

trans - fer

PERIODIQUE -- PARAÎT 4 FOIS PAR AN

N° 2 - Avril 1978 - Prix : 20 Fr.

BULLETIN DU GTF asbl

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

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)

Au sommaire de ce bulletin

Editorial	3
Nouvelles de la SNCB	
Le système MEMOR	4
Travaux prévus	6
Chauffage électrique en traction diesel	7
Transformations au matériel remorqué	8
Electrification ligne 117	9
Signalisation et travaux	10
Modifications au 28 mai 78	11
Voitures EUROFIMA	
Uniformes SNCB	
Nouvelles d'Europe	12
Activités GTF	13
Deuxième voyage de la saison	
Divers	15

Comité de rédaction : H. ARDEN, J. BRAIVE, P. AUGUSTE,
M. LAMBOU, R. MARGANNE, R. THIRY

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

La reproduction des articles originaux du GTF asbl et de l'iconographie est interdite, sauf autorisation écrite préalable du Président du GTF asbl.

Toute correspondance relative à ce bulletin doit être envoyée à GTF asbl BP 191 B-4000 LIEGE 1. Veuillez joindre un timbre-poste à 8F si vous souhaitez une réponse. Merci.

EDITORIAL

Chers Lecteurs Amis du Rail,

Le comité de rédaction et le GTF en général tiennent à vous remercier pour les marques d'encouragement que vous avez bien voulu leur transmettre. Des premiers avis reçus, il semble que la formule retenue pour ce bulletin recueille de nombreux suffrages. Nous tâcherons de poursuivre dans cette voie.

Certains d'entre vous nous font part de suggestions -fort. judicieuses par ailleurs- de sujets à traiter dans cette revue. Nous ferons notre possible pour les satisfaire, mais nous voudrions préciser que les articles que nous publions sont fonction de la documentation des rédacteurs ou des écrits que nous pouvons trouver par ailleurs.

Nous serions donc désireux de recevoir toute information utile relative au Rail en général, ou tout article susceptible d'intéresser une majorité de nos lecteurs. Toute correspondance relative à ces sujets peut nous être envoyée à GTF asbl, BP 191, B - 4000 LIEGE 1 (Belgique). D'avance, nous vous remercions de votre collaboration.

H. A.

C O U R R I E R D E S L E C T E U R S

A J.R.L. de Rocourt : la rédaction de l'article suggéré implique un important travail de collationnement auquel la petite équipe de "Trans-Fer" ne peut matériellement se consacrer pour l'instant. Nous vous signalons toutefois qu'il existe un excellent livre rassemblant les renseignements que vous souhaitez : Eisenbahnen - Denkmalloks - Touristikbahnen in aller Welt par Anton Von HORNSTEIN, publié chez Orell Füssli Verlag à Zürich en 1973 (+ 356 pages). (traduction : musées ferroviaires - locomotives exposées en monument - Chemins de Fer touristiques dans le monde entier). Ce livre est en langue allemande, avec traductions françaises.

NOUVELLES DE LA SNCB

APPAREILS DE VIGILANCE EQUIPANT LES ENGINs MOTEURS SNCB

Un nouveau système : le MEMOR

La sécurité de la circulation des trains repose uniquement sur l'observation des signaux. Un engin appelé "sifflet téléc" et raccordé à l'appareil indicateur et enregistreur de vitesse de l'engin moteur contrôle si le conducteur a bien observé l'aspect d'un signal avertisseur fermé, en produisant, au passage au droit de ce signal, un sifflement dans la cabine de conduite. Un pointage de la position du signal est, en même temps, effectué automatiquement sur la bande enregistreuse incorporée dans l'appareil indicateur de vitesse. Le conducteur dispose d'un délai de 3 à 4 secondes pour arrêter le fonctionnement du sifflet. S'il ne réagit pas au sifflet, le freinage d'urgence intervient automatiquement.

Chaque signal avertisseur ou signal combiné est raccordé à un appareil appelé "crocodile" : c'est une pièce de métal rappelant par son aspect l'animal dont elle porte le nom, et qui peut être mise automatiquement sous tension par le signal. Elle est située dans l'axe de la voie, parallèlement aux rails, à quelques mètres en amont du signal auquel elle se rapporte. Les triangles d'annonce des ralentissements permanents imposant une chute de vitesse d'au moins 50 km/h, ainsi que les triangles d'annonce de tous les ralentissements temporaires (pour travaux le plus souvent) sont également appuyés d'un crocodile.

Tous les engins moteurs sont, quant à eux, munis à l'avant et entre les bogies, d'une brosse métallique destinée à entrer en contact avec les crocodiles.

A Chaque passage sur un crocodile d'un signal présentant l'indication "voie libre", un gong retentit dans la cabine de conduite, afin de confirmer l'indication du signal. Un pointage approprié s'inscrit sur la bande enregistreuse. Par contre, si le signal est en position "avertisseur", le sifflet susmentionné se déclenche.

