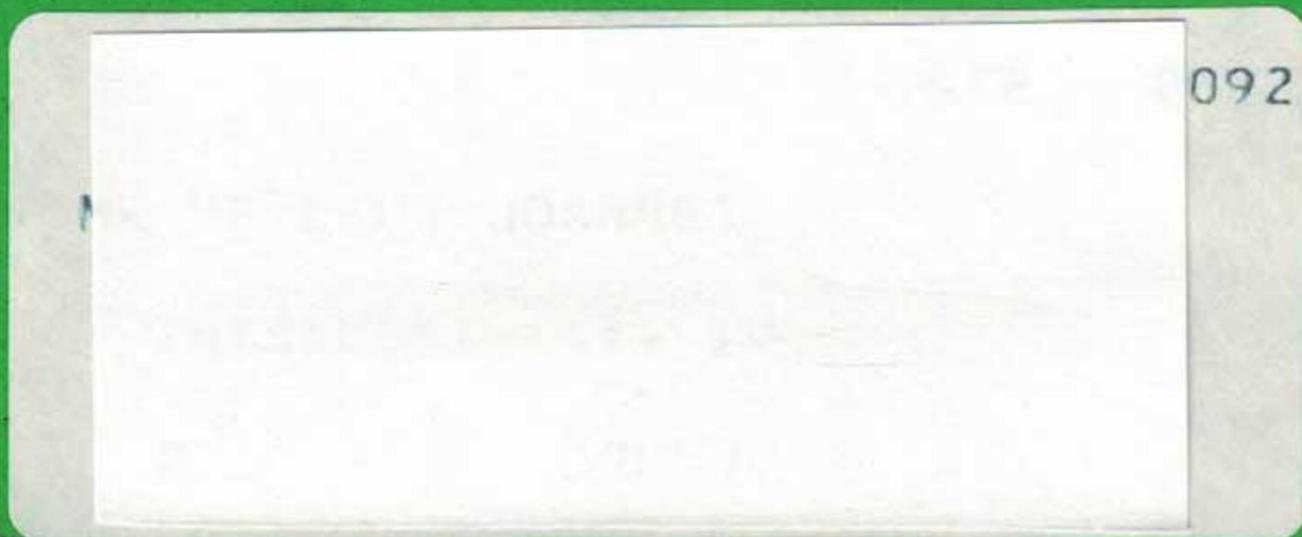



LIEGE
ATELIER DU FERREN
Rue Roger Boisat, 1-3-5
4000 LIEGE
TAL. 041 / 52.66.88



trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

N°34 05/84

50 FB

BULLETIN DU G T F asbl



GRUPEMENT BELGE POUR

LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION

TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)

Suite à une erreur de mise en page, les pages A et D de notre supplément de couleur rose consacré à notre voyage à Chimay et Couvin du 26 mai prochain ont été inversées. Que nos lecteurs veuillent bien nous excuser et "rétablir" le sens normal de lecture. Merci.

S O M M A I R E

Numéro 34

Mai 1984

Une nouvelle édition du GTF asbl Trans-Fer spécial n° 2	3
Nouvelles diverses	
le point sur le matériel moteur SNCB	5
répartition matériel traction électrique	7
à propos des démontages intempestifs	9
la région de La Panne - Dunkerque	10
innovation à Bruxelles Quartier-Léopold	11
le musée du chemin de fer de Bruxelles Nord	13
parcours mensuels records de locomotives	15
trains spéciaux - circulations exceptionnelles	17
incidents - accidents	19
à propos de la ligne 38 Chênée - Battice	21
Supplément 1 : le GTF à Chimay et Couvin (26 mai 1984)	
Supplément 2 : le GTF à Mulhouse (août 1984)	

Le GTF asbl remercie toutes les personnes qui ont bénévolement participé à la création de ce numéro : MM. H. Arden, J. Braive, F. Beckers, G. Debra, J. Ferrière, G. Finet, M. Lambou, J. Laterre, P. Lemja, R. Marganne, E. Son, R. Thiry, M. et Ch. Van de Voorde.

Coordination : H. Arden & R. Marganne

Tirage : 1200 ex.

Toute correspondance relative à Trans-Fer 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

A l'occasion de la réouverture du trafic voyageurs entre Mariembourg et Couvin le 3 juin 1984, le GTF publie :

Trans-Fer spécial n° 2

Une luxueuse édition format A5 d'environ 140 pages sur papier couché brillant, avec couverture illustrée en deux couleurs, illustrée de non moins de 110 photos, plans et schémas.

Au sommaire

La ligne Charleroi - Mariembourg - Vireux-Molhain et ses antennes ; histoire et perspectives d'avenir, par R. Marganne.

introduction

chap. 1 : le Chemin de Fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse

chap. 2 : le Grand Central Belge dans l'Entre-S.-et-M.

chap. 3 : la reprise par l'Etat Belge et le début du
XXe siècle

chap. 4 : l'Entre-Deux-Guerres

chap. 5 : la période contemporaine

chap. 6 : vers un renouveau de la ligne 132

conclusion

annexe : des autorails à essence dans l'E.S.etM.

tableaux descriptifs des lignes étudiées

Il s'agit d'une monographie complète racontant l'histoire de la ligne Charleroi - Vireux-Molhain et ses antennes Thuillies - Berzée - Lanefte, Walcourt - Florennes par Morialmé et St-Lambert, Senzeille - Ermeton-sur-Biert et Mariembourg - Couvin, avec évocation des lignes vicinales Couvin - Chimay et Olloy - Oignies.

Tous les aspects sont étudiés : construction de la ligne, projets non réalisés (par exemple une liaison Couvin - Charleville par la vallée de la Sormonne), matériel moteur ayant circulé dans l'Entre-Sambre-et-Meuse. Un chapitre particulier est consacré au détournement de la ligne Charleroi-Mariembourg par Philippeville en 1970 à la suite de la construction des barrages de l'Eau d'Heure. Enfin, tous les aménagements actuellement apportés à la ligne Mariembourg - Couvin sont minutieusement décrits dans cet article. Les illustrations comportent des reproductions de cartes-vues anciennes des différentes gares de la ligne et de ses antennes, et des photos de trains en ligne ou en gare (vapeur, autorails ou traction diesel de toutes les époques). On y trouvera aussi d'anciens plans de voies de Couvin, Mariembourg ou Treignes, et les plans de voies actuels des gares importantes de la ligne, des reproductions d'antiques horaires voyageurs et marchandises, et les profils et cumulées des lignes étudiées.

Bref, une documentation complète et illustrée sur l'histoire et l'actualité ferroviaire de toute une partie de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

Le Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées (CFV3V asbl), ou un voyage à toute vapeur dans le temps, par J.M. WARZÉE.

- I. Présentation de l'Association
- II. La ligne
- III. Statistiques
- IV. Le matériel : descriptif complet de tout le matériel moteur et tracté de cette dynamique association.

Illustrations par le matériel roulant du CFV3V et diverses photos de trains en ligne ou en gare.

Une édition exceptionnelle, de la meilleure qualité, qui sortira de presse le 25 mai prochain, et qui sera vendue au prix de 300FB (+ frais d'envoi).

OFFRE SPECIALE DE SOUSCRIPTION réservée exclusivement aux membres du GTF asbl !

Nos membres en règle de cotisation pour 1984 à la date du 30.04.84 peuvent obtenir UN exemplaire de Trans-Fer spécial n°2 au prix promotionnel de

230 FB + frais d'envoi (soit une ristourne de 23%)

<u>Prix avec frais d'envoi</u> :	envoi en Belgique : 230FB + 15FB = 245FB
	envoi au Benelux : 230FB + 30FB = 260FB
	autres pays : 230FB + 50FB = 280FB

Pour obtenir votre exemplaire à prix réduit, vous devez :

- 1) nous envoyer votre paiement à notre compte 240-0380489-59 GTF asbl-Editions à 4000 LIEGE (étranger : voir procédure en 3e page de couverture) AVANT LE 2 JUIN 1984
- 2) indiquer en communication : "Trans-Fer spécial n°2" et votre numéro de carte de membre (ce n° figure sur l'étiquette-adresse de ce Trans-Fer)

Rappelons que cette offre est limitée à UN exemplaire par membre.

Toute l'équipe bénévole qui a composé cette nouvelle édition pendant tout l'hiver dernier espère que vous la "récompenserez" en souscrivant nombreux à cet ouvrage conçu avant tout pour les passionnés du rail.

Déjà, un Trans-Fer spécial n° 3, avec d'autres sujets, est dans nos cartons et pourrait sortir de presse après les vacances ... mais son impression est conditionnée au succès de la présente édition...

Les souscripteurs recevront leur exemplaire de Trans-Fer n°2 au courant du mois de juin.

LE POINT SUR LE MATERIEL MOTEUR

Février - Mars 1984

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

156 (62) - NK - 31.1	239 (63) - MKM - 2.3	680 (73) - FSD - 19.3
232 (63) - NK - 13.2	4601 - ATH - 2.3	2354 - MKM - 21.3
678 (73) - FSD - 13.2	666(70Th) - FSR - 6.3	706 (73) - FSD - 23.3

N.B : contrairement aux prévisions, les opérations de révision des HLE séries 15 et 16 restent assurées par l'AC Malines jusqu'à nouvel ordre.

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

6251 - FRST - 3.2	7322 - LNC - 23.2	6211 - FKR - 9.3	5120 - LNC - 29.3
7354 - LNC - 8.2	5184 - FHS - 24.2	805J - FKR - 9.3	
8312 - LNC - 9.2	6318 - LK - 2.3	7342 - NK - 21.3	
5107 - FTY - 13.2	8209 - FSD - 7.3	8225 - NK - 26.3	

2/ RADIATIONS

HLD 5522 - Montzen (construction : 1961) - suite collision à Remersdael le 15.11.83.
PV de l'AC Salzennes n° 65 du 27.1.84, approuvé par le Dir M le 10.2.84.
Date Hors-écritures : le 1er mars 84.

HLD 6239 - Ath (construction : 1964) - suite tamponnement à Ath le 8.12.83.
PV de l'AC Salzennes n° 66 du 27.1.84, approuvé par le Dir M le 10.2.84.
Date Hors-écritures : le 1er mars 84.

HLR 7208 - Anvers-Dam (construction : 1956) - Déstandardisation de la série.
PV de l'AC salzennes n° 67 du 27.1.84, approuvé par le Dir M le 10.2.84.
Date Hors-écritures : le 1er mars 84.

3/ MUTATIONS

Pour réparer un oubli de notre part, signalons le transfert de l'entretien des 26 AM type 78 (731 à 756) de Schaerbeek à Hasselt (Date écritures : 1.6.84) pour soulager temporairement la charge de travail de l'ATSE Schaerbeek.

4/ UTILISATION du MATERIELAM "Maroc"

L'ultime parcours d'essais de ce matériel sur notre réseau s'est déroulé le vendredi 24 février entre Bruges et Bruxelles-Midi (et retour) avec l'AM n° 8 (dernière de la série).

La veille, des essais accouplés avaient eu lieu entre Bruges et Ustende, en UM avec la n° 7. Cet épisode maghrébin a pris définitivement fin le 29 février par l'acheminement de ces deux engins en queue d'un marchandises vers Zeebrugge, pour y être chargés sur un cargo à destination de Casablanca.

Depuis lors, la fourniture des AM BREAK a repris par la livraison de l'AM 371, le 7 mars.

AR 43

Sept de ces engins seulement seront conservés après juin 84 ; il s'agit des 4301, 4302, 4304, 4310, 4315, 4316 et 4319. Ils seront affectés à Montzen, Stockem et Bertrix (voir Trans-fer n° 32, p 11) .

Les autres devraient être transformés en AR ES, comme prévu.

Afin de former le personnel à la desserte de ce nouveau matériel, une rame de voitures M4 avec voiture-pilote et HLE série 27 circule du lundi au vendredi entre :

- Anvers Central et Courtrai, depuis le 2 avril;
- " " " Hasselt, depuis le 24 avril.

Incorporées dans le roulement régulier, elles ont pris la place de 2 rames réversibles M2 avec HLE série 25, dont une circule depuis lors entre Anvers-Central et Boom, à la place d'automotrices.

Bientôt une locomotive électrique à moteurs asynchrones ?

Le bruit court -et ce n'est pas un poisson d'avril ...- que les ACEC voudraient réaliser une locomotive électrique à moteurs asynchrones, destinée à faire vitrine, pour l'exportation. On connaît la concurrence vive que lui livrent les constructeurs français et allemands dans ce domaine.

Deux bogies BN équipés de moteurs ACEC asynchrones sont en cours d'expérimentation à Charleroi; dans un stade ultérieur, les ACEC réaliseront l'appareillage de commande à installer à bord d'une caisse de loco, afin de tester cette nouvelle technologie en vraie grandeur.

Initialement, une HLE 27 avait été pressentie pour être transformée.

