



trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

N° 4 - AOUT 1978 - : 20 FB

BULLETIN DU GTF asbl

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

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)

Sommaire de ce bulletin

Nouvelles de la SNCB

infrastructure	3
matériel de traction	4
exploitation	6
travaux programmés	8
nouvelles d'Ardennes et Gaume	8
nouveautés du service d'été	9

Activités du GTF

sur les Vicinaux de Charleroi avec nos amis allemands	12
propos ferroviaires sur l'Entre Sambre et Meuse	14
bibliographie - GTF-distribution	19
agenda des expositions	21

Le GTF asbl remercie vivement toutes les personnes qui ont participé à la création de ce numéro.

Rédaction : P. AUGUSTE P. AUGUSTIN H. ARNEN P. BECKERS J. SPA
M. LAMSON P.G. MARX R. MARGANNE G. CHADREUX

Coordination : R. MARGANNE

Montage et expédition : Mr et Mme L. DE GREEF

Toute correspondance relative à Trans-Fer doit être adressée
à GTF asbl BP 191 B-4000 LIEGE 1 (Belgique)

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

L'INFRASTRUCTURE

Ligne 26 : création d'un nouveau point d'arrêt à Haren le 28/5/78 situé entre Bordet et Machelen (Bt)

Ligne 36 : tronçon Liège Guil - Ans (sens de la montée, voie normale) : depuis le 25/5/78, la vitesse de montée des plans inclinés, autorisée à 80 km/h entre la sortie de Liège Guil et Montegnée, est portée à 100 km/h entre la sortie de Liège Haut-Pré et Montegnée. Au delà de Montegnée, la vitesse autorisée reste 100 km/h jusqu'à la sortie d'Ans, où le 140 km/h, vitesse de référence de la ligne, est autorisé.

Ligne 53 : une signalisation automatique pour signalisation à contre-voie est mise en service à la date du 21/5/78 entre Muizen block 10 et Haacht block 23. Cette dernière phase achève la modernisation du tronçon Mechelen-Leuven de la ligne 53. En effet, l'automatisation de nombreux PN et l'instauration du block automatique lumineux, substitué au block lumineux à voie fermée, était le premier pas de la modernisation de la signalisation de cette ligne. Les seuls postes de block restant en service sur le tronçon Mechelen-Leuven sont le block 10 à Muizen (Formation) dont la zone d'action s'étend de la bifurcation Ever à la bifurcation Prinsenhoeck sur la ligne 27B, le block 23 à Haacht où il est possible de passer en contre-voie, et le block 12 à Leuven Formation qui contrôle la bifurcation Dijslebrug vers Hasselt (ligne 35) et l'entrée de Leuven Formation.

Ligne 66A : un A.R. du 22/4/1978 (moniteur du 10/5/78) autorise le démontage du tronçon Ingelmunster-Wielsbeke de la ligne Roulers - Waegem.

Ligne 75 : suppression des points d'arrêt de Machelen (leic), Olsene et Zulte le 28/5/78.

Ligne 125A : à partir du 25/5/78, le ralentissement à 60 km/h du tunnel d'Ougrée va être remplacé par un ralentissement à 40 km/h.

Ligne 130 : dans le cadre de l'augmentation du nombre de voies entre Charleroi (Sud) et Châtelaineau-Châtelet, une troisième voie sera mise en service à partir du 28/5/78 entre Montignies (Fora.) et Couillet (Centre).

Lignes 124, 124A, 125, 130, 130A, 161 : celles-ci sont adaptées pour la circulation de voitures "Eurofima" remorquées par locomotives électriques. Les trains 330/331 ne sont cependant pas équipés en matériel Eurofima contrairement aux prévisions annoncées dans Trans-Per n° 3.

Ligne 132

Le Point d'arrêt de Roly (desserte du lac de Roly) n'est plus desservi par les trains réguliers. Il avait été créé à la saison d'été 1977. Cependant, un trains spécial est organisé cet été encore au départ de la Flandre vers Roly.

Ligne 122

Le 1/6/78, la gare de Balegem (Dorp) est fermée au trafic de détail.

Ligne 142 : les sections Eghezée-Ramillies et Ramillies-Firlemont de la ligne 142 sont démontées (23/10/77). A noter qu'une photo de la gare de Ramillies du temps de la vapeur est publiée dans l'Aide-Mémoire n°1 publié par notre association.

L'E MATEREL DE TRACTION

Locomotives série 18

On sait que la SNCB possède 6 locomotives de type 18, semblables aux CC40100 de la SNCF. Deux modifications vont prochainement être réalisées sur ce matériel.

Livrée: ces locomotives n'échapperont pas à l'épidémie de jaune qui ravage les engins moteurs de la SNCB. Il n'est bien sûr pas question de toucher aux parties de la carrosserie en acier inoxydable. Cependant, dans un souci d'uniformisation avec les locomotives d'autres séries, il a été décidé que les parties peintes actuellement en bleu foncé (carénage avant, bande latérale) seront à l'avenir peintes en jaune.

Veille automatique: on sait que tous les engins de ligne de la SNCB sont équipés d'un dispositif de veille automatique. Le système en question permet de contrôler la vigilance du conducteur et d'arrêter le train en cas de défaillance de celui-ci. Les locomotives de la série 18, de conception française, étaient équipées à l'origine du dispositif de veille automatique de conception SNCF. Celui-ci comprenait deux pédales, un cerclo au manipulateur de traction, ainsi que des contacts au levier de commande du klaxon. Ce système permettait au conducteur de conduire debout ou assis, en appuyant sur les pédales ou en serrant le cerclo. Après 60 secondes, un réarmement est nécessaire et annoncé par un ronfleur. Toutefois, si, durant l'intervalle de 60 secondes, le conducteur klaxonnait, passait un cran de traction ou coupait celle-ci, le système était à nouveau réarmé : la SNCF considérait que l'exécution de ces gestes intelligents était une preuve de vigilance. Il résultait de cette conception que le conducteur qui actionnait souvent le manipulateur de traction pouvait par exemple effectuer le parcours Liège-Paris sans devoir réarmer la veille automatique.

Ce système, par ailleurs très fiable, n'est plus accepté par la SNCB. Dans un souci d'uniformisation avec les autres séries, le système est remplacé par le dispositif de veille automatique temporisé à pédale à zone d'équilibre, typique de la SNCB. Dans ce système, la pédale à 3 positions doit être maintenue en position d'équilibre durant la conduite du train et doit être réarmée par enfoncement toutes les 60 secondes à l'appel d'un ronfleur. Actuellement, cinq locomotives sont modifiées. La sixième le sera lors du passage en grande révision en septembre 78.

Roger Thiry
avril 78

Locomotives série 27

Le cahier de charges de ce nouveau type de locomotive est en cours d'élaboration et sera en principe terminé au courant du 1er semestre 1978. Il s'agit de machines BoBo d'une puissance uniholaire de 5500 chevaux, équipées de hacheurs à thyristors. Extérieurement, elles ressembleront aux locomotives série 20. La série 27 sera la base du parc de traction électrique SNCB de la prochaine décennie. Si les crédits sont libérés, la SNCB espère pouvoir passer commande d'une première tranche de 30 unités avec mise en service au plus tôt en 1980. (Information Ferro-Flash). D'autre part, nous apprenons qu'il serait question de constituer avec ce type d'engin et de nouvelles voitures M4 pour trafic intérieur, des rames réversibles électriques.

Locomotives série 29

L'arrivée de ces nouvelles locomotives série 27 entraînera la mise à la retraite définitive des locomotives série 29 (ex-101) en 1980/81. Ces dernières sont actuellement rémisées sans emploi suite à la baisse du trafic marchandises. Certaines sont dépourvues de batteries, de compresseurs ou même de moteurs. (Information Ferro-Flash). D'autre part, nous apprenons que les locomotives de ce type qui seraient encore en ordre de marche seraient vendues au South African Railways. Cette information est donnée sous toutes réserves.

Locomotive 5001

Cette locomotive ex-200.001, prélevée sur la série 51 et équipée d'un moteur de 4000 ch est actuellement garée à l'ATD Latour et est rayée du parc moteur depuis la fin 1977. (information Ferro-Flash)

Locomotives série 52/53/54 (ex-202-203-204)

Ces locomotives recevront prochainement, dans le cadre d'une modernisation, un poste de conduite semblable aux séries 51, conduite à gauche au lieu de droite. (G. RADELET.)

