



ATTENTION: *Renouvellement des cotisations
dans ce numéro (avant le 01-02-1981)*

trans - fer

PERIODIQUE -- PARAÎT 4 FOIS PAR AN

N° 16 - Novembre 1980 - Prix: 30 FB

BULLETIN DU GTF asbl



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

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)

SOMMAIRE

Numéro 16

Novembre 1980

Editorial	3
Politique gouvernementale des Transports	4
Nouvelles de la SNCB	
La SNCB par ligne	6
Matériel roulant	14
Décisions du Conseil d'Administr.	23
Nouvelles de la SNCV	
Hainaut	27
Littoral	29
Actualités de la STIB	31
Les Touristiques	34
Activités du GTF asbl	
Renouvellement des cotisations	36
Distribution	38
Editions	40
Services divers	41

Encart : dossier : matériel historique SNCB

Le GTF asbl remercie toutes les personnes qui ont collaboré à la création de ce numéro.

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

Coordination : H. Arden, R. Marganne

Montage et expédition : M. Mme L. De Greef

Tirage : 1200 ex.

Edition : GTF asbl, Groupement Belge pour la Promotion et l'Exploitation Touristique du Transport Ferroviaire, association sans but lucratif, BP 191, B-4000 Liège 1.

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

EDITORIAL

C'est avec grand plaisir que nous présentons à tous nos lecteurs, membres et amis - ainsi qu'à leur famille - tous nos voeux d'excellente année 1981. Nous profitons de l'occasion pour les remercier de la confiance qu'ils nous ont témoignée tout au long de cette année qui s'achève, et pour leur participation à toutes nos activités. Nous voudrions tout particulièrement remercier ceux de nos membres, qui suivaient en voiture l'itinéraire de notre train "Le Fagnard" d'août dernier, et qui ont tout de même tenu à verser leur quote-part aux frais, témoignant ainsi de leur soutien à cette organisation.

Nos activités furent nombreuses au cours de cette année : outre notre grand voyage "Le Fagnard" de Liège à St-Vith en rame tractée par deux locomotives diesel série 55, à l'occasion du Millénaire de la Principauté de Liège, nos membres ont pu parcourir les lignes ferrées oubliées de la banlieue de Mons en autorail série 45, et la Vennbahn en autorail série 49. Nous avons aussi participé à l'organisation de deux voyages en traction vapeur : l'un à Courtrai, l'autre à Mariembourg. De plus, une première, nous avons proposé un voyage en Angleterre, à l'occasion du défilé commémoratif de Rainhill, avec visite de réseaux touristiques.

Nos services édition et distribution ont continué à mettre à la disposition de nos membres des documents ferroviaires édités par le GTF asbl et d'autres organismes. Nous avons aussi participé à diverses expositions.

Notre bulletin Trans-Fer a continué à paraître, pour vous tenir au courant de l'activité du rail belge. Cette année, six numéros sont sortis de presse, totalisant plus de deux cents pages. Certes, ce périodique n'est pas parfait : loin s'en faut, et nous ne le souhaitons pas ! Notre objectif est de présenter à nos membres un bulletin d'information simple, peu coûteux, facile à mettre en page, compatible avec nos moyens, et surtout adapté aux possibilités des animateurs bénévoles de notre ... de votre association. Le plus malaisé est d'assurer une certaine périodicité : nous vous demandons dès lors d'être indulgents.

Nous voudrions profiter de l'occasion pour faire état de critiques que certains membres ont formulées à propos de notre... franchise et de notre liberté de ton vis-à-vis du rail. Pourtant, Beaumarchais disait déjà "Sans la liberté de blâmer, il n'est pas d'éloge flatteur" (Mariage de Figaro, 5,3). Nous reprendrons volontiers cette maxime de ce grand homme de théâtre à notre compte. Nous donnons parfois l'impression de voir le chemin de fer par le petit bout de la lorgnette. C'est vrai, mais nous nous efforçons aussi de donner des informations exactes, puisées aux meilleures sources, parfois forcément critiques. Nous croyons qu'il convient de "vivre le chemin de fer" avec ses points forts (ils sont nombreux), mais aussi ses faiblesses. De plus, notre bulletin "Trans-Fer"

n'est pas une revue de fond, mais d'actualités brèves ; nous réservons de plus amples articles à des éditions plus luxueuses comme Trans-Fer spécial 1979. Nous espérons que cette mise au point rassurera ceux de nos membres qui avaient exprimé leurs doutes.

Le GTF asbl, c'est chacun de vous, aujourd'hui plus de neuf cents membres en règle de cotisation (nous écartons périodiquement les anciens membres qui nous abandonnent). Votre avis nous est précieux : faites-le nous connaître.

Le GTF asbl, c'est aussi le groupe de membres qui a accepté de consacrer bénévolement une partie de ses loisirs à l'organisation des activités, à l'administration, à la comptabilité, à des manutentions diverses, à la réalisation de cette revue. Sans eux, le GTF ne serait qu'un nom... moribond. Au nom de tous, qu'ils soient ici chaleureusement remerciés.

Nous avons souvent entendu évoquer le problème de la multiplicité des associations ferroviaires de Belgique. Certains craignent la dispersion des efforts. Nous pensons quant à nous qu'il convient de rester optimistes : une saine émulation ne peut qu'améliorer la qualité de ce que les Associations offrent. De plus, proportionnellement, la Belgique n'a ni plus ni moins d'associations que les pays voisins. Celles-ci répondent, croyons-nous, à une tendance générale de notre époque : l'accentuation des particularismes régionaux, de l'idéologie ou tout simplement des tendances. L'important n'est donc pas le nombre ; leur raison d'être n'est-elle pas avant tout l'abondance de leurs activités ?

GTF asbl

<p>P o l i t i q u e g o u v e r n e m e n t a l e</p> <p>d e s T r a n s p o r t s</p>
--

La réorientation en faveur des transports en commun est la pièce maîtresse d'une politique rationnelle adaptée aux circonstances actuelles.

Il n'est pas question de nier les bienfaits du développement des modes de transport individuel, qui ont contribué au confort d'une partie croissante de la population et auxquels celle-ci est en conséquence légitimement attachée.

Mais il n'est plus contestable que cette évolution se heurte désormais à des barrières économiques et physiques.

A) Inutile d'insister sur les problèmes liés aux prix du carburant, qui fait peser sur l'utilisateur individuel mais aussi sur l'équilibre économique dans son ensemble, un poids qu'il ne sera plus possible de supporter indéfiniment. Faut-il rappeler que la voiture individuelle consomme par voyageur-kilomètre 3,6 fois plus d'énergie que le chemin de fer, et que de même le transport routier absorbe 3,7 fois plus que le ferroviaire par tonne-kilomètre cette fois. Ce facteur affecte tous les pays industrialisés, mais évidemment de manière plus aiguë ceux dont les ressources pétrolières propres sont nulles.

B) Par ailleurs, les transports ferroviaires offrent la possibilité d'utiliser des sources énergétiques primaires autres que les hydro-carbures.

C) En outre, notre pays se caractérise par une forte densité démographique jointe à une concentration urbaine très poussée. Il en résulte que les transports individuels y provoquent, avec une acuité particulière, des problèmes d'emprise sur le sol, de destruction du tissu urbain, de déshumanisation du centre des villes. Sans d'ailleurs que les sacrifices consentis arrivent à maîtriser les difficultés d'écoulement du trafic, avec toutes leurs conséquences : encombrements, pertes de temps, pollution chimique et sonore, gaspillage d'énergie supplémentaire.

Ces considérations ne sont pas, certes, nouvelles, mais au fil des années leur pertinence n'a fait que croître, au point qu'à l'heure actuelle, il n'est réellement plus possible d'échapper à la conclusion qu'elles impliquent.

Restructuration des transports en commun

Mais il ne suffit pas de proclamer la volonté de favoriser les transports en commun. Il faut pour commencer que ceux-ci soient capables d'assumer le rôle accru que nous souhaitons leur faire jouer.

Il convient donc avant tout d'améliorer l'instrument existant. Cette amélioration, nous la voyons sur deux plans, d'ailleurs intimement liés : le service à la clientèle et la rentabilité.

A) Pour ramener vers les transports en commun une clientèle qui les a abandonnés ou pour attirer les générations qui n'ont pas pris l'habitude d'en faire usage, il n'est, outre une politique tarifaire raisonnable, qu'un seul moyen : offrir un meilleur confort, une régularité améliorée, une fréquence accrue.

Sans doute, bien des efforts ont déjà été accomplis en ce sens, mais il reste énormément à faire. L'abondant courrier en provenance d'usagers, que je reçois chaque jour, les nombreuses questions qui me sont adressées en sont le témoignage. N'est-il pas évident qu'avant d'attirer une nouvelle clientèle, il faut mettre un terme au mécontentement de certains des utilisateurs actuels ?

Guy SPITAEELS
Vice-Premier Ministre
Ministre des Communications

Extrait d'un discours prononcé à la Conférence Nationale des Transports Publics du 12.07.1980.

Nouvelles de la SNCB

LA SNCB PAR LIGNE

Ligne 26 Hal-Vilvorde

La nouvelle gare "Delta" a été mise en service le 28.09.80. Articulée grâce à un escalator à la station métro du même nom, la nouvelle gare, située au carrefour du boulevard des Invalides et du boulevard du Triomphe, est destinée à desservir le campus de l'ULB. Elle est d'ailleurs reliée à ce campus par un couloir pour piétons, qui la met aussi en communication avec un important parking de transit au débouché de l'autoroute de Namur.

J. B. P. A.

Ligne 28 (ceinture ouest de Bruxelles)

Le nouvel arrêt de Bruxelles Ouest à hauteur de la chaussée de Ninove au lieu de la chaussée de Gand, 1250 m plus près de Cureghem) a été mis en service le 20.10.80.

Ligne 36 Liège-Bruxelles

Le train 787 N67 FBM 17.17 - FLD 18.18 est supprimé depuis le 28.09.80 et remplacé par le 776 N67 FBM 16.18 semi-direct FL 17.39. Ce train, assuré en rame M2 de 6 voitures, est remorqué habituellement par une série 15 qui remonte à vide à FBMZ pour assurer le TEE 85 "Etoile du Nord".

P.A. R. Thiry

Ligne 40 Liège-Visé-Maastricht

La nouvelle gare voyageurs de Visé, à hauteur du pont routier et plus près du centre ville, a été mise en service le 15.09.80. Quai central.

Ligne 48 section Waimès-St-Vith

Il semblerait que cette section de la Vennbahn serait une nouvelle fois très menacée. Un projet de mise hors service au changement d'horaire 1981 devrait être présenté au Conseil d'Administration de la SNCB. Des interventions politiques sont actuellement en cours, de la part des édiles de la région.

Il faudrait en tous cas mettre tout en oeuvre pour assurer à cette section un minimum de trafic. St-Vith ne possède-t-il pas un zoning industriel qui jouxte la ligne ?

H.A. R.M.

A propos de l'électrification de la ligne 118

Un nouveau DCE (dépôt conducteurs traction électrique) a été créé à La Louvière. Il occupe pour le moment 16 conducteurs, autorisés aux automotrices doubles série 54 et suivantes : ils circulent sur les relations omnibus Manage-Mons et semi-directs La Louvière - Bruxelles.

On notera enfin que la première rame M4 apparaît sur la dorsale wallonne à partir du 20.10.80 selon l'horaire suivant :

train 3146 Liers 16.33 - Charleroi-Sud 18.38

3196 Charleroi-Sud 6.11 - Liers 8.06.

Ligne 125 bis - gare du Val-St-Lambert

Cette gare va retrouver une certaine activité, à cause de la construction par la SPI de la ligne industrielle vers Ehein, mais aussi par l'équipement d'un faisceau marchandises destiné à VALFIL, société dont l'activité démarrera fin 1980. Une partie du trafic sera constitué par l'acheminement de produits bruts de Cockerill de Seraing au Val. Valfil n'apportera cependant pas un gros trafic nouveau à la SNCB, car Valfil entraîne la fermeture du train à fil n°1 de Cockerill. H.A.

Electrification de la ligne 118 de Mons à La Louvière et Manage

- * La mise sous tension de ce nouveau tronçon a eu lieu le 15.09.1980.
- * L'inauguration officielle a eu lieu le mardi 25.09.80. A cette occasion, un train ministériel composé de 1HLE - 2B M4 - 2A M4 - 1B M4 - 1HLE a circulé de Bruxelles-Midi à La Louvière via Braine-le-Comte - Mons - Bracquegnies. Le retour a eu lieu vers Ecaussines-Carières - Braine-le-Comte et Bruxelles-Nord. Un train complémentaire (1 automotrice double) a circulé de Braine-le-Comte à Mons pour le retour.

Des discours prononcés à cette occasion, nous avons retenu pour vous les passages suivants, plus représentatifs de l'exploitation ferroviaire.

De Monsieur Léon HUREZ, Député-Bourgmestre de La Louvière, président du Conseil Culturel.

(...)

Il est usage - vous le savez mieux que personne Monsieur le Vice-Premier Ministre - de profiter de toute visite ministérielle pour adresser un certain nombre de requêtes.(...)

... je désire vous remercier, Monsieur le Vice-Premier Ministre, pour le souci que vous apportez à repenser la restructuration de la S.N.C.B., restructuration dont le plan initial était particulièrement néfaste pour La Louvière et sa région.

Au mépris des aspirations de ses quelque 235.000 habitants, sans égard pour ses besoins particuliers, notre région se trouvait, en effet, tout simplement écartelée entre les dessertes locales de Mons et de Charleroi.

Nous vous savons gré d'avoir bien voulu écouter nos légitimes revendications dans ce domaine.

Les problèmes que je dois évoquer maintenant n'ont ni cette ampleur, ni cette cuisante nécessité.

Ils sont dictés, plus précisément, par le souci constant qui est le vôtre - et que nous partageons - de mettre, à la disposition de nos concitoyens, des services publics aussi fonctionnels et aussi perfectionnés que possible.

Dans l'immédiat, nous nous attacherons, tout d'abord, au confort des voyageurs.

Nous savons que c'est là une préoccupation constante de la S.N.C.B.

Nous vous demandons, dès lors, si la ligne qui est inaugurée aujourd'hui sera, dans un proche avenir, desservie uniquement par des convois électriques identiques à celui que nous avons pu apprécier ce matin même ?

Disposerons-nous bientôt, de la sorte, de voitures pour voyageurs plus confortables que celles utilisées actuellement ?

Nous pensons aussi aux nombreux "naveteurs" de notre région.

L'accélération des liaisons et une régularité toujours plus grande du trafic retentissent sur leur vie quotidienne déjà tellement perturbée par des déplacements professionnels fatigants et contraignants.

A cet égard, nous formulons l'espoir que, le plus rapidement possible, les trains provenant de La Louvière à destination de Bruxelles, ne doivent plus céder systématiquement le passage aux convois des autres lignes.

Nous souhaitons aussi qu'une solution soit apportée aux désagréments qu'ils connaissent fréquemment dans ce qu'il est convenu d'appeler le "goulot" de Hal.

Et enfin, dans une perspective plus particulière à notre région, nous pensons à la remise en service de la ligne Houdeng-Ecaussinnes qui pourrait s'inscrire dans l'important programme de modernisation qui se développe actuellement dans le quartier louviérois de Mitant des Camps.

Il sera possible, en effet, d'établir de nombreuses liaisons avec la nouvelle gare "La Louvière Sud" qui y sera construite. A l'instar de la S.N.C.B., la Société Nationale des Chemins de Fer vicinaux aura, dans ce domaine, un rôle déterminant à jouer. (...)

De Monsieur Guy SPITAEELS, Ministre des Communications.

(...)

L'électrification du tronçon que nous inaugurons aujourd'hui comme de ceux qui l'ont précédé, sera optimisée par la réalisation complète de l'électrification de toute la dorsale wallonne. Les échéances sont fixées : nous devrions nous retrouver l'an prochain pour célébrer la mise sous caténaire du tronçon Saint-Ghislain - Tournai - Mouscron et en 1982 pour fêter l'achèvement complet de la liaison électrifiée entre la frontière allemande et les confins du Hainaut Occidental, via les grandes métropoles wallonnes.

A ce moment, une autre amélioration intéressant la région sera d'ailleurs réalisée, notamment le nouveau tronçon électrifié par Haine-St-Pierre et Piéton qui réduira la longueur du trajet de La Louvière à Charleroi.

En outre, la possibilité d'atteindre des vitesses jusqu'à 160 Km à l'heure constitue pour l'utilisateur un autre avantage considérable.(...)

Je voudrais maintenant répondre aux questions précises posées par M. HUREZ, qui traduisaient les préoccupations de la population de la région.

Tout d'abord, en ce qui concerne le confort des voyageurs, qui bien entendu intéresse au plus haut point les usagers, je puis apporter des nouvelles encourageantes. Le matériel à bord duquel le voyage s'est effectué - voiture M4- présente toute garantie de ce point de vue et la société s'efforce d'utiliser ce genre de matériel en remplacement de celui existant actuellement.

Autre point essentiel : la régularité ?
Quel sera l'effet de l'électrification ? L'expérience acquise sur d'autres lignes est tout à fait positive à cet égard.

Toute électrification de ligne a toujours eu un effet bénéfique tant sur le plan de la régularité que sur celui de la vitesse.

Bien entendu, pour qu'il en soit ainsi, il faut disposer non seulement des installations fixes mais aussi du matériel de traction électrique nécessaire. C'est-à-dire, des automotrices et des locomotives.

Pour l'instant, la S.N.C.B. a effectué une importante commande, le matériel est en cours de fabrication.

Petite annonce

A vendre séries cartes postales modernes NB et couleurs 15x9, sujets : trams, secondaires suisses, touristiques français, hollandais, italiens... Liste envoyée contre timbre à 9F à Franz MICHAUX, rue des Sports, 43, bte 10, 6000 Charleroi.

C'est l'occasion de rappeler qu'outre les améliorations qu'elles annoncent, ces commandes auront un effet heureux sur l'activité économique dans le Centre, puisque c'est dans cette région que se situe une importante entreprise de construction de matériel ferroviaire, qui bénéficiera d'un nombre impressionnant d'heures de travail supplémentaires.

M. HUREZ s'est aussi inquiété d'un autre problème qui ne concerne plus la dorsale wallonne mais la liaison avec Bruxelles : les trains en provenance de La Louvière doivent trop souvent céder le passage à d'autres convois.

Cette question a deux aspects :

Aux heures creuses, le trafic étant assuré par des automotrices électriques, il n'y a aucun problème de régularité. En revanche aux heures de pointe les difficultés rencontrées étaient dues au fait que le matériel électrique insuffisant devait être suppléé par du matériel de traction diesel. La rapidité et la régularité s'en trouvaient fortement diminuées.

Toutefois, comme je viens de le signaler, du nouveau matériel électrique est en cours de fabrication et le remplacement de la traction diesel par la traction électrique permettra de résoudre progressivement ces problèmes.

En outre, j'ai invité la S.N.C.B. à utiliser, dès à présent, au maximum les possibilités de la troisième voie entre Bruxelles et Halle afin de dégorger les voies principales. Cela devrait amener un soulagement pour le trafic provenant de La Louvière.

Les difficultés liées à l'existence du goulot de Halle seront de plus diminuées par la construction d'une bifurcation anglaise dite "saut de mouton".

Enfin des études sont en cours pour la construction, en une phase ultérieure d'une quatrième voie rapide entre Halle et Bruxelles, qui permettra l'élimination radicale de toutes les difficultés.

Sommaire:

- Visites estivales:

Enfin, pour ce qui est de la ligne Houdeng-Bruc, Froissy-Dor Ecaussinnes, sa remise en service n'a fait l'objet jusqu'à présent d'aucune étude.

Cependant, les travaux de modernisation en cours et l'adaptation du triangle de la Paix à La Louvière, permettront, le cas échéant, la remise en service rapide de la ligne si la nécessité en devenait évidente. (...)

du GECF, de Puget-

ladapifkantbahn fê

che de la Fran

le cas échéant, la remise en service rapide de la ligne

le Romney, Hythe

l'échelle 1/3.

- et toujours les cu

On notera que les derniers propos du Ministre, que nous avons reproduits, sont tout à fait confirmés par les faits.