Cet appareil sifflet téléc a l'inconvénient de ne pas constituer une mémorisation suffisante de la position du signal franchi. C'est le cas, par exemple, lorsqu'un train de voyageurs effectue un arrêt à quai situé entre un signal avertisseur et un signal d'arrêt. Cet inconvénient a été à la base de certains incidents ; par exemple, un conducteur, après un arrêt, accélérerait normalement en oubliant la mission de ralentissement imposée par la position "double jaune" du signal précédent, et se trouvait brutalement en face d'un feu rouge.

Pour remédier à cet état de choses, il a été décidé en 1975 d'équiper certains engins de traction d'un système dit "MEMOR". Il consiste en un bouton poussoir et une lampe de couleur jaune installés sur le tableau de bord de l'engin moteur.

Le dispositif fonctionne de la manière suivante : lorsque le train s'approche d'un signal imposant une mission de réduction de vitesse (double jaune : signal suivant fermé - vert-jaune horizontal : signal suivant imposant une vitesse limitée - vert-jaune vertical : indiquant que le signal suivant autorise en pleine voie avec double jaune l'entrée dans une section dont la longueur est inférieure à la distance de freinage, et dont le signal de sortie est fermé), le conducteur appuie sur le bouton poussoir et la lampe jaune s'allume (il peut ainsi contrôler le bon fonctionnement de la lampe).

Lors du passage sur le crocodile, la lampe se met à clignoter. Le conducteur doit alors appuyer une seconde fois sur le poussoir afin d'arrêter le clignotement de la lampe, qui reprend alors une position d'allumage fixe. Si le conducteur est trop lent à réagir, le freinage d'urgence intervient automatiquement, comme dans le cas du sifflet téloc. La lampe jaune ne s'éteint que lors du passage sur le crocodile d'un signal présentant le feu vert. Une seconde lampe, de couleur bleue, s'allume alors pendant quelques secondes, pour confirmer le feu vert qui vient d'être franchi.

Dans ce système, le conducteur dispose donc d'une bonne mémorisation, en l'occurrence la lampe jaune allumée devant lui pendant toute la durée de la mission de ralentissement ou d'arrêt imposée par le signal précédent. Cependant, ce système présente l'inconvénient de ne pas empêcher le dépassement d'un feu rouge d'arrêt.

Afin de pallier à cette lacune, une nouvelle génération de MEMOR vient de voir le jour : le MEMOR STOP.

Le MEMOR STOP assure les fonctions du MEMOR mais il présente la possibilité d'arrêter automatiquement le train par vidange de la conduite générale du frein automatique, si un signal d'arrêt fermé est dépassé indûment. Cependant, l'arrêt automatique peut être rendu inopérant par le conducteur en cas de franchissement d'un signal rouge par ordre de franchissement écrit S422 ou S421. Toutefois, dans ce cas, la vitesse de passage sur le crocodile du signal à l'arrêt ne peut dépasser 10 km/h.

Cependant, ce système MEMOR STOP ne sera vraiment efficace que lorsque tous les crocodiles des signaux auront été adaptés. Actuellement, quelques crocodiles de la ligne 161 Bruxelles - Namur et de la gare de Namur ont été adaptés.

Les engins de traction SNCB équipé de ce MEMOR STOP à trois informations sont les automotrices 801, 802, 803, 804, 805, 806, 809, 810, les locomotives 2017, 2018, 2019, 2020, 2022, 2023, 2024 et 2602, 2624, 2626, 2630, 2632, 2634.

Roger Thiry

Travaux programmés à la SNCB (Communiqué du Secrétariat du Conseil d'Administration SNCB)

Le 24 février dernier, les travaux suivants ont été approuvés :

- rectification du tracé des voies et aménagement des quais du point d'arrêt de Mayettes sur la ligne Haine-St-Pierre - Binche
- détournement des voies à La Louvière en vue de l'aménagement de la bifurcation vers Mons et la suppression de 4 passages à niveau
- l'établissement d'une nouvelle cabine de signalisation en gare de Flémalle Haute
- la construction de fosses de visite et de stands de levage à l'atelier de wagons de Marchienne Zone
- la construction d'un bâtiment de service en vue de la desserte de la zone industrielle de Feluy
- l'érection d'un bâtiment de service et le prolongement d'un bâtiment existant à Visé
- le renouvellement, sur la ligne Charleroi-Erquelines, de tabliers et de passerelles de passages supérieurs situés à Thuin et Erquelines
- la modernisation des installations d'éclairage dans 20 gares et points d'arrêt du groupe de Namur et du tunnel dit "de pont à Lesse" à Anseremme
- l'adaptation des installations de signalisation de la ligne "La Louvière-Mons" en vue de son électrification
- l'aménagement de l'atelier pour l'entretien du matériel de traction électrique et la construction d'un bureau pour le dépôt de la voie à Schaerbeek
- ** - l'aménagement des quais à voyageurs à Overpelt Dorp et à Lommel, en vue du prolongement des trains de la ligne Anvers - Mol jusqu'à Neerpelt fin mai prochain (Trans-Fer a annoncé le rétablissement du trafic voyageurs sur cette ligne dans son n° 1 de février dernier).
- la construction d'un poste de sectionnement à Deinze en vue de l'électrification Gand - Courtrai
- l'électrification d'une voie de circulation et de voies d'un faisceau à Ostende.
- l'établissement de commutateurs téléphoniques automatiques à Kinkempois, Blankenberge, Dendermonde et Zeebrugge
- la pose de câbles de signalisation sur l'assiette rehaussée de la ligne entre la gare de Courtrai et la bifurcation de Zandberg, ainsi que l'enlèvement des voies de détournement provisoires.

