

# trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

N° 5 - Novembre 1978 - Prix: 30 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

Numéro 5 - novembre 1978

Editorial	3
Nouvelles de la SNCB	
Matériel roulant	5
Signalisation	13
Travaux d'infrastructure	14
Travaux et améliorations décidées	21
Divers	27
Nouvelles de la SNCV	
Han-sur-Lesse : le point de la situation	28
Littoral	29
Brabant : fin des services ferrés	31
Hainaut : nouvelles brèves	33
Nouvelles de la STIB	34
Activités du GTF	
Renouvellement des cotisations	36
Divers : service photos, informations, bibliographie...	37
<u>Annexes</u> : GTF-éditions GTF-distribution documents de renouvellement des cotisations	

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

Rédaction : P. AUGUSTE H. ARDEN F. BECKERS J. BRAIVE  
              G. B. DIKKENET-747 M. LAMBOU F.G. MARAL  
              R. MARGANNE R. THIRY G. CLOSE

Coordination : R. MARGANNE

Montage et expédition : M. et Mme L. DE GREEF

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

Par la plume du "rédacteur de service", nous annonçons au début de cette année 1978 la parution de notre bulletin "Trans-Fer". Ses objectifs étaient modestes. Ont-ils été réalisés ?

Nous laisserons le soin de juger à nos lecteurs. Néanmoins, nous avons reçu à ce jour diverses appréciations de membres, qui encouragent cette réalisation.

Dans la mesure de nos modestes moyens financiers et humains, nous avons cherché à vous tenir au courant de l'actualité des chemins de fer belges, des réseaux de tramways, et même, lorsque cela nous était possible, des chemins de fer touristiques. Certains objectent que nous n'avons pas donné toutes les informations. Et pour cause : nous négligeons volontairement certaines nouvelles peu importantes, et nous en ignorons beaucoup d'autres... C'est pourquoi nous lançons une fois encore un appel aux membres domiciliés dans les diverses régions de Belgique : nous espérons qu'ils viendront rejoindre notre équipe d'informateurs afin de diversifier le plus possible nos nouvelles. D'autre part, certains regrettent la disparité des sujets et leur enchaînement parfois abrupt : nous en sommes conscients, mais il faut savoir que, pour des raisons pratiques, la revue est composée au fur et à mesure de l'arrivée de l'information.

Nous avons prévu quatre numéros en 1978. Ils sont parus et ont même été accompagnés d'un numéro hors série. Voici le numéro 5, expédié en cette fin d'année 1978. Il est très fourni : nous espérons qu'il vous satisfera ; il va sans dire que nous ne pouvons garantir pour l'avenir des numéros aussi volumineux.

Nous voudrions ici témoigner toute notre gratitude envers l'équipe du GTF qui réalise Trans-Fer bénévolement et artisanalement : nos informateurs, nos rédacteurs, nos "réalisateurs" et tout particulièrement Monsieur et Madame L. De Greef qui veulent bien assurer la tâche ingrate de l'expédition.

Notre bulletin vous a tenus au courant de nos activités et éditions. Côté voyages, nous avons organisé un voyage en tramway dans du matériel appartenant à l'ASVi asbl dans la région de Charleroi, un périple dans le Pays de Herve en rame réversible M1 SNCB avec visite du Trimbleu et deux excursions en autorail SNCB dans les régions de Florennes et de Bertrix - Dinant avec visite de la remise de Bertrix. Nous avons aussi visité le Block 245, la commande centralisée de la ligne 37 et le répartiteur ES de Liège Guillemins.

Côté éditions, 1978 a vu la sortie de presse de deux séries de cartes-vues (52-53) et de la carte de toutes les lignes ferrées belges, travail monumental dû à notre membre et ami Georges Close.

Pour 1979, nous préparons de nouveaux voyages et de nouvelles éditions. La première de celles-ci est une série de diapositives sur les tramways belges : vous en trouverez le sommaire dans le corps de ce numéro.

Un groupement comme le nôtre ne peut survivre que grâce à l'action entièrement bénévole de ses animateurs et à la cotisation qu'il perçoit. Notre association tient à rester fidèle à son option d'un niveau de cotisation très bas. Il ne sera cependant pas possible de maintenir votre quote-part à 50 FB. En effet, la TVA nous enlève déjà une partie de ce montant, tandis que les frais augmentent. Notre Conseil d'Administration a dû se résoudre à faire passer la cotisation à 60 FB pour 1979, tout en prévoyant un avantage pour les anciens membres fidèles qui nous faciliteront notre tâche (voir plus loin : "renouvellement des cotisations").

Neanmoins, certains d'entre vous estimeront peut-être pouvoir "faire un geste" en faveur de notre association, dans la mesure où celle-ci leur rend service : nous leur suggérons de devenir "membre protecteur" ou encore d'arrondir leur cotisation en versant la somme qu'il leur plaira.

La fin d'année étant proche, nous terminerons cet éditorial en vous adressant, au nom de l'Association, pour vous, votre famille et les êtres qui vous sont chers, nos vœux les meilleurs d'heureuse année 1979 et d'excellente santé.



ASBL

Le Président du GTF asbl.

#### NOUVELLES DE DERNIERE MINUTE

Au moment de mettre sous presse, nous apprenons ce qui suit :

##### SNCB

Ligne 140 Ottignies-Charleroi : un arrêté royal du 15/09/78 (MB du 05/10/78) décrète d'utilité publique l'établissement d'une jonction entre les gares de Charleroi (Ouest) et de Charleroi (Sud)

TEE IRIS et EDELWEISS (Bruxelles-Luxembourg-Basel-Zürich)  
On songe actuellement au remplacement de la rame électrique automotrice quadricourant suisse, qui assure actuellement le service, par une rame tractée composée de matériel Eurofima de 1ère et de 2e classe. Cette mesure, si elle était appliquée, irait dans le sens du mouvement amorcé en Allemagne de l'Ouest pour les trains Intercity (IC) : la 2e classe y est progressivement réintroduite.

La locomotive diesel 5176 de Hasselt a été gravement accidentée à Kermt (Ligne 35 Hasselt-Louvain). D'après l'état dans lequel elle apparaissait sur les photos de presse, nous avons l'impression qu'elle pourrait être déclassée.

##### STIB

Les motrices 9000 sont entièrement retirées du service au 25/9/78, sauf une unité de cette série actuellement encore mise en ligne sur le 22. Cependant, certaines d'entre elles sont tenues en réserve pour faire face à des situations exceptionnelles.

## ● MATERIEL ROULANT

### ● Situation actuelle de commandes de matériel moteur (18/10/78)

- Automotrices quadruples type 1977 n° 833 à 844 : la première était attendue fin octobre.
- Automotrices doubles type 1978 n° 731 à 756 (semblables à la série précédente type 73/74 n° 677-730) : la première est attendue début novembre.
- Automotrices doubles type 1979 n° 757-782 (semblables au type 1978) : suivront les précédentes.
- Automotrices doubles type 1980 BREAK n° ?? : approuvées par décision du conseil d'adm. de la SNCB le 29/9/78 (voir ce document par ailleurs dans ce numéro), la construction de ces 35 automotrices sera autorisée par le ministre en novembre prochain. Ces automotrices, aptes au 160 km/h, seront de conception entièrement différente des séries précédentes (doubles ou quadruples). Leurs accélérations seront plus élevées. Elles seront équipées de l'attelage automatique intégral, ce qui les rendra incompatibles avec les autres séries. Leur ligne sera redessinée et leur poste de conduite repensé.

A ce dernier sujet, les 18, 19 et 20 octobre 1978, une automotrice quadruple n° 820 a effectué des essais de Schaerbeek à Schaerbeek via Charleroi, Namur et Liège. Dans le cadre des études préparatoires à la construction des automotrices break, on avait monté dans la poste de conduite de la 820 (I), du côté droit, un semblant de table de bord comprenant une commande traction et une commande freinage à pousser vers l'avant ou à tirer vers soi, dans le genre de ce qui est actuellement envisagé par les spécialistes pour les AM Breaks. Les parcours effectués avaient pour but de tester la maniabilité du nouveau système ; à cet effet, le train d'essais réalisait des marches omnibus sur une partie du parcours.

- Locomotives électriques série 27 : les électrifications en cours nécessitant environ 75 locomotives électriques nouvelles, une commande de 30 locomotives série 27 (voir Trans-Fer n° 4) est envisagée début 1979.

P.A. et G.B.  
21/10/78

### ● Transformation des automotrices type 50 et 53 (010 à 049)

Toutes ces automotrices reçoivent des doubles phares et leurs grands pare-brises de poste de conduite sont rempacés par de petits formats (ceux qui équipent les AM type 62 et suivants).

### ● Wagons-restaurant

Depuis l'introduction de l'heure d'été 1978, les trains 225/224 Ostende-Vienne express comportent un wagon restaurant à la place de la voiture buffet. C'est un WR bleu classique de la CIWLT. Trois autres types de WR TEE passent à Liège Guillemins :

- inox type Mistral dans la rame TEE SNCF du Molière Paris-Köln
- type DB rouge-jaune cuisine au gaz dans le Parsifal Paris-Hambourg
- type DB électrique pour la cuisine dans le Saphir (Bruxelles-Francfort). Ce matériel est muni d'un pantographe pour approvisionnement électrique lorsque le WR n'est pas desservi par la ligne chauffage du train.

P.A.  
Juin 78

**Principaux travaux d'amélioration au matériel roulant de la S.N.C.B.  
(en 1978)**

Attention : la majorité de ces travaux ont déjà été entamés au cours des années précédentes. D'autres, par contre, sont prévus mais ne seront pas nécessairement réalisés.

**A. Locomotives électriques (HLE)**

1. HLE 22/23/25 : installation de 2 trompes à commande alternée.

Raison : lorsque l'unique trompe ne fonctionnait pas, le conducteur pouvait se déclarer en détresse. De plus, l'avertissement est plus aisément perçu par le personnel en service le long des voies (équipes de la voie, ..).

2. HLE 22 : remplacement des pare-brises en sécurit par des vitres chauffantes en verre feuilleté.

R : par souci de sécurité et de standardisation (équipe déjà les HLE 23).

3. HLE 23 : montage d'un dispositif de protection anti-neige.

R : consiste à maintenir en service permanent les ventilateurs des résistances de démarrage, afin de supprimer les rentrées de neige dans la locomotive via le dessous de caisse, lorsque le démarrage est terminé.

4. HLE 26 : standardisation de l'équipement des 5 HLE série 26 prototypes (2601 à 2605).

5. HLE 26 : amélioration de la suspension secondaire par montage d'appuis en caoutchouc.

- 6. HLE 20 : installation du système Mémor + stop.

7. ttes séries : repeinturage en vue d'améliorer la visibilité des engins.

8. ttes séries : montage de graisseurs de boudins, afin de limiter leur usure dans les courbes.

**B. Locomotives Diesel (HLD de route - HLDM de manoeuvre)**

1. HLD 51/55 : montage d'un 3<sup>e</sup> phare frontal pour circulation sur réseaux NS et DB.

2. HLDM 73/82 : remplacement des pare-brises.

R : ceux-ci étaient munis d'une couche d'or qui reflétait trop les signaux se trouvant dans le dos du conducteur, l'induisant en erreur.

3. HLD 52/53/54 : montage de 2 nouvelles cabines de conduite du type "flottantes".

R : meilleure isolation thermique et acoustique.

4. ttes HLDM : montage d'un feu blanc clignotant sur la toiture.

R : amélioration de la visibilité des HLDM dans les faisceaux de manoeuvre.

5. HLD 55 : remplacement de la génératrice principale par un alternateur sur 6 locomotives en vue du chauffage électrique.

6. HLD 51 : renforcement du châssis et de la charpente du long-pan.

R : aménagement en vue du chauffage électrique.

7. ttes HLD : repeinturage en vue d'améliorer la visibilité des engins.

8. ttes HLD : montage de graisseurs de boudins.

#### C. Automotrices (AM)

1. AM 50/53 : remplacement des marchepieds mobiles par des marchepieds fixes.

2. AM Quadruples : installation de la sonorisation entre automotrices.

3. AM 62/63/65 : placement d'un dispositif électronique empêchant le blocage des roues (désenrayage).

4. ttes AM : amélioration de la commande de l'éclairage intérieur.

R : afin de permettre la commande de cet éclairage par le chef-garde en lieu et place du conducteur.

5. ttes AM : montage d'un parasurtension "Soulé".

R : protection des circuits électriques lors des dévoie-ments sous caténares 15 kV et 25 kV.

6. AM Q : montage du système MEMOR + STOP.

7. ttes AM : application de bandes de visibilité à l'avant.

R : accroissement de la visibilité en ligne.

#### D. Autorails (AR.)

AR 42/43/44/45/49 : élargissement des postes de conduite et renforcement des parois frontales.

R : protection du personnel de conduite en cas d'accidents aux P.N.

E. Voitures. (HV)

1. 84 I 1 + voit. bar-dancing (n° 1) : amélioration de l'équipement de désenrayage électronique.
2. I 5 Bc(1967) : modernisation de 29 de ces 45 voitures-couchettes  
R : amélioration du confort offert.
3. 77 K 1 : modification du chauffage électrique.  
R : afin d'éviter la surchauffe susceptible de provoquer des incendies.
4. I 4 A - AB(1966) : montage de portières automatiques sur 26 de ces voitures.
5. Application de la sonorisation sur 249 voitures RIC, soit : 84 I 1, 38 I 2 et 9 I 5.
6. Montage de portières automatiques sur 87 voitures K1 et les 100 voitures K 3 (première tranche prévue pour 1979 : 3A(K 1), 7 B (K 3), 2 BD (K 1).
7. montage d'une seconde conduite d'air comprimé sur les 622 voitures M 2.  
R : augmentation de la fiabilité du fonctionnement des portières automatiques.
8. Transformation de 15 voitures M 2 en 5 rames réversibles Diesel
9. " de 1 voiture M 2 mixtes 2ème cl. fourgon (3D) en voitures pilotes pour rames réversibles électriques.
10. Transformation du dernier fourgon RIC Eurofima à livrer par B.L. en voiture bar-dancing, apte à 160 km/h, par l'A.C. Malines.
11. Montage de compteurs kilométriques sur 84 I 1 et les 40 I 3.  
R : afin de mieux estimer le parcours réel en vue de la périodicité des entretiens.

DIKKENET-747  
Juillet 78

## BIBLIOGRAPHIE

Guide souvenir du CFV3V

Une équipe de sympathisants du Chemin de Fer à vapeur des 3 Vallées (ancienne ligne SNCB 132 Mariembourg-Treignes) vient de réaliser cette brochure stencillée, au format 150x210mm, de 24 pages : elle contient l'histoire des chemins de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, la description du CFV3V et de son matériel. Prix : 25FB+10FB(envoi) soit 35FB à commander par mandat postal à Monsieur J.M. WARZEE, Route de Gembloux, 25 à 5002 SAINT-SERVAIS. (Ne pas commander donc cet article au GTF asbl).



## Le parc futur du matériel à voyageurs de la SNCB.

Par suite des fournitures actuelles et futures de nouveau matériel destiné au trafic international ainsi que de la fourniture en grande série dans les années 1980 des nouvelles voitures pour service intérieur du type "M4", le parc actuel des voitures à voyageurs de la SNCB subira un profond remaniement dans les années qui viennent.

Nombreuses seront les séries qui se verront amputées d'une grande partie de leur effectif (K1, I1, ...); d'autres disparaîtront complètement (M1, L, ...).

