

STRAUSS & KNEBEL
RUE KOTHE STRAS 1-3-5
4100 LIEGE
TEL. 041 / 52.69.00



1056

trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

NO 55 • 1/88 50F

TRIMESTRIEL

BULLETIN DU G T F asbl



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

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)

S O M M A I R E

Numéro 55

Onzième année

Janvier 1988

Editorial	3
Nouvelles de la SNCB	
Modifications à la nomenclature des lignes	5
Conférence européenne des horaires	6
Trafic marchandises	7
Statistiques du matériel moteur	8
Incidents - Accidents	11
Le renouvellement prochain de 171 automotr.	13
Le matériel moteur sous la loupe	14
Nouvelles de la SNCV	
Signalisation nouvelle sur le Métro Léger de Charleroi	19
Activités du GTF asbl	
GTF-Distribution	21
Voyage GTF en Suisse (10-15 mai 1988)	24
Visite du Métro de Bruxelles	27
Made in Belgium	
La loco à boudins	29
<u>Encart</u> : GTF asbl - Editions ; catalogue	

Le GTF asbl remercie chaleureusement tous ceux de ses membres qui ont participé bénévolement à la création de ce numéro.

Rédaction : H. Arden, J. Brève, F. Beckers, G. Debra, A. De Preter, C. Dosogne, J. Ferrière, M. Lambou, J. Laterre, P. Lemja, R. Marganne, A. Steam, G. Stephenson, Ch. Van de Voorde et consorts...

Coordination : H. Arden - R. Marganne

Expédition : J. Ferrière

Tirage : 1300 ex.

Toute correspondance relative à Trans-Fer est reçue à l'adresse suivante : GTF asbl, service de Trans-Fer, BP 191, B-4000 Liège 1.

Des presses de l'imprimerie Polyprint sprl, rue Côte d'Or,
4200 Liège.

Imprimé en Belgique

Edit. Resp. R. Marganne, rue Ambiorix 75 - Liège.

Avis important : renouvellement des cotisations 1988

*Si l'étiquette-adresse de ce présent numéro de Trans-Fer est bordée d'un liseré ROUGE, nous n'avons pas reçu votre cotisation 1988 à la date du 9 janvier 1988;

- si vous avez effectué votre paiement entre cette date et la date de réception du présent Trans-Fer, ne vous inquiétez pas : vous restez inscrit dans nos fichiers et recevrez prochainement votre carte de membre
- si vous N'avez PAS effectué le paiement de votre cotisation, ne tardez pas... Faites le versement de 450FB (majoré suite aux frais administratifs occasionnés par votre retard) à notre compte 068-0883360-08 de GTF asbl 4000 Liège. Si vous n'habitez pas la Belgique, référez-vous à Trans-Fer N° 54 page 7. Ne tardez pas... sinon, ce numéro de Trans-Fer est le dernier que nous vous adressons. Merci.

*En l'absence de liseré sur l'étiquette-adresse, votre cotisation 1988 a été enregistrée par nos soins. Nous vous remercions de votre soutien et de votre fidélité. Les cartes de membre 1988 sont en cours d'expédition. A tous nos membres protecteurs 1988, nous avons adressé un petit cadeau en signe de gratitude : un Trans-Fer hors série et hors commerce consacré au noeud ferroviaire de Piéton et aux uniformes des chemins de fer belges. Cette édition, aujourd'hui complètement épuisée, avait été proposée, à un prix dérisoire, aux participants à notre voyage du 12 décembre dernier.

EDITORIAL

L'animation bénévole d'une association telle que la nôtre est souvent une tâche ingrate. Chaque membre souhaite obtenir le maximum de services ou d'activités. Le temps que les animateurs peuvent y consacrer est forcément limité.

Notre Association, au fil des temps, a adopté une série d'habitudes qui lui permettent de rester dynamique, tout en limitant les prestations de ses animateurs. Ainsi, nous ne disposons pas d'un comité de lecture chargé de donner son "imprimatur" avant l'impression d'un numéro de Trans-fer : la nécessité de rapidité, la dispersion géographique des animateurs imposent la mention inlassablement répétée en troisième page de couverture de chaque numéro : les opinions contenues dans les articles signés engagent la seule responsabilité de leurs auteurs et n'engagent pas le GTF asbl.

L'attitude que nous avons décidée en la matière est d'autant plus nécessaire -de notre point de vue- que les sources officielles disponibles en matière ferroviaire sont très rares, et que la matière qu'elles proposent n'intéresse pas forcément le lecteur de Trans-fer.

L'art du journaliste, même bénévole, est par ailleurs périlleux. C'est pourquoi nous n'hésitons jamais à publier un rectificatif ou des précisions sinon des réactions communiquées par des personnes compétentes ou mieux informées. Nous poursuivrons dans cette voie, amorce d'un débat constructif sur ce qui nous passionne.

Toute médaille a évidemment un revers. A la sortie de presse de Trans-Fer n° 54, les responsables du GTF asbl ont constaté -a posteriori- que certains articles parus ne correspondaient pas aux vues et objectifs de notre Association. Il en est ainsi des articles "Des économies qui coûtent cher (p. 31), restructuration de la SNCB" (p. 20) qui touchent des problèmes de gestion tout à fait étrangers aux intérêts manifestés par les membres du GTF asbl. Par ailleurs, au sujet des trois ponts à construire sur des lignes fermées (p. 31), il est normal que l'Etat affecte des ressources sur budget spécifique pour la conservation d'installations maintenues pour les besoins de la Nation. Enfin, l'article "Service à la clientèle" page 30 contenait une contradiction. En effet, nous souhaitons tous un service aussi développé que possible aussi bien pour la clientèle voyageurs que pour la clientèle marchandises. Il faut donc systématiquement encourager le personnel SNCB en contact avec le public à utiliser toutes les ressources du matériel moderne (la sonorisation des voitures installée à grands frais par exemple) pour le meilleur service à la clientèle possible.

Cette clientèle est de plus en plus exigeante : elle ne se tournera vers le rail que si elle trouve toutes facilités.

Nous tenions à apporter ces précisions.

GTF asbl.

A C T I V I T E S du G T F asbl

Au Musée des Transports en Commun du Pays de Liège

Une équipe de bénévoles de notre Association a procédé le samedi 16 janvier dernier au remisage des deux motrices de Verviers (38 et 82) à l'intérieur du hall annexe du Musée. Elle a aussi déplacé la motrice 51 (ex-RELSE). Ces manoeuvres ont été exécutées avec patience et compétence par notre groupe, grâce entre autre à un camion Unimog. Le déplacement de tramways dans un local dépourvu de rails n'est pas une tâche aisée.

Bien qu'elles aient fait l'objet d'un subside du Commissariat Général au Tourisme, les deux motrices de Verviers sont très dégradées. En effet, leur séjour au Tramway Touristique de l'Aisne s'est terminé lamentablement : abandon à l'extérieur sans protection contre les vandales...

Il reste aujourd'hui à espérer que des personnes de leur ville d'origine (Verviers) prendront leur sort à coeur, soit en travaillant elles-mêmes à leur restauration, soit en effectuant les démarches, soit en trouvant des fonds. Il est à cet égard intéressant de relever que, depuis la fermeture du réseau ferré de la STIV le 31.12.1969, le sauvetage du matériel de cette ville a toujours dépendu de non-verviétois : l'opération de ce 16 janvier en est encore une illustration.

Quant à nous et en opposition à cet article "la fête au Musée des Transports de Liège" paru dans un journal d'entreprise, nous sommes fiers du dévouement des membres bénévoles du GTF asbl. Ils montrent, autrement que par des mots, leur intérêt pour le Musée.

Si nous sommes fiers, nous parlons du GTF, ... de vous !

L.P.



**Société
Nationale
des Chemins
de fer Belges**

Modifications à la nomenclature des lignes.

Ligne 3I : Liers - Ans (I) devient
Liers - Rocourt (3)
Rocourt - Ans (I) . La caténaire reste cependant
sous tension sur toute la ligne.

Ligne 98 : devient Cuesmes - Flénu (3)
Flénu - Dour (3)

Ligne 98C : devient Frameries - Flénu (3)
(note du 24/II/87 publiée le 15/12)

La ligne I25/I : Y Général Leman - Flémalle annexe qui
était hors service depuis plusieurs mois suite à des
déraillements a été remise en service le 11 janvier 88.

P. Lemja

Modifications à la nomenclature des lignes

(note du 23/10/87 publiée le 16/11/87)

29 : Y noord Aarschot - Noorderwijk-Morkhoven = hors invent.

I36 - I36 A (ce qui restait du noeud de Florennes) = hors
inventaire

203 : Wondelgem - Wondelgem canal = hors service.

235 A : Frameries - rac. Craibel = hors service.

3I : devient Ans - Rocourt (I)

Rocourt - Liers (3) (date d'application 3/12/87)

Gare d'Eupen

Depuis le 1/12/87, les machines PRO DATA de la gare d'Eupen
émettent les billets en Français ou en Allemand selon la
langue du voyageur. (Procédure identique à celle qui est
appliquée depuis le début de ces machines dans les gares de
la région de Bruxelles Capitale pour le Français et le Néer-
landais.)

P. Lemja
08/12/87

Conférence européenne des horaires - période 1988/1990.

Voici un résumé des principales décisions concernant la Belgique qui ont été prise lors de la dernière réunion de laCEH.

- EUROCITY :

- les trains 390/391 Bâles - Luxembourg - Bruxelles deviendront des Eurocity sous le numero EC 90/91. Le nom à donner à cette relation n'a pas encore été fixé. Les voitures climatisées à places assises seront fournies par la SNCB.

- les trains EC 43/42 Gustave Eiffel (Paris-Bruxelles-Köln) perdront leur qualification Eurocity si une solution n'est pas trouvée au problème de la restauration. (Il faut dire que leur horaire ne garantit pas un grand succès d'un éventuel service de restauration).

- les EC 48/49 Memling (Köln - Ostende) seront renumérotés EC 22/23.

- Relations Ostende - Allemagne

- Les horaires seront modifiés et ne respecteront plus la cadence à deux heures (IC B du service intérieur). Ils seront dorénavant composés de 2 A (I IO) - I AB (I 4) - 4 B (I IO) - I B (DB à compartiments) - I Dms (I2 SNCB - 2 DB - 2 sans) Une vente ambulante sera organisée pour remplacer la voiture buffet.

- Le #L Ostende - Kobenhavn sera acheminé par les trains 325/312 ce qui procurera un gain de temps de plus d'une heure.

- Les trains 225/224 (Ostende - Wien Express) ne rouleront plus qu'en été sous le numero I225/I224. Le reste du temps, une B pour Varsovie (journalière) et un WL pour Moscou (2X semaine) seront acheminés par les trains 325/312.

- Les trains d'été I212/I213 seront supprimés mais ils rouleront en période de sport d'hiver entre Bruxelles et Augsburg en remplacement du Ski - Express.

- Les trains 218/219 (Yougoslavie - Ostende) seront limités au parcours Salzburg - Ostende et ils ne circuleront qu'en été et en période de sports d'hiver.

- Leur dédoublement I218/I219 seront supprimés.

- Relation Bruxelles - France

- Le train I381/I386 Amsterdam - Bruxelles - Pyrénées acheminera des autos accompagnées (Schaerbeek - Brive/Toulouse/Tarbes)

- Les trains II83/II84 Bruxelles - St Gervais, 9430/9434 Bruxelles - Quimper et le "Camino Azul" seront supprimés.

Trafic Marchandises :

- La commission de restructuration du trafic par wagons complets isolés poursuit son travail pour arriver à une nouvelle norme de 1 wagon/jour. Elle compte de cette manière supprimer environ 60 % des installations qui subsistent !

- Depuis début août 87, la SNCB loue à la DR pour une période de 6 mois reconductible 294 Ea(o)s (haussettes à bogies). Un autre contrat de location pour 4 Res et 182 Ea(o)s avec le même réseau est toujours en cours.

- Au cours des 3 prochaines années, il est prévu de transformé 300 Res en Rils "Débach Vit"

400 Ta(e)hms en Shimms "Débach Vit".

Cette mesure permettra de déclasser 600 à 700 Taems et Tahms.

- (Res : wagon plat à bogies de type courant avec bords latéraux et d'about rabattables, apte à 100 Km/h.
- (Rils : wagon plat à bogies sans rancher à couverture mobile et parois d'about fixes, apte à 100 Km/h.
- (Shimms: wagon plat à bogies de moins de 15 m à couverture mobile et parois d'about fixes aménagé et servant uniquement pour les rouleaux de tôle à axe horizontal, apte à 100 Km/h.
- (Taems : wagon à bogies à toit ouvrant de moins de 15 m de longueur utile avec une hauteur utile de porte de plus de 1,90 m, apte à 100 Km/h.
- (Tahms : wagon à bogies à toit ouvrant de moins de 15 m de longueur utile aménagé pour le transport de rouleaux de tôle à axe horizontal, apte 100 Km/h.
- (Taehms: idem avec une hauteur utile de porte de plus de 1,90 m.
- (Debach Vit : système de bâches montées sur des arceaux coulissants et fixées à demeure sur les wagons.

