

93/2

AGENCE BELGE DE L'IMPRESION  
Société Anonyme  
4000 - LIEGE  
Tél. 041/52 89 08



B 1002



# trans - fer

PERIODIQUE -- PARAÎT 4 FOIS PAR AN

NUMERO 29 - SEPTEMBRE 1983 - PRIX : 30 FB

BULLETIN DU GTF asbl



GRUPEMENT BELGE POUR

LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION

TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)



## S O M M A I R E

Numéro 29

Septembre 1983

Editorial	3
A la SNCB	
les liaisons radio sol-train	5
la crise de l'énergie	10
nouvelles diverses	12
cabines de signalisation SNCB	15
une nouvelle gare à Zottegem	16
conseils d'administration SNCB	17
du côté de Zeebruges	19
voitures ex-DRG à 2 essieux	21
GTF asbl	
éditions et distribution	26
+ supplément encarté	

Ce numéro de Trans-Fer, tiré à 1200 exemplaires, est dû à la collaboration bénévole de MM. H. Arden, J. Braive, F. Beckers, G. Debra, J. Ferrière, G. Finet, M. Lambou, L. De Greef, J. Laterre, P. Lemja, F.G. Maral, R. Marganne, RiXi, M.Mme Ch. Van de Voorde. Que tous ces membres en soient remerciés.

Coordination : H. Arden, R. Marganne

Prochain numéro : courant novembre 1983, sauf imprévu

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

Edit. Resp. R.Marganne, rue Bois l'Evêque 27 à Liège  
imprimé en Belgique.



## EDITORIAL

Message aux participants du train spécial (\*) "Un beau jour à Mariembourg" le dimanche 11 septembre dernier,

Bien que ce train ait été organisé par la SNCB elle-même, nous avons accepté de faire le maximum de publicité tant interne qu'externe afin de lui assurer le succès le plus large possible. Pourquoi ne pas saluer ainsi le dévouement de ceux qui s'occupent bénévolement d'un chemin de fer touristique, et aussi pourquoi ne pas promouvoir autrement que par les mots l'usage du rail sur une ligne de chemin de fer peu favorisée par le sort jusqu'à présent : Charleroi - Mariembourg.

Ainsi, nous avons abondamment fait connaître le festival vapeur organisé par le CFV3V dans Trans-Fer, mais aussi dans les journaux et hebdomadaires de toute tendance, et même dans les "toutes boîtes".

Dès que nous avons appris le mouvement de grève des cheminots dans la région de Charleroi, nous avons tout tenté pour que le train spécial rallie tout de même Mariembourg. Le samedi 10 septembre à 19h30, il était acquis par toutes les parties en cause que le train pourrait passer par Charleroi moyennant certaines dispositions particulières. Nous devions apprendre fortuitement dans les heures qui suivirent que le groupe de Charleroi de la SNCB renonçait finalement à cet accord et mettait en place la solution de rechange négociée auparavant, à savoir le détournement du train par la ligne 154 jusqu'à la gare de Heer-Agimont. Aucune explication valable n'a été fournie à ce sujet et nous ne reprendrons certainement pas à notre compte certaine rumeur.

Félicitons néanmoins la Direction Commerciale de la SNCB et les responsables du dépôt vicinal de Florennes (dont les agents ont été "réquisitionnés" très tard pour assurer le transbordement des voyageurs vers le CFV3V). Ces deux organismes se sont dépensés sans compter pour que cette journée se déroule correctement.

Pour la première fois depuis douze ans, le GTF asbl tient cependant à présenter ses excuses envers tous ceux qui une nouvelle fois lui ont fait confiance, pour les perturbations et inconvénients qu'ils ont subi au cours de cette journée que nous avons patronnée. Ils ont dû s'accomoder d'un détournement de train, de trajets en autobus, de trains à vapeur saturés, et même pour certains de difficultés de restauration en raison de l'heure d'arrivée tardive à Mariembourg.

Le Président du GTF asbl

-----  
 (\*) ce train était annoncé dans "Trans-Fer" n° 28 pp. 30/1 sq et devait circuler entre Welkenraedt et Mariembourg via Liège, Namur et Charleroi. A Namur, il a dû être détourné vers Dinant et Heer-Agimont... Ce train était assuré par une rame M4.



### Brève réflexion sur le thème du dimanche 11 septembre 1983

Les événements précités du 11 septembre dernier ne peuvent manquer de laisser un goût amer. A quoi sert-il que des bénévoles de toute nature tentent avec de maigres moyens de promouvoir l'utilisation du rail si leurs tentatives sont réduites à néant par des actions intempestives ?

Nous nous garderons bien de prendre position dans les événements actuels. Le GTF asbl s'est toujours bien gardé -et se gardera toujours- de se situer sur un terrain politique.

Cependant, une certaine modération, sinon compréhension, ne serait-elle pas de rigueur ? Est-il normal d'abandonner des voyageurs en cours de déplacement ? Ne vaudrait-il pas mieux dans ce cas ne pas les embarquer du tout à leur point de départ ? Outre les inconvénients toujours rencontrés par ceux-ci, l'affrètement d'autobus grève le budget de la SNCB et donne des gages à un moyen de transport concurrent. Il est vrai que nous constatons régulièrement que certains "hommes du rail" n'hésitent pas à encourager l'usage de l'autobus .... N'est-ce pas paradoxal ?

Est-il normal de torpiller les actions des "supporters" du rail ? N'y avait-il pas lieu d'imaginer des accommodements pour supporter leur action ?

Si l'on n'y prend garde, la rigueur implacable des lois de l'économie réapparaîtra... au galop. Les branches presque exsangues du réseau seront encore une fois élaguées, et l'arbre dépérira.

Sans voyageurs, sans marchandises à transporter, les lignes ferrées seront supprimées. Tous les plans de restructuration ne pourront apporter de remède efficace, si tout n'est pas mis en oeuvre pour satisfaire le voyageur ou affrèteur actuel, mais aussi potentiel.

L.P.

### Une journée de promotion des transports en commun

A l'initiative du Ministère des Communications, une journée de promotion des transports publics sera organisée le dimanche 2 octobre prochain.

Le 2 octobre prochain, un billet unique coûtant 200F en 2e classe et 300F en 1e classe constituera un libre parcours valable sur toutes les lignes SNCB, SNCV, STIB, STIL, STIC, STIV, MIVA et MIVG.

Une belle occasion de voyager et de visiter des sites ferroviaires à un prix imbattable. Une belle occasion de marquer son soutien au transport public...

### Voyage sur la Vennbahn

La SNCB communique que le train spécial qu'elle avait prévu sur la Vennbahn le samedi 17 septembre dernier et qui a dû être supprimé pour faits de grève, sera reporté au samedi 7 octobre.



**LES LIAISONS RADIO SOL-TRAIN A LA S.N.C.B.**

Les liaisons radio ne datent pas d'hier à la SNCB. Depuis de nombreuses années, elles sont utilisées dans les gares de formation où des appareils émetteurs-récepteurs mettent en rapport installations fixes, locomotives de manoeuvre et agents du triage. Dans les grandes gares à voyageurs, un système analogue permet des liaisons entre les cabines et le personnel.

Un grand pas restait toutefois à franchir dans ce domaine : établir des liaisons radio entre les trains et les installations au sol, et plus précisément les centres de régulation du trafic, communément appelés "dispatchings", liaisons venant compléter les moyens dont disposent déjà les conducteurs : téléphones de signaux, postes d'alarme répartis le long des voies.

L'avantage de liaisons radio sur les dispositifs existants est que le contact s'établit instantanément, dès que le besoin s'en fait sentir, et non pas seulement du conducteur vers les installations au sol, mais également de celles-ci vers les conducteurs.

Au service de la sécurité et de la régularité.

Ces conducteurs pourront immédiatement signaler des irrégularités observées sur leur itinéraire (obstacle sur la voie voisine; signaux éteints; boîte d'essieu chaude; portière ouverte; chargement déplacé sur un autre train; défaut à la caténaire; incendie sur les remblais ou ... enfants jouant sur la voie...)

On sait que beaucoup de lignes de la SNCB sont actuellement saturées aux heures de pointe et que le moindre incident entraîne souvent des répercussions en cascade sur la régularité des convois. Ces liaisons radio devraient permettre dans bien des cas de réduire les retards, notamment par la mise en contact direct avec le service du matériel en cas d'incident technique à l'engin moteur, par la demande préalable d'un visiteur pour intervention au train dans une prochaine gare ...

Le dispatching, quant à lui, pourra communiquer au conducteur tout renseignement concernant la sécurité, lui recommander un ralentissement ou même commander un freinage d'urgence lorsqu'un danger lui aura été signalé (avarie de rail, obstacle sur la voie...). La régularité des trains pourra aussi être améliorée grâce à l'échange entre le dispatcher et le conducteur d'informations concernant directement l'exploitation (modifications aux arrêts de train, à son horaire, au roulement des machines et des conducteurs; changements au programme d'exploitation tels que détournement, dépassement; transmission d'une consigne dans la marche du train (maintenir une vitesse soutenue, ralentir la marche)...



### Meilleure information à la clientèle.

Enfin, le système améliorera le service à la clientèle, notamment par une meilleure information. Le chef de train pourra désormais être mis en contact avec le dispatching et être tenu au courant de la nature des perturbations, du retard prévu, des correspondances qui seront assurées et en avertir immédiatement les voyageurs.

En cas de besoin, une assistance médicale pourrait aussi être prévue à la prochaine gare importante en cas de malaise d'un voyageur.

### Un problème complexe.

Des liaisons radiophoniques existent déjà depuis longtemps dans les réseaux de transport urbain et les compagnies de taxis. Dans ces cas, les radiocommunications sont échangées dans un rayon déterminé et limité autour d'une seule station émettrice-réceptrice.

Le problème est infiniment plus complexe pour le chemin de fer. En effet, la zone d'action de ses liaisons radio doit se limiter aux axes ferroviaires qu'il désire équiper. Il ne s'agit donc pas d'une propagation circulaire, comme pour les transports urbains, mais d'une propagation linéaire, ce qui nécessite le recours à de nombreuses stations fixes réparties le long des lignes et munies d'antennes très directionnelles.

Ces stations sont distantes au maximum de 10 km. Pourvues chacune d'un émetteur-récepteur, elles sont connectées à une ligne de transmission commune qui achemine les communications entre les stations fixes et le pupitre de commande du dispatching.

L'emplacement de ces stations et la hauteur des antennes doivent être particulièrement judicieux. Il aura fallu, pour les déterminer, toute une campagne de mesures afin de permettre de conserver en tout point de la ligne une liaison de qualité et sans interférence avec d'autres émissions. Cela s'est fait à l'aide de camionnettes avec mât télescopique simulant les stations fixes et d'une voiture de mesures spécialement équipée pour enregistrer les mesures de champ et traiter ces données au moyen d'un ordinateur.

Cette recherche se complique davantage du fait que l'environnement ferroviaire est particulièrement défavorable : nombreux tronçons en courbe et en tranchée, végétation dense constituant des obstacles à la propagation des ondes. La transmission dans les tunnels et spécialement dans la Jonction Nord-Midi à Bruxelles posait également un problème particulièrement difficile, qui fut résolu au mieux.

Des difficultés existaient, d'autre part, au niveau de l'installation des postes à bord des locomotives et des automotrices en raison de la présence d'importants courants contrariant émission et réception. Il a donc fallu rechercher un emplacement idéal dans chaque type d'engin moteur.



### Les principes d'utilisation.

Le système qui a été adopté à l'issue d'études minutieuses bénéficie d'une technologie de pointe et se distingue à la fois par sa fiabilité et sa simplicité de fonctionnement.

On est parti du principe que pour éviter le dérangement continu du conducteur par une multitude de conversations ne l'intéressant pas, il importait que la liaison radio aboutisse à un seul convoi, sans confusion possible. Cette sélection rigoureuse s'opère par l'introduction du numéro du train dans le processus d'utilisation.

Ce numéro accompagne tous les messages envoyés par le conducteur dont le train est ainsi immédiatement identifié par le dispatching.

La liaison radio consiste donc essentiellement (sauf exceptions prévues) en un contact sélectif entre le dispatcher (qui est responsable du trafic sur un tronçon de ligne relativement étendu et qui, dès lors, s'imposait comme partenaire du conducteur) et le conducteur intéressé lui-même, à l'exclusion de tout autre participant.

Afin de réduire au maximum les communications, et du même coup résoudre les problèmes linguistiques pouvant se poser, on a prévu la transmission automatique de messages codés qui élimine l'utilisation du micro. Ces messages codés ont été inspirés par la pratique : ce sont ceux qui devraient être utilisés le plus fréquemment.

Il suffira au conducteur d'appuyer sur un des dix boutons lumineux "émission", correspondant chacun à un message déterminé, pour qu'un voyant lumineux similaire s'éclaire sur la console du dispatching. De même, celui-ci, par une même manipulation, pourra transmettre un message qui provoquera l'éclairage du voyant "réception" correspondant sur le poste du conducteur.

Voici quelques types de ces messages codés :

- du conducteur vers le dispatcher :

- . Je suis en panne, je cherche à me dépanner.
- . Je suis dépanné.
- . Je suis en détresse.
- . Je demande - le service 900
  - le répartiteur Matériel
  - le répartiteur Electricité-Signalisation
  - le dépanneur
  - le visiteur ...



- du dispatcher vers le conducteur :

- . Arrêt immédiat
- . Marche à vue
- . Réduction de la vitesse permise
- . Annulation des messages précédents
- . Incident en ligne
- . Incident grave en ligne
- . Appel à secourir un train en détresse ...

Echange d'informations.

Si l'échange d'informations doit se situer en dehors des messages codés, il suffit de presser un bouton pour qu'une liaison phonique soit établie. Une fréquence différente étant attribuée à l'émission et à la réception, la liaison sera établie en duplex, les deux interlocuteurs pouvant se parler et s'entendre simultanément, comme dans une communication téléphonique.

Il est également possible de transférer la communication. Par simple composition d'un numéro d'appel sur le poste téléphonique du dispatcher branché sur la console, le conducteur sera mis en relation avec le service du Matériel, (pour, par exemple, demander un conseil en vue du dépannage de sa locomotive), ou le service Electricité-Signalisation; ou tout poste du réseau téléphonique de service.

Dans un stade ultérieur, le dispatcher aura également la possibilité d'entrer en contact avec le chef-garde. Il lui suffit de transmettre vers le train concerné un message codé qui provoque la diffusion par les haut-parleurs des voitures d'un signal sonore d'appel caractéristique. Le chef-garde décroche le combiné téléphonique d'une voiture et se trouve en communication avec le conducteur qui établit la liaison phonique avec le dispatcher. Dans ce cas, le conducteur pourra entendre la conversation par le haut-parleur installé dans le poste de conduite et éventuellement intervenir dans la conversation.

Appel général : danger !

Mais les avantages du système adopté par la SNCB ne s'arrêtent pas là. On a également prévu la possibilité d'un appel général de tous les conducteurs en service sur une ligne déterminée.

En cas de danger, le dispatcher de la ligne ou un conducteur peuvent immédiatement le signaler simultanément aux conducteurs de tous les convois situés dans la zone concernée pour que ceux-ci prennent aussitôt les mesures qui s'imposent.



Ajoutons encore qu'en cas de relâchement par un conducteur de la pédale de veille automatique (dite autrefois de l'"homme mort") pendant plus de trente secondes, un message codé sera transmis automatiquement, signifiant qu'une assistance médicale est requise.

Toutes les conversations et transmissions codées sont en permanence enregistrées par un appareil à bande magnétique situé au dispatching, ce qui constitue une source précieuse de renseignements en cas d'incident. C'est, en fait, la "boîte noire" de tout le système.

#### Mise en exploitation.

Les liaisons radio sol-train sont d'ores et déjà opérationnelles sur l'axe Anvers - Bruxelles - Charleroi et c'est à partir de septembre qu'elles seront effectivement exploitées, grâce à la livraison d'une première tranche de cinquante équipements mobiles.

Puis viendra la phase la plus longue, celle qui consiste à généraliser ce système, le prochain axe à équiper étant Ostende - Bruxelles - Liège - Welkenraedt. Le travail s'échelonne jusqu'en 1986, vu l'ampleur de la tâche et de l'investissement. Quant à l'équipement du parc moteur, il se poursuivra jusqu'en 1987.

