à FNDM (jusqu'au 18-06)  
15-04-79 : 5164 LK en prêt à FHS  
15-04-79 : 8515 FHS en prêt à FNDM  
25-06-79 : 8241 FNDM (en prêt à FGH) est mutée à FTY.  
Seule loc. de manoeuvre à l'effectif de Tournai, desservi  
par un CTD de FGH détaché pour la circonstance, utilisée  
pour les trains de service pour les travaux d'électrifica  
tion des lignes 78 et 75.  
05-09-79 : 8232 FNDM en prêt à FGH  
18-10-79 : 8205 NK en prêt à FGH  
09-11-79 : 5902 GT en prêt à FNDM  
27-11-79 : 7364 LNC en prêt à NK  
30-11-79 : 8254 NK en prêt à FGH  
: 5113 FTY en prêt à FDR  
11-08-78 : 5125 FDR en prêt à LK  
15-02-79 : 6051 FEO en prêt à FKR  
21-09-79 : 7370 LNC en prêt à GT  
10-10-78 : 8433 FSD en prêt à LK  
21-12-79 : 8449 GT en prêt à FHS  
21-12-79 : 8467 FHS en prêt à FNDM

Situation au 28-01-80.

7330 GT retour à LNC  
7382 LNC retour à NK  
8468 FHS retour à FNDM  
8515 FHS retour à FNDM  
6239 LK retour à ATH

C. Van de Voorde

Automotrices tranche 1950 et 1953

Les deux dernières automotrices non modernisées de ces tranches, soit la 026 (tranche 1950) et la 049 (tranche 1953 Marelli) sont entrées à l'AC Malines courant février.

Il n'y a donc plus d'automotrices dotées de l'équipement Marelli en service sur le réseau SNCB.

G.B.

Remarque sur la terminologie de numérotation des automotrices

Depuis la renumérotation de 1970, les AM électriques ont un numéro composé de 4 chiffres. En pratique, le premier chiffre ne figure pas sur le front et les flancs de ce matériel.

- le premier chiffre = la classe (0 pour toutes les AM)
- les deux premiers chiffres = la série (ex. 03 = série des AM "Break 08 = série des AM quadruples)
- les 3e et 4e chiffres = classement dans la série.

Les automotrices sont aussi classées par tranche, selon le millésime de leur mise en fabrication (ex. AM 0502 sq = tranche 1955, AM 0601sq = tranche 1966, AM 0301 sq = tranche 1980...).

Le mot "type" est réservé depuis 1970 à la disposition des essieux.  
R.H.

### Nouveaux dépôts de conducteurs traction électrique

Les électrifications en cours, dont Trans-Fer vous entretient régulièrement, vont, pour la première fois, de manière sensible, provoquer une régression de la traction diesel à la SNCB. De nouveaux dépôts de conducteurs électriques (DCE) vont être créés et un certain nombre de conducteurs diesel vont devoir passer à la traction électrique (écolage de ± 13 semaines).

#### Adaptations prévues en 1980

Ligne 75 Gand-Courtrai : en mai 1980, création d'un DCE à Courtrai

Ligne 52 Anvers-Boom : en mai 1980, la ligne sera reprise par le DCE Anvers Central. Dendermonde verra ses services diesel diminuer.

Ligne 57 Lokeren-Dendermonde : création d'un DCE à Dendermonde en septembre 80

Ligne 118 Mons-La Louvière-Manage : en octobre 80, création d'un DCE à Haine St-Pierre et extension de la traction électrique à Mons du fait du nouveau service omnibus par AM entre Mons et Manage via La Louvière. Diminution des services diesel à Haine-St-Pierre, St.Ghislain, Dendermonde et Schaerbeek.

Lignes 15-16-35 Anvers-Aarschot-Louvain : décembre 1980 : création d'un DCE à Aarschot et diminution des services diesel à Anvers et Lierre.

#### Adaptations prévues en 1981

Ligne 78 St.Ghislain-Tournai : création d'un DCE à Tournai et diminution corrélative des services diesel à Tournai, St.Ghislain et Ath.

Ligne 75 Courtrai-Mouscron : extension du DCE Courtrai et diminution des services diesel de Courtrai.

Ligne 75A Tournai-Mouscron-Lille : extension du DCE Tournai et diminution des services diesel à Tournai et St.Ghislain.

Ligne 15 Lierre-Herenthals : extension du DCE Aarschot et diminution de ses services diesel, qui sont cependant maintenus sous forme réduite.

Ligne 35 Aarschot - Hasselt : extension des DCE Aarschot et Hasselt et contraction des services diesel des deux dépôts

Ligne 60 Bruxelles-Dendermonde : extension du DCE Dendermonde et diminution de ses services diesel.

P.A.

#### Extension du tome III du livret du service des trains

Le 16/1/80, deux nouvelles listes au tome III du LST ont été publiées sous les numéros listes 50A et 50B. Ces listes reprennent les abréviations télégraphiques des gares desservies par le personnel E : liste 50A reprend les gares par ordre alphabétique  
liste 50B reprend les abréviations " " " " " "

On notera que jusqu'à ce jour, le personnel d'exécution ne disposait pas d'une liste des abréviations et n'utilisait que celles qu'il apprenait par l'usage. Les membres du GTF asbl, détenteurs de la carte des voies ferrées de Belgique, (édition GTF asbl) étaient donc mieux documentés, puisque l'annexe 1 de cette carte reprend la liste des gares belges et points d'arrêt ayant existé et existant avec abréviation télégraphique ancienne et nouvelle...

P.A.

## Evolution du parc marchandises de la SNCB

NDLR : dans notre numéro précédent, notre membre P.A. nous a entretenus de la modification de la numérotation et du marquage international des wagons de marchandises. Nous poursuivons, en sa compagnie, un tour d'horizon du parc marchandises européen et particulièrement belge.

### Communauté EUROP

Au milieu de l'année 1979, la composition du parc à wagons "Europ" était la suivante :

77.600 E (haussettes 2 essieux ordinaires)  
24.940 Eds (trémies 2 essieux)  
84.020 Gs (fermés 2 essieux ordinaires)  
20.310 Gbs (fermés 2 essieux longs)  
44.420 K(b)s (plats 2 essieux)  
20.705 Rs (plats à bogies longs sans bords)  
11.970 Ts (trémies 2 essieux avec couvercles)

D'ici à 1982-83, ce parc s'enrichira de nouveaux types de wagons spéciaux et de grande capacité, soit environ :

23.496 Eros (haussettes à bogies)  
12.895 Hbis (couverts à parois coulissantes)  
14.008 Res (plats à bogies, longs avec bord bas)  
7.532 Remms (plats à bogies, courts).

Rapportons aussi que, depuis octobre 1979, c'est la SNCB qui assure la gestion du parc des wagons Europ, gérés antérieurement par les CFF.

### Modernisation du parc marchandises SNCB

En 1979, aucun nouveau wagon de marchandises n'a été livré à la SNCB. Mais, des transformations ont été effectuées par les ateliers de la Société.

\* 145 wagons anciens ont été transformés en Fbd (wagons à grande capacité et déchargement par gravité pour le transport de coke) par l'A.C. Cuesmes. Le nombre total de wagons ainsi transformés est de 411.

\* 40 wagons Ks (plats ordinaires) ont été transformés en Lps (plats spéciaux pour le transport de tubes) par l'A.C. Gentbrugge (total = 42)

\* 10 wagons Rs (plats à bogies) ont été transformés en Ss (plats spéciaux pour transport d'arbres) par A.C. Gentbrugge.

\* 200 wagons Eo (tomberaux non basculables en bout) ont été transformés en wagons plats pour le transport de pierres par l'A.C. St-Martin. Le total de wagons ainsi transformés est porté à 276.

\* 856 wagons Glms (fermés à 2 essieux) d'une capacité de 23,5 t ont été transformés pour avoir une capacité de 25 t par les A.C. Schaerbeek et Gentbrugge. Total de wagons ainsi transformés : 1768.

De plus, la SNCB met actuellement en service des wagons plats de grande longueur ayant plus de 18 m entre essieux contigus comme il en existe déjà aux CFL et à la SNCF. La circulation de tels wagons exige l'application de mesures de sécurité particulières et sont annoncés par un bulletin ou un télex de l'IPX du

Enfin, la SNCB a pris en location 100 Fads (wagons à bogies à déchargement par gravité) à la société française SGW pour le transport de minerais.

#### Projets

Wagons en commande dans l'industrie privée :

- 500 Fads (wagons à bogies à déchargement par gravité)
- 200 Tads ( " " à toit ouvrant et déchargement par gravité)
- 500 Sh(i)s (wagons plats à bogies pour transport de rouleaux de tôles : 200 découverts  
300 à couverture télescopique)
- 500 Eaos (tombereaux à bogies non basculables en bout) - commande susceptible d'être portée à 750 unités.
- 200 Sgss (wagons à bogies pour transport de transconteneurs)
- 1000 Hbis (couverts à 2 essieux et parois coulissantes)
- 300 Res (plats à bogies à bords latéraux rabattables).

Les livraisons devraient intervenir entre 1981 et 1983.

