

EN LIGNES



REVUE TRIMESTRIELLE EDITEE PAR L'ASBL

*Patrimoine
Ferroviaire
Touristique*

N° 39 - Septembre 1999

VALEUR: 240 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 GSM : 075/71.20.28
FAX : 065/66.45.41

NUMERO DE TVA : BE 435.339.562

ABONNEMENT

Pour recevoir "EN LIGNES" tous les trimestres, il suffit de s'abonner en versant une cotisation annuelle de 20 Euros (807 FB) (étranger : 22,5 Euros ou 908 FB) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant en communication : "nouvel abonnement".

L'abonnement débute avec le premier numéro de l'année, quelle que soit la date de l'abonnement.

MODALITES DE PAIEMENT

* si vous habitez la Belgique, il suffit de verser la somme requise sur le compte bancaire 001-1201789-35 du PFT-Bruxelles.

* si vous habitez l'étranger

- et possédez un compte courant postal, vous virez la somme, libellée en francs belges ou en Euro, sur le compte postal 000-1318999-90 du PFT Bruxelles;

- et ne possédez pas de compte courant postal, vous pouvez payer soit par carte Visa ou Eurocard (indiquer le nom et adresse de l'émetteur, le numéro de la carte, la somme en francs belges ou Euros, la validité de la carte et la signature), soit par mandat postal international, libellé en francs belges ou en Euro.

CHANGEMENT D'ADRESSE

Il suffit simplement de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

COURRIER

Pour toute correspondance, veuillez joindre une enveloppe timbrée self-adressée ou un coupon-réponse international.

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 MATERIEL

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

Schaerbeek : P. Herbiet : 075/71.20.28
St-Ghislain : Ph. Scholl : 0477/26.99.79

DEPOT LEGAL A la parution

Le mot du Président

Moments forts au plus haut de la saison 99. Après le périple au Danemark, c'est en Allemagne que nous nous sommes rendus, à Jünkerath précisément avec notre "gros nez". Puis, c'est au Luxembourg que nous aurions dû aller, mais un événement de taille et imprévu est venu s'ajouter au programme : la rencontre de trains vapeur à Trois-Ponts où, une fois encore, le PFT s'est distingué avec la 26.101, en double avec la 1.002 en allège. Quel spectacle de voir ces deux monstres entrer sifflants en gare de Trois-Ponts! Pas de chance pour l'association luxembourgeoise "5519", dont la locomotive n'est pas opérationnelle pour l'instant.

Et c'est en France que nous terminerons, en principe, la saison avec un périple dans le Sud des Ardennes. Année incontestablement internationale donc, qui ne doit pas faire oublier les autres pôles d'activités que sont la mise en place et l'exploitation de notre abri-musée de St-Ghislain, la restauration du matériel et la préparation des publications.

Merci encore de votre soutien, sans lequel notre - ou plutôt votre - association ne pourrait évoluer.

Bonne lecture.

NOUVEAUTE

PHOTO-THEMES N°31 et 32 :

les 30 plus belles photos du voyage PFT au Danemark

Deux séries indissociables comportant chacune 15 photos couleurs au format 10x15 choisies parmi les plus belles, prises durant le grand voyage PFT au Danemark (y compris plusieurs vues remarquables de l'acheminement des 202.020 et 1604 entre la Belgique et le Danemark).

Prix par série : 15 Euros (605 FB) (non abonnés : 18 Euros - 726 FB) + frais de port (voir page 51 - poids : 105g par série). Communication : PHOTO-THEME 31 et / ou 32.

- | | |
|-------|--|
| 31-01 | 6077 + 202.020 + 1604 sur le viaduc de Fourons |
| 31-02 | 1604 à son arrivée à Liège-Guillemins en queue de l'IR 108 |
| 31-03 | parallèle 202.020 - 221.135 DB - 1604 à Krefeld |
| 31-04 | parallèle 221.135 DB - V180.314 DR - 202.020 - 1604 devant la rotonde de Krefeld |
| 31-05 | grand parallèle devant le dépôt de Krefeld (voir photo page 52) |
| 31-06 | 202.020 et V120.286 DR à Krefeld |
| 31-07 | 221.135 DB + 1604 + 202.020 à Oberhausen |
| 31-08 | 1604 + 202.020 en gare de Hamburg-Hbf |
| 31-09 | 1604 + 202.020 en gare de Fredericia (Danemark) |
| 31-10 | 202.020 + 1604 en gare de Fredericia (Danemark) |
| 31-11 | MX 26 VLTJ + 202.020 en gare de Langa (Danemark) |
| 31-12 | parallèle 1604 - MX 42 OSJS - MX 16 HFHJ |
| 31-13 | parallèle 1604 et MX 16 HFHJ en gare de Naestved |
| 31-14 | HFHJ MX 16 + 1604 en ligne à Tureby |
| 31-15 | 1604 et M34 LJ en gare de Nykobing F. |
| 32-01 | 1604 + M34 LJ en gare de Gedser |
| 32-02 | 1604 + rame historique DSB en ligne à Eskilstrup |
| 32-03 | OIJ-IITJ MX 103 devant la rotonde de Nykobing |
| 32-04 | 202.020 sur la plaque tournante de Randers |
| 32-05 | parallèle 202.020 et MY 1101 DSB à Randers |
| 32-06 | parallèle 1604 et Di3-616 NSB à Randers |
| 32-07 | parallèle 1604 - Di3-616 DSB - 202.020 - MY 1150 DSB à Randers (voir page 52) |
| 32-08 | parallèle MY 1101 DSB - 1604 - Di3-616 DSB - 202.020 - MY 1150 DSB à Randers |
| 32-09 | M9 SB + 202.020 en ligne entre Hulsig et Skagen |
| 32-10 | M9 SB + 202.020 en ligne entre Skagen et Hulsig |
| 32-11 | parallèle entre 202.020 et M9 du SB à Skagen |
| 32-12 | MY 1101 DSB + 202.020 entre Randers et Viborg |
| 32-13 | 202.020 dans le champ d'éoliennes de Oddesund |
| 32-14 | 202.020 avec le signal mécanique de Borris |
| 32-15 | MY 1126 DSB en livrée "pop" + MY 1105 DSB à Randers |

PHOTOS DE COUVERTURE

Première page

PHOTO-THEME 32 Le rassemblement historique de "gros nez" organisé au Danemark par le PFT a, pour la première fois, mis en présence des machines danoises, belge luxembourgeoise et norvégienne. Randers, 15 mai 1999. Photo : Pierre HERBIET.

Dernière page

PHOTO 39-01. Les 6701 (ex. 6321 SNCB) et 6702 (ex. 6325 SNCB) remorquent le train 98242 Maasvlakte - Kijfhoek. Barendrecht, 17 juin 1999.

PHOTO-THEME 31 Le moment fort de notre grand voyage au Danemark : la parade de "gros nez" organisée au dépôt musée de Randers le 15 mai 1999.

PHOTO-THEME 31 L'extraordinaire parallèle organisé au dépôt de Krefeld où la 202.020 et la 1604 passent le week-end du 8 au 9 mai avant de poursuivre leur route vers le Danemark. Photos : Pierre HERBIET.

EN LIGNES 39

SEPTEMBRE 1999

SOMMAIRE

La décoration jaune :	4
Hier - Aujourd'hui :	11
Actualité étrangère :	12
Actualité SNCB	
- Locomotives électriques :	20
- Locomotives Diesel :	22
- Automotrices électriques :	23
- Voitures - wagons :	24
- Infrastructure :	25
- Divers :	28
- L'actualité en images :	31
- Radiations :	35
- Le point sur les travaux TGV :	38
Le grand voyage PFT au Danemark :	41
L'encombrante colonne millaire :	49
PFT-Boutique :	51

REDACTEUR EN CHEF

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

REALISATION

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Baudouin DIEU.

REDACTION

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Baudouin DIEU, Philippe DIEU, Pierre HERBIET, Philippe DE GIETER, Hubert DESCHEPPER, Alain DEFECHEREUX, Garrit JOOS, Bob STEPHENSON.

REMERCIEMENTS (par ordre alphabétique)

Felipe ARANDA, Kristof AVONDS, Armand BEERLANDT, Pierre BERCHEM, Robert BODDEWIJN, William BOECKX, Roger CRKELAIRE, Jacques DELFORGE, Wim DERIDDER, Christian DOSOGNE, Patrick ETIEVANT, Fred, Marc GRIETEN, Louis HUYGHEBAERT, Paul JACOPS, Klaus KORBACHER, Bart LUYTEN, Joaquin LOPEZ, Stefano PATELLI, Guy RADELET, Adrien RIGOT, Marc RIGUELLE, Philippe SCHOLL, Guy SMETZ, Yves STEENEBRUGGEN, Pierre TREVISANUT, Antonio SANCHEZ VALSERA, Axel VANDECASTEELE, Christian VANHECK, Eric VAN HOECK, Marijn VOCKE, BOMBARDIER Transportation, la SNCB.

PETITES ANNONCES

● **RECHERCHE** : toutes informations, photos, cartes postales (repros acceptées), films sur la ligne vicinale Noville-Taviers - Ambresin, notamment sur les communes de Branchon et de Benefè. Michel SMET, avenue des Gerfauts 2/39, 1170 Bruxelles.

● **RECHERCHE** : Liste de référence, liste de fabrication, copie de catalogues ou prospectus sur : les fabrications Moes (Diesel), Cockerill (vapeur et Diesel), La Meuse (vapeur). Patrick ETIEVANT, 571, rue des Contamines, F 69140 RILLIEUX-LE-PAPE - France.

● **A VENDRE** : La Vie du Rail 1956 à 1992, Le Journal du Chemin de Fer 1989-1992, Rail-Photo, Rail Magazine, L'Echo du Rail, Voies Ferrées, Loco-Revue, etc. A vendre en lot ou séparément - prix à discuter. Madame DE BIEVRE, Voorstsesteenweg 40, 1601 Ruisbroek, ☎ 02/331.14.48.

PFT-AGENDA

◆ samedi 11 et dimanche 12 septembre : journées du Patrimoine, ouverture de notre abri-musée, circulations spéciales entre St. Ghislain - Mons et Harnignies avec la 202.020

◆ samedi 2 octobre : journée TTB. Circulations entre Marbehan et Valvert (Etalle).

◆ samedi 9 octobre : voyage d'adieu aux 18 et AM Budd.