Pris par la rapidité (?) de livraison de ces engins, -la HLE 2758 ayant été livrée le 20 mars (a)-, on semblerait maintenant s'orienter vers la transformation d'une caisse de la série 21, dont la livraison suivra immédiatement celle des HLE 27.

(a) Commande pratiquement exécutée, mais pas encore entièrement, comme annoncé erronément dans Trans-fer n° 33 p. 32.

5/ TRANSFORMATIONS

Sursis pour la série 60 ? Depuis plusieurs mois déjà, le découpage des engins radiés avait cessé à Salzinnes et à Luttre.

Et soudain, coup de théâtre le 20 mars : sortie des usines BN à Nivelles de la lère machine 60 "New-look" : la HLD 6084, radiée le 1er juillet 82.

La transformation l'a rendue méconnaissable : elle ressemble désormais à une grosse machine de manoeuvre à long capot et à une cabine de conduite unique à l'extrémité (à l'instar des HLR série 70 d'Anvers-Dam).

Montée sur 2 bogies à 3 essieux (c'est donc une CC!), elle arbore fièrement la nouvelle livrée "IC - IR", soit rouge avec des bandes de visibilité jaunes.

Elle a immédiatement été affectée à l'ATD St Ghislain pour la durée du rodage, soit + 4 mois. Au cours de cette période, elle assurera - en principe - les services réguliers suivants :

Dimanche Lundi	Mardi, mercredi, jeudi	Vendredi	Samedi
réserve	LLZ 59801 FGH - FKR XZ 59801 FKR - FGH	entretien, mises au point	Z 58906 FGH - FKR Z 59801 FKR - FGH

De plus, elle est susceptible d'être mise en tête de trains spéciaux marchandises, de manière inopinée.

Signalons que 18 autres engins de la série 60, choisis parmi les derniers radiés, subiront à leur tour la même transformation.

Quant à leur affectation future, on se perd pour l'instant en conjectures.

Mais un fait semble acquis : vu leur livrée, et leur vitesse limitée (100 km/h), on pourrait leur faire tracter les futurs IR prévus en rames M4 sur les relations Charleroi - Couvin, Namur - Dinant, Liège - Jemelle et Liège - Gouvy. Affaire à suivre...

Voici, à l'intention des photographes, les heures des parcours assurés actuellement par cette locomotive :

LLZ 59801 N 167 (HLD à vide)	Z 58906 R6 (seule en tête)	Z 59801 N167 (en double en tête avec 62)	Z 59801 R6 (seule en tête)
St Ghislain DP : 7.10	6.54	Merelbeke DP : 10.50	10.33
Mons 7.22	7.14	Alost	10.58
Jurbise 7.33	7.35	Denderleeuw	11.06
Ath 7.48	7.56	Zottegem 11.21	
Grammont 8.28	8.18/8.30	Grammont 11.38	11.38 ←
Zottegem 8.46		Enghien 11.58	
Denderleeuw	8.57	Braine la Cte 12.20	
Alost	9.06	Mons 12.53	
Merelbeke AR : 9.10	9.32	St Ghislain AR 13.05	

Edmond Son, le 1er avril 84.

REPARTITION DU MATERIEL DE TRACTION ELECTRIQUE AU 3 JUIN 84.

Voici le point provisoirement définitif -ou définitivement provisoire(?)...- sur la répartition des engins de traction électrique telle qu'elle sera d'application à partir du 3 juin 84.

On remarquera que les bouleversements sont bien moindres que ceux initialement prévus ... (consulter Trans-fer n° 34 p. 5 aux fins de comparaison).

● ENTRETIEN DES LOCOMOTIVES ELECTRIQUES ●

Série	N°s	Atelier d'entretien au :		Effectif au 3/6/84
		10/1/83	3/6/84	
15	1501 à 1505	FBMZ	FBMZ	5
16	1601 à 1608	FBMZ	FBMZ	8
18	1801 à 1806	NK	NK	6
20	2001 à 2025	FEU	FEU	25
21	2101	-	FBMZ	1
22	2201 à 2225	FBMZ	FBMZ	25
	2226 à 2250	FKR	FKR	25
23	2301 à 2338	FBMZ	FEU	} 63
	2339 à 2363	MKM	FEU	
	2364 à 2368	MKM	NK	} 20
	2369 à 2383	FBMZ	NK	
25	2501 à 2514	FBMZ	FBMZ	14
25-5	2551 à 2558	FBMZ	FBMZ	8
26	2601 à 2635	FEU	MKM	35
27	2701 à 2760	NK	NK	60
28	2801 à 2803	FBMZ	FBMZ	3
TOTAL :				298

● ENTRETIEN des AUTOMOTRICES ●

Série	Type	N ^{os}	Atelier d'entretien au :		Effectif au 3.6.84
			1.6.83	3.6.84	
00	50	010,011,013-020 022-027,029-034	FSR D	FSR D	22
	53	035 - 049	FSR D	FSR D	15
	54	051 - 104 105 - 125 126 - 128	FEO	FEU	54
			NK	MKM	21
			NK	FSR D	3
	55	502-506,508-525 527-532,534-539	FSD	FSR D	35
	56	129 - 150	GT	MKM	22
	62	151, 153-184 185 - 206 207 - 210	NK	FKR	33
			FHS	FKR	22
			FHS	FHS	4
63	211 - 233 234 - 244 245 - 250	NK	FHS	23	
		MKM	FHS	11	
		MKM	NK	6	
65	251 - 270	NK	NK	20	
03	80	301-310,312-334 335	FSD	MKM	33
			FSD	FSD	1
		336 - 370	FSD	FSD	35
84	371 - 386	-	FSD	16	
05	SABENA	595 - 600	FSR D	FSR D	6
	66	601 - 629 630 - 640	MKM	GT	29
			MKM	FSR D	11
70 JH	641-655,657-662 663 - 664	MKM	FKR	21	
		MKM	FSR D	2	
06	70 TH	665 - 676	FSR E	FSR E	12
	73	677 - 706	FSD	FSD	30
	74	707 - 725 726 - 730	NK	NK	19
			NK	FSR E	5
	78	731 - 740 741 - 756	FHS	FSR E	10
		FHS	FHS	16	
79	757 - 782	FSR E	FHS	26	
08	75	801 - 820			20
	76	821 - 832	FSR E	FSR E	12
	77	833 - 844			12
09	B - NS	901 - 904	NS	NS	4
	Postales	951 - 958	FSR D	FSR D	8
TOTAL :					619

Abréviations utilisées :

FBMZ : Bruxelles-Midi	MKM : Stockem	GT : Haine-St-Pierre
NK : Kinkempois	FSR D: Schaerbeek Diesel	FHS : Hasselt
FEO : Ronet	FSR E: Schaerbeek Electrique	70 JH : A commande par JH
FKR : Merelbeke	FSD : Ostende	70 TH : A commande par Thyristor

 Edmond Son 4/84

DEMONTAGES INTEMPESTIFS...

On se rappellera que, il n'y a pas si longtemps, la SNCB a prétendu ne pas avoir l'intention de déferrer un seul kilomètre des lignes à abandonner lors de la restructuration du service "voyageurs". Or, il en va tout autrement pour les voies de recordement et de desserte des cours à marchandises condamnées, de plus en plus nombreuses. Ainsi, il arrive que des installations sont démontées immédiatement après, ou même... avant la décision officielle d'abandon! Par exemple, la voie de desserte de la cour à marchandises de DRONGEN (sur la ligne 50) a été démontée en automne 1982, alors que l'abandon avait été décidé quelques mois plus tôt. La mise hors service de WIJGMAAL (sur la ligne 53bis) fut décidée en mai 1983 et promptement suivie du démontage en octobre de la même année. Enfin, l'infrastructure de la cour de BOMEREE (sur la ligne 132) était en cours de démontage en février 1983, alors que l'abandon de cette cour est officiellement d'application depuis le 3.10.1983 (voir Trans-Fer n°30)!!

On dirait que la SNCB veut éviter à tout prix que ces installations, souvent en très bon état (Wijgmaal) ou renouvelées il y a quelques années à peine (Bomerée), soient réutilisées en cas d'urgence, d'imprévu, ou tout simplement lors d'une prévision de reprise du trafic!

Pour faire plaisir aux transporteurs routiers?

Gageons qu'il en sera de même pour de nombreuses sections de lignes à exploitation simplifiée mises hors service, surtout celles qui sont en impasse : Saint-Vith, Merlemont, Eeloeil, Frasnes-lez-Gosselies, et autres...

P.J.

Questions & réponses à
la Chambre

Question de M. Bourgeois du 19 décembre 1983 (N.) :

S.N.C.B. — Liaison ferroviaire La Panne-Adinkerke-Dunkerque.

La distance entre la région côtière de Furnes-Adinkerke-La Panne et la ville française de Dunkerque est de 15 km.

Les possibilités de transport public entre ces deux régions sont pratiquement inexistantes : deux liaisons par jour seulement par l'autobus français La Panne-Dunkerque (ligne n° 782).

L'ouverture, au départ de La Panne-Adinkerke via Bray-Dunes, d'une liaison ferroviaire destinée au transport de voyageurs présenterait un grand intérêt commercial et touristique pour le Westhoek. La liaison ferroviaire Adinkerke-Dunkerque a en effet une signification régionale beaucoup plus étendue, notamment le raccordement du réseau français au réseau de tramways vicinaux de notre littoral et la réalisation de la liaison ferroviaire internationale Dunkerque-La Panne-Gand-Bruxelles, d'une part, et Furnes-La Panne-Dunkerque-Calais-Paris, d'autre part.

Divers milieux du Westhoek ainsi que la municipalité de Dunkerque ont demandé avec insistance la réalisation d'une liaison ferroviaire destinée au transport de voyageurs. La construction de cette ligne ne semble pas poser de difficultés techniques exceptionnelles, étant donné qu'il existe déjà une liaison ferroviaire réservée au transport de marchandises.

1. Quelles sont les mesures techniques à prendre pour la réalisation d'une liaison ferroviaire destinée au transport de voyageurs sur la ligne n° 73 d'Adinkerke à Dunkerque?

2. Quel est le coût estimé de ces travaux et quelles sont les dépenses de personnel ou autres qu'impliquerait le prolongement de la ligne n° 73?

3. Des négociations relatives aux liaisons ferroviaires internationales sont-elles en cours avec les autorités françaises et quelle est l'évolution de ces négociations?

4. Existe-t-il des possibilités de réaliser cette liaison voyageurs dans des délais raisonnables?

Réponse du 10-01-84

1. L'infrastructure sur la section frontière La Panne-Bray-Dunes doit être améliorée.

En ce qui concerne la section Bray-Dunes-Dunkerque nous n'avons pas encore reçu les renseignements de la part de la S.N.C.F.

2. Une relation ferroviaire voyageurs entre La Panne et Dunkerque est possible, sans extension de personnel et de matériel roulant, à la condition d'effectuer le trajet en moins de 16 min.

L'investissement en infrastructure en vue de respecter cette durée de trajet ne pourra être précisé que lorsque le programme d'exploitation aura été établi d'un commun accord avec la S.N.C.F.

3. Des contacts ont été établis avec la S.N.C.F., pour le prolongement de la ligne ferroviaire voyageurs de La Panne jusqu'à Dunkerque. La position de la S.N.C.F. n'est pas encore connue.

4. Oui.

S.N.C.V. — Nouvelle ligne de tramway Adinkerke-La Panne.

J'ai appris par la presse la décision de prolonger, de la Panne à Adinkerke, la ligne de tramway du littoral.

Je souhaiterais obtenir les renseignements suivants :

1. Coût du projet en ce qui concerne :

- les expropriations et les emprises;
- l'aménagement de la ligne;
- le déplacement des conduites d'utilité publique;

- la réfection de l'infrastructure et de la signalisation;
- l'ensemble des travaux.

2. Ce projet a-t-il fait l'objet d'une étude de rentabilité et quels en sont les résultats?

3. Projette-t-on la construction d'une ligne double ou simple?

4. Quel tracé a été arrêté?

5. Le tracé traverse-t-il le « Calmeynbos »? A-t-on pris l'avis des services et groupements intéressés à l'environnement et quelle en est la teneur?

6. La création de la ligne de tram entraînera-t-elle la suppression des services de bus qui relie la gare d'Adinkerke-La Panne et le quartier Adinkerke-Veld au centre de La Panne?

Réponse du 07-02-84

1. Il n'est actuellement pas encore possible d'établir le prix de revient total de la prolongation prévue, étant donné que le tracé définitif doit encore être soumis à toutes les instances intéressées.

En ce qui concerne la pose proprement dite, de la ligne de tram (voies, ligne aérienne, sous-station de traction), il y a lieu de prévoir un montant de 109 millions de F.