Le passage supérieur de la défunte ligne 107 La Louvière - Ecaussinnes-Carières au triangle de la Paix a été prévu le passage d'une double voie. On rappellera enfin le statut actuel de la ligne 107 : seuls deux tronçons sont actuellement exploités sous le régime des lignes à exploitation simplifiée Ecaussinnes-Carières - Mignault et Houdeng-Goegnies - Y St-Vaast.

La nouvelle exploitation électrique des lignes 116 et 118 Manage-La Louvière - Mons (pour la SNCB, 116 = Manage Louvière et 118 = La Louvière-Mons) a démarré le 28.09.1980.

Les trains Liers-Charleroi-Mons (préfiguration de la grande dorsale wallonne) ont repris leur ancien itinéraire via La Louvière. Ils desservent à nouveau cette gare. Un service de trains omnibus par automotrices électriques est instauré entre La Louvière et Mons, à raison d'un train par heure les jours ouvrables, et toutes les deux heures samedi et le dimanche.

La plupart des trains La Louvière-Bruxelles via Braine-le Comte (un train par heure dans chaque sens) sont assurés par électrique. En semaine, certains trains de pointe du soir restent assurés en traction diesel afin d'assurer la desserte de Binche sans rupture de charge et de voyageurs à l'heure de pointe dans la gare de La Louvière très exigüe (elle ne comporte que 4 voies à quai).

La vitesse de référence de la ligne 116 entre Y Bois-d'Haene et La Louvière Voyageurs reste fixée à 90 km/h. La vitesse de référence de la ligne 118 La Louvière-Mons a été portée de 100 à 140 km/h. Toutefois, pour une période indéterminée la vitesse maximale autorisée sur cette dernière ligne ne dépasse pas 130 km/h. Plusieurs aménagements de la signalisation doivent encore y intervenir, notamment la suppression à échéance du B. 27 de Nimy.

L'électrification des lignes 116, 117 et 118 permet les gains de temps suivants : 6' aux trains directs Mons-Charleroi 9' aux trains directs La-Louvière - Bruxelles.

La fréquence et la vitesse moyenne des omnibus est aussi grandement améliorée.

trées, des réseaux

"nouveau" nouve

illustrations. En v

de la Press

St-Vaast, APPEVA,

auprès de

La, 6 numéros: 65

Le millésime 1979 peut faire dat

de la Belgique et du L

Le trafic a pu être relevé dans de no

réseaux. Les NS, qui souffrent d

de traction, ont passé commande

des premières depuis 25 ans

de la Venerable série 1000 por

de la DB prises en location

constitué la nouveauté

le plus apparent a

motives; plusieurs d'entre elles,

es M4 ont reçu de nouvelles

ont été les transfo

autres, l'électrification d

Comis - Manage-Luise. A

modernisation du réseau l'a en

avec d'importantes réalisati

de Battembourg ou la tél

Ammbettingen. Quatr

de nouveaux trains qualifiés d

"Intercity-Plus", mis en circu

SNCF, ont poursuivi l

un aperçu des nombreuse

mier annuaire "Benelux Rai

→ A propos de la ligne 163 Libramont -Gouvy

Le chemin de fer de Bastogne à Libramont par A. Dagant.

Nous avons annoncé dans Trans-fer n°14 page 33 l'édition prochaine de ce fascicule par le cercle archéologique "UNDE OREKIS".

Nous procédons actuellement à l'expédition vers ceux qui avaient déjà souscrit à cette édition très limitée.

Des exemplaires sont encore disponibles.

Format A5 - très nombreuses illustrations.

Historique retraçant les 110 ans d'histoire de la ligne.

Prix 300 FB + 20 FB (envoi) = 320 FB.

Il 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 3ème page de couverture.

Il nous paraît intéressant de préciser quelques points de l'exploitation actuelle de la ligne 163.

- Vitesse de référence : 70 km/h.

- Ligne non dispatchisée ouverte en semaine de 5h30 à 22h50 et le dimanche de 6h00 à 22h50.

- Exploitation par block téléphonique

• Libramont

• Wideumont (B 3) ouvert

1-3-5 : de 06h00 à 11h40 et de 13h40 à 15h30.

2-4 : de 06h00 à 11h40 et de 12h50 à 14h40.

6 : de 06h00 à 13h30.

• Bastogne Sud (B7) gare non autonome, dépendant de Libramont.

• Tavigny (B 9) ouvert en semaine de 07h00 à 08h15 ; n'est pas desservi par le réseau téléphonique SNCB.

- Trafic voyageurs régulier : en principe autorails série 43 non accouplés.

- Arrêts : le nombre de points d'arrêts de la ligne a fortement diminué au cours de ces trois dernières années :

Libramont - km 0	Bastogne Sud - km 28,672
S Ourt - km 3,515	Bastogne Nord - km 29,735
S Bernimont - km 6,605	Bourcy - km 38,868
Wideumont - km 10,533	Tavigny - km 44,617
S Rosières - km 15,650	Limerlé - km 52,521
S Morhet - km 18,900	Gouvy - km 58,4
Sibret - km 22,200	
S Villereux - km 24,194	

S = Supprimé

Le temps de parcours Libramont Bastogne est passé de 36' à 30'.

À noter que le parcours TT4902 repère "C" à l'indicateur Bastogne S 12h15 Gouvy 12h48 circule tous les samedis : il s'agit d'un autorail supplémentaire de marché.

- Jusque fin 1974, les passages à niveau de la ligne n'étaient protégés que par des croix de St André sauf Bastogne Nord (barrières manœuvrées par garde-barrière); pour la sécurité, les PN les plus dangereux étaient sous le régime du SF 05 (4PN) - et du 2 (4PN).

À partir du 07 janvier 1975, la SNCB a automatisé 14 PN sur un total de 24. Toutefois ceux de Tavigny, Bastogne ont été mis en service à la mi 1975.

Vu la faible vitesse de référence de la ligne, ces PN automatiques sont sous le régime AP-BP c'est-à-dire que les trains actionnent une pédale qui met la signalisation de PN en action : un feu rouge ferroviaire est remplacé par un feu orange. En cas d'avarie, il y a franchissement en SF 05.

Jusqu'à cette date les blocks de Tavigny et Wideumont étaient protégés par signaux mécaniques (entrées gares) et par signaux mobiles (signaux en gare). Après la modernisation, des signaux lumineux ont été installés.

- Infrastructure actuelle de la ligne : voie unique

Wideumont : gare de croisement (voies I et II)

voie de garage : voie 3 avec quai de chargement
voie accessoire

signaux lumineux sauf voie II, équipée de signaux
mobiles (rectangle rouge : arrêt ; drapeau vert :
passage).

aiguillages avec commande à terre

Morhet : 1 voie de garage (n° 2)

Sibret : 1 voie de garage (n° 3) avec quai de chargement

Bastogne Sud : 3 voies à quai. On notera cependant que la voie
à quai longeant le bâtiment de gare n'est pas
une voie de réception des trains de voyageurs
(c'est la voie n°9). En fait, il s'agit de
l'ancienne voie de départ vers la ligne 164
Bastogne-Benonchamps-Kautenbach, dont la section
belge est hors service depuis le 08.10.1950,
et démontée depuis 1974. Des autorails CFL
ont assuré la liaison Benonchamps - Wiltz -
Kautenbach jusqu'au 25.09.1967, date à laquelle
ils ont été limités au parcours Wiltz - Kautenbach.
Cette situation a toujours cours aujourd'hui.

signalisation mécanique à 2 positions

Bastogne Nord : légèrement au nord de cette gare, la ligne 164
se détachait de la 163.

Bourcy : 1 voie de garage (N° 2)

1 voie de croisement (n° 3) avec quai de chargement

Tavigny : gare de croisement (voies I et II)

voie de garage (n° 3)

signalisation : les signaux d'entrée en gare sont
lumineux. En gare, signaux mobiles.

aiguillages avec commande à terre

Limerlé : 1 voie de croisement (n° 2) avec voie en impasse.

- La ligne 163 fait partie du groupe de Namur de Libramont
à Limerlé (cumulée 57,030 située au-delà de cette gare).

Le reste de la ligne fait partie du groupe de Liège.

H.A.

L'électrification de la ligne 42 Liège-Gouvy toujours à
l'ordre du jour ?

Une étude des coûts et des méthodes de réalisation a été
effectuée. Ces coûts sont évidemment fort élevés vu le nombre
élevé de tunnels à mettre au gabarit électrique.

Trois types d'électrification ont été envisagés :

- 3000 V = de Rivage à Gouvy , Gouvy gare commutable,
25 kV 50 Hz sur parcours luxembourgeois

- 25 kV 50 Hz de Rivage à Luxembourg, Rivage gare commutable

- 3000 V = de Rivage à Luxembourg, déjà gare commutable

On note qu'on n'a pas envisagé l'emploi systématique d'engins
polycourants avec commutation par zones neutres de pleine voie,
ce que nous suggérions dans Trans-Fer n° 7. Les gares commutables
sont en réalité très coûteuses...

P.A.

MATERIEL ROULANT

Les tendances pour la période 1981-1985, telles qu'elles étaient ressenties dans le courant du premier semestre 1980.

1 - Généralités

Eu égard aux plans d'électrification en cours (1976-1980) et futur (1981 - 1985), il apparaît un déficit d'engins de traction électrique : il ne sera pas possible d'assurer tous les trains de voyageurs prévus aux horaires avec du matériel de traction électrique.

La remorque par des HLE des trains de marchandises ne pourra avoir lieu avant 1984.

D'une façon générale on peut dire que la situation sera assez désagréable dans la mesure où le public ne pourra enregistrer immédiatement les retombées favorables des électrifications. Il semble que même avec un accroissement éventuel du budget du Ministère des Communications, un redressement de la situation soit pratiquement impossible. En effet, les chaînes de construction des sociétés belges (en pratique la BN) sont ... saturées et il n'est pas envisageable d'en augmenter le nombre.

Il semble même que la mise en chantier d'automotrices classiques soit proscrite : on serait condamné aux AM nouvelle génération.

2 - Situation des HLE.

L'industrie belge semble en difficulté pour respecter les délais de livraison. De plus, les HLE de la série 20 ont d'énormes problèmes mécaniques et sont donc moins fiables que les autres HLE.

La mise au point prendra encore un temps non négligeable.

HLE série 27 : Un retard de plus ou moins 3 mois est à craindre sur les délais de livraison. Les premières machines seront disponibles vers fin mai 1981. On peut cependant supposer qu'elles ne seront pas opérationnelles immédiatement, ne serait-ce que pour la mise au point des nouveaux bogies. La cadence de livraison sera de une loco tous les 15 jours, la dernière étant prévue fin octobre 1982.

Dès lors, en théorie, 10 HLE devraient être disponibles fin 1981 et huit autres pour la fin mai 1982. La série suivante devrait être livrée pour fin octobre à la cadence d'une HLE tous les 8 à 10 jours.

La première HLE de la deuxième tranche serait attendue en novembre 1982. En pratique on n'attend guère que 3 ou 4 HLE en 1981 qui ne pourront être incorporées dans les roulements puisqu'elles devront subir le "rodage habituel".

Les machines électriques supplémentaires nécessaires en 1981 pour la remorque des HKV seront prélevées dans les roulements des trains de marchandises où elles seront remplacées par des machines Diesel.

Sur certaines lignes électrifiées, la traction des trains de voyageurs (HKV) sera partiellement assurée par des HLD ce qui impliquera des temps de parcours plus longs. Cette situation posera des problèmes en cas d'utilisation de voitures M4.

Enfin 5 à 6 HLE série 29 resteront en service jusqu'à la résorption de la pénurie de HLE.

3 - Les automotrices.

La situation paraît ici moins grave. Le déficit n'est pas conséquent. La récupération de 2 rames réversibles que l'on pourrait éventuellement employer sur la liaison Kortrijk - Antwerpen diminuerait le déficit en AM de moitié. De plus en janvier 1981, 3 rames réversibles seront mises en service sur la liaison Antwerpen - Leuven afin de récupérer un certain

nombre d'AM.

Dans la même optique, 2 rames réversibles seront mises en service (au nouvel horaire de mai 1981) entre Antwerpen et Kortrijk.

Livraison des nouvelles AM Breaks.

Il faut s'attendre à un retard de plus ou moins un mois sur les délais de livraison prévus. On peut espérer la première AM début octobre 1981, à la cadence de une AM tous les 15 jours. Le rythme pourrait atteindre les 6 AM par mois dès le début de la 2ème tranche.

Prévision de sortie des AM :

- fin mai 1982 : 17 (1ère tranche)
- fin déc 1982 : 50 (35 de la 1ère tranche)
(15 de la 2ème tranche)
- fin mars 1983 : 70 (35 + 35 toutes de la 2ème tranche)
- fin mai 1983 : 80 (35 + 35 de la 2ème tranche + 10 de la 3ème tr)
- fin avril 1984 : 140 (1e + 2e + 3e tranche + une éventuelle 4e tr).

Pendant la période de garantie, ces AM seraient entretenues à Schaarbeek.

Restrictions pour les AM nouvelle génération.

- Elles ne peuvent rouler jusque Roosendaal (NS).
- Des négociations sont en cours avec les CFL pour leur permettre de rouler jusque Luxembourg.
- Elles ne peuvent être accouplées aux AM classiques.

4 - Les rames réversibles.

4.1. Matériel M1 :

Le parc actuel se compose de 35 AB + 47 B + 35 BDS (BDS = voiture pilote BD).

En 1984, l'effectif suivant sera encore nécessaire :

Charleroi - Mariembourg : 6 AB + 6 B + 6 BDS
Mol - Hasselt : 3 AB + 6 B + 3 BDS
3 AB + 3 B + 3 BDS

Soit au total 12 AB 15 B 12 BDS

On prévoit pour fin septembre 1981 le remplacement des voitures M1 B et AB par des voitures M2.

Les M1 BDS (voitures pilotes) resteraient en service, ~~non accessibles~~ aux voyageurs, à condition de rendre possible l'ouverture des portes des voitures M2 depuis la voiture pilote (M1).

4.2. Matériel M2 remorqué par HLD.

L'effectif actuel de M2 "diesel" se compose comme suit :

Antwerpen - Neerpelt : 3 AB + 6 B + 3 BDS
Brugge - Kortrijk : 5 AB + 8 B + 4 BDS
Soit au total 8 AB 14 B 7 BDS

La réutilisation de ces rames après électrification des lignes 66 (1985) et 15 (1986) n'a pas encore été étudiée.

4.3. Matériel M2 remorqué par HLE.

La mise en service de ces rames n'est possible que si des HLE sont disponibles !

On compte utiliser les HLE de la série 25. Ces dernières n'étant pas équipées de système antipatinage, les rames réversibles ne seront pas

utilisées sur des lignes accidentées. Elles seront employées en Moyenne Belgique et au Nord du Sillon Sambre et Meuse.

L'effectif de M2 "électriques" se compose comme suit : 8 voitures transformées en BDS par l'AC Mechelen (mise en service prévue fin 1980, suite à un retard de fourniture de pièces en provenance des ACEC).

Antwerpen - Leuven (janv 81) 4 AB + 10 B + 4 BDS (3 rames en service)

Antwerpen - Kortrijk (mai 81) 6 AB + 10 B + 3 BDS (2 rames en service).

Une 4ème rame sera mise en circulation sur la relation Antwerpen -

Aarschot - Hasselt, fin septembre. ..

L'effectif d'Antwerpen sera porté à 6 AB + 12 B + 5 BDS.

L'effectif total sera donc de 12 AB + 22 B + 8 BDS.

Utilisation ultérieure des rames réversibles M2 "électriques".

Fin 1982, le matériel en service sur la liaison Antwerpen - Kortrijk serait transféré sur Leuven - Aarschot - Hasselt.

Alors, les 3 rames de la liaison Antwerpen - Hasselt passeront sur Antwerpen - Turnhout.

Fin mai 1986, la SNCB prévoit de transférer les rames Hasselt - Leuven sur la liaison Antwerpen - Mol. La répartition serait donc comme suit :

1 rame pour Aarschot - Antwerpen

3 rames pour Antwerpen - Turnhout

2 rames pour Antwerpen - Mol

2 rames en réserve

L'entretien serait effectué à Antwerpen.

4.4. Rames réversibles composées de voitures M4.

Relations internationales :

.....
La situation n'est pas très claire en raison des prises de position des réseaux voisins : ainsi

- Les CFF acceptent les M4

- La DB les refuse jusque Aachen (problème de gabarit)

- La SNCF les accepte jusque Lille pour autant qu'elles soient conformes aux normes SNCF (chauffage, etc..)

Il en résulte que l'on envisage de mettre en service sur la liaison Lille - Antwerpen des rames réversibles au gabarit UIC.

Les voitures A pourraient être des I6, les voitures B à définir, la voiture pilote, une BD.

Il reste cependant qu'une étude de marché est nécessaire.

Le poste de conduite à bord des voitures M4 serait dans une voiture BD en service international, dans une voiture AD en service intérieur.

Dans tous les cas, les postes seraient aménagés pour les deux types de courant 3000 V cc et 25000 V 50Hz.

Service intérieur :

.....
On peut s'attendre à la mise en service de rames réversibles M4 sur les relations suivantes :

Antwerpen - Neerpelt (environ 5 rames) et Oostende - Brugge - Kortrijk - Brussel (environ 7 rames).

Douze à treize rames seront donc nécessaires (y compris celles en réserve et à l'entretien.)

Vu le peu de demande de 1ère classe sur les liaisons Brugge - Kortrijk et Antwerpen - Neerpelt, et vu le manque de voiture M4 type AB, on choisirait des M4 ADS comme voitures pilotes (voir ci-dessus), les voitures de conception A étant déjà construites.

L'effectif total resterait limité à 580 voitures (rames réversibles comprises).

Mise en service de M4 sur Adinkerke - De Panne.

La mise en service de M4 sur des lignes non électrifiées implique la transformation des HLD. Dans le contexte actuel, il n'est pas possible de libérer les HLD série 55, celles-ci étant très sollicitées pour le trafic marchandise.

Certains envisagent les HLD série 62 dont l'équipement serait à réaliser (alternateur).

5 - Remplacement de HLE par HLD pour le service marchandise.

Suite aux électrifications Kortijk - Gent et Antwerpen - Boom, quelques HLD seront libérées et pourraient ainsi relever des HLE du service marchandise.

On craint malheureusement que leur manque de puissance ne limite la composition des HKM.

6 - Futur des autorails série 43.

Ces autorails devraient normalement être retirés du service en 1985.

La SNCB voudrait les employer le moins possible et au besoin les remplacer par des rames réversibles.

7 - Conclusions.

Comme signalé en introduction la situation sera très difficile dans les années à venir.

1981 verra les électrifications de Antwerpen, Aarschot - Leuven, Dendermonde - Bruxelles (ligne très chargée) et Leuven - Aarschot - Hasselt. Des services cadencés seront organisés. La demande en matériel adapté sera donc très forte.

La commande d'une troisième tranche d'automotrices nouvelle génération doit encore décidée.

La remorque des trains de marchandises sous lignes électrifiées par des locomotives électriques ne pourra avoir lieu qu'à partir de 1984.

D'une façon générale, la pénurie de matériel roulant est telle que l'on peut espérer que le Ministre des Communications voudra bien intervenir dans le sens souhaité. La progression du rail est au prix d'une modernisation. Ce n'est que le juste retour des choses. Il n'est pas trop tard mais il est temps. Ne tardons pas !

Dikkenet 747, CH V de Voorde, H.A.

Programme de construction du matériel roulant SNCB 1980-85

Conseil d'Administration SNCB du 15/07/80.

Ce programme prévoit l'acquisition de : 580 voitures M4 (50A ; 430 B ; 65 AD ; 35 BDR) dont 455 unités sont déjà commandées et en livraison. Il prévoit aussi 40 voitures couchettes Bc, 20 wagons restaurants "Quick-Pick", + 150 voitures RIC. Il faudrait aussi 5050 wagons de marchandises de types divers, surtout spéciaux (voir Trans-Fer n°13).

Au point de vue matériel moteur, on prévoit la commande de 15 loco. diesel de manoeuvre, 200 automotrices Breaks dont 70 sont commandées, 60 locomotives électriques série 27 (4000 kW) dont 30 sont commandées, 50 locomotives électriques série 21 (3000 kW) en 3 versions (dont des polycourants ?). Enfin, on amorcera une étude pour définir un type d'autorail qui pourrait s'intégrer dans l'exploitation du réseau lorsque les électrifications actuellement programmées seront réalisées.

P.A. H.A.