La restauration de notre matériel

Depuis la terminaison des travaux sur la 202.020, et en dehors des travaux d'entretien courant et de préparation du matériel circulant cette saison (6077, 4605 et 26.101), c'est surtout sur l'automotrice 082 que se sont portés nos efforts. La caisse de la voiture BD est déjà entièrement assainie. Vu l'état de corrosion très avancé des tôles situées sous chaque fenêtre, certaines étant même trouées à plusieurs endroits (ceci à la suite de l'infiltration d'eau par l'interstice entre la fenêtre et la caisse), un retôlage complet est nécessaire. Heureusement, nos craintes concernant l'état des montants intérieurs se sont en définitive révélées fausses. Après le détôlage de toute une paroi, aucune corrosion n'a été constatée.



Les travaux d'assainissement de la caisse de la voiture BD de l'automotrice 082; situation au début du mois de juin.

La dernière acquisition du PFT concerne la grue A320/23D de 5 tonnes. Anciennement en service à l'Atelier Central de Cuesmes, cette magnifique grue avait quitté Cuesmes au début des années '90 en direction de l'abri-musée de Leuven. Des problèmes de boîtes chaudes la contraignirent toutefois, et ce à trois reprises, à un garage forcé à chaque fois de plusieurs années pour réparation, d'abord à Jurbise, ensuite à Soignies et finalement à Braine-le-Comte. Devant ce problème jugé insoluble par les responsables du Patrimoine, il fut finalement décidé de s'en dessaisir et de la vendre pour ferrailage. C'est ici que le PFT est intervenu au début du mois de juillet pour sauvegarder cette très belle pièce, qui doit incessamment être transférée à St. Ghislain. L'état général de la grue est excellent. Après changement des batteries, et malgré une dizaine d'années d'inactivité, le moteur Diesel Brossel a démarré après le troisième essai!



PHOTO 39-77 La grue A320/23D sauvegardée par le PFT. Braine-le-Comte, 17 juillet 1999. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

La décoration jaune

Avec l'entrée à l'Atelier Central de Salzinnes pour révision de la 2627 en janvier dernier, disparaissait la décoration jaune sur les engins de traction électrique.

Testée à partir de 1976, la livrée jaune fut appliquée dès 1977 sur tous les engins de ligne tant électriques que Diesel passant en révision. Alors qu'elle est actuellement toujours d'application sur les locomotives Diesel (sauf les 55 équipées du chauffage électrique), cette livrée fut toutefois rapidement remplacée sur les locomotives électriques par la décoration bleue, laquelle était apparue pour la première fois sur les 2629 et 2337 sorties respectivement le 7 juillet et le 5 septembre 1980. La décoration jaune n'aura donc été d'application que durant seulement trois années sur le parc électrique, et visible durant plus de 20 ans sur la scène ferroviaire belge.

ORIGINE

L'origine de la décoration jaune remonte au milieu des années '70. La SNCB, soucieuse d'une part d'améliorer la sécurité à l'approche des passages à niveau, des gares et du personnel travaillant dans la voie, et d'autre part, de se donner une image moderne et jeune à l'instar d'autres chemins de fer, étudia une nouvelle décoration à dominante jaune en remplacement de l'austère livrée verte, laquelle avait été dictée par des raisons stratégiques. Cette initiative, qui allait constituer une véritable révolution et égayer notre paysage ferroviaire, avait démarré en 1976, année coïncidant avec le cinquantième anniversaire de la SNCB.

L'expérience de la décoration rouge et jaune appliquée sur les autorails à partir de 1970, avait largement démontré l'intérêt d'améliorer la visibilité, puisque l'on enregistra jusqu'en 1973 une nette diminution des accidents graves impliquant ces véhicules. Cette livrée avait été choisie du fait que la couleur jaune est, entre toutes, la plus perceptible de loin, tandis que le rouge est communément associé à la notion de «danger».

TRACTION ELECTRIQUE

Le premier essai sur les locomotives fut réalisé en février 1976 à l'atelier de Bruxelles-Midi avec la 2376, qui fut habillée d'une robe jaune légèrement orangée coupée de quatre bandes vertes horizontales faisant tout le tour de sa caisse sauf les portes restées vertes, tandis que la toiture et le bas de caisse avaient conservé leur aspect d'origine (gris et noir). Cette machine n'avait en réalité pas été repeinte, mais fut simplement recouverte de papiers



PHOTO 39-02 NB La 2376 en tête d'une rame vide de minerai, à Antwerpen-Luchtbal, le 6 septembre 1977. Les fines lignes jaunes en papier adhésif jaune commencent à se détacher entre les phares. Photo : Eric VAN HOECK.

plastiques adhésifs jaunes. Ce papier n'avait d'ailleurs pas tardé à se déchirer par endroit. Cette étrange livrée avait la particularité d'avoir été étudiée pour que la «longueur d'onde» de la décoration soit réglée en fonction de la faculté d'observation de l'œil humain.

Cette livrée fut reconduite en mai 1976 sur la 2355, qui fut repeinte entièrement en respectant les couleurs de la 2376, avec toutefois un jaune canari. Un peu plus tard, en juillet 1976, la 2380 sortait dans la même décoration. Ces trois locomotives portaient de petits numéros à l'avant, et d'immenses numéros latéraux dont les chiffres étaient d'un caractère nouveau.

Ce fut ensuite au tour de la 5142, qui était sortie de l'Atelier Central de Salzinnes le 28 août 1976 revêtue d'une autre décoration à fond jaune. En fait, elle avait conservé le dessin de la livrée "1970", mais avec l'inversion des couleurs, le jaune devenant vert et vice-versa.

Le 31 décembre 1976, la 2604 sortait de Salzinnes dans une nouvelle décoration jaune ornée d'un large bandeau bleu acier ceinturant les phares et les aérateurs latéraux, ainsi que d'un autre bandeau, de la même couleur mais beaucoup plus étroit, entourant la locomotive sous les pare-brise et les hublots. La toiture était peinte en gris.



PHOTO 39-03 NB Le 3 juillet 1978, la 2380 remorque le TPJ (Train de Permissionnaires Journalier), ici à Liège-Guillemins. Photo : Pierre HERBIET.



*En août 1976, les quatre locomotives revêtues de la décoration jaune prototype, posent devant l'atelier de Bruxelles-Midi.
Photo : Guy RADELET.*



PHOTO 39-04 *La 1802 dans son inesthétique robe bleue et jaune, en tête du train international 323 Oostende - Köln. Gent-St.Pieters, 17 mai 1979. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



PHOTO 39-05 La 2604 servit de prototype pour la livrée jaune à bandes décoratives bleues. Le 13 janvier 1982, elle remorque, en double traction avec la 2906, un train de minerai à destination des Usines Gustave Boël à La Louvière, ici photographié entre Holleken et Sint-Genesius Rode. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Le dessin de cette décoration se distinguait seulement de la livrée appliquée sur toutes les locomotives Diesel de ligne depuis 1970 (livrée verte "1970") par la largeur de la grande bande ceinturant la machine et par l'absence de filets de grandeur dégressive remontant des phares aux fenêtres.

La 2604 clôtura la série des essais. Après évaluation, il fut décidé d'appliquer cette décoration sur toutes les locomotives entrant en atelier pour révision. Il va de soi que ces décorations furent adaptées à la particularités des caisses de chaque série de locomotive. Ainsi, les 15 et les 16 conservèrent leurs grandes bandes décoratives et leurs numéros en acier inoxydable. Les seules locomotives non concernées par la nouvelle livrée jaune furent les 25.5, qui conservèrent la décoration Bénélux, et les vénérables 29, car elles ne subirent plus de révision.

La première machine repeinte dans la décoration jaune standard fut la 1501, sortie le 13 mars 1977, suivie en août 1977 par la 2323.

La 1802 ressortit de révision le 5 décembre 1978, dans une livrée jaune particulièrement inesthétique. Elle reçut une large bande jaune latérale, située entre les prises d'air et la bande bleue. Les faces frontales furent également peintes en jaune, à l'exclusion du rectangle bleu et des traverses de tête. Elle fut repeinte plus tard, ainsi

que ses cinq soeurs, dans une nouvelle livrée qui s'applique, en fait, à l'histoire de la décoration bleue.

La nouvelle robe jaune ne concernait pas les automotrices électriques. Toutefois, pour améliorer leur visibilité, la 730 sortit

de l'Atelier Central de Mechelen le 7 juillet 1980, revêtue, à titre d'essai, de grosses et longues bandes jaunes sur les faces avant, en remplacement des traditionnelles moustaches jaunes. De plus, les portes et les passerelles d'intercirculation furent entièrement peintes en jaune.



PHOTO 39-06 L'automotrice 730 revêtue à titre d'essai des bandes de visibilité jaunes. On remarquera la grande dimension du numéro latéral. Assesse, 11 mars 1982. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 39-07 →

La 020 fut la première automotrice ayant été pourvue des nouvelles bandes de visibilité standard jaunes. Elle est ici photographiée sur la ligne 25 entre Mechelen et Weerde, section alors encore équipée des poteaux supports de caténaire d'origine, en béton. Le 2 août 1982.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Cette livrée ne fut toutefois pas retenue et remplacée par un nouveau dessin des moustaches jaunes, avec des lignes plus larges, appliquée pour la première fois sur la 020 sortie le 19 mai 1978. Les automotrices Sabena, Bénélux et postales ne furent pas concernées par cette livrée, de même que les automotrices quadruples de la série 800 qui, elles, étaient sorties de construction dans une robe aux couleurs gris et orange.

La décoration des engins électriques s'avéra en définitive fort salissante, car l'absence d'une politique de nettoyage donna finalement l'effet inverse de celui recherché : la saleté formait sur le fond jaune une teinte brunâtre du plus bel effet "camouflage"...

En fait, sans vouloir pour autant critiquer le changement de livrée, la solution idéale pour une bonne visibilité aurait simplement été l'emploi de phares puissants et bien réglés, comme par exemple ceux en usage en Autriche et en Pologne.

Devant le succès de la superbe livrée bleue appliquée sur les locomotives Diesel équipées du chauffage électrique, il fut décidé de l'essayer sur les machines électriques. C'est ainsi qu'apparut le 7 juillet 1980 la 2629 repeinte dans une nouvelle décoration à fond bleu acier, relevée par des bandes de visibilité jaunes, la toiture et le bas de caisse restant inchangés, respectivement en gris et noir.

Cette nouvelle livrée moins salissante fut finalement adoptée et progressivement appliquée sur toutes les locomotives passant en révision, à commencer par la 2337 qui sortit de l'Atelier Central de Mechelen à la fin du mois d'août 1980. Seules les 25.5, qui conservèrent la décoration Bénélux, et les 29 ne furent pas repeintes.