2. Une étude de rentabilité dans le vrai sens du terme, n'a pas été faite.

Toutefois, on peut dire que la suppression de la ligne d'autobus représentera une économie annuelle d'un montant de 6 millions de F, alors que le trajet prolongé en tram de substitution jusqu'à Adinkerke, peut s'effectuer avec le même matériel et le même personnel.

3. La mise en œuvre d'un système train-tram sera réalisée en 1985. Cette opération implique une augmentation sensible du nombre de voyageurs.

3. Il s'agit en l'occurrence d'une installation à double voie.

4. Le tracé tel qu'il a été présenté au cours de la dernière réunion du 16 janvier dernier peut être décrit comme suit :

— depuis le terminus actuel à la « Duinkerkelaan », à la Panne, la voie se prolonge dans l'axe de la « Koninklijke baan », jusqu'à la fin de la « Koningsplein », qui est ainsi traversée jusqu'à la « L. Maskenslaan », après quoi on atteint la « Kerkstraat » et l'on poursuit celle-ci sur la bande située entre la chaussée et le « Calmeynbos »;

— ensuite, le trajet se poursuit le long de la « De Pannelaan », dépasse le parc Meli, où l'on tourne derrière la rangée de maisons, puis l'on continue tout droit pour atteindre la « Stationsplein », où est prévu le terminus à côté du quai des chemins de fer;

— les nouveaux arrêts suivants sont prévus : terminus « Adinkerke Station-Parc Meli-Duinhoekstraat-Koningsplein ».

5. Avis sera demandé à toutes les instances intéressées dès que le plan définitif aura été établi.

6. En suite de la pose d'une ligne de tram de substitution, le service d'autobus La Panne-Adinkerke Station sera supprimé, mais une desserte par autobus, du quartier Adinkerke-Veld, restera assurée.

BRUXELLES QUARTIER-LEOPOLD: UNE EXPERIENCE LOCALE D'AFFICHAGE SUR ECRAN VIDEO DU DEPART DES TRAINS

Une préoccupation essentielle pour la SNCB: comment améliorer l'efficacité de l'information ferroviaire mise à la disposition de la clientèle dans les gares du réseau?

Reconnaissons qu'a été parcouru un bon bout de chemin entre les antiques plaques de tôles mentionnant la destination du train accrochées à un tableau par les soins d'un agent de la gare et le téléaffichage électronique en cours de généralisation dans les grands centres ferroviaires du pays!

Aujourd'hui naît une expérience nouvelle dont le point de chute est la gare de Bruxelles Quartier-Léopold : l'affichage sur écran vidéo de la liste des trains au départ.

UN EQUIPEMENT LEGER

Ce dispositif nouveau, les ingénieurs de la SNCB l'ont étudié et réalisé à l'intention des gares de moyenne importance, là où le téléaffichage s'avère moins indiqué en raison de la dimension du trafic ferroviaire, mais où il était devenu impérieux de renouveler les dispositifs mécaniques existants et vétustes. On a donc fait choix d'un système pouvant être utilisé par les agents des gares n'ayant aucune connaissance particulière en informatique

Trois programmes sont mis à la disposition du personnel de la gare qui assure le mouvement des trains:

1. Le programme principal d'exploitation gère l'affichage des trains au départ en fonction de l'heure réelle. Un avantage de taille: chaque jour de la semaine, la machine sélectionne et n'affiche que les seuls trains roulant réellement.
Sont ainsi mis en mémoire quelque 250 trains journaliers restitués sur écran en fonction de l'heure de départ. Neuf trains peuvent être affichés en permanence. Dès l'heure de départ du train, son indication disparaît de l'écran et permet l'affichage d'un nouveau train à la suite des lignes restantes sur l'écran vidéo.
2. Le programme de contrôle permet à l'agent de s'assurer de l'exactitude des données enregistrées pour chaque train, et de vérifier que les corrections éventuelles ont bien été apportées en temps opportun.
3. Le troisième programme assure la mise à jour des données relatives à chaque enregistrement, c'est à dire la rectification des horaires pouvant être faite par l'agent lui-même.

QU'ARRIVE-T-IL EN CAS DE RETARD OU D'INCIDENT?

Le programme a été conçu de telle sorte qu'il est toujours possible d'adapter très rapidement le système d'information aux circonstances présentes. Le voyageur est donc assuré d'avoir devant les yeux la situation réelle des départs de trains en gare.

Il est également possible de composer sur l'écran une information à caractère général intéressant les usagers.

QUE TROUVE-T-ON SUR L'ECRAN VIDEO?

1. L'heure réelle renseignée dans la partie supérieure de l'écran
2. L'affichage de la liste des prochains trains au départ, par tranche de neuf convois au maximum. Sont mentionnés la destination du train, l'heure de départ prévue, la caractéristique (direct, omnibus, etc...), l'indication de la voie de départ et le retard éventuel
3. Un texte restreint affiché selon nécessité.

Les couleurs possèdent un code: les informations relatives au trafic national apparaissent en blanc sur fond noir, celles relatives au trafic international en rouge sur fond noir. De plus les départs imminents (endéans les trois minutes) " ressortent " sur l'écran sous forme d'une inversion des couleurs.

SIMPLE ET EFFICACE

Le démarrage de cette expérience d'affichage des trains en partance sur écran vidéo ne remet pas en question la généralisation progressive des grands ensembles de téléaffichage tels qu'ils fonctionnent déjà dans plusieurs grandes gares du réseau belge. Pas plus qu'elle ne dispense les agents des gares d'informer la clientèle par hauts-parleurs.

L'objectif de cette expérience est ailleurs: celle-ci s'adresse en particulier aux gares de taille moyenne où il convient de poursuivre l'effort entrepris en vue de l'information de la clientèle. La SNCB espère ainsi fournir au personnel une arme supplémentaire et efficace.

A la lueur des résultats de cette expérience qui débute à la gare de Bruxelles Quartier-Léopold, la SNCB décidera s'il y a lieu de généraliser ultérieurement ce dispositif à l'ensemble du réseau.

BRUXELLES-NORD : MUSEE DES CHEMINS DE FER.

Le premier train fut mis en circulation en Belgique en 1835 soit dix ans après que les Anglais avaient inauguré le leur. En cette journée mémorable du 5 mai 1835, neuf cents invités prirent place dans trois trains qui les conduisirent de Bruxelles Allée-Verte à Malines. Cette première ligne fut construite en l'espace d'un an. L'extension du réseau belge s'accomplit à un rythme tel que dix ans plus tard il s'étendait sur plus de 500 km. Finalement, ce réseau devint le plus dense du monde à savoir plus de 5 000 km pour un territoire de 30 500 km².

Durant le 19^me siècle, plusieurs réseaux privés de chemin de fer existaient autour du chemin de fer de l'Etat. Lorsqu'en 1926, l'Etat Belge créait la S.N.C.B. plusieurs de ces Sociétés avaient déjà été reprises par les Chemins de fer de l'Etat. Cette fusion s'étendit au point qu'actuellement la S.N.C.B. gère tout le réseau belge des chemins de fer.

Dans le cadre des manifestations qui furent organisées en 1951 à l'occasion du vingt-cinquième anniversaire de la S.N.C.B., la Société décida de créer un musée du chemin de fer. L'inauguration de ce musée eut lieu le 30 octobre 1951 dans des locaux de l'Ancienne Gare de Bruxelles-Nord. Lorsque la démolition de cette gare fut décidée, pour l'établissement de la Jonction Nord-Midi, le musée fut transféré à la halte de Bruxelles-Congrès. Le 11 juillet 1958, le musée fut installé dans la nouvelle Gare de Bruxelles-Nord, l'accès se faisant par la salle des pas-perdus.

La mission du musée a des aspects multiples; il rappelle le passé, un passé chargé de l'enchantement du romantisme et de l'audace des pionniers, le tout constituant un apport au développement historique, scientifique et économique du pays dans lequel le chemin de fer joue un rôle important. On a tenté de reproduire cette réalisation dans deux salles

La Belgique a été le premier pays du continent européen à réaliser un réseau ferroviaire ou les techniciens et les industriels belges découvrirent immédiatement l'importance de cette nouvelle invention. Déjà en décembre 1835, apparaissait sur les voies une locomotive belge tandis que les techniciens belges apportaient de nombreux perfectionnements à l'équipement ferroviaire. Des noms comme DE RIDDER, WALSCHAERTS et BELPAIRE sont mondialement connus.

Le visiteur du musée des chemins de fer à Bruxelles-Nord fait immédiatement connaissance avec la locomotive surnommée « Pays de Waes ». Cette appellation lui fut donnée parce que entre 1842 et 1896, elle remorqua les trains sur la ligne Gand - Anvers à travers le Pays de Waes. Tout autour de cette authentique locomotive belge se trouvent encore quelques maquettes d'autres locomotives, notamment « Le Belge », la première locomotive de fabrication belge qui circula sur nos voies. Au surplus, on trouve une dizaine de maquettes de différents wagons à marchandises et de voitures à voyageurs, une captivante partie historique des chemins de fer et en même temps une collection très attrayante.

Mais il n'y a pas d'important que les locomotives, les wagons et les voitures, pour l'exploitation des chemins de fer - l'assiette des voies et la signalisation subirent-elles aussi une évolution dans l'histoire des chemins de fer. Cette évolution est illustrée au musée par des modèles de différents rails et traverses ainsi que par une installation de signalisation mécanique pour la commande des signaux et des aiguillages.

La seconde salle du musée est moins spectaculaire que la première, mais par contre elle montre l'aspect humain de la Société qui partant de l'entreprise des pionniers est devenue petit à petit une exploitation moderne. Les gravures célèbres d'Épinal évoquent la tendance de la première période, étonnement et enthousiasme du public à la vue de cette nouvelle invention qui remplace désormais la diligence et le cheval. Et probablement resterez-vous en admiration devant les photos de vieilles stations, parmi lesquelles vous découvrirez peut-être, celles où enfant vous avez pris le train! Des maquettes de nouvelles réalisations montrent l'évolution de l'architecture.

Le cheminot, lui non plus n'a pas été oublié, car les trains ne roulent pas sans que l'action humaine n'alimente ce mécanisme. A la vue de photos du personnel, de même uniformes ou partie d'uniformes, apparaît un peu d'histoire de la mode. Pour cadrer avec tous ces objets des choses diverses ayant trait aux chemins de fer. Dans des vitrines on peut admirer des pièces commémoratives, des cartes de chemin de fer de diverses périodes, des annuaires et des indicateurs, de petits objets qui vous laissent rêveur au sujet d'un passé des chemins de fer sur lequel plane l'éclat du romantisme. Le tout pour souligner comment l'exploitation des Chemins de fer a évolué vers une exploitation moderne.

Renseignements pratiques.

L'entrée du musée est gratuite. Les heures d'ouverture (du lundi au vendredi) sont de 9 à 17 heures.

Des visites guidées peuvent être organisées et sont gratuites. Elles doivent être sollicitées à l'avance auprès du Musée de la S.N.C.B., Gare de Bruxelles-Nord, rue du Progrès 76, 1000 Bruxelles - Tél. 02/218.60.50 - ext. 1279.

