



trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

NUMERO 21 FEVRIER 1982 PRIX : 40 FB

BULLETIN DU GTF asbl



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

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)

Sommaire de ce numéro

N u m é r o 2 1

F é v r i e r 1982

Nouvelles de la SNCB

La SNCB par ligne	3
Décisions du Conseil d'Administration	11
Exploitation	16
Remplacement mécanique des traverses	22
Locomotives à vapeur "prises de guerre"	25
Réformes de locomotives diesel construites après la 2e guerre	27
 Nouvelles du Grand-Duché de Luxembourg	 28
Eurofima fête son 25e anniversaire	31
 Nouvelles de la SNCV	
Groupe du Hainaut	32
Petite histoire des "Eugles"	35
 Transports Urbains	 38

SUPPLEMENT AU CENTRE DE CE NUMERO : nos premiers voyages de la saison 1982 : Chimay-Momignies le 3 avril et la France en mai.

Le GTF asbl remercie tous ceux de ses membres qui ont participé à la création de ce numéro, et tous ceux qui contribuent à informer les lecteurs de Trans-Fer.

Rédaction : P. Auguste, H. Arden, J. Braive, F. Beckers,
F.G. Maral, R. Marganne, R. Thiry, Rixi, G. Debra,
M.Mme C. Van de Voordt

Coordination : H. Arden et R. Marganne

Montage et expédition : M.Mme L. De Greef

Tirage : 1250 ex.

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

En cas de commande d'un article proposé par le GTF asbl dans ses services éditions et distribution, les marchandises sont envoyées aux risques et périls du destinataire.

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

nouvelles de la SNCB

LA SNCB PAR LIGNE

Ligne 24 - Y Glons - Montzen - frontière

Les travaux d'électrification des voies principales du côté de Hindel et de Montzen doivent commencer prochainement.

Le pont de Hindel (route Hombourg-Plombières) sera démoli au printemps 1982. Un nouveau pont prendra sa place, et sera relevé d'1,20 M Environ. Pour rappel, il n'existe plus actuellement que deux ponts sur le tronçon de la ligne 24 entre Visé Haut et la frontière : celui de Hindel, et un autre à Gemmenich, au lieu-dit Nouvelaer. Le pont de Barneau, lui, a sauté en 1940.

R.R.

Ligne 38 - Chênée - Battice - Montzen

Les travaux de voie entrepris sur la ligne sont terminés.

La ligne 38B Mélen - Charbonnage de José-Battice ne sera pas démontée, alors que le démontage de l'aiguillage de raccord avec la ligne 38 semblait avoir été programmé. En fait, les rails et traverses neufs prévus pour ce travail ont été enlevés.

En gare de Micheroux, le raccordement Onssels a été démonté de même que l'aiguillage permettant le raccord du faisceau à la ligne 38 en direction de Fléron. Le faisceau de la gare de Micheroux n'est donc plus accessible que du côté de Battice. Le bâtiment de gare, lui, est en état de plus en plus délabré suite aux vandales...

R.R.

La Vennbahn et les lignes adjacentes

En 1981, la ligne touristique des Fagnes a connu un succès certain

Nous avons dénombré 9 parcours aller-retour de trains spéciaux de voyageurs organisés, soit par des groupements, soit à l'initiative de la Direction commerciale de la SNCB.

Samedi 11 avril: Liège-Welkenraedt-St. Vith-T. Ponts-Liège. (GTF)
 Vendr. 28 mai : Liège-T. Ponts-Losheimergraben-Welkenraedt-Liège. (GTF)
 Vendr. 5 juin : Gouvy-Losheimergraben-Welkenraedt-Liège.
 Mercr. 17 juin : Lammersdorf-Malmédy & retour.
 Jeudi 18 juin : Montjoie-Waimes & retour.
 Samedi 15 août : Liège-T. Ponts-Montjoie-Welkenraedt-Liège.
 Samedi 5 sept. : St-Vith-Losheimergraben & retour.
 " " " " : Welkenraedt-Losheimergraben & retour.
 Dimanch 27 sept. : Liège-Welkenraedt-Montjoie-T. Ponts-Liège.

Nous espérons que l'année 1982 verra la continuation de ces initiatives.

Nous posons même la question de savoir s'il ne serait pas rentable et intéressant pour le développement du tourisme dans cette région de prévoir en juillet et en août un parcours régulier le samedi au départ de Welkenraedt (départ vers 9.15h) vers T. Ponts avec retour régulier le dimanche de T. Ponts (départ vers 10.50h).

On avait souhaité dans la région l'organisation, en hiver, d'un train de skieurs Welkenraedt-Bütgenbach. Mais, vu certaines limitations de vitesse à 20 km/h imposées par la SNCB sur certaines sections, le train aurait mis plus de 4 heures pour arriver à destination... On espère concrétiser le projet en 1983.

Ligne 36C dite "De l'Aéroport"

Depuis le 04.01.82 et pour une durée de 2 mois, les trains de soirée sont remplacés par des autobus pour permettre des travaux de voie. Ces autobus partent de la gare centrale à Bruxelles et ne desservent pas Bruxelles (Nord). Pourtant, Bruxelles (Nord) continue à afficher automatiquement par télépancartage tous les trains vers l'aéroport... alors que certains trains sont supprimés. Le voyageur s'y retrouve-t-il?

Inauguration de la traction électrique sur les lignes 78 et 75A entre St-Ghislain et Mouscron via Tournai

La mise en exploitation voyageurs électrique date du 10.01.82. Le Ministre des Communications a inauguré la ligne le 19.01.82. A cet effet, un train ministériel a été organisé au départ de Bruxelles (Midi) vers Mons via la ligne 96, puis Blaton - Antoing et Tournai où avait lieu une réception à l'Hôtel de Ville. Retour par le même trajet.

Composition au départ de Bruxelles Midi : HLE + 2B M4 + 2A M4 + 1B M4 + HLE.

Un train complémentaire composé de deux automotrices de Schaerbeek a effectué le trajet Mouscron-Tournai et retour pour amener les personnalités de Mouscron dans cette dernière ville.

A cette occasion, le bourgmestre de Tournai, M. Van Spitael, a prononcé un discours dont nous avons retenu les passages suivants :

" Si un pas est ainsi franchi vers la mise sous traction électrique de notre réseau, il convient toutefois - et sans parler bien sûr des graves inconvénients que les brusques rigueurs de l'hiver viennent de nous faire supporter - de dénoncer la légitime indignation de nos navetteurs, auxquels l'électrification de leur ligne n'a apporté, - jusqu'ici en tous cas -, que de nouvelles et considérables tracasseries, et notamment dans la fréquence et le respect des horaires de leurs moyens ferroviaires de transports. Et je citerai tout particulièrement à ce propos, la désolante situation nouvellement créée dans les stations de Péruwelz et d'Antoing qui subissent paradoxalement et fort injustement le "choc en retour" en quelque sorte, des bienfaits de l'électrification puisque la plupart des liaisons rapides ne s'arrêtent plus dans ces gares.

Cela étant dit, je voudrais aussi rappeler, combien nous attendons avec autant de motivation, que le sort de la liaison Tournai-Bruxelles par le rail, soit également réglé au plus tôt, le sort de cette trop célèbre "ligne 94" qui a fait perdre tant d'heures aux travailleurs et qui a fait couler tant d'encre et tant de salive, tant les difficultés de rejoindre rapidement la Capitale sont nombreuses et se corsent avec le bouchon de Hal.

Et je veux, Monsieur le Ministre, insister à ce propos sur deux aspects précis de cette jonction nouvelle entre la Capitale et la Métropole du Nord Français (Bruxelles-Tournai-Lille).

Le premier, bien sûr, c'est précisément son caractère international dont l'importance ne saurait échapper à personne.

Vos prédécesseurs n'avaient pas manqué de le comprendre et le dernier en date, Monsieur Valmy FEAUX en particulier, avait entrepris avec le Gouvernement Français et avec son Collègue Monsieur Charles FITTERMAN présentement Ministre des Transports, un dialogue fructueux que - nous voulons le croire - vous aurez à coeur de poursuivre, de telle sorte que l'électrification de la jonction ferroviaire entre nos deux pays soit épargnée désormais de toute embuche. L'autre souci concerne plus directement encore, une vaste portion du territoire du Grand Tournai. Je veux parler, vous l'aurez deviné, du redressement de cette ligne 94, projeté à hauteur de l'ancienne commune de Béclers.

Un peu de bon sens et de réalisme aurait assurément suffi à nous éviter ce véritable "sac de noeuds" et à permettre à toutes les autorités responsables d'apprécier, sans perte de temps, les légitimes protestations des Tournaisiens concernés, ainsi que celles de leur édilité qui n'a pas manqué de réagir, en votant à l'unanimité, une motion réclamant le maintien de la ligne 94 dans son tracé actuel, entre Tournai et Barry.

Nous avons dit l'effarement de nos agriculteurs devant l'ampleur des expropriations envisagées. Nous avons dit - et je le réaffirme avec force aujourd'hui - que les centaines de millions qui seraient consentis pour ce projet, n'auraient aucune commune mesure avec le gain de temps dérisoire offert par le tracé rectifié, mais que, bien au contraire, ces énormes investissements seraient infiniment plus précieux s'ils se trouvaient consacrés à l'extension et à l'amélioration des transports en commun dans toute notre entité. (sic. Ndlt. !)

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

COMMUNIQUE DE PRESSE

A partir du 10 janvier 1982, la traction électrique remplacera la traction diesel sur le tronçon Mons - Tournai - Mouscron de la dorsale wallonne. Les bruits les plus divers ayant circulé quant aux nouveaux horaires de trains, la Société tient à faire les mises au point suivantes :

- 1) Les horaires adoptés préfigurent la mise en service ultérieure de trains intervilles (IC) et interrégionaux (IR).
- 2) Dans l'immédiat, les gains de temps seront encore minimes, car l'ensemble des travaux d'infrastructure n'étant pas terminés, certains ralentissements à 90, à 60 et même à 40 km/h subsisteront, notamment dans les gares de Mouscron

et de Tournai. Dès lors, la durée des trajets des trains omnibus ne sera réduite que de 5 minutes entre St-Ghislain et Tournai, réduction qui sera seulement de 1 minute pour les semi-directs.

3) En ce qui concerne le nouveau service des trains, la situation au 10 janvier se présentera comme suit :

a) Les samedis :

24 trains omnibus et 27 semi-directs, soit 51 trains, contre 23 omnibus et 4 semi-directs ou 27 trains en 1979.

b) Les dimanches :

26 trains omnibus et 27 semi-directs, soit un total de 53 trains, contre 21 omnibus et 4 semi-directs, soit 25 trains en 1979.

c) Du lundi au vendredi :

44 trains omnibus et 27 semi-directs, soit un total de 71 trains, contre 28 omnibus et 19 semi-directs, soit un total de 47 trains en 1979. A ces chiffres s'ajoutent encore un train d'écoliers le mercredi et, en semaine, quelques trains de navetteurs.

En ce qui concerne plus particulièrement Péruwelz, où de nombreuses revendications ont été enregistrées, il convient de noter que la clientèle de cette gare se verra offrir, à partir du 10 janvier 1982, pour les deux sens de marche, 21 arrêts les samedis, 23 arrêts les dimanches et 49 arrêts en semaine, dont 3 arrêts de trains IR dans le sens Mons - Tournai et 4 arrêts de trains de l'espèce dans le sens Tournai - Mons; que les mercredis s'y arrêtera également un train supplémentaire d'écoliers, ce qui porte le nombre total des arrêts, pour une semaine de sept jours, à 290, alors qu'il n'était que de 274 en mai 1979, date du dernier service ferroviaire complet avant les interruptions de trafic pour les travaux d'électrification.

En résumé, la S.N.C.B. souligne que l'organisation de trains IC et IR postule une limitation des arrêts des trains dans les grandes villes et villes moyennes; que sur la ligne 78 circuleront 51 trains contre 27 les samedis, 53 trains contre 25 les dimanches et 71 trains contre 47 en semaine.

De ce qui précède on peut conclure que le nouveau service rendu à la clientèle sur cette ligne lui apportera une amélioration indiscutable.

Commentaires de la rédaction.

Il nous paraît intéressant de préciser que Péruwelz possédait 17.101 habitants en 1977, en regroupant cependant 10 anciennes communes. Les arrêts des trains dans la gare de Péruwelz concernent dans la presque totalité des trains omnibus.

Les horaires de ceux-ci sont tels qu'ils ne permettent pas des correspondances immédiates de et vers Charleroi (Dorsale wallonne). Dans le sens vers Charleroi, le temps de correspondance est de 20' à Blaton ou à St-Ghislain. Dans le sens Charleroi vers Péruwelz, le temps est de 22'.

Il n'existe pas de relation omnibus directe entre Péruwelz et Mouscron. A Tournai la durée d'attente pour cette relation est d'environ 25' avec le semi-direct : il faudra ainsi une heure et quatorze minutes pour parcourir les 38 Km séparant les 2 villes. A certaines périodes de la journée, la durée du trajet sera réduite à une heure!.... Au mieux la vitesse réelle ou nette sera donc de 38 Km/h!....

C'est dire si une fois de plus le problème ne se pose pas au niveau des arrêts de tel ou tel train dans telle ou telle gare mais bien au niveau de l'établissement des horaires prévoyant des correspondances immédiates judicieuses.

Les relations ferroviaires à l'intérieur de la Suisse sont un exemple à méditer.

Il est plus que temps de réfléchir à cette question si l'on veut maintenir ou récupérer une clientèle!

Ligne 62 - Ostende - Gistel - Torhout.

Nous avons eu connaissance de la création prochaine d'une ligne de chemin de fer touristique entre Ostende et Torhout - Ligne 62.

Suite aux démarches du B.V.S. (a.s.bl Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief) on a renoncé à démonter la voie unique qui n'était plus utilisée.-

L'évolution des démarches est la suivante :

- Le 8 mai 1980 il a été décidé officiellement de préserver la ligne 62 entre Snaaskerke et Torhout.
Une visite des autorités communales et provinciales à Gistel a eu lieu le 30 juin 1980.
- La semaine du 5 avril 1981, s'est tenue une semaine ferroviaire pour informer le public.
Une des activités fut la réalisation d'un concours de véhicules non conventionnels vélos et voitures sur rails. Véhicules qui avaient été adaptés avec des roues à gorges. Les pompiers de la ville participèrent au concours avec un véhicule baptisé Barbara.

Enfin, le journal " De Standaard" publie en première page de l'édition du 4 août 1981 la photo d'une locomotive à vapeur débarquée la veille à Zeebrugge.

Il s'agit d'une machine type 020 anglaise que des amateurs britanniques habitant notre pays ont acquise et fait traverser la manche. Ils espèrent pouvoir rouler sur la ligne 62 dès 1982.-

Dans la région de La Louvière (lignes 108 et 112).