Il a été décidé d'acheter un train de chargement et de déchargement de rails, dans le cadre de la mécanisation plus poussée des travaux de renouvellement de voies, ainsi que d'équipements statomagnétiques destinés à la signalisation routière des passages à niveau, en vue d'accroître la sécurité de la circulation routière.

On le voit, le chemin de fer est particulièrement actif dans le domaine de la modernisation de ses installations, afin de les rendre plus opérationnelles, ... et plus attrayantes pour ses clients.

CHAUFFAGE ELECTRIQUE DES TRAINS REMORQUES EN TRACTION DIESEL

La SNCB a, pour l'instant, adopté deux types de solution en ce domaine.

1. Le cas des locomotives diesel 5540 et 5542

Ces engins, attachés au dépôt de Jemelle, ont été équipés d'un générateur fournissant du courant à 3 kV pour assurer le chauffage électrique des rames. Les chaudières à vaporisation rapide, dont elles étaient équipées, ont été enlevées.

Afin que le personnel de triage puisse repérer facilement ces locomotives qui présentent un danger mortel lors des opérations d'accouplement si les mesures de sécurité réglementaires ne sont pas appliquées, elles ont reçu une étroite bande de couleur bleue au lieu de jaune à mi-hauteur de la caisse. Notons que, lors du voyage GTF organisé à Latour en avril 76, les participants ont pu voir la 5540 qui était déjà transformée, mais dont la bande était orange. Cette couleur, trop peu distincte du jaune classique, a été remplacée suite aux interventions de Liège Guill. Ces deux locomotives ne peuvent exercer leur mission de chauffage des trains que sur des lignes adaptées pour le retour du courant, afin de ne pas perturber les circuits de voies. Elles assurent actuellement les roulements de la remise de Jemelle, à savoir les omnibus et semi-directs Liers - Liège - Jemelle, et divers services marchandises.

Il faut rappeler que la locomotive 5001 de Kinkempois, prototype de 4000 CV obtenu à partir d'une machine série 51, et maintenant retiré du service suite aux trop nombreuses avaries dont il souffrait, était aussi équipée pour le chauffage électrique des trains. Cette locomotive avait reçu une livrée bleue.

2. Les fourgons générateurs

En 1971-72, 6 fourgons K de 15,620 m ont été transformés en fourgons générateurs pour permettre le chauffage électrique des trains remorqués en traction diesel. Ils sont numérotés de 50-88-9266906 à 50-88-9266911, sont peints en bleu acier ; les larges portes glissantes ont été supprimées sur une face. Lorsqu'ils sont en service, quatre lampes blanches sont éclairées aux 4 coins du véhicule.

Ils ne peuvent circuler que sur les lignes équipées pour le retour du courant. Ils sont mis en marche par un agent du matériel (conducteur ou chef-visiteur) et fonctionnent automatiquement.

Actuellement, ces six véhicules sont attachés à la gare-dépôt de Liège Guillemins. Le petit entretien et l'approvisionnement sont assurés par le poste d'entretien de Liège Guill, le grand entretien par l'atelier diesel de Kinkempois.

Ils assurent actuellement les roulements alternés suivants :
 FL K540/541 : 297 jour A Liège - Luxembourg, 296 jour B Luxembourg - Liège (au train 297, ils sont desservis par un conducteur CFL, la traction étant assurée par une diesel 1800 des CFL semblable à nos "série 55").

FL K 542/543 : 296 jour A Liège - Maastricht, 297 jour B Maastricht - Liège.

2 FL K930 sont en réserve.

Pendant la saison des trains auto-couchettes, ils assurent aussi les parcours hlp Liège-Kinkempois-Maastricht, TAC Maastricht - Bettembourg ; TAC (jour C) Bettembourg - Maastricht ; hlp Maastricht - Liège.

Ces divers trains comportent en effet régulièrement des véhicules FS, CFF et CIWL dépourvus du chauffage vapeur.

Deux de ces fourgons, dont les circuits électriques avaient été adaptés, ont assuré le chauffage de la rame à deux étages SNCF, non équipée du chauffage 3 kV lors des parcours de démonstration sur le réseau SNCB.

En cas d'avarie du générateur, le chauffage vapeur de la rame reste possible depuis la locomotive diesel de remorque, car ils possèdent une conduite blanche pour le chauffage vapeur.

TRANSFORMATIONS AU MATERIEL REMORQUE

La SNCB, comme la plupart des réseaux européens, participe à l'actuelle campagne anti-tabac. Un certain nombre de compartiments "fumeurs" du matériel remorqué est transformé en compartiments "non-fumeurs". Ces compartiments sont transformés très simplement : le cendrier de la tablette est remplacé par une plaquette de stratifié (quelques voitures ont cependant reçu de nouvelles plaquettes). On ne place, en guise de marquage, ni plaquette métallique, ni lettrages extérieurs. On place un pictogramme autocollant (cigarette barrée d'une croix rouge).