PARCOURS MENSUELS RECORDS DES ENGIN S MOTEURS

OCTOBRE 83		NOVEMBRE 83	
<u>N° HLE/Nbre Km</u>	<u>N° AM/Type/Km</u>	<u>N° HLE/Nbre Km</u>	<u>N° AM/Type/Km</u>
1503 - 17 474	018 (50) - 10 144	1502 - 17 922	027 (50) - 10 771
1602 - 25 058	119 (54) - 13 904	1603 - 23 544	072 (54) - 13 887
1803 - 19 167	137 (56) - 11 613	1802 - 20 661	147 (56) - 13 516
2021 - 16 197	209 (62) - 13 809	2022 - 15 832	164 (62) - 13 785
2201 - 16 177	216 (63) - 17 045	2202 - 12 616	245 (63) - 14 023
2372 - 16 909	261 (65) - 14 196	2311 - 14 903	258 (65) - 13 718
2512 - 14 466	327 (80) - 23 279	2513 - 15 823	350 (82) - 20 607
2554 - 18 975	536 (55) - 14 939	2554 - 17 855	502 (55) - 13 218
2617 - 15 036	559 (SAB) - 14 634	2608 - 14 763	597 (SAB) - 12 005
2701 - 15 062	638 (66) - 15 583	2724 - 12 983	607 (66) - 16 631
2801 - 875	660 (70) - 14 421	2801 - 913	673 (70) - 12 414
<u>N° AR/Nbre Km</u>	690 (73) - 14 072	<u>N° AR/Nbre Km</u>	691 (73) - 13 162
4001 - 8 246	711 (74) - 13 255	4003 - 8 621	720 (74) - 13 955
4307 - 11 190	751 (78) - 12 818	4327 - 11 214	756 (78) - 13 980
4409 - 9 002	761 (79) - 15 750	4406 - 7 829	773 (79) - 16 833
4510 - 8 570	814 (QUAD) - 23 971	4510 - 9 346	838 (QUAD) - 20 541
4602 - 7 487	903 BENELUX 8 109	4606 - 7 133	903 BENELUX 7 746
<u>N° HLD/ km</u>	954 POST - 7 486	4903 - 316	953 POST - 7 273
5106 - 12 234	<u>N° HLR/ km</u>	<u>N° HLD/ km</u>	<u>N° HLR/ km</u>
5206 - 13 445	7005 - 2 812	5157 - 12 340	7003 - 2 426
5309 - 17 012	7102 - 2 577	5209 - 13 808	7102 - 2 715
5401 - 10 221	7203 - 2 530	5310 - 14 846	7209 - 2 903
5506 - 12 738	7341 - 4 440	5403 - 7 967	7348 - 4 820
5936 - 9 205	7401 - 3 441	5504 - 12 114	7405 - 3 207
6064 - 8 686	7501 - 3 466	5921 - 9 127	7505 - 3 443
6110 - 9 824	8062 - 3 102	6057 - 9 243	8068 - 2 721
6240 - 13 140	8231 - 4 099	6105 - 7 344	8231 - 3 622
	8305 - 1 927	6279 - 11 931	8320 - 1 944
	8406 - 2 499		8460 - 2 665
	8505 - 2 870		8523 - 2 781
	9129 - 836		9129 - 968

DECEMBRE 83

N° HLE/Nbre Km

1504 - 15 561
 1606 - 21 847
 1803 - 24 425
 2024 - 17 900
 2210 - 14 839
 2376 - 12 844
 2509 - 16 875
 2552 - 21 094
 2615 - 14 104
 2726 - 14 971
 2802 - 1 479

N° AR/Nbre Km

4007 - 10 103
 4319 - 13 162
 4401 - 8 312
 4510 - 9 863
 4606 - 8 359
 4903 - 304

N° HLD/Km

5181 - 11 360
 5209 - 12 488
 5305 - 16 291
 5403 - 11 666
 5511 - 12 609
 5906 - 10 193
 6014 - 10 623
 6109 - 8 253
 6271 - 13 479

N° AM/Type/Km

045 (43) - 10 315
 108 (54) - 14 408
 134 (56) - 12 445
 164 (62) - 14 492
 215 (63) - 16 342
 267 (65) - 13 440
 304 (80) - 20 800
 513 (55) - 12 663
 596 (SAB) - 13 784
 633 (66) - 13 960
 658 (70) - 13 789
 695 (73) - 13 046
 725 (74) - 16 194
 744 (78) - 13 687
 760 (79) - 14 144
 819 (QUAD) - 19 072
 904 BENELUX 8 522
 951 POST - 7 733

N° HLR/Km

7002 - 2 759
 7101 - 2 532
 7214 - 2 784
 7343 - 5 004
 7408 - 3 641
 7502 - 3 713
 8013 - 2 856
 8231 - 4 194
 8306 - 1 998
 8423 - 2 760
 8513 - 2 782
 9139 - 860

JANVIER 84

N° HLE/Nbre Km

1504 - 15 856
 1605 - 21 146
 1805 - 20 256
 2022 - 18 449
 2202 - 15 158
 2382 - 14 729
 2502 - 14 312
 2553 - 18 933
 2623 - 12 621
 2730 - 12 763
 2802 - 1 000

N° AR/Nbre Km

4006 - 9 335
 4304 - 12 543
 4405 - 8 056
 4510 - 8 666
 4605 - 8 306
 4903 - 786

N° HLD/Km

5156 - 12 674
 5206 - 11 847
 5304 - 14 518
 5406 - 8 451
 5502 - 12 000
 5945 - 9 442
 6031 - 9 945
 6114 - 7 665
 6271 - 13 876

N° AM/Type/Km

032 (50) - 10 012
 105 (54) - 13 262
 132 (56) - 13 603
 172 (62) - 14 812
 219 (63) - 13 414
 259 (65) - 13 544
 324 (80) - 22 729
 529 (55) - 13 293
 596 (SAB) - 14 473
 612 (66) - 15 981
 659 (70) - 13 583
 706 (73) - 14 554
 723 (74) - 14 289
 741 (78) - 13 811
 758 (79) - 14 712
 841 QUAD - 20 795
 904 BENELUX 8 678
 957 POST - 8 112

N° HLR/Km

7002 - 2 868
 7103 - 2 356
 7209 - 2 462
 7343 - 4 785
 7401 - 3 172
 7505 - 3 600
 8062 - 3 065
 8231 - 3 750
 8309 - 2 257
 8442 - 2 570
 8517 - 2 395
 9139 - 1 012

Mercredi 1er février

Transfert de l'am break 347 d'Ustende à Essen, où un diésel NS la prit en charge jusqu'à Roosendaal.

Après le montage d'appareils de mesures à l'atelier, elle sera remorquée jusqu'à Leiden, pour y réaliser une série de parcours d'essais en ligne à la demande des NS, afin d'étudier l'influence de ces engins sur les circuits de signalisation hollandais, dans l'optique des circulations futures de ces AM entre Visé et Maastricht.

Comme ces essais nécessitaient la mise hors-service des voies parcourues, ils se déroulèrent de nuit, pendant une semaine, sur la section Leiden - Schipol, à trafic voyageurs.

Pour la petite histoire, tout avait failli capoter dès le début : lors du transfert aller, le panto de notre AM se leva inopinément (?), et fut bien entendu arraché au premier pont-levant rencontré, la caténaire y étant interrompue, comme c'est courant aux NS...

Après déséquipement en atelier, l'AM regagnait sa terre natale le mardi 14.

Dimanche 5 février

Circulation exceptionnelle du train-charter "Luxembourg - Blankenberge Express", organisé par le Groupement des Amis du Rail de Luxembourg (GAR), et qui circule chaque dimanche en haute saison.

Composé de matériel CFL Wegman (1 AB, 2 BD et 3 B) et belge (2A 14), les 8 voitures furent remorquées de bout en bout par...2 diésels CFL (!), les 1816 "La Rochette" et 1802 "Blankenberge", cette dernière ayant déjà assuré pareille prestation le 1.7.79, précisément à l'occasion de son baptême au nom de cette ville. Pèlerinage aux sources?

Du 2 au 27 mars

Campagne annuelle de mesures des caténaires sur toutes les lignes principales du réseau. La rame d'essais était composée de la HLE 2711, immédiatement suivie de la ES 601 (voiture de mesures ES), et de 3 voitures M 4 ou de 3 fourgons Eurofima.

La locomotive avait auparavant été équipée des fameux amortisseurs anti-lacets, l'autorisant -enfin- à circuler à sa vitesse maximale (160 km/h), nécessaire aux essais.

Rappelons à cette occasion que l'ensemble du parc des HLE 27 reste toujours limité à 120 km/h, suite aux mouvements de lacet apparaissant au-delà de cette vitesse.

Le montage de ces amortisseurs sur ces engins devrait suivre prochainement.

Jeudi 15 mars

En prévision des circulations régulières prévues à partir de juin 84 des AR 3800 SNCF (les "Picasso") sur la ligne 154, deux de ces engins ont assuré un parcours de reconnaissance entre Givet et Dinant et retour, pour évaluer la visibilité des signaux depuis les cabines de conduite.

Le conducteur de ces engins est en effet juché dans une petite cabine, établie sur la toiture, aux 2/3 de la longueur. Ce qu'on y voit...

Dimanche 18 mars

Acheminement de la locomotive-tender à vapeur 16042 de Monceau à Louvain, par Charleroi-Quest, Fleurus, Utignies et Wavre (L. 140 et 139), tractée par la HLD 6013 de Monceau. On se rappellera qu'elle avait subi une grave avarie à un essieu (boîte fondue) lors de son acheminement à Mariembourg pour le festival vapeur en septembre '83.

Transférée ensuite à Monceau, elle y subit la dépose de l'essieu moteur en cause, qui dut être rectifié à l'AC Salzennes !

Sans vouloir jouer à l'oiseau de mauvais augure, on peut se demander si ces péripéties n'auront pas été de nature à refroidir... l'ardeur de certains à la direction M .

Aurions-nous assisté -sans le savoir- à la dernière expo d'une vapeur froide, "hors-Louvain"?

Du 26 au 30 mars

Exposition dans les grandes gares wallonnes du "Train des vacances" de Railtour, composé de :

- la voiture-cinéma ;
- une Bc 10 SNCB verte ;
- une Bc 10 Raitour en livrée "Arc-en-ciel" ;
- la voiture-lits T 2 n° 70160 ;
- " " MU n° 4824 ;
- 3 voitures "TREXPO" ;
- la voiture bar-dancing SR 2 ;
- le fourgon-générateur basse-tension 380 V.

Chaque matin, l'émission radio de la RTBF "Musique au petit déjeuner" était émise en direct depuis le train-exposition.

Edmond Son 4/84.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

COMMUNIQUE DE PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le mardi 3 avril 1984, sous la présidence de Monsieur H. DE CROO, Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Le Conseil a approuvé, sous réserve de la ratification ministérielle, l'exécution de divers travaux, e.a. : le revêtement des quais et la couverture des abris-parapluie de la gare de Tournai, et pour en faciliter l'accès des voyageurs, le prolongement du couloir sous voies jusqu'au Boulevard Eisenhower, où des aires de parcage pour 142 autos seront établies tandis que la capacité de l'aire de parcage existant à côté du bâtiment des postes sera portée à 207 places; les travaux de soudure aluminothermique et de découpe de rails au groupe de Mons; la construction d'un poste haute tension et d'une installation d'éclairage extérieur dans la gare d'Ath; l'établissement d'une voirie latérale en vue de la suppression du passage à niveau n° 101 situé à Aarschot sur la ligne Hasselt - Louvain et l'aménagement de l'assiette de la voie sur une distance de 780 m; la construction de deux bâtiments de service à l'extrémité des deux faisceaux de voies au nord de la darse Delwaide au port d'Anvers; la construction d'un pont sur la ligne Gand - Grammont, au-dessus de la route nationale n° 62, Wetteren - Tournai, à Zottegem; la pose de câbles sur la section Louvain - Landen de la ligne Bruxelles - Liège ainsi que sur la ligne Malines - St-Nicolas-Waes sous l'Escaut à Tamise et sous le canal maritime à Willebroek; l'installation de groupes transformateurs-redresseurs dans les sous-stations de traction de Hal et de Malines.

Déraillement d'un marchandises à Lembeek - L.96 - lundi 13 février à 14 h 09.

Par suite probablement d'une avarie à la voie, la queue du E 31842 Schaerbeek - Clabecq (HLE 2216 + 24 wagons chargés de coke) déraile du 17^e au 24^e wagon (dont 3 se renversent) et obstrue le faisceau des 2 voies vers Clabecq.

Les 2 voies principales vers Tubize sont libres. Relevage terminé le 15 à 5 h 50.

Collision de locomotives à Gand St Pierre - Dimanche 19 février à 11 h 26.

Quittant le grill de la gare, la ZL 3759 (HLD 6008 rentrant à Merelbeke) fait bivoie sur un aiguillage défectueux qui dirige le bogie avant de cet engin sur la voie où approchaient les LZ 3711 et 3765 accouplées (HLD 6057 et 6259 venant de Merelbeke) et qui entraînent en gare à ce moment.

Le choc, bien qu'ayant lieu à vitesse réduite, fait dérailler les 2 machines tamponneuses, l'une d'elles finissant miraculeusement sa course contre un portique de la caténaire, évitant ainsi un plongeon de plusieurs mètres ou haut du talus dans l'avenue en contrebas...

Les 3 conducteurs sont légèrement blessés. Les 2 HLD 60 sont gravement endommagées (cabines de conduite entièrement enfoncées - radiations en vue)

Les 4 VP entre Gand St P et Merelbeke sont obstruées.

Un service de bus SNCV navette entre Gand St Pierre et Dampoort/Merelbeke.

Le relevage sera terminé à 1 h 33 du lendemain, et la circulation rétablie après réfection des voies et de la caténaire.

Collision entre 2 marchandises à Monceau - Mardi 21 février à 3 h 51.

Le Z 59700 Merelbeke - Châtelet (HLD 5152 de Monceau remorquant 37 wagons/581 t) sortant de la formation vers la voie A ligne 124 A se fait tamponner à hauteur du 6^e wagon par le E 56803 Ronet - Haine St Pierre (HLE 2379 et 4 wagons) qui roule en sens inverse sur la voie B, en ayant brûlé un feu rouge (itinéraires cisailants).

Seize wagons du 59700 et la HLE 2379 déraillent, celle-ci subissant en outre d'importants dommages.

Le conducteur est légèrement blessé. Les 2 VP de la ligne 124 A sont obstruées, mais les détournements restent possibles via la formation.

Le relevage est terminé le lendemain vers 5 h.

Déraillement d'un marchandises à Bruxelles Tour et Taxis - Jeudi 23 février à 22 h 25.