Générateurs sur roues, ex locomotives à vapeur type 29

Voici la décomposition exacte, au 8 juin 1980, de l'ensemble des générateurs à vapeur ex- type 29 du réseau SNCB :

1) Générateurs sur roues - hors service - garés à ABMT Tournai, cédés au service 22 de la SNCB

HL 29.225 - Ht 25.225 ex - n° A 621-201
HL 29.238 - Ht 25.050 ex - n° A 621-187
HL 29.254 - Ht 25.245 ex - n° A 621-184
HL 29.136 - Ht 25.263 ex - n° A 621-181

2) Générateurs sur roues, hors service, proposés pour vente comme "mitraille" mais n'ayant pas été cédés au service 22

HL	HT	ex - n°	garé à
29.010	25.010	A 621 - 186	ATD Monceau
29.221	25.221	A 621 - 200	ATD Schaerbeek
29.022	25.022	A 621 - 203	ATD Schaerbeek
29.096	25.297	A 621 - 205	AbMT Tournai

3) Générateurs de réserve - en bon état - pour préchauffage

29.152	25.152	A 621 - 195	AbMT Tournai
29.267	25.040	A 621 - 197	ATD Monceau
29.279	25.279	A 621 - 202(*)	ATD Schaerbeek
29.164	25.164	A 621 - 204	ATD Haine-St-Pierre

(*) : cette machine sera transférée incessamment à SPTM Leuven en vue de servir comme magasin à pièces de rechange pour HL 29.03.

Dikkenet 747

Voitures M4

Le programme de livraison de voitures M4 se poursuit. A la fin du mois d'octobre, la livraison de voitures M4 de 2e classe dépassait le chiffre de 100. Cependant, vu la pénurie actuelle de voitures M4 comprenant un compartiment fourgon (leur construction est programmée d'ici un an ou deux), la SNCB a décidé de transformer 18 voitures M4 de 2e classe, dès leur sortie de la chaîne de construction du constructeur BN, en voitures ED (2e classe - fourgon). La transformation, réalisée par suppression de trois compartiments à une extrémité de la voiture, sera faite par les soins de la SNCB.

A moyen terme, la SNCB prévoirait de transformer 13 voitures M4 AD (1ère classe - fourgon) en voitures équipées d'un poste de conduite permettant la réversibilité en traction électrique.

H.A.

Petite annonce

G. DUQUESNE, Rue des Gaux, 80 6071 CHATELET recherche pour achat "La Locomotive à vapeur actuelle" de E. DEVERNAY, Dunod. Lui faire offre à son adresse.

Répartition du matériel roulant électrique.

Veillez trouver ci-après, la répartition du matériel roulant électrique au 1.9.80.

A.T.E. - A.T.S/E.	Locomotives	Automotrices
Schaerbeek		010 à 049 665 à 676 731 à 782 801 à 844 851 à 856 951 à 958
Ostende		129 à 150 502 à 539 677 à 730
Kinkempois	1801 à 1806	051 à 128 151 à 210 251 à 270
Stockem		211 à 250 601 à 664
Ronet	2903 à 2913 2920 2301 à 2368 2601 à 2635 2001 à 2025	
Bruxelles-Midi	2801 à 2803 2201 à 2250 2369 à 2383 2501 à 2514 2551 à 2558 1501 à 1505 1601 à 1608	

Situation actuelle des HLE série 29

Dikkenet 747 et B. Jar

A Monceau (entretien à Ronet) : 2903, 2904, 2905, 2906, 2907, 2908
2909, 2910.

A Forest Voitures la 2911, à Ostende la 2912, toutes deux pour le
transfert des rames climatisées entre faisceau et gare.

La 2913 est cannibalisée à Ronet (magasin à pièces de rechange).

La 2920 est à Schaerbeek pour transfert des pièces d'atelier
entre CW FM et ATSE FSR.

Toutes les 29 restantes sont donc en service (sauf 2913)

Dikkenet 747

Mouvements du matériel moteur SNCB (situation au 08.08.80)

Pour les abréviations de gares, voyez Trans-Fer n° 14 pp. 22 sq.

MUTATIONS

- 5505 de GMN à LJ (au 11.07) (chauffage électrique)
- 5536 de LJ à GMN (au 11.07)
- 4340, 4331 et 4332 de MKM à MBX au 20.08
- 4509 de GT à MBX au 29.09 suite accident à Wideumont (ligne 163)

Suite à l'électrification des lignes 108/118. :

- 5921 passe de GT à FNDM (au 29.09)
- 6028 passe de FGH à LNC id
- 6031 passe de FGH à FKR id
- 6314 passe de GT à ATH id
- 6317 passe de GT à FRST id
- 6305 passe de GT à FTY (au 10/10)

PRETS

- 4307 passe de LK à MBX au 25.07
- 8468 et 8470 passent de FNDM à FHS au 17.09 pour travaux d'électrification lignes 15/16/35
- 9152 passe de FKR à FHS au 08.09

NOUVELLE AFFECTATION

l'ex-5001 renumérotée 51 01 sera affectée à LK à sa sortie prochaine de l'A.C. FAZ.

A l'ATSD Bertrix

Cet atelier possède toujours 3 remorques d'autorail type 732 à deux essieux. Il s'agit de 732.09 = 50.88.24.29.581-2
732.10 = 582-0
732.16 = 586-1 (*)

(*) la 732.16 sert de pièces de rechange (cannibalisme !)

Les deux premières remorques citées, en livrée rouge/jaune, ne circulent que le lundi en dehors des congés scolaires ; dans ce cas, une remorque est encadrée par deux autorails série 43.
Trains concernés : ligne 165 4929 (R1) Bertrix 4.36 - Libramont 4.46
4981 (R1) Libramont 5.50 - Bertrix 6.00
ligne 166 4681 (R1) Bertrix 6.27 - Dinant 7.56
4633 (R1), Dinant 8.20 - Bertrix 9.49
(cf. Ferro-flash n° 52 - sept.80)

On notera que cet atelier possède aussi l'autorail à 2 essieux 551.26 (ex-ES) sans sièges et avec superstructures subsistantes sur le toit (plateforme). Il est utilisé pour la manoeuvre des bogies des autorails série 43.

H.A.

Campagne de détection des défauts de réglage de plan de contact des lignes caténaïres à la SNCB

Cette campagne a débuté le 14 octobre et nécessite la circulation à la vitesse maximale permise sur toutes les lignes, y compris les aiguillages, passages supérieurs...

Le train d'essais est composé dans l'ordre de :

- 1 HLE série 20 + voiture de mesures ES n°601 + 4 B8 RIC avec chauffage électrique.

Dikkenet 747

Essais d'une rame de voitures à 2 étages SNCF sur réseau SNCB

Il y a quelques années, la SNCB avait déjà tenté une expérience similaire avec des voitures SNCF à 2 étages, destinées à la banlieue de Paris. La clientèle SNCB ne s'y était guère montrée favorable, le confort de ces voitures étant, reconnaissons-le, assez rustique.

A la demande de M. G. SPITAEELS, Ministre des Communications, la SNCB a été amenée à renouveler ces essais sur la ligne 94 Bruxelles - Tournai. Nos lecteurs trouveront ci-après des détails sur cette expérience.

Transfert de la rame

Composée de 8 véhicules VB 2N et d'un fourgon générateur de la SNCF, la rame était accompagnée d'un technicien de cette administration. Mise à la disposition de la SNCB en gare de Quévy le 20 septembre 1980 vers 20 heures, elle fut immédiatement transférée à la remise de Schaerbeek. Elle fut restituée à la SNCF de la même manière en gare de Quévy le samedi 4 octobre vers 12 heures.

Trains d'essais (avec voyageurs)

Du mardi 23 au vendredi 26/9/80 :

Z 2787 Tournai 6.59 - Bruxelles Nord 8.17 à vide Schaerbeek
Z 2700 A vide Schaerbeek remise - Brux. Nord 17.03 - Tournai 18.33

Du lundi 29/09 au vendredi 03/10/80 :

Z 2776 Lessines 6.59 - Bruxelles Nord 07.39 à vide Schaerbeek
Z 2726 Schaerbeek 16.18 - Lessines 17.47

Parcours à vide

Lundi 22/09/80

RZ 2787 Schaerbeek remise 19.48 - Tournai 21.20

Samedi 27/09/80

RZ 2776 Tournai 9.10 - Ath 9.37/9.50 (changement de front) -
Lessines 10.00

Vendredi 03/10/80

ZR 2726 Lessines 17.50 - Bruxelles Nord 18.47 - Schaerbeek
(remise) 18.59

Conditions de circulation de la rame SNCF sur le réseau SNCB

Quévy - Mons : ligne 96

Mons - Bruxelles Midi : lignes 96-96A

Bruxelles Midi - Forest Voitures : ligne 96B

Jonction Nord-Midi : lignes 0¹/0²/0³

Bruxelles Midi - Tournai : ligne 94

Lessines à Y Jurbise : ligne 90

Sur ces itinéraires et dans les gares des lignes citées, la circulation de la rame SNCF était autorisée en voie normale, contrevoie et voies secondaires sauf sur les voies 2 et 22 à Bruxelles Midi et sur la voie 4 à Lessines.

Les détournements de cette rame sur d'autres itinéraires étaient interdits. La suspension pneumatique de ces voitures devait toujours être en service pour tout déplacement, train ou manoeuvre. La conduite principale devait toujours être alimentée.

Composition et spécifications techniques de la rame SNCF VB2N

Nombre de voitures par catégorie Aantal rijtuigen per categorie	Par voiture - Per rijtuig			Fumeurs/Non fum. Rokers/Niet Rokers
	places assises zitplaatsen	Places de- bout Staan- plaatsen	Tonnage	
1 Bxe voiture pilote stuurrijtuig n° 50.87.22.37.374,5	137 + 11	122	52 Tare 47,75 T	entièrement fumeurs volledig rokers
3 B0 + 1 Bc (**) n° 50.87.22.37.325,7 326,5 327,3 328,1	167 + 11	296	45 x 3 — 135 T Tare: 42,47	entièrement non-fumeurs volledig niet-rokers
2 ABe n° 50.87.22.37.134,1 50.87.22.37.135,8	<u>étage supérieur - verdieping</u>		46 2 92 T	entièrement fumeurs volledig rokers
	<u>étage inférieur - beneden</u>		113 Tare 42,87	entièrement non-fumeurs volledig niet rokers
1 BD n° 50.87.22.37.076,3	157 + 9	118	45 Tare 41,67	entièrement fumeurs volledig rokers
1 D n° C699 fourgon générateur pakwagen-generator	1500 V / 380V x (*)	x	Tare 36	/
<u>Total</u> 8 véhicules rijtuigen	1.010 2e cl. kl. 132 1e cl. kl.		360 T.	Longueur to- tale Totale lengte 200 m.

N.B. : Une voiture Be restera
(**) comme réserve à
Schaerbeek.

N.B. : Een Ee rijtuig zal
in Schaarbeek blijven
staan als reserve.

(*) Autonomie: 1800 l gasoil - Consommation en pleine charge: 163 l/h.

Des enquêtes commerciales et d'exploitation ont été réalisées auprès des voyageurs pendant toute la durée des essais.

H.A.

Commandes de matériel, travaux programmés...

Au cours de ses réunions mensuelles, le Conseil d'Administration de la SNCB a pris les décisions suivantes :

vendredi 29 août 1980

Il a approuvé plusieurs travaux importants, notamment : le renouvellement du revêtement de l'aire de transbordement de la cour au marchandises d'Auvelais; le remplacement, dans le cadre des travaux d'électrification de la ligne Charleroi - La Louvière, des passages supérieurs aux km 10.763 et 11.566 à Chapelle-lez-Herlaimont (Piéton); des travaux de déplacement et de pose de câbles à Mons, à Mouscron et à Haine-St-Pierre ainsi que l'établissement d'armoires de signalisation et de câbles en vue d'assurer le verrouillage des aiguillages et l'arrêt automatique des trains sur le groupe de Charleroi; la première phase des travaux d'aménagement de la signalisation en gare de Mouscron en vue de l'électrification de la ligne vers Courtrai; l'établissement de tableaux de sous-stations d'alimentation de la signalisation dans les gares de Melreux, Gendron, Houyet et Meix-devant-Virton; l'aménagement de locaux pour l'installation des postes répartiteurs de télécommunications à Mons et à Charleroi; sur la ligne Ottignies - Charleroi, le montage d'installations de signalisation et la modernisation des passages à niveau automatiques entre Fleurus et Dampremy; l'établissement d'un faisceau d'échange et de voies de cour aux marchandises à proximité de la gare de voyageurs de Schaerbeek en vue de la desserte du marché national de Bruxelles; la réfection des rampants et colonnes métalliques des façades du bâtiment du centre routier de Bruxelles Tour et Taxis; la peinture des parties métalliques d'ouvrages d'art situés à Watermael, Uccle, Linkebeek, Beerseel, Lot, Huizingen et Hoeilaart; l'établissement de liaisons télégraphiques et de transmission de données sur les groupes de Bruxelles, d'Anvers, de Gand et de Hasselt; la construction d'un nouveau bâtiment des voyageurs à Zottegem et l'établissement d'une gare d'autobus et d'un parking pour automobiles à la Vanaelbroeckstraat; l'extension des installations du poste d'entretien du matériel des

voyageurs à Ostende; la pose de voies à quai au sud de la nouvelle darse et à l'est de la darse B 2 au port d'Anvers; la pose de câbles et d'armoires de signalisation pour le verrouillage des aiguillages et l'arrêt automatique des trains sur le groupe de Hasselt; l'établissement d'installations de signalisation, d'alimentation et de téléphonie ainsi que la pose de câbles dans le cadre des travaux de détournement de la ligne Bruges - Knokke entre Dudzele et Heist; des travaux de renouvellement de voies et du revêtement routier des passages à niveau situés entre les km 6.943 et 13.186 de la ligne Anvers - Herentals

Il a décidé, d'autre part, de faire transformer une tranche supplémentaire de 50 wagons-tombereaux en wagons destinés au transport de blocs de pierre vers le port de Zeebrugge.

vendredi 26 septembre

Il a approuvé une série de commandes de matériels roulants et de grands travaux qu'il soumettra, conformément aux dispositions légales en la matière, à l'accord du Ministre des Communications, notamment :

- les commandes de 30 locomotives électriques d'une puissance de 4.150 kW - 160 km/h, de 77 paires de bogies type Y 32 destinées aux voitures du service intérieur type M 4 et de 140 bogies type Wegmann pour automotrices doubles "nouvelle génération";
- l'aménagement d'un parking pour automobiles à la gare de Quaregnon-Wasmuel; le remplacement sur la ligne Mons - Quévy, du passage supérieur dit "Pont du Berger" à Frameries, afin d'y permettre le relèvement de la vitesse maximale de 120 à 160 km/h; le renouvellement sur la ligne Charleroi - Mariembourg, d'un passage inférieur situé à Philippeville (Jamagne); des travaux extérieurs de signalisation en gare de Mouscron; l'adaptation des installations de signalisation sur les lignes Glons - Montzen et Bressoux - Visé, en vue de leur électrification; la réfection des lanterneaux vitrés et de la couverture d'étanchéité à l'atelier de traction de Bertrix; des travaux de déchargement et de mise en remblai en gare de Jemelle; l'aménagement de la fosse de visite pour wagons à l'atelier central de Cuesmes; la remise en état des cages d'escalier des couloirs sous voies dans la gare

de Schaerbeek; la réfection des lanterneaux vitrés et de la toiture d'un hangar de la gare de Bruxelles Tour et Taxis, côté rue Tielemans; des travaux d'entretien et de peinture des ouvrages d'art situés sur la ceinture ouest à Bruxelles; des travaux de photographie aérienne et de topographie en vue de l'étude de l'établissement d'une quatrième voie entre Hal et Bruxelles, afin d'assurer une meilleure fluidité du trafic; l'aménagement des locaux du bâtiment des voyageurs de la gare de Schulen et la construction de nouveaux locaux pour une sous-station de signalisation et un poste haute tension; la construction d'un couloir sous voies pour voyageurs à Duinbergen, en relation avec la mise à double voie du tronçon Zeebrugge - Knokke; l'établissement d'une double voie sur la nouvelle plate-forme de la ligne Hasselt - Louvain, à Diest (Molenstede); la construction d'un passage supérieur sur la ligne Gand - Grammont en vue de la suppression du passage à niveau n° 91 à la Oudenaardsestraat à Grammont; l'érection d'une nouvelle cabine de signalisation et d'un bâtiment de service à Gand St-Pierre; l'établissement d'un nouveau poste de signalisation tout relais à Alken et du système de bloc automatique sur la ligne Hasselt - Landen; la réfection des façades de l'atelier de traction diesel de Bruges; l'aménagement d'une nouvelle salle des compresseurs à l'atelier central de Louvain; la construction d'une fosse de visite des automotrices au faisceau C de la gare de formation d'Cs-tende; l'établissement d'une voie supplémentaire et le prolongement d'une voie existante au bassin Rodenhuize, à Gand.

vendredi 31 octobre 1980.

Il a approuvé une série de grands travaux qu'il soumettra, conformément aux dispositions légales en la matière, à l'accord du Ministre des Communications, notamment : les travaux de déplacement de la ligne Tournai - Bruxelles entre Ath et Marcq ainsi que l'aménagement du tracé des voies de la ligne Charleroi - La Louvière entre Carnières et Haine-St-Pierre, en vue d'y accroître la vitesse dans le cadre de leur électrification et d'y améliorer en même temps la sécurité par la suppression des passages à niveau et le remplacement par des ouvrages d'art; l'élargissement du pont situé sur la ligne Rivage - Trois-Vierges à hauteur de la rue Diérin Patar à Aywaille ainsi que l'aménagement d'une aire de parcage pour voitures à proximité;

la reconstruction du passage inférieur dit "Pont du Serpont" à Libramont, afin de permettre la mise à quatre bandes de la route n° 28, St-Hubert - Libramont; le renouvellement de la voûte du passage inférieur situé sur la ligne Liège - Namur entre les points d'arrêt de Bas-Oha et de Java; la construction d'un bâtiment de service en gare de Welkenraedt; l'adaptation d'installations de signalisation dans la région liégeoise ainsi que sur le tronçon Blaton - Antoing; dans le cadre de l'électrification de la ligne St-Ghislain - Tournai, l'adaptation des équipements de signalisation entre les gares d'Antoing et de Blaton ainsi que l'installation d'un poste à haute tension et d'une sous-station de signalisation dans cette dernière gare; les travaux de photographies aériennes et de levés photogrammétriques sur les tronçons Namur - Dinant et Autelbas - Athus frontière en vue de la suppression des passages à niveau; la pose de câbles téléphoniques, de signalisation et de force motrice en vue de l'électrification du tronçon Welkenraedt - Eupen et de l'amélioration des relations téléphoniques avec la gare de Raeren; la modification des lignes de contact dans les gares de Waremmes et de Pexhe-le-Haut-Clocher; la construction d'un couloir sous voies pour piétons et voyageurs et d'un pont-tube pour véhicules en vue de la suppression du passage à niveau n° 10 de la ligne Ostende - Bruxelles entre la "Stationstraat" et le "Steenweg op Gent" à Tronchiennes; la construction du passage inférieur sur la ligne Gand - Courtrai et la suppression subséquente du passage à niveau n° 10 à la "Tapuitstraat" à Waregem; la construction d'un bâtiment de service à Blankenberge; la pose de voies vers la gare routière de Lauwe; l'établissement d'installations extérieures de signalisation en gare de Kortenberg et à la bifurcation Haren Heide sur la ligne Liège - Bruxelles; des travaux de câblage et de signalisation à Courtrai et à Schoonaarde; l'établissement d'installations de chauffage d'aiguillages dans les gares de Bruges, Merelbeke, Audenarde et Lichtervelde; l'érection, en vue de l'électrification de la ligne Aarschot - Diest - Hasselt, de signaux automatiques et de nouveaux postes de bloc "tout-relais" à Testelt et à Schulte; des travaux d'aménagement à la remise de matériel de traction à Louvain; le renouvellement du poste de ravitaillement en gasoil et en eau en gare de Muizen; l'aménagement des fosses de visite et le renouvellement de pavements à l'atelier de traction électrique d'Ostende.