PHOTO 39-09 →

La robe jaune de la plupart des 22 fut quelque peu adaptée lors de passages en révision intermédiaire dans leur atelier propriétaire. Ainsi, la large bande bleue fut élargie pour englober la petite bande bleue à mi-hauteur de la caisse. On notera également la suppression du monogramme B entre les phares, comme ici sur la 2202 quittant le défunt groupe B de la gare de triage de Schaerbeek, le 16 juin 1993.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 39-08 *Passage à Anderlecht le 17 août 1980, du semi-direct 4465 Leuven-Gent. La 2211 sortit de révision en jaune le 10 octobre 1979. J-L VANDERHAEGEN.*





↑ **PHOTO 39-10** *L'international 319 Bruxelles-Midi - Köln débouche du tunnel de Goffontaine, le 5 août 1981. Photo : Pierre HERBIET.*



← **PHOTO 39-11** *La livrée jaune n'était pas particulièrement réussie sur les locomotives des séries 15 et 16. Leurs numéros et monogrammes B en inoxydable ressortaient très mal sur le fond jaune. Le 29 juillet 1981, le TEE 82 "Etoile du Nord" approche de Lage Zwaluwe, sur la ligne Dordrecht - Roosendaal. Photo : Pierre HERBIET.*

PHOTO 39-12 *Seules deux locomotives sont sorties de construction dans la décoration jaune : la 2024, livrée le 19 décembre 1977, et la 2025, livrée le 17 janvier 1978. Par la suite, aucune autre machine de cette série ne porta cette livrée. Le 6 juillet 1983, un train de marchandises à destination de Monceau, remorqué par la 2024, emprunte la voie de liaison entre la ligne 26 et la 124, à la bifurcation de Linkebeek. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



La livrée jaune s'éclipsa alors progressivement du paysage ferroviaire, au rythme des passages en révision, pour disparaître définitivement en janvier 1999, lorsque la 2627 entra pour révision à l'Atelier Central de Salzinnes.

Depuis maintenant près de 20 ans, la décoration bleue est toujours appliquée sur toutes les locomotives électriques (séries 12, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 26 et 27) à l'exception des 11 et 25.5 et plus récemment des 13. De toutes les robes portées par les engins électriques depuis 1949, c'est cette livrée qui a ainsi la plus grande longévité. A quand une nouvelle décoration, à l'instar des nouvelles machines de la série 13, qui sortent de construction revêtue d'une robe à dominante gris clair?

Au total, ce sont 70 locomotives électriques parmi 8 séries différentes qui ont revêtu la livrée jaune. La liste ci-après donne pour chacun de ces engins la période durant laquelle elle a porté cette robe.

série 15

1501 :	13-03-1977 - 28-12-1981
1502 :	10-07-1979 - 03-08-1982
1503 :	12-03-1979 - 10-08-1982
1504 :	22-06-1979 - 12-02-1983

série 16

1601 :	16-05-1978 - 18-05-1982
1602 :	- -1979 - 07-05-1982
1603 :	14-11-1979 - 07-07-1981
1604 :	28-01-1981 - - -1984
1606 :	-12-1979 - 15-02-1982
1608 :	27-12-1978 - - -1982

série 18

1802 :	05-12-1978 - 1981
	(livrée prototype)

série 20

2024 :	19-12-1977 - 07-06-1991
2025 :	06-07-1983 - 14-08-1991

PHOTO-THEME 15 →

Les 2322 et 2363 furent les seules machines de leur série à avoir été repeintes en jaune, tout en n'étant pas à ce moment encore équipées des câblots pour l'unité multiple. Cette situation fut d'ailleurs de courte durée. Le 31 octobre 1980, le train de minerai 32805 en provenance d'Antwerpen-Stocatra et à destination des Usines Gustave Boël à La Louvière, attend une locomotive d'allège en gare de Vilvoorde.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO-THEME 15 Le train 32806 à destination des Usines Gustave Boël de La Louvière, remorqué en double traction par les 2375 et 5907, photographié sur la ceinture Est (ligne 26) entre Moensberg et Beersel, le 3 octobre 1989. La 2375 repeinte en jaune par son atelier propriétaire, a perdu ses logos B entre les phares. J-L VANDERHAEGEN.



PHOTO-THEME 15 Curieusement, la 2355 fut la seule 23 à avoir conservé ses moulures d'origine sur les parois latérales de la caisse, après avoir endossé la robe jaune. Chapiro, 22 octobre 1982. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO-THEME 25 Un train de minéral composé d'anciens wagons de Hainaut-Sambre, est tracté par la 2501 en double avec la 2207. Sint-Genesius Rode, 23 juin 1983. Photo : Pierre HERBIET.

série 22

2201 :	03-12-1979 - 19-01-1990
2202 :	06-10-1978 - 07-03-1996
2206 :	28-10-1977 - 16-02-1992
2207 :	22-06-1978 - 22-11-1996
2209 :	18-01-1979 - 01-08-1994
2210 :	06-09-1978 - 16-06-1996
2211 :	10-10-1979 - 20-04-1998
2217 :	31-03-1980 - 09-02-1995
2218 :	11-08-1978 - 25-06-1992
2219 :	09-07-1980 - radiée (01-05-1993)
2220 :	13-02-1980 - 10-06-1998
2222 :	09-11-1978 - 30-05-1996
2227 :	06-07-1979 - 09-06-1982

série 23

2308 :	23-12-1977 - 19-03-1992
2318 :	18-11-1977 - 06-12-1990
2322 :	01-08-1980 - 14-06-1989
2323 :	-08-1977 - 18-05-1995
2355 :	-02-1979 - 28-01-1987
2363 :	20-06-1979 - 18-12-1987
2367 :	16-05-1979 - 29-09-1995
2372 :	02-12-1977 - 01-10-1990
2374 :	17-10-1978 - 23-12-1994
2375 :	26-09-1977 - 07-11-1991
2376 :	10-07-1978 - 03-03-1993
2377 :	06-04-1979 - 03-03-1994
2378 :	18-01-1978 - 15-05-1992
2379 :	13-03-1978 - 27-05-1993
2380 :	15-12-1978 - 27-02-1995
2381 :	23-05-1978 - 21-09-1993
2382 :	10-04-1978 - 22-10-1992

série 25

2501 :	27-03-1979 - 06-11-1990
2502 :	21-09-1979 - -10-1990
2503 :	07-08-1980 - -10-1991
2506 :	27-04-1980 - - -1989
2508 :	16-06-1980 - 14-07-1997
2509 :	31-08-1979 - 26-04-1996
2511 :	23-02-1979 - 18-02-1997
2512 :	14-12-1979 - 18-12-1997
2513 :	-10-1980 - 02-1990

série 26

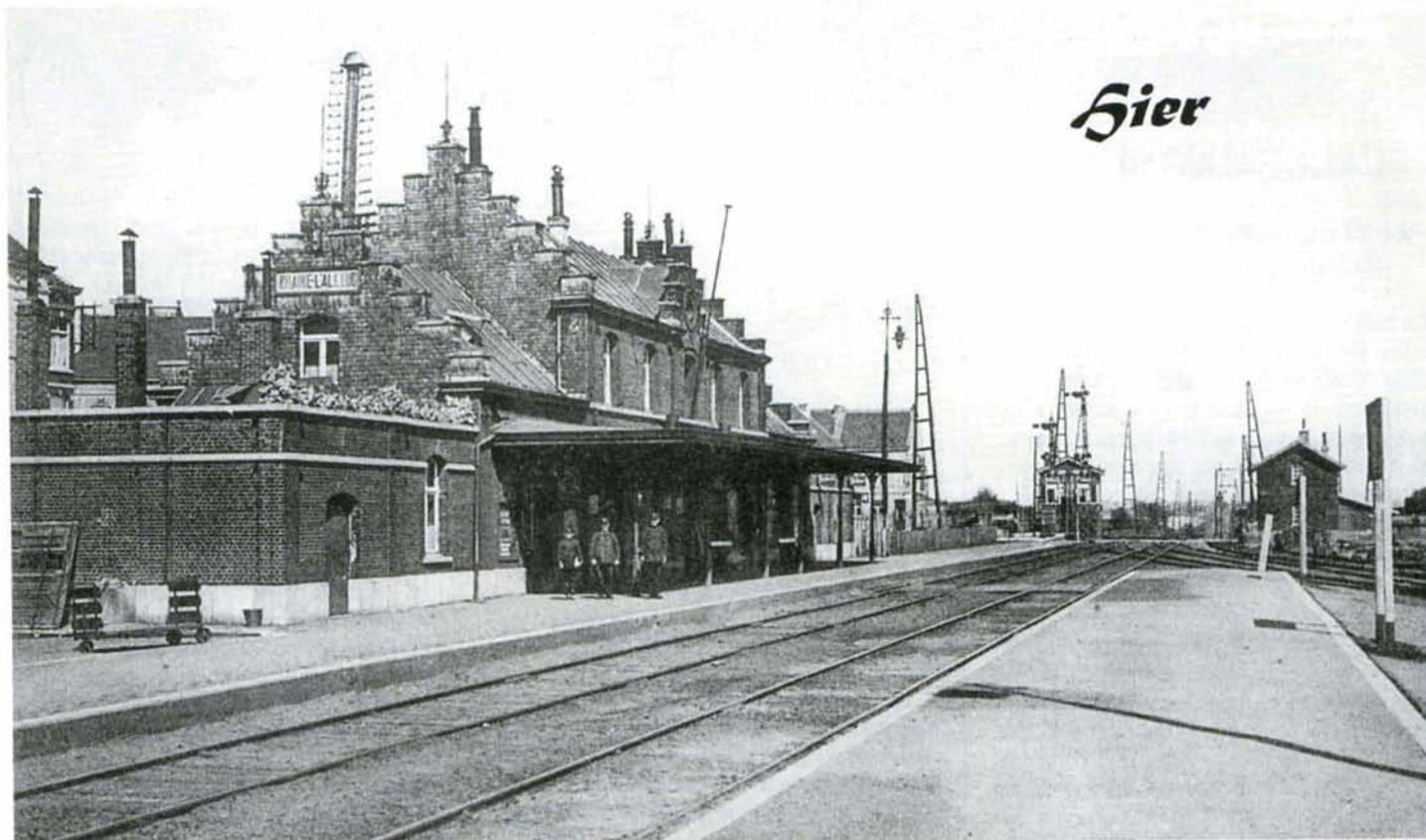
2604 :	22-05-1979 - 15-03-1988
2605 :	29-12-1977 - 26-03-1983
2606 :	12-04-1978 - 26-07-1985
2607 :	03-04-1979 - 31-05-1988
2608 :	13-08-1979 - 29-03-1994
2609 :	30-11-1978 - 13-11-1987
2610 :	17-09-1979 - 31-08-1994
2611 :	09-09-1978 - 13-10-1993
2612 :	26-01-1979 - 11-08-1995
2613 :	05-08-1978 - 14-12-1982
2614 :	31-08-1978 - 29-03-1994
2617 :	30-05-1979 - 14-01-1994
2618 :	21-06-1979 - 23-09-1993
2622 :	20-02-1980 - 03-08-1988
2623 :	10-04-1980 - 17-10-1994
2625 :	09-10-1980 - 19-05-1993
2626 :	07-12-1979 - 19-05-1993
2631 :	29-05-1978 - 29-03-1983

A suivre.