Le 09.01.82, la gare d'Haine-St-Pierre était définitivement fermée tandis que le lendemain (dimanche 10), la gare de La Louvière Sud était ouverte au service voyageurs. Aucune inauguration n'a eu lieu. Et pour cause! Doit-on être fier d'une gare dont les installations sont situées à l'écart de toute voie de communication, pratiquement sur un terrain vague, au pied d'un petit terroir. Aucune ligne d'autobus ou de tramway ne la dessert. Le quartier d'habitations le plus proche, celui de la rue "Mitant des Camps", n'est "relié" à cette gare que par un sentier non éclairé qui ressemble plus à un bournier, sinon un coupe-gorge. Les installations sont composées d'un baraquement provisoire (un de plus sur le réseau), un couloir sous voies (pour 5 voies à quai) situé à bonne distance du bâtiment. Dès lors un conseil : si vous souhaitez utiliser cette gare, présentez-vous suffisamment tôt pour parcourir le long chemin pédestre qui est réservé aux voyageurs courageux. La gare est située derrière l'ATD de Haine-St-Pierre. On peut dès lors dire qu'elle ne rendra un véritable service qu'au personnel de cet atelier. La boucle est ainsi bouclée : le voyageur véritable est une fois de plus oublié. Car cette gare est créée en remplacement de celle d'Haine-St-Pierre qui était située en pleine agglomération. On nous objectera sans doute que l'infrastructure et les moyens d'accès seront perfectionnés ultérieurement ; on dit même qu'une ligne de tramways serait détournée. Toutefois, tout ceci se fait dans le désordre : les conditions actuelles décourageront les voyageurs... et il sera vite trop tard pour les ramener au rail!

Un membre de Péronnes nous signale aussi que, dès le 10/1/82, et à cause des intempéries, les autobus de substitution de la ligne 112 ne purent desservir la nouvelle gare de La Louvière (Sud). Ajoutons cependant que la SNCB prit alors la décision de faire arrêter ces autobus à la bifurcation (terrain de football de Haine-St-Pierre). Toutefois, suite aux plaintes et pétitions des usagers, ces mêmes bus ont recommencé à desservir la gare d'Haine-st-Pierre dès le 18/1. Toutefois, les trains et autorails de la ligne 108 ne desservent plus cette gare.

Enfin, depuis le 10/1/82, le tronçon La Louvière (Sud) - Binche est exploité à voie unique, la voie du sens vers Binche étant hors service pour permettre l'aménagement de la nouvelle bifurcation et pour permettre la rectification de la courbe de Ressaix.

Petite annonce

L'A.S.B.L. ACTION CULTURELLE TILFFOISE organisera en aout 82 à Tilff une exposition sur le thème "LES MOYENS DE TRANSPORT DANS LA VALLEE DE L'OURTHE". Une partie de cette exposition tentera de retracer l'historique du Chemin de Fer dans la région Angleur-Tilff-Esneux-Comblain (lignes 42-43)
Un appel est lancé à tous ceux qui possèderaient des documents (photos, plans, maquettes) pouvant contribuer à enrichir cette manifestation. Ils peuvent prendre contact avec

ALBERT VOORN 105 rue de la GROTTÉ 4040 TILFF
OU FRANCIS BECKERS 15 rue de la DOUVE 4050 ESNEUX.
D'avance, merci.

Ligne 114

Par note du 11.01.82 les services ES de Mons signalent la suppression du tronçon Houdeng-Goegnies-Trieu-à-Vallée de cette ligne. Ce tronçon était déjà hors service. La ligne 107 entre la voie A de la ligne 112 à la bifurcation de St-Vaast et Houdeng-Goegnies reste en exploitation. Selon le PSS, il y a encore à Houdeng-Goegnies 5 voies de gare, dont 2 à quai, une cour à marchandises et 6 raccordements. Le quai et l'abri de Trieu-à-Vallée étaient encore figurés à un supplément au PSS ligne 114 au 05.11.1980.

On notera qu'il reste un tronçon en exploitation de la ligne 114 : Soignies - Soignies (Carrières), d'une longueur de 2 kilomètres.

R.H.

Ligne 132 Charleroi - Walcourt - Mariembourg

Suite aux décisions du Conseil d'Administration de la SNCB, les services concernés procèdent actuellement à une refonte des horaires voyageurs sur cette ligne. Un horaire cadencé y serait introduit, et on desservirait Couvin pour l'horaire d'été 1982. Les rames réversibles M1, qui assurent présentement la totalité des circulations, seraient remplacées par les autorails triples série 40 mutés de Courtrai.

On peut souhaiter que ces engins soient sérieusement révisés, car leurs prestations du côté d'Hasselt furent décevantes.

H.A.

Ligne 150 - section Falisolle-Maredret

Par note du 1er février 1982, les services ES de Charleroi annoncent que, à titre de régularisation, la ligne 150 est mise hors service à partir de Aisemont (EK 5.920) où un heurtoir est placé. Le raccordement n° 2 SA Carrières Moreau est supprimé. Idem d'ailleurs en ce qui concerne la cour de Mettet et les deux raccordements.

On notera que le tronçon de Mettet (exclu) à Maredret était déjà hors service au PSS du 26/08/74. La présente note met hors service le tronçon d'Aisemont (exclu) à Mettet (inclus). Reste donc en exploitation la section Tamines - Aisemont, sur une longueur de 5,92 km. Subsistent sur cette section :

- le raccordement MOUYARD à Falisolle
- la cour aux marchandises d'Aisemont
- le raccordement Carrières et Fours à Chaux à Aisemont
- le raccordement n°1 Carrières Moreau à Aisemont.

R.H.

conseil d'administration SNCB

mardi 24 novembre 1981

Il a décidé la mise en vigueur d'un tarif commun pour le transport de certaines marchandises par wagon complet dans les relations avec la République Fédérale d'Allemagne.

Il a arrêté aussi le programme des travaux et d'acquisitions de biens d'investissement, notamment de matériel roulant, pour l'année 1982, dont l'exécution doit permettre de poursuivre la modernisation du réseau en vue de la promotion du transport par la voie ferrée, en contribuant en même temps dans une mesure importante au maintien de l'emploi dans toute une série de secteurs industriels de notre pays.

Il a décidé aussi la réorganisation du transport des voyageurs dans la région d'Entre Sambre et Meuse moyennant l'amélioration du service des trains sur la ligne Charleroi - Mariembourg, à partir de fin mai 1982.

Il a approuvé ensuite une série de travaux, tels que : la construction en vue de la suppression du passage à niveau n° 23 sur la ligne Liège - Hasselt, d'un passage supérieur et de rampes d'accès au passage sous voies en gare de Liers; la réfection d'ouvrages d'art, la démolition d'ouvrages d'art hors service et la construction d'un mur de soutènement sur la ligne Pepinster - Spa - Géronstère; la restauration d'un pertuis du tunnel de Veurs et de celui de la Galoppe sur la ligne Glons - Montzen; la pose d'un câble téléphonique pupinisé ainsi que de câbles de signalisation et d'alimentation sur la ligne Welkenraedt - Montzen; la modification et l'équipement d'installations de passages à niveau au groupe de Namur; l'exécution de travaux extérieurs de signalisation dans les gares de Charleroi Sud et de Monceau formation; la confection d'un câble téléphonique destiné au tronçon Mouscron - frontière française en relation avec l'électrification de la ligne vers Lille; la fabrication et la pose de câbles téléphoniques et d'alimentation sur les tronçons Haine-St-Pierre - Binche et Haine-St-Pierre - Piéton - Charleroi Sud; les travaux d'équipement électrique de la nouvelle cabine de signalisation en gare de Bruxelles Midi; le remplacement d'abris-parapluie en gare de Diest; la construction de quatre ouvrages d'art devant permettre la suppression des passages à niveau nos 31 et 33 à Aalter; le remplacement du passage supérieur situé à la "Godveerdegemstraat" à Zottegem; l'établissement de chemins latéraux, moyennant l'élargissement de l'assiette de la voie, en vue de la suppression de quatre passages à niveau sur la ligne Denderleeuw - Courtrai et également de l'élargissement de l'assiette de la voie ainsi que l'aménagement de quais et de passages à niveau de la ligne Termonde - Schellebelle; l'exécution de la deuxième phase de renouvellement du revêtement de sol du terminal pour conteneurs au port d'Anvers; la construction d'une sous-station de traction et d'une nouvelle cabine de signalisation à Hal; l'installation ou l'extension de l'équipement électrique dans les sous-stations de traction de Denderleeuw, de Malines, de Willebroek et de Termonde et de quatre postes de sectionnement dans la même région ainsi que l'installation de disjoncteurs d'alimentation supplémentaires et des travaux de câblage et de signalisation à Termonde; l'établissement d'une nouvelle sous-station de signalisation et d'un poste d'alimentation dans un bâtiment de service situé sur la ligne Bruges - Knokke à Dudzele; l'implantation de signaux automatiques et la modernisation de l'équipement de passages à niveau sur la ligne Hasselt - Liège; la modernisation de deux ponts portiques à Zeebrugge.

En sa séance du 24 novembre 1981, le Conseil d'Administration de la S.N.C.B. a adopté deux mesures extrêmement importantes pour les relations du transporteur, le chemin de fer, avec sa clientèle.

Il s'agit de :

- la suppression du contrôle des titres de transport à l'entrée des gares;
- l'amélioration de l'accueil des voyageurs dans les gares principales du pays.

*
*

Suppression du contrôle des titres de transport à l'entrée des gares.

Le contrôle des titres de transport s'effectuait à l'origine en trois endroits différents : à l'entrée de la gare, dans le train et à la sortie de la gare.

En 1966, la S.N.C.B. avait déjà procédé à une première simplification de cette façon de contrôler par la suppression du contrôle à la sortie de certaines gares. Dès 1972, cette suppression fut généralisée progressivement.

A l'image de la situation existant dans presque tous les autres pays de l'Europe occidentale, la S.N.C.B. vient à présent de décider de procéder à la suppression complète, à partir du 1er janvier 1982, du contrôle des titres de transport à l'entrée des gares, opération qui était d'ailleurs déjà assouplie à certaines heures de la journée.

Cette mesure nouvelle poursuit un double but :

- rendre plus aisé l'accès aux trains dans toutes les gares du pays et promouvoir ainsi l'attractivité du transport en commun;
- mieux intégrer les gares dans la vie socio-économique de la cité et valoriser davantage ainsi le domaine public.

La suppression du contrôle des titres de transport à l'entrée des gares ne peut cependant être réalisée, d'une part, qu'en renforçant le contrôle dans les trains, et d'autre part en prescrivant des mesures administratives destinées à dissuader la fraude ou à indemniser correctement la S.N.C.B. pour le dispositif spécial qu'elle doit mettre en place en vue de dépister les véritables fraudes et de traiter les dossiers afférents à ces actes indelicats.

De plus, considérant certains phénomènes marginaux déplorables de la société actuelle (violence, vandalisme), la S.N.C.B. a estimé devoir apporter une restriction dans le libre accès à une partie des installations de certaines gares. L'accès aux quais y reste, en effet, subordonné à la possession d'un titre de transport ou d'un ticket de quai.

Compte tenu de l'ensemble de ces données devant régir les relations futures de la S.N.C.B. avec sa clientèle voyageurs, les nouvelles règles du jeu peuvent désormais être définies comme suit :

- a) Au départ des gares où la vente de titres de transport est assurée, le principe est simple : toute personne peut entrer librement dans les installations, mais doit être muni d'un titre de transport lorsqu'elle accède au quai pour s'embarquer dans un train ou d'un ticket de quai lorsqu'elle veut accompagner ou accueillir quelqu'un;
- b) Il peut arriver cependant que le voyageur se présente à la dernière minute ou s'aperçoive qu'il a oublié son abonnement. Dans ce cas, le voyageur doit prévenir le personnel du train avant de s'embarquer et le prix du voyage majoré d'une taxe de confection de 50 F est perçu dans le train. Cette taxe est justifiée par le fait que le voyageur provoque des frais supplémentaires;
- c) Si le voyageur ne prévient pas le personnel du train, il ne respecte pas les règles du jeu. Cette inobservance est sanctionnée lors du contrôle dans le train par la perception du prix du voyage majoré d'une surtaxe de 600 F.

Le contrôle dans le train continue à être assuré par le personnel de garde desservant le convoi. Le renforcement de ce contrôle normal est réalisé par des équipes spéciales itinérantes composées de 4 contrôleurs.

- d) Lorsque le paiement immédiat ne met pas fin à l'irrégularité constatée, la S.N.C.B. doit réclamer, outre le prix du voyage, une surtaxe en vue de couvrir les frais du dossier qu'elle se voit obligée de constituer. Cette surtaxe est fixée à 1.200 F.
- e) Le voyageur qui s'embarque dans une gare où la vente de billets n'est pas assurée a, quant à lui, pour seule obligation de prévenir le personnel du train de sa situation au moment de l'embarquement. Il est régularisé sans taxe de confection, ni surtaxe.
- f) Il en est de même du voyageur muni d'un titre de transport de 2e classe qui se décide par après à voyager en 1ère. Il signale préalablement ce changement au personnel du train et paie la différence de prix.

Amélioration de l'accueil dans les gares principales du pays.

Pour rendre plus attractif encore le transport de personnes par chemin de fer, la S.N.C.B. a décidé, corrélativement à l'abandon du contrôle des titres de transport à l'entrée des gares, d'améliorer l'accueil dans les gares principales du pays.

La réalisation de cet objectif qui constitue une préoccupation constante de la S.N.C.B., est poursuivie par la création d'un corps spécial d'agents d'accueil dont les membres sont affectés aux gares principales en fonction de l'importance de leur trafic voyageurs.

La mission de ce corps spécial consiste à se porter au devant de la clientèle en vue de :

- l'aider lorsqu'elle rencontre des difficultés dans la recherche d'un service ou pour se déplacer à l'intérieur de la gare;
- l'informer sur tous les aspects de son voyage (heures de départ ou d'arrivée des trains, retards, perturbations, quais d'embarquement, correspondances, prix de transport, vente de billets, lieux de commodités, etc.);
- l'informer aussi lorsqu'elle recherche des renseignements divers au sujet de la localité ou de la région desservie par la gare;
- veiller au maintien d'un environnement agréable, aussi bien à l'intérieur de la gare qu'à ses abords immédiats;
- assurer l'accompagnement de bout en bout (hébergement éventuel compris) à l'intention de groupes déterminés se déplaçant ensemble par chemin de fer.

Il va de soi que la mise en place de ce corps d'agents d'accueil hautement qualifiés requiert au préalable une sélection et une formation soignées, ce qui prendra un certain temps. C'est pourquoi il n'est pas encore possible à l'heure actuelle de préciser avec certitude la date à laquelle ce corps sera opérationnel.

La S.N.C.B. met cependant tout en oeuvre pour que le nouvel objectif d'accueil ainsi arrêté, soit réalisé concrètement au plus tôt.

vendredi 18 décembre 1981

Il a approuvé la mise en vigueur d'une nouvelle tarification pour le transport de minerais par trains complets ainsi que la création d'un "Tarif Benelux" pour le transport de marchandises non-C.E.C.A. en wagons complets.

Il a décidé l'acquisition de 300 wagons destinés au transport de rouleaux de tôles, dont la construction procurera quelque 235.000 heures de travail au secteur de la fabrication de matériel ferroviaire dans notre pays.

