
EN LIGNES



REVUE TRIMESTRIELLE EDITEE PAR L'ASBL

*Patrimoine
Ferroviaire
Touristique*

N° 23 - septembre 1995

VALEUR : 180 FB

Bureau de dépôt : 1180 Bruxelles 18

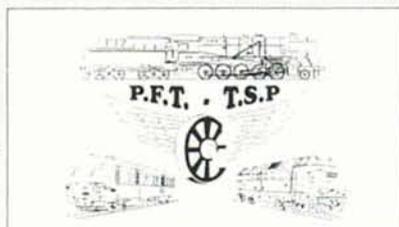
Editeur responsable : KOOB J-P, Square Vergote 6, 1200 Bruxelles



EN LIGNES

Revue trimestrielle éditée par l'ASBL

PFT PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE



ADRESSE PFT-asbl
Avenue des Eglantines, 15
B-1150 Bruxelles
02/770.51.82

NUMERO DE TVA
BE 435.339.562

ABONNEMENT

Pour recevoir "EN LIGNES" tous les 3 mois, il suffit de se faire membre du PFT en versant une cotisation annuelle de 600FB (pour l'étranger 700 FB) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant en communication : "membre 1995"

MODALITES DE PAIEMENT

- * si vous habitez la Belgique, il suffit de verser la somme requise sur le compte bancaire 001-1201789-35 de PFT-Bruxelles.
- * si vous habitez l'étranger
 - et possédez un compte courant postal, vous virez la somme, libellée en francs belges, sur le compte postal du PFT Bruxelles 000-1318999-90.
 - et ne possédez pas de compte courant postal, vous nous adressez soit un Euro-chèque barré, libellé en francs belges au nom du PFT-Bruxelles, soit un mandat postal international, libellé en francs belges.

CHANGEMENT D'ADRESSE

Il suffit simplement de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

COURRIER

Pour toute correspondance, veuillez joindre une enveloppe timbrée self-adressée.

EN LIGNES

Les articles publiés n'engagent que la seule responsabilité de leurs auteurs. Aucun article ne peut être reproduit sans accord écrit du PFT.

RESTAURATION DU MATÉRIEL

Les personnes désirant participer bénévolement à la restauration de notre matériel peuvent nous joindre par téléphone ou par écrit.

DEPOT LEGAL - A la parution

Le mot du Président

ET VIVE LA VAPEUR !

Comme on pouvait s'y attendre, nos trains remorqués par la 26.101 ont connu un succès de foule indéniable. Plus de 800 voyageurs ont été transportés lors des "tours" de Bruxelles le 24 juin et environ 700 entre Ciney et Spontin le 6 août. C'est donc bien dame vapeur qui attire le public...

A l'heure où sont écrites ces quelques lignes, le voyage sur l'Athus-Meuse n'aura pas encore été réalisé; malheureusement, la clôture des inscriptions laisse apparaître que le "piratage" sera légion. Faudra-t-il en revenir aux méthodes barbares de panneautage et camoufflage? Les habitués des voyages photos du PFT savent pourtant bien que les endroits sélectionnés sont les meilleurs, et que tout est mis en oeuvre pour une réalisation optimale des clichés. Alors, n'hésitez pas à nous encourager en empruntant nos trains plutôt qu'en encombrant les routes en les suivant en voiture...

La mise en circulation de notre 26.101 ne doit pas faire oublier les progrès réalisés sur les autres engins : la 6106, après plusieurs mois de travaux, est de nouveau opérationnelle; elle secondera efficacement la 6077 puisque la 5927 a rendu l'âme, essoufflée par des bogies usés... Le 4333 devrait également réapparaître cette saison encore, nous offrant enfin un engin d'une capacité moyenne.

Côté publications, la brochure sur les 1600CFL est sortie de presse, pendant que le calendrier 1996, édité en collaboration avec Ediblanchart, y entre. Le premier tome de l'histoire de la signalisation belge sera disponible pour la fin de l'année; on s'active également, avec l'AFCC à la mise en route d'un ouvrage sur les vicinaux hennuyers.

Qui a dit que le PFT se reposait sur ses lauriers?

Bonne lecture!

NOUVEAUTES

Photo-thème n°14

Série indissociable de 10 photos couleurs au format 10x15 consacré à la section Zottegem-Oudenaarde de la ligne 89, avant son électrification.

- 14-1 : 5128 verte + 51 verte + 51 verte + voitures type M2, à Roborst
- 14-2 : 4002 devant la gare de Sint-Denijs-Boekel-Nederzwalm
- 14-3 : 6285 verte + voitures K, à Munkzwalm
- 14-4 : 5147 verte + voitures K + signal mécanique, St-Denijs-Boekel-Nederzwalm
- 14-5 : 4313 près de Welden
- 14-6 : 5111 verte + voitures K près de Welden
- 14-7 : 4326 + 4333 près de Welden
- 14-8 : 6015 verte + voitures K près de Sint-Denijs-Boekel-Nederzwalm
- 14-9 : 5142 en livrée prototype jaune au lac d'Oudenaarde
- 14-10 : 6291 verte + voitures M1 près de Welden

Prix : 400 FB (non membre 450 FB), communication : Photo-thème 14

CALENDRIER PFT-BLANCHART 1996

L'édition 1995 du calendrier Blanchart a connu un relatif succès; quelques modifications aux formalités de vente devraient permettre de réaliser une édition 1996 impeccable à tous points de vue.

Les photos - 4 en couleurs et 8 en noir et blanc - sont déjà sélectionnées et les textes sont en cours de rédaction.

Il devrait être prêt vers la fin du mois d'octobre.

Le prix de vente sera abaissé à 350F s'il est commandé directement auprès du PFT ou de Blanchart Editions; il sera inchangé s'il est réservé auprès d'autres associations ou commerçants.

Plus de détails lors d'un En Lignes spécial ou dans le numéro 24.

Photos de couverture

Première page PHOTO 23-22 Si tout va bien, la 6106 du PFT devrait avoir repris le service le 19 août. En mars 1984, elle assurait le train omnibus 9766 St. Niklaas-Leuven, ici en passage près de Blaasveld. Photo : Pierre HERBIET.

Dernière page PHOTO 23-17 La grande vedette de cet été est sans conteste la 1602, grâce à laquelle il est désormais possible de voir l'EC34 "Memling" uniformément dans les couleurs portant son nom. Bruxelles-Nord, 23-7-1995. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

EN LIGNES 23

SEPTEMBRE 1995

SOMMAIRE

Le mot du Président.....	2
L'été de la 26.101.....	4
Regard sur la ligne 60.....	6
Les derniers "Gros nez" américains.....	10
Actualité étrangère.....	14
Actualité SNCB.....	
- Matériel roulant.....	18
- Infrastructure.....	27
- Divers.....	28
- Nouvelle répartition des engins diesel.....	30
- L'actualité en images.....	32
- Un tram parisien en Belgique.....	38
- Graphique : locomotive série 16.....	39
- Radiation.....	40
- Le point sur les travaux TGV.....	46
PFT-Boutique.....	51

REALISATION

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Baudouin DIEU.

REDACTEUR EN CHEF

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

REDACTION

Baudouin DIEU, Philippe DIEU, Pierre HERBIET, Serge MARTIN, Jean-Luc VANDERHAEGEN, Alain DEFECHEREUX, Eric VAN HOECK, Christian DOSOGNE.

REMERCIEMENTS

Clément SCHOLL, Pierre BERCHEM, Christian VANHECK, Philippe GOUSSET, Stefan DENAYRE, Marc RIGUELLE, Philippe STERCK, Julien Mulpas, Marcel VILAIN, Bernard SCORIEL, Tanguy BADIE, Georges BADIE, J. DEBACKERE, Stefan Marchal, Daniel MOENS, Eddy GOENS, Guy SMETZ.

"EN LIGNES" est également accessible sous forme de fichier informatique au 010/65.00.55 (14.4K 8N1) serveur télématique "RAIL" de 20h00 à 00h00 ou par courrier électronique : envoyer un "netmail" à Philippe MATHYUS 2:293/2001.10.

AGENDA PFT

Dimanche 24 septembre : festival vapeur de Mariembourg; parcours d'approche avec la 26.101;

Dimanche 22 octobre : débroussaillage ligne 128;

Dimanche 19 novembre : débroussaillage ligne 128;

Dimanche 17 décembre : débroussaillage ligne 128.

Les abonnés reçoivent les renseignements concernant les voyages dans un "En Lignes" spécial. Un répondeur est à votre disposition au 02/770.51.82 et un fax au 065/66.45.41.

Avant toute séance de débroussaillage, il y a lieu de prendre contact avec B. Dieu au 065/78.29.22, qui précisera l'endroit du rendez-vous.

Les personnes désirant participer bénévolement à la restauration de notre matériel peuvent nous joindre par téléphone ou par écrit.

PETITES ANNONCES

❑ **CHERCHE** : diapos et films vidéos d'automotrices électriques de la série 010 à 044. Marc BAECK, Kapelstraat, 156, 9140 TEMSE.

❑ **A VENDRE** : "Op de Rails" de 1972 à 1983 : 34 képis ferroviaires de réseaux étrangers, 4 lampes ferroviaires au pétrole; "Rail et Traction" (ARBAC) N° 6, 7, 8, 14, 18 et 52 à 136. J.-C. GODTBIL, Golfweg 13, 9000 GENT, ☎ 09/221.05.26.

❑ **CHERCHE** : photos du passage à niveau des Hauchies, route Philippeville à Marcinelle et du passage et de sa passerelle, au Faubourg Ste Thérèse, rue de Marchienne à Marcinelle. A. FRANCCART, 116 rue du Vieux Moulin, 6001 MARCINELLE.

❑ **CHERCHE** : indicateur officiel SNCB 1956-1957. Guy REMY, rue du Patronage 1, 4720 KELMIS.

❑ **CHERCHE** : - photographies d'une Kriegslokomotiv BR 50 de la DRG; - les noms et renseignements concernant les deux chefs de gare allemands en service à Ath de 1940 à 1944. A. NEVE, 49 Watterman, 7860 LESSINES, ☎ 068/33.65.28

❑ **CHERCHE** : cartes postales, photos, plans et articles concernant les gares de Scherpenheuvel (Montaigu) et Zichem, et de la ligne 30 Scherpenheuvel-Zichem. Luk GIBENS, Bremsboslei 47, 2180 EKEREN.

NOUVEAU !!

EN LIGNES hors série n°2

LES LOCOMOTIVES SERIE 1600 CFL

Après 40 ans de bons et loyaux services, les quatre locomotives diesel de la série 1600 des CFL ont vécu...

Peu de séries d'engins peuvent se vanter d'avoir attiré autant d'amateurs venus de toute l'Europe. Aussi, le PFT a décidé de leur consacrer un EN LIGNES hors série, retraçant leur carrière. Présenté au format A4, il est divisé en quatre parties : leur origine, l'origine des "gros nez" en Europe, les caractéristiques techniques et l'utilisation. Il comprend de nombreux schémas et plans, une iconographie inédite de 129 photos dont 30 en couleurs. Il est imprimé sur papier 130 grammes glacé, et broché au milieu.

Le prix de vente est fixé à 595 F (non membre PFT : 650 F) + 50 F de frais d'envoi (étranger : 65 F). Communication : 1600 CFL.

Modalité de paiement : voir pages 2 et 51.



EN ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE

Le cercle d'histoire de l'entité de Walcourt publie un ouvrage de 130 pages, fortement documenté et illustré, sur la naissance du rail en Entre-Sambre-et-Meuse. Son titre "En Entre-Sambre-et-Meuse quand arriva le Rail". Il retrace la naissance et l'évolution de la S.A. du Chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse de 1845 à 1864, année de la reprise par le Grand Central. Il consacre également quelques pages à la Compagnie de Chimay et la ligne Châtelaineau-Givet.

Prix : 700 F (+ port 100 F) à verser sur le CB 001-1610335-17 de P. LIEVENS, 8 Allée du 125e R.I., 5650 Walcourt, ☎ 071.61.19.28.

De nombreux amateurs ont été aperçus tout au long du voyage effectué par la 26.101 le 6 août dernier, entre Bruxelles et Spontin. Le PFT serait très heureux d'obtenir des copies de photos, diapos ou de films vidéos pour sa collection et pour publication éventuelle. Nous remercions d'avance les amateurs qui répondront à notre demande.

Le bel été de la 26.101

Depuis son unique prestation du 11 septembre 1994 dans le Borinage, notre 26.101 n'avait plus montré le bout du nez. Quelle est la raison de cette timidité?

Notre brave locomotive était toujours équipée de ses organes de freinage d'origine, à savoir des robinets de frein Knorr à valves rotatives, et de triples valves. Or, une nouvelle réglementation UIC entrée en vigueur le 1-1-1995, n'autorise plus ce type d'appareillage, du moins pour les engins que le propriétaire désire faire circuler sur le réseau national. Il a donc fallu tout changer, depuis la sortie des réservoirs principaux d'air, jusqu'aux cylindres de frein, y compris sur le tender. Travail fastidieux qui réclame de la part des opérateurs de bonnes connaissances en plomberie et soudure; le tout devait aussi être parfaitement conforme aux normes SNCB (pas question par exemple d'utiliser n'importe quel tuyau, raccord, ou rayon de courbure).

Les travaux, débutés fin 1994, ont duré jusqu'au début du mois de mai 1995.

Pour les amateurs de détails techniques : le robinet du frein automatique Knorr a été remplacé par un robinet Oerlikon FV4, bien connu des conducteurs SNCB; le robinet du frein direct Knorr a fait place à un robinet Oerlikon FD1; enfin, les deux triples valves ont été remplacées par des distributeurs EST3d. De plus, un indicateur de fuite a dû être installé, de même qu'un nouvel appareil de protection contre l'épuisement du frein, qui provoque un freinage d'urgence dans le cas où la pression d'air dans les réservoirs viendrait à descendre sous un seuil critique.

Simultanément, nous avons procédé à quelques travaux de réglage suite aux quelques petites avaries constatées lors des circulations en 1994, notamment le manque d'étanchéité de certains robinets.

Enfin, les ingénieurs d'AIB-Vinçotte ont dû procéder à une nouvelle visite intérieure de la chaudière, laquelle doit s'effectuer tous les 13 mois, même si la machine n'a pas été allumée entre-temps! On ne badine pas avec la sécurité!

Bref, la 26.101 était fin prête pour entamer sa saison 1995 au début du mois de juin.

Mais tout n'est pas aussi simple : avant d'effectuer le premier parcours public, il a encore fallu réaliser un galop d'essais en présence des responsables du frein du Département Matériel de la SNCB, afin de vérifier la bonne exécution des travaux de transformation, et de calculer le poids-frein de la machine.

C'est ainsi que le 8 juin, à 1h00 du matin, fut jetée dans le foyer l'allumette symboli-

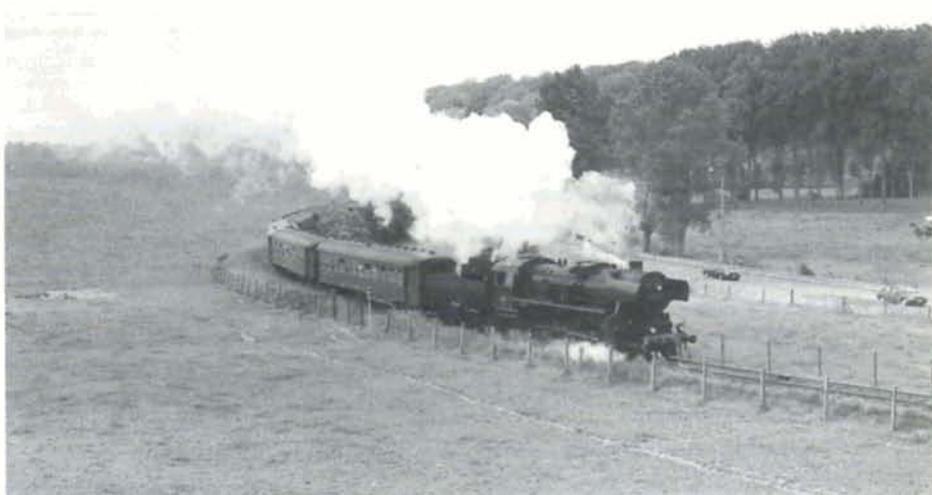


PHOTO 23-15 La rame du second parcours d'essai du 8 juin, composée de 5 voitures internationales du type 14 et d'un fourgon Eurofima, passe à Epegem.

Photo : Serge MARTIN.

que. A 8h00, la levée des soupapes annonçait que le timbre était atteint.

Avant d'entamer les essais en ligne, la matinée fut consacrée à une présentation de la machine à la presse, sur la voie 3 de la gare de Schaerbeek.

Le signal de départ pour la marche d'essai fut ouvert à 13h08. Il s'agissait d'une marche à vide, entre Schaerbeek et Mechelen et retour via Muizen, au cours de laquelle les différents essais de frein furent exécutés.

Durant ce parcours, la 26.101 put, pour la première fois depuis son départ de Pologne, se dégourdir les bielles à 80 km/h (l'année dernière elle n'était autorisée qu'à 60 km/h); courir à cette vitesse qui correspond à la vitesse maximum autorisée fut une expérience assez impressionnante pour les néophytes que nous sommes. Oubliée la marche de velours à 40 km/h! Le charbon descend tout seul du tender, et il faudra songer à attacher les sièges qui eurent une

fâcheuse tendance à se faire la valise!

Bref, la machine se comporta de façon exemplaire : aucun échauffement exagéré ne fut détecté. Quant aux mesures, elles dépassèrent toutes les espérances. On peut même dire des résultats qu'ils furent trop bons! En effet, lancée à 80 km/h, et après un freinage d'urgence, la locomotive s'immobilisa en 230 mètres! Et tout cela avec un tender plein à ras bord. On ne vous décrit pas l'avalanche de charbon dans la cabine..., ni l'expression incrédule du responsable du frein. Il fallut bien se rendre à l'évidence: la puissance de freinage était trop forte, et il y avait risque de blocage des roues en cas d'adhérence défavorable. Il faudra intercaler dans le circuit pneumatique un limiteur de pression et monter des blocs de frein moins agressifs...

Au milieu de l'après-midi, un second parcours, cette fois en charge, fut reconduit sur le même itinéraire.



PHOTO 23-52 24 juin : première sortie commerciale de 1995. Ici, le passage-photo organisé à Ripain, peu après la gare de Quenast. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Au crochet de la 26.101 : une rame de 6 voitures internationales du type I4 dans la livrée "Eurofima"! Voilà une composition originale et fort peu "d'époque" que seuls quelques très rares photographes ont pu immortaliser sur pellicule.

A l'issue de cette journée, le feu vert technique fut donné à la 26.101 : le PFT pouvait enfin lancer le premier voyage prévu pour le 24 juin : le tour de Bruxelles.

Ce 24 juin allait constituer une date importante pour la 26.101 : c'était son premier service commercial.

Au programme : un trajet Schaerbeek - Quenast destiné aux amateurs, et deux tours de Bruxelles via les lignes de ceinture, plus spécialement organisés pour le grand public.

La journée débuta fort tôt pour le PFT, puisque l'allumeur de service jeta l'allumette dans le foyer à 0h20. A 8h30, la 26.101 était prête au départ, attelée à une rame composée de 5 voitures K3 et de la voiture-buffet du PFT.

A l'heure prévue, le train bondé s'ébranla en direction de Quenast, via la ligne 28 et la ligne 96 jusqu'à Lembeek. Au passage, tous les voyageurs ont pu constater l'avancement spectaculaire des travaux TGV, surtout à Halle où un arrêt imprévu dut être marqué pour cause de circulation à voie unique, la construction d'un passage souterrain étant en cours entre Halle et Lembeek. Afin que la machine soit bien orientée vis-à-vis du soleil au retour, l'itinéraire fut tracé par Clabecq où un changement de front fut nécessaire avant de continuer, tender avant, vers Quenast. Le site avait quelque peu changé : si la vieille cabine en bois était toujours là, les signaux mécaniques, eux, avaient tous disparu...

Il fut fort malaisé de photographier convenablement la machine en gare de Quenast, de nombreux curieux et amateurs courant en tous sens.

Le clou du voyage fut sans conteste le passage-photo organisé au retour vers Tubize, à la sortie de Quenast. Crachant toute son énergie, la 26.101 passa devant plus de 150 photographes agglutinés au sommet d'une butte dans une pâture. Malheureusement, le soleil ne daigna pas se montrer.

De retour à Schaerbeek, après s'être désaltérée, la 26.101 se remit en tête de la rame pour effectuer le premier tour de Bruxelles. Une foule nombreuse s'était déplacée pour venir admirer le "cheval de fer". Que d'émotion et même parfois un brin de panique parmi les enfants découvrant pour la première fois dame vapeur.

C'est avec un train presque complet que le départ fut donné, direction Bruxelles-Midi via la ceinture ouest (ligne 28). A l'entrée de la gare, un petit arrêt fut marqué pour permettre à un Eurostar de s'élancer vers Londres. On se demande quel fut le dialogue entre les deux engins, mais le plus fier n'était probablement pas celui qu'on croit... Pour rejoindre ensuite Schaerbeek via la



Pour traverser la jonction Nord-Midi, c'est la 210.077 du PFT qui assista la 26.101. Un tel couplage n'est passé inaperçu à Bruxelles-Midi. Photo : Bernard SCORIEL.

jonction Nord-Midi, il n'était pas question de passer le tunnel avec la 26.101 seule. C'est la 6077 du PFT qui fut déléguée pour alléger le train, comme au temps passé avec les types 101. Les voyageurs massés sur les quais voisins n'avaient d'yeux que pour l'insolite attelage. Oublié, le TGV !

Après un bref arrêt devant le signal d'entrée fermé de Bruxelles-Central, le moteur diesel de la 6077 vrombit de toute sa puissance; c'est ici que l'on s'est demandé si il n'avait pas été plus judicieux de mettre la 26.101 en tête du train, car la fumée dégagée par le diesel était assez impressionnante...

A Schaerbeek, après le retrait de la 6077, la 26.101 eut l'occasion de se reposer une petite demi-heure, avant d'entamer, déjà, le dernier parcours de la journée : le tour de Bruxelles via la ceinture Est (ligne 26) en

passant par Josaphat, jusqu'au point d'arrêt de Delta où le train bifurqua vers Etterbeek pour rejoindre ensuite Bruxelles-Nord via le Quartier-Léopold et Schuman. Après un dernier changement de front, le train regagna Schaerbeek.

Une bien belle journée, couronnement de tant d'efforts, qu'attendaient avec impatience le PFT et les amateurs.

La prochaine sortie de la 26 est d'ores et déjà fixée au dimanche 6 août avec un voyage vers la ligne 128 Ciney - Spontin, suivi le 19 août par un grand voyage très attendu : l'Athus-Meuse au départ de Namur jusqu'à Bertrix, et qui sera sans nul doute le clou de la saison 1995 du PFT. Pour cela, rendez-vous dans notre prochain EN LIGNES.



Le dernier tour de Bruxelles emprunta, au départ de Schaerbeek, la ligne 26 jusqu'à Etterbeek, puis la ligne 161 jusqu'à Bruxelles-Nord. Ce document montre le train à la sortie de Schaerbeek, peu avant le point d'arrêt de Haren. Photo : Christian VANHECK.

Regard sur la ligne 60

La ligne 60 (Bruxelles) - Jette - Dendermonde est peu connue. Elle forme pourtant une très importante liaison entre les régions de Dendermonde/Lokeren et Bruxelles, entre lesquelles transite un flux non négligeable de navetteurs.

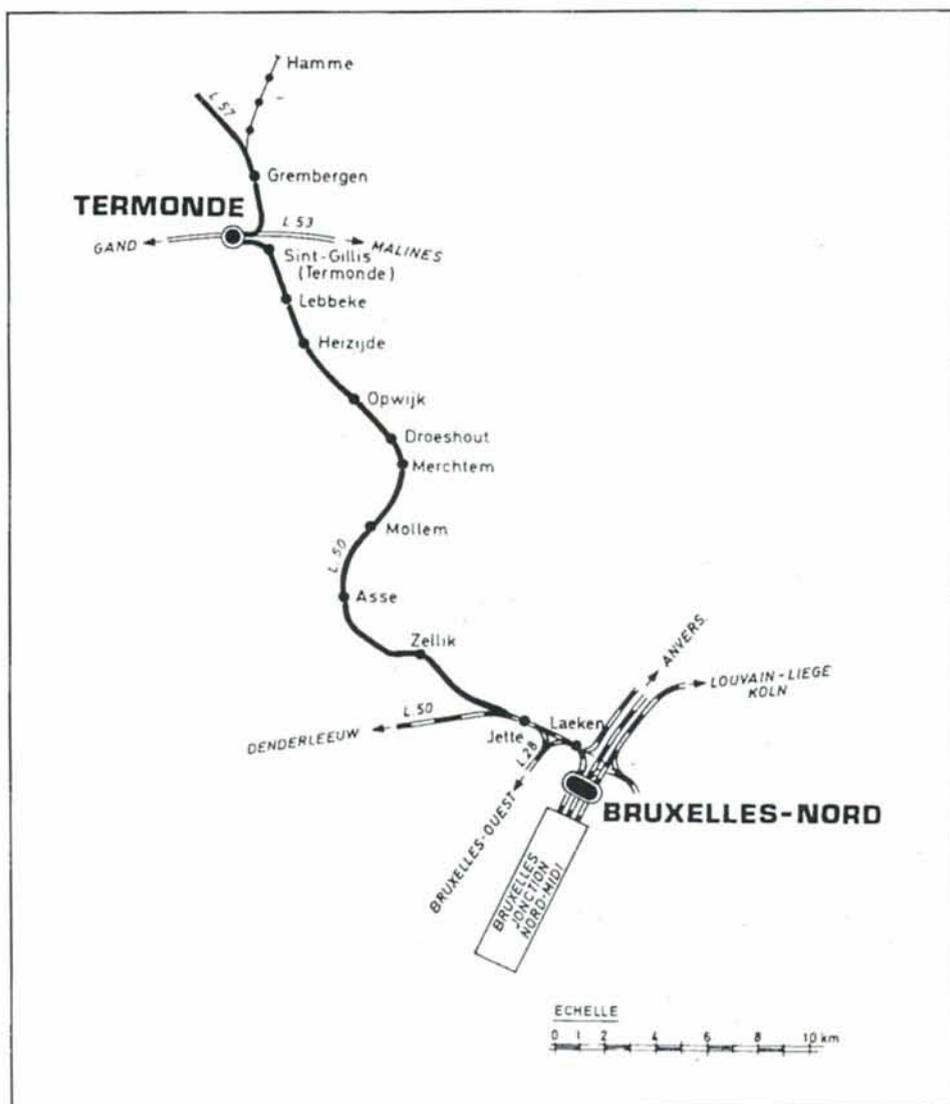
Par contre, son trafic marchandises est pratiquement inexistant.

Un peu d'histoire

La ligne 60 ne vit le jour que tardivement, en 1881. Pourtant, dès 1837, Dendermonde était déjà reliée à Bruxelles via Mechelen (ville alors considérée comme le point central du réseau), et à Gent (ligne 53). Rapidement, Dendermonde devint un important nœud ferroviaire, avec l'ouverture en 1853 de la ligne 57 vers Aalst et en 1856 vers Lokeren, en 1875 de la ligne 56 vers Hamme (-St.Niklaas) et en 1880 de la ligne 52 vers Puurs.