Ont été transformées

- les voitures M2 de 2e classe (petit compartiment d'extrémité)
- le petit compartiment (2 baies) des voitures K situé entre l'ancien compartiment non-fumeurs et le WC (on en a parfois profité pour supprimer la porte entre ces compartiments).
- quelques automotrices 54 (051 à 128), ont eu le petit compartiment situé à l'extrémité intérieure de la voiture AB transformé de cette manière.

Les automotrices type 55 (502 à 539) ont subi, elles, une transformation consistant à modifier 2 compartiments de 1ère classe en compartiments de 2e classe : de ce fait, ceux-ci ont 4 places de front et des sièges plus confortables, la SNCB se bornant à changer le revêtement des sièges et la tablette. Ce compartiment de 2e classe est non-fumeurs.

Ces automotrices avaient, en effet, d'origine, un compartiment de 1ère classe beaucoup plus grand que les types 54 et 56. Elles étaient affectées en effet à l'origine, aux dessertes directes à grande distance, exemple Ostende - Liège. De ce fait, les plates-formes avaient été réduites, vu que les mouvements de voyageurs étaient supposés moins fréquents (les portes pliantes sont de plus petite largeur). La vitesse maximale de ce matériel avait été fixée à 140 km/h pour 130 dans les types 54 et 55.

Au fil des temps et au hasard des roulements, ces automotrices ont fini par effectuer tous les services et on a ramené la vitesse limite à 130 km/h, par souci d'uniformisation avec les autres séries d'automotrices.

Les automotrices actuellement transformées sont les engins n° 502, 504, 508, 510, 515, 517, 518, 521, 523, 525, 528, 530, 531, 532, 533, 538 et 539. Les autres seront transformées lors de leur passage en grande révision.

LE POINT SUR LES TRAVAUX D'ELECTRIFICATION DE LA LIGNE 117

La ligne SNCB 117 relie Braine le Comte à Luttre Pont-à-Celles en passant par Manage ; elle est actuellement en cours d'électrification. Grâce à l'amabilité de "Ferro-Flash", revue du CFC, et de l'auteur de cet article, M. Thiry, nous pouvons vous livrer cet intéressant article.

L'électrification de la ligne 117 nécessite de nombreux travaux concernant les voies, les bâtiments, les ouvrages d'art et bien sûr les caténaires. Parmi ces travaux, on peut noter la suppression du tunnel de Godarville, intervenue en 1973, la refonte totale de la gare de Manage et de celle de Braine le Comte (plan de voies et bâtiments), les renouvellements partiels de faisceaux marchandises à Luttre PàC et Ecaussines (Carrières), qui sont loin d'être les moindres dans le domaine de la voie. Il faut aussi citer la modification du tracé de la bifurcation vers Soignies, la construction d'une voie en cul-de-sac (3e voie) au droit de la bifurcation d'accès au zoning de Feluy et le déplacement des quais au point d'arrêt de Pont-à-Celles (Nord). Dans le domaine des ouvrages d'art, il faut mentionner les relèvements de tabliers de pont, ou leur remplacement pur et simple, afin de dégager le gabarit "électrification".

Pour plus de compréhension, voici les points de repère successifs lorsque l'on parcourt la ligne SNCB 117 au départ de Braine le Comte : Bif. vers Soignies, Gare Ecaussines, gare Marche-lez-Ecauss., Bif zoning Feluy, gare Familleureux, bif en triangle vers La Louvière, gare de Manage, gare Godarville, gare Gouy-lez-Piéton, gare Pont à Celles (Nord) - Luttre Pont à Celles.

La voie

Les travaux de modification de la bifurcation vers Soignies sont normalement terminés le 18 décembre 1977. A Ecaussines et à la bifurcation de Feluy, ils ont débuté début décembre dernier. A Manage, les voies principales à quai et la tête côté Luttre sont terminés.

Les ponts

A Ecaussines, les ponts "Belle Tête" sont en voie de finition. A Familleureux, celui de "La Maison Communale" n'était pas commencé à la fin de l'année 1977, mais les prévisions laissent un espoir de finition vers août 1978. A Manage, le pont Loza (côté Bif La Louvière) pourrait être terminé fin 1978 ; les travaux ont débuté en octobre 1977. Tous les autres ouvrages d'art ont été adaptés.

Les caténaires

Les travaux ont été confiés à la firme Duchêne de Strée s/Huy. Entre Braine le Comte et Ecaussines exclu, les fondations sont réalisées à l'exception de quelques trous. Entre Ecaussines (exclu) et Familleureux (pont de la maison communale) ainsi que Feluy Zoning, tout devait être terminé fin décembre 1977.

Entre Familleureux et l'entrée de Manage, les poteaux et traverses sont placés.

Entre Manage (exclu) et Luttre PàC, tout est terminé. Donc, le courant traction pourrait être amené déjà maintenant jusqu'à Manage.

Les bâtiments

La nouvelle gare de Manage est en bonne voie de finition.

Le service factage y est déjà installé.