#### Projets de transformations et constructions par les Ateliers Centraux

Suite des transformations en Fbd : + 200 unités par A.C. Cuesmes

200 Ks (plats à 2 essieux) par A.C. Gentbrugge (en 1982)

200 Rps (plats à bogies de 25 m de longueur utile) par A.C.

Gentbrugge en 80-81.

Transformation des 200 Tacs (tombereaux à bogies à toiture ouvrante) en Tachs (idem mais pour transport de rouleaux de tôle à axe horizontal) en 80.

#### Renumérotation

Suite à la modification du code UIC, les wagons "SNCB-Colis" sont renumérotés comme suit :

20-88-143 1000 à 2499 devient 42-88-139 2000 à 3499

20-88-143 3250 à 3299 devient 42-88-139 3500 à ....

La modification des numéros est en cours.

#### Wagons Ed(s)

Les wagons Ed(s) (trémies à 2 essieux) qui sont en cours d'intégration au parc EUROP sont progressivement reclassés en catégorie Fc(s) avec renumérotation : le cinquième chiffre devient 6 (correspondant à la lettre F) au lieu de 5 (correspondant à la lettre E)

#### Traction des trains de marchandises par locomotive SNCB série 20

Le Règlement Général d'Exploitation 122.33 prévoit qu'il ne peut y avoir qu'une locomotive électrique série 20 par train, et qu'elle doit être seule en tête. Ceci avait été prévu, car :

- on craignait que les sous-stations ne soient pas suffisantes
- on pensait que les attelages manuels n'étaient pas assez résistants.

Dans la pratique journalière, depuis plusieurs mois, on met régulièrement en tête de trains de marchandises une loco. série 20 et une BB série 22 à 26. Entre autres, le problème des sous-stations serait résolu. On autoriserait même prochainement la double traction série 20. Les conducteurs recevraient des consignes de sécurité pour éviter d'arracher les attelages.

P.A.  
mars 1980

## COMMUNIQUE DE PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer belges s'est réuni, le vendredi 28 mars 1980, sous la présidence de Monsieur A. TONNEAUX, second vice-président.

Il a décidé de modifier, à partir du 1er mai prochain, le dispositif des titres de transport pour les déplacements touristiques à l'intérieur du pays, comportant notamment la délivrance pendant toute l'année de billets, à prix réduit, pour un week-end à la mer ou en Ardennes, ainsi que la création d'un abonnement valable sur tout le réseau pendant 16 jours.

Il a aussi marqué son accord pour l'exécution d'une série de travaux, notamment : l'établissement d'un couloir sous voies et de murs de soutènement en gare de Farciennes et l'aménagement des installations de la gare de Piéton; des levés photogrammétriques préparatoires à l'électrification de la ligne Ottignies - Marcinelle; la modernisation des installations d'éclairage extérieur de la gare de Welkenraedt ainsi qu'aux ateliers de traction et de wagons à Ronet; la réfection d'un pont à Quévy au km 71.310 de la ligne vers Mons, des travaux de consolidation à proximité d'un pont sur l'Eau d'Heure à Marchienne-au-Pont sur la ligne vers Erquelinnes; l'entretien des ouvrages d'art en maçonnerie situés sur la section Nivelles - Charleroi; la consolidation d'un talus rocheux le long de la ligne Liège - Namur, à Wanze (Antheit); l'installation de ponts-bascules électromécaniques dans les gares de Ciney, de Châte-lineau, de Hasselt, d'Anvers Bassins et Entrepôt et d'Anvers Nord; le détournement, au sud de la nouvelle écluse maritime à Zeebrugge, d'un tronçon de la ligne ferroviaire Bruges - Knokke, via Dudzele et Ramskapelle jusqu'à Heist, la mise à double voie du tronçon Heist - Knokke ainsi que l'électrification des nouvelles voies; la construction d'un nouveau bâtiment des voyageurs à Testelt sur la ligne Anvers - Hasselt - Visé, en cours d'électrification; l'adaptation de lignes caténaïres en vue de la construction de passages supérieurs à Korbeek-Lo et à Neerwinden sur la ligne Liège - Bruxelles; l'établissement de câbles téléphoniques armés à longue distance entre Bruges et Knokke ainsi qu'entre Bruges Maritime et Zeebrugge; le renouvellement de l'installation d'éclairage et de force motrice à l'atelier de traction diesel de Bruges et des haut-parleurs dans les gares du groupe d'Anvers, de Gand et de Hasselt.

Le Conseil a approuvé aussi la commande de 35 garnitures de 4 bogies destinés à la seconde tranche de 35 automotrices doubles de la nouvelle génération ainsi que 16 bogies à 3 essieux pour wagons de minerais.

Dernière minute...

Depuis le début du mois d'avril, une première rame composée entièrement de voitures M4 de 1e et 2e classe est engagée sur la relation Welkenraedt-Ostende. Il s'agit de la rame FL-M134. Le fourgon est constitué par une voiture-fourgon I6 Eurofima de couleur orange.

Il est à noter que les autres rames de voitures K engagées sur cette relation sont aussi dotées progressivement de fourgons de ce type : elles sont déjà équipées de voitures M4 de 1ère classe. Il s'agit manifestement de préparer de futures rames homogènes de nouveau matériel.

# DIVERS

## \* Ligne 24 - Hasselt-Visé-Montzen

Le jeudi 10 avril 1980, à 03h40, le train 82470 Anvers-Aachen (train de marchandises) a vu son dernier wagon dérailler dans le tunnel de Bassenge, à 100 m de la sortie côté Visé. Ce wagon, qui contenait du vin, a déraillé au moment précis où survenait en sens inverse le train 84987. La locomotive diesel qui en assurait la traction, la 555 de Hasselt, a, elle aussi déraillé. Le déraillement semble dû à un mouvement de terrain dans le tunnel au passage des convois. La locomotive 5155 est fortement abîmée, et l'accident nécessitera une interruption de trafic de longue durée sur cet itinéraire international vital. La plupart des trains de marchandises sont déviés au départ de Glons vers Liers - Liège (Palais) - Liège (Guillemins) - Kinkempois et vice-versa.

Toutefois, ce détournement est malaisé, vu les nombreux problèmes posés par la ligne 34 : simple voie de Glons à Liers, forte déclivité de Liers à Herstal, voies mariées à la sortie de Liège (Palais) côté Guillemins et problèmes de gabarit posés par les travaux en cours au Palais. De plus, les conducteurs de Montzen ne connaissent pas une partie de l'itinéraire de détournement. A la date du 20/4, l'interception restait totale.

## \* Ligne 36 Liège-Bruxelles

Monsieur R.H. de Bruxelles répond aimablement à notre question (Trans-Per n° 12 p. 5) à propos des distances kilométriques réelles entre Liège et Bruxelles.

### Distance Bruxelles Nord-Liège Guillemins

Bruxelles Nord = BK 0,338 L.36

Liège Gms = BK 99,769 L.36

La distance entre les BK 29 et 30 est de 500 m.

Dès lors, la distance recherchée =  $99,769 - 0,338 - 0,5 = 98,931$  km, soit 99 km.

Il faut se référer aux PSS, et non au LST qui peut être moins rigoureux. Quant à l'Indicateur, cette source est à récuser du fait qu'elle indique des distances de taxation. Voir par exemple

- Bruxelles Midi - Gent St P. par la ligne 50A. Distance en campagne 52,3 km, distance de taxation 58 km.

- Jonction Nord-Midi. Il est compté 6 km pour 3,7 réels.

## \* Ligne 40 Liège-Visé-Maastricht

Une future gare à "Visé Central". - L'installation de la nouvelle gare à voyageurs située au pont sur l'autoroute (beaucoup plus près de l'actuelle agglomération que "Visé Bas") avance à grands pas. Le quai central unique est installé et le revêtement doit encore être posé. L'éclairage et les signaux sont placés, de même qu'un escalier mécanique. Le petit bâtiment en carré destiné à la réception des voyageurs voit son gros oeuvre terminé à la date du 12/4/80.

## \* Ligne 42 Rivage-Gouvy "La mal aimée"

Après avoir gravement perturbé la circulation des trains par divers travaux, après avoir supprimé plusieurs blocks de signalisation, voilà qu'on neutralise une des deux voies de la ligne, entre Stoumont et Trois-Ponts (13 km) du 28 avril à la fin août. Le poste de Roanne-Coo étant hors service, le débit de la ligne sera très faible...

## \* Ligne 43 -

### Ligne 50 Bruxelles-Ostende

Le 5/2/80, deux trains de voitures M4 se sont croisés à 160 km/h à Landegem.

Le 90911 Aalter-Gand était tracté par la 1503 et composé des voitures M4 n° 50 88 1978 011-7/023-2/025-7/021-6/022-4/024-0/015-8 et 50 88 2078 001-5.

Le 90910 Gand-Aalter était tracté par la 1502 et composé des voitures M4 n° 50 88 1978 027-3/029-9/030-7/026-5/028-1/004-2/001-8 et 016-6.

Rien d'anormal n'a été constaté au cours de ces parcours.

### Ligne 112

Un AR du 26/2/80 (MB du 12/3/80) décrète d'utilité publique l'aménagement de la plateforme des voies du tronçon Marchienne-La Louvière et la suppression du PN n° 22 à Haine-St-Pierre.

