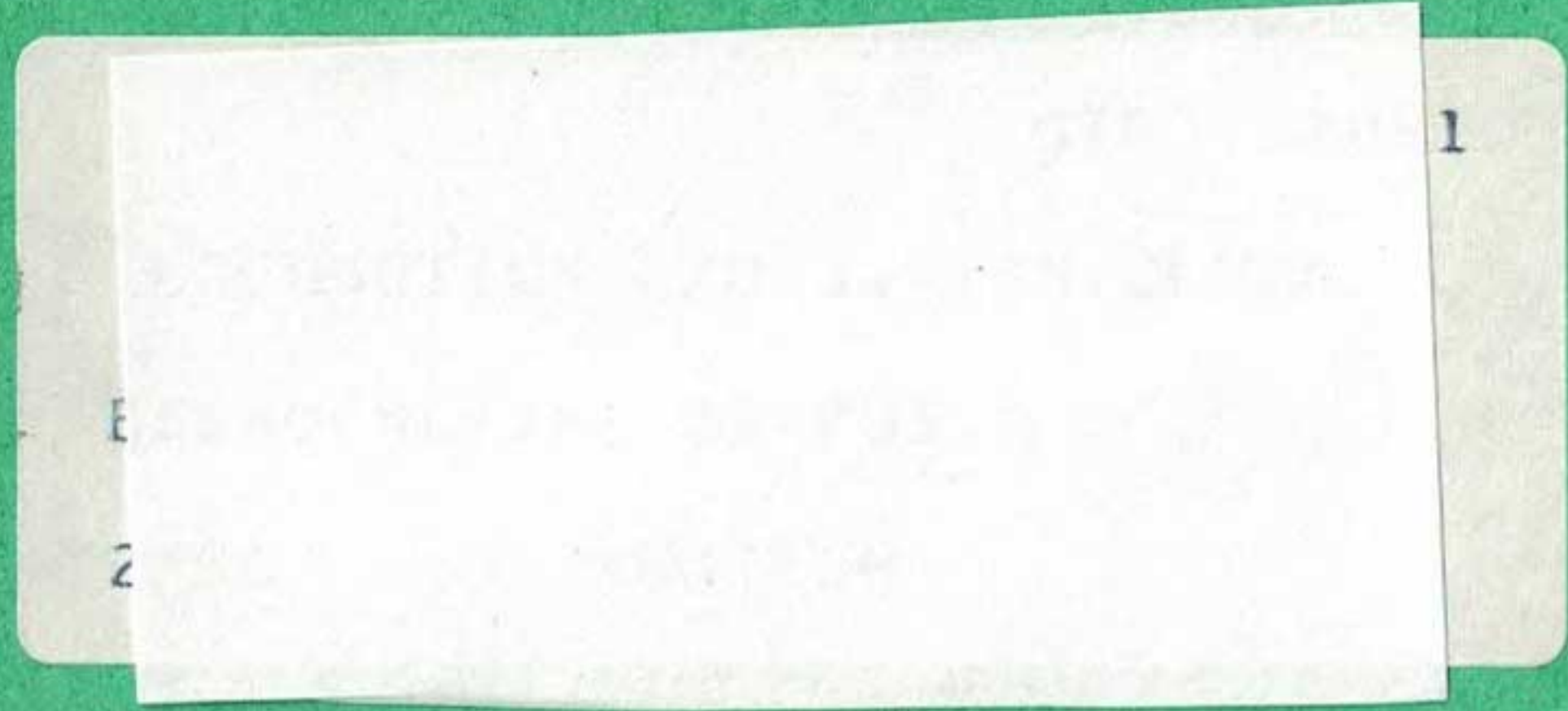


PL. BR. CHE 1
BRASSERIE DE LA BIÈRE
Rue Royal, 1000, 1000
4000 - Liège
Tel. 041 / 52.00.00



trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

N°37 11 /84	50F
-------------	-----

BULLETIN DU G T F 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 37

Novembre 1984

René Hanssen nous a quittés	3
Activités du GTF asbl	
renouvellement des cotisations	4
nouvelles éditions du GTF asbl	6
notre service Distribution	8
Nouvelles de la SNCE	
répartition du matériel de traction	11
incidents-accidents	22
trains spéciaux-circulations except.	24
réorganisation du trafic postal	26
traction diesel belge:un nouveau souffle	28
1985:rideaux de fumée autour de la vapeur	30
conseil d'administration SNCB	32
Nouvelles de la SNCV	
Hainaut	35
Dossier	
Le renouveau du trolleybus belge	38
Divers	45

Le GTF asbl remercie toutes les personnes qui ont pris part bénévolement à la création de ce numéro.:

Rédaction : H. Arden, J. Braive, F. Beckers, G. Debra, B. Dieu, J. Ferrière, M. Lambou, J. Laterre, P. Lemja, R. Marganne, E. Son, M. et Ch. Van de Voorde, et d'autres collaborateurs...

Cocordination : H. Arden , R. Marganne

Tirage : 1200 ex.

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

Supplément encarté au centre de ce numéro : une nouvelle grande édition du GTF asbl - en coproduction avec l'AREAC - 50 ans de transport voyageurs à la SNCB

Imprimé en Belgique
Édit. Resp. R. Marganne, rue Bois l'Evêque 27, Liège.

René Hanssen nous a quittés ...

En vacances à Nice, sa ville d'affection, notre membre et ami René Hanssen nous a quittés brutalement le 8 août dernier, à la veille de son retour au pays. Rien ne laissait présager ce décès subit.

Notre ami avait devancé l'âge de la retraite, mais il semblait d'une santé à toute épreuve. Toute sa carrière professionnelle s'était déroulée au service de la ville de Liège : il était d'ailleurs devenu Chef de Cabinet du Bourgmestre Feu Maurice Destezay.

Au cours de ces vingt dernières années, l'intérêt qu'il avait manifesté depuis son enfance pour les tramways s'était mué en passion... Il avait constitué petit à petit une prestigieuse collection de documents photographiques anciens sur les trams urbains, vicinaux... et les trolleybus. Son goût pour la perfection s'y était entièrement épanoui.

Membre fondateur du GTF asbl, il ne cessa d'y apporter son appui. Ainsi, il accepta la tâche ingrate et monumentale de relire et d'adapter le tome 1 des Tramways au Pays de Liège : ses qualités de rigueur, d'esprit de synthèse, et sa fine connaissance de la langue française y ont fait merveille et on permis le résultat que l'on connaît.

La mort l'a surpris en plein travail de révision du tome 2 de cet ouvrage : il avait accepté de se remettre à sa table de travail malgré l'ampleur de l'entreprise. Jardinier avisé, notre ami était aussi un homme d'une grande finesse intellectuelle : il savait ainsi distiller la détente dans nos réunions par un mot d'esprit, très typique d'un certain style liégeois.

Il est parti comme il a vécu, discrètement, mais beaucoup trop tôt, rejoignant son ami Edmond Fellingue. Avec ces deux figures de proue, l'Association perd ses deux "sages".

Que Madame Hanssen trouve ici l'expression des condoléances émues du GTF asbl.

Merci, cher Monsieur Hanssen, pour votre contribution bénévole et chaleureuse à la connaissance de l'histoire de votre région.

Le Président du GTF asbl.

COMMENT VERSER VOTRE COTISATION ?

1. Vous étiez membre en 1984 et l'adresse qui figure sur l'étiquette de ce Trans-Fer est exacte.

a) vous habitez en Belgique ou au Grand Duché : versez votre cotisation au compte 068-0883360-08 de GTF asbl - 4000 Liège. Indiquez en communication : "cotisation 1985 - membre n° ..." (votre n° de membre figure sur l'étiquette-adresse de ce Trans-Fer") et vos noms et prénom. Ces indications nous sont indispensables.

ATTENTION : ce numéro de compte est EXCLUSIVEMENT réservé aux cotisations. Si vous voulez nous commander une édition, c'est un autre numéro de compte qu'il faut utiliser (voir plus loin).

b) vous habitez en France, Le paiement est à effectuer chez Monsieur Jacques Bazin, rue J.A. Chévrier 13, Veneux-les-Sablons, F-77250 MORET-sur-LOING soit par chèque bancaire barré à son ordre, soit par chèque postal 3 volets barré à son ordre, à expédier directement chez M. Bazin (ne pas le transmettre via les CCP).

Somme à verser : adhérent : 33 FF - protecteur : 68 FF

c) vous habitez dans un autre pays. Rédigez un mandat postal international adressé à GTF asbl c/o M. Jean Laterre, rue de Marchienne 68 à B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL.

Montants : adhérent : 220FB - protecteur : 450 FB

(pour les Pays-Bas, montants réduits à respectivement 150 et 450FB)

DANS TOUS LES CAS, mentionnez bien en communication "cotisation 1985" - n° de membre - nom et prénom, surtout si le donneur d'ordre n'est pas la même personne que le membre...

2. Vous étiez membre en 1984, mais l'adresse de ce Trans-Fer est inexacte, ou vous vous affiliez pour la première fois

*Ecrivez à GTF asbl, c/o M. Jean Laterre, rue de Marchienne, 68 à B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL. Demandez une nouvelle fiche d'affiliation. Joignez à votre demande une enveloppe timbrée au tarif des lettres (ou coupon-réponse international) et rédigée à vos nom et adresse.

*Renvoyez cette fiche une fois reçue et complétée à M. Laterre et joignez-y obligatoirement votre paiement en billets de banque, timbres-poste ou chèque bancaire si vous habitez en Belgique ou au Grand Duché. Pour les autres pays, voir § 1 ci-dessus.

ATTENTION : fiche d'affiliation et paiement dans la même enveloppe.

3. Si vous renouvelez votre cotisation après le 1er janvier 1985

Le taux de cotisation est porté à : Belgique : 300FB
Pays-Bas : 300FB
Luxembourg

autres pays : 350FB

Cette majoration couvre les frais administratifs causés par votre retard.

Affiliez-vous donc avant le 1er janvier 85, et respectez les indications ci-avant. Elles sont conçues pour faciliter la tâche de notre membre bénévole qui a accepté de nous rendre le service du secrétariat. En son nom, nous vous remercions déjà.

Aux participants au voyage Pays-de Herve -
Vallée de la Meuse du samedi 29 septembre 1984

Ce voyage, qui connut un vif succès d'affluence, - plus de 200 personnes - était en fait le cinquantième voyage en Belgique planifié de main de maître sur le réseau de la SNCB par notre organisateur attitré. Celui-ci a fait l'objet d'une courte manifestation de sympathie lors de l'escale de Marchin.

Nous avons décidé de faire parvenir aux participants qui le souhaitent un petit souvenir de ce voyage jubilaire.

Si vous avez participé au voyage du 29/9/84 et si vous souhaitez recevoir un souvenir commémoratif surprise :

Placez dans une enveloppe adressé à GTF asbl c/o Monsieur Jean Laterre, rue de Marchienne, 68 à 6110 MONTIGNY-le-Tilleul

- 1) un chèque bancaire garanti représentant le montant de votre cotisation pour 1985 (vous n'utiliserez donc pas la formule décrite page 5) (*)
- 2) la circulaire de confirmation du voyage du 29/9/84 qui accompagnait votre billet et que nous vous avons conseillé de garder
- 3) une enveloppe timbrée à 12FB portant vos nom et adresse et obligatoirement au format "américain" (allongé, soit 115 x 225 mm environ)

expédiez le tout avant le 18.12.1984.

Vous recevrez en retour votre souvenir...

(*) si vous ne possédez vraiment pas de chèque bancaire, faites un versement au compte 068-0883360-08 de GTF asbl - Liège, mais conformez-vous aux points 2 et 3 ci-avant.

Nouvelles éditions du GTF asbl

En cette fin d'année, nous vous proposons deux nouvelles éditions, et une réédition. Nous vous rappelons que les commandes sont à adresser au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions à 4000 Liège, en précisant bien l'objet du versement en communication. Les membres étrangers (auf Grand-Ducaux = régime belge) voudront bien faire parvenir leur paiement selon la procédure indiquée en 3e page de couverture.

Carte du réseau ferroviaire des Fagnes Belges

Georges CLOSE, cartographe talentueux du GTF asbl, vient de réaliser une carte géographique des lignes Eupen - Sourbrodt - Wévercé - Trois-Ports, Raeren - Walheim et Wévercé - Losheimergraben.

De format 75 x 75 cm, elle comporte, outre le tracé, les bornes kilométriques, tunnels, pentes, rayons de courbure, identification des passages à niveau, ponts... Bref, un instrument indispensable pour ceux qui veulent connaître à fond le beau réseau ferré des Fagnes.

La carte est pliée au format A4 pour l'expédition.

PRIX de la carte : 160FB(+ 40FB frais de port et emball.)= 200FB
Ce prix est valable quel que soit le lieu d'expédition.

ATTENTION : toutes les commandes pour cette carte doivent nous parvenir le 15 décembre 1984 au plus tard. Les expéditions auront lieu dans la deuxième quinzaine de janvier.

* Calendrier ferroviaire GTF 1985

Nous avons fait réaliser - en nombre limité - un calendrier Noir et blanc.

Son format ouvert : 47 x 33 cm - Reliure à spirale - une page par mois - un memento mensuel.

Il présente comme principal avantage, de donner des reproductions impeccables d'anciennes photos et cartes postales, parfaitement récupérables pour une collection. Elles sont au format approximatif 25 x 17 cm. Elles prennent ainsi facilement place dans un album.

Les sujets des illustrations : la gare de Libramont avant 1913, la gare d'Ekeren avant 1909, la gare d'Athus, l'intérieur de la gare de Virton St Mard, la marquise d'Anvers Central, la station SNCV de Herck la ville, la gare de Bastogne Nord (avant 1908), la gare de Spa avant 1908, un tram vicinal Place E. Feys à Ostende en 1952, la gare vicinale de Poulseur en 1955, un autorail à Paliseul en 1955, la rue des Martyrs à Tilleur en 1935 avec une motrice Liège-Seraing. L'expédition des commandes aura lieu dès parution attendue en novembre 84.

PRIX du calendrier : 250FB(+ frais de port et emball. 55FB)= 305FB
Commandes en provenance de l'étranger : frais de port portés à 110FB.

* Trans-Fer hors série Le Pays de Herve en train, tram et trolleybus

Deuxième édition revue et augmentée d'un cahier central actualisant le problème de la ligne 38 Chênée - Battice

A l'occasion du voyage d'adieu en autorail spécial que nous organisons le 29 septembre 1984 sur la ligne ferrée Liège - Battice, menacée de fermeture imminente, nous rééditons un numéro hors série de notre revue Trans-Fer consacré aux moyens de transport publics dans le Pays de Herve.

Au sommaire :

Le Chemin de Fer du plateau de Herve, Liège - Battice - Plombières, par Roland Marganne ; une étude historique complète sur la ligne de chemin de fer n° 38 de la SNCB, menacée de fermeture

Le Rail à Bois-de-Breux, par Edgard et Roland Marganne ; une évocation de la gare de cette localité, et de la ligne de tram n°10 Liège - Fléron des Tramways Unifiés de Liège et Extensions, qui desservait ce hameau.

La Ligne 10 des TULE et le trolleybus T.54 par Jacques Braive et Roland Marganne ; l'histoire de la ligne de trolleybus la plus moderne de Belgique.

Une brochure de 88 pages, avec 55 illustrations (photos, cartes-vues anciennes, plans de voies...) sous couverture 2 couleurs.