STATISTIQUES DU MATERIEL MOTEUR

Période d'octobre 87 à mi-janvier 88

1/ SORTIES de GRANDE REVISION

- De l'AC Malines (HLE + AM + AR)

707 - FSRE - 2.10	2320 - FEO- 21.10	610 - GT - 26.11
1501 - FBMZ - 9.10	620 - GT - 30.10	808 -FSRE- 18.12
819 - FSRE - 14.10	2331 - FEO- 23.11	722 - FHS- 21.12
		2312 - FEO- 29.12

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

9225 -Infra- 6.10	7383 - NK - 29.10	5109 - FKR- 16.12
5156 - FHS - 9.10	2609 - MKM- 13.11	5177 -FNDM- 23.12
8501 - FNDM- 16.10	8245 - NK - 17.11	
6252 - FGH - 29.10	8254 - FGH- 2.12	

2/ RADIATIONS

NB 1/ Date Hors-écritures des 8013 et 8022 (voir Trans-fer n° 54 p. 14) : 1.9.87

2/ Le nombre de radiations de ces deux derniers mois est tel que ceux-ci ont été repris ci-dessous sous forme de tableau, afin d'en faciliter la lecture.

Les PV de radiation ont tous été établis par l'AC Salzinnes, sauf ceux des automotrices Benelux et des autorails série 46 (AC Malines).

N° engin	A T D (effectif/ entretien)	année de construction	N° PV de radiation	date du PV	approbation par Dir. M	date hors-écritures
AM 901	pas attrib/	1957	87-02	24.8	néant	1.11
902	entr : NS	57	"	"	"	"
HLR 8401	Stockem/Latour	55	192	3.9	5.10	1.11
8015	Merelbeke	61	193	22.9	14.10	1.11
8016	"	"	194	"	"	"
8036	"	"	195	"	"	"
8039	"	"	196	"	"	"
HLD 6052 (1)	St Ghislain	65	197	9.10	30.10	1.12
5903 (2)	Anvers Dam	55	198	13.10	17.11	1.12
5169 (3)	"	63	199	16.10	25.11	1.12
HLR 8403	Stockem/Latour	55	200	12.11	11.12	31.12
8425	"	56	201	"	"	"
8416	Haine St Pierre	55	202	"	"	"
8409	Montzen/Kkpois	55	203	"	"	"
HLR 8307	Monceau	56	204	13.11	11.12	31.12
8308	"	56	205	"	"	"
8321	"	56	206	"	"	"
HLD 6027	Merelbeke	64	207	16.11	16.12	31.12
6039	St Ghislain	65	208	"	"	"
6045 (4)	"	65	209	"	"	"
6047	"	65	210	"	"	"
6060	Merelbeke	65	211	"	"	"
6069	St Ghislain	65	212	"	"	"
6079	Merelbeke	65	213	"	"	"

(1) 6052 : ex- engin de la Voie avarié, repris par M. et mis en parc, finalement radié sans avoir été réparé.

(2) 5903 : incendiée le 19 août 87 à Waterloo.

(3) 5169 : accidentée le 5 août 87 à Remersdael.

(4) 6045 : suite avarie à la génératrice principale.

HLD	5901	Anvers Dam	1955	214	7.12	23.12	31.12
	5902	"	55	215			
	5907 (5)	"	55	216			
	5913	"	55	217			
	5914	"	55	218			
	5917	"	55	219			
	5918	Merelbeke	55	220			
	5921	Anvers Dam	55	221			
	5922	Merelbeke	55	222			
	5923	Anvers Dam	55	223			
	5925	"	55	224			
	5927	Merelbeke	55	225			
HLD	5929	Merelbeke	55	226	8.12		
	5931	Anvers Dam	55	227			
	5935	"	55	228			
	5938	"	55	229			
	5939	Merelbeke	55	230			
	5940	"	55	231			
	5952	Anvers Dam	55	232	9.12		
	5944	Merelbeke	55	233			
	5947	"	55	234			
	5949	Anvers Dam	55	235			
	5951	Merelbeke	55	236			
	5953	"	55	237			
	5954	Anvers Dam	55	238			
AR	4602	} A t h	52	87-03	23.11	21.12	31.12
	4604						
	4606						
	4607						
	4611						
	4615						

(5) 5907 : la dernière 59 à simples phares. Sera conservée dans un premier temps.

3/ SORTIES de PARC

5912 - 5916 - 5919 - 5941 d' Anvers- Dam au 1.11.87
 4601 - 4603 - 4608 - 4609 d' Ath au 16.11.87
 8404 de Kinkempois au 15.1.88
 8448 d' Haine St Pierre au 15.1.88

4/ MISES en PARC (toutes au 15.1.88)

8309 - 8324 de Monceau
 8436 - 8438 de Bruges mutées et parquées à Courtrai
 8003 - 8004 - 8005 - 8010 - 8012 - 8024 - 8026 - 8028 - 8043 - 8048 - 8054 -
 8056 - 8057 - 8060 de Schaerbeek.

5/ MUTATIONS

- date écritures : 1.12.87

AR 4608 - 4609 de 1' ATSD Ath à 1' ATSD Montzen

- date écritures : 4.1.88

AM 086 de 1' ATD Kinkempois à 1' ATD Ronet

AM 701 - 702 - 703 - 704 de 1' ATSE Schaerbeek à 1' ATD Kinkempois

- date écritures : 15.1.88

- date écritures : 15.1.88

HLD 6252 de l' ATD Saint Ghislain à l' ATD Hasselt
 HLD 6320 de l' ATD Hasselt à l' ATD Saint Ghislain
 HLR 8002 - 8018 - 8020 - 8031 - 8032 - 8033 - 8034 - 8035 - 8037 - 8040 -
 8045 - 8048 - 8053 - 8064 de l' ATD Merelbeke à l' ATD Schaerbeek
 HLR 7350 - 7351 - 7352 - 7353 - 7355 - 7364 de Kinkempois à Merelbeke
 7354 - 7356 - 7372 de l' ATD Hasselt à l' ATD Merelbeke
 HLR 8431-8441 de l' ATD Courtrai à l' ATSD Bruges
 8436 - 8438 de l' ATSD Bruges à l' ATD Courtrai (pour mise en parc)
 Loco 9123 de l' ATD Stockem à l' ATD Merelbeke
 9132 de l' ATD St Ghislain à l' ATD Merelbeke

6/ MISES en SERVICE

- au 1.11.87 : 2149
 - au 1.12.87 : 2151
 - au 1.01.88 : 2152

7/ REPARTITION de l' ENTRETIEN ELECTRIQUE

- Ajouter à la situation du 1.10.87 parue dans Trans-fer n° 54 p 16 :

KINKEMPOIS	série	23	nombre	20	2364 - 2383	9 792 km/mois
ATD		27		40	2721 - 2760	10 542 "

- Modifier: il y a :	80	36	301 - 337
il faut :	80	34	301 - 335
	82	2	336 + 337

Mac' Machine 1/88

En bref

Centenaire du Chemin de Fer de la Mure (France)

Dans les bureaux de poste de St-Georges de Commiers, la Motte d'Aveillans et la Mure d'Isère : flammes d'oblitération du centenaire du chemin de fer (pendant toute l'année). Renseignements : BP 19 - La Mure.

Petites annonces (réservées aux membres)

*Le GTF asbl cherche la date d'arrivée au Littoral Belge de toutes les motrices "BN" actuellement en circulation sur la ligne côtière de la SNCV. Merci de nous écrire à GTF asbl, BP 191, 4000 Liège 1.

*MERCI à tous ceux de nos membres qui nous ont envoyé documents et photos sur la ligne 155 Virton - Lamorteau - Ecouvies. Nous reviendrons prochainement sur cette défunte ligne dans Trans-FER.

*Didier FUNKEN,
 cherche documents et photos en vue de reconstituer l'histoire de la ligne SNCB 127 Statte - Landen.

FUNKEN Didier
 102, rue de la Station
 4360 MOMALLE

INCIDENTS - ACCIDENTS

Période d'octobre à décembre 87

Panne générale de courant-traction à Bruxelles - lundi 26 octobre.

A 8 h 05 - en pleine heure de pointe - la locomotive 2229 assurant le parcours EL 289 Roosendaal - Brux-Midi arrache la caténaire sur \pm 200 m de distance entre Schaerbeek et Y. Laeken, provoquant un déclenchement de la sous-station de Bruxelles-Nord, ce qui entraîne à son tour l'effacement des s/stations de Brux-Midi, Hal et Kortenberg.

Tout trafic électrique est immédiatement interrompu dans la jonction, ainsi que sur la plupart des sections qui y aboutissent.

Vers 8 h 40, le courant sera partiellement rétabli, ce qui permettra l'évacuation des convois bloqués.

L'application du "cas - caténaire" couvrant la section accidentée met le tronçon entre Bruxelles-Nord et Bokstael hors-tension, nécessitant le détournement de tout le trafic des lignes 50 et 60 entre Y. Jette et Bruxelles-Midi par la ligne de ceinture 28, pendant la durée des réparations.

Entretemps, des bus navettes assurent la desserte entre Bruxelles-Nord et Jette. La circulation via les itinéraires normaux sera rétablie à 14 h 28.

Collision avec une pelle mécanique à Libramont - Mercredi 4 novembre.

A 17 h 27, l'ic 992 (AM 308 - 337 - 336) Arlon - Brux-Midi heurte de plein fouet une pelle mécanique "Poclain", occupée à évacuer du vieux ballast pour le compte d'une entreprise privée.

L'engin opérait sur l'ancienne assiette de la liaison vers Bertrix (l. 162/1), à l'ancienne bifurcation "du Serpont".

Pour une cause inconnue, la flèche de la grue s'est retrouvée dans le gabarit de la voie, au moment où l'ic surgissait à pleine vitesse.

Le conducteur et le chef-garde du train sont tués sur le coup.

Le train ne déraille pas et s'arrête grâce à l'action du dispositif de veille automatique. Il n'y a pas de blessés parmi les voyageurs, la première AM (308) étant orientée côté fourgon en tête.

Après évacuation du train par la 5305 en gare de Libramont, la circulation est rétablie à 22 h 42.

Tamponnement de trains marchandises à Visé - Mardi 17 novembre

A 9 h 16, le E 46047 Kinkempois - Montzen (23 wagons - 1 510 T remorqués par la 2309) arrêté à l'entrée de Visé est tamponné à l'arrière par le E 84400 Kinkempois - Montzen (26 wagons - 430 T remorqués par la 2609). Il n'y a pas de blessés.

La voie adjacente est libre, malgré que 3 wagons soient déraillés.

D'autre part, un wagon-citerne contenant du sulfure de carbone -produit toxique et inflammable- est avarié (essieu cassé).

La circulation est interrompue sur les deux voies à partir de 21 h 10, pour permettre la mise sur lorry du wagon-citerne avarié. Lors de cette manœuvre, le wagon se renverse (!), heureusement sans perdre son contenu.

Les deux voies sont obstruées. Les ic sont limités à Bressoux et des bus navettent entre Bressoux et Visé, tandis que le trafic marchandises est détourné via Welkenraedt (l. 37 - 39) ou Tongres (l. 31 - 34 - 24).

Le train de relevage de Ronet est appelé en renfort de celui de Kinkempois.

D'autre part, l'équipe d'intervention de Bayer à Anvers arrive sur place pour procéder au transvasement de la citerne déraillée, ce qui est réalisé le mercredi 18 à 17 h 45. Une voie est remise en service à 20 h 55.

Déraillement d'un train marchandises à Monceau - l. 112/1 - Vendredi 20 novembre

Vendredi 7 h 50, le Z 67302 Monceau - Piéton (17 wagons - 1 061 T remorqués par la 7320 et allégé en queue par la 5146) emprunte la courbe de raccord vers la bif. Martinet (l. 112) au départ de la formation.

Sous la poussée de la locomotive d'allège, un mariage de butoirs se produit entre celle-ci et le dernier wagon de la rame, qui déraile. La remise à rail aura lieu dès 9 h 33.

Depuis cet incident, l'allège en queue sur cette section est désormais interdite ...

A titre d'information, ces trains étaient auparavant acheminés via Roux, Courcelles et Trazegnies (l. 112 A) avant la fermeture de la ligne.

Tamponnement d'un train de marchandises par un autorail ES à Andenne - Mardi 24 novembre

A 5 h 36, l'AR ES 211 circulant de Statte vers Namur dépasse un signal fermé et prend en écharpe le 13^e wagon du E 48874 Montzen - St-Ghislain, (22 wagons de poussier de charbon - 1705 T) qui sortait simultanément d'une voie de garage à Andenne.

L'autorail déraile des deux boggies et obstrue les deux voies, tandis que le train de marchandises poursuit sa route sans dérailler.

Le conducteur de l'AR est blessé.

Les trains ic sont interrompus entre Namur et Huy, tandis que les IR et L sont limités à Andenne et à Huy. Entre ces deux localités, un service de bus est instauré.