La sous-station de traction électrique n'attend plus que son appareillage haute tension. Il faut cependant réaliser maintenant la ligne d'alimentation Intercom.

Perspectives

La mise en service de la traction électrique sur cette artère est normalement prévue pour 1979 dans le meilleur des cas.

La mise sous tension serait prévue pour avril 1979.

Déjà, les travaux de bétonnage des fondations des poteaux caténaires ont débuté sur la ligne 118 Manage - la Louvière - Mons entre Bracquignies et Obourg (exclu). De grands travaux de voies sont aussi prévus à La Louvière (gare industrielle) et à La Croÿère.

ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX D'ELECTRIFICATION DE LA LIGNE 75

La ligne 75 est en cours d'électrification entre Gand et Courtrai. Pour l'instant, les caténaires sont tirées à l'exception des gares de Deinze et Waregem, d'une section de 2 kilomètres en amont de Gand, et du tronçon Harelbeke - Courtrai (soit 5 km, à la suite de la construction d'un immense viaduc).

M. Thiry

NOUVEAUTE DANS LA SIGNALISATION LUMINEUSE SNCB

Une nouveauté dans la signalisation vient d'apparaître sur le réseau SNCB. A notre connaissance, deux signaux de ce type sont en service, l'un à Châtelineau sur la voie 1, sortie côté Charleroi, l'autre à la sortie de Liège (Guillemins) vers les lignes 31/34 (Liers - Ans/Tongres), juste à l'entrée du tunnel de Jonfosse.

Il s'agit d'un signal automatique lumineux surmonté d'une ligne horizontale lumineuse. Lorsque celle-ci s'illumine, elle signale que le signal suivant, situé à une distance de freinage très courte (300 m à Liège) est fermé. Dans ce cas, le conducteur du train doit réduire sa vitesse à 20 km/h. Ce signal figure sur les PSS des lignes concernées, mais n'est pas signalé dans le "code de signalisation" de la SNCB.

M. Lambou et R. Thiry

DE NOUVEAUX TRAVAUX SUR LA LIGNE 37 (Liège Verviers)

On sait à présent que l'autoroute des Ardennes, dans son aboutissement à Liège, passera sous la ligne 37, perpendiculairement, en passage inférieur, à hauteur du pont "des 18 Arcades" entre Angleur et Chênée. Des travaux seront bientôt entrepris pour aménager l'assiette de la voie en fonction de ce tracé. L'autoroute, après franchissement de la ligne 37, suivra la rue de la Diguette, puis, virant à gauche, suivra parallèlement la ligne 43 Liège - Jemalle sur l'ancien emplacement des voies de garage aujourd'hui disparues. Il s'agit des "voies de terre" où l'on plaçait en escale les trains de Marchandises. A l'extrémité sud de l'ancien faisceau, l'autoroute virera encore à gauche pour traverser l'Ourthe et aboutir à Sauheid, rejoignant le tronçon actuellement ouvert. Le tracé partant d'Angleur vers le centre de Liège n'est pas encore décidé.

M. Lambou

MODIFICATIONS AUX SERVICES DES TRAINS LE 28 MAI 1978

En région liégeoise

ligne 40 : la liaison Maastricht - Liège - Herstal sera limitée à Liège Guillemins. Il faut en effet reconnaître que les parcours terminaux Liège G. - Herstal et retour se faisaient presque tous jours à vide, ces trains roulant à distance de block des trains Ans-Flémalle et Liers-Charleroi-Mons. De plus, le prix du billet train Visé Liège Palais était plus élevé que le prix de l'autobus Visé - Liège (gare routière) depuis que le tarif SNCV était d'application sur cette ligne suite à la reprise par la SNCV des autobus de substitution SNCB.

En conséquence, la rame réversible M1, qui assurait ce service en mélange avec les autorails NS, sera mutée. Ainsi disparaîtra le seul exemple, à notre connaissance, d'une rame réversible M1 en service international : elle était composée d'une locomotive série 60 de la SNCB, d'une voiture AB et d'une voiture pilote, qui, pour sa visite à Maastricht, avait été équipée d'un troisième phare frontal !

Le service sur cette ligne sera à nouveau assuré, comme par le passé, par les autorails DE des NS, dont les parcours recevront la numérotation horaire SNCB au lieu de la numérotation internationale qu'ils portaient jusqu'à présent. Ils restent cependant dans la série 32.

ligne 42

Le point d'arrêt de ROANNE-COO sera supprimé

Le train 296 Milan Amsterdam étant chroniquement en retard pendant l'été et l'acheminement des chefs gardes de Gouvy vers Liège et Liers pour la pointe du soir étant assez aléatoire avec l'horaire d'été, le parcours facultatif de dédoublement qui avait été prévu par le groupe de Liège l'été dernier roulera d'office de Gouvy à Liers à distance de block du sillon du 296.

ligne 43 : le point d'arrêt de BIRON est supprimé.

VOITURES EUROFIMA

Depuis le 9 janvier 1978, les voitures Ostende Cologne (Sauf la BR 2e classe + buffet DB) des trains 321/324 sont prévues en matériel Eurofima orange. Il a fallu plusieurs jours pour que cette composition soit complète et stable.