↓ **PHOTO 39-13** Deux 26 jaunes, les 2623 + 2625, remorquent un train de minéral en direction de Monceau. Holleken, 20 janvier 1982.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.





Sier

Construite par l'Etat belge, la ligne 124 fut mise en service par étapes entre le 20 septembre 1873 (tronçon Bruxelles - Uccle-Calevoet) et le 1er juin 1874 (tronçon Lillois - Luttre, où elle rejoignait la ligne de Bruxelles - Charleroi via Braine-le-Comte et Manage). La ligne atteint Braine-l'Alleud le 10 mars 1874. A l'exception de celles de Linkebeek et de Nivelles, toutes les gares du tronçon Bruxelles - Luttre étaient identiques (Forest-Est, Uccle-Stalle, Uccle-Calevoet, Sint-Genesius Rode, Waterloo, Braine-l'Alleud, Lillois, Baulers, Obaix-Buzet) et typiquement du style Etat belge. Aujourd'hui, toutes ces gares subsistent, sauf celles de Lillois et Obaix-Buzet. Le document ci-dessus montre la gare de Braine-l'Alleud juste avant la première Guerre Mondiale. A hauteur de l'ancien passage à niveau se trouvait la cabine de signalisation et un chandelier protégeant l'accès à la ligne 115 vers Tubize (à gauche). La gare disposait déjà à ce moment de deux voies de garage. Au fil des ans, le bâtiment subit quelques modifications, notamment au niveau des toitures et de la construction de deux ailes annexes. Lors du remplacement du passage à niveau par un passage supérieur, la cabine a été démolie et remplacée par un poste moderne de type "Electrique ACEC" installé dans la nouvelle aile de droite. Les quais ont bien sûr été surélevés simultanément à l'électrification de la ligne, le 19 décembre 1949. Collection et photo : Christian DOSOGNE.



Aujourd'hui

Actualité étrangère

ALLEMAGNE

Le Harzquerbahn fête son centième anniversaire

Cette année, la ligne à voie étroite reliant Nordhausen à Wernigerode, mieux connue comme "Harzquerbahn", fête son centième anniversaire. Cette ligne fait partie des 131 km de voies étroites subsistant en Allemagne. A cette occasion, un vaste programme de festivités avec la mise en marche de nombreux trains spéciaux, fut organisé durant le week-end de Pâques.

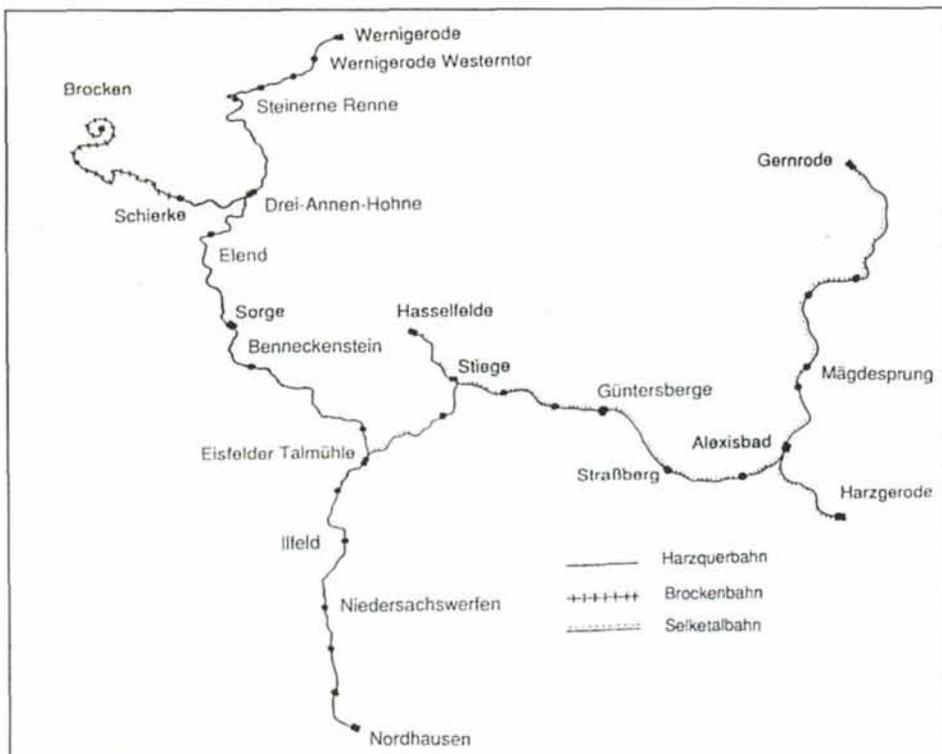
Histoire

Afin de désenclaver le massif du Harz (une montagne d'altitude moyenne dont le point culminant est situé à 1141 m au Brocken), il fut décidé en 1895 de créer un chemin de fer à voie métrique : le "Nordhausen - Wernigerode Eisenbahn" (NWE). Cette compagnie construisit une ligne à écartement métrique reliant Nordhausen à Wernigerode (60 km), ainsi qu'une antenne de 19 km au départ de Drei-Annen-Hohne jusqu'au sommet du Brocken. La section Nordhausen - Ilfeld fut ouverte au trafic le 25 juin 1896. Les autres sections furent inaugurées le 27 mars 1899. En 1905, une jonction fut créée au départ de Eislefelder Thalmühle avec le Selketalbahn, tandis qu'en 1912 une liaison avec le Sud Harz Eisenbahn jusqu'à Sorge fut ouverte.

Dès l'origine, le trafic se portait bien, particulièrement dans le secteur touristique (ligne de Brocken) qui lui rapportait beaucoup de recettes.

Comme toutes les compagnies privées de la R.D.A., le NWE fut repris par la Deutsche Reichsbahn (DR) en 1949. Etant donné que la nouvelle frontière entre l'Allemagne de l'Est et de l'Ouest traversait le Harz, cette situation eut des répercussions sur le Harzquerbahn. Ainsi, la liaison avec le Sud Harz Eisenbahn, qui franchissait la frontière, fut supprimée. La section Sorge - Tanne fut toutefois encore exploitée en trafic marchandises jusqu'en 1958 par la DR. A la suite du démontage partiel du Selketalbahn sur ordre des troupes russes, la section Eislefelder Thalmühle-Hasselfelde fut reprise comme un embranchement du Harzquerbahn. Le tronçon démonté fut toutefois reconstruit en 1985.

Bien que la partie du Harzquerbahn proche de la frontière était située dans une zone militaire interdite, cela n'avait aucune conséquence sur l'exploitation de la ligne. Même les trains touristiques vers le Brocken continuaient de circuler. Cette situation changea toutefois en août 1961,



avec le renforcement du rideau de fer. L'armée russe établit en effet un poste radar à Brocken, si bien que tout le trafic civil fut désormais interdit sur la section Schierke - Brocken. Jusqu'en 1987, seul un trafic militaire y était encore présent. Après la réunification des deux Allemagnes, la DR réinstaura immédiatement le trafic vers Brocken, le 15 septembre 1991. La DR ne souhaitait toutefois pas conserver l'entièreté de son réseau. C'est ainsi qu'une nouvelle compagnie privée fut créée, avec l'aide de fonds de l'Etat et des Communes, qui reprit l'exploitation le 1er février 1993 sous le nom de

"Harzer Schmalspurbahnen" (HSB).

Trafic voyageurs

Après la réunification des deux Allemagnes, le trafic voyageurs chuta brutalement. A ce moment, seule la liaison Wernigerode - Brocken était rentable.

Actuellement, aux moments de pointes, l'offre atteint pratiquement un train toutes les demi-heures, et ce en traction vapeur! Entre Nordhausen et Ilfeld, ligne sur laquelle de nouveaux points d'arrêt ont été inaugurés, un service navette en autorail est assuré.



Les 1-5-1 T de la série 99.72 ont été construites pour le Harzquerbahn. Le 3 avril 1999, la 99.7240 assure le train 8901 Wernigerode - Drei-Annen-Hohne, ici entre Eilend et Sorge. Photo : Wim DERIDDER.



Durant le week-end de Pâques, plusieurs trains spéciaux furent mis en marche, parmi lesquels un train de marchandises remorqué par les 99.6101 et 99.6102. Sorge, 2 avril 1999. Photo : Wim DERIDDER.

→ La 99.7222 remorque un train spécial de marchandises, composé de lorries transportant des wagons à voie normale. Drei-Annen-Hohne, 2 avril 1999.

Photo : Wim DERIDDER.

Sur la section Ilfeld - Drei-Annen-Hohne, seules trois paires de trains circulent encore, dont deux en vapeur.

Trafic marchandises

Consécutivement à la crise qui sévit après la réunification, le trafic marchandises a pratiquement disparu sur le Harzquerbahn. Le trafic subsistant est assuré de deux manières différentes. Dans la région de Wernigerode, plusieurs entreprises sont desservies par des wagons à voie normale circulant sur des lorries d'un système ancien, ce qui nécessite toujours la présence de deux wagons de freinage. Sur le reste de la ligne, les lorries ont été remplacés en 1964 par des wagons pour voie étroite.

Le HSB tente de reconquérir des clients. Ainsi, une carrière près de Eisfelder Thalmühle est déjà repassée à la voie ferrée. Pour assurer économiquement ce transport, les wagons pour voie étroite ont été remplacés en 1998 par des wagons pour voie normale circulant sur des lorries d'un nouveau type fourni par la firme suisse Vevey



PHOTO 39-14 →

La 199.861-6 (ex. 110.861) en tête du train 8985 Wernigerode - Ilfeld. La différence de gabarit entre la locomotive et la rame est flagrante. Drei-Annen-Hohne, 2 avril 1999. Photo : Philippe DE GIETER.