Après évacuation de l'autorail déraillé (et incliné à 45°) par le train de relevage, une voie est libérée à 14 h.

Déraillement d'une rame à vide à Mol - Samedi 28 novembre.

Après l'arrivée à quai du L 6792 à 20 h 36 (4 voitures M2 tractées par la 6330), la rame va garer à vitesse réduite, et déraile de la locomotive et du premier bogie de la première voiture sur une section de voie dépourvue de ... rails.

Des travaux étaient en effet en cours, et la continuité de la voie était interrompue à cet endroit, sans couverture de l'obstacle.

Les deux voies principales sont obstruées.

Une voie sera rétablie le lendemain à 15 h 35.

Entretemps, des bus navettent entre Mol et Geel.

Tamponnement d'un train marchandises par un omnibus à Namêche - Lundi 30 novembre

A 15 h 08, le Z 48130 Aix - Jeumont (35 wagons - 1776 T remorqués par la 5525) à l'arrêt au signal d'entrée de Namêche est violemment tamponné à l'arrière par le L 7112 Liège-G - Namur (AM 087) qui suivait, en ayant dépassé un signal fermé à Sclaigneaux.

Au moment de l'accident, la visibilité ne portait qu'à quelques mètres, par suite d'un intense brouillard.

Sous le choc, la première voiture de l'AM a escaladé les trois derniers wagons du train tamponné.

18 blessés sont dénombrés, dont un (le chef-garde du train) décèdera à l'hôpital.

Le conducteur de l'AM est tué sur place et prisonnier de l'amas de ferraille.

La voie B est restée libre, mais toute circulation y est interdite, l'AM en équilibre instable menaçant de se renverser.

Seul un train de fonte en fusion sera autorisé à passer à vitesse réduite.

Après dégagement du corps de l'infortuné conducteur, le relevage sera entamé tandis que les trains INT étaient détournés par Bruxelles et que des bus assuraient des navettes entre Andenne et Marche-les-Dames.

La première voiture de l'AM 087 sera ferraillée sur place.

La circulation normale sera rétablie le 1er vers 11 h sur une voie.

Gazette News 1/88

LE RENOUVELLEMENT PROCHAIN DE 171 AUTOMOTRICES

A partir de 1988, les 134 automotrices des types 54 - 55 et 56 devront progressivement être retirées du service pour vétusté et obsolescence commerciale.

La mise hors-service des 37 automotrices des types 50 et 53 suivra. Le renouvellement total ou partiel de ces 171 automotrices doit donc être envisagé dans un proche avenir.

Le parc constitué des automotrices des autres types est complètement utilisé et ne peut donc servir, même partiellement, au remplacement des 171 automotrices mentionnées ci-dessus.

L'acquisition de nouveaux engins est donc indispensable. Elle peut s'orienter soit

- vers : - l'achat d'automotrices doubles ;
- l'achat d'automotrices triples ;
- l'achat de matériel tracté (aucune voiture valable existante n'étant disponible pour un service IC-IR) ;
- la transformation des automotrices Break en automotrices triples par l'achat de nouvelles voitures comme éléments intercalaires.

Par parenthèse, les besoins futurs en automotrices ont été déterminés en prenant en considération les éléments suivants :

- la vitesse maximale des IC-IR qui restera limitée à 140 km/h
- l'évaluation du plan IC-IR terminée au 15.10.87, approuvée au Conseil d'Administration du 10.11.87
- la réservation de 15 AM 54 pour les besoins de la Régie des Postes
- l'électrification éventuelle de Tournai - Lille
- l'achèvement des électrifications en cours
- la fourniture des 35 AM type 86 (omnibus).

Techniquement, il est possible de transformer les automotrices des types 80, 82 et 83 (Break) en automotrices triples par l'insertion d'une nouvelle voiture intercalaire de 2e. classe, ce qui porterait la capacité de ces AM de 171 à 275 places.

Les performances de ces engins transformés resteraient valables jusqu'à 140 km/h. Les temps de parcours actuels permettraient donc d'assurer les mêmes relations IC-IR qu'actuellement, moyennant de très légères adaptations d'horaires.

Une étude des roulements a montré que dans le système IC-IR, 43 automotrices triples peuvent assurer le service de \pm 62 automotrices doubles. Or, la transformation des 140 AM Break en 140 AM triples permettrait d'assurer un service équivalent à celui fourni par \pm 202 automotrices doubles. La transformation de 140 Break permettrait donc d'éviter l'achat de \pm 62 nouvelles AM doubles ou de 43 nouvelles automotrices triples.

L'étude a également démontré que pour les services IC-IR, le coût d'exploitation (entretien et énergie) du service assuré par des automotrices triples est équivalent, si pas inférieur à celui des automotrices doubles.

Il y a donc lieu de comparer les coûts d'investissement en matériel pour assurer le même service :

- acquisition de 62 AM doubles : 5 600 millions de francs
- acquisition de 43 AM triples : 5 100 millions de francs
- transformation des 140 AM breaks : 3 200 millions de francs.

Ces montants doivent être considérés comme des estimations en prix 1985.

Transformer les 140 automotrices Breaks existantes en automotrices triples au lieu d'acquérir des automotrices doubles permettrait de réaliser une économie de l'ordre de 2,4 milliards de francs; cette économie est encore de l'ordre de 1,9 milliards si la comparaison se fait vis à vis d'un investissement en nouvelles automotrices triples.

A noter que pour des questions de longueurs de voies, l'entretien des automotrices triples ne pourrait se faire que dans les ateliers de Merelbeke, Schaarbeek, Kinkempois et Stockem (et le CHV Oostende, si cet atelier de voitures est transformé en atelier de traction électrique).

En conclusion, après la fourniture des 35 automotrices type 86 (actuellement en construction), l'acquisition d'un équivalent de 112 automotrices doubles est nécessaire pour répondre aux besoins. La solution la plus économique consiste, en première phase, à lancer une commande pour la transformation en AM triples des 140 breaks ce qui met à la disposition du service IC/IR un équivalent de 62 AM doubles supplémentaires. Cette proposition sera incessamment soumise aux Autorités Supérieures pour approbation.

Pour le remplacement du solde, la solution à retenir consistera à choisir entre des nouvelles AM doubles, des nouvelles AM triples ou des nouvelles rames tractées qui devraient être réversibles, car aucune relation IC-IR actuellement assurée par automotrices ne se prête aisément à être exploitée en rames tractées non réversibles.

Un groupe de travail s'attachera à déterminer la solution à retenir, sur base d'une étude technique et économique.

Mac'Machine 1/88

LE MATERIEL MOTEUR SOUS LA LOUPE

□ Les automotrices "SABENA"

Régulièrement, des plaintes de voyageurs utilisant la relation Bruxelles-Central - Aéroport parviennent aux services intéressés : les reproches majeurs portent principalement sur le matériel (la série des six AM caractéristiques, en livrée bleue et à l'aménagement intérieur spécial) dont on déplore essentiellement le manque de place en 2e classe et l'absence de porte-bagages, tandis que le compartiment fourgon existant, largement surdimensionné, est inutilisé depuis des années.

Diverses propositions de transformation ont déjà été émises, toutes restées sans suite jusqu'à présent.

Un nouveau projet vient de voir le jour : il consisterait en la transformation de la moitié du fourgon à bagages en un compartiment de 2e classe, la réduction du compartiment actuel de 1ère classe, et l'installation d'armoires à bagages aux entrées des compartiments, à l'instar des voitures coach de la SNCF.

La capacité maximale de ces rames passerait ainsi de 178 à 200 places, mais seul trois des six AM feraient l'objet d'une transformation, dans un souci d'économie.

Il est vrai que la fréquence bi-horaire actuelle de cette liaison ne nécessite journalièrement que l'engagement simultané de deux automotrices.

□ L' AM 050

Les divers essais ayant donné satisfaction, l'automotrice prototype à motorisation triphasée (AM 050) a été mise en service commercial le 10 novembre 87, par incorporation dans les roulements Q des automotrices à "quais hauts" (AM types 50 et 53).

Elle parcourt donc régulièrement les lignes 12, 25 et 124, principalement sur les trains L Bruxelles - Nivelles, Bruxelles - Anvers et Anvers - Essen.

La section-frontière entre Essen et Roosendaal lui restera néanmoins interdite, pour éviter d'éventuelles perturbations des circuits de voie hollandais.

□ Bientôt des nouvelles AM postales :

Afin de remplacer les huit AM postales actuelles (les TAP issus de la transformation d'anciennes AM de 1935) et de renforcer le parc par la même occasion, il a été décidé de transformer 15 automotrices du type 54, dont le déclassement était prévu simultanément à la livraison des nouvelles AM 86 - omnibus (voir ci-dessous).

Les AM retenues pour subir pareille transformation sont les : 071, 074, 080, 084, 085, 086, 091, 093, 109, 110, 117, 118, 123 et 128.

Initialement, la 087 était également comprise dans le lot, mais c'est elle qui fit les frais du grave tamponnement de Namêche : un autre matricule sera donc désigné en remplacement.

C'est l'AC Malines qui procédera à la transformation de ces engins : à cet effet, l'AM 109 de Ronet y a été prise en mains le 14 octobre, suivie le 26 par la 080 de Kinkempois.

Depuis lors, l'AM 085 a également rejoint la chaîne de transformation.

A leur sortie d'AC, ces quinze AM porteront les numéros 961 à 975, tandis que les postales actuelles (001 à 008) seront simultanément radiées.

Pour compenser l'indisponibilité des engins déjà entrés en AC alors que la livraison des nouvelles AM T. 86 n'a pas encore débuté, une légère adaptation des effectifs des AM 54 de Ronet et de Kinkempois a eu lieu au 15.1.88 (voir rubrique "Statistiques").

□ Les AM type 86 "omnibus".

Incroyable mais vrai ! Cette première série de 35 automotrices sera aussi la dernière ! On leur avait pourtant prédit une belle descendance, puisqu'elles auraient même dû introduire la traction triphasée à grande échelle sur le réseau SNCB (voir à ce sujet nos articles parus dans les Trans-fer n° 44 et 45).

En réalité, à l'achèvement de la commande en cours de ces 35 AM (à motorisation classique par thyristors, et qui porteront les n°s 901 à 935), la chaîne de montage de BN à Bruges sera arrêtée, victime d'un -nouveau- changement de politique : on a en effet considéré comme injustifiable le fait de construire des nouvelles automotrices pour le service local, alors que du matériel datant des années septante (AM types 66 et 70) est - et sera- encore régulièrement mis en ligne sur des relations IC et IR ...!

Question de point de vue, évidemment...

Ceci étant, cette unique petite série sera probablement entretenue à Kinkempois, et sera engagée sur les trains assurés actuellement par les AM 54 de cet atelier, à moins que...

A moins qu'il ne soit donné suite à la proposition du département Marketing, qui préférerait les voir engagées sur des services plus en rapport avec leurs caractéristiques techniques (accélérations rapides, vastes plate-formes, possibilité d'exploitation en one-man-car, etc...)

On songerait ainsi à des lignes "suburbaines", comme Hal - Etterbeek - Vilvorde, et Anvers - Boom. Affaire à suivre...

□ La 1211

Depuis fin octobre, un système informatisé de dépannage conçu par les ACEC équipe cette locomotive, à titre d'essai.

Trois écrans vidéo ont été installés à bord, un dans chaque cabine de conduite, et le troisième dans la salle des machines, à proximité de l'armoire basse-tension.

La tâche du système est d'informer le conducteur de la marche à suivre en cas de dépannage. Pour ce faire, l'écran affiche successivement des questions en rapport avec l'avarie constatée, auxquelles le conducteur répond en enfonceant différentes touches.

En fonction de sa réponse, des ordres de manipulation lui sont ensuite affichés (isoler tel appareil, vérifier tel disjoncteur, etc...)

Le but recherché est la simplification et l'accélération des procédures de dépannage en ligne.

□ La fin des "15" aux NS

C'est finalement le 30 décembre qu'une série 15 - la 1505 - a circulé pour la dernière fois sur le réseau des NS. Elle assura l'aller-retour Bruxelles - Amsterdam en tête des trains INT 281 et 286.

Cet adieu n'est pas passé inaperçu; en effet, la locomotive avait été décorée de banderolles, et ornée d'une plaque "dernier parcours série 15 sur réseau NS", en Néerlandais.

Enfin, une petite cérémonie entre cheminots belges et hollandais se déroula à l'arrivée à Amsterdam.

Signalons toutefois que bien que la date officielle de modification des roulements ait été fixée au 20 décembre, les 25-5 avaient déjà systématiquement remplacé les 15 depuis près d'un mois auparavant, celles-ci servant alors à l'écolage des conducteurs de Liège et de Welkenraedt.

Les raisons de cette éviction, ainsi que les nouveaux services qui leur sont désormais dévolus ont été décrits en détail dans notre n° 54 p. 11 et 12.

□ Les "28"

Depuis le rapatriement de la 2801 d'Ostende à Bruxelles-Midi et son affectation aux manoeuvres dans cette dernière gare, on constate une banalisation de fait des 3 engins.