Vous trouverez ci-dessous le détail de ces importantes modifications.

### 1. En service international.

Les 80 nouvelles voitures EUROFIMA oranges (type I6) étant pratiquement toutes livrées à ce jour, ainsi que la moitié des 35 nouveaux fourgons prévus (du type D RIC, également peints en livrée européenne orange), les 75 voitures I1 à 11 compartiments (année de construction : 1931) ainsi que les 29 fourgons internationaux verts à vigie sur le toit sont actuellement déclassés au fur et à mesure des livraisons du nouveau matériel.

Seules les 84 voitures I1 à 8 compartiments, équipées de bogies Schlieren et transformées à l'Atelier Central de Malines seront conservées.

De même, l'année prochaine, la série des 12 voitures "buffet" I2 AR, c'est-à-dire les voitures internationales de 1950 réaménagées en version mixte, 1ère classe - buffet (en service sur Bruxelles - Milano, notamment) sera remplacée par une série de 10 voitures Q.P. (= Quick Pick) libre-service, dont le type n'est pas encore déterminé.

Plus tard, vers 1985, le déclassement des 38 autres voitures I2 de 1ère classe est prévu ainsi que son remplacement par 30 voitures I7 dont les conceptions se rapprocheront sensiblement de celles des voitures Eurofima actuelles.

Entretemps, vers 1980-81, la SNCB procédera à l'acquisition de 30 nouvelles voitures-couchettes du type I8, dont il n'est pas impossible qu'elles ressemblent fortement aux dernières voitures-couchettes acquises récemment par la SNCF.

### 2. En service intérieur.

Le grand événement de la prochaine décennie sera incontestablement la mise en service des 580 voitures du type M4, dont la réalisation d'une première tranche de 125 voitures (25 A (1ère classe) et 100B (2e classe)) débutera incessamment à la Brugeoise

Par voie de conséquence, les 200 voitures du type L (cfr les voitures du train vapeur GTF Liège - Bastogne - Liège en 1976!) datant de 1933 disparaîtront les premières, suivies d'une série de 264 voitures K1 (voitures métalliques de 22 m, à plateformes d'about à portières manuelles à 2 vantaux s'ouvrant vers l'extérieur, année de construction 1933).

Seules 77 voitures de ce type seront conservées, soit 15 A (1ère classe), 50 AD (mixtes 1ère-fourgon), 4 AB (mixtes 1-2 cl.), et 8 BD (mixtes 2e-fourgon).

Cette "sous-série" protégée de la démolition fait d'ailleurs actuellement l'objet de travaux de modernisation (intérieur "design" avec adoption de nouvelles teintes, nouveau type de fenêtres, suppression de la vigie aux voitures A D et BD, travaux préliminaires en vue de la fermeture automatique des portières, etc...).

Notons également le déclassement prévu des 40 voitures K1 de 1ère classe, qui avaient été aménagées pour le service international, seules voitures du service intérieur arborant le sigle B sur leurs flancs, garées à Louvain et utilisées généralement pour les voyages de mutualités à destination de la Suisse.

Enfin, les 447 voitures M1 (voitures omnibus à portières automatiques coulissantes, de 1939) disparaîtront à leur tour. Les voitures K2 de 1950 à portières d'about pliantes ainsi que les voitures K3 de 1955 à portières d'about ouvrantes vers l'extérieur et à bogies Schlieren seront toutes conservées, non sans subir diverses modifications tendant à les moderniser (portières automatiques pour les K3, par ex.).

Les tableaux qui suivent reprennent de manière schématique toutes les informations qui précèdent.

Parc futur des voitures SNCB									
Fourniture nouveau matériel	Nombre	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
I6 Eurofima	80	(1)							
Q.P. (Quick Pick)	19		(2)						
D RIC	35	(3)							
M 4	580					(4)			
17 A	30								(5)
18 BC	30				(6)				

Matériel existant à mettre H-service		1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
I1 B 11	75	(1)							
I1 AR	12		(2)						
I2 A	38								(5)
D RIC	29	(3)							
L	200			(4)					
K1	264				(4)				
M1	447							(4)	
AK RIC	40			(6)					
Matériel existant à conserver									
K1	77								
K2	136								
K3	100								
M2	622								
M3	46								
I1	84								
I3 (BC)	40								
I4 (A - AB)	42								
I5 (BC)	45								

Dikkenet-747  
 Juillet 1978

**BIBLIOGRAPHIE**

Gares d'Antan

Album de 143 pages, montrant 150 cartes-vues anciennes de gares du réseau SNCB. Commande (envoi recommandé) par versement de la somme de 320 FB l'exemplaire au compte de l'auteur : 001-0439936-20 de Paul Pastiels, Avenue Bel-Air, 123 1180 Bruxelles. Tous renseignements complémentaires peuvent être obtenus à cette adresse. Le GTF n'assure pas la distribution de cet article.

## DANS LES DEPOTS ET ATELIERS...

Le GTF a vu pour vous :

\* Atelier Central de Malines (H.A. - 28/9/78)

- la voiture-fourgon EUROFIMA 51.88.95.70931.1 en cours de transformation en voiture Dancing
- la voiture M2 AB (1e/2e classe) 50.88.39.48696.8 incendiée. Elle sera mitraillée.
- de nombreuses voitures M1 en grand entretien. Elles sont équipées d'un nouveau chauffage vapeur (type M2/M3)
- les voitures M2 qui passent en grand entretien bénéficient d'une isolation acoustique accrue par injection d'un produit approprié. Leur toiture est recouverte d'un produit synthétique.
- 5 voitures I1 sont transformées en voiture-atelier pour trains de service. Il s'agit de 51.88.21.48104.2/48107.5/48105.9/48108.3..
- l'autorail triple 4501 voit sa motrice de tête munie d'un aérateur à la place du 4e hublot.
- une locomotive électrique série 22 est munie de nouveaux panneaux d'aération entre les 2 hublots centraux du long pan.

\* Tournai (R.H. - 11/10/78)

On peut y voir la réserve "réseau" de générateurs à vapeur destinés au chauffage des trains. Il s'agit d'anciennes locomotives à vapeur dont on a enlevé les bielles, pistons, manchons...

N° générateur	N° tender	N° locomotive	remarques
A621/181 (II)	25.263	29.136	faux n° de HT (a)
A621/184 (II)	25.245	29.245	
A621/187 (II)	25.030	29.238	(b)
A621/195 (II)	25.152	29.152	
A621/201	25.225	29.225	
A621/205	25.297	29.096	

- (a) - le n° 29.166 maintenu sur la porte de boîte à fumée n'est pas celui de la machine (29.245). Cette porte est en fait une pièce de rechange prélevée sur la machine 29.166.
- (b) - le tender 25.030 a été marqué par erreur 25.050 (sur chaque côté) lors d'une remise en couleur.

\* Latour (F.B. 4/9/78)

La locomotive diesel 5001 (prototype de 4000 ch. livrée bleue) se trouvait toujours à l'intérieur du dépôt, en attendant une décision concernant son sort...

\* Stockem (F.B. 2/9/78)

Les locomotives électriques 2904, 2909 et 2910 y étaient garées, portes plombées, en attendant une autre destination...

## LE SAVIEZ-VOUS ?

Matériel Corail SNCF sur les lignes 125.130

Depuis les horaires d'hiver 1978, les trains 330/331 Liège Guil. Paris et retour sont assurés par une rame Corail SNCF, aux couleurs européennes (orange avec bande grise). Pour rappel, ce matériel circule aussi, en mélange avec les voitures Eurofima de la SNCB sur la relation Amsterdam-Bruxelles-Paris.

## SIGNALISATION

Modification de la signalisation pour circulation à 160 km/h

En vue du relèvement de la vitesse des trains à 160 km/h sur les lignes principales, diverses possibilités de modification de la signalisation ont été établies. La moins onéreuse, qui semble devoir être retenue, serait la mise en service d'une double répétition sans modification de l'implantation des signaux.

La double répétition de la voie libre serait donnée par deux feux verts verticaux (qui pourraient être combinés avec les feux jaunes pour les avertissements). Donc, lorsque le conducteur rencontrerait un signal présentant deux feux verts allumés simultanément, il pourrait rouler à la vitesse limite permise par la ligne. Un seul feu vert allumé ordonnerait au conducteur de ramener immédiatement sa vitesse à 120 km/h.

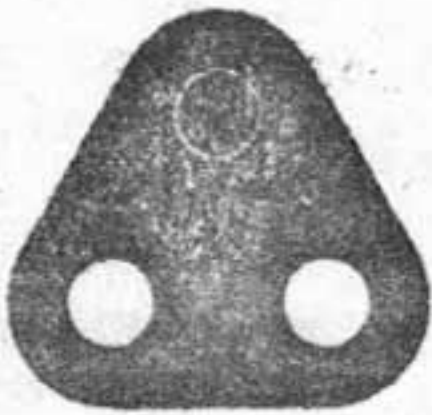
Les panneaux lumineux actuels ne devraient pas être modifiés, le second feu vert pouvant être placé dans le trou destiné actuellement au feu de manoeuvre blanc lunaire, très peu utilisé en pleine voie.

Nous reviendrons sur cette modification, avec de plus amples détails, lorsque la réglementation sera complètement au point.

P.A.  
septembre 78

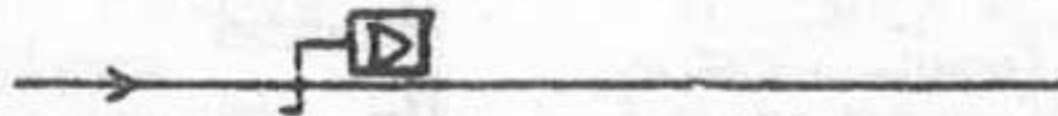
Signal de limite des petits mouvements

Chacun connaît le signal limite de manoeuvres utilisé actuellement par la SNCB (panneau rectangulaire blanc avec indication MR en lettres noires). Ce signal est actuellement en cours de remplacement par un "signal limite des petits mouvements".



Ce signal indique le point extrême pouvant être atteint par les petits mouvements. Il impose l'arrêt à ces mouvements. Il est constitué (voir ci contre) par un panneau rectangulaire dont la face avant porte un pictogramme noir (silhouette du signal triangulaire à fleur de sol) sur fond blanc.

La représentation conventionnelle sur les PSS est la suivante :



Le remplacement des anciens signaux MR est prévu pour le 1/4/79.

P.A.  
25/08/78

Mise en service d'un nouveau signal mobile  
Plaque rectangulaire jaune

Les signaux mobiles de la voie peuvent être employés à chaque instant, en un point quelconque de la voie. Parmi ceux-ci existait un drapeau jaune, imposant la marche à vue à la vitesse maximale de 20 km/h. La plaque rectangulaire jaune, mise en service à la date du 1er mai 78, a l'avantage sur le drapeau jaune de rester perceptible dans le vent, parce que le drapeau, lui, peut s'enrouler autour de sa hampe.

R. Thiry  
Mai 78

Ligne 40 - Bressoux - Visé - Frontière HollandaiseDate de mise en service : 1982.

Désignation et localisation	Date d'achèvement.
Electrification de la ligne	1982
Aménagement gare de Visé (Voies et bâtiments)	1982
Signalisation gare de Visé.	1982
Amélioration de l'infrastructure	1982
<u>Suppression P.N.</u>	
PN 14 Wandre	1978
PN 6 Bressoux	1978
	1978
PN 20 Argenteau	1979
PN 5 Bressoux	1980
PN 22 Argenteau	1981
PN 12-13 Wandre	1982

Ligne 49. Welkenraedt - Fupen.Date de mise en service : 1983

Désignation et localisation	Date d'achèvement
Electrification de la ligne	1983
Amélioration de l'infrastructure	1983
Aménagement gare d'Fupen	1983

Ligne 34. Liers - GlonsDate de mise en service : 1983

Désignation et localisation.	Date d'achèvement
Electrification de la ligne	1983

Ligne 24. Glons - Visé - MontzenDate de mise en service : 1983

Désignation et localisation.	Date d'achèvement.
Electrification de la ligne	1983
Poste sectionnement Glons	1983
S/s de traction Visé	1983
Aménagement de 4 tunnels	1983
Aménagement Pont de la Meuse	1983
Renforcement de l'infrastructure	1983
Aménagement gare de Montzen-formation (voies) 1ère partie	1978
Aménagement gare de Montzen (voies) 2e phase	1983

Lignes 34 et 31. Liège - Herstal - Liers - Ans.

Mise en service en 1976. Mais divers travaux d'aménagement, notamment la gare de Liège Palais et les tunnels de Liège, sont en cours d'achèvement et devraient être terminés en 1979-80.

## LES ELECTRIFICATIONS DANS LE RESTE DU PAYS (prévisions)

- 1979 : Braine-le-Comte - Manage\*; Gand-Coutraï ; Hasselt-Genk\*
- 1980 : Mons-La Louvière-Manage-Luttre-Charleroi\*  
Lierre-Herentals ; Anvers-Aarschot-Louvain ; Anvers-Boom
- 1981 : St-Ghislain-Tournai-Mouscron-Coutraï ; Mouscron-SNCF ;  
Tournai-frontière SNCF (voir le problème à ce sujet dans  
Trans-Fer n° 4) ; Aarschot-Hasselt ; Bruxelles-Dendermonde-  
Lokeren.
- 1982 : Marchienne-Piéton-La Louvière\* ; Denderleeuw-Zottegem
- 1983 : ligne 125bis Flemalle-Kinkempois !!!  
Heike-Malines ; Schellebelle-Dendermonde-Heike
- 1984 : Tournai-Halle-Ath ; Ath-Jurbise ; Ottignies-Fleurus-Charleroi.

L'exécution de ce programme portera à 2000 km environ la longueur du réseau électrifié, soit environ la moitié du réseau SNCB.

## SECTIONS DE LIGNES A EXPLOITATION SIMPLIFIEE RAYEES DE L'INVENTAIRE

Ligne	Section considérée	
55	Zelzate (BK 27.488) - Assenede	Au 18/9/78 publication le 27/9/78
61	Moorsel - Opwijk	
64	PN 5 (BK 2.346) - Moorslede - Passendale	
66A	Wielsbeke-Ingelmunster	
74	Bif Kaaskerke - Nieuport	
77A	Lokeren-Meerbeke (BK 65.307)	
260E	Bif Tréfilerie - Puits St-Théodore	
261	BK 3.250 - Marcinelle-Haies	
267	Bif Martinet - Puits n° 3	

## MODIFICATIONS A LA VITESSE DE REFERENCE

- Ligne 15 : Mol-Bourg-Léopold : 90 Km/h  
Bourg-Léopold-Hasselt : 70 km/h
- Ligne 19 : Mol-Neerpelt : 90 Km/h  
Neerpelt-Hamont : 70 km/h
- Ligne 66 : Bruges-Coutraï : 120 km/h

au 18/9/78  
publication  
le 27/9/78

P.A. 27.9.78

## AVENIR DE LA LIGNE 21 HASSELT - AS - EISDEN

En liaison avec l'électrification Hasselt-Genk, la desserte ferroviaire nouvelle de cette cité, la SNCB envisage de réorganiser les services de transports en commun de la région. Des rumeurs circulent actuellement dans la région de Hasselt sur une suppression éventuelle des services ferrés entre Hasselt et Eisdén. Une campagne de presse de protestation contre ce projet se développe actuellement. Le ministre des Communication a promis de tenir compte des avis des usagers avant toute modification à la structure des transports en commun dans cette région.

