

trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

N°8 AOUT 1979 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

Numéro 8 - Août 1979

Editorial	3
Nouvelles de la SNCB	
La SNCB par ligne	5
La ligne dite "De l'Aéroport"	8
Roulements polycourants	10
Edition 79/80 de l'Indicateur	12
Incidents-Accidents	13
Travaux programmés	17
Divers	19
Nouvelles du groupe de Liège	21
Nouvelles de la SNCV	
Dans les Groupes	23
Avenir du Vicinal à Charleroi	24
Nouvelles de la STIB	27
Activités du GTF asbl	
Trans-Fer Spécial 1979	30
Cartes-vues série 54	31
Chemins de Fer Touristiques	
Le Train 1900 - Rodange	32
Divers	35

SUPPLEMENT ENCARTE au centre de Trans-Fer

Dernier voyage de la saison :
Le GTF asbl dans le Brabant Wallon

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

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

Coordination et mise en page : R. MARGANNE

Montage et expédition : M. Mme L. DE GREEF

Toute correspondance relative à ce numéro est à adresser à
GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1 (Belgique)

Edit. Resp. R. Marganne, av. Observatoire 5 Liège

Nous avons le plaisir de vous présenter, dans ce numéro, le dernier voyage de la saison : il est assez exceptionnel aussi bien au point de vue programme que prix. Nous espérons une participation nombreuse de nos membres, qui serait le témoignage concret de votre soutien au GTF asbl et à ceux qui animent cette association entièrement à titre bénévole : que ce soit l'organisateur des voyages, les rédacteurs ou imprimeurs de Trans-Fer, les responsables des secteurs éditions et distribution, les responsables de la trésorerie ou de la comptabilité, et en général tous ceux qui nous aident d'une manière ou d'une autre, et que nous remercions encore ici, au nom de tous.

Nous voudrions aborder deux problèmes.

Certains membres, qui nous commandent des éditions ou qui s'adressent à notre service distribution, s'alarment dès qu'ils ne sont pas servis andéans les dix jours. Pouvons-nous rappeler qu'un ordre de versement nous parvient à notre compte environ 8 jours après le moment où vous l'avez remis à votre organisme financier. D'autre part, nos membres chargés de vous servir ne procèdent pas toujours à l'expédition dans les 24 heures, puisqu'ils vous servent au moment de leurs loisirs, limités par leurs occupations professionnelles ou familiales : d'autant plus que certains articles, comme la carte des voies ferrées de Belgique, doivent être déposés dans un bureau de poste... Enfin, la poste est de moins en moins pressée en ce pays, et tout particulièrement en ce qui concerne l'expédition des cartes des lignes ferrées. Nous appelons donc qu'il faut compter ENVIRON un mois de délai pour l'expédition d'une commande, sauf indication contraire. Le service distribution, lui, est parfois plus lent, puisqu'il doit d'abord s'alimenter auprès d'autres associations, qui ont les mêmes problèmes que nous.

Nous comptons particulièrement sur la compréhension de nos membres pendant cette période de vacances : merci d'être patients pour l'exécution de vos commandes en août et en septembre, vu l'absence de certains de nos membres qui se chargent des secteurs Edition et Distribution.

L'organisation des voyages GTF asbl crée aussi des problèmes. Depuis 1971, en effet, nous vous avons proposé un programme aussi varié que possible et au plus juste prix. Bien que les factures de la SNCB et des autres organismes auxquels nous demandons des prestations aient suivi la spirale de l'inflation, nos prix ont peu évolué, mais le GTF asbl a pris des risques de plus en plus grands. Ceux-ci ne sont assumables que si nos membres nous soutiennent par leur participation effective à nos voyages.

Nous comprenons bien que nos membres ne peuvent participer à tous les voyages. Mais nous ne pouvons passer sous silence l'amertume que nous avons ressentie lors de notre dernier voyage vapeur du 26 mai dernier. Alors que notre train vapeur roulait de Mons à Beloeil, nous avons remarqué un grand nombre de voitures suiveuses. Parmi les chauffeurs-photographes, nous avons reconnu un certain nombre de membres. Nous n'avons pu nous empêcher d'établir un rapprochement entre la situation difficile, financièrement parlant, dans laquelle ce voyage mettait notre association, et ces membres qui profitaient largement du spectacle sans bourse délier, si ce n'est une cotisation annuelle généralement pas plus élevée que 60 FB.

Cependant, nous devons aussi remercier certains suiveurs qui ont eu l'honnêteté de proposer spontanément leur participation aux frais. Mais ils sont trop rares.

Il n'y a pas de miracle : si tous les amateurs se mettent à suivre le convoi en voiture, le voyage ne sera plus couvert financièrement et devra être supprimé. L'Association organisatrice ne prendra plus de risque et il n'y aura plus de voyage. Les membres suiveurs auront peut-être les meilleures photos, mais auront contribué paradoxalement à la suppression de ce genre de voyage...

Il n'y a pas de cas isolé... Ce sont toujours les mêmes qui suivent en voiture. Mais ils font école... Nous demandons dès lors à chacun de réfléchir.

Pour le voyage du mois de septembre dans le Brabant Wallon, nous avons recherché une formule avantageuse pour ceux qui nous avaient fait confiance et nous espérons vous voir nombreux : ce sera pour nous un test de soutien à ce type d'activités.

Nous voudrions enfin remercier notre ami Francis Beckers qui assure la tâche ingrate et absorbante de l'enregistrement des inscriptions, de toute l'administration y afférent, et le Président de l'Association, sans lequel les voyages du GTF asbl n'existeraient pas...

Trans-fer
Le GTF asbl

PS : ne pourrait-on suggérer à nos membres qui souhaiteraient tout de même suivre l'excursion du GTF asbl en voiture par exemple parce qu'ils ne peuvent participer à la totalité de l'excursion, de suivre l'exemple de certains membres en versant une quote-part de 50 % du prix de ce voyage ?



ASBL

NOUVELLES DE LA SNCB

5.-

La SNCB par ligne

- 15 Un AR (=arrêté royal) du 5/3/79 décrète d'utilité publique la modernisation des installations de la gare de Lierre et autorise les expropriations nécessaires.
- 21C La ligne Maaseik-As, actuellement exploitée sous le régime des raccordements industriels, serait mise hors service pour les besoins de la SNCB à brève échéance.
- 30 Un AR du 12/4/79 décrète d'utilité publique l'adaptation de l'assiette de la voie à Matsel au niveau de la bifurcation Aubry dans le cadre de l'électrification de l'axe 30 (Moniteur Belge du 11/5/79)
- 35 Un AR du 21/3/79 décrète d'utilité publique l'adaptation de l'assiette de la voie à Aarschot (Gelrode) dans le cadre de l'électrification de l'axe 30 (M.B. du 5/4/79)
- 36 Le sort^{peu} enviable de certains trains internationaux en Belgique... Cette grande ligne Liège-Bruxelles n'est pas exempte de bizarreries d'horaires : les trains Ostende-Köln ont souvent une marche très lente : le 1212 fait le trajet sans arrêt de Liège à Bruxelles (Nord) en 65 minutes. Il en est de même pour le 224. Il est vrai que, pour que le premier cité n'arrive pas avant l'heure, on lui fait emprunter les voies lentes d'Ans à Voroux. Une comparaison : le train 777 qui quitte Bruxelles Nord à 17.15 arrive à Liège à 18.15 (soit un temps de parcours de 60 min) en ayant effectué un arrêt à Ans. Par contre, les malheureux qui doivent utiliser le premier train direct Liège-Bruxelles le matin (D. 6.45) doivent faire une excursion par les faubourg de Malines (le train emprunte les lignes 53bis et 27 à partir de Louvain) pour atteindre la gare du Nord au bout de 70 minutes sans arrêt. Combien de trains roulent-ils à la vitesse limite de la ligne, soit 140 km/h ? Peut-être les internationaux remorqués par locomotive série 16 ou 18. Les trains d'automotrices ne dépassent jamais le 130 km/h, alors que la SNCB dispose d'automotrices série 06-07 (type 1966-1970...) aptes à cette vitesse. Or, la SNCB ne prévoit aucun roulement composé exclusivement de matériel de ce type, la présence de série d'automotrices plus anciennes, dans rame ne permettant pas la pratique de la vitesse de 140 km/h.
- 36C voir article par ailleurs
- 42 Entre Rivage et Gouvy, les signaux mécaniques subsistent à Vielsalm côté Gouvy et à Bovigny. A Trois-Ponts, toute la signalisation est lumineuse, mais on a conservé les 2 cabines de signalisation de chaque côté de la gare. A Roanne Coo, le poste de block a, on le sait, été supprimé : il en résulte un débit moindre de la ligne, la longueur des sections de block étant pratiquement doublée. Pourtant, cette suppression ne signifie pas économie : le signaleur a été remplacé par une garde-barrières qui doit manoeuvrer un PN électrique situé sur une route très locale. Et l'automatisme ? Cette ligne, mal aimée, est une des plus lente de Belgique. Ainsi, la suppression définitive du point d'arrêt de Quarreux n'a été accompagnée d'aucune amélioration horaire. Les horaires des trains internationaux sont, eux, très détendus. Le 297 du 12 juin 1979 a marqué des arrêts de 5 minutes à Trois-Ponts, Vielsalm et davantage à Gouvy...

- 52 Un AR du 11 mai 1979 (MB du 31/5/79) décrète d'utilité publique l'adaptation de l'assiette de la voie sur cette ligne à Boom,
Un AR du 15 mars 1979 (MB du 30/3/79) décrète d'utilité publique l'adaptation de l'assiette de la voie à Hemiksem.
- 62 On sait qu'une polémique est née à propos du démontage de cette ligne Ostende-Torhout (voir Trans-Fer n° 7 p. 20). On apprend que cette ligne ne serait finalement pas démontée : on autoriserait l'exploitation touristique de cette ligne (ligne musée) par l'ASBL BVS (Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief) entre le PN 17 (km 5,6 à Snaaskerke) et le PN 57 (km 19,1 à Wijnendale-Torhout). Cette asbl s'efforce cependant d'obtenir le maintien de la liaison avec le réseau SNCB à Torhout. Il semble en tous cas exclu que cette ligne puisse être exploitée jusqu'à Ostende.
- 78A Blaton-Bernissart : suite à la fermeture du charbonnage d'Hensies-Pommeroeul, cette ligne a vu son trafic marchandises pratiquement réduit à néant. Rappelons que ce charbonnage disposait d'une ligne électrifiée à 600 Volts continu entre ses installations et la gare SNCB de Bernissart (environ 5 km). Certaines voies de la gare de Bernissart SNCB étaient électrifiées pour permettre l'évolution des locomotives du charbonnage ; ce dernier possédait même, en son temps, des voitures à voyageurs rudimentaires pour le transport du personnel.
On apprend que, suite aux travaux d'amélioration accompagnant l'électrification de la ligne 78 Mons-Tournai, les aiguilles de raccordement de Bernissart seraient supprimées. Le démontage de la voie de la ligne 78A devrait suivre dans quelques mois.
- L'histoire de la ligne Blaton-Bernissart et du raccordement au charbonnage d'Hensies-Pommeroeul seraient bien intéressantes... En vue d'un article sur le sujet dans un prochain Trans-Fer, ou éventuellement dans un Trans-Fer spécial, le GTF asbl fait appel à ceux de ses membres qui accepteraient de lui transmettre de la documentation, des photos ou un article déjà rédigé (jusqu'à présent, nous avons vu un article sur les charbonnages d'Hensies-Pommeroeul dans la Vie du Rail). Tous documents ou photos (qui seront renvoyés après traitement) peuvent être transmis à GTF asbl, BP 191, 4000 Liège 1.
- 94 Un AR du 11 mai 1979 (MB du 31/5/79) décrète d'utilité publique le déplacement de cette ligne entre Ath et Enghien.
Vu l'accident du 4 mai dernier (pont endommagé près de Hal), un service à voie unique sera instauré pour plusieurs mois entre Hal et Bierghes. Aux heures de pointe, il ne sera pas possible de faire passer tous les trains. Une partie du trafic est donc détournée entre Ath et Hal via Soignies et Braine-le-Comte (lignes 90bis et 96)
- 117 Inauguration de l'électrification : parours de rodage et étude de ligne avec 2 automotrices type 54 du 10 au 25 mai N6-7 et le 26 mai. Inauguration de la ligne et de la nouvelle gare de Manage le mardi 22 mai 1979 par M. J. Chabert (circulation d'une AM 800 de Bruxelles (Nord) à Manage via Braine-le-Comte à l'aller et Luttre au retour.
- 118 Un AR du 2/4/79 décrète d'utilité publique l'exécution de travaux complémentaires en vue de l'aménagement de la bif. 118 et 118/1 à La Louvière (MB du 24/4/79)

- 126 Statte-Ciney - ligne à exploitation simplifiée, sauf tronçon Marchin-Hamois hors service pour les besoins de la SNCB. Le démontage du pont-rail situé à Pont de Bonne (Modave) sur ce dernier tronçon, a pu faire croire au démantèlement de cette ligne. Si nous sommes bien informés, ce pont, qui constituait un danger pour la circulation routière, sera remplacé par un autre ouvrage dans un avenir assez proche. Le statut de la ligne reste, en effet, inchangé...
- 140 Nous relatons par ailleurs la collision de Fleurus entre les trains 4522 et 4571. La voiture M1 n° 49.097 BD pilote a été complètement détruite et découpée sur place. Les deux autres M1 (AB 43.053 et B 42.094) sont en réparation. Les voitures et la diesel du 4571 n'ont pas subi de gros dégâts et ont été remis en service (M.T. et J.P.P.)
Un AR du 15/9/78 (MB du 5/10/78) décrète d'utilité publique l'établissement d'une jonction entre les gares de Charleroi (Ouest) et Charleroi (Sud).
- 161 Un AR du 21/3/79 décrète d'utilité publique l'établissement d'une troisième voie à Watermael - Boitsfort (MB 6/4/79).
Idem à La Hulpe (AR du 5/4/79 - MB du 24/4/79).
Un AR du 21/3/79 décrète d'utilité publique l'établissement d'une troisième voie, la construction d'un passage inférieur et la démolition d'un ouvrage d'art existant au km/16.304, chaussée de Groenendael à Hoeillart (MB du 4/4/79)
- 162 Un AR du 2/4/79 décrète d'utilité publique l'aménagement des voies côté Arlon à Ciney (MB du 25/4/79)
- 163 Une bonne nouvelle... Les dimanches et jours fériés toute l'année, la ligne 163 est réouverte au trafic voyageurs entre Libramont et Bastogne. Un autorail relève la correspondance de Bruxelles le matin à Libramont, et la donne en sens inverse le soir.
- 273 Un AR du 24/11/1978 (MB du 14/12/78) autorise l'incorporation de la ligne industrielle n° 273 Balen - Lommel, dans le réseau SNCB.

H.A.

Travaux en cours à l'atelier de Salzinnes

DEMOLITION : La locomotive 8102 arrivée de Kinkempois le 12/4/74 est en attente de démolition. Ont été prélevés : roues, compresseur et ressorts.

TRANSFORMATION : la locomotive 5001 attribuée à Kinkempois et arrivée de Latour est en attente de transformation en série 51.

SONT EN GRANDE REVISION : 2608 2618 5156 5165 (sortie le 31 mai)
5202 5301 5303 (sortie le 22 mai) 5510 5523 5936 6203
6201 (sortie le 23 mai) 6275 7005 8026 8417 8508 9213.

DK

La ligne SNCB dite "De l'Aéroport"
36 C - Bruxelles-Central - Aéroport

Jusqu'à présent, la ligne électrifiée 36C, joignant la gare de Bruxelles Central à l'Aéroport de Bruxelles National, sis à Zaventem, était exploitée sous statut spécial. Les billets et abonnements SNCB n'étaient pas valables pour cette relation. A l'occasion de l'électrification de cette ligne, la SNCB avait mis en service des automotrices doubles de grand confort (n° 851 à 856 dites "Sabena") : à classe unique, celles-ci jouissaient d'un confort amélioré par rapport au matériel de série dont elles étaient dérivées (automotrices type 70) ; d'autre part, elles étaient dotées d'un compartiment à bagages plus spacieux.

Au début de l'année 1979, et nous y avons fait écho dans des numéros précédents, la SNCB avait été invitée, par le Ministère des Communications, à préparer une intégration de cette ligne au réseau SNCB, pour le 27 mai 1979.