A la suite d'une fausse manoeuvre d'aiguillage, une rame de 16 wagons remorquée par la HLR 8055 de Schaerbeek est dirigée vers une courte voie en impasse.

Le conducteur, surpris, ne peut s'arrêter devant le heurtoir, tandis que la machine déraile et emboutit le mur d'enceinte de la gare.

Accident banal somme toute : pareils déraillements n'entraînant que des dommages matériels limités se comptent mensuellement par dix pour l'ensemble des grandes gares du réseau.

La remise sur rails de la locomotive sera assurément beaucoup plus spectaculaire : pour opérer à l'endroit du déraillement, la grue de relevage devra se placer au beau milieu du PN traversant l'avenue du port, où toute circulation automobile sera interdite le vendredi de 1 h à 13 h 50 !

Spectacle étonnant que celui de la grue de 55 t de Schaerbeek en pleine action dans la rue à Bruxelles...

Graves avaries aux caténaires entre Namur et Schaerbeek - Mercredi 14 février.

A 1 h 55, le conducteur du E 49946 Stockem - Anvers BE (39 wagons remorqués par les HLE 2505 et 2009) signale qu'il est immobilisé à Schaerbeek Josaphat, un panto de la 2009 coincé en position "levé", avec impossibilité de le rabaisser.

Simultanément, le répartiteur ES est assailli d'appels signalant de nombreuses avaries à la caténaire (principalement des ruptures de pendules) en de multiples endroits entre Namur et Josaphat (lignes 161 et 26).

Le ravage est impressionnant : des centaines de pendules ont été arrachés sur des dizaines de km, provoquant localement des affaissements de la caténaire, interceptant du même coup les circulations.

3 AR ES de Bruxelles, ainsi que ceux de Namur et de Jemelle seront engagés pour visite et réparation de la caténaire.

Perturbations importantes également dans le service des trains : détournements entre Ottignies et Bruxelles par Wavre et Louvain, CVT en de multiples endroits, trains limités ou supprimés, etc...

Cette pagaille généralisée règnera jusqu'à 17 h 30.

Collision entre 2 marchandises à Kinkempois - Vendredi 16 mars à 11 h 50.

Lors de sa réception dans la formation, le E 52400 Anvers-Nd - Kinkempois (22 wagons-1233 t remorqués par la HLE 2510) prend en écharpe une rame de 46 wagons garée sur la voie adjacente, et dont la queue n'avait pas dégagé complètement les croisements.

En effet, toutes les voies dans une formation ne sont pas toujours équipées de circuits d'occupation des voies électriques, la libération se faisant alors "de visu" par le signaleur...

La HLE verse sur le flanc, après avoir heurté les 4 derniers wagons de la rame, qui dérailent sous le choc. Cinq autres wagons du train tamponneur quittent également les voies, dont une citerne chargée de propane.

Le conducteur est légèrement blessé.

Déraillement d'une rame voyageurs vide à Bru Midi - Mercredi 21 mars à 16 h 45.

Lors de la mise à quai de la RE 176 (rame réversible "B-NS" poussée par la HLE 2555, provenant à vide de Forest-Voitures), la HV pilote et la 2e voiture dérailent en plein grill sur une aiguille restée entrebâillée.

La cabine II possédait néanmoins le contrôle de l'aiguillage incriminé...

Collision entre 2 marchandises à Kinkempois - Vendredi 23 mars à 2 h 57.

Suite de la série noire : Le Z 47222 Montzen - Erquelinnes (46 wagons - 1838 t - HLD 5202 de Ronet) à l'arrêt devant un feu rouge sur la voie surplombant la formation est violemment heurté à l'arrière par le Z 47224 Montzen - Erquelinnes (48 wagons - 1856 t - HLD 5402 de Ronet) qui le suivait à distance de block, mais qui circulait à plus de 50 km/h au moment de l'impact !

Sous le choc, les 6 derniers wagons de 47222 dérailent; la 5402 et les 14 premiers wagons du 47224 subissent le même sort, versant du talus dans les voies en contrebas.

Cinq heures d'efforts seront nécessaires pour retirer le corps de l'infortuné conducteur des décombres de sa locomotive, par ailleurs complètement détruite.

Cet effroyable accident n'est pas sans offrir de nombreuses similitudes avec celui d'Aalter en 1982, nous rappelant ainsi de manière tragique que les problèmes suscités par l'inadéquation du système actuel de la veille automatique sont loin d'être résolus...

A NOS MEMBRES

Cette année 1984 est déjà fort remplie puisque vous tenez en mains le quatrième numéro de Trans-Fer portant le millésime 1984. Plus de 250 pages vous ont déjà été envoyées... Voilà pour la quantité... Pour la qualité, nous vous laissons juges : quant à nous, nous tentons de "serrer" autant que faire se peut, l'actualité ferroviaire fort... mouvementée en ce moment.

Bien sûr, nous ne soutiendrons pas le rythme d'un numéro de Trans-Fer par mois. Ce numéro 34 n'est pas le dernier de l'année non plus : nous ne nous en tiendrons pas à la périodicité annoncée sur la couverture (4 n° par an !). Et pourtant, le montant de la cotisation minimale est si réduit, tandis que beaucoup de membres se limitent au versement minimal...

Aussi, soutenez-nous si vous souhaitez que le GTF asbl poursuive ses activités : participez à nos voyages, soucrivez à nos nouvelles éditions (vous en avez l'occasion aujourd'hui avec Trans-Fer spécial n°2), soutenez-nous financièrement... L'avenir de votre association dépend de vous.

GTF asbl

A propos de la ligne SNCB 38 Chênée - Battice

Quelques commentaires à propos de la prise de position du Ministre des Communications publiée dans Trans-Fer n° 33 p. 9.

*Le coût d'exploitation de la ligne 38 est élevé. On ne propose pourtant pas de le réduire, mais plutôt de supprimer la ligne... Voilà un manque d'imagination caractérisé : pourquoi ne pas en simplifier l'exploitation ? Faut-il vraiment maintenir des agents à poste fixe sur cette ligne ? Pourquoi laisse-t-on en service le poste de block de Beyne, au lieu d'exploiter la ligne en navette ?

*Le ministre prétend, semble-t-il, que le trafic marchandises n'est pas important pour le chemin de fer. Les firmes concernées, elles, tiennent à leur raccordement. Pourquoi la SNCB ne négocie-t-elle pas avec celles-ci pour accroître le trafic au lieu de le transférer à la route ? Si on supprime le trafic sur la ligne 38, on diminue d'autant le trafic sur les lignes principales où circulaient les wagons des clients du pas de Herve ! A force de supprimer des antennes terminales (la ligne 38 n'est pas, loin de là, un cas isolé), ne finira-t-on pas par altérer la densité du trafic sur les lignes principales ? C'est l'histoire du petit ruisseau et de la grande rivière...

*La SNCB doit être gérée comme une entreprise industrielle. Très juste. Mais alors, il importe que les moyens de transport concurrents soient mis sur pied d'égalité devant cet impératif. Or, c'est devenu un lieu commun d'écrire qu'on est loin du compte : les bateliers ne paient pas l'infrastructure mise à leur disposition. Il en est de même pour les transporteurs routiers.

*Le maintien de la ligne 38 serait un subside déguisé à deux ou trois firmes... Et l'éventuelle route industrielle prévue dans la région de Spa pour l'acheminement de la production de Spa-Monopole ? Et les gigantesques travaux effectués sur le canal Bruxelles - Charleroi (plan incliné de Ronquières...) ? Il y a beaucoup d'exemples de ce type... qui ne sont pas forcément à critiquer dans la mesure où ces réalisations soutiennent l'activité économique d'une région.

*La proposition que fait le Ministre de transférer l'exploitation de la ligne 38 à des organismes locaux doit par contre être étudiée très sérieusement. Voilà une solution originale qui pourrait être favorable au rail, dans la mesure où cette proposition est sincère. Quand on sait que le Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées s'est vu formellement interdire d'organiser un trafic marchandises entre Mariembourg et Treignes, on peut cependant se poser des questions. Nous invitons quant à nous la Société Provinciale d'Industrialisation à réfléchir tout de même à cette question.

Bref, les arguments du Ministre De Croo ne nous convainquent pas, car aucun n'a de caractère absolu. Nous saluons bien sûr le souci qu'il affirme avoir de gérer avec le plus grand soin l'argent de la collectivité. Mais que représente alors ce gigantesque projet de nouvelle infrastructure entré Hasselt - Lanaken - Maastricht et Aix-la-Chapelle ? Voilà un investissement de près d'1,5 milliard, dont une partie à l'étranger (les Hollandais exigeraient la participation des Belges pour la construction d'un nouveau pont). Y a-t-il une clientèle spécifique pour une relation Anvers - Köln sans passer par Bruxelles ou Liège ? Ne va-t-on pas diminuer l'occupation des actuels trains internationaux Bruxelles - Liège - Cologne ? L'investissement se justifie-t-il vraiment ? Déjà, certains y voient des relents communautaires... Pour notre part, nous suggérerions au Ministre De Croo, s'il a vraiment 1,5 Milliard de F. à dépenser, de donner plutôt priorité à une relation TGV à travers la Belgique. L'expérience française montre qu'il y a là une nouvelle clientèle à attirer et une nouvelle technologie à maîtriser.

Mais y a-t-il une volonté politique de promotion des transports en commun ? C'est, pour nous, la vraie question. GTF asbl.

Histoire de la ligne Blaton - Quevaucamps

Nous avons lancé une souscription dans Trans-Fer n° 33 page 41 pour cet historique inédit d'une vingtaine de pages format A4 sur cette ligne SNCB aujourd'hui disparue.

Afin de satisfaire ceux de nos membres qui ont reçu Trans-Fer n° 33 avec retard, nous prolongeons le délai de commande de cette édition jusqu'au 31 mai prochain.

Si vous désirez recevoir cette édition, il vous suffit de verser une somme de 80FB (+ 20FB envoi) = 100FB (étranger : 110FB) à notre compte 001-0643004-67 de GTF asbl - DISTRIBUTION à 4000 LIEGE. (n'oubliez pas de mentionner l'objet de votre versement en communication)

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 1984, 120FB pour le Benelux, 200 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.S.L.



<p>Le GTF dans l'Entre-Sambre-et-Meuse samedi 26 mai 1984</p>

Comme annoncé par ailleurs, nous nous rendrons le samedi 26 mai prochain au pays de Chimay et Couvin. Le choix de cette date et la destination sont dictés par le plan de restructuration de la SNCB : disparition des autorails à l'atelier d'Haine-St-Pierre (ils nous fournissaient les autorails série 45 de nos périples dans le Hainaut - ces autorails sont mutés à Bertrix le 3/6/84) et la réouverture toute proche de la ligne 134 Mariembourg - Couvin. Nous aurons l'occasion d'y flâner en toute quiétude ... et en primeur.

Programme

*Départ en autorail spécial de la gare de Charleroi Sud vers 8h15.

*Parcours des lignes :

- 132 : Charleroi - Berzée
- 111 : Berzée - Thy-le-Château **
- 132 : Berzée - Mariembourg
- 134 : Mariembourg - Couvin *
- 156 : Mariembourg - Chimay **
- 132 : Mariembourg - Olloy - Treignes (exploitation CFV3V)

(*) ligne où le trafic voyageurs sera rétabli le 3/6/84

(**) ligne à exploitation simplifiée. Trafic marchandises seulement.

*Retour à Charleroi Sud vers 19h50.

Les photographes seront comblés comme d'habitude, à condition qu'ils fassent preuve d'un minimum de discipline et de fair-play...

Pour ceux qui le souhaitent, nous organisons un repas collectif facultatif (réservation requise sur bulletin de participation) au prix de 400FB(TVA et service compris, boissons en sus). Il comprend potage, plat principal, dessert.

Pour autant que le nombre d'inscrits soit suffisant, nous organisons un parcours d'approche par train régulier au départ de Bruxelles Midi (places réservées - importante réduction).