Prix : 150FB (+ 10FB de frais d'envoi) = 160FB
(envoi au Gd Duché - Pays-Bas : frais d'envoi portés à 15FB - autres pays : 20FB)

GRANDE SOUSCRIPTION

"Cinquante ans de transport des voyageurs à la SNCE"

Vous trouverez en annexe, dans ce numéro, tous les détails sur la souscription à cette grande édition du GTF et de l'ARBAC, qui sortira de presse au courant de l'année 1985. Nous vous renvoyons donc au feuillet encarté dans ce numéro de Trans-Fer

AUTRES EDITIONS

A propos des Tramways au Pays de Liège tome 1 - les trams urbains

Nous informons nos membres que le prix actuel de cet ouvrage de 290 pages grand format, avec plus de 400 photos sur l'histoire du tram urbain liégeois sera majoré à partir du 1er janvier 1985.

Si vous ne disposez pas encore de cet ouvrage et qu'il vous tente, il vous reste quelques semaines pour nous le commander à son prix actuel, soit 1400FB + 160FB (envoi recommandé) = 1560FB
(étranger : frais d'envoi portés à 180FB)

Trans-Fer spécial n° 2

Nous vous rappelons enfin notre numéro spécial et hors abonnement, paru en juin dernier à l'occasion de la réouverture de la ligne Mariembourg - Couvin au service des voyageurs. Il contient l'historique complet de la ligne Charleroi - Mariembourg - Vireux-Molhain et ses antennes, et la description du Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées.

Prix : 300FB + 15FB (envoi) = 315FB
(étranger : frais d'envoi portés à 30FB pour le Benelux, 50FB autres pays)

Notre service Distribution

Pour rappel, ce service procure à nos membres des ouvrages ferroviaires édités par d'autres associations, et au meilleurs prix. ATTENTION : il dispose d'un numéro de compte spécialisé, distinct du service "Editions". Toute commande d'un article du service distribution doit parvenir au compte 001-0643004-67 de GTF asbl-Distribution à 4000 Liège. Pour les commandes en provenance de l'étranger (sauf Grand Duché = régime belge), se référer à la 3e page de couverture.

NOUVEAUTES

* La ligne vicinale Marche - Bastogne - Arlon par A. Dagan.

Volume 1 : Cartes postales et photos avec préface du directeur général de la SNCV.

96 pages, environ 180 illustrations.

L'histoire par l'image de la plus longue ligne vicinale du pays. Parution attendue en octobre 1984.

Prix : 350FB(+ 30FB de frais d'envoi) = 380FB
pour l'étranger, les frais d'envoi sont portés à 45FB

* Calendrier Loco 85

Format 42 x 30 cm

12 photos :	Janvier	Voiture pilote SNCB M4 (couleurs)
	Février	Locomotive à vapeur SNCB type 1.001
	Mars	Autorail SNCB type 600
	Avril	Locomotive à vapeur SNCB type 64 (couleurs)
	Mai	Locomotive électrique SNCB type 23
	Juin	Locomotive à vapeur SNCB type 26
	Juillet	Locomotive diesel SNCB type 230
	Aout	Locomotive à vapeur SNCB type 30
	Septembre	Locomotive diesel CFL série 900 (couleurs)
	Octobre	Locomotive à vapeur SNCB no 94
	Novembre	Locomotive à vapeur SNCB type 99
	Décembre	Automotrice électrique SNCB série 06 (couleurs)

Légendes techniques dans les 4 lanques.

Prix : 360FB (+ 55FB de frais d'envoi) = 415FB
 (étranger : frais d'envoi portés à 110FB)

ATTENTION : pour cet article, les commandes doivent nous parvenir le 15 décembre 1984 au plus tard. Livraison un mois plus tard.

* Benelux Rail 2

Les chemins de fer du Benelux en images. Format 175 x 250 mm, 112 pages ; 2 photos à la page (noir et blanc). Commentaires bilingues français/néerlandais. Edité en juillet 1983.

Prix : 595FB (+ 55FB frais d'envoi) = 650FB
 (étranger : frais d'envoi portés à 90FB)

ATTENTION : à l'arrivée chez le destinataire, le livre pourrait être grevé d'une taxe douanière de 6 %.
 pour cet article, les commandes doivent nous parvenir le 15 décembre 1984 au plus tard.

AUTRES ARTICLES DISPONIBLES (cpte 001-0643004-67 GTF - Distribution)

* A. DAGANT, le Chemin de fer de Bastogne à Gouvy. Histoire du tronçon nord de la ligne 163 de la SNCB. 114 pages, 163 photos.

Prix : 320FB (+ 30FB envoi) = 350FB
 (étranger : frais d'envoi portés à 40FB)

* La ligne de chemin de fer Blaton - Quevaucamps

Une plaquette d'une vingtaine de pages format A4, avec 20 photos, illustrations et tableaux horaires. Le tout est complètement inédit. Cet ouvrage est consacré à la ligne de chemin de fer peu connue qui reliait Blaton à Quevaucamps.

Prix : 80FB (+ 20FB d'envoi) = 100FB
 (étranger : frais d'envoi portés à 30FB)

CARTES-VUES*cartes-vues commerciales GTF série 1

pochette de 7 cartes-vues représentant une locomotive série 59 sur le viaduc de Roanne-Coo (ligne 42), 4 vues de motrices vicinales type SO du Littoral. Le solde représente le vicinal des grottes de Han.

PRIX : 70FB + envoi (voir ci-dessous)

*cartes-vues commerciales GTF série 2

pochette de 9 cartes-vues représentant les gares SNCB de Hasselt, Liège Guil., Louvain, Ostende (vue d'un bateau), Blankenberge. Heist (vue de l'avant d'une motrice SNCV articulée devant la station). Couplage d'articulées SNCV à Blankenberge Station et devant l'hippodrome d'Ostende. Vue de Westende avec convoi type S en médaillon.

PRIX : 90 FB + envoi (ci-dessous)

*cartes-vues commerciales GTF série 3

pochette de 10 cartes-vues représentant Liège Guil. Verviers Cal. Place des Guillemins à Liège (tram ligne 1). Place St-Lambert à Liège sans tram ni trolleybus mais dans son état avant travaux avec au fond l'ancien bâtiment de Liège Blais. Gare d'Ostende la nuit. Couplage de motrices SNCV articulées à Heist. Motrice SNCV articulée à Blankenberge. Couplage de motrices articulées à Ostende, Coxyde et le long de la route royale.

PRIX : 100FB + envoi (ci-dessous)

FRAIS DE PORT pour cartes-vues

nombre de séries commandées en même temps	envoi en Belgique	envoi à l'étranger
1	25FB	30FB
2 ou 3	30FB	50FB
4 à 6	45FB	80FB
7 à 15	55FB	135FB

Rappel : les commandes pour ces cartes-vues sont reçues
au compte 001-0643004-67 GTF asbl-Distribution-Liège

Un cadeau original pour les fins d'année

Un sous-verre en étain ferroviaire

Réalisation d'un atelier mosan réputé, 120 mm de diamètre, bord torsadé, 94 % étain pur. Gravure au recto d'une motrice électrique "métro" de la RELSE (Liège-Seraing).

Prix par pièce : 620FB + envoi (Belgique : envoi normal : + 30F
envoi recommandé : + 100F
étranger : envoi normal : + 45F
envoi recommandé : + 115F)

attention : ce sous-verre est à commander au compte 240-0380489-59
de GTF asbl-éditions, 4000 Liège.

==== NOUVELLES DE LA SNCF =====

REPARTITION DU MATERIEL DE TRACTION

Nous avons été les premiers à publier la nouvelle répartition des engins de traction telle qu'elle serait effective au 3 juin 84, au lendemain de la restructuration.

Cela n'était pas sans risques et de petites imprécisions se sont effectivement glissées dans nos tableaux publiés dans les Trans-fer n° 34 et 35.

Vous trouverez les tableaux rectifiés ci-dessous, représentant la situation telle qu'elle fut effectivement constatée au 3 juin.

Les modifications ont été entourées d'un cercle, pour faciliter leur repérage.

- N.B. 1. La situation de l'entretien des locomotives électriques est inchangée; par contre, nous avons peut-être péché par optimisme pour la sortie de la première locomotive de la série 21, toujours pas livrée au moment où nous écrivons ces lignes ...
2. Les HLD 6022 et 6053 figuraient RESERVE à St-Ghislain, ce qui ne fut jamais réalisé.
En fait, ces 2 machines étaient déjà garées en attente de radiation à Monceau lors de la restructuration; on jugea donc inutile de les muter avec les autres 60 vers St-Ghislain.
Elles n'ont donc jamais figuré dans les écritures de ce dernier atelier.

Au lecteur d'adapter ces tableaux avec les radiations, mutations et livraisons que nous avons déjà communiqués (et que nous communiquerons) ultérieurement au 3 juin.

Mac'Machine 9/84.

● ENTRETIEN des AUTOMOTRICES ●					
Série	Type	N°s	Atelier d'entretien au :		Effectif au 3.6.84
			1.6.83	3.6.84	
00	54	105-108	NK	FED	4
		109-128	NK	MKM	20
	55	502-504	FSD	MKM	3
		505, 506, 500-525, 527-532, 534-539	FSD	FSR D	32
63	234-243 244-250	MKM	FHS	10	
		MKM	NK	7	
03	80	301-310 312-335	FSD	MKM	34
		84	371-384 (*)	-	FSD
06	74	707-709	NK	FSD	3
		710-728	NK	NK	19
		729, 730	NK	FSR E	2

(*) situation des livraisons figée au 3.6.84.

NB : Dans le tableau précédent, seules les lignes modifiées ont été reprises.

LOCOMOTIVES DIESEL DE MANOEUVRE (HLR)																	
SÉRIE	70	71	72	7 3					74	75	80		8 2				
TITL	FNDM	FNDM	FNDM	FHS	FKR	GT	LNC	NK	FNDM	FNDM	FKR	FSR	FGH	FNDM	FSD	FVY	NK
	7001 ↓ 06	7101 02 03	7201 03 04 07 09 14	7387 92 93 94 95	7337 58 ↓ 63 67 ↓ 70 76 ↓ 80	7317 27 28 31 33	7301 ↓ 16 18 ↓ 26 29 30 32 34 35 36 54 56 57 66 71 ↓ 75	7338 ↓ 53 55 64 65 81 ↓ 86 88 89 90 91	7401 ↓ 10	7501 ↓ 06	8002 14 ↓ 18 20 21 23 29 31 ↓ 42 44 45 48 53 64	8001 03 ↓ 13 22 24 ↓ 28 30 43 46 47 49 ↓ 52 54 ↓ 63 65 ↓ 69	8212 14 ↓ 17 18 19 21 22 23 27 ↓ 31 41 51 54	8232 36 46 47 56 ↓ 74	8201 02 04 06 ↓ 11 33 42 43 44 49 50	8203 20 35 42 55	8205 13 15 16 24 25 26 34 37 ↓ 40 45 52 53
	83	8 4							85	9 1 (Loco)							
	LNC	FED	FHS	FLV	FNDM	GMN	GT	FSD	MKM	LK	FNDM	FSR	LK	FKR	FGH	FED	MKM
	8301 ↓ 25	8401 02 19 20 21 25	8422 28 34 50 56 58 59 60 67 69	8451 53 55 57	8461 ↓ 66 68 70	8404 ↓ 09 11 12 14 23 24 33 42	8410 16 17 38 45 ↓ 49	8426 29 30 32 36 37	8403 13 15 18 27	8431 35 39 40 41 43 44 52 54	8501 ↓ 25	9119 21	5101 ↓ 10	9129 36 39 50 52 60	9111 ↓ 15 17 18 20 22 24 26 28 30 ↓ 33 40 44	9116 38 41 42 43 45 46 49 51 54 ↓ 58 47	9123 25 27 34 35 37 48 53 59

AUTORAILS ET REMORQUES														
SÉRIE	40	43			44	45	46		49	732	734			
TITL	LK	LK	MBX	GMN	LK	MBX	ATH	GT	FNDM	GMN	MBX	LK	FKR	MBX
		4302	4315 16 19	4301 04 10	4401 ↓ 10	4501 ↓ 10	4601 ↓ 05 07 ↓ 11		4903			.01 .02 .03 .04 .05	.08 .09	.06 .07 .10
	RES	RES	RES	RES			RES	RES			RES	RES		
	4001 ↓ 07	4305 06 08 09 13 20 25 26 28 33	4307 12 14 18 24 27 32 34 36 (22)	4321 30			4606 12 15	4613 14 16 ↓ 20		4906	.09 .10			

Abréviations télégraphiques utilisées, classées par ordre alphabétique.

FEO : Ronet	FSD : Ostende	LJ : Jemelle
FGH : Saint-Ghislain	FSR : Schaerbeek	LK : Courtrai
FHS : Hasselt	FTY : Tournai	LNC : Monceau
FKR : Merelbeke	FVY : Gouvy	MBX : Bertrix
FLV : Louvain	GMN : Montzen	MKM : Stockem
FNDM : Anvers-Dam	GT : Heine-Saint-Pierre	MUT : Latour
		NK : Kinkempois

Nouvelles de quelques lignes de la SNCB

Ligne 0 - gare de Bruxelles Midi

La première phase de la mise en service de la nouvelle cabine II de Bruxelles Midi a eu lieu dans la nuit du 27 au 28/10/84 entre 0h50 et 4h45.

Ligne 162/1 - Y Serpont - Y Recogne

Cette branche du triangle de Libramont qui permettait de passer directement de Jemelle vers Bertrix et Virton sans rebroussement à Libramont était démontée à la date du 8 septembre 1984. Les dates de mise hors service et de démontage ne nous sont pas connues. Un lecteur savant ne pourrait-il nous aider ?

Ligne 155 - Virton - Lamorteau - Ecouvies (France)

Les jours de cette liaison sont aujourd'hui comptés. Elle "ne passerait plus l'année 1985".

H.A.

PARCOURS PREVUS LIGNE 106

La ligne 106 a été fermée au trafic voyageurs le 1er juin dernier. La fermeture à tout trafic aurait dû intervenir dans les trois mois; heureusement, un trafic de machines à vide a pris le relais, retardant ainsi la fermeture définitive de la ligne pour au moins deux ans, paraît-il.

Il faut savoir que les traverses ont été remplacées il y a 3 ans et, dans le même temps, certains tronçons de voie, établis sur cendrée ont fait place à une voie établie sur ballast... Les parcours à vide circulent via L 106 au lieu de L96/L117 sous prétexte d'alléger le trafic sur la ligne 96; jusqu'au moment où la ligne 106 donnera des signes de manque d'entretien...

<u>Nos parcours</u>	<u>passage à Clabecq</u>	<u>passage à Ecaussinnes</u>
LZ 38750 N67F	17.02	17.25
LZ 78460 N67	18.10	17.52
ZL 78472 N67	20.24	20.43
LZ 38142 N67	7.50	7.28

Les 3 premiers parcours sont assurés par hlz série 59 de GT, le dernier par hlz série 51 de FSR

B. DIEU

Le GTF asbl à l'étranger en 1985 ?

Depuis quelques années, généralement à l'Ascension, nous vous proposons un voyage ferroviaire de plusieurs jours à l'étranger. La France, l'Angleterre et la Suisse ont déjà été visitées. Le succès s'est confirmé d'année en année.

Nous nous demandons si cette agréable coutume doit être poursuivie en 1985. En effet, ce sera l'année du 150e anniversaire des chemins de fer en Belgique, le 100e des Vicinaux, l'année des transports publics. L'Allemagne se prépare, elle aussi, à célébrer dignement un anniversaire ferroviaire.

Nous vous donnons dans ce numéro un aperçu de ce qui sera proposé en Belgique. De nombreux week-ends seront occupés, et ... les portefeuilles mis à contribution. Aussi, avant de faire des démarches d'organisation, nous souhaiterions savoir si un nombre suffisant de membres serait intéressé par un voyage à l'étranger lors du week-end de l'Ascension 1985.

Si ce voyage vous intéresse, veuillez envoyer un petit mot à GTF asbl, c/o M. Jean Laterre, rue de Marchienne, 68 à 6110 Montigny-le-Tilleul, pour lui indiquer votre intention de participer à un voyage de ce type, malgré les autres manifestations ferroviaires prévues. Cette démarche doit être effectuée avant le 15/12/84, et sans engagement de votre part bien sûr. Nous vous tiendrons au courant de l'évolution des choses dans une prochaine édition de Trans-Fer.