Le 5 avril 1999, circula entre Wernigerode et Nordhausen un train spécial remorqué par les Mallet 99.5901 et 99.5903. Cette dernière est peinte dans la livrée verte originale du NWE. Eisfelder Thalmühle. Photo : Wim DERIDDER.

Parc de traction

Après la reprise par la DR en 1949, de nouvelles locomotives furent mises en service. LKM à Babelsberg livra ainsi en 1954 une série de 17 locomotives-tenders du type 1-5-1 T, lesquelles assurèrent dès lors l'essentiel du trafic.

Actuellement, le parc de traction du HSB se compose des locomotives à vapeur suivante :

- 99.5901-5903 : Mallet 0-2-2-0 T; Jung, 1897.
- 99.5906 : Mallet 0-2-2-0 T; Maschinenbau Karlsruhe, 1918.
- 99.6001 : 1-3-1 T; Krupp, 1939.
- 99.6101-6102 : 0-3-0 T; Henschel, 1912.
- 99.7222 : 1-5-1 T; Schwartzkopff, 1931.
- 99.7231-7247 : 1-5-1 T; LKM Babelsberg, 1954.

Le Rubelandbahn amputé

Depuis le 30 mai dernier, le trafic voyageurs sur le tronçon Elbingerode - Königshütte du célèbre Rubelandbahn (ligne Blankenburg - Königshütte) a été suspendu, signifiant pour la section Hornberg - Königshütte (4 km) la fermeture complète.

Le Rubelandbahn fut mis en service le 15 octobre 1886 par le Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn (HBE). La ligne, qui avait alors une longueur de 29 km, atteignait la gare de Tanne où une correspondance existait avec le réseau à voie métrique du Süd Harz Eisenbahn. Pour franchir la forte dénivellation (rampe jusqu'à 60‰), un tronçon de 6,5 km fut muni d'une crémaillère du système Abt. La crémaillère fut toutefois



PHOTO 39-15 Le nouvel autorail 187.016, photographié peu après son départ de Drei-Annen-Höhne, le 2 avril 1999. Photo : Philippe DE GIETER.

La traction Diesel fit son apparition à partir de 1964, sous la forme de petits engins de manoeuvres à trois essieux (les 199.005, 199.006, 199.010 à 011 et 199.301); mais c'est en 1988 que furent mises en service les premières locomotives Diesel de ligne, les 199.8. Il s'agissait d'une série de 10 machines de la série V100 de la DR, modifiées pour la voie métrique, avec de nouveaux bogies à trois essieux (C'C). Leur grande dimension contraste curieusement avec le matériel à voie étroite. Rapidement, elles furent surnommées les "Harzkameel", les "Chameaux du Harz", en raison de leur médiocre comportement sur les voies étroites. En 1998, quatre locomotives furent vendues et retransformées pour la voie normale, tandis que les autres sont en cours de modernisation. Actuellement, à l'exclusion d'une paire de trains de voyageurs, ces machines ne sont utilisées qu'en trafic marchandises.

Afin d'assurer plus économiquement le trafic voyageurs, trois autorails furent rachetés au Inselbahn Langeoog : les 187.011

à 013 (constructeurs Talbot (187.011, 013) et Fuchs (187.012) 1955, type BB), suivis en 1996 par l'acquisition d'un nouvel autorail, le 187.015 (Wittenberge 1996, voir EN LIGNES 28 page 18). En 1998, quatre nouveaux autorails furent commandés, dont le premier exemplaire, le 187.016, fut livré en mars 1999 par l'atelier de Wittenberge. Ces autorails ne remplaceront heureusement pas les trains vapeur, mais ils permettront d'étoffer l'offre voyageurs. Deux autres autorails historiques complètent l'effectif : le T1 (Dessau 1933, type A 1) provenant du Selketalbahn, et le T3 (BMAG 1933, type B B) originaire du NWE.

Durant le siècle qui s'achève, le Harzquerbahn a déjà survécu à bien des remous politiques. Il reste à espérer que le HSB pourra conserver entièrement ce réseau unique et que la traction à vapeur continuera à y jouer un rôle primordial. Les investissements réalisés ces dernières années sont en tout cas un bon signe.

Wim DERIDDER.

supprimée en 1921, lorsque de lourdes locomotives-tenders du type 1-5-1 T fut mises en service (plus tard, série 95.66 à la DR). Comme les autres lignes privées de la R.D.A., le HBE fut absorbé par la DR en 1949. A la suite de l'énorme augmentation du trafic marchandises, la DR décida d'électrifier la ligne à la tension monophasée de 25 kV 50 Hz. Il s'agissait en fait d'une expérimentation qui resta sans suite, si bien qu'aujourd'hui, le Rubelandbahn est la seule ligne utilisant cette tension en Allemagne. La traction électrique fut mise en service en novembre 1965 entre Blankenburg et Königshütte, tandis que le tronçon vers Tanne fut fermé. Avec la chute du rideau de fer et la création de la Deutsche Bahn AG, le trafic baissa fortement. Ces derniers mois, alors que le trafic marchandises tendait à

croître légèrement (trafic de chaux), le service voyageurs continuait de chuter. En 1998, seuls 20 voyageurs fréquentaient encore quotidiennement la section entre Königshütte et Elbingerode; la fermeture de ce tronçon était ainsi devenue inéluctable.

Pour l'électrification de la ligne, la DR avait commandé auprès de LEW Hennigsdorf une série de 15 locomotives de la série E251. Ces Co'Co' d'une masse de 126 t et d'une puissance de 3300 kW pouvaient atteindre 80 km/h. Actuellement, 12 machines sont encore en service, renumérotées dans la série 171 de la DB. Parmi celles-ci, la 171.001 a été repeinte dans sa couleur verte d'origine.

Wim DERIDDER.

HONGRIE

Plus que six M61!

Le 4 juin dernier, la célèbre M61.004 du dépôt de Tapolca a déraillé près de Badacsonylabdihegy, après avoir heurté un arbre tombé sur la voie à la suite d'une tempête. La locomotive, qui roulait à ce moment à 70 km/h, a été soulevée et, après avoir tourné de 120°, s'est retrouvée couchée sur son flanc. Au vu des dégâts - la caisse et le châssis étant pliés en forme de banane -, sa radiation ne fait aucun doute. Il s'agit d'une véritable catastrophe, non seulement pour les amateurs, mais surtout pour les nombreux membres du personnel du dépôt de Tapolca qui chérissaient cette machine du mieux qu'ils le pouvaient.

Avec la récente radiation de la M61.003 le 10 février 1999, l'effectif des M61 est ainsi réduit à seulement six unités : les M61.001, M61.006, M61.010 (en version d'origine), M61.017, M61.019 et M61.020. La M61.002, garée à Tapolca depuis l'été 1998, pourrait toutefois être remise en service à l'aide de pièces provenant de la M61.004.

PAYS-BAS

Une nouvelle société privée

Une nouvelle société de transport régional dénommé Syntus exploite depuis le changement de service en mai dernier, le trafic voyageurs des lignes Winterswijk - Doetinchen et Winterswijk - Zutphen.

En attendant de posséder son propre matériel, Syntus loue aux NS des autorails type DM 90 et De III.

Syntus a commandé une série de 11 autorails légers du type LINT conçu par Linke-Hofman-Busch. Ces rames doubles articulées sur trois bogies pourront transporter 143 voyageurs assis et 125 debout, à 120 km/h. Ils seront propulsés par deux moteurs diesel d'une puissance de totale de 630 kW. La transmission sera mécanique. Leur mise en service est attendue pour le début de 2001.

PHOTO 39-16 La M61.013 photographiée à la sortie de la gare de Tapolca, le 2 novembre 1996. Cette locomotive a été radiée le 10 février dernier. Photo : Pierre HERBIET.



Le 1er avril 1999, en gare de Königshütte, un train réduit à sa plus simple composition et remorqué par la 171.005, attend le départ pour Blankenburg. Seuls quelques rares voyageurs empruntaient encore le tronçon Elbingerode - Königshütte, ce qui a justifié sa fermeture le 30 mai 1999. Photo : Wim DERIDDER.



La M61.004 après son déraillement, le 4 juin 1999. Photo : Klaus KORBATCHER.



ESPAGNE

Les nouveaux Talgo XXI

La RENFE réceptionne actuellement les nouvelles rames pendulaires Talgo de la septième génération. La grande particularité de ces nouveaux trains est l'élément moteur équipé, à l'avant, d'un bogie moteur à deux essieux et, à l'arrière, d'un essieu commun avec la première voiture de la rame. Ces motrices, construites par Krauss-Maffei, sont équipées d'un moteur Diesel MTU de 1500 kW et d'une transmission hydraulique Voith. Chaque rame est formée de deux éléments moteurs encadrant 12 voitures, dont une "bistro". Désignées Talgo XXI, ces rames pourront circuler à 220 km/h et seront équipées d'essieux à écartement variable pour pouvoir circuler aussi bien sur les lignes à voie large que sur la ligne à grande vitesse Madrid - Séville à écartement normal. Une version électrique 3 kV = et 25 kV 50 Hz est également commandée. Les Talgo XXI remplaceront, notamment, les anciens Talgo III datant de 1964.

ANGLETERRE

Les class 66 en action

En 1997, la compagnie English, Welsh & Scottish Railway (1) avait commandé une série de 250 locomotives Diesel de grande puissance auprès de General Motors.

Ces machines, formant la class 66, doivent remplacer près du tiers des 1050 locomotives de types très variés héritées de British Rail, y compris des engins électriques, dont le taux d'indisponibilité approche les 30 %.

Construites à l'usine GM de London en Ontario (Canada), ces engins à 6 essieux (Co'Co') sont directement issus des SD 70 M de GM, adaptés aux normes et spécificités en vigueur sur les réseaux européens et au gabarit anglais. L'allure générale de la caisse est similaire aux 15 engins de la class 59 construites entre 1985 et 1995.

Les 66 sont équipées d'un moteur GM type 710 G 3B à 12 cylindres en V développant une puissance de 3300 HP (2460 kW), et bénéficient des derniers progrès technologiques réalisés par GM, comme l'injection électronique du fuel, le contrôle par microprocesseur, un système de diagnose, etc.