Cette échéance s'est avérée impossible : la conversion se fait donc par phases, dont le détail suit ci-après.

1. Nouvelle situation au 27 mai 1979

- le service des trains reste inchangé
- la tarification type SABENA est remplacée par la tarification normale SNCB, beaucoup moins chère.
- comme la SABENA ne faisait pas de différence entre les deux classes, et que la SNCB le fait, on distinguera deux classes à bord des automotrices, ce qui se matérialise par l'apparition de bandes jaunes au-dessus des compartiments de 1ère classe
- l'aménagement intérieur reste cependant inchangé, tous les compartiments présentant donc toujours la disposition 2 places assises, couloir central, 2 places assises comme actuellement (sur les autres automotrices, en 2e classe, il y a cinq places de front).

2. Nouvelle situation au 30 septembre 1979

Un nouveau service des trains sera établi, tenant compte d'une fréquence à instaurer après 20h30, ce qui n'est pas le cas actuellement, et d'un arrêt éventuel de certains trains à la gare de Zaventem, située sur la ligne 36. Ce dernier point suscite encore maintenant pas mal de controverses, car les automotrices "SABENA" ne comptent que 178 places, contre 254 sur une automotrice standard. De plus, il est impossible de mettre en ligne plusieurs automotrices en unités multiples sur cette ligne, la longueur du quai de Zaventem-aéroport ne permettant la mise à quai que d'une seule rame de deux voitures.

Or, il est à craindre que l'attrait de la tarification SNCB, combiné à la promotion de la liaison qui incombera désormais à la SNCB et non plus à la SABENA, seront de nature à accroître la clientèle et à dépasser le seuil de la saturation, déjà atteint actuellement pour certains trains. La décision de faire arrêter certains trains à Zaventem-gare n'est pas encore prise, à l'heure où nous écrivons cet article.

3. Situation définitive (date non encore précisée)

Il est prévu de transformer les 6 automotrices SABENA "en tenant compte d'une augmentation de la capacité rendue nécessaire par une augmentation de la clientèle". En clair, les seules automotrices du réseau vraiment confortables subiront le sort de leurs soeurs à savoir l'antique disposition de sièges 3-couloir-2, chère à la SNCB, abandonnée par beaucoup d'autres réseaux, et justifiée, prétend-t-on, par la surcharge aux heures de pointe... Quand évoluera-t-on ?

A titre exceptionnel, des automotrices classiques pourront être mises en ligne. Il sera simplement conseillé ... de ne pas avoir recours à du matériel trop...vétuste (sic !).

DIKKENET-747
mai 1979.

Dans la pratique

- * Les AM Sabena ont reçu une bande jaune au-dessus des compartiments situés entre le fourgon et la première plateforme, afin de les classer en 1ère classe : les aménagements intérieurs ne sont pas modifiés. Les inscriptions SABENA ont disparu.
- * Contrairement à ce qui figure dans le nouvel indicateur SNCB en vigueur depuis mai 1979, la ligne 36C est intégrée au réseau SNCB à dater du 27 mai 1979. La distance tarifaire Bruxelles-Aéroport est: Zaventem + 4 km. En attendant l'installation d'un service de distribution de billets à Bruxelles Aéroport, les chefs-gardes continuent à régulariser dans les trains uniquement pour la relation Aéroport - Bruxelles jonction N-M au moyen des billets type "autobus" utilisés antérieurement.
- * Fac-similé du monteur Belge intégrant la ligne 36C au réseau SNCB

23 MAI 1979 — 23 MEI 1979

6167

MINISTERE DES COMMUNICATIONS

Administration des Transports

Société nationale des Chemins de fer belges
Intégration dans le réseau ferroviaire national

Arrêté royal du 18 mai 1979 autorise l'intégration dans le réseau ferroviaire national, de la ligne ferrée Bruxelles Central - Aéroport national.

Présent arrêté entre en vigueur le 27 mai 1979.

MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN

Bestuur van het Vervoer

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
Inlijving in het nationaal spoorwegnet

Een koninklijk besluit van 18 mei 1979 machtigt de inlijving in het nationaal spoorwegnet van de spoorlijn Brussel Centraal - Nationale Luchthaven.

Dit besluit treedt in werking op 27 mei 1979.

Roulement des locomotives polycourant de la SNCB

La SNCB possède 5 locomotives tricourant série 15, 8 quadricourant série 16 et 6 quadricourant série 18. Nous publions ci-après des extraits de leurs roulements valables en semaine à l'horaire d'été, afin de montrer à nos lecteurs l'utilisation intensive de ce matériel et les points extrêmes atteints par ces engins à l'étranger. Ces engins sont interchangeables dans les roulements (sauf les 15 qui ne vont pas en Allemagne). Ainsi, une 16 peut être remplacée par une 18 ou vice-versa selon disponibilités.

HLE série 15 du 27/5/79 au 29/9/79

N67

n°001 : TEE 82 Amsterdam-FBM³³ A vide FFOV / RE787 FBM / 787 FBM-FLD^{17,18,18}

A vide FLD-FBM / TEE 85 FBM^{20,13} - Amsterdam 22.45

n°002 : TEE 81 FBN - Amsterdam / TEE 88 Amsterdam - FBM 9.50 12.30 18.01 20.35

n°003 : entretien ATE FBM / 484 FBM - Auinoye / 485 Auinoye - Schaerbeek faisc. R / à vide FSR - FBM 18.12 19.07 21.30 22.47

n°004 : RE 758 FSD - FR / 758⁶FR - FSR⁵Faisc.^{8,25}R / Garage ATD/FSR / A vide FBN fais⁸
16.46 17.59 ER859 FR - FSD

HLE série 16 journallement du 27/5/79 au 29/9/79

n°011 : 313 FBM - Köln / 428 Köln - FBM / 433 FBM - Köln / 318 Köln - FBM 7.36 9.17 11.06 14.29 16.09 17.37 20.11 23.04

n°012 : 319 FBM - Köln / 432 Köln - FBM / A vide FFOV / RE777 FBM / 777 FBM - GWK / 9.09 10.39 13.09 15.56 17.05 18.57

à vide GWK - FL / HLR à FL / 233 FL.56 Köln 22.22

n°013 : 242 Köln - FL / 243 FL - Aachen / 218 Aachen - FSD/323 FSD - Köln/324 Köln 23.02 2.01 5.27 5.13 5.51 10.29 11.50 14.46 17.06
FSD (22.12)

n°014 : 325 FSD (13.50) - Köln (16.48) / 326 Köln (19.03) - FSD (23.13)

n°015 : 321 FSD (9.50) - Köln (12.48) / 322 Köln 14.08 - FSD (19.19)/A vide FSD-FBM

n°016 : de 5.00 à 23.00 HLE planton à FBM

HLE série 18 N67 du 27/5 au 30/6 et du 2/9 au 29/9/79

- n°021 : TEE 81 Paris - 7.22 9.43 / TEE 86 FBM - Paris 17.53 320.20
n°022 : TEE 80 FBN - Paris 7.13 9.58 / TEE 83 Paris - FBM / 432 FBM - Paris 16.08 18.54 20.31 23.08
n°023 : A vide NK - FL / 430 FL - Paris 9.08 9.15 9.45 13.13 17.47 21.12 21.43 21.32 / TEE 89 Paris - FBN
A vide Aachen FL / 431 Paris - FL / 241 FL - Aachen /
21.50 23.40 comme véhicule FL - NK
n°024 : A vide NK - FL / 234 FL - Jeumont 11.19 13.02 15.05 / A vide Jeumont - Aulnoye - Aulnoye -
16.58 / 233 Paris - FL / 21.46 A vide FL - NK

Rappel des abréviations

chaque service est numéroté à gauche de la ligne correspondante
FFOV = Forest Voitures FSD = Ostende GWK = Welkenraedt
RE = rame électrique pour FBM = Bruxelles (Midi) HLR = mouv. de manoeuvre
ER = rame électrique de FBN = Bruxelles (Nord) N67 = pas samedi ni
FLD = Landen FL = Liège Guillemins dimanche
FR = Bruges FSR = Schaerbeek

Note : des locomotives électriques série 40.100 de la SNCF circulent entre Paris Nord (et Liège Guillemins. Des locomotives électriques de la DB) et Bruxelles. série 184 circulent entre Köln et Liège Guil.

R.Thiry

Petites annonces

- *M.M. THIBAUT, rue de la Station 50 7133 BUVRINNES serait heureux si on pouvait lui fournir des renseignements sur les lignes vicinales électriques de Tournai, Courtrai, Namur et surtout Liège.
*M. R. DECAMPS Postbus 24 2800 MECHELEN 2 cherche à échanger ou acheter d'anciennes cartes postales de gares.
*Cherche en vue construction Vapeur Vive 7 1/4 d'une locomotive Cockerill à chaudière verticale : très bonnes photos et/ou plans. S'adresser à Olivier BANNEUX, Rue de Luttre, 27 6178 GOUY-lez-Pieton

L'indicateur SNCB vient de paraître sous un nouveau format (21 x 14,5 cm). Pour la première fois, il est édité en photo-composition. Par la même occasion, la SNCB a utilisé les abréviations et renvois internationaux dont la signification n'est pas aussi suggestive que les anciennes. Pour répondre à de nombreuses questions, on notera que le symbole o repris en face du nom de certaines gares signifie : "heure d'arrivée". Certes, la lecture est améliorée par rapport aux éditions précédentes, mais au prix d'un format beaucoup moins maniable (qu'en pensent les chefs-gardes qui doivent transporter ce document avec eux tout au long de leurs prestations ?). La teinte bleue est-elle bien choisie pour les handicapés de la vue ?

Les pages 6 et 7 de l'Indicateur attirent plus particulièrement l'attention : elles annoncent les nouveautés dans les horaires. On ne peut qu'applaudir au vu des nouvelles relations touristiques, des réouvertures de lignes (57) et de l'instauration de cadences et d'arrêts (15, 59, 69 et 58). La réputation de dynamisme des régions du Nord du Pays se confirme et nous, gens du Sud, nous ne pouvons qu'applaudir, un tantinet jaloux, de telles initiatives.

La desserte ferroviaire du Limbourg a été entièrement repensée. Qu'attend-t-on pour repenser la desserte ferroviaire de l'Entre-Sambre-et-Meuse (en réouvrant par exemple la section Mariembourg-Couvin ou... Walcourt-Florennes avec services de rabattage d'autobus, soyons tout de même réalistes) ou des Cantons de l'Est (on va prochainement réouvrir Welkenraedt-Eupen et électrifier cette relation ; et Malmédy ? et Waimès ? et Saint-Vith, alors que du côté routier, on construit à grands frais une autoroute Verviers-St-Vith-Prüm ?).

La desserte d'Anvers a été repensée également. Dans la région liégeoise, qu'attend-t-on pour cadencer la ligne 41 Liège-Rivage, pour rétablir le trafic omnibus sur la ligne 40 entre Liège et Visé, qui constituerait une ligne RER en prolongement du service omnibus Waremme-Liège ? Or, nous croyons savoir que le rétablissement des points d'arrêt entre Liège et Visé, qui paraissait acquis, est loin d'être certain à l'heure actuelle. On avait fait l'effort de créer la ligne de ceinture n° 31 à Liège, mais celle-ci se voit amputée d'une partie de ses circulations à chaque changement d'horaire : le public est désorienté du fait que les trains n'effectuent pas tous les arrêts justifiés par ce type de desserte urbaine et que rien de bien neuf n'a été créé au point de vue tarification (les cartes multiples ont une validité limitée). Sur la ligne 125, on n'a toujours pas rendu omnibus tous les trains Flémalle Hte - Liège avec correspondances valables vers la ligne 31 tous les jours, même le dimanche. Le vrai problème réside dans le fait qu'à Liège, les autorités ne semblent pas conscientes de la nécessité de concevoir un réel schéma régional de transport, comme cela se pratique en Allemagne par exemple.

A Charleroi, on pourrait dire la même chose. A quand une desserte cadencée de la ligne 132 ? On ne comprend guère la remarque du nouvel indicateur relative aux correspondances assurées à Manage pour La Louvière à partir des trains Charleroi-Mons et retour. Le délai est de minimum 1/2 heure sauf pour certains trains.

Les horaires dans le sud du pays, quoi qu'on en dise, sont trop souvent compliqués, trop détendus, peu attractifs...

N'aurait-on plus d'idées en Wallonie ? En pleine crise de l'énergie, ne faudrait-il pas, chez nous aussi, privilégier les transports publics, et singulièrement le rail, consommateur parcimonieux d'énergie.

A Liège, on construit des tunnels-métro pour... autobus !

INCIDENTS - ACCIDENTS - Période de février à mai 1979.

Me. 14.02 - 12 h 55 - L 140 - Fleurus - Collision frontale entre 2 HKV.

Par suite d'un mauvais branchement dans les circuits électriques d'un aiguillage, le Z 4571 à l'arrêt voie II est tamponné par le Z 4522 venant du tronçon à simple voie Tilly-Fleurus, dirigé par erreur sur la même voie.

32 blessés conduits dans différents hôpitaux de la région. HLD du 4522 légèrement avariée. Voiture pilote M 1 du 4571 gravement avariée, ainsi que d'autres voitures déraillées. Service navette par bus SNCV. et STIC. établi entre Fleurus et Ligny jusqu'à 16 h 30.

Je. 22.02 - L 96 - Bru Midi-Quévy - Marche irrégulière TEE.

Par suite d'une interruption de trafic à Aulnoye, le TEE 82 est détourné à partir de Mons par St Ghislain, où a lieu l'adjonction en tête d'une HLD.

A ce moment, disp. de Lille signale la fin de l'interruption. Le TEE retourne à Mons, fait tête à queue et emprunte son itinéraire normal Rt : 100 min. (1 h 40 min).

Ma. 27.02 - L 96 - Bru Midi-Braine-le-Cte - Indiscipline voyageurs.

Z 18368 Schaerbeek-Binche, spécial mis en marche à l'occasion du carnaval, part de Bru.Midi à 9 h 39, s'arrête plusieurs fois entre Bru Midi et Tubize, suite signal d'alarme constamment actionné par voyageurs. Entraînant une perturbation importante de la ligne 96, le train est garé à Hennuyères de 11 h 08 à 12 h 13, soit près de 2 h pour éviter 6 trains engagés derrière. Rt : 140 min à l'arrivée à Binche.

Sa. 3.03 - 01 h 47 - L 50A - Landegem - tamponnement en V.P.

HKM 69417 Oostende-Zeehaven-Merelbeke arrêté au signal d'entrée à Landegem par suite de travaux est tamponné à l'arrière par la HLD 6067 circulant seule qui déraille d'un bogie et fait dérailler 3 wagons du train tamponné.

2 voies obstruées - Pas de blessés.

Navette bus entre Gent St P. et Aalter, navette AM entre Aalter et Oostende.

Trains directs Oostende-Bruxelles détournés entre Brugge et Gent St P. en diesel par lignes 66 et 72 (via Tofhout-Lichtervelde-Deinze et vice-versa) de 7 h 00 à 17 h 00 - Rt moyen : 44 min.

14.-

Lu. 26.03 - 17 h 07 - L 12 - Kapellen - Accident à un P.N.

Par suite d'un défaut technique, un camion semi-remorque est immobilisé au milieu du P.N. Le train E 130 Bru Midi-Amsterdam, rame réversible Benelux tractée par la HLE 2557 le percute de plein fouet, tuant le conducteur du camion. CTE SNCB blessé, ainsi que 5 voyageurs. 2 voies obstruées. HLE déraillée se retrouve orientée dans l'autre sens vu la violence du choc.

Navette bus NS et SNCV entre Noorderdokken et Essen jusqu'au lendemain à 10 h 00; après traction diesel remorque les E directs entre Antwerpen ou Berchem et Roosendaal et vice-versa et assure navette omnibus en rame tractée.

Situation normale rétablie dans le courant de la journée (sur 1 voie uniquement).

Lu. 9.04 - 16 h 23 - Liège-Guillemins - Tamponnement entre HLE et HLD.

HLD 6005 franchit un signal rouge et tamponne la HLE 2208 garée dans le cul-de-sac en attente pour assurer l'allège en queue d'un train sur le plan incliné d'Ans. Les 2 HL sont hors service - Pas de blessés.