Ce ne sont donc plus systématiquement les 2801 et 2802 qui sont à l'oeuvre à Bruxelles-Midi, tandis que la 2803 était traditionnellement affectée à l'ATSE Schaerbeek. Sans suivre un véritable roulement, l'affectation de chaque locomotive est maintenant plus directement déterminée en fonction de leurs rentrées en entretien -prévu ou accidentel- à l'ATE Bruxelles- Midi.

□ Les radiations dans le parc diesel

Chaque fin d'année est traditionnellement mise à profit pour "nettoyer" les effectifs excédentaires du parc diesel. Cette année n'a pas failli à la règle, puisque plus d'une cinquantaine d'engins (HLD - HLR ou AR) ont été radiés des écritures en cette fin d'année.

En fait, la majorité de ces engins étaient déjà parqués, pour certains depuis de nombreux mois.

□ Les autorails "46"

Remous ces derniers mois parmi la série des 12 autorails 46 parqués à l'ATSD Ath.

Il y eut d'abord le mémorable voyage d'étude du 18.11.87 d'une vingtaine de membres de l'ABTUS (Association Belge des Techniques et de l'Urbanisme en Souterrain), qui se rendirent de Bruxelles-Midi (!) à Bascoup - via Braine-le-Cte et Piéton, à bord du 4601, spécialement remis en état pour la circonstance, ainsi d'ailleurs que le 4602, qui lui servait de réserve !

Depuis lors, ces deux autorails sont maintenus en "réserve réseau", le 4601 ayant accompli entretemps notre voyage du 12 décembre dans la région de Charleroi.

Simultanément, les 4608 et 4609 étaient également déparqués et remis en état. Ils furent acheminés à l'ATSD Montzen respectivement les 1er et 9 décembre, dans l'intention évidente de remplacer les AR 43, arrivés à bout de souffle.

Pour la petite histoire, la première sortie officielle d'un 46 (le 4608) depuis leur affectation à Montzen se déroula le lundi 7 décembre en soirées, sur les trains de service vers Verviers.

Mais comme à ce jour, les 46 n'ont toujours pas reçu l'agrément de la DB pour circuler sur le tronçon Hergenrath Fr - Aachen Hbf, et que ce service est par ailleurs supprimé à partir de juin prochain, il est vraisemblable que cette relation restera assurée par un 43 jusqu'à sa suppression, les 46 restant cantonnés sur les trains de service entre Montzen, Welkenraedt et Verviers-C.

Des huit engins parqués restants, six ont finalement été radiés au 31 décembre 87.

Enfin, les participants au voyage GTF du 12 décembre ont eu la surprise du parallèle en gare de la Louvière-Sud du 4601 affrété par notre association, et du 4620 radié à Haine-St-Pierre en 1986, vendu récemment au MSTB à Vilvoorde, et qui s'apprêtait à rejoindre son nouveau théâtre d'opérations.

Au 1er janvier 1988, la situation globale des 46 était la suivante :

4601 - RR ATH	4611 - RAD ATH	
4602 - RAD ATH	4612 - ES VISE	
4603 - RR ATH	4613 - RAD HAINE-St-P	
4604 - RAD ATH	<u>4614</u> - TTZ ZOLDER	
4605 - PARC ATH	4615 - RADATH	<u>N.B.</u>
4606 - RAD ATH	<u>4616</u> - CFV3V MARIEMBOURG	RR : réserve réseau
4607 - RAD ATH	4617 - RAD HAINE ST-P.	RAD : radié
4608 - RR MONTZEN	<u>4618</u> - PRIVES - BRUX-MIDI ATE	PARC : parqué
4609 - RR MONTZEN	4619 - RAD HAINE ST-P.	
4610 - PARC ATH	<u>4620</u> - MSTB VILVORDE	Les matricules soulignés ont été vendus.

▣ LES "59"

Vingt-cinq de ces robustes locomotives (soit près de la moitié de l'effectif d'origine) ont été radiées en une fois au 31 décembre 87, réduisant ainsi les effectifs à la portion congrue. Depuis lors, il ne reste plus en effet que 15 HLD 59 en service à l'ATD d'Anvers-Dam, et plus aucune à Merelbeke.

Cette radiation massive a été précédée de la sortie du parc et de la remise en service actif des 5912 - 16 - 19 et 41, pour compenser la radiation des 5903 - 07 - 17 et 35, toutes les autres 59 radiées étant précédemment déjà parquées.

Au 1.1.88, seules les locomotives 59 suivantes étaient encore en service actif à Anvers-Dam : 5905 - 09 - 10 - 12 - 16 - 19 - 24 - 26 - 30 - 36 - 37 - 41 - 45 - 46 et 50.

A noter qu'en ce qui concerne les 5912, 16, 19 et 41, ces engins d'Anvers Dam auraient dû être parquées dès le 31 mai, à l'arrivée des 5 HLD 59 mutées de Merelbeke (pour rappel, les 5907, 17, 30, 35 et 46).

Mais un problème de 3e phare frontal (dont étaient dépourvues les machines de Merelbeke) a maintenu ces 4 locomotives en service.

La DB exigeait en effet jusqu'il n'y a pas longtemps, l'usage du 3e phare frontal blanc sur leur réseau, notamment sur le tronçon Montzen - Aachen West, encore parcouru épisodiquement par les 59 d'Anvers-Dam.

□ La 6052

Contrairement à ce qu'il avait été prévu, la 6052 (ex-locomotive du service de la Voie, reprise dans les écritures M le 1.9.87 à l'occasion de son avarie et échangée avec la 6012, devenue engin V à son tour), n'a pas été réparée.

Elle a donc été radiée une seconde fois des écritures M le 1er décembre 87, après avoir été cédée à la Voie et radiée une première fois des écritures M le 1er décembre 86, ce qui semble bien constituer une "première"... , sans jeu de mots !

□ Les HLD 6252 et 6320

A sa sortie de grande révision à l' AC. Salzinnes vers mi-janvier, la 6320 d'Hasselt aura été mutée à Saint-Ghislain, tandis qu'à titre de compensation, la 6252 de St-Ghislain ira à Hasselt.

Des nouveaux produits de détartrage seront alors testés dans la chaudière de la 6320.

□ Les HLR "80"

Dans un souci de standardisation, la direction du Matériel a décidé de regrouper dans un atelier (Schaerbeek) toutes les locomotives de manœuvre de la série 80.

C'est ainsi que les 14 engins de cette série encore en service à Merelbeke ont été mutés à Schaerbeek, tandis que 14 machines de l'effectif de Schaerbeek ont été garées et serviront de réserve de pièces de rechange (cannibalisation).

Cette mutation massive a été compensée à Merelbeke par l'arrivée de six HLR 73 de Kinkempois et de trois HLR 73 d'Hasselt.

Mac'Machine 1/88.

Des autorails en livrée IC-IR

Après l'autorail ES 402, c'est au tour de son petit frère, l'ES 207, d'endosser la livrée IC-IR vers la mi-octobre 1987. Comme pour l'ES 402, ce remarquable travail fut confié à l'AC Cuesmes. Le moins que l'on puisse écrire, c'est que la sécurité y a gagné par des couleurs plus vives. Cet autorail dispose en outre maintenant d'une plus grande plateforme de toiture, accessoire appelé à se généraliser sur les autorails de la série ES 201-212 dont certains sont déjà en cours de transformation à l'AC Malines.

Pour l'anecdote, signalons que lors du parcours d'essais effectué le samedi 17 octobre dernier, l'ES 207 accouplé avec l'ES 402 fit une halte prolongée en gare de Mons, sur le même quai que l'IC Herstal - Mouscron, assuré par automotrices Break elles aussi en livrée bordeaux IC-IR. Quelle ne fut pas la surprise de voir des voyageurs distraits monter dans les autorails de service. Dame, c'était une composition IC-IR !

C. Dosogne



SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER VICINAUX

S.N.C.V.

Signalisation nouvelle sur le Métro Léger de Charleroi

Contrairement à ce qui avait été annoncé, la mise en service de la nouvelle signalisation sur le Métro Léger de Charleroi (MLC) n'a pas eu lieu le 3 décembre, mais plutôt le 22 décembre 1987, pendant les vacances de Noël (trafic moins important).

Pourquoi ce retard ? Une raison bien simple : le 3 décembre devait voir l'ouverture de la signalisation sur les sections Charleroi Sud - Ouest et tunnel de Dampremy, et le 22 la signalisation du triangle des Beaux-Arts. Il était dès lors plus sage d'attendre le 22 décembre et de réaliser une ouverture générale. Cela arrangeait tout le monde et plus particulièrement les services techniques qui allaient en profiter pour peaufiner leurs installations.

Le 22 décembre, comme prévu, eut lieu l'accouchement. Tout s'est bien déroulé. La première journée du nouveau-né s'est passée sans trop de problèmes. Une petite exception tout de même : la commande IR de l'aiguillage de Dampremy station (séparation des lignes 41 et 89/90) a fait des siennes. A part cet incident, c'était presque parfait.

Actuellement donc, le MLC est équipé en signalisation sur les sections suivantes :

1. Fontaine Pétria - Fontaine Station (sortie tunnel)
2. Dampremy station - Piges
3. Charleroi Sud - Ouest -- Beaux-Arts
4. complexe Charleroi Sud
5. triangle Beaux-Arts station comprise.

Voici une description succincte du fonctionnement de cette nouvelle signalisation :

sections repérées 1-2 & 3 (accès en station et passage dans celle-ci)

FEU ROUGE : arrêt obligatoire ; après temporisation de + 15 secondes, le feu passe au vert (passage autorisé) avec selon l'état des lieux, diverses limitations de vitesse

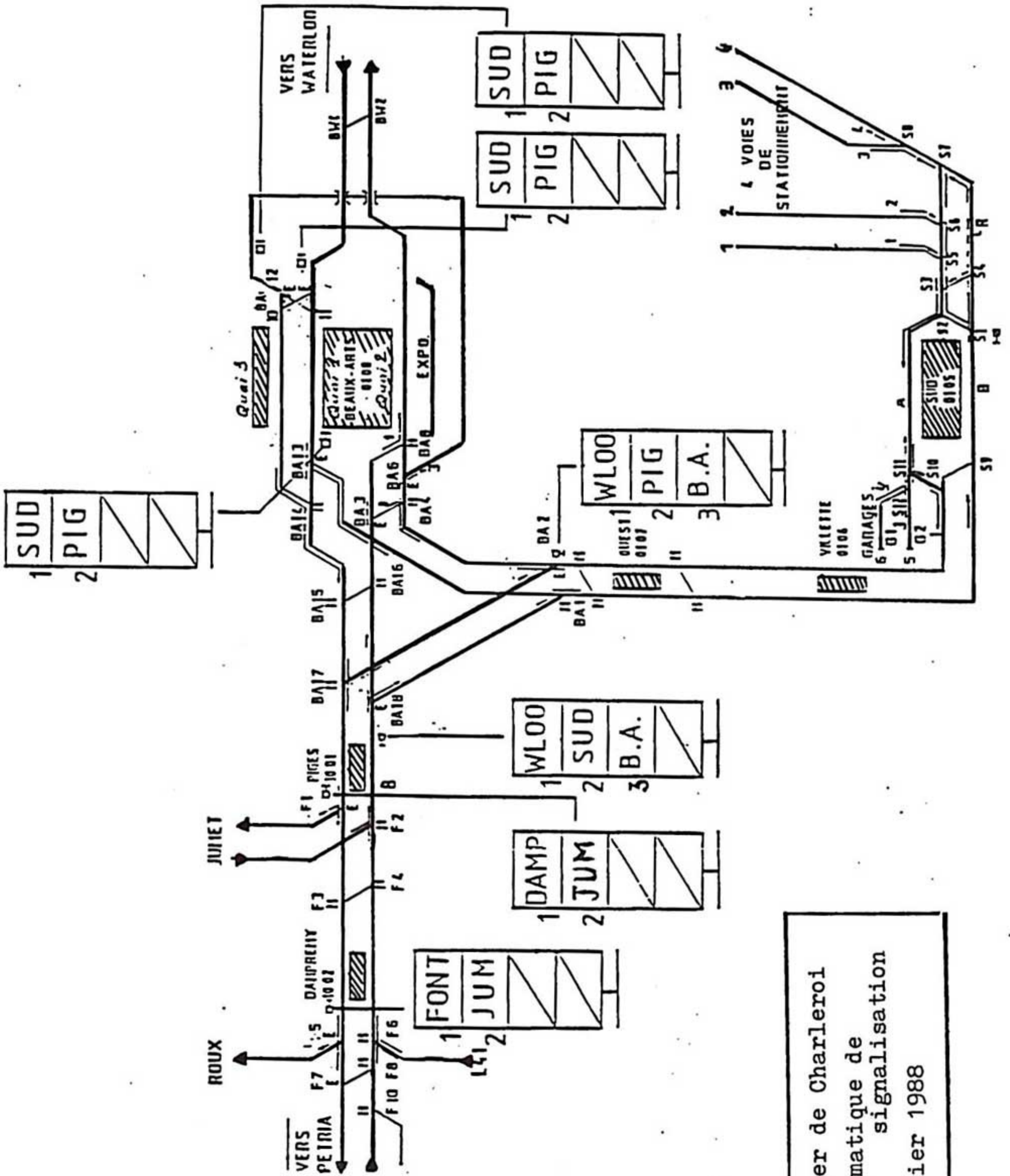
FEU ORANGE FIXE (toujours accompagné d'une limitation de vitesse à 10 km/h) : occupation de la première position du quai par un autre véhicule.