Actualités de la SNCV

Groupe du Hainaut

- * Le 30 juin 1980, vers 16 heures, un deuxième tronçon du pré-métro a été mis en service entre la gare de l'Ouest et la Chaussée de Bruxelles à Dampremy.
Ce tronçon, d'une longueur de 1.100 m, comporte une station souterraine (gare de l'Ouest) et une station aérienne (Piges). Il est desservi par les lignes de tramways en direction de Gosselies : 57, 62, 63, 65/66 et 85/86. Ces lignes évitent désormais le viaduc.
D'après Mupdofer-News (02/80), le 29 juin, en début de soirée, afin de permettre les travaux de raccordement des voies Chaussée de Bruxelles à Dampremy, le service des tramways a été interrompu entre Charleroi Sud et Lodelinsart (PN SNCB Deschâssis) où les trams en provenance de Jumet faisaient demi-tour. Un service de substitution par autobus fonctionnait sur la section neutralisée.
Les travaux de raccordement furent terminés le lendemain vers 15 heures ; on effectua ensuite un parcours aller-retour d'essais sur la nouvelle section avec la motrice 9159 au départ de la gare du Sud et la 9174 au départ de Lodelinsart, cette dernière étant retirée de son service sur la ligne 66.
- * Le 28 août 1980 : livraison de la motrice prototype 6100 au dépôt d'Anderlues. Celle-ci y a effectué ses essais de mise au point sur la ligne 90 : ceux-ci se déroulaient à Fontaine-l'Évêque entre la rue des Déportés et la ferme de Luce, sur une section où la voie avait été renouvelée entièrement.
- * Fin juin 1980 : mise hors service des remorques "Braine-le-Comte"
- * Le 1er septembre 1980 : deux événements :
 - suppression de tous les receveurs sauf trams avec remorques
 - renouvellement des voies commencé: Anderlues - Monument - Jonction. Passage autocrisé de la sortie jusque 8h50 et le soir dès 22 heures (semaine). Le 30 est limité à Anderlues (Arbiette). Pour le 89 et le 90, tous les départs de Charleroi seront limités à Anderlues Jonction via route de Thuin.
- * Le 8 septembre 1980 : afin de faciliter la manoeuvre des trams OMT (à 1 agent) ayant pour terminus Chapelle St-Germain, une signalisation de couverture est installée, et permet le changement de voie à cet endroit.
- * Le 22 septembre 1980 : dès ce jour, un tram supplémentaire circule entre Gosselies Faubourg et Courcelles Trieux selon l'horaire ci-après : Gosselies (Dépôt) 16.08 (ligne 60 vers Mellet)
 - Faubourg 16.10
 - Calvaire 16.15
 - Trieux 16.29Ce tram revient en direct de Courcelles Trieux à Charleroi via la ligne 80 (Wilbeauroux)

- * Le 29 septembre 1980 : départ de la 6100 d'Anderlues vers Jumet par Forchies (la nuit). Jumet sera son dépôt d'attache.²
 - * Le 1er octobre 1980 : l'ART89 fait un aller-retour Anderlues - Thuin (écolage personnel en vue de travaux). Accompagnement de l'AR par un agent de la ligne aérienne qui avait pour mission d'ouvrir les boîtes de signalisation avec une grande clé afin de pouvoir éteindre les signaux.
 - * Motrices rénovées : selon Entre-voies n°35 (CFEB), la SNCV dispose actuellement de six motrices rénovées de type SJ. Ces véhicules, de couleur orange et bleu, proviennent, ainsi que nous l'avons annoncé précédemment, de la reconstruction par les ateliers de Jumet de motrices S classiques :

SJ 9170	{ ex 9125 }	sortie d'atelier le	15.11.79
SJ 9171	{ ex 9065 }		15.02.80
SJ 9172	{ ex 9076 }		28.02.80
SJ 9173	{ ex 9122 }		17.12.79
SJ 9174	{ ex 9107 }		18.04.80
SJ 9175	{ ex 9106 }		20.06.80
- Actuellement, la 9094 est en cours de rénovation à Jumet.
- * 9146 : notre membre P.G. a pu apercevoir cette motrice à Jumet le 03.10.80 avec un nouveau type de pantographe légèrement différent de celui de la 9127 et 9099.

H. Arden - P. Gilsoul

Divers

- * La SNCV après livraison le 18.09.80 d'un nouveau transporteur routier de tramways, destiné à remplacer l'AT 553. Bien que ce dernier soit déjà fort âgé, il sera conservé pour les petits transports. Le tracteur du nouveau véhicule est un DAF 2800 Turbo. La remorque a été construite dans le sud de l'Allemagne.
Au fait, pourquoi n'a-t-on pas pensé au rail pour ce genre de transport ?!?
- * Il semble que la confusion soit actuellement toujours entretenue au sujet de la possibilité pour la BN de fournir à la SNCV des voitures tramway à 3 caisses.
- * Il semble que la BN fournirait à la STIB courant mars 1981 une motrice tramway de type SNCV pour essais métro (avec bogies à voie standard 1,435 m).

H.A.

Une future liaison Jolimont - Manage par tramway (suite)

Dans Trans-Fer n° 11 p. 23, nous nous réjouissons du fait que la SNCV étudiait le rétablissement de la ligne de tram Jolimont - Manage. C'est ce que la presse locale signalait, tout en notant que l'Administration Communale de La Louvière avait, de fait, fait une demande de réouverture de cette ligne auprès de la SNCV.

Il faut croire que l'"on" a réagi promptement à la demande des édiles de La Louvière : on est actuellement occupé à démonter les rails de l'ancienne section Jolimont - Manage...

H.A.

-
- (1) : cet autorail vient aussi de reprendre du service en ce début octobre sur la section Trazegnies-Courcelles, où il réalise des transports pour le service de la voie,
 - (2) : service d'essai 6100 sur Charleroi-Gosselies (A.F.)

Groupe des Deux Flandres

Travaux en cours entre Ostende et Knokke

Travaux caténaires

Ceux-ci sont en cours :

- entre Zeebruges (chenal) et Blankenberge (arrêt à mi-chemin entre LZR et FBK) sur la voie vers Ostende
- entre De Haan Zwarte Kat (boucle de retournement) et De Haan (sous-station) sur la voie vers Ostende.

Les fondations ont été réalisées et certains poteaux déjà dressés entre De Haan sous-station et Ostende (route de la Minque)

Travaux voies

Ceux-ci sont en cours :

- entre Wenduine Harendijke et la localité de Wenduine sur la voie vers Ostende. Les deux voies sont actuellement en site propre entre l'entrée de la localité côté Blankenberge et l'ancienne station vicinale (entre les arrêts Kerkstraat et Molen) où elles étaient précédemment établies sur chaussée. La nouvelle voie est réalisée sur une bonne partie de la section hors service à De Haan (la boucle de retournement est inutilisable).
- entre le raccordement du dépôt et la place Marie-José à Ostende sur la voie vers la gare (la boucle de retournement de la ligne 1 est inutilisable).
- au garage d'Ostende Quai, les trois nouvelles voies côté ville sont en usage, les trois voies côté gare sont posées mais pas encore raccordées.
- la voie de desserte des docks a été déposée avant l'été
- A Zeebruges Môle, la construction d'un pont Bailey au dessus des voies SNCB rend inutilisable le triangle de rebroussement
- Le site propre a été ensemencé et commence à verdier dans la traversée de Heist et Duinbergen (comme sur une courte section en site propre à proximité du terminus de La Panne). Par contre, les nouvelles voies en dehors des traversées des localités ont été généreusement empierrées, ce qui laisse supposer que l'engazonnement ne se fera que dans la traversée des localités.

Exploitation

Les travaux décrits ci-dessus provoquent une série de particularités d'exploitation, dont nous donnons le détail ci-dessous.

Au départ de Knokke, suite au retard encouru au croisement de Wenduine par le tram en provenance d'Ostende, les convois sortent du dépôt avec le conducteur-planton. Le personnel et le planton changent de convoi au croisement des deux rames en ligne.

A Zeebruges Chenal, le tram doit rebrousser pour prendre la contre-voie. Idem à Blankenberge Park.

Les trams se croisent à Wenduine ex-station vicinale avec échange des bâtons-pilote (2 contre 1).

Nouvelle prise à contre-voie par rebroussement à la liaison. située peu vavant la boucle dite "Zwarte Kat".

On notera que les trois reprises à voie normale se font sans problème, les aiguillages étant alors pris en pointe.

A Ostende, par contre, les appareils de voie à la sortie du dépôt permettent de prendre directement la contre-voie. Une aiguille, placée spécialement à la pointe de l'aiguille d'accès à la boucle permet de reprendre directement la voie normale.

Matériel

- Le tram prototype 6000 n'ayant pas terminé ses "maladies de jeunesse" n'est pas encore autorisé aux services voyageurs commerciaux.
- Les motrices SE jumelées :
 -
 - la 9095 a brûlé parce qu'elle avait été abandonnée avec le premier cran du rhéostat enclenché. L'intervention des pompiers fut nécessaire. Elle ne sera vraisemblablement pas réparée.
 - certains moteurs de la 9105 sont hors service
 - les 9102 et 9104 ont été accouplées pour former une rame navette.
- Le klaxon à 2 tons si typiquement vicinal a été remplacé sur la plupart des S par un klaxon à 1 ton qui décevra les amateurs...
- les standards bois
 -
 - la motrice 9291, dont on a entrepris la remise en état d'origine n'est pas encore recâblée.
 - la remorque 9533 (2,20) est en partie démontée au fond du dépôt d'Ostende
 - la remorque 9531 (2,20m), dont l'intérieur n'avait pas été transformé, a été transférée à l'ASVi le 15.09.80.
 - la remorque 9520 (2,40m) est en cours de remise en état; le châssis et les marche-pieds sont repeints en bleu et on a soudé les attaches sur la toiture pour remettre des panneaux publicitaires.
- wagons
 -
 - le chasse-neige 51532 est garé sur les nouvelles voies d'Ostende quai.
 - sur chacune des deux sections de travaux caténares se trouve un train comportant wagon dérouleur, wagon plateforme et wagon fermé. Si à De Haan, il s'agit de vieux wagons aménagés, à Zeebrugge, la rame semble avoir été beaucoup plus finement aménagée sur des châssis rénovés.

P. Auguste
25.10.1980

Petite annonce (réservé aux membres GTF)

A Vendre, Rail et Traction (publication périodique ARBAC)

1) en bloc, n° 58 à 100

2) par numéro compris entre 58 et 130

Renseignements : RENARD, Quai des Carmes 59, 4220 Jemeppe Lg

- Depuis le 7/3/80 pour les lignes 58, 90, 94 et 103 et depuis le 14/3/80 pour la ligne 81 (et jusqu'au 12 mai 80), horaire spécial du vendredi avec pointe d'après-midi déplacée.
- Les travaux sur l'axe de métro n° 1 se poursuivent ; dès la mi-septembre 1980, les voies entre Ste-Catherine et Beekkant seront disponibles pour les essais. Celles entre Tomberg et Alma devraient l'être vers la mi-novembre.
- L'évolution des travaux de pré-métro entre la place Saintelette et la place de l'Yser entraîneront la suppression de l'actuelle boucle-terminus. Une nouvelle boucle sera construite autour de la station Seca, à l'emplacement de l'ancienne boucle vicinale. Les travaux commenceraient en janvier 1981.
- Le 15/4/1980, violente collision place de l'Yser entre un camion et la motrice 7961 L. 18 (interruption de service de ± 1h30).
- Le 15/4/1980, modification des horaires des lignes 27, 30 et 42.
- Les vendredis 2 et 16 mai 1980, les véhicules ont circulé suivant l'horaire du samedi. Il faut cependant noter des horaires spéciaux pour les lignes 47, 59 et 76 ainsi que l'application de l'horaire normal pour la ligne 57. Le métro a circulé avec horaire samedi mais en rames doubles (le décrochage a été effectué en début de soirée suivant les nécessités du moment).
- Les voitures 1043, 2004 et 5019 sont parties vers un musée hollandais (à Amsterdam) respectivement les 25/4, 17/3 et 2/5/1980.
- Le 6/5/80 - suite désaffectation provisoire de la rampe Jamar pour travaux de voie - les lignes 62, 90, 102 et 103 ont emprunté les nouvelles voies de la rue et du tunnel de l'Argonne (les 62 faisaient donc une boucle via rue de l'Argonne, av. Fonsny, rue Couverte et pénétration dans le tunnel du Midi vers le centre-ville). Dès le 13/5/80, les 62 réutilisaient la rampe Jamar nouvellement raccordée, tandis que les lignes de la rue Couverte désaffectaient cette dernière pour emprunter à leur tour les nouvelles voies du tunnel de l'Argonne et de la rue du même nom avant de replonger dans le tunnel Midi-Nord via la rampe Jamar.
- Le 13/5/80 également, la ligne 102 réutilisait la chaussée de Ninove entre la place de la Duchesse et la rue Nicolas Doyen (suppression du détournement via rue de Birmingham et rue N. Doyen suite travaux métro au pont de la ch. de Ninove).
- Toujours le 13/5/80, application des horaires pré-vacances sur toutes les lignes sauf lignes 1, 22, 42, 43, 50, 51, 53, 57, 74, 78 et 80.
Les lignes 62 et 81 sont, à cette occasion, assurées partiellement en 7500. En outre, il n'y a plus de 9000 sur ligne 93.
- Le jeudi 29/5/80 dès 21 h, en vue du raccordement à la Porte de Hal de la nouvelle liaison de la ligne 19, détournement des lignes 55, 101 et 103 entre le Midi-av. Fonsny et la Barrière (1.55) et la rue de l'Hôtel des Monnaies (1. 101/103).
A partir du 30/5/80, nouvel itinéraire de la ligne 19 entre la rue de l'Hôtel des Monnaies et la Barrière via Porte de Hal et chaussée de Waterloo (1.55).
- Le 6/6/1980, grève sauvage des conducteurs de métro, de début à fin service. La ligne a été assurée par autobus munis du film "LIGNE 1" (services "indices verts") et de plaques pare-brise "M" (réserves de divers dépôts).

- Le 28/6/1980, application des horaires d'été sur toutes les lignes sauf les lignes 22, 43, 51, 53, 57 et 74.
De ce fait, la ligne 19 est exploitée entièrement en 7900, mais la ligne 22 reste exploitée en 9000.
- Le 5/7/1980, violente collision au carrefour av. de la Porte de Hal/rue de Russie entre un autocar dévalant depuis le carrefour de la Porte de Hal, sans chauffeur, et la motrice 7533 de la ligne 102, qui déraille sous le choc (interruption d'environ 1h30').
- La motrice 1504 a été embarquée le 8/7/80 à Anvers à destination du Trolley Car Museum / Massachussets.
- Le 8/7/80, nouveaux horaires pour les lignes 27/30. La ligne 27 n'est plus exploitée en soirée mais est remplacée par la ligne 30 qui effectue une boucle par le site universitaire de l'UCL de Louvain-en-Woluwe (Kappelleveld).
- Dès le 10/7/80 (et suivant disponibilité de personnel) des renforts sont effectués sur la Petite Ceinture sous film 102 barré. A cette fin, le dépôt de l'avenue du Roi est amené à utiliser des motrices de type 7800 sur ce service-navette. Cette mesure a été reconduite en septembre 1980 durant les horaires post-vacances.
C'est ainsi que les motrices 7808 (14/7/80), 7802 (22 et 23/9/80), 7806 (24/9/80) et 7804 (26/9/80) ont été vues sur cette ligne.
En septembre, le dépôt d'Ixelles a également assuré des renforts 102 barré, ce qui a permis de voir la motrice 7500 sur cette ligne le 26/9/1980.
Toujours en septembre 1980, le dépôt d'Ixelles a également assuré des renforts sur ligne 52 barré dans l'axe Nord-Midi !
- A partir du 23/7/80, la ligne 76 a été prolongée de Neerpede au quartier "Bon Air" à Anderlecht, déjà desservie par la ligne A vicinale.
Le même jour, la ligne 74 (R.P. Meir - Hôp. Erasme) a été déviée via Neerpede afin de reprendre l'itinéraire abandonné par le 76.
- Le 30/7/1980, la motrice 7058 est sortie de l'atelier de peinture avec une nouvelle livrée à larges bandes bleues (au lieu de brunes). Les butoirs sont dorénavant noirs et les "ringfeder" bleus comme sur les autres types de voitures.
Cette livrée sera désormais appliquée à toutes les 7000 transformées OMT (suppression du poste-receveur). A ce jour, les voitures suivantes sont repeintes de cette manière : 7058, 7162, 7071, 7098, 7095, 7107, 7081, 7050 (*), 7036, 7025, 7078, 7015 et 7059.
(*) la 7050 possède également une nouvelle livrée intérieure à titre d'essais, livrée que nous ne pouvons décrire à ce jour, ne ayant pas encore vue.
- Le 4/8/80, suite court-circuit, la ligne 58 a été détournée à la gare de Schaerbeek, de 13 à 23 h environ. (navette-autobus sur Villvorde).

- Le programme des futures inaugurations "métro" est prévu comme suit :
 - vers le 15/2/81 : Comte de Flandre
 - vers avril 1981 : Etangs Noirs - Beekkant
 - vers avril 1982 : Roodebeek - Vandervelde - Alma
 - vers l'automne 1982 : Ouest - Graindor - Aumale - St Guidon ainsi quel'extension vers Debroux
 - vers décembre 1982 : Ossegem - Simonis - Belgica - Pannenhuis et Laeken (Bockstael).

- La 7586 (première 7500 bidirectionnelle) est sortie de transformation début août 1980. Elle a effectué des essais (non repeinte) les 8, 11 et 13/8/80. Elle est partie en peinture le 22/8/80. Depuis lors, elle est retournée à l'atelier pour d'ultimes aménagements.

- Les motrices 7513, 7585, 7558 et 7561 sont à leur tour rentrées dans la chaîne de transformation.
- Il est question de les renuméroter dans la série 7700.
- A ce jour, la 7586 n'a pas encore été mise en service ; elle n'a pas encore été équipée des attelages automatiques prévus.
- Les 7800 subiront les mêmes transformations (suppression des postes receveurs, pose d'attelages automatiques et boîtes à film de type 7900) afin de former une série uniforme de 127 voitures (30 "7800" et 97 "7500" - pour rappel, la 7529 a été détruite par incendie en 1974).
- Le 25/8/80, application des horaires post-vacances par reprise des horaires pré-vacances pour toutes les lignes sauf les lignes 1, 27, 29, 30, 42, 54, 74 et 101 (nouveaux horaires dès le 25/8) et les lignes 47, 57, 63 et 76 (nouveaux horaires dès le 1/9/80).
 - A partir du 1/9/1980, la ligne 57 ne dessert plus Vilvorde et assure dorénavant la liaison "Gare du Nord - Hôpital Militaire de Nederover-Heembeek" en devenant une ligne urbaine, assurée tous les jours. La liaison vers Vilvorde est reprise par la ligne 47 en permanence (pour rappel, le 47 desservait déjà Vilvorde en soirée, les samedis et dimanches lorsque le 57 ne circulait pas).
 - A partir du 31/8/80 pour la ligne 103 et du 7/9/80 pour la ligne 18, les services du dimanche sont dorénavant assurés en 7500 au lieu de 7900. Il n'y a donc plus de 7900 en service les dimanches. Toutefois, en cas de manifestation au Heysel et suivant l'importance de celle-ci, les motrices 7900 sont remises en service sur ces lignes afin de faire face aux besoins du public.
 - Une nouvelle phase de démolition de motrices de type 9000 a été commencée fin août 1980.
Dates de transfert vers le démolisseur : 9022 et 9023 le 26/8/80, 9011 et 9034 le 28/8, 9030 et 9093 le 2/9, 9033 et 9024 le 4/9, 9082 et 9041 le 9/9, 9021 et 9029 le 11/9/1980.
Il est prévu de démolir une quarantaine de ces voitures.
 - Le 11/9/80, inauguration de la place Ste-Catherine enfin réaménagée après la suppression de la boucle-terminus des tramways désaffectée en septembre 1976.
A cette occasion, l'accès à la station Ste-Catherine était gratuit à partir de 18 h et un ticket souvenir (permettant un aller-retour gratuit en métro) était distribué aux voyageurs.
Le bus-info de la STIB était également présent et montrait d'anciennes photos de ce quartier.
 - A partir du 8/10/1980, par suite de travaux métro à la place Van Heenen (maison communale de St-Gilles), les tramways de la ligne 81 circulent à voie unique sur une distance de 150 m environ. Leur circulation est protégée par des signaux spéciaux.
 - Le réaménagement de la place Bockstael avec pose des voies définitives est prévu pour novembre 1980.
 - Depuis le 30/9/80, application des horaires hiver pour toutes les lignes.
De ce fait, les modifications de matériel suivantes sont intervenues : quelques 7900 seulement sur ligne 19, suppression des 7500 sur lignes 62/81, ligne 22 uniquement en 7000.
Il n'y a donc, en principe, plus aucune 9000 en service (sauf éventuels renforts ou manque de matériel moderne).
Les dimanches, l'avenue du Roi mettra des 7800 en service sur lignes 58 et 103, par manque de 7500 (dès le 5/10/80).
Les "bus de nuit" sont également frappés par des mesures d'économie et ne circulent, en général, plus au-delà de 2h30 du matin !
 - La livraison des nouvelles rames de métro a débuté en juillet 80 : 201/202 le 15/7, 203/204 le 19/8 et 205/206 le 4/9/1980.

