



trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

NUMBRO 14 - JUILLET 1980 Prix: 30 FB

BULLETIN DU GTF asbl



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

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)

S O M M A I R E D E C E N U M E R O

Numéro 14

Juillet 1980

<u>Nouvelles de la SNCB</u>	
La SNCB par ligne	3
Electrifications SNCB - plan décennal	12
Répartition matériel moteur SNCB	13
Numérotation UIC matériel voyageurs	15
Travaux programmés	19
Appellations symboliques de service des gares et dépendances avec personnel	22
Locomotive "Bouteille" type IV Cockerill	29
 <u>Nouvelles de la SNCV</u>	
Littoral	31
Hainaut	31
Han-sur-Lesse	32
<u>Nouvelles de la STIB</u>	32
 <u>Activités du GTF asbl</u>	
Voyage "Le Fagnard" - 23 août 1980 conditions spéciales pour membres GTF	33
Editions et distribution	33
Le GTF fait construire une locomotive vicinale à l'échelle HO !	34
<u>Divers et bibliographie</u>	35

Suppléments encartés au centre de ce numéro

- 1) voyage du millénaire "Le Fagnard" - 23/8/80
- 2) annexe 4 à la carte des voies ferrées de Belgique (éditions GTF asbl)

Le GTF asbl remercie tous ceux qui ont participé à la création de ce numéro.

Rédaction : H. Arden, P. Augustin, F. Beckers, J. Braive,
G. Debra, M. Lambou, Dikkenet-747, R. Marganne,
R. Thyry, M.Mme C. Van de Voorde...

Coordination : H. Arden et R. Marganne

Montage et expédition : M.Mme L. De Greef

Toute correspondance relative à ce numéro doit être adressée à GTF asbl, service de Trans-Fer, BP 191, B-4000 Liège 1.

Tirage : 1050 ex.

Edit. Resp. R. Marganne, Av. Observatoire 5, Liège.

Nouvelles de la SNCB

LA SNCB PAR LIGNE

Ligne 21 : Landen - Hasselt

Un Arrêté Royal du 8 avril 1980 (MB du 26 avril) décrète d'utilité publique l'établissement d'une deuxième voie à Hasselt, sur la ligne 21 Landen-Hasselt, et autorise les éventuelles expropriations.

Ligne 24 : Tongeren - Montzen

Suite au déraillement que nous avons annoncé dans notre livraison précédente, cette ligne est coupée entre Glons et Visé. Il semble que cette section risque de ne pas être remise en service avant longtemps, car aucune assurance n'existe actuellement quant à la solidité de l'assise du tunnel de Bassenge, qui s'est affaissé en partie. Le trafic marchandises continue donc à être détourné. Ce qui peut l'être (car les tunnels entre Liège Vivegnis et Guillemins ne sont pas au gabarit UIC) l'est par les lignes 34/31. La majorité des convois emprunte cependant l'itinéraire Anvers-Malines-Louvain-Voroux-Kinkempois-Visé, via la très fréquentée ligne 36. Les conducteurs de Montzen ont d'ailleurs dû faire des parcours de connaissance de cette ligne, qu'ils ne fréquentent pas d'habitude, dans un autorail série 49 de Montzen.

Cette situation, qui crée d'énormes problèmes au service de l'Exploitation de la SNCB, montre à quel point il est nécessaire d'éviter de concentrer le trafic sur quelques grands axes: il est indispensable de se ménager en tous temps des itinéraires de détournement valables.

Que l'on y songe lorsque l'on abordera la "rationalisation" dans la province du Luxembourg. La ligne Athus - Meuse (167-165-166) doit être maintenue. La ligne 150 Anhée - Tamines ne mériterait-elle pas une révision de politique, comme la ligne 140 dont l'abandon était quasi annoncé au début des années 1970, et dont l'électrification vient d'être décidée. D'autres exemples existent sûrement...

Ligne 36 Liège - Bruxelles Nouvelle circulation postale

A partir du 1er juin 1980, une automotrice postale circule les jours ouvrables entre Bruxelles (Midi) et Verviers (Cal) selon l'horaire suivant (d'après M. G. DEBRA)

	E 15142 N67		E 15410 N67	
Bruxelles Midi		14.18	20.13	
Bruxelles Nd	14.25	14.27	20.06	
Schaerbeek	14.30		19.54	20.02
Leuven	14.46	14.58	19.22	19.32
Tienen	15.09	15.17	18.59	19.06
Landen	15.26		18.47	
Ans	15.49		18.23	
Liège Guil	15.55	16.30	17.57	18.16
Pepinster	16.50		17.35	
Verviers C.	16.55			17.30

C'est, nous semble-t-il, la première circulation de ce genre de matériel sur l'artère Verviers - Bruxelles. C'est l'AM 951 qui assure d'ordinaire ce service.

40

Liège - Visé - Maastricht

40

Le plan général d'électrification de la SNCB prévoit la mise en service de la ligne 40 en régime électrique pour 1982.

Actuellement, cette ligne est parcourue par des autorails hollandais qui réalisent la liaison directe Maastricht-Liège(Gns) en \pm 34 minutes, y compris les arrêts de Visé et Eysden. Malgré la rénovation de la gare de Bressoux, depuis quelques années, nous regrettons de constater que cette gare n'a pas été réouverte à ce trafic international. Quant à la gare de Visé, ses installations "provisoires", au pied du pont de la ligne 24, excentriques par rapport à la ville, seront remplacées par un nouveau bâtiment de conception modeste, mais moderne, qui surplombe les voies et le quai central. Ce dernier sera relié à la chaussée par un escalator, si bien que la Grand'place sera à quelques enjambées du rail.

Les travaux d'électrification de la ligne (qui est déjà équipée entre les Guillemins et Bressoux) sont commencés, et nous croyons savoir que sont inclus dans ces travaux le réaménagement des quais à Cheratte, Wandre, Souv. Wandre, Jupille, Cornillon et Vennes, permettant enfin le rétablissement d'un service omnibus qui aurait l'avantage sur son prédécesseur, supprimé dans les années 50, d'acheminer les voyageurs rapidement et confortablement, soit à Liège Guillemins, soit même au centre de la ville. En ajoutant un arrêt au Pont d'Argenteau, qui dessert aussi Hermalle, l'on pourrait dire que la ligne d'autobus 40a est devenue superflue dans la vallée, et ses services pourraient tous être détournés par Cheratte Hauteur, avec correspondance sur les trains à Visé et Jupille: ce qui est le but essentiel d'une ligne routière de rabattement. A quoi bon consommer du carburant dans la vallée, lorsque celle-ci sera approvisionnée en force motrice?

Nous imaginons fort bien au départ de Visé une fréquence de 30 minutes par automotrice, l'une continuant vers Waremme et l'autre vers Herstal. En attendant l'électrification du tronçon hollandais, la correspondance vers les Pays-Bas se ferait à Visé, par autorail hollandais en navette. Avec la ligne Waremme-Liège, la ligne Flémalle-Liège-Liers-Ans et la ligne Trooz-Liège, nous aurions ainsi une bonne structure de réseau suburbain électrique palliant la lenteur du réseau autobus, qui deviendrait affluant du rail par des correspondances bien étudiées. Les efforts d'économie énergétique réclamés par le Ministère des Affaires économiques plaident pour une solution dans ce sens. Mais pouvons-nous espérer qu'il y aura suffisamment de collaboration de la part des réseaux locaux pour construire une desserte bien structurée?

Il nous reste à espérer que les intérêts particuliers passeront au second plan pour que la cité ardente et ses faubourgs les plus éloignés, qui sont aussi ses cités dortoirs, bénéficient d'un réseau rationnel régional, à défaut d'un réseau urbain électrique comme en jouissent déjà les villes de Bruxelles, Anvers et Charleroi.

Certes, la SNCB n'est pas une STI; elle a néanmoins, à Liège, tous les atouts en mains pour se singulariser et faire du réseau liégeois un réseau pilote.

B. Jar.

Ligne 24 - tunnel de Bassenge - dernière minute

Le 7 juin 80, le service V a procédé de 8h00 à 20h00 à des essais de circulation sur la voie b du tunnel du Geer (Wonck)
Composition de la rame : HLD - rame de 1000t d'Hg commerciaux - HLD (HLD série 73 ou 82 de NK). La rame partait de Kinkempois et y rentrait. Des mesures ont été effectuées pendant une vingtaine de passages de la rame. Les résultats de ceux-ci ne sont pas connus à ce jour.

H.A. - 16/06/80

Le prolongement luxembourgeois de la ligne 42 :
Trois-Vierges - Kautenbach - Luxembourg

Dans le but de protester contre le démantèlement de la ligne du nord des Chemins de Fer Luxembourgeois (Luxembourg - Trois-Vierges), la FNCTTFEL avait organisé le 8 juin dernier une manifestation de protestation qui fut un véritable tour de force, puisque six mille personnes furent mobilisées dans cette petite bourgade. Outre des syndicalistes belges et luxembourgeois, des cheminots, on trouvait à Trois-Vierges, où cette réunion était organisée, un grand nombre de personnes venues de tous les coins du Grand Duché, qui avaient été acheminées par trois trains spéciaux, qui, à eux seuls, ont amené sur place quelque 3800 personnes.

Description rapide de cette ligne

Mise en service le 15 décembre 1867, elle relie Luxembourg à la frontière belge via Ettelbrück, Clervaux et Trois-Vierges. D'une longueur de 77,9 km, elle est à double voie excepté le tronçon Gouvy-Trois-Vierges. Posée dans la large vallée de Dommeldange à Mersch et de Colmar-Berg à Erpeldange, elle est située, dans le reste de son tracé, dans des vallées relativement étroites. Cette situation explique le grand nombre de ponts et l'existence de 19 tunnels d'une longueur moyenne de 300 mètres (le plus long souterrain est celui de Burden - 594 mètres).

Depuis la dernière guerre, les travaux sur cette ligne ont surtout consisté dans la reconstruction ou la réfection de nombreux ponts et viaducs, ainsi que le rajeunissement de tunnels : ces travaux se sont terminés en 1977. Le renouvellement complet de la voie par la pose de longues barres soudées sur traverses en bois a d'abord été effectué sur la section Trois-Vierges-frontière, puis la voie paire Trois-Vierges - Clervaux, les deux voies entre Luxembourg et Lorentzweiler.

La signalisation est de type lumineux à Trois-Vierges et Kautenbach. Les autres gares sont équipées d'une signalisation mécanique de type allemand. Dix gares, réparties uniformément le long du parcours, assurent le cantonnement téléphonique : Dommeldange, Lorentzweiler, Mersch, Crutchen, Ettelbrück, Goebelsmühle, Kautenbach, Wilwerwiltz, Clervaux et Trois-Vierges.

Trafic

Bon nombre de trains de marchandises empruntent cet itinéraire : trains de coke (Ruhr - bassin métallurgique d'Esch), trains de messagerie (Gouvy - Luxembourg). Comme la ligne a un profil difficile, les trains lourds nécessitent une allège entre Ettelbrück et Gouvy dans un sens, dans l'autre entre Gouvy et "Pont de Bellain" (point culminant de la ligne) et entre Dommeldange et Luxembourg.

Le trafic voyageurs est constitué par une relation Italie-Hollande (296-297), deux relations aller-retour Liège-Luxembourg (132, 133, 134, 135) assurées en matériel luxembourgeois, et des trains intérieurs CFL omnibus ou semi-directs desservant la ligne et ses courtes antennes Kautenbach - Wiltz et Ettelbrück - Diekirch. Il faut y ajouter, en saison, les trains auto-couchettes eu départ de Bressoux (Liège).

La traction est assurée en locomotives diesel série 1800 ou 1600 CFL. Les diesel balges série 55 sont aussi présentes sur cette relation. Les trains de voyageurs intérieurs CFL sont assurés par rame tractée ou autorails doubles Westwaggon série 200.

La manifestation

Le démantèlement de la ligne SNCB 42 Rivage-Gouvy réduirait à néant l'activité de la "ligne du Nord" des CFL. En rappelant que cette ligne rapporte aux CFL 33 % de ses recettes, on comprend l'attachement manifesté par les Luxembourgeois à cette relation : ils n'osent croire à une suppression du trafic qui conduirait l'Oesling (région nord) déjà défavorisée à une situation d'isolement et qui rendrait toute cette région économiquement inexistante.

Le gouvernement luxembourgeois, qui tente de trouver une solution au problème posé par le plan de rationalisation de la SNCB, a créé une commission quadripartite comprenant des représentants du gouvernement, des CFL, de l'industrie (ARBED) et des syndicats. Cependant, l'ARBED ne semble pas intéressée par le maintien de la ligne et deux des partenaires lui sont étroitement associés. Dans cette optique, la principale raison d'être de cette commission quadripartite est de trouver une solution dans l'intérêt des travailleurs. Il s'agira probablement de régler le licenciement des cheminots devenus superflus par cette rationalisation. Les manifestants du 8 juin désiraient provoquer une prise de conscience au sein du gouvernement luxembourgeois du problème humain qu'il risque de provoquer : ils exigent que celui-ci relance les négociations avec les autorités belges, afin que la SNCB modernise et électrifie la ligne 42, et qu'il prenne dans les plus brefs délais des mesures concrètes en vue de la modernisation et de l'électrification du tronçon luxembourgeois. Une grève est envisagée, si aucune mesure n'est prise... A suivre.

Patrick Augustin

Le GTF asbl remercie M. P. Augustin d'avoir bien voulu faire profiter les membres du GTF de ses connaissances du problème qui nous tient tous à coeur : le maintien d'une ligne de chemin de fer !

Exposition ferroviaire à Mons.

Dans le cadre de la promotion du chemin de fer miniature et réel, l'association expo-train envisage d'organiser une exposition dans la gare de Mons du 05 au 08 septembre 1980.

Renseignements : Monsieur P. LEIKE
17, Avenue de Conception
7450 NIMY

Autres expositions

Woluwe (dépôt tramways) : rétrospective des transports en commun urbains et vicinaux les mercredi, samedi et dimanche après-midi.
Station Anneesens à Bruxelles ligne nord-midi : 24 heures de la STIB.
Ouvert les mardi, mercr. et jeudi de 10 à 18h, le vendr. de 13 à 20h.
Toutes les coulisses de la STIB.

Ligne 42 - Liège - Gouvy

Le 12 février dernier, le Député Remacle a posé à M. Chabert, Ministre des Communications de l'époque, une question parlementaire relative à l'avenir de la ligne 42, et tout particulièrement au détournement possible des trains internationaux par les lignes 43 et 162 (Jemelle et Arlon).

Voici, in extenso, la réponse du Ministre :

"Les lignes d'Angleur à Marloie et de Bressoux à la frontière néerlandaise font partie des programmes d'électrification. De ce fait, l'itinéraire complet de Maastricht (aux Pays-Bas) au Luxembourg via Marloie, Libramont et Arlon sera électrifié à terme. Quoi que légèrement plus long que l'itinéraire via Gouvy, celui via Marloie et Arlon présente les avantages suivants :

- le temps de parcours serait plus court, grâce au meilleur équipement et tracé des lignes

- les centres intermédiaires tout au moins en Belgique, sont plus importants.

Il est dès lors logique et rationnel que la SNCB songe à rentabiliser ces avantages. Toutefois, aucune décision n'a été prise en ce qui concerne l'éventuel détournement des trains existants et les démarches officielles nécessaires, si la chose était envisagée, auprès des CFL, n'ont pas eu lieu."

A verser au dossier...