GTF asbl.

LE POINT SUR LE MATERIEL MOTEUR

Juillet / Août 1984

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

684 - FSD - 5.7	2343 - FED - 24.7	667 - FSR E - 9.8	2329 - FED - 22.8
231 - FHS - 19.7	692 - FSD - 30.7	257 - NK - 14.8	689 - FSD - 28.8

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

5143 - FGH - 2.7	9222 - FHS - 23.7	8456 - FHS - 31.7	7321 - LNC - 16.8
8066 - FSR - 2.7	5127 - LNC - 26.7	6287 - LK - 9.8	8208 - FSD - 16.8
8319 - LNC - 12.7	7406 - FNDM - 31.7	5217 - MUT - 14.8(m)	7353 - NK - 30.8
			5187 - FHS - 31.8

(m) 5217 ex-5318, dernière 53 équipée d'une chaudière à vapeur.

2/ RADIATIONS

AR 4307 - Bertrix (1954) - Transformation en prototype d'AR ES série 400.
 PV de l'AC Malines n° 84.01 du 26.4.84, approuvé par le Dir M le 28.5
 Date Hors-Ecritures : 1.7.84

AR 4906 - Montzen (1942) - Déstandardisation de la série
 PV de l'AC Malines n° 84.01 du 26.4.84, approuvé 28.5 - H. Ecrit.: 1.7.84

HLD 5190 - Anvers-Dam (1963) - Collision dans la formation de Schaerbeek en mai.
 PV de l'AC Salzinnes n° 72 du 4.5.84, approuv. 28.5 - H. Ecrit. : 1.7

HLD 6058 - Kinkempois ('65) - Avarie au moteur diesel
 PV Salzinnes n° 73 du 10.5, approuv. 28.5 - H.E. : 1.7.

HLD 6083 - Ronet ('65) - Bâti du moteur fêlé.
 PV Salz. n° 74 du 10.5, approuv. 28.5 - H.E. : 1.7.

HLD 5402 - Ronet ('57) - Tarponnement à Kinkempois le 23 mai.
 PV Salz. n° 75 du 8.6, approuv. 25.6 - H.E. : 1.7

HLD 6056 - Hasselt ('65) - Bâti du moteur fêlé
 PV Salz. n° 76 du 20.6, approuv. 6.7 - H.E. : 1.8

HLD 6022 - Monceau ('64) - Amortissement de la série
 PV Salz. n° 77 du 20.6, approuv. 6.7. - H.E. : 1.8

HLD 6053 - Monceau ('65) - Amortissement de la série
 PV Salz. n° 78 du 20.6, approuv. 6.7 - H.E. : 1.8

HLD 6035 - Kinkempois ('65) - Amortissement de la série
 PV Salz. n° 79 du 20.6, approuv. 6.7. - H.E. : 1.8

HLD 6062 - Kinkempois ('65) - Avarie au moteur diesel
 PV Salz. n° 80 du 20.6, approuv. 6.7 - H.E. : 1.8

3/ SORTIES DU PARC

Par suite de pénurie d'autoreils à Bertrix (mauvais comportement des 45 et calcul trop juste des 43 à maintenir en service), 2 AR 43 (les 4324 et 4336) sont ressortis du parc et réincorporés dans l'effectif, à la date du 16 juillet.

Restent donc en service à Bertrix : 4315 - 4316- 4319 - 4324 et 4336, dont 2 engins garés en permanence à Stockem pour les trains P Arlon - Athus.

Mac'Machine 9/84.

FOURNITURE DES LOCOMOTIVES ELECTRIQUES DE LA SERIE 27

Constructeurs : CFM - BN à Nivelles
ACEC

1ère tranche		2ème tranche	
2701	1e 03/11/81	2731	1e 18/01/83
2702	07/12/81	2732	02/02/83
<u>2703</u>	<u>24/12/81</u>	2733	21/02/83
2704	18/02/82	2734	07/03/83
2705	26/02/82	2735	18/03/83
2706	18/02/82	2736	13/04/83
2707	01/03/82	2737	25/04/83
2708	17/03/82	2738	24/05/83
2709	24/03/82	2739	24/05/83
2710	09/04/82	2740	06/06/83
2711	26/04/82	2741	20/06/83
2712	30/04/82	2742	04/07/83
2713	06/05/82	2743	18/07/83
2714	06/05/82	2744	25/08/83
2715	26/05/82	2745	06/09/83
2716	11/06/82	2746	03/10/83
2717	08/07/82	2747	03/10/83
2718	08/07/82	2748	20/10/83
2719	08/07/82	2749	04/11/83
2720	17/08/82	2750	22/11/83
2721	24/08/82	2751	19/12/83
2722	07/09/82	<u>2752</u>	<u>27/12/83</u>
2723	24/08/82	<u>2753</u>	<u>09/01/84</u>
2724	06/10/82	2754	09/01/84
2725	27/10/82	2755	08/02/84
2726	10/11/82	2756	27/02/84
2727	06/12/82	2757	15/03/84
2728	07/09/82	2758	29/03/84
<u>2729</u>	<u>24/12/82</u>	2759	09/05/84
2730	06/01/83	2760	14/06/84

M. THIRY - 08/04/84
d'après G. Deblad et Trans-Fer 32
complétée le 13/10/84.

FOURNITURE DES AUTOMOTRICES ELECTRIQUES "BREAK" DE LA SERIE 03

Constructeurs : CFM - BN à Brugge
ACEC

Tranche 1984 (70 unités)

371	1e 07/03/84	406	1e / /8
372	13/03/84	407	/ /8
373	27/03/84	408	/ /8
374	23/03/84	409	/ /8
375	05/04/84	410	/ /8
376	02/04/84	411	/ /8
377	13/04/84	412	/ /8
378	20/04/84	413	/ /8
379	24/04/84	414	/ /8
380	04/05/84	415	/ /8
381	14/05/84	416	/ /8
382	14/05/84	417	/ /8
383	25/05/84	418	/ /8
384	28/05/84	419	/ /8
385	18/06/84	420	/ /8
386	26/06/84	421	/ /8
387	02/07/84	422	/ /8
388	02/07/84	423	/ /8
389	10/07/84	424	/ /8
390	16/08/84	425	/ /8
391	28/08/84	426	/ /8
392	04/09/84	427	/ /8
393	04/09/84	428	/ /8
394	14/09/84	429	/ /8
395	20/09/84	430	/ /8
396	27/09/84	431	/ /8
397	03/10/84	432	/ /8
398	04/10/84	433	/ /8
399	/ /8	434	/ /8
400	/ /8	435	/ /8
401	/ /8	436	/ /8
402	/ /8	437	/ /8
403	/ /8	438	/ /8
404	/ /8	439	/ /8
405	/ /8	440	/ /8

MATERIEL MOTEUR S.N.C.B.

MODIFICATION A L'EFFECTIF - NUMEROTATION - DEMOLITION

COURANT 1983

Matériel Transformé

AR 4307 MBX passé au Service ES Caténaire (pour transformation);
 4612 ATH passé au Service ES Caténaire Visé (transformé);
 4906 GMN passé au Service ES Caténaire Mons (pour transformation!).

HLDE 5307 devenue 5214 FEO le 01/07/83 (cabines flottantes);
 5302 devenue 5215 FEO le 01/07/83 (cabines flottantes).

HLDH 6502 devenue 7502 FNDM le 01/02/83;
 6503 devenue 7503 FNDM le 01/02/83 (fin de la série 65).

Engins Rayés ou Mis Hors Service

AM 028 (rayée).

HLE 2903, 2911 (rayées);
 2904 à 10, 2912, 2913, 2920 (HS).

AR 4303, 4311, 4317, 4323, 4331 (rayés).

HLDE 5955 (rayée);
 6017, 6023, 6026, 6043, 6051, 6063X, 6072, 6076X, 6081X, 6085,
 6090, 6091, 6104, 6107, 6112 (15 unités série 60/61 rayées).
 6310 (rayée).

HLDH 6401, 6403, 6405, 6406 (rayées, fin de la série 64).

HLM 7202, 7206, 7215 (rayées).

M.Th. 31/7/84

BIBLIOGRAPHIE

Un demi-siècle d'autorails à Haine-St-Pierre par A. Biaumet
 ingénieur SNCB

Brochure A4 d'environ 80 pages avec cartes, photos, tableaux-
 horaires, schémas de matériel. Edité par le CFC à l'occasion
 de la fin des circulations autorails de cette remise le 2/5/84
 (sauf voyage GTF). Une brochure historique que tout amateur
 doit posséder. Commande par versement de 235FB port compris
 (étranger 250FB) au compte 271-0061822-65 de Club Ferroviaire
 du Centre à Houdeng-Goegnies, en vous recommandant du GTF.

Le GTF ne distribue pas cet article.

PARCOURS MENSUELS RECORDS DES ENGINs MOTEURS

Juin 84		Juillet 84	
N° HLE / Nbre Km	N° AM / Type/ Km	N° HLE / Nbre Km	N° AM / Type/ Km
1505 - 14 973	035(53) - 10 357	1501 - 15 456	022(50) - 13 288
1602 - 21 599	083(54) - 10 808	1603 - 23 484	057(54) - 12 518
1801 - 23 191	132(56) - 9 190	1802 - 20 349	148(56) - 10 960
2018 - 14 289	182(62) - 10 897	2025 - 16 843	168(62) - 12 227
2202 - 9 816	223(63) - 10 604	2224 - 10 631	215(63) - 12 080
2334 - 11 862	251(65) - 9 319	2332 - 12 256	260(65) - 10 922
2509 - 8 172	<u>360(82) - 23 931</u>	2502 - 10 342	<u>360(82) - 25 611</u>
2551 - 19 464	504(55) - 11 115	2551 - 21 161	502(55) - 9 036
2610 - 11 718	595(SAB) - 6 881	2621 - 13 952	597(SAB) - 8 751
2709 - 18 884	609(66) - 17 140	2720 - 17 597	603(66) - 17 515
2802 - 1 181	663(70) - 17 129	2802 - 1 590	657(70) - 19 060
	706(73) - 14 267		695(73) - 14 827
	721(74) - 16 527		726(74) - 15 621
	753(78) - 13 368		738(78) - 14 093
	761(79) - 14 213		767(79) - 14 549
	836(QUAD) - 16 529		805(QUAD) - 21 334
	903-BENEL - 7 172		901-BENEL - 8 638
	953(POST) - 8 259		952(POST) - 8 921
N° AR/ Nbre Km		N° AR/ Nbre Km	
4001 - 465		4301 - 6 659	
4322 - 7 644		4401 - 5 622	
4405 - 5 342		4506 - 13 553	
4509 - 11 818		4603 - 7 759	
4601 - 6 819		4903 - 158	
4903 - 348			
N° HLD/ Km	N° HLR/ Km	N° HLD/ Km	N° HLR/ Km
5125 - 13 685	7001 - 3 163	5119 - 15 820	7001 - 2 724
5209 - 7 907	7103 - 2 031	5215 - 11 430	7102 - 2 428
5312 - 10 858	7209 - 2 312	5301 - 11 958	7209 - 2 171
5406 - 7 929	7350 - 3 534	5408 - 5 915	7347 - 3 157
5523 - 11 103	7401 - 3 306	5529 - 12 607	7408 - 3 333
5953 - 9 762	7501 - 3 418	5928 - 9 493	7506 - 3 209
6059 - 4 921	8065 - 2 693	6064 - 5 775	8028 - 2 586
6106 - 4 441	8224 - 3 386	6111 - 5 344	8269 - 3 174
6325 - 14 853	8324 - 1 575	6202 - 13 786	8322 - 2 198
	8415 - 2 485		8429 - 3 024
	8514 - 2 726		8501 - 2 535
	9152 - 736		9129 - 883

Août 84			
N° HLE/ Nbre Km	N° AM/ Type/ Km	N° HLD/ Km	N° HLR/ Km
1504 - 15 537	017(50) - 11 396	5147 - 15 612	7002 - 2 476
1607 - 23 971	061(54) - 9 938	5205 - 10 151	7102 - 2 227
1802 - 23 007	150(56) - 9 414	5315 - 11 975	7201 - 1 900
2020 - 16 584	160(62) - 11 671	5401 - 10 380	7388 - 4 261
2215 - 9 802	249(63) - 11 863	5504 - 11 259	7402 - 3 285
2314 - 12 537	252(62) - 12 578	5923 - 10 286	7501 - 3 013
2504 - 9 037	<u>357(82) - 26 459</u>	6016 - 5 276	8062 - 2 794
2557 - 18 845	532(55) - 10 377	6101 - 6 210	8231 - 4 114
2608 - 11 273	596(SAB) - 10 030	6283 - 14 956	8302 - 1 627
2719 - 19 079	608(66) - 16 648		8429 - 3 207
2802 - 1 429	643(70) - 20 052		8512 - 2 669
	680(73) - 15 148		9129 - 931
	710(74) - 18 175		
	737(78) - 17 518		
	782(79) - 15 732		
	804(QUAD) - 21 318		
	902-BENEL - 8 095		
	958(POST) - 8 728		
		N° AR/ km	
		4301 - 7 292	
		4403 - 6 744	
		4502 - 13 467	
		4607 - 6 452	
		4903 - 469	

ACTUALITE S.N.C.B.

Commande de Voitures pour le Service International

Nos précédentes éditions vous avaient informés que l'année 1984 verrait la commande de 125 voitures destinées au trafic international. Le carnet des charges a été publié et la commande de HV I6 et I10 se subdivise en deux lots :

- 1er lot,	35 HV	I6 B
	45 HV	I10 B
- 2ème lot,	18 HV	I10 B
	6 HV	I10 BDKX
	21 HV	I10 A .

Signalons qu'à l'origine 65 HV I6 et 135 HV I10 sont prévues; il resterait donc à commander dans les prochaines années 12 HV I6 et 63 HV I10 .

M.Th. 31/07/84

Programme d'Electrification

<u>1985</u>	Ligne <u>89</u> - Zottegem - Oudenaarde - Kortrijk.
<u>1986</u>	Ligne <u>90</u> - Denderleeuw - Geraardsbergen - Ath - Jurbise; <u>94</u> - Halle - Enghien - Ath - Leuze - Tournai; <u>140</u> - Charleroi - Fleurus - Ottignies.
<u>1987</u>	Ligne <u>20</u> - Hasselt (Y Beverst) - Maastricht - Aachen ?! <u>66</u> - Brugge - Lichtervelde - Kortrijk; <u>69</u> - Kortrijk - Comines - Ieper - Poperinge; <u>97</u> - Saint-Ghislain - Quiévrain; <u>154</u> - Namur - Yvoir - Dinant; <u>167</u> - Arlon (Autelbas) - Athus.
<u>1988</u>	Ligne <u>43</u> - Angleur - Rivage - Marloie.
<u>1990</u>	Ligne <u>15</u> - Herentals - Mol; <u>19</u> - Mol - Neerpelt.

M.Th. 30/06/84

INCIDENTS - ACCIDENTS

Juillet/Août 1984

N.B. Pour faciliter la compréhension, les abréviations techniques des trains (Z, E, etc ...) font désormais place aux dénominations commerciales (IC, IR, L, ...) en ce qui concerne les trains de voyageurs.

Déraillement d'un international à Charleroi-Sud - Lundi 2 juillet à 19 h 13.

Pour une raison inconnue à ce jour, la 5e voiture (une voiture-lits russe) de l'INT. 241 Paris Nd - Moscou (remorqué par la HLE 2723) déraile du premier bogie dans le gril de sortie. La voiture précédente (également russe ...) est également endommagée.

Pas de blessés - Relevage terminé à 22 h 30.