LES TOURISTIQUES

Mariembourg - Festival vapeur 1980

Bien que cette manifestation ne soit prévue que le dimanche 28 septembre, Mariembourg connaît déjà une grande animation la veille, à cause de la venue d'un train spécial remorqué par la 29.013, et qui provenait d'Ostende via Gand, Grammont, Braine-le-Comte-Luttre (tiens, pourquoi pas par Piéton et Trazegnies ?) et Marchienne-au-Pont. Le CFV3V avait mis deux locomotives à vapeur sous pression.

Le dimanche, c'était un train spécial luxembourgeois (en traction diesel) qui amenait des sympathisants du GAR venus saluer la mise à feu de leur machine à vapeur 5621 (= type 26 SNCB) : cette locomotive allait en effet parcourir la ligne du CFV3V pendant toute la journée. En fait, de 10 à 18 heures, quatre trains ont circulé entre Mariembourg CFV3V et Treignes : la 5621 du GAR remorquant une rame GCI, une loco. à vapeur André Dumont remorquant la rame prussienne, et deux autorails ex-DB avec leur remorque respective.

D'autres véhicules étaient aussi sous pression, et de nombreuses machines de la collection CFV3V étaient exposées.

Le CFV3V mit tout en oeuvre pour assurer la sécurité et la régularité de l'exploitation. On se serait cru revenu à l'époque de certains secondaires français, où on voyait à chaque PN le garde-barrière, assis dans son fauteuil, prêt à répondre au coup de sifflet pour couvrir son passage à niveau.

Le block téléphonique avait été remis en service et on manoeuvrait des signaux mobiles à Mariembourg CFV3V et Olloy. A Mariembourg, on nota l'activité fébrile du Chef de Gare Principal CFV3V, qui aura dû être nettement plus sollicité que son confrère SNCB venu, en voisin, rendre une visite de courtoisie au sympathique réseau.

On a donc pu voir un beau spectacle bénéficiant d'un temps splendide et on a noté une nette progression des mesures d'exploitation.

Félicitations aux animateurs CFV3V et GAR. On ne peut ignorer leur courage dans leur oeuvre de conservation de matériel. Puissent-ils réussir dans leurs espérances. H.A.

Han-sur-Lesse - Grottes de Han

De nouvelles menaces pèseraient sur cette ligne touristique. On envisagerait la création d'une route conduisant à l'entrée des grottes. Le tram verrait son itinéraire modifié pour constituer une attraction supplémentaire à la localité (tram touristique ?). Cette disposition permettrait de le décharger d'une partie de sa clientèle et de le soulager. On ne peut s'empêcher de penser que cette disposition signifierait l'abandon du fer à plus ou moins brève échéance. Qu'attend-t-on pour électrifier cette ligne et l'équiper de motrices à bogies ? Ne pourrait-on faire une étude complète et sérieuse ??? H.A.

Trimbleu (Trembleur-Mortroux)

Ce réseau a acquis 2 remorques SNCV Cureghem devenues sans emploi à Bruxelles depuis la fermeture des lignes W, G et S. Elles étaient garées dans le tunnel du Heyeel. La 9485 est arrivée le 21.10.80 et la 9487 le 24. Le 27, l'ART 86, vendu à l'ASVi partait pour Thuillies. Il y sera garé en attendant d'être complètement révisé. A.F.

On notera enfin que la SA du Charbonnage d'Argenteau vend actuellement les terrains du tronçon Mortroux - Warsage (Etat) de l'ancienne ligne vicinale Trembleur - Fouron-le-Comte. Il en résulte que l'exploitation du Trembleur sera limitée au tronçon Trembleur - Mortroux. Suite à des travaux routiers au nord de Mortroux, le tronçon en vente est d'ores et déjà impraticable.

H.A.

— Un nouveau Tramway Touristique Nieuport - Dixmude

Une nouvelle association ferroviaire belge est née cette année : elle se propose de réaliser une ligne de tramways touristiques au littoral belge.

La fondation de cette association a eu lieu le 15 mars 1980 à la maison Communale de Dixmude, lors d'une réunion académique au cours de laquelle les statuts de la VZW Toeristische Buurtspoorweg Diksmuide - Nieuwpoort furent déposés.

Le bureau de l'ASBL a été constitué le 4 août 1980. Les promoteurs de l'initiative ont obtenu l'accord des autorités locales pour poser une voie métrique sur l'assiette abandonnée de la ligne SNCB 74 Diksmuide - Nieuport. La voie et la ligne aérienne seront récupérées lors de la modernisation de la ligne SNCV du Littoral. Les conseillers techniques de cette entreprise sont les frères P. et A. Ryskaert de Gand qui ont racheté, il y a quelques années, la motrice n° 354 à 3 essieux du réseau gantois. Celle-ci est actuellement entièrement restaurée par leurs soins.

Les personnes intéressées par cette ASBL peuvent obtenir tous renseignements complémentaires auprès de M. DE PRETER A., au n° DE Téléphone 02/569.31.09 (soir et W.E.)

— Trafic des touristiques au cours de la saison 1980

TTA : non communiqué

Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées : 23.582 voyageurs; soit une nette progression, qui compensera le statu-quo de 1979, et qui confirmera le dynamisme de cette association.

On notera aussi que le CFV3V a transféré le 20 septembre 1980 la machine à vapeur André Dumont n°9 de Hasselt à Mariembourg. Cette machine est la dernière locomotive à vapeur du Limbourg à avoir roulé par ses propres moyens haut le pied via Tongres-Liège (Palais) - Tilleur (!) - Huy et Charleroi. Arrivée à Mariembourg le 21.09.80.

AVIS AUX MODELISTES

Le MUPDOER a fait réaliser un modèle réduit de la motrice STIB type 7000 à l'échelle HO. Sous forme de Kit, celle-ci se compose de éléments en métal coulé à assembler à l'aide de colle époxy, de deux bogies moteurs 12 volts continu, d'un ensemble de décalcomanies, d'une flèche ou d'un pantographe. Diverses versions sont disponibles, entre autres :

n° 5 : type 7000 STIB non motorisée, flèche fictive
+ 1550 FB

n° 9 : type 7000 STIB motorisée avec flèche et panto
fonctionnels + 2150 FB

Vous pouvez demander un bon de commande par écrit à GTF asbl - Distribution c/o M. Alain Tenaerts, voie de Liège, 63 à 4920 Embourg. Joignez une enveloppe timbrée à 9FB et rédigée à votre adresse pour la réponse (ou coupon-réponse international)

Activités du GTF asbl

Renouvellement des cotisations

Nous espérons que les activités que nous avons organisées cette année ont recueilli votre agrément, et que vous avez pris plaisir et intérêt à la lecture de notre bulletin "Trans-Fer". Si tel est le cas, la meilleure marque d'encouragement que vous pourriez nous donner est de renouveler votre adhésion à notre Association pour 1981.

Cette année encore, notre membre F. Beckers a accepté de prendre sur lui la tâche ingrate du renouvellement des cotisations. Comme il devra traiter en quelques jours + 850 renouvellements, nous vous remercions déjà de bien vouloir vous conformer SCRUPULEUSEMENT aux indications ci-après, afin de ne pas compliquer le travail dont il se charge à titre bénévole, comme tout un chacun au GTF asbl.

PROCEDURE DE RENOUELEMENT

1. Vous trouverez ci-joint un carton à 3 volets que vous voudrez bien remplir lisiblement et complètement au recto. Les mineurs d'âge voudront bien faire contresigner le document par leur représentant légal, comme le veut la loi.
Il va de soi que les renseignements que vous nous communiquez sont strictement confidentiels : nous nous interdisons de les communiquer à qui que ce soit. L'indication de votre N° de compte financier nous permet, le cas échéant, de procéder à des remboursements sans frais.
2. Le montant de la cotisation est inchangé par rapport à 1980 :
 - * membre adhérent : minimum 70 FB. Toutefois, si vous estimez que notre action vaut plus que cette somme symbolique qui couvre à peine de prix du papier utilisé pour Trans-Fer, nous vous remercions de nous encourager en "arrondissant" votre cotisation au montant de votre choix.
 - * membre protecteur : un autre moyen de nous honorer en versant une cotisation de minimum 300 FB par an.

NOTE : ces taux de cotisation sont valables en cas de renouvellement avant le 1er février 1981. Après cette date, la cotisation membre adhérent sera portée à 150 FB minimum, membre protecteur à 350 FB minimum.
3. Veuillez nous faire parvenir dès que possible et avant le 1er février 1981, exclusivement à l'adresse suivante :
GTF asbl C/O M. Francis Beckers, rue de la Douix, 15,
B-4050 ESNEUX :
 - a) le carton à 3 volets rempli
 - b) une enveloppe timbrée au tarif lettres et portant indication de vos nom et adresse (ne l'oubliez pas : sans elle, nous ne pouvons vous envoyer votre carte de membre vous donnant droit à Trans-Fer et à des réductions si vous participez à nos activités)
 - c) le montant de votre cotisation soit en billets, soit par chèque bancaire barré libellé au nom de GTF asbl, 4000 Liège. A la rigueur,

les cotisations de 300FB et plus peuvent aussi être versées au compte 001-0534742-57 de GTF asbl-voyages à 4000 Liège.

NE VERSEZ PAS VOTRE COTISATION A L'UN DE NOS AUTRES COMPTES !!! VOTRE VERSEMENT POURRAIT PASSER INAPERCU. MERCI...

d)éventuellement, signalez-nous aussi une erreur éventuelle dans le libellé de votre adresse figurant sur ce Trans-Fer.

MEMBRES ETRANGERS

1. LES Grands-Ducaux et Néerlandais peuvent payer leur cotisation au moyen de 5 coupons-réponse internationaux (ou 11 après le 01.02.1981), ou par mandat postal international à GTF asbl, rue de la Douix, 15 à 4050 ESNEUX (montants : 70 FB membres adhérents minimum, 300 FB membres protecteurs ; respectivement 150 et 350 FB après le 01.02.1981). N'oubliez pas de faire parvenir vos documents !

2. POUR LA FRANCE,

- 1) faites parvenir vos documents sans paiement à GTF asbl c/o M. F. BECKERS, rue de la Douix, 15 B-4050 ESNEUX. (carton 3 volets + enveloppe non timbrée)
- 2) paiement : 17FF (avant le 01.02.80), 32FF (après le 01.02.80) à effectuer auprès de M. Jacques BAZIN, 13, rue J.A. Chévrier Veneux-les-Sablons F-77250 MORET-sur-LOING (France) soit :
 - par chèque bancaire barré à l'ordre de J. Bazin
 - par chèque postal barré 3 volets à l'ordre de J. Bazin, à expédier à son destinataire et non pas transmis aux chèques postaux (encaissement par banque)

3. AUTRES PAYS,

Envoi du carton 3 volets, de l'enveloppe non timbrée et de 8 coupons internationaux (ou mandat de 110 FB) avant le 01.02.81 (15 coupons ou mandat de 210 FB après le 01.02.81) à GTF asbl, c/o F. BECKERS, rue de la Douix, 15, B-4050 ESNEUX.

Pour mémoire, les frais postaux de Trans-Fer à destination de l'étranger sont 12 fois plus élevés !!!

REMARQUES

- * Accomplissez ces formalités avant le 01.02.81. N'oubliez rien !
- * Le carton 3 volets rempli pour 1981 nous servira pour les années ultérieures.
- * Si vous changez d'adresse en cours d'année, prévenez-nous en temps utile à GTF asbl, rue de la Douix, 15 B-4050 Esneux.
- * La cotisation couvre toute l'année civile 1981 (01.01-31.12) Les affiliations en cours d'année ne donnent droit qu'aux Trans-Fer à paraître. Les précédents ne sont expédiés que s'il en reste encore...

NOUS VOUS REMERCIONS DE L'ATTENTION QUE VOUS PORTEREZ A CE QUI PRECEDE : VOUS PARTICIPEREZ AINSI EFFICACEMENT A LA GESTION DE NOTRE ASSOCIATION.

des sont tenus cours pour la construction
heure d'une quatrième voie rapide
qui permettra l'élimination
difficultés.

ce qui est de la ligne Houdeng-
service n'a fait l'objet jusqu'à

de modernisation en cours et l'adapt-
à la Paix à La Louvière, permettraient
se en service rapide de la ligne
nait évidente. (1..)

ars proposés du Ministre, que nous
tout à fait confirmés par les faits.
la dévotion ligne 107 La Louvière-
triangle de la Paix a été prévu pour
voies. On rappellera enfin le statut
seuls deux tronçons sont actuellement
de ces lignes à exploitation simplifiée :
- Mignault et Houdeng-Goegnies - Y St-Vaast.

on électrique des lignes 116 et 118,
ons (pour la SNCB, 116 = Manège - La
ouvière-Mons) a démarré le 28.09.1960.
roi-Mons (préfiguration de la future
e) ont repris leur ancien itinéraire
desservent à nouveau cette gare.
sont par automotrices électriques.
Louvière et Mons, à raison d'un train
vrables, et toutes les deux heures le

La Louvière-Bruxelles via Braine-le-Comte
chaque sens) sont assurés par automotrice
s, certains trains de pointe du matin ou
s en traction diesel afin d'assurer la
as ruptures de charge et transborderement
e de pointe dans la gare de La Louvière,
comporte que 4 voies à quai).

ce de la ligne 116 entre Y Bois-d'Haine
urs reste fixée à 90 km/h. La vitesse
gne 118 La Louvière-Mons a été portée
tefois, pour une période indéterminée,
nterdisée sur cette dernière ligne ne

Plusieurs aménagements de la signalisation
rvenant, notamment la suppression à brève
Nisy.

s lignes 116, 117 et 118 permet les gains
1° aux trains directs Mons-Charleroi
2° aux trains directs La Louvière - Bruxelles.
tasse moyenne des omnibus est aussi

P. Auguste, H. Arden, N. Thiry

2

de Pithiviers, Bligny sur

in à vapeur "commercial"
démarrage très populaire.
nétrique préservée de RFA

le Chemin de fer d'Anse et
l'heure au ras du sol et à

toutes les nouvelles, il us

mat européen. Nombreuses
bibliothèques de gare et

: 13 F. Franco 13 F

Abonnement rétroactif
PAS cette revue.

service "Distribution"
ous procurer cet
ssant ouvrage;

on : prévue fin novembre
tion des commandes : à
de fin décembre. Ne
patientez cependant pas !

Belgique/Gd Duché: 445FB
emballage compris à
au compte
1643004-67

sbl-Distribution, Liège

pays : 460FB à verser
rocédure en 3e page de
ure.

us les cas, indiquez
unication sur titre de
: "Belux Rail 1"

commandé possible
supplément de 40 FB
ir à mentionner sur
paiement...)

DISTRIBUTION

Outre les ouvrages annoncés dans le corps de ce numéro, nous possédons encore des exemplaires des articles suivants :

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

Liste de quelques articles encore disponibles (quantité limitée)

0 Cartes-vues commerciales à sujet ferroviaire belge

7 cartes-vues, dont 6 consacrées à la SNCV (Hans/Lesse et la Côte) et 1 à la SNCB (ardennes).

Prix: 35 FB + 15 FB (envoi) = 50 FB.

0 Tramways en service à Bruxelles (par R. HANOCQ)

Intéressante brochure éditée par la STIB, donnant une description détaillée avec schémas et photos couleurs de tramways actuellement en service sur son réseau.

Format: 240 x 240 mm - couverture plastifiée - 64 pages + encarts. Texte bilingue français-néerlandais.

Prix: Belgique et Grand-Duché: 150 FB + 25 FB (envoi) = 175 FB.

Autres pays: 150 FB + 35 FB (envoi) = 185 FB.

0 Posters de trains vapeur

Deux vues très intéressantes grand format (360 x 480 mm) de nos trains vapeur. Double traction 150 type 26 et 140 type 29 à Gendron-Celles en 1954. Locomotive type 41 à Clavier en 1956. Expédition sous tube carton.

Prix: Belgique et Grand-Duché uniquement: 150 FB + 30 FB (envoi) = 180 FB.

0 Tramway Touristique de l'Aisne (4ème édition)

Relation de l'histoire de la ligne vicinale Comblain - Melreux, de la création et du développement de la ligne touristique Erezée-Dochamps exploitée par cette asbl.

Prix: 60 FB + 15 FB (envoi) = 75 FB.

0 Voie/x des Tramways n° 23

46 pages. Au sommaire: motrice double du métro de Bruxelles, inventaire du matériel roulant SNCV, inventaire du matériel roulant TTA...

Prix: 30 FB + 10 FB (envoi) = 40 FB.

Etranger: 30 FB + 15 FB (envoi) = 45 FB.

Commande par versement de la somme correspondante au compte 001-0643004-67 de GTF asbl, Distribution, 4000 Liège.
Délai de livraison : minimum : 1 mois.

Cartes Amutra autorails : nous avons reçu de cette association fin octobre les séries annoncées dans notre N° précédent.

L'expédition est en cours auprès des souscripteurs.

Revue Chemins de Fer AFAC n°1978/6 Automotrices SNCB : voir Trans-Fer n° 11 p. 35. Nous avons reçu un premier lot de revues qui nous a permis de servir un certain nombre de commandes. Nous n'avons pu obtenir de l'AFAC un second lot pour servir d'autres commandes en souffrance. Nous sommes en train de rembourser les personnes dont la commande n'a pas été honorée.

EDITIONS

Trans-fer : *Les numéros 1 à 14 inclus sont épuisés, SAUF le n°8 que l'on peut encore obtenir en envoyant 30FB en timbres-poste à GTFasbl, BP 191, 4000 Liège 1.
*Trans-Fer hors série-29 mars 80 : lignes ferrées oubliées de la banlieue de Mons : épuisé
*Trans-Fer spécial 1979 (136 pages, + de 100 photos) toujours en vente au prix de 200FB au compte 240-0380489-59 GTF asbl Editions 4000 Liège étranger : 220F, selon procédure en 3e page couverture

Carte des voies ferrées de Belgique

Versions disponibles : carte papier roulée : 260FB envoi compris (étranger : 270FB)
carte papier pliée : 260FB envoi compris (étranger : 265FB)
carte plastique roulée : quelques exemplaires nous restent pour 290FB envoi compris (étranger : 300FB)
carte papier + carte plastique roulées : EPUISE

Nos autres articles sont toujours disponibles (voir notre encart dans Trans-Fer n° 15 d'août 1980).

GTF-réunions

Les réunions périodiques qui se tenaient le 1er vendredi du mois à Liège seront supprimées dès le 1er décembre 1980.

Changement d'adresse de nos membres

Suite à la "mécanisation" de notre fichier, si vous changez d'adresse, nous vous prions instamment de nous demandeur une nouvelle fiche à GTF asbl, BP 191; 4000 Liège 1 (joignez un timbre-lettre pour la réponse). Celle-ci doit être complétée et renvoyée à notre secrétariat : GTF asbl c/o M. Leckers, rue de la Douix, 15 B-4050 ESNEUX. Il ne nous est pas possible de satisfaire de demande présentée d'une autre manière. Merci de nous aider !

Les tarifs des chemins de fer fédéraux allemands dans les régions à tarifs communs

Il existe, dans les régions à forte population d'Allemagne fédérale, des pools de transporteurs (tramways locaux, bus de la Poste, lignes de la DB, transporteurs privés) où est en vigueur un tarif commun qui permet à l'usager l'utilisation d'un quelconque véhicule avec les titres de transport dont il est en possession.