Les travaux annoncés à la page 22 de Trans-Fer n° 13, et qui nécessitent la neutralisation d'une des deux voies de la ligne 42 entre Stoumont et Trois-Ponts, seront interrompus pendant les congés payés. La deuxième voie sera reposée en juillet pour permettre une circulation normale des trains pendant les congés payés. Par contre, pendant les mois d'août, septembre..., la situation deviendra lamentable. Nos membres qui ont participé à notre excursion du deux mai dernier savent que nous avons été bloqués pendant plus d'une demi-heure à Stoumont pour laisser passer... un train de marchandises. De plus, il apparaît qu'il est quasi impossible d'ajouter un seul train à certaines heures. Ainsi, de 18 à 20 heures, tous les sillons possibles sont occupés, ce qui plonge les organisateurs de trains spéciaux dans un profond découragement. Quand on pense que la SNCB argue de la faiblesse du trafic sur la ligne pour s'en désintéresser.

On se rappellera utilement que la mise hors service du block de Roanne-Coo et le démontage précipité de ses signaux ont diminué de moitié de potentiel d'absorption de trafic de la ligne. On notera que cette suppression n'a entraîné qu'une économie financière dérisoire, puisque le signaleur a été remplacé par... une garde-barrière. Tout ceci est d'autant plus regrettable que le tourisme se voit pénalisé dans la province de Liège.

L.P.

Ligne 75 Gand - Courtrai

A l'occasion de l'inauguration de l'électrification de cette ligne, un train électrique ministériel comprenant 2 HLE + 2A + 4B (M4) a été mis en service entre Bruxelles (Midi) et Courtrai (A. 10.00, D. 11.40) le vendredi 28 mai 1980.

Nous publions ci-contre un document du service presse et relations publiques de la SNCB concernant cette ligne.

L'ELECTRIFICATION DE LA LIGNE GAND - COURTRAI.

22 septembre 1839 : c'était jour de liesse à Courtrai où l'on fêtait l'arrivée du premier train venu de Gand par la toute nouvelle ligne de chemin de fer, qui serait prolongée en 1842 jusqu'à Roubaix. Le 15 janvier 1846, le premier train international reliant Paris à Bruxelles via cette ligne faisait une courte halte à Courtrai. Au fil des années, cette gare allait prendre de plus en plus d'importance grâce à la construction de lignes vers Bruges, Wervik, Ypres, Audenarde ...

Gravement endommagée lors d'un bombardement en juillet 1944, l'ancienne gare fit place en 1956 à un nouveau bâtiment moderne et fonctionnel.

Quant à la ligne Gand - Courtrai, son électrification va lui donner une nouvelle jeunesse. Venant après celles de Anvers - Saint-Nicolas en 1970 et de la prolongation vers Gand en 1973, elle réalise presque entièrement la modernisation de la grande transversale flamande du réseau devant unir Aalbeke à Vreeren-Nerem.

MODERNISATION DE LA LIGNE.

C'est fin 1973 que le Conseil d'administration de la SNCB donna le feu vert pour que soient entrepris les travaux d'électrification de la ligne Gand - Courtrai. Comme d'habitude en cas d'électrification de lignes, on en profita pour réaliser la modernisation de toute l'infrastructure. La voie fut surélevée en trois endroits, trois gares furent démolies (De Pinte, Deinze et Waregem) et remplacées par des bâtiments modernes et confortables. L'assiette de la voie, les traverses et les rails furent renouvelés. Faits importants : électrification et travaux de voie permettront une augmentation de la vitesse commerciale des trains et renforceront encore la sécurité du trafic, puisque sur les soixante-sept passages à niveau existant tout au long des quarante-deux kilomètres de ligne, le programme en prévoit la suppression de cinquante-trois, quelques uns de ceux-là subsistent encore, mais ils auront disparu d'ici 1982.

UNE ETAPE IMPORTANTE.

Il appartient aux chemins de fer de s'adapter à l'évolution du monde des transports. C'est pourquoi l'exploitation de la ligne Gand - Courtrai a subi au cours des vingt dernières années d'importantes modifications. Plusieurs stations, comme Saint-Denis-Westrem, Deurle, Astene, Beveren-Leie devinrent de simples haltes tandis qu'en 1978, Machelen et Olsene étaient fermées au trafic voyageurs.

Dès la mise en vigueur des nouveaux horaires, seules les gares de De Pinte, Deinze, Waregem et Harelbeke resteront en service, des arrêts de certains trains étant prévus aux heures de pointe à Saint-Denis-Westrem, Deurle et Astene.

Grâce à la construction du tunnel ferroviaire sous l'Escaut à Anvers, qui constitua un événement important dans l'histoire de nos chemins de fer, les grandes agglomérations du nord de la Belgique sont réunies entre elles par une transversale moderne qui constituera une base pour la mise en service de trains "Intercity".

L'électrification de la ligne Gand - Courtrai est aussi une étape importante vers la liaison avec le réseau français, qui sera réalisée en 1981 avec la mise sous caténaire du tronçon Courtrai - Mouscron.

La réalisation par la SNCB de l'électrification du tronçon entre la frontière et Lille ouvrira d'intéressantes perspectives pour les liaisons ferroviaires entre les Pays-Bas, Anvers et Lille d'où l'on aura accès au réseau "Intercity" français.

DES GARES MODERNES ET FONCTIONNELLES.

Trois nouveaux bâtiments de gare ont été construits à De Pinte, Deinze et Waregem, dans le cadre de la modernisation de la ligne Gand - Courtrai.

A l'ancienne formule d'un bâtiment de gare comprenant salle des guichets, salles d'attente, locaux pour le service des bagages et pour le personnel, block pour la commande des signaux et des aiguillages, habitation pour le chef de station, on a opposé une conception moderne tenant compte des nouveaux impératifs techniques.

Certes, les nouvelles gares y perdent en ampleur et majesté, mais elles sont devenues beaucoup plus fonctionnelles afin de rendre de meilleurs services à la clientèle tout en améliorant les conditions de travail du personnel.

Les appareillages modernes de distribution de l'énergie électrique, de surveillance des aiguillages et des signaux, de télécommunication exigent d'ailleurs beaucoup moins de place qu'autrefois et l'espace ainsi libéré est mis à profit pour la correction des tracés de voies, l'amélioration des accès, une meilleure intégration avec les autres modes de transport, l'aménagement de parkings pour automobiles, mais aussi pour les vélos, qui gardent une grande vogue dans le nord du pays.

Lieux de concentration des communications, les gares sont aujourd'hui conçues pour être des échangeurs de trafic entre les différents transports appelés à se compléter.

La nouvelle gare de De Pinte est déjà entièrement opérationnelle; celles de Deinze et de Waregem le deviendront aussi vite que possible. Quant à celle de Harelbeke, bien qu'adaptée aux exigences technologiques de notre époque, elle gardera son caractère d'antan, en raison de sa valeur architecturale, et restera comme un témoin de la riche histoire de nos chemins de fer ...

COIN RETRO
Le temps passe...

Les annexes du moniteur belge du 25/1/80 annoncent la clôture de la liquidation des sociétés belges anonymes suivantes :

- Tramways de Kazan
- Compagnie Belge pour les Tramways et l'Eclairage Electrique de Saratov
- Tramways d'Orel

La fin d'une époque...

J. Braive

Ligne 44 Pepinster - Spa - Geronstère

La signalisation de cette ligne électrifiée à voie unique se présente comme suit :

- signalisation lumineuse à la sortie de Pepinster
- signalisation lumineuse à Theux, gare de croisement
- Spa : cette gare possède encore deux cabines :
 - Block 4 commande l'entrée côté Pepinster (signalisation lumineuse)
 - Block 5 (avec signaux en partie mécaniques) commande la sortie côté Stavelot et la courte section de Geronstère.

Il n'y a aucune signalisation de pleine voie. Le Block 5 étant fermé le dimanche, la desserte de Geronstère est supprimée le dimanche.

Pour les amateurs de pittoresque, le point d'arrêt de Geronstère mérite une visite. La ligne électrifiée se termine au passage à niveau de ce nom, par une voie unique en impasse, le long d'un quai muni d'un modeste abri voyageurs, dans le plus pur style des secondaires suisses. Un exemple unique en Belgique.

Ligne 45A Wévercé - Losheimergraben

Dans une lettre datée du 28 février 1980, le conseil communal de Bullange proteste contre la suppression prévue de cette ligne dans le plan de restructuration de la SNCB. Il marque son attachement à cette ligne, qui met en communication cette région bien démunie en voies de communication, et la République Fédérale Allemande.

Ligne 48 Raeren - St-Vith

Savez-vous que la gare de Sourbrodt est la seule gare autonome de Belgique située sur une ligne à exploitation simplifiée? Elle est actuellement de 3e classe (autre chose rare) et elle gère les lignes 48 de Raeren (inclus) à Waimès (inclus) (y compris la dépendance de St-Vith, la ligne 48 entre Waimès et St-Vith a statut de ligne industrielle) et la ligne 45A jusque Losheimergraben (frontière) inclus.

Ligne 40 Bif Val Benoît - Maastricht

Un Arrêté Royal du 25 mars 1980 (MB du 19 avril 1980) décrète d'utilité publique la rectification des voies principales de la ligne 40 à Argenteau.

Ligne 86 Gand - Renaix - Blaton

Par arrêté royal du 9 avril 1980, la SNCB est autorisée à limiter à une simple voie l'ouverture des ouvrages d'art à construire à Frasnes-lez-Anvaing, entre les km 37 et 42 de la ligne 86.

Lignes 162-161-50-51 - Horaire de Luxembourg-Blankenberge-Express

Le GAR organise une relation directe entre Luxembourg et Blankenberge chaque dimanche à partir du 6/7 jusqu'au 31/8/80, ainsi que le 15 août. Horaire :

07.36	Luxembourg	22.17
10.59	Brugge	18.50
11.14	Blankenberge	18.36

Autres arrêts desservis : Bertrange, Mamer, Kleinbettingen.
Prix adultes : 475FB. Inscription aux guichets CFL.

Electrification de la S.N.C.B. - plan décennal 1976-1985.

1. Plan 1976 - 1980.

	en service	longueur
Liège guillemins - Liers - Ans	1979	19 Km
Hasselt - Genk	27/05/1979	15 Km
Braine le Comte - Luttre	27/05/1979	28 Km
Gent - Kortrijk	fin 04 1980	42 Km
Antwerpen Zuid - Boom	01/06/1980	15 Km
Dendermonde - Lokeren	28/09/1980	16 Km
Mons - La Louvière	28/09/1980	20 Km
La Louvière - Manage	28/09/1980	9 Km
Mortsel - Lier	fin 1980	9 Km
Lier - Aarschot	fin 1980	25 Km
Aarschot - Leuven	fin 1980	15 Km
Lier - Herentals	1981	20 Km
Saint Ghislain - Tournai	1981	39 Km
Tournai - Mouscron	1981	18 Km
Mouscron - frontière française	1981	3 Km
Aarschot - Hasselt	1981	37 Km
Kortrijk - Mouscron	1981	12 Km
Jette - Dendermonde	1981	28 Km
Tournai - frontière française	1982	10 Km
Marchienne - Piéton - La Louvière	1982	19 Km
Bressoux - Visé - frontière	1982	15 Km
Glons Y - Liers	1982	7 Km
Denderleeuw - Zottegem	1982	21 Km
Hasselt - Tongeren - Glons Y	1982	31 Km
Flémalle - Kinkempois - Bressoux	1983	10 Km
Eupen - Welkenraedt - Montzen	1983	18 Km
Boom - Willebroek - Heike	1983	10 Km
Schellebelle - Dendermonde - Mechelen	1983	40 Km
Glons Y - Visé - Aachen West	1984	38 Km
Tournai - Ath - Halle	1984	68 Km
Ath - Jurbise	1984	14 Km
Ottignies - Fleurus - Charleroi	1984	39 Km
		710 Km

2. Plan 1981 - 1985.

	en service	longueur
Lier - Kontich	1981	5 Km
Haine St Pierre - Binche	1982	9 Km
Manage - Piéton	1983	10 Km
Willebroek - St Niklaas	1983	20 Km
Herentals - Turnhout	1983	18 Km
St Ghislain - Quiévrain	1984	10 Km
Denderleeuw - Ath	1984	40 Km
Enghien - Braine le Comte	1985	13 Km
Arlon - Athus	1985	11 Km
Brugge - Kortrijk	1985	52 Km
Zottegem - Kortrijk	1985	43 Km
Geraardsbergen - Enghien	1985	17 Km
Namur - Dinant	1986	28 Km
Liège - Marloie	1986	65 Km
Charleroi - Walcourt	1986	22 Km
Kortrijk - Ieper	1986	32 Km
Herentals - Mol - Neerpelt	1986	45 Km
		440 Km

Répartition du matériel moteur de la SNCB

Dans notre n° 13, aux pages 12 à 17, nous avons donné la répartition du matériel moteur SNCB au 08-02-80. Ces tableaux appellent les précisions et rectifications suivantes :

- * les informations données dans le n° 13 proviennent de Dikkenet 747 et R.H. La mise en page, l'actualisation et la dactylographie est de C. Van de Voorde.
- * Nous publions ci-après la répartition provisoire des automotrices électriques à partir du 5 mai 1980. Ce tableau annule les informations contenues dans Trans-Fer n° 11 p. 13.
- * les tableaux de notre n° 13 doivent être corrigés selon les indications ci-après, aimablement communiquées par notre membre M. R.H.

p.12. Abréviations. Il manque Bruxelles Midi, qui est FBMZ, et non plus FBM (haut p.13) dans le nouveau code publié par circulaire 11.2/0.0.5 du 22 juin 1977 de E 11/22.

Matériel réformé.

- Les millésimes sont tantôt ceux de l'année de sortie d'effectifs, tantôt ceux de l'éventuel accident ayant mis fin à la carrière active de l'engin. Le lecteur ignore cette nuance de l'auteur. 228.062. Il faut 10 février au lieu de 10 décembre

008 Incendie du 26-12-71

271.003. Cannibalisation 1962

7210 Accident du 18-06-1973

5176 " " 19-10-1978 à Kermt.

Il y a lieu d'ajouter à cette liste

001 à 006, 009 et 050 (ex 501), réformées en bloc en novembre 1977

7101 et 7103 (ancienne 271.006) 1979

Locomotives retirées du service

Sont à bifrier (voir plus haut) 001 à 006, 009, 050, 7101 et 7103.

p.15. HLRDH séries 84 et 85 de FNDM.

La machine 8527=8462 (anciennement 252.027 et 252.102) est reprise à la fois sous les numéros 8462 et 8527. Cela fait un double emploi et une machine en trop.

p.16. Remorques. Il faut EK au lieu de FC, qui n'a plus cours.

p.17. Situation au 28-01-80. Il n'est pas certain que chacun comprendra qu'il s'agit de restitutions de machines prêtées.

Divers

- * Depuis le 18.4.80, sont en service à ATD Monceau :
2903, 04, 05, 06, 08, 09, 10.
- * L'Automotrice électrique 757 (1ère de la seconde série de 26) a été livrée le 24.4.80. Les cloisons des compartiments de 2e classe, y compris les portes d'about y sont de couleur jaune moutarde, au lieu du gris traditionnel...

Dikkenet 747.

Si vous passez à Bâle entre le 25/10/80 et le 9/11/80,
visitez l'exposition : "100 ans de modèles réduits ferroviaires".
Dans le cadre de la foire d'automne (Hall 22) les jours ouvrables de 14 à 21 heures, samedi et dimanche de 11 à 19 heures.

S.N.C.B. : Repartition temporaire des AUTOMOTRICES ELECTRIQUES à partir du 05 mai 1980.

N.B. : Certains numéros peuvent manquer (voir Trans-fer n°I3).