Locomotive 6002

Dans le courant d'avril 78, l'ATD Kinkempois a vu partir cette locomotive prototype (extérieurement semblable aux série 51, mais plus courte). C'était le seul prototype à avoir conservé sa livrée d'origine verte avec large bande jaune en bas de caisse. Cette locomotive subit une grande révision à l'AC Salzinnes. A sa sortie de révision, elle sera mutée à St-Ghislain, en échange de la 6065 qui est désormais propriété de Kinkempois.

Du côté des automotrices

- * L'automotrice 094 est sortie de l'AC Malines munie de doubles phares et d'une nouvelle décoration : les deux faces d'extrémité sont peintes en jaune, sauf le bord des soufflets qui reste vert. A hauteur des phares, deux fins traits horizontaux verts divisent l'avant en trois bandes jaunes. On peut la voir circuler entre autres sur les lignes 31 et 125.
- * Les automotrices quadruples, actuellement absentes du groupe de Liège (sauf essais et trains spéciaux) feraient leur apparition sur ce groupe en 1979.
- * commande de deux nouvelles tranches d'automotrices doubles de la SNCB : 26 unités type 1978 (n° 731-756) et 26 unités type 1979 (n° 757-782) : ces automotrices ressembleront aux séries précédentes.
- * définition d'un nouveau type d'automotrices doubles "break" actuellement en cours : étude nouvelle de silhouette avec participation d'un designer, conception nouvelle de la traction, du freinage et des aménagements intérieurs (entre autres revient le sempiternel problème de la SNCB : 4 ou 5 places de front en 2e classe). Ces automotrices ne seraient pas compatibles avec les séries précédentes (à suivre...)

calendrier des prochaines machines repeintes en jaune à la SNCB

série	16	20	22	23	25	26	51	53	55	59	60	62	NOMBRE
	2	2	1	9	0	3	8	0	3	5	11	0	peintes
	0	0	0	1	0	3	2	1	1	2	3	1	en cours
	1	0	5	3	1	3	8	1	3	5	8	1	prévues d'ici fin 78

Du côté des automotrices, 20 transformations du type 730 sont prévues d'ici fin 78.
Du côté diesels de manoeuvres, à part la 8516 d'Anvers Dam, qui ne semble pas avoir donné satisfaction, rien de précis n'est prévu.

L'EXPLOITATION

Ligne 34 : à partir du 28 mai 78, par suite du remaniement des roulements des dépôts de Hasselt et de Louvain, certains trains assurés par des rames réversibles M1 seront tractés par des locomotives non compatibles à la réversibilité : séries diesel-hydrauliques 64 et 65 entre autres. Les locomotives doivent donc être remises en tête à chaque voyage.

Ligne 40 : les fourgons générateurs sont temporairement retirés de la circulation sur cette ligne de même que sur la ligne 42 par suite de la belle saison.

Ligne 125 Arrêt à Huy Nord des trains Liège-Paris

Dans l'indicateur officiel des trains de service intérieur, seuls les trains 330 et 331 font encore arrêt à Huy Nord.

Par contre, le fascicule des relations internationales édité à la même date mentionne l'arrêt des trains 242-330-240-234-246 vers Paris et 247-241-331-243 vers Liège.

Cette discordance entre deux documents officiels s'explique par le désir de la SNCB de supprimer cet arrêt. Toutefois, des actions de presse et des interventions parlementaires ont eu lieu. Après un temps d'hésitation qui a conduit à cette discordance, la SNCB semble avoir gain de cause puisque les bureaux de renseignements signalent que l'horaire du service intérieur est seul d'application. La position consistant à supprimer l'arrêt de Huy est difficilement compréhensible dans la mesure où de nombreux autres arrêts, particulièrement en France, ont des durées nettement exagérées...

Fourgons EUROFIMA

A partir du 17/5/78, les trains 313/312, 319/318, 325/322, 321/324, 323/326 sont prévus avec ce nouveau matériel. Nous reviendrons sur ce nouveau matériel ultérieurement, afin d'en donner entre autres une description complète.

VOITURES M4

On prévoit la mise en service des premières voitures M4, nouvelle génération de voitures voyageurs de service intérieur, au changement d'horaire 1979. Les gares dépôts de Bruxelles Midi, Liège et Namur pourraient en recevoir (prévision actuelle dans rame FL M154 trains 804-709-814-719 et rame FBM K135 trains 888-777)? Ces voitures sont incompatibles avec les voitures M2. Mais dans un premier temps, elles rouleront en formant deux groupes de voitures avec des M2 ou des K, chaque groupe étant desservi par un chef-garde. Nous reviendrons sur ce matériel dès qu'une documentation sera disponible, ou dès que notre équipe de rédaction aura pu les inspecter.

Essais de vitesse avec wagons de marchandises

Le 31/5/78, un train composé de la locomotive 5404, la locomotive la voiture de mesures n° 11, 2 wagons plats à bogies type 3514D1 (Rlmms) et une voiture AB K1 a circulé en régime P 120 km/h de Namur à Chertal. Le 1/6, la même rame remorquée par loco série 20 a effectué 6 trajets Namur Huy et retour en circulant à 8/90 km/h, 100/110 km/h et 120 km/h.

P.A., F.B., H.A., R.M., R.T.

L'EXPLOITATION

Circulation d'engins moteurs étrangers sur le groupe de Liège

Outre les sections frontières Visé-Maastricht, Montzen-Aachen W., Welkenraedt-Aachen Süd, Raeren-Walheim, Gouvy-Trois-Vierges, où on rencontre fréquemment des engins moteurs des deux réseaux, les parcours suivants sont régulièrement prévus avec du matériel moteur étranger. La mention Ad/Ae signifie que l'engin étranger est conduit par un conducteur SNCB. Dans les autres cas, il s'agit d'un conducteur du réseau propriétaire. Nous pensons faire plaisir aux photographes en publiant la liste de ces parcours.

- LIGNE 37 - services assurés par loco. polycourant E.184 DB
- TEE 32 Aachen 17.39 - FL (=Liège Guil) : 19.18 (Ae FL)
 - N67 TEE 41 FL 22.20 - Aachen 22.00
 - R67 241 FL 21.43 - Aachen 21.32

 - N67 TEE 40 Aachen 7.54 - FL 9.32 (Ae FL)
 - R67 234 Aachen 9.25 FL 11.09
 - TEE 33 FL 11.58 Aachen 11.38

LIGNE 40 : sauf les trains 297-296-3237 et Train-Auto-Couchettes, remorqués par locomotives diesel 55 ou 60 de Kinkempois, tous les trains de voyageurs sont assurés par autorails NS ED1.

LIGNE 42 - services assurés par locomotives diesel 1800 CFL (similaires aux loco SNCB série 55, mais utilisation en unités multiples impossible suite à couplage différent des moteurs)

- 172 Luxembourg 10.14 - FL 12.45
- 297 FL 15.41 - Lux. 18.35

- 49249 Lux. 21.59 Kinkempois 2.52 (Ad Gouvy)
- N67 allège 804 : FL 4.27 Ans 4.34
- N1 allège 806 : FL 6.21 Ans 6.28
- R1 LZ 8555 : FL 4.40 Rivage 5.12
- R1 8555 : Rivage 5.54 FL 6.32
- 173 FL 8.02 - Lux. 10.35
- 296 : Lux. 13.57 - FL : 16.27
- 175 : FL 18.49 - Lux. 21.15

- 174 : Lux. 20.23 - FL : 22.55
- à vide FL 23.02 - Visé 23.21
- N7 47244 Visé 1.25 vers Lux.
- R7 47240 Visé 0.41 vers Lux.

LIGNES 125-130-130Bis - services par CC40100 polycourant SNCF (=série 18 SNCB)

- 235 Paris 22.40 FL 2.16
- 232 FL 6.09 Paris 9.40

- 331 Aulnoye 21.40 FL 23.39
- FL 2.09 Paris 6.50 (242)

- 243 Paris 23.40 FL 5.19
- 330 FL 7.00 Paris 11.15

- 247 Aulnoye 11.24 - FL 13.24
- 246 FL 18.57 - Paris 22.59

note : chaque tiret indique un service complet assuré sur 1 jour. Ces indications sont valables pour le service d'été 1978.
N67 = supprimé le samedi/dimanche R1 = roule le lundi
R67 = roule " " N1 = supprimé le lundi
FL = Liège Guil. en code télégraphique SNCB.

TRAVAUX PROGRAMMES

Réunion du Conseil d'Administration du 28 avril 1978.