Déjà en 1846, la commune de Asse avait sollicité la création d'une liaison directe vers Bruxelles et Gent, projet appuyé par la ville d'Aalst, mais rejeté par Dendermonde qui soutenait plutôt que l'itinéraire idéal passait par Asse, Merchtem et Jette.

A Opwijk, les autorités communales proposèrent en 1863 la création d'une ligne Lier - Opwijk - Dendermonde, qui sera partiellement réalisée en 1879 (ligne 61 Londerzeel - Aalst).



La gare de Dendermonde vue côté Bruxelles le 24 mai 1976. A gauche : la ligne 57 vers Lokeren; au centre : la ligne 50 vers Mechelen; à droite : la ligne 60 en provenance de Bruxelles, et sur laquelle on voit la 6115 remorquant le train l'omnibus 8372 (Bruxelles-Midi - Dendermonde) composé de 5 voitures KI. Photo : DIEU.

C'est finalement le projet appuyé par Dendermonde qui vit le jour une quinzaine d'années plus tard. C'est l'Etat belge qui se chargea de la construction.

La ligne fut ouverte en deux étapes :

- Dendermonde - Asse le 18 mai 1879;
- Asse - Jette le 15 novembre 1881.

De Jette, les trains continuaient vers Bruxelles-Nord en empruntant la ligne 50 (Gent - Aalst - Denderleeuw - Bruxelles).

En 1860, un dépôt de locomotives fut érigé à Dendermonde; il abrita jusqu'en décembre 1966 des locomotives à vapeur.

Longue de 28 km, la ligne 60 dessert 9 gares (G) et points d'arrêt (PA) intermédiaires (entre () la date d'ouverture) :

St.Gillis	(PA	15-02-1897);
Lebbeke	(G	18-05-1879);
Heizijde	(PA	01-10-1879);
Opwijk	(G	18-05-1879);
Droeshout	(PA	01-07-1899);
Merchtem	(G	18-05-1879);
Mollem	(PA	15-07-1883);
Asse	(G	18-05-1879);
Zellik	(PA	25-04-1884).

La ligne 60 a encore desservi trois autres points d'arrêt, supprimés au fil du temps : Ganshoren, Zellik-Hippodrome et Walfergem.

L'électrification de la ligne, décidée par le plan quinquennal 1976-1980 de la SNCB, fut achevée en 1981. Simultanément, des travaux de modernisation furent réalisés : signalisation avec dispositif de circulation à contre-voie, suppression de 24 des 38 passages à niveau, renouvellement de la voie, etc. La vitesse de référence est actuellement fixée à 120 km/h, avec deux zones de réduction permanente : Merchtem (90 km/h) et Asse (70 km/h).

La ligne comporte quelques rampes ne facilitant pas son exploitation, notamment entre Jette et Zellik où se posent, aux trains s'arrêtant à Zellik, des problèmes d'adhérence lors de la chute des feuilles.

Le service voyageurs

Le trafic voyageurs est principalement constitué de navetteurs et d'écoliers se rendant à Bruxelles.

En semaine, le service de base comprend une relation IR par heure (relation IR-h St.Niklaas-Lokeren-Dendermonde-Bruxelles-Gent), et une relation locale également toutes les heures.

Les trains IR effectuent le trajet Dendermonde - Bruxelles-Nord sans arrêt en 23 minutes, alors que par la route il faut compter dans le meilleur des cas 35 minutes, et même plus d'une heure aux périodes de pointe!



Deux autorails de la série 603 assurant un omnibus Bruxelles-Dendermonde, approchent de Asse. A droite de la ligne, on remarquera la ligne vicinale électrifiée Asse-Aalst. Photo : Roland DELAFONTAINE, collection Pierre HERBIET.



La gare de Asse photographiée le 23 juillet 1980. A droite : la 6209 en tête d'un train pour Bruxelles. Photo : Pierre HERBIET.



Un omnibus à destination de Bruxelles marque l'arrêt à Opwijk. 4-8-1980. P. HERBIET.

Ce service est complété aux heures de pointes par un nombre important de trains P circulant le matin vers Bruxelles et le soir vers Dendermonde.

Le week-end, le service est beaucoup moins étoffé : un IR-h par heure et un omnibus toutes les 2 heures. En compensation, les IR marquent l'arrêt à Opwijk et à Asse, gares disposant ainsi d'une desserte plus rapide le week-end qu'en semaine!

Service marchandises

De par son profil difficile et sinueux, la ligne 60 n'a jamais connu un réel trafic marchandises. Celui-ci était essentiellement constitué de trains locaux.

Actuellement, il ne subsiste plus qu'une seule cour à marchandises et un seul raccordement (firme Van Breuze) à Opwijk. Cette usine, située près de la gare, produit du papier recyclé et génère un trafic non négligeable (entre 800 et 850 wagons par an), provenant principalement d'Allemagne et d'Autriche.

La desserte d'Opwijk s'effectue du lundi au vendredi au départ de Merelbeke, selon l'horaire suivant :

79910 Dendermonde 13h05 - Opwijk 13h17
79911 Opwijk 13h53 - Dendermonde 14h05.

Ce service est normalement assuré par une



PHOTO 23-25 *Un omnibus pour Bruxelles marque l'arrêt à Zellik le 30 septembre 1978. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

locomotive de la série 73, exceptionnellement par une 62.

Matériel roulant

Avant son électrification, la ligne 60 voyait passer bel échantillon de matériel : locomotives diesel séries 51, 59, 60, 61 et 62/63, autorails série 43, voitures M1, M2

et K.

Aujourd'hui les choses ont bien changé; les IR sont assurés par des automotrices Break série 300, les omnibus par des automotrices doubles classiques de tous types et les trains P soit par du matériel tracté (locomotives séries 22 et 25 et plus rarement 21, 23 et 27, avec des rames de voitures M1 ou M2), soit par des automotrices classiques.



Jusqu'au 30 mai 1980, l'omnibus 8317 Dendermonde-Bruxelles-Nord, ne comportait qu'une seule voiture M1. Le 4 août 1980, ce parcours était mené par la 6227, photographié ici à son arrivée à Droeshout. Photo : Pierre HERBIET.

La ligne 60 aujourd'hui

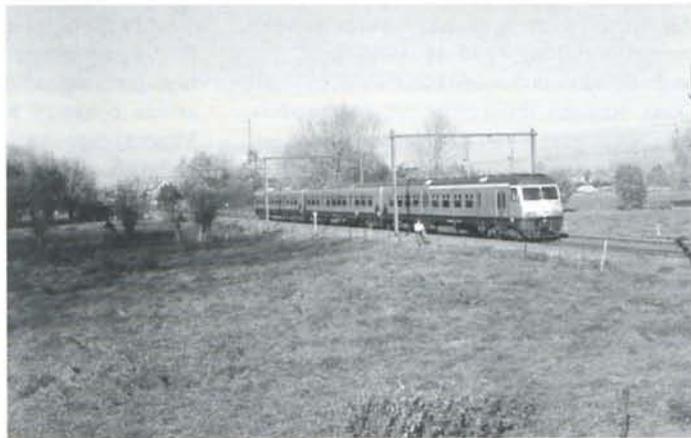
Ci-contre : la seule cour à marchandises subsistante sur la ligne 60 est celle d'Opwijk; elle comporte de plus un raccordement à la firme Van Breuze. Le 2 août 1994, la 7359 assure la desserte de cet embranchement.

Photo : Wim DE RIDDER.

Ci-dessous à droite : une image aujourd'hui classique de la ligne 60 : un IR-h Gent-Bruxelles-Dendermonde-Lokeren-St.Niklaas, photographié à Lebbeke le 8 novembre 1994. Photo : Wim DE RIDDER.

Ci-dessous à gauche : un train P remorqué par la 2221 se dirige vers Dendermonde. Opwijk, 9 août 1994.

Photo : Wim DE RIDDER.



Document historique

La photo ci-contre illustre la locomotive 2485 Stettin des K.P.E.V. (Chemins de fer prussiens) du célèbre type P8, construite par B.M.A.G. (Schwartzkopf) à Berlin en 1917 sous le numéro 6394, déraillée quelque part sur le réseau belge. Cette machine fut cédée à la Belgique au titre des dommages de guerre accordés par le Traité de Versailles du 28 juin 1919, et incorporée dans le parc de l'Etat belge où elle prit en 1925 le numéro 6485. A la SNCB, elle gardera ce numéro de 1926 à 1945; ensuite, elle deviendra la 64.085. Elle termina sa carrière au dépôt de Ath en août 1963, accouplée au tender 22.042.

Un lecteur serait-il en mesure de fournir des renseignements sur les causes de cet accident, la date, et surtout le lieu où il s'est produit?

Vu qu'elle est encore désignée par son immatriculation prussienne, il est possible de dater la photo durant la période qui va de la livraison à l'Etat belge (1919) à 1925 (année de la renumérotation du parc de l'Etat belge).



Les derniers "Gros Nez" américains

Qui ne connaît pas les "Gros Nez" américains, ces majestueuses locomotives diesel produites par General Motors (GM) qui, longtemps, ont symbolisé la traction diesel aux USA? Une des versions la plus célèbre est sans conteste celle de la grande compagnie du Santa Fe, dont la firme Märklin sortit au début des années soixante un modèle à l'échelle Ho.

Ces machines sont d'autant plus connues qu'elles ont servi de base pour la construction de nos locomotives séries 202-203-204, dont on retrouve indéniablement un petit air de famille, surtout au niveau de la forme arrondie du nez des cabines de conduite.

Au total, plus de 8.000 unités seront construites entre 1937 et 1960 pour les seuls chemins de fer des États-Unis.

Deux versions différentes ont été produites : les E pour le service voyageurs, et les F pour le trafic des marchandises. Les E comportaient 2 moteurs diesel par caisse et étaient montées sur deux bogies à 3 essieux (A1A-A1A). Les F par contre ne disposaient que d'un seul moteur diesel, étaient plus courtes, et montées sur deux bogies à 2 essieux (Bo'Bo').

De tout cet énorme effectif, il ne subsiste

plus aujourd'hui aux USA qu'une quarantaine d'unités en service, toutes du modèle F. Les dernières E ont été retirées fin 1991 sur le réseau du Burlingthon Northern (voir à ce sujet EN LIGNES 12 page 39), et en 1994 sur le MARC (Maryland Rail Commuter) à Washington (pour être exact il faut signaler que deux E8 y étaient toujours maintenues en réserve en 1995).

Ce tout dernier bastion de locomotives rescapées de l'ère préhistorique du diesel, circule dans la banlieue immédiate de New York.

Le but de cet article est de vous les faire découvrir, et en même temps de retracer dans les grandes lignes l'histoire des F, dont l'apparition en 1939 sur le marché a fondamentalement révolutionné l'exploitation des chemins de fer. Ultérieurement, un article consacré à la firme GM (General Motors) sera publié dans un prochain EN LIGNES, et viendra ainsi compléter l'histoire de celui-ci.

1. ORIGINE DES F

Deux ans après l'apparition des premières locomotives diesel-électriques à voyageurs du type E, GM mit en service sa première

machine destinée au trafic marchandises, laquelle fut équipée pour la première fois de son tout nouveau moteur diesel : le célèbre moteur type 567 à 2 temps et 16 cylindres en V développant 1350 HP (1542 CV) (1).

Cette locomotive de démonstration se composait en fait de 4 éléments accouplés : 2 unités A encadrant 2 unités B. Les premiers, dits "cab units" (unités à cabine) possédaient une cabine de conduite disposée à une des extrémités et flanquée d'un nez arrondi; les éléments B dit "boosters" (pousseurs) étaient dépourvus de cabines de conduite et leurs extrémités se terminent par des parois verticales avec portes d'intercirculation.

1 : la puissance américaine n'est pas calculée suivant les mêmes normes qu'en Europe, 1 HP (Horse Power) américain équivaut à +/- 1,142 CV européen. En Amérique, la puissance est calculée à une altitude de 550 mètres par une température de 30°C; en Europe la puissance est calculée au niveau de la mer par une température ambiante de 16 °C. Pour cette raison, nous mettrons systématiquement entre parenthèse la puissance européenne.



L'apparition des locomotives à marchandises du type F sur le marché, en 1939, allait révolutionner l'exploitation des chemins de fer. Le premier modèle désigné FT, était facilement reconnaissable par ses 4 hublots très rapprochés, disposés le long de la salle des machines. Un élégant nez caréné, dessiné par le styliste français Raymond LOEWY, protégeait la cabine de conduite, et allait symboliser l'image des locomotives GM pendant plus de 20 ans. Ici, un ensemble de deux unités A encadrant un booster B, du Denver & Rio Grande Western. Ce réseau a possédé un total de 48 FT, dont 24 unités A et 24 unités B, livrées de 1942 à 1944, et retirées du service de 1962 à 1965. Photo : J. THODE, collection : PFT.

Chaque élément était monté sur deux bogies (Bo'Bo') du type Blomberg (2) et possédait un équipement moteur identique. La transmission était bien évidemment électrique, et un puissant frein rhéostatique complétait l'installation.

Au total, avec ses 4 unités, la locomotive développait une puissance de 5.400 HP (6.615 CV).

La première FT était née.

Elle était non seulement la première locomotive de grande puissance pour le service marchandises, mais également la première machine capable de fournir la puissance nécessaire pour assurer la traction d'un train, par l'accouplement d'un nombre d'unités suffisant.

Rapidement, la FT effectua une grande tournée de démonstration à travers tous les États-Unis, et fut testée en tête de tous les types de trains sur toutes les lignes.

Tous les réseaux, sans exception, furent fortement ébahis et séduits par les performances exceptionnelles de la locomotive.

C'est la grande compagnie du Santa Fe qui, la première, passa commande d'une série de 320 FT, dont 160 unités A et 160 unités B.

L'introduction de la FT allait révolutionner l'exploitation et l'image des chemins de fer. Ce mode de traction offrait de multiples avantages : charge remorquée plus grande, augmentation de la vitesse, les trains pouvaient être remorqués sur tout leur parcours sans relais de traction, équipes de conduite réduites, arrêts de service pour prises d'eau supprimés, entretiens plus faciles et moins onéreux, etc.

A ce moment là déjà, la traction à vapeur était virtuellement vaincue... GM avait su saisir ce gigantesque marché qu'allait engendrer la reconversion de la vapeur. Aucun autre constructeur n'était en mesure de

2 : ce bogie, apparu en 1939, fut tellement bien conçu qu'il est toujours utilisé tel quel, 56 ans après sa création, sur les locomotives modernes!



La F3A n° 56 du Central Railroad of New Jersey (réseau repris en 1976 par CONRAIL), sur l'imposant viaduc d'Hometown en Pennsylvanie, 9-11-1985. Le CNJ possédait 10 F3A (n° 50 à 59) et 5 F3B. Leur décoration était orange et bleu foncé, ornée de l'effigie de la statue de la liberté. Photo : Gérard C. YARNA, collection : Marc RIGUELLE.

le concurrencer dans ce domaine; GM avait tout simplement gagné.

A la fin de 1945, 30 réseaux avaient déjà acquis des FT, dont certaines furent pourvues d'un rapport d'engrenages apte pour le service voyageurs. Au total, 1096 FT seront construites de novembre 1939 à novembre 1945, pour les seuls chemins de fer des USA, dont 555 unités A et 541 unités B.

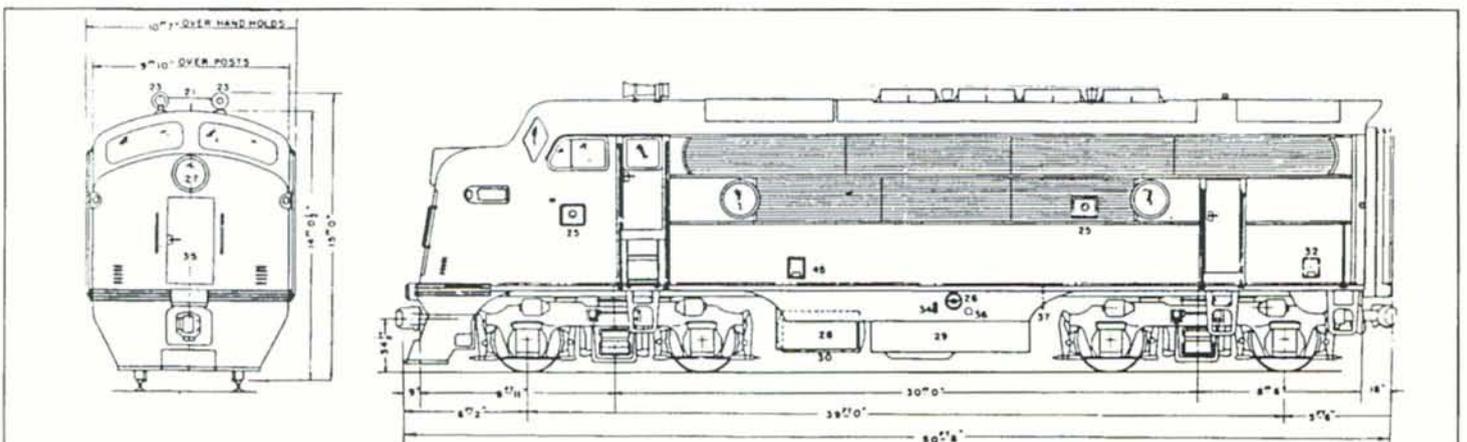
En 1946, au moment où prit fin la seconde guerre mondiale, le modèle FT affichait déjà 7 ans d'âge. GM avait bien étudié un modèle plus puissant et plus moderne, développant 1500 HP (1715 CV) grâce à son nouveau moteur 567B, mais, suite aux aléas de la guerre, aucune génératrice principale capable d'écouler une telle puissance ne pouvait momentanément être construite.

C'est ainsi que la succession de la FT fut

assurée par un modèle intermédiaire : la F2. La caisse du nouvel engin avait déjà subi toutes les adaptations nécessaires en vue de porter le nouveau moteur 567B et la nouvelle génératrice.

Seulement 76 unités (60 A et 16 B) furent produites de juillet à novembre 1946, car rapidement GM put disposer des nouvelles génératrices et mettre la F3 en service.

La F3 allait permettre d'offrir toute la flexibilité voulue par chaque compagnie suivant leurs propres conditions d'exploitation pour la relève de la traction à vapeur. Les différents rapports d'engrenages permettaient de fournir soit un effort de traction élevé pour la traction des trains de marchandises lourds (rapport 65:12 - vitesse max. 80 km/h), soit un effort moindre mais une vitesse maximale beaucoup plus grande pour le trafic voyageurs (rapport 56:21 - vitesse limite : 167 km/h).



Les modèles F2 et F3 se distinguaient de la FT en particulier par le nombre d'hublots (trois sur la F2, et seulement deux sur la F3), et par la disposition des grillages d'aspiration d'air. Ici, un croquis de la F3A.

En outre, la nouvelle génératrice principale permit une forte avancée. Elle ne produisait pas seulement que du courant continu pour la traction, mais également, à l'aide d'un alternateur auxiliaire, du courant alternatif pour l'alimentation des auxiliaires, lesquels purent ainsi également être améliorés.

Notons encore l'amélioration du groupe de refroidissement à commande électro-hydraulique.

La F3 connut un succès immense. GM avait entrepris sa production dès le mois d'octobre 1946 et livra rien que pour les USA, un total de 1807 unités (1111 A et 696 B). Dans la pleine période de construction, la capacité des chaînes de montage atteignait 65 à 70 locomotives par mois!

Pendant ce temps, évincés par l'irréversible percée de la traction diesel, les grands constructeurs traditionnels furent contraints de stopper la production de locomotives à vapeur : ALCO en 1947, Baldwin et LIMA en 1949.

A la fin des années quarante, les jours de la traction à vapeur étaient comptés.

Alors que GM avait remporté la première manche, une compétition sans merci allait débiter avec les autres constructeurs reconvertis entre-temps à la traction diesel. Le désavantage des premières F résidait dans la puissance trop faible des moteurs de traction.

Pour parer à cette situation, GM élaborait un nouveau moteur de traction beaucoup plus puissant et pouvant supporter des températures plus élevées : le D-27. Il permit d'augmenter les tonnages des trains de l'ordre de 25% et ce en rampe de 10‰.

C'est ainsi que naquit en février 1949 la

plus connue et aussi la plus vendue des F : la F7.

Extérieurement, la F7 se distinguait des modèles précédents par la grille d'aspiration d'air horizontale et continue sur toute la longueur de la salle des machines en haut de la caisse.

Au total, GM livrera aux USA jusqu'en décembre 1953 pas moins de 4227 unités, dont 2261 F7A, 1420 F7B et 301 FP7A. La version FP7 était spécialement adaptée pour le service voyageurs. Elle était équipée d'un rapport d'engrenages modifié, et d'une chaudière de chauffage beaucoup plus grande qui rendit nécessaire un allongement de la caisse de 120 cm.

Alors que les autres constructeurs (Baldwin, ALCO et Fairbanks-Morse) mettaient sur le marché des nouvelles locomotives toujours plus grosses et plus puissantes (de 1600 à 2400 HP par unité - 1830 à 2740 CV), GM utilisait toujours son bon vieux moteur 567B de 1500 HP (1715 CV). Pour garder sa place de leader, GM devait absolument augmenter la puissance de ses moteurs.

Ce fut chose faite en 1957, lorsqu'apparut le moteur 567C développant 1750 HP (2000 CV), par modification de l'injection du moteur 567B, ce qui eut pour effet d'augmenter la vitesse de rotation du moteur de 800 à 835 tr/min.

Simultanément, un nouveau moteur de traction encore plus performant fut mis au point : le moteur D-37.

A ce moment, la F7 céda sa place à la F9, modèle qui bénéficia d'autres nouveautés, comme par exemple le contrôle de l'antipatinage avec sablage automatique.

La F9 était reconnaissable par la présence

de deux persiennes d'aération supplémentaires disposées entre la porte d'accès à la cabine et le premier hublot, et l'autre sous le second hublot.

Au moment de la mise en production de la F9, le déclin des F était déjà largement amorcé. En effet, alors que les premières locomotives (F1, F2 et F3) arrivaient déjà à leur limite de parcours (3), un nouveau type d'engins était apparu sur le marché en 1949 : la "road-switcher" (locomotive de route-manœuvres), qui rapidement eut la préférence des réseaux. Les premières road-switcher de GM furent les non moins célèbres GP7 et GP9. En fait, si l'esthétique était très différente par rapport aux F (cabine de conduite unique à deux pupitres, flanquée de deux capots de longueur inégale), l'équipement moteur était toutefois pratiquement identiques aux F7 et F9.

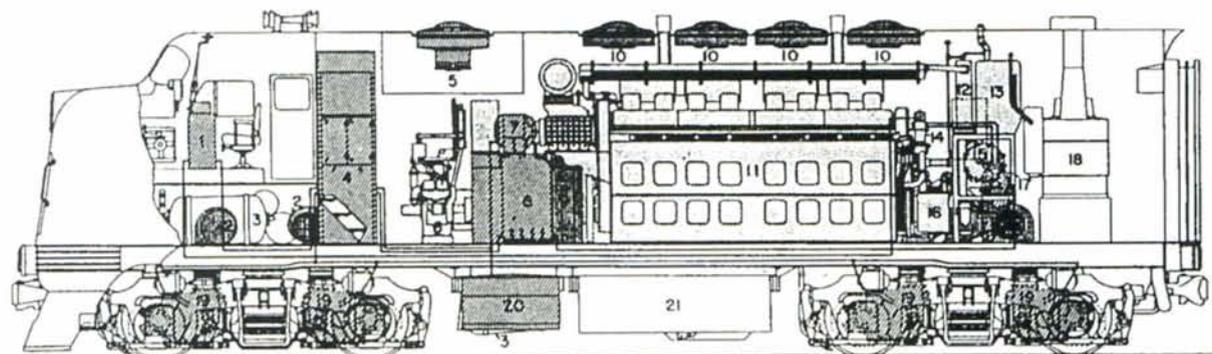
3 : il faut préciser que la durée de vie des locomotives américaines est relativement courte, comprise entre 15 et 20 ans. En fait, le prix d'achat extrêmement bas (une locomotive américaine coûte jusqu'à 60 à 70% moins chère qu'une machine européenne, et ce malgré ses dimensions beaucoup plus grandes), n'incite pas les réseaux à pratiquer systématiquement des révisions générales, opérations qui se révèlent être pratiquement aussi coûteuses que l'acquisition d'une machine neuve qui de surcroît offre les derniers avantages technologiques.

En outre, une partie des locomotives sont souvent revendues à leur constructeur ou à des petites firmes, qui les reconstruisent entièrement et les revendent comme engins neufs. Ainsi, quelques F3 ont été reconstruites sur le modèle F9.



La plus connue des F : la F7, facilement reconnaissable à sa grille d'aspiration d'air horizontale et continue sur toute la longueur de la salle des machines. Ici, un ensemble de trois machines (F7A 840 + F7B (boosters) 701 + F7A 820) du Louisville & Nashville, remorquant un train de marchandises entre Cincinnati et New Orléans, en passage à Birmingham au début des années 1950. Le gros phare supérieur jetait de puissants éclairs dans le ciel afin d'avertir les automobilistes.

Photo : L&N, collection : Phil DAMBLY.



Croquis de la F7

- | | | |
|---|--------------------------------------|--------------------------|
| 1. Pupitre de conduite | 8. Génératrice à courant continu | 15. Filtre à huile |
| 2. Ventilateurs des moteurs de traction | 9. Génératrice à courant alternatif | 16. Tamis pour l'huile |
| 3. Réservoirs d'air | 10. Ventilateurs de refroidissement | 17. Régulateur de charge |
| 4. Armoire électrique | 11. Moteur diesel 567B | 18. Chaudière à vapeur |
| 5. Compartiment des résistances du frein rhéostatique | 12. Réservoir d'huile pour le diesel | 19. Moteurs de traction |
| 6. Compresseur | 13. Réservoir d'eau pour le diesel | 20. Batteries |
| 7. Génératrice auxiliaire | 14. Régulateur électrohydraulique | 21. Réservoir à gasoil |

C'est ainsi que l'on ne compte que 175 F9 (77A et 98B) construites de janvier à avril 1957, auxquelles il faut rajouter une ultime série de 60 engins hors type : les **FL9**, livrés jusqu'en 1960 à la compagnie du New Haven.

La particularité des FL9 (le L signifie Lengthened : plus longue), résidait dans leur possibilité de fonctionner directement en captant l'énergie par un troisième rail, afin, de pouvoir circuler jusqu'à la gare souterraine de Grand Central Terminal à New York sans changement de traction à New Haven.

Afin de loger l'équipement électrique supplémentaire, ainsi que la chaudière de chauffage plus largement dimensionnée, la longueur de leur caisse fut portée à

17,600m (FT-A : 14,476 m, F3, F7 et F9-A: 15,020 m). En outre, les bogies Blomberg furent remplacés par des bogies Flexicoil et, afin de ne pas dépasser la charge maximale autorisée par le viaduc situé au-dessus du "Park Avenue" à New York, le bogie arrière était à 3 essieux : A1A (disposition des essieux : Bo' - A1A).

Les 30 premières FL9 furent délivrées d'octobre 1956 à novembre 1957, les 30 suivantes suivirent de juin 1960 à novembre 1960 et se distinguaient des précédentes par le nouveau moteur diesel 567D1, dont la puissance put être portée à 1800 HP (2055 CV) par l'augmentation de la compression.