D'une masse de 127 t, les 66 disposent d'un effort de traction maximum de 40 t et continu de 25 t, et peuvent circuler à une vitesse maximale de 120 km/h. Leur longueur totale est de 21,390 m, pour une largeur de 2,650 m et une hauteur totale de 3,910 m. Le réservoir de fuel de 8.200 litres leur procure une autonomie très grande.

1 : English, Welsh & Scottish Railway est une filiale de la compagnie américaine Wisconsin Central qui a acquis de 1995 à 1997 cinq des six compagnies britanniques de fret (Rail Express, Loadhaul, Mainline, Transrail et Rail-freight Distribution).



La première demi-rame Talgo de la 7ème génération en cours de test sur la ligne Madrid - Guadalajara. Madrid, 24 février 1999. Photo : Joaquin LOPEZ.



En vue d'assurer de nouveaux services baptisés "ARCO" entre Madrid et Valencia, et Madrid - Valencia - Barcelona, plusieurs locomotives de la série 252 ont reçu une nouvelle décoration bleue et blanche. A la suite de différents problèmes administratifs, les relations ARCO n'ont toutefois pas pu démarrer, si bien que les locomotives sont utilisées en service normal, comme ici la 252.022 en tête d'un Talgo Port-Bou - Madrid photographié en gare de Tarragona, en avril 1999.

Photo : Antonio SANCHEZ VALSERA.



Les nouvelles rames pendulaires de la série 490 de la RENFE (voir EL 36 p. 24) ont été mises en service commercial le 16 février dernier. Elles assurent des relations baptisées "Alaris" entre Madrid et Valencia. Aranjuez, 20-04-1999.

Photo : Yves STEENEBRUGGEN.



PHOTO 39-17 Les 66 sont peintes aux couleurs de la compagnie américaine du Wisconsin Southern : brun-rouge et jaune. Ici, la 66.017, en double avec la 47.331, photographiée à Twyford entre London et Reading, le 16 juin 1999. Cette ligne à quatre voies voit transiter un très grand trafic tant voyageurs que marchandises. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Les frais de maintenance extrêmement bas, jumelés avec une consommation réduite de fuel, une pollution fortement diminuée, et un prix d'achat fort bas, en font des engins idéaux, surtout pour le trafic fret. A titre de comparaison, les locomotives de la class 47 (Brush 1963-1967) doivent subir une révision tous les 7 ans pour un coût de +/- 24 millions de FB l'unité; les 66 ne devront passer en révision que tous les 18 ans pour un coût de +/- 12 millions.

D'autres compagnies sont intéressées par l'acquisition d'engins semblables. Ainsi, cinq locomotives ont été commandées par Freightliner (66.501 à 66.505). Des réseaux européens sont également intéressés, notamment les Chemins de fer norvégiens pour remplacer les machines de la série Di6 dont la commande a été annulée.

La 66.001 est arrivée en Angleterre le 18 avril 1998, et fut rapidement mise en service. Actuellement, plus d'une centaine de class 66 sont déjà en activité; les dernières unités doivent être livrées pour 2001.

EW&S a également commandé 30 locomotives BB de la class 67, qui seront calquées sur les class 66 mais autorisées à 160 km/h et équipées pour alimenter électriquement les trains de voyageurs. Ces machines sont en cours de construction à l'usine Alstom de Valencia en Espagne sous la responsabilité de GM. La première unité est attendue pour le mois d'août. Ces locomotives seront d'abord utilisés pour remorquer des trains postaux, et pourront être cédées en leasing à d'autres compagnies.

ITALIE

Les E 464 arrivent

Construite par ADtranz - Tecnomasio à Vado Ligure, la première locomotive de la nouvelle série E 464 a entamé ses premiers tours de roues au mois d'avril dernier.

La E 464 est une version monocourant des machines de la série E 412 (voir EL 32 p. 20-21). Exclusivement destinées à remorquer des trains régionaux en rames réversibles, les E 464 ne sont équipées que d'une seule cabine de conduite; l'autre extrémité de la caisse est toutefois pourvue d'un petit pupitre de conduite permettant d'effectuer de petites manoeuvres. Autres particularités : la présence d'un compartiment à bagages, d'une intercircuitation avec la rame (du côté opposé

à la cabine de conduite) et d'un attelage automatique Scharfenberg.

Baptisées "Camilla", les E 464 sont équipées de 4 moteurs asynchrones triphasés d'une puissance totale de 3.500 kW.

D'une masse totale de 72 t, elles pourront circuler jusqu'à 160 km/h.

Les FS ont commandé un total de 240 "Camilla", dont la première tranche de 50 unités doit être livrée pour 2000.

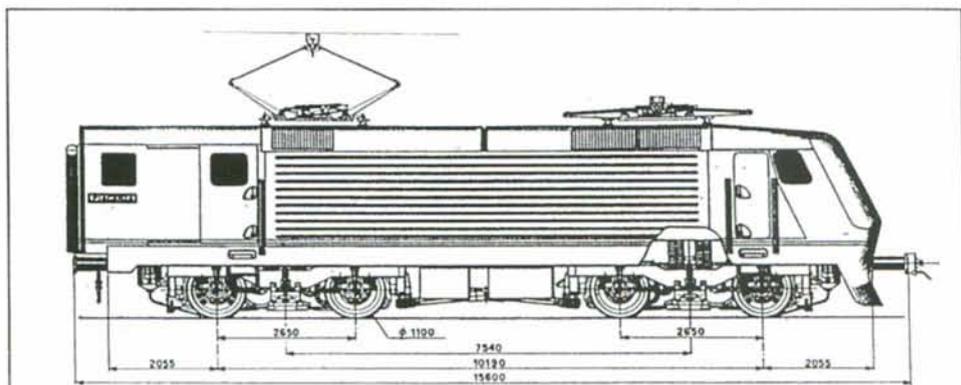


Diagramme des E 464 "Camilla".

La E 464.000 en tête d'un train d'essai en gare de Firenze S.M.N., le 10 avril 1999. La locomotive n'a pas encore reçu sa décoration définitive. Photo : Stefano PATELLI.



en bref...

● Le ministre néerlandais des Transports vient d'informer que le secteur privé sera invité à faire des offres de service pour mettre des trains à grande vitesse en circulation, dans un esprit de concurrence, sur les relations internationales. Les NS pourront participer à cette compétition en faisant la première offre. Si celle-ci est jugée insatisfaisante, le secteur privé prendra le relais.

● Les NS ont équipé les 6512 à 6514 du Memor (dispositif de répétition des signaux) pour pouvoir les faire circuler sur le réseau belge. Pour rappel, les 6515 à 6520 sont déjà pourvues de cet équipement.

● La 6701 d'ACTS (ex. 6321) est revenue à Merelbeke le vendredi 25 juin, en vue d'y être repeinte. La livrée appliquée n'est pas celle d'ACTS, mais bien d'une société de logistique utilisant les services d'ACTS. Le résultat est des plus surprenant, puisque la 6701 est maintenant habillée de noir avec une bande orange! (voir EL 38 page 21).

● Depuis la mise en service en septembre 1998 de la ligne à grande vitesse Hannover-Berlin, la DB a enregistré une augmentation du nombre de voyageurs de près de 60 % sur cette relation, et de 25 % entre la région de la Ruhr et Berlin.

● A l'instar de la plupart des réseaux européens, les Chemins de Fer Fédéraux Suisses ont à leur tour approuvé la scission des activités des secteurs voyageurs et marchandises, avec la création de SBB Cargo.

● La première rame TGV pendulaire destinée à l'Amtrak a été transférée de l'usine Bombardier de Barre (USA) vers le centre d'essai de Pueblo le 22 mars dernier. Pour rappel, l'Amtrak a commandé 20 rames à grande vitesse auprès de Alstom-Bombardier, destinées au corridor Nord-Est entre Washington - New York et Boston.

● Le projet luxembourgeois BTB (Bus-Tram-Bunn) aurait du plomb dans l'aile. En effet, de nombreuses protestations s'élèvent contre le projet de faire circuler des trains-



L'autorail RegioSprinter 222 du DKB (Duewag 6.002-1 + 6.002-2 / 1975) en service sur la ligne Bettembourg - Dudelange-Usines. Ci-dessus PHOTO 39-18 ↑ à Bettembourg, ci-dessous PHOTO 39-19 ↓ à Dudelange-Ville. Photos : William BOECKX, 19 juin 1999.



trans à travers la ville de Luxembourg. Ainsi, les compagnies de bus et les garagistes y sont opposés, tout comme les commerçants qui craignent que ce nouveau moyen de transport n'amène la "basse classe" de la société au centre ville! D'après eux, les gens "chics" se déplacent en ... voiture! Autre argument invoqué : le tour de France cycliste ne pourra plus transiter par la ville de Luxembourg à cause du risque de chute sur les rails... Comme on le constate, tous les prétextes, même les plus grotesques, sont bons pour contrer le projet.

● Les CFL ont inauguré le 29 mai dernier deux nouveaux points d'arrêts sur la ligne Bettembourg - Dudelange-Usines, à savoir Dudelange-Burange et Dudelange-Centre.

Comme déjà mentionné dans notre précédent numéro, un autorail léger allemand du type RegioSprinter loué au réseau privé allemand DKB (Dürener Kreisbahn - voir EN LIGNES 26 page 17) dessert, à titre d'essai dans le cadre du projet BTB, cette ligne jusqu'à la fin de l'année.



PHOTO 39-20 ☞ et PHOTO 39-21 ☜ La compagnie ACTS a bien démarré ses activités à l'aide des cinq 63 rachetées à la SNCB et des quatre 1200 ex NS. Le 17 juin 1999, le train 98244 Maasvlakte - Kijshoek - Veendam approche de Breda, remorqué en tête par la 1253 (ex. 1224), tandis que la 6702 (ex. 6325 SNCB) est accouplée en queue comme véhicule. Photo : Pierre HERBIET.



PHOTO 39-22 Le 17 juin 1999, la 6703 (ex. 6391), en tête d'un train en provenance de Waalhaven-Zuid, approche de Kijfhoek. L'accès aux vastes installations portuaires du port de Rotterdam s'effectue, au départ de IJsselmonde et du triage de Kijfhoek, par une ligne à double voie reliant à son extrémité Maastrakte - Europort (en cours d'électrification entre Waalhaven et Maastrakte-Europort).



PHOTO 39-23 ↓
Le train 98244 provenant de Maastrakte approche de Waalhaven-Zuid, remorqué par la 6701 (ex. 6321), le 17 juin 1999.