Di. 15.04 - Bru Nord- La Hulpe - Acte de malveillance.

E 2423 Bru Midi-Ottignies assuré par AM 625 provoque de nombreux déclenchements à la sous-station vers 23 h 30. Après visite de l'AM par le CTE, celui-ci constate la présence d'un vélo coincé dans le panto avant.

AM rapatriée comme véhicule par AM planton. Vélo probablement jeté d'un pont au passage du train entre QL et Etterbeek par un inconnu.

Ve. 27.04 - 7 h 00 - Liège-G. - Déraillement d'un HKV.

E 1606 Liège-G.-Mons - HLE 2310 allégée en queue par HLE 2378.

Après départ de Liège-G., juste à la sortie du grill,

Le dernier bogie de la dernière voiture déraille, obstruant la voie vers Ans. Circulation normale rétablie vers 15 h 00. Entre temps : CVT. Cause probable : poussée trop violente de la HLE d'allège.

Di. 29.04 - 05 h 00 - L 50 - Erembodegem - Accident à un P.N.

E 8902 Gent St P.-Bru-Midi, AM 261; percute une auto au P.N. 51 et l'envoie sur la voie montante, où elle est à nouveau percutée par le train croisant E 4482 Bru-Midi-Gent St P., AM 128, qui la traîne sur 40 m, déraille du 1er bogie et entraîne la caténaire dans sa course. 2 voies obstruées - 2 blessés dans la voiture. Navette bus entre Aalst et Denderleeuw jusqu'à 22 h 00 - service reprend ensuite sur 1 voie.

Ve. 4.05 - L 94 - Hal-Bierghes - Heurt d'un pont par transport routier.

Un camion transportant une charge exceptionnelle en hauteur heurte le pont de la ligne 94, mettant celui-ci hors service. Circulation sur la voie en direction de Hal permise à vitesse réduite, celle vers Ath détournée via Lignes 96-90 (Braine-le-Comte-Soignies-Ath) en attendant construction d'un pont provisoire. Situation inchangée jusqu'au 26.05 date où la circulation est rétablie dans les 2 sens avec réduct.vitesse.

Ma. 15.05 - 11 h 10 - L 38 - Bois de Breux-Vaux s/Chèvrement - Accident à un P.N.

Z 74473 - Kinkempois-Micheroux, remorque par H1 7389 tamponne bus SNCV. ligne 383 sur P.N. n° 3 - 16 blessés dont CTD et convoyeur - H1 déraillée de 2 essieux - Bus totalement sinistré.

Sa. 19.05 - 19 h 25 - L 124 - Braine-l'Alleud - Obstruction de la voie.

Circulation sur ligne 124 complètement bloquée dans les 2 sens en gare de Braine-l'Alleud par une mongolfière avec passager tombée dans la caténaire. Rt moyen : 30 min. jusqu'au dégagement de la voie par AR Brossel ES vers 21 h 30.

Me. 23.05 - 13 h 05 - L 118 - Havré-Ville - Déraillement en V.P.

Z 3130 Charleroi-S-Mouscron - HLD 6312 circulant à CVT de Bracquengnies à Obourg par suite de travaux. Au passage du train en gare de Havré-Ville, le 2e bogie de la lère Hv déraille et la voiture se dirige vers la voie 3 emboutissant le block 17 situé dans la trajectoire. La HLD en tête franchit l'aiguille sans dérailler. Les 2 agents desservant le block ensevelis sous les décombres. On relève 2 morts et 2 blessés graves. HKV Mons-Charleroi détournés via L 96-117 (Mons-Soignies-Ecaussines-Manage). Navette avec AR entre Mons et Obourg et entre La Louvière et Manage. Bus entre La Louvière et Obourg. Circulation rétablie le 25.05 à 4 h 00.

Me. 30.05 - 14 h 24 - L 154 - Yvoir - Déraillement HKM.

Par suite d'une avarie au matériel, 5 wagons chargés de minerais dérailent en pleine voie, se couchent et obstruent les 2 sens de circulation. La voie vers Namur libérée le 31.05 vers 2 h 00. Entre-temps HKV limités à Yvoir d'une part, Dinant de l'autre. Bus navette entre les 2 gares. HKM détournés par L 162 Namur-Libramont-Arlon.

Me. 30.05 - 20 h 20 - L 50 - Schellebelle - Explosion d'un wagon-citerne.

Un wagon-citerne chargé de 29 t de gaz propane fait explosion à l'arrêt en gare, où se trouve stationné le train 4468. 10 blessés dont 2 grièvement. Cause inconnue. Trafic détourné via la nouvelle ligne entre Gent St P. et Denderleeuw ; Navette bus entre Wetteren et Dendermonde. Vers 22 h 00 une voie est libérée pour trafic diesel. Trafic normal le 31.05 vers 17 h 00.

Me. 5.06 - 8 h 50 - Atelier de Ronet - Bâtiments administratifs - Explosion.

Par suite probablement d'un coup de grisou, une explosion suivie d'un incendie se produit dans les bâtiments administratifs de l'atelier de Ronet - 5 blessés graves - Pas de conséquences sur le service des HK.

Principales abréviations employées :

AM	-	automotrice
AR	-	autorail
CTE ou CTD	-	conducteur (E ou diesel)
CVT	-	contre-voie
E	-	train électrique
Disp.	-	dispatching
HKV	-	train voyageurs
HKM	-	" marchandises
HLD	-	locomotive diesel
HLE	-	" électrique
RT	-	retard
VP	-	voie(s) principale(s)
Z	-	train diesel

DIKKENET-747

POUR VOTRE AGENDA

Du 20 au 28 octobre 1979, Maison de la Culture à Verviers : grande exposition réalisée par le Club Ferroviaire de l'Est de la Belgique asbl à l'occasion de son 25e anniversaire.

Du 22 au 30 septembre 1979 : exposition de Treingroup de et à Turnhout.

Travaux programmes**COMMUNIQUE DE PRESSE**

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni le vendredi 27 avril 1979, sous la présidence du chevalier J. de SPOT, premier vice-président.

Il a approuvé une série de travaux importants, notamment : la construction d'un nouveau bâtiment des voyageurs sur la ligne Charleroi - Ottignies, à Tilly; le renouvellement de la couverture des abris-parapluie, des cages d'escalier et de la plate-forme du couloir de relation à Verviers Central; le renforcement des têtes d'un passage inférieur sur la ligne Raeren - St-Vith, à Bütgenbach; la remise en état des chemins de roulement de ponts portiques à l'atelier de la voie de Bascoup; l'extension d'une cabine de signalisation sur la ligne Namur - Sterpenich, à Autelbas; la construction d'un bâtiment de service à Obourg; l'aménagement des lignes caténaïres à Verviers; la pose de câbles entre Nivelles et Charleroi; des travaux de peinture de divers bâtiments en gare de Bruxelles Midi; la pose de câbles et des travaux de signalisation dans les faisceaux M et R de la gare de Schaerbeek formation; l'aménagement des quais en gare de Lierre; la remise en état de la couverture des abris-parapluie sur les quais de la gare de Courtrai; la construction d'un bâtiment de service à Alost-Kerrebroek; l'établissement d'une sous-station de traction à Heist-op-den-Berg et à Herentals et d'un poste de sectionnement dans les gares d'Aarschot, de Bilzen et de Schulen; le renouvellement du pavement du centre routier d'Ostende; le remplacement des tabliers du pont ferroviaire de la ligne Hasselt - Louvain au-dessus de la rivière la Laak, à Aarschot; l'installation de l'équipement électrique du poste de sectionnement de Deinze et l'adaptation de l'équipement de la sous-station de traction de Gand; la réfection du revêtement de talus au chemin de liaison entre deux ouvrages d'art à Ostende; l'établissement d'un réseau radio en gare de Zeebrugge formation.

En vue de l'amélioration de la sécurité du trafic aux points de croisement du rail et de la route, il a approuvé l'exécution de plusieurs entreprises, notamment la construction d'un passage inférieur devant permettre la suppression du passage à niveau n° 31 sur la ligne Namur - Bruxelles, à Mont-St-Guibert; l'aménagement d'une voirie latérale pour la suppression du passage à niveau n° 13 de la ligne Liège - Bruxelles, à Berloz; l'automatisation de deux passages à niveau à Raeren sur la ligne vers St-Vith; la construction d'un passage supérieur en vue de la suppression des passages à niveau nos 43 et 44 situés sur la ligne Ostende - Bruxelles, à Beernem, ainsi que d'un passage supérieur et d'un passage souterrain pour l'élimination des traversées à niveau nos 52 et 53 sur la ligne Gand - Mouscron, à Zulte.

Le Conseil a approuvé également l'acquisition de 30 locomotives électriques, à thyristors, de grande puissance, pouvant atteindre la vitesse de 160 km à l'heure.

Il a, en outre, marqué son accord sur plusieurs marchés d'approvisionnement, dont une commande de rails d'une valeur de 800 millions pour l'année 1980.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

COMMUNIQUE DE PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer belges s'est réuni le vendredi 25 mai 1979, sous la présidence du chevalier J. de SPOT, premier vice-président.

Il a approuvé plusieurs grands travaux, notamment : l'établissement d'un couloir sous voies pour piétons à proximité du bâtiment des voyageurs de la gare d'Obaix-Biset et le renouvellement du couloir sous voies de la gare de Franrière; le dallage des quais de la gare de Libramont; l'adaptation des lignes caténaïres à Remicourt, en vue de la suppression du passage à niveau n° 23 de la ligne Liège - Bruxelles; l'équipement électrique du poste de sectionnement de La Louvière (La Paix); la pose de câbles et le remplacement de signaux sur le tronçon Houyet - Beauraing de la ligne vers Bertrix; la construction d'un garage pour camions au centre routier d'Arlon; l'entretien de divers ouvrages d'art situés entre Saintes et Ath, sur la ligne Hal - Tournai et de toitures de bâtiments sur la ligne Charleroi - Erquennes; le renouvellement de la couverture du bâtiment de la gare de Binche; la pose de câbles et l'installation de postes de transformation extérieurs sur la ligne Schaerbeek - Laeken - Bruxelles Midi; la peinture de divers bâtiments à Forest Midi; la construction d'un nouveau bâtiment des voyageurs à Niel; des travaux d'aménagement du pont de la ligne Gand - Bruxelles, enjambant la chaussée vers Grammont, à Melle; le remplacement provisoire du tablier du pont-rails endommagé par un transport routier à Hal, sur la ligne vers Tournai; la construction d'une sous-station de traction en gare de Diest; l'aménagement, en vue de l'électrification de la ligne Hasselt - Louvain, du pont situé au-dessus du Demer à Herck-la-Ville ainsi que du pont sur le "Zwarte Beek" à Halen; l'entretien des toitures de deux tours du bâtiment des voyageurs à Ostende et le renouvellement de la toiture d'un bâtiment de service à Alost; la télécommande de la sous-station de traction de Kortenberg et du poste de sectionnement d'Aarschot; la pose d'un câble téléphonique pupinisé entre Hasselt et Zolder.

Le Conseil a aussi décidé de passer une nouvelle commande de voitures de première classe, destinées au service intérieur.

En complément au communiqué de la réunion du Conseil d'Administration du 27 avril 79 (voir Trans-Fer précédent), le Conseil note que le plan de restructuration de la SNCB lui sera présenté fin juin.

Dans le même communiqué, il y avait p. 22 dans Trans-Fer n° 7 : installation d'indicateurs automatiques de départ des trains à Charleroi Sud et Liège Palais et aménagement de ceux de Namur. Il s'agit en réalité du téléaffichage.

Numérotation des HLE.

La HLE 2557 FBMZ a été gravement endommagée dans l'accident survenu à Kapellen, PN 25 de la ligne 12, lors de la remorque du E 130 du 26 mars dernier. Le choc d'une extrême violence a viré la HLE à 180° autour de son axe vertical. Il a été décidé de transformer en bicourant la HLE 2504 FBMZ, qui sera renumérotée 2557. L'ancienne 2557 (ex 140.005, 125.105 et 2521) immobilisée à long terme sera remise en version monocourant sous numéro 2504. Il est bon de rappeler que cet échange de numéros entre deux HLE n'est pas le premier. En effet, en mars 1958,

- 122.210 (ex 122.050 et actuelle 2238) perd en A.C. Malines son équipement "petit bicourant" et prend le numéro 122.038
- 122.038 (actuelle 2248) reçoit l'équipement "petit bicourant" déposé et prend le numéro 122.210.

Motivation: 122.210(I) avait été préparée pour figurer à l'Expo 58 au Heysel, et il était apparu souhaitable à l'époque de ne pas immobiliser pour six mois un équipement "petit bicourant" auquel en ce temps là-on attachait une grande importance.

Changement de dénomination de gares SNCB au 27/5/79

Ligne	ancienne dénomination	nouvelle dénomination
73	Adinkerke - De Panne	De Panne
125	Huy (Nord)	Huy
124	Nivelles (Est)	Nivelles
28	Bruxelles (Pannenhuis)	Pannenhuis
162	Longlier-Neufchâteau	Neufchâteau
139	Bierges-lez-Wavre	Bierges
130	Couillet (Centre)	Couillet
106	Ecaussinnes	Ecaussinnes (Nord)
140	La Roche (Brabant)	La Roche
125	Rue Général Leman	Leman
140	Strichon-Mellery	Mellery

Les possesseurs de la carte des voies ferrées de Belgique (édition GTF asbl) modifieront leur annexe 1 en conséquence.

Liste officielle des points d'arrêt supprimés le 27/5/79

Ligne	Dénomination	Ligne	Dénomination
163	Bernimont	42	Quarreux
78	Boussu Haine	165	Rossart
44	La Reid	166	Walzin
166	Martouzin	69	Zillebeke
163	Morhet		

Voilà une information certes peu agréable pour les amis du rail. Objectivement, il faut cependant reconnaître que ces points d'arrêt connaissaient une utilisation pratiquement nulle. Des campagnes de presse sont actuellement en cours pour protester contre ces suppressions. Ne pourrait-on envisager, pour contenter tout le monde, de rendre certains arrêts "facultatifs", ainsi que les Suisses procèdent ?

BEÏDE LUSTEN INGESCRIJVEN

DIVERS

Bruits qui courent

- * Electrification ligne 24 section Visé - Aachen (West) : cette électrification pourrait subir un retard assez important pour deux raisons : la procédure de réfection et de mise au gabarit électrique du tunnel de Veurs n'est pas encore au point. D'autre part, la DB préférerait assurer le trafic Allemagne-Anvers via Maastricht et Neerpelt !!!
- * On étudierait l'électrification à brève échéance de la ligne 43 Liège-Jemelle. Cependant, le tunnel de Sy, dont la réfection vient de se terminer après de longs travaux, devrait être recommencé car il ne correspond pas au gabarit UIC (voitures Eurofima).
- * On parle avec beaucoup d'insistance du prochain remplacement des récoleurs par des hôtesses dans les grandes gares. Actuellement, la fonction de récoleur ou de garde-salle est confiée à des ouvriers SNCB qui, pour cause de maladie ou blessure, ne sont plus aptes à exercer leur fonction normale : ils ne possèdent cependant pas toujours - reconnaissons-le - les qualités requises pour assurer ce contact avec le public. Néanmoins, un tel remplacement risque de poser des problèmes sociaux.

P.A.

MODIFICATION VITESSE DE REFERENCE (3/5/79)

Ligne 15 Y Drabstraat à Y Zonhoven	90 km/h
Ligne 19 Mol - Neerpelt	120 km/h
Ligne 21A Hasselt - Y Boksbergheide	120 km/h
Y Boksbergheide - As	90 km/h
Ligne 21D Y Boksbergheide - Genk (ligne nouvelle)	120 km/h

LIGNE RAYEE DE L'INVENTAIRE

Ligne 108 section Peissant - Erquelinnes, classée hors-service, est rayée de l'inventaire au 28/3/1979.

Les possesseurs de la carte des voies ferrées de Belgique modifieront leur annexe 2 en conséquence.

REMISE EN SERVICE PARTIELLE

Ligne 57 - Lokeren-Dendermonde

Cette ligne était complètement fermée pour travaux. Le 27/5/79, elle est rétablie entre Lokeren et Zele avec desserte de Bokseelaar.

P.A.