\* = article au sujet de cette ligne dans le corps de la revue.

- **Le point sur la construction de la nouvelle ligne Hasselt-Genk**  
(situation début octobre 78)

#### Infrastructure

Entre Bokrijk et Winterslag (21A), la bifurcation à double voie est construite. Immédiatement après celle-ci, on a établi une courbe de raccordement à voie unique avec la ligne 21C (Winterslag-Bilzen). Cette courbe, déjà en service, peut être parcourue à la vitesse de 60 km/h.

Les ouvrages d'art sont terminés, sauf le pont au-dessus de la Vennestraat à Genk. La gare de Genk est en cours de construction ; il en est de même pour un mur de soutènement situé à proximité. La voie du sens Genk-Hasselt est posée jusqu'au pont de la Vennestraat ; elle permet l'acheminement de wagons de service. La voie du sens Hasselt-Genk se termine 500 m avant l'extrémité de la précédente.

#### La ligne aérienne

Les poteaux avec potences sont dressés entre Hasselt et la bif. vers Genk. Les fils de cuivre sont également tendus et le pendulage est en cours. Entre la bifurcation et la gare de Genk, les socles en béton ont été construits.

#### Plan

En page 17, nos lecteurs trouveront un schéma d'implantation de cette nouvelle ligne, établi d'après un document de la SNCB et approprié par G. CLOSE.

- **Abandon du projet de construction d'une ligne ferrée**

Par Arrêté Royal du 12 juin 75 (M.B. du 11/07/75), les dispositions de l'art. 1er des A.R. des 5/4/23, 10/5/24 et 8/8/25 sont abrogées pour ce qui concerne la construction d'une ligne de chemin de fer reliant Herstal à Lanaken.

- **Liason ferroviaire entre Sidmar (Gand) et Moerbeke**

Une courbe de raccord a été mise en service le 1/9/78 entre les lignes 204 Gand (Maritime) - Y. Boma - Gand (Nord) et 77 Zelzate-Moerbeke. En conséquence, les lignes se présentent comme suit :

- 77 - Moerbeke - Y. Rostijn (exploitation simplifiée)
- 204 - Y. Boma - Zelzate (R.O.) ligne industrielle
- 204/1 - Y. Boma - Gand (Rodenhuize) idem

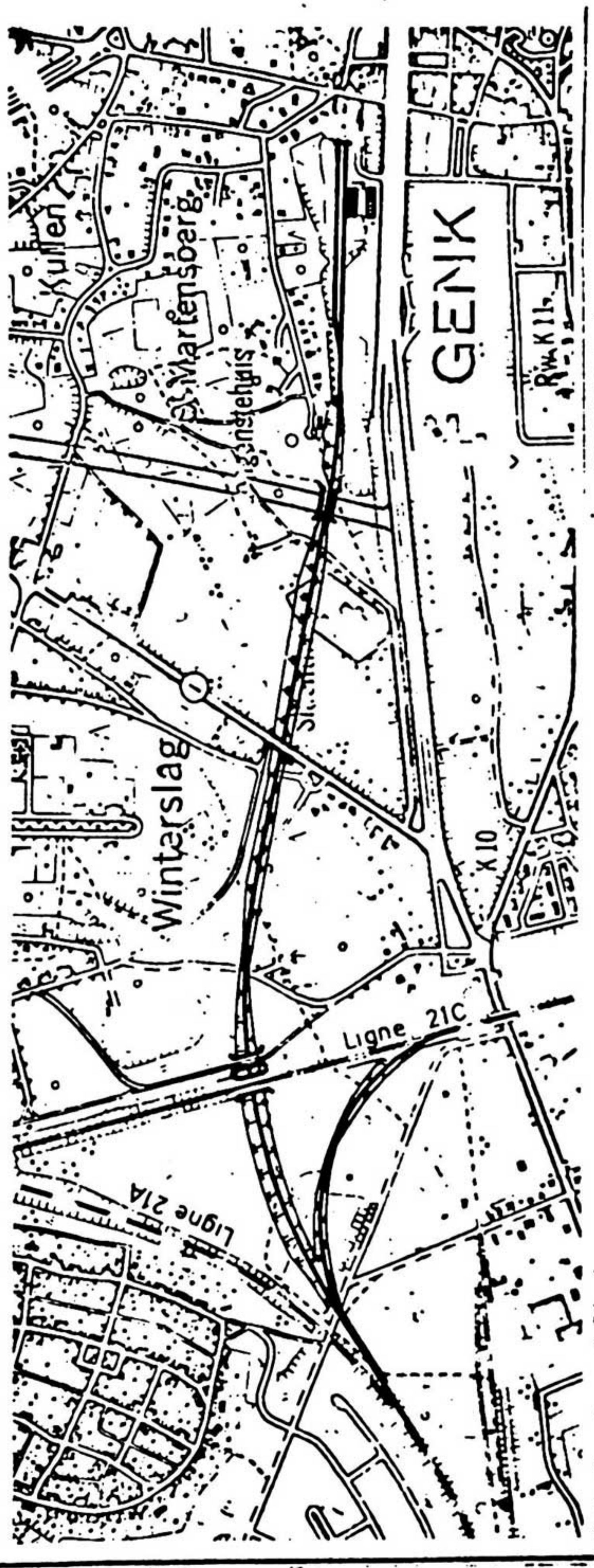
Cette courbe de raccord nouvelle permet de desservir Moerbeke directement depuis Gand Zeehaven sans rebroussement à Zelzate : la gare de Moerbeke remplit en effet une fonction double : elle sert de station de desserte pour sucrerie et reçoit plusieurs mois par an des trains de betteraves sucrières. D'autre part, elle sert aussi pour le garage des wagons vides principalement à l'usage de Sidmar.

Après la mise en service de la courbe de raccord, le tronçon de la ligne 77 Zelzate (R.O.) - Moerbeke entre Zelzate et le point de coïncidence avec la courbe de raccord sera démonté.

- **Nouvelle ligne**

Un arrêté royal du 29/6/78 (MB du 10/8/78) autorise l'incorporation de la ligne industrielle 275 Furnes-Lovaart dans le réseau ferré de la SNCB.





Liaison vers Genk  
Courbe de raccordement entre les lignes  
21A et 21C

- voies nouvelles
- || pont
- mur de soutènement
- gare d'autobus
- bâtiment des voyageurs
- poste de sectionnement

## Travaux d'électrification de la ligne 117

L'article que nous publions ci-après (extrait de Ferro-Flash n° 27 d'août 78 - auteur : Michel Thiry) fait le point des travaux d'électrification de la ligne Braine-le-Comte - Manage - Luttre en juillet 1978. (Il complète l'article qui était paru à ce sujet dans Trans-Fer n°2/1978)

### - La voie

Les travaux de renouvellement du faisceau marchandises d'Ecaussinnes-Carières seront normalement terminés dans le milieu du mois d'août.

A la bifurcation de Feluy, la construction de la troisième voie (en cul-de-sac) se limite actuellement à quelques bennes de terre déplacées.

A Manage, les voies principales sont maintenant terminées depuis la fin avril.

Sur la ligne 96-côté Soignies, les modifications de la bifurcation vers Ecaussinnes-Carières sont en cours de réalisation.

### - Les ponts

A Ecaussinnes, les ponts "Belle-Tête" sont finis depuis près de six mois, bien que la voirie routière soit seulement en cours d'asphaltage.

A Familleureux, celui de la "Maison Communale" est en service depuis le 28/06/78.

A Manage, le pont "Loza" est terminé pour la partie ouvrage d'art. Il reste actuellement en cours la partie murs et voirie routière.

### - Les caténaires

Entre Braine et Ecaussinnes (exclu), tout est terminé, à l'exception des 2 voies vers Soignies où les poteaux munis de leurs traverses attendent la fin des travaux de voie pour recevoir les fils électriques.

Entre Ecaussinnes-Familleureux et Feluy-zoning, tout est terminé et réglé.

Entre Familleureux et Manage (exclu), les caténaires sont en cours d'installation.

A Manage, seule la partie des voies côté Luttre (y compris les quais) a reçu les poteaux et traverses. La voie IV a été complètement équipée (tête Luttre) entre le 29/05 et le 09/06. Le côté Familleureux sera entamé (fondations) dans les prochains mois.

La gare d'Ecaussinnes devrait normalement être terminée à la fin novembre 78 tandis que celle de Manage le serait en avril 79.

### - Les bâtiments

La nouvelle gare de Manage est maintenant en service depuis le samedi 17 juin 78.

A Ecaussinnes, les anciens blocs de signalisation n° 30 et 31 sont disparus.

A Manage, le transfert de la cabine (block 35) est prévu pour le mois d'octobre prochain. La démolition de cette vieille cabine permettra alors d'entreprendre la dernière phase des travaux au faisceau de triage.

Le block 35 reprendra ceux d'Ecaussinnes-Carières et de Gouy et permettra de supprimer la gare de Familleureux et son block 33.

**Travaux sur la ligne 118**

On sait que la ligne 118 Manage-La Louvière-Mons sera électrifiée. Les poteaux caténaires et leurs traverses sont placés entre Bracquegnies et Obourg (exclu). De plus, de grands travaux de voies sont petit à petit entamés au triangle de La Louvière-St-Vaast, courbe de Nimy et bientôt à La Louvière Gare Industrielle (Boël).

Il faut d'ailleurs noter que la vitesse maximale entre Bracquegnies et Nimy sera de 140 km/h. La mise en service de la traction électrique sur la ligne 118, normalement prévue pour 1980, sera probablement retardée au minimum d'un an.

**Les lignes 112 et 113**

L'électrification des lignes La-Louvière-Piéton-Charleroi, Manage-Piéton et de l'antenne Haine-St-Pierre-Binche, y compris l'ATD Haine-St-Pierre pour les voies 12 à 19 est prévue. En préparation, d'importants travaux de ballastage sont en cours sur la ligne 113 (Manage-Piéton), car la voie ancienne était montée sur cendrées. La ligne étant fermée le week-end, les travaux se font à ce moment.

M. THIRY  
Ferro-Flash  
Août 78

**Adjudications SNCB**

25/10/78 : ZELE : aménagement des voies suite à l'électrification de la ligne 57 Dendermonde-Lokeren.

30/10/78 : Kinkempois ATD : renouvellement du fond des fosses latérales des voies 1 à 5.

31/10/78 : BLATON : construction d'un bâtiment de service

31/10/78 : GROENENDAEL : construction d'une cabine de signalisation en liaison avec la pose de la 3e voie de la ligne 161.

4/10/78 : Gand St-PIERRE : construction d'un nouveau centre d'entretien ES

18/10/78 : Anvers BE faisceau Congo Y Oosterweel, quais 192/198 et 176/180 : rails, traverses et appareils de voie.

19/10/78 : ligne 125bis : renouvellement voies, rails, traverses, appareils de voie, ballast, y compris Kinkempois gare

24/10/78 : renouvellement rails et traverses en voie principale, rails, traverses, appareils de voies en voies secondaires à Baulers, Braine l'Alleud, Ceroux-Mousty, Ottignies, Halle, Buizingen et Forest Midi.

Compilation : J. Bzaive

n°	situation ancienne	situation nouvelle
135	Fraire Humide-Morialmé Bif (2)	Fraire Humide-Morialmé gare (3-1) Morialmé gare-Morialmé Bif (2)
250	Bif Forchies - Puits n° 8	Bif Forchies - puits n° 10
254	Bascoup - Racc. Pietoco	Bascoup - BK 0.900 Bascoup 3.400 - Racc. Glaverbel (3)
260	Monceau Form - Dampremy Charb.	Monceau Form - Charleroi Ouest
260A	Monceau Form - Amercoeur (centrale électr.)	Monceau Form - Docherie - Amercoeur (centr. électr.) Docherie - Port de Dampremy
262	Dampremy racc. verres spéciaux	id (3)
264	Deschâssis - Jumet Coupe	Lodelinsart-Deschâssis (ex.180) - Jumet Coupe
268A	Monceau Usines - Puits n° 2	Monceau Usines - racc. Tilmétal n°2
268E	Bif. Goutroux - Puits n° 14	Bif Goutroux - Puits n° 14 (3)

Explication des renvois

- (1) le GTF a probablement assuré la dernière circulation "voyageurs" de cette ligne jusque Fraire-Humide en 1972, lors d'une excursion en autorail dans la région de Florennes.
- (2) section de ligne sur laquelle la circulation de trains de voyageurs extraordinaires doit faire l'objet d'une autorisation préalable.
- (3) section de ligne hors service pour les besoins de la SNCB.

P. A.

date de publication : 27/9/78

Cette liste modifie la carte des voies ferrées belges et ses annexes.  
Cette édition est en effet arrêtée au 30/6/78.

Nous profitons de l'occasion pour vous rappeler ce travail monumental, indispensable à tous les amateurs du rail et à tous ceux qui veulent "s'y retrouver" dans la géographie ferroviaire si complexe de la Belgique. La description de cette édition se trouve sur le feuillet bleu annexe. Nous vous rappelons que cette carte (plée ou roulée) est en vente par versement de la somme de 260 FB tout compris (envoi en Belgique) à notre compte 140-0589219-11 de GTF asbl à 4000 LIEGE.

● **ERRATUM A L'ANNEXE 2 DE LA CARTE DES LIGNES FERREES BELGES**

Il faut lire : ligne 150 : Mettet - Haut-le-Wastia : HS  
Haut-le-Wastia (BK34.650) - Y Anhée : -

● **DERNIERE MINUTE - SNCB**

Ligne 98C - démontage d'un tronçon : par arrêté royal du 17/10/78 (MB du 8/11/78), la SNCB est autorisée à démonter le tronçon St-Ghislain-Hornu - Hornu route de la ligne 98C

Ligne 150 - démontage d'un tronçon : par arrêté royal du 16/10/78 (MB du 11/11/78), la SNCB est autorisée à démonter le tronçon Houyet-Ardenne - Hour-Havenne de la ligne 150.

Transformation de la gare de Niel (ligne 52) : par arrêté royal du 21/9/78, cette transformation est autorisée, y compris, si nécessaire les

**Travaux et améliorations décidés à la SNCB**

Dans les pages qui suivent, nos lecteurs trouveront les principales décisions prises par le Conseil d'Administration de la SNCB lors de sa réunion mensuelle. La lecture de ces communiqués de presse est, nous semble-t-il très intéressante, car on y trouve la liste de tous les travaux, commandes de matériel roulant et améliorations ou transformations prévues sur le réseau SNCB.

**Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni le vendredi 30 juin 1978, sous la présidence du chevalier J. de SPOT, premier vice-président.**

**Le Conseil a approuvé la commande d'une nouvelle série de 150 voitures à voyageurs du service intérieur.**

**Il a également marqué son accord pour l'exécution de divers travaux, notamment : l'élargissement du passage supérieur situé sur la ligne Welkenraedt - Raeren, à hauteur de la Hochstrasse à Eupen; l'adaptation des voies de la gare de Ransart, devant permettre le détournement provisoire des voies, en vue de la construction d'un ouvrage d'art à l'endroit du croisement de la ligne Ottignies - Charleroi avec la grande ceinture autoroutière de Charleroi; l'aménagement d'un faisceau de voies en gare de Charleroi Sud Quai; l'établissement d'un poste de transformation à Melreux pour l'alimentation de la signalisation sur la ligne Liège - Jemelle; l'établissement d'une galerie à câbles, traversant la gare de Charleroi Sud; l'érection d'abris parapluie et de paravents sur les quais 1 et 2 de la gare de Boom; la construction d'un couloir sous voies à la gare de formation de Gand Maritime; la construction d'une sous-station de traction électrique à Termonde, en vue de l'électrification des liaisons vers Lokeren et Bruxelles; la réfection de la toiture du dépôt des imprimés à Bruxelles Petite Ile et de l'ancienne fonderie de l'atelier central de Malines; l'installation du chauffage par air pulsé dans la nouvelle partie du hall 8 de l'atelier central de Salzinnes le renouvellement d'un commutateur téléphonique à Malines; le montage de réseaux radio sur plusieurs groupes.**

**Il a approuvé aussi une série de marchés d'approvisionnements, notamment pour des équipements de protection des installations de signalisation aux passages à niveau contre les surtensions atmosphériques.**

**INFORMATION GTF : enveloppes avec oblitérations postales**

En 1976, lors du 50e anniversaire de la SNCB, nous avons fait oblitérer le timbre-poste commémoratif (valeur 6F50) au moyen d'empreintes postales spéciales.