Vaincues par les nouvelles "road-switchers" des modèles GP7 et GP9, la cons-

truction des F fut arrêtée après la fourniture de la FL9 2059 en novembre 1960 (4).

Les F sont ainsi entrées dans la légende, au même titre que la Ford T, l'avion DC3 et la fusée Saturne 5.

4 : les GP7 et GP9 connurent un succès tout aussi grand, puisque 2615 et 3611 unités furent respectivement livrées aux chemins de fer américains.

Actuellement, les GP sont toujours bien présentes dans le catalogue de GM, concrétisées par la GP60, équipée d'un moteur 710G à 16 cylindres développant 3800 HP. Un nouveau modèle sortira très bientôt : la GP70, encore plus puissante et plus performante.



PHOTO 23-12 La FL9 : l'ultime modèle de "gros nez" produit par GM de 1957 à 1960. Ici, la FL9-2026 (ex. New Haven 2007), repeinte dans la version d'origine du New Haven, attend en gare de Waterbury, le départ vers Bridgeport.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

ALLEMAGNE DBAG

Radiation des dernières V100 d'origine

Dans les toutes prochaines semaines, les dernières locomotives diesel de la série V100 de l'ancienne DR, seront retirées du service.

L'origine des V100 remonte au début des années soixante, peu après l'apparition de la première génération de locomotives diesel de la DR, les puissantes V180 (renumérotées par la suite V118 DR, et actuellement série 228 à la DBAG) pour le service de ligne, et les V60 (renumérotées par la suite V105-106 DR, actuellement 345-346 DBAG) pour le service des manœuvres. Il s'avéra en effet nécessaire de disposer d'une locomotive de puissance intermédiaire pour assurer le trafic léger ainsi que celui des lignes secondaires.

C'est ainsi qu'apparurent en 1964 deux engins prototypes : les V100.001 et 002, construits par la VEB "Karl Marx" à Babelsberg (Berlin). Ces engins de conception analogues aux célèbres V100 de la DB (actuellement séries 211-212-213) apparues à partir de la fin des années cinquante, disposaient d'une unique cabine

de conduite à deux pupitre de commande, flanquée de deux longs capots renfermant l'appareillage moteur.

Le moteur diesel était fourni par la VEB-MWJ (Volks Eigen Betriebe - Motorenwerk Johannisthal), du type MWJ 12KVD21AII de 900 CV. Comme de coutume en Allemagne, la transmission était du type hydraulique.

Ces prototypes furent rapidement suivis de 1964 à 1978 par une importante série de 900 locomotives, toutes assemblées par la VEB "Hans Baimler" à Hennigsdorf (Berlin).

A partir de la V100.044, la puissance du moteur diesel fut portée à 1000 CV (736 kW).

Les V100 furent affectées à travers toute l'ancienne R.D.A., et visibles dans pratiquement tous les dépôts.

En 1971, lors de la renumérotation générale du parc, les V100 sont devenues les V110.

Plus tard, à partir des années quatre-vingts et lors de leur passage en grande révision, les V110 furent progressivement équipées d'un nouveau moteur diesel de 883 kW et renumérotées dans la nouvelle série V112 (actuellement série 202 à la DBAG, effectif 495 unités en 1994).

D'autres machines reçurent un moteur plus puissant, de 1100 kW, et furent rebaptisées dans la série V114 (jusqu'en janvier 1985 : série V115) (actuellement série 204 à la

DBAG, effectif : 66 unités en 1994).

Par ailleurs, 45 machines furent modifiées pour le service des manœuvres lourdes, et renumérotées dans la série V108 puis 298 à la DBAG; 10 autres ont été transformées afin de circuler sur le réseau à voie métrique du Hartz (nouveaux bogies à 3 essieux), et renumérotées V199 puis 399 à la DBAG. Enfin, en 1982, 10 autres locomotives utilisées à des tâches spéciales comme par exemple de chasse-neige, ont été renumérotées V110.961 à 970 (actuelle série 710 à la DBAG).

Le 1er janvier 1992, les V110 se trouvant toujours dans leur état d'origine, furent renumérotées dans la série 201 de la DBAG. En 1994, on ne comptait plus que 185 locomotives de ce type, lesquelles sont massivement retirées du service depuis plusieurs mois; les toutes dernières disparaîtront pour la fin de l'année.

Caractéristiques principales

type :	B'B'
puissance :	736 kW
vitesse max. :	100 km/h
masse totale :	64 T
longueur totale :	13,940 m
empattement bogies :	2,300 m
empattement total :	9,300 m
diamètre des roues :	1,000 m



La 201.709-3 (ex. DR 110.709) quitte la gare de Gernrode en tête d'un train local à destination de Frosse. 16-4-1993. Photo. : J-L VDH.

PHOTO 23-48

FRANCE

Les BB 9400 radiées

Les BB 9400 de la SNCF sont apparues à partir de 1959 pour faire face à l'extension continue de la traction électrique, notamment dans le sud, d'Avignon à Nîmes.

Construites à 135 unités (BB 9401 à BB 9535) par Fives-Lille-Cail et MTE, ces machines de puissance moyenne (2210 kW) et très légères (seulement 60,4 t), se caractérisaient par leurs bogies monomoteurs, dont la disposition fut adoptée plus tard par la SNCB sur les locomotives de la série 26 avec tous les déboires que nous leur connaissons...

Assez critiquées et peu appréciées du personnel de conduite, elles auront sillonné pendant 30 ans bon nombre de lignes du sud et du sud-ouest en montant jusqu'à Paris, et ce principalement au service marchandises (90 % de leurs prestations).

N'étant plus adaptées aux exigences actuelles du trafic (relèvement de la vitesse et des charges remorquées des trains de marchandises), leur amortissement débuta dès décembre 1987 et se clôtura fin 1994.

42 locomotives n'ont toutefois pas été retirées du service, mais transformées de fin 1990 à début 1995 en BB 9600 (voir EN LIGNES 19 page 9) en vue d'assurer la traction des trains de voyageurs légers formés de rames réversibles (RRR, RIO, RIB et TER), circulant dans les régions de Lyon, Avignon, Marseille, Port-Bou, Narbonne, Montpellier, Toulouse et Tours. Cette opération a permis de libérer des locomotives plus puissantes et mieux adaptées au service des marchandises (BB 8500 de 2940 kW) qui assuraient jusqu'alors ce type de train.

La dernière machine fut la BB 9496, modifiée en BB 9640 le 13 janvier dernier.

AUTRICHE

Radiation des 1062

Une à une, les séries anciennes disparaissent irrémédiablement de la scène ferroviaire autrichienne.

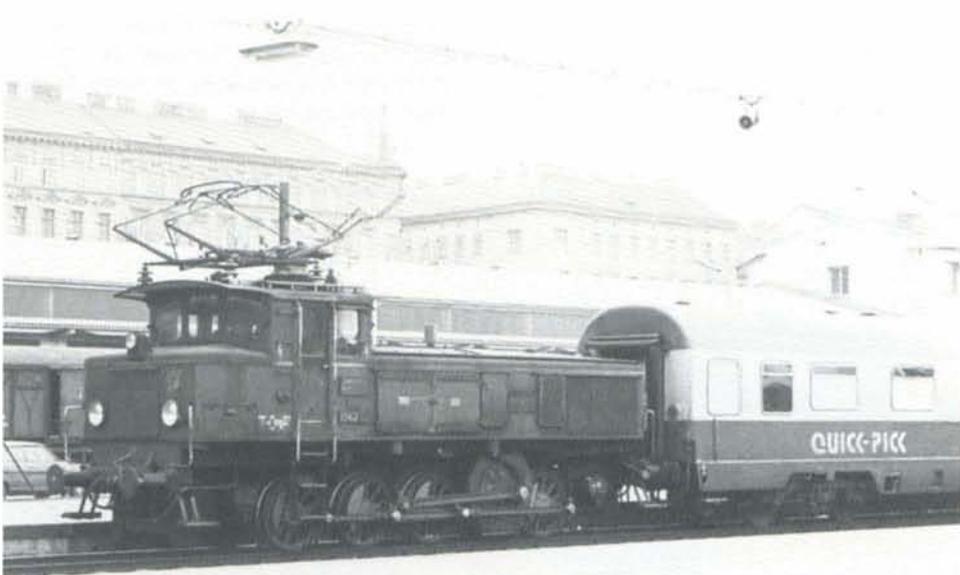
Ainsi, les dernières locomotives électriques de manœuvres de la série 1062 ont été garées le 28 mai dernier.

Construites à 12 exemplaires en 1955, les 1062 constituaient une version améliorée des séries 1061 et 1161 datant de 1926-1928 (voir EN LIGNES 16 p.30). Outre leur puissance plus élevée, 660 kW (470 ou 500 kW pour les 1061-1161), leur masse portée à 68 t (1061-1161 : 55-56 t) et leur vitesse limite fixée à 50 km/h (40 km/h pour les précédentes), elles possédaient une mécanique particulièrement robuste. L'unique moteur de traction entraînait par



PHOTO 23-08 Un train de marchandises à destination de Séverac-le-Château, s'apprête à quitter la gare de Millau le 4 septembre 1984. En tête, la BB 9535 (dernière de la série), en UM avec une de ses soeurs. Deux autres BB 9400 et une BB 4100 sont disposées en véhicules. On remarquera l'esthétique de la caisse semblable à celle des BB 9200 et BB 16000, mais beaucoup plus courte (longueur totale 14,400 m seulement).

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Les dernières locomotives électriques à bielles à voie normale ont quitté la scène ferroviaire en Autriche. Ici, la 1062.10, encore en livrée verte, manœuvre en gare de Wien-West une voiture-restaurant Quick-Pick de la DB, en février 1981.

Photo Eric VAN HOECK.

bielles et via un faux essieu, les 4 essieux de la locomotive.

Dès leur livraison en 1955, quatre machines furent affectées à Salzburg, une à Villach et les autres à Vienne. Dans le courant des années soixante, les 12 unités furent réunies à Vienne-Sud, dépôt qu'elles ne quitteront plus.

CARACTERISTIQUES DES 1062

Effectif : 12

Numéros : 1062.01 à 12
Constructeurs : AEG, Siemens, et WLF
Année : 1955
Type : D à bielles
Tension : 15 kV 16 Hz 2/3
Puissance : 660 kW (un moteur)
Vitesse maximale : 50 km/h
Masse totale : 68 t
Longueur totale : 10,820 m
Diamètre des roues : 1,140 m

Un nouveau touristique

Un nouveau chemin de fer touristique très dynamique a été inauguré ce printemps chez nos amis hollandais. Intitulé ZLSM (Zuid-Limburgse Stoomtreinmaatschappij), et situé dans le Limbourg hollandais non loin de la frontière belge, il exploite la ligne Kerkrade - Simpelveld - Schin-op-Geul, mieux connue sous le nom de "Miljoenenlijn", qui autrefois drainait un important trafic charbonnier. Cette ligne, située entre Maastricht et Aachen, est fermée au trafic voyageurs depuis le 28 mai 1988.

En 1994, le ZLSM a acquis auprès des chemins de fer suédois trois locomotives à vapeur qui étaient garées depuis le début des années septante dans la réserve stratégique militaire.

Il s'agit de deux "Then Wheel" (2-3-0) du type B, et d'une 0-4-0 type E, numérotées :

- B1220 (NoHAB 1036/1914);
- B1284 (NoHAB 1096/1916);
- E1090 (NoHAB 966/1911).

Les deux type B sont en cours de restauration, tandis que la E 1090 est déjà remise en service.

Les locomotives à voyageurs du type B furent construites à 99 exemplaires de 1909

à 1919. Elles possédaient des roues motrices de 1,750 m de diamètre et atteignaient 90 km/h. Leur masse totale sans le tender atteignait 70,2 T. Les dernières B furent retirées du service en 1970.

Pour le trafic marchandises, 133 locomotives du type E furent mises en service de 1907 à 1920. Elles possédaient des roues de 1,388 m de diamètre, leur vitesse limite était fixée à 65 km/h et leur masse totale atteignait 50t. Les E circulèrent jusqu'en 1972.

Simultanément, le ZLSM a acquis des anciennes voitures K de la SNCB qui sont repeintes dans une livrée très folklorique : rouge et crème avec toiture noire.

Un dépôt et une plaque tournante ont été érigés en gare de Simpelveld, centre névralgique du ZLSM.

Ce nouveau touristique ne manquera pas d'animer un peu plus cette belle province vallonnée des Pays-Bas.

Des voitures plus confortables

Depuis le service d'été du 28 mai, un nouveau type de train dénommé "InterCity Plus" circule entre Den Haag et Heerlen. Ces trains sont composés de voitures IC entièrement réaménagées et modernisées.

Au total, l'atelier d'Haarlem des NS a transformé 12 voitures qui serviront de test avant d'entamer la modernisation de

l'ensemble du parc, ainsi que les automotrices triples et quadruples du type ICM. A cet effet, chacune des 12 voitures présente quelques variantes d'aménagement.

Parmi les transformations, citons :

- sièges plus confortables avec espace plus grand et éclairage individuel;
- tablettes plus grandes parfois remplacées par des tables;
- possibilité d'obtenir à chaque place quatre programmes de musique, ainsi que des jeux (échecs et dames à pions magnétiques);
- espace pour enfants avec notamment un programme vidéo;
- prise de courant pour connexion d'un ordinateur portable;
- téléphone;
- des panneaux disposés au-dessus des portes intérieures donnent continuellement des indications quant au trajet effectué.

Les couleurs intérieures harmonisent différents tons de bleu, favorisant le repos.

La livrée extérieure est faite de bleu foncé, avec une discrète décoration jaune à chaque extrémité inférieure de la caisse; la toiture est en gris foncé.

Ajoutons encore qu'un steward accompagne chaque rame, et qu'un service de mini-barbuffet est organisé.



Le premier train du nouveau chemin de fer touristique du "Miljoenenlijn" (ligne Kerkrade - Simpelveld - Schin-op-Geul), photographié à Schin-op-Geul le 29 avril dernier. La rame est composée de trois anciennes voitures K de la SNCB, remorquées par la locomotive suédoise E 1090. Photo : Roger CRIKELAIRE.

Les IC+ assurent actuellement les relations suivantes, accessibles sans supplément :

- 1524 Heerlen 06h59 - Den Haag 09h45
- 1539 Den Haag 10h47 - Heerlen 15h37
- 1552 Heerlen 13h59 - Den Haag 16h45
- 1567 Den Haag 17h46 - Heerlen 20h37

FINLANDE

Livraison des Pendolino

Les 2 rames automotrices à caisses inclinables "Pendolino" de présérie type Sm 220 (voir EN LIGNES n°18 p.32) ont été livrées aux chemins de fer finlandais (VR) respectivement fin 1994 et début 1995.

Durant les essais, la première rame a déjà atteint le 2 décembre 1994 la vitesse de 222 km/h, établissant ainsi un record de vitesse sur rail en Finlande.

Dès le mois de septembre, les deux Pendolino seront engagés en service régulier entre Helsinki et Turku (200 km), et la durée du parcours sera ramenée à +/- 90 minutes contre +/- 130 minutes pour les meilleurs relations actuelles.

Les résultats de cette exploitation seront décisifs pour la conclusion définitive en 1996 de l'achat des 23 rames prévues.

SUISSE

Les CFF ont commandé à ABB et SLM 10 locomotives du type Re 465 (version améliorée de la Re 460, voir EN LIGNES 21) pour un montant de 68 millions de francs suisses. Dès leur livraison, ces locomotives seront prises en location par le BLS qui vient de prendre possession de 8 locomotives de ce modèle.

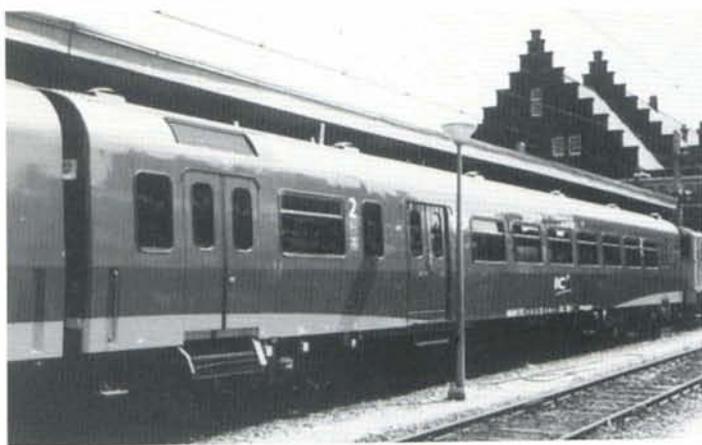
La Re 4/4 460.018-5 circule depuis le 23 janvier avec une livrée publicitaire pour la firme DANZAS.

ALLEMAGNE

Connaissez-vous le billet "Schönes Wochenende" de la DBAG?

Si vous désirez découvrir le réseau allemand pour pas cher, le billet "Schönes Wochenende" de la DBAG est imbattable. En effet, pour seulement 30 DEM (+/- 600 FB), ce billet libre-parcours vous permet de voyager avec un maximum de 5 personnes sur tout le réseau allemand ainsi que les bus-tram et métro, et ce du samedi 0h00 au dimanche 24h00! Il est valable sur les trains suivants :

- Nahverkehrszug (trains locaux);
- Eilzug (train rapide);
- Regional Schnell-Bahn (RSB);



Une rame de voitures IC+ présentée en gare de Maastricht le 4 mai 1995.

Photo : Roger CRIKELAIRE.

- les S-Bahn (réseaux express régionaux) sauf ceux de Berlin et München.

Il n'est toutefois pas valable sur les trains IR, IC, EC et D.

Depuis son lancement le 3 février 1995 (son prix était alors fixé à 15 DEM = +/- 300 FB), ce billet connaît un succès indéniable. La plupart des trains accessibles sont saturés à tel point que la DBAG est quelque peu dépassée par le succès! On note des taux d'occupation atteignant les 300% provoquant des chaos...

A quand un tel billet chez nous?

POLOGNE

La vapeur réapparaît à Jaworzyna

Depuis le 1er mars 1995, le dépôt de Jaworzyna Slaska engage à nouveau des locomotives à vapeur en service régulier sur les trains suivants :

- 44530 Wojcieszow 05h10 - Strzegom 06h32
- 44531 Strzegom 06h52 - Marciszow 07h54
- 44532 Marciszow 08h30 - Jaworzyna 10h00
- 4428* Jaworzyna 10h32 - Dzierzoniow 11h07
- 4431* Dzierzoniow 12h39 - Jaworzyna 13h13
- 44533 Jaworzyna 15h11 - Marciszow 16h47
- 44534 Marciszow 17h02 - Jaworzyna 18h31
- 44535 Jaworzyna 19h33 - Marciszow 21h05

* uniquement le samedi et dimanche, les autres trains circulent tous les jours.

Pour assurer ce roulement, le dépôt de Jaworzyna dispose de 4 locomotives : O149-111 (1-3-1), TKt48-18 (1-4-1 T), Tr5-65 (1-4-0) et la Ty2-81 (1-5-0).

Par ailleurs, les locomotives du dépôt de Wolsztyn fument toujours. En service voyageurs, deux locomotives sont nécessaires pour assurer le roulement reproduit ci-après :

1. 4444 Wolsztyn 5h05 - Poznan 7h40
4442 Poznan 8h10 - Wolsztyn 10h02
33032 Wolsztyn 12h38 - Leszno 13h40
33034 Leszno 15h45 - Wolsztyn 16h50
44231* Wolsztyn 19h45 - Grodzisk 20h25
44230* Grodzisk 21h45 - Wolsztyn 22h30
* trains de marchandises
2. 33031 Wolsztyn 4h45 - Zbaszynek 5h30
33032 Zbaszynek 6h02 - Wolsztyn 6h42

- 4443 Wolsztyn 11h36 - Poznan 13h30
- 4440 Poznan - 14h40 - Wolsztyn 16h43.

Le roulement marchandises n'existe plus vraiment. En fait, une ou plusieurs locomotives assurent le service en fonction de la demande.

Par ailleurs, le dépôt de Wolsztyn a reçu une nouvelle pensionnaire de marque : la locomotive "pacific" carénée Pm36-2.

Entrée au début de cette année pour restauration à l'atelier central de Pila, cette machine reprendra le service cet été dans le roulement voyageurs de Wolsztyn!

Plus de détails dans un prochain numéro.

VAPEUR

Quelques locomotives à vapeur de grande renommée sont actuellement en cours de restauration, tant en France qu'en Allemagne. Ainsi, une des plus grosse machine de la SNCF, la "Mountain" 241P17, est en cours de résurrection au Creusot. Une autre Mountain, la 241A65 appartenant à l'association suisse Oswald Steam à Samstagen attend quant à elle les fonds nécessaires à sa restauration.

En Allemagne, on attend avec impatience l'allumage de la pacific 01.1102 (ex. monument à Bebra), et ce peut-être dans une version carénée d'avant-guerre, ce qui ne manque pas d'opposer les partisans du pour et du contre... (problèmes de crédibilité vu que cette machine n'a jamais été carénée, et d'agrégation par la DBAG).

Plus concrètement, une pacific bavaroise type S3/6 (18.316 DR) est ressortie entièrement révisée de l'atelier de Pila en Pologne. Une autre locomotive de ce type se trouve actuellement en traitement à l'atelier de Meiningen.

Encore mieux, un groupement anglais va carrément faire reconstruire une locomotive à vapeur d'un type qui a totalement disparu! Nul doute que le concept des musées, où sont exposées des machines froides, est dépassé; les amateurs ou les visiteurs veulent maintenant voir des choses vivantes et non plus immobiles...

LOCOMOTIVES ELECTRIQUES

série 11

Les 11 mutées à Merelbeke

Les 12 locomotives de la série 11 ont été mutées à la date du 19 juin dernier, de l'atelier de Bruxelles-Midi vers celui de Merelbeke!

Les 11 en trafic marchandises...

Comme les 11 sont spécialisées au trafic Bénélux entre Bruxelles-Midi et Amsterdam, il a fallu prévoir des parcours vers l'atelier de Merelbeke. Ainsi, du mardi au samedi, la machine ayant assuré l'IC 2470 (Bruxelles-Midi arrivée 23h30) est expédiée à vide vers Merelbeke en vue d'y subir son entretien (parcours ELER 2470 Forest-Midi 00h10 - Bruxelles-Midi 00h13/00h27 (accouplement éventuel d'autres locomotives avariées de la série 11) - ATE-Merelbeke 01h40). Le retour s'effectue le lendemain, avec le train de marchandises 59102 N17 (pas le lundi et dimanche) Merelbeke 02h42 - Schaerbeek 3h48. Ce train a déjà été vu avec trois 11! La machine est ensuite expédiée à Bruxelles-Midi en vue d'assurer l'IC Bénélux 2478.

Photographies nocturnes, à vos postes!

...en trafic international...

Le roulement des 11 compte 9 journées (y compris une journée de réserve à Amsterdam, et une journée d'entretien à Merelbeke), laissant ainsi 3 locomotives disponibles. Régulièrement, ces machines libres



PHOTO 23-16 C'est la 1190 qui alimenta la rame de voitures exposées à Bruxelles-Nord à l'occasion des Journées du Patrimoine organisées les 13 et 14 mai 1995.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

interviennent en trafic international au départ d'Amsterdam ou de Bruxelles vers Quévry, généralement en remplacement d'une locomotive de la série 25.5. Il s'agit plus particulièrement du 1284 "Camino Azul" (circule le lundi, mardi et jeudi du 3/7 au 24/8, et le mercredi et vendredi du 2/6 au 26/9), du 1186 "Flandre Riviera", et même du TAC (Train Autos-couchettes) 1487 Hendaye - Schaerbeek.

...et en parcours spéciaux

Régulièrement, des rames TGV-Réseau tritensions sont expédiées aux Pays-Bas pour y effectuer des essais divers. En pro-

venance de Paris, les rames arrivent toujours par leurs propres moyens à l'atelier TGV de Bruxelles-Midi. De là, elles sont remorquées par une locomotive de la série 11 jusqu'à Roosendaal. Ce fut notamment le cas le 20 mai, les 3 et 21 juillet.

En outre, une 11 a même été vue en tête d'un train de marchandises sur la ligne 162! Voici donc une petite série qui devient particulièrement intéressante à pourchasser.

Pour terminer avec les 11, notons encore la sortie de RIK2 (révision intermédiaire 2) de la 1189 le 23 mai 1995.



La 1187 en tête de l'Int 1186 "Flandre Riviera" entre Ruisbroek et Lot, le 7 juillet 1995. Photo : Christian DOSOGNE.

PHOTO COULEUR PAGE CI-CONTRE Le jour de la Fête Nationale, la 1181 remorque la rame TGV tritension 4501 lors de son rapatriement des Pays-Bas, où elle a effectué une campagne d'essais radio sol-train. Kappellenbosch, 21 juillet 95. Photo : B. SCORIEL.





PHOTO 23-27 La 1602 en nouvelle livrée "Memling", en tête de l'IC 422 Köln-Oostende. Anderlecht, 22 juillet 1995. Ph.: J-L VDH.

série 12

Les 1203 et 1204 sont sorties de RIK2 respectivement le 29-06 et le 14-03-1995.

série 16

La 1608 est sortie de RG (révision générale) le 15 mai 1995. Elle fut suivie par la très attendue 1602 qui, comme prévu à l'occasion de sa révision intermédiaire, a revêtu la livrée "Memling", admirablement dessinée par Jean-Pierre MOULIN, collaborateur de Märklin et membre du PFT. Rappelons que cette opération a été financée par la firme Märklin-Belgique. La vedette fut officiellement présentée le jeudi 29 juin à Salzinnes, et est sortie de l'atelier le 5 juillet.

Malheureusement, tout au long du mois de juillet, elle fut victime d'avaries diverses qui l'immobilisèrent près de 20 jours!

Au milieu du mois d'octobre, une seconde locomotive sortira de Salzinnes dans la livrée "Memling" : la 1601, dont le dessin présentera toutefois quelques variations par rapport à la 1602.

Après l'automotrice 808 "VTM", c'est donc la seconde opération de ce genre qui est conclue, et qui paraît-il ne devrait pas rester sans lendemain...

série 19

La 1901 assure toujours des marches d'essais et de mises au point entre Tournai et Mouscron.

série 21

Sont sorties de RI : 2131 (09-05-1995), 2132 (26-06-1995), 2135 (24-05-1995) et 2133 (07-07-1995).

série 22

La 2239 est sortie de RG le 13 juin 1995. Cette locomotive était précédemment déjà en livrée bleue.

série 23

La toute dernière locomotive de la série 23 encore revêtue de la décoration jaune, la 2367, est entrée à Salzinnes à la fin de juillet pour y subir une RG, à l'issue de laquelle elle portera la livrée bleue.

Sont sorties de l'AC Salzinnes : 2304 (LT = révision technique : 31-05-95), 2323 (RG : 18-05-95, en nouvelle livrée bleue), 2326 (LC = révision confort : 08-05-95), 2343 (LC : 12-04-95), 2330 (LC : 21-06-95),

2317 (LT : 30-06-95).

série 26

La 2632 est sortie de RG le 10 mars, et la 2604 de LT le 31 mai 1995.

série 28

Simultanément avec la série 11, les deux locomotives de la série 28 (2801 et 2802) ont été mutées de l'atelier de Bruxelles-Midi vers celui de Merelbeke (19-06-95).