En quelle que sorte, comme si un voyageur pouvait, dans la région bruxelloise (ou liégeoise, ou anversoise) utiliser n'importe quel véhicule pour atteindre sa destination, quelle que soit la compagnie qui lui a délivré son billet.

Depuis le 1^{er} janvier 1980, ce système a été instauré dans la région "Rhin-Ruhr", c'est-à-dire d'Essen à Krefeld, enveloppant une zone d'environ 50 klm de diamètre. A l'intérieur de cette zone, il existe évidemment plusieurs échelons tarifaires. Mais qu'en est-il du voyageur par chemin de fer qui désire sortir de la région? Logiquement, s'il doit parcourir 70 klm, il devrait payer le prix normal du barème progressif comme il existe aussi en Belgique. Il perdrait donc le bénéfice du tarif réduit en vigueur sur les 50 premiers kilomètres situés à l'intérieur de la région Rhin-Ruhr.

Cet obstacle, dissuasif, sur le plan de la fréquentation par la clientèle a été évité, par la création d'un "tarif régional" qui prolonge sur 5 zones hors-région, les avantages accordés à la dite région.

+++++
 | A P P E L A N O S M E M B R E S |
 +++++

En 1979, nous avons édité un numéro spécial de cette revue, "Trans-Fer spécial 1979". L'excellent accueil réservé par nos membres à cette publication nous incite à renouveler l'expérience dans un avenir proche.

Pourquoi n'écririez-vous pas un article pour notre revue ? Vous feriez ainsi profiter tous nos membres de vos connaissances ferroviaires.

Tout article (accompagné éventuellement de photos, cartes, schémas...) sera reçu avec plaisir avant le 31/7/1981 à notre adresse : GTF asbl, Trans-Fer, BP 191, B-4000 Liège 1. Nous vous recontacterons alors...

Sujets souhaités : tout article de fond concernant l'histoire ou l'actualité ferroviaire BELGE (ou luxembourgeoise).

D'avance, merci de votre participation à cette activité.

BIBLIOGRAPHIE.

- Albums à colorier

Deux associations belges viennent d'éditer des albums à colorier. Ceux-ci peuvent donner de bonnes idées à St Nicolas, ou au Père Noël. De plus, les amateurs ferroviaires y trouveront des sujets ferroviaires bien campés par leurs dessinateurs respectifs.

Club Ferroviaire du Centre : fascicule de 10 pages format A 4. Une scène par page : autorails ou trams SNCV, locomotive à vapeur avec GCI. Impression en offset (procédé de ce bulletin).
 Prix : 20FB + 15FB (envoi) = 35 FB l'exemplaire.
 Commande par versement à CFC, Houdeng Goegnies, compte 271-0061822-65. Adresse postale CFC : Chaussée de Mons, 189 à 6198 Senefte.

Chemin de Fer à vapeur des Trds Vallées : album de 16 pages au format 210x235 mm. Plusieurs dessins par page, couverture couleurs cartonnée. Beaux dessins de sites et matériels de cette association. Impression par sérigraphie. Au centre, double page avec carte couleurs de la ligne CFV3V.
 Commande au compte 799-5155186-26 de CFV3V asbl.
 Prix : 100 FB + 15 FB (envoi) = 115 FB
 Adresse postale CFV3V : rue de la Scavée, 3 6300 Acoz.

Si vous majorez votre versement de 20 FB, vous recevrez en sus l'autocollant en couleurs du CFV3V.

- Les Chemins de Fer Luxembourgeois : 2e volume Traction Vapeur

Edition de l'Association des Modélistes Ferroviaires de Luxembourg, BP 40, Walferdange (Gd Duché). Brochure 15 x 21 cm, 32 pages, 25 photos.
 Prix : souscription avant le 30/11/80 : Belgique/Luxembourg : 170 FB, étranger : 180 FB. Prix après le 30/11/80 : 200 FB.
 Commande à adresser par écrit à l'adresse ci-dessus, avec paiement simultané de la somme correspondante au CCP Luxembourg 16361-65 de Editions de l'Association des Modélistes Ferroviaires de Luxembourg.

Bibliographie

- ERRATUM : Fonds du patrimoine communal de Woluwé St-Pierre
(voir Trans-Fer n° 15 p. 3)
On nous prie de signaler que le prix indiqué (220 FB) correspond à UN seul numéro. Seul est paru actuellement le numéro consacré au Chemin de Fer Bruxelles - Tervuren
- Aux éditions Bibliothèque Européenne, deux nouvelles éditions de A. Ver Elst :
 - * Le tram vicinal de la Côte Belge en images (+ 425 FB chez votre libraire). Une rétrospective fort complète et des photos actuelles du vicinal bien connu.
 - * Les gares belges en images (+ 450 FB chez votre libraire)
Des photos surtout contemporaines de gares belges non seulement principales mais aussi secondaires, surtout des lignes 50, 53, 53bis, 15/29... Un bon complément de l'ouvrage de Paul Pastiels "Gares d'Antan".
- Histoire des Transports Publics à Bruxelles édition STIB tome 1
On sait que les illustrations de ce volume n'avaient pas été accompagnées de légende correspondante. La STIB vient de réparer ce regrettable oubli en adressant un feuillet annexe double donnant la liste des légendes en fonction de la pagination. Si vous n'avez pas reçu cet indispensable document, il vous suffit de le demander au service des Relations Publiques de la STIB, avenue de la Toison d'Or, 15 à 1060 Bruxelles.
- De Buurtspoorwegen in de Provincie West-Vlaanderen, 1885-1967
par Jos NEYERS. Ouvrage en langue néerlandaise de 150 pages 15 X 22 cm. 40 illustrations et 3 cartes. Couverture simili.
Prix port inclus : Belgique 490 FB - étranger : 520 FB.
Sortie de presse : décembre 1980. Commande exclusive au CCP 000- 0519565-33 de J. NEYERS.

A N N O N C E

M. Christian LABARRE, demeurant à 1160 Bruxelles, avenue du Grand Forestier, 28, bte 4, compte consacrer des séries de photos à l'évolution récente du réseau ferré SNCV de Charleroi et de La Louvière. Chaque série comportera 10 photos couleur format 9X13 imprimées sur papier brillant. Les deux premières séries seront consacrées aux lignes 61/64 de Charleroi, supprimées le 01.02.78, et aux nouvelles lignes 82/83 de La Louvière, créées en 1978. Les personnes intéressées sont priées de se mettre en rapport avec M. LABARRE (voir adresse ci-dessus) qui leur enverra toutes les informations utiles.

PHOTOS DE TRAMWAYS DE P. TORDEUR

Comme précédemment, les séries de photos détaillées ci-dessous peuvent être obtenues par versement anticipatif de 185 FB. par série (port compris) au compte 001-0306694-56 de Pol TORDEUR, avenue Royers 146 - 9600 RENAIX. Prière d'indiquer le ou les n°de séries souhaitées. Si aucune commande n'a été faite précédemment, il est opportun de confirmer par l'envoi d'une carte postale où figurent clairement vos nom et adresse. Délai pour la commande: 15 décembre. Expédition des photos: après le 15 janvier 1981.

6E SERIE: photos "mixtes" (SNCV + STIB) de Bruxelles.

- 6.01 Bd. du Jubilé: I504/88 croise I0472/S, I4/08/67
- 02 Bd. Léop. II: I0469/G "Humbeek" et 7098 non transf./I8, 9/7/68
- 03 id./r. Mommerts I0460/blanc, sur voie de service, coupe les voies STIB où 1192+rem./I8 I9/2/71
- 04 av. du Boulevard: I332/I5 croise I0373/L "l'agent", I5/II/67
- 05 place Rogier, avant construction du Manhattan: 7086/I9 croise stand./I01 qui dépasse n/G, I8/4/70
- 06 pl. de la Duchesse: S 9789/D "Schedaal" croise 7079/I9B, non encore transformée; II/4/69
- 07 Scheut 1285=rem./63 croise S 9738/D, 11/4/69
- 08 pl. Bera/bd. Jamar: I0023/L et stand./62, 22/I2/68
- 09 porte de Hal 7016 non transf./I03 et I0453/V, II/2/70
- 10 Uccle St. Job: 7033 non transf./I8 et N/V, neige; I5/2/69

7E SERIE: spéciaux et marchandises au Littoral.

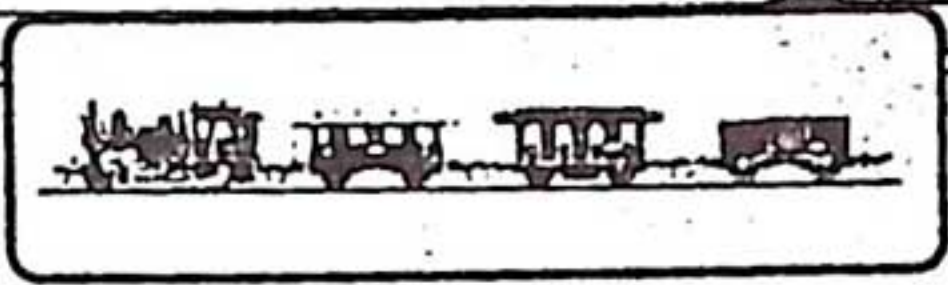
- 7.01 Ostende gare: stand. 9729+rem. en serv. voyageurs 2 barré, 3I/7/65
- 02 id. : st. 9729/blanc et 2ess. I0019, II/8/69
- 03 id. : train SO 9945+rem. N+rem. stand. "DE PANNE DIRECT", 8/69
- 04 pl. Marie-José: I0005+2rem. stand. "Blanc/Oostende-Westende" 3I/7/65
- 05 Thermes: stand. 9729+fourgon brun+2 rem. voyageurs, le tout sous film I; 3I/7/65
- 06 arrivée au dépôt (anciennes voies) VT brun 9952, 3I/7/65
- 07 Hippodrome I0046/EXTRA DIENST "Hippodrome", 3I/7/65
- 08 Mariakerke centre: stand. "DIENST" croise tram 2, 6/7/71
- 09 Heist: S 9114 "DIENST" sur changem. de voies, 6/7/78
- 10 Heist/Quinbergen: 9112 "EXTRA DIENST"+wag. de rails, 5/7/78

8E SERIE: anciens films et autres souvenirs de Hainaut.

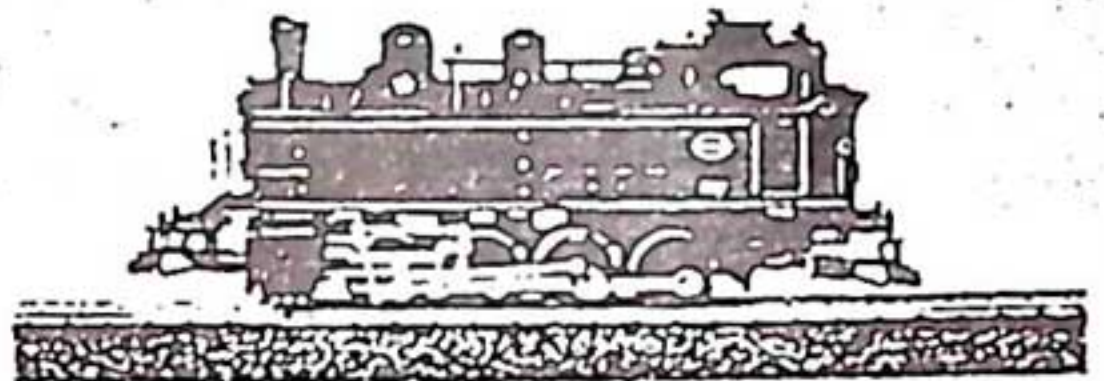
- 8.01 Trazegnies rue André: croisement de 82 motr. S + rem. Braine-le-Comte, roulant à gauche; 8/9/67
- 02 Fontaine rue de Leernes, croisement S 41003 & S9673/3I, II/4/68
- 03 Jumet rue de la Station: 9657+rem. BLC/86, 27/3/68
- 04 Charleroi rue du Gd. Central: ICI73/62, 27/3/68
- 05 Anderlues Ansuellen, crois. I0493/90+I0186/93, 23/8/69
- 06 Anderlues Jonction: I0281 film directionnel ANDERLUES, 28/8/68
- 07 Anderlues rte de Thuin: I0247+2 rem./92, 5/9/67
- 08 Marchienne Providence: 93 parmi les usines, 28/8/69
- 09 Dampremy Grand-Route: I0227/73 sous ancien pont, 9/3/68
- 10 Carnières/ Anderlues: stand. verte VOIES et 9657/30, 28/8/68

PHOTOS JACQUES BAZIN

Notre ami français a eu l'heureuse initiative de fixer sur pellicule dès 1950 les réseaux SNCB, SNCV et trams urbains belges. Les personnes qui souhaiteraient obtenir une liste des séries de photos qu'il met à disposition des amateurs peuvent lui écrire : M. Jacques BAZIN, rue J.A. Chévrier, 13, Veneux-les-Sablons, F 77250 MORET-sur-LOING France en joignant deux timbres BELGES à 9F pour la réponse.



TYP 10 ~ + = ~ 970, = 920 DM



TYP 53 ~ + = + KIT ~ 585, = 585 DM
K. 99 DM (sans chassis)



TYP 61 ~ + = ~ 548, = 398 DM



TYP 98 ~ + = ~ 498, = 378 DM



TYP 25 ~ + = ~ 395, = 335 DM



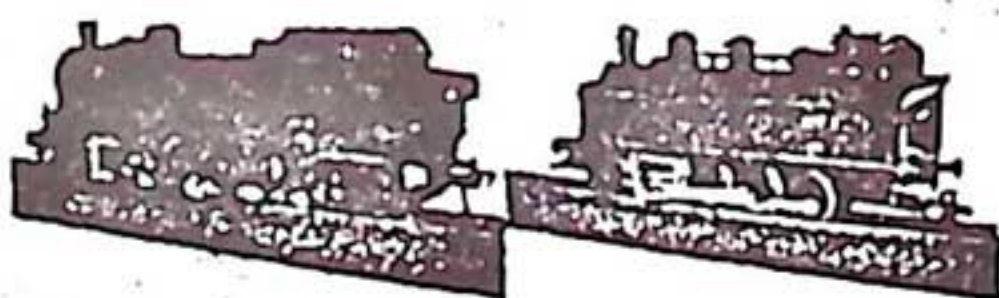
TYP 64 ~ + = + KIT ~ 238, = 291 DM
K. 45 DM (accessoires compl.)



TYP 26 = = 228 DM



TYP 27 = = 249 DM



TYP 98 ~ TYP 53



TYP 10 TYP 83 198 DM

A tous mes Amis collectionneurs;

Ayant de nombreux Amis qui collectionnent les FILMS des différentes sociétés de TRANSPORTS EN COMMUN du pays (STIB/SNCV/MIVA/MIVG/STIC), je vais éditer tout prochainement 6 TOMES, reprenant chacun un groupe bien déterminé de lignes de TRAMWAYS et d'AUTOBUS, à savoir;

- TOME N° 1 SNCV BRUXELLES, anciens tramways et autobus actuels (150 Textes)
- TOME N° 2 SNCV LITTORAL, tramways et autobus actuels (75 Textes)
- TOME N° 3 SNCV LIEGE, tramways anciens et autobus actuels, y compris les REELSE (125 Textes)
- TOME N° 4 SNCV HAINAUT, tramways des dépôts de MONS, CHARLEROI, LA LOUVIERE (75 Textes)
- TOME N° 5 STIB TRAMWAYS, tous les textes et leurs modifications depuis 1939 jusqu'à ce jour, y compris les SPECIAUX, le FILM BLEU, le 7900 etc. (500 Textes)
- TOME N° 6 STIB AUTOBUS, tous les textes et leurs modifications depuis 1956 jusqu'à ce jour, y compris le BROSE, le MACK etc. (500 Textes)

Tous les TOMES seront réalisés avec des RELIURES MOBILES, ceci afin de pouvoir intercaler ou ajouter de nouveaux textes par la suite.

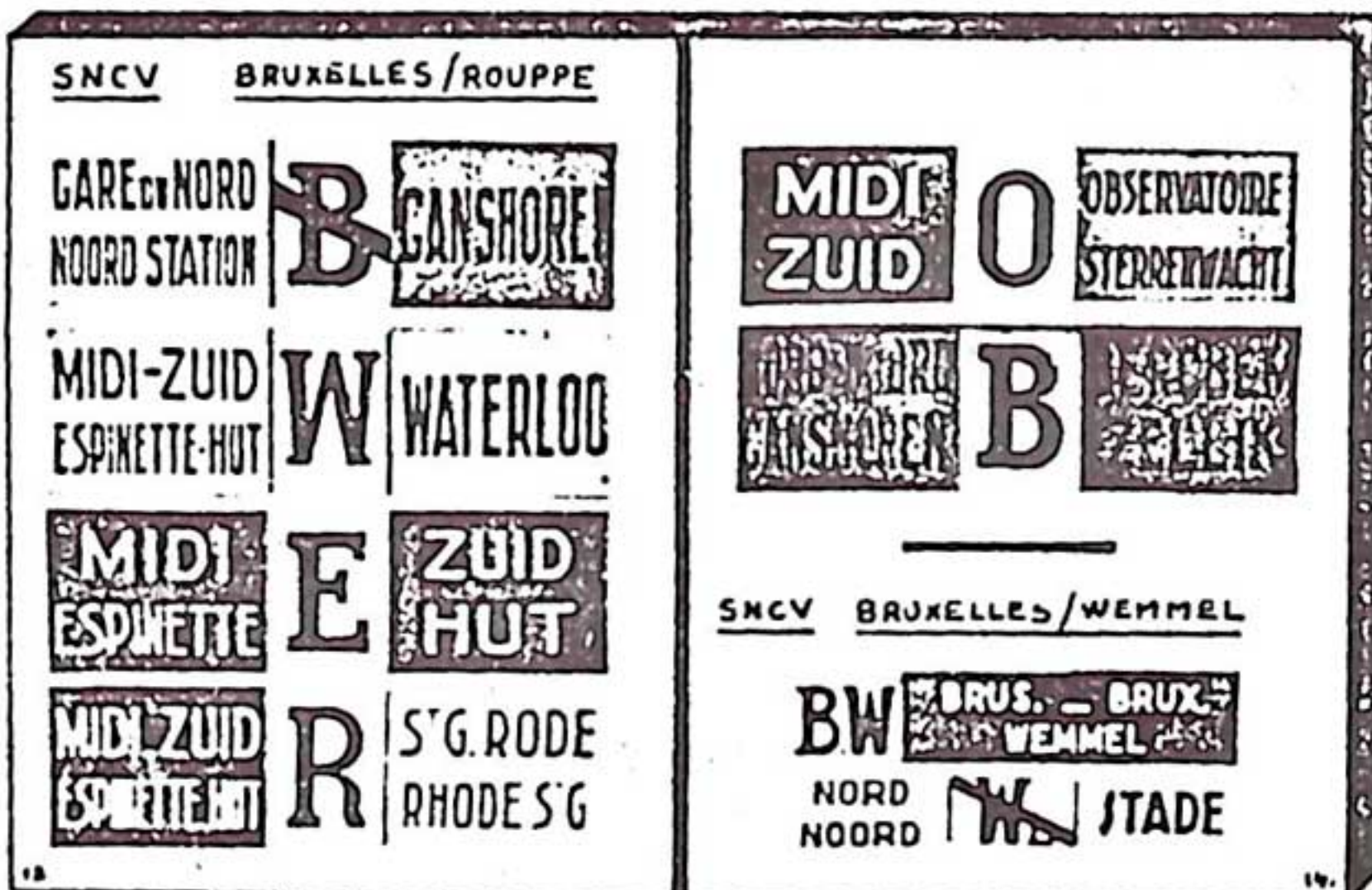
De plus, comme certains désirent avoir des FILMS EN ROULEAUX comme sur les voitures qui circulent, je peux leur fournir de tels films, au format de 30cm sur 7cm par texte, ceux-ci sont réalisés sur de la véritable toile à film, comme dans la réalité.

Si vous désirez de plus amples renseignements à ce sujet, ainsi que pour vous procurer les TOMES, envoyez-moi vos nom et adresse en joignant un timbre pour la réponse, et par retour je vous enverrai une abondante documentation avec échantillons et prix.

J'ose espérer que vous serez très nombreux à m'écrire, et à l'avance je vous remercie de tout coeur en vous présentant mes amitiés sincères.