Il nous reste encore quelques séries indivisibles de 4 enveloppes avec cachet Bruxelles-Brussel/Brussel-Bruxelles/Atelier Central Salzinnes/Mechelen (date : 11 ou 12/09/78 - si vous souhaitez les deux dates, commandez 2 séries en spécifiant "deux dates différentes").

Prix de la série de 4 enveloppes (sans imposition de date) : 65 FB + 15 FB (envoi) = 80 FB (supplément pour envoi recommandé : 35 FB facultatif ; l'envoi se fait aux risques et périls du destinataire !). Commande par virement de la somme correspondante au compte 001-0643004-67 de GTF asbl-Distribution, 4000 LIEGE.

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le vendredi 14 juillet 1978, sous la présidence du chevalier J. de SPOT, premier vice-président.

Il a adjugé les travaux d'électrification des tronçons de lignes St-Ghislain - Tournai - Mouscron frontière, Liers - Glons - Visé - Montzen et Welkenraedt - Eupen.

Il a approuvé également : la construction d'un nouveau bâtiment des voyageurs à Bomal et l'aménagement de celui de Virton-St-Kard; la réfection des surfaces en béton des tabliers du pont du Gouffre et du viaduc de Châtelineau de la ligne Namur - Charleroi; l'installation de haut-parleurs pour les informations à communiquer aux voyageurs dans les gares de Familleureux, Ecaussinnes, Marche-lez-Ecaussinnes, Manage, Godarville, Gouy-lez-Piéton, Bois-d'Haine, Pont-à-Celles Nord, Obaix-Buzet et La Chaussée, l'installation des équipements pour l'alimentation en énergie électrique du bâtiment de la tour en fosse à la remise à locomotives de Kinkempois; l'aménagement des voies de la ligne Mons -

Marcinelle au triangle dit "de La Paix", à La Louvière, comportant notamment la construction de plusieurs ouvrages d'art, devant permettre la suppression des passages à niveau nos 15 - 16 - 19 et 21; la construction sur la même ligne, à Obourg, d'un passage supérieur en vue de la suppression du passage à niveau n° 28; l'établissement d'un passage supérieur à la Chaussée de Haecht, à Bruxelles, en vue de la mise à triple voie de la ligne Liège - Bruxelles entre Diegem et Schaerbeek; l'établissement sur la ligne Gand - Mouscron de deux passages supérieurs, en vue de la suppression des passages à niveau nos 3 et 15, à De Pinte et St-Martens-Latem; la peinture des parties métalliques du pont ferroviaire situé sur cette ligne au-dessus du canal périphérique à Gand.

#### BIBLIOGRAPHIE

- Saint-Hubert d'Ardennes, cahiers d'histoire, tome 2, édition 1978, 328 pages au format 155 x 240 mm, 155 illustrations. Cet ouvrage contient 14 études, dont l'une se rapporte au chemin de fer vicinal : "Le temps du rail à St-Hubert" (A. DAGANT) en 36 pages avec de nombreuses illustrations. On y trouve aussi une note relative à la gare de Libramont (écartement normal). Les autres chapitres sont relatifs à l'histoire de Saint-Hubert.  
Prix : 325 FB + 70 FB port et emballage spécial. A commander par versement au compte 068-0397340-55 de "Terre et Abbaye de St-Hubert"
- Le monde des locomotives à vapeur par Gustavo Feder, édité par l'Office du Livre. 325 pages grand format. Environ 2000 FB chez votre libraire habituel
- Trains 1870-1970 : Modèles réduits et jouets par Allen Lévy édité chez Edita Vilo. Environ 2000 FB chez votre libraire habituel

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer belges s'est réuni, le vendredi 25 août 1978, sous la présidence de M. A. TONNEAUX, second vice-président.

Il a approuvé plusieurs travaux, notamment : la construction d'un nouveau bâtiment des voyageurs à Courcelles-Motte; l'aménagement des quais de la gare de Louvain-la-Neuve; le remplacement de la couverture de la toiture du bâtiment des voyageurs et du hangar aux marchandises de la gare de Soignies; l'établissement d'une cour aux marchandises et l'exécution de la dernière phase des travaux d'aménagement des installations de la gare à Manage; le renouvellement des châssis métalliques de la façade, côté des voies, du bâtiment administratif à la gare de Charleroi Sud; la pose de câbles téléphoniques entre les gares de Braine-le-Cointe et de Haine-St-Pierre; des travaux extérieurs de signalisation dans les gares de Charleroi Sud Quai et de Manage; l'élargissement de la plate-forme de la voie du tronçon Waregem - Harelbeke et l'aménagement de l'infrastructure de la voie Termonde - Lokeren, en vue de leur électrification; l'établissement d'un passage souterrain pour piétons à Boechout en vue de la suppression du passage à niveau n° 6 de la ligne Anvers - Lierre; le prolongement du passage supérieur sur le Leebeek et la construction de murs de soutènement au km 1.463 de la ligne Gand - Mouscron; la construction d'un pont sur la ligne Gand - Bruxelles Midi en vue du passage sous les voies de la route nationale n° 731 à Alost (Krembodegem); la construction d'un nouvel atelier de moteurs au chantier de créosotage de traverses à Wondelgem; le renouvellement de la toiture de l'atelier de traction diesel de Merelbeke; l'aménagement de la cabine de signalisation II à la gare de Courtrai formation et des bâtiments de la tournerie de roues et des bogies à l'atelier central de Gentbrugge; l'extension du système de transmission à courants porteurs entre Anvers et Bruxelles; le renouvellement de loges de signalisation au groupe de Gand; la pose de voies supplémentaires au faisceau Lillo, à l'est de la darse B1, au port d'Anvers.

Il a marqué son accord, d'autre part, pour l'adaptation de 75 wagons-tombereaux, destinés au transport de moellons.

#### BIBLIOGRAPHIE

- Chemins de fer régionaux et urbains: revue bimestrielle de la FACS, (Fédération des amis des chemins de fer secondaires-France) Le numéro 148 (IV-1978) de cette revue est consacré aux voies ferrées de Majorque. Les villégiateurs de cette île de la Méditerranée qui ont eu l'occasion de découvrir ces attachants réseaux pourront ainsi se familiariser avec les historiques et les descriptions des matériels du chemin de fer et de la ligne électrifiée PALMA-SOLLER. Un second article est consacré aux tramways modernes. Nombreuses photos d'hier et d'aujourd'hui.  
Prix: 20FF + 2FF (frais d'envoi) par virement bancaire au CCP 16471-89 centre PARIS (France) de la FACS à PARIS). Se référer à notre revue.
- Histoire des trains de luxe, de l'Orient Express au TEE édité par l'Office du Livre et la Société Française du Livre. Chez votre libraire habituel.

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer belges s'est réuni, le vendredi 29 septembre 1978, sous la présidence du chevalier J. de SPOT, premier vice-président

Le Conseil a approuvé l'acquisition d'une nouvelle série de 35 automotrices doubles, pouvant atteindre la vitesse de 150 km/heure, ainsi que plusieurs travaux importants, notamment : l'érection d'un nouveau bâtiment des voyageurs et l'aménagement des installations de voies de la gare de Visé; l'établissement d'une gare d'autobus, à Libramont; le renouvellement des tabliers du passage inférieur à la rue des Carrières et le remplacement d'un mur de soutènement à Verviers Central; l'établissement de voiries en vue de la suppression des passages à niveau n° 125 de la ligne Namur - Charleroi, à Parciennes et n° 16 de la ligne Liège - Bruxelles, à Berloz; la construction de pentes d'accès au couloir sous voies situé sur la ligne Mons - St-Dizain, entre la rue J. Wauters et la rue C. Meunier, à Quaregnon (Wasmuel); la construction d'un nouveau pont-rails métallique sur l'Escaut, à Termonde, pour la ligne Termonde - Lokeren; l'extension d'un bâtiment de service sur la rive gauche du "Sifferdok", à Gand Maritime.

Il a marqué son accord également pour installer des tableaux horaires enroulables dans les gares de Liège Guillemins, Bruxelles Midi, Berchem et Louvain.

#### GTF - OFFRE SPECIALE DE FIN D'ANNEE

Avec la période de Noël et de Nouvel-An revient la coutume d'échanger des voeux entre parents ou amis .

Une manière originale de présenter des voeux consiste à rédiger ceux-ci sur des cartes-vues à sujet ferroviaire.

Les cartes-vues du GTF sont particulièrement indiquées en ce domaine..

OFFRE SPECIALE jusqu'au 31 décembre 1978

En cas de commande simultanée, sur le même bulletin de virement, de la série de cartes-vues n° 52 (Tramways) et de la série n° 53 (Chemins de Fer), nos membres verseront une somme de 135 FB tout compris (au lieu de 150 FB en cas de commande séparée).

(Prix de revient de la carte-vue : 5F60 seulement).

Les commandes sont reçues au compte 140-0589219-11 de GTF asbl à 4000 LIEGE (étranger, voir page de gare), avec mention en communication "offre spéciale cartes-vues 52/53" et votre numéro de carte de membre.

#### COURRIER DES LECTEURS

#### Les engins de traction en jaune

M. Y.H. de Bruxelles est scandalisé par la nouvelle livrée des engins moteurs de la SNCB, qu'il juge de mauvais goût. Nous publions page suivante le point de vue de la SNCB à ce sujet : la nouvelle livrée se justifie, selon elle, par des impératifs de sécurité. Cette action est donc louable dans cette perspective. Notre lecteur nous demande de juger de la réalisation concrète : tâche bien difficile ; goûts et couleurs sont affaire personnelle. Nous émettrons quant à nous un souhait : que les engins soient fréquemment nettoyés pour mettre en valeur la teinte claire choisie.

H.A.



La sécurité du trafic ferroviaire a toujours été l'un des soucis majeurs de la SNCB. Dans le but de l'améliorer, elle a pris certaines options qui ne sauraient échapper au public. La façon de peindre les automotrices et les locomotives en est un bon exemple. Pour les ouvriers travaillant dans les voies comme pour les usagers de la route aux passages à niveau, l'élément qui tranche sur le paysage, c'est la couleur des engins de traction.

Soucieuse d'accroître la visibilité, la SNCB a réalisé il y a quelques années des expériences sur les couleurs. On a ainsi pu découvrir que le jaune était la couleur la plus intense et se percevait bien à grande distance. Dès lors, on a proposé de faire de cette couleur un facteur de sécurité. Et le jaune est alors devenu la teinte à la mode au chemin de fer. Les traversées de voies dans les gares sont marquées de jaune; le matériel - les élévateurs notamment - est peint en jaune; le personnel travaillant dans les voies et les agents du triage, en tout quelque 15 000 travailleurs, ont revêtu une tenue jaune.

Aujourd'hui, c'est le tour des engins de traction. Une première expérience a eu lieu en 1976 : locomotive verte avec bande jaune en matière plastique. D'autres expériences suivirent quelques mois plus tard, avec un jaune analogue à celui des NS. La même année toujours, quand vint le moment de repeindre une locomotive diesel, on modifia le jeu de couleurs; le fond de la locomotive fut peint en jaune et les bandes en vert. En janvier 1977, on a essayé une nouvelle combinaison de couleurs pour une locomotive électrique : fond jaune et larges bandes décoratives bleu métallique.

A la suite de toutes ces expériences, on a décidé :

- que le fond des locomotives électriques serait jaune, les bandes bleu métallique et le toit gris;
- que le fond des locomotives diesel serait jaune, les bandes vert foncé et le toit noir; et que l'on peindrait en bleu la bande supérieure des locomotives diesel équipées d'une génératrice auxiliaire pour le chauffage électrique des voitures.

A l'occasion des révisions prévues, les locomotives recevront leur nouvelle livrée aux ateliers centraux de Malines et de Salzinnes. Il va de soi que la forme des bandes décoratives est adaptée aux différents types de locomotives et que celles-ci continueront à porter le monogramme (B) à l'avant.

Les "visages connus", comme les rames Benelux, les trains de la Sabena et les automotrices postales garderont leurs couleurs. Les automotrices diesel rouge et or également. Aux deux extrémités des automotrices électriques qui ont encore l'ancienne livrée verte, on peindra la porte d'about en jaune et on appliquera des bandes de la même couleur. Il n'est pas nécessaire de dire que l'on ne touchera pas à la robe gris orange des rames automotrices quadruples. Lors de la mise au point de ce nouveau modèle, on a en effet tenu compte des expériences réalisées et renoncé à la couleur verte. Aujourd'hui, ces rames sont un élément familier du chemin de fer et du paysage.

Extrait de "Rail-Info" - sept. 78.

### **Grands travaux à Bruxelles-Midi.**

La gare de Bruxelles-Midi est la plus importante du réseau de la SNCB. La réalisation de la gare actuelle est conjointe à celle de la jonction Nord-Midi, inaugurée en 1952. Depuis lors les installations n'ont que peu changé si l'on excepte le prolongement de certains quais intervenu il y a quelques années pour permettre la mise à quai complète des trains internationaux de 16 ou 17 voitures.

Ces installations sont actuellement inadaptées au trafic et vont être modernisées.

À début de 1979, devrait débuter la construction d'une nouvelle cabine de signalisation. Elle se situera derrière la cabine II actuelle sur l'emplacement du parking pour le personnel. Cette cabine reprendrait la commande des signaux et des itinéraires des six cabines suivantes:

- cabine I côté JHM
- cabine II grill sud
- cabine III groupe Senne et Gand, Y Forest sur LI24 et Y Petite Ile sur L50A
- cabine de Cureghem
- cabine de Bruxelles Petite Ile
- cabine de Forest-Midi (L 96).

Une fois désaffectée, la cabine II actuelle serait démolie de manière à permettre le redressement et le prolongement des voies en impasse n° 1,2,3.

L'ancienne remise aux auterails serait démolie de même que la chaufferie. Cette dernière doit être remplacée pour l'hiver 79-80 par de nouvelles chaudières au gaz qui seront logées dans la gare même. L'emplacement ainsi libéré se trouve présentement en contrebas par rapport au plan des voies. Ce "trou" serait comblé et accueillerait un nouveau faisceau de garage pour les automotrices.

Des faisceaux actuels, seuls les groupes "Est" et "Ouest" subsisteraient. Les groupes "C", "Gand", "MO" et "Senne" disparaîtraient.

Le grill Sud serait complètement remodelé. Plusieurs ponts-tubes y seraient construits de manière à éviter au maximum les recoupements d'itinéraires. La circulation des trains serait notablement accélérée par la création d'itinéraires spécialisés pouvant être parcourus à plus grande vitesse.