### Nouvelle ligne Val-St-Lambert - Ehein

Les travaux de construction vers le zoning d'Ehein progressent rapidement. La voie est posée sur ballast le 13/4/80 jusqu'à Ramioul, à hauteur de la centrale électrique UNERG des Awirs. Au delà, le ballast est déjà versé. Le bourrage n'est pas encore effectué. En gare du Val St-Lambert, le raccordement se fait actuellement sur la voie Flémalle-Kinkempois avec cisaillement de l'autre voie. Tous les autres raccordements du Val ont été déposés sauf un embryon destiné au train à fil de l'usine de ValFil.

G.B. H.A. R.M.

### A NOTER DANS VOS AGENDAS

#### Visites du TGV

Le Train à Grande Vitesse Français destiné à la nouvelle ligne Paris-Lyon sera en Belgique :

- Anvers Oost voie 2 le 7 mai de 9 à 19h et le 8 de 9 à 11h.

- Bruxelles Midi voie 4 les 5 et 6 mai de 9 à 19 h

- Liège Guil voie 6 le 8 mai de 16 à 19h et le 9 de 9 à 19 h.

Le GAR annonce la reprise du train spécial "Blankenberge-Express" (Luxembourg-Blankenberge) à partir du 6 juillet 1980.

L'Atelier Central de Malines organisera les 15, 17, 19 et 20, et 24 septembre 1980, des Journées Portes Ouvertes.

Le Mechelse Vereniging voor Spoorweg Historisch de Mijl Paal exposera dans ce cadre une partie de ses précieuses découvertes relatives au chemin de fer. Un événement à ne pas manquer.

### BIBLIOGRAPHIE

Guide des petits trains touristiques de France, par V. Belot.

Dans la collection Guides Horay, éditions Pierre Horay, 22bis, passage Dauphine à Paris 6e (France).

Un livre 11x21 cm de 220 pages avec couverture couleurs.

Il contient une description succincte de chaque réseau touristique et des musées ferroviaires de France (horaires, droit d'entrée, prix, matériel historique, description parcours et itinéraire pour s'y rendre).

Un livre que tout amateur doit posséder. Environ 308 FB, à commander chez votre libraire habituel.

SYMBOLES DES ADMINISTRATIONS.

SYMBOLES	PAYS	ADMINISTRATIONS DONT LE RESEAU PEUT ETRE PARCOURU				
		Code	Désignation	Sigle	Adresse télégraphique	Restrictions
A	Autriche	81	Chemins de fer fédéraux autrichiens	ÖBB	Genbandion Wien III/3	
B	Belgique	88	Société Nationale des Chemins de fer Belges	ⓑ	Railbelux Brussel	
BG	Bulgarie	52	Chemins de fer de l'Etat bulgare	BDZ	Buller Sofia	
	Grande-Bretagne	70	Chemins de fer britanniques	BR	Britsearail London	
CH	Suisse	85	Chemins de fer fédéraux suisses	SBB CFF	Ferex Bern	
		63	Chemins de fer des Alpes bernoises Berne-Lötschberg-Simplon	BLS	BLS Bern	
ČS	Tchécoslovaquie	54	Chemins de fer de l'état tchécoslovaque	ČSD	Ministère des Transports Praha	
D ou DR	Allemagne Démocratique	50	Chemin de fer allemand du Reich	DR	Minver-Hbli Berlin 11314	
D	Allemagne Fédérale	80	Chemin de fer fédéral allemand	DB	ZTL Mainz	
DK	Danemark	86	Chemin de fer de l'Etat danois	DSB	Dij København	
E	Espagne	71	Reseau National des Chemins de fer espagnols	RENFE	Movimiento - Estacion de P.Pio - Madrid 8	
F	France	87	Société Nationale des chemins de fer Français	SNCF	Sonaternov Paris	
F 1	France	87	idem	SNCF	Sonaterest Paris	- Circulation uniquement sur le réseau EST (1) - Circulation uniquement sur le réseau NORD (2) - Circulation uniquement entre Mouscron et Lille et entre Blandain et Lille
F 2	France	87	idem	SNCF	Naternord Paris	
F 2 Lille	France	87	idem	SNCF	idem	
GR	Grèce	73	Organisme des Chemins de fer Helléniques	CH	Cheteretat Thessaloniki	
H	Hongrie	55	Chemins de fer de l'Etat hongrois	MÁV	MAV. Min. Budapest	
It	Italie	83	Chemins de fer Italiens de l'Etat	FS	Ferrovimento Roma	
J	Yougoslavie	72	Communauté des chemins de fer yougoslaves	JŽ	Jugoter Beograd	
L	Luxembourg	82	Société Nationale des Chemins de fer Luxembourgeois	CFL	Raillux Luxemburg	
N	Norvège	76	Chemins de fer de l'Etat norvégien	NSB	De Oslo distrikt Oslo	
NS NS*	Pays-Bas Pays-Bas	84 84	Chemins de fer Néerlandais idem	NS NS	Treindienst Utrecht idem	- Circulation uniquement sur les lignes: - Essen, Roosendaal, Rotterdam, La Haye, Amsterdam - Lanaken, Maastricht - Visé, Maastricht - Hamont, Weert
P	Portugal	94	Compagnie des chemins de fer Portugais	CP	Ferpol P Lisboa	
PL	Pologne	51	Chemins de fer de l'Etat polonais	PKP	Polter Warszawa	
R	Roumanie	53	Chemins de fer roumains	CFR	CFR Bucuresti	
S	Suede	74	Chemins de fer de l'Etat suédois	SJ	Statsbanan Da Stockholm	
TC	Turquie	75	Chemins de fer de l'Etat de la République turque	TCDD	TCDD Istanbul	

(1) Réseau d'EST. Lignes qui peuvent être atteintes via Heer Agimont, Lanoye ou Aulus et le Grand-Duché de Luxembourg.

(2) Réseau d'NORD. Lignes qui peuvent être atteintes via les gares d'échange situées entre la Mer du Nord et Heer Agimont exclu.



NOUVELLES D'ANVERS

ANVERS AURA UN TUNNEL POUR TRAMWAYS SOUS L'ESCAUT

C'est à bon droit que Anvers réclame une liaison rapide entre le centre-ville et les nouveaux quartiers en développement de la rive gauche de l'Escaut.

Cet ouvrage sera un atout majeur pour la Métropole qui mettra la voiture particulière en position d'infériorité par rapport au transport en commun pour ce qui est de la vitesse de la liaison rive gauche-rive droit.

Par cette construction, la Ville fait d'une pierre deux coups: Une troisième liaison sous le fleuve sera réalisée et la menace d'un dédoublement de 2 à 4 voies du tunnel du Pays de Waes sera écartée: Un tel tunnel ne ferait qu'attirer davantage la circulation automobile dans la vieille ville, ce qui serait catastrophique. Plusieurs solutions ont été envisagées par les planologues chargés d'enquêter sur ce sujet: ponts, nouveau tunnel, dédoublement de tunnel existant: tout a été examiné. En fin de compte, les techniciens ont estimé que le tunnel pour tramways était un projet plein de bon sens et qu'il devait même avoir la priorité dans l'installation progressive des lignes de tramways sous terre dans la ville. La commission régionale anversoise des transports a donc émis un avis favorable et l'a transmis au Ministère des Communications, le 15 juin 1978.

Déjà en 1971, la Fondation Escaut-Dyle avait proposé l'installation d'une ligne de tram vers la Rive gauche, Burcht et Zwijndrecht. Tout le monde, à l'Administration des transports de Bruxelles n'était pas persuadé de la nécessité de ce tunnel, prenant comme contre argument l'existence du tunnel ferroviaire Kennedy. On avait perdu de vue que la ligne SNCB ne dessert pas le vieux centre d'Anvers, où travaille la grande majorité des navetteurs de la ville d'origine de la rive gauche, et que la nouvelle gare de la rive gauche a été défavorablement déplacée. Par contre une ligne de tramway directe, avec fréquence de 10 minutes et une capacité de transport suffisante met les 16000 habitants de la rive gauche à 10 minutes de la gare centrale. Un service d'autobus n'est pas capable d'une telle efficacité. Le Pays de Waes est tout autant intéressé par une telle liaison et se trouve donc sur la même longueur d'onde. La nouvelle ligne serait donc directement reliée au réseau actuel de pré-métro qui aboutit à la place Verte et par éclatements sur la rive gauche, des lignes directes relierait Tamise, Beveren avec le reste de la ville.

Le groupe de travail du Pays de Waes estime que le dédoublement de la ligne SNCB 59 Anvers-Beveren par une ligne de tramways rapides n'est pas superflu, étant donné qu'actuellement les autobus transportent 5 fois plus de voyageurs, et même 8 fois plus aux heures de pointe, du fait que les stations sont éloignées des zones d'habitations. La MIVA, qui reconnaît l'utilité sociale et économique du tunnel, ne rejette pas a priori cette extension de 10 kilomètres, mais met l'accent sur la priorité à accorder au tunnel et à la liaison rive gauche. Elle ajoute que la prolongation serait logique, une fois l'ouvrage d'art construit. Ce dernier, enfin, permettrait le dégagement de la station de la place Verte, qui consiste en une boucle à rayon court, sans voies de dégagement.