ELECTRIFICATIONS - MISE SOUS TENSION

Ligne 117 et 96/1 : à partir du 26 avril 1979 à 0h00 : mise sous tension de Luttre-Manage-Braine-le-Comte

Ligne 15 et gare de Hasselt : à partir du 25 avril 1979 à 0h00 : mise sous tension des voies de la gare de Hasselt jusque Y Zonhoven.

H.A.

Nouvelles du groupe de Liège

Compositions étranges

Ligne 42 - train Z8530 (N7) Liège 5. 35, Vielsalm 7.41 -
Gouvy 7.58

composition : loco. diesel série 55 + 1 fourgon de 15 m
+ 1 M2 (BD) + 1M2 (AB) + 1 wagon fermé Glms

*le fourgon est destiné au transport de colis de poissons pour les hôtels et restaurants de la vallée de l'Amblève. La clientèle empruntant ce train, incommodée par les odeurs, avait demandé le stockage de ces poissons dans un local spécial, d'autant plus que le fourgon de la M2 (BD) sert pour le transport de colis de journaux.

*le wagon fermé Glms (N1-7) est décroché à Vielsalm et garé sur voie de débord par le train lui-même (un arrêt de 3 min est prévu à cette intention dans l'indicateur - garage du wagon par refoulement de la rame) : il est destiné au transport des messageries destinées au centre routier de Vielsalm.

Ligne 43 - train Z8522 (N6-7) Liège 22.45, Marloie 0.06,
Jemelle 0.15

composition : loco. diesel série 55 + 1M2 (BD) + 1M2 (AB)
+ 1 wagon fermé Glms

*le wagon fermé Glms est destiné au transport des messageries entre le centre routier de Liège et celui de Marloie. Il est décroché dans cette dernière gare.

Note : au sens du R.G.E., ces trains ne sont pas considérés comme "mixtes".

Une nouvelle gare à Huy

La nouvelle gare de Huy, remplaçant un antique monument du Nord Belge, a été inaugurée le mercredi 16/5/79 par le Ministre des Communications. Le train ministériel, assuré par l'automotrice quadruple 822, a assuré le parcours Bruxelles-Liège-Huy et retour.

Nouvelles machines à billets "PRODATA"

On connaît les nouvelles machines à billets SNCB type "PRODATA", émettant des billets à impression violette sur fond jaune. Des engins de ce type ont été mis en service à Liège Guillemins et Angleur le lundi 23 avril 1979. Ces deux gares ne possèdent plus de machine Schuster en service normal.

Un déraillement à Liège Guillemins

Le vendredi 27 avril 1979, un déraillement s'est produit sur le grill côté Ans de la gare de Liège Guillemins. Le train 1606 Liège-Bruxelles-Mons, assuré en matériel M2, a été affecté : le dernier bogie du dernier wagon de la rame a déraillé. Il semble qu'il y ait eu mariage de butoirs entre le dernier wagon de la rame et l'allège qui poussait le train qui commençait à monter les plans inclinés. Une des deux voies principales de la ligne 36 fut obstruée jusque 15 heures environ. Les dégâts semblaient se limiter à l'extrémité du dernier wagon (1BD M2), à la voie et à un petit signal à fleur de sol (E45), arraché par le bogie déraillé.

22.-

Remplacement des TEE passant à Liège Guillemins

- *Le Saphir (428-429) Nuremberg-Bruxelles-Francfort est assuré par du matériel DB en une bien étrange composition : l'ancienne composition TEE est conservée, soit 1 voiture restaurant et 3 voitures de 1ère classe à livrée TEE beige/rouge 1 voiture buffet/1ère classe à livrée TEE + 2 (ou plus) voitures de 2e classe DB (à livrée beige et turquaise).
- *Le Molière (430-431). Cologne-Paris et retour est assuré par du matériel SNCF et comporte un wagon-restaurant SNCF.
- *Le Parsifal (434-435) Cologne-Paris et retour est assuré par du matériel SNCF et comporte un wagon restaurant DSG. Ces trains acheminent aussi la tranche de l'est des anciens trains 246 et 247, soit une voiture mixte AB de la DR Berlin-Paris
une voiture lits des SZD (U.R.S.S.) Leningrad-Paris
une voiture 2e classe SNCF Varsovie-Paris

Ces deux derniers trains (Molière et Parsifal) sont soumis au paiement d'un supplément en 1ère et 2e classe. Cette mesure, prise en catimini par la SNCB, et matérialisée par l'apparition d'une bande striée dans l'indicateur à côté des heures de passage, nous paraît tout à fait nouvelle et inusitée. Le barème n'est cependant pas publié dans le nouvel indicateur, ce qui est pour le moins étonnant !

Mesures transitoires : le TEE 32 (Parsifal) du samedi 26/5 a été assuré d'Aix à Paris par la rame SNCF du TEE 41 du 25 au lieu de la rame DB. Il était en outre renforcé de la voiture restaurant DSG pour le 435 (Parsifal non-TEE) du dimanche 27 et de deux voitures de 1re classe DB Hambourg-Paris, qui ont été rapatriées par le 431 (Molière) du lundi 28. Le matériel français roulait à vide.

2208

Cette locomotive électrique est spécialisée au service des allèges de Liège Guillemins. A cet effet, elle possède un jeu de butoirs élargis. Celle-ci fut tamponnée par une locomotive diesel le 9/4/79. Elle a dû rentrer à l'atelier pour réparation. La locomotive 2216 l'a remplacé dans son service et a été munie de butoirs élargis. La 2208 est rentrée à Liège après réparation la nuit du 23 au 24 mai. Après échange des butoirs élargis, elle recommençait son service d'allège (1er train poussé : 224 du 25 mai 1979).

Cette locomotive n'a cependant pas le monopole du service des allèges. On voit aussi d'autres locomotives électriques (série 22, 23, 25 ou 26), des diesels (série 55 ou 60) et même une diesel luxembourgeoise série 1800 (allège du 804 D.4.27 et du 806 D.6.21).

IOT

Des indicateurs "Opérations terminées" ont été mis en service à Liège Jonfosse le 3/5/79, sur les deux voies, mais uniquement dans le sens Liège-Guillemins - Liège-Palais.

P.A. et R.M.

Au littoral (groupe des Deux Flandres)

Matériel roulant

- * Motrice SO 9020 : dans Trans-Fer n° 5 (p. 30), nous signalions que cette motrice avait été accidentée et ne serait probablement pas réparée. Notre membre M. Ph. D. de Lissewege nous signale très aimablement qu'en réalité, cette motrice est réparée par adaptation d'une plateforme complète de la N 9272. La tôleterie était pratiquement terminée à la mi-novembre 1978.
- * Motrice standard 9290 : transférée fin novembre 1978 de Knokke à Jumet, celle-ci serait restaurée au profit de l'ASVi : pour mémoire, il s'agit à l'origine d'une remorque 19155, motorisée en motrice : elle fut à Courtrai sous le n° 9984 puis 9729, transférée ensuite au littoral où elle prend par la suite le n° 9290 suite aux exigences de l'informaïque. (extrait de l'"Etincelle")

Groupe de Namur-Luxembourg (ligne Han-sur-Lesse - grottes)

Une nouvelle remorque fermée (9495) est arrivée le 9 mai 79. Elle a malheureusement été fortement endommagée lors du chargement : traverse de tête enfoncée de + 7 cm, plancher abîmé, vitres brisées, porte d'intercommunication hors d'usage, toiture fortement détériorée... Vu l'impossibilité de mettre ce véhicule en circulation, la SNCV procédera ultérieurement à un échange.

Le projet de modification du terminus au centre du village ne semble pas recueillir l'assentiment de l'Administration Communale. On ne peut que regretter qu'une boucle ne soit pas construite autour de l'église.

Groupe du Hainaut

- * Au sujet de la motrice type S transformée (Trans-Fer n° 6-7)
Les résistances de traction ne sont pas placées sur le toit, comme indiqué erronément.
- * Travaux de voies
Comme nous l'indiquons par ailleurs ci-après, la SNCV entreprend des travaux importants de renouvellement des voies. Entre le 9 et le 27 avril 1979, le service tramways de la ligne 41 a été remplacé par autobus entre Trazegnies (Dépôt) et (Ecoles) pour permettre le remplacement du pont métallique sis au dessus de la ligne SNCB 112A, par un nouvel ouvrage entièrement métallique lui aussi (information VEBOV Koerier)
- * ASVi
le fourgon-moteur 21007 est arrivé à Thuillies le 17 mars 1979.
- * Un Arrêté Royal du 5/4/79 décrète d'utilité publique l'acquisition par la SNCV de terrains à Jumet (MB du 24/4/79).

L'avenir du tram visinal à Charleroi

Au cours d'un entretien que nous avons eu récemment avec la direction régionale de la S.N.C.V. du Hainaut, nous avons pu recueillir en exclusivité des nouvelles toutes fraîches concernant l'avenir et la modernisation du réseau de tramways. Ces nouvelles sont intéressantes à plus d'un titre: non seulement elles démontrent qu'il y a heureusement à l'heure actuelle une profonde volonté d'innover, mais aussi elles apportent un démenti définitif à toutes les balivernes que l'on a pu lire depuis des années tant dans la presse que dans les revues spécialisées.

Il est indéniable que la S.N.C.V. fait preuve aujourd'hui, tout au moins dans le Hainaut, d'un dynamisme dans les idées et d'une vitalité des réalisations que l'on aurait aimé lui voir manifester il y a dix ou quinze ans...

En ce qui concerne le semi-métro de Charleroi, plusieurs points très importants sont acquis: la S.N.C.V. s'occupera à elle seule de l'exploitation avec du matériel lui appartenant; de même voies, lignes aériennes et sous-stations restent de sa compétence unique. Le Bureau Spécial d'Etudes de la S.T.I.C. n'intervient dans les travaux de génie civil que comme intermédiaire du Ministère des Communications, et ceci dans le but de faciliter les expropriations en évoquant la procédure d'urgence (la S.N.C.V. n'ayant pas le statut de service public ne peut recourir à cette procédure légale).

Ceci explique pourquoi tous les chantiers de génie civil sont actuellement couverts de panneaux se réclamant de la S.T.I.C, que ce soit à Gilly ou à Fontaine l'Evêque; mais les compétences de cette société s'arrêtent là.

Les plans actuels prévoient de créer un réseau de semi-métro long de 65 km, essentiellement en viaduc, tunnel et site propre (dans la phraséologie néo-technocratique de la S.T.I.B, on dirait "Métro Léger"); et certaines de ces lignes reprendront des itinéraires SNCV ou STIC abandonnés il y a quelques années tels ceux de Gilly, Mont sur Marchienne ou Marcinelle.

Mais, si ce réseau de semi-métro proprement dit est censé se terminer à la proche périphérie, il se prolongera beaucoup plus loin - et c'est là toute l'originalité de la solution retenue - par les lignes de tramways existantes dont l'infrastructure sera progressivement modernisée pour permettre la circulation de matériel moderne à grand gabarit.

A côté des 65 km du réseau "primaire" de semi-métro, il sera ainsi constitué un réseau extérieur de 100 km, dans son direct prolongement, essentiellement en accotement ou en site propre et qui reprendra les liaisons interurbaines existant à l'heure actuelle pour porter la longueur totale du réseau à 165 km environ (contre 132 km présentement).

Pour la réalisation de son plan, la S.N.C.V. s'est vu attribuer un premier crédit de 700 millions, qui sera principalement destiné à adapter les voies existantes à la circulation du nouveau matériel.

Il est ainsi prévu de renouveler 15 km de voies par an, ceci afin d'arriver à une modernisation totale du réseau extérieur pour 1990 date prévue pour l'achèvement du semi-métro dans l'agglomération carolorégienne.

CES TRAVAUX PORTERONT SUR:

- remplacement du rail de 32 kg/m par du rail type chemin de fer 50 kg/m, tel celui qui a été posé sur le viaduc du semi-métro, à Anderlues ou plus récemment sur la rampe et le pont au-dessus du chemin de fer à Trazegnies.
- rectification des tracés partout où cela sera possible, c'est à dire profiter des travaux de voirie pour placer le tramway en accotement ou éventuellement créer de nouveaux sites propres pour éviter le passage dans des localités encombrées.
- établissement en accord avec les autorités locales de signaux routiers donnant priorité de passage aux convois ferrés.
- pose d'une signalisation lumineuse électronique sur les sections à voie unique.
- remplacement de la ligne aérienne classique par une suspension de type souple.

La première section devant bénéficier de cette modernisation intégrale sera la partie terminale de la ligne 80, soit environ 10 km entre La Louvière (Houdeng) et Maurage. Cette partie de ligne a vu en effet son entretien réduit au minimum au cours des dernières années, compte tenu de l'incertitude qui pesait sur son avenir... incidents d'exploitation et déraillements y sont monnaie courante. Il est prévu que les travaux débiteront cette année encore.

D'autres travaux sont également prévus à moyen terme sur la ligne 80 entre Roux-Plomcot et Courcelles-Trieux pour détourner le tram par le site d'un ancien chemin de fer minier désaffecté, ceci en prévision de l'électrification de la ligne 121 de la SNCB croisée à niveau à hauteur de la gare de Wilbeaumont.

De plus, la S.N.C.V. a également commandé auprès d'une firme autrichienne un véhicule ultra-moderne destiné à enregistrer toutes les imperfections de la voie, devers, rayon de courbure et ce pour chaque file de rail séparément.

En résumé, on voit donc que dans le quadrilatère formé par Charleroi, Gosselies, Courcelles et Fontaine l'Évêque, les lignes de tramways qui sont la plupart du temps mal tracées, sinueuses, souvent à contresens de la circulation routière seront progressivement remplacées par des sections de semi-métro au fur et à mesure de leur achèvement. Partout ailleurs dans la périphérie, là où le tram circule déjà librement, des améliorations seront apportées pour créer un réseau moderne de chemin de fer secondaire interurbain.

Ces améliorations de l'infrastructure allant de pair avec la modernisation du matériel roulant, le transfert en Hainaut des motrices type S et type N de Bruxelles, ainsi que la commande très probable d'une seconde série de motrices articulées; il semble donc que la S.N.C.V. soit bien armée pour réaliser en douceur une opération unique en Belgique de modernisation d'un réseau de transport en commun s'étendant au niveau de toute une région.

On ne peut que regretter que ce louable effort matériel ne trouve pas toujours l'écho qu'il mérite dans la presse ou dans des revues d'amateurs, dont les responsables restent inébranlablement ancrés dans leur conviction, héritée des années soixante, que le tram vicinal, excepté peut-être à la Côte, est implacablement condamné à disparaître. Ne serait-ce pas là une des premières tâches du tout nouveau service des Relations Publiques de la SNCV que de changer les mentalités ?

A. FRANCOTTE
Extrait de l'Étincelle (mai 79)

GTF - Distribution

SNCB - Stoomlokomotieven Types 26 en 27 (édition VeBOV)

Intéressante brochure de 72 pages 210x290mm avec 16 photos et plusieurs dessins détaillés. Elle porte sur l'histoire, la description technique, les performances, les dépôts, les accidents et même les équivalents étrangers de ces machines à vapeur belges. En langue néerlandaise.

Prix : Belgique : 150 FB + 20 FB (envoi) = 170 FB
étranger : 150 FB + 30 FB (envoi) = 180 FB

Commande avant le 30/9/79. Délai de livraison : plusieurs mois.

Société Nationale des Chamins de Fer Vicinaux

Cette plaquette couleurs, de 104 pages, 59 photos et 31 plans ou diagrammes éditée par la SNCV l'an dernier et présentant la société sous différents angles, dont l'exploitation tramway et son avenir, a rencontré un très gros succès, à l'enseigne que tous nos membres qui le souhaitaient n'ont pu être servis.

Nous avons pu trouver quelques exemplaires EN NÉERLANDAIS (la version française est épuisée) que nous tenons à la disposition de nos membres amateurs.

Prix : Belgique : 290 FB + 20 FB (envoi) = 310 FB
étranger : 290 FB + 30 FB (envoi) = 320 FB

Rappel : le service distribution possède un numéro de compte spécialisé : 001-0643004-67 de GTF asbl, DISTRIBUTION, 4000 Liège. Pour nos membres étrangers, la procédure est en 3e page de couverture.

Edition du CFEB - série de cartes-vues sur les tramways verviétois

le Club Ferroviaire de l'Est de la Belgique édite, à l'occasion de son 25e anniversaire, une série de 8 cartes-vues en noir et blanc sur les tramways verviétois (format 9x14).