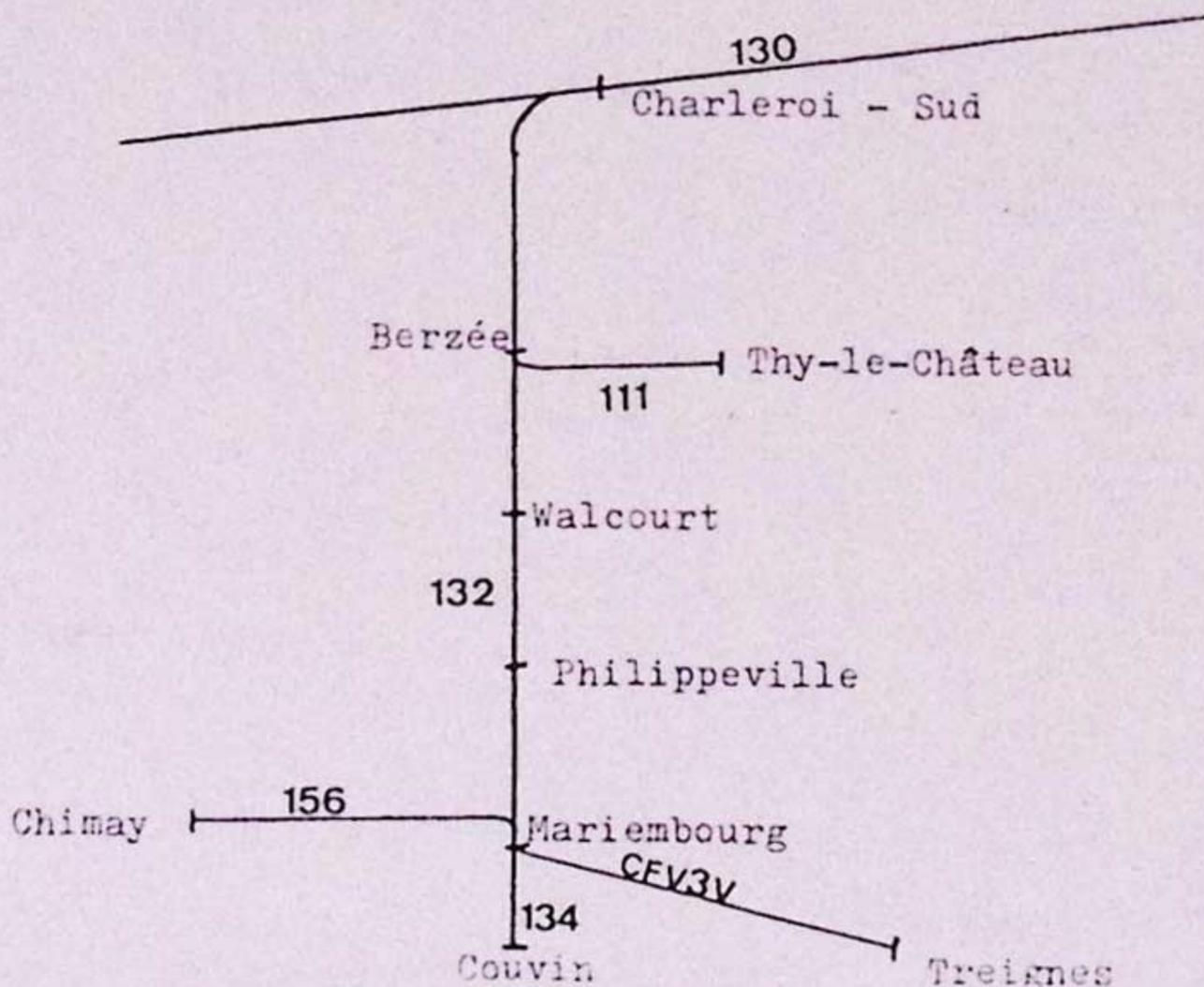
Vous noterez que vous pourrez redécouvrir le CFV3V au cours de ce voyage, et que cette excursion se prête bien à un accompagnement d'un membre de la famille moins intéressé par le chemin de fer, mais qui voudrait découvrir la pittoresque vallée du Viroin. Il est en effet possible d'abandonner une partie du parcours au profit d'une promenade dans les localités de Nismes, Olloy ou Vierves.

Prix

Membre en règle de cotisation au 30.4.84, épouse ou enfant vivant sous le même toit	340 FB
Adulte non membre	400 FB
Enfant de moins de 12 ans	150 FB
Enfant de moins de 6 ans (participation limitée aux enfants accompagnant leurs parents ou grands-parents, sous leur responsabilité)	gratuit
Supplément Bruxelles-Charleroi AR	190 FB

Inscription : dès que possible, et au plus tard le 20 mai 1984, en envoyant le bulletin de participation ci-joint à l'adresse qui y est indiquée. N'oubliez pas de joindre si possible votre paiement par chèque bancaire garanti (un virement à notre compte est bien sûr toujours possible). et une enveloppe timbrée et rédigée à votre nom et adresse, afin que nous puissions vous faire parvenir, quelques jours avant l'excursion, votre billet et une circulaire donnant les dernières précisions.

Si vous participez à ce voyage, vous aurez l'occasion d'y acquérir, au prix spécial de souscription de 230 FB, Trans-Fer spécial n°2, consacré aux lignes qui seront parcourues lors de cette excursion et au CEV3V - 140 pages au moins, 110 photos et illustrations.



"REEDITION de AU FIL DES TRAMS"

En NOVEMBRE 1972 paraissait "AU FIL DES TRAMS" ouvrage retraçant l'histoire et la géographie de Réseaux de tramways des Villes de LILLE - ROUBAIX - TOURCOING et ARMENTIERES.

Ce livre a rencontré un très grand succès et a fait la joie de tous ceux qui s'intéressent à l'histoire des tramways.

L'édition originale est épuisée depuis de longues années au grand regret des nombreux amateurs qui n'avaient pas pu se la procurer à l'époque.

L'AMITRAM a décidé de procéder à une réédition de "AU FIL DES TRAMS" en le réactualisant.

Depuis 12 années des énigmes historiques ont pu être élucidées ; d'autre part, la physionomie du Réseau a changé tant au point de vue matériel roulant que voies, il fallait donc faire mention de ces changements.

Il nous a semblé également utile de brosser un tableau de l'évolution du matériel autobus qui circule depuis maintenant plus de trente années.

Enfin il était tout à fait indiqué de consacrer un chapitre entier au METRO - LE VAL - qui est maintenant entré dans sa phase d'exploitation commerciale.

Cette remise à jour va augmenter considérablement l'importance de l'ouvrage.

La sortie de presse est prévue pour JUIN 1984.

Ouvrage relié pleine toile format 28 x 22 cm

PRIX DE SOUSCRIPTION : 250,00 Francs

PRIX FRANCO APRES SOUSCRIPTION : 300,00 Francs

Les commandes sont à adresser à :

AMITRAM - 77, Rue Nationale - 59800 LILLE

accompagnées du chèque de paiement à l'ordre de AMITRAM.

Au cours de ce voyage, le G.T.F. vous invite à découvrir ou redécouvrir le musée des chemins de fer, le musée de l'automobile de Mulhouse et le parcours du chemin de fer de la Doller en traction vapeur.

Date du voyage : 17 - 18 - 19 août 1984

AU PROGRAMME

Vendredi 17

- départ de Namur vers 8 H. Possibilité d'acheter des billets à tarif réduit pour les trajets d'approche si le nombre de voyageurs est suffisant.
- arrêt à Strasbourg : visite de la ville. - Quartier de la Petite France, les musées, la cathédrale, la place Kléber, visite du vieux Strasbourg en train routier ...
- continuation en train jusque Mulhouse - installation à l'hôtel de la Bourse xxx, dîner en ville.

Samedi 18

- Après le petit déjeuner, visite guidée du musée des chemins de fer avec son extension toute récente - visite du musée du Sapeur-Pompier
- repas facultatif au musée
- visite du musée national de l'Automobile, l'un des plus beaux et des plus importants du monde.
- dîner au restaurant " Le Relais de la Tour", restaurant panoramique à plate-forme tournante, (rotation en 1h15) dans un cadre accueillant et moderne, à 100 mètres de hauteur, au sommet de la Tour de l'Europe, en plein centre de la ville.

Dimanche 19

- Après le petit-déjeuner, départ en autocar pour Cernay (*Vallée de la DOLLER*)
- trajet Cernay-Sentheim en traction vapeur
- déjeuner facultatif dans un restaurant de Sentheim
- retour à Cernay en traction vapeur
- retour en Belgique, arrivée à Namur à ± 22 H.

PRIX
=====

- 5.440.-Frs par personne sur base de chambre double avec douche ou bain
- 4.480.-Frs par enfant de 6 à 12 ans.
- 3.560.-Frs par personne pour les titulaires de billets internationaux gratuits.

Ce prix comprend :

- les trajets* en chemin de fer et les réservations, y compris sur la Doller
- le logement en demi-pension
- les transferts en bus ou en autocar
- les entrées des musées de Mulhouse
- l'assurance "aléas de voyage", les frais du G.T.F. et la T.V.A.

* NAMUR - STRASBOURG
 STRASBOURG - MULHOUSE
 MULHOUSE - NAMUR

A charge des participants :

- les boissons, repas de midi et les options facultatives ci-dessous.

Suppléments facultatifs.

- billet de 1ere classe pour le trajet Namur à Mulhouse A et R. 950.-Frs.
- restaurant de la Tour pour obtenir un menu plus élaboré 160.-Frs.
- chambre single : 1400.-Frs.
- restaurant à Sentheim (à payer sur place)
- restaurant au musée des chemins de fer (à payer sur place)

Il est à noter que :

- Le nombre de participants est limité. Priorité aux premiers inscrits.
- Le nombre de chambres single de l'hôtel est minime et celles-ci seront attribuées aux demandeurs dans la mesure du possible, sans garantie ni responsabilité de l'organisateur.
- le G.T.F. se réserve le droit d'annuler ce voyage si le nombre minimum de participants n'est pas atteint.
- Ce prix actuel est susceptible de modifications suite à une fluctuation importante des cours de change, d'augmentation des tarifs de chemins de fer ou d'autres circonstances imprévues.
- pour chaque dîner, il y a deux menus au choix :

<u>vendredi</u>	<u>menu A</u>	<u>menu B</u>
	1/2 tortellini à la crème	jambon de Parme
	Piccata milanaise	Navarin d'agneau
	salade de fruits	tarte maison
<u>samedi</u>	<u>menu C</u>	<u>menu D (+160.-Frs)</u>
	l'oeuf à la russe garni	la bouchée à la reine
	le demi coquelet roti	le roti de boeuf aux herbes
	la sauce aux champignons.	de provence
	les pommes sautées	les pommes frites
	la coupe Jacques.	les haricots verts au beurre
		la pêche melba

Inscriptions : le plus vite possible et AVANT LE 20 MAI au moyen du bulletin d'inscription ci-joint.

Acompte : de 1.500.-Frs à verser au compte n° 068 - 0883360 - 08 du G.T.F.
 asbl 4920 Liège

solde à verser sur appel Renseignements auprès de Mr

LATERRE Jean
 68, R. de Marchienne
 6110 Montigny-le-Tilleul
 Tél. 071/51.66.03

c

VOYAGE A MULHOUSE
 du vendredi 17 au dimanche 19 août 1984

Bulletin de participation
 =====

Ce bulletin de participation est à renvoyer à Mr J. Laterre, 68, rue de Marchienne à 6110 Montigny-le-Tilleul. - Prière de joindre 3 timbres à 12.Frs.

Je soussigné, tél (...)
 rue n° bte
 à localité

- inscrits au voyage à Mulhouse
- | | |
|------------------------------|-------|
| ... participant à 5.440.-Frs | |
| ... " 4.480.-Frs | |
| ... " 4.550.-Frs. | |

- suppléments facultatifs :
- | | |
|--------------------------------|----------------|
| ... billet lère classe 950.Frs | |
| ... rest. de la Tour 160.Frs. | |
| ... chbre single 1.400.Frs | |
| ... billet Liè Namur 250.Frs | |
| ... " Bru Namur 270.Frs | |
| total |
===== |

- Je verserai la somme correspondante selon les modalités énoncées dans le Trans-Fer au compte n° 068 -0883360 - 08 du G.T.F. à Liège.

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

- Réservations :
- Je réserve : le menu (..) A (..) B (..) C (..) D + 160.-Frs.
 (indiquer le nombre et entourer la lettre
- " ... couvert pour le musée du chemin de fer
- " ... " au restaurant de Sentheim.

Date et Signature.

.....



A.S.B.L.

BIBLIOGRAPHIE

- *Modifications apportées par les Allemands à l'infrastructure ferroviaire dans la région de Vielsalm pendant la guerre 1914-18.
Un tiré à part de la revue Glain et Salm, Vielsalm, oct. 1983.
Format 170 x 240 mm, 35 pages. Nombreuses photos souvent inédites, mais de qualité de reproduction parfois aléatoire. Quelques textes.
+ 70FB. S'adresser à Val de Glain, Terre de Salm, c/o. R. NIZET, place Paulin Moxhet, 12, 6690 Vielsalm.
- *Les motrices TITANIC de la SNCV par R. Hausman. Tiré à part de la revue Tram Magazine. Prix : 170FB (réf. 04/530) à virer au compte 068-0528040-96 de AMUTRA asbl à :1020 Bruxelles
- *Historique de la paroisse de Bois-de-Breux par E. Marganne
Dans cet historique, deux chapitres sont consacrés, l'un à la ligne de chemin de fer Liège - Battice - Plombières, l'autre à la ligne de tram et de trolleybus 10 des TULE Liège - Fléron. On peut obtenir cette évocation de l'histoire locale de ce hameau de la banlieue liégeoise (150 pages format A4, une quarantaine de photos) par versement d'une somme de 250FB (envoi compris) au compte 000-0634897-32 d'Edgard Marganne, rue Marcel Remy 14 à 4030 Grivegnée.