Le coût total du réseau radio sol-train est estimé (en francs 1979) à 400 millions pour le matériel radio, à 150 millions pour le réseau de stations fixes et à 50 millions pour l'équipement des engins de traction, effectué en régie par la SNCB.

#### Débouchés commerciaux.

Vu l'importance de ces commandes (auxquelles s'ajoutent celles de mobilophones par la R.T.T.) la firme Bell Telephone a pu développer des équipements de pointe réunissant performance, fiabilité et encombrement réduit à des prix compétitifs au niveau mondial, ce qui entraînera d'heureuses retombées pour l'économie nationale.

La part belge pour une première phase de l'équipement (déjà en commande) du réseau espagnol se chiffre à 300 millions et du réseau luxembourgeois à 80 millions.

D'autres applications pourront être développées à partir du système SNCB en vue de l'équipement de réseaux téléphoniques ruraux dans les régions à faible densité de population pour lesquelles les liaisons par câbles ne sont plus rentables, ce qui laisse espérer des perspectives commerciales considérables au niveau mondial.





LA CRISE DE L'ENERGIE.

\*\*\*\*\*

### Quand les terrils déménagent.

Le renchérissement du prix du pétrole a provoqué dans les pays industrialisés la reconversion de nombreuses centrales électriques à d'autres sources d'approvisionnement que le mazout. Au charbon, en premier lieu. Et actuellement, le "Pool des calories" de Bruxelles qui règle l'approvisionnement des "Centrales" a pris la décision de leur fournir une matière première combustible arrachée aux vieux terrils wallons non brûlés et aujourd'hui abandonnés.

Cette initiative a été encouragée par l'Exécutif de la Région Wallonne.

Il y eut, en un premier temps, l'exploitation d'un terril de l'ancien charbonnage du Boubier à Châtelet pour la Centrale de Péronnes-lez-Binche.

Puis un autre terril des anciennes Houillères Unies au départ de Gilly-Vallées vers la Centrale de Baudour. Aujourd'hui, un autre chantier est ouvert à Warquignies-Saint-Ghislain (Borinage) où l'on charge des trains complets de résidus de houille en destination de Ruien. Le phénomène des terrils s'amplifie...

En mars, deux ou trois trains complets ont été mis en ligne au départ du Borinage ; en avril la fréquence est passée à un train de 22 wagons FADS par jour ouvrable... et le service continue...

Ces trois chantiers ont profité d'anciens embranchements contigus aux crassiers des houillères, fermés souvent depuis plus d'une vingtaine d'années par décision de la CECA.

Les terrils, vestiges d'une prospérité oubliée, constituent une source d'approvisionnement énergétique importante, comme la houille pure ou le nucléaire.

Mais il faut, pour être exploitable, que le terril présente un certain taux de matières récupérables en résidus de houille, susceptibles d'être brûlés par les Centrales et en principe, être accessibles si possible par chemin de fer, tout au moins en un premier temps. Des déchets de terrils contigus à certaines centrales notamment à Péronnes-lez-Binche ont été transportés par la route.

### Accessible par chemin de fer.

L'E.D.F. (Electricité de France) avait fin 82 conclu un marché avec les autorités belges responsables pour l'achat des résidus d'un terril du célèbre charbonnage du Bois-du-Cazier situé à Mont-sur-Marchienne (Charleroi). Le chargement des wagons F.A.D.S. avait lieu en gare de Marchienne-Zône, le camion assurait la jonction entre le terril et la gare, distants d'environ 3 Km. L'Administration Communale de la ville de Charleroi mit fin prématurément à ce trafic en raison de la pollution des rues et des artères parcourues par les camions. Ces trains complets étaient destinés à la Centrale française de Lourche via Jeumont. Mais l'E.D.F., paraît-il n'a pas dit son dernier mot.

### Le taux des matières premières récupérables

Sur les chantiers, les résidus arrachés aux vieux terrils sont triés dans des installations sophistiquées. Le taux de récupération varie de terril à terril selon la qualité du produit de base et de sa date de mise en terril. Il faut se souvenir qu'aux 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> siècles et même jusque après la première guerre mondiale le triage de la houille remontée des puits des mines en wagonnets était pratiqué manuellement sur des courroies transporteuses par des "filles de fosses" à qui une loi de 1884 avait interdit l'accès des chantiers souterrains.



Ces ouvrières retiraient manuellement les morceaux de schiste ou les pierres qui étaient ensuite acheminées par wagonnets sur les terrils en même temps que le charbon "fin" ou poussier dont l'industrie ne se souciait guère au siècle dernier. Les "ramasseuses de cailloux" avaient peu souvent le "compas dans l'oeil" et parfois, involontairement ou non, elles confondaient cailloux et houille noble. Surtout à l'intention des "hiercheuses" un terme wallon traduisible par "glaneuse de charbon" qui, sur les pentes des terrils "reluquaient" les belles gaillettes dont elles remplissaient leurs havre-sacs. Elles revendaient ensuite dans les corons leurs misérables glanures. Les temps étaient durs !

### La modernisation des triages-lavoirs

Après la première guerre mondiale, on mit progressivement en service des triages équipés de "bacs à pistons". Ils constituaient un grand progrès mais le travail était encore loin d'être parfait. C'est à peu près à la même époque que les "fines" furent récupérées par humidification : elle constituèrent les schlamms ; ils étaient transportés en wagons métalliques ouverts surtout en destination des cimenteries.

Il fallut attendre le début des années 50 pour que les triages-lavoir des charbonnages soient dotés de "trieuses à liqueur dense" (1). Cette technique opérait à partir de cuves où l'on faisait transiter les produits des chantiers souterrains : la houille d'un poids spécifique plus léger que la liqueur surnageait tandis que les corps étrangers à la houille plus lourds tombaient au fond des cuves : ils étaient seuls transportés aux terrils. Cette technique en vigueur en Campine explique l'impossibilité de récupérer les terrils ou crassiers de cette région.

### Le chantier de Warquignies

Nous avons suivi le chantier de Warquignies ouvert en mars par la firme RYAN-EUROPE qui opère sur le site du terril des puits 7 et 8 des anciens charbonnages d'Hornu-Wasmes : 900.000 tonnes de fines de houille doivent y être récupérées au cours des six ou sept prochaines années. Les matières du vieux terril sont triées : le "bon" charbon est stocké en tas à quelques centaines de mètres de la ligne à voie unique Mons-Paturages-Saint Ghislain (\*). Le charbon est confié à une bande transporteuse aboutissant à une superstructure métallique équipée d'une ouverture avec trémie de chargement - par la gravité - directement dans les wagons FADS à déchargement bilatéral instantané. Le passage des matières est réalisé automatiquement par dispositif électronique. Chaque wagon assimile une charge de 54,5 T pendant un délai de 10 à 12 minutes. Le chargement des vingt-deux wagons et les manoeuvres de formation du train se répartissent sur un peu plus de trois heures.

### L'avenir des terrils

Le ministre de l'Énergie de la Région Wallonne a fait procéder à une analyse systématique des terrils, de la région boraine mais aussi de ceux du pays de Charleroi et de la région de Liège. Pour le seul Borinage où l'infrastructure ferroviaire est la mieux préservée, neuf terrils représentant 17 millions de tonnes sont susceptibles d'être traités.

(1) Cette technique est appliquée par RYAN pour récupérer les ultra fines en terril.

(\*) Cette ligne à double voie fut mise à voie unique en 1941. Les wagons sont amenés dans l'ancienne voie en cul de sac de l'ancienne formation de Warquignies, cette voie longe la ligne Mons St Ghislain, franchie en surplomb, par un ponton métallique de chargement.



Pour une fois, l'avenir n'est pas sombre !

Le "Pool des calories" de Bruxelles règle l'approvisionnement de toutes les Centrales électriques belges si possible par l'utilisation du rail. Le transport des déchets récupérables des vieux terrils est appelé à respecter cette tradition avec ses règles : approvisionnements rapides, propres et idéalement programmés et qui se prolongeront vraisemblablement jusqu'après l'an 2000. Mais les populations riveraines seront chaque fois consultées pour préserver leur environnement.

N.B. Une tonne de charbon récupéré aux terrils est vendue 1500 francs contre 3000 pour le charbon importé. Ne parlons pas du prix du charbon campinois qui profite des subsides gouvernementaux.

G.F.

Extrait de "La Vie du Rail" du 14 juillet 1983.

## DIVERS

### Un trafic en expansion.

Si la crise économique a des répercussions défavorables sur le trafic de la S.N.C.B. à cause notamment de la sidérurgie, il existe néanmoins une industrie qui, ces dernières années a vu son chiffre d'activités en expansion. Il s'agit de l'industrie de la craie travaillant surtout pour l'exportation via Anvers. Le producteur, Crayères, Cimenteries et Fours à Chaux d'Harmignies (Mons) a enregistré au cours des dernières années une augmentation de son trafic de craie - export - de 30%. En 1981, le trafic du port atteignait 80.000 tonnes contre 53.000 en 1970. En 82, le mouvement ne s'est pas ralenti. L'Usine de OMEY en Champagne alimente également ce trafic portuaire. Pour Harmignies 85% de son trafic de craie est confié au rail.

### Les activités du T.R.W. (Transport Route-Wagon)

Ce sigle est l'indicatif de la Société belge du transport combiné rail-route qui dispose en Belgique de plusieurs terminaux : Oostende, Zeebrugge, Antwerpen, Charleroi, Liège, Athus et Bruxelles. Le trafic TRW Belgique a évolué comme suit : 2876 wagons en 1975, 17334 en 1979, 19591 en 1981 et 22400 en 1982. Pour les premiers mois de 1983 on enregistre un léger recul sur l'axe italien mais un développement en direction de l'Espagne, des pays germaniques et de bonnes perspectives vers les pays scandinaves.

### Le cent-cinquantième de la S.N.C.B.

En 1985, le rail belge fêtera son cent-cinquantième anniversaire. Il coïncidera avec le centenaire du Congrès des Chemins de Fer (AICCF) de la Société des Vicinaux (SNCV) et de l'Union Internationale des Transports Publics (UITP). Des expositions sont dès à présent prévues : au Palais des Beaux Arts de Bruxelles, à la Gare Centrale, dans le Hall de Bruxelles Nord. Au Casino de Knokke ou éventuellement dans son musée de Saint-Idesbald est prévue une exposition des tableaux ferroviaires du peintre Paul Delvaux, mondialement connu. Deux trains-exposition, l'un néerlandophone et l'autre francophone parcourront le pays. Les emblèmes sont créés. Ils ont été conçus par A. Pasture. Nous en reparlerons.



## Une gare historique disparaît.

La gare de Herbesthal est en cours de démolition. Edifiée par les chemins de fer allemands en 1889, époque où cette ville était allemande, elle connut bien des vicissitudes au cours de sa longue carrière. Les installations comprenaient 5 voies "voyageurs" pour le service Allemagne-Belgique et un couloir sous-voies ; ensuite trois voies marchandises et enfin deux autres voies "voyageurs" pour le service vers Eupen. C'est dans cette gare que, jusqu'en 1918, les princes de la Confédération germanique venaient accueillir ou accompagner les têtes couronnées de l'époque qui se rendaient ou transitaient par l'Allemagne.

La salle d'attente était splendidement décorée et un "salon royal" luxueux aux colonnes de marbre dit "de mer", une cheminée non moins remarquable, un plafond sculpté, un parquet et des murs lambrissés sans oublier les peintures, conféraient au salon son caractère "impérial" de style germanique. Un mobilier non moins riche et distingué garnissait le salon. Ce dernier a été partiellement préservé : il garnit aujourd'hui le bureau liégeois de l'Inspecteur principal du service exploitation. En 1921, en application du Traité de Versailles, les cantons de Eupen et Halmédy furent cédés à la Belgique et avec eux Herbesthal et sa gare : à ce moment le salon "royal" devint le bureau du chef de gare... jusqu'en 1940. Herbesthal et les cantons rédimés firent retour à l'Allemagne... jusqu'en 1945. A la fin du dernier conflit mondial et pendant les années qui suivirent, les armées britanniques installèrent un RTO important dans la gare devenue à nouveau gare-frontière. Jusqu'en ces dernières années, on put admirer les sculptures qui soulignaient les entrées de la gare et la salle d'attente.

L'électrification de la ligne Liège-Aix-la-Chapelle allait sonner le glas de Herbesthal : ses activités furent transférées à Montzen et à Welkenraedt à la fin des années 60. La municipalité de Herbesthal aurait souhaité conserver le vieux bâtiment comme vestige "germain" de l'archéologie industrielle du 19<sup>ème</sup> siècle en Belgique. Mais, voilà le nerf de la guerre faisait défaut ! C'est dommage !

## Les voitures M4 en rames réversibles.

Les voitures belges M4, de teinte bordeaux avec ceinture blanche, (à ne pas confondre avec les Eurofima de teinte orange) vont entrer dans la composition de rames réversibles c'est-à-dire de rames tractées par une locomotive électrique mais terminées à l'autre extrémité par une voiture équipée d'un poste de conduite. Cette disposition éliminera les manoeuvres des locomotives dans les gares terminales et permettra une réutilisation plus rapide du matériel : 32 voitures de première classe avec compartiment fourgon (AD) seront équipées à l'Atelier Central de Malines. Le premier essai d'une nouvelle rame réversible M4 s'est déroulé avec succès. Cette technique n'est cependant pas nouvelle à la S.N.C.B.. Elle avait été jusqu'ici appliquée sur des voitures plus anciennes souvent en remplacement d'autorails et en traction diesel.

Rappelons que la livrée "bordeaux" a été choisie pour le nouveau matériel de la S.N.C.B. en 1976 y compris pour les nouvelles automotrices ; tandis que les locomotives nouvelles - la série 27 notamment - sont habillées tout de bleu avec les cabines de conduite-avant et arrière peintes en jaune alliant ainsi esthétique... et sécurité. Tout le parc moteur recevra peu à peu la même robe. On se souviendra que les voitures et locomotives de types anciens se singularisaient par une peinture extérieure verdâtre qui s'assombrissait au fil du temps.



En juin dernier, la ligne électrifiée Gent - Mechelen était mise en service. A Kapelle-op-den-Bos, la dernière gare avant Mechelen, le Ministère des Travaux Publics, maître d'oeuvres dans le cadre de l'adaptation du Canal Maritime Bruxelles-Rupel avait fait procéder au remplacement du pont mobile (datant du siècle dernier) par un autre pont ferroviaire, un klapbrug-virant sur l'une de ses extrémités. Cet ouvrage, en principe devait être terminé pour le premier juin et devait être franchi avec pantographes abaissés par les trains dont la vitesse dépasse 60 Km/h. Mais voilà, l'entreprise chargée des travaux d'équipement du pont mobile n'a pu observer son calendrier de sorte que la S.N.C.B., dont la responsabilité n'est pas engagée, s'est vue contrainte d'obliger tous ses trains électriques à franchir le "long" pont de Kapelle-op-den-Bos avec pantographes abaissés et d'adapter sa signalisation en conséquence. Grâce à la vigilance des mécaniciens, aucune détresse n'a encore été enregistrée sur ce pont "sans caténaires". La S.N.C.B. s'efforce de régulariser cette situation originale dans les plus brefs délais.

#### La restructuration de la ligne Charleroi - Mariembourg.

En juin 84 le plan général de restructuration du service voyageurs de la S.N.C.B. entrera en vigueur. Mais s'inspirant des principes appliqués sur des réseaux étrangers, notamment aux C.F.F. et la S.N.C.F., la S.N.C.B. a procédé à son tour à un essai de réorganisation de son service des trains sur la ligne Charleroi - Mariembourg non électrifiée et longue de 49 km. Un ensemble d'enquêtes auprès des usagers, des automobilistes, des entreprises des services publics régionaux, des écoles etc... ont permis de conclure aux nécessités primordiales suivantes : amélioration du matériel, adaptation des horaires aux besoins de la clientèle, accroissement de la vitesse (suppression d'arrêts peu usités ou en concurrence avec la S.N.C.V.).

Le résultat : la baisse de fréquentation a été enrayée, la tendance est renversée sans augmentation des coûts. Le nombre de voyageurs/km a augmenté de 62.128 en moyenne par jour en 1981 à 71.200 en 1982 se traduisant par une augmentation de 3,8% (contre une baisse de 2,3%) pour l'ensemble du réseau.