Sujets : motrice 85 place Vieuxtemps (1968), motrice 34 rue Davide (1968), motrice 57 et remorque 41 à Pepinster en 1959, remorque 42 à Petit-Rechain en 1950, motrice 63 au Dépôt en 1959, motrice "Le Zèbre", motrices 79, 72 et 93 au dépôt vers 1953 et dernier tram (motrice 94) au dépôt le 31/12/69.

Prix de la série : 60 FB + 16 FB (envoi) = 76 FB.

Commande par virement de la somme correspondante au CCP 000-0067855-52 de Club Ferroviaire de l'Est de la Belgique à 4800 VERVIERS.

Le GTF asbl N'ASSURE PAS la diffusion de cet article, à commander donc directement au CFEB.

- Par suite de travaux-métro à la place E. Bockstael à Laeken, la boucle des tramways L. 81-94 à cet endroit a été supprimée :
 - depuis le 30/3/79, dans le sens vers faubourgs
 - depuis le 31/3/79, dans le sens vers ville.

Une double voie traverse désormais la place en diagonale, sans aucune possibilité de terminus.

Depuis le 3/4/79, le terminus de la ligne d'autobus 49 a été reporté à la rue Léopold Ier.

- Depuis le 3/4/79, modification d'itinéraire de la ligne de bus 21 dans le secteur d'Anderlecht/Bon Air. Depuis l'avenue Berrewaerts, les bus descendent l'av. Maria Groeninckx de May, prennent le bd Sylvain Dupuis, et remontent le bd Bracops (latérale du Ring de Bruxelles) jusqu'à la Cité de Moortbeek (bd Shakespeare) où est établi le nouveau terminus.
- Par suite d'une importante fuite d'eau rue F.-J. Navez, les trams de la L. 58 ont été détournés du vendredi 23/3/79 (début de soirée) jusqu'au mardi 27/3/79 (début d'après-midi) entre la place du Pavillon et le pont Teichman par l'itinéraire de la L. 52 (via pl. Verboeckhoven).
- Depuis le 3/4/79, à titre définitif et par suite de travaux au pont Teichman avec nécessité de déplacements de voies, les trams de la L. 58 suivent l'itinéraire de la L. 52 entre la place du Pavillon et le pont Teichman (même trajet que le détournement provisoire ci-dessus).
- Depuis le 3/4/79, nouveaux horaires pour les lignes 21 et 58.
- Transformation des 7016, 7028, 7034, 7035, 7056 (suppression du poste receveur) en cours durant le mois de mars 1979.
- Le 7/4/79, au carrefour av. Legrand/Bd de la cambre, violente collision entre un camion français et la M. 7041 de la L. 23. Dégâts très importants à la motrice qui ont laissé quelques doutes quant à sa réparation qui semble maintenant néanmoins décidée. Le chauffeur du camion a été tué sur le coup.
- Le rétablissement de la boucle de la L. 102 via rue Bara et rue de France normalement prévu pour le 17/4/79, a été remis à une date ultérieure.
- Depuis fin avril 1979, les bus spéciaux de renfort à la disposition du dispatching pour tout renfort urgent, sont équipés d'un film spécial METRO - LIGNE 1 en cas d'interruption de service sur la dite ligne.
- Le 30/4/79, toutes les lignes ont circulé suivant horaires du samedi. Néanmoins, la ligne 1 a été assurée avec des trains de 4 voitures au lieu de deux et une navette a circulé sur L. 59/76 pour la desserte du complexe militaire "Quartier Reine Elisabeth" à Evere. Il en fut de même le 25 mai 1979. Le mardi 1er mai, la ligne 1 a circulé avec horaires des dimanches et jours fériés mais également en train de 4 voitures au lieu de 2.
- La libre entrée des abonnés par les portes arrières des autobus a été fixée définitivement au samedi 12/5/1979.
- Depuis la nuit du 2 au 3/6/79, circule dans les rues de Bruxelles un réseau de bus de nuit totalisant 24 lignes numérotées de N 551 à N 580 (il manque donc quelques numéros). En outre, une 25e ligne N 590 circule les nuits du vendredi au samedi et du samedi au dimanche. Un passage environ toutes les heures jusqu'à 3 h. 30'.

28.-

Par mesure de sécurité, il n'est procédé à aucune recette à bord de ces autobus qui sont donc accessibles uniquement aux porteurs d'abonnements, libre-parcours ou cartes de voyage. L'embarquement se fait à des arrêts précis marqués par une petite plaque bleue et rouge, tandis que le débarquement se fait à l'endroit désiré par le voyageur.

- Durant la seconde quinzaine de mai 1979, de nombreuses 7800 ont circulé sur la L. 101 :

- 7810, 7804 et 7803 le 15/5/79
- 7808 le 16/5/79
- 7806 le 23/5/79 et le 28/5/79
- 7803 le 7/6/79

- Les horaires de pré-vacances sont entrés en vigueur le 2/6/79 pour l'ensemble des lignes.

Néanmoins, demeurent inchangés les horaires des lignes n° 1, 22, 34, 43, 50, 51, 53, 57, 74, 78 et 101.

Ceci entraîne l'unification du matériel sur l'ensemble des lignes, à savoir ;

- L. 18 et 103 uniquement en 7900,
- 7800 en service uniquement sur L. 90
- aucune 9000 en service

ceci, bien entendu, selon les ordres de service mais pouvant souffrir quelques dérogations par suite de matériel indisponible.

- La transformation des 7500 en voitures bidirectionnelles semble se confirmer de jour en jour.

Un programme de transformation (suivant une chaîne de 5 voitures) est en cours d'élaboration et nécessiterait durant le prochain horaire d'hiver (dès octobre 1979) la remise en service de quelques 9000 sur lignes 22 et 92.

F.G. Maral

1000 ANS DE TRANSPORT A BRUXELLES

Bruxelles célébrera bientôt son millénaire et, à cette occasion, chacun sera invité à découvrir ou redécouvrir cette ville dont le destin a été puissamment influencé par les progrès réalisés dans le domaine des transports. C'est à la rencontre des chemins de la terre et de la voie d'eau qu'elle a pris naissance. C'est grâce au rail qu'elle a pris ses dimensions actuelles. Et c'est l'avion qui, conjointement avec l'auto et le train express, la relie au monde dont elle est l'un des coeurs puisque l'Europe a choisi d'y tenir ses plus importants rendez-vous.

Le rôle joué dans l'histoire de la ville par les moyens de déplacement, tant individuels que collectifs, sera mis en évidence par une exposition organisée par la S.T.I.B., de mai à octobre 1979, à la station de prémetro Annessens.

Jours et heures d'ouverture :

L'exposition sera accessible du mardi au vendredi, de 12 h 00 à 17 h 00; le samedi, de 10 h 00 à 17 h 00.

Les dimanches et lundis, l'exposition sera fermée, sauf le 1er, le 2 et le 24 mai - le 3 juin et le 4 juin - le 22 et le 23 juillet et le 15 août (ouverture de 10 h 00 à 17 h 00).

Prix de l'entrée : Adultes : 10 F - Enfants de 6 à 12 ans : 5 F
Enfants de moins de 6 ans : gratuit.

Deze tentoonstelling is toegankelijk :

van dinsdag tot vrijdag : van 12 tot 17 uur;

op zaterdag : van 10 tot 17 uur.

Op zondag en maandag is de tentoonstelling gesloten, behalve op 1, 2 en 24 mei, 3 en 4 juni, 22 en 23 juli en 15 augustus, dagen waarop zij toegankelijk is van 10 tot 17 uur.

Toegangsprijs : Volwassenen : 10 F

Kinderen van 6 tot 12 jaar : 5 F - Kinderen onder 6 jaar : kosteloos.

Un nouveau club du monde du rail

L'ALAF (Association Liégeoise des Amateurs de Chemin de Fer) vient de naître. Nous lui souhaitons la bienvenue dans le monde des amateurs du rail. Son secrétariat est fixé 49 rue Doumier à 4300 ANS. Ce club est à ajouter aux clubs de modélistes dont nous avons publié la liste dans le n° 7 de Trans-Fer p. 36.

Pour vous rendre à Bruxelles en été à prix réduit...

Dans le cadre des festivités du Millénaire de Bruxelles, la SNCB organise un billet spécial combiné "Un jour à Bruxelles". A l'heure où nous écrivons ces lignes (fin juin 79), aucune publicité n'a encore été diffusée à ce sujet. Nous vous donnons les grandes lignes du projet.

Vous pouvez obtenir un billet "Un jour à Bruxelles" au départ de toute gare SNCB. Valable pour un aller et retour le même jour, il vous sera délivré avec une ristourne de 50 % sur le prix normal (avec distance minimum et prix maximum). Vous acquitterez cependant un supplément de 300 FB qui vous donnera droit :

- à un bon de 250 FB pour un repas de midi au restaurant de la gare de Bruxelles Midi
- une carte (valeur 50 FB) donnant droit à un nombre de voyages illimités le jour choisi sur les réseaux STIB et SNCV.

Il existe aussi une formule 2 jours à Bruxelles avec possibilité de prolongation. Prix : 1490 FB en formule A et 1750 FB en formule B. Cette somme comprend : trajet SNCB, logement, un petit déjeuner, déjeuner.

Renseignements complémentaires dans les gares.

A la découverte des stations de métro et prémétro

A l'initiative du Ministère des Communications, une commission artistique a été créée afin de superviser la décoration des stations de métro de Bruxelles. Celle-ci a sélectionné des artistes qui ont été invités à prêter leur concours à la décoration des stations de métro, non pour les transformer en musée, mais pour créer, dans ces installations souterraines, un milieu vivant, original, paré de lumières et de couleurs.

Chaque artiste a répondu, à sa manière, à cette invitation. L'un recrée le ciel, le soleil, les arbres. Un autre humanise l'environnement technique du métro, un troisième ouvre un dialogue avec le public en l'agressant ou en le faisant réagir.

Liste des stations, oeuvres et artistes

Parc	Happy Metro to you	Marc Mendelson
Parc	La Ville	Roger Dudant
Arts-Loi	Ortem	Jean Rets
Thieffry	Sculptures	Felix Roulin
Annessens	Sept écritures	Pierre Alechinsky
		Christian Dotremont
Tieffry	Aequus Nox	Vic Gentils
Bourse	Moving Ailing	Pol Bury
	Panneau rétrospectif des Moyens de Transport	Paul Delvaux
	Bruxellois : tram vert, chocolat, baladeuses	
Montgomery	Rythme Bruxellois	Jo Delahaut
	Magic City	Jean Michel Folon
	Thema's	Pol Mara
Merode	Carrelage Cinq	Jean Glibert
Petillon	Que la mer m'épargne	Le Monde

Et vous ami lecteur ? Avez-vous pris le temps de contempler ces oeuvres ? Voilà peut-être l'occasion de visiter le métro sous un autre angle...

H.A.

d'après rapport STIB 1978



Trans-Fer Spécial 1979

Le GTF asbl vient d'éditer un numéro spécial de sa revue. Ce numéro est tout à fait particulier à plusieurs titres : il contient neuf articles de fond, il est très abondamment illustré (plus de 100 photos toutes inédites, certaines historiques, une dizaine de cartes et schémas). Il n'est en rien comparable dans sa présentation à notre bulletin habituel, composé artisanalement : il est imprimé en photo-composition, sur papier semi-couché 115 gr. et présenté sous couverture illustrée grainex en deux couleurs.

La qualité de sa présentation et son nombre de pages (136 pages) ne permettent pas de l'inclure dans l'abonnement annuel couvert par notre modique cotisation (60FB). Il est donc vendu hors-abonnement, mais nous avons prévu des conditions vraiment exceptionnelles pour nos membres (voir plus loin).

SOMMAIRE

Section historique

- La locomotive à vapeur, son évolution et ses possibilités inexploitées, par André PAIX, préface d'André CHAPELON
- Contribution à l'histoire de la Vennbahn, par Roland MARGANNE
- Signeulx-Gorcy, un raccordement industriel international, par Roland MARGANNE
- La gare centrale d'Anvers, par Dominique VERHAEGEN
- Une station centrale des chemins de fer en Avroy à Liège, un projet non réalisé au siècle dernier, par Marcel LAMBOU
- Ah si vint le trolleybus, ou l'histoire de l'établissement de la première ligne de trolleybus de Liège, par Edmond FELLINGUE

Section Actualités

- la Block 45 de Liège Guillemins, une technologie moderne appliquée à la SNCB, par Paul AUGUSTE
- Une ligne nouvelle à la SNCB : Ottignies - Louvain-la-Neuve, (161D), par Roland MARGANNE
- De nouvelles voitures internationales à la SNCB, par Roland MARGANNE

Comme nos lecteurs le constateront, notre Association réalise, là, une édition traitant encore essentiellement d'histoire et d'actualités ferroviaires BELGES

Trans-Fer spécial 1979, tiré en format A5, compte 136 pages.

PRIX : envoi en Belgique : 200 FB (TVA et envoi compris)
 envoi à l'étranger : 215 FB

CONDITIONS EXCEPTIONNELLES UNIQUEMENT RESERVEES AUX MEMBRES GTF

Nos membres, en règle de cotisation pour 1979, peuvent obtenir UN exemplaire de trans-Fer spécial 1979 au prix exceptionnel de : envoi en Belgique : 150 FB (TVA et envoi compris)
 envoi à l'étranger : 165 FB

Cette offre est valable uniquement jusqu'au 30/11/79 : la commande se fait uniquement par versement préalable de la somme correspondante au compte 240-0380489-59 de GTF asbl, EDITIONS, 4000 LIEGE, en indiquant en communication "Trans-Fer spécial 1979" et votre numéro de carte de membre (ce n° figure aussi sur l'étiquette-adresse de Trans-Fer).

Pour nos lecteurs étrangers, la procédure de commande est en 3e page de couverture. Les Luxembourgeois sont assimilés aux membres belges au point de vue tarif et mode de commande.

MEMBRES PROTECTEURS : certaines personnes ont voulu nous manifester leur confiance en nous versant en 1979 une cotisation de 300 FB ou plus : ils ont acquis par là la qualité de membre protecteur. Nous voulons les remercier de leur confiance : ils pourront obtenir un exemplaire de Trans-Fer spécial 1979 au prix sacrifié de 100FB (envoi en Belgique) ou 115FB (étranger) selon la même procédure de commande (valable aussi jusqu'au 30/11/79)

Cartes-vues série 54

A l'occasion de la mise en service de la traction électrique sur la ligne 117 Braine-le-Comte - Luttre, et du voyage vapeur organisé la veille de celle-ci (soit le 26 mai 1979) par le GTF asbl, notre Association a édité, en commun avec le CFC (Club Ferroviaire du Centre), une nouvelle série de 12 cartes-vues, dont le thème général est la région du Centre.

SUJETS : SNCB : locomotive tender à vapeur type 16 à La Louvière en 1956 ; vue sur la formation de Haine-St-Pierre avec locomotive type 16 en 1956 ; locomotive diesel série 54 (ex-204) à Charleroi (Sud) en 1956 ; autorail type 608 à Bruxelles (Midi) vers 1956 ; autorails série 46 (ex-554) à Piéton en 1959 ; autorail série 49 (ex-553) à Piéton en 1959 ; autorail série 49 à Manage en 1959 ; locomotive diesel série 59 (ex-201) à Clabecq en 1959 ; locomotive électrique série 29 (ex-101) à Bruxelles (Midi) en 1956 ; remorque d'un train vapeur à Bruxelles Chapelle vers 1959 par locomotive électrique série 29 pour éviter la production de fumées dans la jonction.

SNCV : motrices PCC 10400 et 10416 respectivement à Familleureux et Manage en 1956.