	A.T.S/E. Schaerbeek		A.T.S/E. Kinkempois		A.T.S/E. Stockem		A.T.E. Oostende	
	Numéros	Nombre	Numéros	Nombre	Numéros	Nombre	Numéros	Nombre
T 50 - 53.	010 à 049	38						
T 70 Thyr.	665 à 676	12						
T 73 Thyr.	687 à 706	20					677 à 686	10
T 74 Thyr.							707 à 730	24
T 75 - 76 - 77 Q	801 à 844	44						
T 54			051 à 128	78				
T 55							502 à 539	37
T 56			151 à 210	59			129 à 150	22
T 62								
T 63					211 à 250	40		
T 65					601 à 610	10	611 à 640	30
T 66					644 à 664	23		
T 70 JH								
T 78 Thyr.	731 à 756	26						
Total	44 Q 96 D	140	157 D	157	73 D	73	123 D	123

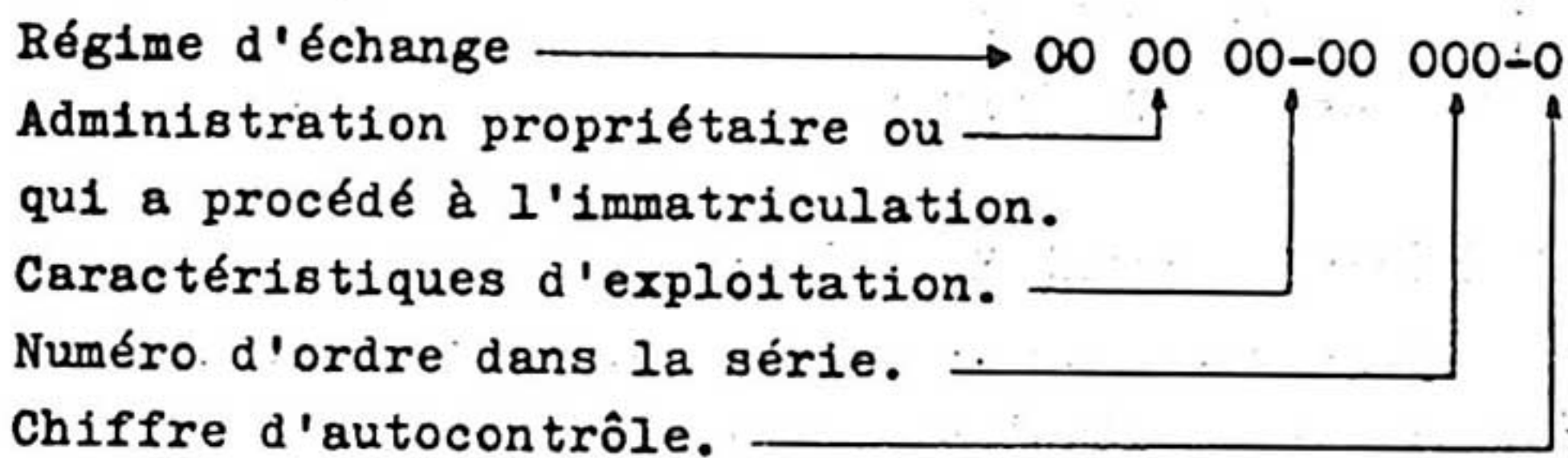
Extrait de la revue "LE RAIL " :

LA NUMEROTATION UIC DU MATERIEL A VOYAGEUR REMORQUE.

Depuis mai 1969, la SNCB a terminé l'apposition des nouveaux numéros sur ses véhicules pour le trafic international et en octobre 1970 pour le service intérieur. Cette nouvelle numérotation pour les véhicules destinés au transport des voyageurs consiste en un nombre de 12 chiffres, apposé au milieu de chaque panneau latéral. La signification en est la suivante:

- a) les 2 premiers chiffres caractérisent le régime d'échange.
- b) les 2 chiffres suivants servent à identifier l'administration propriétaire ou celle qui a immatriculé le véhicule.
- c) les 5e, 6e, 7e et 8e chiffres déterminent les caractéristiques d'exploitation.
- d) les 9e, 10e et 11e chiffres constituent le numéro d'ordre dans la série.
- e) le dernier chiffre est un chiffre d'autocontrôle (utile à la mécanographie).

En résumé nous avons la disposition suivante:



SIGNIFICATION DES DIFFERENTS CHIFFRES

1) Régime d'échange:

- 50 : Voiture utilisée en service intérieur.
- 51 : Voiture utilisée en service international.
- 61 : Voiture TEE
- 65 : Wagon pour le transport d'automobiles, en service "trains autos-couchettes".

2) Identification de l'administration propriétaire ou de celle qui a procédé à l'immatriculation.

Code	Administration	Sigle
20	Ch. de fer de l' URSS	SZD
50	Ch. de fer allemands du Reich	DR
51	Ch. de fer de l'Etat polonais	PKP
52	Ch. de fer de l'Etat bulgare	BDZ
53	Ch. de fer roumains	CFR
54	Ch. de fer de l'Etat tchécoslovaque	CSD
55	Ch. de fer de l'Etat hongrois	MAV
66	Compagnie intern. des Wagons-Lits	CIWL
70	Ch. de fer britanniques	BR
71	Ch. de fer espagnols	RENFE
72	Ch. de fer yougoslaves	JZ
73	Ch. de fer de l'Etat hellénique	CEH
80	Ch. de fer fédéraux allemands	DB
81	Ch. de fer fédéraux autrichiens	OBB
82	Ch. de fer luxembourgeois	CFL
83	Ch. de fer italiens de l'Etat	FS
84	Ch. de fer néerlandais	NS
85	Ch. de fer fédéraux suisses	SBB/CFP/FFS
86	Ch. de fer de l'Etat danois	DSB
87	Ch. de fer français	SNCF
88	Ch. de fer belges	B
94	Ch. de fer portugais	CP

3) Caractéristiques d'exploitation.

- a) le 5e chiffre caractérise la catégorie de véhicule.
- 0- Véhicule de particulier - Voiture postale.
 - 1- Voiture de première classe.
 - 2- Voiture de seconde classe.
 - 3- Voiture mixte de première & seconde classes.
 - 4- Voiture-couchettes de 1ère cl. ou mixte 1 & 2 cl.
 - 5- Voiture -couchettes de seconde classe.
 - 8- Voiture de construction spéciale.
 - 9- Fourgons et voitures spéciales.

- b) le 6e chiffre indique : le nombre de compartiments réels ou fictifs ou le type de véhicule spécial.
- 0- Voiture à 10 compartiments; sanitaire ou postale.
 - 1- Voiture à 11 cpts; voit. avec cpt à bagages (1ère ou mixte)
 - 2- Voiture à 12 cpts; voit. avec cpt à bagages (2e classe)
 - 3- Voiture-couchettes à 3 cpts 1ère cl. et 5 cpts 2e cl.
 - 4- Voiture 1ère cl. avec compartiment buffet, bar ou cuisine;
Voiture-couchettes à 4 cpts 1ère cl. et 5 cpts 2e cl.
 - 5- Voiture 2e cl. avec compartiment buffet, bar ou cuisine;
Fourgon à bagages avec cpt "douane" et couloir latéral.
 - 6- Wagon ouvert ou fermé, à 2 essieux, à 1 ou 2 étages pour le transport d'automobiles.
 - 7- Voiture à 7 compartiments;
Voiture spéciale pour buffet ou bar avec cpt à bagages.
 - 8- Voiture à 8 compartiments;
Wagon ouvert ou fermé, à 4 essieux, à 1 ou 2 étages pour le transport d'automobiles.
 - 9- Voiture à 9 compartiments; voiture-salon; voiture de service
- c) le 7e chiffre indique la vitesse maximale et le système de chauffage.
- 0- Vit. max. 120 km/h; électrique
 - 1- Vit. max. 120 km/h; électrique + vapeur
 - 2- Vit. max. 120 km/h; vapeur
 - 3- Vit. max. 140 km/h; électrique
 - 4- Vit. max. 140 km/h; électrique + vapeur
 - 5- Vit. max. 140 km/h; électrique + vapeur
 - 6- Vit. max. 140 km/h; vapeur
 - 7- Vit. sup. 140 km/h; électrique
 - 8- Vit. sup. 140 km/h; électrique + vapeur
 - 9 - chiffre ajouté récemment pour matériel apte à vitesse sup. à 160 km/h.
- d) le 8e chiffre caractérise le type de chauffage.
- D'une manière simplifiée, on identifie par :
- 0- les voitures équipées soit du chauffage électrique RIC (5 tensions), soit du chauffage à la vapeur, soit des 2 systèmes de chauffage.

- 1,2,3,4,5,6,7 ou 9: les voitures équipées du chauffage à la vapeur ou du chauffage électrique à une ou plusieurs tensions;
 les voitures équipées des deux systèmes, les voitures équipées du chauffage autonome.
- 8- les voitures équipées du chauffage à la vapeur, du chauffage électrique à 3000 V (courant continu) ou des 2 systèmes de chauffage.

e) les derniers chiffres constituent le numéro d'ordre dans la série + le chiffre de contrôle.

MAINTIEN MOMENTANE DE L'ANCIENNE NUMEROTATION.

=====

Pour des raisons de commodité, l'ancienne numérotation des véhicules est conservée pendant une période transitoire. Cette numérotation, constituée de 5 chiffres figure encore à l'extrémité de la voiture mais est barrée d'un trait.

Description succincte de l'ancienne codification:

Premier chiffre	Deuxième chiffre	Trois derniers chiffres
	0- voiture postale	numéro d'ordre dans la série.
1- voiture du service international.	1- voiture de 1ère classe.	
2- voiture du service intérieur. long.: 22 m.	2- voiture de 2e classe.	
3- idem; long.: 18 m.	3- voiture de 1ère et 2e classes.	
4- voiture omnibus.	4- voiture-couchettes.	
6- voiture pouvant être accouplée aux autorails.		
7- fourgons de service intérieur et voiture postale.	7- fourgons	
	8- voit. 1ère cl. avec fourgon.	
	9- voit. 2e classe avec fourgon.	

COMMUNIQUE DE PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni le vendredi 25 avril 1980 sous la présidence du chevalier J. de SPOT, premier vice-président.

Le Conseil a approuvé une série de travaux importants, notamment : l'installation de haut-parleurs pour l'information des voyageurs dans plusieurs gares et points d'arrêts situés sur la ligne Mons - Charleroi; l'aménagement des installations de voies, des quais et du couloir pour voyageurs en gare de Mouscron; le démontage de la superstructure de la passerelle, dite "du Hocquet" à La Louvière, en vue d'élargir le gabarit pour l'électrification des lignes; la rectification du tracé des voies et la construction d'une passerelle pour piétons en vue de la suppression du passage à niveau n° 22, à Visé; la construction d'une sous-station de traction à Piéton, d'un poste de sectionnement à Marchienne-au-Pont et à Glons, d'une sous-station de traction et d'un centre d'entretien des caténaires à Visé, en vue de l'électrification des lignes Charleroi - Mons et Tongres - Visé; la construction d'un pont devant permettre le passage de la route nationale n° 50 sous les voies de la ligne Libramont - Athus à Virton (Latour); le déplacement d'un faisceau de voies de service à Mons; le remplacement d'un pont-rails sur le canal Ath - Blaton et du passage supérieur, dit "Pont de la Folie" ainsi que la construction de deux couloirs sous voies à Blaton, l'un pour les voyageurs, l'autre pour les piétons en vue de la suppression du passage à niveau n° 20 de la ligne Mons - Tournai; la construction d'une nouvelle tournerie des roues et d'un bâtiment social à l'atelier central de Luttre; le renouvellement du revêtement du sol dans le garage des camions à Chênée ainsi que de couvertures de bâtiments à l'atelier de traction de Kinkempois; la pose de câbles téléphoniques entre Mons et Haine-St-Pierre; l'installation de trois postes haute tension à l'atelier central de Bascoup; l'aménagement de fosses de visite du matériel roulant à l'atelier de traction électrique de Forest Midi; la peinture intérieure du bâtiment de la Direction, sis rue de France, à Bruxelles; des photographies aériennes et des levés

photogrammétriques préparatoires à la suppression des passages à niveau de la ligne Anvers - Essen; des terrassements et le déplacement d'une route latérale à Boechout en vue de l'électrification de la ligne Anvers - Lierre; le renouvellement de l'installation de chauffage à Anvers Central; l'adaptation des caténaires à Gingelom en vue de la construction d'un nouvel ouvrage d'art sur la ligne Liège - Bruxelles; la construction de deux passages supérieurs et d'un couloir sous voies pour piétons et cyclistes à Waregem, afin de supprimer les passages à niveau nos 65 et 66 de la ligne Gand - Courtrai; le renouvellement des tabliers du pont de la "Daelstraat" à Tirlemont (Kumtich) sur la ligne Liège - Bruxelles; l'aménagement du hangar d'entretien des engins de manutention au terminal pour conteneurs à Zeebrugge; des travaux d'entretien des bâtiments situés entre les gares d'Anvers Est et d'Anvers Dam; la pose de câbles de téléphonie, d'alimentation en énergie et de signalisation sur le tronçon Lierre - Herentals; la préparation d'un câble téléphonique pupinisé destiné au tronçon Denderleeuw - Zottegem.

Il a approuvé aussi une série de marchés d'approvisionnements, notamment celui des rails pour l'année 1981, au montant estimé de 900 millions.

Transformation d'une série de locomotives

Courant avril 1980, l'Atelier de Traction Diesel de Haine-St-Pierre a présenté la locomotive 3927, prototype de la transformation des locomotives diesel série 59 en locomotive bi-mode (sinon... polymorphe) diesel-électrique ET électrique (par captation du courant à la caténaire). Cette innovation audacieuse permet de faire face aux problèmes énergétiques actuels et aux difficultés d'exploitation nées de la coexistence de lignes électrifiées et non électrifiées dans une même région.

Nos membres, qui souhaiteraient recevoir la fiche descriptive de ce prototype, ainsi que les premières photos officielles (tirage offset) peuvent écrire à SNCB - Atelier Traction Diesel, Dossier 3927 à 7160 Haine-St-Pierre. (joindre 3 timbres à 9F - frais).

Cette information, dont le GTF asbl n'avait pu avoir connaissance à ce jour, est publiée par autorisation exceptionnelle du rédacteur en Chef de Ferro-Flash, revue du CFC.

GTF asbl.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

COMMUNIQUE DE PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer belges s'est réuni le vendredi 30 mai 1980, sous la présidence du chevalier J. de SPOT, premier vice-président.