Depuis le 30/1/78, les voitures A n° 136 des trains 323/326 et les voitures B 131-132-133 des trains 320/327 sont prévues en matériel Eurofima.

Deux nouveaux fourgons orange "EUROFIMA" étaient en essais le 2 mars.

UNIFORMES SNCB

Depuis deux ans, la SNCB fournit à son personnel des vestons sans insignes, sous prétexte de rationalisation. Ce n'est pas l'idéal pour les agents en contact avec le public ou le personnel des trains, même si ceux-ci doivent porter le képi.

Il est question de fournir un insigne amovible à fixer sur la poche du veston ou de la chemise aux agents qui ne portent ni le cache-poussière bleu ni la salopette jaune fournie par la société.

Les chemins européens et le troisième âge.

En Europe, des facilités de circulation sont accordées aux femmes, à partir de 60 ans - à l'exception de la Suisse où la limite d'âge est fixée à 62 ans - et aux hommes, à partir de 65 ans, sur bon nombre de réseaux ferroviaires.

C'est ainsi qu'en Autriche, moyennant l'achat d'une carte spéciale, ces personnes peuvent bénéficier de billets demi-tarif. En République Fédérale d'Allemagne le principe reste le même, avec deux types de cartes permettant de voyager à tarif réduit, l'une tous les jours de la semaine, l'autre ne permettant d'emprunter le train qu'en milieu de semaine. C'est également le cas de la Grande-Bretagne qui émet deux "Railcards", l'une pour les voyages aller-retour dans la journée, l'autre permettant l'achat de billets pour tous les parcours ferroviaires, l'une et l'autre accordant une réduction de 50 %.

L'Espagne, les Pays-Bas et la Suisse proposent, quant à eux, des cartes donnant droit à une réduction de 50 % pour l'ensemble des parcours effectués par chemin de fer. La France octroie une carte offrant une réduction de 30 %. Le Danemark émet, sans carte, des billets avec 50 % de réduction aux hommes et aux femmes à partir de 65 ans.

En Belgique, aucune réduction n'est accordée en raison de l'âge, sauf pour les enfants. Un nombre considérable de cartes de réduction, actuellement en circulation, sont cependant délivrées à des personnes du troisième âge. Parmi ces personnes, par exemple, titulaires d'une carte V.I.P.O. (Veuves, Invalides, Pensionnés ou Orphelins, qui bénéficient du remboursement à 100 % des tarifs A.M.I. pour les soins médicaux ordinaires) se trouvent un grand nombre de personnes du troisième âge. Sur présentation de cette carte, une réduction de 50 % sur les tarifs de chemin de fer (2e classe) est accordée au titulaire.

Pour ceux qui ne peuvent obtenir la carte VIPO, la SNCB présente une autre formule, à savoir la carte à demi-tarif. A raison d'une contribution limitée (310 F en 2e classe et 470 F en 1ère classe) une carte demi-tarif peut être obtenue dans toutes les gares. Elle est valable pendant un mois sur tout le réseau ferroviaire. Sa validité prend cours les 1 et 16 du mois. Elle donne droit à voyager n'importe où à moitié prix. Il est loisible de prolonger la durée de validité.

Autre formule proposée : les 4 différentes cartes t - t-5, t-10, t-15, t-5/14.

Avec la carte t, vous parcourez toute la Belgique à votre guise : vous entrez dans n'importe quelle gare, vous prenez n'importe quel train et vous allez n'importe où.

Les cartes t sont valables pour 5, 10 et 15 jours consécutifs. La 4ème carte t (t-5/14) est particulièrement alléchante pour des personnes du troisième âge parce qu'elle permet de voyager pendant 5 jours choisis parmi une période de 15 jours.

Les cartes t (1ère ou 2e classe) peuvent être obtenues dans toutes les gares sans formalités. Les cartes t - t-5, t-10 et t-15 - durant toute l'année, la carte t-5/14 du 15 mars au 30 septembre.

Elle prend cours le jour de votre choix.

deuxième voyage de la saison 78

En Chemin de Fer dans la Province de Liège

Nous avons le plaisir de vous inviter à participer à notre deuxième voyage de la saison qui aura lieu le samedi 29 avril 1978. Nous vous proposons de parcourir en train spécial SNCB les régions de Verviers et des "Trois Frontières", et en tramway spécial la ligne touristique du TRIMBLEU dans le Comté de Dalhem.

En partant de Liège Guillemins vers 8 h 35, le convoi spécial SNCB parcourt la ligne 37 vers Verviers et Welkenraedt, la ligne 39 (fermée au trafic voyageurs) vers Montzen, où nous pourrions voir les installations en cours de transformation de cette grande gare de triage internationale. Ensuite, il se rendra à Warsage où il garera (très rare !). Nous abandonnerons ce véhicule pour monter dans un train spécial du TRIMBLEU et parcourir la voie métrique Warsage - Trembleur, dont le parcours exploité en chemin de fer touristique est limité à la section Trembleur - Mortroux.