- Le mardi 4 décembre 1979, nouvelle collision frontale av. de la Porte de Hal / rue d'Angleterre entre le bus 8193 L. 20 et le tram 7919 L. 103 lequel déraille du bogie avant. (10 blessés).  
(pour rappel, accident précédent le 12/11/79 entre 55/7556 et 21/8529 avec 4 blessés).
- Le réseau des bus de nuit a été prolongé pour une nouvelle période d'essais de six mois à dater du 14/12/1979, avec toutefois une légère modification de ligne : le service N 590 (qui ne circulait que les nuits du vendredi au samedi et du samedi au dimanche) est complètement supprimé.
- Le vendredi 7 décembre 1979, grève générale et nationale. Peu de véhicules en ligne (environ 30 trams et 20 bus). A noter quelques situations particulières : L. 39/44 exploitées normalement (75 % des services à la pointe et 100 % aux heures creuses ; le métro circulait avec 3 rames soit une fréquence de 20' environ (!) et sur la ligne 101 une seule voiture : la 7804 !
- Nouveaux tarifs dès le 16 janvier 1980 :
  - Billet direct 23 F (mais toujours 20 F dans les distrib. aut.)
  - Cartes : 130 F pour 10 voyages urbains  
85 F (3 sections) et 65 F (2 sections) pour 5 voy.sub.
  - Tickets MTB : respectivement 190, 540 et 5400 F.
  - Abonnement scolaire : 1120 et 2930 F (resp. trimestriel/annuel) avec suppression de la différence d'âge (+ ou - de 16 ans)
  - Tarif Réduit : urbains 95 F (suburbains resp. 95 et 140 F)
  - Carte d'un jour (anc. carte "1000") : 55 FUne nouveauté toutefois : création des abonnements MTB à prix réduits pour abonnés "junior" (- de 21 ans) et "senior" (+ de 65 ans) coûtant respectivement 430 et 4300 F pour un mois ou un an.  
Enfin, pour les abonnés scolaires, il est créé un supplément "vacances" délivré uniquement aux titulaires d'un abonnement scolaire annuel au prix de 290 F (mois de juillet et août).
- Quelques circulations de véhicules insolites :

le 4/12/79 : 7585 sur L. 103	le 7/12/79 : 7804 sur L. 101
le 6/12/79 : 7510 sur L. 103	le 10/12/79 : 9078 sur L. 94 et 7511 sur L. 103
- Situation des travaux du métro à Koekelberg, Jette et Laeken :
  - Fin 1979, travaux de gros oeuvre terminés av. de Jette. Le pont Belgica est provisoirement ouvert à la circulation : un sens sur l'ancien pont, l'autre sur le nouveau pont durant les fêtes de fin d'année. Le nouveau pont sera praticable en juillet 1980. La mise en service sur le territoire de jette est prévue pour l'été 1982.
  - Le boulevard Bockstael (où le toit de la station "Laeken" est terminé) est rendu à la circulation pour les fêtes de fin d'année (sauf à hauteur des trous d'extraction). La dalle du toit est réalisée jusqu'au square Clémentine (ancienne séparation des trams vicinaux de Wemmel et Grimbergen).

- Le tracé définitif au plateau du Heysel est maintenant connu : depuis la station Brugmann (av. Houba/rue Reper Vreven), la ligne prendra un virage à droite contournant le bureau de police puis traversera la partie basse du parc d'attractions Meli, rejoindra le site propre actuel L. 18-81 et aboutira à la station "Heysel" située entre l'actuelle gare des tramways et les Grands Palais. De là, elle descendra l'avenue de l'Impératrice Charlotte et l'avenue des Amandiers vers la Cité Modèle (terminus actuel du bus 89).
  - Il est prévu également de prolonger les lignes 18-81 par l'avenue de l'Impératrice Charlotte et ligne 103 depuis son terminus, l'un vers l'autre. Ceci permettra d'assurer une grande boucle commune aux trois lignes et d'établir un terminus en un seul point non encore précisé.
  - Le projet de reconversion de l'ancien site du chemin de fer Bruxelles/Tervueren suscite des controverses :
    - Woluwe St Lambert : regrette que l'on porte atteinte à la promenade envisagée à cet endroit ;
    - Woluwe St Pierre : est chaud partisan du projet, vu le lotissement en cours dans le quartier des Venelles du White Star (351 logements). D'autres logements proches pour 2400 personnes et plus près de Stockel (quartier Gersis) pour 1000 habitants sont également en cours d'édification. Enfin, il existe encore le projet Hinnisdael (place Dumon) pour 800 habitants et la Cité de l'Amitié (2500 habitants).
  - Selon la presse de fin décembre 1979, la création d'une ligne d'autobus 24 est imminente (trajet : R.P.Schuman, La Chasse, quartier du Solbosch) en remplacement du tram 22.  
A ce jour, ce projet quoique "imminent" ne s'est pas concrétisé !
  - Le samedi 15 décembre 1979, violente tempête sur Bruxelles (importantes rafales de vent ayant entraîné la chute de nombreux arbres) d'où les spectaculaires interruptions suivantes :
    - 3 h. 52' sur L. 58 à hauteur de la Chapelle de Stalle
    - 4 h. 07' sur L. 18 dans la rampe des Grands Palais...pour ne citer que les plus importantes.
  - De nouvelles mesures de rationalisation financière ont entraîné la réduction des services "tramways" dès le 26 décembre 1979 :

<ul style="list-style-type: none"><li>- L. 22 uniquement en 7000 (plus de 9000)</li><li>- L. 94 uniquement en 7000 (plus de 4000)</li><li>- L. 52 entièrement en 7500</li><li>- L. 55 en 7800 (av. du Roi) et 7500 (Schaerbeek)</li><li>- plus aucune 7800 sur ligne 32.</li></ul>		<ul style="list-style-type: none"><li>- L. 19 en 7500</li><li>  mais aussi 3</li><li>  7900 Molenbeek.</li></ul>
--	--	--
- Ceci a entraîné quelques mutations de voitures :
- 7156 à 7161 passe de l'av. du Roi à Ixelles
  - 7138 et 7139 passe de Woluwe à Ixelles
  - 7537 passe d'Ixelles à Schaerbeek
  - 7567 à 7570 passe de Molenbeek à Schaerbeek
  - 7536-38-39 passe de Molenbeek à Schaerbeek
  - 7942-7943 passe d'Ixelles à Molenbeek
- Les horaires des lignes suivantes sont modifiés ce jour : 18-19-22-23-32-39-44-52-55-58-62-81-90-92-93-94-101-102-103.
- Le samedi 22 décembre 1979, la ligne n° 1 (métro) est exceptionnellement exploitée en rames doubles (affluence suite achats de fin d'année). Idem le samedi 29/12/1979.

- Le vendredi 4 janvier 1980, transfert de la 9008 de l'atelier de Belgrade à l'Usine Centrale. Elle est transférée le 17 janvier vers la Hollande (première étape vers le Paraguay).

- Nouvelles mesures de restriction financière dès le 8 janvier 1980 : cette fois se sont les lignes d'autobus qui sont touchées à l'exception des lignes 20-21-27-30-34-43-50-51-53-57-71-78-80.

La ligne n° 1 (métro) voit également une adaptation de son horaire à la même date mais sans grande modification ; une nouvelle modification sera adoptée le 22/1/80.

Enfin, dès le 8/1/80 également, les 9000 réapparaissent sur la ligne 22 dans son intégralité ainsi que quelques voitures le jour sur L.93.

- Deux voitures de type 9000 ont été revendues :

- la 9035 se trouve à la Gemeenteschool de Wemmel (Ecole Communale)
- la 9052 au hôte Marie Depage de Buizingen.

- Suite au Salon de l'Auto (Grands Palais en janvier 1980), le service de base de la ligne 81 devait être assuré en 7500 et/ou 7800. Cependant la forte affluence connue par ce salon a exigé de la STIB des mesures de renfort imprévues certains jours :

- le samedi 19/1/80, un renfort (indice 101 rouge) assuré par l'av. du Roi, en 7900, de 16 à 18 h. environ. Il s'agit donc de la première circulation de ce type de matériel sur ligne 81 et cet honneur revint à la 7901.

- le dimanche 20/1/80, sur ordre d'un gradé de service, toutes les voitures 7500/7800 ont été remplacées en ligne par des 7900, dès 11 heures du matin !

- le samedi et le dimanche 25/26-1-1980, ces modifications avaient été prévues par ordre de service. Néanmoins, le dépôt d'Ixelles avait, le samedi 25 janvier, fait sortir des 7000 par erreur. A nouveau, l'ordre de remplacement en ligne par des 7900 a été donné au dépôt d'Ixelles dès 11h.30'.

En résumé, la ligne 81 a été assurée en 7900 les 20, 25 et 26/1/1980. Ceci a provoqué quelques perturbations au niveau du service électrique dont les réseaux parcourus par la ligne 81 ne sont pas équipés pour des motrices de cette puissance (rampe des Grands Palais avec 7900 sur les deux lignes 18 et 81). Cet événement ne se reverra donc probablement pas de sitôt !