Il a approuvé une série de travaux, notamment : la réfection de l'ouvrage d'art en béton situé au croisement de la ligne Braine-le-Comte - Luttre et la route nationale n° 6 à Manage; l'aménagement d'un passage supérieur, la modification de la voirie et la pose de voies en vue de l'établissement d'une quatrième voie entre Charleroi Sud et Châtelineau; l'adaptation des caténaires sur la ligne Liège - Bruxelles, à Bléret, en vue de la construction d'un passage supérieur en remplacement du passage à niveau n° 22; le remaniement des installations de voies de la gare de Tournai, côté Mouscron; l'aménagement d'une voie en vue d'améliorer la desserte industrielle à Châtelineau; la réfection d'une fosse de visite dans un poste d'entretien à Châtelineau formation; l'aménagement de voiries en vue de la suppression du passage à niveau n° 3 de la ligne Rivage - Trois-Vierges à Roanne-Coo et l'établissement de fossés et de caniveaux le long du tronçon Stoumont - Grand-Halleux; la construction d'un pertuis sous la ligne Mons - Bruxelles pour le détournement de la Haine à Nimy; des travaux extérieurs de signalisation au nouveau faisceau de marchandises de Flémalle Annexe, à Val-St-Lambert et à Biaton; la préparation de câbles téléphoniques destinés à la ligne Herbesthal - Eupen - Raeren; l'équipement électrique des postes de sectionnement de St-Ghislain, de Mouscron et de Maubray; la modernisation et l'automatisation de l'équipement de protection des passages à niveau sur le tronçon Quévy - Tubize de la ligne vers Bruxelles; le renouvellement de liaisons téléphoniques entre Bruxelles Nord et Schaerbeek; l'exécution de travaux d'éclairage du centre d'entretien de l'outillage à Forest Midi ainsi que d'un bâtiment de service et des installations extérieures de la gare d'Alost Kerrebroek; l'aménagement et l'agrandissement du bâtiment des voyageurs à Alken; la construction d'une sous-station de traction à Dudzele, dans le cadre des travaux de déplacement et de dédoublement de la voie électrifiée au sud de la deuxième écluse de mer à Zeebrugge; des travaux de câblage et de signalisation entre la bifurcation Nazareth et Heist-op-den-Berg ainsi que dans le triangle d'Aarschot; l'établissement de voies du côté est du bassin B 1 au port d'Anvers ainsi qu'au bassin Rondenhuize au port de Gand; des levés photogrammétriques en vue de l'étude de la suppression des passages à niveau sur la ligne Bruges - Courtrai et le tronçon Courtrai - Zottegem; la peinture des parties métalliques d'ouvrages d'art et de garde-corps de murs de soutènement entre Gand St-Pierre et Gand Dampoort ainsi que d'abris de quai à Gentbrugge.

— Appellations symboliques de service
des gares et dépendances avec personnel.

<u>— A —</u>			
Ans	Ans	FDP	Dampremy
AS	As	FDR	Dendermonde
ATH	Ath	FDT	Diest
		FEG	Grembergen
<u>— F —</u>		FEI	Eine
FAD	Schoonaarde	FEK	Lebekke
FAI	Hauchies	FELS	Ertvelde
FAK	Aiken	FEO	Ronet
FAN	Ename	FEQ	Clabécq
FAO	Aiseau	FES	Essen
FAT	Haacht	FET	Herent
FAZ	Anzegem	FFC	Farciennes
FBC	Braine-le-Comte	FFL	Fontaine l'Evêque
FBCL	Bruxelles-Central	FFR	Frasnes-lez-Buissenal
FBD	Braine l'Alleud	FFU	Flénu
FBG	Brugelette	FFV	Neufvilles
FBK	Blankenberge	FFW	Flawinne
FBKI	Bruxelles-Petite-Ile	FGA	Gavere
FBMZ	Bruxelles-Midi	FGB	Jabbeke
FBN	Bruxelles-Nord	FDG	Gent-Stapelplaats
FBOW	Bruxelles-Ouest	FGDM	Gent-Dampoort
FBR	Beveren	FGED	Balegem-Dorp
FBSC	Basècles-Carières	FGH	Saint-Ghislain
FBSG	Berchem-Sainte-Agathe	FGL	Gosselies
FBY	Bussilly	FGM	Gulmaarden
FBX	Bressoux	FGN	Buggenhout
FCB	Schellebelle	FGND	Gent-Noord
FCH	Chêrêe	FGO	Rhode-Saint-Genèse
FCL	Châtelineau-Châtelet	FGP	Gouy-lez-Piéton
FCR	Charleroi-Sud	FGRA	Geraardsbergen
FCRO	Charleroi-Ouest	FGRB	Gent-Rabot
FCS	Ecaussinnes-Carières	FGS	Ghislengien
FCV	Berchem	FGSP	Gent-Sint-Pieters
FCX	Micheroux	FGST	Gent-Oost
FD	Deinze	FGU	Buizingen
FDD	Dendericeuw	FGZH	Gent-Zeehaven
FDF	Duffel	FH	Halle
FDG	Diegem	FHA	Haultert
FDK	De Panne	FHE	Haren Noord
FDN	Oudenaarde	FHI	Heist
FDO	Drongen	FHK	Hansbeke

FIIL	Harelbeke	FLU	Luttre-Pont-à-Ceilles
FHR	Herbesthal	FLV	Leuven-Kom
FHS	Husselt	FLVK	Leuven-Kom
FHT	Herentals	FLY	La Croyere
FIIZ	Herzele	FLZ	Leuze
FI	Ieper	FM	Mechelen
FID	Idegem	FMB	Boom
FIE	Bilzen	FMC	Mouscron
FIK	Diksmuide	FME	Menen
FIU	Erbiscul	FMHT	Merchtem
FIZ	Muizen	FMI	Marcinelle
FJE	Nijlen	FMK	Moerbeke
FJM	Jemappes	FML	Melle
FJS	Jemeppe s/Sambre	FMN	Manage
FJT	Jette	FMR	Marchienne-au-Pont
FJE	Nylen	FMRS	Marchienne-Est
FJR	Jurbise	FMS	Mons
FKG	Genk	FMT	Moustier
FKI	Kontich	FMU	Remicourt
FKK	Knokke	FMY	Montignies-Formation
FKL	Laeken Laken	FN	Antwerpen-Centraal
FKLO	Eeklo	FNDM	Antwerpen-Dam
FKO	Okegem	FNDS	Antwerpen-Dok. en Stapelplaats
FKP	Kapelle-op-den Bos	FNF	Franzière
FKR	Merelbeke	FNG	Enghien
FKS	Essene-Lombeek	FNKL	Antwerpen-Kiel
FKTH	Kalmhout	FNM	Ingelmunster
FKV	Vierne-Moerbeke	FNN	Ninove
FKW	Opwijk	FNND	Antwerpen-Noord
FL	Liège-Guillemins	FNO	Trois-Ponts
FLB	Leembeek	FNR	Namur
FLC	Lichtervelde	FNT	Antoing
FLD	Landen	FNU	Nieuwerkerken
FLE	Lede	FNVT	Nivelles
FLF	Floreffe	FNZ	Hennuyères
FIGP	Liège-Palais	FNZ	Sint-Denijs-Boekel-Nederzwalm
FIK	Lokeren	FNZD	Antwerpen-Zuid
FLM	Landegem	FNZG	Antwerpen-Schijnpoort
FLN	Lessines	FO	Forest-Midi
FLO	Antwerpen-Linkeroever	FOA	Oostakker
FLR	Lier	FOB	Boortmeerbeek
FLS	Aalst	FOE	Hoboken-Poeder
FLT	Aalter	FOI	Comines

FOL	Lillois	FTI	Bierset Awans
FOST	Forest-Est	FTIK	Etikhove
FOVR	Forest-Voitures	FTK	Kortemark
FPG	Leupegem	FTM	Tamines
FPH	Eppegem	FTN	Ternat
FPL	Peruwelz	FTNN	Tienen
FPO	Oostkamp	FTQ	Le Touquet
FPP	Poperinge	FTR	Turnhout
FPR	Liège-Haut-Pré	FTS	Temse
FPS	Pepinster	FTT	Tielt
FPT	De Pinte	FTU	Thulin
FQ	Quiévrain	FTY	Tournai
FQN	Quenast	FTX	Théux
FQR	Quaregnon-Wasmuel	FTZ	Tubize
FR	Brugge	FUGE	Gentbrugge
FRB	Ruisbroek	FUH	Heule
FRC	Le Campinaire	FUS	Uccle-Stalle
FRD	Sint-Maria-Lierde	FVB	Beervelde
FRE	Herne	FVE	Vichte
FRL	Roeselare	FVG	Waregem
FRMB	Erembodegem	FVI	Vielsalm
FRMT	Brugge-Zeehaven	FVK	Vertrijk
FRN	Ronse	FVL	Auvelais
FRP	Puurs	FVR	Waremmé
FRST	Aarschot	FVS	Visé
FRT	Torhout	FVST	Verviers-Est
FRU	Burst	FVT	Wetteren
FRX	Roux	FVU	Veurne
FRZ	Trooz	FVV	Vilvoorde
FSB	Boussu	FVY	Gouvy
FSD	Oostende	FW	Watermael
FSDM	Oostende-Zeehaven	FWA	Sint-Katelijne-Waver
FSG	Soignies	FWB	Willebroek
FSK	Scheidewindeke	FWE	Weerde
FSMB	Sint-Martens-Bodegem	FWG	Wijgmaal
FSN	Sint-Niklaas	FWI	Neerwinden
FSR	Schaerbeek	FWM	Weveigem
FSS	Spa	FWO	Wondelgem
FST	Sint-Truiden	FWT	Waterloo
FSU	Baulers	FWU	Lauwe
FTB	Kortenberg	FXA	Acren
FTE	Uccle-Caievoet	FXH	Fexhe-le-Haut-Clocher
FTG	Tongeren	FXS	Herseaux

FYB	Rovigny	GSW	Sint-Joris-Weert
FYE	Beyne	GT	Haine-Saint-Pierre (Formation)
FYP	Masnuy-Saint-Pierre	GTI	Tilly
FZ	Zele	GTT	Testelt
FZA	Zaventem	GV	Verviers-Central
FZB	Zandbergen	GVO	Verviers-Ouest
FZE	Ezemaal	GVX	Voroux
FZG	Zingen	GW	Winterslag
FZL	Londerzeel	GWK	Welkenraedt
FZT	Zottegem	GWT	Waterschei-Zwartberg
FZU	Zulte	GWV	Wavre
FZW	Zwevegem	GZC	Zichem
FZY	Mazy		
FZZ	Zelzate		
		<u>- L -</u>	
<u>- G -</u>		LAS	Asse
GBA	Balen-Wezel	LBC	Bascoup
GBL	Berlaar	LBG	Leopoldsburg
GBW	Balen-Werkpiaats	LBH	Binche
GCR	Charleroi-Sud-Quai	LBM	Beernem
GDL	Dollain	LBQ	Bracquenies
GDN	Eisden	LBV	Barvaux
GF	Florennes-Central	LBX	Bruxelles Tour et Taxis
GHE	Heverlee	LBZ	Berzée
GHK	Heike	LC	Ciney
GHO	Heist-op-den-Berg	LCC	Courcelles-Centre
GJ	Jamicoux	LCCM	Courcelles-Motte
GLG	Ligny-Currières	LCL	Couillet-Montignies
GLI	La Louvière-gare industrielle	LCN	Court-Saint-Etienne
GLK	Lanaken	LCS	Cuesmes
GLM	Limal	LDK	Deerlijk
GLR	La Roche (Brabant)	LDR	Bassrode-Noord
GMN	Mentzen	LDS	Lodelinsart
GMO	Mortsel	LDV	Dour
GMOG	Mortsel-Oude God	LFC	Forchies
GMR	Marchienne-Gare privée Providence	LFH	Flemalle-Haute
GNS	Antwerpen-Oost	LFLZ	Feluy-Zoning
GOL	Olen	LFR	Fleurus
GON	Olné	LG	Geel
GPL	Philippeville	LGB	Gembloux
GRT	Couillet Montignies (Rectiau)	LGBG	Langerbrugge
GSI	Schaerbeek-Josaphat	LGP	Genappe
GSU	Schulen	LHA	Heer-Agimont
		LHC	Hyon-Ciply

LHD	Houdeng-Gougnies	LQ	Erquelines
LHG	Harmignies	LQV	Quévy
LHL	Mollem	LRB	Libramont
LHM	Hamoir	LRD	Ardooie-Koolskamp
LHP	Haine Saint Pierre	LRG	Obourg
LHR	Havrè Ville	LRS	Frameries
LHS	Herstal	LS	Bastogne
LHT	Hastière	LSD	Sleidinge
LHY	Statte	LSL	Liers
LIM	Grimde	LSN	Esneux
LJ	Jemelle	LSW	Sinaai
LJF	Jemeppe Froidmont	LT	Ottignies
LK	Kortrijk	LTD	Tessengerlo
LKD	Liedekerke-Teralfene	LTT	Tertre
LKM	Hemiksem	LTZ	Trazegnies
LKN	Linkebeek	LUR	Rocourt
LKP	Kapeilen	LVL	Leval
LKR	Ekeren	LVR	La Louvière
LL	Arion	LWC	Walcourt
LLE	Villers-la-Ville	LWK	Wervik
LLS	La Sambre	LWM	Wijchmaal
LLT	Biaton	LWT	Waarschoot
LMG	Mariembourg	LX	Bruxelles-Quartier Léopold
LMH	Marbehan	LY	Huy
LMK	Maaseik	LZD	Zwijndrecht
LML	Mol	LZE	Zeebrugge
LMM	Momignies	LZG	Izegem
LMZ	Morlanwez	LZM	Zedelgem
LNC	Monceau	LZR	Zeebrugge-Lokaal
LNCU	Monceau-Usines		
LNE	Balen-Nete	- M -	
LNG	Neufchâteau	MAB	Aubange
LNI	Niel	MAE	Anhee
LNK	Mechelen Nekkerspoel	MAI	Aisémont
LNO	Louvain-la-Neuve-Ottignies	MAP	Appelterre
LNP	Neerpelt	MAS	Assesse
LNS	Carnières	MBF	Saint-Vincent-Belle Fontaine
LNV	Nivelles-Nord	MBG	Beauraing
LOB	Borrem	MBL	Bianmont
LOL	Lommel	MBM	Bomal
LOT	Lot	MBR	Boitsfort Bosvoorde
LPS	Pâturages	MBX	Bertrix
LPT	Piéton	MC	Chustre

MCH	Mutche-en-Famenne	MRR	Courrière *
MCO	Corswarem	MRV	Rivage
MCP	Comblain-au-Pont	MRX	Rixensart
MCT	Comblain-la-Tour	MS	Sterpenich
MD	Saint-Denis-Bovesse	MSG	Signeulx
MDL	Groenendaal	MSM	Virton-Saint-Mard
MFE	Fde	MTB	Etterbeek
MFL	Forenville	MTF	Tilff
MFR	Forrières	MUA	Houthalen
MG	Gedinne	MVO	Vonèche
MGA	Groot-Bijgaarden	MW	Wideumont
MGD	Graide	MWL	Ayawaille
MGN	Gendron Celles	MWR	Warnant
MGP	Grupont	MZD	Zolder
MGR	Angleur		
MGV	Genvai	<u>- N -</u>	
MH	Athus	NA	Ampsin
MHB	Habay	ND	Dave-Nord
MHO	Hove	NDN	Anderne-Seilles
MHT	Hatrival	NDT	Dinant
MHV	Haversin	NFG	Flemalle-Grande-Esp.
MHY	Houyet-Ardenne	NG	Engis
MHZ	Hulanzey	NGD	Godinne
MI	Beringen-Mijn	NH	Hermalle-Sous-Huy
MID	Heide	NJ	Jambes-Nord
MIM	Bissegem	NK	Kinkempois
MKM	Stockem	NLB	La Buissière
ML	La Hulpe	NLS	Lobbès
MLM	Lumorteau	NLT	Lustin
MLR	Melreux-Hotton	NM	Amay
MLV	Lovaux	NMD	Marche-les-Dames
MLZ	Lenzée	NMH	Namèche
MM	Mont-Saint-Guibert	NS	Sclaigneaux
MMA	Mont-sur-Marchienne	NSR	Seraing
MML	Marloie	NSS	Solre-sur-Sambre
MNK	Munkzwalm	NTH	Thuin (Nord)
MNN	Naninne	NTL	Tilleur
MNS	Anseremme	NV	Yvoir
MPL	Paliseul	NVL	Val-Saint-Lambert
MPO	Pontrôme	NZ	Marchienne-Zone
MPS	Poulseur	<u>- R -</u>	
MPX	Poit-Saint-Hubert	REP	Eupen
MRN	Rhines	RER	Raeren

RMB	Büllingen		
RMJ	Monschau		
RML	Lammersdorf		
RMO	Losheimergraben		
RMQ	Kalterherberg		
RMS	Sourbrodt		
RMT	Roetgen		
RMV	Sankt-Vith		
RMW	Wuimes		
RMX	Konzen		
RMY	Malmédy		
RMZ	Weywertz		

Note du GTF asbl

Ces sigles sont en fait les anciennes abréviations télégraphiques utilisées au XIXe siècle pour symboliser les noms des gares de chemin de fer. L'annexe 1 de la carte des voies ferrées de G. Close (éditions GTF asbl) les reprend entièrement, y compris pour les trop nombreuses gares aujourd'hui disparues.