La 2801, garée depuis plus d'un an à l'atelier diesel de Schaerbeek, avait déjà été transférée le 9 mai dernier à Merelbeke pour un changement d'essieux. Reviendra-t-on un jour rouler cet ancêtre?



PHOTO 23-18 Cette saison, la traction des TAC 1231/1236 Schaerbeek-Lourdes et retour est exclusivement confiée aux locomotives de la série 12. On se rappellera qu'en 1994, ces parcours furent visibles avec toutes les séries de locomotives polytensions : 12, 15, 16, 18 et même CC 40.100 SNCF. Le TAC 1236 est prêt au départ à Schaerbeek, le 21 juillet 1995. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

LOCOMOTIVES DIESEL

Mise à disposition de machines pour les travaux TGV

Afin d'assurer les trains de travaux nécessaires à la pose de la superstructure de la ligne TGV Bruxelles - frontière française, la SNCB va mettre à disposition de TUC Rail, la filiale de la SNCB chargée de construire le TGV, un total de 68 locomotives diesel : 10 locomotives série 55, 10 locomotives série 59, 13 locomotives série 62, 25 locomotives série 76 et 10 locomotives de manoeuvres série 84.

TUC Rail disposera de toutes ces machines au plus tard pour le 1er septembre 1995.

Pour ce faire, une vague de mutations entre ateliers de traction a été effectuée (voir tableau ci-contre à droite).

En outre, les 5501, 5506, 5509, 5511, 5512 et 5514 vont être munies de l'équipement de signalisation TVM 430 pour pouvoir circuler sur la ligne TGV en service et y assurer notamment les trains de maintenance. Comme cette opération immobilisera 2 des 6 machines reprises ci-dessus jusqu'à la fin 1996, les machines suivantes seront susceptibles d'être mises à disposition de TUC-Rail : 5504, 5507, 5517, 5524, 5527, 5530, 5532, 5534 et 5539.

série 51

La série 51 ne se porte pas bien. Depuis plusieurs mois, de nombreuses avaries aux moteurs diesel sont constatées, notamment des fissurations importantes des bâtis (la même maladie qui attaqua les locomotives de la série 60/61 au début des années 1980). En conséquence, six locomotives ont

été mises hors exploitation au 01-06-1995. Il s'agit des :

- 5106 (Schaerbeek);
- 5119 (Merelbeke);
- 5151 (Hasselt);
- 5153 (Hasselt);
- 5184 (Antwerpen-Dam);
- 5187 (Hasselt).

Devant cette épidémie, la SNCB a toutefois décidé de commander 6 nouveaux bâtis auprès de Cockerill-Mechanical-Industrie (CMI). Le déclassement des 5106, 5119 et 5151 pourraient être réanalysés.

Voir également notre rubrique radiation.

séries 52 et 53

Consécutivement à la collision d'Athus du 5 octobre 1994 (voir EN LIGNES 20 page 24), la 5202 et la 5310 ont été mises hors exploitation au 01-06-1995.

Voir à ce sujet notre rubrique radiation.

Une autre machine accidentée, la 5212, est ressortie de réparation le 6 juillet.

série 55

La 5542 déclassée

Suite aux problèmes insolubles de vibration dans les postes de conduite de la 5542, il a finalement été décidé de la mettre hors exploitation au 1-8-1995.

Son équipement électrique va être placé dans la 5519. La transformation a été entamée dès le mois de juillet et les travaux sont partagés entre l'AC Salzinnes (démontage, révision et placement du moteur diesel et de la génératrice principale, essais) et l'atelier de Kinkempois (câblage et montage de l'armoire électrique). Cette solution est celle qui offre le délai d'exécution le plus court vu la charge importante de l'AC Salzinnes à court terme.

A l'issue de sa transformation, la 5519 ressortira en livrée bleue.



Comme il fallait s'y attendre, 2 des 4 machines impliquées dans la collision d'Athus du 5 octobre 1994, les 5202 et 5310, ont été déclassées.

Photo : Stefane MARCHAL.

MUTATIONS

N°	de	vers	date	serv
5130	FHS	FKR	01-06-95	M
5133	FHS	FKR	01-06-95	M
5183	FNDM	FHS	01-06-95	M
5189	FNDM	FHS	01-06-95	M
5501	NK	FSR	01-09-95	I
5506	NK	FSR	01-09-95	I
5509	NK	FSR	01-09-95	I
5511	NK	FSR	01-09-95	I
5512	NK	FSR	01-09-95	I
5514	NK	FSR	01-09-95	I
5905	FKR	LNC	01-06-95	TUC
5916	FKR	LNC	01-06-95	TUC
5917	FKR	LNC	01-06-95	TUC
5926	FKR	LNC	01-06-95	TUC
5936	FKR	LNC	01-06-95	TUC
5939	FKR	LNC	01-06-95	TUC
5941	FKR	LNC	01-06-95	TUC
5946	FKR	LNC	01-06-95	TUC
5947	FKR	LNC	01-06-95	TUC
5950	FKR	LNC	01-06-95	TUC
6205	FKR	LNC	01-09-95	TUC
6207	FKR	FHS	01-09-95	M
6210	FKR	NK	01-09-95	M
6227	FKR	NK	01-09-95	M
6246	FHS	LNC	01-09-95	TUC
6250	LNC	LNC	01-09-95	TUC
6251	FHS	LNC	01-09-95	TUC
6254	LNC	LNC	01-09-95	M
6255	FHS	LNC	01-09-95	TUC
6257	LNC	LNC	01-09-95	TUC
6262	LNC	LNC	01-09-95	TUC
6269	LNC	LNC	01-09-95	TUC
6283	FHS	LNC	01-09-95	TUC
6305	FKR	LNC	01-09-95	TUC
6314	LNC	LNC	01-09-95	TUC
6316	FHS	LNC	01-09-95	TUC
6320	LNC	LNC	01-09-95	TUC
7362	LNC	FKR	01-06-95	M
7363	LNC	FKR	01-06-95	M
7364	LNC	FKR	01-09-95	M
7367	LNC	FKR	01-09-95	M
7368	LNC	FKR	01-09-95	M
7369	LNC	FKR	01-09-95	M
7376	FKR	FNDM	01-06-95	M
7377	FKR	FNDM	01-06-95	M
7378	FKR	FNDM	01-06-95	M
7379	FKR	FNDM	01-09-95	M
7380	FKR	FNDM	01-09-95	M
7386	FKR	FNDM	01-09-95	M
7387	FKR	FNDM	01-09-95	M
7388	FKR	FNDM	01-09-95	M
7389	FKR	FNDM	01-09-95	M
7390	FKR	FNDM	01-09-95	M
8461	FNDM	LNC	01-06-95	TUC
8462	FNDM	LNC	01-09-95	TUC
8463	FNDM	LNC	01-06-95	TUC
8464	FNDM	LNC	01-09-95	TUC
8465	FNDM	LNC	01-06-95	TUC
8466	FNDM	LNC	01-09-95	TUC
8467	FNDM	LNC	01-09-95	TUC
8468	FNDM	LNC	01-09-95	TUC
8469	FNDM	LNC	01-09-95	TUC
8470	FNDM	LNC	01-09-95	TUC

M : Département Matériel
I : Département Infrastructure

La 5502 est sortie de RG le 15 mai 1995, en nouvelle livrée jaune. Contrairement aux plans initiaux, elle n'a pas été équipée de la TVM 430.

Elle fut suivie par la 5530, sortie de RG le 14 juillet 1995. Cette machine était déjà de couleur jaune, mais cette livrée n'était pas conforme de par la largeur fortement réduite de la grosse bande verte. La 5530 ne présente désormais plus cette particularité.

série 59

Comme prévu, les 10 locomotives de la série 59 ont été mutées au 1er juin 1995 de Merelbeke vers l'atelier de Monceau, qui se chargera de leur entretien durant toute la durée des travaux TGV entre la frontière française et Lembeek.

Les deux premières machines (5905 et 5917) ont quitté Merelbeke le 23 mai, non pas pour Monceau, mais pour Haine-St Pierre où se situe le centre d'instruction des conducteurs.

Le 13 juin, deux 59 ont assuré une dernière fois le service régulier vers la centrale électrique de Ruien.

Le lendemain 14 juin, les 5916, 5926, 5936, 5939, 5946 et 5947 ont pris le chemin de Monceau, suivies le 5 juillet par la 5950. La dixième machine, la 5941, se trouve toujours en réparation à l'atelier central de Salzinnes.

série 62

La 6295 et la 6302 sont sorties de RI à l'AC Salzinnes respectivement le 20-06-1995 et 29-05-1995. La 6302 a revêtu à cette occasion la nouvelle livrée jaune.

Les machines suivantes ont été mises hors exploitation au 01-06-1995 :

- 6258 (Monceau);
- 6270 (Monceau);
- 6272 (Monceau);
- 6276 (Monceau);
- 6318 (Hasselt);
- 6327 (Hasselt).

Voir notre rubrique radiation.

série 73

Les 73 jouent décidément au "yoyo" entre Merelbeke et Monceau. Ainsi, après leur récente mutation à Monceau en 1994, les 7362, 7363, 7364, 7367, 7368 et 7369 ont de nouveau été transférées à Merelbeke le 1er juin 1995.

En outre, les 7376, 7377 et 7378 de Merelbeke, se sont établies au dépôt d'Antwerpen-Dam; il s'agit là de la première affectation de ce type d'engins à Antwerpen.

série 74

La 7410 est sortie de RG le 16-06-1995.



PHOTO 23-13 A l'occasion de son passage en révision générale, la 5530 a perdu sa décoration jaune non conforme. On comparera la largeur de sa bande jaune avec celle de la 5535 visible à l'arrière. Kinkempois, 16 février 1995. Photo : J-L VANDERHAEGEN.

série 76

La cinquième locomotive, la 7617, est arrivée à Schaerbeek le 3 mai, après avoir été présentée officiellement aux autorités de la SNCB lors d'une petite cérémonie organisée par les NS à l'atelier de Tilburg; cette présentation fut suivie d'un parcours jusqu'en gare de Roosendaal. A cette occasion, la 7617 a été repeinte : le dessin de la décoration est en fait resté inchangé, mais la couleur gris-bleu a été remplacée par le vert SNCB; les traverses de tête quant à elles ont été peintes en rouge, ce qui lui confère un aspect peu esthétique. Chacun le jugera suivant ses goûts...

On compte ainsi déjà pas moins de 3 versions différentes :

- la 7617 en vert et jaune,
- la 7608 en ancienne livrée brune des NS;
- les autres machines dans la dernière décoration des NS, jaune et gris-bleu.

D'autres lots de machines sont arrivés à Schaerbeek :

- le 2 juin, les 7603, 7604, 7608 (la brune), 7618, 7619, 7620 et 7622;
- le 26 juin, les 7601, 7602, 7619;
- le 3 juillet, les 7605, 7606, 7610, 7611 et 7616.

Voir également notre rubrique Travaux TGV.



PHOTO 23-19 Très inattendue, la radiation de la 5542 suite à d'insolubles problèmes de vibration qui l'immobilisaient déjà depuis plusieurs mois. Son équipement de chauffage électrique sera réinstallé dans la 5519. Un train Liège-Luxembourg composé d'anciennes voitures 11. Bovigny, le 13 juillet 1985. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 23-20 Les 59 sont transférées de Merelbeke à Monceau. Dans l'ordre : les 5936, 5916, 5939, 5946, 5926 et 5947. Luttre, 14 juin 1995. Photo : Pascal DUBOIS.

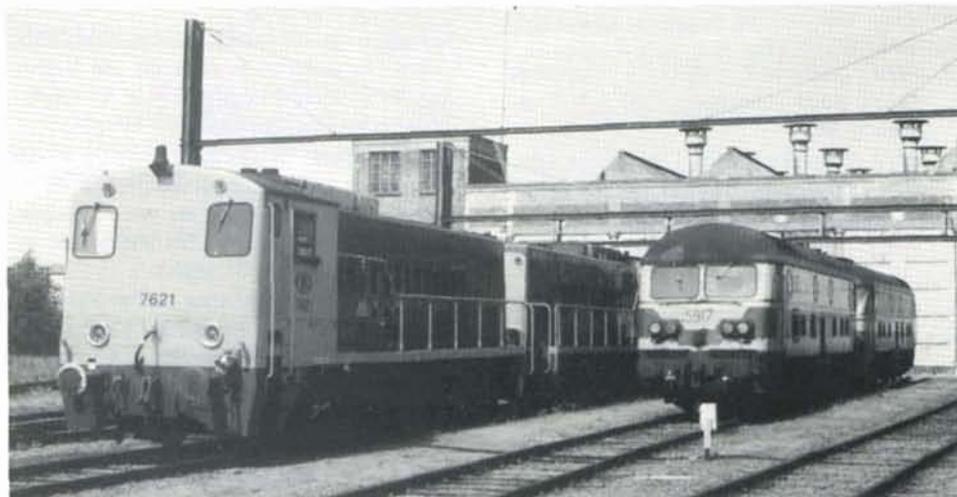


PHOTO 23-21 Les conducteurs qui assureront dès le mois de septembre la conduite des trains de travaux TGV au départ de la base de St.Druon, ont suivi de mai à juillet au Centre d'Instruction de La Louvière-Sud un programme d'initiation à la conduite des locomotives séries 55, 59, 62, 76 et 84. Le 29 mai, deux 76 côtoyaient les 5917 et 5905. Photo : S. MARTIN.

série 82

La 8225 est sortie de RG le 7-7-1995.

série 92

La mutation des locomotives de la série 84 au Département Infrastructure a permis d'effectuer un grand nettoyage dans la série 92. Ainsi, 12 locomotives ont été rétrocédées du Département Infrastructure vers le Département Matériel, lequel s'est chargé de leur mise hors exploitation :

- le 2-1-1995 : 9204, 9205, 9212, 9221;
- le 18-4-1995 : 9201, 9207, 9209, 9210, 9214, 9215, 9216, 9218.

A noter que la plupart de ces machines étaient déjà garées depuis de nombreux mois. Il ne subsiste donc à ce jour plus que 7 locomotives reprises aux inventaires : 9202 et 9208 à Schaerbeek, 9213 à Angleur, 9217 à Namur, 9220 (hors service) et

9222 à Schaerbeek, 9225 à Gent, sans oublier la 9206 remise en service le 11 mai 1991 à l'atelier central de Salzinnes où elle est utilisée pour les manoeuvres internes.

AUTOMOTRICES ELECTRIQUES

série 010 à 044

Après leur radiation accélérée, c'est très rapidement que les dernières automotrices 010 à 044 auront été expédiées à la ferraille. Les deux dernières, les 018 et 020, ont quitté Schaerbeek à destination de Baroncourt le 26 juillet, accompagnées par la 538 qui effectuait également son dernier voyage.

En outre, la SNCB a décidé de préserver en état de marche les 027 et 039. Elles furent acheminées le 12 mai, par leurs propres

moyens, à l'abri-musée d'Haine-St.Pierre. La 027 servira à terme de magasin de pièce pour la 039.

série 051-128

La fin des automotrices type "54" est proche; déjà tous les travaux d'entretien ont été suspendus, et les rames sont mises hors exploitation dès que leur limite de kilométrage est atteinte. Ainsi, depuis le début du mois de juillet, les automotrices suivantes ont été radiées : 092, 100, 104, 108 et 121. La série devrait s'éteindre avec la mise en vigueur de l'horaire d'hiver.

série 129-150 "Budd"

La "pseudo-modernisation" des automotrices Budd se poursuit excessivement lentement. Ainsi, depuis le mois de février, seules trois rames sont sorties de Mechelen : la 137 (11-04-95), la 135 (06-95) et la 130 (10-07-95). Quatre rames sont actuellement en atelier : les 132, 134, 136 et 150.

série 151-270

Les automotrices suivantes sont ressorties de révision générale (RG) ou intermédiaire (RI) dans la nouvelle livrée bordeaux :

162 (RI 11-07-95), 169 (RI 12-07-95), 170 (RG 26-04-95), 171 (RI 11-04-95), 202 (RI 02-95), 217 (RI 5-5-95), 221 (RG 27-04-95), 238 (RG 24-06-95), 244 (RG 13-07-95), 262 (24-5-95).

série 301-440 "Break"

Une spectaculaire collision s'est produite le 3 juillet au passage à niveau 32 de Lebbeke sur la ligne 60 Dendermonde - Jette.

Un camion transportant des poutrelles métalliques, resté bloqué sur le passage à niveau, a été percuté 10 minutes plus tard par l'IRh 1862 assurant la liaison Lokeren-Bruxelles-Gent.

L'automotrice 390 a subi des dégâts considérables, surtout au niveau du flanc et de la cabine de la voiture ABD, entièrement éventrée.

On ne déplore heureusement aucune victime parmi les 47 passagers présents dans le train. Seuls le conducteur du train et le camionneur ont été légèrement blessés. La 390 a été expédiée à l'atelier central de Mechelen pour réparation.

série 601-782

Les automotrices suivantes sont ressorties de révision générale (RG) ou intermédiaire (RI) dans la nouvelle livrée bordeaux :

628 (RG 28-04-95), 635 (RG 29-06-95), 663 (RI 20-04-95), 664 (RI 03-04-95), 720 (RG 04-95), 730 (RI 07-08-95), 735 (RI 19-06-95), 736 (RI 10-07-95), 740 (RI 28-04-95), 745 (RI 27-07-95), 763 (RI 30-05-95), 768 (RI 11-04-95).

série 900

Depuis le changement d'horaire du 28 mai, les automotrices de la série 900 circulent les samedis et dimanches, et ce pour la première fois, jusqu'en gare de Roosendaal.

En effet, depuis la suppression en 1994 des IC-E (Oostende-Roosendaal) les week-ends, il n'était plus possible de rejoindre les Pays-Bas au départ de Essen. Pour remédier à cette situation, tous les trains L Antwerpen-Centraal - Essen sont prolongés jusque Roosendaal.



PHOTO 23-10 Le ferrailage des automotrices de la série 010 à 044 n'aura pas tardé. Elles furent expédiées peu de temps après leur mise hors exploitation vers le chantier de démolition de Baroncourt. Les transferts s'effectuaient par lot de trois automotrices accouplées, encadrées de deux wagons intercalaires, et intégrées dans le train 51600 Schaerbeek-Stockem. Ce document montre 4 rames en attente de départ, dont 2 déjà encadrées par les wagons intercalaires. Schaerbeek, 14 mai 1995. J-L VANDERHAEGEN.

VOITURES

Voitures USI - K4

Comme prévu, les premières "nouvelles" voitures K4 (ex. voitures USI rachetées d'occasion à la SNCF) ont été mises en service avec l'horaire d'été le 29 mai.

Seules deux rames étaient disponibles à ce moment; elles assurent les trains suivants :

1. **3722** Charleroi 7h06 - Bruxelles-Midi 7h51 - Etterbeek 8h25;
4710 Etterbeek 16h00 - Bruxelles-Midi 16h30 - Châtelet 17h36.
2. **3726** Châtelet 6h32 - (via ligne 26) Bruxelles Q.L. 7h46 - Schaerbeek 7h57;
4716 Schaerbeek 17h04 - Bruxelles Q.L. 17h14 - Châtelet 18h24.

Depuis le 31 juillet, une 3ème rame a été

mise en circulation :

3. **3013** (Gent-St.P. 4h43 - Oostende 5h33), **3009** (Oostende 6h55 - Schaerbeek 8h34),
4917 (Bruxelles-Midi 17h07 (via ligne 50) - Zottegem 18h17) et **ER 4917** (Zottegem 18h37 - Gent St.P. 19h38).

Ci-après : les fiches techniques des trois versions différentes de K4.

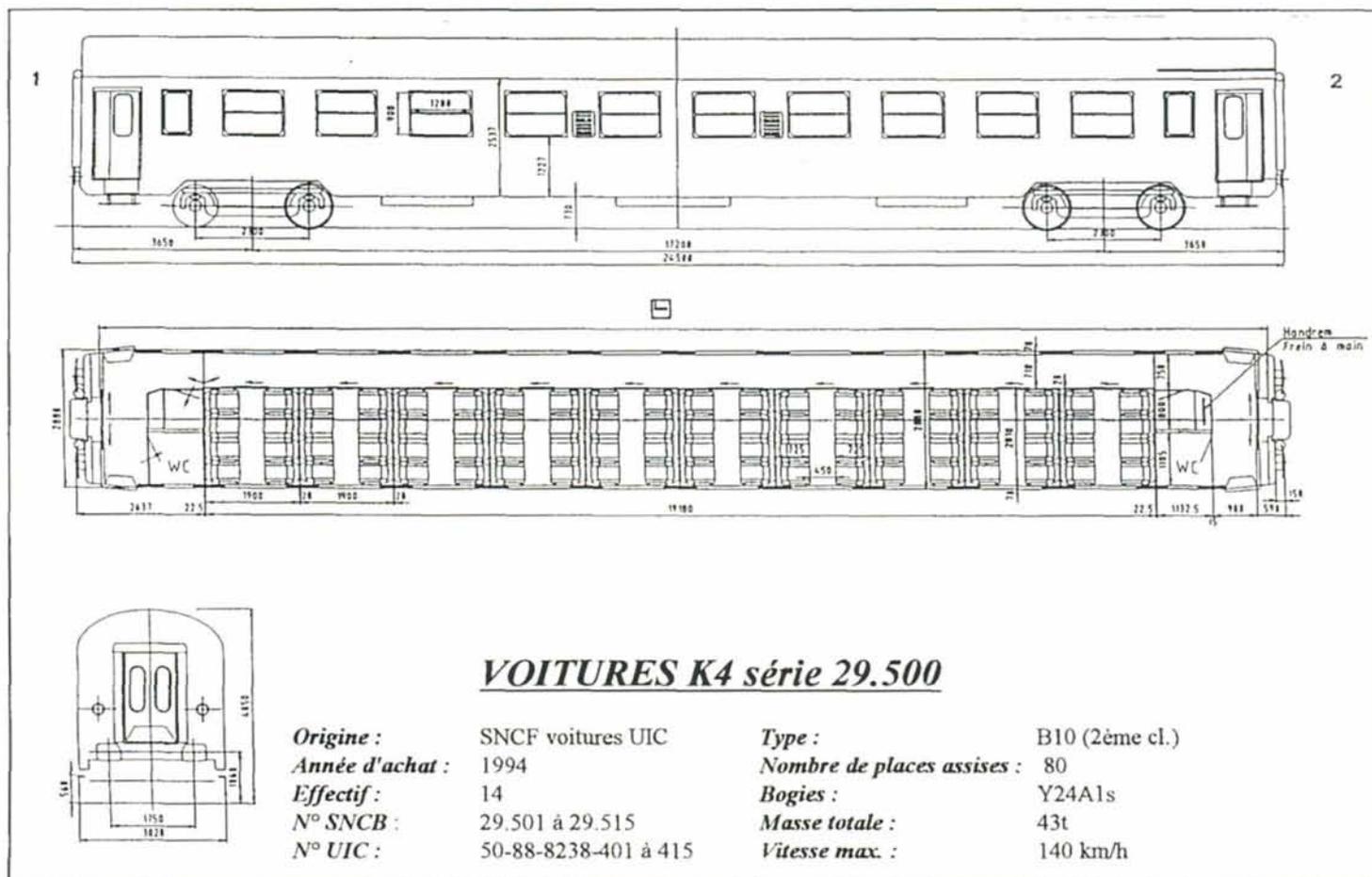
Voitures I11

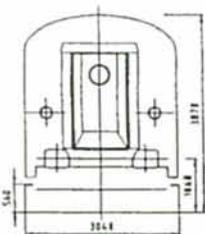
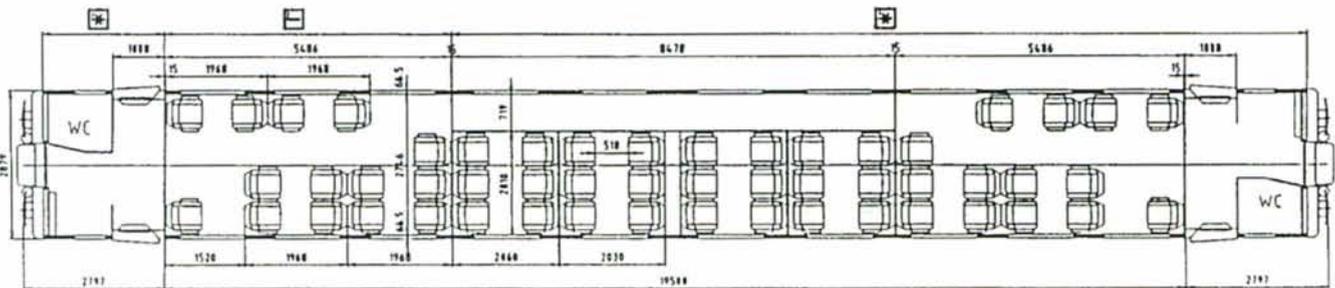
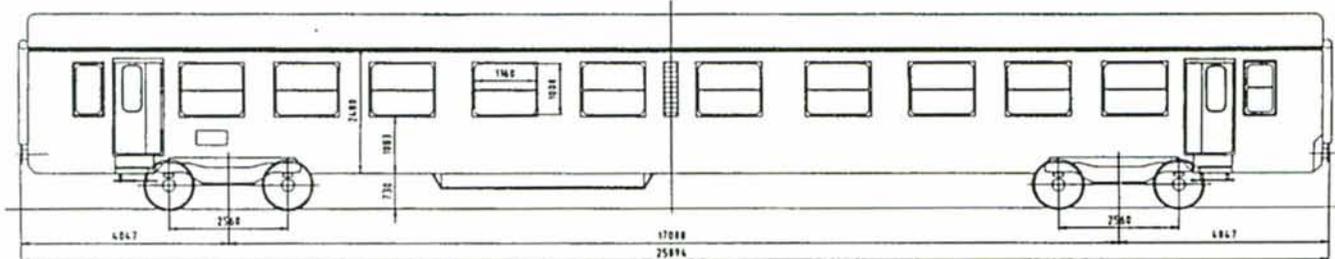
Après la présentation de la voiture I11

prototype le 28 avril dernier, les deux premières voitures de série ont été livrées dans le courant du mois de juin, et soumises à un programme d'essais.

Le 14 juillet, la première voiture a été acheminée en France, accompagnée de la voiture de mesure n°13, en vue d'effectuer des marches à 200 km/h. Son retour en Belgique eut lieu le 31 juillet.