Il va sans dire que la réalisation de ces travaux spectaculaires s'étalera sur plusieurs années et sera fonction des possibilités budgétaires de la société.

## Avenir de lignes SNCB actuellement délaissées

### Lignes 126/127 Landen-Statte-Ciney

Monsieur Frédéric François et des édiles de la région hesbignonne ont lancé l'idée de réactiver ces deux lignes dont la desserte voyageurs est supprimée depuis longtemps : ils proposent l'instauration d'un système de "métro rural" ; des trains accélérés avec arrêts peu fréquents mais bien choisis desserviraient cette ligne. Des services d'autobus de rabattement, organisés par la SNCV, amèneraient les voyageurs dans ces gares de coincidence. Le Ministère des Communications a promis d'étudier cette nouvelle conception originale de desserte des régions rurales.

### Ligne 156 - Tronçon Mariembourg-Chimay-Anor

Des rumeurs alarmantes circulaient depuis quelque temps dans l'Entre-Sambre et Meuse au sujet d'une suppression de la desserte marchandises de cette ligne internationale à exploitation simplifiée. Le Ministre des Communications vient de faire savoir qu'il n'envisageait pas la fermeture de cette section suite à l'importance des expéditions de la S.A. Carrières de Frasnes-Couvin à destination de la France, via cette ligne.

## Mises hors service de lignes ferrées

Le 1/10/77, la section Acoz-Gougnies de la ligne 137 a été mise hors service. Le GTF avait parcouru cette section de ligne lors d'une excursion et a probablement assuré la dernière desserte voyageurs de cette portion de la défunte ligne Acoz-Mettet. Cette section étant en impasse et sans intérêt stratégique, elle est certes promise au démontage...

## Démontage de lignes

Par arrêtés royaux, la SNCB est autorisée à démonter les voies des lignes ci-après :

- ligne industrielle 213 Ans Plateau - Ans Bonnier : tronçon BK 1478 à Bonnier (AR du 25/10/77 ; MB du 17/1/78)
- ligne industrielle 254 Bascoup-Trazegnies : tronçon BK 900 et 3400 (AR du 19/6/78 - MB du 11/8/78)
- ligne 161B : Groenendaal - Groenendael Renbaan : totalité (AR du 28/6/78 - MB du 10/08/78).

## Suppression de poste de block ligne 42 (Rivage-Gouvy Frontière)

Le 15 juillet 1978, au début de service, le poste de block (signalisation lumineuse) de Roanne-Coo a été mis hors service. Dans les semaines qui suivirent, les signaux ont été démontés. La gare de Roanne Coo, elle, a été supprimée au 28/5/78 comme point d'arrêt des trains de voyageurs. Son bâtiment n'est pas encore abandonné, car le petit passage à niveau qui la jouxte doit être commandé manuellement.

A la suite de cette suppression de block, la situation de la ligne 42 est la suivante au point de vue postes de block. Subsistent les postes de Rivage (lumineux) - Aywaille (lumineux) - Stoumont (lumineux) - Trois-Ponts (mécanique/lumineux) - Vielsalm (mécanique/lumineux) - Bevigny (mécanique) - Gouvy (lumineux), soit 5 postes pour 58 km de ligne à caractère international !

**Groupe de Namur-Luxembourg : Ligne de Han-sur-Lesse aux grottes**

Cette ligne, qui relie l'église de Han aux grottes, est affermée à la "S.A. pour l'exploitation du chemin de fer vicinal du groupe des grottes de Han". Longueur : 5,400 km.

Matériel roulant au 20 août 1978

Autorails (avec frein oléopneumatique système Pieper) :  
AR 145(1) - 159 - 168

Autorails (avec frein à air Westinghouse) : AR 90(2) - 266

Baladeuses : 8798 8812 8820 8821 8861 8893 8895 8896

Remorque fermée à 2 essieux : 19220

wagon plat à 2 essieux : A3518

Lorry : 1

- (1) : l'AR 145 est hors service à la suite d'un grave accident : une traverse de tête est pliée ; l'état général du châssis est incertain
  - (2) : l'ART 90 provient du dépôt de "La Roue" (Bruxelles) où il était à l'abandon. Il a été délesté au dépôt de Han. Il est remis entièrement à neuf. Son compresseur à air (freinage) étant mal disposé, deux places assises devront être supprimées. Cet autorail devait faire ses premiers tours de roue pour essais le 21 août dernier.
- De plus, les sièges pour conducteurs d'autorails seront remplacés par des sièges type conducteur d'autobus ; ceux-ci sont déjà approvisionnés.

Livrée du matériel

Tous les autorails ont une livrée rouge et crème. Les baladeuses ont une teinte à prédominance brune.

Avenir de cette ligne

L'état de la voie est bon ; on regrettera l'absence de contrerail dans quelques courbes de faible rayon ; l'entretien est bon.

Périodiquement, on parle d'installer un nouveau terminus qui se situerait au niveau du camping. Si ce projet devenait une réalité, on regretterait que la fonction première du tram soit abandonnée, à savoir prendre les voyageurs le plus au centre du village. A cet égard, une boucle, que l'on pourrait facilement établir autour de l'église, serait autrement attractive.

Si les autorails sont fort bien entretenus, ils vieillissent par contre considérablement. Les pièces de rechange rassemblées par la SNCV lors de la démolition du matériel de même genre deviennent rares. On doit se résoudre à faire usiner à prix d'or les pièces manquantes. Si l'on songe aux boîtes de vitesse particulièrement rustiques sur ce matériel, on comprendra le problème...

Nous nous demandons dès lors s'il ne serait pas judicieux d'électrifier cette ligne. Les avantages à retirer d'une telle opération seraient nombreux : le matériel roulant (type S) est disponible et peu coûteux, l'entretien serait facilité, les moteurs de traction électrique à courant continu étant très robustes, la permutation de bogies serait aisée et réduirait le temps d'immobilisation d'une motrice, l'usure de la voie serait moindre grâce aux bogies, la conduite facilitée...

Nous pensons en outre qu'une électrification pourrait être concurrentielle compte tenu de la faible longueur de la ligne et de son exploitation intensive.

La SNCV ne devrait-elle pas équiper cette ligne et la mettre à la disposition des grottes selon le système d'affermage habituel ? qu'on nous permette de poser la question. Cette solution serait autrement originale (style "rétro") et rationnelle que la suppression du tramway et l'acheminement des visiteurs par autocars et autres trains routiers...

H.A.  
août 78.

### La SNCV au littoral

Nous avons emprunté ce titre à un fascicule édité par la SNCV, et distribué dans les stations SNCV du littoral et à l'exposition organisée à Ostende l'été dernier. Nous ne pouvons résister au désir de publication du texte que nous avons pu y lire et qui réjouira tous nos lecteurs. Sous le titre "pourquoi le tram ?", on peut y lire : "la ligne du littoral, pièce maîtresse de la desserte d'une région à vocation touristique, est caractérisée par un trafic d'été quatre fois supérieur au trafic d'hiver. Outre le renforcement de la fréquence de passage, cette particularité exige l'allongement des convois. Les longs parcours en site propre, ainsi que les signaux lumineux où le tram est prioritaire, permettent une vitesse et une régularité que l'utilisation d'une voirie souvent encombrée rendrait aléatoires. Il est actuellement procédé au renouvellement complet des voies et de la ligne aérienne, en prélude à la mise en service d'un matériel roulant nouveau.

#### Longueur des lignes

La voie ferrée s'étend de De Panne à Knokke via Oostende, sur une longueur de 67.823 mètres.

Infrastructure (mise à jour de Trans-Fer n°3 p.20-21).

Situation à la mi-août 78. Le programme complet de renouvellement des voies et de la ligne aérienne en cours prend fin en 1982.

En ce qui concerne la ligne aérienne, il a été décidé d'adopter la pose en caténaire souple, de type léger avec bras oblique. La grande distance entre sous-stations a conduit à choisir une section de cuivre plus grande. C'est ainsi que la nouvelle ligne comporte 2 câbles porteurs et 1 fil trolley, tous de section égale à 120mm<sup>2</sup>. Le désaxement toléré est de 34 mm, le fil trolley étant posé à une hauteur de 6 mètres.

La section Mariakerke-Middelkerke a été complètement renouvelée tant en ce qui concerne la voie qui a été complètement reballastée, qu'en ce qui concerne la ligne aérienne.

La ligne aérienne de la section Middelkerke Poste-Nieuport Ville (ancien PN SNCB) est en cours de renouvellement complet:

remplacement des poteaux par des poutrelles en acier galvanisé fixées par 4 boulons ancrés dans un massif en béton coulé dans le sol. Si les poteaux ont été placés dans la traversée de Middelkerke, la ligne aérienne n'a pas encore été remplacée dans ce secteur. Les massifs en béton sont coulés entre Middelkerke sous-station et Lombardsijde Dorp. La ligne aérienne est entièrement achevée entre ce dernier point et Nieuport Ville (PN) : il s'agit d'une caténaire à porteur dcuble, mais fil de contact simple, système adopté dans le contournement de Zeebruges. Cependant, la signalisation de la traversée du monument Albert à Nieuport est toujours fixée sur les anciens poteaux qui n'ont pas encore été enlevés.

Une nouvelle boucle terminale a été construite en 1977 à La Panne. Le rayon très faible de la voie et la succession rapprochée de courbes et contre-courbes font que chaque passage d'un convoi est une prouesse...

Vu la déviation de la route royale entre Heist-digue et Zeebruges-canal, un nouveau tracé de la ligne a été établi sur la berme centrale de la nouvelle chaussée. La ligne aérienne a été établie selon les normes citées plus haut. La voie, par contre, ne semble pas avoir fait l'objet d'autant de soins, hélas...

#### Matériel roulant

- \* Motrice SO 9020 : accidentée à Zeebruges lors d'une collision avec un camion le 2/8/78, hors service, ne sera probablement pas réparée.
- \* Remorque 9532 : paravent de plateforme arraché suite à un déraillement en face des thermes à Ostende vers le 29/7/78.
- \* Motrice SO 9015 : incendiée au dépôt de Knokke où la carcasse se trouve encore. Hors service définitivement sans doute.
- \* les 2 motrices type N, originaires de Bruxelles (9273 venue le 29/3/78 et 9272 le 7/4/78) se trouvent sur le réseau. La 9273 est garée dans le dépôt d'Ostende sans prise de courant, et avec divers accessoires démontés (phares...)
- \* composition du tram touristique : Motrice Standard 9291, remorques 9516, 9521 et wagon fermé A18116.
- \* les motrices SO ont petit à petit leur éclairage intérieur et leur plafond rénovés. Des luminaires protégés par une coiffe plastique remplacent les anciens appareils. Sur l'une des motrices, le poste du receveur est supprimé et remplacé par une banquette double pour voyageurs. Le film latéral est supprimé.
- \* l'aménagement intérieur d'une motrice type N a été renouvelé et les sièges ont été tous orientés dans la même direction. Si les postes de conduite et les portes n'ont subi aucune modification, le poste de conduite arrière porte un écriteau indiquant en substance "ne pas circuler dans ce sens en service voyageurs".

H. Arden  
J. Braive 10/8/78

**Groupe du Brabant : fin des services ferrés**

Ainsi que nous l'annoncions dans Trans-Fer n° 4, les trois dernières lignes vicinales ferrées de Bruxelles ont été supprimées le 31 juillet 1978. Il nous paraît intéressant de vous fournir - ci dessous à gauche, la relation de la dernière journée d'exploitation et l'affectation probable du matériel roulant

- ci dessous à droite un extrait de Nos Vicinaux n°40/Sept-Oct 52 relatant l'inauguration de ce qui fut une des dernières lignes ferrées construite par la SNCV.
- page suivante, document SNCV annonçant la suppression des services ferrés.

**Le dernier jour d'exploitation des lignes G et BW.**

Le 31 juillet 1978, les trams n'ont même pas circulé jusqu'à la fin du service. En effet, c'est vers 19h30 que les derniers parcours ferrés ont quitté les 2 dépôts (Grimbergen et Wemmel) pour rallier une dernière fois la capitale.

Sur les deux lignes, deux motrices étaient prévues pour ce service ultime. Elles ont été littéralement prises d'assaut. Les deux derniers G (motrice. N9271 ex 10441 avec couronne mortuaire ) et N9270 ex 10433) qui gagnaient la gare de Bruxelles Nord ont croisé les deux derniers BW (S 9096 ex 9762 bien décorée de noir et N9283 ex 10480) sur les boulevards de petite ceinture dans un grand concert de cris et de sonnettes.

Lors du voyage de retour, le croisement des premiers bus de substitution a donné lieu à une mini-émeute, ceux-ci étant copieusement hués par les passagers des trams. Ces passagers étaient non seulement les habituels passionnés mais aussi des jeunes des communes desservies et des usagers habituels non prévenus et très étonnés de voir arriver "leur" tram bondé et sur lequel ce dernier voyage était gratuit.

(suite page 33 )

**Inauguration de l'extension Stroombeek-Het Voor (Beauval) de la ligne Bruxelles-Stroombeek(1952)**

Interrompus pendant plusieurs mois à la suite de difficultés survenues dans l'achat de terrains, les travaux de construction de cette section, tant attendue par les habitants de ce nouveau quartier, furent menés à bonne fin dans le courant du mois d'août.

Le 31 août, à 9 h. 30, une motrice à boggies du type « N », la 10.457, fraîchement sortie des ateliers de Cureghem, prenait le départ à la gare du Nord, emmenant les dirigeants du Groupe de Bruxelles et des voyageurs ordinaires.

Ornée à l'avant d'un splendide écusson et d'un panneau orné de drapeaux tricolores, la voiture fit sensation sur son parcours d'autant plus qu'elle présentait son nouveau film indicateur : « Bruxelles - Mutsaart - Stroombeek - Het Voor ».

La voiture fut fréquemment photographiée en cours de route par des membres de l'Association des Amis du Chemin de Fer.

Dépassant à Stroombeek son ancien terminus, la voiture emprunta la nouvelle voie en ramblai qui se dirige en ligne droite vers Beauval. Des mâts avec criflammes avaient été dressés et de nombreuses maisons avaient arboré nos trois couleurs. Les habitants, réunis en grand nombre sur la Place, assistèrent à l'arrivée du tram qui s'arrêta au milieu de la boucle terminale.

M. Cuvelier, Ingénieur en chef du Groupe de Bruxelles, accompagné de M. Hellebuyck, Ingénieur principal, et de M. Kébers, Ingénieur, fut reçu par M. Poot, Bourgmestre de Vilvorde, entouré de ses échevins. Après es discours d'usage, les autorités invitèrent les délégués des Vicinaux à un vin d'honneur qui fut servi dans une salle de fête de l'école. A l'extérieur, les habitants commentaient joyeusement cet événement et plusieurs d'entre eux qui n'avaient pu se procurer un horaire, copiaient avec soin l'exemplaire affiché au terminus.

Ce joli quartier comprenant plus de 400 maisons appartenant à des fonctionnaires et employés, est ainsi relié à la gare du Nord par un tracé direct qui effectue le trajet en 25 minutes. Tout porte à croire que la SNCV n'aura pas à regretter son initiative et que Beauval, continuant à croître et à embellir, deviendra même un jour, tout comme le « Logis » à Watermaal-Bosselort, un lieu de promenade pour les Bruxellois.

(extrait de Nos Vicinaux)

**AVIS**

A partir du mardi 1-8-1978, les services ferrés Bruxelles - Strombeek - Het Voor - Grimbergen et Bruxelles - Wemmel seront remplacés par un service d'autobus.