- Dès le 5 février 1980, nouvel ordre de service pour la ligne métro n° 1. Toujours à des fins d'économie, les trains doubles sont découplés en début de soirée à Ste-Catherine et seules six rames simples restent en ligne jusqu'à fin service.

- L'application des 38 h/semaine dans de nombreuses entreprises entraîne une modification des besoins de transport en commun. Ainsi, dès le vendredi 22/2/80, et à titre d'essais sur les lignes 46, 71, 85, 95 et 96, des nouveaux ordres de service pour les vendredis uniquement sont appliqués. Ceux-ci se caractérisent par une diminution des services de pointe de fin d'après-midi.

- Fin février 1980, de nouvelles démolitions de matériel ont été entamées : il s'agit des véhicules 1501, 602, 606, 2120, truck 58 et barnum/chasse-neige 96. Heureusement, la démolition de ce dernier véhicule a été arrêtée in extremis grâce à l'intervention d'amateurs bruxellois qui essaie de sauver cette magnifique voiture pour un musée américain ! Espérons qu'ils réussissent dans cette tâche. De son côté, la STIB remet le Barnum 95 en état pour le musée Woluwe.

- La poursuite des travaux de métro sur la Petite Ceinture et à la Gare du Midi vont entraîner d'importantes modifications d'itinéraires dans ces deux secteurs, à savoir :
  - nuit du 5 au 6 mai 1980 : lignes 62, 102 et 103 détournées via la rue de l'Argonne (passage en tunnel supprimé) : à noter que le 62 venant de la pl. Bara, empruntera la rue de l'Argonne, le tunnel de l'Argonne (en fait, nouvelle rue couverte), l'avenue Fonsny, la rue Couverte pour descendre dans l'axe Midi/Nord.
  - nuit du 12 au 13 mai 1980 : toutes les autres lignes via la rue de l'Argonne et mise en service de la nouvelle station de perception "Midi" sous le tunnel de la rue de l'Argonne. Le 62 retrouve son itinéraire normal de la place Bara vers l'axe Midi/Nord via la rampe Jamar.
  - nuit du 29 au 30 mai 1980 : détournement de la ligne 19 depuis l'av. de la Toison d'Or/rue de l'Hôtel des Monnaies, par l'av. Jaspar, la Porte de Hal et la ch. de Waterloo jusqu'à la Barrière de St-Gilles.
  - nuit du 2 au 3 juin 1980 : modifications des voies à la Barrière de St-Gilles devant permettre au 19 sortant de la ch. de Waterloo de virer directement à droite vers l'avenue du Parc. Entre le 30 mai et le 3 juin, le 19 se dirigeant vers Forest sera obligé de contourner complètement la Barrière avant de prendre l'av. du Parc.  
Ces mesures entraîneront, en principe, la suppression du poste d'aiguillage à la Barrière de St-Gilles et l'ensemble des aiguillages y subsistant seront commandés par ondes comme tous les autres aiguillages du réseau.
- Le 18 mars 1980, prolongation du bus 80 du quartier des Constellations vers le quartier des Galaxies à Woluwe St-Lambert.  
De ce fait, nouveaux horaires ce jour pour les lignes 51 et 80.
- Le lundi 31 mars 1980, suite incendie dans une cabine de haute Tension d'INTERCOM à Etterbeek, importantes perturbations en soirée sur les lignes de pré-métro et de métro, à savoir :
  - suite signalisation hors service (alimentée en 380 V), les lignes de pré-métro passant par les axes 2, 3 et 5 ont subi des retards de l'ordre de 5 à 10 minutes suite circulation à vue dans les tunnels.
  - la ligne 1, par contre, a été complètement immobilisée pendant 70' sur l'ensemble de la ligne (Tomberg et Demey) suite mise hors service de la signalisation mais surtout des aiguillages de rebroussement ! La remise en service s'est effectuée par étapes de sorte que la branche Tomberg a subi une interruption supplémentaire de 20' entre Joséphine-Charlotte et Tomberg et la branche Demey une interruption supplémentaire de 50' entre Pétilion et Demey. Des bus ont circulé en navette sur l'ensemble de la ligne n° 1.
- Semaine du 7 au 11 avril 1980 : suppression des aiguillages de liaison ch. d'Alseberg vers place Danco. Ceux-ci étaient en très mauvais état et provoquaient des déraillements lors de leur utilisation pour détournement de la ligne 55.

- Circulation de véhicules insolites :

18/12/79 : 7050/18	4/1/80 : 9053/92	23/1/80 : 7017/55	19/2 : 7802/103
20/12/79 : 7004/101	9050/94	4/2/80 : 7824/18	25/2 : 9060/92
21/12/79 : 7015/102	9/1/80 : 7827/32	18/2/80 : 7010/103	

A LA SNCV

Groupe du Hainaut

Quatre motrices type S sont aujourd'hui complètement modernisées.

Il serait question de mettre en service courant mai 1980 la section de pré-métro Charleroi (Ouast) - Piges, de manière à permettre aux trams de la direction de Jumet/Gosselies d'éviter le carrefour du Viaduc.

Au 6/4/80 cependant, les raccordements voies et ligne aérienne ne sont pas encore effectués côté Jumet. D'autre part, côté Charleroi Sud, la ligne aérienne n'est pas encore installée dans le tunnel. Une signalisation lumineuse est en cours de montage dans le tunnel : les signaux sont de type... vicinal, mais avec boîtier moderne ; la commande de ceux-ci est réalisée à l'aide de capteurs situés entre les rails.

L'aiguillage côté gare du Sud est rendu électrique (directions Tunnel et Dépôt/viaduc) avec commande aérienne. Il sera cependant "protégé" par un signal indiquant sa position.

H.A.

DANS LES ASSOCIATIONS

Restauration et préservation de matériel ancien des sociétés de transport urbain.

STIL : l'AMUTRA signale que le wagon arrosoir ex-RELSE qui servait au désherbage du site propre des Béguines sera mitraillé.

STIV : la motrice n° 72 dont la démolition avait été envisagée est en cours de restauration.

STIL : Trolleybus T36 ex-TULF (voir cette revue n° 11 et 12) : nous reviendrons ultérieurement sur cette affaire.

Collection AMUTRA : lors de l'assemblée Générale Annuelle du 28 mars 1980, le Président de l'AMUTRA a signalé que cette association recherchait toutes les solutions possibles avant d'envisager la démolition d'un véhicule quelconque de la collection. On ne peut qu'espérer que cette déclaration soit suivie strictement.

Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées

H.A.

On sait que Mariembourg est doté d'un triangle curviligne, qui permettait de retourner les locomotives à vapeur. Ce dépôt ne possédait pas de plaque tournante. Pour faciliter les manoeuvres du CFV3V, une branche de ce triangle curviligne a été modifiée au cours de l'hiver 1979/80 : la pointe en cul de sac côté Nismes a été connectée à l'ancienne ligne 132 vers Treignes. Il en résulte une jonction directe entre les lignes 132 (Treignes) et 134 (Couvin).

L.P.

Une très curieuse signalisation de part et d'autre du tunnel de Nismes doit retenir l'attention des photographes. En effet, pour limiter la vitesse à 20 km/h dans cet ouvrage d'art, on a installé de part et d'autre de celui-ci un triangle jaune (signal SNCB de réduction de vitesse type A) sans panneau d'origine. De même, il n'y a pas de signal de fin de limitation.

L.i.

Le CFV3V sera le héros d'un film de long métrage, qui a été tourné les 14 et 15 avril 1980 sur le site de la carrière d'Olloy. Titre de ce film : "Mama Dracula" !

H.A.

# Activités du GTF asbl



ASBL

V o y a g e   e n   t r a c t i o n   V A P E U R  
e n   B e l g i q u e                      samedi 7 juin 1980

Nous avons le plaisir de vous inviter à participer à un voyage en traction vapeur, organisé le samedi 7 juin prochain par la SNCB et les clubs belges qui avaient précédemment affrété ce genre de convoi.

## Itinéraire

Départ de Bruxelles Nord à 9h00 vers Jette, Dendermonde, Gand, Courtrai (arrêt de midi), Tournai, Leuze, Renaix, Audenarde, Zottegem, Burst, Alost, Jette, Bruxelles Nord (arrivée vers 19h30)

## Dîner

Arrêt d'environ 3h30 à Courtrai pour permettre à chacun de se restaurer selon ses goûts, de visiter la ville ou encore de visiter l'exposition de matériel moteur de la SNCB.

## Prix

Il comprend le parcours en train vapeur de Bruxelles Nord à Bruxelles Nord, les frais d'organisation, la TVA, une boisson (bière, limonade, eau au choix), la participation au tirage d'une tombola.

Place adulte : 495 FB

Place enfant (jusque 12 ans) : 350 FB

En outre, ce prix autorise toute personne à partir ou rentrer dans toute gare située sur le circuit ci-dessus, avec circulation gratuite sur les lignes parcourues par le train spécial. Exemple : une personne habitant Gand pourra monter dans le train vapeur à Gand, effectuer le circuit jusqu'à Bruxelles Nord et emprunter gratuitement un train régulier de Bruxelles à Gand pour rentrer à son domicile. Ou encore, une personne habitant Tournai pourra se rendre gratuitement à Bruxelles par train régulier le matin, et descendre du spécial vapeur à Tournai.