Il a approuvé ensuite une série de travaux, notamment l'aménagement de quais et d'abris-parapluie en gare de Charleroi Sud; la reconstruction du "Pont des Vendéens" à Tournai, en vue d'adapter celui-ci aux impératifs du gabarit électrique et du trafic routier; l'entretien des ouvrages d'art sur le tronçon Dinant - Givet de la ligne Namur - Givet; l'équipement électrique du centre de caténaires à Visé-Haut; la manipulation de terres et de déchets dans la gare désaffectée de Vellereille-Sec; en vue de l'établissement d'une troisième voie dans le cadre de l'amélioration de la circulation des trains sur la ligne Bruxelles - Namur, les travaux d'élargissement de la plateforme et la pose de la troisième voie entre Doitsfort et Hoeilaart ainsi que l'exécution de travaux d'ouvrages d'art sur cette section, e.a., le prolongement du passage inférieur à la Drève des Deux Montagnes, la construction d'un passage supérieur à l'ave-

nue Van Kerm et d'une passerelle pour piétons au chemin de la Forêt de Soignes, le prolongement du passage inférieur de la Drève des Bonniers, l'établissement d'un passage inférieur à la chaussée de Groenendael et d'un passage supérieur à la Engelse laan et à la rue G. Bary; le renouvellement des terminaux du bureau central de réservation à Bruxelles; l'installation de ponts portiques roulants, en vue du développement du transport combiné rail-route, dans les gares de Bressoux, Schaerbeek Josaphat et d'Anvers-Schijnpoort; la réfection des chemins de roulement des ponts roulants au dépôt central de la Voie à Schaerbeek; l'établissement d'aires de parcage pour autos et bicyclettes à la gare de Courtrai; l'aménagement des installations de voies au bassin "Amerika" du port d'Anvers ainsi que la construction d'une cabine de signalisation provisoire en vue de l'exécution de travaux d'infrastructure au pont-rail "Schijnpoort"; la construction d'un passage supérieur et l'adaptation de l'assiette des voies à Montaigu-Zichem en vue de la suppression du passage à niveau n° 95 de la ligne Louvain - Hasselt; le déplacement de la cour aux marchandises à St-Trond en vue de libérer des terrains pour l'établissement d'une aire de parcage de voitures du côté du bâtiment des voyageurs; l'aménagement des bâtiments et des quais de transbordement au centre routier de Louvain; le renouvellement partiel de la couverture de la toiture et de la menuiserie extérieure du bâtiment du groupe à Gand; le renouvellement de câbles téléphoniques dans les gares d'Ostende formation et de Blankenberge; l'installation de sonorisation dans la gare de formation de Gand Maritime.

vendredi 29 janvier 1982

sous la présidence de Monsieur H. DE CROO, Ministre des Communications.

Il a exprimé sa gratitude à sa clientèle pour la correction et la compréhension dont elle a fait preuve, pendant la semaine du 11 au 15 janvier, malgré les désagréments qui lui étaient causés par les graves perturbations dans la circulation des trains dues aux intempéries d'une intensité exceptionnelle, qui avaient affecté principalement le centre du pays; il a rendu hommage aussi au comportement de son personnel qui a fait de grands efforts pour tenter de maintenir le service des trains pendant cette période difficile.

Il a examiné en détail les causes techniques de ces perturbations et a prescrit des mesures énergiques pour accélérer les travaux d'infrastructure et d'équipements permettant de "fluidifier" le trafic des trains dans les gares de Bruxelles, le renforcement du dispositif d'urgence en cas de chutes de neige abondantes ainsi que la meilleure information du public en général et des voyageurs dans les installations ferroviaires et dans les trains.

Il a approuvé, par ailleurs, une série de travaux.

(détails non passés - NDLR)

PARCOURS MENSUELS RECORDS DES ENGINs MOTEURS.

Cette nouvelle rubrique, classée par séries d'engin, renseigne celui d'entre eux qui a effectué le parcours le plus important au courant du mois, avec l'indication du kilométrage exact. Les nombres de km ne représentent donc PAS la moyenne des km effectués pour une série d'engins déterminée.

OCTOBRE 1951

N° HLE / Nbre km	N° AM/Type/Km
1501 - 14.632	014(50) - 9 141
1607 - 22 993	048(53) - 9 708
1804 - 22 909	077(54) - 15 938
2010 - 19 513	517(55) - 16 136
2226 - 17 119	148(56) - 15 827
2343 - 16 795	185(62) - 15 748
2505 - 15 347	245(63) - 16 079
2556 - 21 756	262(65) - 15 152
2612 - 14 301	600(SABEMA) 7 955
2803 - 6 041	639(66) - 17 969
2904 - 6 688	650(70) - 16 787
	677(73) - 15 135
	717(74) - 14 310
	740(76) - 13 873
	772(79) - 13 795
	<u>838(75) - 24 941</u>
	903(NS) - 9 091
	958(POST)-13 177
N° AR / Km	
4006 - 9 373	
4315 - 12 782	
4405 - 9 555	
4502 - 8 898	
4609 - 10 818	
4911 - 8 891	

N° HLD / Km	N° HLR / Km
5157 - 12 260	7001 - - 3 455
5204 - 10 434	7101 - - 2 269
5302 - 13 754	7215 - - 3 527
5404 - 10 383	7342 - - 5 396
5530 - 15 690	7409 - - 4 329
5524 - 11 878	8001 - - 3 372
6110 - 11 104	8221 - - 3 925
6322 - 14 125	8312 - - 2 160
6406 - 5 005	8442 - - 3 043
6505 - 7 481	8514 - - 3 162
	9129 - - 1 420

NOVEMBRE 1951

N° HLE / Nbre Km	N° AM/Type/Km
1504 - 15 255	011(50) - 8 506
<u>1507 - 23 115</u>	039(53) - 9 965
1804 - 22 519	106(54) - 15 716
2025 - 14 492	511(55) - 15 326
2248 - 13 757	149(56) - 12 959
2353 - 16 340	174(62) - 18 925
2508 - 17 050	228(63) - 16 605
2554 - 18 439	270(65) - 16 334
2607 - 13 303	597(SAB)- 13 831
2802 - 7 157	632(66) - 19 021
2905 - 7 213	653(70) - 14 708
	695(73) - 14 348
	712(74) - 15 374
	740(78) - 16 583
	776(79) - 15 832
	835(75) - 21 709
	904(BEN)- 9.192
	958(POST)- 7 895
N° AR / Km	
4003 - 7 183	
4334 - 12 740	
4406 - 8 483	
4502 - 8 584	
4601 - 9 896	
4911 - 5 862	

N° HLD / Km	N° HLR / Km
5161 - 12 739	7001 - - 2 487
5201 - 10 455	7101 - - 2 173
5313 - 14 418	7204 - - 3 625
5401 - 11 566	7341 - - 4 300
5516 - 13 997	7404 - - 3 758
5925 - 10 662	8001 - - 2 591
6020 - 9 975	8224 - - 3 425
6279 - 13 982	8306 - - 2 382
6401 - 5 115	8423 - - 2 839
6503 - 7 727	8516 - - 2 576
	9129 - - 1 156

Mr. RiXt

Le club de marche " Les Fins Mollots" de Verviers met en vente un lot excédentaire de plaquettes représentant une motrice de la seconde génération de la STIV. Ces plaquettes, en aluminium, de format 8 x 11 cm, sont en impression deux tons du plus bel effet. Elles sont à commander exclusivement par le biez d'un versement de 170F (150F + 20F d'envoi) au compte 348-0130895-09 du club précité. Prière de bien mentionner l'identité et l'adresse exactes.

TRAINS SPECIAUX - CIRCULATIONS EXCEPTIONNELLES

- Période de Juin à décembre 1981 -

JUN

Mardi 2 :

Inauguration officielle de la traction électrique sur la l. 60 Bruxelles - Lokeren. Itinéraire du HK ministériel : Brux-Midi - Jette - Opwijk - Termonde (et retour).

Composition : HLE 2214 (avec drapeaux) - 1 M4B - 2 M4A - HLE 2226.

Un 2e HK composé des AM(D) 779 et 780 amena les participants de Lokeren et de Zele à Termonde. N.B. La disposition particulière des HLE dans la rame (une en tête et une en queue), systématique pour tous les derniers HK d'inauguration, offre l'avantage de rendre superflue toute évolution aux gares terminus ou de retroussement, la HLE de queue se faisant toujours tracter "comme véhicule".

Du 10 au 27 :

Parcours spéciaux sur toutes les lignes principales du réseau de la draine suisse SPENO SM 775, apte à mesurer l'usure ondulatoire des voies parcourues; ce défaut affecte la planéité des rails, provoquant des désagréables vibrations dans les HV à grande vitesse. Les mesures ayant lieu à 50 Km/h max. et en VP, l'engin devait fréquemment être garé pour éviter d'autres HK plus rapides. Mais afin de ne pas interrompre la continuité des mesures, c'est la draine qui restait en VP alors que le HK qui l'évitait la doublait par la voie de garage...

Samedi 13 :

Ramenant les vacanciers belges partis le 30.05 par le même moyen (voir Tf. n° 20), 1 AR SNCF (x 2843) + 1 remorque (xrab 6048) du dépôt de Lyon-Vaise venant de Arvant (F.) a circulé entre Quévy et Brux-Midi. Après garage à l'ATE Brux-Midi, la rame est répartie à vide le lendemain matin par le même itinéraire.

Jeudi 25 :

- Pour acheminer un groupe de ± 350 participants du troisième âge de la région anversoise en excursion organisée par la BRT dans les Ardennes, 1 HK spécial, dénommé "Le bon vieux temps", est mis en marche entre Anvers C. et Vielsalm via l. 27 - 53 - 36 - 43 et 42 par Muizen, Louvain, Liège G. et Trois-Ponts.
Remorque : HLE 2607 entre FN et FL, HLD 5501 (NK) entre FL et Vielsalm.
Composition : HL - 3 M4B - SR 2 - 2 M4A. A Liège-G., lors de l'échange des HL, 2 fourgons-générateurs HT seront ajoutés en tête du HK, pour fourniture du courant 3000 v. indispensable au fonctionnement des HV M4.
A remarquer qu'il s'agissait de la 1ère circulation de HV M4 sur les lignes 42 et 43.
A l'arrivée à Vielsalm, les macralles étaient au rendez-vous ... Les participants furent ensuite conduits en bus SNCV à Becheffa, pour le pique-nique.
Après la visite de la région, le retour se fit dans l'après-midi par le même itinéraire.
- Pour acheminer un groupe d'excursionnistes, l'AR triple 4005 (LK) circule de Poperinge à Dinant via l. 66 - 89 - 50A - 161 et 154 par Courtrai, Audenaerde, Denderleeuw, Jette, Bru Q-L. et Namur. Retour le soir par le même itinéraire.

JUILLET

Samedi 18 :

Pour son rapatriement au Luxembourg, la HL vapeur 5621 du GAR (type l - 5 - 0) a circulé par ses propres moyens de l'ATD Kinkempois (où elle était garée froide depuis sa prestation au CFV 3 V en été 80) à Gouvy, où elle fut débiellée et remorquée par une HLD CFL jusqu'au dépôt de Pétrange, la réglementation CFL n'autorisant pas les circulations vapeur sur son réseau, et certaines courbes rencontrées ne permettant pas le passage d'engins à bielles. La HL tractait son propre HG-atelier, contenant de l'outillage et du charbon.
(Hg couvert 2 essieux CFL bleu-gris, n° 1748).

AOUT

Samedi 29 :

Organisée par la ligue des familles de Meulebeke, l'excursion annuelle avait pour but le Walibi, à Wavre. Le HKE, composé de 6 HV M2, devait à cet effet emprunter la 1. 73A, Tielt-Meulebeke, interdite à tous les engins moteurs, excepté ... aux locotracteurs série 91, en égard à l'état désastreux de la voie (pratiquement à l'abandon). C'est ainsi que le matin, la rame se rendant à vide au départ de FGSP, fut remorquée par une HLD série 60 de FKR suivie d'un loco 91 en double traction. A Tielt, la HLD fut différée, et le loco poursuivit seul à 20 km/h jusqu'à Meulebeke. Au retour, c'est le loco qui fut différé et la HLD remise en tête jusqu'à FGSP (via 1. 73 et 75) où eu lieu le 3e échange HL : une HLE jusqu'à Wavre, via 1. 50A - D - 161 et 139, par Brux et Ottignies (tête à Q.).

Au retour, la même technique s'imposa, le loco garé à Tielt étant réutilisé pour la navette vers Meulebeke et retournant à vide en double à FKR.

SEPTEMBRE

Samedi 5 :

A l'occasion du congrès de la ligue des familles tenu à Bütgenbach, un 1er HK est mis en marche entre St-Vith et Losheimergraben, via 1. 48 et 45A, par Waimes, Wevercé et Bütgenbach. Composition : HLD 5526 (FVY) - 1 M2B - 1 M2AB - 1 M2BD.

Un 2e HK circule entre Welkenraedt et Losheimergraben, via 1. 48 et 45A, par Raeren, Seurbrodt, Wevercé et Bütgenbach, où le croisement (!) des 2 HK aura lieu.

Composition : HLD 5504 (GMN) + 11 HV K3.

Il s'avère maintenant qu'il s'agissait bien de la dernière circulation d'un HKV sur la ligne 48, sur la section Waimes - St-Vith promise à un déferement proche, sauf miracle ...

Vendredi 11.:

A l'occasion de la campagne "Bruxelles, une ville pour vivre", tendant à réconcilier les citadins avec leur ville, un HK spécial composé de l'AMQ 829, dénommé "A la découverte des gares bruxelloises" a effectué un périple selon l'itinéraire suivant : Bru Q.L - 1. 26A - Vilvorde - 1. 27 - Bru Nd - 1. D - Midi - Nord - 1. 161 - Bru Q.L.

A bord, un guide commentait les gares rencontrées et les sections parcourues à l'adresse des 400 participants, via l'installation de sonorisation. Un mini-bar ambulante complétait l'ensemble.

A Brux Central, des vedettes de la chanson se sont embarquées pour le Quartier Léopold, où avait lieu l'animation sur podium organisée par la RTBF.

Samedi 12 :

Pour achever un groupe du 3e âge en excursion, l'AR triple 4001 (LK) sortant de G. Rev., circule de Menin à Libramont via 1. 69 - 89 - 50A- 161 - 162 per Courtrai, Audenaerde, Denderleeuw, Jette, Bru QL et Namur. Retour le soir par le même itinéraire.

HK : train

HLE : Locomotive électrique

AM(D) : automotrice(double)

HV : voitures voyageurs

VP : voies principales

AR : autotrail

ATE : atelier de traction électrique

FN : Anvers C.

FL : Liège G.

HLD : locomotive diesel

NK : Kinkempois

SR : voiture bar-dancing

HT : haute tension

LK : Courtrai

GAR : Groupement des amis du rail

ATD : atelier de traction diesel

Hg : wagon marchandises

HKE : train spécial

FGSP : Gand St-Pierre

FKR : Merelbeke

FVY : Gouvvy

GMN : Montzen

AMQ : automotrice quadruple

G. Rev. : grands révision.

Mercredi 7 :

Inauguration officielle de la traction électrique sur la l. 35 entre Aarschot et Hasselt.
Itinéraire du HK ministériel: Brux-Midi - Hasselt et retour via l. 27 - 27A - 53 et 35 par
Vilvoorde - Weerde - Haacht - Bif. Dijlebrug et Aarschot.

Composition : HLE 2223 (avec drapeaux) - 1 M4E - 2 M4A - 2 M4B - HLE 2221.

Une draine d'inspection du groupe de Bxl amena quelques participants visiter les chantiers
d'électrification de la ligne 34 entre Hasselt et Tongres.

NOVEMBRE

Jedi 26 :

- Parcours bisannuel de rodage du train royal entre la remise de Forest et Arlon et retour,
remorqué par HLE 2358.

- Acheminement d'une nouvelle AM Break (n° 302) de l'usine EN de Bruges à Vienne (A) au
laboratoire d'essais de l'UIC pour tests climatiques. (Mesures de l'isolation thermique).
La rame tractée par HLD était encadrée de 2 Hg-"tampons", munis d'un attelage de secours,
côté AM, afin de permettre la remorque dans les 2 sens.

DECEMBRE

Jedi 3 / Samedi 5 :

Circulation du "Train blanc" organisé par RTL, pour la collecte de fonds destinés à l'as-
sistance aux pays en voie de développement.