Renouvellement des installations d'éclairage extérieur des faisceaux des gares de formation de Kinrois et de Stockem ; établissement d'un système de liaisons téléphoniques à courants porteurs pour les communications entre Namur et Charleroi, Namur et Bruxelles, Charleroi et Mons ; adaptation des caténaires sur la ligne Vilvorde-Hal ; transformation du bâtiment des voyageurs de la gare de Lierre ; établissement d'un réseau de liaisons radiophoniques dans les installations de la gare d'Anvers Bassins et Entrepôts, l'adaptation des installations d'éclairage dans la division des voitures de l'atelier central de Malines ; renouvellement de câbles d'alimentation d'énergie dans les dépendances de Louvain.

Réunion du 26 mai 1978.

Etablissement de l'installation de l'éclairage et de la force motrice dans la nouvelle gare de Deinze, l'aménagement des voies, côté Louvain, de la gare de Diest, les travaux de signalisation sur le tronçon Louvain-Holsbeek de la ligne 35.

Acquisition de 13 wagons-grue à commande hydraulique devant permettre entre autres la vérification des ponts-bascule.

Commande d'une deuxième voiture bar-dancing. Modification d'un fourgon RIC en voiture bar équipée d'une cuisine.

Enfin, on a évoqué le problème créé par le refus de la SNCF d'électrifier la ligne Blandain-Lille comme prolongement de l'électrification Tournai-Blandain (ligne 94bis). Cependant, la SNCF marque son accord pour électrifier la section de ligne Lille-Tourcoing comme prolongement de la ligne Mouscron-Tourcoing (NDLR : il reste aussi le problème de l'équipement de Tourcoing en gare bicourant : nous avons entendu dire que la SNCF refusait l'utilisation du 3000 volts SNCB à Tourcoing et préconisait une gare bicourant 15 Kv - 1500 v continu, où les engins belges circuleraient à demi-puissance.)

actualités diverses

ARDENNES ET GAUME

Ligne 162 : mise en service prochaine des deux nouvelles sous-stations de Marbehan et Hatrival. Les lignes Unerg 70 kV qui serviront à leur alimentation sont actuellement en construction. Travaux préparatoires en vue de la construction d'un nouvel ouvrage d'art au dessus de la RN 28 à Recogne.

Suppression du point d'arrêt de Verlaine au 28/5/78. Travaux de modification de la signalisation en gare d'Arlon.

Ligne 165 : au 28/5/78, suppression des points d'arrêt de Saint-Remy, La Hage et les Epioux. Pour ces deux derniers, il subsiste des postes de block. Les temps de parcours des autorails qui desservent cette ligne sont diminués de quelques minutes.

Ligne 155 : modifications au plan des voies de la gare de Lamorteau.

Ligne 163 : réfection de quelques ouvrages d'art entre Gouvy et Bovigny. Suppression, au 28/5/78 de quelques points d'arrêt : Ourt, Rosières, Villeroux entre Libramont et Bastogne. Les temps de parcours des autorails qui desservent cette ligne sont diminués de quelques minutes.

Ligne 42 : érection à Gouvy d'un bâtiment préfabriqué en vue de la démolition et de la reconstruction de la gare. Démontage à Gouvy des anciennes installations mécaniques d'aiguillages et de signalisation, installations supprimées à l'automne dernier. Relèvement de la vitesse à 80 km/h entre Cierreux BK71 et Trois-Ponts excepté la courbe située après le PN 11 (Rencheux) où la vitesse est maintenue à 70 km/h, après le remplacement des appareils de voie à la sortie de la gare de Vielsalm côté Trois-Ponts.

Travaux de remplacement des appareils de voie et de modernisation de la signalisation à la sortie de la gare de Trois-Ponts côté Rivage.

P. AUGUSTIN
8 juin 78

Nouveautés dans l'indicateur. Service d'été 1978

Extrait de
Rail-Info
avril-mai 78

Le nouvel indicateur officiel de la SNCB, dont les nouveaux horaires entreront en vigueur à partir du 28 mai 1978, contient une fois encore des nouveautés et des améliorations.

Le "Hageland Bokrijk".

Les samedis, dimanches et jours fériés de la période d'été, un nouveau train touristique est mis en service entre Anvers-Central et As. Il est assuré par un autorail triple série 40 (dépôt:Courtrai) Ce train s'appelle l'"Hageland-Bokrijk".

Itinéraire : Anvers - Berchem - Lierre - Aarschot - Zichem - Diest - Hasselt - Bokrijk - Winterslag - Zwartberg - Waterschei - As.

L'Ardennais.

Durant la période d'été, l'Ardennais (ex "Ardenne Express") est mis en service les samedis, dimanches et jours fériés entre Anvers Central et Bastogne. Il est composé d'une locomotive série 55 de Kinkempois et de 6 à 8 voitures M2, selon les jours.

Itinéraire : Anvers - Berchem - Lierre - Diest - Hasselt - Tongres - Liège Palais - Liège Guillemins - Angleur - Rivage - Gouvy - Bastogne.

Certains arrêts intermédiaires ont été supprimés et le temps de parcours total a été réduit.

Mise en service de nouveaux trains sur le tronçon Mol - Lommel - Neerpelt et amélioration de l'offre ferroviaire en Campine.

La réouverture du tronçon Mol - Lommel - Neerpelt au trafic voyageurs permet d'assurer désormais une relation par heure entre Anvers et Neerpelt avec correspondance à Herentals en direction de Turnhout. Exploitation par rames réversibles M1.

D'autres améliorations sont apportées aux lignes de Campine telles que par exemple la réduction du temps de parcours entre Anvers et Turnhout et l'adjonction d'un quatrième train direct entre Anvers et Hasselt (lignes 15 et 19). La section Mol-Hasselt est exploitée en navette avec correspondance à Mol avec les trains de ou vers Anvers. Enfin, la section Herenthals-Turnhout est à présent exploitée le dimanche.

Liaisons Bruges - Courtrai.

Entre Bruges et Courtrai (ligne 66), un nouveau service cadencé est introduit selon le principe suivant : un train direct par heure avec arrêt à Izegem, Roulers et Torhout; un train omnibus toutes les deux heures qui dessert également les autres gares. L'exploitation se ferait entre autres à l'aide de rames réversibles M2.

Cette amélioration permet également d'assurer une liaison rapide entre Torhout et Ostende.

Transversale wallonne

Scission à Charleroi Sud des trains Liège-Mons-Mouscron avec correspondance immédiate, afin de résorber des retards chroniques sur cette longue relation, à cause entre autres des travaux d'électrification de la section Luttre-Braine-le-C.

Détournement des trains Charleroi-Mons par les lignes 112 et 118 (ancien itinéraire via Piéton et Haine-St-Pierre) les jours ouvrables de 9h30 à 15h pour permettre les travaux d'électrification. Ils font 1 arrêt à La Louvière-Bouvy (47').

Ligne 31 section Liers-Ans

Le service est à nouveau réduit sur cette ligne qui vient d'être électrifiée et réouverte au trafic voyageurs (1976). Du lundi au vendredi, elle est fermée après 19h15 après le passage des 5068 vers Ans et 5019 vers Liers. Le changement d'horaire entraîne la suppression de 3 trains de soirée dans chaque sens. Nous reviendrons sur cette ligne dans une prochaine livraison.

Liaisons directes Anvers - Ostende.

Des relations directes sont désormais assurées cinq fois par jour entre Anvers et Ostende (lignes 50 et 59)

Liaisons Namur - Dinant.

Les jours ouvrables, de nouveaux trains sont mis en service en vue de réaliser une cadence d'un train par heure dans chaque sens (ligne 154).

Liaisons Bruxelles - Namur - Arlon.

La relation cadencée semi-directe Bruxelles - Namur - Arlon sera dorénavant assurée toutes les heures (ligne 162).

Amélioration des horaires sur plusieurs lignes.

- Des relations nouvelles sont créées entre Gand-St-Pierre, Termonde et Malines par la mise en service de nouveaux trains et le prolongement de certains autres.
- De nouveaux trains sont mis en service entre Courtrai et Comines, Alost et Burst, Renaix et Bruxelles, Courtrai et Bruxelles, Alost - Grammont - Denderleeuw (lignes 82-86-89-90).
- De nouvelles relations sont créées entre Bruges, Courtrai et Tourcoing avec correspondance sur Paris (ligne 75bis).
- Durant la période d'été, de nouveaux trains sont prévus entre le Hainaut et la Côte.
- Les dimanches d'été, un train direct circule entre Bruxelles et Bertrix.

Le train autos-couchettes Belgique - Bretagne est reconduit cette année.

Suite au succès de 1977 : augmentation du nombre de places offertes.