## Comment rejoindre Bruxelles (Nord)

Si vous n'habitez pas sur le parcours du train vapeur, nous vous conseillons d'utiliser les trains réguliers pour rallier Bruxelles. Vous pourrez obtenir, à votre demande, dans toute gare belge, un billet aller retour à prix réduit valable un jour à destination de Bruxelles. Le prix du billet train régulier comportera une réduction de 50 % avec un minimum de perception de 98 FB (soit distance de 21 à 42 km pour le trajet simple), et un maximum de 428 FB en 2e classe. Des réductions analogues existent pour les enfants et la 1e classe.

## Arrêts-photos

Plusieurs arrêts-photos de ce type sont prévus, dans la grande tradition de notre Association.

Matériel : locomotive à vapeur 29.013 + voitures K 2  
(en principe)

Inscriptions

L'inscription préalable à notre adresse ci-dessous est indispensable, selon les modalités ci-après. Le nombre de places est limité. La date limite d'inscription est le 24 mai, pour autant qu'il reste des places disponibles.

Comment s'inscrire ?

Cette fois, il ne faut pas nous renvoyer de bulletin d'inscription. Il vous suffit :

- soit d'envoyer un virement ou versement à notre compte 001-0534742-57 GTF asbl Voyages 4000 Liège. Veuillez bien à indiquer sur ce bulletin :
  - vos nom et adresse complète
  - le nombre de places adultes/enfants commandées
- soit envoyer un chèque bancaire à l'ordre de GTF asbl à l'adresse suivante : GTF asbl c/o Monsieur Beckers  
rue de la Douix 15  
4050 Esneux

Vous voudrez bien y joindre une note reprenant vos nom et adresse et le nombre de places adultes/enfants que vous réservez.

Les billets valables dans le train spécial seront distribués au départ du train à Bruxelles Nord par les délégués GTF.

Toutefois :

- si vous souhaitez recevoir une circulaire GTF asbl contenant des indications utiles de dernière minute, il vous suffit de majorer votre versement de 9 F pour frais postaux, ou de joindre à votre chèque une enveloppe timbrée à 9 F et portant mention de vos nom et adresse.
- si vous souhaitez recevoir vos billets par voie postale, (à vos risques et périls), veuillez en exprimer le désir et effectuer le versement supplémentaire unique de 9F indiqué ci-dessus.

Nous espérons vous rencontrer nombreux à cette intéressante excursion, qui vous permettra de découvrir la ligne 75 Gand-Courtrai fraîchement électrifiée (avec sans doute une surprise). La région de Tournai retiendra aussi l'attention des amateurs ferroviaires (travaux d'électrification de la dorsale wallonne) et des touristes. La peu connue ligne 86 traverse quant à elle les Ardennes Flamandes. Invitez famille et amis. Les voyages vapeur se font de plus en plus rares... Votre participation sera un encouragement à continuer ce genre de manifestation.

N o s   r é u n i o n s

Nous rappelons que le GTF asbl organise, les premiers vendredis du mois, une réunion au buffet de la gare de Liège Guillemins (1er étage côté voies), à 20 heures. Celle-ci permet aux membres de se retrouver et de débattre de n'importe quel sujet ferroviaire.

Prochaines réunions ( pas de réunion le 2 mai - voyage GTF)

vendredis 6 juin, 5 septembre, 3 octobre, 7 novembre et 5 décembre. Pas de réunion en juillet et août.





ASBL

D i v e r s

A propos du voyage du 2 mai sur la Vennbahn

De nombreux membres auront été déçus de recevoir une circulaire leur annonçant que leur inscription ne pouvait être prise en considération, car l'autorail était complet.

En effet, les autorails série 49 ne sont pas jumelables. De plus, il était absolument impossible de mettre un second autorail en circulation, en raison de la neutralisation temporaire d'une des deux voies de la ligne 42 entre Stoumont et Trois-Ponts.

Qu'ils soient cependant rassurés, la GTF asbl parcourra encore la ligne des Fagnes cette année...

Prochain voyage

Si vous souhaitez passer une journée de détente avec famille et amis

Si vous voulez vous extraire du stress quotidien,

Si vous souhaitez un retour à la nature, sans fatigue

Si vous voulez découvrir une région peu connue de notre pays

Si vous voulez vous réjouir sagement en famille...

Invitez votre entourage, et participez au grand voyage touristique organisé par le GTF asbl à l'occasion du Millénaire de la Principauté de Liège. Retenez dès à présent la date du samedi 23 août 1980.

Nous vous informerons davantage en temps utile.

Une dernière chose : ce sera un voyage ... en train bien sûr !

D i s t r i b u t i o n

Il nous reste quelques calendriers ferroviaires 80 (voir Trans-Fer n° 10 p. 39). Nous vous rappelons qu'il est constitué de 12 photos noir et blanc ou couleurs du matériel moteur SNCB et CFL (y compris vapeur). Il vaut la peine, rien que pour les photos. Format du calendrier : 42x30 cm.

Nous pouvons encore vous en procurer au prix spécial de 170 FB + 25 FB (envoi) = 195 FB. Versement de la somme au compte 001-0643004-67 de GTF asbl, Distribution, 4000 Liège. Expédition sous pli cartonné anti-chocs.

C a r t e s d e m e m b r e

Nous rappelons que nous n'envoyons pas la carte de membre lorsque nous n'avons pas reçu d'enveloppe timbrée pour l'expédition. Ainsi, les cartes 021 (Namur) et 789 (Herchies) sont toujours au secrétariat...

E d i t i o n s

Avez-vous votre Trans-Fer hors-série 1980 "Les lignes ferrées oubliées de la Banlieue de Mons" ? (voir p.6). Vous pouvez le commander par versement de 30 FB (étranger 35 FB) à notre compte 240-0380489-59 de GTF asbl, Editions, 4000 Liège.

Avez-vous votre Trans-Fer spécial 1979 ? Une édition de luxe de Trans-Fer en photocomposition, et contenant 136 pages, avec plus de 100 photos toutes inédites et historiques. Huit articles sur la locomotive à vapeur, l'histoire de la Vennbahn, la gare centrale d'Anvers, les voitures internationales J6 SNCB, le Block 45 de Liège Guil... 200FB au compte ci-dessus.

Petites annonces (réservées aux membres GTF asbl)

\*Francis BECKERS, Rue de la Douix, 15, 4050 ESNEUX recherche la revue Trains ancienne série n° 1 - 3 - 5 - 6 - 7 - 9 - 11, et nouvelle série 11-12 - 14 - 15 - 16

\*Georges GRIGNARD, Rue de Baelen 33 à 4840 WELKENRAEDT cherche toute documentation sur les lignes ferrées de la région Welkenraedt-Herbesthal, l'ancienne ligne du plateau de Herve ainsi que celle de Moresnet, et les dépôts de Montzen, Herbesthal et Welkenraedt.

\*Michel PODOR, rue des Noyers 34 à 5000 Namur recherche anciens indicateurs SNCV de 1950 à 1962 et anciens numéros des Vicinaux (n° 1 2 3 5 6 7 8 9 10 11 12 13 15 16 20 21 25 31 33 34 35 36 37 38 42 43 44 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 64 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 98 110 & 122).

Bonne nouvelle pour les modélistes

La Maison HECQ, rue Neuve 73 à 4860 PEPINSTER tél. 087/546.09.72, fait une remise de 20 % sur Fleischmann, Lilliput et Roco, et 15 % sur Lima sur présentation de la carte de membre GTF asbl. Elle envoie votre remboursement par colis SNCB dans tout le pays.

Service photos de Monsieur Jacques Bazin

Monsieur Bazin nous prie de signaler que, par suite de circonstances indépendantes de sa volonté, les séries de photos commandées (particulièrement Brux-34 et-35) seront expédiées avec un important retard. Il remercie chacun de l'excuser et de prendre patience.

Service photos de Monsieur Paul TORDEUR

Monsieur Tordeur Avenue Royers 146 9600 RENAIX compte financier 001-0306694-56 met sa collection de photos à la disposition des amateurs. Chacune des deux séries ci-après peut être obtenue en noir et blanc, brillant, 9x13 cm, par versement préalable de 180 FB par série à son compte financier précité, avec confirmation de commande par carte postale si vous commandez pour la première fois. Date de clôture des inscriptions : 31 mai 1980.

NOTICES BRAINE-LE-COMTE EN HAINAUT.

- 5.01 21/03/66 HOUTENS RUE HOUTARD IO377/82 VERS MAURAGE
- 5.02 17/04/65 JOLI MONT EMBRANCHEMENT IO380/80 VERS CHARLEROI
- 5.03 17/04/65 TRAZEGNIES ECOLES IO380/82 VERS CHARLEROI
- 5.04 AVRIL 64 QUAREGNON CENTRAL IO382 ACCIDENTEE
- 5.05 21/09/66 BRACQUEGNIES STE ANNE IO381/30 DE MARRE VERS ANDERL
- 5.06 24/03/63 LA LOUVIERE RUE DE BOUVY IO383/36
- 5.07 17/04/65 L.L. PRES DRAPEAU BLANC IO386/36
- 5.08 17/04/65 L.L. GAZOMETRE ANCIEN TRACÉ ID. VERS BINCHE
- 5.09 17/04/65 TRAZEGNIES SENTIER MADAME IO387/82 VERS MAURAGE
- 5.10 17/04/65 L.L. PRES DRAPEAU BLANC IO391/31 VERS CHARLEROI.