CI-DESSOUS MODELE D'UN TOME

CI-DESSOUS MODELE D'UN FILM

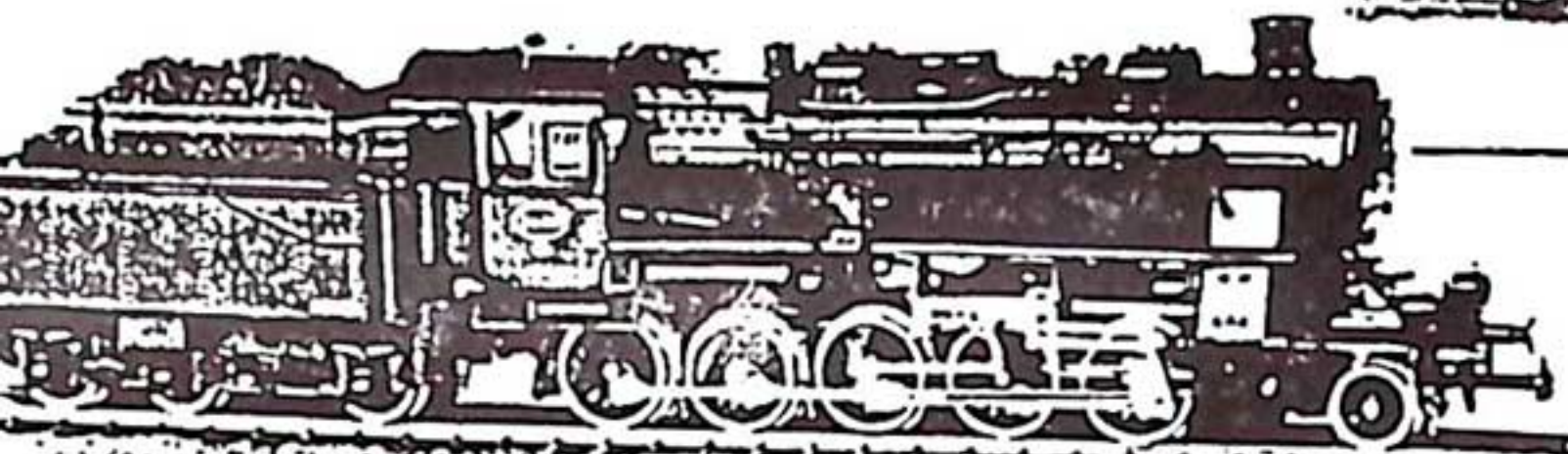


Envoyez toute correspondance à l'adresse de Monsieur RAHIR ROBERT
(Editeur responsable) BOITE POSTALE 24
1000 BRUXELLES

JOCADIS

- 46 - RUE DE BRUXELLES , 58, 1390-ENGHIEN
BRUSSELSTRAAT, 58, 1390-EDINGEN
TEL; 02/395.22.96

TYPE 25



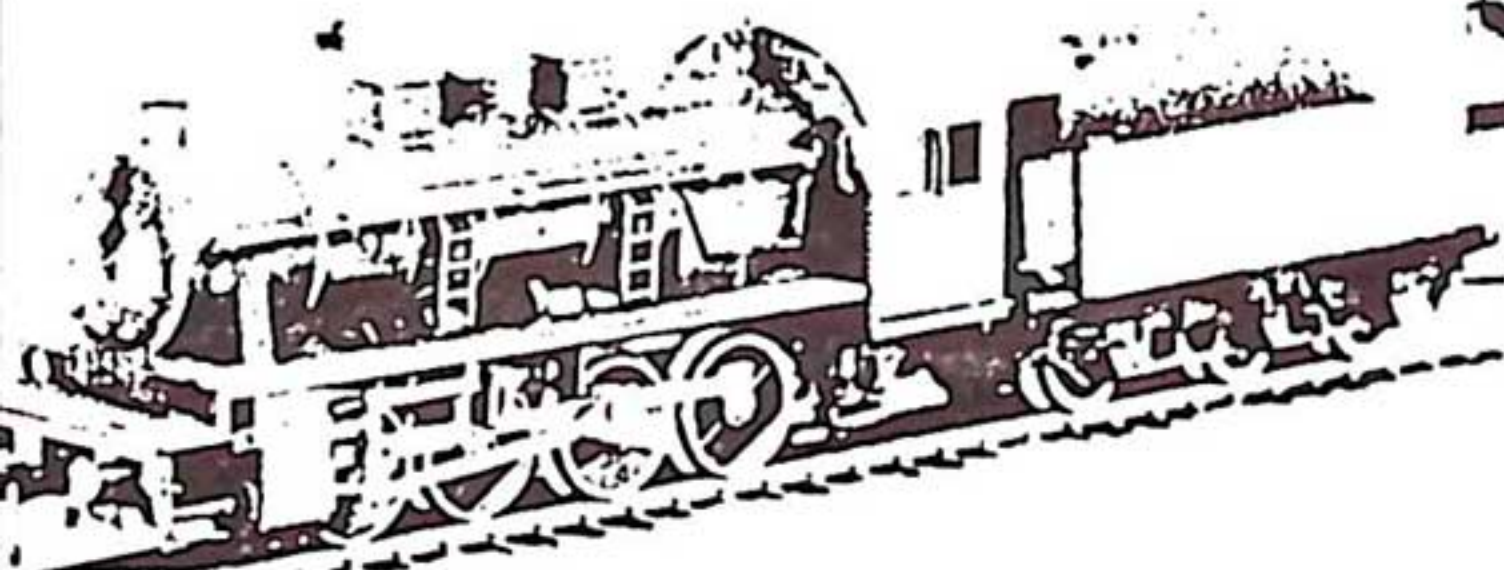
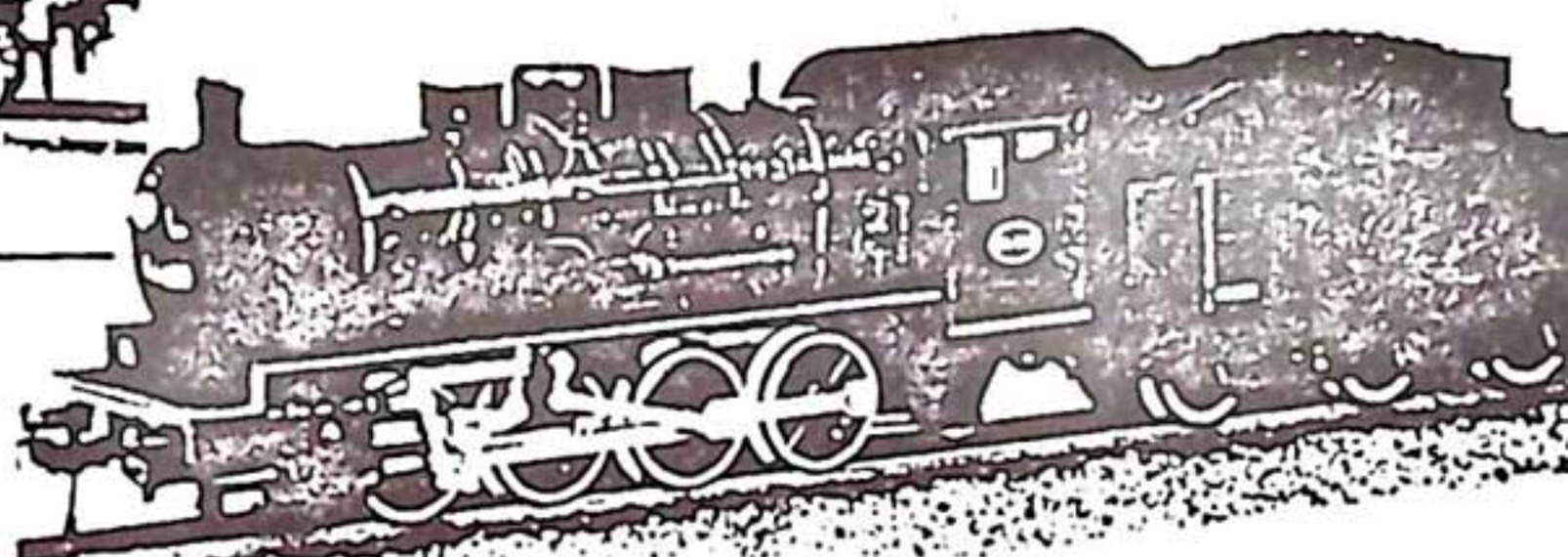
TYPE 34

TYPE 67



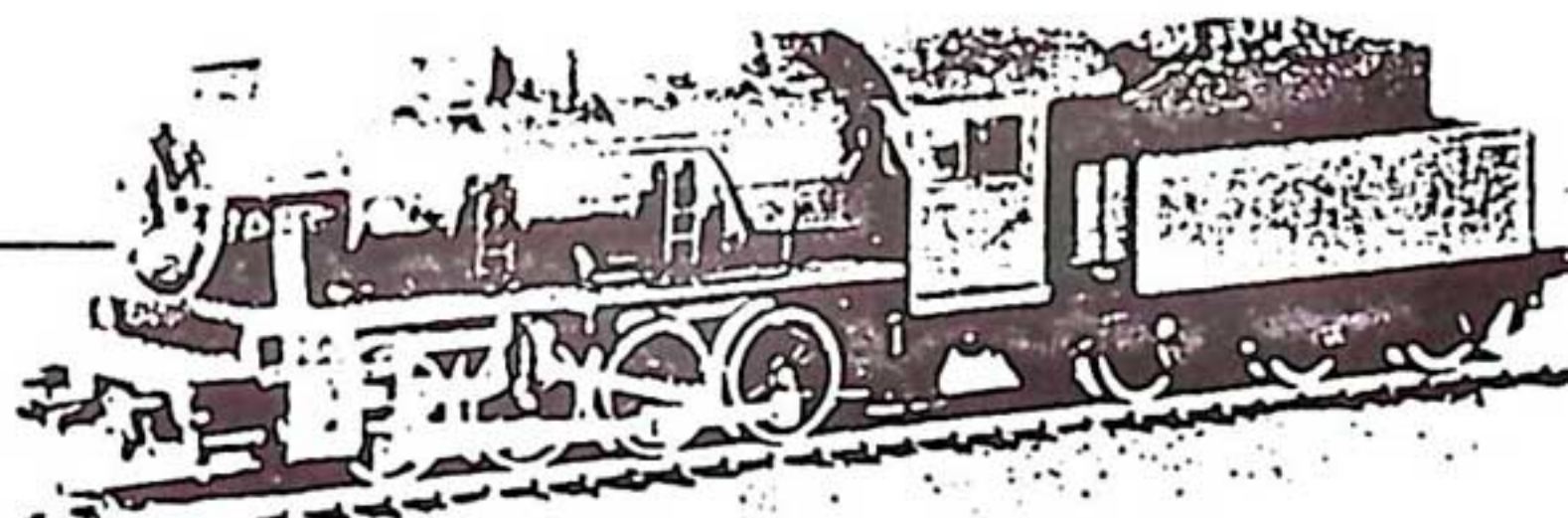
TYPE 64 ACFI

TYPE 81 KNORR



TYPE 81

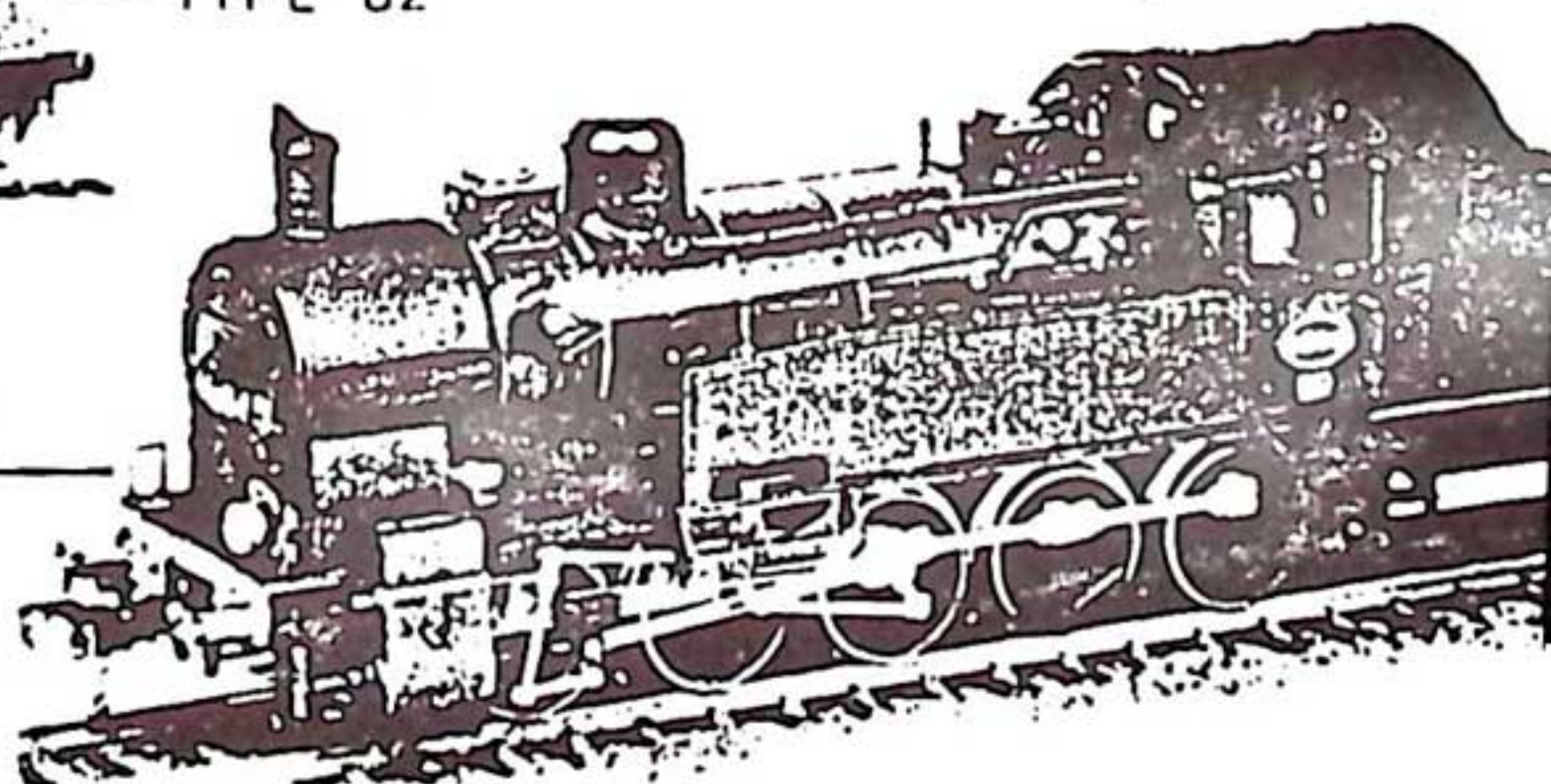
TYPE 81 GHIESL



TYPE 82



TYPE 98



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

*

Sauf mention contraire, les articles contenus 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 formel 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. L'éditeur responsable n'assume non plus aucune responsabilité quant à l'exécution de prestations et services proposés par le GTF asbl.

*

Les activités du GTF asbl sont variées : éditions diverses (carte ferroviaire, cartes-vues, Aide-Mémoire, livre les Tranways au Pays de Liège etc...), voyages ferroviaires, visites ferroviaires, séances de cinéma, distribution d'articles ferroviaires... Nombreuses publications prévues.

La liste de nos articles vous est transmise sur simple demande (accompagnée d'un timbre-poste lettre ou d'un coupon réponse international) à notre adresse : GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

La cotisation de nos membres est très modique (70 FB pour le Benelux en 1981, 100 FB pour les autres pays). Pour s'affilier, il suffit de nous écrire et de nous demander une formule d'adhésion en joignant un timbre-poste lettre ou un coupon-réponse international. La qualité de membre donne droit au service gratuit de Trans-Fer et à des réductions substantielles en cas de participation à nos activités.

*

SERVICE FINANCIER

L'Association est entièrement gérée par des membres bénévoles qui prennent en charge l'un ou l'autre de ses services. Nous vous prions dès lors de bien vouloir utiliser l'adresse et/ou le compte financier du service que vous souhaitez contacter, que ce soit pour la participation à nos voyages ou pour la commande d'un de nos articles. Ces renseignements figurent toujours à côté de la prestation que nous vous proposons. Si vous utilisez un numéro financier ou une adresse inexacte, vous nous compliquez le travail et vous risquez d'attendre plus longtemps la réponse que vous souhaitez.

Paiements en provenance de l'étranger

Par dérogation à ce qui précède, tout paiement originaire de l'étranger (sauf Gd Duché de Luxembourg = régime belge) doit nous parvenir, quelle que soit l'activité :

- soit par Eurochèque garanti ou mandat postal établi à l'ordre de GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1 (Belgique)
- soit par versement à notre CCP Bruxelles 000-0896641-70, GTF asbl, B-4000 Liège.



DossierMatériel historique préservé
par la SNCB

Grâce à l'amabilité de Ferro-Flash, revue du CFC et RMM, nous avons le plaisir de reproduire à votre intention un dossier paru dans cette revue, dans son numéro 50. Rédigé par M. THIRY, d'après ses notes personnelles et celles de R. HUYSMAN, il contient la liste du matériel préservé dans le domaine de la SNCB. Le dossier est enrichi, en note, des observations faites par R. HUYSMAN.

La notation utilisée dans cet article est la française désignant le nombre d'essieux qui à notre sens est la plus connue des amateurs; il est néanmoins utile de rappeler que la S.N.C.B. utilise officiellement le système anglais qui désigne le nombre de roues.

La majorité du matériel concerné dans cet article est "abrité" à Leuven dans l'attente de l'hypothétique "Musée" des Chemins de fer; faute de crédit à ce sujet, la S.N.C.B. ne peut agir et le pouvoir politique semble vouloir laisser notre passé ferroviaire dans sa toile d'araignée. Il serait tout de même utile que tout ce matériel soit réellement à l'abri des intempéries; pour ce faire la Direction M souhaiterait récupérer l'ancienne remise à locomotives de Braine-Le-Comte, après remise en état de la toiture et des portes; la décision dépend maintenant de la Direction Régionale de Mons.

1) Locomotives à Vapeur S.N.C.B.

- HL 1.002 ancienne 102, type 1 de 1935.
En état de présentation, livrée vert pomme.
Consortium belge de constructeurs de locomotives, 1935.
Prise en écritures le 19 mars 1935.
FSR--5/39 MKM--5/40 FBM--7/41 FSR--2/46 FSD--7/54 FSR--9/56
HS-GR 30-09-62 et SE 29-10-62. (inscription FSR sur abri)
HT 38.134, type 1, fourni le 14-07-1938 avec la HL 134.
- HL 7.039 ancienne 4639 et 739, type 7/4 de 1921.
En état de présentation, livrée verte.
F.U.F. Haine-Saint-Pierre n° 1326 de 1922 (plaque de "1921")
Fournie le 14 septembre 1922.
A appartenu avant guerre à FLV, FHR, FL, FSD et pendant la guerre à FSD, FR, FEO, FCV, FKR et FR. Après la guerre à FR,
LK--45 FTY--9/49 FBM--4/55 FKR. SE 3/62.
Chaudière à 16kg - de 1922.
HT 24.365, type 18, censé être l'ancien 4365 de 1914.