En 1977, la SNCB et la SNCF ont mis en circulation un train autos-couchettes vers la Bretagne. Du 24 juin au 10 septembre, ce train circulait une fois par semaine entre Schaerbeek et Auray/Nantes; il était également accessible aux voyageurs sans auto partant de Schaerbeek, Bruxelles-Nord et Midi, Tournai, pour Nantes, Vannes, Redon, Auray, Lorient et Quimper.

Ce train a connu un succès énorme. Il a transporté au total 2640 voyageurs, dont 1770 accompagnés de leur auto, et 555 autos. Plus de 70 % des clients ont voyagé en places-couchettes.

Face à ce succès, la SNCB et la SNCF ont décidé de reconduire la circulation de ce train cette année, tout en augmentant sensiblement le nombre de places offertes en vue de répondre à la forte croissance de la demande attendue pour cette année. La fréquence, les jours de départ et les horaires restent pratiquement inchangés.

Rappelons que ce train part de la Belgique le samedi soir (Schaerbeek, 21h30) et arrive en Bretagne le dimanche matin (Auray, vers 9 h).



Un libre-parcours sur le réseau ferroviaire de l'ensemble du Benelux

Les chemins de fer des trois pays du Benelux ont uni leurs efforts pour vous offrir une formule touristique idéale: l'abonnement ferroviaire touristique "Benelux-Tourrail".

Cet abonnement vous permet de voyager à votre gré pendant dix jours consécutifs sur toutes les lignes ferroviaires de Belgique, des Pays-Bas et du Luxembourg. Dans ce dernier pays, cet abonnement est aussi valable sur le réseau des autobus.

Prix:

2e classe: 1.880 F

1e classe: 2.820 F

Enfants de 4 à 12 ans: 50 % de réduction.

La carte Benelux-Tourrail est vendue du 1er mars au 30 septembre 1978. Elle est valable dix jours (c'est-à-dire jusqu'au 9 octobre si vous l'achetez le 30 septembre). L'abonnement est également valable sur les trains D aux Pays-Bas contre paiement du supplément usuel: 2 florins par voyage (4 florins si vous achetez le billet de supplément dans le train).

L'abonnement est valable sur les trains TEE contre paiement du supplément TEE.

En outre, les détenteurs d'une carte de 2e classe doivent payer un supplément pour passer de 2e en 1e classe.

La carte Benelux-Tourrail peut être obtenue dans toutes les gares qui délivrent des billets internationaux.

Comment utiliser la carte "Benelux- Tourrail"

Le Benelux n'est pas tellement vaste. Pour un Liégeois, la Gueldre n'est pas plus éloignée que le Littoral belge, et, un Rotterdamois se rend aussi rapidement au Grand-Duché qu'à Groningue. Ensemble, les trois pays du Benelux sont encore beaucoup plus petits que la France ou l'Allemagne. Et pourtant le Benelux est tellement varié. En le parcourant en tous sens, vous serez frappé de constater les contrastes que présentent non seulement les paysages, mais aussi les villes, les monuments historiques, les habitudes de vie et les mentalités dans ce petit coin d'Europe. Grâce à la carte "Benelux-Tourrail", vous pouvez maintenant visiter - ou redécouvrir - toutes ces villes dont les noms vous sont si familiers. Nous avons, à titre d'exemple, conçu six circuits de 10 jours. Cependant, rien ne vous empêche d'adapter et de modifier ces circuits à votre guise et en fonction du lieu de votre domicile. En effet, la carte "Benelux-Tourrail" vous permet de voyager en toute liberté !

Pour obtenir des informations touristiques détaillées sur les villes mentionnées dans les circuits, vous pouvez vous adresser directement au syndicat d'initiative de ces villes ou aux offices nationaux du tourisme des trois pays (les adresses sont indiquées dans le dépliant). Vous pouvez également y obtenir une liste des hôtels avec adresses et prix.

Sur les Vicinaux de Charleroi avec nos amis allemands

Le 25 mars dernier, notre association organisait, en collaboration avec l'ASVi, une excursion en tramway dans la région de Charleroi. Celle-ci a rencontré, malgré le temps, un grand succès, puisque cent cinquante participants environ ont pu sillonner le réseau de tramway subsistant du Hainaut. Parmi les excursionnistes, se trouvaient, à titre d'invités d'honneur, plusieurs membres du "Bergische Museumbahnen" de Wuppertal. Ceux-ci ont fait paraître, dans leur revue "Haltestelle" de mai, une relation de leur déplacement en Belgique. Grâce à l'amabilité et à la compétence de traducteur d'un des membres du GTF, que nous remercions ici, nous pouvons en reproduire ci-après une traduction. Nous pensons que vous prendrez plaisir à la lire, car elle présente le réseau SNCV du Hainaut et notre excursion sous un angle tout à fait particulier.

"A Charleroi, nous avons été, le samedi 25 mars dernier, les hôtes de l'ASVi, association qui se propose de mettre en circulation cette année encore un service de tramways historiques sur la section pittoresque Lobbes-Thuin de la ligne SNCV n° 91.

Dès notre arrivée à la gare de Charleroi (Sud) arriva notre convoi spécial, en provenance du dépôt de Trazegnies, où sont garés des véhicules préservés pour l'ASVi. Celui-ci se composait d'une motrice à quatre essieux 10284 et d'une remorque 19405. Nous avons en fait vécu le premier voyage public de la motrice 10284, construite en 1936, pour le compte de l'ASVi : le véhicule, en effet, n'était arrivé à Trazegnies que la quinzaine précédente, en provenance de Bruxelles.

Les deux voitures du convoi se remplirent de nos très actifs amis belges, qui ont toujours veillé, avec beaucoup d'obligeance, à ce que les membres du BMB puissent suivre l'itinéraire du voyage sur la plate-forme avant.

Le premier objectif du voyage était le dépôt de Gosselies. Au retour, à la bifurcation de Gosselies (Calvaire), on constata une gorge dans le frotteur en aluminium du pantographe. Le fil caténaire s'y coinçait et, pour nous, la poursuite du voyage parut remise en question. Toutefois, grâce à l'obligeance et à l'intervention rapide de Monsieur Brocteur, chef d'exploitation de la SNCV du groupe du Hainaut, qui participait à l'excursion en compagnie de sa fille, ainsi qu'à celle de ses collaborateurs, on réussit, en peu de temps, à se procurer un nouveau frotteur afin de remplacer l'appareil endommagé. Nous sommes reconnaissants au conducteur du convoi, Monsieur Fontignies, d'avoir rattrapé le retard.

Sur la plupart des sections à voie unique du réseau, toutes pourvues de signaux lumineux et de répétiteurs de signaux, il fallait attendre de temps en temps des tramways venant en sens inverse : ces arrêts étaient mis à profit pour faire des photos.

Lors de la poursuite du voyage vers Souvret et Fontaine-l'Évêque, nous avons pu observer la nouvelle méthode de pose de voie pour le pré-métro projeté.

A Anderlues, notre convoi fut renforcé par une motrice type S, étant donné que notre objectif suivant, la ligne Anderlues-Thuin, ne possède aucune voie d'évitement à son terminus de Thuin, et ne permet pas de manoeuvrer une remorque.

C'est à Thuin même, dans cette ville pittoresque au bord de la Sambre, qu'on fit halte pour la pause de midi : à cette occasion, les Belges avaient prévu un original et copieux repas froid.

L'après-midi, nous avons parcouru la partie occidentale du réseau de tramways. A La Louvière, notre convoi entra même dans le dépôt, où nous pûmes voir deux motrices type S accidentées à Saint-Vaast la veille.

Notre retour vers Charleroi se fit par un autre itinéraire que l'aller (ligne 80). Celui-ci nous impressionna avec son alternance fréquente de sections le long de la route et de parcours en site propre. Nous étions déroutés par la structure du réseau : dans chaque localité, bifurquaient de nouvelles lignes, inconnues pour nous, et dont les installations de croisement avaient le format d'une grande ville.

Au dépôt de Trazegnies, eut lieu une pause pendant laquelle une partie des voyageurs eut l'occasion d'effectuer un bref parcours d'essai à bord de la voiture historique à deux essieux 9924 de 1931, très bien restaurée par les membres de l'ASVi. D'autres voyageurs visitèrent le dépôt.

Lors de notre retour vers Charleroi, nous pûmes voir un spectacle insolite : à la gare de triage SNCB de Monceau, une lourde locomotive diesel série 51 de la SNCB avait sauté un butoir et était tombée dans un ravin. Il ne restait, de l'engin, qu'un seul bogie sur la voie, et la cabine de conduite pointait vers le ciel...

Après avoir poussé une pointe dans le terminus en boucle de Charleroi (Eden), nous retournâmes à notre point de départ vers 18h20.