Collision à un PN suivi d'un déraillement à Bornem - l. 54 - Lundi 9 juillet à 7 h 34.

Le L 2480 Malines - St Nicolas (rame réversible d'une voiture-pilote M1 et de 3 voitures M2 poussée par la HLD 6391 de Merelbeke) entre violemment en collision au PN 32 avec une camionnette de vente ambulante qui traversait le PN à ce moment malgré les feux rouges.

Sous le choc, la camionnette est désintégrée et les 3 premières voitures déraillent complètement. Cinq blessés légers sont dénombrés, dont les 2 conducteurs en cause et 3 voyageurs du train.

La voie unique est obstruée et d'ailleurs détruite sur une cinquantaine de m de distance.

La circulation sera rétablie le mercredi vers 15 h.

Déraillement d'un marchandises à Greide - l. 166 - Jeudi 26 juillet à 1 h 15.

Par suite d'un bandage lâché au 1er essieu du 2e bogie, le 5e wagon du Z 48917 Stocatra - Athus (19 wagons de minerais remorqués par les loc. 5310 et 5304) déraile à l'entrée de la gare.

Relevage terminé à 9 h.

Interruption totale des circulations à Anvers-Kiel - l. 52 - Mercredi 1er août

Un violent incendie s'étant déclaré dans un dépôt de vieux pneus riverain à la ligne de chemin de fer, les pompiers demandent à 9 h 50 d'interrompre toute circulation ferroviaire afin de faciliter les travaux d'extinction. Le dégagement de fumées était d'ailleurs tel que la visibilité était tombée à quelques mètres.

A 11 h 50, le feu s'étend et gagne l'autre côté de la ligne, malgré les moyens très importants de lutte contre le feu mis en oeuvre (canons à eau, hélicoptère etc ...). Il s'agira d'un des feux les plus importants dans la métropole de ces dernières années.

Le trafic ne reprendra -d'abord en diésel- que le lendemain vers 4 h 30.

Déraillement d'un voyageurs à Landen - l. 35 - Jeudi 2 août à 19 h 11.

A 18 h 48, l'itinéraire tracé pour le TAP 15410 (train postal Verviers - Brux) ne se détruit pas après son passage, empêchant le P 4353 Brux-Midi - Hasselt (HLE 2709 + 10 M4) de partir de la voie 1.

Après que le sous-chef ait réalisé manuellement le tracé en manoeuvrant les aiguilles à pied d'oeuvre, le P 4353 est autorisé à parcourir l'itinéraire.

Celui-ci n'était pas encore entièrement libéré que le signaleur traçait un autre itinéraire pour l'INT 322 Cologne - Ostende arrivent en sens inverse, ce qui eut pour effet de manoeuvrer une aiguille sous la 8e voiture du P 4353, qui dérailla et entraîna la 7e et la 9e hors des voies.

Tout le noeud de Landen est obstrué, entraînant des détournements soit via Aarschot et Hasselt (l. 35 et 34), soit via Namur (l. 161 et 125).

Des bus SNCV assurent la navette vers Waremme et Tirlemont.

Un seul blessé léger est dénombré du fait probablement de la vitesse réduite lors du déraillement.

Le relevage des voitures - par les grues de Schaerbeek et de Kinkempois (dont c'était pour cette dernière un véritable adieu à la scène ferroviaire ...) fut achevé le lendemain vers 11 h 30.

Une voie l. 36 sera rendue à la circulation le 3 à 14 h 33, à 17 h pour la ligne 21.

Déraillement d'un marchandises à Maffles - l. 90 - Vendredi 3 août à 23 h 55.

Par suite de freins calés provoquant la rupture d'un bandage d'essieu, le 10e wagon de queue du Z 29835 Gand Sifferdok - St Ghislain (tracté par la HLD 5940 de Merelbeke) - un wagon-trémie à 4 essieux - dérailla du bogie arrière, en empiétant le gabarit de la voie adjacente.

Les freins calés avaient néanmoins été annoncés par le block 24 d'Ath au block 23 de Brugelette, mais le convoi dérailla entretemps ...

La voie sera rétablie le jeudi 9 vers 19 h 30, plus de 1 800 traverses ayant dû être remplacées au préalable, soit sur une distance d'environ 1 100 m ...

Prise en écharpe à Bruges - dimanche 19 août à 11 h 43.

Lors de la mise à quai du parcours ME 9506 + 9706 (AM 755 - 715 - 772 et 761), cette rame est prise en écharpe par la ME 5034 (AM 368) qui quittait simultanément le même faisceau, son conducteur ayant cru que le signal de départ s'adressait à lui.

L'AM 368 dérailla d'un bogie. Diverses avaries peu graves (tôles froissées et marche-pieds pliés) sont constatés aux 5 engins.

Chute d'une grue en voie principale à la Buissière - l. 130 A - Jeudi 23 août à 15 h.

Au cours du déchargement d'une grue chenillée transportée sur une remorque routière surbaissée arrêtée sur un chemin longeant la voie, la grue bascule par manque de stabilité et heurte un support de la caténaire, qui la maintient dans cet équilibre instable; vers 16 h, la grue tombe (enfin ?) sur la voie, obstruant les 2 principales.

Le plus ironique dans cette affaire est que la grue venait assurer des travaux à cet endroit pour le compte de ... la SNCB !

Après enlèvement des débris, une voie sera rétablie vers 23 h 10.

TRAINS SPECIAUX - CIRCULATIONS EXCEPTIONNELLES

Juillet / Août 1984

La restructuration aidant, il est devenu pratiquement impossible de libérer des voitures voyageurs récentes (du type M2 ou M4) pour assurer les trains spéciaux du service intérieur qui doivent rouler en semaine.

Par contre, beaucoup d'anciennes voitures (principalement des M1) ont été rendues disponibles, car versées dans la "réserve-réseau inactive", en attente de radiation.

C'est donc tout naturellement (?) ces engins qui sont (et seront) mis à contribution pour les spéciaux intérieurs, les automotrices manquant par ailleurs également à l'appel, pour les raisons que nous avons développées dans notre numéro précédent.

C'est dire le mécontentement de cette clientèle, comme les Mutualités Chrétien-nes par exemple, qui sont passées des M4 l'année passée aux M1 (!) cette année, pour leurs trains touristiques entre Bruges et Heer Anmont !

D'autres exemples de trains-charters assurés sur pareilles distances avec ce matériel totalement inadapté à cet usage ne sont malheureusement plus rares.

Les plaintes affluent néanmoins aux autorités concernées, mais il n'y a point pire sourd que celui qui ne veut point entendre ... Nous y reviendrons !

Du 1er juillet au 2 septembre

Comme chaque année, circulation tous les dimanches du "Luxembourg - Blankenberg Express", organisé par le GAR (Groupement des Amis du Rail) luxembourgeois.

Ce train, dont le succès s'affirme d'année en année, draine une importante clientèle luxembourgeoise (et même belge !) vers la Côte, sans changement de train à Bruxelles et sans arrêts inutiles (au retour par ex, Bruges-Libremont est couvert en 2 h 29 sans aucun arrêt intermédiaire, réalisant la moyenne de 102 km/h).

Cette année, une tranche directe Wasserbillig - Blankenberg (!) avait même été créée, grâce au concours d'une loc. CFL amenant le convoi à Luxembourg. Là, une HLE série 20 assurait le relais jusqu'à l'arrivée.

Lorsque la composition de la rame dépassait 11 voitures, (c-à-d souvent, vu le succès ...), le train était scindé à Bruges, par suite de la longueur limitée des quais à Blankenberg.

Une HLE série 22 ou 23 amenait alors la seconde tranche à destination.

Mercredi 18 juillet

Train de pèlerinage pour Lourdes au départ de Maldegem, avec emprunt de la section Esklo - Maldegem, à exploitation simplifiée (classée en catégorie 3).

La rame de 7 voitures était remorquée jusqu'à Tourcoing par les HLD 6115 et 6005 de Merselbeke (cette dernière étant équipée pour le chauffage électrique des rames remorquées). Sept autres voitures furent ajoutées à Esklo, portant la composition remorquée à 14 voitures.

Le retour -mardi 24- fut assuré par une double traction d'engins de la série 62 de Courtrai.

Lundi 20 août

Acheminement de Brains-le-Comte à l'AC Salzinnes de la première des 2 nouvelles grues de relevage de 63 t construite par ABT (Ateliers de Braine-le-Cte et du Thiriau réunis) pour opérations de tarage, remorquées par la HLD 5215 de Ronet.

Vendredi 24, premier parcours d'essai de cette même grue en compagnie de la voiture de mesures n° 13, entre Namur et Liège-G.

La loc. série 23 ramena ensuite l'engin à Brains-le-Cte.

La présentation officielle au Ministre, ainsi que la remise officielle à la SNCB auront lieu courant septembre .

Sûrsic 9/84.

Modifications à la nomenclature des lignes SNCB

Note du 25/6/84 publiée le 20/7.

Ligne nouvelle : n° 280 Ninove - parc industriel "Stad"

Ligne 58 : plus de croisement possible à Sleidinge

Ligne 86 : plus de croisement possible à Etikhove

Modifications aux vitesses de référence

Ligne 13 : passe de 60 à 90 km/h

Ligne 29 : 90 120 km/h

Ligne 86 section Audenarde - Renaix : passe de 70 à 120 km/h.

Note du 29/8/84 publiée le 28/9

Ligne 31 Ans - Liers : devient (1) au lieu de ligne principale

Ligne 86 section Leuze - Y Basècles : devient (1) au lieu de
ligne principale

Ligne 163 section Bastogne (Sud) - Gouvy : devient (1) au lieu de
ligne principale

NDLR : il s'agit du déclassement de lignes sur lequel
le trafic des voyageurs a été supprimé suite
au plan de restructuration

Ligne 141 devient Manage - BK 2986 (2) au lieu de Manage - Feluy-
Arquennes (2)

BK 2986 - Nivelles Nord (3) au lieu de
Feluy-Arquennes - Nivelles N (3)

Lignes 242A racc. ligne 242 - Rivages S de Jemappes deviennent (3)
et 242B 242A Rivages N de Jemappes

Ligne 266 devient Estacade - BK 2.790 (3)
BK 2.790 - Courcelles Centre
Courcelles Centre - Puits Périer (3)

Ligne 266A : supprimée de l'inventaire

Ligne 108 devient Y Haine-St-Pierre - Binche au lieu de
La Louvière - Binche

(1) = ligne à exploitation simplifiée. Trains de voyageurs
extraordinaires autorisés sans accord Direction Voie

(2) = idem mais circulation NON autorisée sans accord

(3) = ligne hors service pour les besoins de la SNCB

P.L.

REORGANISATION DU TRAFIC POSTAL

L'année passée, des rumeurs alarmantes de transfert intégral du trafic postal du rail à la route avaient ému nombre de nos lecteurs. En effet, il avait été envisagé de supprimer toute intervention de la SNCB dans l'acheminement du courrier des Postes, avec désaffectation concomitante du matériel roulant (voitures et automotrices postales).

Au 30 septembre 84, une réorganisation fondamentale du trafic postal par voie ferroviaire est intervenue, mais pas dans le sens généralement attendu : les TAP (Trains Autonomes Postaux) subsistent, mais leur nombre et prestations augmentent.

La nouvelle organisation s'articule sur les 3 principes suivants :

1. - suppression des voitures postales en service intérieur (= ambulants postaux de la série 70.000) ajoutées en tête (ou en queue) de trains réguliers tractés;
2. - suppression de l'acheminement du courrier par automotrices classiques accouplées aux trains du service régulier (sauf cas rarissimes);
3. - Généralisation de l'acheminement du courrier sur longues distances par les TAP, aux heures qui conviennent le mieux à la Régie des Postes. (Il s'agit principalement du courrier inter-tri).

Afin d'assurer ce trafic, 3 sortes de matériel sont dorénavant prévues :

A/ Des AM classiques du service intérieur, lorsqu'elles sont libres au cours de la journée, sur : les relations Bruxelles - Namur et certaines relations Bruxelles - Anvers.

B/ Les AM Postales 951 à 958 ("TAP rouges", ex-AM de 1935 transformées) dont les 6 services suivants ont été prévus (en semaine).

N.B. : Seules les circulations diurnes ont été reprises ci-dessous.

1	$FSD \begin{matrix} 9.42 \\ \swarrow \end{matrix} \begin{matrix} FGSP = FBMZ = FTNN \\ 11.21 \quad 12.56 \quad 13.43 \end{matrix} \begin{matrix} FL \\ 16.08 \\ \swarrow \end{matrix} \begin{matrix} FTNN = FBMZ = FGSP \\ 17.05 \quad 18.40 \quad 20.10 \end{matrix} \begin{matrix} FSD \\ (21.19) \\ \swarrow \end{matrix}$
2	$LK \begin{matrix} 10.13 \\ \swarrow \end{matrix} \begin{matrix} FHS \\ 16.28 \\ \swarrow \end{matrix} \begin{matrix} LK \\ (20.41) \\ \swarrow \end{matrix}$
3	$FL \begin{matrix} 10.10 \\ \swarrow \end{matrix} \begin{matrix} FTNN = FBMZ = FGSP \\ 11.02 \quad 12.50 \quad 14.10 \end{matrix} \begin{matrix} FSD \\ 15.42 \\ \swarrow \end{matrix} \begin{matrix} FGSP^{(B)} = FBMZ = FTNN \\ 17.15 \quad 18.56 \quad 18.43 \end{matrix} \begin{matrix} FL - GV - FL \\ ? \quad 21.47 \quad (22.09) \\ \swarrow \end{matrix}$
4	$FHS \begin{matrix} 10.28 \\ \swarrow \end{matrix} \begin{matrix} LK \\ 16.13 \\ \swarrow \end{matrix} \begin{matrix} FHS \\ (20.13) \\ \swarrow \end{matrix}$ <p style="text-align: center; margin-top: -10px;">(B) via L50</p>
5	$FGSP - FN - FGSP - FN - FGSP - FN - FGSP$ $11.11 \quad 12.54 \quad (13.55) \quad 14.43 \quad 18.52 \quad 20.13 \quad 21.52 \quad 22.53$
6	$Lxby - FBMZ - Lxby$ $19.22 \quad 0.47 \quad 4.47$ <p style="text-align: right; margin-top: -10px;">=: en double</p>

FSD : Ostende
 FGSP : Gand St-Pierre
 FBMZ : Bru-Midi

FTNN : Tirlemont
 FL : Liège-G.
 FHS : Hasselt

LK : Courtrai
 GV : Verviers C.
 FN : Anvers C.
 Lxbg : Luxembourg

C/ 8 AM doubles du type "54" (n°s. 051 à 058) choisies pour la largeur de leurs portes d'accès, et qui viennent épauler les TAP rouges selon le roulement suivant:

N.B. Les heures n'ont pas été indiquées, vu le peu d'intérêt que présente la circulation d'AM vertes qui ne peuvent être distinguées des circulations classiques.
 Il n'est en effet pas prévu - pour l'instant - d'apposer de quelconques aménagements spécifiques.

1	FSD → FGSP = FBMZ = FTNN ← FHS
2	LK → GWK
3	FSD → FGSP = FBMZ = FTNN ← FHS
4	LK → FL
5	FHS - FTNN = FGSP - FSD
6	GV = FL. - FTNN = FBMZ = FGSP - LK
7	En double avec 6 (sauf entre FL et FTNN, et FGSP-LK)
8	FHS - FTNN = FBMZ = FGSP - FSD

GWK : Welkenraedt
 GV : Verviers-C.
 FLGP : Liège-Palais.

On remarquera : 1 - une certaine systématique des itinéraires, reliant les principaux centres de tri du pays plusieurs fois au cours de la journée;

2 - les prestations très importantes demandées aux AM postales rouges, pourtant d'un entretien très délicat; on peut raisonnablement penser que leur remplacement se fera par d'autres AM 54 dans le futur.