Composition : HLE (ou D) - Dms (Eurofima) - WL MU (banque) - B 10 t USI SNCF (régie technique) -
A 10 rtu CORAIL SNCF (maquillage) - SR 2 SNCB - A4 B4 USI SNCF (séjour) - I 2 AR
(buffet) - WL UH (loges).

Itinéraire et gares d'arrêt : le 3 :

Luxembourg - 1. 162 - Namur - 1. 125 - Liège-G.- 1. 37 - Verviers C - Liège-G. - 1. 125 - Huy -
Namur - 1. 162 - Luxembourg.

: le 5 :

Luxembourg - 1. 162 - Arlon - 1. 162/50A - Jette (traction Z et adjonction en tête Pw Générateur
HT) - 1. 94 - Tournai - 1. 78 - Mons - (traction E) - 1. 96 - Soignies - 1. 117/124A - Charleroi-
S.- et retour via l.130-162 vers Luxbg.

Dms : fourgon (26,4 m)

WL : Wagon-Lits

Pw : fourgon

Ri Xi .

COMMUNIQUE

Voyage aux Pays-Bas organisé par l'Amicale des Loisirs du Cheminot

Du 20 au 23 mai 1982. Accompagnateur : Marcel LAMBOU. Ce
voyage s'adresse tout particulièrement aux amateurs ferroviaires.
Programme : jeudi 20 : départ de Liège en car vers 7h30 vers
Utrecht via Herentals gare (9.40), visite du musée national
des chemins de fer, chantiers de la nouvelle ligne de tram rapide.
Vendredi 21 : La Haye, transports en commun, gare centrale
Samedi 22 : Amsterdam, musée du tram vivant, réseau de trams
Dimanche 23 : visite du chemin de fer à vapeur de Weert

PRIX : 5600FB (+ TVA et cotisation annuelle à l'ALC pour les
non-membres).

Pour réservation, acompte de 2000FB à verser au compte 340-1613491-
31 de ALC Liège, rue Vapart 25 à 4900 Angleur où tous rensei-
gnements complémentaires peuvent être obtenus.

Jeudi 23.07 - 0 h 15 - 1. 154 - Dave - Déraillement HKM.

Z 56521 Ronet - Athus (17 Hg) remorqué par les HLD 5315 + 5319 (MUT) dérailla en pleine voie des 10 premiers Hg qui se renversent en obstruant les 2 VP, par suite de la rupture d'un amortisseur à la suspension du 1er Hg.

Les dégâts à la voie et au matériel sont très importants. Les 2 premiers Hg, chargés de chaux pulvérulente, sont à ce point endommagés qu'après transbordement du contenu, ils sont boutés au fossé, jugés irréparables.

Des 6e au 9e Hg (chargés de chaux en bloc) et du 10e Hg (ballast), les marchandises se sont répandues sur la voie. Le déblai et le relevage - par grue routière privée, l'accès du chantier par fer étant impossible vu l'état de la voie - seront laborieux. Des bus SNCV assurent la navette entre Namur et Dinant. Le trafic HKM est détourné entre Namur et Bertrix via 1. 162 et 165 par Jemelle. La voie B sera remise en service le 24.07, vers 20.00 h.

Mardi 4.08 - 18 h 05 - 1. 132 - Bif. St-Lambert - Déraillement HKM.

Z 67577 Mariembourg - Walcourt (4 Hg) remorqué par HLR 7302 (LWC) dérailla en pleine voie des 4 Hg qui se couchent sur la voie unique, à ± 300 m en amont de la bifurcation, isolant le tronçon Philippeville - Mariembourg du reste du réseau. Une rame réversible diesel se trouvant à LMS au moment des faits, assurera un service navette sur le tronçon isolé pendant la durée de l'interception, soit 3 jours, ces bus SNCV assurant la navette entre Philippeville et Walcourt.

Lors des travaux de remise en état de la voie, un Hg du service V., chargé de ballast dérailla à son tour, retardant d'autant la levée de l'interception. La circulation sera rétablie vendredi 7.08, vers 16.00 h.

Jeudi 24.08 - 4 h 32 - 1. 15 - Mol - Déraillement de locomotive.

LZ 3079 Hesselat - Mol - HLD 5942 (FNDM) se rendant à vide à Mol pour y assurer un HKV - aborde l'aiguille d'entrée au faisceau en position déviée à 95 Km/h, au lieu des 40 Km/h autorisés.

Sous la violence du choc, la caisse de la HL se renversa sur le flanc et prend feu. Les 2 bogies, restés sur la voie (!), vont emboutir la rame prévue pour être remorquée.

Le CTD est éjecté de sa cabine. Gravement blessé, il succombera à ses blessures.

Le HLD, jugée irréparable après rapatriement à FNDM, sera ferrallée.

L'enquête établit que le CTD, dont la vigilance s'était assoupie après un long service de nuit, n'a pas eu l'attention attirée par le ralentissement annoncé, le signal avertisseur n'étant pas appuyé d'un crocodile à cet endroit.

Samedi 17.10 - 6 h 10 - 1. 100 - Tertre - Collision à un PN.

Z38540 St-Guislain - Tertre Carbo (22 Hg chargés de coke - 1700 t) remorqué par 2e HLD 6006 + 6052 (FGH) heurte lourdement un bus SNCV en panne en plein milieu du PN. Ce bus s'y trouvait depuis la veille à 23 h (!), le personnel SNCV n'ayant pas jugé nécessaire de prévenir la SNCB, croyant la voie hors-service ...

Mardi 27.10 - 7 h 30 - 1. 132 - Montionies-le-Tilleul - Eboulement de terrain.

Suite à la rupture d'une digue du bassin de décantation des carrières situées le long de la voie, les 2 VP sont obstruées par une importante coulée de boue. Le Z 6536 Charleroi-Sud - Mariembourg, rame réversible de 6 HV M1, poussée par HLD 5175 (LNC) surgissant au même moment, ne peut s'arrêter.

Le 1ère HV (pilote) dérailla dans le bourbier. Pas de blessés.

Des bus STIC navettent entre Jamioulx et Charleroi.

La voie A sera rétablie vers 13.00 h. (à 20 Km/h).

Mardi 3.11 - 2 h 10 - 1. 42 - Gouvy - Déraillement HKM.

Lors de l'entrée en gare du Z 47239 Montzen - Esch Belval - (Lux) 34 Hg de minerai - 1790 t, remorqué par les HLD 1819 (CFL) + 5518 (FVY), le 17e Hg dérailla à la suite d'un bris de suspension occasionné par une boîte d'essieu chauffante. La tête du HK s'immobilise dans les aiguilles d'entrée, la queue en VP. Un service de bus SNCV est organisé entre Gouvy et Vielsalm. La circulation est déjà rétablie vers 7.00 h, après une prompt intervention des

Dimanche 22.11 - 16 h 30 - l. 124A - Marchienne-Est - Heurt d'obstacle par HKV.

E 7266 Charleroi-S. - Braine-le-Cte (AM 633) heurte un bulldozer engageant le gabarit, occupé à des travaux dans la cour à marchandises. Le conducteur de l'engin est blessé. Le flanc de la 1ère MV est ouvert sur toute sa longueur par la pelle du bull, agissant comme un véritable ouvre-boîtes ...

Il n'y aura pas à proprement parler d'interruption du service, tous les HK étant déviés par l. 124. (Il y a en effet 4 VP entre Luttre et Charleroi).

Dimanche 13.12 - 19 h 40 - l. 130 - Charleroi-Sud - Manifestation.

Au moment du départ du E 233 Paris-Nd - Moscou, un groupe de ± 60 manifestants occupe la voie en gare, pour marquer leur solidarité avec le peuple polonais. La locomotive de remorque (HLE 1804) est baptisée pour la circonstance d'un grand "SOLIDARITE" peint en rouge sur un des flancs !

Après une rapide intervention de la gendarmerie, tout rentrera rapidement dans l'ordre. La machine arborera cependant cette distinction pendant quelques jours encore ...

Samedi 19.12 - 18 h 05 - l. 162 - Mamer (Lux) - Déraillement HKV.

Par suite d'un quiproquo entre le signaleur et le conducteur, le E 5976 Luxbg - Arlon (AM 634) déraile sur une aiguille intempestivement manœuvrée lors du passage du HK à CVT. Les 2 VP sont obstruées. Pas de blessés.

Un service navette avec AM est instauré entre Arlon et Kleinbettingen.

Les HKI, très nombreux ce jour de départs en vacances, sont détournés entre Arlon et Bettembourg (Lux) via l. 167 et 171 par Athus et Rodange, en traction diésel SNLB et CFL, la SNCF reprenant en E au-delà de Rodange.

La voie A sera rétablie le 20.12 à 9 h 00. De nombreuses perturbations sur la ligne 162 se produiront néanmoins tout au long de la journée.

Mercredi 23.12 - 3 h 52 - l. 162 - Verlaine - Attaque d'un train postal.

Le TAP 15168 Bru-Midi - Luxbg, composé des AM postale 955 + AM(D) 773 s'arrête devant un signal d'arrêt automatique fermé à hauteur du PANG désaffecté de Verlaine. Alors que le CTE s'approche du signal afin de prélever le bon de franchissement réglementaire, 2 individus masqués et armés surgissant du talus tentent de pénétrer dans l'AM, heureusement verrouillée par le personnel de la poste. Après avoir tiré 2 coups de feu, ils s'enfuient sans demander leur reste. L'AM transportait au moins 10 millions de F...

Il s'avèrera lors de l'enquête, que la voie avait été court-circuitée par un câble, opération entraînant la mise à l'arrêt des signaux automatiques, comme en cas d'obstruction de voie ou de déraillements, par ex. Dans cette époque de violence, le plus étonnant est qu'il s'agissait de la TOUTE première fois que l'on s'attaquait à un train postal en Belgique. Avec moins de succès qu'entre Glasgow et Londres, semblerait-il ...

HKM : train marchandises	MV : voiture
Z : train en traction diésel	CTD : conducteur traction diésel
Hg : wagon	PN : Passage à niveau
HLD : locomotive diésel de route	FGH : Saint-Ghislain
MUT : Latour	LNC : Monceau
VP : voies principales	FVY : Gouvy
LWC : Walcourt	HK : train
LMG : Mariembourg	AM(D) : automotrice (double)
V : Service de la Voie	CVT : contre-voie
LZ : Locomotive diésel se rendant à vide pour assurer un train	HKI : train international
FNDM: Anvers-Dam	TAP : train autonome postal
HKV : train voyageurs	PANG : point d'arrêt non gardé.

LE REMPLACEMENT MECANIQUE DES TRAVERSES ET DES RAILS

Depuis une vingtaine d'années, la Société s'est engagée dans une politique de mécanisation des travaux de maintenance des voies. Dans cette optique elle a été dotée, en 1978, d'un équipement spécial de renouvellement des voies appelé « train de renouvellement ».

Cet équipement permet le remplacement des anciens rails et des anciennes traverses d'une manière continue, au fur et à mesure de sa propre progression. Le renouvellement de la voie se fait sous l'engin même : les premiers essieux roulent sur la voie à renouveler alors que les derniers essieux passent déjà sur la voie neuve.

Le train de renouvellement est constitué d'une unité de renouvellement et de wagons plats de stockage.

L'unité de renouvellement se compose d'un wagon-forcé et d'un wagon de manutention, tous deux à bogies, ainsi que d'une poutre dite de renouvellement : chaque wagon comporte une console en porte-à-faux, la poutre de renouvellement s'articulant entre ces consoles et sa longueur étant dimensionnée pour que la substitution progressive des traverses anciennes (par des nouvelles) puisse s'opérer sous elle.

L'opération de renouvellement proprement dite se déroule comme suit :

- les nouveaux rails sont préalablement déchargés et posés de part et d'autre de la voie à renouveler ;
- les attaches des anciens rails sont démontées et enlevées ;
- le train s'avance sur la voie libérée de ses attaches ;
- sous la poutre de renouvellement, des équipements appropriés soulèvent, écartent et font passer les anciens rails par-dessus les nouveaux ;
- le soulèvement et l'écartement des rails sont suffisants pour permettre l'enlèvement des anciennes traverses qui sont évacuées vers les wagons de stockage ;
- dans le tronçon de voie, débarassé des anciennes traverses et non encore alimenté en nouvelles, une charrie égaleise et dame le ballast au niveau d'arasement choisi pour la base des nouvelles traverses ;
- la pose des nouvelles traverses en provenance des wagons de stockage se fait automatiquement ;
- les nouveaux rails sont ensuite rapprochés et posés sur les nouvelles traverses, la distribution des accessoires de fixation étant réalisée à partir de postes de travail situés sur le train même.

La substitution progressive des traverses sur l'unité de renouvellement est réalisée par l'exécution des manipulations suivantes :

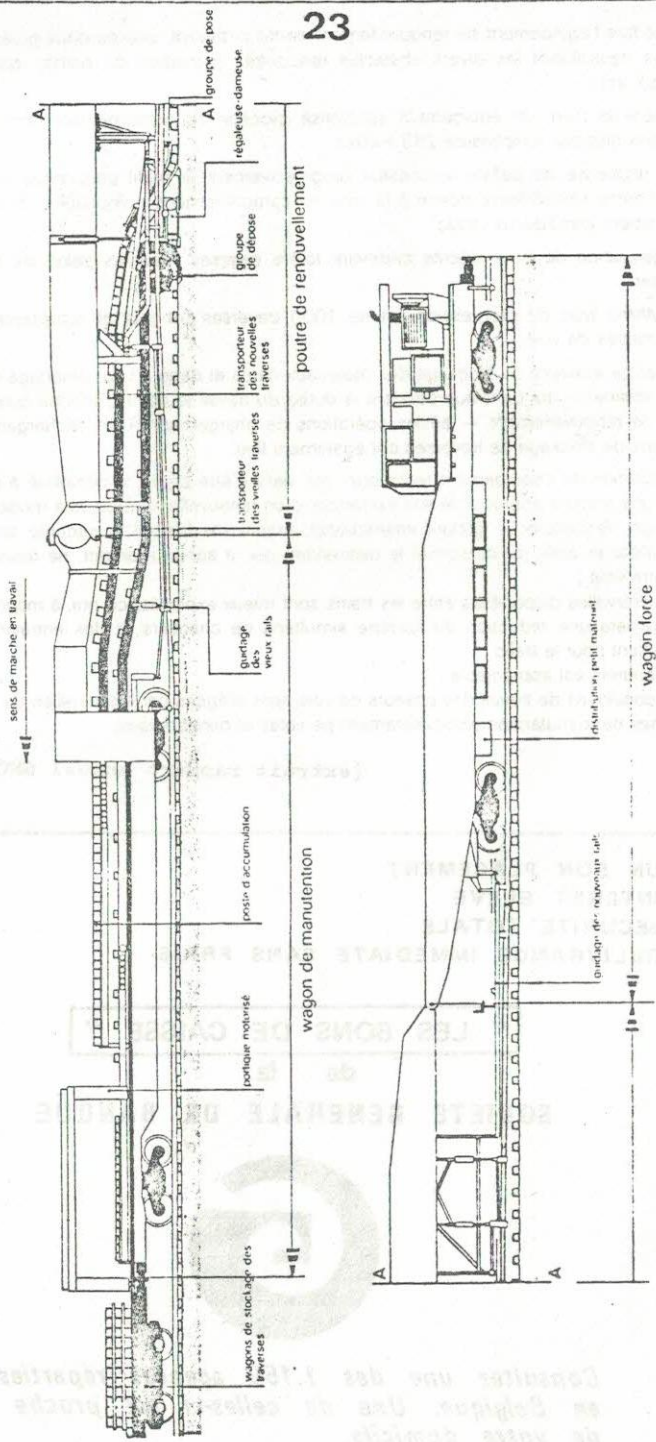
- les traverses déposées sont transportées jusqu'au poste d'accumulation du wagon de manutention, tandis que les traverses neuves cheminent, en sens inverse, à l'étage supérieur ;
- du poste d'accumulation, les anciennes traverses sont soulevées par un portique qui les achemine vers les wagons de stockage. au retour, le portique amène les nouvelles traverses et les dépose sur le wagon de manutention. Les traverses enlevées viennent progressivement se substituer aux nouvelles sur les wagons de stockage qui sont des wagons plats normaux équipés de chemins de roulement latéraux pour permettre le déplacement du portique.