5ème série

6ème série

- 6.01 15/06/68 TRIVIERES ORIGINE CROISEMENT DE TRAIS 36 S+remELC
- 6.02 15/06/68 TRIVIERES STATION 2 ESSIEUX 9896 PLAQUE VOIES
- 6.03 31/08/68 FAYT RUE DESCHAMPS EMBR. 9744/33 VERS LA CROYERE
- 6.04 31/08/68 TR. 1ÈME VOITURE SUR CHANG. DE VOIE FILM 35
- 6.05 12/07/68 JOLI MONT EMBRANCHEMENT S 9776/39 VERS MANAGE
- 6.06 12/07/68 LA LOUV. DRAPEAU BLANC CROISEM. 39 + S9765/32
- 6.07 31/08/68 L.L. PLACE MAUGRETOUT DEVANT BARRIERES BLOQUANT LA CIRCULATION LORS DE LA DEMOLITION DU CLOCHER S/35 COTE LA CROYERE
- 6.08 31/08/68 TRAI COTE MANAGE S 9764/39
- 6.09 12/07/68 L.L. GAZOMETRE CROISEMENT TRAIS 39 ET 32
- 6.10 31/08/68 L.L. TRAVIGNIES PREMIER ETAT DES VOIES 35 + 9749/32

EXPOSITION

PALAIS DES BEAUX ARTS  
BRUXELLES

# LE TEMPS DES GARES

Du 15-4 au 1-6 / Entrées: rue Royale 10; rue Ravenstein 23

## RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Du 15.4 au 1.6.1980  
Ouvert de 10 à 18 heures  
Fermé le lundi

Exposition - Audio-visuel - Animations

### Entrée:

- Groupes scolaires: 40 F par personne  
(Entrée gratuite pour le professeur accompagné de 15 étudiants minimum et les membres J.A.P.)  
SNCB: voyage à demi-tarif pour les groupes scolaires.  
Une entrée enfant (école) donne droit à 50 % sur une entrée adulte ultérieure.
- Groupes d'adultes: 50 F par personne
- Entrée individuelle: 100 F  
(Etudiants, artistes, 3<sup>e</sup> âge, cheminots: 50 F)

### Week-ends et jours fériés - Moitié prix train-exposition

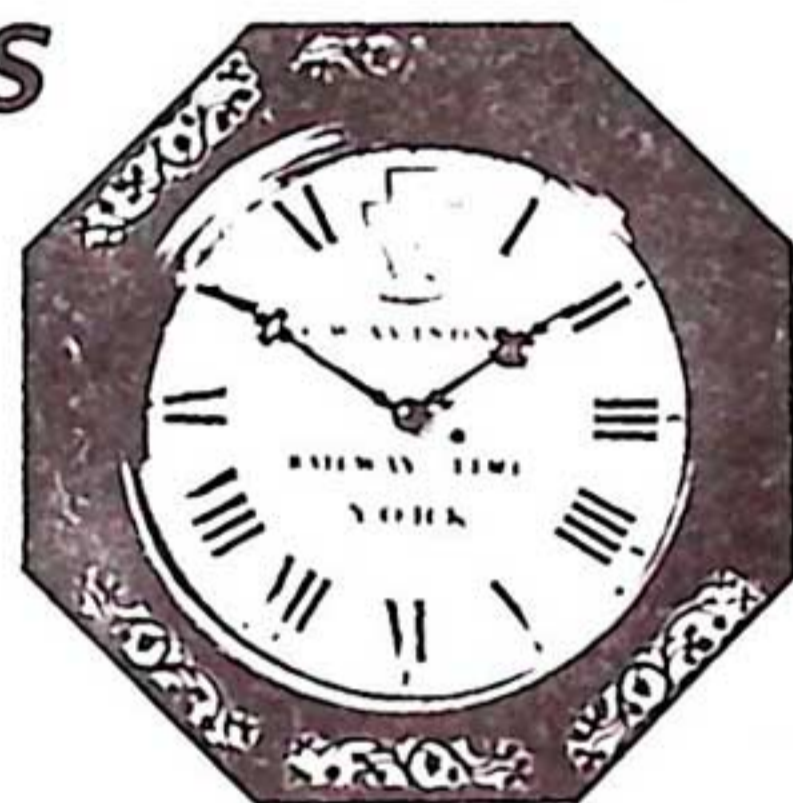
Au départ de toutes les gares belges, il suffit de demander le billet pour EUROPALIA.

Vous payez l'aller à la gare et à l'exposition, la moitié du prix de l'entrée (50 F) en présentant le billet spécial EUROPALIA-SNCB. Le retour est gratuit si le billet du train EUROPALIA-SNCB est estampillé du cachet Europalia 1980.

### Visites guidées

- Groupes: scolaires - 3<sup>e</sup> âge: 500 F/guide
- Groupes d'adultes: 600 F/guide
- Week-end: 700 F/guide

(Un guide = 25 personnes max.)  
Activités pour les écoles.



Renseignements:  
Tél.: 02/513 22 10

# LE TEMPS DES GARES EN BELGIQUE

- 51 -

L'esprit de l'exposition conçue par le Centre de Création Industrielle (Centre Georges Pompidou) en étroite collaboration avec la Belgique, les Pays-Bas, l'Italie et l'Angleterre est avant tout global et international. Montrer l'apparition, l'évolution et les conséquences du « phénomène gare » dans la civilisation du XIX<sup>ème</sup> siècle et du XXI<sup>ème</sup> siècle en forme la colonne vertébrale qui ne doit souffrir d'aucune scoliose d'exacerbation nationaliste dans la présentation de pays en pays. Mais l'histoire de Belgique fut si étroitement liée à la révolution industrielle qu'elle présente une histoire du chemin de fer particulièrement riche pour l'illustration des grands thèmes de l'exposition. Cet aspect spécifiquement belge a donc été largement développé.

L'inauguration de la ligne Bruxelles-Malines en 1835 à l'Allée Verte ne fut pas seulement un événement national mais aussi européen. Cette ligne fut en effet la première transportant des voyageurs inaugurée sur le continent après l'exemple donné par l'Angleterre. Cet événement fut abondamment illustré tout comme l'extraordinaire rapidité avec laquelle se construisirent les lignes de chemin de fer et les gares dans la Belgique toute entière. De nombreux documents d'époque évoquent dans l'exposition ces bâtiments des temps héroïques. Parmi ceux-ci nous retrouvons la suite tout à fait remarquable des gares construites par Cluysenaer pour la ligne Dendre-Waes.

A la fin du siècle la construction d'une gare comme celle d'Anvers représentait le symbole de la réussite économique et technologique de la bourgeoisie. Encore aujourd'hui elle passe auprès des voyageurs, des amateurs et des spécialistes pour une des plus belles d'Europe construites à cette époque. Le visiteur la redécouvrira dans l'exposition.

Mais en Belgique les gares ne sont pas seulement l'affaire des architectes et des ingénieurs. Elles sont aussi un lieu privilégié d'inspiration pour les artistes. Où une exposition thématique retrouvera ici le goût de la peinture et le plaisir des cimaises... Outre un hommage à Paul Delvaux, de nombreuses œuvres d'art sont présentées tout au long du parcours de l'exposition.

Une gare, c'est aussi une influence sur la ville et son évolution, une inscription dans le corps urbain. La percée de la jonction Nord-Midi à Bruxelles marque encore la vie de la ville aujourd'hui et certains essayent d'y apporter des solutions, constructives par leurs différences.

Au siècle passé, la gare a pu être le principal facteur de passage d'une urbanité traditionnelle et quasi médiévale à une urbanité moderne: un exemple est particulièrement probant ici: deux remarquables maquettes au millième de la ville de Malines en 1835 et 1885 démontrent avec évidence ce parallélisme entre le développement du chemin de fer et celui de l'urbanisme.