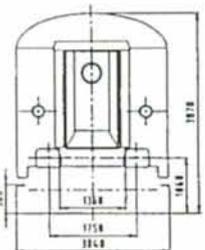
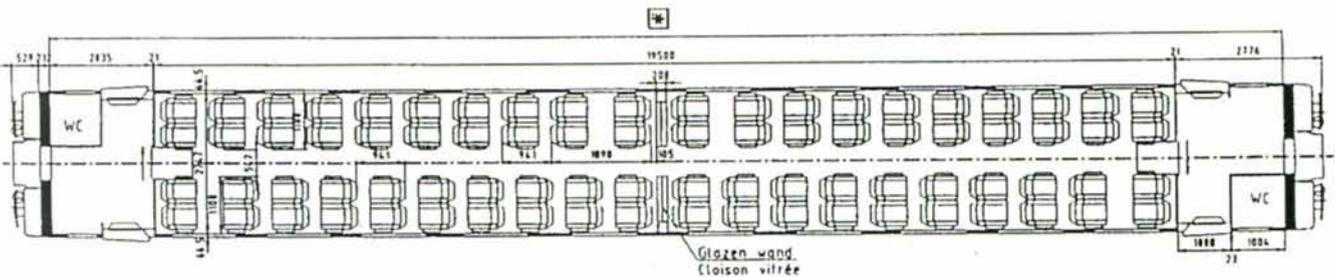
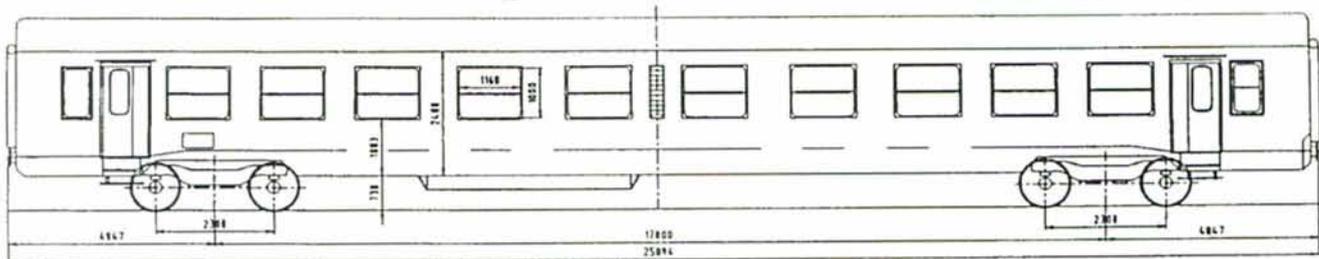
Dès le milieu du mois de juillet déjà, une I11, accessible aux voyageurs, a été incorporée plusieurs fois dans des IC Oostende-Eupen.





VOITURES K4 série 21.500

Origine :	SNCF voitures USI	Nombre de places assises :	54
Année d'achat :	1994	Bogies :	Y24C (21.501 à 21.503) Y28D (21.504 à 21.514)
Effectif :	14	Masse totale :	43t (avec bogie Y24) 44t (avec bogie Y28)
N° SNCB :	21.501 à 21.514	Vitesse max. :	140 km/h
N° UIC :	50-88-1838-401 à 414		
Type :	A 8 (1ère classe)		



VOITURES K4 série 22.500

Origine :	SNCF voitures USI	Bogies :	Y16 (22.501 à 22.515) Y24 (22.516 à 22.517) Y28 (22.518 à 22.555)
Année d'achat :	1994	Masse totale :	34t (avec bogie Y16) 34t (avec bogie Y24) 35t (avec bogie Y28)
Effectif :	55	Vitesse max. :	140 km/h
N° SNCB :	22.501 à 22.555		
N° UIC :	50-88-2038-401 à 455		
Type :	B10t (2ème classe)		
Nombre de places assises :	80		

Suite à des problèmes d'usure des génératrices électriques, la vitesse maximale autorisée des voitures du type M2 est progressivement ramenée de 140 à 125 km/h.

INFRASTRUCTURE

La nouvelle ligne 11 en service

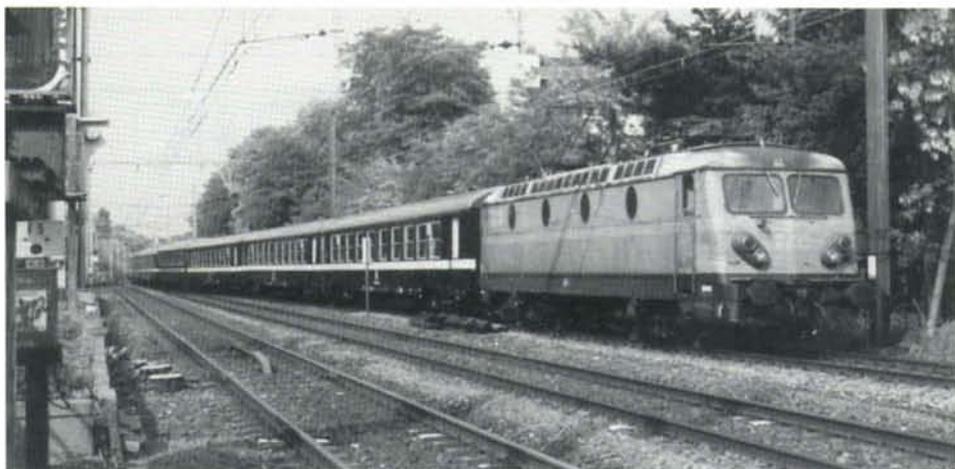
Pour rappel, la construction de la ligne de contournement du port d'Antwerpen fut dictée dans un souci d'une part, d'avoir un second accès vers la gare de formation d'Antwerpen-Noord et le port de manière à soulager l'unique itinéraire actuel via la ligne 27 et Berchem arrivé à saturation, et d'autre part, de relier la partie extrême nord du port, située entre l'Escaut et le canal d'accès B3, par une seconde liaison, de manière à éviter les interruptions de trafic, parfois très longues, qui sont imposées par le pont levant de Lillo situé sur l'ancien itinéraire (le trafic maritime étant prioritaire).

Le 2 juin dernier, la SNCB a inauguré un nouveau tronçon de la ligne 11, qui relie Antwerpen-Noord à la ligne 12B et aboutit à l'extrême nord du port le long de la frontière hollandaise (où est notamment installée la firme BASF).

En fait, la première partie de la ligne 11 est en service déjà depuis plusieurs années, et est électrifiée à double voie. Celle-ci se détache de la ligne 27A à l'entrée de la gare de triage d'Antwerpen-Noord dont elle longe les installations, et se dirige ensuite vers le nord jusqu'au commencement de ligne 11A/228 à la bifurcation de Stabroek (la ligne 11A/228 relie la bif. Stabroek à Zandvliet). Le nouveau tronçon inauguré le 2 juin, a son origine à la bif. Stabroek, où elle bifurque vers la droite pour venir s'intercaler sur la berme centrale de l'A12 vers les Pays-Bas. Peu avant la frontière hollandaise, elle bifurque vers la gauche et vient relier, à la bif. Noordland et après avoir emprunté le nouveau pont fixe de Noordlandbrug, la ligne industrielle 12B/223 (laquelle relie Antwerpen-Noord à la bif. Noordland via le pont de Lillo), où sont situées les installations de BASF, Solvay, Belgian Refining Corporation, Nafta, Monsanto, Degussa et Gamatex.

Au total, cet investissement s'élève à un demi-milliard de francs, et pourra amener d'intéressantes perspectives dans l'optique de l'établissement du nouveau terminal de l'Escaut qui sera exploité par la société Hessenatie, et des entreprises qui s'implanteront dans cette partie nord-est du port en pleine expansion.

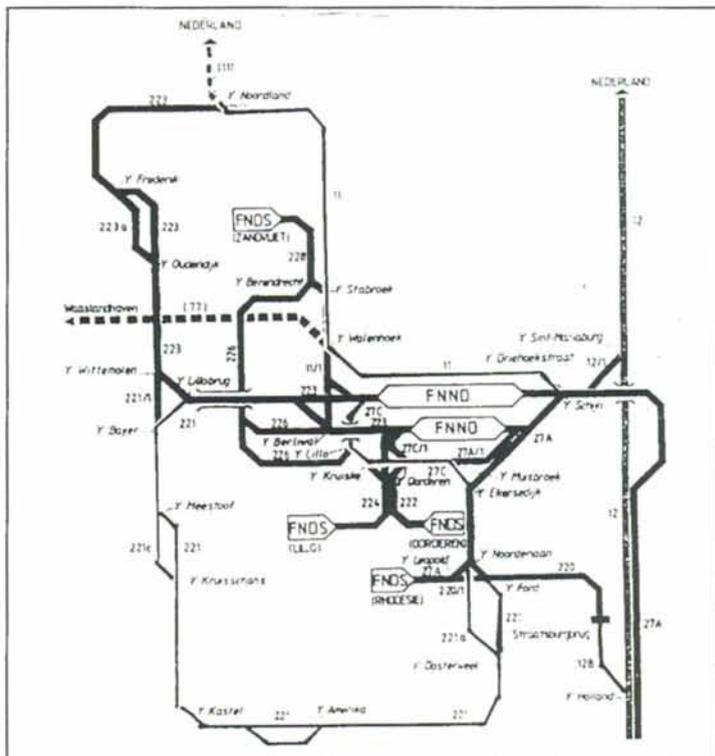
Quant à la ligne devant contourner le port en direction de Lier, elle devrait se détacher, dans le futur, du tronçon nouvelle-



Le train P 4716 Schaerbeek-Châtelet franchit la bifurcation de Linkebeek sur la ligne 26 pour aboutir quelques centaines de mètres plus loin sur la ligne 124 en gare de Linkebeek, après avoir desservi Bruxelles-Schuman, Bruxelles Q.L., Etterbeek, Boondael, St.Job. Depuis l'entrée en vigueur de l'horaire d'été 1995, ce train est composé de voitures du type K4 en remplacement des M4 utilisées précédemment. Le 30 mai 1995, la 2235 remorque 9 voitures K4. Photo et texte : Pierre BERCHEM.

ment inauguré un peu avant la frontière, et bifurquera vers la droite en redescendant vers le sud en direction de Lier, évitant ainsi la traversée d'Antwerpen-Noord, Schijnpoort et de Berchem.

Plusieurs parcours d'étude de lignes pour conducteurs furent organisés sur le nouveau tronçon, à l'aide de l'autorail 4903 d'Antwerpen-Dam.



Le train inaugural à l'extrémité de la ligne 11, peu avant sa jonction avec la ligne 12B, à hauteur des installations de BASF où se tenait une cérémonie. Photo : Daniel MOENS.



Le train inaugural du nouveau tronçon Bif. Stabroek (BK 7.049) - Bif. Noordland (BK 16.590) de la ligne 11. La rame, remorquée par la 6267, est composée de deux voitures M4 de 1ère classe et d'un fourgon générateur. Le train est ici visible peu après la bifurcation de Stabroek, à l'endroit où la ligne vient s'intercaler sur la berme centrale l'A12 vers les Pays-Bas. Au départ de Stabroek, le nouveau tronçon est à double voie sur une distance d'un kilomètre; elle continue ensuite à voie unique (avec possibilité dans le futur de poser une seconde voie) jusqu'à la jonction avec la ligne 12B/223. E. GOENS.

La ligne 97 électrifiée

Après plus de 10 ans de tractations politiques et plus de deux ans de travaux, c'est finalement le vendredi 12 mai que fut inaugurée la traction électrique entre St. Ghislain et Quiévrain.

Mise à voie unique entre Boussu et Quiévrain, la ligne, équipée de longs rails soudés posés sur traverses en béton, est désormais commandée par le poste de signalisation à logique programmée de St. Ghislain.

Toute la ligne a été modernisée, les passages à niveaux automatisés et la vitesse de référence portée de 90 à 120km/h.

Bien sûr, l'aspect bucolique de la ligne a fait les frais de cette métamorphose : la signalisation mécanique et les passages à niveaux commandés manuellement ont disparu...

Accueilli en gare de St. Ghislain par les représentants de la SNCB et des adminis-



Mr Elio Di Rupo inaugure la traction électrique sur la ligne 97. St. Ghislain, 12 mai 95. Photo : J. MULPAS.

trations communales concernées, Monsieur Elio Di Rupo, Ministre des Communications du précédent gouvernement, inaugure la traction électrique, en exprimant sa satisfaction pour le travail effectué et en donnant des garanties quant au maintien du personnel dans les gares de Boussu et Quiévrain. Il invita également la SNCB à envisager dès que possible le rétablissement des relations régionales avec Valenciennes. Les invités furent ensuite conviés



C'est la 424 qui inaugure la traction électrique entre St. Ghislain et Quiévrain. Boussu, 14 mai 1995.



Effervescence à Quiévrain où le train inaugural côtoie les trains de voyageurs diesel. Photos : Fabrice VACHAUDEZ.

à découvrir la nouvelle ligne 97, à bord de l'automotrice 424.

Depuis le 28 mai, le service est assuré par le prolongement jusque Quiévrain de la relation IC-I Schaerbeek (Vilvoorde le week-end) - St. Ghislain. En semaine, quelques trains P viennent compléter l'offre. L'augmentation de la clientèle ne s'est pas fait attendre : l'évaluation fait état de 15 % de voyageurs en plus, et ce à tous les points d'arrêt.

Quant à l'avenir du tronçon Quiévrain - Valenciennes, la mairie de Valenciennes se montre particulièrement intéressée par une nouvelle liaison avec Mons et a demandé un rapport d'audit pour analyser l'importance de la clientèle potentielle. Affaire à suivre.

Bientôt une nouvelle gare à Bruxelles-National

C'est en 1998 que devrait être inaugurée la nouvelle gare desservant l'aéroport de Bruxelles-National à Zaventem.

Les travaux, qui débuteront en octobre prochain, ont été adjugés pour un montant de 1.364 millions de francs intégrés dans le programme STAR 21 de la SNCB.

La nouvelle gare s'étendra sur trois niveaux. Le troisième sous-sol comportera les quais, qui s'étireront sur une longueur de 375m, le deuxième sous-sol sera aménagé en couloirs de correspondance et abritera des locaux techniques, tandis que le premier abritera les comptoirs et guichets de la SNCB et d'autres services administratifs, et une galerie commerçante.

Cette gare sera toujours accessible par l'actuelle ligne 36C, laquelle verra son tracé terminal entièrement modifié. En effet, la ligne ne contournera plus la piste d'atterrissage 07 de l'aéroport, mais passera en dessous par un nouveau tunnel de 1.600 mètres de longueur. En outre, l'unique passage à niveau subsistant près de la bifurcation avec la ligne 36 et donnant accès à des zones agricoles, sera supprimé et remplacé par un pont.

La nouvelle gare sera en fait située perpendiculairement par rapport à l'ancienne (voir schéma ci-contre). Elle comportera 3 voies et sera conçue de manière à pouvoir assurer ultérieurement la prolongation de la ligne d'une part vers Antwerpen (nouvelle ligne à construire le long de l'autoroute A1-E19 avec raccordement à la ligne 25 à hauteur de Zemst près de Mechelen) et d'autre part vers Liège et Bruxelles en évitant un rebroussement. L'aérogare pourra ainsi être directement accessible par les trains du service intérieur et du trafic international (TGV et autres).

L'ensemble des projets devra être terminé vers l'an 2000. Déjà, le nouveau guichet de la SNCB a été mis en service au début du mois de juin.

Signalisation mécanique ligne 166

C'est finalement le 10 juin dernier que les signaux lumineux ont remplacé la signalisation mécanique à Vonêche. Le réseau ne compte désormais plus qu'un seul chandelier : celui de Florenville...

Dans les prochains jours, ce sera au tour des signaux mécaniques de Gedinne et de Paliseul à disparaître.

DIVERS

L'évolution et les futures commandes du matériel roulant

Dans les cinq années à venir, la SNCB réceptionnera un important contingent de matériel roulant de toutes sortes. Parallèlement, elle entamera la modernisation systématique du matériel moins récent. Déjà, les premières voitures du type I11 ont été livrées et soumises à divers essais. Voici la liste du matériel commandé, projeté ou à moderniser :

- 1995** : - livraison des premières voitures du type I11 (au total : 163 voitures livrables jusqu'en 1997);
- livraison des premières automotrices de présérie type "96" (120 rames livrables jusqu'en 1999);
- 1996** : début de la modernisation de toutes les voitures M4 (au total 578);
- 1997** : - livraison des premières locomotives électriques bitensions à moteurs asynchrones;
- début de la modernisation des automotrices des années 1962 et suivantes;
- 1998** : - livraison des premières locomotives diesel de manœuvres lourdes;
- livraison de nouveaux autorails diesel.
- 1999** : remplacement des voitures M2 par des voitures à deux niveaux.

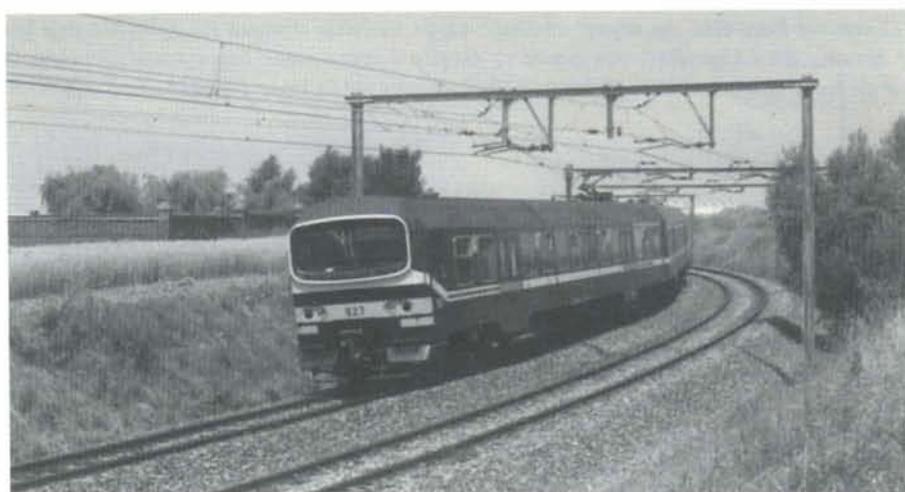
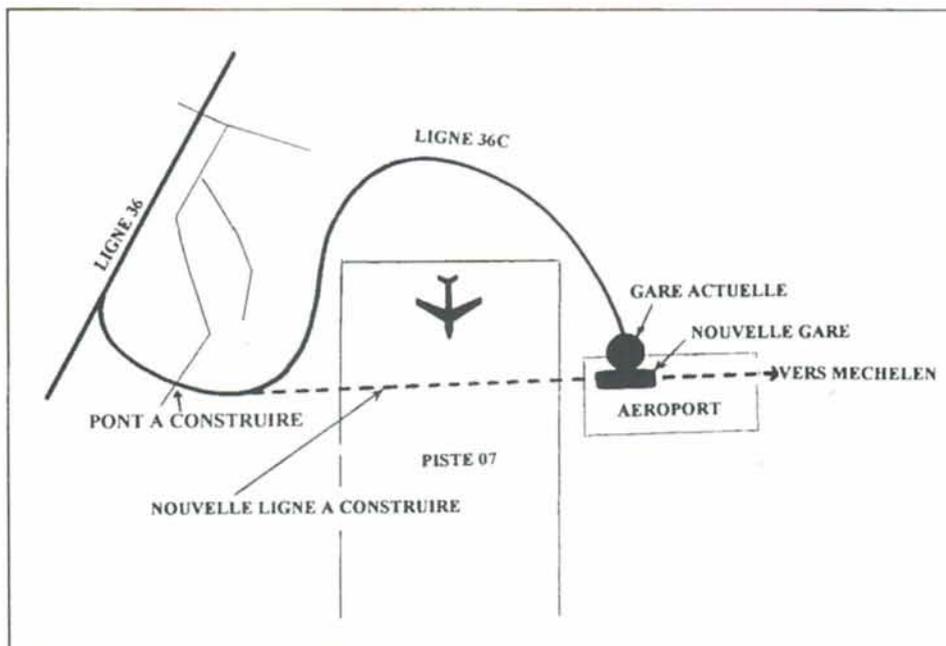


PHOTO 23-09 Depuis le 28 mai, la desserte de l'aéroport de Bruxelles-National est intégralement assurée par les automotrices de la série 900. C'est précisément à cet endroit que le tracé de la ligne 36C sera modifié et continuera en ligne droite vers la nouvelle gare en passant sous la piste d'atterrissage 07 située à 200 mètres environ. Zaventem, 27 juillet 1995. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



La gare de Vonêche a subi une transformation radicale : les quais, les poteaux d'éclairage et la signalisation mécanique ont disparu, tandis que deux liaisons de prise de contre-voie ont été installées. Le 48911 remorqué par les 1807 + 1806 CFL, 11 juillet 1995. Photo : Georges BADIE.

Un TGV Bruxelles-Nice

Depuis le 29 juin et ce jusqu'au 24 septembre prochain, une nouvelle relation journalière TGV a été instaurée entre Bruxelles et Nice selon l'horaire suivant:

TGV	9532/ 9533	9572/ 9573
Bruxelles-Midi	↓09h05	↑19h13
Lille-Europe	↓10h29	↑17h58
Roissy-CDG	↓11h25	↑16h49
Marne-la-Vallée	↓11h40	↑16h34
Lyon-Part-Dieu	↓13h36	↑14h39
Valence	↓14h18	↑13h52
Avignon	↓15h14	↑12h57
Marseille-St.Ch.	↓16h14	↑12h02
Toulon	↓16h54	↑11h17
St.Raphaël	↓17h43	↑10h29
Cannes	↓18h09	↑10h05
Antibes	↓18h19	↑09h54
Nice-Ville	↓18h35	↑09h40

Le succès ne s'est pas fait attendre, puisque tous les trains affichaient complets plusieurs jours voir même plusieurs semaines avant leur départ.

Atelier de Bruxelles-Midi

Depuis le 19 juin dernier, l'atelier de Bruxelles-Midi ne gère plus l'entretien que d'une seule locomotive électrique : la 1901. Les 12 locomotives de la série 11 et les 2801 et 2802 ont été mutées à Merelbeke.

Une remorque 734 pour le musée

La SNCB a décidé de sauvegarder la remorque d'autorail 734.05. A cette fin, elle a été transférée du dépôt de Merelbeke vers l'abri-musée d'Haine-St.Pierre.

A noter que les trois dernières remorques type 734 (734.06, 734.07 et 734.10) ont été mises hors service à l'atelier de Bertrix.

Les finances de la SNCB en 1994

Après une année 1993 clôturée par un bénéfice de 252 millions de francs, l'année 1994 accuse un solde négatif de 1,386 milliard, ce qui est considéré comme une perte limitée en regard des prévisions.

Les divers niveaux de recettes sont très stables.

Côté trafic voyageurs, on note une très minime perte, avec 14,5 milliards de francs de recette dont 11,2 milliards pour le seul trafic intérieur, lequel accuse une progression de 2%; par contre, le trafic international enregistre un recul.

En décomposant le trafic intérieur on note les résultants suivants :

- billets ordinaires : + 1%;
- cartes train : + 3,7%;
- Go-Pass : + 6,3%;



Les trains à grande vitesse font maintenant partie de notre paysage ferroviaire. Ici, le croisement d'un TGV et d'un Eurostar entre Ruisbroek et Lot le 8 juillet. C. DOSOGNE.

- Golden Railpass : + 12,4%;
- Multi-Pass : - 7,4%;
- billets Week-end : + 15%;
- un jour à la mer / en Ardenne : + 42%.

Notons encore la part de la première classe passe de 11,8 à 12,06%.

Côté marchandises, les recettes sont en hausse : + 3,8 % pour les charges complètes (12,405 milliards de francs). B-Cargo fait presque 10 % de mieux, avec un volume transporté en hausse de 9,9%, et un trafic total en hausse de 6,8%; les messageries progressent de 4,2% (2,2 milliards de FB).

Enfin, les recettes diverses sont légèrement en baisse (+/- 5 milliards de francs).

Les compensations versées par l'Etat pour

les charges de service public ont atteint le niveau prévu dans le contrat de gestion (+/- 12,5 milliards de francs), tandis que les subsides pour travaux et achat de matériel roulant accusent une diminution de près de 10 milliards de francs (+/- 12,5 milliards contre +/- 22 milliards en 1993).

1800 CFL :

un service de plus en Belgique

Depuis le 28 mai dernier, une locomotive de la série 1800 des CFL assure en lieu et place d'une 52/53 SNCB le train de coke vide 49932 Belval - Bertrix (6h32) - Ronet (8h37), et au retour, le train de pétrole 48943 (Feluy) - Ronet (11h55) - Virton (15h22) - (Luxembourg).



Un nouveau service pour les 1800 CFL : le train de pétrole 48943 (Feluy)-Ronet-Luxembourg. Le 7 juillet 1995, ce parcours était mené par la 1805 et est vu en passage à Graide. Photo : Georges BADIE.

Nouvelle affectation du matériel diesel au 1-6-1995

Voici un tableau remis à jour au 1er juin 1995, reprenant l'affectation du matériel diesel à cette date. Au moment où vous lirez ce numéro, de nombreux changements seront toutefois intervenus suite aux mutations du matériel nécessaire aux travaux TGV.