Le « train de renouvellement » peut être utilisé tant pour le seul renouvellement des traverses que pour le renouvellement simultané des rails et des traverses, quel que soit leur type.

Les caractéristiques techniques principales de cet équipement sont les suivantes :

- longueur hors tout : 68 mètres ;
- masse : 95 tonnes ;
- moteur diesel de 185 kW entraînant un alternateur, qui fournit à son tour l'énergie nécessaire aux moteurs et pompes électriques, le groupe-moteur étant placé à l'arrière du train, loin des postes de travail afin de réduire la nuisance sonore pour le personnel.

TRAIN DE RENOUELEMENT



Précédant l'équipement de renouvellement décrit ci-devant, une ou deux grues hydrauliques neutralisent les divers obstacles rencontrés (excédent de ballast, passages à niveau, etc.).

Derrière le train, un équipement spécialisé procède au rechargement immédiat des anciens rails par tronçons de 243 mètres.

Une régaleuse de ballast reconstitue progressivement le profil transversal adéquat et une bourreuse-niveleuse donne à la voie les caractéristiques compatibles avec le rétablissement immédiat du trafic.

L'organisation de base décrite ci-devant tolère diverses variantes selon les travaux à réaliser.

Le rythme type de progression est de 1000 traverses par jour et représente environ 600 mètres de voie.

Un centre auxiliaire de stockage des matériaux neufs et déposés est aménagé dans une gare voisine — qui constitue pendant la durée du travail le point d'attache quotidien du train de renouvellement — où les opérations de chargement et de déchargement des wagons de stockage de traverses ont également lieu.

L'acquisition de l'équipement technique, qui vient d'être décrit, a contribué à répondre dans une mesure appréciable aux exigences d'un renouvellement de voie moderne :

- l'engin, respectant le gabarit international, assure pleinement la sécurité sur la voie parallèle et celle du personnel le desservant qui, à aucun moment, ne travaille dans l'entre-voie ;
- les intervalles disponibles entre les trains sont mieux exploités, ce qui, à moyen terme, entraînera une réduction du nombre simultané de chantiers et des entraves qui en résultent pour le trafic ;
- l'économie est appréciable ;
- les conditions de travail des poseurs de voie sont allégées par l'élimination de diverses tâches de manutention particulièrement pénibles et dangereuses.

(extrait rapport annuel SNCB 1981)

**UN BON PLACEMENT
INTERET ELEVE
SECURITE TOTALE
DELIVRANCE IMMEDIATE SANS FRAIS**

" LES BONS DE CAISSE "

de la

SOCIETE GENERALE DE BANQUE



*Consultez une des 1.150 agences réparties
en Belgique. Une de celles-ci est proche
de votre domicile.*

SNCB. - Locomotives à vapeur prises de guerre 1944 - 1945

NoSNCB	2e noSNCB des 1946	No KPEV	NoDR	Prise en inventaire	Constructeur	(*)
(*) Tender restitué avec la HL (juin 1950 sauf mention contraire)						
2513	25.014		50.133	25-09-44	Borsig 11864/1940	32.085
2514	25.015		50.434	25-09-44	Schichau 3396/1940	26.032
2515	25.016		50.1314	20-10-45	Schwartzkopff 11608/1941(O)	26.036
2516	25.017		50.1436	20-10-45	Henschel 26246/1941(P)	26.035
2517	25.018		50.1539	07-10-44	Henschel 26349/1941	26.033
2518	25.019		50.1774	07-10-44	Schichau 3475/1941 (C)	26.034
2519	25.020		50.3052	07-10-44	Krupp 3127/1943(M)	26.040
2520	25.021		44.1804	20-10-45	Cail 4381/1944 (R)	sans ht
2521	--		50.1458	17-11-45	Henschel 26268/1941 (F)	inconnu
2522	--		50.1098	17-11-45	Skoda 1177/1941 (G)	id
2523	--		50.1729	17-11-45	Krupp 2569/1941 (G)	id
--	25.022		50.2700	-01-46	Henschel 26768/1942 (E)	26.038
2800	27.003		52.1973	25-09-44	Henschel 27301/1944	40.002
2801	27.001		52.1977	07-10-44	Henschel 27305/1944 (D,M)	40.003
2802	27.002		52.1992	25-09-44	Henschel 27320/1944	40.001
2900	82.002	5324	56.205	07-10-44	Linke 1578/1917 (Y)	17.636
2901	82.001	5508	56.262	25-09-44	Hohenzollern 3928/1919(Z)	17.647
3400	83.002	5578	58.1393	07-10-44	Hanomag 9000/1920 (L)	20.501
3401	83.001	5631	58.1996	25-09-44	Krupp 36/1920 (L)	20.500
5900	59.001	(V)	89.951	07-10-44	Henschel 11576/1913	--
6700	67.001		39.133	20-10-45	Henschel 20184/1924 (S)(B)	40.000
6568	64.168	2585	38.3204	07-10-44	Linke 2281/1921	22.177
8677	81.040	?	55.2552	25-09-44	Hanomag 6907/1913	sans ht
8678	81.043	4954	55.2594	25-09-44	Henschel 11853/1913	17.646
8679	81.150	?	55.3222	25-09-44	Linke 1176/1914	17.629
8680	81.438		55.3225	25-09-44	(T)	17.621
8681	81.470	?	55.3337	07-10-44	Hanomag 7548/1915	17.638
8682	81.480	5718	55.4034	07-10-44	Hanomag 7784/1916	sans ht
8683	81.492	?	55.4663	25-09-44	Linke 1453/1917	17.639
8684	81.576	5368	55.5028	07-10-44	Hanomag 8590/1918	17.632
8685	81.577	5378	55.5032	25-09-44	Hanomag 8600/1918	17.637
8686	81.578	?	55.5146	07-10-44	Schichau 2665/1918	hors typ
8687	81.579	?	55.5414	25-09-44	Jung 2930/1920	sans ht
8688	81.580	?	55.5443	25-09-44	Jung 2960/1920	17.630
(8689)	(81.581)	5163	55.5693	25-09-44	Linke 1252/1915 (W)	hors typ
8690	81.582	4899	55.3192	16-10-45	Humboldt 1030/1914	sans ht
9011	--	5422	57.1082	25-09-44	Henschel 10551/1911 (K)	inconnu
9012	90.012	5402	57.1177	25-09-44	Borsig 8422/1912	16.068
9013	90.013	5465	57.1719	07-10-44	Hanomag 8715/1918	17.648
9014	90.014	5513	57.1845	07-10-44	Borsig 10555/1919	20.324
9019	90.019	5406	57.1867	07-10-44	Borsig 10577/1919	17.622
9020	90.020	5464	57.2030	25-09-44	Hanomag 9098/1920	17.627
9021	90.021	6208	57.2097	07-10-44	Hanomag 9167/1920	17.624
9023	90.023	5778	57.2680	25-09-44	Rheinmetal 380/1922	17.625
9024	90.024	(X)	57.2731	09-03-45	Henschel 12688/1914	17.623
9029	90.029		57.3466	25-09-44	Örenstein 10046/1924	hors typ
9030	90.030	5407	57.2289	07-10-44	Borsig 10788/1920 (U)	hors typ
--	97.057		93.1041	28-05-47	Humboldt 1764/1923 (A,D)	--
9849	--	8709	94.1361	17-11-45	Schwartzkopff 7825/1922(H)	--

- (A) dégagée des décombres de la remise de Saint-Vith en mai 1947. RBD Köln, BU Kreuzberg-Ahr. Dégâts et corrosion plus spectaculaires que profonds.
- (B) Cette HL avait été trouvée accouplée à un HT type 38 pris en écritures sous le numéro 31.048 et conservé. Le HT prise de guerre numéro 40.000 était à 2 bogies à 2 essieux, empattement 6,65m, longueur 8,4m, capacité en eau \pm 25m³. Ce tender nous est à nouveau revenu avec la HL 81.465 (voir renvoi W).
- (C) HT 26.034 à deux bogies à deux essieux, tare 24,8 t. capacité 7t. de houille et 31,5 m³ d'eau, d'aspect très voisin du HT type 38. Mal identifié par la SNCB et immatriculé malencontreusement comme 4T26. La DB nous a renvoyé ce tender en 1951 avec une Reihe 50 de l'ORE.
- (D) 27.001 et 97.057 : machines sinistrées n'ayant plus assuré aucun service à la SNCB.
- (E) DRB 50.2700 Ük dégagée à Losheimergraben en janvier 1946.
- (F) Abandonnée par US Forces et reprise en novembre 1945.
- (G) Abandonnées à Ronet hors service pour grande réparation en octobre 1945. Reprise par US Forces au début de 1946.
- (H) Abandonnée par US Forces à Ronet en octobre 1945 et reprise en janvier 1946. Numéro 9849 attribué par erreur : cette HL n'est pas la 9849=98.001.
- (K) Recensée à Mohon le 07-09-1944 et à Renory le 25-09-44, butin de guerre SNCF. Restituée à la SNCF le 11-07-1945. 1-050 8 784.
- (L) Utilisées comme générateurs de vapeur à C.W. Mechelen ; restituées chargées sur wagons.
- (M) 25.020 et 27.001 avaient été démontées par A.C. Salzinnes. Restituées chargées sur neuf wagons.
- (O) US Forces 1003 Herbesthal avant cession à la SNCB.
- (F) " " 1002 " " " " " " "
- (R) " " 1001 " " " " " " " Renumérotée en 06/1950 DB 44.1471 (II), du fait de la méconnaissance du numéro d'origine, également ignoré de la SNCB. N'a pas été remise en service. Radiée le 28 janvier 1952 et rétrocédée à son propriétaire légitime, la SNCF, qui démolit la machine.
- (S) US Forces 1004 "General Ross Raider" Herbesthal avant cession à la SNCB.
- (T) 55.3225(II). Tp 4 polonaise incorporée aux effectifs de la DRB en janvier 1942.
- (U) Numérotée par erreur 9022 avant de devenir 9030.
- (V) Wittenberge-Perleberg no 106, devenue DR en 1942. Donnée en location par la DRB à un établissement de Nivelles le 18-06-1944, ce qui explique sa présence en Belgique et son incorporation aux effectifs de la remise de Baulers.
- (W) HL 8565 non identifiée et prise en inventaire comme butin de guerre 8689. Identifiée correctement par la DB à son retour en Allemagne en juin 1950 et rendue à la SNCB sous son vrai numéro 8565(81.465) le 23-09-1950.
- (X) Ex 5472 Saarbrücken et 5405 Saar
- (Y) Ex 55.5005 transformée en 1935.
- (Z) Ex 55.5211 transformée en 1936.

RH Bruxelles, le 04 février 1967
mod. 12 décembre 1981

NB. Assimilation des charges autorisées
25,28 et 34 assimilées aux types 30,31,33 et 38
29 " " " " 81,90,98 et 99
59 assimilée au type 57.

Réforme de locomotives diesels construites après la 2ème guerre mondiale

HLDE	Mois de la radiation	Motif
5176 FHS	04/79	Tamponnement du Z 47120 par Z 2255 à Kermt le 19-10-1976
205.016 NK	12/69	Tamponnement d'un HKC par Z 181 à Sclaingneaux le 10-10-1969
201.004 GT	01/62	Accident de PN au Z 1719 du 12-12-1960 à Isières, machine renversée et incendiée
5908 GT	09/81	Collision frontale au Z 52810 du 25-04-1981 à Gouy-lez-Piéton
201.034 GT	07/69	Collision frontale au Z 1805 du 25-03-1969 à La Louvière
5942 FNOM	11/81	Déraillement LZ 3079 du 24-09-1981 à Mol
6108 FKR	04/81	Prise en écharpe LZ 84999(6070+6109 FKR) par Z 52901(6108 FKR) à Muizen le 16-12-1980
6113 FKR	03/81	Collision à l'ATD Merelbeke le 24-11-1980
212.108 NK	03/69	Dérive du 30-12-1968 à Spa
212.159 FSN	08/70	Collision frontale et incendie dans le tunnel Kennedy au Z 9006 du 25-06-1970
6404 FHS	07/81	Pont d'essieu. Réforme hors programme
7101 FKR	12/79	Mauvais état du moteur. Réforme hors programme
7102 FKR	08/80	Série déstandardisée
271.003 FKR	12/64	Cannibalisation de 1963. Non transformée
7104 FKR	08/80	Série déstandardisée
7105 FKR	09/80	Idem
7103 FKR	12/79	Mauvais état du moteur. Réforme hors programme. Musée
7205 FNOM	03/81	Série déstandardisée
7210 FNOM	10/73	Collision frontale avec E 285 à Schijnpoort le 18-06-1973
7211 FNOM	07/81	Série déstandardisée
260.019 FKR	04/59	Incendie au Z 99413 du 27-11-1968 à Wetteren
8101 NK	08/72	Mauvais état. Prototype non reproduit
8102 NK	09/80	Déstandardisation. Machine à Salzinnes du 12-04-1974
8103 NK	05/73	Mauvais état. Prototype non reproduit

=====
 Pour mémoire, 200.001 à Salzinnes du 6 décembre 1969 au 14 juillet 1972 pour transformation en HLDE 4000 cv n° 5001. Cette dernière arrêtée le 9 mars 1976, remise au type par Salzinnes et sortie le 27 novembre 1980 sous numéro 5101.
 =====

Situation au 31 décembre 1981

RH 31-01-1982

↑ = Le tableau en haut de p.22 de TRANS-FER n°20 ne recouvre que la période de 1969(212.108) à l'été de 1981. A l'intérieur de ces limites, il manque 212.159, 8101 et 8103. En débordant de ce cadre, nous trouvons aussi 201.004 et 5942. L'ajout de ces 5 unités donne la situation complète au 31 décembre 1981. Le document joint met l'accent sur les événements justificatifs des radiations hors programme. Cette imbrication de la statistique et de l'histoire paraît être une forme de présentation particulièrement heureuse.

NOUVELLES DU GRAND - DUCHE DE LUXEMBOURG

Aperçu de la ligne 1 Luxembourg - Trois-Vierges

Trans-Fer a publié, dans son numéro 18 (P. 13 sq), la fiche technique de la ligne SNCB 42 Rivage - Gouvy (frontière). Grâce à l'amabilité d'un membre luxembourgeois, nous pouvons maintenant compléter cette documentation en publiant la fiche technique du prolongement luxembourgeois de cette ligne.