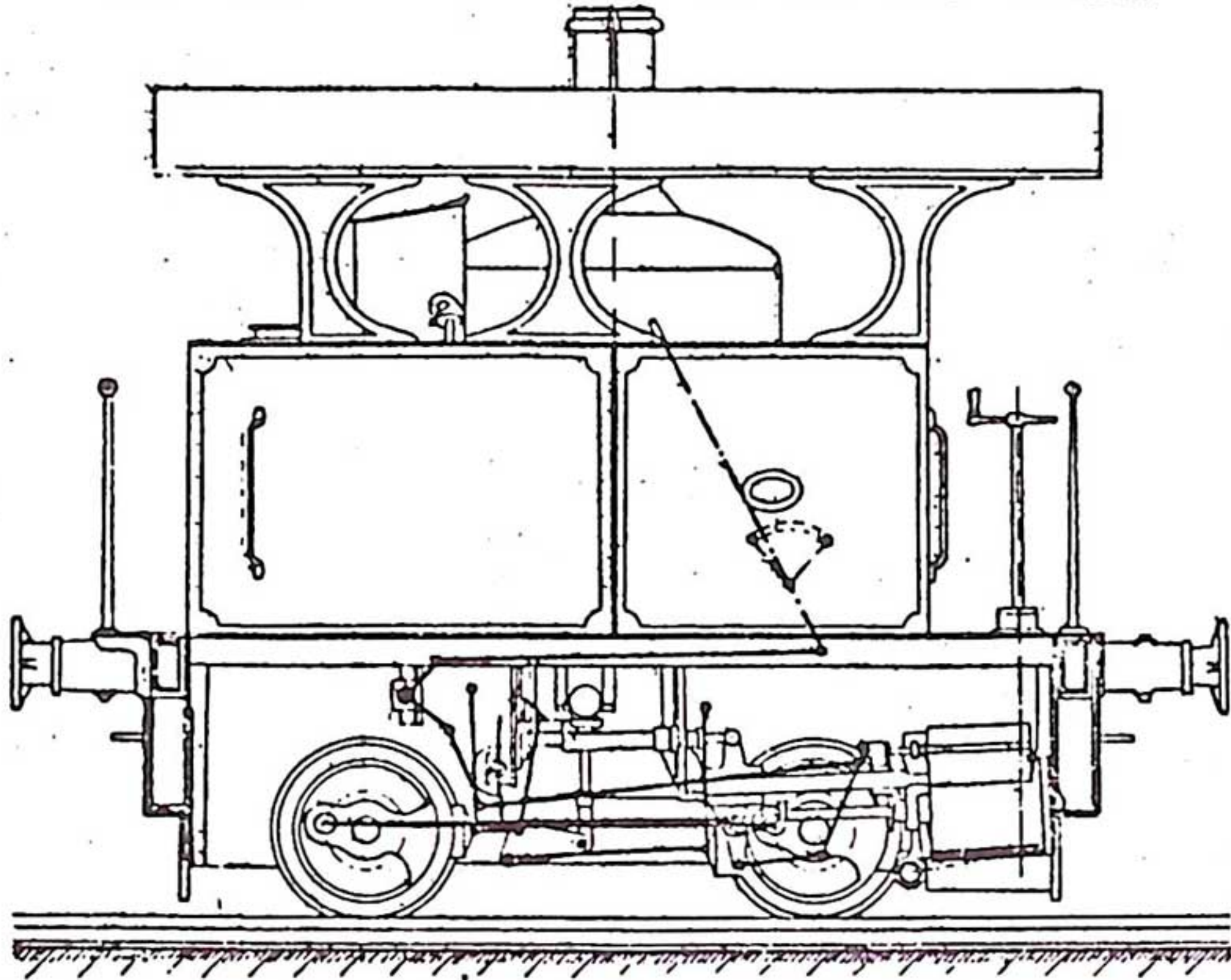
La première lettre du sigle permet de savoir le nom des anciennes compagnies propriétaires des voies de chemin de fer belges, car ces abréviations ont été inventées au temps où la SNCB n'existait pas encore...

Ainsi, l'initiale :

- F : désigne les gares du réseau Etat
- G : désigne les gares appartenant à de petites compagnies
- L : désigne la Gde Compagnie du Luxembourg & de petites compagnies
- M : désigne le Grand Central Belge
- N : désigne le Nord Belge
- R : utilisé à partir de 1919 pour désigner les gares des Cantons de l'Est, revenus à la Belgique (antérieurement Chemin de Fer de l'Etat Prussien).

LOCOMOTIVE

T
Y
P
E



IV

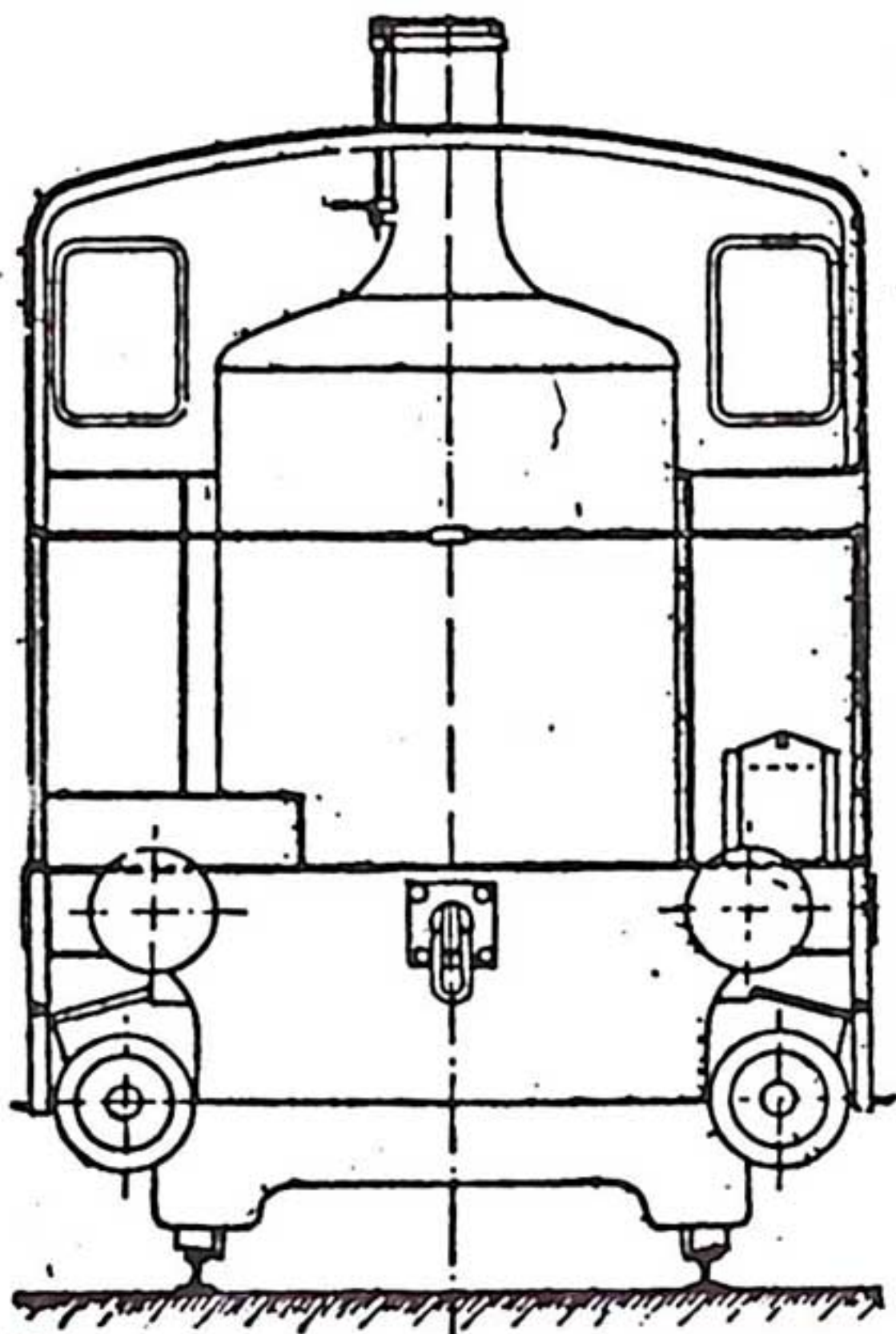
Plus connue sous le nom de "LOCO BOUTEILLE", elle a été fabriquée à plus de 1000 exemplaires pendant 80 ans et a fait les beaux jours de Cockerill. La première locomotive portait le n° 745 (c'était 1870), la dernière le n° 3366 (c'était 1950).

Voici quelques renseignements à son sujet:

- La chaudière est verticale, ce qui réduit l'espace en longueur, permet l'emploi de deux essieux seulement, ramenés le plus près possible l'un de l'autre et sur lesquels porte tout le poids de la locomotive, à adhérence totale.

- Les essieux écartés de 1,80 m. permettent de franchir sans difficulté les courbes de 15 m. de rayon.

- La machine, d'un maniement des plus faciles, peut s'arrêter sur un parcours très court. L'arrêt peut être rendu presque instantané, grâce à l'emploi d'un frein à vapeur, exerçant un effort de 4000 Ks qui est reporté également sur les quatre roues: faculté précieuse en vue de prévenir les accidents, surtout à la descente sur les fortes rampes, telles qu'on en rencontre souvent sur les voies industrielles.



- La chaudière, système Field est d'une mise en pression très rapide: en 45 minutes, la pression de 10 at. est atteinte.

- L'injecteur restarting permet d'alimenter d'eau à 45°.

- Les cylindres sont placés extérieurement aux longerons, ainsi que tous les organes de la distribution, ce qui facilite la surveillance et les réparations.

- La distribution est du système Waelschaerts.

- Voici un tableau des dimensions principales:

-Pression effective à la chaudière	12. atm.
-Diamètre des cylindres	0,285 m.
-Course des pistons	0,320 -
-Diamètre des 4 roues couplées	0,700 -
-Ecartement des essieux	1,800 -
-Surface de chauffe	25,5 m ² .
-Surface de grille	1. m ² .
-Contenance des soutes à eau	3,2 m ³ .
- " " " " à charbon	0,650m ³ .
-Longueur extrême en dehors des butoirs	4,600
-Largeur extrême	2,470
-Hauteur minima sur rails	3,800
-Poids en ordre de service	20.000 Kcs
-Charge démarrée en plan et en ligne droite, la résistance au roulement des véhicules étant 8 Kcs par tonne	280 tonnes
-Charge démarrée sur rampe de 0,01	115 "
- " " " " de 0,02	70 "
- " " " " de 0,03	44 "
- " " " " de 0,04	30 "
- " " " " de 0,05	24 "
-Rayon minimum des courbes	15 m.
-Consommation en eau par jour	6,5 m ³ .
- " houille gailleteuse	700 Kcs
- " huile	2 -
- " graisse	1,5

Actualités de la SNCV

Groupe de Flandre Occidentale

La motrice standard 9291 (ex 9817) est actuellement remise dans son état originel à l'atelier d'Ostende : on y supprime les boîtes à films et on y réaménage des compartiments des deux classes. On envisagerait même de les doter d'un équipement de freinage système PIEPER !

Groupe du Hainaut

Deux nouvelles motrices "S" reconstruites par les ateliers de Jumet, les 9I71 et 9I72, ont été mises en service respectivement à la mi-février et à la fin mars. Les bogies de ces deux voitures n'ont cependant pas été équipés des mêmes perfectionnements que ceux de la 9I73. A la fin avril, cette dernière était donc toujours la seule à avoir été dotée de roues élastiques et d'une nouvelle suspension.

Depuis la mi-mars, les motrices rénovées ne sont plus confinées aux boucles de Jumet et peuvent être observées sur la plupart des services sans remorque de Charleroi.

Toutefois, l'évènement le plus important pour l'avenir du réseau vicinal hennuyer depuis la mise en service du semi-métro vient de se produire ce 8 avril: la ligne 90 est desservie depuis par autobus entre Anderlues et La Louvière afin de permettre sa reconstruction intégrale au gabarit des futures voitures articulées et la pose de voie de 50 kg/m.

Des tramways avec film "90" circulent toutefois toujours entre Charleroi et Anderlues, bien qu'effectuant le même trajet que le 89. Cette mesure permet aux passagers de différencier les tramways donnant correspondance pour La Louvière des simples "89".

Au début du mois d'avril, les motrices 9099 et 9I27 ont été équipées de pantographes unijambistes à double frotteur. Une innovation de plus dans le Hainaut où l'on peut admirer désormais trois types de pantographes côte à côte!

R. DUSSART-DESART
24-04-80

VOYAGE EN TRAM SUR LE RESEAU DU HAINAUT

Samedi 21 juin 80, le CFC a organisé une excursion en tramway de Charleroi (Sud) à Maurage via Anderlues - Carnières et retour via Trazegnies - Souvret.

Nouvelles diverses

- * A partir du 16/6/80, et pour une période d'environ deux mois, la circulation des tramways est interrompue entre Fontaine l'Evêque n° 2 et Anderlues (Monument) de 9 à 15 heures. Les trams sont déviés par Anderlues Jonction, pour cause de travaux.
- * A partir du 2/6/80, le tram 80 est détourné par la ligne 41 entre Roux (Plomcot) et Trazegnies (Ecoles) pour travaux de voirie et remplacement voies vicinales entre Courcelles Trieux et Trazegnies rue de l'Epine. Un autobus de substitution, avec plaque 80, circule sur le parcours tramway neutralisé et assure les correspondances.
- * Selon des sources orales, la nouvelle section du semi-métro Gare de l'Ouest - Piges serait mise en essais le 18 juin 80 et en service commercial le 20 juin 80.
- * le 10/6/80, une motrice standard (la 10292) a été transférée de La Roue à Tuillies.
- * La 9127 est dotée d'un pantographe nouveau système (sorte de demi-pantographe Stæman) Roger Thiry - 16/6/80.

Ligne de Han-sur-Lesse - Grottes de Han

- * L'AR 266 est en cours de réparation.
- * Trois remorques sont sur le réseau : 9495, 9486, 9499. La 9495 a toutefois été fortement accidentée lors de son transport de Bruxelles vers Han et devra être remplacée par la SNCV.
- * L'aiguillage situé devant le bureau des grottes a été remplacé.
- * La commune de Rochefort s'est opposée à l'établissement d'un nouveau terminus autour de l'église ou autour du camping.
- * La Société des Grottes a pris accord avec la SNCV pour obtenir en dépôt deux autobus vicinaux qui pourraient pallier à une défaillance du tram (déraillement...)
- * L'avenir du tram ne paraît pas compromis à court terme. Mais la rarefaction des pièces de rechange et l'usure du matériel constituent une lourde hypothèque pour l'avenir. Une étude pour l'électrification a été entreprise : son coût en paraît élevé. On ne peut cependant en omettre les nombreux avantages : facilité d'exploitation, usure moindre de la voie (bogies), entretien facilité du matériel, robustesse des motrices type S.