La mise en service d'un matériel plus moderne conforterait ces premiers résultats et les économies à réaliser pourraient atteindre vingt millions par an.

G.F.

#### La vitesse des tramways bruxellois.

A la suite d'une question parlementaire, le Ministre des Communications a publié les mesures prises pour améliorer la qualité des mouvements des tramways bruxellois, dans une ville superbement encombrée, surtout aux heures de pointes.

Les tramways de la S.T.I.B. peuvent déjà depuis un certain temps commander les feux de signalisation des carrefours de l'agglomération bruxelloise : 46 carrefours ou passages à niveau étaient équipés à la fin du mois de juin dernier. Pour "couvrir" l'ensemble de l'agglomération, 250 installations sont encore nécessaires et 50 carrefours supplémentaires ont été programmés dans le cadre du projet de "Gestion Centralisée du Trafic".

Un gain de 12 à 16% de la vitesse commerciale des tramways a été enregistrée sur les trajets où plusieurs carrefours successifs sont équipés. Le prix d'une installation est de 450.000 francs belges.

La S.T.I.B. espère disposer assez rapidement du crédit gouvernemental de 135 millions nécessaire à l'équipement total de toute l'agglomération. Les gains de vitesse dans la circulation des tramways réduiraient les coûts d'exploitation et conforteraient l'attractivité du transport par tramways à Bruxelles.

G.F.



E P O I N T S U R L E M A T E R I E L M O T E U R (de mai à août 83)
--

1/ SORTIES DE GRANDE REVISIONDe l'AC Malines (HLE + AM)

2240 - FKR - 18.5	154 - NK - 6.5	198 - FHS - 9.6	209 - FHS - 13.7
2233 - FKR - 7.7	163 - NK - 18.5	168 - FHS - 27.6	211 - NK - 26.7
2302 - FBMZ - 8.7(*)	164 - NK - 26.5	200 - FHS - 27.6	206 - FHS - 8.8
2242 - FKR - 5.8	188 - FHS - 2.6	159 - NK - 5.7	189 - FHS - 22.8

(\*) voir également point 4/ Transformations.

De l'AC Salzinnes (HLE + HLD + HLR)

8255 NK 3.5	7349 NK 2.6	1801 NK 23.6	7320 LNC 197
8408 GMN 6.5	5215 FEO 3.6	8426 FSD 23.6	6286 LK 297
6264 FHS 11.5	6319 LK 9.6	6253 FHS 24.6	7502 FNDM 4.8
7402 FNDM 24.5	5910 FNDM 10.6	5110 FTY 1.7	8514 FNDM 9.8
9214 MBX 24.5	8466 FNDM 10.6	7367 FKR 5.7	8275 FNDM 12.8
5185 FHS 31.5	8212 FGH 13.6	8458 FHS 15.7	7341 NK 25.8

2/ RADIATIONS

- HLD 6107 - Merelbeke (construction : 1965) - Atteinte par la limite de révision.  
PV de l'AC Salzinnes n° 40 du 19.4.83, approuvé par le Dir. M le 24.3.83  
Date Hors-écritures : le 1er. juin 83
- HLD 6051 - Monceau (1965) - Bâti de moteur fêlé.  
PV de l'AC FAZ n° 43 du 4.5.83, approuvé le 19.5 - H-Ecrit : 1er. juin 83.
- HLD 6091 - Merelbeke (1965) - Limite de révision.  
PV de l'AC FAZ n° 44 du 20.6.83, approuvé le 4.7 - H-Ecrit : 1er. août 83.
- HLD 6090 - Ronet (1965) - Limite de révision.  
PV de l'AC FAZ n° 45 du 24.6.83, approuvé le 11.7 - H-Ecrit : 1er. août 83.
- HLD 6026 - Monceau (1964) - Bâti de moteur fêlé.  
PV de l'AC FAZ n° 46 aux mêmes dates que ci-dessus (voir HLD 6090)
- HLD 6063 X - Monceau (1965) - Bâti de moteur fêlé - PV n° 47
- HLD 6401 - Hasselt (1962) - Déstandardisation de la série - PV n° 48
- HLD 6403 - Hasselt (1962) - Déstandardisation de la série - PV n° 49
- HLD 6405 - Hasselt (1962) - Déstandardisation de la série - PV n° 50
- HLD 6406 - Hasselt (1962) - Déstandardisation de la série - PV n° 51  
Cette machine est néanmoins conservée depuis à Louvain, pour le Musée.
- HLD 6076 X - Kinkempois (1965) - Panne grave : réparation injustifiée (X) - PV n° 52
- HLD 6072 - Ronet (1965) - Bâti de moteur fêlé - PV n° 53
- HLR 7202 - Anvers-Dam (1956) - Panne grave : réparation injustifiée - PV n° 54
- AM 311 - Ostende (1982) - Gravement accidentée lors de la collision d'Aalter en juil.82  
PV de l'AC Malines n° 832 du 18.05.83 - H-Ecrit : 1er. juin 83.  
Seule la voiture de 2e. classe a été déclassée; l'autre (du type ABD) est sortie de Rév. Accidentelle le 16 août 83.  
Une caisse "B" supplémentaire a été commandée à la BN, pour reconstituer l'AM.



- AR 4311 - Courtrai (1954) - Limite de révision  
PV de l'AC Malines n° 833 du 14.06.83, approuvé le 21.6 - H-Ecrit : 1er. juil.
- AR 4323 - Montzen (1955) - Limite de révision  
PV de l'AC Malines n° 834 du 14.06.83, approuvé le 21.6 - H-Ecrit : 1er. juil.
- AR 4331 - Bertrix (1955) - limite de révision  
PV n° 835 du 14.06.83, approuvé le 21.6 - Date Hors-écritures : 1er. juillet.
- AR 4303 - Bertrix (1954) - Limite de révision  
PV n° 836 du 8.07.83, approuvé le 21.7 - Date Hors-écritures : 1er. septembre.
- HLE 2903 - Ronet (1949) - Grèvement endommagée lors d'une collision à Monceau en déc.80  
Servait depuis de stock de pièces de rechange (cannibalisme).  
PV de l'ATSE Ronet n° 1 du 25.2.83, approuvé le 18.3 - H-Ecrit : 1er. avril
- HLE 2911 - Ronet (1949) - Etat général défectueux - infiltrations d'eau dans la toiture.  
Egalement cannibalisée.  
PV de l'ATSE Ronet n° 2 du 25.2.83, approuvé le 18.3 - H-Ecrit 1er. avril.

Soit pas moins de 20 engins de tous types, sur près de 4 mois de temps !

### 3/ MUTATIONS

- AR 4318 de Courtrai à Bertrix (Date écrit : 1.5.83)  
4321 de Courtrai à Montzen ( " : " )  
4508 d'Haine St.P à Bertrix ( " : 29.5.83)  
4611 " à ATH ( " : " )  
4612 " à " ( " : " )
- HLD 5163 de Schaerbeek à Anvers-Dam (au 29.5.83)  
5905 d'Haine St P à Anvers-Dam ( " )  
6010 d'Hasselt à Kinkempois ( " )  
6085 de Merelbeke à Ronet ( " )  
6271 de Hasselt à Monceau ( " ) (\*)  
6320 d'Haine St P à Hasselt ( " )
- 5214 (ex- 5307) de Latour à Ronet (au 1.7.83)  
5215 (ex- 5302) de Latour à Ronet ( " )

(\*) La mutation de la 6271, lere. de la série 62 à Monceau, s'explique par la nécessité d'initier dès à présent le personnel de conduite à la desserte de ce type d'engin : la fin des HLD 60 étant proche, le trafic futur des lignes 132 Charleroi-Couvin et 140 Charleroi- Ottignies sera assuré en série 51 ou 62 dès juin 84.

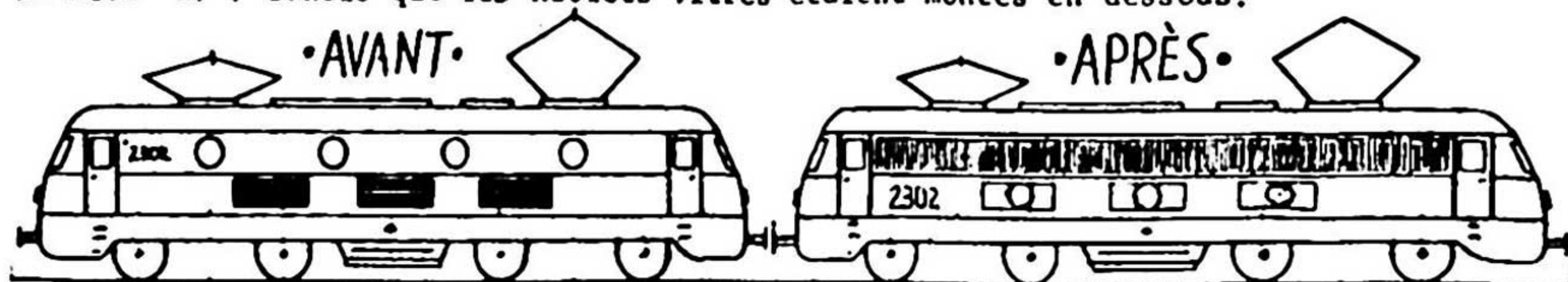
### 4/ TRANSFORMATIONS

- \* HLD 6022 de Monceau devient 6022 X (au 29.5)  
6035 de Kkpois devient 6035 X ( " )
- \* HLD 5307 de Latour devient HLD 5214 de Ronet (Date écrit. : 1.7)  
5302 " " " 5215 " ( " " : 1.7)

Les 53 seront renumérotées en 52 selon l'ordre de passage en AC pour Grande Révision.

\* A noter la spectaculaire transformation de la HLE 2302 lors de son passage en Grande Rév. à Malines (voir point 1/).

Les oufes de ventilation ont été placées dans la partie supérieure des longs-pans (à la mode "27") tandis que les hublots vitrés étaient montés en dessous.









depuis leur mise en service en 1949 (seules les machines figurant encore à l'effectif cette année ont été mentionnées) :

2903 : 2.590.908 Km	2907 : 2.557.707	2911 : 2.242.859
2904 : 2.584.072	2908 : 2.730.693	2912 : 2.599.985
2905 : 2.531.024	2909 : 2.430.710	2913 : 2.292.462
2906 : 2.489.743	2910 : 2.551.867	2920 : 2.239.619

Mais ont-elles bien dit leur dernier mot ?...

Edmond Son 9

### SERVICE GTF DISTRIBUTION.

=====

+++ Série de 8 cartes vues ferroviaires belges en couleurs (n° 61 à 68) (Rail Magazine)

61: HLE 2803 et 2024 à Schaerbeek (sans date)  
 62: HLD 5901 à Antwerpen avril 1983  
 63: HLD 5402 avec wagons vides (minerais) à Gendron oct 1982;  
 64: TA 4613 à Haine St Pierre fév. 1982  
 65: HL 1204 (vapeur) avec rame M2 à ScaerbeeM mai 1982  
 66: HLD 6084 et train de charbon à Winterslag (sans date)  
 67: HLE 2911 à Bruxelles Midi avril 1982  
 68: HL 29013 (vapeur) à Bertrix en juin 1979  
 Prix de la série: 120 F + frais de port.

+++ Série de 8 cartes vues ferroviaires noir et blanc (n° 37 à 44) (Rail Magazine)

37: HL 58018 (vapeur) à Hasselt en mai 1961;  
 38: HL 81459 idem  
 39: HL 64080 (vapeur) Merelbeke sept 1963  
 40: HL 50003 idem  
 41: HLD 201034 Bruxelles Midi, juin 1964  
 42: Autorail 62004 Gerlimpont janvier 1970  
 43: Autorail 60801 Monceau septembre 1965  
 44: HLE 12208 Mechelen sept. 1965  
 Prix de la série: 80 F + frais de port.

Ces séries sont à commander AVANT le 15 novembre 1983 au compte 001-0643004-67 de GTF asbl DISTRIBUTION à 4000 Liège

Frais de Port: Belgique: 1 série : 20FB - 2 ou 3 séries : 30FB  
 Etranger: 30FB 45FB

Pas d'expédition en France.

Envoi sauf imprévu avant le 31.12.83.

Pour les commandes de l'étranger: voir 3e page de couverture.

+++ Le livre "Libramont - Bastogne" de A. Dagant est épuisé chez l'auteur et chez l'éditeur.

### AGENDA

- Gare centrale Bruxelles du 29.10 au 13.11.83; 34e salon du chemin de fer (Organisation ARBAC). La plus grande librairie ferroviaire de Belgique.
- Exposition "Année mondiale des communications" au centre des communications gare de Bruxelles Nord du 22.11 au 05.12.83



INCIDENTS - ACCIDENTS - Période de mai à août 1983.
---

Mercredi 4 mai - 3 h 55 - l. 34 - Bilzen - Déraillement d'un train marchandises

En passant sur le PN 44A, le Z 54211 Montzen - Anvers-Nord heurte une dalle routière en béton, ce qui provoque le déraillement des 18e et 19e Wagons.

Les 2 VP et la voie d'évitement sont obstruées. Bus navette entre Tongres et Liège Trains marchandises détournés entre Hasselt et Visé par Landen et Kinkempois, via l. 21 - 36 - 36B et 40.

A 8 h 15, une voie sera rétablie à vitesse réduite.

Mercredi 4 mai - 11 h 00 - l. 162 - Stockem Formation - Fuite de gaz à un wagon citerne

Au cours des opérations de triage, un wagon-citerne qui se rendait de Londres à Monthey (CII) laisse échapper une forte odeur désagréable, laissant présumer une fuite du contenu constitué de triméthylamine (code de danger ONU 1083).

Le triage est immédiatement évacué, tandis que les pompiers interviennent et que le wagon dangereux est isolé dans un cul-de-sac.

La fuite provenait d'un boulon d'une vanne de vidange mal serré et de soudures atteintes par la corrosion. Après remplacement de la vanne défectueuse par des spécialistes de l'UCB, le wagon continua sa route ...

Lundi 27 juin - 5 h 25 - l. 144 - Onoz Spy - Eboulement provoquant un déraillement.

Un éboulement s'étant produit sur la voie, le E 6350 Gembloux - Tamines (AM 531 - 669) heurte les éboulis et déraille du 2e essieu du 1er bogie de l'AM 531. Pas de blessés. La voie adjacente reste libre.

La remise à rails sera terminée à 10 h, les 2 AM étant évacuées avec le train de secours à vitesse réduite.

Vendredi 1er juillet - 13 h 48 - l. 96A - Brux. Petite- Ile - Déraillement en VP.

Lors du garage de la rame du 1294 de brux- Midi à Forest voitures, la 6e. voiture ( WL SNCF ) fait bivoie sur une aiguille manoeuvrée intempestivement sous le train et se couche sur la voie, tandis que la 7e. voiture déraille et intercepte les 2 VP de la ligne 96 A. Il n'y a pas de blessés, la rame vide allant garer au faisceau. Le relevage du matériel déraillé aura lieu le lendemain à 2 h.

Vendredi 5 août - 4 h 05 - l. 34 - Liers - Déraillement d'un engin du service V.

Lors d'une évolution sur une voie hors-service pour travaux, une bourreuse- régaleuse passe sur une aiguille mal orientée et la talonne.

Se rendant compte de l'incident, le conducteur fait marche arrière et repasse sur l'aiguille litigieuse, ce qui le fait cette fois dérailer.

Les deux VP sont obstruées entre Liers et Herstal. Des bus SNCV circulent de 6 h 30 à 9 h, la voie B étant rétablie à 8 h 28.

Samedi 20 août - 0 h - Schaerbeek formation - Fuite de gaz à un wagon- citerne.

Une odeur de gaz flottant sur le triage, un wagon- citerne du Z 58115 Haine St Pierre- Schaerbeek- F. ayant contenu du chlore est d'abord suspecté et rangé à l'écart de la formation, tandis que les pompiers et les spécialistes de garde de Solvay interviennent. Alors que rien d'anormal n'est constaté au wagon, 1 sous- chef de gare, 2 signaleurs et 8 agents du triage sont intoxiqués et doivent être évacués d'urgence vers l'hôpital. Il y avait en effet méprise quant au wagon litigieux : cela provenait d'un autre situé dans la même rame, également vide mais ayant contenu un chargement de mercaptan ( code de danger ONU 2363) et dont une vanne de sécurité s'était entrouverte par la dilatation des gaz due aux fortes chaleurs.