Nous aurons ainsi l'occasion réelle de faire un voyage aujourd'hui fort rare dans un très beau décor de vergers que nous espérons en fleurs lors de notre passage. Cette ligne est également la dernière de l'ancien réseau vicinal à posséder un tunnel dans lequel nous circulerons. Après le dîner, nous ferons arrêt à Mortroux afin de visiter le musée de la roue dans lequel se trouve une machine à vapeur vicinale. Nous regagnerons ensuite Warsage, d'où le convoi nous conduira vers Glons - Liers par des lignes fermées en trafic voyageurs. A Liers, nous visiterons la gare de formation, puis nous regagnerons Liège par Herstal et Liège Palais.

De nombreux arrêts-photos seront, comme de coutume, prévus dans tous les endroits où la chose est techniquement possible.

Pour autant que le nombre de participants soit suffisant au départ de Bruxelles, nous organiserons un déplacement en groupe au départ de cette gare (Nord), afin d'obtenir d'importantes réductions sur le prix du voyage par trains réguliers (places réservées). De plus, les personnes habitant Verviers, pourront, si elles le désirent, monter dans le train spécial à l'aller à Verviers (Palais). Au retour, cependant, le train spécial est limité à Liège Guillemins. Une correspondance sera assurée vers Verviers (Palais), mais le prix de ce parcours terminal n'est pas compris dans nos propres prix.

Rassemblement : le train spécial part de Liège Guillemins.

Rendez-vous à Liège Guillemins à 8h20

Bruxelles Nord à 7h10

Verviers Palais vers 9h00

Retour : vers 18h30 à Liège Guillemins

19h30 à Bruxelles Nord

19h10 à Verviers Palais

Dîner ; arrêt de 1h30. Nous vous proposons un dîner collectif dans un cadre typique du "Pays des Vergers Fleuris". Exceptionnellement, nous vous proposons deux menus régionaux. Veuillez cependant fixer votre choix lors de votre inscription.

Menu 1 : fricassée de Chèvremont comprenant : goutte de pecket (genièvre 22°), lard, saucisse, 2 oeufs ; les fromages du pays de Herve : 165 FB.

Menu 2 : brochette Trimbleu au feu de bois : 200 gr de boeuf et de porc - crudités de saison - pommes de terre en chemise 225 FB.

Le service et la TVA sont compris. Les boissons sont en sus.

Prix : ils comprennent le transport en train spécial de Liège Guil à Liège Guil, le parcours en tramway touristique, l'entrée au musée de la roue, les frais d'organisation et la TVA.

Adulte membre GTF, épouse du membre enfant ou parent vivant sous le même toit : 500 FB

Adulte non membre : 550 FB

Enfant de moins de 12 ans : 250 FB

Enfant de moins de 7 ans : 100 FB

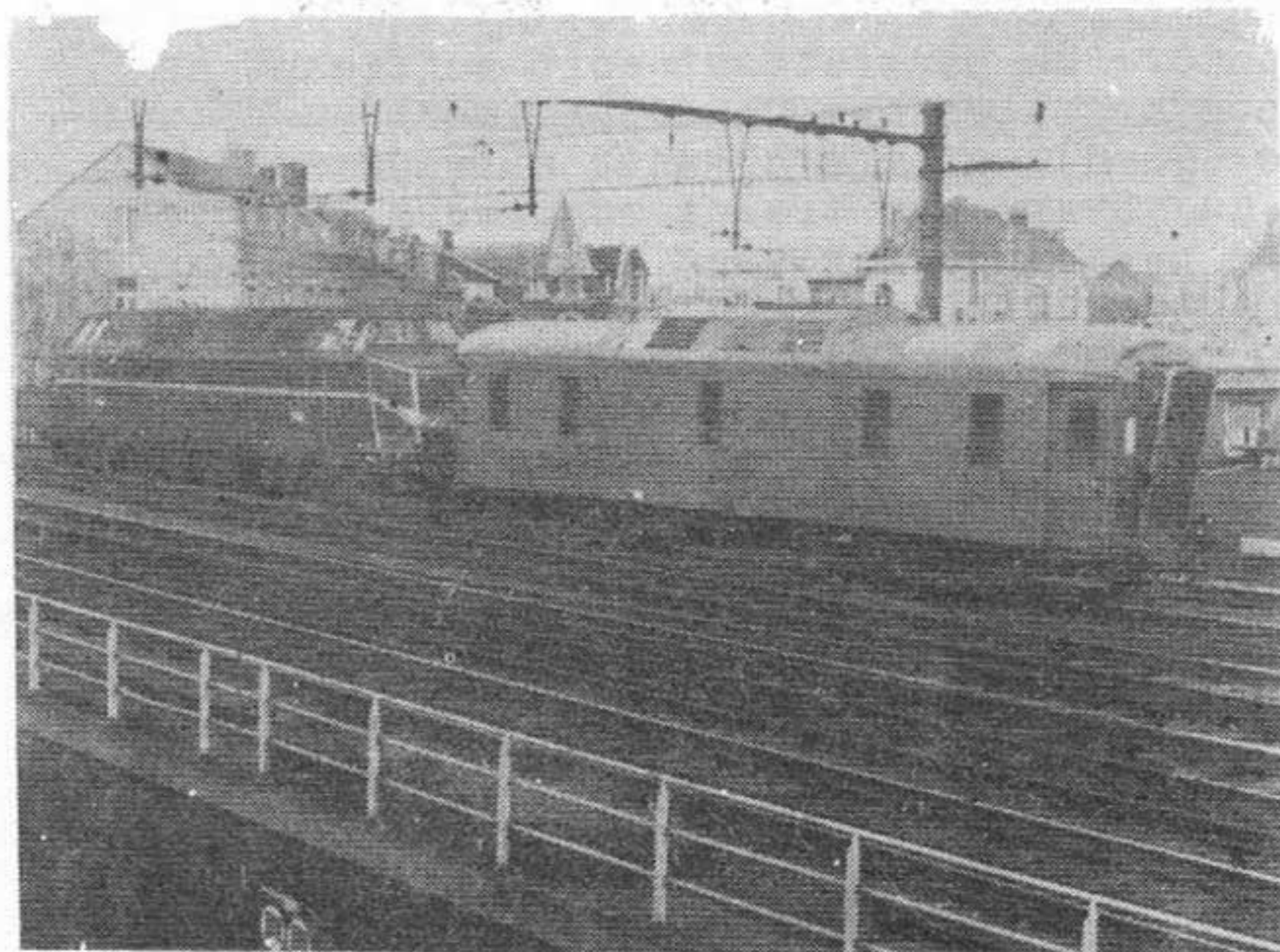
Les enfants ne disposent pas d'une place personnelle dans le convoi SNCB. Leur participation est limitée aux enfants accompagnant leurs propres parents et voyageant sous leur responsabilité.