* Dates d'ouverture des divers tronçons de la ligne 1

Luxembourg - Ettelbrück : 21.07.1862 Guillaume-Luxembourg
 Ettelbrück - Diekirch : 16.11.1862 id
 Ettelbrück - Trois-Vierges : 15.12.1866 id
 Trois-Vierges - Gouvy (frontière) : 20.02.1867 id
 Ettelbrück - Steinfort : 20.04.1880 Prince-Henri
 Kautenbach - Wiltz : 01.06.1881 id
 Trois-Vierges - Lengeler frontière : 04.11.1889 Guillaume-Luxembourg

* Installations subsistantes

Luxembourg - Trois-Vierges : 69 km à double voie (2e voie posée en 1917)
 Trois-Vierges - Gouvy frt : 8 km à voie unique

antennes : Ettelbrück - Bissen : 9 km à voie unique (n° 2b)
 Ettelbrück - Diekirch : 4 km à voie unique (n° 1a)
 Kautenbach-Wiltz : 9 km à voie unique (n° 1b)

* Points d'arrêt : gares occupées : 10 - haltes non occupées : 7

* Tunnels : 19 (longueur totale : 4,008 km)

* Description

Point km.	Localités, gares, tunnels
16.182	Luxembourg (gare voyageurs)
17.725	Bif. Stadtgrund (ligne 3 vers Wasserbillig - Trier)
20.830	Dommeldange (gare)
24.004	Walferdange HANG
28.161	Lorentzweiler (gare)
31.123	Lintgen HANG
34.735	Mersch (gare)
40.245	Cruchten (gare)
40.659-40.909	tunnel de Cruchten
43.232	Colmar-Berg HANG
47.184	Ettelbrück (gare) - origine lignes 1a et 2b
51.399-51.993	tunnel de Bürden
52.154-52.445	tunnel de Michelau
53.245	Michelau HANG
54.354-54.778	tunnel de Bourscheid
56.555-57.002	tunnel de Fischenterhof
57.746	Goebelsmühle (gare)
59.876-59.940	tunnel de Schankewehr
60.129-60.211	tunnel de Schwazepoul
61.523-61.667	tunnel de Hoeksly
62.021	Kautenbach (gare) - origine ligne 1b
62.260-62.335	tunnel de Kirchberg
62.808-62.994	tunnel de Kautenbach
63.139-63.209	tunnel de Bieden
64.189-64.425	tunnel de Schieburg
65.745-65.925	tunnel de Lellingen

* passages à niveau

20 automatiques, 6 électriques à desserte à distance, 9 mécaniques à desserte sur place, 14 saisonniers, 11 privés avec clés remises à l'utilisateur et 10 passages pour piéton, soit au total 70 II.

* Vitesses limites des différents tronçons de ligne

Ligne 1 : Luxembourg gare voyageurs - Ettelbrück : 100 km/h
 Ettelbrück - Trois-vierges : 80 km/h
 Trois-Vierges - frontière : 100 km/h

Ligne 1a: Ettelbrück - Diekirch : 60 km/h

Ligne 1b::Kautenbach - Wiltz : 50 km/h

Ligne 2b: Ettelbrück - Colmar-Usines : 50 km/h
 Colmar-Usines - Bissen : 25 km/h

--cette ligne est parcourue uniquement par des trains de marchandises pour la desserte de 3 embranchements particuliers (trains dits Md : marchandises de desserte)--

* Installations de sécurité - procédé d'exploitation

Ligne 1 : Luxembourg - Dommeldange : block semi-automatique
 Dommeldange - Cruchten : block manuel
 Cruchten - Trois-Vierges : cantonnement téléphonique
 Trois-Vierges - Gouvy : block SNCB

Ligne 1a, 1b et 2b : procédé d'exploitation simplifié pour courtes lignes en impasse

* Embranchements particuliers

Gare	Nombre embranchements	Nombre co-usagers
Bissen	1	-
Clervaux	2	1
Colmar-Usines	1	1
Diekirch	4	2
Dommeldange	1	1
Ettelbrück	3	-
Mersch	1	-
Walferdange	1	-

* Trafic voyageurs des gares

Moyenne journalière voyageurs montants	gare
2.500-3.000	Luxembourg
1.000-1.500	Ettelbrück
750-1.000	Mersch
400-500	Clervaux, Trois-Vierges
300-400	Dommeldange, Walferdange, Lorentzweiler
	Lintgen, Kautenbach
100-200	Cruchten, Wilwerwiltz
0-100	Colmar-Berg, Michelau, Goebelsmühle, Drauffelt, Maulusmühle, Bellain

EUROFIMA célèbre son 25e anniversaire.

La Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire (EUROFIMA) a été fondée le 20 novembre 1956 dans le cadre de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) et avec le soutien de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT). Elle a le statut d'une société anonyme de droit suisse et son siège est à Bâle.

EUROFIMA a pour objet de faciliter l'acquisition, par les réseaux de chemins de fer qui sont ses actionnaires, des matériels ferroviaires de type unifié ou à performances unifiées nécessaires à leur exploitation.

A cet effet, la Société recherche les concours financiers nécessaires, indépendamment de ses capitaux propres, sous forme d'emprunts de diverses natures contractés sur les marchés nationaux ainsi que sur le marché international des capitaux.

Les matériels sont acquis, soit par la Société elle-même après lancement d'appel d'offres internationales, soit par l'intermédiaire des réseaux. Lorsque la Société intervient elle-même, elle s'efforce de procéder à des commandes groupées en faveur de plusieurs réseaux, de manière à bénéficier de prix plus favorables résultant d'un allongement des séries de fabrication.

Les matériels financés sont mis à la disposition des réseaux intéressés dans le cadre de contrats de location-vente ou de crédit. La Société reste propriétaire desdits matériels jusqu'au moment où les réseaux ont rempli leurs obligations contractuelles à son égard.

Il est à remarquer que la Société peut également intervenir dans des commandes en faveur des réseaux sans assurer le financement de celles-ci.

Au cours de ce premier quart du siècle, EUROFIMA a mis à la disposition des seize réseaux actionnaires des moyens représentant 171 milliards de francs belges dont 57 milliards ont été remboursés depuis. Il a donc été possible de passer des contrats importants à l'industrie européenne. Ainsi a été financé pour les réseaux-membres d'EUROFIMA un parc de véhicules dont l'effectif et la composition suffiraient à l'exploitation d'un réseau d'un pays européen de moyenne importance.

Il s'agit au total de 2 500 locomotives de ligne ou de manoeuvre, de plus de 900 trains automoteurs, autorails et automotrices, de près de 3 000 voitures et de 57 000 wagons.

M. VAERST, Premier Président des Chemins de fer fédéraux allemands (D3) et Président du Conseil d'Administration d'EUROFIMA, a déclaré lors de la Conférence de presse du 18 juin : "Bien qu'il n'ait pas été possible de répondre à toutes les espérances et bien que tous les objectifs n'aient pu être atteints, nous pensons, en considérant l'activité dans son ensemble, que des succès appréciables ont été obtenus. Il convient de souligner par ailleurs la modestie des frais de personnel et d'administration avec lesquels les affaires sont menées dans la Société.

EUROFIMA reste donc confiante et s'efforcera, à l'avenir, de poursuivre son étroite coopération avec les réseaux en vue de contribuer le plus largement possible à l'intégration du trafic ferroviaire européen et, par voie de conséquence, au bien de l'Europe."

nouvelles de la SNCV

Groupe du Hainaut.

Les nouvelles motrices articulées 6112 - 6113 et 6114 ont été mises en service commercial sur la ligne 62 Charleroi-Gosselies le mardi 03 novembre 1981. A la même date, les motrices 6100 - 6115 et 6116 étaient garées dans le dépôt de La Louvière.

Le choix de la ligne 62 a été motivé par différents facteurs : une section de pré-métro, double voie renouvelée, gabarit conforme, nouvelles sous-stations. Le rebroussement a lieu à Gosselies à l'origine de la section conduisant au dépôt.

Ligne 90 : voie et ligne aérienne sont terminées sur le tronçon La Louvière - Binche (novembre 1981). La ligne n'est pas mise en service afin d'éviter deux transbordements (Anderlues et Binche) aux voyageurs.

Station Beaux-Arts à Charleroi et raccordements de la Chaussée de Mons. La mise en service est attendue dans le courant du 1er semestre 82. Les boucles de Jumet seront raccordées au tronçon de pré-métro, en inversion sur la situation actuelle à Dampremy. La boucle de l'"Eden" sera supprimée lors de ces mises en service.

Ligne 63 : section Souvret-Fossières à Fontaine-l'Évêque (voir Trans-fer no 19 page 39)

Le service Tramways a repris sur l'entièreté du parcours le jeudi 12 novembre 1981 à début de service.

Ligne 80 : tronçon Trazegnies - Courcelles Trieux. On sait que la voie a été entièrement refaite. Quant à la ligne aérienne, seuls les poteaux ont été placés. Manifestement, les travaux n'avancent pas (début janvier 82).

Ligne 90 : tronçon La Louvière - Binche Poste : tout est nouveau et en place : voie, ligne aérienne et signalisation mais.... la ligne n'est pas mise en service.

Pour la signalisation on remarquera les tout nouveaux feux qui de loin se présentent comme les anciens, mais de près paraissent constitués de "lanternes" type S.N.C.B. Les boîtiers sont nouveaux tandis que les 2 fils de liaison classiques sont remplacés par un câble torsadé (début janvier 82).

Ligne 90 : tronçon Binche Poste - Anderlues Monument.

Voie : tout est nouveau : seul le Pont de passage au dessus de la ligne 108 S.N.C.B. (travaux liés à l'électrification) est à terminer.

Ligne aérienne : pratiquement terminée entre Anderlues et Ressaix, entre Ressaix et Binche le fil de contact doit encore être posé.

Signalisation : tout est à faire.

Le trafic est toujours suspendu (début janvier 82).

* lignes 89-90

Dans le courant de la deuxième quinzaine du mois de novembre, la section Anderlues (Passage à Niveau) - Anderlues (Monument) a été mise provisoirement hors-service, afin de permettre l'installation de la nouvelle caténaire. Les 89 et 90 allaient de ce fait directement à Anderlues (Jonction) par la ligne 92.

Les travaux sur la ligne 90 semblent être complètement terminés, tant en ce qui concerne la voie que la ligne aérienne. Sa réouverture serait donc possible à très court terme, si ce n'est que la SNCV semble désireuse de l'exploiter directement avec du nouveau matériel.

LES NOUVELLES MOTRICES PCC ARTICULEES DE LA SNCV :
LE POINT DE LA SITUATION AU 31.12.1981

Pour rappel, les deux prototypes ont été livrés en 1980 :

- la 6000 à Ostende le 11 juin 1980
- la 6100 à Anderlues le 14 août 1980.

Au cours de l'année 1981, 26 des 54 exemplaires bidirectionnels ont été livrés, soit les motrices numérotées 6101 à 6126. La tranche 6112-6123 était initialement destinée au Hainaut, mais 4 motrices en ont été prélevées et envoyées à la Côte, afin de compenser les exemplaires retournés à la BN pour réparations ou modifications diverses.

Les 6100 à 6110 inclus sont équipées d'un pantographe type SO actuel, les suivantes d'un pantographe unijambiste.

REPARTITION ET AFFECTATIONS AU 31.12.81 :

- * OSTENDE : 6000
6101 - 6104 - 6105 - 6108 - 6109 - 6110 - 6111 -
6117 - 6118 - 6119 - 6120 - 6124 - 6125 - 6126

Ces motrices assurent la quasi-totalité des services sur la ligne 1 (OOSTENDE - KNOCKE), ainsi qu'un nombre croissant de services sur la ligne 2 (OOSTENDE - DE PANNE). Elles sont toutes équipées de films couleurs adéquats.

A noter que:

- la 6000 ne circule pratiquement jamais en service passagers.
- 4 exemplaires ont été renvoyés à la BN. Il s'agit des n°:
6102 (à trois éléments) et 6103 accidentés à Raversijde le 7 avril dernier
6106, équipée de bogies pour voie normale, qui a effectué des tests nocturnes sur le réseau de la STIB (ligne 44) en avril/mai dernier.
6107, accidentée à Blankenberge en juillet dernier.

* HAINAUT :

Le prototype 6100 est retourné à la BN le 7 décembre pour modification du bogie médian.

A CHARLEROI : 6112 - 6113 - 6114 - 6115 - 6116

Ces motrices circulent en service régulier sur la ligne 62 (CHARLEROI SUD - GOSSELIES CALVAIRE). Courant décembre, seules les 6112 et 6113 étaient équipées de films adéquats, qui présentent d'ailleurs une innovation pour le tram hennuyer, puisque le n° se trouve à gauche, et non plus au milieu.

A LA LOUVIERE : 6121 - 6122 - 6123

Ces motrices ne circulent pas pour le moment en service passagers. Elles effectuent des essais sur la nouvelle section de la ligne 90 entre La Louvière et Binche.

Notons que les exemplaires actuellement en Hainaut ont tous été livrés au dépôt de La Louvière; les 6112-6114 sont passés à Charleroi en octobre, les 6115-6116 en novembre.

* A propos des nouvelles lignes urbaines de La Louvière 82-83

Ces lignes, créées lors des restructurations de 1977 et 1978, n'auront eu qu'une brève existence.

Le 82 (Mariemont - Houdeng) était une relation cadencée de renforcement circulant de 15 en 15 minutes aux heures de pointe. Il disparut fin 1979 pour être remplacé par quelques services circulant entre Maurage ou Bracquegnies ou La Louvière d'une part, Chapelle (St Germain) d'autre part. Ces services, appelés officiellement "DEDOUBLEMENT L.80" circulent généralement sous film SPECIAL ou 80 et plaque "LIMITE A CHAPELLE ST GERMAIN".

Le 83 (Mariemont - Bracquegnies) était un service partiel de la ligne 30, circulant en semaine aux heures creuses lorsque le 30 ne circulait que toutes les heures. Or, depuis plusieurs mois, probablement vers le début de cette année, le 30 circule à nouveau toutes les trente minutes (sauf week-end), ce qui signifie automatiquement la disparition du 83.

Ces lignes étaient d'autant plus rares que seulement un nombre restreint de motrices étaient équipées du film adéquat: 9042, 9089, 9092, 9094+, 9096, 9108, 9109, 9110 et les SJ. Le 82 circulait le plus souvent sous film blanc et plaque 83 (sic!), le 83 sous film blanc ou 30 avec parfois la mention "LIMITE A MARIEMONT SNCB".

L'indicateur officiel de la SNCV a constamment ignoré l'existence de ces lignes.

* Films

- la SJ 9170 (prototype) a été rééquipée d'anciens films. Cela l'empêche d'indiquer le n° 89, alors qu'elle est principalement affectée à cette ligne!
- la 9148 a par contre été équipée de nouveaux films; c'est une "première" pour les motrices de la série 9120-9159.
- la 9079 demeure la seule motrice d'Anderlues à être équipée de nouveaux films, c'est-à-dire de films adéquats pour la ligne 89 actuelle

Christian LABARRE

A nos membres.

- * Merci à tous ceux qui, par une carte-vue ou par une lettre, nous ont adressé leurs vœux pour 1982. Nous les en remercions vivement : ce geste constitue pour nous un encouragement. Ils nous excuseront de ne pas leur écrire individuellement.
- * Aux anciens, comme aux nouveaux, nous rappelons que l'association est animée par des bénévoles qui assurent chacun une "tranche" des activités : ils habitent souvent loin l'un de l'autre. C'est pourquoi il est indispensable de bien tenir compte des adresses et des numéros de compte en banque que nous vous signalons. Ils sont différents parce qu'ils ont des titulaires différents. Il ne faut surtout pas faire un tout de vos commandes en faisant un seul versement pour une cotisation, des cartes-vues et un voyage par exemple. Vous gagnez sans doute du temps mais nous en perdons énormément. Alors.... le C.T.F. doit faire face à un millier de membres.... C'est intenable sinon inextricable si on ne fait pas preuve d'un peu de bonne volonté.