Jeudi 25 août - 11 h 30 - l. 125 - Amay - Fuite de gaz à un wagon-citerne.

Hasard étrange : un incident semblable se reproduit au Z 54810 Montzen - St-Ghislain (HLD 5518 GMN) où une forte odeur de gaz est décelée au passage du train à Flémalle. Le train est immédiatement garé à Amay, et tout trafic est suspendu sur les 2 VP. Il s'agit ici de fuites à 2 wagons contenant de l'acétaldéhyde (code de danger ONU 1089).

Après colmatage des fuites par la Protection civile, les VP seront libérées vers 15 h. Entretemps, les trains étaient retenus à Flémalle et à Huy et un service de bus SNCV circulait en navette.

Mercredi 31 août - 18 h 29 - l. 162 - Rulles - Actes de malveillance.

Avaries nombreuses et simultanées aux installations desservies par les lignes téléphoniques, tel le téléphone SNCB, les lignes du dispatching, les détecteurs de "boîtes chauffantes", les ordinateurs de formation, et ... les horloges de gare (!), sur les sections Jemelle - Arlon, Arlon - Virton et Libramont - Virton.

Ce n'est que vers 9 h le lendemain que l'on constatera en pleine voie la disparition pure et simple de 10 m de câble téléphonique. Il avait sauvagement été sectionné... à la hache !

Cinq heures plus tard, on remettait "ça" à moins de 50 m. de là. Le câble se ferait- il si rare dans le Sud-Luxembourg ?

#### A B R E V I A T I O N S

PN : Passage à niveau  
VP : Voies principales

WL : Voiture- Lits  
GMN : Montzen

Edmond Son 9/83

#### MODELES REDUITS ARTISANAUX A VENDRE.

=====

Suite de notre avis antérieur.

Majorité de modèles échelle 0 (locomotives, wagons, voitures SNCB et SNCV, quelques véhicules industriels)

Quelques pièces échelle H0

Etats divers et tensions diverses.

Tous les modèles sont de construction artisanale sauf quelques quelques pièces "jouets".

Pour visite et achat s'adresser chez Madame J. FELLINGUE,  
22, rue des Genêts, 4000 Liège, exclusivement les dimanches 30 octobre  
13 et 27 novembre 1983 de 10 à 12 heures.

#### BIBLIOGRAPHIE

=====

"NOS VIEUX TRAMS" par R. DEJOLLIER chez Wesmael-Charlier  
Un livre de 248 pages, 450 photos et documents. Environ 985 F  
chez votre libraire.

L'histoire des trams de Namur racontée à travers les extraits de journaux de l'époque.



<b>TRAINS SPECIAUX - CIRCULATION EXCEPTIONNELLES</b>
--

- Période de mai à août 1983 -

Lundi 2 mai

Et bien il est revenu ... et seul ! "L'autorail du général US", contrairement aux appréhensions que sa panne avait fait craindre (voir Tf n° 23 p 52), a accompli sa visite annuelle à Mons, y débarquant son illustre voyageur et sa clique.

Le VT 608801, parvenu dans la nuit de Berlin Lichtervelde W., y est retourné le mercredi 4, à la satisfaction (?) de tous ...

Lundi 16 mai

Inauguration de l'électrification de la ligne 53 Gand - Malines.

La composition de la rame ministérielle était la suivante : HLE 2204 (avec drapeaux) - 2 M4 A - 3 M4 B - HLE 2216.

A noter le spectaculaire passage de la rame sur le nouveau pont-levant du canal de Willebroeck à Kappele o/d Bos : sur la lancée, pantos baissés; la caténaire n'y était pas encore posée sur plus de 150 m !

Mardi 17 mai

- A l'occasion du 150e anniversaire de l'exploitation des sources de Spa, un train spécial composé de matériel TEE PBA, renforcé de la voiture SSC (conférence) de la SNCF, a conduit le conseil d'administration de "Spa Monopole" et ses invités de Bruxelles à Spa.

Le convoi était encadré par 2 HLE (2325 et 2329), afin de faciliter le tête-à-queue obligé en gare de Pepinster. Retour le soir.

- Déjeuner ferroviaire annuel du Skäl-Club (les professionnels du tourisme) à bord d'une rame TEE PBA (le 2e spécial circulant ce jour-là avec du matériel de ce type !) remorquée par une HLE série 23.

Itinéraire parcouru : Bru Midi - Mons - Tournai - Courtrai - Gand St-P. et retour à Bruxelles.

Samedi 21 mai

Inauguration de la nouvelle ligne 51 B entre Bruges et Knokke. Le convoi ministériel, venant de Bruxelles, était composé des 2 AM type 80 n°s 302 et 326.

Mercredi 25 mai

- Inauguration de l'électrification des tronçons La Louvière - Binche et La Louvière - Piéton (voir Tf n° 28, p. 12).

- Un autorail double SNCF (X 4782) circule de Châlons s/Marne à Wavre, via Givet et Namur. Retour le soir.

Mercredi 1er juin

Un autorail double SNCF (X 4784) circule de Reims à Wavre, via Givet et Namur. Retour le soir.

Vendredi 3 juin

Spécial Louvain - Venise organisé par les brasseries Artois. Comme l'année passée, le convoi comptait 18 voitures : 6 WR - 7 WL DB - 4 WL SNCB et la SR 1. Remorque assurée par la HLE 2010.

Dimanche 5 juin

Un autorail double SNCF du type X 4500 circule d'Amiens à Bruges, via Mouscron et Roulers. Retour le soir.



### Dimanche 12 juin

Un AR SNCF (X 4582) circule de Beauvais à Wavre, via Jeumont, Charleroi-Sd, Jemeppe s/s et Ottignies. Retour le soir.

### Jeudi 23 juin

Un AR double CFL Westwaggon (N° 201) mis en marche pour le GAR (Groupement des Amis du Rail) circule de Luxembourg à Maastricht, via Gouvy, Angleur et Visé. Retour le soir.

### Mardi 5 juillet.

Pour acheminer 500 participants d'une croisière organisée par la Libre Belgique, une rame TEE PBA inox de 16 voitures remorquée par la HLE 1607 a circulé de Brux-Midi à Toulon (avec échange-machine à Quévy, s'entend ...).

Au retour le 16- la rame avait été renforcée de 2 fourgons Eurofima SNCB, transportant les bagages.

### Mercredi 6 juillet

Présentation officielle à la presse du système de liaison radio "sol-trains" entre Malines et Braine l'Alleud, à bord de l'AM quadruple 839.

### Mercredi 20 juillet

Intense activité dans les gares marchandises bruxelloises de Schaerbeek Josaphat et Etterbeek, avec le débarquement de nombreux véhicules militaires (dont certains chenillés de plus de 45 t.) parvenus de garnisons lointaines par train pour participer au défilé des troupes du lendemain.

L'événement était devenu exceptionnel, depuis la décision du Ministère de ne plus affecter des engins mécanisés au défilé par souci d'économie.

### Samedi 6 août

Pour assister à la cérémonie de baptême d'un méthanier de 125 000 t. portant le nom de cette ville, le tout Eupen s'est rendu en train à Tamise via Welkenraedt, Liège-G., Louvain, Malines et Willebroek, la rame vide allant même garer à St-Nicolas. Les 11 voitures M2 étaient remorquées par la HLD 5537 de Montzen.

### Abréviations utilisées

PBA : Paris - Bruxelles - Amsterdam  
WR : voiture-restaurant  
WL : voiture-lits  
SR : Bar-Dancing



## REORGANISATION DE LA DESSERTE MARCHANDISES PAR WAGONS COMPLETS (IV)

Anvers est un groupe qui "marche" bien, en trafic marchandises. Siège de raffineries, du port en constante expansion, d'industries modernes et performante, on ne s'étonnera guère que la rationalisation y est relativement moins ressentie qu'ailleurs.

### GROUPE D'ANVERS

#### • Cours à marchandises dont le maintien est proposé :

1. Gares-centres : Anvers Bassins et Entrepôts - Anvers Kiel - Anvers Schijnpoort - Herentals - Lier - Malines Nekkerspoel - Turnhout.
2. Cours autonomes : Anvers Sud - Buggenhout - Willebroek.
3. Cours annexes : Anvers Est - Boechout - Boom - Boortmeerbeek - Duffel - Essen - Heist o/d Berg - Kapellen - Londerzeel - Noordewijk - Zwijndrecht.

#### • Cours à marchandises dont la fermeture est proposée :

Entre ( ), le nombre de wagons/Jour en 1981.

Baasrode Nord (0,41) - Kalmthout (0,33) - Kontich (0,01) - Nijlen (0,43) - Westmeerbeek (0,45).

#### • Raccordements dont la fermeture est proposée:

Heultje (0) - Kapelle o/d Bos (0,12) - Malines (0,03).

#### • Raccordements maintenus :

Berlaar - Hemiksem - Hoboken Polder - Muizen - Niel - Puurs - Tielen - Tisselt Blaasveld.

Au total, 5 cours et 3 raccordements seront désaffectés sur le groupe. Voici quelques précisions quant à certaines installations :

1. Anvers-Est (1. 27) : le raccordement privé à l'usage de la MIVA pour l'acheminement de nouveaux trams subsistera, quoiqu'inutilisé depuis bien longtemps . .
2. Berlaar (16) : La cour voyait un trafic très épisodique de châssis d'autobus pour la firme Van Hool, implantée non loin de là (Konigshooikt). Sa fermeture mettra fin à une originalité : la voie d'accès à la cour croise à niveau l'un des 2 quais d'embarquement en son milieu, ce qui met la plus basse marche des voitures à 75 cm du sol à cet endroit ! Attention : le prêt d'un escabeau portatif n'est pas compris dans le prix du billet ! ...
3. Malines (53) : le raccordement situé en pleine voie sur la ligne Malines - Termonde et desservant l'usine "Procter et Gamble", firme multinationale de produits d'entretien (Vizir, Dixan, Pampers, vous connaissez ? ...) a un trafic nul depuis 1982 : la poudre à lessiver préfère la route ...
4. Westmeerbeek (29) : contrairement à ce que nous annonçons dans le Transfer n° 28 page 43, cette cour sera tout de même désaffectée, suite à l'abandon de la ligne 29 entre Aarschot et Noordewijk (voir ci-contre).



Tronçons de lignes du groupe d'Anvers mises "Hors-service pour les besoins SNCB".

29 : entre Aarschot et Noordewijk (14 km) (1)  
 52 : entre Termonde et Puurs (16 km). (2)

(1) : Afin de permettre le relèvement de la vitesse maximale permise sur la branche du triangle d'Aarschot qui relie les lignes 16 et 35, les 2 voies seront déplacées plus au Nord, ce qui implique l'abandon de l'embranchement de la ligne 29 vers Herentals situé à cet endroit.

La ligne 29 devra donc être réexploitée en antenne au départ d'Herentals, ce qui ne sera possible qu'après réparation du pont menaçant ruine qui empêche déjà tout trafic de transit actuellement (voir Tf n° 28 p. 43).

Cette réfection, suivie de la mise hors-service de la section concomitante, est prévue pour fin 1984.

(2) : Déjà réalité depuis le 5 juillet 83.

Michelin 8/83.

### QUESTION PARLEMENTAIRE

-----

Question de M. Kuijpers du 5 août 1983 (N.) :

*T.G.V. Paris-Bruxelles-Cologne. — Tracé.*

La presse a fait état, en juillet dernier, de nouveaux contacts internationaux en vue de la réalisation d'une liaison ferroviaire rapide Paris-Bruxelles-Cologne. En réponse à une question de M. Lestienne (du 15 février 1983), vous avez déjà communiqué quelques données à ce sujet (bulletin n° 20 de la Chambre, du 22 mars 1983).

Comment ont été conçus et quels sont les résultats des nouveaux contacts internationaux à ce sujet?  
 Quel est le tracé en territoire belge retenu à ce jour pour le T.G.V.?

Pourriez-vous préciser plus particulièrement si ce tracé exige la réalisation en Brabant flamand d'un nouveau projet empiétant sur d'énormes surfaces de terrain?

Qu'entendez-vous, dans votre réponse de mars dernier, par une ligne passant au sud de Louvain et au nord de Liège?

Dans quelle mesure cette ligne suit-elle le tracé actuel de la voie ferrée Bruxelles-Liège ou de l'autoroute E5?

Quelles sont les communes du Brabant flamand, où, d'après l'avant-projet actuel, passerait cette nouvelle voie?

Réponse du ministre le 30.08.1983:

1. Un groupe de travail a été constitué sous ma présidence pour étudier les problèmes liés à l'établissement de la liaison ferroviaire Paris-Bruxelles-Cologne.

2. Le tracé sur le territoire belge n'existe qu'au stade d'un avant-projet assorti de plusieurs variantes. Comme cet avant-projet est susceptible d'être modifié il est prématuré d'avancer un tracé précis.

3. L'esquisse actuelle de tracé passe au sud d'Enghien et entre à Bruxelles par la ligne Hal-Bruxelles Midi; entre Bruxelles et Liège le tracé longe l'autoroute E5 depuis Sterrebeek jusque Tierlemont, puis s'en détache vers le Nord et traverse la Meuse au Sud de Visé.







14/12

## JUILLET 83

<u>N° HLE/Nbre Km</u>	<u>N° AM/Type/Km</u>	<u>N° HLD/Km</u>	<u>N° HLR/Km</u>
1504 - 18 056	027 (50) - 10 298	5126 - 13 488	7001 - 2 819
1603 - 23 512	043 (53) - 9 174	5209 - 12 279	7103 - 2 612
1805 - 24 326	095 (54) - 17 061	5304 - 14 498	7203 - 2 867
2021 - 15 950	147 (56) - 14 563	5406 - 7 955	7384 - 5 438
2207 - 12 122	174 (62) - 17 144	5539 - 11 845	7403 - 3 354
2362 - 18 055	248 (63) - 15 750	5918 - 8 852	7504 - 3 551
2507 - 12 043	258 (65) - 15 536	6057 - 10 372	8001 - 3 005
2551 - 20 308	312 (80) - 19 517	6110 - 7 931	8224 - 3 215
2601 - 14 768	505 (55) - 14 573	6255 - 15 010	8321 - 1 936
2705 - 15 018	600 (SAB) - 13 226		8415 - 2 421
2802 - 1 060	636 (66) - 16 601		8513 - 2 417
	659 (70) - 17 998		9150 - 786
	682 (73) - 14 487	<u>N° AR/Km</u>	
	716 (74) - 14 875	4007 - 9 030	
	753 (78) - 15 487	4318 - 12 178	
	765 (79) - 14 723	4402 - 7 987	
	831 (QUAD) - 24 083	4509 - 6 989	
	901 (NS) - 9 316	4607 - 7 610	
	952 (POST) - 10 952	4906 - 277	

Edmond Son 9/83

-----  
**Le Ministre des Communications répond le 30 Août 1983**  
 -----

**Question de M. Van Renterghem du 5 août 1983 (N.) :**

**Buffets de gares. — Exploitation.**

Les buffets de gare seraient exploités en partie par la S.N.C.B. elle-même, en régie, et en partie par des particuliers locataires.

1. Quels sont les buffets de gare exploités en régie par la S.N.C.B.?

2. Quels étaient, en 1981 et 1982 les montants globaux respectifs du chiffre d'affaires brut et du bénéfice net (après déduction de tous les frais d'exploitation et de personnel) des buffets de gare exploités en régie par la S.N.C.B.?

3. Quels étaient, en 1981 et 1982, pour la S.N.C.B., les montants globaux respectifs du chiffre d'affaires brut et du bénéfice net des buffets de gare concédés à des particuliers?

**Réponse :**

1. La S.N.C.B. exploite en régie les buffets de gare suivants : Bruxelles-Nord, -Central et -Midi ainsi que Liège-Guillemins, Charleroi-Sud et Mons.

2. Le chiffre d'affaires brut des buffets de gare exploités en régie a été respectivement de 278,4 et de 298,8 millions de F en 1981 et 1982.

Le résultat net de l'exploitation de ces buffets a été respectivement de — 0,3 et de — 0,1 million de F en 1981 et en 1982.