Actualités de la STIB

H.A.

Axes Est-Ouest

Le 15/9/80, les voies entre Ste Catherine et Beekkant seront mises à la disposition des services ayant en charge l'écolage du personnel. Cette section, contenant trois nouvelles stations (Comte de Flandres, Etangs Noirs, Beekkant) devrait être mise en service début 1981.

A l'autre extrémité, les travaux de pose de voie seront arrêtés courant juin 1980. A cette époque, les équipes entameront la pose des voies sur le tronçon St-Guidon - rond point du Meir (antenne Beekkant - Vaillance).

Tramways

- * Un déplacement provisoire des voies est prévu à la gare du Midi, à hauteur de la Rue Couverte, courant novembre 1980.
- * Un déplacement provisoire des voies est envisagé Place Louise début février 1981.
- * Il sera autorisé de faire circuler des voitures 7500 accouplées sur certains itinéraires, compte-tenu des différentes alimentations électriques.

H.A. d'après SAC

Activités du GTF asbl



VOYAGES

Voyage du Millénaire de la Principauté de Liège le Samedi 23 août 1980.

Train " Le FAGNARD "

Au centre de ce Trans-fer vous trouverez la description de ce voyage ainsi que les modalités d'inscription.

Les membres du G.T.F. en règle de cotisation à la date du 01 juin 1980 et qui s'inscriront avant le 20 juillet 1980 pourront bénéficier d'une réduction du montant de l'inscription pour eux-mêmes, leur épouse, parents ou enfants habitant sous le même toit.

Le tarif devient : - membres ou assimilés320 FB (*)
- enfants (-16 ans) inchangé...130 FB
- dîner inchangé355 FB

L'inscription se réalise en utilisant le bulletin d'inscription et en complétant la ligne marquée (*).

La participation des enfants est limitée à celle de ceux qui accompagnent leurs propres parents.

VENEZ PASSER AVEC NOUS UNE JOURNEE DE CETTE ANNEE 1980 DU MILLENAIRE
DE LA PRINCIPAUTE DE LIEGE.

DISTRIBUTION

La ligne 163 Libramont - Gouvy de la SNCB(*) par A. DAGANT

A l'occasion du 111e anniversaire de l'ouverture de la ligne.
Un livre format A5 de 96 pages, avec 120 illustrations et encarts reproduisant le plan des installations de Bastogne et un graphique de service. Couverture illustrée.

Prix : 300 FB + 20 FB (envoi) = 320 FB. Livraison dès réception de l'auteur.

Notre service Distribution peut vous procurer cet ouvrage. Il vous suffit de verser la somme correspondante au compte 001-0643004-67 de GTF asbl, Distribution, 4000 Liège. Les membres étrangers se réfèrent à la procédure indiquée en 3e page de couverture.

(*) titre exact non communiqué

EDITIONS

Vous trouverez en encart l'annexe 4 à la carte des voies ferrées de G. Close, publiée par le GTF asbl. Celle-ci reprend toutes les modifications annoncées de manière éparsée dans Trans-Fer depuis la publication de l'annexe 3. Des annexes 4 supplémentaires peuvent être obtenues en écrivant à GTF asbl, BP 191, 4000 Liège 1. Prière de joindre une enveloppe timbrée à 9FB et portant indication de vos nom et adresse.

Nous avons aussi publié une traduction anglaise et allemande de la carte et de ses annexes. On peut l'obtenir en écrivant à GTF asbl, BP 191, 4000 Liège 1 en joignant à la demande deux timbres-poste non collés à 9F (ou deux coupons-réponse internationaux).



A.S.B.L.

Le GTF asbl met en fabrication :
une locomotive vicinale (SNCV) à vapeur type 18 voie 1m

Soucieux de répondre au voeu de nombreux modélistes de la voie étroite et amateurs de chemins de fer vicinaux, le GTF asbl fait construire, par une firme spécialisée et réputée, un modèle réduit de locomotive vicinale à vapeur type 18 voie 1 mètre.

Description

Echelle : HO = 1/87e, pour voie HOm (12mm)

Modèle en laiton poli, non peint et non verni, très finement exécuté
Nombreux détails rapportés.

Système deux rails, courant continu

Motorisation robuste, entraînement par vis sans fin et pignons
droits sur les trois essieux.

Attelages à choquelles fonctionnels

Tampons centraux du type SNCV

Options

1. Livraison de la locomotive complètement montée

Au prix actuel défini ci-après, la locomotive n'est disponible que par souscription (fabrication strictement limitée)

PRIX (TVA comprise) : 8900 FB + frais d'envoi recommandé :
75 FB (Belgique) - 100 FB (étranger)

Nous vous conseillons de vous inscrire via votre club BELGE de modélisme : dans ce cas, vous évitez frais d'envoi et risque de détérioration pour autant que celui-ci fasse une commande groupée.

SOUSCRIPTION avant le 25 juillet 1980 par versement de 4000 FB d'acompte au compte 240-0217981-26 GTF asbl, 4000 Liège.

Veillez à ce que votre adresse soit bien libellée et soit toujours valable au moment de la livraison.

LE SOLDE du prix est à verser d'office (sans attendre un rappel du GTF asbl) avant le 31/12/80 au compte précité.

2. Livraison en kit

Pendant la période de souscription, il est possible d'obtenir la machine en kit (non montée et panneaux non pliés) au prix global de 5100 FB + frais d'envoi comme ci-dessus.

Un premier versement de 3000FB doit être fait au compte précité avant le 25 juillet 80, le solde devant être versé pour la fin de l'année.

Après la clôture de la souscription (25/7/80), le prix de vente sera majoré de + 20 % pour autant qu'il reste des modèles disponibles. De toute manière, la version kit ne sera plus disponible : seul le modèle complètement monté restera en vente.

LIVRAISON (option "montée" ou "kit") : probablement mars 1981.

Clause de révision : en cas de modification notable des cours de change du FB, le GTF asbl se réserve le droit de demander une adaptation correspondante du prix.

DIVERS

A NOS MEMBRES

- Le GTF asbl réalise des affiches pour annoncer son grand voyage "Le Fagnard" du 23 août prochain. Ceux de ses membres qui auraient la possibilité d'affichage en des lieux de passage sont invités à se faire connaître à GTF asbl, BP 191, 4000 Liège 1.
- Les Trans-Fer n° 1 à 8 et 11 sont complètement épuisés.
- Pouvons-nous encore insister pour qu'en cas de commande d'article au GTF ou d'affiliation, vous respectiez les instructions données. Pour la survie "administrative" de notre association, nous avons réparti les tâches entre divers membres bénévoles, qui gèrent chacun un compte financier GTF asbl, spécialisé au type d'activité dont ils se sont chargés.
Si vous confondez par exemple les numéros de compte - toujours indiqués à la suite de chaque service que nous vous proposons - vous risquez de créer des erreurs. Nous rappelons que notre CCP est uniquement réservé aux paiements en provenance de l'étranger.
- Les prochaines réunions du GTF asbl auront lieu les 5/9, 3/10, 7/11 et 5/12 à 20h au 1er étage du buffet de la gare de Liège Guillemins. Chacun y est cordialement invité.
- Nous signalons aux modélistes que la firme JOCADIS rue de Bruxelles, 58 à Enghien offre, en nombre limité et au prix de 3750F pièce, la reproduction au 1/87e d'une motrice standard de la SNCV.
En boîte de construction, caisse en métal blanc, écartement HOe ou 12 mm, avec décalcomanies. Options : boîte à film ou plaques, pantographe ou trolleys.
- Le British Post Office a édité, à l'occasion du 150e anniversaire du Chemin de Fer de Liverpool and Manchester, une série de 4 timbres accrochés l'un à l'autre et représentant le premier train. Le tout est présenté dans une pochette reproduisant cinq photos de la première ligne de chemin de fer, avec notice anglaise. On peut s'adresser à British Post Office - Philatelic Bureau, Lothian House, Lothian Road, GB-EDINBURGH EH3 9BB

Petites annonces (réservées aux membres du GTF asbl)

- *Marcel Lambou, rue Jardinière 272 4900 Angleur recherche photo autorail SNCF série X3868 (600 cv ?) et photos grues SNCB A.310.1, A.310.4 et A.310.5.
- *Serge Baliziaux, rue Albert Galmette, 7 à F-78530 Buc (France) recherche correspondants pour échanger cartes postales et photos ferroviaires, principalement tramways et vicinaux.
- *Paul Fanchamps, rue Reine Astrid, 6 à 4240 St-Georges (041/75.45.31) désire vendre revues et livres sur les chemins de fer. Liste complète sera envoyée à toute demande.

Expositions

Aux charbonnages de Bois-du-Luc, du 20 septembre à fin octobre 1980, exposition "Art et Métallurgie". Les 12, 13 et 14/9, animation par le Club Ferroviaire du Centre : projection de films et diapos, train vapeur et atelier de modélisme.

Du 1er mai à fin août au Boudewijnpark, derrière la gare de Bruges, exposition ferroviaire avec participation de clubs de modélisme, de la SNCB, SNCV et BVS.

XXVIIe congrès Morop à Interlaken (Suisse) 28/9/80-04/10/80

Il s'agit du congrès de l'Union Européenne des Modélistes Ferroviaires et Amis des Chemins de Fer. Ce congrès est composé de l'assemblée générale, de séances de travail et d'installations ferroviaires à visiter (la région d'Interlaken est très riche). On peut s'adresser pour tous renseignements et inscriptions à M. A. Vekemans, rue du Châtaau, 6 à 6320 Villers-la-Ville Tél. 071/87 76 97.

Bibliographie : "VOIE ETROITE"

Connaissez-vous "Voie Etroite" ? C'est une revue française bimestrielle, traitant des chemins de fer touristiques, secondaires et industriels. Elle a été créée il y a 10 ans par l'Association Picarde pour la Préservation et l'Entretien des Véhicules Anciens (APPEVA), qui exploite le Chemin de fer touristique Froissy-Dompierre, lui-même situé dans la Somme entre Paris et Lille. Partie d'un simple bulletin d'association au format 14x21, la publication a amélioré sans cesse sa formule; diffusée en kiosques depuis fin 1978, elle est passée cette année au format européen. Son domaine d'intérêt est très spécifique, et son public très spécialisé. Inutile d'y rechercher des nouvelles sur la SNCF... Par contre chaque numéro offre en priorité l'actualité des chemins de fer touristiques, bien illustrée grâce à la nouvelle formule "magazine". Des échos sur les lignes en voie étroite françaises et européennes y sont donnés. L'insolite est souvent présent: locotracteurs curieusement bricolés, machines-monument, réseaux à traction humaine en Chine, curiosités ferroviaires en tous écartements. Ainsi par exemple le numéro 80/3 offre, entre autres, des articles consistants sur le Vivarais, le futur train à vapeur des Chemins de fer de Provence, la mise en service d'une nouvelle machine sur Froissy-Dompierre. Des échos illustrés traitent du Le Blanc-Argent, de Marcilly, de Valmondois; on notera particulièrement des images de la réhabilitation d'une voiture de "départemental", récupérée par les amateurs de cette dernière association à l'état de poulailler ! L'historique n'est pas oublié; ainsi le précédent numéro présentait-il l'ancien réseau des Tramways de Nantes.

"Voie Etroite" paraît le 20 des mois impairs. On peut se la procurer par correspondance auprès de l'APPEVA, BP 106, F-80001-Amiens-Cédex, France, au prix franco de 13 FF (virement postal international). Abonnement annuel, 6 numéros: 75 FF. Demander l'index des articles parus depuis 1971.

LE TRAVAIL DU PLASTICARD : construction d'un autorail Brossel, par Xavier Jacquet, édition CFC.

Un volume A4 reprenant les fiches descriptives des autorails type 551, 552, 553 et 554, un bref historique et la méthode de construction, avec de nombreux schémas pour la reproduction en modèle réduit. Ce fascicule contient aussi un plan de l'autorail 234 de la SNCV. Impression Offset.

Commande par versement de la somme de 120FB + 20FB (envoi) par exemplaire au compte 271-0061822-65 du Club Ferroviaire du Centre à Houdeng.

Le GTF asbl ne distribue pas cet article.

SPECIAL TRIPS AND OPEN DAYS IN HOLLAND 1980

- 12 + 19 + 26 th July from 10 up to including 17 hour every hour a departure of the narrow gauge railway (700 mm) through the dunes south of Katwijk aan Zee.
- 15 up to incl 20th July "festivity week" of the line Apeldoorn - Dieren (Veluwsche Stoomtrein) which is 5 years in service now.
- 27 th July at 13.15 h departure of the Hoogoven-Excursietrein from NS-station Beverwijk (north of Haarlem) for a gratuitous roundtrip of about 2 hours over the yard of the iron works IJmuiden. Not allowed for children under six years old !
- 16 th August "Open day" of 2 working parties in depot Delfshaven in Rotterdam, the one occupying itself with historical rolling stock of the municipal tramway and the other nearly having completed the restauration of a 1913 built tramcar of the networks in Leiden and Haarlem (Blauwe Tram).
- 16 + 23 th August (see at 12 + 19 + 26 th July)
- 23 + 24 th August "Steam weekend" in Hellevoet-luis on occasion of the "Fortress-days".
- 29 th August (until further notice) "Open day" in depot Lijsterbesstraat in The Hague on occasion of the opening of the rebuilded work-shop of the municipal tramway.
- 31 th August (see at 27th July)
- 6 + 7 th September possible specials (steam locomotive of the Apeldoorn-Dieren line) over NS-tracks near the town of Zwolle on occasion of its 750th anniversary.
- 20 th Sptember "festivities" on occasion of the first lustrum of the electrical museum line to the Woods of Amsterdam starting at the Haarlemmermeer-station in Amsterdam.
- 27 th September "Steam day" in depot Crooswijk of the Stoom-Stichting-Nederland in Rotterdam (mainly German steamlocomotives).
- 28 th September (see at 27th July)
- 18 th October "Open day" on the yard of the Firma Starlift in Voorburg near The Hague where one can admire the progress in the restoration of the Blauwe Tram B 412 built in 1924 in Budapest.

The surview of the working days and schedules of the eight Dutch museum lines is enclosed. This surview can be ordered by sending DGld 1,50 to the ABN-Bank in The Hague for the account 51 46 30 728 of H Vellekoop. You can also send two international reply coupons or use the Postal Cheque Account 3988705 of H Vellekoop Op oude Rails, P.O.Box 97620, 2509 GA The Hague, Holland.

B O N N E S V A C A N C E S ! ! !

A tous nos membres, nous souhaitons des vacances de repos et de détente. Un prochain numéro de Trans-Fer vous parviendra dans le courant du quatrième trimestre de l'année.
En raison des congés de nos membres chargés des secteurs édition et distribution, nous vous remercions de patienter quelque peu si vous nous commandez un ou des articles en juillet et août.
GTF asbl.