A titre d'exemple ce Monsieur de Herstal qui a reçu les circulaires adéquates et qui à trois reprises a prétendu expédier ses formulaires d'adhésion à la boîte postale, et a mélangé allégrement les sommes dues sur un seul compte!.... Dans ces conditions, nous préférons perdre son affiliation!

EVOCATION HISTORIQUE

PETITE HISTOIRE DES EUGIES

(extrait de l'Etincelle, organe de l'ASVi, Noël 1980, avec son aimable autorisation)

Parmi tous les types de véhicules ayant circulé sur le réseau vicinal, il en est un qui a certainement le plus frappé les imaginations et dont le souvenir est resté le plus vivant dans la mémoire populaire: la motrice standard développée à partir de 1930 et dont la réussite technique a porté loin au delà de nos frontières la renommée de la S.N.C.V.

Même les plus jeunes générations qui n'ont que très peu connu le tram vicinal se souviennent d'avoir, ne fut-ce qu'une fois, découvert lors d'une promenade familiale ou d'une initiation ferroviaire, ce fameux "TRAM CARRE AUX GRANDES FENETRES" dont leur avaient si souvent parlé leurs aînés.

La S.N.C.V. a possédé au total exactement 400 motrices du type standard: 248 à caisse métallique rivée ou soudée et 152 à caisse en bois avec châssis apparent. Parmi ces deux principaux types, encore faut-il distinguer des sous-séries qui se différencient par des détails divers tels que largeur de caisse (2m40 pour les voitures du littoral), plaques directionnelles en bois ou films indicateurs de parcours, freins Pieper ou Westinghouse etc... Ces détails résultaient d'ailleurs souvent de modernisations successives et il n'était pas rare de voir circuler sur un même groupe d'exploitation des véhicules sur lesquels ces diverses modifications ne se trouvaient pas réalisées simultanément.

Toutes ces voitures avaient cependant été conçues selon un principe identique: deux grandes plates-formes d'extrémité encadrant deux compartiments inégaux (1e & 2e classes), ceux-ci étant séparés par des cloisons vitrées. A l'intérieur de la voiture, se déplaçaient un ou parfois deux receveurs itinérants desservant les voyageurs qui pouvaient monter indifféremment par les portes de l'avant ou de l'arrière.

Cette conception, très classique en 1930, était parfaitement adaptée aux longs trajets interurbains aux arrêts espacés, pour lesquels ces voitures avaient été conçues à l'origine.

Après la guerre cependant, ces motrices furent appelées à circuler de plus en plus fréquemment sur des itinéraires urbains où le trafic était plus dense, en remplacement d'anciennes voitures à deux essieux de conception archaïque.

Ces impératifs entraînèrent la S.N.C.V. à étudier dès 1946 la possibilité de transformer intérieurement les motrices standard de manière à placer le receveur à poste fixe en instaurant une circulation obligatoire des voyageurs de l'arrière vers l'avant.

Un premier essai fut réalisé en 1948 sur cinq voitures du groupe d'Anvers. Celles-ci furent munies de portes pliantes et l'on supprima également un poste de conduite ainsi que les accès du côté entre-voie, rendant ainsi ces voitures unidirectionnelles. L'esthétique laissait malheureusement fort à désirer par suite de l'asymétrie introduite dans l'allure générale du véhicule.

Mettant à profit les leçons tirées de cette première expérience, les ateliers d'Eugies entreprirent, à partir de 1953, la transformation d'une série de 40 motrices selon un principe tout différent.

L'aspect extérieur n'était pas modifié, hormis l'adjonction de feux de position et de feux STOP, ainsi que l'abaissement du phare d'une trentaine de centimètres. Les portes coulissantes étaient heureusement maintenues, mais elles pouvaient désormais être commandées pneumatiquement. A l'intérieur de la voiture, on installait l'éclairage fluorescent et l'on faisait disparaître les cloisons de séparation entre les compartiments.

Il n'est pas exagéré d'affirmer que, parmi les modernisations réalisées dans les ateliers vicinaux, celle-ci fut l'une des mieux réussies. Sans toucher à l'esthétique extérieure qui n'avait d'ailleurs que fort peu vieilli en vingt ans, la SNCV avait réussi à créer un véhicule beaucoup mieux adapté aux exigences d'une exploitation moderne.

Malheureusement, la série initialement prévue de 50 motrices et 40 remorques à moderniser ne fut jamais intégralement réalisée et seules 40 motrices furent ainsi transformées. Notons aussi qu'à cette occasion, fut appliqué un début de renumérotation des voitures dans le but d'attribuer aux EUGIES les matricules au-dessus de 10280; cet essai ne fut cependant pas poursuivi.

Ces motrices furent d'emblée affectées au réseau du Borinage où elles assurèrent l'ensemble des services (lignes 1 à 15), à l'exception de la ligne 16. Il était courant de les voir également à Charleroi sur les services du 90 qui étaient assurés par du matériel affecté au dépôt de Quaregnon.

Elles assurèrent un excellent service jusqu'en 1962; à ce moment furent transférées en Hainaut des "types S" en provenance d'autres groupes d'exploitation plus malchanceux, principalement Liège et Louvain, qui venaient d'être convertis à l'exploitation par autobus.

Désormais sans emploi, une série de 27 véhicules fut transférée sur le réseau du Brabant : les 10170 10176 10225 10282 (ex 10251) 10284 (ex 10167) 10288 (ex 10227) 10292 (ex 10166) 10300 10302 10305 10306 10341 10342 10346 10353 10356 10357 10358 10359 10361 10362 10363 10364 10369 10370 10372 10373.

Dès 1963, les lignes Ni, Al et L (Londerzeel) étaient exploitées exclusivement par des motrices EUGIES; cette réforme d'exploitation allait de pair avec l'instauration du service à un agent. On pouvait également les rencontrer sur les services avec remorque de la ligne V, dont le matériel était fourni par le dépôt de Dilbeek, et plus rarement sur les lignes de Hal et de Leerbeek.

Il faut avoir vu ces motrices tractant péniblement trois lourdes remorques à bogies, chargées de robustes travailleurs rentrant le soir dans leur Payottenland natal, pour comprendre combien leur robustesse fut alors mise à rude épreuve!

Il n'est donc pas étonnant que ce service intensif, associé parfois à un entretien des plus rudimentaires, entraîna le déclassement prématuré de nombre d'entre elles; si bien qu'en 1970, année de la suppression du dernier tronçon de la ligne de Ninove, il ne restait plus que 7 voitures à l'inventaire.

Les dernières survivantes furent alors affectées aux différents services des voies et travaux, et on les rencontrait de temps à autre dans les faubourgs de Bruxelles, maculées de boue, transportant pelles et pioches ou encore tractant le pittoresque train de sable entre La Roue et Grimberghen.

La 10292 s'immobilisa définitivement à La Roue en 1972, tandis que la 10284 affectée désormais au dépôt de Grimberghen allait encore être utilisée plusieurs années comme voiture de service ainsi que pour des voyages spéciaux.

L'histoire ne s'arrête cependant pas là; en effet, les 13 motrices qui étaient restées en Hainaut après 1962 (les 10285-10309-10343-10344-10345-10354-10355-10360-10365-10366-10367-10368 et 10371) ne furent pas retirées immédiatement du service actif.

Désormais sans emploi dans le Borinage, elles furent transférées pour la plupart sur le réseau du Centre. A La Louvière, elles furent affectées aux lignes 37 et 38 ainsi qu'à certains services matinaux du 80, puis aux voies et travaux; mais il est amusant de constater que les dernières circulations régulières des EUGIES en Hainaut eurent lieu dans la fin des années '60 sur la ligne de Thuin (navette du 91). Répétition générale de l'ASVi avec avec quelques années d'avance!

La dernière voiture de la série, la 10345 affectée à Anderlues, circula encore pour des voyages spéciaux d'amateurs et ne fut retirée du service qu'en 1972 à la suite d'un malencontreux tamponnement avec une voiture-échelle à Saint-Vaast.

Grâce à la compréhension de la S.N.C.V., l'ASVi a pu préserver les motrices 10284 et 10292.

La 10292, en très mauvais état, a été garée au dépôt de Thuillies en attendant qu'une décision définitive soit prise à son égard. Notons aussi, pour la petite histoire, que cette voiture fut la première de la série à avoir été transformée. A cette occasion, elle fut expérimentalement dotée de portières vitrées jusqu'au niveau du plancher, lequel se trouve à plus de 75 cm du sol sur une standard vicinale. Cet essai entraîna de vives protestations indignées de la part de voyageurs qui se plainquirent d'être la cible des regards des passants du sexe opposé! La 10292 fut rapidement rééquipée de portes traditionnelles et plus opaques au regard...

La 10284 a retrouvé le pantographe de sa jeunesse et son réseau d'origine à l'occasion du triomphal voyage sur le réseau du Hainaut, organisé en commun par l'ASVi et le GIF le 25 mars 1978.

De très importants travaux ont depuis lors été entrepris par les membres bénévoles de l'ASVi pour assurer sa bonne conservation. Une partie de la caisse a été retôlée et repeinte, les boîtes à film ont été complètement démontées et restaurées, les auxiliaires ont été recâblés, et la toiture dont l'étanchéité n'était plus qu'un souvenir a été soigneusement enduite de plus de 50 kg d'un imperméabilisant caoutchouté très efficace... mais aussi malheureusement très onéreux! Pour notre bonheur, le câblage de traction est en bon état, il avait d'ailleurs été refait peu de temps avant que la motrice soit transférée en Hainaut.

Enfin, et pour terminer sur une note agréable et optimiste, il faut encore mentionner que la 10284 a été choisie par une firme de modélisme pour immortaliser la standard vicinale.

La maquette est très détaillée et fort réussie et, en regardant de près, on a la surprise de constater que le constructeur a même poussé le souci d'authenticité jusqu'à représenter fidèlement l'arrondi du dossier des sièges ex-lère classe dont cette voiture fut la seule de sa série à avoir été entièrement équipée!

A. FRANCOTTE

COMPTONIQUE

Exposition à thème "Chemins de Fer et tramways"

A Sprimont, écoles communales, les samedi 20 et dimanche 21/3/82. Documents et pièces d'époque évoquant les tramways et les chemins de fer.

Une ligne de chemin de fer à écartement étroit sera reconstituée sur l'assiette de l'ancienne ligne vicinale à voie normale Poulseur-Sprimont-Trooz.

Sprimont est situé à la porte des Ardennes à une vingtaine de kilomètres de Liège, sur la Nationale 15 Liège-Aywaille-Bastogne.

Renseignements : P. Dykmans, rue des Fosses 11 à 4060 SPRIMONT

transports urbains

GAND - MIVG. - Prolongement de la ligne 1 vers Wondelgem.

Situation au début novembre 81.

La nouvelle voie emprunte la Poperingestraat et la Lindestraat, rues étroites comme la plupart des voiries à Gand, la double voie est posée le long du trottoir de droite en venant du centre ville. -

Ensuite au carrefour avec la Colegenstraat on a profité d'une échappée dans un quartier plus aéré pour accéder aux prairies situées derrière les maisons où les voies sont posées en siége indépendant.

Après avoir traversé la Roodborstjesstraat les voies accèdent à Wondelgem où elles butent et se terminent provisoirement à la Botestraat.

L'état des travaux est le suivant :

- La boucle de la Van Beverenplein, l'ancien terminus, est démontée, les trams parcourent déjà une centaine de mètres dans la Poperingestraat ou a lieu le rebroussement (les véhicules sont bidirectionnels).
- Dans la Lindestraat, les rails sont posés, la ligne aérienne manque encore, la voirie est à refaire.
- Il manque une dizaine de mètres de rails dans la Colegenstraat pour réaliser la jonction avec le tronçon en site propre.
- Les travaux de voies du site propre sont entièrement terminés y compris la ligne aérienne, les traversées routières, les quais d'embarquement.
Un rebroussement est possible à Wondelgem.
Il y a trois quais construits, celui disposé près de Wondelgem est conçu pour permettre le passage des vélos.
- La ligne aérienne sur ce parcours indépendant est plus légère que la réalisation récente du littoral et donc plus élégante.

Le tronçon décrit représente environ la moitié du prolongement réalisé dans son entièreté.

Ce prolongement est prévu en contournant l'agglomération par l'ouest et permettre d'atteindre le zoning industriel situé au nord de celle-ci où sera installé le terminus définitif.

La première phase sera probablement mise en service prochainement, tandis que la 2e. phase n'est pas encore visible sur le terrain en ce début novembre 1981.

A. DE PRETER.

Trans-Fer est une publication périodique du GTF asbl, BP 191, B - 4000 Liège 1 (Belgique).

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. Cependant, les articles que nous reprenons à d'autres publications restent la propriété de ces dernières et leur reproduction reste soumise à leur autorisation préalable.

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 aucune responsabilité quant à l'exécution des prestations et services proposés dans Trans-Fer et par le GTF asbl.

Le GTF asbl a une activité variée : voyages, éditions ferroviaires, distribution d'articles ferroviaires, séances de cinéma... La liste de nos articles vous est transmise sur simple demande à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1. Joignez un timbre-lettre ou un coupon-réponse international à votre demande.

La cotisation de nos membres est très modique (en 1982, 100FB pour le Benelux, 150 FB pour les autres pays). Demandez-nous un bulletin d'affiliation. Vous recevrez Trans-Fer gratuitement et nous vous ferons de substantielles réductions si vous participez à nos activités.

SERVICE FINANCIER DE NOTRE ASSOCIATION

L'Association est entièrement gérée par des membres bénévoles. Elle dispose de plusieurs comptes financiers et de plusieurs adresses afin de répartir l'administration sur ceux de ses membres qui en ont accepté la charge. Veuillez donc bien utiliser l'adresse et/ou le n° de compte financier indiqué à côté du service que vous souhaitez contacter : ces renseignements figurent toujours à côté des prestations que nous vous proposons. En procédant ainsi, vous nous facilitez la tâche et vous nous évitez des erreurs.

Exception : paiements en provenance de l'étranger

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

- soit par mandat postal international à GTF asbl, BP191, B-4000 Liège 1.
- soit par EUROCHEQUE garanti (tout autre système de chèque ne sera pas accepté)

Nous ne pouvons plus accepter d'autre mode de paiement vu les très lourdes taxes perçues à l'arrivée par les organismes financiers. Nous vous remercions de votre compréhension.

CHANGEMENTS D'ADRESSE

Prévenez-nous en nous demandant une nouvelle formule d'adhésion (joignez 1 timbre-lettre pour la réponse). Notre fichier étant informatisé, c'est la seule manière sûre de procéder.



A.S.B.L.



* NOS PREMIERS VOYAGES DE LA SAISON 1982 *

Le GTF au pays de Chimay et de Momignies

Notre premier voyage de la saison, le trente-cinquième organisé par notre délégué, aura lieu le samedi 3 avril prochain.

Ce voyage n'est pas inédit dans la mesure où il a été organisé une première fois en 1975, mais il n'en a pas moins un caractère exceptionnel : il nous permettra de parcourir des lignes très peu ... parcourues, et il risque de constituer un adieu si l'on tient compte de l'avenir très incertain qui caractérise ces lignes.

Attirons aussi l'attention sur la beauté des sites traversés : si nous espérons combler les amateurs ferroviaires, nous n'oublierons pas le touriste d'un jour, puisque nous allons prévoir à Chimay un arrêt d'une durée suffisante pour permettre la visite du château des Princes de Chimay, un des bijoux du style Renaissance de notre pays, qui garde le souvenir de la célèbre Madame Tallien. La Collégiale, où le chroniqueur Froissart fut chanoine, mérite aussi une visite, car elle a conservé son choeur datant du XIIIe siècle, tandis que la nef et le transept sont du XVe.