3. Le chiffre d'affaires brut des buffets de gare concédés à des particuliers s'est élevé à 236 millions de F en 1981 et à 248,5 millions de F en 1982.

Les redevances que ces buffets ont rapportées à titre de loyer ont été de 51,2 millions de F en 1981 et de 53,3 millions de F en 1982.



La réorganisation du service voyageurs en mai prochain modifiera -on s'en doute- pas mal d'habitudes de la part de la clientèle, non seulement du point de vue horaires que du matériel offert.

C'est précisément ces nouvelles affectations qui vous sont détaillées ci-après, relation par relation, à la fois pour 1984 (situation transitoire) et pour 1987 (réalisation complète de la restructuration).

Quelques préalables ont été pris en compte lors de cette étude :

- 1° Tous les trains tractés transitant par la jonction Nord - Midi seront assurés par des voitures à portières automatiques (M2, M3, M4 ou K modernisées).
- 2° Les relations IC et IR assurées en rames tractées le seront exclusivement au moyen de voitures M4 ou M2, sauf sur les relations IR p Liège - Gouvy et IR b Grammont - Enghien.
- 3° Certaines rames de voitures M1 réversibles diesel continueront encore à circuler pendant la période transitoire jusqu'au moment où ces lignes ainsi desservies seront électrifiées.
- 4° Dans le service des navetteurs, les trains à longs parcours occupés par 600 voyageurs au moins et devant être prévus en composition réversible, seront assurés exclusivement par du matériel M4.
- 5° Les HLE 27 seront affectées prioritairement :
  - aux trains lourds de la relation Ostende - Aix - Eupen;
  - aux trains de navetteurs de l'axe Anvers - Charleroi;
  - aux rames de voitures M4 réversibles.
- 6° Les rames M2 réversibles électriques remorquées par les HLE 25 seront exclusivement utilisées en région anversoise (comme c'est déjà le cas actuellement). Les HLE 25 ne sont en effet pas équipées du dispositif anti-patinage et ne peuvent être affectées qu'aux lignes de plaine lors des pousses en queue.
- 7° Un nouveau concept de division géographique du réseau en "régions" a été retenu, et appliqué notamment dans la nomenclature des services omnibus;
  - VL : région des 2 Flandres
  - AL : région Anvers - Limbourg
  - LN : région Liège - Namur
  - HA : région du Hainaut
- 8° Des roulements différents seront -enfin !- établis pour les automotrices doubles aptes à 130 et 140 km/h, d'après la vitesse de référence des lignes parcourues, ou le type de service à assurer.

Abréviations utilisées dans les tableaux :

AM 130 : Automotrices doubles aptes à 130 km/h (série 00)  
 AM 140 : " " " 140 km/h (série 06)  
 AM QUAD: " quadruples aptes à 140 km/h (série 08)  
 AM 80 : " doubles BREAK aptes à 160 km/h (série 03)  
 HV : voitures  
 AR : Autorail  
 RR : Rame Réversible  
 NS : Nederlandse Spoorwegen  
 CFL : Chemins de fer Luxembourgeois.



Relations I C	Matériel prévu en :	
	1984	1987
A. Bruxelles - Amsterdam	{ AM Benelux S. 25-5 + HV B/NS RR	S. 11 + HV NS RR
B. Ostende - Aix (Eupen)	S. 27 + M4	S. 27 + M4 RR
C. Anvers - Courtrai 87 : Anvers - Lille	S. 27 + M4 RR -	- S. 12 + HV M4 RR
D. Anvers - Hasselt 87 : Anvers - Cologne	AM 140 -	- encore indéterminé
E. Ostende - Roosendaal	AM quadruples	AM quadruples
F. <u>Knokke</u> - <u>Genk</u> B'berge Visé 87 : prolong. vers Maastricht	AM 80 ⓔ AR NS Visé - Maastricht -	- AM 80
G. Ostende - Brux via Courtrai	S. 51 + M2	S. 27 + M4 RR
H. Gand - Dinant via Brux.	AM 140 (remplacement progressif par des AM 80) ⓔ s. 55 (!) + M2 (Namur - Dinant)	AM 80
I. Schaerbeek - St-Ghislain	AM quad.	Am quad.
J. Mouscron - Liers	AM 140 (repl. progr. par AM 80)	AM 80
K. Anvers - Charleroi	AM quad.	AM quad.
L. Brux. - Luxembourg	AM 80	AM 80
M. Schaerbeek - Lille	s. 51 + M2	S. 12 + M4 RR

Relations I R	Matériel prévu en :	
	1984	1987
Anvers - Charleroi	AM 140	AM 140
Anvers - Grammont via Brux.	AM 140 (Anvers - Brux.-Midi) ⓔ s. 62 + K (Brux-Midi - Grammont)	AM 140
Anvers - Landen	AM 140	AM 140
Anvers - Neerpelt	s. 62 + M2 RR (HV pilote = M1)	AM 140
Leuze - Eeklo via Renaix	s. 62 + M3	s. 62 + M3
Turnhout - Ypres 87 : prolong. vers Poperinge	AM 140	-



Schaerbeek - Tournai	s. 51 + M2	AM 140
Alost - Lokeren	AM quad.	AM quad.
La Panne - Grammont	s. 62 + M2	s. 62 + M2
Mons - Denderleeuw	- pas prévu -	s. 21 + M4
St-Nicolas - Louvain	S 62 + M2 RR (HV pilote = M1) ⊕ AM 140 (Malines - Louvain)	AM 140
Hasselt - Louvain	AM 140	AM 140
Liège - Charleroi	AM 140	AM 140
Charleroi - Tournai	AM 140	AM 140
Schaerbeek - Binche	AM 140	AM 140
Liège - Gouvy - Luxembourg	- S 55 + K - CFL/55 + HV RIC	- S 55 + M2 - CFL/55 + HV RIC

## Relations omnibus

## Matériel prévu en :

1984

1987

1 + 2 Zeebruges - Courtrai	S 62 + M2	AM 130
3 Courtrai - Ypres	S 62 + M2	AM 130
4 Bruges - Gand Dampoort	AM 130	AM 130
5 Audenarde - Zottegem via Gand	S 62 + K	S 62 + K
6 Gand - Louvain via Malines	AM 130	AM 130
7 Gand - Alost	AM 130	AM 130
8 + 9 Denderleeuw - Audenaarde	AM 130 (D'leeuw - Zottegem) ⊕ AR 44 (Zott - Audenarde)	AM 130
10 Brux - Alost	AM 130	AM 130
11 Brux - Denderleeuw via l. 28 (ceinture Ouest)	- pas prévu -	AM 130
12 Brux - Termonde	AM 130	AM 130
13 Denderleeuw - Hal	S 62 + K	AM 130



AL 1 Anvers - Roosendaal	AM 130 (types 50 - 53) (010 à 049 pour Quais Hauts)	AM 130 (types 50 - 53) (010 à 049 Q.H.)
AL 2 Anvers - Lokeren	AM 130	AM 130
AL 3 Anvers - Puurs	AM 130	AM 130
AL 4 + 5 Anvers - <u>Herentals</u> Aarschot	AM 130	AM 130
AL 6 Anvers - Malines	AM 130	AM 130
AL 7 Anvers - Brux.	AM 130 (50 - 53)	AM 130 (50 - 53)
AL 8 Etterbeek - Malines	AM 130	AM 130
AL 9 Schuman - Hal	AM 130	AM 130
AL 10 Brux - Aéroport	AM SABENA	AM SABENA
AL 11 Aarschot - Hasselt	AM 130	AM 130
AL 12 Brux - Louvain	AM 130	AM 130
AL 13 (voir VL 6)		
AL 14 Hasselt - Mol	S 62 + K	S 62 + K
LN 1-2 Hasselt - Namur via Liège	AM 140	AM 140
LN 3 Liège - Wareme	AM 130	AM 130
LN 4 Eupen - Spa	AM 130	AM 130
LN 5 Liers - Jemelle	S 55 + K	AM 130
LN 6 Ottignies - Arlon	AM 130	AM 130
LN 7 Namur - Nivelles via Charleroi	AM 130	AM 130
LN 8 Ottignies - Louvain	AM 130	AM 130
LN 9+10 Schuman - Louvain - la- neuve	AM 130	AM 130
LN 11 Herstal - Verviers	AM 130	AM 130
LN 12 Dinant - Libramont via Bertrix	AR 45	AR 45
LN 13 Virton - Bastogne via Bertrix	AR 45	AR 45
HA 1 Wavre - Charleroi via Ottignies	S 62 + M1	AM 130
HA 2 Bruxelles - Nivelles	AM 130 (50-53)	AM 130 (50-53)



1417

HA 3 Charleroi - Couvin	S 62 + M2 RR	S 62 + M2 RR
HA 4 Charleroi - Erquennes	AM 130	AM 130
HA 5 Charleroi - Mons	AM 130	AM 130
HA 6 Bruxelles - Charleroi via Braine-le-Cte	AM 130	AM 130
HA 7 Mons - Quiévrain	S 62 + M1 RR	AM 130
HA 8 Braine-l'Alleud - Louvain via Mérode (1.26)	- pas prévu -	AM 130
HA 9+10 Jurbise - Grammont via Ath	AR 46	- plus prévu -
HA 11 Mons - Braine-le-Cte	AM 130	AM 130
HA 12 Mons - Quévy	AM 130	AM 130

Relations Navetteurs	Matériel prévu en :	
	1984	1987
- Affectation précise par lignes pas encore entièrement déterminée -	S 22 + M2	S 22 + M2
	S 22 + M2 RR	S 22 + M2 RR
	S 25 + M2 RR	S 25 + M2 RR
	S 25 + M4	S 25 + M4
	S 51 + K	S 21/27 + K
	S 21/27 + M4 RR	S 21/27 + M4 RR
	AM 130	

- \* On remarquera un souci très net de spécialisation de certains engins-moteurs :
- les HLE S 22 et 25 n'assureraient plus que des trains voyageurs ;
  - les HLE S 23 et 26 seraient réservées au trafic marchandises ;
  - les AM 130 (série 00) ne seraient affectées qu'aux trains omnibus ;
  - les AM 80 (série 03) ne seraient affectées qu'aux relations IC ;
  - Les AM QUADR (série 08) ne seraient affectées qu'aux relations IC et IR.

- \* Remarquons enfin que le concept "1987" ne signifie pas forcément que la modification du matériel aura lieu à cette date : c'est à la date réelle d'électrification de la ligne (soit avant ou après 87, selon les cas) que la substitution du matériel électrique au matériel diesel aura bien évidemment lieu.



## UN BRIN DE TECHNIQUE FERROVIAIRE ?

\* Les problèmes soulevés par la circulation des trains électriques " énergivores ".

Quoique beaucoup plus souple et plus performante que la traction diésel, la traction électrique subit également certaines contraintes dont le résultat le plus concret est certainement la limitation dans les compositions maximales autorisées.

Grosso modo, ces contraintes sont au nombre de trois :

1°/ Le nombre maximal de pantographes levés simultanément pour un même train.

A partir de 4 pantos levés simultanément ( un train de 4 automotrices doubles ), le captage du courant devient mauvais du fait des oscillations de la caténaire provoquées par les pantos de tête.

Des arcs électriques se forment, et des tensions mécaniques anormales apparaissent dans les fils.

Des essais sont en cours pour tenter d'y remédier, mais de toutes façons, 6 pantos levés simultanément dans un train resteront un maximum (soit 6 AM doubles).

A noter à ce sujet l'excellent comportement en ligne d'un train composé de 6 AM 80 (break), qui ne provoque pas plus d'arcs qu'une rame de 4 AM classiques.

Cela est dû probablement au nouveau type de panto qui équipe ce matériel.

2°/ Les compositions maximales compatibles avec le bon fonctionnement des signaux.

L'impédance électrique totale des circuits électriques d'un train doit être limitée à une valeur bien précise afin d'éviter des réexcitations intempestives des relais du circuit de voie sur lequel le train se trouve, ce qui pourrait provoquer une libération de la section occupée, avec les conséquences que l'on devine.

Les compositions maximales admissibles pour respecter cette contrainte sont :

- au max. 6 automotrices doubles ;
- au max. 3 automotrices quadruples ;
- au max 20 voitures tractées ;
- double traction interdite avec 2 locomotives série 18 ou 2 série 20.

Comme il s'agit d'une contrainte de sécurité, aucune exception n'est tolérée.

3°/ Les intensités maximales délivrables par les sous-stations de traction.

L'intensité maximale pouvant être prélevée pendant 1 quart d'heure (régime du quart- horaire) dans un "secteur" donné - soit la section de voie comprise entre une sous-station et le poste de sectionnement suivant, soit - 15 Km en moyenne - est de 2500 Ampère sous 3300 Volt CC.

Les disjoncteurs sont toutefois calibrés pour délivrer 4000 A, pendant max. 3 min. Ces limites sont fonction des échauffements max. tolérables des fils de contact et des appareils de coupure (disjoncteurs, sectionneurs, etc...) et ne peuvent en aucun cas être dépassées sous peine d'avaries aux lignes et appareillages électriques. On situera immédiatement l'étendue du problème, devant ces quelques exemples de consommations maximales :

1 HLE 20	peut atteindre	1900 A ;
2 HLE 26	peuvent atteindre	2200 A ;
3 AM Quadr	" "	2400 A ;
... et 6 AM 80	" "	2880 A !

Concrètement, cela signifie que l'intensité maximale disponible est déjà susceptible d'être dépassée par moments, lorsqu'un lourd train de marchandises remorqué en double traction circule dans le même secteur qu'une rame d'AM à forte composition. Or aux heures de pointe, il n'est pas rare de trouver 4 à 5 trains électriques dans le même "secteur" de 15 Km, comme sur la ligne 50 entre Bruxelles et Gand, où les trains de 11 voitures M4 remorqués par 1 (ou 2 !) HLE 27 alternent avec des rames de 5 AM, suivies par des internationaux tractés par des série 16, 18 ou 20 ! On ne s'étonnera plus guère de l'importance énorme qu'ont pris les retards provoqués par des chutes de tension en ligne ces dernières années...



14/19

Un remède consisterait - à défaut de pouvoir espacer les trains - à augmenter le nombre de sous-stations et de postes de sectionnement pour réduire la longueur des secteurs, ce qui diminue d'autant le nombre des trains présents simultanément dans chaqu'un d'eux.

C'est ce qui fut partiellement réalisé il y a quelques années sur la ligne 162, où les postes de sectionnement d'Etterbeek, Hogue, Hatrival et Marbehan furent convertis en sous-stations à part entière. Gembloux et Assesse devaient suivre...

Mais à raison de plus de 50 millions par sous-station, on comprend que la réalisation de ce programme sur toutes les lignes importantes du réseau est utopique, dans les conditions budgétaires actuelles...

A titre d'information, voici un tableau reprenant les trains d'AM circulant à la composition maximale autorisée :

N° du train	Caract.	Composition	Trajet concerné
909	N 67	6 AM 80	Bruges (7.36) - Jemelle (10.22)
958	N 67	"	Jemelle (7.38) - Bruges (10.29)
966	N 67	"	Namur (16.25) - Bruges (18.31)
606	N 67	3 AM QUADR.	Châtelet (6.44) - Brux. midi (7.37)
527	N 67	"	Anvers C. (7.38) - Charleroi S. (9.11)
614	N 67	"	Charleroi S (14.57) - Brux Midi (15.35)
517	N 67	"	Anvers C. (17.08) - Brux Nord (17.49)
2586	N 67	"	Brux Midi (17.23) - Châtelet (18.22)
1914	R 5	6 AM 00 ou 06 (*)	Brux Midi (15.43) - Landen (16.34)

(\*) A noter que la réglementation M prévoit qu'en cas de circulation de 6 AM classiques qui ne sont pas TOUTES à thyristors, les moteurs de traction d'UNE AM doivent être isolés - les auxiliaires et le chauffage restant en service -, cette AM se faisant tracter comme simple véhicule par les 5 autres.