(signalisation en ligne)

Tous les feux sont normalement verts. Ils virent au rouge lorsqu'un tram franchit la balise de circuit de voie. Il y a toujours deux feux rouges entre deux véhicules qui se suivent.

section 4 (complexe sud)

A l'arrivée au quai Sud, le conducteur se trouve devant un feu rouge et un tableau lui indiquant 5 possibilités de parcours. Le feu vert est donné par le dispatcher au tableau de contrôle optique (TCO). Si le feu vert est accompagné d'un chiffre de 1 à 4, l'indication correspond à une des quatre voies de garage (itinéraire tracé). Si le feu vert est accompagné de la lettre "R" pour rebroussement, cette indication signifie que ce tram n'a pas de stationnement prévu à Charleroi Sud.



Méto Léger de Charleroi
 Plan Schématique de
 signalisation
 janvier 1988

section 5 (complexe Beaux-Arts y compris sortie Piges et rampe des pompiers)

Les véhicules qui quittent Piges pour Sud, Beaux-Arts, Jumet ou Dampremy doivent demander leur itinéraire à l'aide d'une commande infra-rouge placée à demeure dans le poste de conduite de la motrice BN (6100). Les motrices Standard sont équipées d'un infra-rouge portatif. Dès lors, selon l'itinéraire choisi, signalisation et aiguillage s'adaptent. Au cas où un second véhicule introduit une demande d'itinéraire, cette dernière est mise en attente et exécutée dès libération de l'itinéraire demandé par le train précédent.

Il va de soi que, le métro circulant à double voie, la signalisation est du type block-system (basé sur l'occupation des circuits de voie).

Tel est, sommairement exposé, le principe de fonctionnement de cette nouvelle signalisation MLC.

Roger Detraux
brigadier wattman

GTF-Distribution

Cartes-vues GEDA relatives à la STIB (Bruxelles)

Une nouvelle série de 7 cartes-vues ; sujets : Standard 1380 en 1971, 7934 en 1987, 4025 en 1971, 7006 en 1974, 7124 en 1987, 7723 en 1987, 5010 en 1971. Excellente qualité de reproduction.

Le GTF peut vous procurer cette série. Il suffit de verser 125FB + 20FB (port) soit 145FB à notre compte 001-0643004-67 de GTF asbl-Distribution, 4000 Liège. Nos membres étrangers se réfèrent à la 3e page de couverture.

BIBLIOGRAPHIE (articles suivants NON distribués par le GTF asbl)

*Op de rails n°11/1987

Bulletin de la Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het spoor- en tramwegwezen, Postbus 90096 - NL-1006 BB Amsterdam parmi des sujets traités en langue néerlandaise : le matériel 1935 de la SNCB, une deuxième vie pour les trains postaux, les trains Euro-city.
Prix : 7 Fl.

*La Vie du Rail n° 2126 du 7 janvier 1988

un numéro largement consacré aux Chemins de fer Luxembourgeois. Un article de qualité sur les perspectives d'avenir de notre voisin. L'électrification de la ligne du Nord Luxembourg - Gouvy y est traitée. Où en est à ce sujet la SNCB ?
Prix : 50FB chez votre libraire ou à la Vie du Rail 11 rue de Milan, F-75440 Paris Cedex 09 France.

*Railphoto ou le rail belge en photos

Revue bimestrielle format A5 avec nombreuses photos en couleurs de haute qualité sur l'actualité du rail belge. On peut trouver cette intéressante revue dans toutes les bonnes librairies et bibliothèques de gare, et aussi s'y abonner (B.P. 27, 1040 Bruxelles). Vu sa grande diffusion, nous ne distribuons plus cette revue. Ce n'est pas un manque d'intérêt...

Histoire du wagon à marchandises

D 1985-0596/3 300 pages A₄ 130 figures, prix 600 F.

L'histoire du wagon à marchandises et en particulier du wagon à charbon commence dans les mines de Bohême du temps de la Renaissance.

Ce furent 37 wagons à houille équipés de banquettes qui servirent le 27 septembre 1825 lors de l'inauguration de la première ligne de chemin de fer entre Darlington et Stockton en Angleterre.

Le transport des marchandises par chemin de fer fut instauré en Belgique en vertu de l'arrêté du 30 janvier 1838. Les débuts furent modestes, le transport des marchandises prenant de plus en plus d'importance, l'effectif augmenta régulièrement pour atteindre 94.737 véhicules à la veille de la première guerre mondiale. Après la guerre, notre parc de wagons était complètement décimé. 61.253 wagons sur les 80.000 prévus, ont été remis par l'Allemagne aux termes de la convention d'Armistice.

Dès la création de la Société Nationale, le 31-08-1926, de gros efforts furent déployés en vue de redresser la situation malheureuse dans laquelle se trouvait le parc de matériel à marchandises.

La période 1935-1940, située en pleine crise économique, qui avait débuté avec le crash de 1929, est caractérisée par une succession de programmes de transformations et d'appropriations des wagons existants.

Après la guerre 1940-1944, 64.709 wagons sur un effectif de 105.027 véhicules manquent à l'appel. Il fallu au plus tôt rendre le réseau opérationnel et des milliers de nouveaux wagons furent construits par l'industrie privée de 1945 à 1985.

Les progrès techniques en matière de suspension permirent de passer successivement d'une charge de 5 t, à 7 t, 12,5 t pour atteindre présentement 22,5 t de charge admissible sur les réseaux de l'UIC.

Le mémoire donne les listes des adjudications de matériel depuis 1860 jusqu'à nos jours.

Toutes les renumérotations successives de nos wagons y sont consignées, une aubaine pour les fanas du rail!

Ce travail de romain, que nous avons pu réaliser grâce à la mémoire collective d'anciens cheminots et notamment sur base de " L'Etat Général du Matériel à Marchandise de 1914 ", annoté avec minutie par Monsieur Braeckman, chef de bureau honoraire de l'atelier central de Gentbrugge, qui constituait en quelque sorte la pierre de Rosette, allait nous permettre, tout comme Champollion, de décrypter les archives qui nous sont parvenues en dépit des vicissitudes des deux guerres et des nombreux déménagements du service des wagons.

Le livre de l'histoire des wagons à marchandises est le couronnement d'un ensemble de recueils édités précédemment et notamment:

- L'effectif du matériel à marchandises. 1835-1926 prix 275 F.

- Les recueils du matériel à marchandises période 1835-1926.

Tomes I, II, III (D 1984-0596-4/1, 4/2, 4/3, prix unitaire 300 F.

- L'album des wagons en usage à la S.N.C.B de format A₃.

D 1985-0596/9 prix 1 000 F. La version originale est épuisée, il est toutefois possible de reconstituer une version bilingue à l'attention de ceux qui en font la demande.

Tous ces documents peuvent être obtenus au guichet de la cellule des achats, rue de France 89 à 1070 Bruxelles, ou par un versement en francs belges au C C P n° 000.0249.600-19 .

Vous pouvez également les obtenir au Musée du Chemin de fer, gare du Nord à Bruxelles qui est ouvert les jours ouvrables de 9 à 16,30 h ainsi que le premier samedi de chaque mois.

Information très importante.

Jusqu'à épuisement du stock, tout achat du livre avec les recueils Tome I, II, III, donnera lieu à une ristourne de 10 %, soit 150 F, pour autant que l'on vienne chercher les documents au Musée de la gare du Nord.

On évitera de cette façon les pertes et détérioration d'envois expédiés par la poste.

Les locomotives à vapeur.

Les amoureux de la vapeur peuvent s'initier aux secrets des locomotives à vapeur dans une série de recueils dont nous avons entamé la publication.

Ci-après vous en trouverez une ébauche de programme:

I La technologie de la locomotive à vapeur.	D 1987-0596/3	225 pages A ₄	450 F
II Période Stephenson 1835-1853.	D 1987-0596/4	147 pages A ₄	300 F
III Période expérimentale 1853-1863.	D 1987-0596/5	323 pages	600 F
IV Période Belpaire 1863-1883	D 1987-0596/6	en cours d'élaboration	-
V Grande Compagnie du Luxembourg.	D 1987-0596/7	137 pages A ₄	275 F
VI Grand Central Belge 1847-1897.	D 1987-0596/8	en cours d'élaboration.	-
VII Le Nord Belge etc.			

Cette série donne tous les détails de l'évolution du matériel roulant depuis le début de notre chemin de fer.

On y trouve des croquis de tous les types de locomotives, leurs numéros d'ordre ainsi que leurs caractéristiques principales.

Les fascicules concernant les compagnies débutent par un bref aperçu historique concernant la création et l'évolution de celles-ci.

Il faut bien se rendre compte qu'il est impossible de reproduire des images de ce matériel, étant donné que les débuts de la photographie se situe vers 1875. Quoi qu'il en soit, on y trouve des textes inédits ou inconnus par la majeure partie des amoureux de la traction à vapeur dans notre pays.



En complément au "Trans-Fer" n° 54, nous vous prions de trouver ci-dessous quelques informations complémentaires quant à l'organisation de ce voyage.

Date : du mardi 10 mai (au soir) au dimanche 15 mai (au soir)

Rappel de l'itinéraire :

Bruxelles, Namur, Arlon, Luxembourg, Bâle, Lucerne, Arth Goldau, Bellinzona, Locarno, Domodossola, Montreux, Yverdon, Ste Croix, Nyon, La Cure, Morges, Apples, Puidoux, Palézieux, Bulle, Gruyère, Montbovon, Martigny, Le Châtelard, Rochers de Naye, Zweisimmen, Spiez, Bâle et retour à Bruxelles par le train E C 94 IRIS - arrivée à Bruxelles à 19.34 H - correspondance assurée dans toutes les directions. Logement à Montreux.

Prix : par personne

14.600.- Bef comprenant le transport par fer de Sterpenich à Sterpenich en 2ème classe et le logement sur base de chambre occupée par 2 personnes.

7.750.- Bef pour les cheminots titulaires de billets internationaux : le logement sur base de chambre occupée par 2 personnes.

Ce prix comprend :

- les prestations ci-dessus
- le logement en demi-pension dans un hôtel 3x. Toutes les chambres disposent d'une salle de bain ou d'une douche wc et d'un mini-bar.
- les réservations dans les trains, les frais d'organisation, l'assurance RC et la TVA

Suppléments facultatifs :

- billet de toute gare belge à Sterpenich
aller et retour 460.-bef
- couchette Bruxelles, Namur à Lucerne 460.-bef
- supplément chambre single 1.450.-bef
- trajet Montreux à Zweisimmen (MOB) dans une
voiture de 1ère classe "Belle Epoque" 350.-bef
- visite du Château de Gruyère 52.-bef
Ce château offre un panorama de cinq siècles
d'histoire. Chaque salle est typique d'une
classe sociale, d'un style ...

Il est à noter que :

- au retour, le dimanche 15 mai, il y a possibilité de réserver au wagon-restaurant pour le repas de midi ou celui du soir (à payer sur place - 850.-bef.
- à Bulle, il y a deux possibilités de visites gratuites :
visite de l'atelier des chemins de fer du G.F.M. ou celle de la chocolaterie Cailler à Broc.

25

- Le G.T.F. se réserve le droit d'annuler ce voyage si le nombre minimum de participants n'est pas atteint. Dans ce cas, l'acompte sera remboursé intégralement.
- Ce prix est susceptible de modifications suite à une fluctuation importante des cours du change, d'augmentation des tarifs des chemins de fer, des tarifs d'hôtel ou autres circonstances imprévues.

Inscriptions :

LE PLUS VITE POSSIBLE : il faut savoir que pendant notre séjour, les villes de Montreux et de Vevey accueillent 3 congrès. C'est dire s'il est aisé de trouver un hôtel situé à proximité d'une gare et capable d'héberger un groupe. Soyez donc gentil et compréhensif, simplifiez le travail de l'organisateur et inscrivez-vous sans tarder ... Celui-ci doit confirmer les réservations à l'hôtelier dans les délais les plus brefs.

Après le 20 février, les inscriptions seront majorées de 300 -bef par personne.

Clôture des inscriptions : le 30 mars.

Renseignements :

Auprès du G.T.F. c/o Mr J. Laterre, 68, rue de Marchienne
6110 Montigny-le-Tilleul. - Tél : 071.51.66.03

Acompte :

3.000.-bef par personne à verser au moment de l'inscription au compte n° 068-0883360-08 du G.T.F. ASBL à Liège.