DIVERS

- *Bourse d'échanges pour collectionneurs de modèles réduits
Dimanche 3 juin 1984, salle Star, rue N. de Brauwere 21 à Vilvorde, de 10 à 14h. Location : 100 et 200F par table.
Organisation : MSTB vzw, Harensesteenweg 494 à 1800 Vilvoorde.
Renseignements après 18 h : 02/252.03.19.
- *L'exposition d'Aubel sur la ligne 38 que nous avons annoncée dans notre livraison précédente est annulée.

URGENT

Le GTF asbl recherche des photos et/ou diapositives de l'exploitation vicinale de la province de Liège, ainsi que des lignes d'Andenne et de Forville, en vue de la publication du tome 2 des Tramways au Pays de Liège. Ecrivez à GTF asbl, BP 191, 4000 Liège 1.

Musée du tramway urbain bruxellois

Nouvelle saison, nouveaux véhicules exposés dont ceux de Liège : motrice 114 Est-Ouest dans son état d'origine et motrice n°1 des RELSE dans son état de 1905 : plates-formes ouvertes !
Le musée est ouvert les samedi, dimanche et jours fériés du 14/4 au 29/9/84 de 13 à 19h. Droit d'entrée : 20F. Les trams historiques de la STIB circulent tous les samedis du 14/4 au 29/9 entre Woluwé et Tervuren de 14 à 18h (départ toutes les heures).
Prix aller-retour : adulte:60F, enfant 30F. Ce prix comprend l'entrée au Musée.

Dans le cadre du thème 84 "Les transports urbains à Liège", une rétrospective photographique présente les transports urbains de Liège. Le samedi 12 mai dès 10h30 sera la journée STIL : tous les Liégeois sont particulièrement attendus ce jour-là !

**CHEMIN DE FER
À VAPEUR
DES 3 VALLÉES
STOOMTREIN
DER DRIE VALLEIEN**

1984

**CUPPLEMENT
TRANSFER**



DETIENNE Eugène

HORLOGER PENDULIER

Rue Moris, 12
1060 BRUXELLES

☎ (02) 538.24.56

FONDÉ en 1956



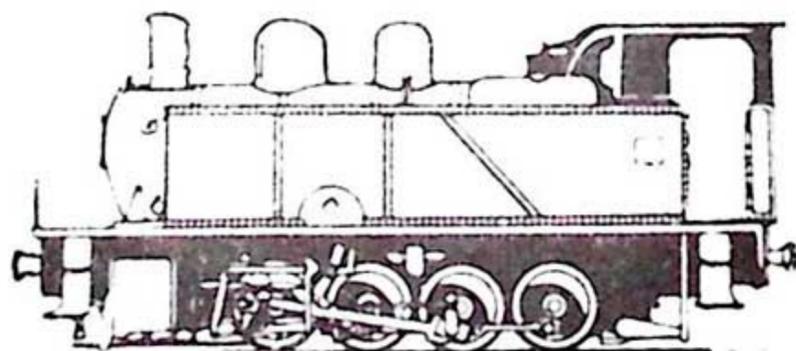
ATELIER DE RÉPARATION D'HORLOGERIES
RÉPARATION TOUTES MARQUES DE MONTRES
SPÉCIALISTE EN PENDULES ANCIENNES ET MODERNES
PRISE ET REMISE À DOMICILE BRUXELLES ET PROVINCE
CHOIX D'HORLOGES EN MAGASIN

CONCESSIONNAIRE
L'ÉPÉE — LA VALLÉE - IMHOF

SERVICE TECHNIQUE DE L'IMPORTATEUR ETS BOURLEAU - ENGHEN

CAFÉ

« LE RELAIS DU CFV3V »



CHEZ MAURICE

Rue de la Gare
TREIGNES-VIROINVAL
☎ (060) 39.90.18

JUKE BOX • SOUVENIRS
CRÈMES GLACÉES • FRITERIE
POSSIBILITÉ DE PETITE RESTAURATION

RENSEIGNEMENTS TOURISTIQUES DE LA RÉGION

CIRCULATION DES TRAINS - VERKEERSDAGEN DER TREINEN

Tableau - Tabel

Avril / April			Juillet / Juli			Août / Augustus		
dim. zon.	1	I	dim. zon.	1	IV	dim. zon.	12	IV
sam. zat.	7	I	lun. maan.	2	I	lun. maan.	13	I
dim. zon.	8	I	mar. dins.	3	I	mar. dins.	14	I
sam. zat.	14	I	jeu. dond.	5	II	mer. woens.	15	V
dim. zon.	15	I	sam. zat.	7	II	jeu. dond.	16	II
sam. zat.	21	I	dim. zon.	8	IV	sam. zat.	18	II
dim. zon.	22	III	lun. maan.	9	I	dim. zon.	19	IV
lun. maan.	23	III	mar. dins.	10	I	lun. maan.	20	I
sam. zat.	28	I	jeu. dond.	12	II	mar. dins.	21	I
dim. zon.	29	III	sam. zat.	14	II	jeu. dond.	23	II
Mai / Mei			dim. zon.	15	IV	sam. zat.	25	II
mar. dins.	1	III	lun. maan.	16	I	dim. zon.	26	IV
sam. zat.	5	I	mar. dins.	17	I	lun. maan.	27	I
dim. zon.	6	III	jeu. dond.	19	II	mar. dins.	28	I
sam. zat.	12	I	sam. zat.	21	IV	jeu. dond.	30	II
dim. zon.	13	III	dim. zon.	22	V	Septembre / September		
sam. zat.	19	I	lun. maan.	23	I	sam. zat.	1	II
dim. zon.	20	III	mar. dins.	24	I	dim. zon.	2	II
sam. zat.	26	I	jeu. dond.	26	II	sam. zat.	8	I
dim. zon.	27	III	sam. zat.	28	II	dim. zon.	9	II
jeu. dond.	31	V	dim. zon.	29	IV	sam. zat.	15	
Juin / Juni			lun. maan.	30	I	dim. zon.	16	
sam. zat.	2	II	mar. dins.	31	I	Festival vapeur Stoomfestival		
dim. zon.	3	III	Août / Augustus			sam. zat.	22	I
sam. zat.	9	II	jeu. dond.	2	II	dim. zon.	23	II
dim. zon.	10	V	sam. zat.	4	II	sam. zat.	29	I
lun. maan.	11	IV	dim. zon.	5	IV	dim. zon.	30	II
sam. zat.	16	II	lun. maan.	6	I			
dim. zon.	17	III	mar. dins.	7	I			
sam. zat.	23	II	jeu. dond.	9	II			
dim. zon.	24	III	sam. zat.	11	II			
sam. zat.	30	II						

TRAIN SPECIAL ECOLES / SPECIALE TREIN VOOR SCHOLEN :

(train n° 221 et 222 - trein n° 221 en 222)

jeudi-donday 24/5/84; mardi-dinsdag 29/5/84; jeudi-donday 14/6/84; vendredi-vrijdag 15/6/84; vendredi-vrijdag 22/6/84; jeudi-donday 28/6/84.

FESTIVAL VAPEUR: CIRCULATION NON STOP DE PLUSIEURS LOCOMOTIVES VAPEUR et AUTO-RAILS - VENTE DE REVUES FERROVIAIRES, DE JOUETS ET DE SOUVENIRS - EXPOSITION - BUVETTE - SNACK-BAR.

STOOMFESTIVAL: ONONDERBROKEN VERKEER VAN VERSCHIEDENE STOOMLOKOMOTIEVEN - VERKOOP VAN SPOORWEG TIJDSCHRIFTEN, van SPEELGOED en van SOUVENIRS - TENTOONSTELLING - SNACK-BAR.



Hôtel-Restaurant

«**ROLINVAUX**»

46, rue Fourcimont

Equitation

*Rolinvaulisez vos week-ends
Chambres avec salle de bains.*

6382 Olloy-Sur-Viroin - ☎ 060/39.91.96

en cas d'absence ☎ 060/39.90.96

CONSULTEZ D'ABORD LA PAGE 2
VOOREERST PAGINA 2 RAADPLEGEN

TABLEAU-TABEL I

Train n° - Trein n° :		101	131	151	101	221	241
		TT	TT	TT	TT	V	V
Mariembourg (dépôt)P...	0	11.10	14.00	16.40	11.10	14.00	16.40
Nismes	3	11.15	14.05	16.45	11.15	14.10	16.50
Olloy/ViroinP..o	—	11.22	14.12	16.52	11.22	14.19	16.59
	7	11.23	14.13	16.53	11.23	14.20	17.00
Olloy RolinvauxSD	8	—	—	—	—	—	—
Vierves	9	11.30	14.20	17.00	11.30	14.30	17.10
TreignesP..o	14	11.38	14.28	17.08	11.38	14.40	17.20
<hr/>							
Train n° - Trein n° :		102	132	152	102	222	242
		TT	TT	TT	TT	V	V
TreignesP...	0	12.35	15.20	18.00	12.35	15.20	18.00
Vierves	5	12.43	15.28	18.08	12.43	15.30	18.10
Olloy/RolinvauxSD	6	—	—	—	—	—	—
Olloy/ViroinP..o	—	12.49	15.34	18.14	12.49	15.39	18.19
	7	12.50	15.35	18.15	12.50	15.40	18.20
Nismes	11	12.58	15.43	18.23	12.58	15.50	18.30
Mariembourg (dépôt)P..o	14	13.03	15.48	18.28	13.03	16.00	18.40

TT: autorail diesel - dieselmotorrijtuig; V: traction vapeur - stoomdienst.

SD: arrêt sur demande - stilstand op aanvraag.



Exclusive Importer

S.A.

CAVENOR

BRUSSELS

Tél. 02/343.00.10

*World famous
Beer*

EN DÉGUSTATION
DANS NOTRE
WAGON-BUVETTE

VERKRIJGBAAR
AAN ONZE BAR-WAGEN

TABLEAU - TABEL III

CONSULTEZ D'ABORD LA PAGE 2
VOOREERST PAGINA 2 RAADPLEGEN

Train n° - Trein n° :		101	121	231	141	251	
		TT	TT	V	TT	V	
		km					
Mariembourg (dépôt)	P...	0	11.10	13.50	14.20	16.30	17.00
Nismes		3	11.15	13.55	14.30	16.35	17.10
Olloy/Viroin	P..o	—	11.22	14.02	14.39	16.42	17.19
		7	11.23	14.03	14.40	16.43	17.20
Olloy Rolinvaux	SD	8	—	—	—	—	—
Vierves		9	11.30	14.10	14.50	16.50	17.30
Treignes	P..o	14	11.38	14.18	15.00	16.58	17.40
<hr/>							
Train n° - Trein n° :		102	122	232	142	252	
		TT	TT	V	TT	V	
Treignes	P...	0	12.35	15.10	15.40	17.50	18.20
Vierves		5	12.43	15.18	15.50	17.58	18.30
Olloy/Rolinvaux	SD	6	—	—	—	—	—
Olloy/Viroin	P..o	—	12.49	15.24	15.59	18.04	18.39
		7	12.50	15.25	16.00	18.05	18.40
Nismes		11	12.58	15.33	16.10	18.13	18.50
Mariembourg (dépôt)	P..o	14	13.03	15.38	16.20	18.18	19.00