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

Les commandes sont reçues par versement préalable de la somme correspondante au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-EDITIONS à 4000 LIEGE en précisant en communication "cartes-vues série 54". (Commande de l'étranger : voir en 3e page de couverture)

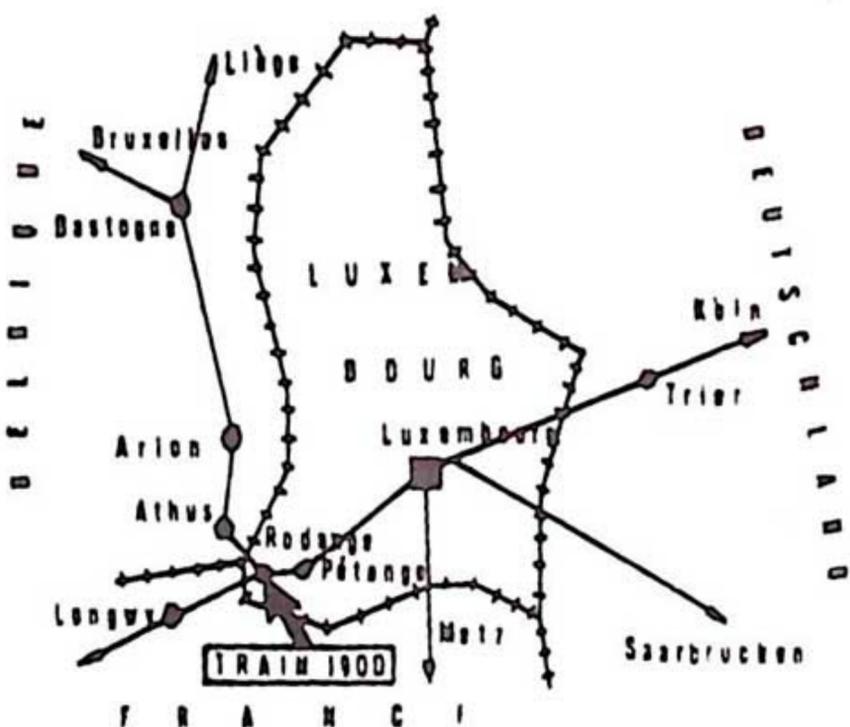
L'Association des Musée et Tourisme Ferroviaires a s b l :

L'AMTF est une association composée de bénévoles qui se sont proposé de créer un service ferroviaire avec du matériel historique. Ce but a été atteint grâce à des milliers d'heures de travail bénévoles des membres de l'association, mais aussi grâce au grand appui du Syndicat d'initiative et de la commune de Pétange. Nous les en remercions bien vivement, de même que la société ARBED, la Société Nationale des Chemins de Fer et les donateurs particuliers. L'AMTF exploite un tronçon de 5 km d'une ligne que la Société luxembourgeoise des Chemins de Fer et Minières Prince Henri fit construire de 1873 à 1879 pour mettre à profit les concessions minières que cette société s'était vu être attribuée pour la construction d'autres voies ferrées dans le pays. La ligne fut fermée en 1964 au trafic, en 1970 l'AMTF a entrepris sa remise en état et en 1973 la réouverture en traction vapeur a eu lieu. L'association dispose de trois locomotives à vapeur dont la No 8, révisée par une équipe de l'AMTF assure le service; elle est du type à deux essieux et a été construite en 1900 à Hannover par Georg Egestorff. Deux autres locomotives de la même époque proviennent tout comme la No 8 des usines Arbed. L'autorail Z 151 et la remorque RZ 1061 représentent l'exploitation plus récente des lignes secondaires et une draine à moteur à essence complète la collection du matériel moteur. Le matériel remorqué comprend une série homogène de trois voitures en bois à portières latérales ex-SNCB, plusieurs voitures ex-CFL et pour les besoins de service quelques wagons.

Pour tout renseignement adressez-vous à :

A M T F
70. route de Peppange
BETTEMBOURG
Grand-Duché de Luxembourg
Tél. 51 63 63

Vous accédez facilement au Train 1900



Par le rail: Ligne CFL No 7
(Luxembourg-Rodange)

Le départ du train se trouve à 15 minutes de la gare

Un voyage ferroviaire comme au bon vieux temps, vous pouvez vivre cette aventure peu commune tous les dimanches et jours fériés du 1er mai au 1er octobre en prenant le TRAIN 1900. A vous de choisir entre les compartiments aux sièges en peluche de la première classe et les banquettes en bois de la seconde. Vous pouvez également voyager au grand air sur une plate-forme ouverte en écoutant la petite locomotive à vapeur s'essouffler en remorquant le convoi. Ne manquez pas de descendre au Fond-de-Gras, ancien centre d'extraction de minerai de fer. Vous pouvez vous y désaltérer sur une terrasse ou dans la voiture-bar et visiter le matériel ferroviaire réuni par l'AMTF. A ceux qui aiment les promenades s'offre un grand choix à travers les forêts du Titelberg, où des fouilles archéologiques ont révélé un important oppidum romain.

Nous vous souhaitons bon voyage.

Le TRAIN 1900 circule tous les dimanches et jours fériés du 1er mai au 1er octobre en traction vapeur.

Départ à Bois-de-Rodange:	15.00	16.10	17.40
Retour à Bois-de-Rodange:			
(au choix)	15.55	17.25	18.35

L'AMTF assure des trains spéciaux pour groupes et sociétés à des prix avantageux.

TARIFS: Enfants de moins de 4 ans libres

Billet aller et retour 1ère classe 80 F

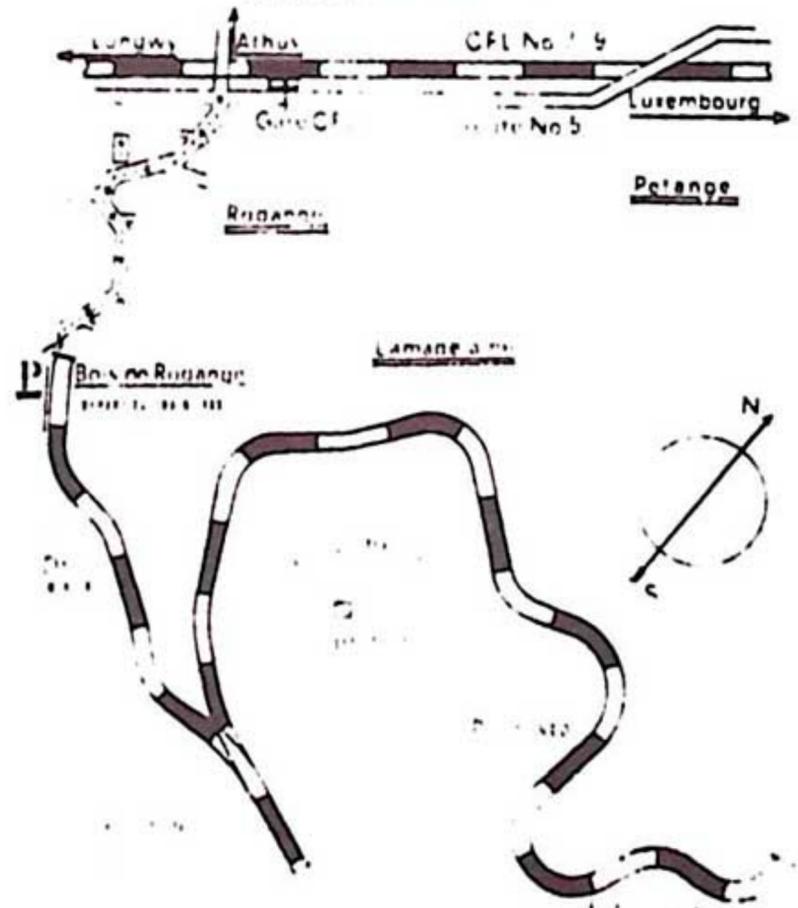
Billet aller et retour 2e classe 60 F

Billet famille (2 adultes + enfants) 180 F

Réduction pour groupes de plus de 10 pers.

Réservation gratuite pour groupes.

Plan de situation



Autorail ex CFL 151 à 2 essieux (1 essieu moteur)

Constructeur : Uerdingen 1951

110 CV, poids à vide : 10,5 to pl.assises : 54

longueur : 10,25 m , 6 vitesses - boîte électro-magnétique.

moteur : Büssing type U9 à 6 cylindres

frein à air (à disques) + frein à main

Locomotives à vapeur - ARBED

Nos trois machines proviennent :

no 8 et no 12 de l'aciérie de Differdange

no 5 de l'aciérie de Schifflange et acheminée à Rodange

sur véhicule routier le 1^{er} août 1978

Voici quelques caractéristiques :

	Loc. no 8	no 12	no 5
No de construction	3431	4018	?
Constructeur	Hanomag	Hanomag	Orenstein & Koppel
Année de construction	1900	1903	?
nombre d'essieux	2	3	3
timbre	(12) 10	(12) 10	13
diam. cyl.	328 mm	420 mm	450 mm
course pistons	540 mm	610 mm	550 mm
diam. roues	1000 mm	1330 mm	1100 mm
surface grille	0,88 m ²	1.205 m ²	1.5 m ²
masse par essieu	13,05 to	14 to	14,2 to
longueur h.t.	8100 mm	9560 mm	8980 mm
frein	à vapeur et à main	idem	idem

En service : loc. no 8

loc. no 12 à partir du mois de juillet 1979

NB : la machine no 12 est identique au type prussien T⁷

A l'heure actuelle la révision du châssis, des boîtes d'essieux, de l'embiellage, de la chaudière (retubage complet et remplacement d'une soixantaine d'entretoises), des armatures, des parties en tôles telles que soutes à eau et cabine, est terminée.

Reste à faire l'installation du frein à air, l'assemblage des différentes parties de la machine et l'épreuve hydraulique de la chaudière.

Wagons à marchandises ex CFL à 2 essieux

2 tombereaux sans frein, conduite blanche

1 fourgon (ex CFL 942) dans lequel nous avons installé un groupe électrogène

1 wagon fermé (type ex DR Oppeln) - frein à main

1 wagon citerne - frein à main

1 wagon à couvercles (servait autrefois au transport de chaux) - frein à main

Matériel remorqué :a) Voitures ex SNCB type GCI

91900 5 coupés 1^{ère} classe + compartiment de service
frein à air + frein à main

constructeur : Allard Frères succ.
Chatelineau

94539 8 coupés 2e classe + plateforme
couloir latéral - frein à air et à main
64 places

constructeur : Usine Ragheno s.a.
Malines

96544 8 coupés 2e classe - couloir central
frein à air

constructeur : Ragheno

Les trois voitures sont munies du chauffage à vapeur.

Longueur : 91900 - 15,1 m
94539 et 96544 - 15,3 m

b) Voitures ex CFL

AB 2 mp 2024 2 essieux, caisse métallique, accès par
plateformes fermées, intercirculation, éclairage autonome

places assises 1^{ère} cl. 15
2e cl. 24

frein à air Kkp, frein à main

il s'agit d'un véhicule ex DR no 28015 1^{ère} classe trans-
formé en voiture mixte 1^{ère}/2e classe

constructeur : Linke Hoffmann Busch 1930

Revision faite par nos soins - véhicule en service

Vowf 9266 - 2 essieux caisse en bois tôle, accès par
plateformes fermées, frein à air Kp + frein à main

Historique : DR no 310, puis CFL RZ 1024 (= remorque pour
autorails De Dietrich), puis CFL C6f 3281, puis véhicule
de service

constructeur : Haldenleber 1927

6 Xu - 2 essieux, caisse en bois tôle, accès par
plateformes ouvertes - intercirculation

constructeur : L. Steinfurt 1897

historique : KPEV, puis DR no 37456, puis CFL B2C2 fp 2324,
puis véhicule de service

la revision par nos soins reste à faire

RZ 1061 (numérotée d'abord RZ 1055) poids a vide 8,3 to
remorque pour autorail Uerdingen, compart. à bagages, 34 pl.as.

constructeur : Waggonfabrik Uerdingen
Krefeld-Uerdingen (Allemagne) 1951

EXPOSITION DE VEHICULES DE TRANSPORTS EN COMMUN A WOLUWE-SAINT-PIERRE

Depuis quelques années déjà, la Société des Transports intercommunaux de Bruxelles a procédé à des restaurations remarquables, qui permettent de montrer l'évolution historique du matériel roulant de transport en commun. La description complète de tout le matériel de musée sortant du cadre de cette note d'information ; citons cependant quelques pièces remarquables :

- le tram à traction chevaline n° 7 à impériale, construit en 1868 pour la "Compagnie Morris", qui reliait Schaerbeek à l'entrée du Bois de la Cambre par la rue Royale, la Porte de Namur et l'avenue Louise.
- la voiture ouverte n° 31, construite en 1873 par le constructeur bruxellois "Ets Charles EVRAARD" pour la "Compagnie brésilienne" et mise en service sur la "Ligne circulaire".
- la voiture ixte, dénommée "California", de la Société générale de Chemin de fer économiques, construite en 1904, appelée dans la langue populaire "Le Tram chocolat".

Ces véhicules et environ 17 autres, parmi lesquels des trams à traction chevaline, des motrices électriques, des remorques ouvertes ou fermées, des trolleybus et des autobus, seront exposés du 14 avril (Samedi de Pâques) au 30 septembre 1979.

Objet : exposition d'anciennes voitures de transport en commun ayant circulé à Bruxelles ainsi que des véhicules d'autres sociétés.

Lieu : dépôt de tramways, avenue de Tervuren à Woluwe-Saint-Pierre

Dates : du 28 avril au 30 septembre 1979

Accès : samedis/dimanches et jours fériés de 14 h 00 à 20 h 00

Entrée : adultes : 20 F
enfants de moins de 12 ans : 10 F

Renseignements : tél. 513.67.42 extension : 3064

EXCURSIONS AVEC D'ANCIENNES VOITURES DU DEPOT DE WOLUWE-SAINT-PIERRE

Cette exposition se veut vivante, le matériel du musée comporte un certain nombre de voitures en état de marche qui assureront, aux dates ci-dessous, des excursions touristiques entre le dépôt de Woluwe où se déroule l'exposition et le terminus de Tervuren :

Départ : dépôt de tramways, avenue de Tervuren à Woluwe-Saint-Pierre

Dates : jeudi 24 mai, dimanche 3 juin, lundi 4 juin, samedi 21 juillet, dimanche 22 juillet et mercredi 15 août 1979

Solignos : les livraisons de roca pour Zeebrugge posent des problèmes de trafic

Les gigantesques travaux en cours aux installations portuaires de Zeebrugge impliquent la fourniture, répartie sur cinq ans, de plusieurs millions de tonnes (le chiffre est discuté) de matériaux bruts. Toutes les carrières du royaume y concourent, chacune suivant son importance, et parmi elles, bien entendu, celles du bassin de Solignos-Ecaussinnes.

La part dévolue aux carrières de Hainaut représente 500.000 tonnes en blocs pesant de 1.000 à 3.000 kilos. Les plus lourds sont expédiés par rail, les autres par la route. Ainsi sortent chaque jour des chantiers de l'entreprise 500 tonnes d'une part et 5 à 600 de l'autre, ce qui représente une moyenne de 20 wagons et de 25 à 30 camions à benne basculante.

Pour rentabiliser correctement ce réseau, dont le fonctionnement pour les circonstances a coûté quelque trois millions, la direction des carrières a demandé à la S.N.C.B. d'intensifier ses transports et de mettre à sa disposition un nouvel équipement de dix wagons par jour. La Société Nationale ayant décliné

la demande, patiemment l'organisation du réseau, l'entreprise s'est tournée vers les parlementaires de l'arrondissement pour qu'ils interviennent auprès du ministre des Communications.

On en est là et on attend impatientement la suite, car l'allègement du trafic routier mettrait fin par la même occasion au cauchemar du personnel des carrières et des habitants du quartier qui partagent avec les mastodontes une rue du Viaduc étroite, difficile et dangereuse, vu qu'elle longe un axe de carrières profond de trente mètres. Les pétitions adressées à l'administration communale n'ont rien apporté de positif et pour cause. Interdire aux véhicules de gros tonnage l'accès de la rue du Viaduc n'aurait pour seul effet que de détourner la circulation vers d'autres quartiers peuplés. Il est également exclu de pénaliser l'entreprise et de compromettre l'emploi en prenant des mesures draconiennes. Le Collège échevinal, dont le président est le député-bourgmestre René Jérôme, a promis de poursuivre la concertation avec les carrières et d'intervenir pour qu'elle obtienne satisfaction.