51					52	53	54	55		59	62-63				
FSR	LNC	FN	FHS	FKR	MKM	MKM	MKM	NK		LNC	LNC	NK	FHS	FKR	
5101	5117	5154	5127	5107	5201	5301	5401	5501	5523	5905	6217	6260	6238	6201	6235
5102	5120	5155	5129	5108	5205	5302	5403	5502	5524	5916	6218	6274	6240	6202	6236
5103	5121	5156	5136	5109	5209	5303	5405	5503	5525	5917	6221	6289	6245	6204	6237
5104	5123	5157	5137	5110	5211	5304	5407	5504	5526	5926	6223	6302	6246	6205	6247
5105	5126	5158	5138	5111	5212	5305		5505	5527	5936	6224	6319	6251	6206	6256
5114	5131	5159	5141	5112	5213	5306		5506	5528	5939	6231	6321	6252	6207	6264
5122	5135	5160	5142	5113	5214	5307		5507	5529	5941	6234	6323	6253	6210	6292
	5139	5162	5143	5115	5215	5308		5508	5530	5946	6241	6324	6255	6211	6293
	5140	5163	5144	5116	5216	5309		5509	5531	5947	6243	6325	6261	6212	6301
	5146	5164	5145	5118	5217	5311		5510	5532	5950	6244	6328	6267	6213	6304
	5147	5166	5152	5124		5312		5511	5533		6248	6331	6268	6214	6305
	5148	5167	5179	5125		5313		5512	5534		6249		6279	6216	6306
	5149	5168	5183	5128		5314		5513	5535		6250		6281	6219	6307
	5150	5170	5185	5130		5315		5514	5536		6254		6283	6220	6311
		5171	5189	5132		5316		5515	5537		6257		6291	6222	6313
		5172	8192	5133		5317		5517	5538		6262		6294	6225	6315
		5173	5193	5134		5318		5518	5539		6269		6295	6227	6322
		5174				5319		5519	5540		6271		6296	6228	6333
		5175				5320		5520	5541		6277		6297	6229	6391
		5177						5521	5542(2)		6278		6298	6230	6392
		5178									6282		6299	6233	6393
		5180									6284		6316		
		5181									6285		6317		
		5182									6288		6326		
		5186									6290				
											6314				
											6320				
7	14	25	17	17	10	19	4	40		10	27	11	24	42	
80					10	19	4	40		10	104				

70	71	73							74	75	80		82				84		85
FN	FN	FN	FHS	FKR	LNC		NK	MKM	FN	FN	FSR		NK	FVY	FR	FN	LNC	FN	FN
7001	7101	7376	7336	7337	7301	7325	7381	7338	7401	7501	8001	8046	8205	8203	8201	8256	8461	8462	8501
7002	7102	7377	7357	7350	7302	7326	7382	7339	7402	7502	8002	8047	8212	8220	8202	8257	8463	8464	8502
7003	7103	7378	7365	7351	7303	7327	7383	7340	7403	7503	8006	8049	8213		8204	8258	8465	8466	8503
7004			7366	7352	7304	7328	7384	7341	7404	7504	8007	8050	8215		8206	8259		8467	8504
7005			7370	7353	7305	7329	7385	7342	7405	7505	8008	8051	8216		8207	8260		8468	8505
7006			7371	7354	7306	7330			7406	7506	8009	8052	8217		8208	8261		8469	8506
			7372	7355	7307	7331			7407		8011	8053	8218		8209	8262		8470	8507
			7373	7356	7308	7332			7408		8012	8055	8219		8210	8263			8508
			7374	7358	7309	7333			7409		8018	8058	8221		8211	8264			8509
			7375	7359	7310	7334			7410		8020	8059	8222		8214	8265			8510
				7362	7311	7335					8025	8061	8223		8214	8266			8511
				7363	7312	7343					8027	8062	8224		8233	8267			8512
				7379	7313	7344					8031	8063	8225		8236	8268			8513
				7380	7314	7345					8032	8064	8226		8241	8269			8514
				7386	7315	7346					8033	8065	8227		8242	8270			8515
				7387	7316	7347					8034	8066	8228		8243	8271			8516
				7388	7317	7348					8035	8067	8229		8244	8272			8517
				7389	7318	7349					8037	8068	8230		8246	8273			8518
				7390	7319	7360					8040	8069	8231		8247	8274			8519
				7391	7320	7361					8045		8234		8249	8275			8520
				7392	7321	7364							8235		8250				8521
				7393	7322	7367							8237		8251				8522
				7394	7323	7368							8238						8523
				7395	7324	7369							8239						8524
													8240						8525
													8245						
													8248						
													8252						
													8253						
													8254						
													8255						
6	3	3	10	24	48		5	5	10	6	39		31	2	22	20	3	7	25
6	3	95							10	6	39	75				10	25		

91					44		45	49	76 (1)	Locomotives cédées au Département Infrastructure					
FKR	FN	LNC	MKM	NK	FKR	MKM	MKM	FN	FSR	62	84	91		92	
9109	9107	9111	9135	9143	4401	4407	4501	4903	7601	6203♣	8426*	8444°	9101n	9125♠	9202=
9110	9129	9112	9137	9146	4402	4408	4502		7602	6215✳	8427§	8447°	9102n	9127♠	9208=
9123	9139	9113	9148	9147	4403	4410	4503		7603	6242✳	8428§	8448°	9103n	9128n	9213§
9132	9157	9114	9153	9151	4404		4504		7604	6263✳	8429*	8449~	9104n	9134♠	9217°
9136		9115	9159	9155	4405		4505		7605	6266✳	8430*	8450~	9105n	9138n	9220=
9152		9117		9156	4406		4506		7606	62738	8431*	8451□	9106n	9140n	9222=
9160		9118		9158			4507		7608	6275□	8432*	8452□	9108□	9141♠	9225n
		9120					4508		7610	6286□	8433□	8453□	9116□	9142°	
		9126					4509		7611	6287□	8434*	8454"'	9119■	9145♠	
		9130					4510		7614	6300♣	8435#	8455+	9121■	9149♠	
		9131							7615	6303♣	8437*	8456+	9122n	9150*	
		9133							7616	6309✳	8439#	8457=	9124n	9154°	
		9144							7617	63128	8440#	8458=			
									7619	6329✳	8441#	8459=			
									7620	6330♠	8442□	8460=			
									7621		8443~				
									7622						
									7623						
7	4	13	5	7	6	3	10	1	18(1)	15	31=		24	7	
36					9		10	1	18(1)						

(1) 7614, 7615, 7621 et 7623 prises en écriture le 2 juin 1995; 7603, 7604, 7608, 7617, 7618, 7619, 7620 et 7622 : le 3 juin ; 7601, 7602 et 7619 : le 26 juin ; 7605, 7606, 7610, 7611 et 7616 : le 3 juillet 1995.

(2) 5542 : mise hors exploitation le 1er août 1995.

Remarque : bien que non reprise aux inventaires, la 9206 a été remise en service le 11 mai 1991 à l'atelier central de Salzinnes pour y assurer les manoeuvres internes

Abréviations

FHS : Hasselt
 FN : Antwerpen Dam
 FR : Brugge
 FSR : Schaerbeek
 FVY : Gouvy
 LNC : Monceau
 MKM : Stockem
 NK : Kinkempois

* District Nord-Ouest, dépôt Merelbeke
 § District Sud-Est, garage de Angleur
 □ District Nord-Est, dépôt Antwerpen
 # District Sud-Ouest, dépôt St.Ghislain
 ~ District Sud-Ouest, dépôt Monceau
 ° District Sud-Est, dépôt Namur
 " District Nord-Est, dépôt Leuven
 + District Nord-Est, dépôt Hasselt
 = District Centre, dépôt Schaerbeek
 † District Nord-Ouest, garage de Deinze
 ‡ District Sud-Ouest, garage de Mons
 ♠ District Sud-Ouest, garage Charleroi

■ District Centre, Atelier central de la voie à Schaerbeek
 □ District Centre, dépôt Schaerbeek
 n District Sud-Ouest, atelier de Bascoup
 * District Nord-Ouest, chantier de la voie de Wondelgem
 ♣ District Nord-Ouest
 ✳ District Sud-Est
 □ District Sud-Ouest
 × District Centre
 ♂ District Nord-Ouest

Curiosité ferroviaire

Avant de disposer de son propre véhicule d'auscultation des rails (autorail M411), la SNCB louait des véhicules de firmes ou de réseaux étrangers.

Parmi ceux-ci, MATIX-INDUSTRIES a effectué plusieurs tournées en Belgique à l'aide de sa voiture d'auscultation n° 303.

Ce véhicule pour le moins bizarre provient d'un ancien autorail unifié (U150) de la série X 5500 de la SNCF, reconverti après sa radiation.

Les X 5500 furent construits à 51 exemplaires à partir de 1950 (prototype en 1947). Ils étaient équipés d'un moteur diesel Renault (150 CV) ou Saurer (160 CV) et d'une transmission mécanique à 6 vitesses attaquant un des quatre essieux (type 1A'-2').

La configuration générale de ces engins était assez particulière. Ainsi, l'unique poste de conduite était surélevé au-dessus de la toiture. Le moteur diesel se trouvait à l'avant de la caisse, posé sur le plancher.

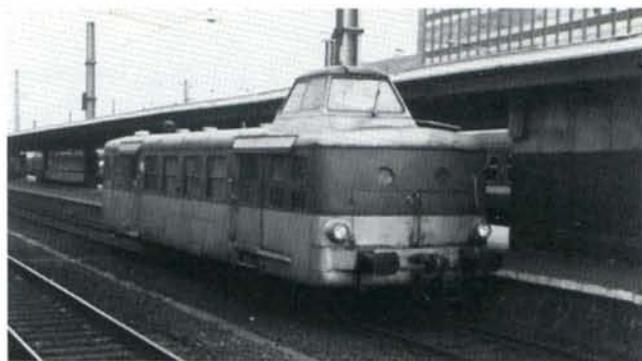


PHOTO-23-14 L'autorail d'auscultation 303 de Matix-Industries photographié à Bruxelles-Midi le 14 avril 1982.
 Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

L'empattement des deux bogies était extrêmement court, à peine 930 mm, alors que le diamètre des roues atteignait 750 mm. De 1953 à 1954, une seconde série d'autorails similaires mais avec une caisse en aluminium, les X 5800, fut livrée.

Ces engins ont permis d'assurer très économiquement le service sur bon nombre de petites lignes de l'ensemble du réseau français, malgré un confort très rudimentaire. Leur radiation s'établit de 1969 à 1979.

Quelques caractéristiques :

Vitesse maximum : 90 km/h;
 Longueur totale : 16,040 m;
 Masse à vide : 17,5t;
 Nombre de places assises : 56 B.



PHOTO 23-02 C'est entre Ath et Silly, à hauteur de la base TGV du Coucou en cours de construction, que furent opérées les diverses mesures. Derrière la 218.901-7, on distingue la voiture de mesure de la DBAG, une voiture d'accompagnement, les deux remorques ICE, la seconde voiture d'accompagnement, et en queue la 2732. A noter que la 218.901-7 titulaire du dépôt de Braunschweig, est l'ex-210.001-4 DB (locomotive à turbine à gaz, transformée le 10 février 1981). Photo : Philippe GOUSSET.

Essais de voitures ICE

Parvenues à Ath le 15 mai, deux voitures ICE allemandes ont effectué du 16 au 18 mai des parcours de mesures entre Ath et Silly, dans le but de déceler les perturbations aux circuits de voie et aux détecteurs d'essieux, causées par leurs freins électromagnétiques ou à courant de Foucault.

Les deux voitures (810.001-8 et 810.002-6)

étaient incorporées dans une rame comprenant au total 5 véhicules de la DBAG, laquelle était remorquée par la locomotive diesel 218.901-7. Dans l'ordre, derrière la machine, on trouvait : une voiture de mesure, une voiture pour le personnel d'accompagnement, les voitures ICE, et une seconde voiture d'accompagnement.

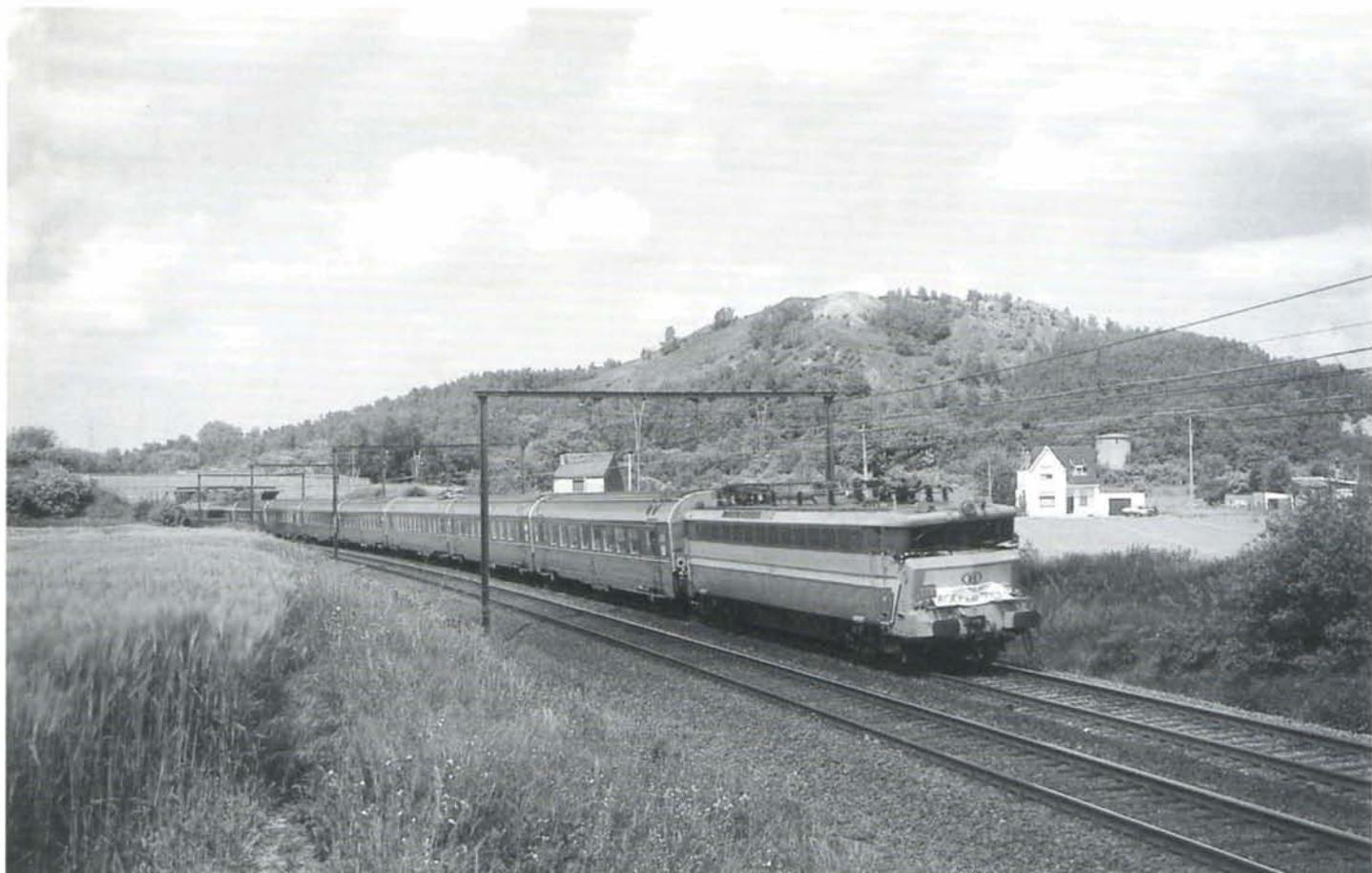
Pour le bon déroulement des essais, la

rame, considérée comme insécable, dût être virée le 16 mai au triangle de Jurbise (Ath-Jurbise, Jurbise-Neufvilles, Neufvilles-Ath) de façon à ce que la locomotive allemande se trouve orientée côté Bruxelles.

Durant toute la durée des essais, la 2732 était accouplée en queue de la rame afin d'en assurer la réversibilité.



PHOTO 23-01 La rame photographiée à la sortie de la gare de Ath lors de son retour vers l'Allemagne le 19 mai. Ph. : Serge MARTIN.



TEE, une longue aventure s'est terminée...

Le 26 mai dernier, les deux derniers TEE ont définitivement été détrônés par le TGV, mettant ainsi fin à l'histoire prestigieuse des TEE. Créés en 1954, les TEE ont représenté pendant quatre décennies le sommet de l'offre, du confort et de la vitesse en trafic ferroviaire. Ils ont progressivement cédé leur place à d'autres trains, dont les TGV.

Ci-dessus : le TEE 88 "Watteau" Bruxelles-Midi - Paris-Nord, photographié à la sortie de Mons. Pour l'occasion, la 1805 était pavoisée des drapeaux belge et européen, d'une plaque TEE et d'un horrible drap portant la mention "Adieu TEE" qui masquait d'ailleurs entièrement les phares blancs, ce qui est totalement contraire à la réglementation et à la sécurité!

Ci-dessous PHOTO 23-03 Le même train après reconversion : le TGV 88, approchant de la gare frontière de Quévy. Blaregnies, 28 juin 1995. Photos : Philippe GOUSSET et Serge MARTIN.

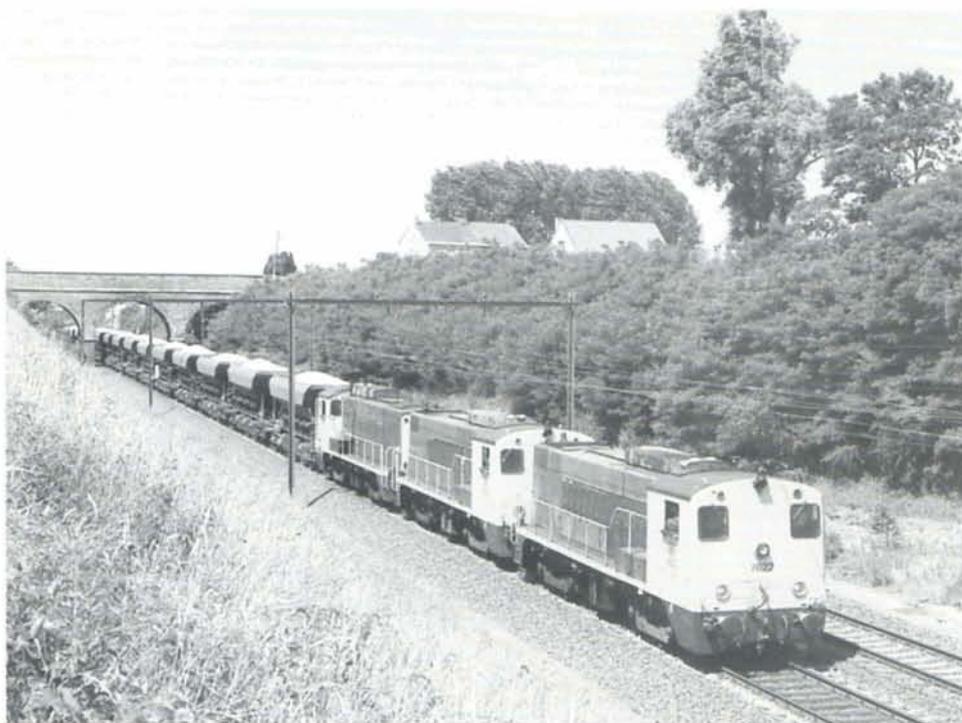




Traction multiple

→ Le 19 juillet, suite à la suppression du train 49932, la 1804 fut acheminée vers Ronet avec le train de minerais vide 49908, formant ainsi une triple traction de 1800 CFL (1814 + 1807 + 1804) photographiée à l'entrée de la gare d'Anseremme. Au retour, les 1807 et 1814 ont assuré le 48911 et la 1804 le train de pétrole 48943. Photo : Georges BADIE.

↓ Le 25 mars dernier, lors du voyage PFT dans les Ardennes, les amateurs présents purent se rincer les yeux et les oreilles, lorsque le train 43950 traversa la gare de Bertrix avec, en tête, une quadruple traction formée par les 5315, 5301, 5214 et 5317. La rame de 593 mètres de longueur se composait de 43 wagons tarant 1530 tonnes. Photo : Guy SMETZ.



← **PHOTO 23-23** Le 29 juin, des marches d'essais furent réalisées sur la ligne 112 entre Marchienne-au-Pont et Piéton, via la dure rampe de Forchies. Ils avaient pour but d'évaluer la capacité réelle des locomotives de la série 76 à la remorque de trains lourds à petite vitesse. Une rame de ballast de 1800t fut ainsi tractée à 2 reprises par 5 machines : en tête, les 7619 et 7608, en queue (côté Marchienne, les 7622 + 7618 + 7620. En outre, 3 locomotives de la série 55 étaient de planton à Piéton pour éventuellement porter assistance aux 76. Le train d'essai à l'entrée de Piéton.

Photo : Pierre HERBIET.

PHOTO COULEUR PAGE 34

PHOTO 23-26 On ne compte pas moins de trois décorations différentes distinguant les locomotives de la nouvelle série 76 : la livrée d'origine brune portée par la 7608, la livrée verte de la 7617 et la livrée jaune-gris des 23 autres machines.

Photo : J-L VANDERHAEGEN.

Incursions étrangères

➔ **PHOTO 23-06** Le 27 juillet, l'auto-rail "raboteur de rail" US6-1 de la société SPENO International, en tournée en Belgique, a fait escale à l'atelier de Schaerbeek. Ce superbe autorail à deux éléments, construit en 1995 par la firme Meccanica Navale Ferroviaria (MECNAFER), effectuait sa toute première mission.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



✎ La célèbre firme de trains miniatures Märklin a acquis au début de cet année la 1602 des CFL. Cette locomotive, actuellement exposée au musée de Treignes, est photographiée en tête de 3 voitures K à Treignes, en avril 1995.

Photo : Jean-Pierre MOULIN.

✎✎ Le 9 avril, à l'occasion du traditionnel premier voyage du "Luxembourg-Blankenberge-Express", la 1818 des CFL put côtoyer en gare de Brugge l'automotrice marocaine ZMC 15 et la 2358 SNCB. Photo : J. DEBACKERE.



En bas ↓ : les deux dernières automotrices marocaines, les ZMC 15 et 16 (voir EN LIGNES 21), ont été transférées le 28 avril 1995 sur le dock 242 (Stocatra) du port d'Antwerpen, en vue de leur embarquement sur un navire à destination du Maroc.

A gauche : la 8470 remorque les ZMC 15 et 16 vers Stocatra. A droite : les deux rames garées le long du dock 242. Daniel MOENS.



JOURNEES DU PATRIMOINE

Le week-end des 13 et 14 mai, la SNCB a eu l'heureuse initiative d'organiser ses premières journées du Patrimoine ferroviaire.

A cette occasion, les abris musées de Leuven et de Haine-St.Pierre avaient exceptionnellement ouvert leurs portes, ainsi que le musée de Bruxelles-Nord. Chacun exposait du matériel selon un thème bien défini : des locomotives diesel (dont les 201.010, 6041, 204.004) à Haine-St.Pierre, des autorails (dont les 4006, 551.48 et le fameux 608.05) à Leuven, et une rame de voitures montrant l'évolution du confort des trains (la I11 prototype, une M4, une I4 une I10, une L et une K3).

Pour relier ces trois lieux, des trains navettes étaient organisés et assurés par deux rames : la première composée de deux automotrices Break, la seconde de voitures L tractée par l'incontournable 29.013.

Une petite déception toutefois : pour quoi ne pas avoir invité les associations d'amateurs, comme le PFT, qui poursuivent les mêmes buts?

Grosses locomotives pour petits trains...

Ci-dessous à droite **PHOTO 23-54** Depuis le 28 mai, le train P 3835 Quévy 7h08 - Schaerbeek 9h12, est fréquemment remorqué par les 7.000 CV d'une locomotive de la série 20, la rame n'étant composée que de 3 voitures type M2! La locomotive arrive à Quévy avec le train P 3126 Bruxelles-Nord 4h40 - Mons 5h58 - Quévy 6h42. La 2021 à Quévy, le 28 juin 95.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Ci-dessous à gauche **PHOTO 23-55** Un train de voyageurs réduit à sa plus simple expression : une voiture. Il s'agit en fait du transfert d'une voiture M2 pilote BDx transférée de Berchem vers Forest-Midi. Photo : J-L VANDERHAEGEN.



L'autorail 608.05, dont la remarquable restauration opérée par du personnel bénévole d'Antwerpen-Dam touche à sa fin, était pour la première fois présenté au public à l'atelier de Leuven. Les travaux restant à effectuer concernent principalement l'élimination de l'amiante recouvrant les parois intérieures, la restauration de l'aménagement intérieur, le remontage des marchepieds et l'agrégation technique qui impliquera la modification du circuit de freinage et le contrôle aux ultrasons des essieux. Photo : Daniel MOENS.

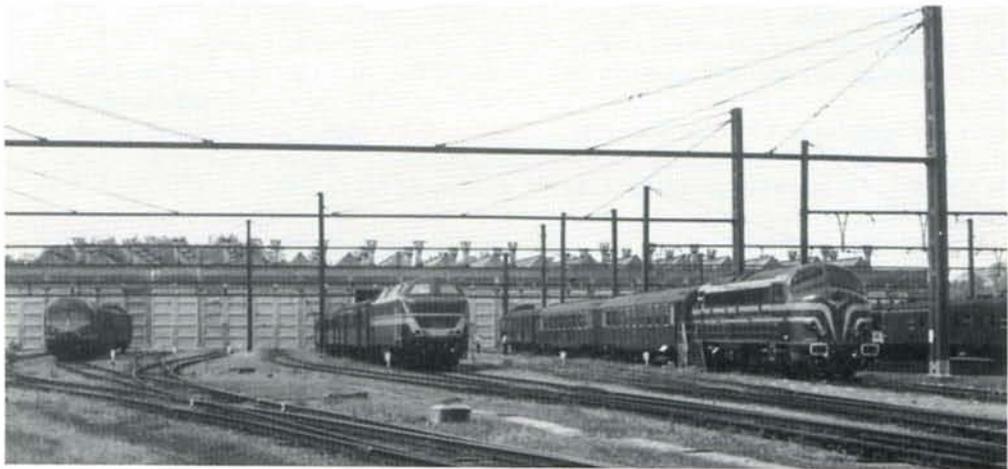


PHOTO : 23-53 Le rassemblement de diesel devant la remise d'Haine-St.Pierre. Ph.: MARTIN.



Le 27 mai dernier, une motrice très particulière était présentée aux officiels puis aux membres de l'AMUTRA (Association pour le Musée du TRAMway).

Il s'agissait de la motrice 589 de la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne (STCRP), l'actuelle RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens).

A cette occasion, elle parcourut une dernière fois les rails belges, sur lesquels elle se trouvait depuis 1966.

Elle a été restaurée par la STIB pour le compte de la RATP, qui va l'utiliser comme véhicule musée sur son nouveau réseau de tram en proche banlieue nord parisienne, entre Saint-Denis et Bobigny.

Elle faisait partie d'une série de 100 motrices (n° 501 à 600), livrées en 1907 par la "Cie Française Thomson-Houston", pour la CGPT (Cie Générale Parisienne de Tramways), et affectées durant toute leur carrière à la desserte des lignes dites du "Châtelet".

Révolutionnaires pour l'époque, ces voitures à bogies, longues de 12,280 mètres à accès central étaient dotées de paravents ouverts à pans coupés. Elles comportent de part et d'autre de l'accès un compartiment de 12 places en 1ère classe et un de 18 en seconde.

Elles sont équipées de 4 moteurs Thomson-Houston de 66 CV, alimentés à une tension de 550 V =. Le contrôleur du type KZ de Thomson-Houston, comporte 5 crans "série" et 5 crans "parallèle".

Leur livrée d'origine CGPT était jaune (caisse) et vert foncé (plates-formes extrêmes et bas de caisse). A partir de 1921, (STCRP) la partie inférieure de la caisse était vert foncé et la partie supérieure crème. Dans les années vingt, certaines motrices reçoivent des pans coupés vitrés.

Après leur déclassement de 1933 à 1935, toutes furent détruites, à l'exception des 579 et 589 vendues à l'Union des Consommateurs de Produits Métallurgiques et Industriels" (U.C.P.M.I.) pour une utilisation sur la ligne reliant l'usine d'Hagondange à Maizières-lez-Metz (5 km, ligne mise en service en 1914 sous administration allemande), en desservant de nombreuses cités ouvrières. Le but est de renforcer le parc d'origine, constitué de nombreuses motrices et remorques à 2 essieux de construction allemande.

Elles furent adaptées aux nécessités de la ligne, notamment en ce qui concerne l'alimentation électrique (1000 V =).

On leur attribua les numéros 5 et 6.

La création, en 1963, de la "Société Moselane de Sidérurgie" (regroupant la "Société Métallurgiques de Knutange" (S.M.K.) et l'U.C.P.M.I.), signifia la mort de cette

ligne, le transport des ouvriers étant confié dès le 1er février 1964 à des cars privés.

Par chance, aucune des deux motrices parisiennes ne fut envoyée à la casse.

La n°5 fut offerte en 1966 à l'AMTUIR (Association pour le Musée des Transports Urbains, Interurbains et Régionaux). Restaurée en 1971 dans son état d'origine, elle est actuellement exposée au musée de Saint-Mandé près de Paris.

La n°6 fut cédée la même année à l'AMUTRA. Elle séjourna de 1966 à 1972 à l'atelier SNCF de Louvain, avant d'être entreposée au dépôt STIB de Woluwé.

En 1992, celle-ci est présentée à des cadres de la RATP intéressés par une voiture historique pour circuler sur la nouvelle ligne reliant Saint-Denis à Bobigny.

L'affaire est conclue en 1994 : la RATP prend à sa charge la restauration par la STIB du tram qui reste toutefois propriété de l'AMUTRA, et en dispose pour une période de 10 ans tacitement reconductible.

La restauration se fait dans l'état STCRP avec vitres latérales aux extrémités, ce qui oblige à rebaptiser la 589 en 505, vu qu'il s'agit de la seule voiture dont la transformation soit certaine d'après les archives et les photographies connues.

Elle est transférée le 7 novembre de Woluwé à l'atelier STIB de la rue de Cureghem, où les bogies sont désolidarisés de la caisse et envoyés à l'atelier de la rue de Belgrade pour y être révisés et recevoir des moteurs ACEC de 100CV.