Solde :

A verser avant le voyage et à la première invitation du G.T.F.

Frais à charge des participants : les boissons, les repas de midi et les pourboires éventuels.



V O Y A G E E N S U I S S E D U 10 A U 15 M A I
--

B U L L E T I N D E P A R T I C I P A T I O N
 =====

Ce bulletin de participation est à envoyer au G.T.F c/o Mr J. Laterre, 68, rue de Marchienne 6110 Montigny-le-Tilleul. - joindre 3 timbres à 13 Frs.

Je soussigné, tél (...)
 Rue n°... bte
 Code postal A
 Personne accompagnante : épouse, ami, fils

inscrits au voyage en Suisse :

... participant à 14.600 bef.....	soit	..... bef.
... " à 7.750 bef	soit	..... bef
... billet toute gare belge à Sterpenich		
aller et retour	soit	..... bef
... supplément couchette Bruxelles-Lucerne (460F)		..... bef
... trajet fer "Belle Epoque" à 350 bef	soit	..... bef
... visite du château de Gruyère à 52 bef ..	soit	..... bef
... réservation WR { midi		
} soir à payer sur place.		
... visite de l'atelier G.F.M. gratuit		TOTAL..... BEF
... " de la chocolaterie Cailler à Broc.		

- Je verserai la somme correspondante selon les modalités énoncées dans le Trans-Fer au compte n° 068-0883360-08 du GTF ASBL LIEGE
- Je déclare avoir pris connaissance des prix et conditions de ce voyage et les accepter entièrement
- Je renonce à exercer contre le G.T.F. ASBL tout recours en cas d'accident survenu à ma personne ou mes biens à l'occasion de ce voyage

Date et signature

.....

V I S I T E D U M E T R O D E B R U X E L L E S

Le mercredi 17 février 1988

En ce début d'année, nous avons le plaisir de vous proposer première activité G.T.F. : le mercredi 17 février 1988 nous faisons une visite des installations du métro de Bruxelles et l'atelier de la rue de Cureghem de la S.T.I.B.

Nous serons accueillis à la station "Annessens" où lieu la présentation du réseau et de l'activité de la S.T.I.B. nous rendrons ensuite à la station "Parc" pour la visite du matching et du centre de commande du service électrique. Elle se suivra par celle du complexe "Delta" : métro, garage et atelier, plateau de conduite et le garage d'autobus. Nous clôturons notre journée par la visite de l'atelier de la rue de Cureghem : dépôt de bus, atelier de mécanique et de carrosserie.

En une journée au programme bien étoffé, nous aurons l'occasion de visiter divers ateliers d'une grande entreprise de transport public.

Modalités pratiques

Le rendez-vous est fixé à la gare de Bruxelles-Midi, salle des bagages à 9 h.

Les frais de participation, de déplacement, l'assurance et la nourriture sont fixés à 80.bef

Il est possible d'obtenir un billet toute gare belge à Bruxelles aller et retour au prix de 200 bef

Une inscription préalable est indispensable au moyen du bulletin joint et doit nous parvenir avant le 9 février.

Il sera possible de prendre un repas chaud ou froid au mess du personnel au complexe "Delta" au prix approximatif de 150 bef.

Payer sur place La réservation est cependant obligatoire et doit figurer sur le bulletin d'inscription.

Une circulaire contenant tous les détails vous parviendra dans les quelques jours qui précèdent le voyage.

Les enfants en dessous de 13 ans ne sont pas admis.

VISITE DU METRO DE BRUXELLES

Le mercredi 17 février 1988:

B U L L E T I N D' I N S C R I P T I O N

Bulletin à renvoyer avant le 9 février au G.T.F. c/o Mr J. Laterre, 68, rue de Marchienne 6110 à Montigny-le-Tilleul. Ce bulletin doit être accompagné d'une enveloppe timbrée à 13 Frs et portant l'indication de vos nom et adresse.

- Je soussigné
 Rue n°..... Bte
 N° postal localité

- inscris pour la visite du 17 février 1988

inscrire le nombre	{	.... adulte à 80 bef soit bef	..... bef
		.... parcours d'approche à 200 soit bef par train régulier.	..... bef
		.... repas de midi à payer sur place	

total

=====biffer la
mention
inutile

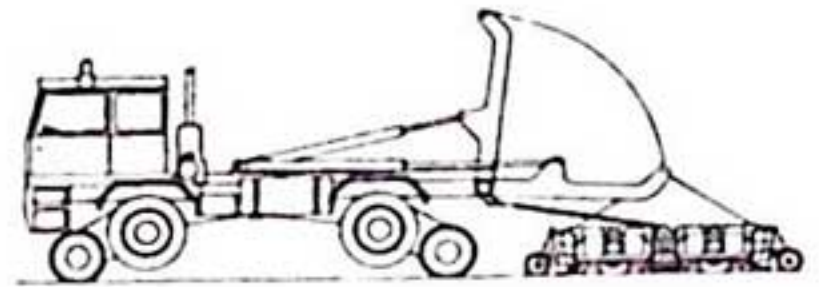
- Je verse cette somme par chèque bancaire garanti ci-joint
- Je verse au compte n° 068-0883360-08 du G.T.F.asbl à Liège.

- Je renonce à exercer contre la S.T.I.B. et ou le G.T.F. asbl tout recours en cas d'accident survenu à ma personne ou mes biens à l'occasion de cette visite
- Je déclare avoir pris connaissance des conditions de participation et y adhérer entièrement.

Date et signature

MADE IN BELGIUM

TRANSPORTS : LA LOCO À BOUDINS



GSM AVEC MEULEUSE

Le Gsm peut être équipé aussi bien d'une meuleuse que d'une nacelle, d'un fourgon, etc.

Cela tient tout à la fois du diplodocus et de la navette spatiale, du train et du camion. Un engin qui va aussi bien sur les rails que sur le tarmac. Ce camion, ou cette locomotive — à vous de choisir — est le fruit de la collaboration entre un bureau d'études suisse, Railtec, et une petite entreprise dynamique de la région de Liège, Locorem.

Il préfigure peut-être nos moyens de transport de demain : deux minutes pour passer d'un mode de déplacement à l'autre... Inévitable invention de Géo Trouvetou ? Le rail-route est certainement plus que cela. Et tout d'abord un moyen de locomotion pratique, dans la ligne des véhicules amphibies et des automobiles 4 x 4.

Le concept

Troisième génération du genre, le rail-route a fort évolué depuis sa conception aux alentours de la seconde guerre mondiale.

— Première version : il faut remplacer

les pneumatiques par des roues ferrées chaque fois qu'on veut monter sur la voie (et vice-versa).

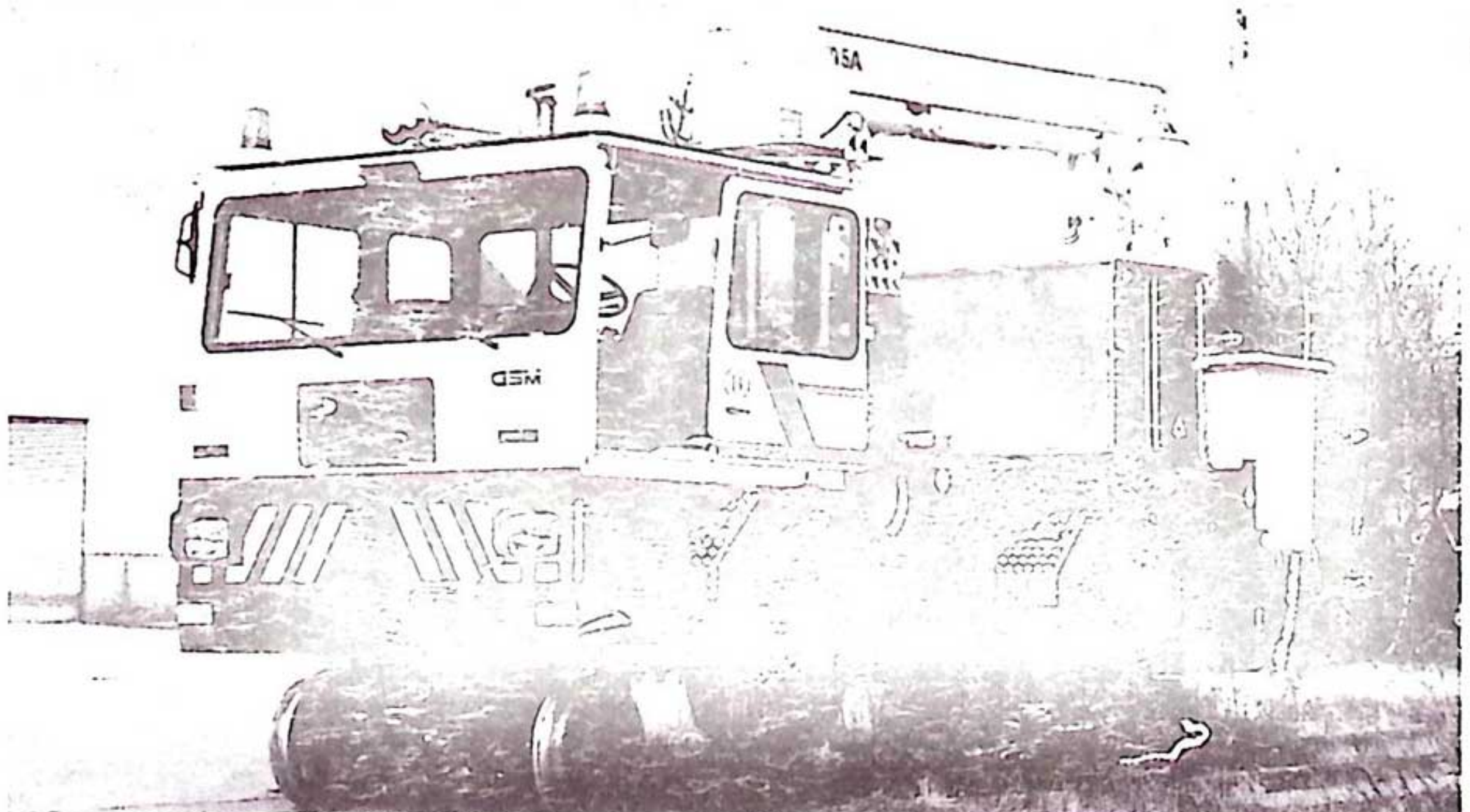
— Deuxième version : un camion est muni de galets lui permettant de circuler sur la voie. Apparemment mieux conçu (le passage d'un état à l'autre prend beaucoup moins de temps), il pose néanmoins de gros problèmes. De sécurité, notamment : le repérage des trains dépend de pédales ordinairement actionnées par les roues des trains ; or il semble que les galets de guidage ne les actionnent qu'occasionnellement. A ce problème, sans doute le plus inquiétant, s'ajoutent d'autres inconvénients, tels que l'usure locale des pneus (puisque le

camion circule avec des pneumatiques sur les rails), le dépôt sur la voie d'une couche de caoutchouc qui peut perturber les courants de retour — certaines sociétés de chemin de fer l'ont même interdit pour cette raison —, le manque d'adhérence au rail par temps de pluie. — Le troisième «rail-route» allie enfin les grands avantages des deux versions précédentes : l'ambivalence du premier appareil, la rapidité de conversion du second. Celui-là, on l'appellera le Gsm 80 (du nom de son inventeur, Georges Marius, ingénieur de Railtec).

L'engin

Le Gsm 80 comporte des roues ferrées articulées qui peuvent être soit relevées au-dessus du niveau des pneumatiques, soit abaissées en dessous. Ce mécanisme lui permet de ne circuler que sur les roues adaptées à la voie choisie : rail ou route. La manœuvre nécessaire pour passer d'un mode de déplacement à l'autre prend deux minutes à peine et

La manœuvre pour passer des roues ferrées articulées aux roues avec pneumatiques ne prend que deux minutes à peine.



s'apprend aussi facilement que le parage d'une voiture ; il suffit de se placer avec le «camion» au-dessus des rails et d'abaisser les roues métalliques.

Ce rail-route numéro trois est le véhicule polyvalent par excellence : outre la faculté d'adaptation que lui prouve son double mode de circulation, il présente la caractéristique de pouvoir servir à la fois de véhicule de traction (traction entièrement hydraulique) et/ou de véhicule porteur d'équipement. Dans cette optique, il est construit sur un châssis très robuste, la capacité de traction d'une locomotive étant largement liée à son poids. Ce châssis est capable de recevoir un grand nombre d'équipements disponibles sur le marché : sellette de semi-remorque, lame de déneigement, dispositif pour le soudage des rails, etc.

Le premier véhicule vendu en Belgique par Locorem était d'ailleurs muni d'un élévateur à nacelle. Il a été acheté par la Sncb, qui s'en sert pour l'inspection des ponts.