LOBBES-THUIN

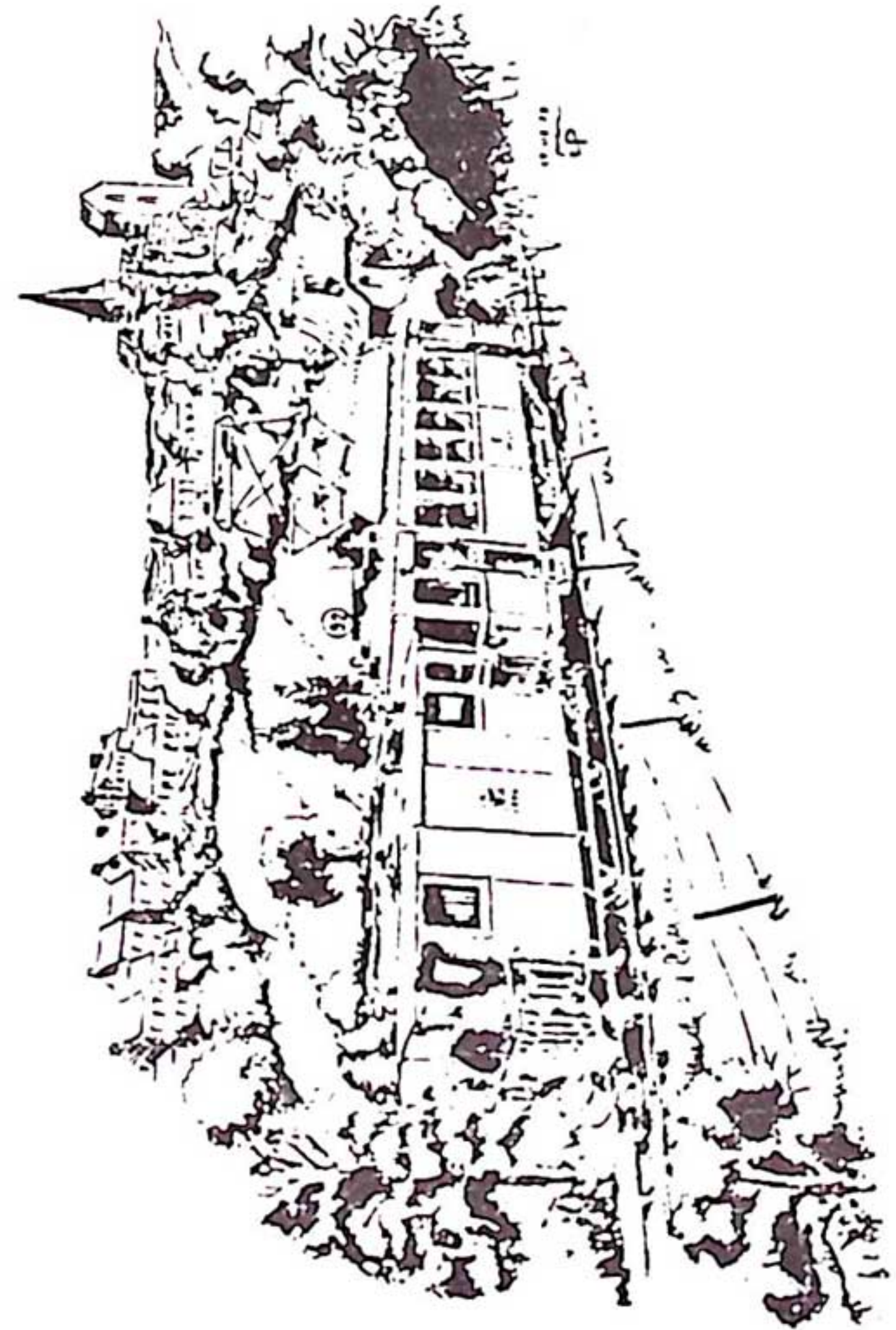
LETTRE 1980

ELECTRIQUE

Lobbes ↔ Thuin (92)

Trazegnies Dépôt..	11.15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Fontaine R. Leernes	11.40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Anderlues Jonction	11.55	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lobbes Ecoles.....	12.06	13.40	14.30	15.30	16.30	17.30			
Lobbes Pont du Nord	12.15	13.49	14.39	15.39	16.39	17.39			
Thuin Ville-Basse.	12.25	13.56	14.46	15.46	16.46	17.46			
Thuin Ville-Basse.	13.20	14.00	15.00	16.00	17.00	17.48			
Lobbes Pont du Nord	13.27	14.07	15.07	16.07	17.07	17.53			
Lobbes Ecoles.....	13.36	14.16	15.16	16.16	17.16	17.59			
Anderlues Jonction	.....	.....	.....	.....	.....	18.14			
Fontaine R. Leernes	.....	.....	.....	.....	.....	18.26			
Trazegnies Dépôt..	.....	.....	.....	.....	.....	18.55			

Les 2, 3, 10, 15, 17, 24 et 31 août, les 7 et 14 sept.



PAR LE VICINAL HISTORIQUE
du 2 août au 14 septembre
dimanches & jours fériés
après-midi

La correspondance est assurée à Lobbes Ecoles avec les services réguliers de la SNCV vers Anderlues et Charleroi.

Thuin et Lobbes sont également accessibles par chemin de fer depuis Charleroi-Sud.

RENS. Association pour la Sauvegarde du Vicinal

Musée Hainuyer du Tramway
 Association sans but lucratif

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, carte, 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. Veuillez 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.



A.S.B.L.

Adresse postale : BP 191 B-4000 LIEGE 1 (Belgique)

Toutes nos éditions peuvent être commandées selon le mode suivant :

- si vous habitez la Belgique ou le Grand-Duché : par versement préalable de la somme correspondante au compte 240-0380489-59 de GTF asbl, EDITIONS, 4000 LIEGE.
- de l'étranger, veuillez nous faire parvenir un Eurochèque garanti ou un mandat international à GTF asbl BP 191, B-4000 LIEGE 1 (Belgique). Vous pouvez aussi virer la somme correspondante au CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl B-4000 LIEGE.

L'envoi d'une lettre de confirmation de commande est inutile. Spécifiez bien votre commande sur votre bulletin de paiement.

Carte des voies ferrées de Belgique

Cette carte, sortie de presse il y a quelques mois, reprend l'ensemble des lignes ferrées SNCB et SNCV existant ou ayant existé en Belgique, à voie normale ou métrique. Dans le cas de la SNCV, les lignes sont simplement tracées. Pour la SNCB, la carte distingue les lignes existantes, à simple ou double voie, électrifiées ou non, hors service ou démontées. La carte mentionne le nom de toutes les stations SNCB. Un agrandissement des lignes du Centre et du Borinage permet de se faire une idée plus précise de la complexité ferroviaire de cette région.

La carte est au format 800x1000mm, impression offset 1 face, avec cadre et repaires permettant la recherche aisée d'une station. Echelle : 1 cm = 3 km.

La carte est accompagnée de 3 dépliant annexes :

- n° 1 : répertoire alphabétique des stations, haltes et points d'arrêt SNCB avec code télégraphique ancien et nouveau. Ce répertoire fait office d'index et permet le repérage d'une station sur la carte.
- n° 2 : régime d'exploitation des lignes SNCB et description du réseau ferré SNCV actuel.
- n° 3 : errata, mise à jour n°1 (31/1/79) et traduction néerlandaise des légendes de la carte et des annexes (nederlandse tekst : kaart en bijvoegselen)

VERSIONS DISPONIBLES (à spécifier à la commande)

* carte papier pliée au format A4 et présentée sous enveloppe
envoi en Belgique : 240FB + 20 FB (envoi) = 260 FB
étranger : 240FB + 25 FB (envoi) = 265 FB

* carte papier roulée sous tube carton avec bouchons
envoi en Belgique : 240FB + 20 FB (envoi) = 260 FB
étranger : 240FB + 30 FB (envoi) = 270 FB

* carte papier + carte plastique roulées en un envoi sous tube et avec un seul jeu d'annexes
envoi en Belgique : 320 FB + 25 FB (envoi) = 345 FB
étranger : 320 FB + 45 FB (envoi) = 365 FB

● **Les Tramways au Pays de Liège - tome 1**

Toute l'histoire des tramways urbains de Liège dans un luxueux volume 210 x 297 mm, contenant 290 pages avec plus de 400 photos toutes inédites et d'un intérêt historique certain. Finition impeccable et reliure pleine toile sous jaquette illustrée. Expédition par envoi recommandé sous boîte anti-chocs.

Prix : 1400 FB + 115 FB (envoi) = 1515 FB

On peut trouver ce livre en librairie (surtout en région liégeoise: Bellens, Béranger, Paul Gothier, Halbart à Liège)

● **Aide-Mémoire n° 1** EPUISE

Brochure de 56 pages consacrée à la SNCB avec date de mise en service et de fermeture éventuelle de toutes les lignes SNCB, les caractéristiques de toutes les locomotives à vapeur SNCB en service en 1944, le matériel moteur actuel de la SNCB. Nombreuses photos.

● **Cartes-vues série 51**

Réédition à l'occasion du Millénaire de la Principauté de Liège. 8 cartes-vues en noir et blanc traitant principalement de sites de l'ancienne principauté.

sujets : train vapeur à Vielsalm en 1976, train vapeur type 64 à Houyet-Ardenne en 1955, motrice STIL ex-RELSE et locomotive à vapeur SNCB type 81 au Petit Bourgogne (Sclessin) en 1966, motrice STIL ex-RELSE type C à Seraing en 1967, motrice TULE M29 au Boulevard d'Avroy à Liège en 1956, noria de trams place du Théâtre à Liège en 1929, deux autorails SNCB série 49 à Waimies en 1977. Le huitième sujet montre une motrice standard SNCV à Baudour en 1963.

PRIX par série : 50 FB + 15 FB (envoi) = 65 FB

● **Cartes-vues série 52**

12 cartes-vues en noir et blanc concernant les tramways belges. 8 sujets SNCV : dépôt de Tournebride (Lanaken) en 1900, autorail AR 163 à Terwagne en 1953, motrice panoramique 9164 à Spa vers 1952, motrice standard à Lillo en 1960, motrice 9925 à 2 essieux à Trivières (dépôt) en 1956, motrice standard à Bogies à Thuin (ville basse) en 1956, croisement de motrices "Braine-le-Comte" à Courcelles Trieux en 1965, motrice type S et remorque à Liège en 1955. 1 sujet RELSE : convoi classique à Liège vers 1905. 3 sujets chemins de fer touristiques belges : TTA (autorail 133 au pont de Forge à l'Aplez), TRIMBLEU (croisement de Dalhem), ASVi (Lobbes-Bonniers).

PRIX par série : 60 FB + 15 FB (envoi) = 75 FB

● **Cartes-vues série 53**

12 cartes-vues en noir et blanc concernant des vues historiques du matériel SNCB. 9 sujets SNCB : loco. vapeur type 97 à Ermeton-sur-Biert en 1959, loco. vapeur type 64 à Puurs en 1960, loco. vapeur type 53 à Ostende en 1962, gare de Treignes en 1965, autorail à Huy (Sud) en 1963 et à Gedinne en 1968, train de marchandises à Bois-de-Breux en 1973, locomotive électrique type 101 à Farciennes, autorail à St-Vith en 1977. 3 sujets chemins de fer touristiques de Belgique : Han-sur-Lesse, Rebecq-Rognon, Mariembourg-Treignes.

PRIX par série : 60 FB + 15 FB (envoi) = 75 FB

● **Cartes-vues série 54** (édition commune avec le CFC)

12 cartes-vues en noir et blanc, éditées à l'occasion d'un voyage vapeur du GTF asbl organisé pour l'inauguration de la ligne SNCB Braine-le-Comte - Luttre en traction électrique. Thème général : la région du Centre.

10 sujets SNCB : locomotive vapeur tender type 16 à Haine-St-Pierre en 1956 ; vue sur la formation de Haine-St-Pierre avec locomotive type 16 en 1956 ; locomotive diesel type 204 à Charleroi (Sud) en 1956 ; autorail type 608 à Bruxelles (Midi) vers 1956 ; autorails série 46 ex-554 à Piéton en 1959 ; autorail type 553 à Piéton en 1959 et à Manage en 1959 ; locomotive diesel type 201 à Clabecq en 1959 ; locomotive électrique type 101 à Bruxelles Midi en 1956 ; remorque d'un train vapeur à Bruxelles (Chapelle) vers 1959 par locomotive électrique type 101 pour éviter la production de fumées dans la Jonction Nord-Midi.

2 sujets SNCV : motrices PCC 10400 et 10416 respectivement à Familleux et Manage en 1956.

PRIX par série : envoi en Belgique : 60FB+15FB (envoi)=75FB
étranger : 60FB+20FB (envoi)=80FB

● **Cartes-vues série 55** NOUVEAUTE

Sujets (12 cartes-vues)

SNCV - Côte Belge : train vapeur en direction de Bredene en 1921, motrice 10002 à Ostende place Charles Janssens en 1933, motrice 9941 au dépôt d'Ostende en 1937, motrice 9170 avenue Léopold en 1928, motrice 9213 à Ostende en 1933, motrice 10050 place Van der Sweep à Ostende.

SNCB : loco de manœuvre à Libramont en 1976 (série 91), autorail 4901 à Aywaille en 1977, locomotive à vapeur type 29 à Jodoigne en 1959, autorail type 620 à Walcourt en 1963, autorail 4906 à Eghezée en 1973.

TEPC (Tramways Electriques du Pays de Charleroi) : motrice 300 à Charleroi en 1935.

PRIX par série : envoi en Belgique : 80FB+15FB (envoi)=95FB
étranger : 80FB+20FB (envoi)=100FB

● **Diapositives série 71**

Une série de 6 diapositives au format 5x5 standard, présentée sous pochette. Cinq dias sont relatives au réseau vicinal belge : Wuustwezel frontière (Anvers) en 1966 - Nalines (Charleroi) en 1967 - Châtelet (Charleroi) avec tram vert STIC en 1967 - Charleroi (Sud) ancien terminus en 1967 - coucher de soleil sur une motrice à Raversijde (Ostende) en 1976. Une dia montre une motrice STIL (ex-RELSE) au centre de Liège en 1967.

PRIX par série : envoi en Belgique : 80FB+15FB (envoi)=95FB
étranger : 80FB+20FB (envoi)=100FB

Notre Association vient d'éditer un numéro spécial de sa revue périodique.

Ce numéro est tout à fait particulier à plusieurs titres : il contient neuf articles de fond, d'histoire et d'actualités ferroviaires belges, il est très abondamment illustré (plus de 100 photos toutes inédites -dont certaines de grand intérêt historique- une dizaine de cartes et schémas). De format A5, impression en photo-composition sur papier semi-couché 115 gr., présentation sous couverture grainex en deux couleurs. Trans-Fer spécial 1979 compte cent trente-six pages.

Sommaire

Section historique

- La locomotive à vapeur, son évolution et ses possibilités inexploitées, par A. PAIX (préface d'A. CHAPELON)
- Contribution à l'histoire de la Vennbahn (ligne Aix-la-Chapelle - Raeren - Montjoie - Sourbrodt - Waimes - St-Vith - Prüm/Trois-Vierges), par R. MARGANNE
- Signeulx-Gorcy, un raccordement industriel international, par R. MARGANNE
- La gare centrale d'Anvers, par D. VERHAEGEN
- Une station centrale des chemins de fer en Avroy à Liège, un projet non réalisé au siècle dernier, par M. LAMBOU
- Ainsi vint le trolleybus, ou l'histoire de l'établissement de la première ligne de trolleybus de Liège, par E. FELLINGUE

Section actualités

- le Block 45 de Liège Guillemins, une technologie moderne appliquée à la SNCB, par P. AUGUSTE
- Une ligne nouvelle à la SNCB : Ottignies - Louvain-la-Neuve, par R. MARGANNE
- De nouvelles voitures internationales à la SNCB, par R. MARGANNE

PRIX (envoi compris) : envoi en Belgique : 200FB
envoi à l'étranger: 225FB

Notre Association comporte aussi un département "Distribution" doté d'un numéro de compte financier spécialisé : celui-ci met à votre disposition des éditions ferroviaires d'autres Associations. Des renseignements complémentaires sur ce service, de même que les conditions d'affiliation au GTF asbl peuvent nous être demandés par simple lettre à notre adresse postale, accompagnée d'un timbre-lettre pour réponse ou coupon-réponse international.