Cartes-vues GTF asbl série 54 ERRATA

54/1 La Louvière au lieu de Haine St Pierre / 79 unités et non 62
54/5 et 54/6 Nivelles

Carte des voies ferrées de Belgique annexe 3

Nous rappelons que le GTF asbl vient d'éditer une annexe 3 à cette carte contenant une mise à jour de l'annexe n° 2 (régime d'exploitation SNCB) et une traduction en néerlandais de la carte et de ses annexes. Cette annexe 3 est jointe directement aux envois que nous faisons depuis mai 1979. Les possesseurs de la carte, qui ne détiendraient pas cette annexe, peuvent l'obtenir gratuitement en s'adressant à notre membre Monsieur Ch. Van de Voorde

Lijsterbeslaan 14

NL-6241 AN BUNDE (Pays-Bas)

Vous voudrez bien joindre 3 timbres à 8 Francs Belges ou 3 coupons-réponse internationaux par annexe demandée pour frais de port et administratifs

GTF service - PhotosService de Monsieur Pol TORDEUR (voir Trans-Fer n°5 p. 41)

Ce membre met spontanément sa collection de photos à la disposition des amateurs. Celles-ci sont reproduites au format 9x13, papier blanc brillant.

- Série 2 :
- 2.01 22/12/65 Bruxelles Place Rogier - standard 10220+wagon
 - 2.02 8/5/63 Bruxelles av. du Boulevard croisement standard 10137 ligne H et 7097 ligne 10
 - 2.03 3/5/64 Boucle du Stade motrice N 10479 W
 - 2.04 2/12/62 voie de garage av. Houba, N 10455 W
 - 2.05 2/12/62 boucle du stade standard 10347+2 remorques W
 - 2.06 21/8/64 Bruxelles Nord 10138+remorque G plaque Humbeek
 - 2.07 24/4/63 Bruxelles av. du Bd. 10213 W plaque stade
 - 2.08 12/4/66 pl. Yser 10131+rem. G
 - 2.09 12/4/66 pertuis de la senne Eugies 10346
 - 2.10 13/4/66 Molenbeek rue Mommaerts Eugies 10372+2rem. D

- Série 3 :
- 3.01 31/10/62 ancienne gare Vandermeeren 2 essieux 9459
 - 3.02 24/8/65 idem + 10200 + 10138 en démolition
 - 3.03 21/9/66 rue Vandermeeren Eugies 10357 W + 2 rem.
 - 3.04 5/10/64 idem 10027 M avec 2 wagons
 - 3.05 2/1/63 Scheut 10217 "dépôt"
 - 3.06 28/12/65 av. Scheut 10137 croise N 10420 F
 - 3.07 août 63 Dilbeek Dépôt 2 essieux brun 9610
 - 3.08 Schepdaal 2 essieux 9725 jaune + wagon 59753 7/8/62
 - 3.09 Schepdaal même voiture en brun 30/8/64
 - 3.10 29/12/64 Etterbeek 10220 H travaux

- Série 4 :
- 4.01 25/6/64 rue de France 10130
 - 4.02 5/10/64 voie vicinale 1,435m - loco 44308 + wagon DB
 - 4.03 5/10/64 idem, rue Eloy : 44308 + N 10460 ligne R
 - 4.04 5/4/65 rues Eloy/Bara : 10293 recarossée + wagon SNCB
 - 4.05 5/10/64 rue Eloy train VT
 - 4.06 30/8/65 Gooik S9974 ligne L remorque s en panne
 - 4.07 30/8/65 Leerbeek 2 essieux 9723 brun
 - 4.08 10/9/66 Leerbeek ART 90
 - 4.09 10/4/64 Leerbeek divers
 - 4.10 Pepingen station 2 essieux 9717 et wagon 59769 30/8/65

Commande pour le 30/9/79 dernier délai par virement d'une somme de 180 FB par série au compte 001-0306694-56 de Pol Tordeur, avenue Royers, 146 à 9600 RENAIX et en confirmant la commande par carte postale à la même adresse. Délai de livraison : 3 mois. Toute correspondance relative à ce service doit être adressée à Monsieur P. Tordeur ; le GTF asbl n'assume aucune responsabilité.

Service de Monsieur Jacques Bazin (Trans-Fer n°6 p. 36)

Adresse de Monsieur Jacques Bazin : rue J.A.Chévrier 13,
Veneux-les-Sablons F-77250 Morêt-sur-Loing (France)

Joindre un coupon-réponse international.

Petite annonce

Pol Tordeur, avenue Royers 146 9600 Renaix cherche rails et matériel roulant écartement 32 mm, toutes marques, de préférence Hornby et Fleischmann.

Courrier des lecteurs

A propos de la locomotive à vapeur pour l'enregistrement de l'état des voies - Trans-Fer n° 7 (avril 1979 - P. 24)

Plusieurs lecteurs nous ont écrit afin de nous donner des précisions sur cet article : Messieurs R.H. de Bruxelles, R.B. de Bruxelles et J.C. de Tongeren. Nous les remercions et publions ci-après leurs informations complémentaires.

M. R.H. nous écrit :

J'ai très bien connu étant gamin, dans les années 1932 à + 1938, la cabine dont vous entretient votre correspondant. Elle était installée à l'avant de la HL 1021, type 10, qui appartenait à la remise de Bruxelles Nord, puis à celle de Schaerbeek à partir d'avril 1934.

A l'exception bien sûr de la présence de la cabine, la machine était parfaitement semblable aux autres machines du même type. Elle avait subi sa première transformation en mars 1929, et toutes les améliorations dont la présence est signalée sur la 1021 étaient, à l'époque considérée, appliquées aux 49 locomotives. La HL 1021 (ancienne 4521, future 10.021 au 1er janvier 1946) a appartenu à Bruxelles Nord puis à Schaerbeek de 1929 au début de 1940, époque à laquelle elle fut cédée à Stockem, où des besoins nouveaux nés de la mobilisation des forces armées nécessitaient une extension. Elle a terminé sa carrière à Kinkempois, où elle fut mise hors service en écritures le 14 septembre 1955. Victime des électrifications des lignes 36 et 161/162, elle n'a plus été prise en réparation. Mutée sur papier à Jemelle, elle sortit des effectifs en *décembre 1956*.

La HL n'était pas affectée à de seules missions de contrôle des voies. Elle assurait en usage courant les trains du service commercial de la série. Je la rencontrais fréquemment en tête de ces trains, et tout porte à croire que de nombreux enregistrements ont été réalisés dans ces conditions d'utilisation régulière. La cabine suivait la machine à Salzinnes à l'occasion des réparations en Atelier Central, à l'époque tous les 90.000 km environ. Il est vraisemblable qu'elle a été déposée au plus tard à la cession à Stockem.

M. R.H. et R.B. ajoutent : "la locomotive 10.021 a été construite par La Franco-Belge de La Croyère en 1912 (N° de constructeur : 1966).

Elle fut mise en service le 28.8.1912 sous le n° 4521 (1er dépôt : Verviers). Hors effectif sous le n° 10021 le 14.9.1955, elle fut envoyée à Salzinnes en même temps que la 10.014 le 25 avril 1957. Elle fut l'une des dix type 10 à être ferrillée par l'industrie privée (Verlodt-Bockstaël - Gent).

M. J. C. précise quelques renseignements sur des loco. Diesels :
5176 : accidentée à Kermt, sortie d'inventaire le 28/12/78 et envoyée à Salzinnes en avril 1979.

5001 : ne se trouve plus à Latour. A Salzinnes depuis le mois de février 1979. A l'aide de la 5001 et de la 5176, on reconstruirait une 5101.

Trans-Fer est une publication périodique du GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1 (Belgique). Trans-Fer est envoyé gratuitement à tous les membres du GTFasbl.

*

Sauf mention contraire, les articles publiés dans ce numéro peuvent être reproduits librement à condition de citer la source et d'adresser un exemplaire de la publication à notre Association. Il y a cependant lieu de noter que la reproduction d'articles que nous empruntons à d'autres publications reste soumise à l'accord de celles-ci.

*

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.

*

Les activités du GTF asbl sont variées : voyages ferroviaires, organisation de visites ferroviaires, séances de cinéma, nombreuses publications relatives au monde du rail (à titre d'exemple, Trans-Fer, Les Tramways au Pays de Liège, séries de cartes-vues ferroviaires, de diapositives, carte, aide-mémoire...), distribution d'articles ferroviaires... De nombreuses publications sont prévues. La liste de nos articles vous est transmise sur simple demande (accompagnée d'un timbre à 8FB ou d'un coupon-réponse international) à notre adresse : GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1 (Belgique).

Si vous désirez devenir membre de notre association, il suffit de nous demander une formule d'adhésion, à l'adresse précitée, en joignant un timbre à 8FB ou un coupon-réponse international pour la réponse. La cotisation est minime : 60FB en 1979, et vous donne droit à Trans-Fer et à des conditions préférentielles lors de votre éventuelle participation à nos activités.

*

Service financier

Nos services sont gérés par des personnes bénévoles, qui se sont réparti le travail. Veuillez bien utiliser l'adresse et le compte financier indiqué à côté du service que vous souhaitez contacter, que ce soit pour la participation à nos voyages ou pour la commande d'un de nos articles. Si vous utilisez un numéro financier inexact ou une adresse erronée, vous nous compliquez le travail et vous risquez d'attendre plus longtemps la réponse que vous souhaitez.

POUR NOS MEMBRES ETRANGERS : les paiements en provenance de l'étranger doivent exclusivement nous parvenir, quelle que soit l'activité -soit au moyen d'un Eurochèque garanti ou d'un virement postal international à l'ordre de GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1 (Belgique) -soit par versement au CCF Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, 4000 LIEGE.

Ces procédures permettent d'éviter de lourdes taxes à l'arrivée, que nous serions contraints de vous répercuter... Merci.

*

Toutes nos publications sont en vente à Bruxelles chez SCIENTIFIC, Rue des Chartreux, 11A, 1000 Bruxelles (à côté de la Bourse). Vous évitez, dans ce cas, les frais d'envoi et le risque de détérioration au cours de celui-ci, malgré les précautions que nous prenons pour expédier vos commandes.

Répartition des locomotives électriques (série 15 à 29), diesel (série 50 à 92), autorails (série 40 à 49) et rames automotrices (type 50 à 75, Sabena, Poste et Benelux) au 15-04-79.

Verdeling der elektrische locomotieven (reeks 15 tot 29), diesel (reeks 50 tot 92), motorwagens (reeks 40 tot 49) en treinstellen (type 50 tot 75, Sabena, Post en Benelux) vanaf 15-04-79.

Afkortingen - Abréviations

FNFM	: Antwerpen Dam	FVY	: Gouvy
FSR	: Schaarbeek	GMN	: Montzen
LNC	: Monceau	NK	: Kinkempois
FLS	: Aalst	ATH	: Ath
FDR	: Dendermonde	GT	: Haine-St-Pierre
FKR	: Merelbeke	FGH	: Saint-Ghislain
FSN	: Sint-Niklaas	FTY	: Tournai
LK	: Kortrijk	MBX	: Bertrix
FWDN	: Oudenaarde	LJ	: Jemelle
FSD	: Oostende	MUT	: Latour
FLV	: Leuven	FEO	: Ronet
FRST	: Aarschot	MKM	: Stockem
FHS	: Hasselt	NS	: Nederlandse Spoorwegen
FAZ	: Salzinnes		: ch. de fer néerlandais

Locomotives hors service - Locomotieven buiten dienst

228.526	1958	2916	1974
201.004	1960	8102	1974 démolition-afbraak FAZ
101.002	1967	152	1975
101.014	1967	656	1975
101.001	1968	007	1975
101.018	1968	5154	1978 démolition-afbraak FAZ
101.019	1968	5176	1978 démolition-afbraak FAZ
260.019	1968	8102	1978 démolition-afbraak FAZ
212.108	1968	5193	
205.016	1969	6084	
201.034	1969		
212.159	1970	5001	: Retirées du service
8101	1972	6601	: "
2915	1972	6602	: "
8103	1973	6603	: "
008	1973	7101	: "
2917	1973		: "
7210	1973	7105	: Buiten dienst gesteld
012	1974		
021	1974		

Réserve - Voorbehoud

4329	4330	4403	4903	4615	4617	4618	4619	4901
5163	5311	5318	5525	5912	6068	6091	7204	7208
7213	7215	7373	7374	8306	8425	8454	8468	8510
8513	8525							



II.

Série Reeks	15	16	18	20	22	23	25	25.5		
atelier ou abri werkplaats of schuilplaats	FBM	FBM	NK	FEO	FBM	FBM	FEO	FBM	FBM	
	1501 ↓ 1505	1601 ↓ 1608	1801 ↓ 1806	2001 ↓ 2025	2201 ↓ 2250	2369 ↓ 2383	2301 ↓ 2368	2501 ↓ 2514	2551 ↓ 2558	
50	51							52		
NK	FSR	LK	FDR	FTY	LNC	FHS	MBX	MUT		
5001 H.S. B.D.	5163	5109 5111 5118 5119 5124 5128 5132 5133 5134 5136 5137 5139 5140 5142 5145	5151 5153 5165 5166 5173 5174 5177 5178 5186 5191	5102 5104 5112 5114 5122 5125 5141 5144 5147	5106 5107 5110 5113 5115 5123 5126 5129 5130 5143	5103 5105 5108 5116 5117 5120 5121 5127 5131 5135 5138 5146 5148 5149 5150	5152 5170 5175 5180 5154 ↓ 5162 5164 5167 5168 5169 5171 5172 5179 5181 ↓ 5185 5187 5188	5189 5190 5192	5209 5211 5212	5204 5206
59	60 et/en 61							62 et/en		
GT	FKR	FHS	NK	FGH	FEO	LNC	FKR	FSN		
5902 5905 5907 5908 5911 → FKR 5912 5917 5920 5921 5922 5923 5927 5929 5931 5935	5948 6007 6008 6009 6013 ↓ 6017 6019 6020 6039 6055 6057 6059 6061 6064 6067	6070 6075 6076 6078 6079 6082 6086 6101 6102 6103 ↓ 6115 6091	6010 6011 6012 6027 6030 6041 6045 6047 6050 6065 6081 6085	6004 6005 6029 6035 6041 6045 6047 6050 6065	6001 6042 6044 6046 6048 6049 6052 6053 6054 6058 6060 6062 6068 6036 6037 6040	6021 6033 6043 6051 6063 6066 6069 6071 6072 6080 6083 6087 6088 6089 6090	6018 6023	6202 6205 6220 6222 6223 6228 6228 6256 6265 6333 6392 6393 6397	6211 6211 6222 6233 628	

26		28		29							
FEO		FBM		FEO		NK		FSK			
2601 ↓ 2635		2801 ↓ 2803		2903 ↓ 2908		2910 ↓ 2913		2909		2920	
53				54		55				59	
LJ	FEO	MUT	MBX	FEO	NK	FVY	GMN	LJ	FNDM		FKR
5207	5201 5202 5203 5205 5208 5210 5213	5301 ↓ 5316 5318 5319	5317	5401 ↓ 5408	5501 5507 5512 5517 5519 5521 ↓ 5526 5528 5529 5533 5535 5538	5510 5518 5527 5530 5539	5502 ↓ 5505 5509 5513 5515 5520 5531 5532 5534 5537 5541	5506 5508 5511 5514 5536 5540 5542	5901 5909 5910 5913 5914 5916 5919	5949 5950 5952 5954 5955	5903 5906 5915 5918 5928 5930 5932 5933 5936 5939 5940 5943 5944 5946 5947 5951 5953
62 et/en 63											
FLS		FDR	FLV	FRST		ATH		FTY	GT	LK	
6201	6295	6206	6271	6240	6330	6239	6273	6241	6225	6207	6290
6203	6301	6214	6289	6245		6242	6277	6243	6305	6211	6292
6204	6391	6216	6316	6246		6248		6300	6308	6217	6294
6209		6235	6323	6251		6249		6302	6314	6218	6296
6212		6237	6324	6253		6250		6304	6317	6224	6298
6213		6244	6329	6255		6252		6307	6320	6226	6303
6215		6247	6331	6260		6254		6310	6321	6231	6306
6227		6284	6332	6261		6257		6312	6326	6234	6309
6229		6293		6264		6258		6313	6327	6275	6311
6230		6299		6267		6262		6315		6276	6318
6232		6328		6268		6263				6278	6319
6233				6274		6266				6282	6322
6236				6279		6269				6286	6325
6280				6281		6270				6287	
6291				6283		6272				6288	

IV.