Supplément Bruxelles N - Liège G et retour : 160 FB.

Inscriptions

Le plus tôt possible et en tous cas avant le 10 avril 1978 (dernier délai) en renvoyant le bulletin d'inscription ci-joint dûment rempli et accompagné d'une enveloppe timbrée à 8 FB avec votre nom et adresse (ou un coupon-réponse international) et en versant simultanément la somme correspondante au compte 001-0534742-57 de GTF asbl 4000 LIEGE, ou en joignant à votre bulletin d'inscription un chèque bancaire garanti à l'ordre de GTF asbl. Les inscriptions ne seront enregistrées que lors de la réception du paiement correspondant.

Nous espérons vous voir nombreux à ce voyage dont l'intérêt ferroviaire et touristique, ainsi que la variété, ne vous auront certes pas échappé.



GTF asbl

Fourgon-chaudière
SNCB à Liège Guil.
(grill côté Ans)
le 12/12/1977.

Photo R.MARGANNE

EDITIONS CFC

(Club ferroviaire du Centre)

Ce club édite annuellement une "Gazette ferroviaire" dont la dernière livraison est relative à l'année 1976.

Au sommaire : - actualité ferroviaire de la SNCB
 - affectation du matériel moteur SNCB
 - liste du matériel historique conservé par la SNCB
 - études sur les mouvements des locomotives à vapeur type 25 et 26 au dépôt de Latour de 1955 à la fin de la traction vapeur
 - historique des tramways de Namur

Cette édition stencillée au format DIN A4 contient plusieurs schémas. Elle est vendue au prix de 100 FB (envoi pour la Belgique - étranger : 110 FB).

Vous pouvez la commander au compte 140-0589219-11 de GTF asbl LIEGE (de l'étranger, au compte 000-0896641-70 de GTF asbl 4000 LIEGE, afin d'éviter de lourdes taxes à l'arrivée), en mentionnant en communication "pour la Gazette Ferroviaire du CFC". Le nombre d'exemplaires dont nous disposons est limité ; ne traînez donc pas à passer commande, si vous êtes intéressés...

DERNIERE MINUTE

Monsieur P. LEDENT, de Grivegnée, nous fait l'amitié de nous communiquer, en vrac, quelques informations intéressantes et inédites.

SNCB : - les locomotives diesel 6070 et 6033 viennent d'être repeintes en jaune (complément à notre liste publiée dans notre livraison précédente)
 - à partir de la 2024, les locomotives de ce type seront peintes directement en jaune à la sortie d'usine. Contrairement aux autres séries actuellement repeintes, les numéraux latéraux sont peints en jaune sur la bande bleue.
 - la locomotive diesel à capots de Hasselt 6603 est actuellement à Salzinnes, en attente de recevoir, à l'essai, un nouveau moteur de la série 60.

SNCV : les ateliers de Jumet transforment actuellement la motrice type S pré-métro n° 9125 ex. 10000. A chaque extrémité de la caisse, les paravents seront panoramiques. Il y aurait suppression de plusieurs montants de baies. La livrée, enfin, serait la même que la nouvelle livrée adoptée pour les autobus de cette société, soit crème et orange avec bande bleue.

Essai de circulation à grande vitesse sur la ligne 36

Les 22 et 24 février 1978, parcours d'essais à 160 km/h entre la BK 66 et la BK 80 (entre Gingelom et Remicourt). Les trains étaient remorqués par une locomotive série 18 ou 20, et étaient composés d'une voiture de mesures et de 4 I5 (UIC - X).

P.A.

THE
LIBRARY OF THE
MUSEUM OF MODERN ART