La grande force de Locorem réside dans sa capacité d'adapter le produit à la demande du client. Celui-ci peut choisir l'équipement, mais aussi le moteur de son véhicule : le Gsm 80 a été conçu pour être équipé sans modification de toute une gamme de moteurs (Caterpillar, General Motors,...) De

plus, comme la société réalise 90% de son chiffre d'affaires à l'exportation, elle a adapté le rail-route à ce marché : l'écartement des roues ferrées est variable, ce qui permet de l'utiliser sur voie normale comme sur voie métrique ; le moteur peut être «tropicalisé». Le véhicule peut intéresser toutes les firmes qui voudraient manutentionner des trains. Il permet aussi de ne pas devoir disposer, dans une gare, d'une locomotive sur chaque voie.

Aujourd'hui, tandis que les marchés classiques sont bouleversés, on voit s'ouvrir de nouvelles perspectives. La Chine est de celles-là. Locorem ne s'y est pas trompée : bien décidée à ne pas laisser s'évanouir la longue tradition d'échanges entre la Belgique et la Chine dans le domaine ferroviaire, la Pme a remarqué, notamment, l'importance des gares dans les grands centres urbains chinois ; l'intérêt pour ces centres, donc, de posséder des «rail-route».

La politique de cette jeune Sa (elle résulte de la fusion, en 85, de deux Sprl, Indoc et Locorem) semble en tout cas faire ses preuves, puisque la société, depuis sa création, double chaque année son chiffre d'affaires.

JOELLE LUDWIG ●

Adresse : Locorem Sa, rue de l'Avouerie, 7, 4200 Sclessin.

INDUSTRIE magazine — juillet-août 1987

Appel à nos membres

En juin 1988, nous fêterons le 150^e anniversaire de l'arrivée du rail à LIEGE. Le GTF asbl s'associera évidemment aux manifestations qui entoureront ce jubilé. Trans-Fer y fera écho en temps opportun.

Notre équipe d'historiens rédige actuellement une plaquette historique sur les lignes 36 (Bruxelles - Liège), 37 (Liège - Hergenrath frontière), 31 (Ans - Liers), 32 (Ans - Flémalle), 34 (Liège - Tongeren), 24 (Tongeren - Montzen), 36A (Voroux - Kinkempois).

Nous recherchons des photos de la traction vapeur ou diesel sur la partie liégeoise de ces lignes, des cartes postales anciennes représentant les gares liégeoises de ces lignes. Nous recherchons aussi des souvenirs personnels sur l'exploitation des lignes 31 Ans - Liers; 32 Ans - Flémalle; Liège - Vivegnis; et 36A Voroux - Kinkempois.

Si vous pouvez nous aider, tout document ou texte écrit sera reçu avec reconnaissance et promesse formelle de retour à GTF asbl, service historique, à l'attention de M. Marganne, Boîte Postale 191, 4000 Liège 1.

Trans-Fer est une publication périodique du GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1 (Belgique). Il est envoyé gratuitement à tous les membres de l'Association.

Sauf mention contraire, les articles contenus dans ce numéro peuvent être reproduits librement, à condition de citer la source et d'envoyer un exemplaire de la publication à notre Association. Néanmoins, les articles que nous reprenons à d'autres publications restent la propriété de ces dernières et leur reproduction reste soumise à leur autorisation préalable.

Le GTF asbl en général et l'éditeur responsable en particulier ne sont pas solidaires des opinions exprimées par les auteurs des articles contenus dans Trans-Fer. Ces derniers n'engagent donc qu'eux-mêmes. L'éditeur responsable n'assume aucune responsabilité quant à l'exécution des prestations et services proposés dans Trans-Fer et par le GTF asbl.

Le GTF asbl a une activité variée : voyages en Belgique et à l'étranger, éditions ferroviaires, distribution d'articles ferroviaires, participation à des manifestations ferroviaires de toute nature... La liste de nos articles vous est transmise sur simple demande à notre adresse : BP 191, B-4000 Liège 1. Joignez un timbre-lettre pour la réponse (ou un coupon-réponse international).

La cotisation de nos membres est très modique (en 1987, 140FB pour les membres belges, 220FB pour nos membres étrangers. Demandez-nous un bulletin d'affiliation : vous recevrez Trans-Fer gratuitement et vous bénéficierez de substantielles réductions si vous participez à nos activités (voyages, éditions nouvelles...)

SERVICE FINANCIER DE NOTRE ASSOCIATION

L'Association est entièrement gérée par des membres bénévoles. Elle dispose de plusieurs comptes en banque et de plusieurs adresses afin de répartir l'administration sur ceux de ses membres qui en ont accepté la charge. Veuillez donc bien utiliser l'adresse et/ou le n° de compte en banque indiqué à côté du service que vous souhaitez contacter : ces renseignements figurent toujours à côté des prestations que nous vous proposons. En procédant ainsi, vous nous facilitez la tâche et vous évitez des erreurs.

Paiements en provenance de l'étranger

Par dérogation à ce qui précède, les versements en provenance de l'étranger doivent nous parvenir, quelle que soit l'activité, selon un des trois modes suivants :

- paiement par versement à notre compte courant postal "BRUXELLES 000-0896641-70 GTF asbl, 4000 Liège". C'est, pour nos membres étrangers, la formule la moins onéreuse.
- établissement d'un Eurochèque avec n° de carte de garantie au verso à l'ordre de GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.
- envoi d'un mandat postal international à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

Nous ne pouvons accepter d'autre mode de paiement vu les lourdes taxes imposées à l'arrivée par les organismes financiers belges.

Changements d'adresse

Prévenez-nous en demandant une nouvelle formule d'adhésion. Joignez deux timbres-lettre pour la réponse.



A.S.B.L.



A.S.B.L.

**GROUPEMENT BELGE POUR
LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION
TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE** C A T A L O G U E
EDITIONS
ASSOCIATION SANS BUT LUCRATIF

à la date du 01/01/88

Adresse postale : Boîte Postale 191 B-4000 Liège 1

Toutes les éditions de ce catalogue sont disponibles selon le mode de commande suivant :

- si vous habitez la Belgique : par versement préalable de la somme correspondante au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1.
- de l'étranger : voyez en page H du présent catalogue

Spécifiez bien votre commande sur votre titre de paiement. L'envoi d'une lettre de commande est inutile. Le délai d'expédition de nos articles est d'environ 1 mois. Les articles commandés voyagent sous la responsabilité du destinataire ; ils sont soigneusement emballés par nos soins : en cas d'avarie à l'arrivée, contactez d'abord les services postaux de votre localité. Merci.

C A R T O G R A P H I E

Carte des voies ferrées de Belgique par G. CLOSE

Carte murale 800x1000mm 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. Pour la SNCB, la carte distingue les lignes existantes, à simple ou double voie, électrifiées ou non, hors service ou démontées. En cartouche, agrandissement des lignes du Centre et du Borinage.

Impression offset 1 face, avec cadre et repaires permettant la recherche aisée d'une station. Echelle : 1 cm = 3 km.

La carte est livrée avec 4 dépliant annexes :

n° 1 : répertoire alphabétique des stations, haltes et points d'arrêt SNCB avec code télégraphique ancien et nouveau. Ce répertoire fait office d'index de repérage pour la carte.

n° 2 : régime d'exploitation des lignes SNCB et description du réseau SNCV actuel.

n° 3 : nederlandse tekst, errata et mise à jour au 31/1/79

n° 4 : mise à jour

Traduction allemande et anglaise sur demande (carte et annexes)

version disponible



carte roulée sous tube carton bouchonné

envoi en Belgique : 260FB + 40FB (envoi) = 300FB

envoi à l'étranger : 260FB + 60FB (envoi) = 320FB

Carte du réseau ferré des Fagnes Belges

Carte format 75x75 cm des lignes Eupen - Sourbrodt - Wévercé - Trois-Ponts, Raeren - Walheim et Wévercé - Losheimergraben, avec indication des bornes kilométriques, tunnels, pentes, rayons de courbure, identification des passages à niveau et ouvrages d'art...

Prix (version pliée au format A4)

envoi pour tous pays : 160FB + 40FB (envoi) = 200FB.

L I B R A I R I E

Les Tramways au Pays de Liège

TOME 1 - Les tramways urbains

Un luxueux ouvrage de 290 pages, racontant toute l'histoire anecdotique et technique des trams urbains de Liège aujourd'hui disparus. Plus de 400 photos inédites pour la plupart, d'un grand intérêt historique. Finition impeccable, volume 210x297mm relié pleine toile sous jaquette illustrée.

Expédition par envoi recommandé sous boîte anti-chocs

prix : 2800 FB + envoi en Belgique 190FB = 2990FB
+ envoi à l'étranger 290FB = 3090 FB

TOME 2 - Les tramways vicinaux de la province de Liège

De même facture que le tome 1, celui-ci est plus volumineux encore : 400 pages, avec plus de 750 photos, plans, schémas, huit pages en quadrichromie, jaquette en quadrichromie.

Au sommaire : les lignes à voie normale (Poulseur - Trooz et Dolhain - Eupen) ; les lignes de Hesbaye, du Condroz, le vicinal à Liège, les lignes d'Andenne, Vielsalm - Lierneux, Comblain - Manhay, les lignes de l'Est (Verviers-Spa et le réseau d'Eupen). L'infrastructure et l'énergie, le matériel roulant thermique et électrique...

Expédition par envoi recommandé sous boîte anti-chocs

prix : 2700 FB + envoi en Belgique 220FB = 2920FB
+ envoi à l'étranger 290FB = 2990FB

Ces deux ouvrages sont en vente dans les bonnes librairies de la région liégeoise : Bellens, Béranger, P. Gothier..., ainsi qu'au Musée des Transports en Commun du Pays de Liège.

Cinquante ans de transport voyageurs à la SNCB (en collaboration avec l'ARBAC)

Ouvrage en 2 volumes format A4 (210 x 297 mm), papier couché satiné 100 gr, reliure solide au fil de lin, couverture 2 couleurs.

Tome 1 par W. Pypen (320 pages, 350 photos et dessins) étude des étapes de l'évolution du matériel voyageurs de 1926 à nos jours, morphologie de la voiture à voyageurs, étude historique de nos grandes entreprises de construction ferroviaire, étude comparative des grandes familles de voitures de tout type, perspectives d'avenir.

Tome 2 par G. Close et M. Thiry (450 pages, 500 photos, 220 plans) Vaste encyclopédie iconographique et descriptive de tout le matériel métallique à bogies de la SNCB : étude du marquage des véhicules, analyse des versions diverses de voitures, étude de chaque modèle de voiture, étude des bogies, index général des numéros de voitures...

Les deux volumes forment un ensemble indissociable. Le tome 1 est disponible en version française ou néerlandaise au choix (à spécifier à la commande). Le tome 2 est entièrement bilingue français-néerlandais). Un encart anglais-allemand peut être fourni sur demande hors Benelux.

prix : envoi en Belgique : ordinaire : 2750FB + 210FB = 2960FB
recommandé : 2750FB + 360FB = 3110FB
envoi à l'étranger: recommandé : 2750FB + 510FB = 3260FB

T R A N S - F E R

Revue périodique de notre Association, envoyée gratuitement quatre fois par an au moins à tous nos membres.

Numéros hors abonnement parus et encore disponibles

FRAIS D'ENVOI à ajouter à chaque Trans-Fer commandé		
repérage	envoi en Belgique	envoi à l'étranger
Trans-Fer marqué d'1 astérisque (*)	15FB	35FB
Trans-Fer marqué de 2 astérisques(**)	20FB	50FB
Trans-Fer marqué de 3 astérisques(***)	25FB	60FB

COLLECTION SPECIALE

Editions luxueuses, entièrement photocomposées, sur papier de qualité, reliure cousue au fil de lin. Couverture illustrée.

Trans-Fer spécial n° 1 - 136 pages, 100 photos et plans

8 articles : la locomotive à vapeur, son évolution et ses possibilités inexploitées par A. PAIX. Contribution à l'histoire de la Vennbahn par R. MARGANNE. Signeux - Gorcy, un raccordement industriel international par R. MARGANNE. Une station centrale de chemin de fer en Avroy à Liège par M. LAMBOU. Ainsi vint le trolleybus ou l'histoire de la première ligne de trolleybus de Liège par E. FELLINGUE. Le block 45 de Liège Guillemins, une technologie moderne au service de la SNCB par P. AUGUSTE. Une ligne nouvelle à la SNCB : Ottignies-Louvain-la-Neuve par R. MARGANNE. De nouvelles voitures internationales à la SNCB par R. MARGANNE.

prix : 200FB + envoi (**)

Trans-Fer spécial n° 2 - 118 pages, 110 photos et plans

Edition à l'occasion de la réouverture du trafic des voyageurs sur la ligne Mariembourg - Couvin.

Monographie historique complète sur la ligne Charleroi - Mariembourg-Vireux-Molhain et ses antennes vers Thuillies, Laneffe, Florennes, Ermeton-sur-Biert, Couvin par R. MARGANNE. Présentation du Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées avec catalogue descriptif de tout le matériel roulant par J.M. WARZEE.

prix : 300FB + envoi (**)

Trans-Fer spécial n° 3 - 20 pages, 200 photos et plans
couverture en quadrichromie.

A l'occasion du 10e anniversaire du GTF asbl.