**1. Itinéraire****— Ligne BRUXELLES - WEMMEL**

En principe les bus suivront le même itinéraire que les trams. Toutefois, le terminus à Bruxelles sera reporté au C.C.N.

**— Ligne BRUXELLES - GRIMBERGEN**

Même itinéraire que les trams sur les sections Bruxelles, Nord - Ecole Normale de l'Etat et rue De Wand - Grimbergen, Station. La liaison Ecole Normale de l'Etat - rue De Wand se fera via la drève Sainte-Anne et l'avenue du Parc Royal.

Le terminus à Bruxelles est situé dans la gare C.C.N.

— Variante Bruxelles - Strombeek - Het Voor : de Strombeek, Station, les bus rejoindront le terminus « Het Voor » via « Brouwerijstraat » (« Ringlaan » au retour), « Hellebeekstraat », « Sint-Annalaan », « Meeuwenlaan » et « Rond Punt ».

Un service spécial pour écoliers partira de Grimbergen via Strombeek, Station, et la rue De Wand vers le Heysel.

**REMARQUE IMPORTANTE :**

Par suite des travaux du Métro et dès le 1-8-1978, l'itinéraire des deux lignes est susceptible de légères modifications sur les tronçons Bockstaël - Heysel - De Wand.

Ces détournements seront communiqués en temps voulu par avis spécial.

**2. Arrêts**

Tous les arrêts sont facultatifs. Les voyageurs sont donc tenus d'en faire la demande tant pour la montée que pour la descente.

La montée se fait obligatoirement par l'avant, la descente par l'arrière.

**3. Horaires**

Les nouveaux horaires sont mis gratuitement à la disposition du public, dans les bus, dans les bureaux de Grimbergen, Wemmel et de la Direction, rue Bara, 107, 1070 Bruxelles, ainsi qu'au terminus C.C.N. à Bruxelles-Nord.

**4. Filles de destination et plaque de pare-brise**

WL : Bruxelles - Wemmel

G : Bruxelles - Strombeek - Grimbergen

G barré : Bruxelles - Strombeek - Het Voor

G + plaque de pare-brise « Via Het Voor »  
Bruxelles - Strombeek - Het Voor - Grimbergen.

Service spécial + plaque de pare-brise « Heysel » : service scolaire public Heysel.

Service spécial + plaque de pare-brise « Wannecouter » : service scolaire public Wannecouter.

**5. Abonnements**

Les abonnements « tram » restent valables sur les lignes d'autobus. Les abonnés, qui désirent modifier le trajet de leur abonnement, sont priés d'introduire une nouvelle demande.

Bruxelles, le 14-7-1978.



(suite de la page 31 : dernier jour d'exploitation lignes G/BW)

Dans la nuit du 31/7 au 1/8/78, le matériel moteur a été conduit dans le tunnel du Heysel pour y attendre son transfert, les dépôts devant être libérés pour les autobus ! Dès avant la fin du service ferré, le matériel de service et les remorques avaient déjà été transférés sur les voies de service de la boucle du Heysel.

Le démontage de la ligne aérienne a été entrepris; le 10/8/78 sur la ligne BW, le cuivre avait déjà été enlevé entre le stade et le pont sur l'autoroute. Sur la ligne G, le même travail était réalisé entre la place Bockstaël et le pont de Laeken.

#### Sort du matériel (informations sous réserves)

- les motrices S classiques (controller ACEC) iront au Hainaut.
- les motrices SE avec controller KIEPE équipé du frein rhéostatique de service seront transférées à Ostende. Les 2 S bidirectionnelles d'Ostende encore affectées au service voyageurs iraient au Hainaut, où la pénurie de matériel est durement ressentie.
- les motrices N : une ira au musée de Schepdael, une à l'ASVi, les autres à Ostende.
- les remorques Cureghem : une ira à l'ASVi, deux aux grottes de Han, les 7 autres seraient vouées à la démolition.

Le tunnel du Heysel serait ultérieurement repris par la STIB.

H. ARDEN, P. AUGUSTE, J.C. MICHEL  
août 78.

#### Groupe du Hainaut : nouvelles brèves

La motrice 9125 ex 10000, dont la transformation était annoncée dans Trans-Fer n° 2, était prête à passer à l'atelier de peinture le 31/7/78. Notons que cette voiture sera dépourvue de boyaux de raccordement pour freins suite à la suppression des remorques en service régulier. En outre, son équipement pneumatique a été transformé : l'absence d'air comprimé provoquera l'application des freins et le nouveau compresseur dont elle est dotée permet un remplissage très rapide des réservoirs.

P.A.  
oct 78

#### Archéologie ferrovaire vicinale

A ECAUSSINNES-LALAING, à quelques pas d'un château-fort très bien conservé (il abrite de riches et intéressantes collections qui en font un musée attractif) se trouve un pont ferroviaire en ruine-pierres (plus de 10 arches) qui enjambe toute la localité. Ce pont est encore muni de monogrammes "CV" très visibles. D'après Mr. Michel THIRY, il aurait été construit par la SNCV pour une ligne prévue de Nivelles à Ecaussinnes, et qui n'a jamais été réalisée. Il fut alors utilisé pour le raccordement privé d'une carrière. Un de nos membres pourrait-il fournir des informations complémentaires ?

## 34 L'ACTUALITE A LA STIB

- Le 8/6/78, tamponnement place Verrie entre M. 7936 - L.18 qui tamponne M. 7526 - L.18. Dégâts assez importants à la M.7936.
- Le 16/6/78, violente collision rue de Merode entre le bus 8629 (service spécial) et la M. 7539 (hors service) laquelle dérailla. Dégâts très importants à l'autobus 8629.
- Le 4/7/78, mise en service de la nouvelle liaison de la voie de garage située av. de la Porte de Hal. Celle-ci facilitera les manoeuvres des véhicules de service à cet endroit et permettra également le changement de poste de conduite des motrices de type 7900 en cas d'invarie à l'un des postes
- Transformation en juin 1978 :
  - suppression poste receveur : 7077-7081-7110-7115-7118-7130
  - poste de conduite de type 7500 : 7081
- Transformation en août 1978 :
  - suppression poste receveur : 7171
  - poste de conduite de type 7500 : 7171
- Une nouvelle transformation est en cours depuis juin 1978 : il s'agit de la pose derrière le conducteur d'une paroi vitrée le séparant des voyageurs (comme il y a quelques temps dans les 7800 mais de forme non arrondie). Sont transformées à ce jour :
  - type 7000 : 7050 7016 7127 7122 7150 7055
  - type 7500 : 7570 7567 7515 7504 7554
- Modification de matériel durant les vacances 1978 :
  - les samedis : 9000 sur L. 92-94 et 7000 sur L. 102 ;
  - les dimanches : 7800 (dont av. du Roi) sur L. 58 et 7000 sur 102
- Le 3/8/78, collision au carrefour rue Belliard - rue de Trèves entre une camionnette postale et le bus vicinal n° AU 3187. Sous le choc ce dernier entre en collision frontale avec le bus 8606 - L. 54. Dégâts très importants aux deux autobus.
- Le lundi 14/8/78, les lignes n° 1 et 35 barré ont circulé suivant horaires du samedi. Néanmoins, la ligne 1 était exploitée avec des rames de 4 voitures au lieu de 2 habituellement le samedi.
- Au cours du mois d'août 1978, importants travaux de voie au carrefour rue Nicolas Doyen - rue de Birmingham. Ceux-ci consistaient en la suppression de la liaison en provenance de la rue N. Doyen vers l'Usine Centrale (cette dernière est donc désormais accessible uniquement en empruntant la rue de Birmingham au départ de la place de la Duchesse) mais surtout en la pose d'une double liaison rue N. Doyen vers pl. de la Duchesse. Cette nouvelle liaison devrait servir au détournement de la L. 102 par suite de travaux métro à Molenbeek.
- A l'occasion du mémorial Ivo Van Damme qui s'est tenu le vendredi 18/8/78 au Stade du Heysel, deux motrices de type 7800 ont circulé en renfort sur la L. 81 entre la station Rogier (terminus L.90) et le Heysel - gare des Grands Palais.
- La mise en service du pont Van Praet élargi (avec pose de nouvelles voies sur la partie nouvelle du pont) s'est effectué en deux opérations : le 22/8 vers ville et le 23/8 vers l'av. de Meise.

- Depuis le samedi 22/7/78, la ligne n° 1 est exploitée en unités simples (deux voitures) les samedis de début à fin service.
- Comme sur tous les réseaux, de nouveaux tarifs ont été introduits dès le 1/8/78.
  - billet direct unique (englobant le réseau suburbain) : 20 F
  - cartes de voyages sur voitures : 75 F pour 5 voyages englobant le réseau suburbain
  - cartes de voyages en prévente : 115 F pour 10 voyages (ne comprenant pas le réseau suburbain)
  - abonnements mth : respectivement 170 F, 480 F et 4800 F pour une semaine, un mois et un an.
- Par suite de travaux métro à Laeken (mise à sens unique du bd E. Bockstael), les bus de la L. 53 sont déviés depuis le 8/8/78 dans le sens Neder-over-Heembeek vers Laerbeekbos uniquement comme suit :  
depuis la drève Ste-Anne, par rue des Artistes, av. du Parc Royal, Eglise N.-D. de Laeken, rue Léopold Ier, rue du Champ de l'Eglise, rue de la Royauté, rue Marie-Christine et place Bockstael.
- Arrivée des motrices de type 7900 :
 

- 7947 = 2/6/78	7950 = 15/6/78	7953 = 7/7/78
- 7948 = 7/6/78	7951 = 23/6/78	7954 = 2/8/78
- 7949 = 8/6/78	7952 = 30/6/78	7955 = 9/8/78
- Situation des motrices de type 9000 :
  - en juin 1978 :
    - a) 9065 et 9077 transférées aux Grands Palais les 31/5/78 et 1/6/78 respectivement ;
    - b) 9004 et 9097 accidentées (tamponnement 5/6/78) sont HS au dpt Ixelles ;
    - c) 9068 avariée est HS au dpt Schaerbeek ;
    - d) 9093 (Réserve Inactive au dpt Ixelles), transférée à Schaerbeek le 22/6/78 ;
    - e) 9081, 9083 et 9086 mutées du dpt Ixelles à Schaerbeek ;
    - f) 9003, 9005, 9006 à l'Usine Centrale rue de Birmingham prêtes à être expédiées au Paraguay et 9007 - 9008 en préparation pour même motif.
  - en août 1978 :
    - a) 9004 et 9097 transférées aux Grands Palais le 16/8/78 ;
    - b) 9100 et 9093 transférées aux Grands Palais le 17/8/78.

F.G.MARAL

**Ultime Rappel - Aide-Mémoire n°1**

Sur la publicité jointe et consacrée à nos éditions, nous mentionnons que cette première édition de notre association est épuisée... Il nous en reste en fait quelques exemplaires, que nous réservons à nos membres qui ne détiennent pas encore cet ouvrage.

Pour rappel, il comporte la caractéristique de toutes les locomotives vapeur SNCB en service en 1944, les caractéristiques du matériel moteur actuel de la SNCB, et le relevé de toutes les lignes ferrées SNCB avec date de construction et de fermeture éventuelle. Il constitue ainsi un complément indispensable à notre carte des lignes ferrées belges... Il est illustré de nombreuses photos inédites et historiques.

Commande par versement de 115 FB envoie compris au compte  
140-0589219-11 de GTF asbl à Liège.

**RENOUVELLEMENT DES COTISATIONS**

ASBL

Nous vous remercions d'avance de bien vouloir faciliter l'administration de l'Association en voulant bien vous conformer aux formalités ci-après concernant le renouvellement des cotisations. L'administration est en effet une tâche ingrate, mais combien nécessaire à la vie de l'Association.

Vous trouverez ci-joint un carton rose à deux volets que nous vous demandons :

de remplir lisiblement et complètement en caractères d'imprimerie en utilisant un chiffre ou une lettre par case (par suite d'une erreur d'impression, il y a une case de trop dans la zone centrale du n° de compte financier). Veuillez ne pas remplir les espaces limités par un cadre en caractère gras. Sous la mention "autorisation parentale pour les mineurs", veuillez impérativement indiquer votre date de naissance.

Veillez nous envoyer dès que possible à GTF asbl o/o M. Francis BECKERS, rue de la Douix, 15 à B-4050 ESNEUX :

- 1) le carton rose à 2 volets rempli
- 2) une enveloppe timbrée à 8FB et portant la mention de vos nom et adresse
- 3) le montant de votre cotisation :
  - 3 billets de 20 FB (ou un chèque bancaire garanti de (vous savez par notre éditorial que nous avons dû relever la cotisation à ce taux pour faire face aux coûts de la revue). Vous amortirez très facilement cette somme en cas de participation à nos activités, grâce aux tarifs préférentiels accordés à nos membres.
  - Si vous étiez membres en 1978 et si vous effectuez exactement les formalités de renouvellement avant le 20 décembre 1978 (date de réception au GTF), VOUS POUVEZ REDUIRE VOTRE COTISATION A 50 FB (vous joignez alors un billet de 50 FB ou un chèque de ce montant).
  - Si vous estimez que ce que nous vous proposons vaut plus que cette modeste cotisation, il vous est loisible de nous encourager en versant un montant supérieur de votre choix. Vous pouvez aussi devenir membre protecteur de notre association en versant un minimum de 300 FB. Il vous suffit alors de nous faire part de ce désir lorsque vous nous renvoyez les documents précités.

Remarques

- vous recevrez votre carte de membre estampillée dans l'enveloppe que vous aurez joint.
- si vous êtes déjà en possession d'une carte de membre rose "1979" vous vous abtenez de payer une nouvelle cotisation.
- si vous habitez l'étranger, veuillez payer votre cotisation en nous faisant parvenir 5 coupons-réponse internationaux valables dans tous pays ou à la rigueur en adressant un mandat postal à GTF asbl, rue de la Douix, 15 4050 ESNEUX Belgique.
- vous ne trouverez pas, comme les autres années, d'étiquettes adresses à remplir : vu le nombre élevé de membres, nous adoptons à l'essai, une nouvelle méthode.

Si vous changez d'adresse en cours d'année, n'oubliez pas de nous aviser en communiquant votre n° de carte de membre et en joignant 2 timbres à 8FB pour frais administratifs.

Trans-Fer

Bien que le tirage ait été de 700 ex., les n° 1 à 4 de notre revue sont malheureusement épuisés. Il n'est pas envisagé de procéder à une seconde édition. Nous ne pouvons plus honorer les demandes concernant ces numéros...

Le prochain Trans-Fer (premier de l'année 1979) paraîtra dans le courant du premier trimestre de 1979.

Carte des lignes ferrées belges

Ce travail monumental devait sortir de presse courant 3e trimestre 1978. En fait, cette édition n'a pu sortir de presse que début novembre 1978. Ce retard est dû à des ennuis techniques : une partie des clichés a dû être recommencée ; de plus, l'annexe prévue nous a occasionné beaucoup d'ennuis. Nous avons aussi pensé qu'il serait judicieux d'ajouter une seconde annexe (envoyée gracieusement à tous nos souscripteurs), reprenant le régime d'exploitation des lignes de la SNCB.

Au risque de mécontenter certains souscripteurs impatients de recevoir cette édition, nous avons préféré livrer la carte et ses annexes avec du retard, afin de présenter un travail de première qualité.