LA TRACTION DIESEL EN BELGIQUE : UN NOUVEAU SOUFFLE ?

Nous nous étions fait l'écho dans le Trans-fer n° 35 des difficultés grandissantes que la SNCB éprouvait à assurer le trafic marchandises en traction électrique depuis le mois de juin, par suite d'une pénurie grave de ce type d'engins due à plusieurs facteurs que nous avons tenté d'expliquer dans cette revue.

La part de la traction diesel dans la remorque quotidienne des trains marchandises atteignait des proportions records, bien souvent jamais vues depuis l'électrification des lignes concernées.

Actuellement (mi-septembre), rien n'a été résolu fondamentalement. La pénurie des locomotives s'est au contraire aggravée, par suite d'une légère reprise du trafic marchandises (+ 17 % de tonnes transportées depuis le début du mois).

Cette hausse (bien que temporaire et prévue de longue date - les usines reconstituent leurs stocks après les mois de vacances) a suffi pour contraindre le staff de la SNCB à une mesure exceptionnelle, qu'on en juge : 12 trains de navetteurs depuis le 10 septembre, auxquels 10 autres se sont ajoutés depuis le 17, sont (et seront jusqu'à nouvel ordre) assurés désormais en traction diesel au lieu de l'électrique, les engins électriques rendus ainsi disponibles (une dizaine) étant versés au trafic marchandises ... !

L'épidémie "diesel" gagne donc à présent le trafic voyageurs !!

Tous les trains P concernés sont désormais assurés par 2 locomotives série 60 en Unité Multiple (et même en série 61, pour les trains remorqués par Merelbeke).

C'est dire le bouleversement que cette mesure a provoqué dans le service des trains, certains rames M4 ayant dû être remplacées par un autre matériel encore apte au chauffage vapeur, pour ne prendre que cet exemple...

Ajoutons que ces locomotives diesel ainsi engagées restent sans utilisation en dehors de leur navette aller - retour quotidienne; le problème fondamental de la meilleure utilisation des engins est donc toujours sans réponse, tandis que leur rendement diminue sans cesse ...

Voici à l'intention des photographes -et les autres- la liste de ces trains, avec l'indication de la provenance des locomotives.

● DEPUIS LE LUNDI 10 SEPTEMBRE :

P	Trajet + heures	2 X 60 de :
3081 4991	Termonde 6.32 - Midi 7.20 Midi 16.02 - Termonde 16.55	Merelbeke
3084 4995	Termonde 7.34 - Midi 8.27 Midi 17.20 - Termonde 18.10	Merelbeke
3085 4994	Termonde 8.00 - Midi 9.47 Midi 16.51 - Termonde 17.42	Merelbeke
3061 4561	Saint-Ghislain 6.57 - Mouscron 8.06 Tournai 16.09 - St-Ghislain 16.48	St-Ghislain

P	Trajet + Heures	2 X 60 de :
3861	St Ghislain 6.57 - Mouscron 8.06	St Ghislain
4561	Tournai 16.09 - St Ghislain 16.48	
3822	Mons 6.20 - Schaerbeek 7.30	St Ghislain
4528	Schaerbeek 17.07 - St Ghislain 18.28	
3421	Liège G. 7.24 - Statte 8.06	Kinkempois
4421	Statte 16.18 - Liers 17.32	

● DEPUIS LE LUNDI 17 SEPTEMBRE :

P	Trajet + heures	2 x 60 de :
3916	Zottegem 6.35 - Nord 7.42	Merelbeke (1)
4915	Bru-Nord 16.31 - Zottegem 17.27	
3031	Denderleeuw 7.23 - Midi 8.01	Merelbeke (1)
4071	Midi 16.07 - Denderleeuw 16.46	
3750	Erquelines 6.18 - Charleroi S 6.54	Monceau (2)
3744	Charleroi S. 7.35 - La Louvière 8.01	
4706	La Louvière 16.26 - Charleroi S. 16.54	
3762	Charleroi S. 6.34 - Namur 7.41	Monceau (2)
4731	Namur 17.08 - Charleroi S. 18.01	
3133	Ottignies 7.23 - Namur 8.03	Ottignies (3)

- (1) Assuré par des engins de la série 60 prêtés par Kinkempois
 (2) Assuré avec des 60 prêtés par St-Ghislain
 (3) Assuré avec des 60 prêtés par Kinkempois

La suite de ce feuilleton décidément fertile en rebondissements au prochain numéro ...

Les Lustrines 9/84

A propos de l'indicateur de la SNCB

Un supplément à l'indicateur a paru pour l'horaire d'hiver au 30/9/84. Beaucoup moins détaillé que d'habitude, il se contente de remplacer complètement les tableaux 75 et 78. Mais, il n'est fait aucune mention des nouveaux trains P mis en marche à cette date. Exemple, le nouveau train 3494 Géronstère D. 7.28 - Welkenraedt 8.13, mis en marche par la SNCB suite aux demandes pressantes des voyageurs spadois. Voir Trans-Fer n° 36.

En outre, on a refusé un changement d'horaire d'un autorail Aix-la-Chapelle - Welkenraedt. Il s'agit du L 7866 qui quitte la ville allemande à 18.10, soit 10 à 15 minutes trop tôt pour les frontaliers terminant leur travail à Aix pour 18 heures. Motif du refus : pas question de modifier l'indicateur. On croit rêver...

P.L.

1985 : DES RIDEAUX DE FUMÉE AUTOUR DE LA VAPEUR !

1985 sera - on l'espère - une excellente cuvée du point de vue intérêt ferroviaire.

Le 150^e anniversaire de l'inauguration de la première voie ferrée du continent, combiné au 100^e anniversaire de la première ligne vicinale, seront le prétexte à diverses manifestations en maints endroits du pays, dont notamment en ce qui concerne la SNCB :

- la circulation simultanée de 2 trains-exposition visitant chacun une trentaine de gares, et présentant des maquettes et des modèles réduits;
- l'organisation de journées "portes ouvertes" dans 8 grandes gares du pays;
- des circulations commerciales assurées les week-end par la rame automotrice quadruple de 1935, en cours de restauration;
- enfin, celle que nous attendons tous : la vapeur, qui après 5 ans d'absence cruellement ressentie, refait surface de manière assez ... inattendue.

Nous sommes enfin en mesure de pouvoir vous révéler le programme établi-sous réserves de modifications, évidemment - des circulations de ces engins "Musée" pour l'année prochaine.

Qu'il est attristant de constater que les instances concernées de la SNCB perdent encore toujours un voile opaque sur ces manifestations, alors que la DB a déjà publié depuis plusieurs mois le programme COMPLET des festivités sur leur réseau !

Les héros de la fête seront, outre l'AM de 1935 restaurée dans sa livrée d'origine crème et bleue (!), la locomotive à vapeur 29013 (trop ?) bien connue des amateurs ...

C'est peut-être justement à cause du tassement d'intérêt manifesté par le public lors des dernières circulations vapeur en 1980 ("c'est toujours la 29013 !...") qu'une seconde (!) machine à vapeur viendra épauler la première l'année prochaine : la 12.004, la fameuse Atlantic carénée, présentée - froide - à l'occasion du festival vapeur à Mariembourg en 1978.

Pour la petite histoire, furent pressenties à l'origine comme seconde machine à être restaurées :

- la HL 64.045 (dont le surchauffeur était à remplacer complètement);
- la HL 10.018 (dont le foyer était à restaurer intégralement);
- et même la HL 1.002 (dont l'idée fut abandonnée pour des raisons plus obscures mais probablement moins techniques ...)

En tout état de cause, ne nous plaignons pas : cette deuxième locomotive à vapeur remise en état de marche contribuera certainement au plein succès de l'opération, même si elle risque de n'être engagée que sur des lignes au profil facile et avec des charges légères : la "type 12" était avant tout une locomotive de vitesse, et non une "Jeep" promue au tout-terrain comme la "type 29" ...

Voici donc - sous les réserves d'usage - le programme de ces circulations historiques pour l'année prochaine :

Date	Train vapeur (HL 12 ou 29)	Rame électrique de 1935
5 mai (1)	Bruxelles - Malines	Bruxelles - Malines
11/12 mai (2)	Bru - Malines	Bru - Malines
18/19 mai (2)	idem	idem
25/26 mai (2)	idem	idem
1er juin	Aerschot - Hasselt	Mons - St-Ghislain
8 juin	-	Luttre - Châtelet
9 juin	Jemeppe s/s - Flénalle	-
16 juin	-	Arlon - Marlois
22 juin	Liège - Seraing	-
6/7 juillet	Verviers - Spa	Knokke - Bruges
13 juillet	-	Blankenberge - Bruges
14 juillet	Trois-Ponts - Gouvy	» , »
20 juillet	-	Ostende - Bruges
21 juillet	Bastogne - Libramont	» »
10/11 août	Courtrai - Ypres	-
24/25 août	Dinant - Namur	Louvain - Aerschot
14 septembre	-	Louvain - Aerschot
15 septembre	-	Louvain - Malines
21 septembre	Le Louvière - Charleroi	-
28/29 septembre	Gand - Courtrai	Gand - Malines
12/13 octobre	-	Arlon - Luxembourg
18/19 octobre	-	Liège - Verviers

(1) La présence de SM le Roi Baudouin semble acquise à cette occasion, donnant ainsi un éclat tout particulier au coup d'envoi des manifestations du 150e anniversaire.

(2) Lors de ces 3 W-end et en cas d'exceptionnelle affluence, il a même été envisagé de faire circuler SIMULTANEMENT les 2 locos vapeur ! - Un conseil donc : soyez très nombreux ...

A toute ... vapeur 9/84.

COMMUNIQUE DE PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le mardi 4 septembre 1984, sous la présidence de Monsieur H. DE CROO, Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Il a approuvé un programme pluri-annuel de renouvellement, d'aménagement et de modernisation des installations de la gare de formation et de triage d'Anvers Nord.

Sous réserve de la ratification ministérielle, il a marqué son accord également pour l'exécution d'une série de travaux, notamment : l'extension du bâtiment du centre médical régional de Mons; le renouvellement des câbles téléphoniques entre les gares d'Ath et de Hal et l'établissement d'installations de signalisation pour la mise en service du nouveau poste de signalisation tout-relais dans cette dernière gare; la modernisation du bâtiment des voyageurs, l'établissement de rateliers à vélos et l'aménagement de la place de la gare de Munkzwalm sur la ligne Zottegem - Audenarde; l'érection de nouvelles installations d'éclairage extérieur dans les faisceaux "Berendrecht" du port d'Anvers; la soudure aluminothermique des rails sur les lignes du groupe de Hasselt; la pose de câbles d'alimentation et de téléphonie ainsi que la modernisation de l'équipement des passages à niveau sur la ligne Zottegem - Audenarde.

Compléments d'information sur la séance du Conseil d'Administration de la SNCB du 3 juillet 1984

- * De janvier à avril 1984, le nombre de voyageurs-km a diminué de 4,9 % par rapport à la même période de 1983.
- * En trafic marchandises, pour la même période, les tonnes-km ont augmenté de 17,2 %.
- * La Commission Interministérielle des chemins de fer sera appelée à émettre un avis sur la fermeture de la ligne Chênée - Battice.
- * L'électrification de la ligne Piéton - Manage, prévue depuis longtemps, mais où le trafic des voyageurs a été supprimé le 3 juin 1984 sera réexaminée au moment où le problème des priorités sera abordé.
- * Le démontage du tronçon Turnhout - Weelde frontière de la ligne 29 est approuvé. Idem pour le tronçon Binche - Peissant de la ligne 108.

COMMUNIQUE DE PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le mardi 2 octobre 1984, sous la présidence de Monsieur H. DE CROO, Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Il a décidé de faire procéder à une enquête qui sera effectuée auprès de dix mille personnes représentatives de la population du pays afin de connaître leur opinion au sujet de la nouvelle offre de transport des voyageurs introduite le 3 juin dernier et dont l'analyse des réponses vise à mieux adapter la desserte à la demande.

Il a marqué son accord aussi pour que les démarches nécessaires soient entreprises afin que la Société soit autorisée à confier l'exploitation du tronçon Termonde - Puurs comme ligne touristique de musée à une association privée.

Il a approuvé, en outre, sous réserve de la ratification ministérielle, l'exécution d'une série de travaux, notamment : l'aménagement de la plate-forme pour la pose d'une troisième voie à Jurbise, de manière à permettre une vitesse plus élevée des trains à la bifurcation vers Ath de la ligne Bruxelles - Mons; la construction d'un couloir sous les voies de la ligne Angleur - Marloie en vue de la suppression du passage à niveau n° 9 entre la rue d'Angleur et le complexe sportif à Esneux (Tilff); des travaux extérieurs de signalisation, en vue de centraliser la commande des signaux sur les lignes Libramont - Virton, Namur - Givet et Rivage - Jemelle; la pose d'un câble téléphonique pupinisé ainsi que des travaux d'adaptation et de remplacement d'installations de signalisation sur la ligne Bruxelles - Tournai; le remplacement sur la ligne Bruxelles Midi - Hal formation d'un pont sur la Senne à Forest par un pont-tube en béton armé; la construction d'abris-parapluie, de paravents et d'un abri pour voyageurs sur les quais de la gare de Waregem ainsi que l'établissement de parcs à vélos à proximité de celle-ci; la reconstruction du passage supérieur à la "Berglaan" à Anzegem sur la ligne Courtrai - Audenarde; le remplacement du passage supérieur de la "Pottebezemstraat", à Torhout, en vue du doublement de la voie Bruges - Courtrai.

Il a décidé, d'autre part, sous réserve de l'accord ministériel pour l'adjudication des travaux, l'aménagement d'un bâtiment de service existant afin de remplacer provisoirement le bâtiment des voyageurs à Alost pour permettre la modernisation intérieure de celui-ci, ainsi que la construction d'un nouveau bâtiment des voyageurs de la gare de St-Denijs-Boekel, avec l'aménagement de la place de la gare et l'établissement de parcs à vélos.

Autres décisions prises à cette réunion :

approbation de la déstandardisation et de la mise hors service immédiate de : - 7 autorails diesel série 40 triples
- locomotives électriques série 29. Elles seront vendues comme mitrilles après récupération d'organes et pièces réutilisables (compresseurs, pantographes...)

SOCIETE 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 30 octobre 1984, sous la présidence de Monsieur H. DE CROO, Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones.

Il a approuvé, sous réserve de la ratification ministérielle, la commande de 95 voitures, type coach, pour le trafic international des voyageurs, dont 35 voitures climatisées destinées aux longs parcours, et une autre de 200 wagons couverts pour le transport de coils en acier. Ces commandes procureront quelque 800 000 heures de travail à l'industrie nationale.

Il a également approuvé, sous réserve de la ratification ministérielle, l'exécution d'une série de travaux, notamment : divers travaux extérieurs de signalisation en gare de Libramont; l'aménagement d'une voirie entre les rues S. Guyaux et du Hocquet à La Louvière en vue de la suppression des passages à niveau nos 11 - 12 et 13 de la ligne Manage - La Louvière, ainsi que la pose d'une conduite d'eau industrielle et l'établissement d'une station de pompage; le renouvellement des tabliers métalliques de cinq passages inférieurs situés sur la ligne Dinant - Bertrix à Houyet afin d'y rétablir la vitesse normale de 90 km à l'heure; la peinture des parties métalliques des ponts "Prince Albert" et "du Luxembourg" à Namur; l'installation d'un équipement d'alimentation électrique de secours pour le centre de l'informatique à Bruxelles; la construction d'un nouveau bâtiment des voyageurs à Zele; la construction d'un couloir sous voies et d'abris-parapluie sur les quais en gare de Hasselt ainsi que l'établissement d'aires de parcage pour autos et d'un abri pour vélos du côté de la "Sporwegstraat"; l'établissement d'une aire de parcage, d'un abri pour vélos, de l'éclairage et des plantations à proximité de la gare d'Audenarde ainsi que des chemins d'accès vers la "Lindestraat"; l'établissement d'une aire de parcage et d'un abri pour vélos du côté sud de la gare de Termonde ainsi que d'une passerelle sur le "Vondelbeek" donnant directement accès au couloir sous voies existant; l'aménagement d'une aire de parcage pour autos du côté ouest de la gare de Zichem et l'installation de rateliers pour vélos; des travaux d'adaptation d'un couloir sous voies pour voyageurs à Denderleeuw; la pose de 13 voies supplémentaires aux faisceaux situés au nord de la darse Delwaide du port d'Anvers; l'équipement électrique des postes de sectionnement à Izegem et à Zedelgem; la pose de câbles de téléphonie et de chauffage des aiguillages le long du tronçon Termonde - Malines; la peinture des supports métalliques des caténaires des lignes Bruges - Courtrai et Denderleeuw - Grammont - Enghien ainsi que des faisceaux d'arrière-quai et Lillo à Anvers Nord.