Edmond Son 9/83



## SALON DU CONFORT MENAGER

Rail Modélisme 83

du 5 au 13 novembre 1983

La S.N.C.F., en collaboration avec le Comité de la Foire Internationale de LILLE, FERROVINOR, le Club Vapeur Nord et Rail 59, organise, dans le cadre du Salon du Confort Ménagier, une grande exposition de modélisme ferroviaire :

**"RAIL MODELISME 83"**

Située au 1er étage du Grand Palais, sur 2000 mètres carrés, cette importante manifestation regroupera plus de 40 exposants venus de France, de Belgique et de R.F.A. (Clubs - Collectionneurs particuliers - Constructeurs de jouets....).

Elle proposera aux amateurs de modélisme et de curiosités ferroviaires :

- 8 grands réseaux animés (échelles 0 - HO - 1 LGB....)
- 300 mètres de voie où circuleront des machines à vapeur tractant des trains d'enfants (échelles 5 pouces et 7 pouces 1/4)
- des centaines de modèles réduits en vitrine et des dioramas
- une série de maquettes de gares françaises et l'avant d'une rame T.G.V. grandeur réelle
- des collections de timbres, cartes postales, documents historiques et médailles à thème ferroviaire.

De plus, de nombreuses animations "non stop" sont prévues au cours de cette exposition :

- Jeux concours animés par la Vie du Rail, Playmobil, Jouef et Rail Magazine
- Ateliers d'initiation au modélisme organisés par MKD et Rail 59
- Bourses d'échange ouvertes aux collectionneurs les 6 et 13 novembre 1983, de 10 h 00 à 13 h 00
- Projection gratuite de "grands classiques" du cinéma à thème ferroviaire :
  - samedi 5 novembre à 14 h 30 : Le Crime de l'Orient-Express
  - dimanche 6 novembre à 14 h 30 : La bête humaine
  - mercredi 9 novembre à 14 h 30 : Un train pour la station ciel (film pour enfants)
  - vendredi 11 novembre à 14 h 30 : Trans-Américain- Express
  - samedi 12 novembre à 14 h 30 : Le train sifflera trois fois
  - dimanche 13 novembre à 14 h 30 : La bataille du rail

Prix d'entrée : 5 francs - entrée gratuite pour les jeunes de moins de 15 ans

Du 7 au 13 novembre 1983, la S.N.C.F. et l'I.N.A. présentent en Gare de LILLE 90 heures de projections d'archives audiovisuelles sur le thème "Les Chemins de Fer en France ces 50 dernières années".



la situation des cabines de signalisation de voies principales sur le réseau de la S.N.C.B.  
 au 01.01.83.

I. Cabines électromécaniques

Groupes de	Anvers	Bruxelles	Gand	Hasselt	Charleroi	Liège	Mons	Namur	Total
Siemens	17	21	42	13	31	22	29	48	223
Saxby <sup>(*)</sup>	1	--	5	7	1	2	4	2	22
S8A	7	7	8	3	11	8	8	8	60
autres	1	--	1	--	--	8	--	1	11
total	26	28	56	23	43	40	41	59	316

II. Cabines électriques classiques ACEC.

	7	19	10	4	5	3	1	2	51
--	---	----	----	---	---	---	---	---	----

III. Tout relais

	31	27	53	26	24	43	28	34	266
--	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

IV. Tout relais "statiques"

	1	--	--	--	--	1	1	1	4
--	---	----	----	----	----	---	---	---	---

<sup>(\*)</sup> Les dernières cabines Saxby sont à Namur (Virton St Man) - Liège (Montzen et Raeren)  
 à Hasselt : Berlingen Mines (2) Neerpelt (2) Winterslag (1) Waterschel (2)  
 à Gand : Oudenaerde, Gavere, Zingem, Scheldewindeke et Zeebrugge + 7 cabines locales dans  
 Merelbeke formation - Charleroi (Mariembourg - Anvers (Mortzél) - Mons (Quiévrain (2)  
 Lessines-Binche)



### Une nouvelle gare à Zottegem

Le 14 mai 1983, le Ministre des Communications inaugurait le nouveau bâtiment de la gare de Zottegem. Il s'agissait en fait de la troisième phase de la modernisation de ce noeud ferroviaire. Il y a quelques années déjà, un nouveau bâtiment de service avait été édifié. L'an dernier, une sous-station de traction était entrée en service dans le cadre de l'électrification. A présent, le nouveau bâtiment de gare est ouvert aux voyageurs.

Une rénovation fondamentale était nécessaire à Zottegem pour diverses raisons. Les anciennes installations de gare étaient vétustes, et le maintien en état du vieux bâtiment exigeait de grandes dépenses financières pour une exploitation rationnelle médiocre sinon impossible. Au point de vue de l'urbanisation, une intervention s'imposait aussi. L'extension de la ville de Zottegem s'était produite dans une large mesure à l'est de la ligne de chemin de fer, mais c'est précisément cette voie ferrée qui rendait le centre de la ville quasiment inaccessible.

Les nombreux navetteurs de Zottegem manquaient donc d'une installation adéquate. Ceux qui se rendaient à la gare en voiture y trouvaient peu de place pour se garer. Il n'y avait pas de garage à vélos pour les cyclistes, nombreux dans cette région. Il était impossible également de construire une gare d'autobus sur l'ancien site. La nouvelle gare a apporté une solution à beaucoup de problèmes.

#### Bref aperçu historique

Après l'ouverture officielle de la première ligne de chemin de fer Bruxelles (Allée Verte) - Malines le 5 mai 1835, les travaux se poursuivirent activement en vue de doter la Belgique d'un réseau ferré étoffé. Si l'Etat conçut un plan pour établir les lignes principales du réseau, des concessions furent accordées à des sociétés privées dès 1842.

Ainsi, afin de réaliser une liaison directe entre les bassins charbonniers wallons et la région de Gand, la société "Chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand" obtint la concession pour l'établissement d'une ligne de chemin de fer sur cette liaison. La ligne fut ouverte en 1867, de sorte que Zottegem fut ainsi reliée au reste du réseau ferré belge.

La ligne de chemin de fer Denderleeuw - Courtrai fut, elle, construite en 1868 via Zottegem.

Plus tard, Zottegem prit petit à petit de l'importance jusqu'à devenir un noeud ferroviaire important. Ainsi, la ligne Bruxelles - Denderleeuw - Courtrai croise-t-elle à Zottegem la ligne Gand - Braine-le-Comte, qui comprend à Grammont un embranchement vers Ath. Le 23 mai 1982, la ligne Denderleeuw - Zottegem était électrifiée. Les travaux sont actuellement en cours entre Zottegem et Courtrai afin de réaliser la continuité électrique entre Bruxelles et Courtrai.



### Les nouvelles installations

Le nouveau bâtiment de gare a été élevé dans un style sobre. Ce dépouillement apparaît aussi dans les matériaux utilisés : brique, verre, béton, plaques de façade émaillées, menuiserie métallique. La superficie du bâtiment s'élève à 1140 m<sup>2</sup> dont 160 m<sup>2</sup> sont destinés à la RTT et 240 m<sup>2</sup> au buffet. Le prix de revient s'élève à 36.000.000F pour le bâtiment, 1.500.000 F pour les escaliers et 9.000.000 F pour l'aménagement des parkings et des hangars pour vélos.

Un nouveau passage sous voies, dont l'accès est libre, relie maintenant le centre de la ville au quartier de Bevegem. Côté centre ville de la nouvelle gare, une gare d'autobus dotée de neuf refuges a été aménagée.

Il reste maintenant à attendre la mise en service de la traction électrique entre Zottegem et Courtrai pour que le nouveau bâtiment trouve son utilisation optimale.

source : service Presse et Relations Publiques  
de la SNCB.  
traduction : R.G. (GTF asbl)

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le mardi 19 juillet 1983, sous la présidence de Monsieur P. BURTON, premier vice-président.

Il a décidé d'introduire, à partir du 1er novembre prochain, un nouveau système de mise en circulation des abonnements, prévoyant la délivrance d'une "carte-mère", valable pendant 3 ans, et de tickets de validation et d'assouplir les conditions d'utilisation de l'abonnement scolaire valable pour un voyage aller et retour par semaine.

Il a marqué son accord, sous réserve de l'autorisation ministérielle, pour l'exécution de quelques travaux, notamment : l'établissement de garde-corps au viaduc de Villers-la-Ville sur la ligne Ottignies - Charleroi; le raccordement du poste haute tension pour la fourniture d'énergie électrique au bâtiment de la Direction à Bruxelles; la construction d'un pertuis commun pour les installations utilitaires pour le pont-rails et divers travaux de voirie et d'égouts au Schijnpoortweg à Anvers; l'établissement de nouvelles installations d'éclairage et de force motrice de bâtiments de service à Ostende.



Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le mardi 30 août 1983, sous la présidence de Monsieur H. DE CROO, Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Il a approuvé les grandes lignes d'un plan intégré de commercialisation de l'offre nouvelle de transport en commun S.N.C.B.-S.N.C.V. juin 1984, comportant principalement les moyens de diffusion de l'information et de la promotion du transport public auprès des voyageurs.

Il a marqué son accord aussi pour solliciter l'avis des Conseils Economiques Régionaux au sujet de la réorganisation du service des marchandises par wagons complets au groupe de Bruxelles, dont l'application donnerait lieu à une économie d'au moins 25 millions par an.

Il a décidé, sous réserve de l'approbation ministérielle, l'exécution de quelques travaux importants, notamment : l'allongement du pont sur la Mière, situé sur la ligne Namur - Arlon, à Assesse; la réfection de l'ouvrage d'art au km 91.415 de la ligne Libramont - Athus à La Cuisine et le renouvellement du passage supérieur, dit "Pont de la Gaillette" sur la même ligne entre Straimont et Les Epioux; la peinture des supports métalliques des caténaires sur la ligne Ottignies - Charleroi; la pose de câbles d'alimentation en énergie électrique de la ligne industrielle Kinkempois - Flémalle-Haute; la construction d'une sous-station de traction électrique dans les gares d'Ath et d'Enghien, de même que d'un poste de signalisation "tout relais" à Silly et d'un poste de sectionnement dans cette localité, à Leuze et à Knokke; l'installation de l'équipement électrique dans la sous-station de traction à Ostende; la peinture des supports métalliques des caténaires sur les lignes Zottegem - Courtrai, Heike - St-Nicolas-Waes, Willebroek - Boom et Herentals - Turnhout; l'électrification de deux faisceaux de voies dans le port d'Anvers et de la ligne entre la gare de formation d'Anvers Nord et la bifurcation Ekerse Dijk.

\*\*\*\*\*  
 \* Notre service GTF - Distribution \*  
 \* \*\*\*\*\*

#### Dossier Réorganisation de l'exploitation de la SNCB

Nous avons découvert une brochure imprimée de 167 pages de format A5.

Cette brochure intéressera grandement ceux qui veulent comprendre les décisions actuelles relatives au rail et qui voient ce dernier autrement que par la petite histoire ou les modèles réduits, en bref ceux qui se veulent actuels.

Il s'agit de textes complets dont les journaux n'ont généralement publié que des extraits et qui sont actualisés à la date du 03 mai 1983 par un encart.

Le prix est de 120FB TVA et envoi compris en Belgique (ajouter 20FB pour pays étrangers).

Commande uniquement au compte 001-0643004-67 de GTF. asbl, Distribution 4000 Liège, en indiquant en communication "Dossier restructuration SNCB".

Commande de l'étranger : par mandat postal BP191, B-4000 Liège 1.



**Du côté de Zeebruges...**

Trans-Fer n° 28 a présenté le détournement de la ligne Bruges - Knokke via Dudzele (51B) à la suite de la construction d'une nouvelle écluse à Zeebruges et l'interruption de la ligne 51A entre la sortie de la gare voyageurs de Zeebruges et Heist.

Voici quelques précisions d'exploitation, glanées par des membres du GTF asbl en vacances dans la région.

Le tronçon Bruges - Zeebruges est désormais exploité en navette omnibus en provenance de Courtrai à raison d'un service à l'heure. La traction est en général assurée par des locomotives diesel série 62 du dépôt de Courtrai. Les voitures voyageurs sont de type M2, parfois constituées en rames réversibles. Des autocarails triples série 40 ont aussi été observés sur cette ligne. A la gare voyageurs de Zeebruges, dotée de deux voies à quai, les manoeuvres de remise en tête de la locomotive, le cas échéant, sont effectuées au delà du pont-levis situé à la sortie de la gare côté Heist, sur une portion de voie de quelques centaines de mètres terminée par un butoir. Outre cette fonction de "tiroir", cette portion de voie est aussi maintenue à cause de l'embranchement de la ligne industrielle desservant la minque (n° 202), dont la desserte est effectuée journalièrement.

Le Ministre des Communications a récemment répondu à un parlementaire que la SNCB étudiait à long terme la suppression de l'actuelle gare voyageurs de Zeebruges et son remplacement par une station située plus près de la plage de Zeebruges et de la gare maritime.

L'ancienne ligne entre Zeebruges et Heist n'est plus qu'un souvenir : ligne aérienne, poteaux, signalisation et voie ont disparu. Seule l'assiette est encore visible. Les services de la SNCB sont allés vite en besogne...

Sur la nouvelle ligne 51B via Dudzele, le tracé est impeccable, la voie de qualité...

Côté vicinal, le tracé de contournement de Zeebruges a été abandonné depuis peu : les trams passent à nouveau par le quartier de la minque. Côté Blankenberge de l'ancien tracé provisoire, tout est démonté. Côté Heist, les voies vicinales et l'équipement aérien sont maintenus (provisoirement sans branchement), puisque celles-ci seront remises en service via la deuxième série de nouveaux ponts-levis de part et d'autre de la nouvelle écluse.

Enfin, à Zeebruges même, depuis la promenade du môle, on pouvait apercevoir cet été de nombreux tramways "Brugeoise et Nivelles" destinés à la ville de Manille, en attente d'embarquement sur bateaux.



Précisions sur la ligne 36/3 (liaison entre la ligne 26 au nord de Haren et la ligne 36 à Diegem)

Plusieurs de nos correspondants ont tenu à apporter des précisions sur cette nouvelle liaison, créée récemment et qui n'a actuellement aucune utilité (voir Trans-Fer n° 25 page 19).

Il convient tout d'abord de noter qu'il s'écoule un délai considérable entre la conception d'un investissement et la mise en service du projet. La réalisation qui nous préoccupe aujourd'hui a trouvé jadis ses justifications dans un contexte nettement plus favorable ; on avait retenu à l'époque :

- une relation directe à établir entre l'aéroport de Bruxelles National à Zaventem et Bruxelles Schuman, gare de desserte du siège des Communautés Européennes
- la possibilité de détourner certains internationaux par Mons et la ligne 26 sans passer par la Jonction Nord-Midi saturée en cas d'incident sur l'axe Charleroi - Liège
- le projet de l'époque de transférer le point de départ des trains auto-couchettes de Schaerbeek à Josaphat, qui aurait nécessité une liaison directe vers l'Allemagne Fédérale.
- la possibilité de diriger certains trains de navetteurs de la ligne 36 vers Bruxelles Quartier Léopold ou Schumann.

Les nouveaux projets d'exploitation du réseau à partir de 1984 ont fait table rase ("Tabula Rasa") de toutes ces idées. Il est vrai que leurs promoteurs ne sont plus là pour défendre leur réalisation. Constatons aussi qu'entre septembre et décembre 1982, la ligne 36/3 en cause dut être mise hors service suite aux dégâts causés par l'effondrement de la digue du bassin-réservoir de Haren sans entraîner la moindre réaction de gêne de la part des services d'exploitation.

En 1984, la société TRW s'établira à Josaphat. Des possibilités d'exploitation de la ligne 36/3 pourront être envisagées. Il "suffit" de les imaginer.

H.A.

Ligne 126 Statte - Ciney - ERRATA trans-Fer n° 26 p. 15 et 28 P. 38

Nous avons indiqué par erreur que la section Modave-Clavier de cette ligne était hors service depuis 1955. Il convient cependant de lire 1965; ainsi que nous le signale notre nouveau membre de Braine-l'Alleud, M.J.P.H., que nous remercions.

EDITIONS DU GTF asbl - articles épuisés

Ne nous commandez plus la série 51 de cartes-vues (sujet : ancienne principauté de Liège) ni le Trans-Fer hors série "Le Pays de Herve en train, tram et trolleybus". Ces articles sont épuisés.

GTF-Distribution - ouvrage de Dagant consacré à la ligne Bastogne - Gouvy.