La carte est envoyée dès que possible à tous les souscripteurs, que nous remercions de leur patience et de leur confiance. Pour nos membres qui n'ont pas souscrit et qui voudraient acquérir cette carte, la procédure de commande est indiquée sur la feuille annexe bleue de ce numéro "GTF-éditions".

Calendrier ferroviaire 1979 (voir Trans-Fer n° 4 p. 19)

Au moment où nous avons établi les conditions de souscription à cet article, nous ne disposions pas de tous les renseignements de la part de l'éditeur. Vu le grand nombre de commandes passées, nous avons pu obtenir de meilleures conditions. Nous désirons en faire profiter ceux qui nous ont fait confiance en passant commande chez nous.

En conséquence, nous joindrons gratuitement à tout calendrier souscrit AVANT LE 15 OCTOBRE 78 une série de cartes-vues 53 éditées par le GTF asbl. Certains rétorqueront qu'ils en possèdent déjà une : mais ne voilà-t-il pas une occasion originale de présenter ses vœux.

**GTF bibliographie - photos de locomotives à vapeur SNCB**

Lorsque vous recherchez une photo d'une loco. vapeur SNCB, la meilleure adresse est le service photographique de la SNCB. Il propose un lot important de clichés Etat Belge, SNCB et de diverses compagnies. Ces photos, au format 13/18, coûtent 50 FB la pièce. On peut les acquérir contre paiement au compte 000-0001010-40 de SNCB-Bruxelles en mentionnant "service photographique" et les clichés désirés.

Nous pensons vous être utiles en publiant dans les trois pages suivantes la liste des photos de locomotives standards SNCB (sauf erreur ou omissions). Cette liste est extraite de Ferro-Flash, n°27/Août 78 (revue CFC/RMM) : nous remercions M. Michel THIRY, auteur de cette remarquable compilation, de son obligeance.

Liste des principales photos disponibles sur demande à la SNCB

format 13x18 - prix/photo : 50 francs.  
 • cliché de première qualité.

2225	type 1	n° 1.001	- 3/4 avant gauche
2226	5	503	- 3/4 avant gauche
2227	5		- +/- latéral gauche
2228	6		- +/- latéral droit
2229	6	601	- 3/4 avant droit
2230	7	4508	- lat. droit, sans tender
2231	7-1	700	- latéral droit
2232	7-2	702	- latéral droit
2233	7-3		- latéral droit
2234	7-1	7.016	- +/- lat. gauche, avt tdr
2235	7	715	- 3/4 avant gauche
2236	7-4	7.068	- 3/4 droit echap. legein
2237	7-4	7.017	- 3/4 gauche echap. lemaître
2238	7-4	7.052	- 3/4 gauche echap. legein
2239	7-4	7.029	- 3/4 droit, sans tender, foyer crepton et abris coupe-vent
2240	7-4	7.069	- 3/4 avant droit
2241	7-4	7.057	- 3/4 avt droit, sans tender
2242	7-4	721	- 3/4 avt droit, compound 4 cyl., echap. lemaître
2244	8		- latéral droit
2245	8	3357	- lat. gauche, avant tender
2246	8	819	- 3/4 avant gauche
2247	Loco n° 201	du pe-hen-cacm	(voir n.i.v. p. 53)
2250	9	4001	- lat. gauche, sans tender
2251	8 bis		- 3/4 avant droit
2252	9	900	- 3/4 avant droit
2253	7	4055	- lat. droit, sans tender
2254	9	3302	- lat. droit, sans tender
2255	9	4022	- latéral droit
2256	9	9.001	- 3/4 droit avec déflecteurs
2257	9	4025	- 3/4 avant droit
2258	9	4034	- 3/4 avant droit
2259	9	909	- 3/4 avant gauche
2260	10		- 3/4 avt droit avec cabine d'étude de la voie
2261	9	3302	- 3/4 droit, sans tender
2262	9	922	- 3/4 droit avec déflecteurs
2263	10	10.025	- 3/4 avant gauche
2264	11		- 3/4 avant droit
2265	10	4503	- latéral droit, sans tender
2266	10	10.001	- 3/4 avant gauche
2267	11	11.019	- latéral gauche
2268	12	12.005	- 3/4 avant gauche
2269	13	4701	- latéral gauche
2270	franco - crosti		- 3/4 avant gauche
2271	15	2521	- 3/4 avant gauche
2272	14	1423	- 3/4 avant gauche
2273	15	1531	- 3/4 avant gauche
2274	16	1555	- 3/4 avant gauche
2275	15/15	16.023/15.021	- à Charleroi Sué

2276	type 17	n° 2412	- lat. gauche, sans tender
2277	17	2720	- lat. gauche, sans tender
2278	17	2625	- latéral droit, sans tender
2279	18	2739	- latéral droit
2280	18	18.059	- 3/4 avant droit
2282	19	3304	- latéral droit, sans tender
2283	20	20.010	- 3/4 avant gauche
2284	18	3191	- 3/4 avant gauche
2285	19		- latéral droit, sans tender
2286°	22	22.022	- 3/4 avant droit
2287	53	4663	- latéral gauche
2288	53	4110	- latéral gauche
2289°	24	24.012	- 3/4 avant droit
2290°	25	2501	- 3/4 avant gauche, grande déflecteurs, tender baignoire
2291°	25	25.002	- 3/4 avant gauche
2292	50	2013 drg	- 3/4 avant gauche
2293	25	25.021	- lat. droit, tender type 38
2294	29	29.013	- 3/4 avant droit
2294°	26	26.025	- 3/4 avant gauche
2295°	29	29.184	- 3/4 avant droit
2296°	26	29.050	- 3/4 avant droit
2297	27		- 3/4 avant gauche
2298	30	2507	- lat. gauche, avant tender
2092	31 (1900)	2814	- lat. gauche, avant tender
2093	31 (1900)		- latéral droit
2293°	33	3331	- 3/4 avant gauche
2303	33	3996	- latéral droit, sans tender
2304	35s anc.	3204	- latéral gauche
2305	35 anc.	3232	- latéral droit
2306	35s anc.	3203	- latéral droit
2307°	35	5601	- 3/4 avant droit
2308°	35	3500	- 3/4 avant droit
2309°	35	3503	- 3/4 avant droit
2310	35 anc.	3217	- lat. gauche, sans tender
2311	36	4405	- latéral gauche
2312	36	4404	- latéral droit
2313	35 anc.	3205	- latéral gauche
2314	36	4405	- lat. gauche, sans tender
2315°	36	3560	- 3/4 avant droit
2316°	38		- 3/4 avant gauche
2317	40	40.023	- 3/4 avant gauche
2318	39	pershing	- latéral gauche
2319°	38	3868	- 3/4 avant gauche
2320°	40	40.023	- 3/4 avant gauche
2321°	40	40.053	- 3/4 avt gau. , echap. gisl
2322°	40	40.003	- 3/4 avant gauche, echap. belge + etouffoir
2323°	41	41.001	- 3/4 avant gauche
2324°	41		- 3/4 avant droit
2325°	44	4563	- 3/4 avant gauche
2326°	48	48.017	- 3/4 avant droit
2327°	49	49.002	- 3/4 avant gauche
2328°	50	50.002	- face avant
2329°	51	51.043	- 3/4 avant gauche
2330	51	1193	- latéral gauche

2331 °	type 51	n° 51.060	- 3/4 avant gauche, tram.td
2332 °	53	5350	- 3/4 avant gauche
2333 °	57		- 3/4 avt gau. , cheminée ?
2334 °	51	51.021	- latéral droit .
2335 °	57		- 3/4 avant droit
2336 °	58	58.003	- 3/4 avant gauche
2337 °	59	59.001	- latéral arrière droit
2338 °	60	60.010	- 3/4 avant gauche
2339 °	61	6127	- 3/4 avant droit
2340 °	62	62.006	- 3/4 avant gauche
2341 °	64	64.070	- 3/4 avt gau. , sans crouf.
2342 °	64		- 3/4 avt dr. , avant cache
2343 °	64	64.023	- 3/4 avant droit, deflect. + cheminée haute
2344 °	64	64.065	- 3/4 avt gau. e. d'entrée sans capot /etouffoir, - cloche
2345 °	64	64.140	- 3/4 avt gau. , sans etouf.
2346 °	66	6632	- later. gau. , sans tender
2347 °	66		- latéral droit, avt tender
2348 °	66	6631	- lat. droit, avant tender
2349 °	60	60.012	- 3/4 avant droit
2350 °	66	66.053	- 3/4 avant gauche
2351 °	69		- 3/4 avant droit
2353 °	71	71.003	- 3/4 avant droit
2354 °	72		- 3/4 avant droit
2355 °	74		- latéral gauche
2356 °	79	7930	- latéral gau. , sans tender
2357 °	76	76.004	- latéral dr. , avant tender
2358 °	76	76.002	- latéral dr. , avant tender
2359 °	81	81.223	- 3/4 avt dr. , sans etouf.
2360 °	81	81.364	- 3/4 avant gauche
2361 °	82	82.001	- latéral dr. , sans tender
2362 °	81	81.95	- 3/4 avt gau. , sans etouf.
2363 °	88	88.002	- latéral arrière gauche
2364 °	88	88.002	- latéral gauche
2365 °	89	89.001	- 3/4 avant gauche
2366 °	90		- 3/4 avant gauche
2368 °	91	91.002	- latéral gauche
2369 °	92	92.006	- 3/4 avant droit
2370 °	93	93.055	- 3/4 avant gauche
2371 °	96	96.025	- 3/4 avt dr. , tablier plan
2372 °	96	96.016	- 3/4 avant droit
2373 °	94		- latéral droit
2374 °	97	97.055	- 3/4 avant gauche
2375 °	98	98.029	- 3/4 avt gau. (n.i.v. p.64)
2376 °	98		- 3/4 avt gau. , inversion sablère
2377 °	99	99.011	- 3/4 avant gauche



Un de nos membres a spontanément proposé de mettre sa collection de photos à la disposition des amateurs. C'est pourquoi nous proposons aujourd'hui une première série de photos en noir et blanc du réseau vicinal. Ces photos seront établies au format 9x13cm, en papier blanc brillant.

Sommaire de cette série : (1) Beigem station (entre Humbeek et Grimbergen, motrice travaux 9457 le 4/11/60. (2) Grimbergen (voie vers Meise), motrice Eugies avec wagon à marchandises le 20/8/64. (3) Mutsaard, motrice 10132 avec plaque bois "H" et remorque le 7/4/65. (4) Bruxelles, Bd du Jubilé : motrice 10132 plaque G et remorque et motrice 10132 (neige) le 30/12/64. (5) Asse place communale, motrice 2 essieux travaux n° 9847. (6) Asse pont sur la ligne de chemin de fer : 2 essieux brun 9377 poussant wagon à marchandises le 6/8/63. (7) Asse Splitsing croisement : motrice Eugies 10342 ligne AL barré dépasse 9377 le 6/8/63. (8) Zellik près pont sous chemin de fer, motrice 10145 sans plaque et travaux le 29/12/65. (9) Zellik 3 koningen : motrice 10059 film blanc tirant 3 wagons à marchandises vers Bruxelles le 5/9/62. (10) place de l'Yser, terminus en boucle, motrice 10318, disque "tram spécial" tirant 2 remorques le 12/4/66.

Commande avant le 31/12/78 dernier délai par versement de la somme de 165 FB frais d'envoi compris au compte 001-0306694-56 de Pol Tordeur, avenue Royers, 146 à 9600 RENAIX (de l'étranger, utiliser le CCP Bruxelles 000-0828275-89). Les séries seront expédiées fin janvier 79. Tous renseignements au sujet de quoi que ce soit sont à demander à l'adresse précitée (ne pas écrire à ce sujet au GTF).

Pour la poursuite de ce service, M. Pol Tordeur demande que les personnes intéressées par des photos de la SNCV (surtout Brabant ; Hainaut et littoral aussi) ou de la STIB (voies et travaux et services spéciaux) se fassent connaître à son adresse.

**BIBLIOGRAPHIE** - De Buurtspoorwagen in de Provincie Oost-Vlaanderen 1885-1968 par Jos Neyers, + 120 pages format 15x22, 40 illustrations et 2 cartes, reliure imitation cuir. Cet ouvrage sort de presse en fin d'année. Bien qu'écrit en néerlandais, cet ouvrage peut intéresser tous ceux qui s'intéressent à l'histoire des Vicinaux.

Commande par souscription en versant la somme de 380 FB (envoi en Belgique:Gd Duché) ou 415 FB (envoi à l'étranger) au compte 000-0519565-33 de Jos NEYERS, Antwerpsesttenweg 10 2800 MECHELEN en indiquant le motif du paiement et en se référant à cette revue.

De Buurtspoorwegen in de provincie Antwerpen (du même auteur) 120 pages, 3 cartes, 40 photos. Cet ouvrage, épuisé, fera l'objet d'une réédition en fin d'année.

Commande par souscription : même prix que le livre précédent, même n° de compte et adresse de commande. Bien indiquer le ou les ouvrages souhaités.

Calendrier ferroviaire 1979 (sujets : locomotives à vapeur et engins de traction modernes de la SNCB). 1 page par mois, avec illustrations au format 21x29.5cm.

Il nous reste quelques calendriers de ce type (voir description complète dans Trans-Fer n° 4 p. 19). On peut le commander par versement de 295 FB (étranger 310 FB) au compte 001-0643004-67 de GTF distribution, 4000 LIEGE (paiement de l'étranger : procédure page de garde).

Nous rappelons que nous ne joignons une série de cartes-vues 53 qu'à nos membres qui avaient souscrit à cet article AVANT le 15 OCTOBRE 78.

## BIBLIOGRAPHIE

**JANE'S WORLD RAILWAYS.** (possibilité de commande chez  
 ----- Smith and Son Bd Anspach à Bruxelles  
 ou chez votre libraire)  
 Edité par Paul Goldsack. Grande Bretagne  
 ISBN 0 354 00547 2  
 En langue anglaise, 580 pages, 22 x 33 cm.  
 Parution annuelle.  
 Prix: 25 pounds, environ 1600 Bfrs.

1ère partie consacrée à une description détaillée  
 des activités des constructeurs de  
 locomotives, de wagons, de matériel  
 d'entretien et de signalisation, ainsi  
 que des moteurs employés dans la trac-  
 tion diesel. Ces descriptions s'accom-  
 pagnent de nombreux plans et photos.

2ème partie consacrée aux compagnies nationales  
 et privées; on peut y glaner des ren-  
 seignements aussi divers que: vitesses  
 moyennes, écartement des voies, alti-  
 tude maximum du réseau, finances, adres-  
 se des compagnies, numéros de série et  
 effectif des locomotives.

3ème partie consacrée aux différents moyens de  
 transport ferroviaire dans quarante  
 villes du monde, dont pour la Belgique  
 Antwerpen, Bruxelles et Charleroi.

**ARBAC asbl - "RAIL ET TRACTION"**

benk'd: 21.12 1978 (overschrijving  
 623)

Après 3 ans d'absence, cette intéressante revue reparait. Le  
 n° 130 vient de sortir de presse au format A5 et est disponible  
 en français OU néerlandais (à spécifier dans la commande).  
 Sommaire : article bien documenté sur les locomotives quadricourant  
 série 18 de la SNCB, avec motivations de choix de ce type d'engin,  
 article rétrospectif et récapitulatif sur les autorails de la  
 SNCB, effectif et numérotation du matériel moteur SNCB.