Le Conseil a décidé la dépose des installations d'une série de lignes hors service ainsi que la fermeture de la ligne 38 à marchandises, Chênée - Battice.

NDLR

La décision de fermeture définitive de la ligne 38 Chênée - Battice est donc tombée, malgré les arguments des autorités locales. Merci, M. De Croc... !

NOUVELLES DE LA SNCV HAINAUT

* MATERIEL ROULANT1. entrées

- Une nouvelle BN, numérotée 6103, a été livrée et directement mise en service à la mi-juin. Il s'agit d'un véhicule entièrement neuf, les parties non accidentées de la première 6103, accidentée à la Côte le 7 avril 1981, ayant servi à reconstruire la motrice 6102.
- Le dépôt de Jumet a fait l'acquisition de deux locotracteurs diesel d'occasion en provenance de l'Höhenlimburger Kleinbahn (R.F.A.). Construits en 1960-61 par Orenstein & Koppel, ils portent les n° 25986 et 26149 et seront affectés aux services de manoeuvres et de dépannage.

2. mutations

9161	passée de	La Louvière	à	Charleroi
9170		Charleroi		La Louvière

3. déclassements

les motrices S 9056 - 9058 - 9091
 BN 6152 (qui sera cannibalisée)

* EXPLOITATION : Quelques précisions et modifications- Lignes 30-31

Des travaux de voies à Haine St Pierre (Pont Brogniez) et aux aiguillages dans le site propre Morlanwelz - Mariemont ont provoqué du 30 juillet au 19 août le détournement du 31 par l'itinéraire du 82 entre le Pont Brogniez et La Louvière (Drapeau Blanc) et la coupure du 31 entre Morlanwelz (Place) et La Louvière (Dépôt) du 27 au 31 août. Cette semaine-là, le service était assuré comme suit:

- tram 31 de Anderlues (Jonction) à Morlanwelz (Place)
- bus avec film SPECIAL et plaque bleue 30 de Morlanwelz (Place) à La Louvière (Dépôt)
- tram 31 de La Louvière (Dépôt) à Maurage

Le dernier service à remorque du royaume (effectué par la 9316) circule toujours, mais de façon irrégulière, sur le 30. Théoriquement, son horaire est le suivant (jours d'école, sauf mercredi après-midi uniquement) :

La Louvière 6H09 - Anderlues 6H56/7H10 - Bracquegnies 8H17
 Bracquegnies 14H39 - Anderlues 15H46/16H02 - Bracquegnies
 17H09/17H39 - La Louvière Dépôt 17H59

Mais il arrive fréquemment que l'on "oublie" d'accrocher la remorque ou qu'elle soit accrochée ou décrochée plus tôt.

- Ligne 57

Le seul 57 à aller jusqu'à Souvret est le renfort scolaire assuré par le dépôt de Trazegnies qui quitte le dépôt de Jumet à 16H00 vers Souvret Forrières qu'il atteint à 16H29. Arrivé là, il se rend à vide par le 41 jusqu'à Charleroi (Beaux-Arts) et effectue ensuite un dédoublement sur le 41. Par contre, le service cadencé roulant à l'heure le week-end et en période de vacances scolaires ne dépasse pas Courcelles (Trioux). La SNCV n'a pas jugé utile de corriger ses films ...

- Lignes 62-63

Le dernier 62 dans le sens SUD - NORD (Charleroi Sud 22H22 - Gosselies 22H43 en période scolaire) a été supprimé.

Gosselies Dépôt est toujours desservi par un renfort scolaire Fontaine l'Evêque - Gosselies Dépôt - Charleroi Sud le matin (qui circule depuis le 24 septembre 9 minutes plus tôt que selon l'horaire prévu, soit Fontaine 7H06 - Gosselies Dépôt 7H51 - Charleroi Sud 8H15) et par un autre renfort qui circule l'après-midi selon l'horaire suivant: Charleroi Dépôt 15H23 à vide jusqu'à Gosselies Monument 15H48 - Courcelles Trioux 16H04/16H12 - Gosselies Dépôt 16H30/16H32 - Courcelles 16H50 - Souvret Forrières 16H59 - retour à Charleroi à vide par la ligne 41, le tout s'effectuant généralement sous film SPECIAL.

- Ligne 82

Cette ligne circule toutes les heures en remplacement du 80 les week-ends et en période de vacances scolaires. Elle est limitée à La Louvière (Dépôt) le dimanche et en soirée, sinon elle circule jusqu'à Bracquegnies. C'est pour cette raison que la SNCV avait fait confectionner des plaques PROLONGE JUSQU'À BRACQUEGNIES (sur fond bleu) ... qui apparaissent toutefois très rarement.

- Lignes 87 - 88

Ces nouveaux films sont entrés dans les moeurs et les renforts scolaires de La Louvière ne circulent à présent plus sous film SPECIAL, mais sous film 87 ou 88 ... du moins dans le sens OUEST - EST. Dans le sens inverse, en effet, comme la plupart sont limités à BRACQUEGNIES et non à MAURAGE (comme indiqué sur les films), beaucoup de trams (surtout le 88) arborent dans ce sens le film 30.

- Lignes 89-90-93

Les quelques rares jours de canicule que nous avons connus en juillet ont provoqué des dégâts aux lignes aériennes et aux pantographes des BN assurant le 89 et le 90, si bien que ces services ont été à plusieurs reprises assurés par des types S et SJ.

Les renforts scolaires Anderlues - La Louvière et La Louvière - Trivières, effectués par une motrice BN du dépôt d'Anderlues circulant sous film 93, sont supprimés et remplacés par une navette La Louvière - Binche effectuant deux aller-retours le matin et un aller-retour l'après-midi (La Louvière 16H25 - Binche Kursaal 16H48/16H54 - La Louvière 17H17). Ces services sont assurés sous film 90 (parfois 93) avec plaque jaune LIMITE BINCHE et rebroussent à Binche Kursaal sur la voie de liaison.

Il ne reste donc plus comme "vrais" 93 que les voyages de début et de fin de service, ainsi que les deux navettes du samedi matin, qui circulent par ailleurs toute l'année, y compris en période de vacances scolaires (autre modification à l'horaire).

* FILMS

- Toutes les BN (y compris la 6103) sont à présent équipées de films.
- Lors du placement des nouveaux films sur les motrices traditionnelles (S, S métro et SJ) en mai dernier, il semblerait que certaines motrices aient été oubliées. C'est notamment le cas de la 9052 (actuellement au dépôt de Jumet) et de la 9157 (en service régulier à Charleroi).
- A partir de la mi-juin, la mention BEAUX ARTS a été (proprement !) effacée sur les films 80 des motrices de La Louvière. Le travail est actuellement terminé sur la grande majorité des motrices attachées à ce dépôt (avec quelques curiosités, comme la 9149 avec un film non corrigé et un film corrigé), mais les films des motrices de Charleroi n'ont pas été adaptés.

* DIVERS

Depuis le 5 septembre, la voie d'exposition BEAUX ARTS est occupée par une ancienne rame STIC (motrice 310 sans pantographe et remorque 12).

DOSSIER

Le renouveau du trolleybus
en Belgique

Le 11 septembre dernier, les firmes ACEC et Van Hool ont présenté à la presse le prototype d'un trolleybus articulé. Il s'agit d'un événement : la Belgique renoue enfin avec une longue tradition de construction des trolleybus en Belgique, tradition interrompue le 9 novembre 1971, lorsque le dernier trolleybus de la ligne 10 de la Stil rentra pour la dernière fois au dépôt liégeois de Cornillon (voir Trans-Fer hors série Le Pays de Herve en train, tram et trolleybus).

En hommage à d'éminents membres du GTF asbl passionnés par les trolleybus, nous vous présentons ce nouveau véhicule bi-mode, qui devrait circuler prochainement pour le compte de la MIVG à Gard, d'après une documentation aimablement fournie par ses constructeurs.

Les deux firmes belges, VAN HOOL, spécialiste en transport sur route et ACEC, spécialiste en traction électrique, ont mis en commun leur expérience et leurs efforts pour le développement d'une nouvelle génération de trolleybus.

Un peu partout dans le monde, le trolleybus bénéficie à nouveau et de plus en plus de la faveur des autorités et des exploitants, car il apporte des réponses très positives aux principales préoccupations actuelles : diversification des sources d'énergie, amélioration de la qualité de vie par la réduction du bruit et de la pollution, et réduction des dépenses par une fiabilité plus grande des équipements électriques et par la réduction de la consommation d'énergie.

Les firmes VAN HOOL et ACEC ont obtenu le soutien du fond des prototypes du Ministère des Affaires Economiques, pour l'étude, la réalisation et la mise au point de deux trolleybus, l'un à deux essieux et l'autre articulé à trois essieux.

Intéressée par la diversification des moyens de transport en commun, l'administration des transports a décidé d'implanter un réseau de trolleybus en Belgique, et une commande de la MIVG est attendue cette année encore.

Petite histoire du trolleybus

Le premier véhicule à propulsion électrique a été inventé en 1882 et le trolleybus vit le jour en 1911 à BRADFORD, mais il resta pendant très longtemps une expérimentation isolée. Dans les années 30, l'intérêt pour ce nouveau mode de transport apparaît partout dans le monde et les réseaux de transport urbain s'équipent de plus en plus en trolleybus. Dans plusieurs cas, surtout dans les villes de moins de 300.000 habitants, les réseaux des trolleybus ont remplacé des tramways : citons pour mémoire Anvers, Liège et Bruxelles.

Dans les années 55 à 60 les trolleybus furent remplacés par des autobus, en profitant du coût réduit du diesel et de l'exploitation indépendante des lignes aériennes, pour circuler dans les villes qui éprouvaient de grandes difficultés à s'adapter à la croissance rapide du trafic routier.

Mais l'histoire est un éternel recommencement. En 1973, suite à la crise pétrolière qui amène des augmentations importantes du prix du diesel et à la prise de conscience par la population de l'importance de la qualité de la vie, l'évolution s'inverse; lentement mais sûrement le trolleybus réapparaît, renouvelé, basé sur les techniques actuelles de la partie mécanique développées pour les autobus et les équipements modernes de traction électrique.

Tenant compte de ces éléments, le trolleybus retrouve sa place dans le transport en commun, parmi les autobus, les tramways et les métros.

Devant cette évolution, les firmes ACEC et VAN HOOL ont décidé de développer en commun un trolleybus, et ont obtenu le soutien du fond des prototypes du Ministère des affaires économiques, pour l'étude, la réalisation et la mise au point de deux trolleybus, l'un à deux essieux et l'autre articulé à 3 essieux.

A ce jour, les firmes VAN HOOL et ACEC ont étudié, fabriqué et testé en usine les sous-ensembles électriques et ont réalisé un prototype articulé, à trois essieux,

Ce prototype a quitté les halls de production en mai 1984 et a subi pendant un mois des essais de mise au point en Belgique, puis il a été exposé au Septième Symposium International du Véhicule Electrique Routier à Versailles où il s'est rendu par ses propres moyens grâce à son groupe diesel de marche autonome.

Début octobre, il sera inclus dans le parc des trolleybus de Solingen en RFA, afin d'assurer du service régulier pendant l'hiver prochain. Dès son retour en Belgique, au printemps 1985, ce véhicule sera adapté pour correspondre aux spécifications techniques de la MIVG.

Le trolleybus prototype sera mis en exploitation à Gand en juillet 85, pour une expérimentation pratique par le personnel de la MIVG (conducteurs, personnel d'entretien, etc...), et les voyageurs des lignes 30 - 31 entre Gentbrugge et le Centre. Les autres utilisateurs de la voie publique de Gand auront l'occasion de s'habituer à l'apparition du trolleybus dans leur ville. Une commande de la MIVG est attendue cette année encore pour fourniture en 1987 de la série de véhicules.

Avantages et inconvénients du trolleybus.

Le trolleybus est un véhicule destiné au transport en commun essentiellement urbain. Le métro lourd, le métro léger le tramway, le trolleybus et l'autobus diesel sont les actuels moyens de transport urbain et sont cités dans l'ordre décroissant :

- de l'investissement et de l'infrastructure nécessaire;
- de la capacité de transport (nombre de places offertes par heure pour un itinéraire donné);

Deux de ces modes de transport sont assez comparables, le trolleybus et l'autobus.

Il est donc amené à opérer un choix entre ces deux systèmes lorsque la capacité qu'ils permettent est jugée suffisante pour l'application envisagée.

Il est clair que le fonctionnement local et les conditions d'exploitation de chaque ville peuvent accentuer ou réduire l'impact des avantages et inconvénients que nous détaillons ci-après.

Parmi les avantages, nous pouvons signaler :

- a) Le trolleybus développe un couple moyen de démarrage supérieur à celui que l'on peut obtenir avec un autobus doté d'un moteur diesel, à puissance égale. Il en résulte que les démarrages se font avec une accélération moyenne plus élevée, ce qui assure une vitesse commerciale supérieure à celle de l'autobus, notamment sur les lignes urbaines à arrêts rapprochés, à ralentissements fréquents et à dénivellations importantes.
- b) Grâce au moteur électrique, le faible niveau de bruit et l'absence de pollution atmosphérique font du trolleybus un moyen de transport écologique qui peut contribuer efficacement à l'amélioration des conditions de la vie citadine.
- c) L'entretien d'un trolleybus est notablement simplifié par rapport à celui d'un autobus avec son moteur thermique et sa transmission.
- d) Le trolleybus utilise l'électricité comme source d'énergie qui peut être indifféremment produite à partir du gaz naturel, du charbon, de l'eau (énergie hydraulique) ou de l'uranium (énergie nucléaire) suivant l'intérêt économique du pays.

Signalons pour être complet, quelques inconvénients parfois énoncés à l'égard du trolleybus.

- a) Il est exact qu'à l'achat, le trolleybus coûte sensiblement plus cher que l'autobus de même capacité : cela est lié à la fabrication en petite série des équipements spécifiques du trolleybus, en particulier les organes électriques. Il n'y a en effet aucune comparaison avec la production en grande série des moteurs et transmissions destinés aux véhicules routiers.

... Il faut toutefois remarquer que l'équipement électrique du trolleybus a une longévité nettement plus élevée que celle des organes correspondants de l'autobus.

- b) Le coût des infrastructures intervient de façon significative dans les frais de premier établissement. Cet impact, sur le coût par voyageur-km, est évidemment d'autant moindre que la capacité de transport à assurer est plus élevée, mais il importe de tenir compte de la durée de vie particulièrement longue de ces équipements (plus de 30 ans).
- c) De par sa ligne aérienne le trolleybus est assujéti à un parcours fixe, et le choix d'un itinéraire est donc une décision importante.

Heureusement cette contrainte peut être assouplie par la présence d'un groupe de marche autonome dans le véhicule.