Nous avons scrupuleusement pris note de vos commandes. Cet ouvrage ne nous est pas encore livré à ce jour. Nous vous remercions de patienter.



## Voitures ex DRG à 2 essieux

A la libération du pays en 1944, la S.N.C.B. reprit la gestion d'un parc (le sien) de matériel à voyageurs particulièrement réduit. Les causes en étaient des plus diverses: avaries par faits de guerre, véhicules se trouvant à l'étranger ou emportés par l'Ennemi, etc ...

La Direction des Chemins de fer intégra à son parc le matériel abandonné par l'Ennemi; par la suite, les Autorités Alliées mirent également d'autres véhicules à notre disposition.

Ce matériel des plus divers fut utilisé soit directement pour le trafic commercial, ou soit comme véhicules de service.

- Au minimum 155 voitures (\*) diverses furent utilisées comme locaux, magasins, wagons-ateliers, etc ... numérotation S.N.C.B. dans les séries 18.000, 190.100, 190.200, 191.500, 192.600 .
- Un minimum de 70 véhicules (\*) fut repris comme fourgons pour trains de marchandises avec numéros S.N.C.B. séries 19.100, 19.900 .
- Pour le parc commercial, le matériel repris fut numéroté suivant la clef :

	HV à 2 ess.	HV à 3 ess.	HV à 4 ess.
1er chiffre	2	3	4
2ème chiffre	7	7	7
3ème chiffre	2 pour 2è cl. 3 ou 8 pour 3è cl. 4 pour fourgon 5 pour 2/3è cl.		
4è et 5è chif.	numéro d'ordre		

On dénombre un minimum de (\*) :

	2è cl.	3è cl.	2/3è cl.	PW	Post
à 2 ess.	7	70	11	16	-
à 3 ess.	16	150 (1)	9	14	-
à 4 ess.	2 (2)	19 (2)	4 (2)	11 (2)	5 (3)

- (1) numérotation séries 37.300 et 37.800  
 (2) bois et métalliques ensemble  
 (3) numéros 70.300 à 304

(\*) Chiffres donnés d'après une situation dressée le 30 avril 1946.

Par la suite la numérotation sera modifiée en 1954, pour apparaître dans les séries 85.000 (2 ess.), 86.000 (3 ess.), 88.000 (4 ess., en bois) et 87.000 (4 ess. métalliques, mais déjà modifiée en 1946).

De très nombreux véhicules furent échangés en 1950 avec la DB contre des HV d'origines belges; des restitutions seront réalisées avec les MAV, CSD, ÖBB, PKP, SNCF, BR et même trois voitures en transit pour la Grèce.

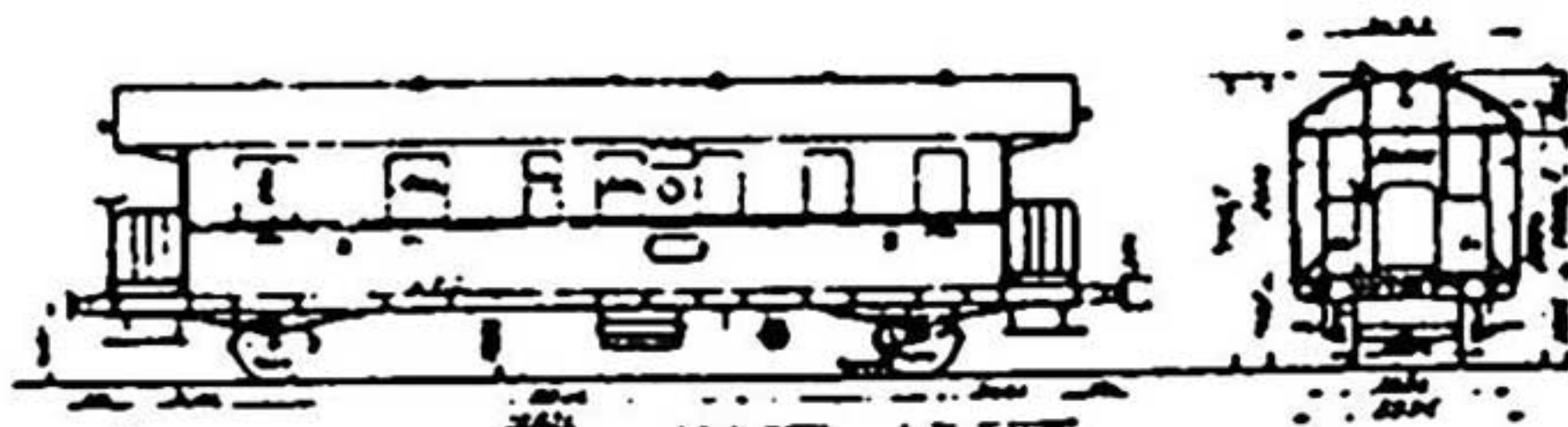


En 1946, pour les HV à 2 essieux la numérotation était :

- 27.201 à 207 pour les 2ème classe,
- 27.301 à 385 pour les 3ème classe,
- 27.401 à 417 pour les fourgons,
- 27.501 à 511 pour les mixtes 2/3ème classe.

Remarquons que toutes les voitures à 2 essieux ex. DRG étaient reprises dans la même série sans distinction de numérotation quant aux types d'origine.

Les véhicules 27.207 - 27.366 - 27.367 formaient une rame jumelée composée de voitures du type banlieue de Stuttgart à 3 plates-formes.



BCI-28 / AB21e-776  
Beschaffung 1928 bis 1929 durch DRG  
DRG-Nr: 36021.469  
Bestand 1930: 449 Stück, 1939: 446 Stück, 1977: 0 Stück

Le tableau des pages suivantes donne pour les véhicules à 2 essieux renumérotés en 1954, les caractéristiques importantes.

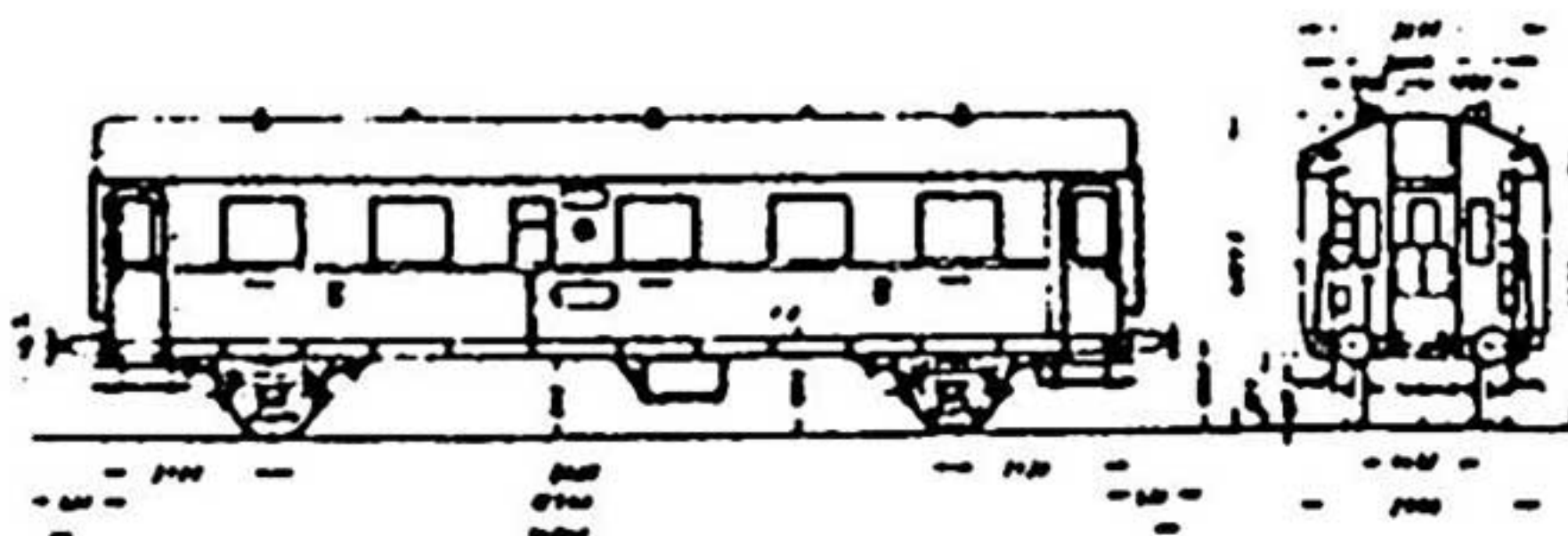
Notons pour les "Boîtes à Tonnerre", que celles-ci constituent en fait la première série de véhicules unifiés construits sous l'égide de la Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (voitures métalliques).

La longueur de chassis et l'aménagement étaient différents suivant l'année de construction et l'existence de l'ancienne 4ème classe en Allemagne.

Les ROCO correspondent aux dernières construites; pour les 3ème cl., les n° 85.303, 85.307 et 85.316 semblent correspondre exactement au prototype.

Comme véhicule de service, signalons la 190.192, Local à Bruxelles Quartier Léopold ex. DRG 85146, correcte aussi pour le proto ROCO (peinture grise).

BI-28 / A21e-771  
Beschaffung 1925 bis 1930 durch DRG  
DRG-Nr: 27061.28692  
Bestand 1930: 1632 Stück, 1939: 1541 Stück, 1977: 0 Stück





Numéros 1946	SNCB 1954	Numérotation DRG		Mise en service	Tare	Nombres de places		Nbres de compart		Nbre WC	PV / Réforme
			DRG			B	C	B	C		
27.205	85.201	Münster	- 27914	1930	?	38	-	5	-	2	? du ?
27.310	85.301	Wuppertal	- 43916	1922	18,2	-	52	-	6	1	427 du 17/12/58
27.311	85.302	Hannover	- 44511	1924	17,8	-	66	-	8	2	427 du 17/12/58
27.312	85.303	Halle	- 85687	1930	21,5	-	58	-	6	2	427 du 17/12/58
27.313	85.304	Saarbrücken	- 45182	1922	16,9	-	66	-	8	2	427 du 17/12/58
27.315	85.305	Halle	- 70374	1920	16,9	-	50	-	6	1	427 du 17/12/58
27.316	85.306	Halle	- 43093	1921	17,8	-	66	-	2	1	427 du 17/12/58
27.317	85.307	Stettin	- 83981	1928	20,9	-	58	-	6	2	139 du 10/04/59
27.322	85.308	Heidelberg	- 45754	1927	18,0	-	66	-	2	2	427 du 17/12/58
27.323	85.309	Frankfurt	- 98002	1923	18,0	-	41	-	3	1	139 du 10/04/59
27.325	85.310	Breslau	- 71745	1921	18,0	-	66	-	2	1	427 du 17/12/58
27.328	85.311	Köln	- 45062	1926	18,0	-	66	-	8	2	427 du 17/12/58
27.333	85.312	Hannover	- 71106	1921	19,0	-	50	-	6	2	410 du 04/11/59
27.334	85.313	Erfurt	- 70681	1921	19,0	-	50	-	6	2	69 du 09/04/55
27.335	85.314	Mainz	- 45763	1927	20,0	-	66	-	8	2	427 du 17/12/58
27.337	85.315	Mainz	- 43849	1924	18,0	-	66	-	4	1	427 du 17/12/58
27.338	85.316	Wuppertal	- 83537	1926	20,0	-	58	-	6	2	169 du 03/06/57
27.349	85.317	Köln	- 80365	1922	?	-	55	-	7 $\frac{1}{2}$	?	427 du 17/12/58
27.364	85.318	Oppeln	- 211113	1921	?	-	60	-	?	?	139 du 10/04/59

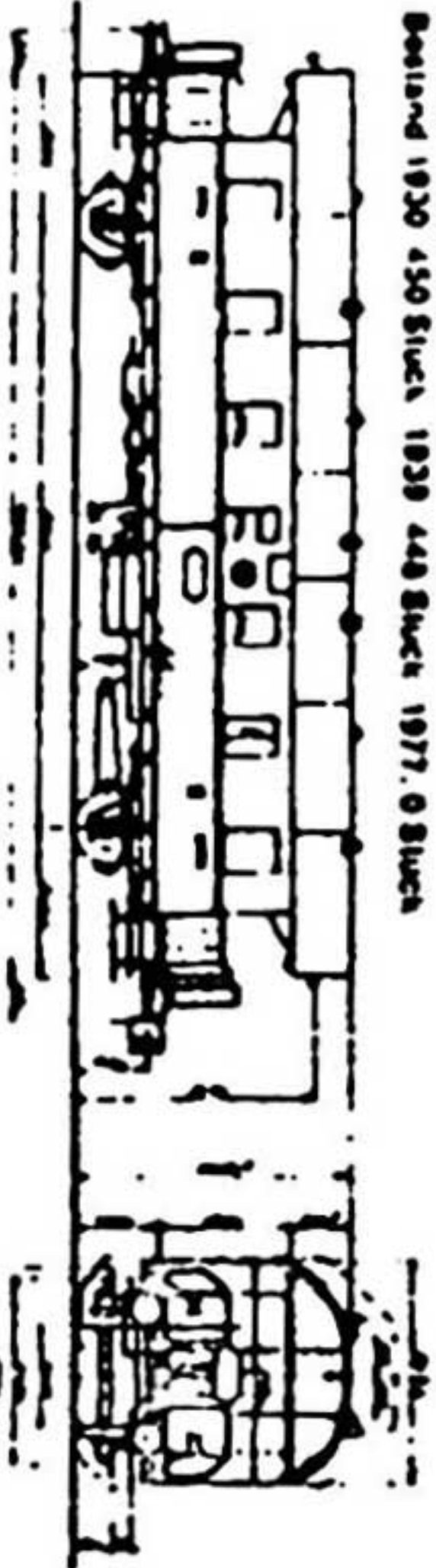


Anni-ros	SMCB	Num:rotation	DRG	Mise en service	Tare	Nombres de places		Nbrs de compart		Nbre WC	lv / Réforme
						B	C	B	C		
1946	1954										
27.365	85.319	Münster	- 80118	1921	?	-	55	-	?	?	139 du 10/04/5c
27.366	85.320	Stuttgart	- 97871	1921	?	-	69	-	?	?	427 du 17/12/5e
27.367	85.321	Stuttgart	- 97872	1921	?	-	76	-	?	?	427 du 17/12/5e
27.369	85.322	Breslau	- 45622	1921	?	-	66	-	?	?	427 du 17/12/5e
27.382	85.323	Erfurt	- 43366	1922	17,7	-	66	-	8	2	335 du 28/08/55
27.415	85.401	Wuppertal	- 114451	1925	?	-	-	-	-	?	325 du 05/10/73
27.416	85.402	Frankfurt	- 114084	1925	18,5	-	-	-	-	1	234 du 12/06/55
27.417	85.403	Hamme	- 107350	1924	18,5	-	-	-	-	1	427 du 17/12/5e
27.505	85.501	Erfurt	- 36584	1930	20,7	16	33	2	3 $\frac{1}{2}$	2	187 du 04/06/5e
27.510	85.502	Hannover	- 36073	1928	20,8	15	34	2	4	2	187 du 04/06/5e

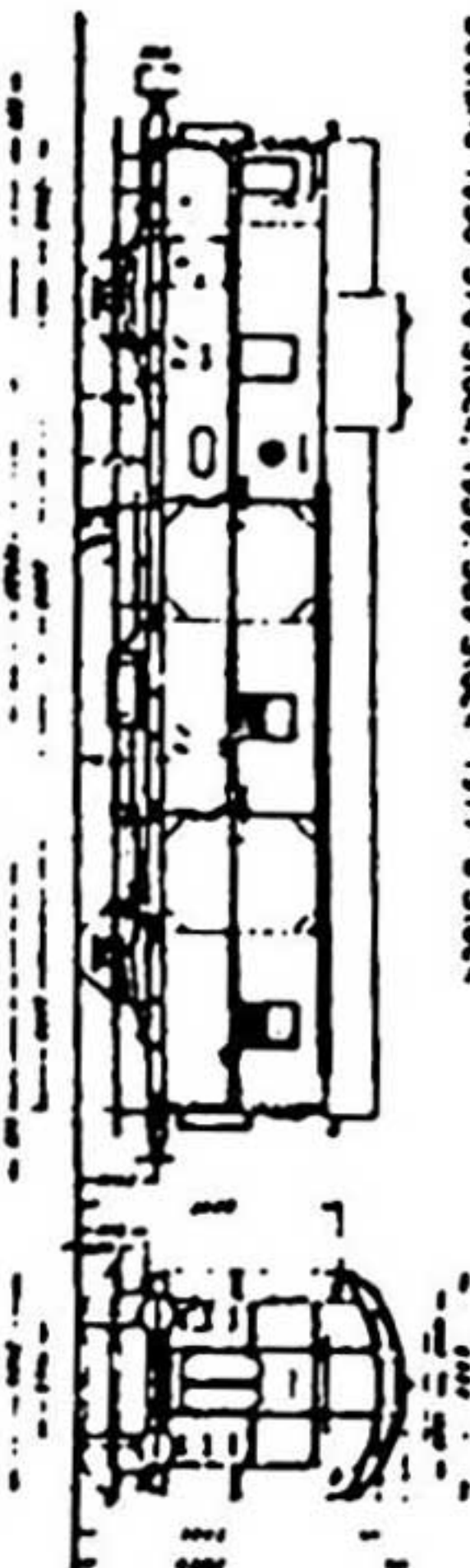
Remarques : - compart = grands compartiments;

- toutes équipées du chauffage à vapeur et de l'éclairage électrique (85.320 - 85.321 et 85.323 avec également le chauffage électrique)
- HV PW 85.401 devenu 19082 en 1956 pour trains GV (grande vitesse - colis); d'où PV assez tardif.