Commande par virement de 125 FB + 10 FB (envoi) au CCP  
 000-0281272-69 de ARBAC asbl, 1000 Bruxelles

29e salon des chemins de fer - ARBAC - Bruxelles

Comme annoncé dans le n° hors série de Trans-Fer d'août 78, ce  
 salon a ouvert ses portes le 28/10/78 à la gare Centrale  
 jusqu'au 12 novembre 1978. Notre association a pu y participer  
 en exposant divers montages évoquant ses diverses activités  
 (éditions, voyages) grâce aux talents et au dévouement de  
 M. et Mme Chr. Van de Voorde et de M. et Mme Jean Evrard. Un  
 grand bravo et un grand merci pour cette réalisation.

GTF asbl.

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 : 60 FB en 1979.

\*

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

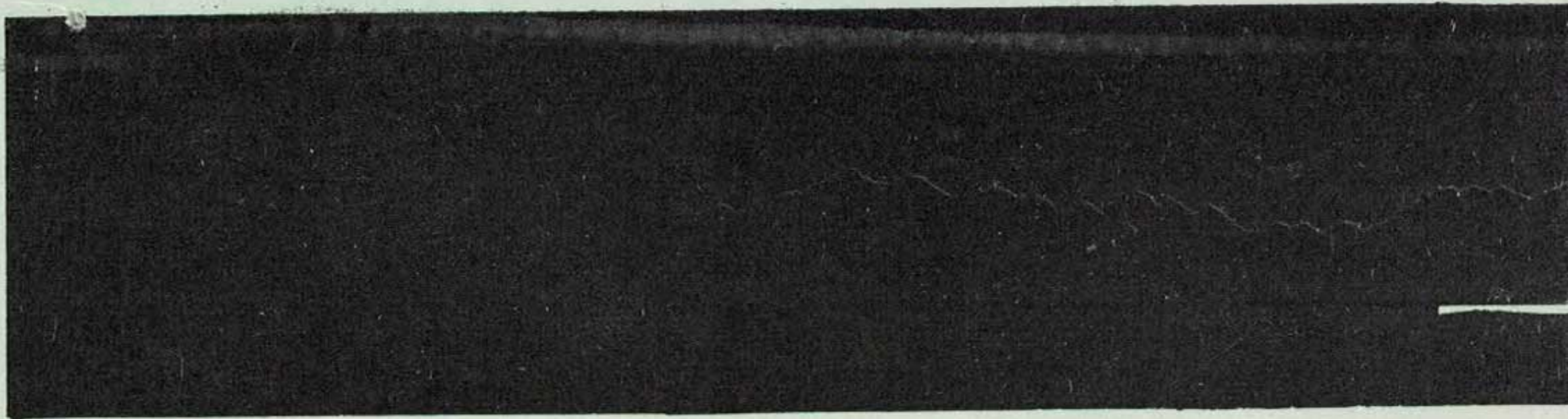
Notre association étant entièrement gérée par des membres bénévoles, après journée, nous avons réparti le travail. Lorsque vous vous inscrivez à une activité ou lorsque vous nous commandez une publication, veuillez bien à utiliser l'adresse et le compte financier prévu à côté de ce service. Si vous utilisez 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 CCP 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.





ASBL

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

ASSOCIATION SANS BUT LUCRATIF

**D I S T R I B U T I O N**

Adresse postale : BP 191 B-4000 LIEGE 1 (Belgique)

Ce nouveau service "DISTRIBUTION" vous offre, à des prix attrayants, des articles non édités par le GTF asbl, mais dont celui-ci peut vous procurer des exemplaires.

Veillez noter que ce service dispose d'un compte bancaire spécialisé, différent de celui qui est utilisé pour les éditions du GTF asbl. Les articles figurant sur cette page sont donc à commander par versement de la somme correspondante au compte CO1-0643004-67 de GTF asbl, DISTRIBUTION, 4000 LIEGE

Commandes de l'étranger : voir ci-dessous

● **Cartes-vues commerciales à sujet ferroviaire belge** NOUVEAU

Au hasard de ses promenades, le GTF asbl a découvert chez les libraires d'intéressantes cartes-vues en couleurs sur lesquelles on peut voir des tramways ou des trains. La série que nous vous proposons à ce jour compte 7 cartes : train diesel SNCB sur le viaduc de Roanne-Coo (ligne 42), autorail à livrée crème à Han-sur-Lesse Village, autorail à livrée crème au pied des rochers de Faule (Han), et 4 cartes de la ligne SNCV du littoral représentant une motrice S et remorque à Coxyde (route royale), Nieupoort (av. Albert Ier - église), Middelkerke (av. Léopold), et un très gros plan sur un train vicinal à Bredene.

Prix : 35 FB + 15 FB (envoi) = 50 FB.

● **Tramways en service à Bruxelles** NOUVEAU (par R. HANOCQ)

La STIB a édité il y a quelques mois cette intéressante brochure qui donne une description détaillée avec schémas et photos couleurs de tramways actuellement en service sur son réseau.

Format : 240 X 240 mm - couverture plastifiée - 64 pages+encarts.  
Texte bilingue français-néerlandais

Prix : Belgique et Gd-Duché : 150 FB + 25 FB (envoi) = 175 FB  
Autres pays : 150 FB + 35 FB (envoi) = 185 FB

● **Fosters de trains vapeur** NOUVEAU

Deux vues très intéressantes grand format (360x480mm) de nos trains vapeur. Train de coke vers Bertrix à Gendron-celles en 1954 ; double traction 150 type 26 et 140 type 29. Train omnibus Statte-Ciney à Clavier en 1956. Locomotive type 41. Expédition sous tube carton.

Expédition en Belgique ou Gd.Duché (expédition à l'étranger impossible) : une série de 2 posters : 150FB+30FB(envoi) = 180FB  
plusieurs séries de 2 posters (maximum 5) : autant de fois 150 FB+supplément unique de 60FB (envoi)

**COMMANDE EN PROVENANCE DE L'ETRANGER (lorsque nous assurons le service)**

Veillez : -soit faire le versement uniquement au compte courant postal Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl B-4000 LIEGE 1  
-soit adresser un mandat postal international ou un Eurochèque garanti à GTF asbl, BP 191 B-4000 LIEGE 1 (Belgique)

**MODE DE COMMANDE DES ARTICLES situés sur cette page : effectuer le versement de la somme correspondante au compte financier CC1-0643004-67 de GTF asbl, DISTRIBUTION, 4000 LIEGE**

● **Carte des Chemins de Fer de la FRANCE** NOUVEAU

Le CCFEF a réalisé un fac-similé d'une carte des chemins de fer français des années 1930 au format 800x1000mm. Elle comprend un agrandissement de la région parisienne et de nombreux noeuds ferroviaires. Il est fait une distinction entre les différents réseaux. Il est indiqué les points de transit, les chefs-lieux de département et les limites de ceux-ci. Expédition sous tube carton. Le nombre de cartes dont nous disposons est limité. Nous n'expédions pas cet article à l'étranger.

Prix : Belgique et Gd Duché : 90 FB + 30 FB (envoi) = 120 FB.

- **Tramway Touristique de l'Aisne** (4e édition) : brochure de 48 pages format 135x210mm, contenant plusieurs photos. Elle relate l'histoire de la ligne vicinale Comblain-Melreux, la création et le développement de la ligne touristique Erezée-Dochamps exploitée par cette asbl.

Prix : 60 FB + 15 FB (envoi) = 75 FB.

- **Voie/x des Tramways n° 23** (46 pages) : le sommaire de cette revue périodique supprimée est particulièrement intéressant : motrice double du métro de Bruxelles, inventaire du matériel ferré SNCV, inventaire du matériel roulant du TTA...

Prix : 30 FB + 10 FB (envoi) = 40 FB  
étranger : 30 FB + 15 FB (envoi) = 45 FB.

● **Carte Cook**

Il s'agit d'une carte complète des lignes ferrées européennes exploitées en service voyageurs, avec indication des lignes électrifiées et de nombreux agrandissements de noeuds ferroviaires. Format : 720x900mm. Echelle 1:5.000.000. La carte se présente pliée au format 150x235 mm.

Prix : 80 FB + 15 FB (envoi) = 95 FB  
étranger : 80 FB + 20 FB (envoi) = 100 FB.

● **Société Nationale des Chemins de Fer vicinaux**

Plaquette en couleurs ; 104 pages, 59 photos et 31 plans ou diagrammes. Elle présente la société sous ses divers angles, dont l'exploitation "tramway" et son avenir.

Prix : 290 FB + 20 FB (envoi) = 310 FB  
Etrang. 290 FB + 30 FB (envoi) = 320 FB

Le nombre d'ex. dont nous disposons est limité

● **Les autorails de la SNCV** (par J. HEROUFCSSE)

Fascicule édité par le CFEB et faisant l'histoire des autorails de notre réseau national.

Prix : envoi en Belgique : 35 FB - envoi à l'étranger : 40 FB

L'envoi se fait sous la responsabilité du destinataire. Si vous souhaitez un envoi par recommandé, veuillez majorer le montant de votre commande de 35 FB et indiquer en communication : "RECOMMANDÉ"



Adresse postale : BP 191 B-4000 LIEGE 1 (Belgique)

A.S.B.L.

**MODE DE COMMANDE** : pour la Belgique et le Grand-Duché : les articles repris sur cette page sont à commander par versement de la somme correspondante au compte 140-0589219-11 de GTF asbl 4000 LIEGE.

Commande de l'étranger : voir ci-dessous

- **Les Tramways au Pays de Liège** tome 1 : toute l'histoire des trams urbains de Liège dans un luxueux volume de 210 x 297 mm, 290 pages avec plus de 400 photos, pratiquement toutes inédites. Reliure pleine toile sous jaquette illustrée. Expédition par envoi recommandé sous boîte anti-chocs.

PRIX : 1400 FB + 115 FB (envoi) = 1515FB

On peut trouver ce livre dans les bonnes librairies de Liège.

- **Nouveauté - indispensable à tout passionné du chemin de fer**  
**Carte des lignes ferrées belges (par notre membre G. CLOSE)**

Notre association vient d'éditer une carte reprenant l'ensemble des lignes ferrées SNCB et SNCV existant ou ayant existé en Belgique, à voie normale ou métrique. Dans le cas de la SNCV, les lignes sont simplement tracées. Dans le cas de la SNCB, il est fait distinction entre les lignes existantes, les lignes à simple ou double voie, électrifiées ou non, des lignes démontées. Pour le grand écartement, figure le nom de toutes les stations. Un agrandissement des lignes du Borinage et du Centre permet de se faire une idée plus précise de la densité du réseau de ces régions.

Son format est de 800x1000mm, impression offset en noir, une face. Elle comporte un cadre avec repères permettant la recherche aisée d'une station. Echelle : 1cm = 3 km.

La carte est accompagnée de 2 dépliants :

- la premier contient la liste de toutes les gares SNCB existant ou ayant existé, avec code télégraphique et numéro de ligne d'appartenance. Cette liste fait office d'index.
- le second reprend les lignes SNCB existant à ce jour avec indication de leur régime d'exploitation (lignes principales voyageurs ou marchandises, lignes à exploitation simplifiée, industrielles ou hors service). Il reprend aussi la liste des lignes ferrées SNCV en exploitation à ce jour.

La carte existe en deux versions : (à spécifier)

- version pliée au format DIN A 4, en papier 100 gr, expédiée sous enveloppe cartonnée.
- version roulée en papier 140 gr., expédition sous tube cartonné muni de bouchons.

PRIX : envoi en Belgique (et Gd-Duché) : 240F+20F(envoi)=260FB  
envoi à l'étranger : 240F+50F(envoi)= 290FB.

**COMMANDE EN PROVENANCE DE L'ETRANGER**

Veillez - soit utiliser uniquement le compte de chèque postal Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl B-4000 LIEGE

- soit adresser un mandat postal international ou un Eurochèque garanti à GTF asbl, BP 191 B-4000 LIEGE 1

**MODE DE COMMANDE** pour les articles se trouvant sur cette page :  
versement de la somme correspondante au compte 140-0589219-11  
de GTF asbl 4000 LIEGE (ne pas oublier de préciser le détail  
de la commande).

Commande de l'étranger : voir procédure au verso

- **Cartes-vues série 51** EN VOIE D'ÉPUISEMENT  
8 cartes-vues en noir et blanc donnant un aperçu des réseaux belges (trains et trams) de 1930 à nos jours : train vapeur SNCB à Vielsalm, train vapeur type 64 à Houyet-Ardenne, motrice standard SNCV à Baudour, motrice RELSE et train à vapeur SNCB, motrice TULE à 2 essieux à Liège, motrice à 2 essieux RELSE, 2 autorails SNCB à Waimes, convoi tramways urbains à Liège.  
Prix par série : 50FB +15FB (envoi) = 65 FB
- **Cartes-vues série 52**  
12 cartes-vues en noir et blanc concernant les tramways belges. 8 sujets SNCV : dépôt de Tournebride (Lanaken) vers 1900, autorail AR 163 à Terwagne en 1953, motrice panoramique 9164 à Spa vers 1952, motrice standard à Lillo en 1960, motrice 9925 à 2 essieux à Trivières (dépôt) en 1956, motrice standard à bogies à Thuin (ville basse) en 1956, croisement de motrices "Braine-le-Comte" à Courcelles Trioux en 1965, motrice type S et remorque à Liège en 1955. 1 sujet RELSE : convoi classique à Liège vers 1905. 3 sujets chemins de fer touristiques de Belgique : TTA (autorail 133 au pont de Forge-à-l'Aplez), TRIMBLEU (croisement de Dalhem), ASVi (Lobbes Bonniers).  
Prix par série : 60FB +15FB (envoi) = 75FB
- **Cartes-vues série 53** (Nouveauté)  
12 cartes-vues en noir et blanc concernant des vues historiques du matériel SNCB. 9 sujets SNCB : train vapeur type 97 à Ermetons-sur-Biert en 1959, locomotive vapeur type 64 à Puurs en 1960, locomotive vapeur type 53 à Ostende en 1962, la gare de Treignes en 1965, autorail à Huy (Sud) en 1963 et à Gedinne en 1968, train de marchandises à Bois-de-Breux en 1973, locomotive électrique type 101 (série 29) à Farciennes, autorail à St-Vith en 1977. 3 sujets chemins de fer touristiques de Belgique : Han-sur-Lesse, Rebecq-Rognon et Mariembourg-Treignes.  
Prix par série : 60 FB+15FB (envoi) = 75 FB.
- **Diapositives série 71** (Nouveauté)  
Une série de 6 diapositives au format 5X5cm (standard) présentée sous pochette. Cinq dias sont relatives au réseau vicinal belge : Wuustwezel (Anvers) frontière en 1966 - Nalinnes (Charleroi) en 1967 - Châtelet (Charleroi) avec tram vert en 1967 - Charleroi (Sud) ancien terminus en 1967 - coucher de soleil sur une motrice à Raversijde (Ostende) en 1976. Une dia montre une motrice STIL (ex-RELSE) au centre de Liège en 1967.  
Prix par série : 80 FB + 15FB (envoi) = 95 FB.  
La souscription est ouverte dès maintenant. Livraison : mars 1979.
- **Aide-Mémoire n° 1** ÉPUISE (comprendait les dates de mise en service et fermeture éventuelle de toutes les lignes SNCB, les caractéristiques du matériel moteur SNCB y compris vapeur et de nombreuses photos).

L'ENVOI se fait aux risques et périls du destinataire. Un envoi recommandé est possible. Dans ce cas, ajoutez une somme de 35 FB à votre commande et précisez "envoi recommandé" en communication.