- HL 10.018 ancienne 4518 et 1018, type 10 de première version de 1910. Pacific flamme. En état de présentation, livrée verte. Cockerill n° 2819 de 1912. Fournie le 07-02-1913 à GV et têt transférée à FBN. Saisie par l'ennemi en 1914 et renumérotée 5102, classe S 08. Rentrée d'Allemagne réparée par Vulcan (Hamburg) (avec application de la première transformation) le 30-09-1926 et remise en service le 18 octobre à LJ--2/34 MKM--3/37 FBM--10/37 FSR--6/38 MKM--9/38 FSR--10/40 FBM--12/40 LJ--10/41 FL--10/47 MKM--9/56 FBM. Deuxième transformation par FAZ le 24-10-47. Dernière type 10 réparée en MR (sortie 22-05-56, mais avait chômé près d'un an pour essieu coudé). HS 30-01-59 et SE 12-02-1959. Dernière type 10 en activité, arrêtée le 23-01-1959 après remorque du 2756. (MKM sur abri) Chaudière n° 1017 de 1912 à 14kg.
- HT 31.001, type 38. Le HT accouplé à la HL 10.018 depuis le 03-04-1958 immatriculé sur papier 31.031 est en fait le 31.001 (en principe Armistice 7501) maquillé en 31.031.
-
- HL 12.004 ancienne 1204, type 12 de 1939. En état de présentation, livrée verte. Consortium belge de constructeurs de locomotives, 1939. Fournie le 14-07-1939. FSR--8/44 FBM--1/45 FSR. SE 9/62. Cette HL a assuré le dernier service fait par HL type 12, HK 1705 et 1716 du dimanche 29 juillet 1962. (FNOM sur abri) Chaudière L'Energie - Marcinelle n° 380 de 1939 à 18kg.
- HT 24.604, type 19, provenant de la reconstruction par CW Mechelen du HT 24.068 de 1921.
-
- HL 16.042 ancienne 3942, type 15 S et 1642, type 16 de 1905. En état de présentation, livrée verte. Ateliers Métallurgiques de Tubize n° 1594 de 1909. (plaque de constructeurs: Tubize n° 1520 de 1907) Cette machine, que l'on trouve à Piéton puis à Haine-St-Pierre dès 1931, a passé la deuxième guerre et l'après guerre à GT. Mutée à Ath en novembre 1959, elle y a été SE 2/64. (sur abri, GR FAZ 1/4/59) Chaudière Tubize à 12,5kg.
-
- HL 18.051 ancienne 3251 et 1851, type 18 de 1902. En état de présentation, livrée "Caledonian bleu", rappelant ses origines techniques. Saint-Léonard n° 1405 de 1905. D'au moins 1927 à Ledeborg--2/29 FKR--3/34 FTM--3/39 LML--7/41 FRST--9/42 FDR--10/42 FSN. HS-GE 22-07-46 et SE 7/48. A fonctionné comme générateur d'eau chaude (lavage des chaudières) à Ans d'avril 1945 à septembre 1955. HS comme générateur 30-09-1955. Chaudière Saint-léonard n° 276 de 1905 à 13,5kg.
- HT 18.020, type 14, accouplé à cette HL après sa mise en garage pour préservation, a été sauvé in extremis. Il se trouvait à Zeebrugge, où il avait servi à l'alimentation des HLR de 1950 à 1958. Il s'agit de la bâche à eau 82966, ancien HT 18.020, Compagnie Centrale de Construction, Haine-St-Pierre de 1902. (le numéro ne figure pas sur le HT).

- C
- HL 29.013, type 29 de 1945.
En ordre de marche, mais qu'en est-il des pièces de rechange?
Montreal Locomotive Works (Canada) n° 74510 de 1945.
Prise en écritures le 08-02-1946.
LT--4/57 NK--10/60 FLV--12/60 LNC--5/63 FKR--11/66 FKR/FLS--
-2/67 FLV (réserve froide dite "réserve réseau").
HS 16-12-66 (quelque peu prématurément, l'orthodoxie n'était
plus respectée), SE 4/67.
Cette HL a assuré le dernier HKV du service commercial ordi-
naire, le 8155 du 20 décembre 1966, Ath - Denderleeuw, équi-
pe de conduite Van Oost - D'Hooker, chef instructeur Van Des
sel, accompagnés par M. Vanden Eynde, Insp. Tech. ppl Dt M.
 - HT 25.217, type 25. Ce tender a été accouplé en 1971, il provenait du
générateur A 621/182 réformé (ancienne HL 29.217).

 - HL 1151, type 51 de 1866. A restaurer, état rouille très avancé.
Evraird n° 314 de 1879.
Reprise en 1967 de la Carbonisation Centrale de Tertre, à
qui l'Etat Belge l'avait vendue en février 1929.
La cheminée pyramidale fait supposer la présence d'une chau-
dière des années 1890-92.

 - HL 53.320 ancienne 940, type 23 puis 5620, type 53 de 1904.
En état de présentation, livrée brune (n° 5620).
Boussu n° 178 de 1907 (plaque de "1906").
Etait à FNZD en 1931. D'au moins 1942 à FNDM--2/45 LNC-
-7/46 MBX--2/51 FNDM--12/51 FLV. SE 7/66.
Chaudière Boussu n° 178 à 12,5kg.

 - HL 64.045 ancienne 2445 Altona et 6445, type 64.
P 8 Armistice seconde série de 1912
Présumée en ordre de marche, repeinte.
Henschel n° 13855 de 1916.
Traces retrouvées avant guerre à FBM (1932) et à FTY.
A Mons après mai 1940, enlevée en Allemagne comme Leihelok
("prêt") le 28-11-40 pour la DRD d'Essen et restituée le
21-10-1945. Remise en service à GT--7/46 ATH--5/65 FTY.
SE 4/67. Cette HL a été utilisée comme générateur mobile
au PE de FTY pendant l'hiver 1966-67. Se déplaçant par ses
propres moyens et desservie par un machiniste et un chauf-
feur, elle a effectué de nombreuses manoeuvres à l'atelier
et au PE. Quelques interventions occasionnelles dans les
manoeuvres de gare, plusieurs mois après l'extinction of-
ficielle de la vapeur, méritent mention anecdotique.
 - HT 22.153, type 35, censé être l'ancien "Armistice" 7382.

 - HL type 88. Sous ce vocable imprécis se dissimule la machine Nord-
Belge n° 615 (ancienne 765 renumérotée en 1880), vendue en
1935 aux Charbonnages de Monceau-Fontaine, où elle fut im-
matriculée MF 72. A restaurer.
Cette HL, de la classe des "Petits Châteaux", est équipée
d'une distribution Gooch qui lui confère un intérêt tout
particulier.
Cockerill n° 509 de 1859.

 - HL type 41. Pour mémoire, la HL 41.077 a été dépecée par Leuven en
février 1969. Son tender n° 17.332 (marqué HL 41.199) était
resté sur place; à restaurer? (1)

(1) HL type 41 - Ce tender 17.332 est devenu précieux, car il
est le seul pouvant éventuellement convenir à
une "reconstruction" de type 44.

- D
- HL type 44, une machine à reconstituer à partir des HL générateur mobile de vapeur:
 - A 621.11 ex. 44.021 ou 44.129 (?) + HT 17.134 (2)
 - A 621.103 ex. 44.225 + HT 17.307
 Ces deux machines étaient utilisées à Haine-St-Pierre jusque fin 1977, en réserve. Fort heureusement, bien que dépourvues de leurs bielles, les manetons de celles-ci n'avaient pas été découpés.
 - HL type 50. Pour mémoire, le C.F.V.3V. possède une 020T n° MF 62. Il s'agit en fait d'une ancienne type 50 Etat Belge dont seules les soutes à eau ont été modifiées (droites au lieu de "Saddle tank"). (3)
 - Chaudière type 25 "Belpaire" provenant du générateur A 621.59. En tout état de cause, une chaudière n'est qu'une pièce de rechange de HL (à CW Mechelen).

- (2) HL type 44 - A 621/11 - HL 44.021 FSR, sortie d'inventaires 8/1948. Restée garée à FSR et envoyée pour adaptation à FAZ courant 1952. Chaudière reçoit GR 04-11-1953 et HLF reste réserve à l'AC.
- Observations ultérieures: Ans 1954, Trois-Ponts 1957 (portant son n° A 621/11), Gouvy 1960, Trois-Ponts 1961, Tournai 1964 à 71, Monceau (Charleroi Sud) 1972 "La Zébrette" et 1973 "Apollo 11".
- HT: 13.458, type 15
 13.136 mis par FAZ
 17.374, type 31, mis à FTY.
- HL 44.129 - Notée au pourrissoir de Winterslag en mars 1948; n'a plus été observée nulle part après cette date. Sortie d'inventaires 9/1948. Aucune trace de réutilisation comme générateur mobile.
 - A 621/103 - HL 44.225 LML, ayant subi GR FM 19-03-46, réformée 6/48, et installée cette année-là à la chaufferie provisoire de la rue de France, à Bruxelles Midi (le "Village Sénégalais", derrière la Cabine II). Installation supprimée fin 1956. Les quatre HLF type 44 sans HT qui la composaient, ont été conduites à la remise et envoyées à Salzinnes peu après. A 621/103 réparée rapidement. Observations ultérieures: Kinkempois (Liège Gin) 1959/60, Atlv Kinkempois 1964-70, Monceau (Charleroi Sud) 1972 à 74 et début 1975.
- HT: ? ... 17.307, type 31, depuis 1966.

- (3) - HL type 50 - MF 62 - Il doit s'agir de Baldwin 44883 de 1917 = WD 26 renumérotée WD 45 en 1917. HL d'AC Cuesmes vendue à Focquet en 1928. MF après séjour aux Charbonnages Liégeois à Yerneux. Son n° EB n'est pas connu. C'est l'un des numéros 4772, 4773, 4775 ou 4776.

- HL n° 2 "Pays de Maes", de la Compagnie d'Anvers à Gand, à voie de 1,14 m.

- Il a été établi de façon certaine par Monsieur Dagant que cette HL ne peut avoir été construite par la Sté du Renard, comme le voulait la légende. Les neuf HL de ce type ont été fournies par les Ateliers Deridder, Bassin du Commerce à Bruxelles. La HL est de 1844. La plaque signalétique au Musée de Bruxelles Nord a été modifiée à l'intervention de Monsieur Huysman.

- Maquette échelle 1/1 de la locomotive n° 6 "Le Belge", de l'Etat Belge. Livrée en décembre 1835 par Cockerill à Seraing.

- Maquette échelle 1/1 de la locomotive n° 2 "L'Eléphant", version reconstruite par l'Arsenal de Malines en 1849 (Etat Belge). Livrée en 1835 par Tayleur, sous-contractant de Stephenson.

2) Locomotives à Vapeur industrielles (et autres)

- HL 030 bicabine S.N.C.V. n° 808, à voie normale. St-Léonard 981/1894. A restaurer, propriété de l'Amutra.
- HL D20T provenant de Willebroek. En état de présentation, livrée verte.
- HL D20 à chaudière verticale provenant des Cockerill de Willebroek. En état de présentation, livrée verte. Cockerill - Seraing n° ?
- HL D20 à chaudière verticale. A restaurer. Chaudière Cockerill - Seraing n° 4727.2 de 1926 à 14kg. Homologation Brabant n° 1932.
- HL D20 sans foyer, BASF - Antwerpen DS n° 4. En état de présentation, livrée jaune. N° de construction 3541/16. Don de l'association VeSov.
- HL D40 sans foyer, Artois n° 12. En état de présentation, livrée verte. La Meuse - Ougrée n° 5265 de 1954. Chaudière à 40kg, homologation Limburg n° 559. Don de NV Artois en 1977.

3) Locomotives Electrique et Diesel

- HLE 2911 ancienne 101.011 de 1949. (4) En état de présentation, non transformée, livrée verte. Baume et Marpent, 1949. Mise en service le 07-10-1949. FSR--2/54 FBM--3/69 FED (LNC).
- HLDH 7103 ancienne 271.006 de 1956. En état de présentation, livrée verte type 1970 à bandes jaunes en Z. Baume et Marpent, 1957. Mise en service en 1957. NK--1/59 FKR.

(4) - HLE 2911 - Celle-ci sera prochainement remise en service, on peut supposer qu'elle sera néanmoins réservée.

4) Automotrices Electriques

- AM quadruple type 1935, composée des voitures
BD n° 217.012, motrice, ancienne 7724, Atel. de la Dyle - FLV
AB n° 215.205, remorque ancienne 8517, Atel. de la Dyle - FLV
A n° 212.211, remorque ancienne 8211, Atel. Métal. - Nivelles
B n° 213.012, motrice, ancienne 7312, Atel. Métal. - Nivelles
Les AM 1935 ont appartenu à FSR pendant toute leur existence.
Cette Am a assuré le dernier service confié à une AM 1935
(E 223 et E 2934 du 20 août 1962, en u.m. avec la 228.060).
A restaurer.
- AM double type 1939, n° 002, ancienne 228.002, composée des voitures
AB motrice, ancienne 7326) (Atel. de la Dyle - Louvain
BD motrice, ancienne 7734) (Atel. Métal. - Nivelles
Les AM 1939 ont appartenu à FSR pendant toute leur existence.
En état de présentation, livrée verte.

5) Autorails

- AR 551.48 ancien 622.43, puis 550.20, type 551 Brossel à deux essieux de 1939.
Caisse CW Mechelen - Moteur et transmission Brossel - Brux.
L'AR fut équipé d'un gazogène de 1941 à 1945.
Il a appartenu à MBX après la guerre. MBX--1/49 GF--11/51
FPS--9/52 NK. SE 6/62. Servi ensuite à MBX comme véhicule de service (manoeuvres) jusqu'en juin 1978.
A FTY. A rafraîchir.
- AR 608.05, type 608 de 1939, autorail simple diesel-mécanique.
Caisse F.U.F. - Haine-St-Pierre. Motorisation SEM.
FBM--12/60 LWC--2/63 LNC. SE 11/66.
A LWC. A restaurer.
- AR 654.02, type 654 de 1936, autorail triple diesel-électrique, ancien 654.03 renuméroté en janvier 1958.
Il s'agit de la seule voiture ABD. Cette voiture génératrice n'est motrice que sur un essieu côté voiture centrale (bogies intérieurs sont communs à deux voitures).
Caisse Baume et Marpent - Morlanwelz. Motorisation SEM.
FBM--9/61 FSR--11/61 FEO--4/62 LWC--12/62 LK. SE 2/66.
AR modifié en 1959 (nouveaux bogies générateurs, roues de 900 mm, suppression des freins à tambours).
A restaurer. (5)

6) Tramways Electriques

Trams de Liège n° 133 et 193 (FBC).
A restaurer, propriété de l'Amutra.

- (5) - AR 654.02 - Il est à remarquer que cette HV fut successivement une BDx des trois classes, ADx des deux classes, ABDx des deux cl., par réaménagement partiel.

7) Grues S.N.C.B.

G

- grue manuelle à 2 essieux n° A 362/97.
Etat de dernière utilisation.
- grue à vapeur à 2 bogies de 2 essieux n° A 310/6. (6)
De l'ancien train de secours de Merelbeke.
Puissance de levage: 20 t. - 25 km/h.
Cowans Sheldon et Co Ltd - England.
+ wagon allonge à 2 essieux n° 30 88 948 3764-7.
Etat de dernière utilisation.
- grue à vapeur à 2 essieux n° A 320/7. Puissance de levage: 10 t.
Cockerill - Seraing n° 5489 de 1924.
A restaurer.
- grue à vapeur à 2 essieux n° A 330/87. Puissance de levage: 4 t.
George Russell et Co Ltd - Motherwell - England.
A restaurer.

8) Matériel Remorqué à Voyageurs S.N.C.B.

- Train Royal de Léopold II composé des voitures
B1 n° 45, salle à manger - tare 40,875t
bogies à 2 essieux (distance entre essieux 2,50m)
distance entre pivots de bogies 13,10m.
A1 n° 46, voiture lits/salon d'accueil - tare 44,400t
bogies à 2 essieux (distance entre essieux 2,50m)
distance entre pivots de bogies 15,00m.
A2 n° 47, voiture salon/salle à manger - tare 44,900t
bogies à 3 essieux - distance entre pivots de bog. 13,07m.
En état impeccable de présentation, livrée brune.
Abrité dans la remise royale de Bruxelles Midi.
- Diverses voitures anciennes récupérées dans des wagons de travaux,
dont une avec n° 190.934. (7)
A restaurer. CW Mechelen et Leuven.
- Voitures G.C.I. type P, à trois essieux.
(inscriptions à 3 classes)
19.138 - fourgon - revêtement en bois latté.
91.001 - 1 compartiment de 2me cl./1 de 1re/3 de 2me/1 com-
partiment fourgon - couloir latéral - plat.forme à 1 extr.
de 1921.
93.948 - 8 compartiments de 3me cl. - couloir latéral - pl.-
forme à 1 extrémité - de 1913.
96.556 - 8 comp. 3me cl. - coul. central - banquettes à dos-
siers hauts - de 1905.
En état de présentation, livrée verte.
19.141 - fourgon.
91.876 - 1 comp. 2me cl./1 comp. 1re cl./4 comp. 2me cl. -
coul. lat. - pl.-forme à 1 extr. - de 1921.
94.688 - 8 comp. 3me cl. - coul. lat. - pl.-for. à 1 extr. -
de 1909.
96.662 - 8 comp. 3me cl. - coul. cen. - banq. hautes - 1905.
96.674 - 8 comp. 3me cl. - coul. cen. - banq. hautes - 1903.
96.716 - 8 comp. 3me cl. - coul. cen. - banq. hautes - 1910.
96.724 - 8 comp. 3me cl. - coul. cen. - banq. hautes - 1910.
96.840 - 8 comp. 3me cl. - coul. cen. - banq. basses - 1910.
A restaurer.

(6) - grue A 310-6 - Remise en service en remplacement grue
A 310-3 accidentée à FSD.

(7) - voitures "Block" - A ajouter les deux HV 80.203 et 80.301
se trouvant à CHV FMS, et dont la meilleure de-
vrait être restaurée.

H
- Voitures type N, ex. Nord-Belge, métalliques à bogies de 1930.
(systèmes à 2 et 3 classes)

- 50 88 29 26 403-7 / 32.303 - B9 - ancienne 1.203 - B9 -
ex. N.B. B9YI n° ? - Anglo-Franco-Belge - La Crorière.
50 88 21 26 401-9 / 32.401 - B11 - ancienne 1.301 - C11 -
ex. N.B. C11YI n° 15 - Baume et Marpent - Haine-St-Pierre.
50 88 21 26 402-7 / 32.402 - B11 - ancienne 1.302 - C11 -
ex. N.B. C11YI n° 16 - Baume et Marpent - Haine-St-Pierre.
50 88 21 26 404-3 / 32.404 - B11 - ancienne 1.304 - C11 -
ex. N.B. C11YI n° 18 (?) - Baume et Marpent - H.St.P.
50 88 82 26 430-4 / 39.101 - B7D - ancienne 1.701 - C7D -
ex. N.B. C7Ddyi n° ? -
50 88 82 26 432-0 / 39.103 - B7D - ancienne 1.703 - C7D -
ex. N.B. C7Ddyi n° 29 -
50 88 82 26 433-8 / 39.104 - B7D - ancienne 1.704 - C7D -
ex. N.B. C7Ddyi n° ? -

Ce matériel a été rafraîchi et repeint par CHV Mons en 1978.

- Fourgons hors-type, Post ou GV, ex. DRG.

- 50 88 92 29 907-6 / 79.804 - GV - ancienne 70.804 - Post -
tare 37t - bog. à 2 ess. (distance entre ess. 3,60m)
dist. entre piv. bog. 15,36m - long. hors t. 22,96m.
50 88 92 29 905-0 / 99.574 - GV - comme type DÜe 938 de DB.
Linke-Hofman-Werke - Breslau - 1938, pour KPEV.
tare 33t - bog. à 2 ess. (distance entre ess. 3,00m)
dist. entre piv. bog. 14,50m - long. hors t. 21,60m.
Dans l'état de dernière utilisation.

- 50 88 92 29 903-5 / 99.565 - GV - ex. KPEV -
tare 38t - bog. à 2 ess. (distance entre ess. 2,51m)
dist. entre piv. bog. 12,00m - long. hors t. 18,50m.
A restaurer.

9) Matériel Remorqué à Marchandises

- Wagons à 2 essieux "Transport d'équipage" - Etat-Belge.
n° 8938 - Ateliers de Sencffe - 1899
n° 8965 - At. Léon Piérart - Cuesmes - 1904) (En état de pré-
sent., liv. ver

- Wagons divers à 2 essieux - Etat-Belge, dont

Fourgon ballon n° 10.036.

Fourgon ABL 355.

Fourgon genre DRG.

Fermé ABL 551.

Fermé ABL 968.

A restaurer.

- Wagon plat à 2 essieux

- Wagon plat à 2 essieux du Grand Central Belge.

A restaurer.

- Wagons divers à 2 essieux - S.N.C.V., à voie normale.

Fermé C7502.

Tombereau.

A restaurer, propriété de l'Amutra.

Abréviations:

PE = poste d'entretien (voitures)	CW = AC = atelier cent.
HS = hors service	FPS = Pépinster
GE = grand entretien	GF = Florennes
MR = moyenne réparation	GV = Verviers Central
GR = grande réparation	LT = Ottignies
SE = mois de sortie d'écritures	LWC = Walcourt