---

## HALL: Le matériel roulant

Alors que le thème des gares investira le Palais des Beaux-Arts, le matériel roulant investira son hall d'animation. Une exposition complémentaire y retracera l'histoire du chemin de fer, et plus particulièrement celle du chemin de fer belge:

— des maquettes de locomotives (notamment celle, grandeur nature, de la 1<sup>ère</sup> locomotive belge (1835) et d'une dizaine de trains actuels

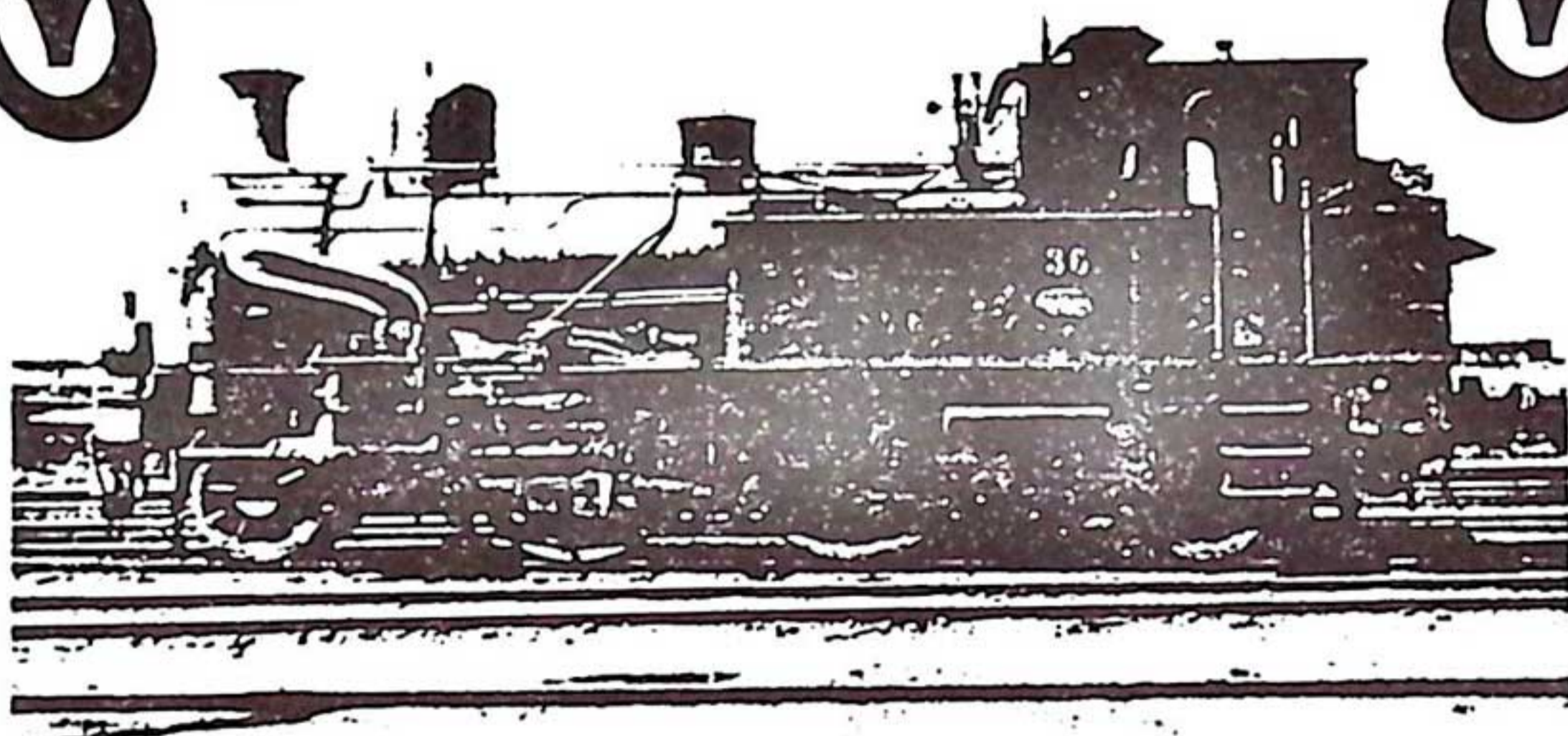
— l'histoire de la société des wagons-lits, fondée par le belge Georges Nagelmaekers, documents photographiques, affiches, objets, etc... et surtout une reconstitution d'un wagon Pulmann et d'un compartiment de wagons-lits.

Enfin, le chemin de fer sera évoqué dans le cinéma, la littérature, la musique, l'affiche

---

- 37 -  
SOUSCRIPTION

# LES CHEMINS DE FER LUXEMBOURGEOIS



## TRACTION VAPEUR

1<sup>er</sup> VOLUME

### L'ASSOCIATION DES MODELISTES FERROVIAIRES DE LUXEMBOURG

WALFERDANGE - GRAND DUCHÉ DE LUXEMBOURG

ÉDITE UNE SÉRIE DE BROCHURES  
CONCERNANT LES CHEMINS DE FER AU GRAND DUCHÉ DE LUXEMBOURG

VOLUMES PRÉVUS : 1 - TRACTION VAPEUR, 2 - TRACTION VAPEUR (Suite) 3 - VOIE ÉTROITE  
4 - DIESEL ET ÉLECTRIQUE 5 - TRAMWAYS

FORMAT 15 x 21 cm - 32 PAGES - PLUS DE 25 CLICHÉS

A ENVOYER A L'AMLF B.P. 40 WALFERDANGE GRAND DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
AVANT LE 30 AVRIL 1980 (pas d'envoi au GTF asbl !)

-----  
extrait de Trans-fer/GTF

SOUSCRIPTION à découper ou recopier

AU PRIX DE 160 F LUX LA BROCHURE. POUR LE LUXEMBOURG ET LA BELGIQUE (FRAIS D'ENVOI COMPRIS)  
ET AU PRIX DE 170 F LUX POUR L'ÉTRANGER (FRAIS D'ENVOI COMPRIS)

PAR LA PRÉSENTE M

DEMEURANT A

RUE

SOUSCRIT

BROCHURE (S) DU PREMIER VOLUME SUR LES CHEMINS DE FER LUXEMBOURGEOIS

LA SOMME DE

FRANCS A ÉTÉ VERSÉ - VIREL AU COMPTE CHEQUE POSTAL N° 16361-65 DE L'AMFL

DATE

SIGNATURE

# JOCADIS

-58- rue de Bruxelles, 58.

1390 - ENGHJEN -

Tél. : 02 / 395.22.96

Ouvert de 9 à 12 h et de 14 à 19 h  
Fermé le lundi.  
Le dimanche, ouvert de 10 à 13 h.  
Carte fidélité.

TOUTES LES NOUVEAUTÉS EN HO-H0e-H0m-N

35 MARQUES DE MATERIEL ROULANT

42 MARQUES DE DECORS ET ACCESSOIRES

arrivage de matériel américain

nouveau : présignalisation S.N.C.B. : 121 possibilités

**PROMOTION :**

**ROCO EUROFIMA**

2 voitures 2<sup>ème</sup> classe + 1 voiture 1<sup>ère</sup> classe

+ 1 voiture 2<sup>ème</sup> classe (version limitée idéaloman)

**1.680.-** (1.980.-)

• Frais d'envoi  
spéciaux :  
24 francs/cali

**LAMPADAIRES PLAUEN**

11 modèles - **25 %**

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 minime : 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.





AMICALE des LOISIRS  
des CHEMINOTS  
Régionale de Liège  
12 r. Basse Méhagne  
4600 CHENEFF

Liège, date postale

LE 21 JUILLET 1980

VISITE DES TRANSPORTS URBAINS DE KREFELD

Pour la première fois, nous organisons à titre d'essai et particulièrement à l'intention de nos membres et sympathisants AMATEURS de TRANSPORTS URBAINS, une visite détaillée du réseau de tramways électriques de la ville de Krefeld, y compris les installations techniques qui datent de 1977.

Le voyage sera agrémenté:

- d'un parcours de 45 minutes en train vapeur avec voitures d'époque
- d'une visite du musée des tramways de Krefeld
- d'un parcours de 35 kilomètres sur le réseau urbain à bord d'un convoi (motrice + remorque) d'époque, avec plates-formes ouvertes.

Le dîner, compris dans le prix, aura lieu au restaurant de la Krefelder Strassenbahn A.G. (KREVAG)

De 17.30 à 18.30, possibilités de faire quelques achats dans le grand shopping center de la ville (piétonnier). Le voyage a lieu en autocar.  
Prise en charge :

Chênée 7.25h-Angleur 7.30h-GUILLEMIN 7.40h (correspondance du train venant de Charleroi et Namur) -Liège (P. St Lambert) 8.00h. -Ans GARE 8.10 (correspondance du train de Bruxelles) - Retour à Liège vers 21 heures.  
PRIX GLOBAL: 890 f. t vac.

Renseignements: M. Lambou, 272 r. Jardinière 4900 ANGLEUR

Inscriptions: dès à présent (nombre de places limité) par virement au compte n° 340-1613491-31 de ALC LIEGE -VOYAGE n° 4013

AMIS CHEMINOTS, SYMPATHISANTS DU RAIL,

Visiter les réseaux à la recherche du passé, à la découverte de l'avenir, à la chasse aux photos inédites, c'est aussi faire du tourisme...

Notre association (asbl) est là pour vous aider à joindre l'utile à l'agréable.

Pour 70 fr. par an, affiliiez-vous, et vous recevrez nos publications trimestrielles qui vous donneront tous renseignements sur nos voyages en groupe ou individuels.

Nos sièges régionaux sont à votre disposition:

ATH: 90, ch. Bruxelles n° 90    LIEGE: r. B. Méhagne n° 12 à 4600 Chênée

BRUXELLES: Bvd G. Van Haelen n° 187, boîte 7 ) 1190 Bruxelles

NAMUR: 51, av. Vauban 5000 Namur    CHARLEROI & SIEGE SOCIAL: r. Cerisier n° 4 à 6100 CHARLEROI (permanence de 9 à 12h. le samedi)

A.L.C. (asbl) reconnue par le Comm. au Tourisme en catégorie A sous le n° A: 1244.