PHOTO 39-24 →
La 6701 repeinte dans la nouvelle et extraordinaire décoration noire et orange, au dépôt de Merslabbeke.

MATERIEL MOTEUR STATISTIQUE

livraisons d'engins neufs

529 : 07-04-1999 (AM 96) Hasselt
530 : 05-05-1999 (AM 96) Hasselt
531 : 05-05-1999 (AM 96) Hasselt
532 : 12-05-1999 (AM 96) Hasselt
533 : 27-05-1999 (AM 96) Hasselt
534 : 10-06-1999 (AM 96) Hasselt
535 : 18-06-1999 (AM 96) Hasselt
536 : 28-06-1999 (AM 96) Hasselt
537 : 05-07-1999 (AM 96) Hasselt
1308 : 07-05-1999 Merelbeke
1309 : 25-05-1999 Merelbeke
1310 : 11-06-1999 Merelbeke
1311 : 02-07-1999 Merelbeke
1312 : 09-07-1999 Merelbeke

mutations

2249 : FGH ⇌ NK 23-05-1999
2250 : FGH ⇌ NK 23-05-1999
2383 : NK ⇌ FSD 23-05-1999
5102 : FSR ⇌ FNDM 01-08-1999
5103 : FSR ⇌ FHS 01-08-1999
5104 : FSR ⇌ LNC 01-08-1999

remise en service

343 : 06-1999 (AM Break)

engins radiés

130 : 30-06-1999 St. Ghislain
131 : 30-06-1999 St. Ghislain
133 : 30-06-1999 St. Ghislain
136 : 30-06-1999 St. Ghislain
141 : 30-06-1999 St. Ghislain
145 : 30-06-1999 St. Ghislain
146 : 30-06-1999 St. Ghislain
147 : 30-06-1999 St. Ghislain
148 : 30-06-1999 St. Ghislain
1801 : 01-07-1999 Kinkempois
1803 : 01-07-1999 Kinkempois
1806 : 01-07-1999 Kinkempois
5144 : 01-07-1999 Hasselt
5160 : 01-08-1999 FNDM
8018 : 01-07-1999 Schaerbeek

démolitions

112 : 4 à 6-1999 à Brugge
127 : 4 à 6-1999 à Brugge
518 : 4 à 6-1999 à Brugge

ventes

133 : LFI (Italie)
145 : LFI (Italie)
148 : LFI (Italie)

abréviations

1, 2, ... 7 : lundi, mardi, ... dimanche
AYE : Aulnoye
EL : loco électrique à vide du / pour
ER : rame à vide du train ...
FDT : Diest
FGZH : Gent-Zeehaven
FHS : Hasselt
FIZ : Muizen
FKR : Merelbeke
FMC : Mouscron
Fre : Frethun
FSD : Oostende
FSR : Schaerbeek
GWK : Welkenraedt
LC : révision confort
LE : loco électrique à vide pour le train ...
LiD : Lille-Délivrance
LiF : Lille-Flandres
LK : Kortrijk
LT : révision technique
N : ne roule pas les jours indiqués
NK : Kinkempois
R : roule les jours indiqués (R2 = le mardi)
RE : rame à vide pour le train ...
REP : Eupen
RG : révision générale
RI : révision intermédiaire
RIK1 : première révision intermédiaire
RIK2 : seconde révision intermédiaire

LOCOMOTIVES ELECTRIQUES

série 12

● Depuis le 30 mai, les 12 n'assurent plus aucun service voyageurs en trafic régulier, à l'exception de certains trains saisonniers (TAA) entre Schaerbeek et Lille; les IC Oostende-Lille ont en effet été repris par des AM type 96. Nous publions ci-après le nouveau roulement des 12, comptant 9 journées, valable jusqu'à la fin de l'horaire d'été. On s'intéressera particulièrement à la nouvelle journée 919, comportant un aller-retour de jour Frethun - Kinkempois via l'artère Nord-Est française jusqu'à Aulnoye, puis la dorsale wallonne. Une seule machine est active le dimanche (journée 916).

Du lundi au vendredi

B 911 :

44755 N167 : LiD 14.00 - FKR 15.56
49744 N67 : FGZH 17.04 - LiD 18.47

B 912 : entretien à Merelbeke

B 913 :

55224 N167 : FMC 07.42 - FIZ 09.49
(EL FKR)
44771 RI : LiD 13.18 - FKR 15.30
47616 N167 : FGZH 18.20 - LiD 20.10

B 914 :

41429 N67 : Fre 04.50 - LK 07.00/09.40 -

FHS 12.18

41426 N67 : FDT 13.09 - LK 16.01 - Fre 18.09

B 915 :

44830 N167 : FKR 07.06 - LiD 09.02
47723 N7 : LiD 10.18 - FKR 11.57
47020 N67 : FKR 13.10 - LiD 14.55
47727 N7 : LiD 16.20 - FGZH 18.00
47778 N67 : FGZH 19.10 - LiD 20.49

B 916 :

49729 N67 : LiD 07.20 - FKR 08.56
44720 N17 : FGZH 10.09 - LiD 12.02
44833 N17 : LiD 13.25 - FGZH 15.00
40822 N7 : FKR 16.07 - LiD 17.42

44707 N167 : LiD 19.14 - FGZH 21.00

47616 RI : FGZH 18.20 - LiD 20.10

B 917 :

TAA 1437 R2 : LiF 05.45 - FSR 08.00 (EL LK)
TAA 1430 R5 : FSR 19.58 - LiF 21.42
Les autres jours : réserve à LK

B 918 :

44712 N17 : FKR 08.07 - LiD 09.52
44721 N167 : LiD 11.10 - FGZH 12.58
44750 N17 : FGZH 13.59 - LiD 15.43
44761 RI : LiD 13.11 - FGZH 15.00
40835 N7 : LiD 17.11 - FGZH 18.58
44839 RI : LiD 19.18 - FKR 20.58



PHOTO 39-61 Le 21 mai 99, passage de l'IC 815 Oostende - Lille-Flandres en gare de Roubaix. Depuis le 30 mai, ces IC sont désormais assurés par des AM 96. M. GRIETEN.



PHOTO 39-62 Le 15 juin, passage à Lichtervelde d'un parcours d'essai et d'écologie Merelbeke-Brugge-Kortrijk-Merelbeke, composé de la 1303 et de 12 voitures M2. Photo : Marc GRIETEN.



La 2250 allégeant l'IC 534 Eupen-Oostende, au passage à Liège Haut-Pré. Photo : Marc RIGUELLE, 19 juillet 1999.

B 919 :

41435 N17 : Fre 07.04 - AYE 09.52 - NK 12.55

41436 N17 : NK 14.00 - AYE 17.25 - Fre 20.20

Le samedi :

B 911, 914 et 917 : réserve

B 912 :

42400 R6 : FIZ 16.09 - LK 17.53

B 913 :

44860 R6 : FKR 07.11 - LiD 09.03

47723 R6 : LiD 10.17 - FGZH 11.58

49744 R6 : FGZH 17.04 - LiD 18.47

B 915 :

49731 R6 : LiD 08.18 - FGZH 09.58

47736 R6 : FKR 13.14 - LiD 14.49

47727 N7 : LiD 16.20 - FGZH 18.00

49750 R6 : FGZH 19.10 - LiD 20.54

B 916 :

49729 R6 : LiD 07.20 - FGZH 08.57

44720 N17 : FGZH 10.09 - LiD 12.02

44833 N17 : LiD 13.25 - FGZH 15.00

40822 N17 : FKR 16.07 - LiD 17.42

B 918 :

44712 N17 : FKR 08.07 - LiD 09.52

44759 R6 : LiD 11.24 - FGZH 12.58

44750 N17 : FGZH 13.59 - LiD 15.43

40835 N : LiD 17.07 - FGZH 18.58

B 919 :

41435 N17 : Fre 07.04 - AYE 09.52 - NK 12.55

41436 N17 : NK 14.00 - AYE 17.25 - Fre 20.20

Le dimanche :

B 916 :

TAA 1433 R7 : LiF 07.15 - FSR 08.50

TAA 1434 R7 : FSR 20.55 - LiF 22.45

série 13

● Le 30 mai, un premier roulement - très théorique - a été attribué aux 13. Il s'agit de la série C9 comportant trois journées :

Du lundi au vendredi

C941 :

FSD 7002 FSR EL FKR LE FSR 8007 FSD

C942 :

GWK 528 (en double traction) FSD EL FKR LE

FSD 516 (en double traction) GWK

C943 :

GWK RE REP 529 FSD 510 REP 538 FSD 520

GWK

Samedi et dimanche

C941 :

FSD 506 REP 534 FSD 516 GWK 543 FSD

C942 :

GWK 528 FSD 518 REP

C943 :

REP 530 FSD 519 (en double) GWK

La journée C941 leur était déjà attribuée depuis le 18 mai. Mais, à la fin juillet, les journées C942 et C943 n'avaient toujours pas été assurées en 13, ne serait ce que sporadiquement... La raison de cette situation est leur mise au point extrêmement laborieuse. Il a été décidé que chaque machine devait circuler 10 jours sans problème en tête de trains d'essais avant de pouvoir être engagée en service régulier. Ces parcours s'effectuent avec une rame de voitures M2 au départ de Merelbeke.

● Comme annoncé dans notre précédent numéro, la 1302 a effectué une campagne d'essais en France. Après avoir circulé sur la ligne Le Mans - Nantes, elle fut testée du 18 au 22 mai entre Bar-le-Duc et Toul, du 25 mai au 4 juin entre Bénin et Boussonville, du 5 au 11 juin entre Longueau et Creil.

● Côté CFL, la situation des 3000 n'est toujours pas brillante. Les détresses seraient tellement nombreuses que des voyageurs se renseignent par téléphone auprès de la gare de Troisvierges pour savoir si c'est une 3000 qui assurera leur train. Dans l'affirmative, ils délaissent le train au profit de leur voiture!

série 15

● Depuis le changement d'horaires, une journée supplémentaire a été attribuée aux 15, durant laquelle elles remorquent les trains P suivants, composés de voitures... à deux niveaux M5!

Rame M94 :

RE 7401 Liège G. 06.00 - Waremme 06.20

7401 Waremme 07.08 - Bruxelles-Midi 08.16

8401 Bruxelles-Midi 16.49 - Welkenraedt 18.49

ER 8401 Welkenraedt 19.20 - Liège G. 19.50

Ci-dessous :

Le 19 juillet, le train P 8401 remorqué par la 1505 débouche du tunnel de Chaudfontaine. Photo : Marc RIGUELLE.