Nous quittâmes le convoi spécial après un voyage d'une durée d'environ sept heures et demi : nous avons parcouru 120 km de Charleroi (Sud) à Charleroi (Sud). Notre convoi spécial, lui, réintégra le dépôt de Trazegnies."

SNCV

BRUXELLES

Les dernières lignes du groupe du Brabant, soit Bruxelles à Wemmel et Grimbergen, qui étaient maintenues en service en vue de leur conversion ultérieure à l'écartement normal (exploitation reprise par la STIB), seraient condamnées à très brève échéance : leur suppression interviendrait le 1/7 ou le 1/8/78. Les sites propres et tunnels de la ligne deviendraient dès lors inutiles ! Comme c'est trop souvent le cas en Belgique, des considérations politico-linguistiques seraient à la base de cette suppression. Cette décision est d'autant plus surprenante qu'elle a l'agrément de Monsieur Jos. Chabert, ministre des Communications. On peut se demander si, à l'instar des autres pays, des pétitions ne devraient pas circuler pour protester contre cette suppression. On peut espérer que les Associations bruxelloises y songeront. Le matériel roulant serait transféré sur les réseaux du littoral et du Hainaut où l'insuffisance du nombre de motrices est flagrante.

propos ferroviaires sur l'Entre Sambre & Meuse (*)

L'Entre Sambre et Meuse constitue, pour l'amateur ferroviaire, une région de prédilection. La densité des lignes de chemin de fer à écartement normal y est en effet remarquable : au siècle dernier en effet, l'Etat, la Compagnie des Chemins de Fer de l'Entre Sambre et Meuse (qui fut ensuite intégrée dans le Grand Central Belge) et le Chemin de Fer de Chimay se sont livrés à une concurrence effrénée pour desservir toutes les localités de cet attachant pays. La SNCB a donc hérité d'un réseau ferré très complexe, à l'image de la réputation ferroviaire passée de la Belgique, pays qui avait la densité des lignes de chemin de fer la plus élevée au monde.

Depuis la fin de la seconde guerre mondiale, le réseau ferré de l'Entre Sambre et Meuse est petit à petit dépecé. Il est victime du dépeuplement des campagnes, de l'essor de la voiture individuelle, mais aussi d'horaires mal adaptés pour la clientèle voyageurs et de l'absence d'un plan cohérent de desserte de la région. Après la fermeture de toutes les lignes ferrées de cette région au trafic voyageurs dans les années cinquante (seule reste ouverte la ligne 132 Charleroi - Walcourt - Mariembourg dont la section Walcourt - Mariembourg a été menacée à plusieurs reprises), on assiste à une baisse sensible de l'activité marchandises suite au déclin économique de la région, à la concurrence des transports routiers et à la crise économique que nous vivons actuellement.

Le GTF se devait de parcourir les lignes subsistantes de cette région. Le samedi 3 juin dernier, il avait affrété l'autorail 4509 de Haine St Pierre pour parcourir l'étoile de Florennes. En complément à la notice historique distribuée, le jour du voyage, aux quatre-vingts participants, le présent article a pour but, outre la relation de l'excursion, de faire le point sur l'activité ferroviaire subsistante sur les lignes parcourues. La plupart des renseignements fournis ici sont dus à Monsieur Bruyère, attaché à la gare de Tamines et affecté à la desserte de la ligne 150 Tamines - Mettet, et à Monsieur Frédéric, attaché à la gare de Walcourt, et affecté à la desserte de l'étoile de Florennes ; ce dernier est en outre le dernier agent de la SNCB à avoir été en fonction à la gare de Florennes avant sa fermeture. Nous remercions vivement ces deux sympathiques agents de la SNCB pour la part qu'ils ont prise à la réussite de l'excursion, et pour la gentillesse avec laquelle ils ont inlassablement répondu aux multiples questions qui leur ont été posées sur leur métier et leurs activités.

Après avoir parcouru la section Charleroi-Tamines, l'autorail spécial du GTF a d'abord emprunté la ligne 150 Tamines - Dinant jusqu'à Ermeton-sur-Biert. La SNCB exploite toujours la section Tamines-Mettet de cette ligne en trafic marchandises et sous le régime de l'exploitation simplifiée. Une locomotive diesel

(*) : par dérogation à ce qui est signalé page 23 concernant la reproduction de parties de cette revue, la reproduction de cet article est interdite sans autorisation préalable de son auteur.

série 73 ou 83 de Monceau en assure la desserte suivante : tous les jours ouvrables, un parcours Tamines-Aisemont dessert les deux carrières de cette localité. Le mardi et le jeudi, la SNCB dessert un raccordement industriel (matériaux de construction) en gare de Mettet. La gare de Fosse ne connaît plus par contre aucune desserte : sa cour à marchandises et son embranchement particulier sont fermés. Ses voies de garage servent à l'entreposage de wagons X en révision différée.

La section Mettet - Warnant n'est plus exploitée par la SNCB. Elle est cependant maintenue en état pour les besoins de la Défense Nationale : ainsi, une fois par an, un train désherbeur parcourt la ligne Tamines-Ermeton, puis, rejoint Florennes après rebroussement par la ligne 136A. En service normal, Mettet est exploité en gare Terminus, le dernier aiguillage de Mettet donnant accès à la voie directe vers Ermeton étant griffé. Il sera dégriffé pour notre passage, de même que la jonction double d'Ermeton commandant la sortie vers Florennes ou Tamines, par le contremaître SNCB de la voie basé à Chimay.

Le parcours Tamines - Ermeton dura deux bonnes heures, suite aux très nombreux arrêts-photos. On eut même une surprise de taille : près du point d'arrêt de Bambois, un chasseur avait posé ses filets en travers de la voie ferrée : certain de l'absence de circulation le samedi, notre homme avait fait du domaine du chemin de fer le lieu de son sport favori...

A son arrivée à Ermeton-sur-Biert, où la gare typique a été démolie, l'autorail rebroussa pour emprunter la ligne 136A Ermeton - Florennes : la SNCB n'avait pas autorisé le parcours Ermeton - Dinant pour des questions de débroussaillage. La dernière circulation sur cette section fut celle d'une locomotive du CFV3V en 1976 : celle-ci ralliait Salzinnes...

La ligne 136A Florennes - Ermeton n'est plus exploitée, au départ de Florennes, que le vendredi. Une locomotive diesel série 73 de Monceau (attachée à Walcourt) dessert, en pousse, la gare de Biesmerée qu'elle ne dépasse pas. En effet, cette dernière station ne possède pas les appareils de voies nécessaires à la remise en tête de la machine ! Au départ de Biesmerée, ce train enlève des wagons de pierre calcaire pour Court St Etienne et du Kaolin pour La Louvière. Il y a quelques années, Stave expédiait deux wagons de sable blanc séché par semaine. Ce matériau était destiné aux fonderies de Huy. Un jour, le Ministère des Communications estima que le trafic de Stave était insuffisant et en supprima la desserte. Le sable est désormais acheminé par la route... Les voies à marchandises de Stave servent maintenant au garage de wagons X (il y en a 537 dans la région de Florennes, selon Monsieur Frédéric) ; le bâtiment voyageurs est remarquablement entretenu par l'ancien chef de gare, maintenant retraité.

A leur arrivée à Florennes (Central), les excursionnistes purent mesurer l'importance passée de ce noeud ferroviaire. Cette gare de 2e classe possédait sept voies à quai pour les voyageurs, avec couloir sous voies. Leur spécialisation était la suivante : voies 1 et 2 : trafic pour Doische (138A), voie 3 : trafic Ermeton - Senzeille (136A), voies 4 à 7 : Walcourt par St-Lambert (136) et Châtelineau (138). La voie 5 était particulièrement réservée à la desserte de Walcourt par Fraire (135). La voie 7 était voie de réception principale voyageurs et marchandises. Les voies 8 à 12, non à quai, étaient réservées

~~aux marchandises.~~ Il fallait y ajouter une voie cour, une voie rampe, une voie magasin, une remise à locomotives comptant 7 voies et une plaque tournante, et deux cabines de signalisation, dont celle côté Ermeton, qui comportait 70 leviers de type Saxby.