L'utilisation d'un tel groupe procure une grande souplesse de circulation en permettant de suivre les déviations imposées par des accidents ou des travaux de voirie, ainsi que de subvenir aux avaries inévitables du système électrique du véhicule lui-même ou du réseau aérien.

LE MARCHÉ.

Le marché du trolleybus sans être le plus important parmi ceux des transports en commun urbain, mérite cependant l'attention de l'industrie belge, qui doit concentrer ses efforts sur des créneaux de marchés de taille moyenne. Le parc mondial actuel, à l'exclusion des pays de l'est pour lesquels les chiffres ne sont pas connus exactement, se répartit de la façon suivante :

Europe Occidentale	2.600
Amérique du Nord	2.100
Asie	1.700
Amérique Latine	1.300
Afrique	100

Plusieurs villes ont un parc de trolleybus important, notamment :

Porto	101 trolleybus
Lausanne	150
Lyon	156
Athènes	201
Milan	216

Les villes à plus grande concentration sont :

Bukarest	600
Sofia	443
Mexico City	700 (il y a un projet d'extension de la flotte jusqu'à 2000 véhicules)

Le renouvellement de ce matériel constitue déjà un marché considérable. En plus, le regain d'intérêt dont profite actuellement le trolleybus a pour effet que plusieurs villes s'orientent vers l'extension du réseau et du parc existants et que d'autres villes optent pour de nouveaux réseaux de trolleybus.

Il est utile de remarquer que de nombreuses commandes de trolleybus ont été réalisées récemment, par exemple :

Arnhem, Nancy, Grenoble, Genève, Lausanne, Winthertur, St Gall, Porto, Coimbra, Milan, Rimini, Salzburg, Solingen, Helsinki, Bergen, Seattle, Mexique, São Paulo, Riberão Preto, Araraquara, Johannesburg.

Les études effectuées permettent d'estimer un marché accessible en trolleybus de l'ordre de 250 véhicules par an en 1984; ce marché est en croissance pour atteindre probablement l'ordre de 450 véhicules dans quelques années.

Le marché des trolleybus accessible pour nous, se situe surtout en Amérique Latine, au Proche et Moyen-Orient, en Afrique et en Asie. Il s'agit soit de renouvellement du matériel roulant et soit de réseaux entièrement nouveaux. Dans ce marché accessible plus de 25 villes ont des projets de trolleybus à l'étude, comme par exemple :

San José (Costa Rica), Santa Cruz (Bolivie), Campina, Curitiba, Belem, Rio de Janeiro, Santos (Brésil)

Téhéran, Ankara

Johannesbourg

Déli (Inde), Islamabad (Pakistan), Colombo (Sri Lanka)

Pour obtenir rapidement une part de marché significative dans le créneau qui nous est accessible, une référence nationale est indispensable.

La commande de la ville de Gand constitue l'atout de notre réussite.

L'association VAN HOOL - ACEC est capable non seulement d'offrir les véhicules, mais aussi les systèmes complets de trolleybus, y compris les installations fixes.

Caractéristiques du trolleybus AG 280 T Van Hool - ACEC

- Nombre de personnes transportées : 131 personnes, dont 46 assises;
- Vitesse de pointe : 60 km/h en charge;
- Hauteur du plancher : 680 mm, d'où accessibilité aisée;
- Suspension pneumatique intégrale;
- Troisième essieu directeur, d'où rayon de braquage réduit;
- Protection renforcée contre la corrosion;
- Hacheur à thyristor pour la traction et le freinage qui permet une réduction de la consommation, une diminution des frais d'entretien et la récupération d'énergie lors du freinage;
- Chargeur de batterie de conception électronique afin de réduire les frais d'entretien;
- Circuit d'entrée autorisant la circulation dans les deux sens sur la même ligne aérienne à une paire ;
- Groupe diesel électrique pour l'alimentation du moteur de traction en marche autonome;
- Ralentisseur électromagnétique par courant de Foucault;
- Double isolement avec dispositif de contrôle.

Photos vicinales de P.TORDEUR.

Les séries suivantes peuvent être commandées par versement anticipatif de 240,- FB. par série au compte 001-0306694-56 de P.TORDEUR, avenue Royers 146 à 9600 RENAIX. Veuillez svp indiquer clairement votre adresse ainsi que le ou les n° de série demandés; il m'arrive chaque fois des renseignements incomplets. Délais: pour la commande, 1 mois après parution de cet avis; pour l'expédition, dès que possible, à coup sûr en dehors de la période des fêtes.

n°36: lignes vicinales B, R, V, W et service N.
01 Pte.Hal, IO2I9+r./W "Braine" 30/6/63; 02 Ch.Wat.TE IO34I+r./V, IO/4/67; 03 id.I0027 MARCHANDISES 27/8/63; 04 id.autre endroit SIO08I+r "Braine" "Wavre" 27/8/63; 05 id.NIO462/E vers Espinette IO/4/67; 06 V.Chasseur satdn.+r/# "Braine" 30/6/63; 07 Vivier d'Oie crois.E et R IO/4/67; 08 TE IO34I+r/V 25/4/66; 09 A.v.-Emm.III IO326+r/V 25/4/66; IO Espinette terminus E NIO448 IO/4/67. Donc: nombreuses vues "Eugies" et "Standard" en service normal ainsi que l'unique vrai E de la journée.

n°37: tronçon Waterloo-Wavre, motr.S 9737 et IO067, intégralement le 26/2/63, paysage enneigé mais ensoleillé.
01 Limal Bourse; 02 Rixensart gare; 03 Rix.Pont; 04 Rix. Bourgeois (croist.); 05 idem autre sens; 06 Chapelle-St-L; 07 Lasne, avec dépôt; 08 Lasne dépôt rem.et motr.VT; 09 Mont.Gordon avec Lion Waterloo; IO Mont.Gordon, vers Braine.

n°38: souvenirs du Hainaut, motrices parfois + rem.diverses.
01 Boussu-B.Vedette croist.en tiroir 9+9; 02 Vedette croist. normal 7+7; 03 Boussu Place IO076/9; 04 B.Rte de Valenc.IO239 et rem.; 05 Petit-Wasmes 41006+r/l Barré; 06 Levant de mons S+I9405/90; 07 Bray; Waudrez; 09 Binche Poste croist.avec rem.; IO Binche tram descendant de la gare - 01, 03 et 04 30/8/68; 05 5/9/66; autres 6 et 7/9/67.

A l'occasion du Centenaire des Vicinaux en 1985, nous comptons réaliser un fascicule illustré sur les Vicinaux du Hainaut. Toute anecdote, photo exceptionnelle ou document remarquable (surtout motrices 2 essieux) est bienvenue à l'adressée indiquée ci-dessus. D'avance merci!

BIBLIOGRAPHIE

— Liège-Tournai de 1936 aux IC-IR par Louis DASSET

Edité à compte d'auteur chez Duculot SA, rue de la Posterie Parc Industriel à 5800 Gembloux. Un volume d'environ 220 pages format 16x24, papier couché mat 100 gr. Environ 50 photos. Sortie de presse : février 1985.

Souscription possible jusqu'au 31.12.84 : 495FB port compris (595FB après cette date) au compte 000-0752464-35 de Editions DUCULOT SA 5800 Gembloux, en vous recommandant du GTF asbl.

— Tram Magazine n° 34/35 (éditions AMUTRA)

Numéro spécial de notre consœur, consacré à l'historique complet et inédit des tramways urbains de Charleroi (trams werts des TEPC) de Jean de Meurs. 66 pages, photos nombreuses et cartes. Une brochure que tout passionné des trams se doit de posséder.

Commande par versement de 300FB port compris au compte 068-0528040-96 de AMUTRA asbl, avenue des Buissonnets 42 à 1020 Bruxelles en se recommandant du GTF asbl.

Effectif du matériel à marchandises des Chemins de fer Belges et des Chemins de fer concédés - années 1835 à 1926 - 4 volumes.

Nous avons le plaisir de vous annoncer la sortie de presse du livre retraçant l'évolution de l'effectif du matériel à marchandises des Chemins de fer de l'Etat Belge et des Chemins de fer concédés au cours de la période 1835 à 1926.

Ce travail a été réalisé par l'A.C. de Gentbrugge.

Comme introduction, le lecteur trouvera la représentation des premiers wagons à marchandises. Une série de tableaux synoptiques retrace ensuite l'évolution du parc des wagons durant les années 1835 à 1926, ce avec des annotations concernant les faits les plus saillants tels le nombre de wagons, les constructions, les démolitions, etc... et pour terminer, un tableau des adjudications du matériel à marchandises couvrant les années 1860 à 1926.

Le premier volume comprend 150 pages et est mis en vente dès à présent aux conditions suivantes :

Prix de vente : 275,-F TVA comprise.

Recueil du matériel à voyageurs à deux essieux de l'Etat Belge et des Réseaux concédés - 1835 - 1926

Après avoir rédigé le document concernant l'évolution de l'effectif du matériel à voyageurs de l'Etat Belge de 1835 à 1920 (1), nous souhaitions développer le sujet de façon plus approfondie.

Grâce à une recherche de l'Association de "Nijlpaal" à Malines, il a été possible d'établir un document par type de voiture.

Une fiche signalétique a été rédigée pour chaque voiture. Celle-ci comprend à la partie supérieure, une vue en élévation, en plan et de l'about du véhicule disposées dans un cadre au format A5. A la partie inférieure sont indiqués : l'ordre de construction, les numéros des séries de véhicules, le nombre, le constructeur, la tare, le nombre de places offertes et des observations concernant la numérotation.

L'ouvrage se termine par un tableau récapitulatif qui reprend la numérotation chronologique des séries des véhicules.

Aucune représentation photographique des véhicules n'y est reproduite, toutefois les dessins permettent de réaliser une maquette du véhicule à l'aide des trois vues.

Ce volume comprend 250 pages et est mis en vente dès à présent au prix de 400,-F TVA incluse.

Le volume concernant les véhicules à 3 essieux et à bogies, ainsi que les voitures ex-allemandes et le matériel de la Cour est en cours d'élaboration.

Il comportera 370 pages et sera vendu au prix de 500,-F.

On peut envisager un tiré à part du matériel de la Cour (2 80 pages 150,-F) si la demande est suffisante.

Quiconque, intéressé par ces documents, est prié de communiquer son nom et adresse au bureau 23.01 Bg section 63 Rue de France 89 à 1070 Bruxelles. Les intéressés recevront les indications nécessaires lors de la parution de l'ouvrage.

Livraison et paiement

Les possibilités suivantes :

- Achat du document contre paiement en espèces au guichet de la Direction A (Bureau des Renseignements des adjudications, rez de chaussée, Rue de France 89 à 1070 Bruxelles).
- Paiement par CCP sur le numéro 000.0249600.19 de la Direction A, Bureau 81.61 Rue de France 89 à 1070 Bruxelles.
- Au Musée du Chemin de fer, gare de Bruxelles Nord.

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

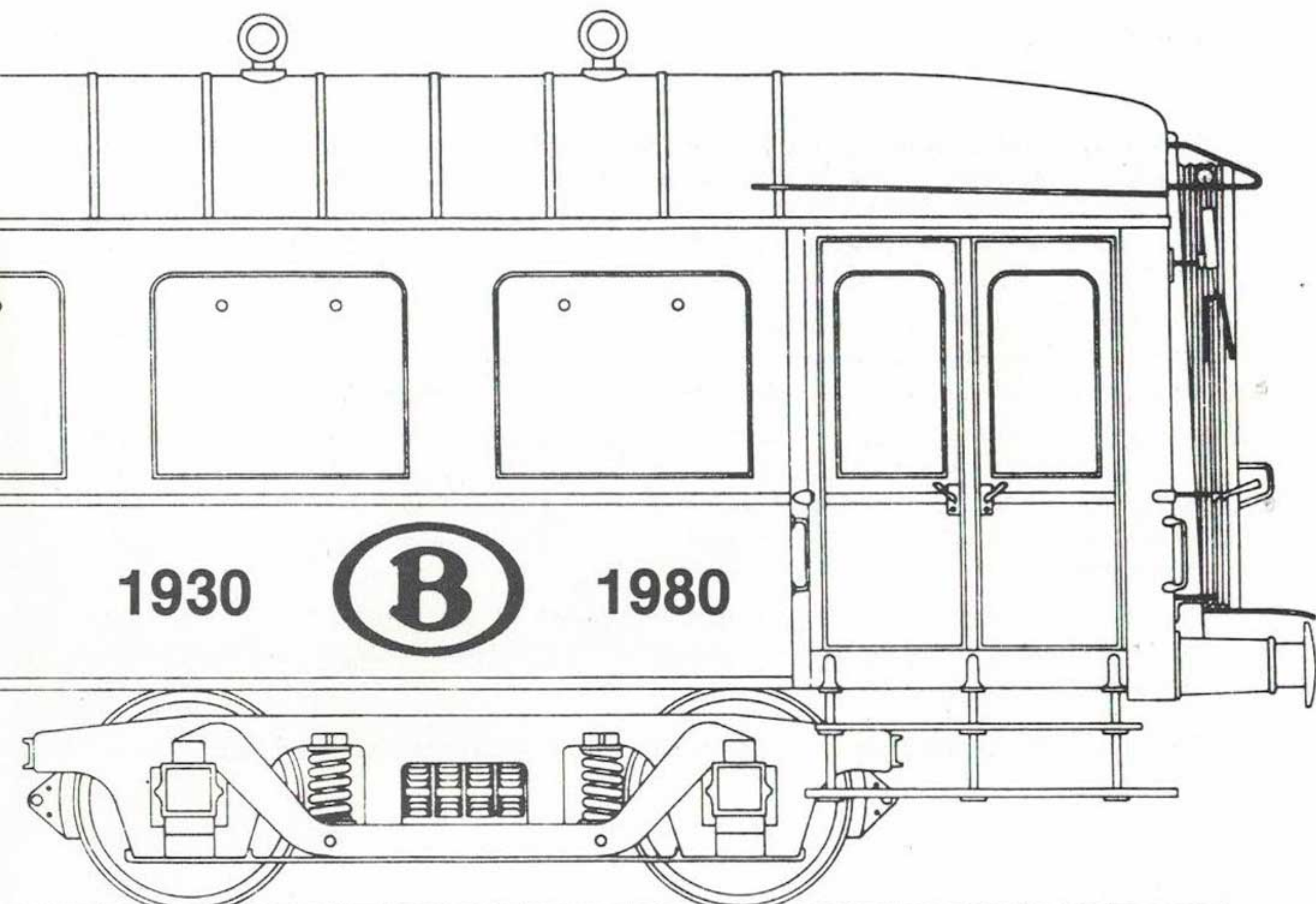
Prévenez-nous en nous demandant une nouvelle formule d'adhésion (joignez 2 timbres-lettre pour la réponse). Notre fichier étant informatisé, c'est la seule manière sûre de procéder.



ASBL

50 ANS DE TRANSPORT VOYAGEURS

50 JAAR REIZIGERSVERVOER



**TOME I
DEEL I**



ARBAC - KBVVS

Association Royale Belge des
Amis des Chemins de fer
Koninklijke Belgische Vereniging
van de Vrienden van het Spoor

**EDITEURS
UITGEVERS**

asbl - vzw

**TOME II
DEEL II**



GTF

Groupement belge pour la
promotion et l'exploitation
touristique du Transport
Ferroviaire

50 ANS DE TRANSPORT VOYAGEURS

Un ouvrage en deux volumes au format DIN A4 (210 x 297 mm).

papier blanc couché satiné 100 gr.,

reliure solide au fil de lin,

couverture attrayante en 2 couleurs.

TOME I par W. Pypen

Préface de Mr. E. Flachet, Directeur-général de la SNCB.

Après avoir retracé les grandes étapes de l'évolution du matériel, de 1926 à nos jours, et éclairé les principes des clefs de numérotation successives, l'auteur étudie en détail la morphologie de la voiture à voyageurs de l'ère moderne: dimensions et poids, châssis, caisse, organes de choc et de traction, équipements techniques, aménagements intérieurs.