Si vous désirez l'envoi par recommandé d'une de nos éditions, veuillez en manifester le désir sur votre titre de paiement et ajouter un montant de 40FB à votre commande.

DELAI D'EXPEDITION MOYEN DE NOS ARTICLES : 1 mois

Carte des voies ferrées de Belgique par G. Close - Edition G. .F.

Modifications intervenues au régime d'exploitation des lignes de la S.N.C.B. (annexe 2)

Modifications précédentes : Annexe 3

1- Lignes représentées sur la carte.

•Ajouter :

21D Y Boksbergheide - Genk : inaugurée le 28 mai 1979.

2- Liste des lignes et sections de lignes à exploitation simplifiée ou hors service.

•Biffer :

ligne 110 : Piéton - Anderlues (voir n° 281) (Au 01.04.79) (14)

•Ajouter :

ligne 73 : De Panne - Bray Dunes = (13)

•Modifier :

ligne 88 : Antoing - Bleharies H.S./D.A.(16)-H.I.(28)

57 : Termonde - Grembergen H.S.(Travaux)(17)

Grembergen - Zele (17)

21C : As - Maaseik H.S.(19)

137 : Acoz - Gougnyes D.A.(20)-H.I.(30)

78A : Blaton - Bernissaart D.A.(21)-H.I.(28)

136A : Florennes Central - Biesmerée H.S.(22)

(mais voir ci-après)

136A : Y Stave - Biesmerée H.S.(28)

150 : Jemelle - Hour Havenne H.S.(23)-(28)

150 : Hour Havenne - Houyet Ardenne H.I.(28)

147 : Lambusart - Tamines (au 01.04.79) H.S.(14)

142 : Namur - Namur (Frizet) (25)

Namur (Frizet) - BK 28,291 (entre

Leuze Longchamps et Eghezée) H.S.(25)

140A : Montignies s/Sambre - gare privée Roctiau H.S.(28)

109 : Fauroeux - Peissant (gare privée Sablières) H.S.(29)

138A : Merlemont - Doische H.I.(30)

111 : Thuillies - Berzée H.I.(30)

98C : Saint Ghislain Hornu - Hornu route
toujours en service au 29.03.80

135 : Morialmé - Y Morialmé H.S.(31)

4- Liste des lignes industrielles

•Ajouter :

281 (ex 110) Piéton - Anderlues (15)

283 Ronet - A.C. Salzinnes (27)

•Modifier :

264 Lodelinesart - Deschassis (14)(15)

Deschassis - Jumet La Coupe H.S.(14)

266A Estacade - Puits n°4 H.S.(24)

280 Hoboken - Fort 7 H.S.(18)-H.I.(30)

265 Y Bellecourt - raccordt Wuyckems devient

Y Bellecourt - raccordt La Brugeoise et

Nivelles (26)

Electrifications depuis le 30.06.78 (Mises sous tension)

15 : Hasselt gare - Zonhoven Bifurcation 25.04.79 à 08h.

21A : Y Zonhoven - Y Boksbergheide 23.05.79 à 08h.

21D : Y Boksbergheide - Genk 23.05.79 à 08h.

117 et 96/1 : Luttre - Braine le Comte 26.04.79 à 08h.

Légendes

- (13) : Modification au 27.02.79. Publication du 07.03.79 (E).
- (14) : " " 09.03.79 " " 21.03.79 "
- (15) : " " 09.03.79 " " 04.04.79 "
- (16) : Arrêté royal du 12.04.79 Moniteur belge du 05.05.79. Mise hors service le 14.02.80 par avis S.N.C.B. du 07.02.80.
- (17) : Modification au 04.06.79. Publication du 13.06.79 (E).
- (18) : " " 15.06.79. " " 20.06.79 "
- (19) : Le 31 mars 1979.
- (20) : Arrêté royal du 20.06.79. Moniteur belge du 18.07.79.
- (21) : " " 15.10.79. " " 01.11.79.
- (22) : publication au 08.01.80. (ES).
- (23) : au 24.01.80. Publication du 17.01.80. (ES).
- (24) : publication au 06.02.80. (ES).
- (25) : au 21.03.80 (publication du 14.03.80) (ES).
- (26) : Modification du 29.01.80 - Publication du 06.02.80 (E).
- (27) : " " 06.02.80 - " " 13.02.80 "
- (28) : " " 25.01.80 - " " 27.02.80 "
- (29) : " " 10.04.80 (ES).
- (30) : " " 24.03.80 - Publication du 26.03.80 (E).
- (31) : " " 21.02.80 - " " 27.02.80 "

Edition du G.T.F., asbl, BP 191, 4000 LIEGE I.
Tous droits de reproduction réservés.

La Carte des Voies Ferrées de Belgique et ses annexes est toujours disponible par versement préalable de 260 FB au compte 240-0380489-59 de GTF asbl Editions 4000 Liège. Spécifier la version souhaitée : roulée ou pliée. Les amateurs étrangers versent 270FB au compte 000-0896641-70 de GTF asbl B-4000 Liège, ou envoient un mandat international à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1. Délai de livraison : + 1 mois.



Groupement Belge pour
la Promotion et l'Exploitation
Touristique du Transport Ferroviaire

asbl BP 191. 4000 Liège 1.

A l'occasion du Millénaire de la Principauté de Liège, le G.T.F., asbl, vous invite à participer à une grande excursion

" Train de Plaisir à destination de Saint-Vith "

LE FAGNARD

Le samedi 23 août 1980.

Sous le patronnage de la Fédération du Tourisme de la Province de Liège

Le train partira vers 09h30 de Liège Guillemins vers Welkenraedt, Eupen, Raeren, Roetgen, Montjoie, Sourbrodt, Wevercé, Waismes et Saint-Vith où il fera une entrée remarquée dans cette localité que les trains de voyageurs ont abandonné depuis plusieurs années.

Le retour se fera via Waismes, Malmédy, Stavelot, Trois-Ponts, Rivage pour arriver à Liège Guillemins vers 19h50 (correspondances aisées vers toutes les directions).

Un apéritif vous sera offert gracieusement lors d'un arrêt dans une petite gare champêtre.

Un arrêt détente est également prévu à Trois-Ponts.

Ce train de plaisir vous permettra de découvrir loin, très loin des routes enfiévrées, et sans grande fatigue, une des plus belles régions de notre pays : la Fagne.

À petite vitesse, le train vous conduira sur des lignes fermées au service voyageurs; vous irez aussi de découverte en découverte!... et vous passerez même.. presque sans vous en rendre compte.... en Allemagne.

Prix : comprenant le trajet en train spécial de Liège à Liège, l'apéritif, la documentation, la participation au tirage de cadeaux, la TVA, les frais d'organisation et le retour éventuel de Liège G. à Verviers ou Welkenraedt par train régulier.

Adultes : 370 FB.

Enfants (-16 ans) : 130 FB. { Tarif limité aux enfants accompagnant leurs parents et/ou grands parents.

Gratuité pour les enfants de moins de 4 ans mais ils ne disposent pas d'une place assise personnelle.

Inscriptions : Elle est préalable et se fait le plus tôt possible et en tout cas avant le 10 août 1980.

- soit directement en se présentant au bureau de la Fédération du Tourisme de la Province de Liège, 33, Avenue Blonden à 4000 Liège (à partir du 10 juillet 1980).
- soit par correspondance en renvoyant le bulletin d'inscription ci-joint dûment complété et accompagné d'une enveloppe timbrée à 9 FB portant vos nom et adresse (ceci nous permettra de vous faire parvenir, dans le courant du mois d'août, votre confirmation d'inscription à l'adresse indiquée sur le bulletin d'inscription).
Veuillez verser simultanément la somme correspondante au compte bancaire 001-0534742-57 de G.T.F., asbl voyages à 4000 Liège.

Vous pouvez aussi joindre à votre bulletin d'inscription un chèque bancaire barré au nom de G.T.F., asbl. Les paiements en provenance de l'étranger doivent se faire obligatoirement au compte de chèque Postal Bruxelles n° 000-0896641-70 de G.T.F., asbl, 4000 Liège.

Places dans le train spécial :

Le ticket que nous vous délivrons donne droit à une place assise dans un compartiment numéroté d'une voiture désignée. A partir de ce numéro, vous aurez le choix entre 10 places (pour autant que vous vous présentiez le premier au départ du train). Choix à effectuer: Fumeurs ou non fumeurs. (X) Cette méthode a été choisie pour éviter les bousculades mais elle suppose que les familles ou connaissances s'inscrivent ensemble pour être dans le même compartiment.

Le G.T.F. n'intervient pas pour l'attribution des places à l'intérieur du compartiment. (X) Sous réserve de disponibilité.

Possibilités d'embarquement à Verviers C. et Welkenraedt

A l'aller le train spécial passe par ces deux gares où vous pouvez vous embarquer à la condition de vous trouver 10 minutes avant l'heure de passage du train qui sera indiquée sur la circulaire de confirmation. Dans ce cas, au retour à Liège Guillemins, vous pourrez rentrer gratuitement à l'une de ces deux gares, en train régulier, sur présentation du ticket train spécial.

Comment rejoindre Liège Guillemins ?

Pourquoi ne pas passer une journée complète de détente en abandonnant votre voiture automobile ? Ainsi, pas de problème de parking à Liège, pas d'énervement sur les routes ou autoroutes ou devant un feu rouge !. Utilisez les trains de service régulier. Vous pouvez obtenir au départ de toute gare belge (en Flandres, à Bruxelles ou en Wallonie) y compris les points d'arrêts non gardés, à votre demande, un billet aller et retour valable un jour à destination de Liège Guillemins.

Les prix de ces billets comportent une réduction de 50 % avec un minimum de perception de 98F et un maximum de 428F (2e classe).

Ce minimum est uniforme pour les distances de 21 à 42 Km pour le trajet simple. Pour les distances inférieures à 20 Km, il est fait application du plein tarif.

Des réductions correspondantes existent pour les enfants et même pour la 1ère classe.

A titre d'exemple, il est ainsi possible d'utiliser les trains réguliers au départ de (avec retour) Bruxelles Jonction - Mons - Charleroi - Namur - Huy - Tournai - Antwerpen - Mechelen - Aarschoot - Diest - Hasselt - Tongeren - Maastricht - Oostende - Gent - Brugge - Kortrijk.

Diner

A Saint-Vith, l'arrêt sera de 3h45 pour permettre à chacun de se restaurer et de visiter la ville. Afin d'éviter les problèmes de saturation liés à l'arrivée d'un certain nombre de personnes, le syndicat d'initiative de la ville vous propose un menu du "FAGNARD" au prix de 355F (comprenant Tomate à la Monégasque, Roti de porc jardinière, pommes de terre, Mousse au chocolat Chantilly, service et TVA) qui sera servi dans tous les restaurants de la ville.

La répartition des voyageurs dans les différents établissements se fera au moment de l'inscription.

Si donc vous souhaitez vous placer dans le même établissement qu'une connaissance, c'est à ce moment qu'il faut le demander en vous inscrivant ensemble.

	Date rentrée	paiement	repas	n° insc.
cases réservées aux indications de service GTF				



A.S.B.L.

BULLETIN DE PARTICIPATION
***** Voyage "Le Fagnard" - samedi 23 août 1980 *****

Ce bulletin est à renvoyer avant le 10 août 1980 à l'adresse suivante : GTF asbl, c/o Monsieur Francis Beckers
rue de la Douix, 15 B-4050 ESNEUX.
Ce bulletin doit être accompagné d'une enveloppe timbrée à 9 FB et portant l'indication de vos nom et adresse (ou un coupon-réponse international).

* Je soussigné _____ (nom, prénom)
Rue _____ n° _____ n° boîte _____
N° postal _____ localité _____ pays _____
N° carte de membre GTF asbl (éventuellement) _____

* inscrits pour le voyage GTF asbl du 23 août 1980

inscrivez le nombre dans les cases ci-contre

compartiment souhaité

fumeurs

NON fumeurs

sans garantie du GTF asbl.

(**) _____	_____	_____
Adulte(s) à 370 FB	_____	_____
Enfant - de 16 ans à 130FB	_____	_____
Enfant - de 4 ans (pas de place assise personnelle)	_____	gratuit
Dîner à 355 FB	_____	_____

T O T A L

=====

* verse cette somme totale par le mode suivant :

- mettez une x dans la case adéquate
- je fais un versement au compte 001-0534742-57 GTF asbl, Voyages 4000 Liège
 - je joins un chèque bancaire garanti à l'ordre de GTF asbl, Liège
 - je verse DE L'ETRANGER au CCP Bruxelles 000-0896641-70 GTF asbl, B-4000 Liège

* je déclare avoir pris connaissance des conditions de participation et y adhérer entièrement

A _____ le _____
(signature-représentant légal pour mineurs d'âge)

Ce repas est facultatif mais l'inscription est préalable et se fait uniquement en même temps que l'inscription au train spécial.

Merci de nous avoir lu jusqu'au bout.

Nous avons voulu vous donner le maximum de renseignements.

Si vous décidez de vous joindre à nous, inscrivez-vous sans tarder !
(le nombre de places est tout de même limité).

Ce genre d'excursion n'est pas fréquent!

Et le jour du voyage, oubliez vos soucis et laissez vous conduire, sans fatigue dans la nature !

ENEZ PASSER AVEC NOUS UNE JOURNEE DE CETTE ANNEE
1980 DU MILLENAIRE DE LA PRINCIPAUTE DE LIEGE

LE SAVEZ-VOUS ?

La ligne des Fagnes (Vennbahn) que notre train parcourra entre Raeren et St-Vith a été construite à la fin du XIXe siècle par l'Etat Prussien, lorsque les Cantons de l'Est appartenaient à l'Allemagne. Les préoccupations stratégiques de l'époque ont déterminé le tracé de la ligne.

Lors du retour des Cantons de l'Est à La Belgique (traité de Versailles), la ligne fut l'objet de négociations entre la Belgique et l'Allemagne : celles-ci ont abouti à une situation bizarre toujours en vigueur aujourd'hui : la ligne, belge sur tout le parcours, traverse des villages allemands. Montjoie, sympathique ville allemande, est desservie par une gare belge!

Vous voulez en savoir plus, admirer des documents photographiques du début du siècle, tout savoir sur les sites traversés... Commandez-nous Trans-Fer spécial 1979, revue de notre association, qui contient un ample article sur les Chemins de Fer dans les Cantons de l'Est et huit autres articles intéressants comme l'histoire de la première ligne de trolleybus de Liège, l'histoire de la locomotive à vapeur, la cabine d'aiguillages de Liège Guillemins etc...

136 pages, plus de 100 photos et cartes. Vous pouvez l'obtenir par versement de 200 FB au compte 240-0380489-59 de GTF asbl, Editions, 4000 Liège.

Nous avons aussi édité une carte des voies ferrées de Belgique, avec 4 annexes, au prix de 260 FB, en version roulée ou pliée (à spécifier) à commander de la même manière...



Chocolaterie
H. Corné Toison d'Or

79-81, Rue Aug. Lambiotte, B-1030 Bruxelles,
Tél. (02) 734 69 11

Fin chocolat belge d'une réputation mondiale.

Ancienne manufacture de chocolat belge. Procédés artisanaux, importation directe de ses cacaos, utilisation stricte de produits naturels.