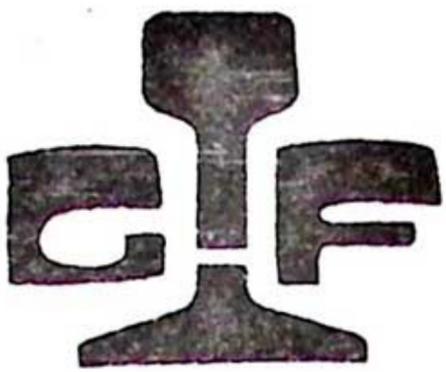
Que reste-t-il de cette splendeur passée ? La gare est fermée depuis le 31 août 1977 (le 1er septembre en effet, les lignes d'autobus SNCB étaient reprises par la SNCV). A la même date, elle ne constitue plus un poste de block. Elle est devenue une dépendance de Walcourt, seule gare de l'Entre Sambre et Meuse avec Mariembourg à posséder encore un chef de gare. L'immense bâtiment de gare de Florennes, après un an d'inutilisation, est dans un état déplorable à la suite d'actes de vandalisme. Les voies voyageurs 1 à 6 sont hors service, certaines déferées. Il reste la voie 7, quelques voies pour les marchandises, et des ruines. La palette de sortie de Florennes côté Walcourt est supprimée. Côté Ermeton, un petit poste dessert toujours les aiguillages et les signaux de protection de la bifurcation des lignes 136A et 138A : mais son maintien en activité est temporaire!

L'arrêt de Florennes fut mis à profit pour dîner : nombreux furent ceux qui cassèrent la croûte sur les quais de la gare, envahis par les broussailles, ; il y avait de nombreux nostalgiques, pleins du souvenir de tous les trains qui faisaient étape à Florennes (Central) à la belle époque : les internationaux Châteauneuf - Givet, les navettes Ermeton - Senzeille ou la relation avec Walcourt par Fraire ou par St-Lambert, le tout accompagné du panache de la vapeur...

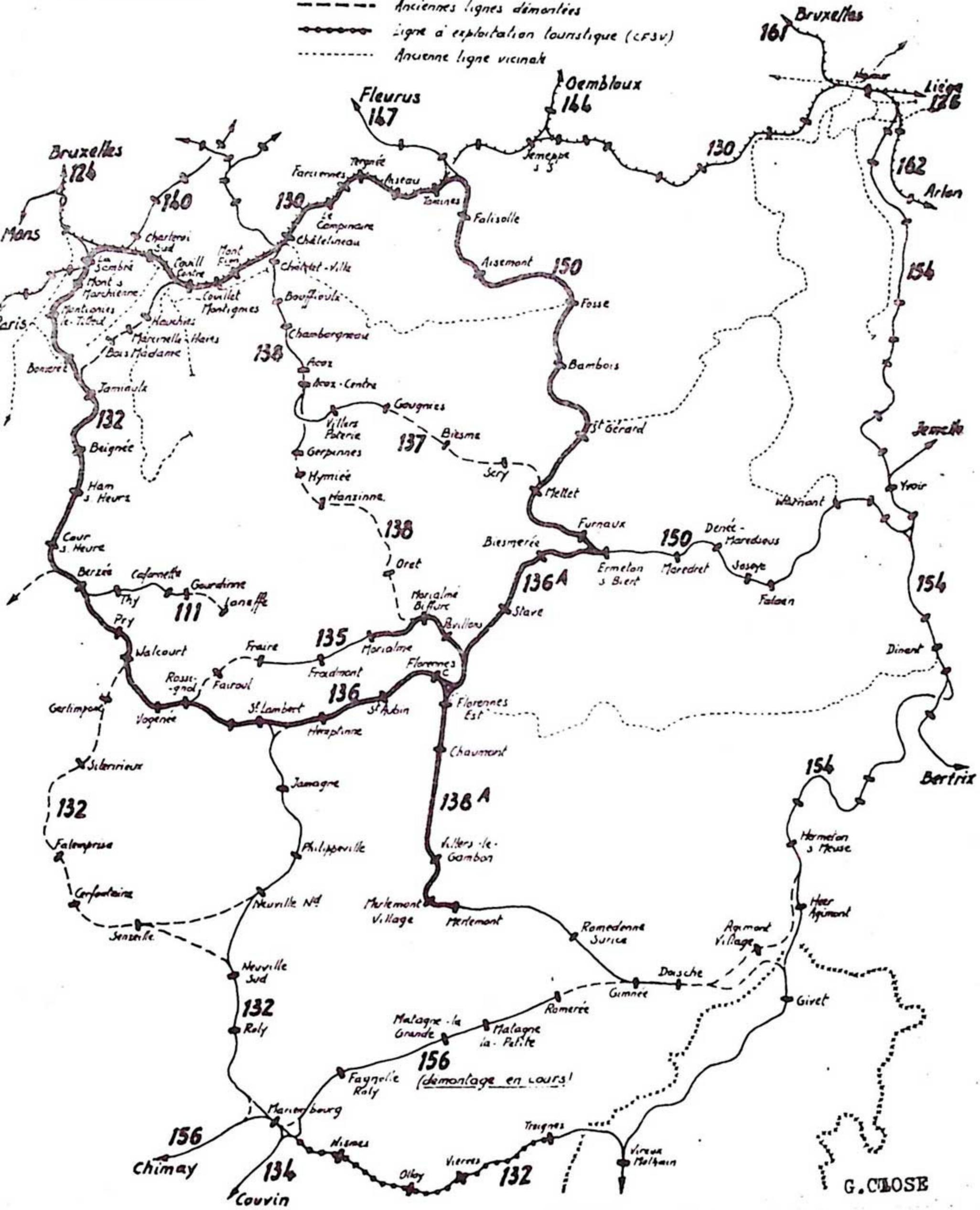
L'après-midi fut consacré d'abord à un parcours sur la section Florennes-Morialmé. Jusqu'à Morialmé (bifurcation), la voie était double, l'une spécialisée à la ligne 138, l'autre à la ligne 135. Actuellement, cette section est remise à simple voie, et est desservie le lundi et le mercredi par une locomotive diesel série 73 jusqu'à Morialmé Bifurcation, où existe une sablière. Au delà de la bifurcation, quelques centaines de mètres de voies existent encore sur la ligne 138 vers Oret, mais la ligne est abandonnée. C'était sur la ligne 138 qu'était embranché de raccordement de Morialmé Minières, dont les voies sont toujours visibles aujourd'hui au milieu des herbes folles. La ligne 135, elle, existe toujours jusqu'à Fraire. Mais elle ne connaît plus de trafic. On y a garé, en voie principale, 326 wagons X, depuis Morialmé jusqu'à Fraire, en prenant soin bien sûr de ne pas encombrer les passages à niveau, mais aussi d'assurer l'immobilité de l'ensemble en déraillant le premier et le dernier wagon de chaque rame ainsi constituée. L'autorail du GTF ne put dépasser Morialmé ; il s'agissait certainement de la dernière desserte voyageurs de cette dernière gare, la décision de démontage de la ligne 135 étant attendue pour cette année encore.

(1) - Donc, le poste côté Pavillons/Merlemont est maintenu, tandis que celui côté Walcourt a été mis hors service. Cette mise hors service est assez incompréhensible dans la mesure où la protection des voies de débord de Florennes n'est plus assurée si ce n'est qu'au moyen de traverses plantées dans les voies. Le maintien de ce petit poste constituait une sécurité simple et efficace, puisqu'il commandait une voie en cul de sac ! (H.A.)

EXCURSION FERROVIAIRE DU 03-06-78



- Itinéraire du jour (départ et arrivée à Charleroi Sud)
- Autres lignes
- Ld. électrifiées
- Anciennes lignes démontées
- Ligne à exploitation touristique (CFSV)
- Ancienne ligne vicinale



L'autorail du GTF revint ensuite à Florennes Central afin d'emprunter la ligne 138 Florennes-Doische. Le parcours était limité à Merlemont, la SNCB ne desservant pas actuellement au delà de cette gare. En 1975/1976, cependant, la SNCB avait remis en état la section Merlemont-Doische (voies, équipement des passages à niveau etc...) car un client avait manifesté le désir de remettre des wagons en gare de Doische. Lorsque le travail fut fait, le client s'évapora... Un butoir, au delà de Merlemont, et une coupure du rail d'une dizaine de mètres, matérialise la limite de l'exploitation actuelle. La ligne 138 est desservie deux fois par jour ouvrable par une locomotive série 73. En effet, les pentes sévères de la ligne n'autorisent pas une charge de plus de 580 tonnes ; l'utilisation de locomotives plus puissantes n'est pas possible vu le rayon de courbure des raccordements desservis. Le trafic est essentiellement fourni par les dolomies de Merlemont, qui expédient des wagons pour Sidmar à Gand et pour Thy-Marcinelle. Villers-le-Gambon a vu son trafic de dolomies et de marbre supprimé à cause de la récession et de la concurrence de la route. Enfin, Florennes-Est assure un trafic de ciment pour un client, et de temps à autres un trafic de matériel pour le champ d'aviation militaire de Florennes, embranché à cet endroit. La ligne 138, tout comme les lignes 135, 136 et 136A est exploitée sous le régime de l'exploitation simplifiée.