Les éléments manquants ou supprimés à Hagondange sont fabriqués par la STIB d'après photos ou modèles généreusement prêtés par la RATP, l'AMTUIR et quelques amateurs parisiens.

Pendant ce temps, les travaux sur la caisse, ainsi que les modifications permettant de circuler à Paris, sont réalisés promptement,

malgré l'ampleur de certains.

Le 24 avril 1995, elle réintègre Woluwé par camion, car trop haute pour circuler sur le réseau bruxellois et ne pouvant franchir certaines courbes de faible rayon.

Le 4 mai, la 589 est présentée à la RATP, qui la reçoit officiellement à Bruxelles toujours dans la matinée du 27; l'après-midi, elle livrée aux photographes.

Le lendemain, elle quitte Bruxelles pour Bobigny.

Le lundi 29 mai, après 58 ans d'absence, elle se trouve à 14h23 sur des rails parisiens. Le soir, elle fut essayée et déclarée bonne pour le service.

En conclusion, il faut remercier tous les acteurs de cette résurrection qui, espérons-le, n'est que la première d'une longue série : la RATP, l'AMUTRA, la STIB, le MTUB, l'AMTUIR et les amateurs privés, qui ont rendu possible un acte qui paraissait impossible il y a seulement 10 ans.

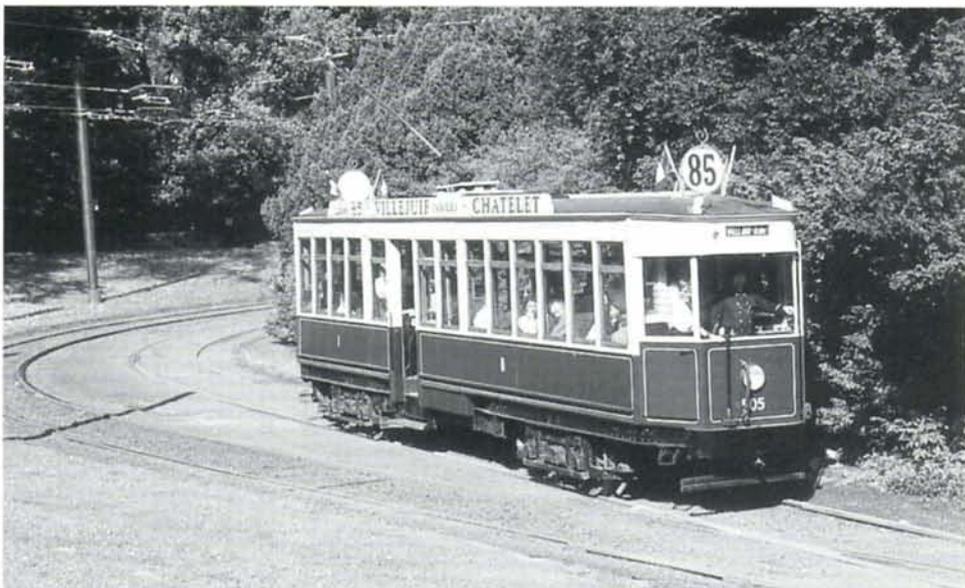
Pour les personnes intéressées, il faut recommander les ouvrages suivants :

- **La Motrice 589**, 50 pages richement illustrées. En vente aux musées de Woluwé et de Schepdaal, chez JOCADIS à Enghien, ainsi que par correspondance auprès de l'AMUTRA, av. des Buissonnets 42 à 1020 BRUXELLES, au prix de 350 FB + 75 FB de port, au compte 068-0528040-96.
- **Les Tramways Parisiens** par J ROBERT, +/- 250 pages, disponible au musée de Woluwé et auprès de l'AMUTRA.

Bibliographie :

- TRAM 2000, périodique mensuel;
- La Motrice 589, AMUTRA, 1995;
- Les Tramways Parisiens, J. ROBERT;
- Notes personnelles.

Bernard SCORIEL



La motrice RATP 505 à Tervuren, le 27 mai 1995. Photo : Bernard SCORIEL

Graphique PFT

LOCOMOTIVES SERIE 16

ATE-OOSTENDE

Avec la sortie au début de ce chaud été de la 1602 en nouvelle livrée "Memling", les amateurs photographes sont nombreux à nous demander le roulement des locomotives de la série 16.

Celui-ci comporte 7 jours pour 7 machines; inutile donc de préciser qu'il ne peut être assuré exclusivement qu'avec des 16. En pratique, deux ou même trois locomotives de la série 18 interviennent dans ce roulement, théoriquement dans les journées 21 et 22, lesquelles comprennent la traction des EC "Memling" 34 et 35 entre Dortmund - Oostende et retour.

Le graphique des 16 est en fait divisé en 3 parties : trois journées 1 à 3 (la machine du

service 3 assure à nouveau le service 1 le lendemain), deux journées 11 et 12 (idem. La machine du service 12 assure à nouveau le service 11 le lendemain), et deux journées 21 et 22 (normalement confiées aux 18).

Comme c'est malheureusement une généralité à la SNCB, le graphique est rarement respecté (une machine assurant par exemple la journée 11, ne roule pas nécessairement la journée 12 le lendemain), rendant ainsi difficile de suivre un engin. Sauf incidents ou avaries, les changements se font en fait après les journées 2, 11 et 22, à Oostende.

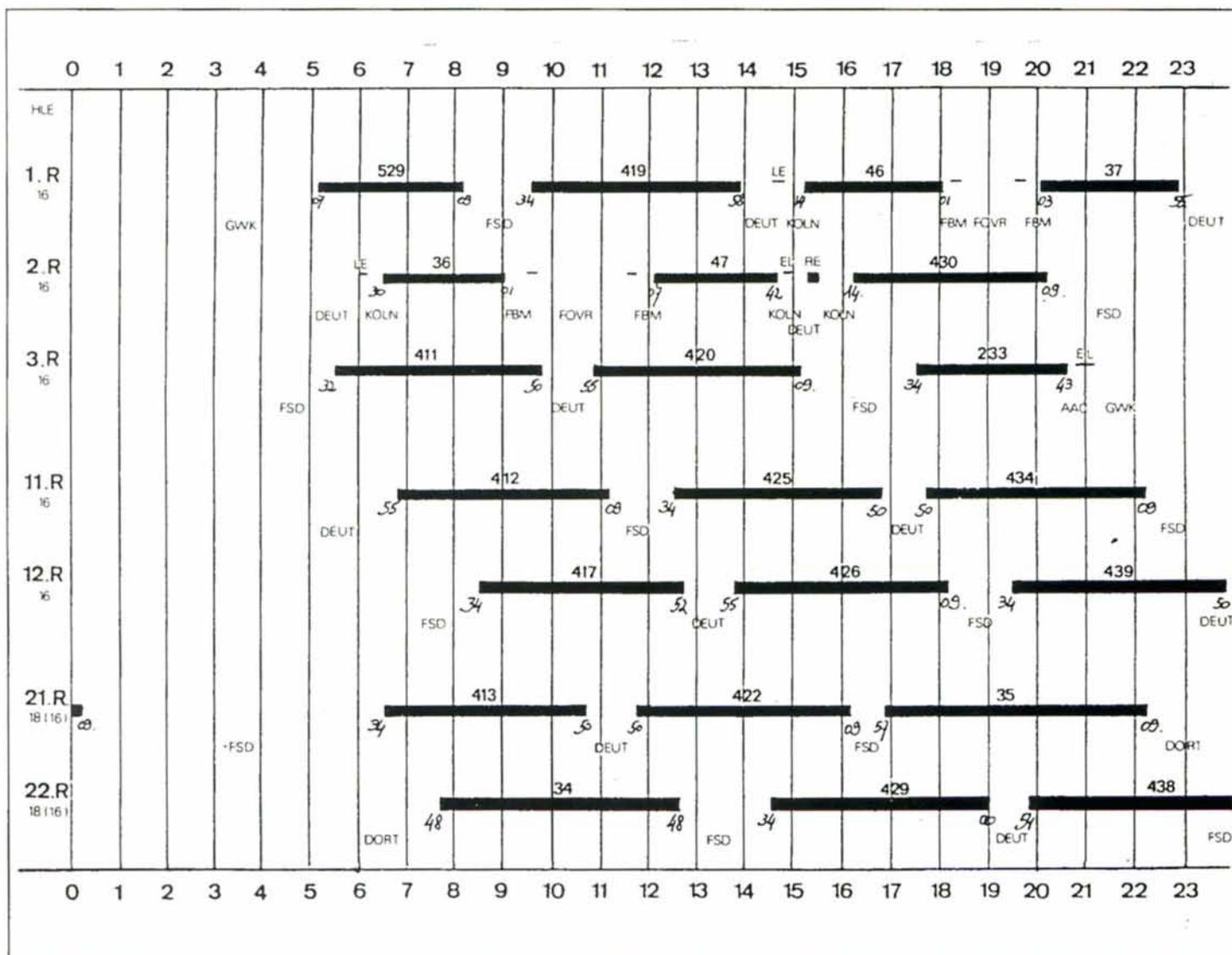
GARES - ABBREVIATIONS

AAC : Aachen-HBF
 DEUT : Köln Deutzerfeld
 DORT : Dortmund
 FBM : Bruxelles-Midi
 FOVR : Forest-Voitures
 FSD : Oostende
 GWK : Welkenraedt

LE : locomotive à vide pour le train ...
 EL : locomotive à vide du train ...
 RE : rame roulant à vide
 R : circule tous les jours

REMARQUES

jour 1 : E529 = rame de voitures M4
 EC46 = Alexander Von Humbolt
 EC37 = Felix Timmermans
 jour 2 : EC36 = Felix Timmermans
 EC47 = Alexander Von Humbolt.
 jour 3 : E233 = Nord Express
 jour 21 : EC35 = Memling
 jour 22 : EC34 = Memling



Radiations

Avec le nouveau service d'été, une grande opération de nettoyage a été effectuée dans le parc des locomotives diesel de ligne.

Au total, 26 machines ont été mises hors exploitation : les 5106, 5119, 5151, 5153, 5184, 5187, 5202, 5310, 6258, 6270, 6272, 6276, 6318, 6327, 9201, 9204, 9205, 9207, 9209, 9210, 9212, 9214, 9215, 9216, 9218 et 9221.

En fait, la plupart d'entre elles était déjà garée depuis pas mal de temps, et leur radiation n'a rien d'inattendu.

Ainsi, les 5202 et 5310 ont été retirées du service des suites de la collision d'Athus du 5 octobre 1994 (voir EN LIGNES 20 page 24). Il en va de même des 6276, 6318 et 6327 suite à divers tamponnements. Un incendie du circuit électrique des 6270 et 6272 est à l'origine de leur radiation. La 6258 était en fait entrée à Salzinnes le 22 mai 1995 pour y subir une révision inter-

médiaire, mais vu l'état de dégradation de sa caisse, il fut décidé de la mettre hors exploitation en lieu et place de la 6277 initialement prévue. La 6277 est ainsi sortie du parc et remise en exploitation au 1er juin 1995 et, après révision intermédiaire, elle retournera à l'atelier de Monceau.

En ce qui concerne les 51, de nombreuses avaries aux moteurs diesel sont constatées ces derniers mois, notamment des fissurations importantes des bâtis (la même maladie qui décima les locomotives de la série 60/61 au début des années 1980). En conséquence, six locomotives ont été mises hors exploitation au 01-06-1995. Il s'agit des :

- 5106 (Schaerbeek);
- 5119 (Merelbeke);
- 5151 (Hasselt);
- 5153 (Hasselt);
- 5184 (Antwerpen-Dam);

- 5187 (Hasselt).

Devant cette alarmante épidémie, la SNCB a décidé de commander 6 nouveaux bâtis auprès de Cockerill-Mechanical-Industrie (CMI). Le déclassement des 5106, 5119 et 5151 pourrait être réanalysé.

Enfin, le déclassement des locotracteurs de la série 92 était tout à fait prévisible, et fait suite aux transferts de locotracteurs de la série 91 et des locomotives de la série 84 du Département Matériel vers le Département Infrastructure.

Ce nombre important de radiations nous oblige de publier les fiches historiques en deux volets. Cette première partie traitera des 13 automotrices non publiées dans le numéro précédent, et est complétée des 6 locomotives de la série 62 et des 5202 et 5310. La suite dans notre prochain numéro (séries 51, 55, 92 et automotrices "54").

024

Constructeurs : La Brugeoise et Nicaise & Delcuve, ACEC, SEM, 1950

Numérotation : 1950-1970 : 228.024 (ex. rame 36)
1970-1995 : 024

Modernisation : 21-03-1980

Radiation : 11-04-1995 (suite déstandardisation), à Schaerbeek

Dernier parcours : 31-03-1995 : train L. 8092 Nivelles - Bruxelles-Nd.

PHOTO 23-34 La 024 non modernisée à De Hoek. 20 mars 1979.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



027

Constructeurs : La Brugeoise et Nicaise & Delcuve, ACEC, SEM, 1950

Numérotation : 1950-1970 : 228.027 (ex. rame 39)
1970-1995 : 027

Modernisation : 22-12-1975

Radiation : 24-03-1995 (suite déstandardisation), à Schaerbeek

Dernier parcours : 22-03-1995 : train L. 8086 Nivelles - Bruxelles-Nd.

PHOTO 23-35 Un omnibus Essen - Antwerpen-Centraal vient de quitter le point d'arrêt de Kijkuit le 18 février 1983. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



029

Constructeurs : La Brugeoise et Nicaise & Delcuve, ACEC, SEM, 1950

Numérotation : 1950-1970 : 228.029 (ex. rame 41)
1970-1995 : 029

Modernisation : 17-06-1977

Radiation : 10-04-1995 (suite déstandardisation), à Schaerbeek

Dernier parcours : 30-03-1995 : train L. 8080 Nivelles - Bruxelles-Nd.

PHOTO 23-36 La 029 en provenance d'Antwerpen arrive à Bruxelles-Midi. 11 septembre 1992. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.





031

- Constructeurs :** La Brugeoise et Nicaise & Delcuve, ACEC, SEM, 1950
Numérotation : 1950-1970 : 228.031 (ex. rame 43)
 1970-1995 : 031
Modernisation : 16-02-1977
Radiation : 24-03-1995 (suite déstandardisation), à Schaerbeek
Dernier parcours : 22-03-1995 : train 8070 Bruxelles-Nd - Nivelles et retour à vide

PHOTO 22-37 La 031 assure l'omnibus 4210 Antwerpen-Centraal - Essen. Kijkuit, 8 février 1979. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



032

- Constructeurs :** La Brugeoise et Nicaise & Delcuve, ACEC, SEM, 1950
Numérotation : 1950-1970 : 228.032 (ex. rame 44)
 1970-1995 : 032
Modernisation : 21-03-1975
Radiation : 24-03-1995 (suite déstandardisation), à Schaerbeek

PHOTO 23-47 La 032 et la 028 assurent un omnibus à destination de Charleroi. Linkebeek, 15 mars 1982. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



033

- Constructeurs :** La Brugeoise et Nicaise & Delcuve, ACEC, SEM, 1950
Numérotation : 1950-1970 : 228.033 (ex. rame 45)
 1970-1995 : 033
Modernisation : 10-01-1975
Radiation : 15-04-1995 (suite déstandardisation), à Schaerbeek
Dernier parcours : L 8070 Bruxelles-Nd - Nivelles (retour à vide à Schaerbeek).

PHOTO 23-49 La 033 à Holleken, 11-11-1982. Photo : J-L VANDERHAEGEN.



035

- Constructeurs :** Energie à Marcinelle, ACEC, SEM, 1953
Numérotation : 1953-1970 : 228.035
 1970-1995 : 035
Modernisation : 09-07-1974
Radiation : 23-03-1995 (suite déstandardisation), à Schaerbeek
Dernier parcours : 14-03-1995 : train L 8086 Nivelles - Bruxelles-Nord.

PHOTO 23-38 Croisement de deux trains locaux : à gauche : la 044 à destination de Bruxelles. La 035 fut l'avant-dernière automotrice de sa série à avoir conservé les anciennes moustaches jaunes jusqu'en juillet 1986. 30-07-1984. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



036

- Constructeurs :** Energie à Marcinelle, ACEC, SEM, 1953
Numérotation : 1953-1970 : 228.036
 1970-1995 : 036
Modernisation : 20-07-1973
Radiation : 01-02-1995 (suite déraillement), à Schaerbeek

PHOTO 23-39 La 036 fut la première automotrice modernisée en juillet 1973. Elle est vue ici avec la 045 à Sint-Genesius-Rode, le 27 février 1992. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

037

<u>Constructeurs</u> :	Energie à Marcinelle, ACEC, SEM, 1953
<u>Numérotation</u> :	1953-1970 : 228.037, 1970-1995 : 037
<u>Modernisation</u> :	29-10-1974
<u>Radiation</u> :	01-02-1995 (suite déstandardisation)
<u>Dépôt</u> :	Schaerbeek

PHOTO 23-40 Le 11 janvier 1982, la 037 assure un train omnibus Nivelles - Antwerpen-Centraal. Une épaisse couche de neige recouvre les voies de la petite halte de Holleken. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



039

<u>Constructeurs</u> :	Energie à Marcinelle, ACEC, SEM, 1953
<u>Numérotation</u> :	1953-1970 : 228.039, 1970-1995 : 039
<u>Modernisation</u> :	17-06-1977
<u>Radiation</u> :	18-04-1995 (suite déstandardisation)
<u>Dernier parcours</u> :	14-04-1995 : train L 8092 Nivelles - Bruxelles Nd.
<u>Dépôt</u> :	Schaerbeek

PHOTO 23-41 C'est la 039 qui assura le tout dernier train de la série, le 14 avril dernier. 039 et 145. St.-Genesius-Rode, 1er février 1980. Photo J-L VANDERHAEGEN.



040

<u>Constructeurs</u> :	Energie à Marcinelle, ACEC, SEM, 1953
<u>Numérotation</u> :	1953-1970 : 228.040, 1970-1995 : 040
<u>Modernisation</u> :	04-10-1974
<u>Radiation</u> :	17-03-1995 (suite déstandardisation)
<u>Dernier parcours</u> :	18-01-1995
<u>Dépôt</u> :	Schaerbeek

PHOTO 23-42 Un train local Bruxelles-Nord - Nivelles photographié entre De Hoek et Waterloo. 040 + 030 + 038, 30 janvier 1991. Ph. J-L VDH.



041

<u>Constructeurs</u> :	Energie à Marcinelle, ACEC, SEM, 1953
<u>Numérotation</u> :	1953-1970 : 228.041, 1970-1995 : 041
<u>Modernisation</u> :	11-12-1974
<u>Radiation</u> :	18-04-1995 (suite déstandardisation)
<u>Dernier parcours</u> :	31-03-1995 : train L 8070 Bruxelles-Nivelles
<u>Dépôt</u> :	Schaerbeek

PHOTO 23-43 La 041 passe sous le saut-de-mouton de la bifurcation de Linkebeek. Train 5559 Antwerpen - Charleroi, 15 mai 1981. Photo : J-L VDH.



043

<u>Constructeurs</u> :	Energie à Marcinelle, ACEC, SEM, 1953
<u>Numérotation</u> :	1953-1970 : 228.043, 1970-1995 : 043
<u>Modernisation</u> :	16-08-1974
<u>Radiation</u> :	19-04-1995 (suite déstandardisation)
<u>Dernier parcours</u> :	31-03-1995 : train L 8086 Nivelles - Bruxelles-Nord.
<u>Dépôt</u> :	Schaerbeek

PHOTO 23-44 Un train omnibus pour Charleroi quitte la gare de Luttre le 4 février 1982. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



5202

- Constructeur :** Anglo-Franco-Belge à La Croyère, 1955/139
moteur diesel GM-EMD
- Livraison :** 26-04-1955
- Numérotation :** 26-04-1955 - 31-12-1970 : 202.002
01-01-1971 - 31-05-1995 : 5202
- Cabines flottantes :** 29-09-1983
- Radiation :** suite collision d'Athus du 5-10-1994
mise hors exploitation le 1-6-1995
- Dépôts successifs :** 28-04-1955 - 31-03-1976 : Latour
01-04-1976 - 25-08-1978 : Bertrix
26-08-1978 - 01-06-1993 : Ronet
01-06-1993 - 31-05-1995 : Stockem



PHOTO 23-45 La 5202 en tête du 48911 entre Walzin et Gendron. 23 septembre 1986.

Photos : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 23-46 Le caboteur Beauraing-Ronet photographié à la sortie du tunnel d'Houyet. Les jours du chandelier sont comptés comme en témoigne la pose des caniveaux pour les futurs signaux lumineux. 4 juin 1980.

5310

- Constructeur :** Anglo-Franco-Belge à La Croyère, 1955/129
moteur diesel GM-EMD
- Livraison :** 16-08-1955
- Numérotation :** 16-08-1955 - 31-12-1970 : 203.010
01-01-1971 - 31-05-1995 : 5310
- Cabines flottantes :** 05-03-1985
- Radiation :** suite collision d'Athus du 5-10-1994
mise hors exploitation le 1-6-1995
- Dépôts successifs :** 18-08-1955 - 31-05-1993 : Latour
01-06-1993 - 31-05-1995 : Stockem



PHOTO 23-56 Encore le train 48911, ici entre Wiesme et Beauraing. 23 septembre 1986. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 23-11 La 5310 en tête d'une rame de minerais vides, le long de La Meuse, entre Yvoir et Godinne. 16 septembre 1982. Photo : J-L VANDERHAEGEN.

6258

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles, GM-EMD

Livraison : 09-09-1964

Numérotation : 09-09-1964 - 31-12-1970 : 212.158
01-01-1971 - 01-06-1995 : 6258

Radiation : suite état très dégradé de la caisse
mise hors exploitation 01-06-1995

Dépôts successifs : Ath ⇌ (6-4-88) St.Ghislain ⇌ (30-9-91) Monceau

Livrées successives : livrée d'origine (1964-1971)
ancienne livrée verte (1971-8/1978),
livrée verte "1970" (8/1978-6/1995)

PHOTO 23-04 La 6258 en double traction avec la 6248, en tête du train de ciment 47352 Havinnes-Mantes, dans la rampe qui mène à Quévy. Genly, 10 mai 1994. Photo : S. MARTIN.



6270

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles, GM-EMD

Livraison : 06-11-1964

Numérotation : 06-11-1964 - 31-12-1970 : 212.170
01-01-1971 - 01-06-1995 : 6270

Radiation : suite incendie électrique
mise hors exploitation 01-06-1995

Dépôts successifs : Ath (24-12-80) ⇌ St.Ghislain ⇌ (31-9-91) Monceau

Livrées successives : livrée d'origine (1964-1971),
ancienne livrée verte (1971-6/1978),
livrée verte "1970" (6/1978-6/1995)

PHOTO 23-07 La 6270 en ancienne livrée à Bruxelles-Midi. 26 décembre 1977. Photo : J-L VANDERHAEGEN.



6272

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles, GM-EMD

Livraison : 19-11-1964

Numérotation : 19-11-1964 - 31-12-1970 : 212.172
01-01-1971 - 01-06-1995 : 6272

Radiation : suite incendie électrique
mise hors exploitation 01-06-1995

Dépôts successifs : Ath (27-7-1979) ⇌ St.Ghislain ⇌ (30-9-1991) Monceau

Livrées successives : livrée d'origine (1964-1971),
ancienne livrée verte (1971-7/1977),
livrée verte "1970" (7/1977-6/1995)

PHOTO 23-24 Un train direct Schaerbeek - Tournai photographié entre Enghien et Ath. Marcq, 2 juin 1983. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.





6276

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles, GM-EMD

Livraison : 08-12-1964

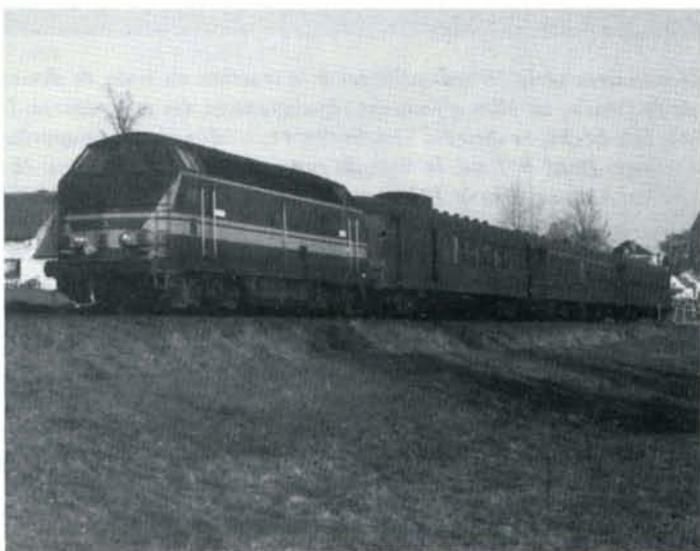
Numérotation : 08-12-1964 - 31-12-1970 : 212.176
01-01-1971 - 01-06-1995 : 6276

Radiation : suite tamponnement
mise hors exploitation 01-06-1995

Dépôts successifs : Tournai ⇌ (3-5-65) Kortrijk ⇌ (7-9-94)
Merelbeke ⇌ (3-6-85) Monceau ⇌ (1-6-86)
Merelbeke ⇌ (30-9-1991) Monceau

Livrées successives : livrée d'origine (1965-1971),
ancienne livrée verte (1971-10/1979)
livrée jaune (10/1979-1995)

PHOTO 23-57 *Un train pour Eeklo quitte Sleidinge le 12 avril 1984. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



6318

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles, GM-EMD

Livraison : 01-09-1966

Numérotation : 04-11-1966 - 31-12-1970 : 212.218
01-01-1971 - 01-06-1995 : 6318

Radiation : suite collision
mise hors exploitation 01-06-1995

Dépôts successifs : Kortrijk

Livrées successives : livrée d'origine (1966-1971)
ancienne livrée verte (1971-5/1973)
livrée verte "1970" avec petits numéros
(5/1973-3/1984),
livrée jaune (3/1984-6/1995)

PHOTO 23-58 *Un omnibus Gent St Pieters - Renaix tracté par la 6318. Eine, 14 novembre 1983. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



6327

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles, GM-EMD

Livraison : 19-10-1966

Numérotation : 19-10-1966 - 31-12-1970 : 212.227
01-01-1971 - 01-06-1995 : 6327

Radiation : suite tamponnement
mise hors exploitation 01-06-1995

Dépôts successifs : Schaerbeek ⇌ (17-8-1968) Haine-St.Pierre
⇌ (18-1-1968) Kortrijk ⇌ (15-3-1968)
Haine-St.Pierre ⇌ (3-6-1984) Hasselt

Livrées successives : livrée d'origine (1966-1971),
ancienne livrée verte avec bande jaune
entre les phares (1971-6/1995)

PHOTO 23-59 *La 6327, qui a conservé l'ancienne livrée verte pendant près de 25 ans, est photographiée en tête d'un train omnibus Manage-Piéton au départ de Bellecourt, le 4 février 1982. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

Le point sur les travaux TGV

Ca y est... Le grand moment approche, avec le début de la pose de voies entre la frontière française et Antoing. Parallèlement, les autres grands chantiers se mettent en place, pour assurer la continuité des travaux. Nous allons donc reprendre, comme à l'accoutumée, l'évolution des travaux sur les différents chantiers en cours ou projetés. La situation est arrêtée au début du mois d'août.