64	65	66	70	71	71	72					
FHS	FHS	FHS	FNDM	FKR	FNDM	FKR	LNC		NK	FHS	GT
6401 ↓ 6406	6501 ↓ 6506	6601 ↓ 6603 H.S. B.D.	7001 ↓ 7006	7101 ↓ 7105 H.S. B.D.	7201 ↓ 7209 7211 ↓ 7215	7357 7358 ↓ 7363 7367 ↓ 7370 7376 ↓ 7380	7301 ↓ 7316 7318 ↓ 7326 7329 7330 7335 7336 7354 ↓ 7357	7364 ↓ 7366 7371 ↓ 7375	7338 ↓ 7353 7382 ↓ 7390	7391 ↓ 7395	7317 7327 7328 7331 ↓ 7334

84									85	91
----	--	--	--	--	--	--	--	--	----	----

LK	FHS	FLV	GMN	GT	FEO	MKM	FNDM	FSD	FNDM	FSR	FKR
8431 8435 8439 8440 8441 8443 8444 8452 8454	8422 8428 8434 8450 8456 8458 8459 8460 8467	8451 8453 8455 8457	8404 ↓ 8409 8411 8412 8414 8423 8424 8442	8410 8416 8417 8437 8438 8445 ↓ 8449	8401 8402 8419 8420 8421 8425	8403 8413 8415 8418 8427	8461 8463 ↓ 8466 8468 8470	8426 8429 8430 8432 8433 8436	8501 ↓ 8525 8527 8534	9119 9121	9129 9136 9139 9150 9152 9160

40	43							44	45	46
----	----	--	--	--	--	--	--	----	----	----

LK	LK	MBX			FVY	MKM	FKR	GT	ATH	
4001 ↓ 4007	4302 4305 ↓ 4309 4311 4313	4317 4318 4320 4321 4323 4325	4326 4328 4333	4301 4303 4304 4310 4312 4314	4315 4316 4319 4322 4324 4327	4329 4330 4334 4335 4336	4331 4332	4401 ↓ 4410	4501 ↓ 4510	4601 ↓ 4610 4615

74		80			81		82				83
FNDM	FSR	FKF	NK	FNDM	FVY	NK	FHS	FSD	LNC		
7401 ↓ 7410	8001 ↓ 8003 ↓ 8015 8022 ↓ 8024 ↓ 8028 8030 8043 8046 8047 8049 ↓ 8052	8054 ↓ 8063 ↓ 8065 ↓ 8069 8021 8023 8029 8031 ↓ 8042 8044 8045 8048 8053	8102 F.S. B.D.	8232 8236 8241 8246 8247 8256 ↓ 8275	8203 8220 8235 8248 8255	8205 8213 8215 8216 8222 ↓ 8226 8234 8237 ↓ 8240 8245 8251 ↓ 8254	8214 8217 8218 8219 8221 8227 ↓ 8231	8201 8202 8204 8206 ↓ 8211 8233 8242 8243 8244 8249 8250	8301 ↓ 8325		
91				92							
FGH	FEO	MKM	LK	MGR	FEO	LNC	FKR	FNDM	FFO	FHS	FMS
9111 ↓ 9115 9117 9118 9120 9122 9124 9126 9128 9130 ↓ 9133 9140 9144	9116 9138 9141 9142 9143 9145 9146 9147 9149 9150 9154 ↓ 9158	9123 9125 9127 9134 9135 9137 9148 9153 9159	9101 ↓ 9110	9206 9210 9211 9215	9207 9213 9217 9224	9214 9216	9201 9209 9218 9225	9204 9212 9219	9202 9208 9220 9221	9205 9222	9203 9223
46		49									
GT	GMN	FNDM									
4611 ↓ 4614 4616 ↓ 4620	4901 4906 4911	4903									

VI.

Types Typen	50	54	55	56	62	63-65	66	70
atelier ou abri werkplaats of schuilplaats	FSR 010 011 013 ↓ 020 022 ↓ 049	NK 051 ↓ 129	NK 502 ↓ 525 527 ↓ 539	NK 129 ↓ 150	FSD 151 153 ↓ 210	MKM 211 ↓ 270	FSD 601 ↓ 640	FSD 641 ↓ 655 657 664
70-73-74 th	75	Sabena	Poste	Benelux				
FSR 665 ↓ 730	FSR 801 ↓ 839	FSR 851 ↓ 856	FSR 951 ↓ 958	FSR 901 ↓ 904	NS 1201 ↓ 1208			

compilation : Dikkenet 747.

mise en pages : M.Mme. Van de Voorde
réalisation



A.S.B.L.

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

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

COMMUNIQUE DE PRESSE

Le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'est réuni, le vendredi 29 juin 1979, sous la présidence du chevalier J. de SPOT, premier vice-président.

Il a approuvé une série de travaux importants, notamment : l'électrification de la ligne 112, entre Marchienne-au-Pont et la bifurcation St-Vaast, et ses antennes ainsi que la révision des lignes de contact à Monceau; la construction d'un ouvrage d'art sur la ligne Charleroi - Bruxelles, livrant passage à la route de liaison entre l'autoroute A 202 à Braine-l'Alleud et Dphain; le renouvellement d'un tablier du passage inférieur sis au km 86.365 de la ligne Liège - Bruxelles, au-dessus de la rue du Pont, à Verhe-le-Haut-Clocher; la construction d'un pont-rails sur la Sambre et le prolongement d'un pont-tube pour une voie de raccordement industrielle ainsi que la construction d'un mur de soutènement à Charleroi (Montignies-sur-Sambre), sur la ligne vers Namur; le remplacement à La Louvière, du passage supérieur dit "Pont des Soupirs" sur la ligne vers Manège; l'établissement de la signalisation lumineuse sur la ligne Mons - Obourg; la pose d'un câble téléphonique sur le tronçon Angleur - Rivage; le remplacement par des tabliers en béton d'une voûte en maçonnerie d'un passage inférieur situé au km 51.400 de la ligne Liège - Bruxelles, à Tirlemont (Hakendover); l'électrification de trois faisceaux de voies en gare d'Ostende; l'aménagement des voies de la gare de Louvain, en vue de l'électrification de la ligne vers Hasselt; le déplacement de la cour aux marchandises et des voies attenantes à Zottegem; l'établissement d'un faisceau de voies en vue de la construction d'un nouvel atelier des wagons à la gare de Merelbeke formation et le déplacement du sentier "Nonnenwegel"; la réfection de toitures et de lanterneaux à l'atelier central de Louvain; des travaux aux installations d'éclairage extérieur dans les voies des gares de Monceau formation et de Gand St-Pierre; l'installation de groupes électrogènes fixes et mobiles pour l'alimentation d'installations électriques de gares et de trains de travaux.

Dans le cadre de l'exécution du programme d'amélioration de la sécurité du trafic aux croisements de la route et du rail; il a approuvé également la construction d'un couloir sous voies pour voyageurs et piétons à Jabbeke, en vue de la suppression du passage à niveau n° 81 sur la ligne Ostende - Bruxelles.

Vu le niveau insuffisant des fournitures actuelles de gas-oil pour la traction diesel et la nécessité de faire des économies de produits énergétiques, le Conseil a décidé de procéder à la réduction de la composition des trains de voyageurs à partir du 1er juillet prochain.

Il a invité, en outre, le Comité Permanent à entreprendre d'urgence une démarche auprès des autorités gouvernementales pour attirer leur attention sur la gravité de cette situation, qui nécessiterait s'il n'y était pas remédié, des mesures susceptibles de créer de sérieuses perturbations dans le trafic ferroviaire.

dernier voyage de la saison

Le GTF asbl en autorail spécial dans le
Brabant Wallon et en Hainaut - samedi 8/9/79

Nous avons le plaisir de vous inviter à participer au dernier voyage de la saison, que nous organisons le samedi 8 septembre 1979. Nous aurons l'occasion de parcourir certaines lignes très intéressantes nous permettant de découvrir des coins originaux du Brabant Wallon et du Hainaut. Les amateurs ferroviaires noteront le caractère exceptionnel de certaines lignes empruntées, dont certaines sont fermées ou hors-service pour les besoins de la SNCB : elles seront réouvertes spécialement pour le GTF asbl.

Programme : rendez-vous à Charleroi (Sud) à 9h15

	Parcours en autorail spécial des lignes suivantes
	140 Charleroi - Court-St-Etienne
Nombreux	141*Court-St-Etienne-Genappe-Baulers
arrêts-	141*Baulers-Nivelles (Nord)-Baulers
photos	124 Baulers - Braine-l'Alleud
prévus	115*Braine-l'Alleud - Sart - Clabecq
	106 Clabecq - Ecaussinnes-Carières
	117 Ecaussinnes - Manage.

(*)=parcours comportant des sections de lignes fermées au trafic voyageurs ou hors-service. .

arrivée à Manage, terme de l'excursion à 18h20 avec correspondances assurées vers Bruxelles et Charleroi - Liège.

Dîner : nous avons prévu comme toujours un arrêt de 2 heures pour permettre à chacun de se restaurer selon ses goûts et ses possibilités. Nous proposons néanmoins, pour ceux qui le souhaitent, un dîner collectif pour 250 FB, comportant potage, plat principal et dessert, service et TVA compris, boissons non comprises.

Déplacement vers Charleroi (Sud) : dans la mesure où le nombre de personnes nécessaires est atteint, nous organisons un déplacement en groupe par train régulier (places réservées) au départ de Bruxelles vers Charleroi et au départ de Manage vers Bruxelles, et au départ de Liège Guil. vers Charleroi et retour de Manage à Liège. De Bruxelles, le prix sera de 120FB, de Liège, de 210FB.

B.-

Prix : comprenant parcours en autorail spécial de Charleroi à Manage, la TVA et les frais d'organisation.

REMARQUE : nous tentons de maintenir nos prix les plus bas possible. Malheureusement, dans le cas de ce voyage, les prix sont plus élevés que d'habitude ; il y a trois raisons à cela :

- hausse constante des coûts en général et des tarifs SNCB en particulier.
- le parcours est réellement exceptionnel (lignes ferrées spécialement ouvertes pour nous entre autres) et ne peut être organisé que moyennant des frais divers élevés et des prestations spéciales que vous découvrirez.
- couverture du risque financier pris par le GTF asbl (voir éditorial du présent Trans-Fer)

Adulte membre, épouse, parent ou enfant vivant sous le même toit	700FB
Adulte non membre	750FB
Enfant moins de 12 ans	350FB
Enfant moins de 7 ans	: gratuit

Les enfants ne disposent pas d'une place personnelle dans l'autorail. Leur participation est limitée à ceux qui accompagnent leurs propres parents, sous leur responsabilité.

OFFRE SPECIALE

Nos membres qui nous ont fait confiance et qui ont participé aux deux premiers voyages de notre saison 1979 (à Bruxelles le 14/4/79 et à Beloeil en train vapeur le 26/5/79) bénéficieront de conditions spéciales :

- Conditions :-être membre du GTF asbl en 1979
- joindre à votre bulletin d'inscription le billet carton spécial oblitéré du voyage du 14/4/79 et du 26/5/79 (nous vous avons conseillé de les garder)
 - vous inscrire avant le 20 AOÛT

Offre : nous vous offrons le voyage au prix de 550 FB (soit avec 20 % de ristourne) à ces trois conditions. Vos deux billets du 14/4 et 26/5 vous seront restitués dans l'enveloppe contenant la circulaire de confirmation.

Inscriptions: le plus tôt possible et en tous cas avant le 25 août 1979 en renvoyant le bulletin ci-contre dûment rempli et accompagné d'une lettre timbrée à 8FB pour envoi des billets et de la circulaire de confirmation à GTF asbl, c/o Monsieur Francis Beckers, rue de la Douix, 15 4050 Esneux, et en versant simultanément la somme correspondante au compte 001-0534742-57 de GTF asbl-Voyages à 4000 LIEGE, ou en joignant un chèque bancaire garanti. La procédure applicable pour nos membres étrangers se trouve sur le bulletin d'inscription.

Nous espérons vous rencontrer nombreux à cette excursion exceptionnelle, par les démarches innombrables et les travaux préparatoires que nous avons dû consentir pour l'organisation et la satisfaction de nos membres. Les lignes ferroviaires empruntées et la région parcourue valent vraiment le déplacement.

GTF asbl

		date rentrée	paiement	repas	n° inscr.

cases réservées aux indications de service GTF - ne pas remplir

Bulletin d'inscription

VOYAGE Brabant Wallon - 08-09-79

Bulletin à renvoyer avant le 25 août 1979 à l'adresse suivante : GTF asbl c/o Monsieur Francis Beckers
Rue de la Douix 15 B-4050 ESNEUX
Ce bulletin doit être accompagné d'une enveloppe timbrée à 8 FB et portant l'indication de vos nom et adresse (ou un coupon-réponse international).

* Je soussigné _____ (nom, prénom)
Rue _____ N° _____ N° bte _____
N° postal _____ localité _____ pays _____
Membre GTF n° _____

* inscrits pour le voyage du 08 septembre 1979

inscrire
le
nombre →

	Adulte membre ou assimilé à 700FB	_____
	Adulte non membre à 750FB	_____
	Enfant - de 12 ans à 350FB	_____
	Enfant - de 7 ans (gratuit)	_____
	Membre ayant participé aux voyages du 14/4/79 et 26/5/79 à 550FB et joignant les 2 billets oblitérés	_____
	Repas à 250FB	_____
	Supplément Liège-Charleroi (aller) et Manage-Liège (retour) à 210FB	_____
	Supplément Bruxelles N-Charleroi (aller) et Manage-Bruxelles N à 120FB	_____
	TOTAL	_____

biffer inutile {
- Je verse cette somme au compte 001-0534742-57 de GTFasbl, Voyages 4000 LIEGE
- Je joins un chèque bancaire garanti
- Je verse DE L'ETRANGER au CCF 000-0896641-70 de GTFasbl, 4000 LIEGE

* Je déclare avoir pris connaissance des conditions de participation et y adhérer entièrement.

A _____ le _____

(signature - représentant légal pour mineurs d'âge)



Bibliographie

Offres spéciales de l'AMUTRA

L'AMUTRA vous propose les ouvrages suivants avec une forte réduction sur les prix normaux :

* Les Plus Belles Locomotives en modèles réduits

prix normal : 570 FB + 50 FB (envoi)

Prix pour les membres du GTF asbl : 455FB + 50 FB (envoi)=505FB

* Les Tramways en Suisse et en Autriche

plaquette 17x24 cm, 22 pages, 5 photos, faisant le tour des grandes villes suisses et autrichiennes qui ont eu la sagesse de conserver leurs tramways. Cet ouvrage donne une description, avec plan, des réseaux de Zürich, Bâle, Berne, Neuchâtel, Genève, Innsbrück, Graz, Linz, Gmünden, Baden et Vienne. On trouve, pour tous ces réseaux, l'état et les caractéristiques du matériel en service, des notes statistiques et historiques et les tarifs.

prix normal : 110FB+10FB (envoi). Prix pour membres GTF : 94FB

* L'aventure des Chemins de Fer (1832-1914) +10FB(envoi)=104FB

volume de 208 pages 30x24cm, texte de Jean des Cars. Reliure pleine toile sous jaquette 2 couleurs pelliculée. Ce document évoque par des documents photographiques inédits et d'époque la naissance et le développement des chemins de fer de 1832 à 1914.

prix normal : 1275FB + 50FB (envoi)

Prix pour les membres du GTF asbl : 995FB + 50 FB (envoi)= 1045FB

Les commandes sont reçues pour chacun de ces 3 ouvrages par versement préalable de la somme correspondante au compte 068-0528040-96 de AMUTRA, 1000 Bruxelles, en indiquant le motif de versement et votre qualité de membre du GTF asbl.

NE PAS COMMANDER ces ouvrages au GTF asbl, qui n'en assure pas la distribution. Tous renseignements complémentaires peuvent être obtenus à AMUTRA, Avenue d'Itterbeek, 231 1070 Bruxelles.

Cartes-vues série 51 - GTF asbl.

Il nous reste une cinquantaine de séries de cartes-vues 51 (8 cartes en noir et blanc donnant un aperçu des trains et trams belges de 1930 à nos jours) : c'est la première édition de cartes-vues de notre Association.

Hâtez-vous de les commander : elles ne seront pas réimprimées. Commande par versement préalable de 65 FB (envoi et TVA inclus) au compte 240-0380489-59 de GTF asbl, Editions, 4000 LIEGE en précisant en communication : "cartes-vues série 51".