10 articles : le chemin de fer dans le Canton de Saint-Vith par R. MARGANNE. Le déclin des lignes ferrées de Clabecq par P. JANSSENS, Chronique de la gare de Liège-Longdoz par F. BRAIVE. Derniers panaches aux portes d'un musée ferroviaire, histoire d'une occasion manquée, Tournai 1971-1981 par F. LEMAIRE. Le rail à Quevaucamps, de l'espérance à la trahison, par F. LEMAIRE. Le chemin de fer militaire à voie de 60 centimètres Elsenborn - Sourbrodt par R. MARGANNE. Le matériel standard tramway au Littoral Belge par P. AUGUSTE. La motrice électrique n°1 des RELSE par J. RENARD. Trams du Namurois par A. DE PRETER et J. FIVET. Addendum à Trans-Fer spécial n° 2 : aspects ferroviaires de Couvin.

prix : 425FB + envoi (***)

T R A N S - F E R (suite)

Numéros hors abonnement parus (suite).

FRAIS d'ENVOI (voir verso page C)

Collection hors série (études thématiques régionales)

"Tous les chemins mènent à Anvers"

Historique des lignes Anvers-Louvain par Aarschot, Anvers-Boom, Anvers-St.Nicolas-Gand, Bruxelles-Termonde-Lokeren. Présentation des automotrices break série 03 de la SNCB.

50 pages, 10 illustrations, broché

prix : 60FB + envoi (*)

"Le Pays de Herve en train, tram et trolleybus"

Histoire complète de la ligne ferrée Liège - Battice - Plombières/Montzen. Evocation des transports en commun à Bois-de-Breux.

Histoire de la ligne de tram n° 10 Liège - Fléron et de la ligne de trolleybus qui lui a succédé. Description du trolleybus T54 FN en service sur cette ligne disparue.

84 pages, 56 photos et plans, broché

prix : 150FB + envoi (**)

"Musée des Transports en commun du pays de Liège"

Présentation de ce musée liégeois et étude historique et technique des transports en commun liégeois et des véhicules présentés. Au sommaire : les Railways Economiques de Liège-Seraing et extensions, la motrice électrique n°1 des RELSE, la motrice type S 10063 et 10112 à 2 essieux de la SNCV, aperçu des trolleybus au pays de Liège, le noeud ferroviaire de Liège, aperçu historique de l'évolution du transport en commun de personnes, urbain et vicinal.

84 pages, papier glacé, 70 photos, couverture en 2 couleurs, reliure

prix : 250FB + envoi (**)

cousue fil de lin

"Le rail en Gaume"

monographie historique sur les lignes ferrées de la région de Bertrix, Virton, Athus. Au sommaire : Bertrix-Muno-Carignan, une relation internationale bien éphémère ; Virton-Lamorteau-Montmédy, une liaison internationale par la vallée du Ton, Signeulx-Gorcy, un raccordement industriel international (suite), les activités de la remise à locomotive de Latour, le noeud ferroviaire d'Athus, au carrefour de la France, du Grand-Duché et de la Belgique, un avenir pour le rail en Gaume.

104 pages, papier glacé, 70 illustrations, couverture en 2 couleurs,

prix : 300FB + envoi (**)

reliure cousue fil de lin

"Aspects ferroviaires du Pays de Charleroi"

Histoire complète de la ligne de chemin de fer Charleroi - Fleurus - Ottignies et de la ligne de tram SNCV aujourd'hui supprimée

Charleroi - Gosselies - Souvret - Fontaine l'Evêque. Evocation du Command Car de l'US ARMY et de ses déplacements en Belgique.

120 pages - couverture quadrichromie - une centaine de photos

prix : 390FB + envoi (**)

D I V E R S

Maxi-auto-collants SNCV

Tiré à part sur papier blanc extra fort autocollant des 8 pages couleurs contenues dans le tome 2 des Tramways au Pays de Liège, consacré aux tramways vicinaux (SNCV) de la Province de Liège. Ces 8 pages format A4 contiennent 20 photos couleurs de divers formats et la reproduction des plaques indicatrices de direction des tramways SNCV du groupe de Liège.

prix par série indivisible de 8 feuillets différents :

 envoi en Belgique : 250FB + 35FB (envoi) = 285FB

 à l'étranger: 250FB + 55FB (envoi) = 305FB

Deux autocollants de soutien à la Vennbahn et au tram des grottes de Han sont joints à l'envoi

Photos historiques Transports en Commun Belges

12 reproductions couleur sépia de cartes-vues anciennes au format 24 x 16 cm : Virton-St-Mard, tram vicinal à Paliseul, Ekeren en 1909, tram RELSE à Tilleur, Bastogne-Nord, Herck-la-Ville, gare de Spa, tram vicinal à Ostende, Anvers-Central, gare vicinale de Poulseur, Athus, Libramont, Graide.

prix pour le lot de 12 : envoi en Belgique : 250FB + 55FB (envoi)=305FB

 étranger : 250FB + 110FB (envoi) = 360FB

Ces photos sont présentées sous forme de calendrier 1985.

Sous-verre en étain

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

prix : 620FB + envoi en Belgique recommandé 120FB = 740FB

 + envoi à l'étranger recommandé 160FB = 780FB

Plan motrice panoramique Spa-Verviers SNCV

plan de 4 vues, format 88 x 46 cm, échelle 1/20e, avec données diverses historiques et techniques de ces motrices 9159 à 9166 typiques de la défunte ligne Spa-Verviers. Le tout est plié au format A4 et expédié sous enveloppe cartonnée

prix : envoi en Belgique : 130FB + 25FB (envoi) = 155FB

 envoi à l'étranger: 130FB + 50FB (envoi) = 180FB

Autocollants

- * Autocollant de soutien au GTF asbl
 avec silhouette de locomotive à vapeur 30 FB + port(*)
- * Autocollant de soutien au Musée des transports en
 commun du pays de Liège 30FB + port(*)
- * Autocollant de soutien pour le maintien de la
 Vennbahn (Raeren - Wévercé - Trois-Ponts)..... 50FB + port(*)
- * Autocollant de soutien pour la ligne de tram
 touristique des grottes de Han 50FB + port(*)

(*) port pour les autocollants : forfait de 20FB quelle que soit la quantité. Si vous commandez EN MÊME TEMPS un autre article de ce catalogue, le port est gratuit pour les autocollants.

CE TARIF ANNULE TOUS LES PRECEDENTS

I C O N O G R A P H I E

Colis cadeau

1 exemplaire de toutes les séries de cartes-vues présentées en pages F et G soit les séries 52, 53, 55, 56, 57 et 59 :
56 cartes-vues en tout dont 12 en couleurs, + autocollant GTF asbl.

prix : envoi en Belgique : 600FB frais de port compris
envoi à l'étranger: 690FB frais de port compris

Séries séparées

FRAIS D'ENVOI à ajouter à chaque commande de cartes-vues (sauf colis-cadeau)

nombre de séries commandées EN MEME TEMPS	envoi en Belgique	envoi à l'étranger
1	25FB	30FB
2 ou 3	35FB	55FB
4 à 6	50FB	95FB
7 à 15	60FB	155FB

cartes-vues série 51

EPUISE

Cartes-vues série 52

Tramways Belges

12 cartes-vues en noir-et-blanc

8 sujets SNCV : dépôt de Tournebride (Lanaken) en 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 deux motrices Braine-le-Comte à Courcelles Trieux 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 : TTA, TRIMBLEU et ASVi

Prix par série : 80 FB + envoi (voir ci-dessus)

Cartes-vues série 53

Chemins de Fer Belges

12 cartes-vues en noir-et-blanc

9 sujets SNCB : locomotive à vapeur type 97 à Ermeton-sur-Biert en 1959, vapeur type 64 à Fuurs en 1960, vapeur type 53 à Ostende en 1962, 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 à Farciennes, autorail série 49 à St-Vith en 1977.

3 sujets chemins de fer touristiques : Han, Rebecq, CFV3V

Prix par série : 60 FB + envoi (voir ci-dessus)

Cartes-vues série 54

EPUISE

I C O N O G R A P H I E (suite)

Cartes-vues série 55 Aspects du rail belge

12 cartes-vues en noir-et-blanc

6 sujets SNCV Côte Belge : train vapeur vers Bredene en 1921, motrice 1002 à Ostende en 1933, 9941 au dépôt d'Ostende en 1937, 9170 avenue Léopold en 1928, 9213 à Ostende en 1933, 10050 à Ostende place Van der Sweep.

5 sujets SNCB : locomotive de manoeuvres type 91 à Libramont en 1976, autorail 4901 à Aywaille en 1977, locomotive à vapeur type 29 à Jodoigne en 1959, autorail 620 à Walcourt en 1963, autorail 4906 à Eghezée en 1973.

1 sujet TEPC : motrice 300 à Charleroi en 1935.

Prix par série : 100FB + envoi (voir en page F)

Cartes-vues série 56 Le rail au Pays de Liège

9 cartes-vues en noir-et-blanc

sujets : Liège gare des Guillemins, ancien bâtiment avec tram communal ligne 3 ; Trois-Ponts en 1957, deux locomotives à vapeur type 64 ; Verviers Central en 1959, locomotive à vapeur type 29 ; Liège rue St-Léonard, motrice 184 de la STIL en 1964 ; Liège place St-Lambert, motrice 189 de la STIL en 1964 ; Pont de Seraing, motrices D et C de la STIL en 1964 ; Seraing-Béguines motrice type D de la STIL dans la neige en 1964 ; Liège place St-Lambert, motrice type S de la SNCV devant le Phare en 1957 ; Sprimont, locomotive vicinale à voie normale 801 en 1965.

Prix par série : 80 FB + envoi (voir en page F).

Cartes-vues série 57 Aspects de la SNCB

9 cartes-vues en noir-et-blanc

sujets : SNCB Schaerbeek, locomotive à vapeur type 12 vers 1962 ; Bruxelles-Midi vers 1958, locomotive à vapeur type 10 et électrique type 123 ; Bruxelles-Midi vers 1958, locomotive diesel type 201 ; Haine-St-Pierre vers 1959, locomotive à vapeur type 16 ; Grand-Halleux, autorail type 551 à 2 essieux ; Eupen (ancienne gare) en 1972 : autorail série 49 (ex-553) ; Bruxelles-Nord vers 1958, automotrice électrique double type 1956 ; Seraing en 1976 : locomotive diesel série 62 et train de voyageurs ; Tilff : autorail série 42

Prix par série : 80 FB + envoi (voir en page F).

Cartes-vues série 59 COULEURS

12 cartes-vues en couleurs

Sujets : locomotive électrique 121.001 à Bruxelles-Nord ; automotrice SABENA à Bruxelles (Nord) ; locomotive diesel 5540 avec ceinture orange à Barvaux ; autorail triple 4005 à Godarville ; autorail double 620.07 à Walcourt ; automotrice postale 958 à Liège-Guil ; locomotive CFL 1602 à Luxembourg ; autorail NS DE1 n°45 à Liège Guillemins ; tram STIC 423 ligne 2 à Charleroi ; tram STIC 79 à Verviers ; motrice STIL B47 place du Théâtre à Liège ; tramway type S 9987 de la SNCV ligne 3 à Blagnies.

Prix par série : 200 FB + envoi (voir en page F).

Diapositives série 71 épuisé

GTF, asbl
 BP 191
 B-4000 LIEGE 1

Novembre 1987.

Instructions pour les paiements effectués hors BELGIQUE

1. *Aucune commande ne sera expédiée (ou aucune inscription ne sera réalisée) si le montant reçu par le GTF ne représente pas la totalité de la somme due. Tous les frais financiers réclamés éventuellement par les banques ou organismes financiers (tant à l'émission, qu'à la réception) sont toujours à charge de l'émetteur.*
2. *Le montant est toujours libellé en BEF (francs belges).*
3. *Adresse du bénéficiaire : GTF asbl, BP 191 - B 4000 LIEGE 1*
4. *Motif de paiement à indiquer de façon précise.*

5. Modes de paiement sans frais à la réception.

5.1. Mandat postal international (de poste ou de versement)

5.2. Eurochèque barré appuyé par un numéro de carte de garantie
 Montant limité au montant garanti et inférieur à 9.000 BEF

5.3. Virement postal international sur le compte (GIRO)
 n° 000-0896641-70 du GTF.

Ce service est ouvert avec certains pays. Il y a lieu de se renseigner auprès de l'administration des postes

6. *Mode de paiement avec frais à la réception*
Chèque ordinaire ou transfert émis par une banque étrangère
Le montant à payer DOIT être augmenté de 300 BEF (couverture des frais d'encaissement réclamés par la banque).
7. *Mode de paiement au départ de pays dont l'administration des postes n'a pas établi un service de mandats en francs belges avec la Belgique.*
 - 7.1. *Une monnaie de transfert (livre anglaise ou dollar) peut être utilisée. Toutefois le montant doit être choisi de façon à couvrir la somme totale en BEF malgré les frais et les cours du change.*
 - 7.2. *Voir également paragraphe 5.*