L1 Frontière française - Bruxelles

Frontière française - Antoing

Si, en France, la pose de la voie est déjà terminée depuis le triangle de Frétin (Lille) jusqu'au poste de Wannehain (frontière), en Belgique, la plate-forme n'est pas encore totalement terminée. Les Français ont néanmoins déjà posé quelques centaines de mètres de voie provisoire en Belgique, sur le territoire de la commune de Rumes. Les matériaux nécessaires à cette pose (ballast et traverses béton notamment) ont été acheminés par trains spéciaux remorqués par les locomotives série 76 depuis St-Ghislain jusque Mouscron, d'où ils ont ensuite été conduits à Lille-Délivrance, puis sur le chantier par la ligne nouvelle en service jusqu'au triangle de Frétin et la frontière. Cette manoeuvre ne peut s'effectuer que de nuit à l'aide d'engins munis du système de signalisation TVM430, une partie du trajet empruntant la ligne TGV Nord-Europe en service.

Côté belge, la plate-forme devrait être mise à disposition à la fin du mois de septembre, entre la frontière et la tranchée couverte de Bruyelle. Les périodes de beau temps que nous avons connues ont permis aux entreprises de génie civil de terminer les travaux dans de bonnes conditions. Il ne reste plus qu'à terrasser la sous-couche, terminer le drainage et les fossés, et peaufiner les talus. Les passages supérieurs et inférieurs sont virtuellement terminés et l'on achève la tranchée couverte de Bruyelle. Quelques



PHOTO 23-28 Les locomotives série 76 sont utilisées à la traction du train de desserte journalier de la base de St-Druon, où elles effectuent régulièrement des manoeuvres. Les 7619 et 7622, accouplées tête-bêche, se dirigent vers la ligne nouvelle où elles s'apprêtent à ballaster la voie provisoire. Dans le fond, la voie de raccord venant de la ligne 78 se greffe sur la voie déjà posée. Antoing, 2 août 1995. Photo : Baudouin DIEU.

réparations doivent être effectuées au viaduc d'Antoing, les câbles de post-contraintes ayant occasionné des dégâts au béton lors de leur mise sous tension.

Entre le viaduc d'Antoing et la courbe de raccord vers la ligne 78, la plate-forme est réceptionnée et terminée. On achève le bâtiment technique du CAI 32 (centre d'appareillage Infrastructure), à hauteur des aiguillages de la bifurcation. Le service architecture de la région wallonne a exigé que ce bâtiment, invisible puisque situé dans une tranchée, soit construit en briques et en pierres... Bel exemple de gaspillage des deniers publics!

La courbe de raccord LGV/ligne 78, qui permettra aux TGV de quitter la ligne nouvelle pour se diriger vers la dorsale wallonne, est posée et raccordée à la ligne 78.



PHOTO 23-29 La voie provisoire, qui permet l'acheminement des 1er trains de route, a été posée par la SNCF sur quelques centaines de mètres en territoire belge. Les wagons, à gauche, transportent les traverses béton qui seront substituées à la voie provisoire lorsque les longs rails auront été déchargés. Rumes, 2 août 1995.



La pose d'un appareil de voie franchissable, en voie déviée, à 160km/h est impressionnante. Pas moins de six vérins hydrauliques mobiles ont été nécessaires pour déplacer sans l'abîmer la pièce assemblée préalablement sur le côté. Une fois mis en place, il reste à le positionner et le relever puis le ballaster. Maubray, pose de l'aiguillage 4, 21 mai 1995. Photo : Vincent HONORE.



PHOTO 23-30 Le viaduc d'Antoing, qui franchit l'Escant, vu en direction de la France. De part et d'autre, de hauts murets devraient atténuer le bruit des trains. Dans le fond, le viaduc se prolonge par la tranchée couverte de Bruyelle. Antoing, 2-8-95.

Le début des travaux de pose de voie entre Antoing et la frontière est programmé pour le 18 septembre. Ils sont confiés à une association momentanée d'entreprises, dénommée GVLB (Grande Vitesse Ligne Belge), constituée de l'entreprise belge Taveirne, de la luxembourgeoise Soluxtrafer, et des françaises Seco-DG et Dehé-Cogifer. La pose de la caténaire sera effectuée par l'entreprise Engema, associée à SCLE.

Dès la fin du mois de septembre, le rythme maximal devrait être atteint avec le déchargement journalier de six trains de ballast et la pose de 2700 traverses béton (1700m).

La base technique provisoire de St-Druon

L'effervescence règne sur la base de travaux de St-Druon, où les derniers parachèvements sont effectués; l'on attend l'arrivée du personnel, des locomotives et des wagons.

Le poste de signalisation, entièrement électronique, a été mis en service le 16 juin. Après quelques défauts de jeunesse, il semble donner toute satisfaction.

Dans le courant du mois de juin, des essais de traction à l'aide de locomotives série 55 et 76 (ex NS) ont eu lieu entre Marchienne-au-Pont et Piéton, sur la ligne 112, sur une voie en déclivité de 20 pour mille. Ils avaient pour but de vérifier l'efficacité de ces engins en traction pour le ballastage en forte rampe, avec de lourdes charges et à faible vitesse (de l'ordre de 5km/h). Les essais se sont déroulés de manière satisfaisante, et quelques adaptations mineures ont été demandées au Département Matériel.

Afin d'assurer l'initiation du personnel de conduite, deux locomotives série 76 assurent la remorque du train de desserte journalier 98031/98032 St-Ghislain-St-Druon.

Antoing-Arbre

Commencés au mois d'avril, les travaux de génie civil ont atteint leur rythme de croisière. La saignée créée par la ligne nouvelle est maintenant bien visible et les quelques ouvrages d'art sont en construction. Aucune difficulté technique n'empêche cette section, ce qui devrait permettre de disposer de la plate-forme vers le mois d'août 1996.

Arbre-Lembeek

La construction du viaduc d'Arbre se poursuit également; la traversée de la ligne 90 est effective et les travées arrivent à la route de Mons, qui sera franchie dans le courant du mois de septembre. Actuellement, douze travées sont terminées. Si le délai initial de 630 jours-calendrier se trouve allongé, le retard ne devrait pas entraver le planning de pose de voies.

Vers Silly, la base de maintenance du Coucou est totalement terrassée et la voie d'accès, ses signaux et appareils de voie sont posés et opérationnels. La construction du "quai de secours" qui permettra l'évacuation, dans des conditions bien précises, d'une rame TGV le long de la ligne 94, est ache-



Deux vues des parcours d'essai effectués par les locomotives de la série 76 entre Marchienne-au-Pont et Piéton le 28 juin. Ci-dessus ↑ PHOTO 23-31 : dans la tranchée de Forchies. Ci-dessous : ↓ PHOTO 23-32 : à la sortie de Marchienne-au-Pont, en rampe de 20 ‰. Photos : Pierre HERBIET.



PHOTO 23-33 : les trois machines de la série 55 en planton à Piéton. Ph. : P. HERBIET.

vée. La pose de la voie de raccord LGV/L94 est commencée et les premiers coupons de rails, qui constitueront la base de maintenance sont livrés. Cette base doit être opérationnelle pour le mois de janvier 1996.

Vers Lembeek, les ouvrages d'art sont pratiquement tous terminés ou en voie de l'être et les terrassements de la plate-forme se poursuivent. A Tubize, le pont qui franchit la route de Mons prend forme et les piliers sont coulés.

Lembeek-Bruxelles

Au viaduc de Lembeek, les poutrelles en béton précontraint de deux travées doivent encore être posées au dessus de la ligne 96 pour que l'ouvrage soit virtuellement terminé.

En gare même, le passage sous voies est en place et l'on s'affaire à la construction de la plate-forme jusqu'au pont du canal Bruxelles-Charleroi.



PHOTO 23-50 La future base du Coucou est coincée entre la ligne 94, à gauche, la ligne à grande vitesse, à droite, et la route Meslin-Arbre. On s'affaire actuellement à construire un quai de secours le long de la ligne 94 et poser la voie de raccord qui permettra d'accéder à la base et à la LGV en venant de Ath.

PHOTO 23-51 Confection des talus et mise en place de la couche de forme sur le site de la future base de maintenance du Coucou. La photo est prise en direction de Bruxelles. A gauche, la ligne 94. Les camions de chantier circulent à l'emplacement des futures voies TGV. Meslin, 3 août 1995. Photos : B. DIEU.

A l'entrée de Halle, le ponceau sur la Senne est en construction, tandis que l'imposant ouvrage métallique qui permettra à la ligne 96 de franchir le canal Bruxelles-Charleroi est terminé.

Une fois de plus, c'est en gare de Halle que les chantiers sont les plus spectaculaires; côté Mons, les voies provisoires de la ligne 96 qui permettent, au départ du nouveau pont du canal, de rejoindre la gare provisoire sont posées. Les travaux de signalisation sont commencés tandis que la caténaire suivra. La mise en service du pont et des nouvelles voies interviendra dans le courant du mois de septembre. En gare, la dalle de couverture du tunnel de 550 mètres est quasiment coulée sur le pertuis réservé aux voies TGV (côté faubourg); la dalle inférieure de la trémie d'accès côté Bruxelles est bétonnée et les murs de soutènement sont coffrés. Le nouveau pont de Nederhem est en cours de construction. Vers Bruxelles, les voies de la ligne 26 sont maintenant raccordées en gare et s'élancent vers le passage supérieur qui leur permettra de franchir les voies TGV et la ligne 96; les aiguilles d'accès au futur faisceau marchandises ainsi que les appareils qui permettront de relier la ligne 26 à la 96 sont positionnés. La bifurcation ligne 26/ligne 96A, située à peu près à hauteur du passage supérieur, est en place et la voie de la ligne 96A atteint désormais Buizingen. Il ne reste plus qu'à poser les caténaires et la signalisation pour que cette partie de la gare de Halle trouve sa physiologie définitive.

Entre Halle et Buizingen, le terrassement de l'assiette des voies TGV est commencé et la sous-couche est même déjà tassée jusque Lot. La gare de Buizingen a retrouvé ses trois voies à quai, celle de la ligne 96A n'étant toutefois pas encore remise en service, ce qui limite toujours à deux le nombre de voies disponibles entre Hal et Forest.

A Lot, le viaduc sort de terre; contrairement à ce qui était stipulé dans le précédent article, ce n'est pas la voie B de la ligne 96 qui est actuellement empruntée par les trains se dirigeant vers Bruxelles, mais bien la future voie de la ligne 96A.



Ci-dessus : la gare de Halle côté Mons. Les voies provisoires sont posées sur la dalle de couverture des voies de la ligne 94, tandis que l'on distingue les deux pertuis des voies de la ligne 96 et TGV. Ci-dessous : la gare de Halle côté Bruxelles. A gauche, la trémie d'accès au pertuis TGV. Les murs de soutènement sont ferrailés; dans le fond, l'entrée du tunnel. Halle, 31 juillet 1995. Photos : Christian DOSOGNE.





Se dirigeant vers Quévy, le "Camino Azul" remorqué par la 1181, passe à hauteur du faisceau marchandises de Halle. Les deux nouvelles voies de la ligne 26 sont situées au milieu. Halle, 31 juillet 1995. Photos : Christian DOSOGNE.



Passage à hauteur du viaduc de Lot d'un IR venant de Binche; il circule sur la future voie de la ligne 96A et on aperçoit, à sa gauche, la future voie B de la ligne 96. Lot, 31 juillet 1995.

La future voie B vient, quant à elle d'être posée et elle servira, provisoirement, à permettre l'évitement du viaduc aux trains venant de Bruxelles lorsque débutera la construction des murs extérieurs. A cette fin, la future voie B a été branchée, à l'aide d'un aiguillage provisoire, sur la voie A (voie vers Mons).

Entre Lot et Ruisbroek, le terrassement de la future voie B L96 se poursuit et l'on met en oeuvre, comme sous-couche, du tarmac. Cette méthode est particulièrement efficace dans les zones humides.

Jusqu'à Forest, les travaux préparatoires à la construction du faisceau Volkswagen se poursuivent avec l'achèvement de la couverture de la Senne; ici aussi, on s'affaire à terminer les plates-formes. En gare de Forest-Midi, la situation reste stationnaire; on attend la terminaison des futurs quais et la pose de leur voie pour poursuivre la construction du viaduc qui permet à la voie A (venant de Bruxelles) de la ligne 96A de rejoindre la ligne 96.

Travaux annexes

Le passage des TGV, à partir de juin 1996, sur les voies existantes des lignes 78, 97 et 96 entre Antoing et Halle par Mons, nécessite des adaptations aux infrastructures existantes. Elles ont été décrites dans le numéro précédent, et plusieurs sont maintenant planifiées. C'est ainsi que la vitesse de

la ligne 78 sera relevée dans le courant du mois de mai 1996 à 160km/h au lieu de 140 entre Antoing et Boussu; des essais à 160km/h ont été faits pour tester le comportement de l'infrastructure dans les ponts métalliques notamment. La plate-forme inondée à Maubray, qui exigeait un ralentissement de tous les trains à 40km/h est maintenant assainie et la vitesse normale a pu être rétablie. A Boussu, le pont sur la Haine sera remplacé à la fin de cette année et le PN 2 qui le jouxte sera supprimé à la même période. Les travaux de modification de la gare de St-Ghislain sont commencés et ils s'étaleront jusqu'au 26 mai 1996, répartis en cinq grandes phases. Les voies de la ligne 78 deviendront donc principales directes en lieu et place de celles de la ligne 97. A Mons, le grill côté St-Ghislain sera modifié à partir du mois de décembre et là aussi les travaux seront terminés en mai 1996. Le PN 99, seul passage à niveau existant encore sur la ligne 97, disparaîtra dans l'aventure.

Sur la ligne 94, une étude est en cours pour déterminer les relèvements de vitesse possibles et donc permettre quelques gains de temps.

L2, L3, L4 Bruxelles-Frontière allemande et Bruxelles-Frontière hollandaise

Pendant que l'on s'affaire sur le terrain à la

construction de la première partie, on poursuit sur le papier les études de la seconde... C'est ainsi qu'il a été décidé que les lignes TGV de Bruxelles vers Liège d'une part et Anvers de l'autre seraient communes jusque Schaerbeek, la bifurcation proprement dite se situant à hauteur de l'actuel atelier de traction diesel, dans la gare de formation. Pour ce faire, d'importants travaux d'infrastructure, d'un montant de cinq milliards environ, devront être exécutés pour permettre la modification des voies de Bruxelles-Nord et Schaerbeek et autoriser ainsi le passage des TGV à une vitesse qui n'excèdera pas 130km/h. Le chantier s'étendra sur cinq kilomètres environ, depuis la rue des Palais jusqu'à Buda sur la ligne 25 et la chaussée de Haecht sur la ligne 36. Le projet tient compte de l'accroissement de trafic vers le Nord et l'Est de l'Europe, et la saturation du terminal de Bruxelles-Midi. C'est ainsi que l'on réserve déjà les emprises nécessaires à l'implantation d'un second terminal sur le site de la gare de formation de Schaerbeek. L'exécution de ces travaux se situerait entre 1997 et 2000.

En ce qui concerne les tronçons Liège-frontière allemande et Bruxelles-frontière hollandaise, il n'y a rien de nouveau à signaler, outre la poursuite des études et des procédures administratives.

B. DIEU



Entre Ruisbroek et Forest, mise en place du tarmac qui recevra le ballast de la voie TGV vers Bruxelles. A droite, l'emplacement du futur faisceau Volkswagen. Ruisbroek, 1-7-95. Ch. DOSOGNE.



La pose des bacs en béton est terminée sur la première partie du viaduc de Forest-Midi. Ce viaduc permettra à la voie A de la ligne 96A de rejoindre la ligne 96, ainsi que le nouveau faisceau VW.

Restauration du matériel

La restauration de notre patrimoine évolue lentement. Cette situation s'explique par les travaux d'entretien courant du matériel déjà actif (4605, 554.18, 6077, 5927, voiture-buffet), la préparation des voyages, le débroussaillage de la ligne 128, et surtout par les importants travaux de modification du système de freinage de la 26.101. Voici le point sur tous les chantiers en cours.

26.101

Voir notre article pages 4 et 5.

4333

Voici un engin que l'on reverra enfin, après trois années de restauration.

Le dernier gros travail qui restait à effectuer était la révision et le remontage du moteur diesel, travaux menés à bien dans le courant du mois de juin.

551.26

La restauration de ce petit autorail Brossel a débuté au printemps. Les premiers travaux portent sur la carrosserie avec, notamment, le remplacement complet des tôles des parois frontales, lesquelles avaient subi des dommages à la suite d'une utilisation non adaptée de l'engin par l'ES (caténaires) d'abord, par la manoeuvre des bogies à l'atelier de Bertrix ensuite. L'absence de tampons ont amené des déformations qu'il a fallu rectifier. Par contre, le restant de la carrosserie est dans un état parfaitement

sain, et ce après 55 ans d'existence. Bien peu de caisses de matériel moderne se comportent de la sorte...

Il ne faut toutefois pas s'attendre à le voir réapparaître de sitôt; sa restauration sera une tâche de longue haleine et de patience, tout l'aménagement intérieur étant par exemple à reconstruire.

Voiture Expo-Shop

Les travaux de carrosserie sont terminés, à l'exception de la réfection des glissières sur lesquelles coulissent les 4 grandes portes. Dès que ces travaux seront réalisés, la voiture pourra être repeinte et aménagée.

554.18

Le 554.18 a profité des long mois de l'hiver dernier pour revêtir sa robe d'origine en deux tons de verts. Il fut présenté pour la première fois dans sa nouvelle tenue le 9 avril à Haine-St.Pierre, à l'occasion des portes ouvertes organisées par le CFC (Club Ferroviaire du Centre).

6106

Une équipe du PFT s'active assidûment depuis le mois de février sur la 6106. Cette locomotive, acquise en janvier 1994, avait un urgent besoin d'une révision complète, du moteur diesel tout particulièrement.

Au mois de juillet, le moteur, entièrement remis à neuf, a pu être relancé. En outre,

tous les organes de la salle des machines sont révisés un à un. Il ne reste plus qu'à terminer les derniers réglages électroniques, ainsi que des travaux de peinture.

Vu le très bon état de conservation de sa caisse et de sa peinture, la 6106 restera extérieurement dans le même état, en livrée jaune; une remise en décoration d'origine est programmée pour 1996 ou 1997.

Au moment où paraîtra ce numéro, la 6106 aura plus que probablement repris le service.

5927

Voilà un engin qui nous pose bien des soucis, surtout sur le plan électrique! Des masses dans le circuit haute tension apparaissaient aussi régulièrement qu'elles ne disparaissaient, sans laisser la moindre trace, ce qui rend la détection et les travaux de réparation difficiles.

Quoi qu'il en soit, une révision générale de l'engin s'avère absolument nécessaire avant tout prochain service. Son ultime sortie eut lieu lors de notre grand voyage du 15 juillet (Fond-de-Gras), et ce n'est pas de sitôt que l'on pourra la revoir.

4602

La restauration de cet engin est entièrement terminée depuis près d'un an. S'il n'est pas encore réapparu en ligne, c'est parce qu'il faut procéder à l'échange d'un essieu, opération programmée vers la fin de cet été.



PHOTO 23-05 Le 8 avril dernier, le Club Ferroviaire du Centre organisait une journée "portes ouvertes" dans ses locaux situés dans l'ancienne gare de Haine-St.Pierre. Le PFT participa à cette manifestation en présentant la 5927, l'autorail 4333 dont la restauration est arrivée en phase terminale, et le 554.18 dont ce fut la première sortie dans sa nouvelle livrée à deux tons de vert. Photo Serge MARTIN.

PFT BOUTIQUE

Les commandes sont reçues uniquement par virement sur le compte 001-1201789-35 du PFT Bruxelles. Pour les membres étrangers : voir les modalités de paiement à la page 2. N'oubliez pas de mentionner les ouvrages ou articles désirés.

Tous les articles sont également disponibles lors des voyages ou activités diverses.

LIVRES

	PRIX (BEF)		POIDS
	non membre	membre	
<input type="checkbox"/> Réédition de l'indicateur SNCB de 1935 (PFT-Edition)	795	895	615g
<input type="checkbox"/> Les lignes ferrées de Mons et du Borinage (PFT-Edition)	390	450	400g
<input type="checkbox"/> Aperçu de la signalisation ferroviaire belge (PFT-Edition)	395	395	255g
<input type="checkbox"/> Promenade ferroviaire au pays d'Ath (PFT-Edition)	750	850	860g
	950	1050	1120g
<input type="checkbox"/> Le rail bruxellois en images (PFT-Edition)	450	490	550g
<input type="checkbox"/> Les trams verts de Charleroi en images (PFT-Edition)	490	560	550g
<input type="checkbox"/> La gare de Ath à 100 ans	360	360	300g
<input type="checkbox"/> La ligne de chemin de fer 128 Ciney-Yvoir	295	295	255g
<input type="checkbox"/> SNCB 1988-1990 (C. HERTOOGS)	1295	1590	720g
<input type="checkbox"/> Vapeur en Belgique, tome I (Phil DAMBLY)	1800	1950	1390g
<input type="checkbox"/> Vapeur en Belgique, tome II (Phil DAMBLY)	1950	2200	1905g
<input type="checkbox"/> Petite Histoire de la gare de Namur de 1843 à 1935	320	350	390g
<input type="checkbox"/> La construction de la ligne 163 Bertrix-Muno (dans un numéro de la revue "Ardenne et Meruse")	350	350	500g
<input type="checkbox"/> Plan des Chemins de Fer houillers du Couchant de Mons	375	300	250g
<input type="checkbox"/> La signalisation ferroviaire luxembourgeoise (CFPL-Edition)	295	295	150g

FICHES D'IDENTITE

<input type="checkbox"/> séparées 6001-6091 (accompagnées d'une pochette plastifiée) - par fiche	35	45	20g
<input type="checkbox"/> séparées 6101-6115 (accompagnées d'une pochette plastifiée) - par fiche	35	45	20g
<input type="checkbox"/> séparées 6401-6406 (accompagnées d'une pochette plastifiée) - par fiche	35	45	20g
<input type="checkbox"/> séparées 6501-6506 (accompagnées d'une pochette plastifiée) - par fiche	35	45	20g
<input type="checkbox"/> séparées 6601-6606 (accompagnées d'une pochette plastifiée) - par fiche	35	45	20g
<input type="checkbox"/> brochure 6001-6015 (avec photos couleurs 9x13)	400	450	165g
<input type="checkbox"/> brochure 6016-6030 (avec photos couleurs 9x13)	400	450	165g
<input type="checkbox"/> brochure 6031-6045 (avec photos couleurs 9x13)	400	450	165g
<input type="checkbox"/> brochure 6046-6060 (avec photos couleurs 9x13)	400	450	165g
<input type="checkbox"/> brochure 6061-6075 (avec photos couleurs 9x13)	400	450	165g
<input type="checkbox"/> brochure 6076-6091 (avec photos couleurs 9x13)	400	450	165g
<input type="checkbox"/> brochure 6101-6115 (avec photos couleurs 9x13)	400	450	165g
<input type="checkbox"/> brochure 6401-6406 + 6501-6506 + 6601-6603 (avec photos couleurs 9x13)	400	450	165g

EN LIGNES

<input type="checkbox"/> numéros 1 à 8	le numéro	80	80	100g
<input type="checkbox"/> numéros 9 à 11	le numéro	120	120	150g
<input type="checkbox"/> numéros 12 à 15	le numéro	140	140	165g
<input type="checkbox"/> numéros 16 à 20	le numéro	160	160	210g
<input type="checkbox"/> numéro 21 à 22	le numéro	180	180	210g
<input type="checkbox"/> hors série n°1 LES LOCOMOTIVES DIESEL SERIE 83		395	450	255g
<input type="checkbox"/> HORS SERIE N°2 : LES LOCOMOTIVES SERIE 1600 CFL		595	650	255g

NOUVEAU

CALENDRIER 1995 (édition PFT-Ediblanchart)

260 395 255g

CARTES POSTALES

<input type="checkbox"/> série 1 (12 vues SNCB + CFL) (PFT-Edition/Ediblanchart)	150	150	105g
<input type="checkbox"/> série 2 (12 vues SNCB + CFL) (PFT-Edition/Ediblanchart)	150	150	105g
<input type="checkbox"/> série 3 (12 vues SNCB + CFL) (PFT-Edition/Ediblanchart)	150	150	105g
<input type="checkbox"/> série 4 (12 vues SNCB) (PFT-Edition/Ediblanchart)	150	150	105g
<input type="checkbox"/> série 5 (12 vues SNCB) (PFT-Edition/Ediblanchart)	150	150	105g
<input type="checkbox"/> série 6 (12 vues SNCB) (PFT-Edition/Ediblanchart)	150	150	105g

PIN'S

<input type="checkbox"/> locomotive diesel série 201 (PFT-Edition)	150	150	15g
<input type="checkbox"/> locomotive diesel série 60 verte (PFT-Edition)	150	150	15g
<input type="checkbox"/> locomotive diesel série 60 jaune (PFT-Edition)	150	150	14g
<input type="checkbox"/> autorail 4333 + remorque 732 10 (PFT-Edition)	150	150	14g
<input type="checkbox"/> locomotive électrique 101 012 bicolor + moustaches jaunes (PFT-Edition)	150	150	16g
<input type="checkbox"/> locomotive électrique 101 012 vert foncé + moustaches jaunes (PFT-Edition)	150	150	16g
<input type="checkbox"/> locomotive à vapeur type 81 (PFT-Edition)	150	150	16g

PHOTOS PFT (pochettes de 10 photos couleurs 10x15)

<input type="checkbox"/> thème n° 1 : voyage PFT locomotives type 204 (14 mai 1988)	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 2 : essai locomotive espagnole 252.001 en Belgique	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 3 : locomotive 6036	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 4 : locomotive 6215	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 5 : autorails étrangers en Belgique	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 7 : voyage 6005 + 6215	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 8 : livrées prototypes ou spéciales	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 9 : automotrices ex-SNCB sur le SATTI en Italie	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 10 : voyage PFT Bruxelles-Köln avec la 204.003 et la 5407	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 11 : ligne 123 Enghien - Braine-le-Comte	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 12 : automotrice quadruple 808 VTM	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 13 : La passerelle de Sourbrodt	400	450	75g

thème n° 14 La ligne 89, section Zottegem-Oudenaarde (voir page 2)..... 400..... 450..... 75g **NOUVEAU!**

Photos "EN LIGNES" N° 23 : les photos publiées, portant un numéro, peuvent être obtenues au format 10x15 cm (papier brillant).

ATTENTION : numéro(s) à préciser à la commande **sur carte postale, lettre ou par fax**. Date limite de commande : le 30/10/1995, date de livraison : +/- 30/11/95.

Les photos des "EN LIGNES" précédents **ne sont plus disponibles!** Renseignements ☎ 065/72.80.72 Fax : 065/66.45.41

Prix par photo : 40 50 7g

FRAIS D'ENVOI : calculez le poids des articles commandés et ajoutez le montant des frais d'envoi à votre commande.

POIDS	FRAIS D'ENVOI		POIDS	FRAIS D'ENVOI	
	BELGIQUE	ETRANGER		BELGIQUE	ETRANGER
jusque 100g	20F	35F	jusque 2000g	105F	250F
jusque 250g	32F	65F	jusque 3000g	140F	360F
jusque 500g	55F	105F	jusque 4000g	180F	470F
jusque 1000g	70F	185F	jusque 5000g	220F	580F