A la fin de la journée, l'autorail rallia Walcourt par la ligne 136 et la nouvelle ligne 132, détournée pour permettre la construction du barrage de Silenrieux. De Walcourt, il rejoignit Charleroi (Sud), terme de l'excursion. En passant au tunnel de Jamioulx, on nous apprit que la double voie serait remplacée dans le tunnel même par des voies mariées : on a en effet constaté depuis quelques temps que le toit des voitures M2 risquait de toucher la voûte. Il s'agira là d'une fameuse entrave à l'exploitation.

A la fin du voyage, beaucoup de passionnés du rail avaient l'impression d'avoir vécu une journée historique et unique : combien de temps en effet les lignes parcourues seront-elles maintenues en activité, et combien de temps les sites visités seront-ils encore maintenus dans leur état d'antan ? Nul ne pourrait le dire. Le 3 juin 1978, le GTF a fait véritablement de l'archéologie industrielle.

R. Marganne
juin 78

Autres nouvelles de la région

LIGNE 156 : la section Doische-Hermeton-sur-Meuse (jonction avec la ligne 154) est démontée (30/4/78)

la section Romerée-Bif Doische (jonction avec la ligne 138A est démontée (30/4/78). Au delà de Romerée en direction de Mariembourg, le démontage était en cours lors de notre excursion du 3 juin.

Une anecdote : le bâtiment de la gare de Doische existe toujours et témoigne de l'importance du trafic à une certaine époque. Fait assez rare, le signal d'entrée de Doische côté Florennes (palette à 2 positions) est toujours debout et sa palette est en position voie libre alors que la voie est démontée 500 mètres plus loin.

Cartes des lignes ferrées européennes exploitées en service voyageurs

Cook vient d'éditer une carte reprenant toute l'Europe des chemins de fer. De nombreux agrandissements de régions sont réalisés. Une distinction est faite entre les lignes électrifiées ou non. La représentation des lignes concerne uniquement celles qui sont exploitées en trafic voyageurs. Cette carte est surtout utile pour ceux qui veulent avoir une idée du développement actuel des chemins de fer ou ceux qui se déplacent et veulent connaître les lignes existantes dans la région qu'ils visitent.

Format : dépliée : 720x900 mm ; pliée : 150x235 mm Ech : 1:5.000.000
Etendue : toute l'Europe sauf au-delà de Moscou et Mer Noire
Texte bilingue français-anglais

Cette carte est en vente en France et Grande Bretagne. Le GTF peut vous la procurer au prix de : (expédition pliée uniquement)
 envoi en Belgique : 80 FB + 15 FB (frais d'envoi) = 95 FB
 envoi à l'étranger : 80 FB + 20 FB (frais d'envoi) = 100 FB

Les commandes sont reçues au compte 140-0589219-11 de GTF asbl à 4000 LIEGE en indiquant en communication : "Carte COOK".
 Paiement en provenance de l'étranger : voir procédure page 23.
Livraison : septembre 1978 (sauf rupture de stock)

* Calendrier ferroviaire belge 1979

Une maison d'édition bruxelloise a décidé d'éditer un calendrier ferroviaire 1979. Ce calendrier comprendra douze photos dont 8 en noir et blanc et 4 en couleurs. Le calendrier est au format 42x29,5 cm et les photos au format 21x29,5 cm.

Sujets des photos

- | | |
|---|--|
| 1) locomotive Le Belge | 7) loco. type 7 |
| 2) Train Bruxelles-Tournai (vapeur type 1) | 8) 2 loco. type 26 entre Mirwart et Poix |
| 3) train manoeuvre loco. 53.158 | 9) automotrice Sabena |
| 4) train Malines-Terneuzen loco type 18 | 10) automotrice quadruple |
| 5) loco. grand Central Belge n° 37 | 11) loco. série 16 et 18 |
| 6) loco. Atlantic type 10 (10.025)
(SUJETS EXCLUSIVEMENT BELGES) | 12) loco. série 53 |

Texte trilingue néerlandais-français-allemand

Vous pouvez souscrire à ce calendrier jusqu'au 1er octobre 1978 auprès du GTF asbl au prix de :
 envoi en Belgique : 250 FB + 45 FB (emballage/expédition) = 295 FB
 envoi à l'étranger : 250 FB + 60 FB (idem) = 310 FB

Les souscriptions sont reçues au compte 140-0589219-11 de GTF asbl à 4000 LIEGE en indiquant en communication "Souscription calendrier 1979". Paiement de l'étranger : voir procédure page 23.

Livraison : vous recevrez votre commande en décembre 1978.

* Les autorails de la SNCB (José HEROUFOSSE)

Il s'agit d'un fascicule stencilé édité par le Club Ferroviaire de l'Est de la Belgique (CFEB asbl) et reprenant l'historique des autorails de notre réseau national.

Le GTF peut vous procurer ce fascicule si vous le commandez avant le 10 septembre 1978. Prix : envoi en Belgique tout compris : 35 FB (envoi à l'étranger : 40 FB).

Les commandes sont reçues au compte 140-0589219-11 de GTF asbl à 4000 LIEGE en indiquant en communication : "Autorails SNCB".
 Paiement de l'étranger : voir procédure page 23.

Livraison : vous recevrez votre commande en septembre ou octobre 78.

Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux

La SNCV fait paraître prochainement une plaquette intitulée "Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux". Ce document, entièrement en couleurs, comporte 104 pages, 59 photos et 31 plans ou diagrammes ; il présente la société sous divers angles : organisation, personnel, exploitation, matériel roulant, installations fixes. Tirage limité.

Vous pouvez vous procurer cette plaquette auprès du GTF asbl au prix de : ENVOI EN BELGIQUE

envoi ordinaire : 290 FB + 20 FB (frais d'envoi) = 310 FB
envoi recommandé : 290 FB + 55 FB (frais) = 345 FB

ENVOI A L'ETRANGER

envoi ordinaire : 290 FB + 30 FB (frais d'envoi) = 320 FB
envoi recommandé : 290 FB + 65 FB (frais) = 355 FB

Les commandes sont reçues au compte 140-0589219-11 de GTF asbl à 4000 LIEGE en indiquant en communication : "Plaquette SNCV".
Paiement de l'étranger : voir procédure page 23.

Livraison : vous recevrez votre commande courant septembre-octobre 78.

HISTOIRE DES TRAINS DE LUXE : Georges BEHREND

De l'Orient-Express au TEE.

Format : 25,5x24,5 cm, 208 pages, 30 illustrations en couleurs, 130 illustrations noir et blanc et 40 plans ou dessins. Reliure toile sous jaquette couleurs.

Prix approximatif : 1865 FB.

Le GTF n'assure pas la distribution de ce livre, que vous pouvez commander à votre libraire habituel.

DE LOCOMOTIEF

Le BVS (Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief) asbl signale la parution de ce nouveau périodique consacré en grande majorité aux locomotives à vapeur. Cette revue est rédigée en langue néerlandaise. Vu le copyright qui l'affecte, nous ne pouvons en reproduire d'extraits dans "Trans-Fer".

Prix (à commander à BVS Stationstraat 27 9000 GENT - le GTF n'assure pas la distribution de cette revue) : n°1 / 60 FB.
L'abonnement de 4 n° : 240 FB.

SOUSCRIPTION A LA CARTE DES LIGNES FERREES BELGES - EDITION GTF

Nous remercions les nombreux membres qui ont souscrit à cette carte éditée par notre association, ainsi qu'aux séries de cartes-vues 52/53 éditées à la même occasion. Cette souscription est actuellement clôturée. Nous vous rappelons que la parution de ces diverses publications n'est pas à attendre avant SEPTEMBRE 78.

Vous recevrez dès parution la carte des lignes ferrées et les cartes-vues 52/53 (si vous les avez commandées) PAR COURRIER SEPARÉ et éventuellement à des moments différents. Ne vous impatientez donc pas : votre commande est enregistrée : veuillez ne pas nous écrire pour nous demander avant septembre-octobre une expédition par retour du courrier ou pour vous étonner de ne pas recevoir votre commande. Nous vous en remercions.

EXPEDITION DE NOS PUBLICATIONS EN JUILLET-AOÛT

En raison des vacances annuelles, l'expédition d'articles que vous nous commanderiez pourrait prendre plus de temps que d'habitude tout particulièrement au mois d'août. Ne vous impatientez donc pas. Nous vous en remercions.