Cl-38 / BRe-785  
Bezeichnung: 1926 durch DRG  
DRG-Nr. 86090 539  
Bestand 1930 450 Stück 1939 448 Stück 1977 0 Stück



Prst-39 / DRG-879  
Bezeichnung: 1929 durch DRG  
DRG-Nr. 114372 741  
Bestand 1930 370 Stück 1939 369 Stück 1977 8 Stück





En fait, en dehors des HV de 2ème cl., mixtes 2/3ème cl. et des fourgons (PW), les véhicules ex. DRG à 2 essieux repris dans les tableaux ne comprennent véritablement que trois "Boîtes à Tonnerre" (la 85.309 n'étant pas dedans); par contre, notons les HV 85.301 - 302 - 304 - 311 - 315 et 323 qui correspondent à la référence de TRIX n° 5759 (voitures métalliques à portières latérales).

Cd-21b  
Beschaffung 1922 durch DRG  
DRG-Nr 43323 bis 45619 mit Lucken  
Bestand 1930 660 Stück. 1939 660 Stück



Extrait Ferro-Flash

#### Modification au régime des lignes S.N.C.B.

- \*\*\*\*\*
- ligne 52 : Dendermonde - Puurs : Hors service pour les besoins de la S.N.C.B. (date d'application : 05/07/83)
  - ligne 85 : Avelgem - Ruien (BK 11.966) hors inventaire  
Note E du 04.07.83-Publication E du 05.07.83
  - ligne 51A : Brugge-Zeehaven-Zeebrugge (supprimer Knokke)
  - ligne 51B : Brugge Maritime-Dudzele (Pelikaan)-Knokke  
Note E du 01.06.83-Publication E de juin 83.

Les statistiques publiées par le Ministère français des Transports indiquent que les millions de FF ont été attribués en 1983 au budget des transports collectifs urbains et interurbains, contre 780 M en 1982, soit une augmentation de 113 %, tandis que le budget des routes, qui s'élevait, en 1982 à 4768 millions de FF a été ramené à 4768 M., soit une diminution de 16%.

Il est curieux de comparer avec les efforts faits dans ce sens en France.

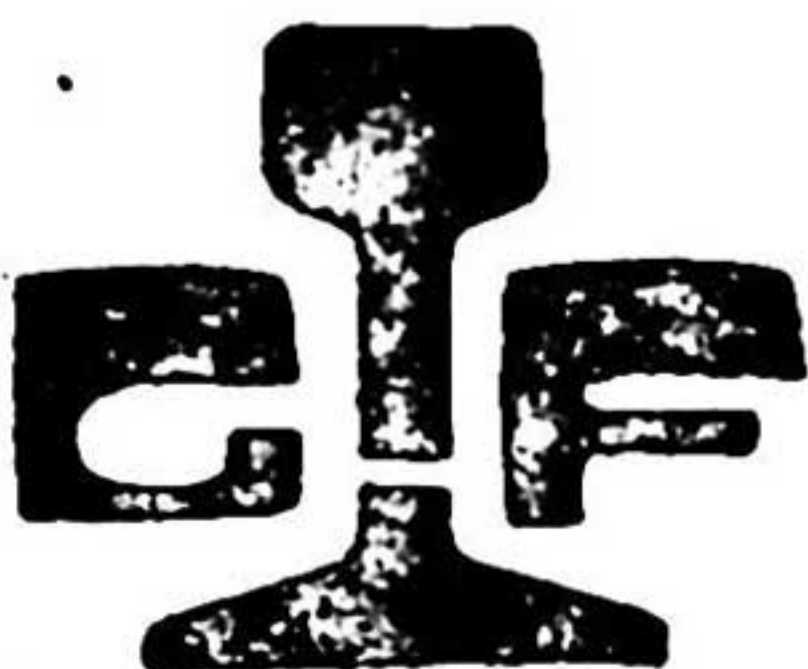
Les investissements destinés aux transports collectifs vont essentiellement au minimum :

- à Lyon pour son métro,
- à Marseille pour son métro
- à Lille pour le Val
- à St. Etienne pour le prolongement de sa ligne de tramway
- à Nantes pour son tramway rapide
- à Laon pour le système Poma
- à Paris dont 120 M. pour la branche RER de la Vallée de Montmorency et 64 M. pour la station de correspondance St-Michel RER et 64 M. pour la prolongation du métro à la Courneuve.

Les investissements sont consacrés aux travaux d'infrastructure ferroviaire du schéma Midi-Pyrénées.

M.L.





A.S.B.L.

EDITIONS
----------

- \* Nous vous rappelons le dernier exemplaire paru de Trans-Fer hors série et hors abonnement : "Promenade Ferroviaire en Hainaut", un ouvrage de 44 pages avec 10 cartes et schémas et les articles suivants : Le Chemin de Fer à la conquête du Hainaut, La pénétration du chemin de fer dans la région du Centre, l'influence des Rotschild sur les chemins de fer du Borinage, Notice historique sur les lignes 107, 106, 114 et 115.

Prix de vente (envoi compris) : envoi en Belgique : 70 FB  
étranger : 85 FB

- \* Rappelons aussi l'existence d'un nouveau sous-verre en étain, réalisé par un atelier mosan réputé, de 120 mm de diamètre, bord torsadé, 94 % étain pur. Gravure eu recto d'une motrice électrique "métro" de la RELSE (Liège-Seraing).

Prix par pièce : envoi en Belgique : normal : 620FB+25FB(envoi)=645FB  
recommandé: 620FB+95FB=715FB  
envoi à l'étranger : normal: 620FB+40FB(envoi)=660FB  
recommandé: 620FB+110FB=730FB

Commande pour ces deux articles au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions à 4000 Liège (commandes de l'étranger : voir 3e page de couverture)

DISTRIBUTION
--------------

Ce service du GTF, qui dispose d'un compte financier distinct du service Editions, vous propose le Calendrier LOCO 84 format 42 x 30 cm des éditions EDIBLANCHART.

Description des 12 photos représentées :

JANVIER	Locomotive diesel-électrique n° 1601 des CFL (couleurs)
FEVRIER	Locomotive à vapeur SNCB type 1 (1866)
MARS	Locomotive à vapeur SNCB type 33 (1939)
AVRIL	Diverses locomotives au dépôt de Bruxelles-Midi (1954)
MAI	Locomotive électrique SNCB type 15 (couleurs)
JUIN	Locomotive à vapeur SNCB type 10 (1939)
JUILLET	Locomotive à vapeur SNCB type 16 (1939)
AOUT	Locomotive diesel-électrique SNCB série 203 (1961)
SEPTEMBRE	Locomotive à vapeur SNCB type 29 (couleurs)
OCTOBRE	Locomotive à vapeur CFL série 2001-2007 (1946)
NOVEMBRE	Locomotive à vapeur SNCB type 66 (1939)
DECEMBRE	Automotrice électrique Budd SNCB série 00 (1956)

Prix : Belgique + Gd Duché : 360FB + 25FB (envoi) = 385FB  
envoi à l'étranger : 360FB + 70FB (envoi) = 430FB

On peut commander cet article avant le 1er novembre au compte 001-0643004-67 de GTF asbl DISTRIBUTION à 4000 Liège (étranger : voir 3e page de couverture).

Le calendrier vous parviendra sauf imprévu fin novembre ou début décembre.



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 1983, 120FB pour le Benelux, 170 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 2 timbres-lettre pour la réponse). Notre fichier étant informatisé, c'est la seule manière sûre de procéder.





A.S.B.L.



Ce Trans-Fer vous parvient avec retard, car les récents mouvements sociaux ont bouleversé notre calendrier, nos organisations et envoi de correspondances. C'est pourquoi certains articles sont périmés...

Une journée dans la région liégeoise avec le GTF et l'ARBAC

Nous avons l'avantage de vous inviter à une journée d'automne organisée par notre association en collaboration avec l'ARBAC (Association Royale Belge des Amis des Chemins de Fer asbl) le samedi 29 octobre 1983

- \*Rendez-vous à la gare de Liège Guillemins à 9h30.
- \*En matinée, visite des ateliers de Kinkempois.
- \*Pause pour le repas de midi. Possibilité de participer au repas de midi collectif que nous organisons avec menu simplifié au prix de 200FB (réservation obligatoire sur bulletin de participation joint).
- \*Après-midi, excursion en autorail spécial série 49 vers Herstal, Liers et Tongres (ligne 34 réemment électrifiée). Rebroussement à Tongres et parcours de la ligne marchandises n° 24 entre Tongres, Visé (Haut) et Montzen. Visite de la gare de formation de Montzen, avec découverte du panorama à partir de la tour de la gare dominant toute la région. A l'issue de la visite, l'autorail série 49 nous ramènera à Welkenraedt par la ligne marchandises n° 39. Le retour de Welkenraedt à Liège Guill. aura lieu par train régulier.
- \*Le retour à Liège est prévu vers 18h00 (Bruxelles 19h15).

De nombreux arrêts-photos seront évidemment prévus sur tout le parcours.

Nous espérons pouvoir offrir une surprise aux participants, et nous nous permettons d'insister sur le caractère unique de cette journée : visite d'installations SNCB (surtout Montzen, à la localisation excentrique, avec présence de matériel moteur de la Deutsche Bundesbahn), emprunt de l'antique autorail série 49, ligne 24 électrifiée entre Tongres et Visé, en cours d'électrification au delà...

Pour autant qu'il y ait assez d'inscrits au départ de Bruxelles, nous pourrions organiser un déplacement en train régulier au départ de cette gare.

**PRIX** : couvre le parcours en autorail spécial, les visites, frais d'organisation et TVA :

- membres ARBAC et/ou GTF, conjoint, enfant de plus de 12 ans : 350FB
- non-membres : 400FB

Vu le caractère particulier de cette excursion, nous n'inscrirons pas d'enfant de moins de 12 ans.



Les inscriptions sont prises le plus vite possible et en tous cas avant le 21/10/83. La seule méthode d'inscription valable est de renvoyer le bulletin ci-joint à l'adresse qui y est mentionnée quelle que soit l'Association dont vous faites partie. Versez simultanément la somme indiquée de préférence par chèque bancaire (pour faciliter le travail de notre membre chargé de l'organisation de cette activité).

Le nombre de places est limité. Priorité sera donnée aux personnes se déplaçant en train ou habitant la région de Liège.

Comme d'habitude, une circulaire sera adressée aux participants dans la semaine précédant cette activité.

A propos de Trans-Fer hors série "Promenade ferroviaire en Hainaut"

M. R.H. de Bruxelles nous apporte les précisions que voici :

- Tunnel de Braine-le-Comte (P.23)

Le texte peut utilement être complété comme suit :

\*une voie principale de contournement a été établie en 1931 et affectée au sens sud-nord (voie B). Dès ce moment, le tunnel à simple voie fut affecté aux seules circulations de sens nord-sud (voie A).

\*la voie de contournement a été dédoublée en 1957, et le tunnel a été mis hors service le 5 avril de la même année.

- autorails série 46 (P.44)

M. R.H. fait remarquer que la fiche descriptive que nous avons reproduite se rapporte à l'état de ce matériel avant 1971.

Ces engins ont été modernisés de 1971 à 1975. Ces travaux comportaient entre autres le montage d'un moteur GM 2 temps, 6 cylindres en ligne type 71 N du constructeur, et l'application d'une transmission VOITH hydromécanique Diabus à deux gammes de vitesse, type 501 JS 380 du constructeur.

Remercions M. R.H. de ces précisions très utiles.

\* Nous vous rappelons le dernier exemplaire paru de Trans-Fer hors série et hors abonnement : "Promenade Ferroviaire en Hainaut", un ouvrage de 44 pages avec 10 cartes et schémas et les articles suivants : Le Chemin de Fer à la conquête du Hainaut, La pénétration du chemin de fer dans la région du Centre, l'influence des Rotschild sur les chemins de fer du Borinage, Notice historique sur les lignes 107, 106, 114 et 115.

Prix de vente (envoi compris) : envoi en Belgique : 70 FB  
étranger : 85 FB

Commande au compte 240-0380489-59 de  
GTF asbl-Editions à 4000 Liège (commandes de l'étranger : voir  
3e page de couverture)







0411 X 1 Visites des installations SNCB  
 de KINKEMPOIS-MONTZEN  
 DECLARATION DE NON-RESPONSABILITE

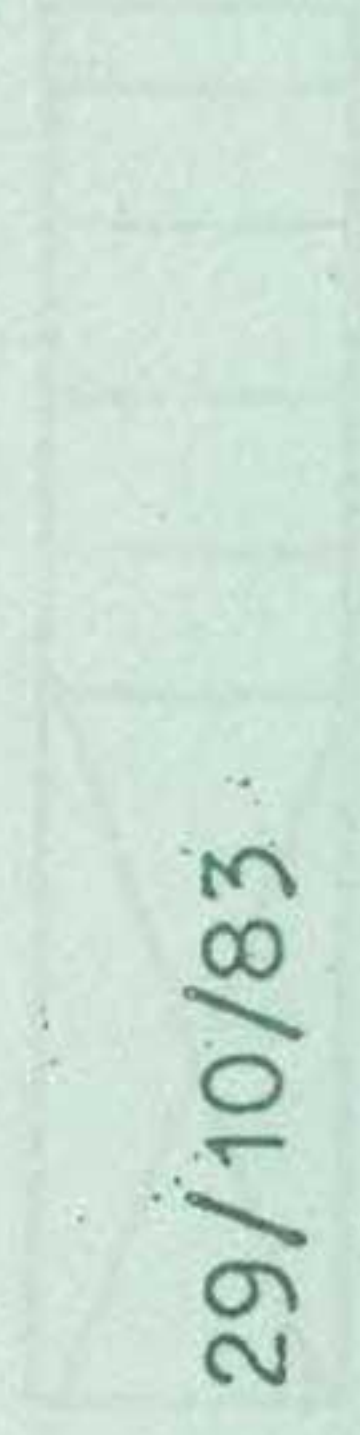
Ce permis est accordé aux risques et périls du titulaire.

En conséquence, celui-ci (ou ses parents ou tuteur s'il s'agit d'un mineur) renonce à exercer contre la S.N.C.B., sauf en cas de faute lourde imputable à l'un des organes de cette dernière, tous recours en cas d'accidents survenus à sa personne et aux biens appartenant ou en sa possession.

Il reconnaît en outre assumer, à l'entière décharge de la S.N.C.B., sous les mêmes réserves quant à la faute lourde des organes de cette dernière, la responsabilité complète de tous accidents qui pourraient résulter du fait de sa présence dans les installations du chemin de fer, soit à des tiers ou à leurs biens, soit aux agents de la S.N.C.B. ou à leurs biens, soit aux biens de la S.N.C.B.

Signature,

Signature des parents  
 (ou du tuteur s'il s'agit d'un mineur),



samedi 29/10/83

Cette déclaration est aussi souscrite en faveur du GTF asbl et de ses délégués