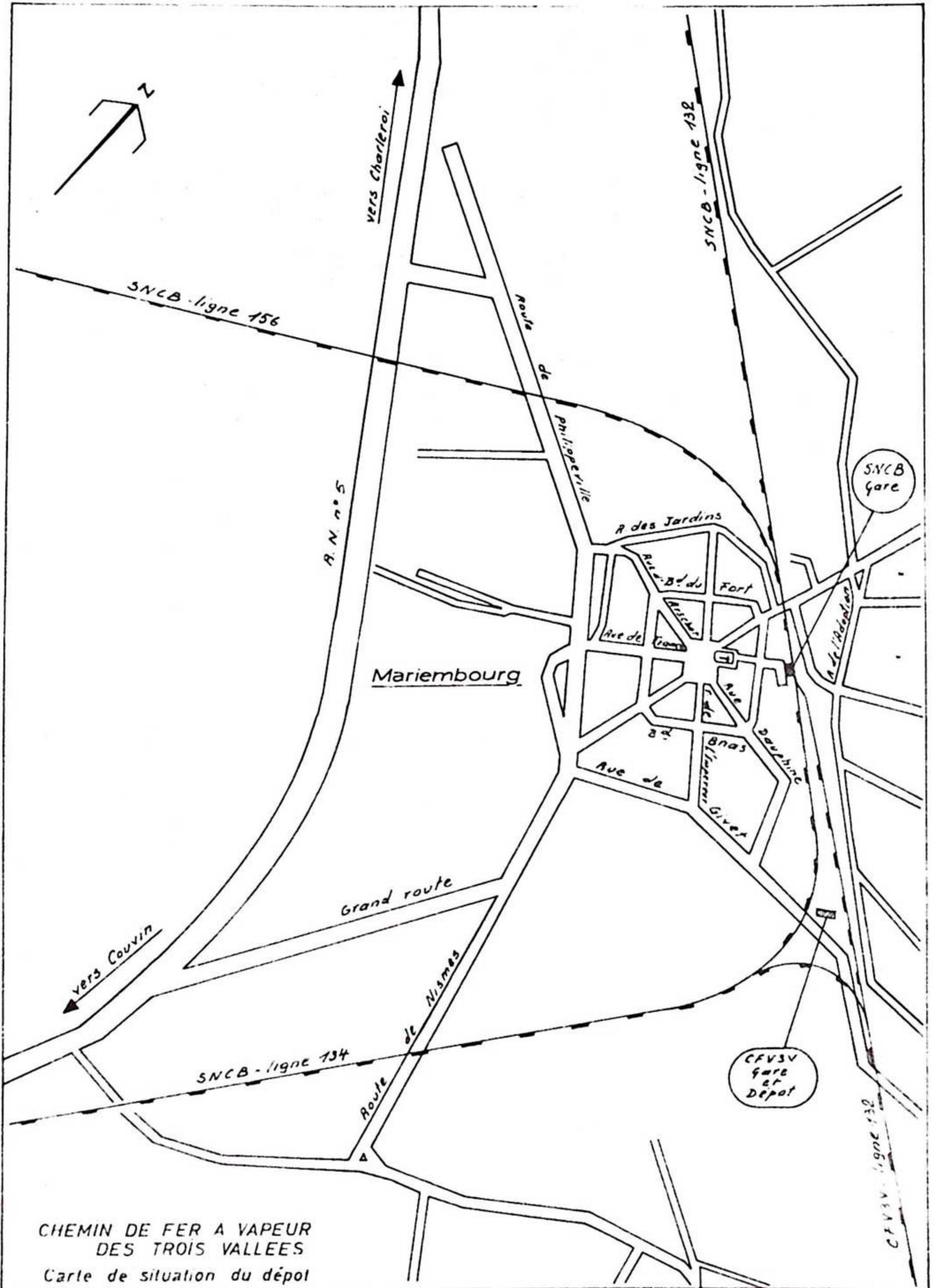
TT: autorail diesel - dieselmotorrijtuig; V: traction vapeur - stoomdienst.

SD: arrêt sur demande - stilstand op aanvraag.

Le-billet aller-retour autorise le voyageur à scinder le parcours plusieurs fois pendant la même journée.

Het is toegelaten, mits een vervoerbewijs heen terug, de rit meerdere malen te onderbreken gedurende een zelfde dag.





CHEMIN DE FER A VAPEUR
DES TROIS VALLEES
Carte de situation du depot

TABLEAU - TABEL IV

CONSULTEZ D'ABORD LA PAGE 2
VOOREERST PAGINA 2 RAADPLEGEN

Train n° - Trein n° :		211	121	231	141	251
		V	TT	V	TT	V
Mariembourg (dépôt) P...o	0	11.10	13.50	14.20	16.30	17.00
Nismes P...o	3	11.20	13.55	14.30	16.35	17.10
Olloy/Viroin P...o	—	11.29	14.02	14.39	16.42	17.19
	7	11.30	14.03	14.40	16.43	17.20
Olloy Rolinvaux SD	8	—	—	—	—	—
Vierves P...o	9	11.40	14.10	14.50	16.50	17.30
Treignes P...o	14	11.50	14.18	15.00	16.58	17.40
<hr/>						
Train n° - Trein n° :		212	122	232	142	252
		V	TT	V	TT	V
Treignes P...o	0	12.30	15.10	15.40	17.50	18.20
Vierves P...o	5	12.40	15.18	15.50	17.58	18.30
Olloy/Rolinvaux SD	6	—	—	—	—	—
Olloy/Viroin P...o	—	12.49	15.24	15.59	18.04	18.39
	7	12.50	15.25	16.00	18.05	18.40
Nismes P...o	11	13.00	15.33	16.10	18.13	18.50
Mariembourg (dépôt) P...o	14	13.10	15.38	16.20	18.18	19.00

TT: autorail diesel - dieselmotortruijtuig; V: traction vapeur - stoomdienst.

SD: arrêt sur demande - stilstand op aanvraag.

Le billet aller-retour autorise le voyageur à scinder le parcours plusieurs fois pendant la même journée.

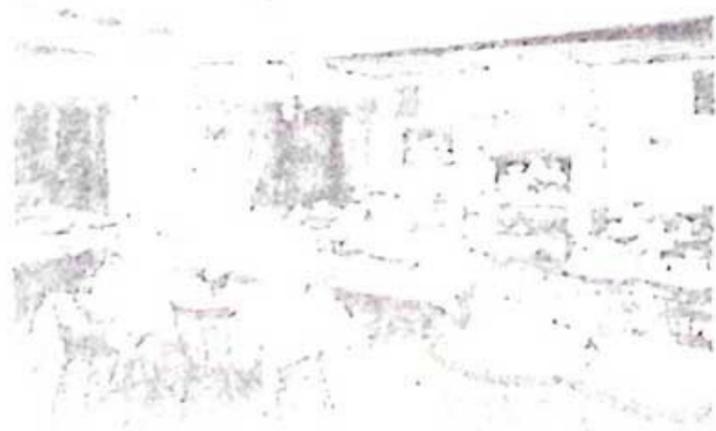
Het is toegelaten, mits een vervoerbewijs heen terug, de rit meerdere malen te onderbreken gedurende een zelfde dag.

AUBERGE-RESTAURANT
AU PETIT MESNILVierves-sur-Viroin
VIROINVAL

☎ (060) 39 95 90

- Salle pour 80 personnes
- Salle pour Banquet
- Menu et carte

Ouvert toute l'année



Propriétaire : André DELIZEE



RESTAURATION
À PRIX MODÉRÉS
SUR RÉSERVATION
ORCHESTRES RÉPUTÉS
RELAIS AUTOCARS

TENANCIERS:

M. et Mme FRONCOUX-WUYTS

Route de Nismes, 8

FRASNES-LEZ-COUVIN

☎ (060) 31.15.70

OUVERT TOUTE L'ANNEE

TABLEAU - TABEL V

CONSULTEZ D'ABORD LA PAGE 2
VOOREERST PAGINA 2 RAADPLEGEN

Train n° - Trein n° :		km	211 V	111 TT	215 V	231 V	135 TT	235 V	251 V
Mariembourg (dépôt).....P...	0	11.10	12.32	13.40	14.20	15.05	16.25	17.00	
Nismes.....	3	11.20	12.37	13.50	14.30	15.10	16.35	17.10	
Olloy/Viroin.....P..o	—	11.29	12.44	13.59	14.39	15.17	16.44	17.19	
	7	11.30	12.51	14.00	14.40	15.21	16.45	17.20	
Olloy Rolinvaux.....SD	8	—	—	—	—	—	—	—	
Vierves.....	9	11.40	12.58	14.10	14.50	15.28	16.55	17.30	
Treignes.....P..o	14	11.50	13.06	14.20	15.00	15.36	17.05	17.40	

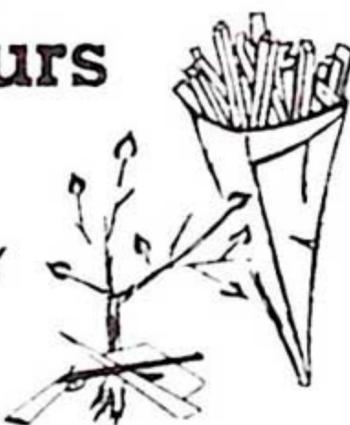
Train n° - Trein n° :			212 V	112 TT	216 V	232 V	136 TT	236 V	252 V
Treignes.....P...	0	12.30	13.40	15.00	15.40	16.29	17.40	18.20	
Vierves.....	5	12.40	13.48	15.10	15.50	16.37	17.50	18.30	
Olloy/Rolinvaux.....SD	6	—	—	—	—	—	—	—	
Olloy/Viroin.....P..o	—	12.49	13.54	15.19	15.59	16.43	17.59	18.39	
	7	12.50	14.01	15.20	16.00	16.46	18.00	18.40	
Nismes.....	11	13.00	14.09	15.30	16.10	16.54	18.10	18.50	
Mariembourg (dépôt).....P..o	14	13.10	14.14	15.40	16.20	16.59	18.20	19.00	

L'A.S.B.L. ne peut garantir le mode de traction; elle se réserve le droit de le modifier à tout instant.

De V.Z.W. heeft het recht om de tractiewijze op elk ogenblik aan te passen.

Café-Friture des Chasseurs

(Chez Claudine)

Rue Grande, 4 - OLLOY
☎ 060/39.96.79

Bières JUPILER
Etrangères
et Spéciales

- FRITES - BROCHETTES
- Ambiance familiale -
Feu ouvert



L'ÉPARGNE
AU CRÉDIT COMMUNAL
C'EST SÛR ET CERTAIN

AGENCE DE
OLLOY-SUR-VIROIN

Tél. 060/39.97.97

ouverte du lundi au vendredi
de 9 à 12 h. 30 et de 14 à 16 h. 30

LE SAMEDI
de 9 à 13 h. 30

Gérant: Thierry LANGUILLIER

TARIF 1984

par section : 30 F (adulte); 20 F (enfant de 4 à 12 ans)
aller simple : 110 F (adulte); 55 F (enfant de 4 à 12 ans)
aller-retour : 160 F (adulte); 80 F (enfant de 4 à 12 ans)
supplément 1^{ère} ou 2^e classe: 40 F (adultes); 20 F (enfants)

Prix groupe (en service régulier) à partir de 20 personnes

aller-retour : 130 F (adulte); 65 F (enfant de 4 à 12 ans)
aller simple : 100 F (adulte); 50 F (enfant de 4 à 12 ans)

TRAINS SPECIAUX: (sur demande préalable: 15 jours avant l'exécution)

- en traction vapeur: pour groupe de 100 personnes ou 200 enfants (minimum) soit: 13.000 F minimum (réduction déduite).
- en traction diesel (autorail): pour groupe de 50 personnes adultes ou 100 enfants (minimum) soit: 6.500 F minimum (réduction déduite).

TARIF 1984

per sectie : 30 F (volwassene); 20 F (kind van 4 tot 12 jaar)
enkele reis : 110 F (volwassene); 55 F (kind van 4 tot 12 jaar)
heen en terug : 160 F (volwassene); 80 F (kind van 4 tot 12 jaar)
bijvoegfel 1^o of 2^o KL.: 40 F (volwassene); 20 F (kind)

Groeps prijs (in normale dienst) vanaf 20 personen

heen en terug : 130 F (volwassene); 65 F (kind van 4 tot 12 jaar)
enkele reis : 100 F (volwassene); 50 F (kind van 4 tot 12 jaar)

SPECIALE TREIN: (op aanvraag: 15 dagen voor de excursie)

- in stoomtractie: voor groepen van 100 volwassenen of 200 kinderen (minimum) hetzij: 13.000 F minimum (korting afgetrokken)
- in dieseltractie (dieselmotorrijtuig): voor groepen van 50 volwassenen of 200 kinderen (minimum) hetzij: 6.500 F minimum (korting afgetrokken).

Le Ramponneau Café Restaurant



*repas à toute heure
ouvert tous les jours*

2, rue Saint Eloi
6382 OLLOY-SUR-VIROIN

☎ 060/39.92.25

Le CAFÉ - DANCING - RESTAURANT

LES QUATT'VOYES

vous propose dans son cadre rustique

★ sa cuisine soignée

★ son confort

★ son accueil sympathique

Discothèque - Ambiance



Rue de la Gare, 3 - 6382 OLLOY-s-Viroin

☎ 060/39.90.19



RENSEIGNEMENTS-RESERVATIONS

WARZEE Jean-Marie

Chef du mouvement CFV3V

33, rue de Gembloux B-5002 NAMUR

☎ 081/71.11.22 ou

081/24.24.14

Renseignements sur place — inlichtingen ter plaatse:

CFV3V: ☎ 060/31.24.40 (les jours d'exploitation - verkeersdagen)

Sandfurth Maurice: ☎ 060/39.90.18

INLICHTINGEN-RESERVATIE

(in het nederlands)

AMERICA Marcel, 32, Graethempoort

B-3840 BORGLOON

☎ 012/74.19.07

Restaurant « Chez Akim »

5, RUE GRANDE à NISMES

"Spécialités algériennes"

AU CHOIX : 8 SORTES DE COUSCOUS

Viandes grillées (7 sortes)

FRITES SALADE OU RIZ

☎ 060/31.10.79 • **OUVERT TOUS LES JOURS**

Fermé le mercredi hors saison.