Un chapitre est consacré au passé de nos grandes entreprises de construction de matériel à voyageurs: leur histoire et la part qu'elles ont prise dans la restructuration du parc au cours des 50 dernières années.

Suivent ensuite les études comparatives des grandes familles de voitures, sans en omettre le matériel spécial. La genèse de chaque type de véhicule est largement évoquée, au travers de l'évolution technologique des principes de conception. Les rames réversibles en particulier font l'objet d'une étude spécifique.

Après avoir évoqué les règles qui régissent la maintenance du matériel, l'auteur conclut en esquissant le visage de la voiture à voyageurs des prochaines années.

Quelque 320 pages agrémentées de plus de 350 photos et dessins.

DEEL I door W. Pypen

Voorwoord door dhr. E. Flachet, directeur-generaal bij de NMBS.

Na de grote mijlpalen in de evolutie van het materieel vanaf 1926 tot op heden te hebben overlopen en de principes van de samenstelling van de opeenvolgende nummeringen te hebben verklaard gaat de auteur zeer gedetailleerd in op de vormgeving van de moderne reizigersrijtuigen: afmetingen, gewicht, chassis, koetswerk, buffers, tractie-mechanisme, technische aspecten en binneninrichting.

Eén hoofdstuk wordt speciaal gewijd aan de grote constructiebedrijven van reizigersmaterieel: hun geschiedenis en hun aandeel in de hervormingen en aanpassingen van het park gedurende de voorbije 50 jaar.

Hierna volgt een vergelijkende studie van elk van de grote rijtuigenfamilies zonder uiteraard het bijzonder materieel te vergeten. De wordingsgeschiedenis van ieder rijtuigtype wordt breedvoerig toegelicht, doorweven met de technische evolutie in de opvattingen ter zake.

De trek- en duwstellen vormen een speciaal studieonderwerp.

Na de voorschriften in verband met het onderhoud te hebben aangehaald besluit de auteur met de blik op het reizigersrijtuig van de komende jaren.

320 bladzijden, opgesmukt met 350 foto's en tekeningen.

INSTRUCTIONS POUR LA COMMANDE.

Ces deux volumes sont indissociables; il n'est pas possible de les acquérir séparément.

Le tome I est disponible au choix en version française ou néerlandaise.

Le tome II est entièrement bilingue Français-Néerlandais, avec encart en allemand et anglais (**hors Bénélux seulement**).

La souscription d'achat de ces ouvrages est ouverte jusqu'au **01 février 1985**. Elle se fait au moyen du bulletin imprimé en page 4 de la présente.

Parution: au plus tôt le **01 juillet 1985**.

Suivant les dates de sortie de presse de chaque volume, ceux-ci pourront être expédiés séparément aux souscripteurs. Chaque association (GTF et ARBAC) assume seule la responsabilité du volume qu'elle édite.

Prix de souscription: **1.775 FB**. TVA incl. (+ frais d'envoi).

Prix de vente après le **01 février 1985**: **1.990 FB**. TVA incl. (+ frais d'envoi).

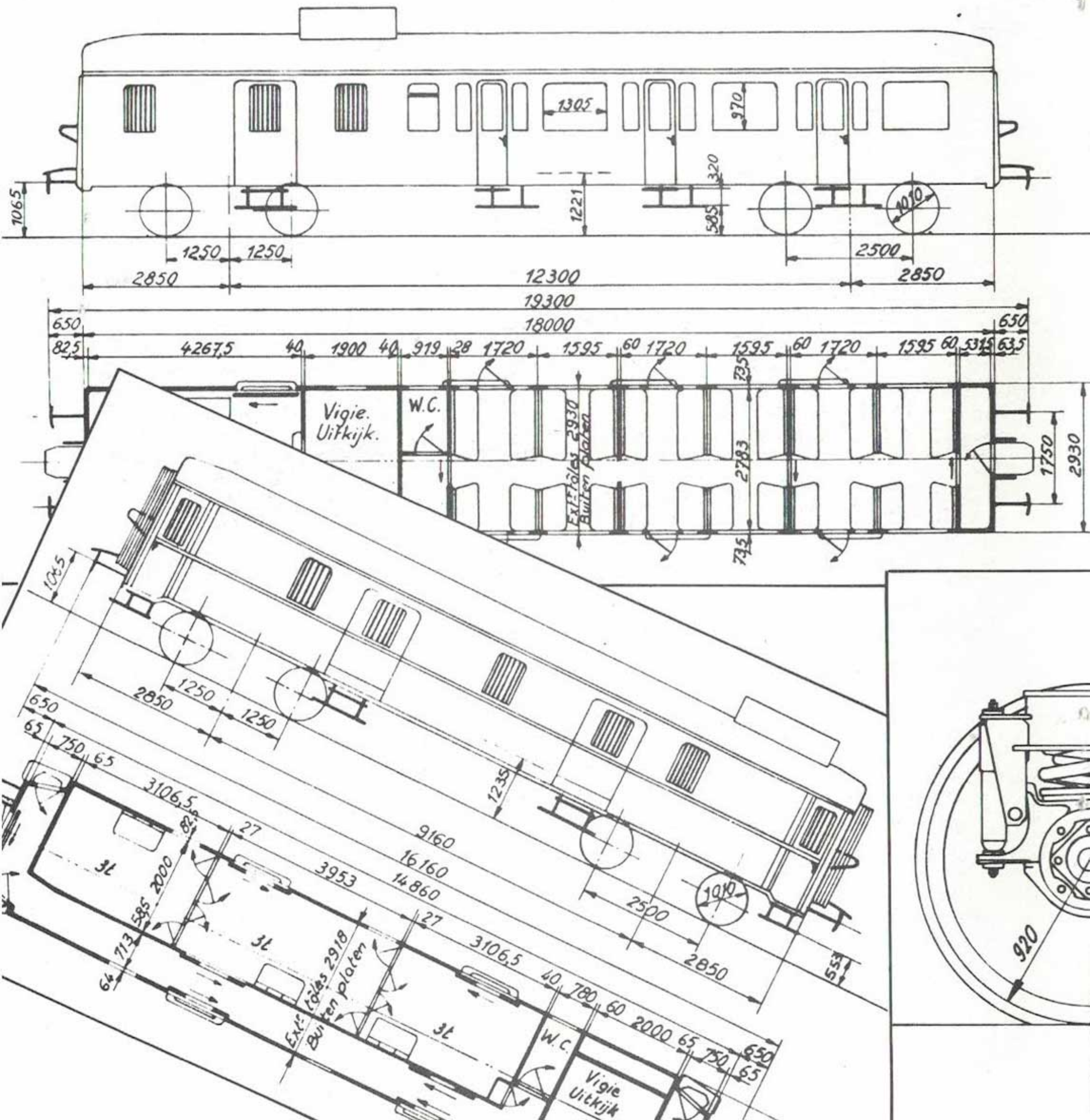
TIRAGE LIMITE !!

De 1929 à nos jours: la naissance et l'évolution du matériel métallique de la SNCB.

Deux associations et trois auteurs se sont unis pour produire en commun une encyclopédie réellement exhaustive de la voiture à voyageurs de l'ère moderne.

Ils vous proposent d'acquérir le fruit de plusieurs années de compilation d'archives et de recherches techniques. Deux volumes que tout curieux, tout amateur ferroviaire, peut-être aussi tout spécialiste, se doit de posséder.

KBVVS	vzw	centraal
ARBAC	asbl	gare ce
GTF	asbl	BP-BU



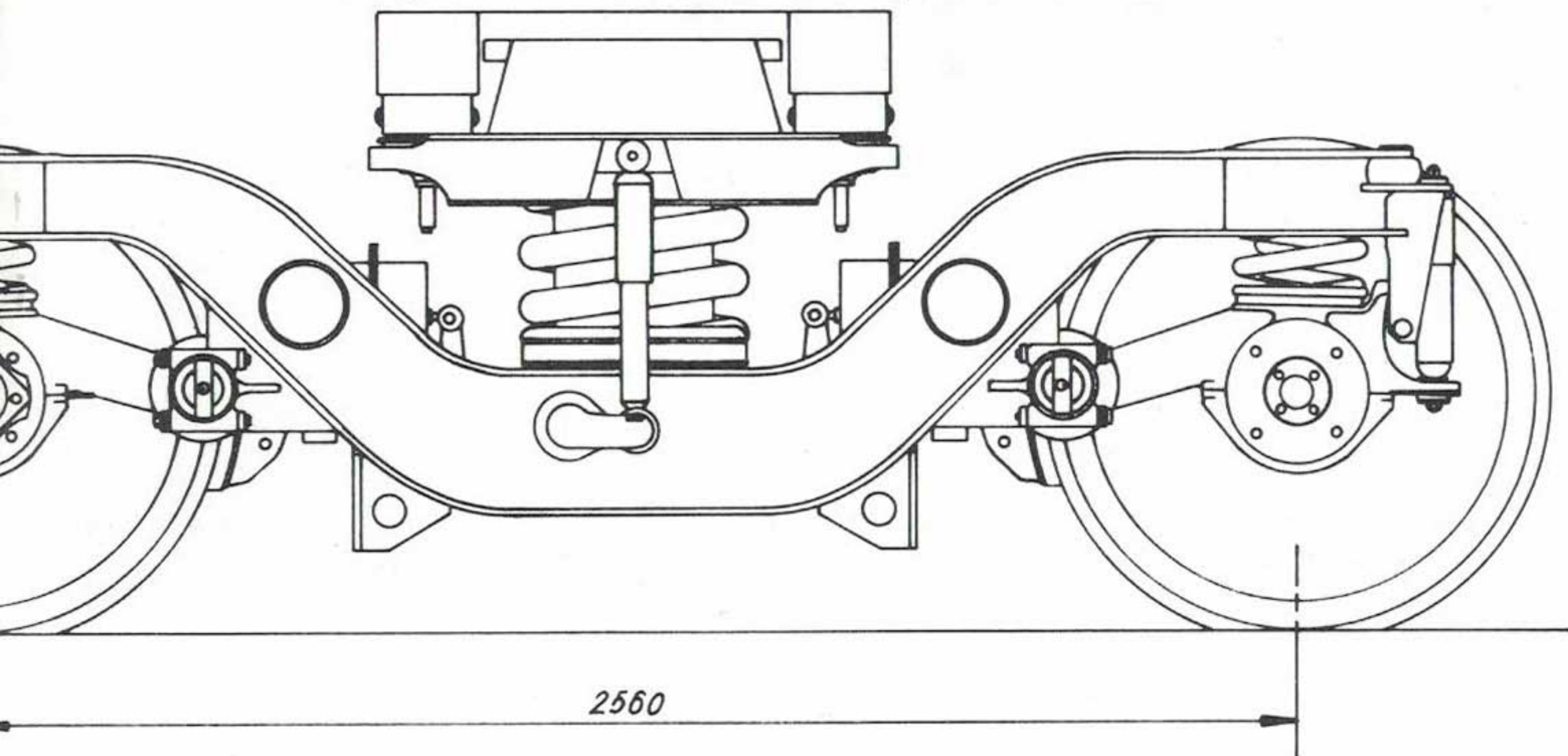
Het ontstaan en de evolutie van het metalen rollend materieel van de NMBS vanaf 1929 tot op onze dagen.

ation	1000	Brussel
rale	1000	Bruxelles
191	4000	Liège 1

Twee verenigingen en drie auteurs hebben hun krachten gebundeld om een encyclopedie op de markt te brengen over het metalen reizigersrijtuig.

Zij stellen u het resultaat voor van vele jaren opzoekingswerk in archieven en technische documenten allerhande.

Twee werken, die elke belangstellende, elke spoorwegfan, zelfs elke ingewijde zeker zou moeten bezitten.



50 JAAR REIZIGERSVERVOER

Een werk in 2 delen op DIN A4-formaat (210 bij 297 mm).
wit papier, satijn-glans,
stevige linnenband,
mooie tweekleurige omslag.

DEEL II door G. Close en M. Thiry

Voorwoord door dhr. J. Neruez, directeur van het NMBS-Materieel.

Dit tweede deel bestaat voornamelijk uit een uitgebreid overzicht en beschrijving van het geheel van het NMBS-materieel op draaistellen en in metaaluitvoering.

Eerst worden de typische kenmerken van de rijtuigen bestudeerd en uiteengezet in al hun details, aangevuld en verduidelijkt met meerdere foto's.

Het meest omvangrijke hoofdstuk ontleedt de verschillende versies en klassen (groepen) van rijtuigen. Deze analyse wordt voorafgegaan door een overzichtelijke tabel, die toelaat onmiddellijk elk type in het materieel te identificeren. Nadien wordt elk rijtuigmodel specifiek belicht met zijaanzichten, doorsneden, details van het interieur, opgave van de essentiële kenmerken en foto's, tot op heden nooit eerder gepubliceerd.

Talrijke gedetailleerde tabels geven u de constructiedata en buitendienststelling evenals het stamboeknummer en de opeenvolgende transformaties van elk onderdeel van het rijtuigenpark.

De draaibare onderstellen worden beschreven in een speciaal hoofdstuk, opgevat in dezelfde geest als het vorige.

Tot besluit zal een algemene index van de nummering de lezer toelaten hierin onmiddellijk en zonder problemen zijn weg te vinden.

Dit tweede deel wil voor alle geïnteresseerden en modelbouwers als het ware een bijbel zijn van al het geslept rijtuigenmaterieel.

450 bladzijden, met meer dan 500 foto's en 220 materiaalplannen.

TOME II par G. Close en M. Thiry

Préface de Mr J. Neruez, Directeur du Matériel de la SNCB.

Le tome II consiste plus spécialement en une vaste synthèse iconographique et descriptive de tout le matériel métallique à bogies de la SNCB.

Le marquage des voitures est tout d'abord étudié et explicité dans ses moindres détails, photos à l'appui.

Le volumineux chapitre analytique des différentes versions et familles de voitures débute par une table de repérage, permettant d'identifier à coup sur le type de matériel.

Ensuite chaque modèle particulier de véhicule est évoqué sur une double page: photos pour la plupart inédites, plan coté avec détail des aménagements intérieurs et fiche d'identité mentionnant les caractéristiques essentielles. De nombreux tableaux détaillés fournissent les dates de construction et de mise hors service, ainsi que les immatriculations et transformations successives de chaque unité du parc.

Les bogies sont décrits dans un chapitre particulier, traité dans le même esprit que le précédent.

Enfin, un index général des numéros de voitures permet d'orienter le lecteur qui ne disposerait que de ce seul renseignement.

Le tome II devrait constituer, en matière de matériel remorqué du service voyageurs, la bible de tout modéliste en mal de construction!

450 pages, plus de 500 photos et 220 plans du matériel.

HOE BESTELLEN ?

De 2 werken vormen één geheel; het is niet mogelijk ze zich afzonderlijk aan te schaffen.

Het eerste deel is beschikbaar in het Frans of in het Nederlands.

Het tweede deel is volledig tweetalig Frans-Nederlands met Engelse en Duitse aantekeningen.

De intekening op deze werken kan gebeuren tot **01 februari 1985**.

Men gebruikt hiervoor het gedrukt formulier op blz. 4.

Datum van uitgifte: op zijn vroegst **01 juli 1985**.

Bij het van de pers komen van elk deel zullen ze afzonderlijk gezonden worden aan diegenen, die intekenden.

Iedere vereniging (GTF en KBVVS) neemt de verantwoordelijkheid voor het deel, die zij uitgeeft.

Intekenprijs bij voorinschrijving: **1.775 BF**. BTW incl. (+ verzendingskosten).

Verkoopprijs na **01 februari 1985**: **1.990 BF**. BTW incl. (+ verzendingskosten).

BEPERKTE OPLAGE !!