Notre programme

- * Départ vers 8h30 de Charleroi (Sud) en autorail spécial SNCB vers Mariembourg (ligne 132)
- * Parcours de la ligne 156 jusque Momignies (frontière française) via Chimay. Rappelons que c'est la seule section subsistante de la célèbre Compagnie de Chimay, qui subsista jusqu'en 1948, et dont toute l'histoire reste à écrire. Cette ligne avait dès lors -et conserve toujours la trace- de nombreuses particularités qui avaient une analogie avec sa "grande soeur" le Nord Belge.
- * Retour vers 19h30 à Charleroi.

Comme d'habitude, de nombreux arrêts-photos seront prévus dans les endroits ferroviairement ou touristiquement intéressants.

Repas de midi

Dans cette région, il n'est guère possible d'organiser un repas collectif à prix compétitifs. Toutefois, afin d'être agréables aux participants qui le souhaitent, nous prenons les inscriptions pour un dîner dans un bon établissement de la région, sur base de la carte habituelle. Nous vous offrons deux possibilités :

- menu régional : escavèche, potage du jour, côte chimacienne, fromage des Trappistes : 385 FB

- à la carte : potage du jour, côte chimacienne, glace : 280 FB.

Ces prix s'entendent service et TVA compris, boissons en sus.

Parcours d' "approche"

Pour autant que le nombre de demandes soit suffisant, nous organiserons un déplacement en groupe au départ de Liège et Bruxelles Nord afin de profiter de prix préférentiels et de places réservées dans les trains réguliers.

	Départ approximatif	Retour approximatif
LIEGE	7.00	21.20
BRUXELLES	7.30	21.00

Complément

Nous nous réservons la faculté de compléter la journée par un élément "surprise".

Prix

Il comprend le parcours en autorail spécial de Charleroi à Momignies et retour, les frais d'organisation et la TVA.

ADULTE membre du GTF ou assimilé (épouse, enfant ou parent habitant sous le même toit)	410FB
ADULTE non membre	460FB
enfant moins de 12 ans (*)	220FB
enfant moins de 6 ans (*)	gratuit
(*) participation limitée aux enfants accompagnant leurs propres parents, sous leur responsabilité.	
Dîner : selon formule choisie	385FB ou 280FB
Supplément aller-retour de Liège	212FB(*)
Supplément aller-retour de Bruxelles	132FB(*)
(*) sous réserve d'une augmentation des tarifs de la SNCB, dans quel cas nous pourrions être amenés à demander un complément	

Inscriptions

Le plus tôt possible et en tous cas avant le 17 mars 82 si vous voulez être du voyage. Il vous suffit de renvoyer le bulletin de participation ci-après à l'adresse qui est indiquée sur celui-ci. Payez simultanément votre voyage soit par virement au compte indiqué, soit par chèque bancaire garanti joint. N'oubliez pas de joindre une enveloppe timbrée au tarif des lettres et portant l'indication de vos nom et adresse. Celle-ci nous permettra de vous faire parvenir une circulaire de confirmation et vos billets **DANS LA SEMAINE** qui précèdera ce voyage.

Nous nous réjouissons de vous compter au nombre des excursionnistes, et nous espérons que le temps sera de la partie...

		date rentrée	paiement	repas	n° inscr.
cases réservées aux indications de service GTF - ne pas remplir					

bulletin d'inscription

VOYAGE CHIMAY-MOMIGNIES 03-04-82

Bulletin à renvoyer avant le 17 mars 1982 à l'adresse suivante : GTF asbl c/o Monsieur Francis Beckers
 Rue de la Douix 15 B-4050 ESNEUX
 Ce bulletin doit être accompagné d'une enveloppe timbrée à 9 FB et portant l'indication de vos nom et adresse (ou un coupon-réponse international).

* Je soussigné _____ (nom, prénom)
 Rue _____ N° _____ N° bte _____
 N° postal _____ localité _____ pays _____
 Membre GTF n° _____

* inscrits pour le voyage du 3 avril 1982

inscrire le nombre →	<input type="checkbox"/>	Adulte membre ou assimilé à 410FB	_____
	<input type="checkbox"/>	Adulte non membre à 460FB	_____
	<input type="checkbox"/>	Enfant - de 12 ans à 220FB	_____
	<input type="checkbox"/>	Enfant - de 6 ans	gratuit
	<input type="checkbox"/>	Dîner menu régional à 385FB	_____
	<input type="checkbox"/>	Dîner "à la carte" à 280FB	_____
	<input type="checkbox"/>	Supplément aller-rt Liège-Charleroi à 212FB	_____
	<input type="checkbox"/>	Supplément aller-rt Bxl-Charleroi à 132FB	_____

TOTAL _____

biffer inutile {
 -Je verse cette somme au compte 001-0534742-57 de GTFasbl, Voyages 4000 LIEGE
 -Je joins un chèque bancaire garanti
 -Je verse DE L'ETRANGER par mandat postal international.

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

A _____ le _____

(signature - représentant légal pour mineurs d'âge)



VOIE ETROITE n°68 (82/1) février-mars 1982

Sommaire

Le premier numéro de l'année de "Voie Etroite" offre une large place au Chemin de Fer de la Baie de Somme. Après un bref historique illustré du "Réseau des Bains de Mer", les 10 ans du chemin de fer touristique sont détaillés et le matériel roulant passé en revue. Les perspectives d'avenir se révèlent dégagées pour ce réseau, qui possède de nombreux atouts pour un bon développement.

Comme à l'ordinaire, l'actualité des lignes touristiques françaises est traitée extensivement et bien illustrée.

Aux amateurs d'histoire, il est offert une description d'époque de l'une des toutes premières lignes industrielles en voie de 60 de France (1885): celle de la Carrière des Maréchaux, qui produisait les pavés de la Ville de Paris.

Enfin, la touche d'exotisme est apportée par un article sur "l'Express des Pommes", qui parcourt pour les touristes l'un des réseaux en voie de 60 d'Afrique du Sud toujours bien vivant.

Nota: Ce numéro comporte l'index des articles parus en 1981.

"Voie Etroite", la revue des chemins de fer touristiques, paraît tous les deux mois. Le numéro: 16 FF dans les principales Maisons de la Presse et gares, ou auprès de l'APPEVA, BP n°106, 80001 Amiens-Cédex (franco: 17 FF). Abonnements: rétroactif 1981: 75FF, 1982: 85FF (6 numéros; étranger + 10FF).

CORSE

Le réseau des Chemins de Fer de la Corse est l'un des plus spectaculaires "métriques" construits en France, et il est toujours en service.. Sa situation elle-même, et les difficultés d'accès aux alentours de la voie, dues au relief, font que les bons documents de trains des "C.F.C." en ligne sont relativement rares.

Il faut donc saluer l'édition par l'APPEVA d'une série de 12 cartes postales en couleurs, d'excellente qualité, consacrée à ce chemin de fer. Celle-ci se compose de 10 vues d'autorails, de type variés, et de 2 vues de trains de marchandises, réalisées par

un spécialiste: Patrick DELAZZARI connaît particulièrement bien le réseau et a pu suivre son évolution depuis quelques années.

Cette série est en vente par correspondance auprès de l'APPEVA, BP n°106 80001 Amiens-Cédex, au prix de 21FF franco.

LE G.T.F. EN FRANCE

Pour notre grand voyage annuel, nous changeons cette fois d'itinéraire en adoptant la France et quelques uns de ses chemins de fer touristiques comme but. Nous utiliserons divers modes de traction : vapeur, diesel et électrique. Nous emprunterons le grand chemin de fer, le T.G.V. (train à très grande vitesse) mais aussi quelques secondaires.

Dates : départ : jeudi 20 mai (Ascension) au matin
retour : lundi 24 mai en fin de matinée

AU PROGRAMME

Jeudi 20 : Départ de Charleroi-Sud de grand matin pour Paris-Nord.

Changement de gare - T.G.V. de Paris à Lyon.

continuation en train pour Digne - diner et logement.

Vendredi 21 : Départ matinal de Digne pour Nice par le Chemin de Fer de Provence long de 150 Km.

Cette ligne présente un intérêt touristique incontestable, une sorte de variante ferroviaire de la Route Napoléon qu'elle cotoie sur plusieurs Km.

Temps libre à Nice de $\frac{1}{2}$ 7 H.

retour à Digne- diner et logement.

Samedi 22 : autocar de Digne à Tournen.

Parcours du chemin de fer touristique du Vivarais (33 Km) de Tournen à Lamastre et retour. Locomotives à vapeur et voitures voyageurs en bois et à plateformes font la joie des amateurs et des photographes. Au départ, la ligne s'engage dans la riante vallée du Doux longeant les arbres fruitiers, les vignes et la rivière. Ensuite, le train escalade littéralement la montagne dans le site pittoresque et sauvage des gorges du Doux. Après le second tunnel de la ligne à Mordanne, la voie accrochée aux rochers permet une très belle vue sur l'eau qui bouillonne dans le canyon.

4 H. de temps libre à Lamastre - en autocar de Tournen à Grenoble.
logement.

Dimanche 23 : Autobus spécial de Grenoble à St Georges de Commiers.

A 10 H 30 départ du train touristique électrique pour La Mure.

Cette ligne de 30 Km, au tracé audacieux et aux 142 ouvrages d'art permet de découvrir des vues impressionnantes sur la vallée du Drac et en toile de fond la chaîne du Vercors.

Il ne faut cependant pas perdre de vue que le rôle essentiel du chemin de fer de la Mure reste néanmoins de descendre l'anthracite du Villaret-lieu d'extraction - à St Georges de Commiers.

retour à Grenoble : temps libre

23HI5 : départ du train pour Paris (couchettes)

Lundi 24 arrivée à Bruxelles : IOH30.

PRIX : F.B : 8.950.-

4.850.- pour les titulaires de billets internationaux gratuits.

I.600.- supplément éventuel pour chambre single

Ce prix actuel est susceptible de modification suite à une fluctuation importante des cours des changes ou d'autres circonstances imprévues.

Ce prix comprend :

- Tous les déplacements par fer, en 2^e classe, y compris les réservations.
- Le supplément couchette de Grenoble à Paris.
- Le déplacement par route de Digne à Grenoble via Tournen.
- Le logement en demi-pension sur base de chambre occupée par deux personnes à l'exclusion des repas du soir des 22 et 23.
- les transferts de gare à gare à Paris.

A charge des participants :

- le pourboire au chauffeur du car
- les boissons, les repas de midi et ceux du soir des 22 et 23.

INSCRIPTION : le plus vite possible et au plus tard le 15 mars au moyen du bulletin d'inscription ci-joint.

ACCOMPTE : de 1.500.-F.B. par personne à verser au compte n° 068 0883360 08 de G.T.F. asbl - 40pp LIÈGE

SCIDE : à payer avant le 10 avril.

Renseignements : Jean LATERRE tél. 071/51.66.03
Rue de Marchienne 68 à 6110 Montigny . le Tilleul.



A.S.B.L.

VOYAGE EN FRANCE
du jeudi 20 mai au lundi 24 mai

bulletin de participation

Ce bulletin de participation est à renvoyer à Mr J. Laterre, 68, rue de Marchienne à 6110 Montigny-le-Tilleul
(joindre 2 timbres à 9 Frs.)

- Je soussigné Tél (...).
rue n° Bte
A (code postal) Localité

- inscrit au voyage en France :

...	participant à 8.950.Frs.
...	" 4.850.Frs
...	supplément ^{single.} chbre I.600.Frs

total →
=====

- Je verserai la somme correspondante, selon des modalités énoncées dans le Trans-Fer au compte n° 068.0883360.08 du G.T.F. asbl 4000 LIÈGE

- Je déclare avoir pris connaissance des prix et conditions de ce voyage et les accepter entièrement.

Date et signature.

Tous les renseignements peuvent être obtenus auprès de
Mr Laterre -tlé · 071.51.66.03

BIBLIOGRAPHIE.

- * L'APPEVA annonce une série de 12 cartes postales en couleur, d'excellente qualité ; consacrée aux chemins de fer corses (voie métrique) : 10 vues d'autorails de type variés et de 2 trains marchandises réalisées dans les sites extraordinaires que parcourent cet attachant réseau. Des documents à ne pas manquer. Commande par versement de 21FF franco par mandat postal ou par coupons réponse internationaux (repris à la valeur unitaire de 2,30FF) : APPEVA, BP 106, F-8000/Anciens Cedex. Vous recommander du G.T.F..
- * Info-STIB, périodique bimestriel et bilingue (F-NL), format A4 édité par la S.T.I.B... Contient une foule d'articles intéressants sur les transports en commun bruxellois (principalement Tram et Métro). Abonnement annuel : 100F (6 numéros) : S.T.I.B. - Relations publiques Avenue de la Toison d'or, 15, 1060 Bruxelles.
- * En souscription : "De Buurtspoorwegen in de provincie Brabant : 1885 - 1975" par Jos Meyens. Environ 150 pages 15 X 22 cm avec 40 illustrations et 3 cartes. Reliure imitation cuir. Prix port inclus : Belgique 525F - Etranger : 550F. Sortie de presse attendue : mai 1982. Souscription par versement sur le compte 000-0519565-33 de Jos Neyens, Antwerpsesteenweg, 10, 2800 Mechelen en vous recommandant du G.T.F.. Bulletin de souscription disponible à cette adresse. En langue néerlandaise.
- * "Les défis du TGV" par Jean-François Bazin, préface de Jean Des Cars, Denoël, éditeur. 250 pages 150 X 230 mm, "Le premier mérite de ce livre est de nous apporter, quelques semaines seulement après le début de l'ère nouvelle (du chemin de fer), un dossier complet sur le TGV qui retrace quinze ans de projets, d'études et d'essais." On ne trouvera pas beaucoup de photos et encore moins de la couleur mais on trouvera un guide de ce qui était un rêve technologique, présenté de manière attrayante, alerte, qui permet une lecture rapide bien en accord avec le sujet. L'auteur dépasse l'événement en se posant des questions lucides : vous les découvrirez en lisant ce livre que l'on peut décomposer en 3 parties : toute la genèse du TGV, avec en finale sa mise en service, (- 180 pages), un entretien avec Henri Vincenot (8 pages), le TGV en dates et son dictionnaire (un aperçu très pratique des caractéristiques du matériel, de l'infrastructure, etc...) Un livre séduisant par sa sobriété mais surtout par son intérêt. Un livre à posséder par tous les amateurs ferroviaires : il nous permettra de parler du TGV en connaissance de cause. Il constitue une bonne synthèse de nombreux articles parus dans la presse. Chez votre libraire habituel, qui s'il en est dépourvu le commandera pour vous.
- * Séries de photos de Jacques Bazin. Notre ami français a eu la chance mais aussi la "présence d'esprit" de photographier les chemins de fer et tramways belges dès les années 1955 : il possède dès lors une importante quantité de documents photographiques merveilleux et inédits. Trois à quatre fois par an, il met en souscription des séries de 10 photos noir et blanc relatives à des sujets chaque fois renouvelés. Si vous souhaitez recevoir la plus prochaine circulaire, écrivez lui : Jacques Bazin, Rue J.A. Chevrier, 13, Veneux les Sablons - F 77250 Morêt sur Loing France. Vous joindrez une enveloppe portant vos nom et adresse ainsi qu'un timbre poste belge-lettre (actuel 9FB).