CHANGEMENT D'ADRESSE

Les changements d'adresse de nos membres sont de plus en plus nombreux. Nous vous rappelons qu'il est indispensable de nous les signaler en nous communiquant votre numéro de carte de membre et en joignant une enveloppe timbrée (ou un coupon-réponse international) pour nous permettre de vous expédier de nouvelles étiquettes-adresse. Nous vous en remercions.

SECRETARIAT

En raison de la modicité de la cotisation annuelle (50FB), nous ne pouvons répondre à vos lettres qui ne seraient pas accompagnées d'un timbre poste à 8FB (ou d'un coupon-réponse international).

AGENDA DES EXPOSITIONS

La SNCV à l'École Supérieure Technique d'Ostende du 7 juil¹ au 27 août. Cette exposition mettra en relief les réalisations du passé et du présent ainsi que les projets d'avenir de la SNCV, spécialement pour les lignes vicinales de la côte.

Le CFC (Club Ferroviaire du Centre) réalise les 8, 9, 10 et 11 septembre 78 sa première exposition ferroviaire. On y trouvera de nombreux circuits miniatures, des modèles et souvenirs ferroviaires. Cette importante exposition qui se tiendra à Houdeng-Goegnies comportera d'autres attractions de tout genre. Peut-être ces jours verra-t-on une ancienne motrice vicinale de l'ASVi assurer une desserte en navette de la relation la Louvière (Drapeau Blanc) SNCB - Houdeng-Goegnies et retour. Pour tous renseignements, s'adresser à Michel THIRY, Chaussée de Mons, 189 à 6198 SENEFFE, en joignant une enveloppe timbrée pour la réponse.

Congrès MOROP : le 25 e congrès Morop aura lieu cette année à Esch-sur-Alzette (Gd Duché Lux.) du 10 au 16 septembre 1978. Pendant une semaine, les congressistes pourront participer à de très nombreuses manifestations : exposition de matériel ferroviaire SNCB et CFL, exposition de chemins de fer miniatures, projections de films, excursions ferroviaires et touristiques, visites d'entreprises, des ateliers CFL... Renseignements : Raymond HEINEN, 37 rue Mathias Koener, Esch-sur-Alzette (Gd Duché Lux.)

Communiqué

A la suite du projet de nos amis français de consacrer une exposition rétrospective du Nord Belge (cette exposition se tiendrait à Lille au mois d'octobre), nous aimerions connaître ceux de nos membres qui posséderaient des objets ou documents du Nord Belge, soit pour que copie soit faite, soit pour les prêter le temps de cette manifestation (les objets seraient assurés). Si vous êtes disposés à prêter votre concours à cette manifestation, veuillez vous faire connaître à notre membre M. Marcel LAMBOU, rue Jardinière 272 à 4900 ANGLEUR (041/654857). Nous vous en remercions.

BIBLIOGRAPHIE

BENELUX LOKOMOTIEVEN EN TREINSTELLEN 1977-01-01.

(Locomotives et éléments automoteurs du Benelux au 1 janvier 1977)

Il s'agit d'un ouvrage bilingue néerlandais-français réalisé par Luc CALAY, membre du GTF, Gerrit NIZUWENHUIS et Yves STEENEBRUGGEN, membre du GTF. Il vient d'être publié par les Editions Frank Stenvall à Malmö (Suède).

Au format de poche et sous couverture plastifiée, il présente en 176 pages et 117 photos originales noir et blanc, toutes les séries de locomotives et d'éléments automoteurs des NS, de la SNCB et des CFL en service au 1 janvier 1977. Une page entière est consacrée à la photo et aux caractéristiques techniques de chacune des séries ou sous-séries. Le livre donne de plus les listes complètes de tous ces véhicules avec le nom de leur constructeur, leur numéro (lorsqu'il a été découvert !) et leur année de construction, leur dépôt d'attache et, pour les véhicules des NS, leur livrée.

Son prix de vente est fixé à F 195.-, mais une ristourne de 20 \$ est accordée aux membres du GTF. Ceux-ci peuvent le commander dès maintenant en versant ou virant la somme de F 156.- au compte bancaire n° 240-0074359-61 de Luc CALAY - "DISTRIBAIL", avenue J.B. Sluysmans 135, 4030 GRIVEGNÉE. Ils voudront bien mentionner le numéro de leur carte de membre du GTF sur leur bulletin de versement ou de virement.

Tous renseignements complémentaires seront fournis volontiers par Luc CALAY dont l'adresse figure ci-dessus (Tél. 041/42 88 44 après 17 heures).

Par la même occasion, nous signalons que le même éditeur publie les livres suivants de même présentation :

- automoteurs
- Locomotives et éléments du Danemark au 1 janvier 1976. 152 p., texte danois avec traductions en allemand (DSB et 14 réseaux secondaires), F 173.-
 - Locomotives et éléments automoteurs d'Autriche au 1 janvier 1978, 208 p., texte allemand (OeBB et 11 réseaux secondaires), F 210.-
 - Locomotives et éléments automoteurs de Norvège au 1 janvier 1978, env. 152 p., texte norvégien avec traductions anglaises (NSB, RJB et tramways), prix non encore fixé, à paraître prochainement.

Les commandes et demandes de renseignements peuvent être également adressées à Luc CALAY.

AVEZ-VOUS VOTRE AIDE-MEMOIRE N°1 ?

Ce fascicule de 54 pages, édité par le GTF contient une foule de renseignements inédits : date de mise en service et de fermeture éventuelle de toutes les lignes ferrées SNCB, toutes les caractéristiques des locomotives à vapeur SNCB au 1/5/44, les caractéristiques du matériel moteur actuel de la SNCB. 28 photos, toutes inédites. Hâtez-vous de vous procurer cet ouvrage en voie d'épuisement par versement de 115 FB envoi compris au compte 140-0589219-11 de GTF asbl à 4000 LIEGE.

Trans-Fer est envoyé gratuitement à tous les membres du GTF.

*

Toute correspondance y relative doit être adressée à GTF asbl, BP 191 B - 4000 LIEGE 1 (Belgique)

*

Sauf mention contraire, les articles publiés peuvent être reproduits librement à condition de citer la source et d'adresser un exemplaire de la revue à notre association. Il y a lieu de noter que la reproduction d'articles que nous empruntons nous-mêmes à d'autres publications reste soumise à l'accord des dirigeants de celles-ci.

*

Le GTF en général, et l'éditeur responsable en particulier ne sont pas solidaires des opinions exprimées par les auteurs des articles. Ceux-ci n'engagent donc qu'eux-mêmes.

*

Si vous n'êtes pas encore membre du GTF

Demandez-nous sans engagement de votre part un formulaire de demande d'adhésion en nous écrivant à GTF asbl BP 191 B-4000 LIEGE 1, en joignant un timbre pour lettre pour la réponse (ou un coupon-réponse international). Cotisation minime : 50 FB en 1978.

*

Les activités du GTF sont variées : outre l'organisation de voyages ferroviaires, notre association édite de nombreuses publications relatives au monde du rail. A titre d'exemple, on peut citer : Trans-Fer

- Les Tramways au Pays de Liège tome 1 290 pages, 400 photos
- Aide-Mémoire n° 1 (en voie d'épuisement)
- Séries de cartes-vues ferroviaires
- Carte de toutes les lignes ferrées de Belgique

Nombreuses publications prévues... La liste et le prix vous sont adressés sur simple demande à GTF asbl BP 191 B-4000 LIEGE 1 en joignant un timbre pour lettre pour la réponse.

Service financier

Notre association étant entièrement gérée par ses membres bénévoles, après journées, nous avons reparti le travail. Lorsque vous vous inscrivez à une activité ou lorsque vous nous commandez une publication, veillez bien à utiliser l'adresse et le compte financier prévu à côté de ce service. Si vous utilisez un compte financier ou une adresse inexacte, vous nous compliquez le travail et vous risquez d'attendre plus longtemps la réponse que vous attendez.

EXCEPTION : les paiements en provenance de l'étranger doivent nous parvenir soit 1) par mandat international à l'ordre de GTF asbl BP 191 B-4000 LIEGE 1 (Belgique) 2) par virement au CCF Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl à B-4000 LIEGE.

Cette formule évite de lourdes taxes à l'arrivée.

*

Nos publications sont en vente à Bruxelles chez SCIENTIFIC, rue des Chartreux, 11A à 1000 BRUXELLES (à côté de la Bourse - jour de fermeture ; le jeudi). Vous éviterez ainsi les frais d'envoi et les risques de détérioration au cours de celui-ci, malgré toutes les précautions que nous prenons lors de l'expédition de commandes.