Les 21-27 à nouveau autorisées à 160 km/h.

● Vu le nombre toujours plus grand de sections de lignes parcourables à 160 km/h, en particulier la ligne 50A entre Gent et Oostende, il a été décidé de modifier les locomotives des séries 21 et 27 afin de pouvoir relever leur vitesse maximale à 160 km/h. Les modifications concernent la mise en place de nouveaux amortisseurs latéraux et le reprofilage des bandages suivant un nouveau profil.

A noter qu'originellement la vitesse des 11, 12, 21 et 27 était de 160 km/h mais, à la suite de problèmes de stabilité, cette vitesse avait déjà, à deux reprises, été réduite à 140 puis relevée à 160 km/h.

série 16

● La 1605 est sortie de RI le 07-06-1999.

série 18

● C'est fini!

Au milieu du mois de juin, la 1806 a été garée vu les innombrables avaries l'affectant, notamment des problèmes vibratoires au niveau des bogies. Elle fut définitivement mise hors exploitation le 1er juillet, simultanément avec les 1801 et 1803, lesquelles avaient été remises en service au début de l'année pour procéder à des essais au Grand-Duché de Luxembourg (voir EL 38 p. 23-24).

La dernière rescapée, la 1805, n'a finalement pas tenu longtemps, puisque ses bogies et essieux étant arrivés à limite d'usure, elle fut à son tour arrêtée le 12 juillet, après avoir assuré les trains 411 Oostende-Köln et 420 Köln-Oostende.

série 19

● La locomotive prototype 1901, inutilisée depuis février 1998, devrait prochainement être transformée pour retrouver son état et numéro original : 2130. A cette fin, elle est entrée à l'AC de Salzinnes le 3 juin dernier.

série 20

● La 2007 est sortie de RI le 08-06-1999.

série 21

● La 2119 est sortie de RIK1 le 18-06-99.

série 22

● Depuis le 23 mai dernier, les 2249 et 2250 ont été officiellement mutées de St. Ghislain à Kinkempois et utilisées pour assurer les services de pouce sur les plans inclinés de Liège, en remplacement de la 2383. A cette fin, les deux machines ont été munies de plateaux de butoirs élargis et ont subi de petites modifications dans leurs circuits électriques.

La présence de deux locomotives d'allège a été rendue nécessaire à la suite du nombre plus élevé de rames tractées circulant au départ de Liège vers Bruxelles : les IC-A Köln/Eupen - Oostende et IC-F Verwiers/Liège - Quiévrain, lesquels circulent à 19 minutes d'intervalle, ce qui rend impossible leur allège par une même locomotive. De plus, la gare d'Ans n'a pas toujours la possibilité de renvoyer les machines d'allège vers Liège en raison des gros travaux en cours dans la gare. Les engins doivent alors poursuivre leur mouvement le plus souvent jusqu'à Remicourt ou même Waremmé, où ils peuvent rebrousser vers Liège-Guillemins, ce qui les empêche de revenir à l'heure pour le service de pouce suivant.

● La 2240 est sortie de RG le 10-05-1999.

série 23

● Comme signalé dans l'actualité de la série 22, la 2383 a été remplacée par les 2249 et 2250 sur les plans inclinés de Liège. Mutée de Kinkempois à Oostende, la 2383 est engagée dans le roulement régulier des 23 d'Oostende.

● Sont sorties de révision, les 2313 (LT 11-06-1999) et 2315 (24-06-1999).

série 26

● Sont sorties de révision : les 2627 (RG 07-04-1999) (dernière locomotive électrique jaune, ressortie en bleu), 2608 (LT 07-05-1999), 2613 (LC 28-05-1999) et 2611 (LT 29-06-1999).

série 27

● Sont sorties de RIK2, les 2739 (27-04-1999) et 2756 (15-06-1999).

LOCOMOTIVES DIESEL

série 51

● Encore deux 51 en moins, avec cette fois l'amortissement de la 5144 de Hasselt, mise hors exploitation le 1er juillet 1999 à la suite de la fissuration du bâti de son moteur Diesel, et de la 5160, mise hors exploitation le 1er août 1999 suite à une explosion de son moteur Diesel. Voir également à ce sujet notre rubrique "Radiations".

● Les trois dernières 51 de Schaerbeek, les 5102 à 5104, ont été mutées le 1er août respectivement vers les ateliers de Antwerpen-Dam, Hasselt et Monceau.

série 55

● La 5532, la dernière 55 ayant porté l'ancienne livrée verte "1970", est finalement sortie de révision générale en jaune, le 14 juin 1999.

série 62/63

● La dernière des cinq 63 vendues à ACTS aux Pays-Bas, la 6702 (alias 6325), a effectué son parcours d'essai le 26 mai, en tête des trains L 1963 et 1985 Gent - Ronse et retour. Elle quitta la Belgique par ses propres moyens le samedi 30 mai.

La 6701 (ex. 6321) est quant à elle revenue à l'atelier de Merelbeke le samedi 26 juin, en vue d'y être repeinte. La livrée appliquée n'est pas celle d'ACTS, mais celle d'une société de logistique utilisant les services d'ACTS. Le résultat est des plus surprenant puisque la 6701 est maintenant en noir (!) et orange.



La 5532 est finalement ressortie de révision générale en jaune, le 14 juin dernier. Le 3 juillet, elle assurait l'IR 108 Luxembourg-Liège, dont la rame était composée de cinq voitures Wegmann des CFL, ici en passage à Cierreux. Photo : Marc RIGUELLE.

Au sujet des 6700 d'ACTS, voir également notre rubrique "Actualité étrangère", pages 18-19.

- La 6306 est sortie de RI le 27-05-1999.

série 73

- Sont sorties de RG, les 7345 (03-05-99), 7369 (02-06-99) et 7318 (11-06-99).

série 76

- Afin de prolonger leur vie de 3 ans, toutes les 76 subissent actuellement à tour de rôle une révision technique à l'atelier NS de Tilburg.

série 80

- La 8018 de Schaarbeek a été mise hors exploitation le 1er juillet 1999 à la suite du bris du vilebrequin de son moteur Diesel. La situation de la série 80 devient critique. Les machines sont fatiguées et les pièces de rechange manquent de plus en plus. Voir également notre rubrique "Radiations".

série 82

- Sont sorties de RG, les 8261 (12-05-1999) et 8209 (22-06-1999).

AUTOMOTRICES ELECTRIQUES

série 129-150 (Budd)

- Depuis le changement d'horaires du 30 mai, le retrait du service des Budd a réellement débuté après plusieurs sursis successifs. Ainsi, le 30 juin dernier, six rames ont été retirées de l'exploitation : les 130, 131, 136, 141, 146 et 147. Les trois dernières automotrices non modernisées, les 133, 145 et 148, hors service depuis la fin de 1998, ont été retirées de l'exploitation à la même date. Ces trois dernières rames ont été vendues au réseau privé italien LFI (La Ferroviaria Italiana). Pour rappel, cette compagnie exploite au départ d'Arezzo les lignes de Stia et de Sinalunga (voir EL 18 pages 16-20). A cette fin, elles ont été désamiantées à Brugge au début du mois de juillet, avant leur expédition vers l'Italie. Les six dernières automotrices de la série seront retirées au plus tard à la fin du mois de septembre.

série 301-440 (Break)

- L'AM 343 est sortie de réparation le 24 juin dernier de l'AC Mechelen. On se rappellera que cette rame avait été mise temporairement hors inventaire le 30 septembre 1992, à la suite d'une collision à un passage à niveau à Boussu sur la ligne 78, le 5 août 1992. Sa réparation a été jumelée avec sa transformation à trois caisses.



PHOTO 39-63 La 6702 ACTS (ex. 6325 SNCB), en tête du train L1985 à destination de Gent. Ronse, 26 mai 1999. Photo : Philippe DE GIETER.

- Les voitures intermédiaires des 401 à 404 ont reçu à l'AC Mechelen l'inscription "Bruxelles Airport City Express", à l'instar de la 405. Pour rappel, cette inscription doit être apposée sur un total de 10 AM. On peut s'interroger sur l'intérêt réel de cette inscription. En effet, à plusieurs reprises déjà, des voyageurs à destination de l'aéroport se sont retrouvés dans un mauvais train. C'est notamment le cas à Bruxelles-Central, lorsque le train à l'heure 19 à destination de l'aéroport, est en retard et qu'il est alors précédé par l'IC-F à destination de Dendermonde desservant Bruxelles-Central à l'heure 22. Si cet IC-F est assuré par une AM de la série 401-405, il y a beaucoup de chance pour que des voyageurs embarquent en toute bonne foi dans ce train, et se retrouvent à Dendermonde, avec tous les tracas que cela peut entraîner comme celui de rater sûrement son avion... Ce genre de mésaventure s'est déjà produit plusieurs fois alors que seules quatre automotrices sur dix avaient reçu leurs autocollants! Il faudrait donc absolu-

ment cantonner exclusivement ces rames sur les liaisons avec l'aéroport, ou bien supprimer ces inscriptions portant gravement à confusion.

série 441-490, 501-570 (AM 96)

- Depuis le 30 mai, les AM 96 assurent tous les IC de la relation Oostende - Lille. Ces trains étaient auparavant assurés par une rame réversible M4 remorquée par une locomotive de la série 12.

série 600-700

- Après sa dernière présentation à la presse le 19 avril à Bruxelles-Midi, la 606 avait regagné l'AC Mechelen pour de nouvelles modifications sur le plan électrique. A l'occasion du week-end "Portes Ouvertes" organisé les 26 et 27 juin à l'atelier de traction d'Oostende, c'est elle qui effectua les navettes entre la gare et l'atelier pour amener les visiteurs. Depuis lors, la 606 se trouve toujours à Mechelen.



L'ex. automotrice Budd 149 de la SNCB, acquise par le réseau privé italien LFI, après sa surprenante rénovation. Savigliano, 20 mars 1999. Photo : M. CERUTTI.

série 800

● Le 28 avril dernier, vers 22h20, une rame vide formée des 806 + 834 fut dirigée sur une voie de garage où se trouvaient déjà les 804 et 837. La 806 s'encastra dans la 804, laquelle, sous le choc, percuta la 837. Bilan de cette collision : quatre automotrices de la série 800 endommagées! Quelques jours plus tard, le 4 mai, une autre 800 subit elle aussi d'importants dégâts dans les environs de Hasselt. L'immobilisation de ces cinq automotrices quadruples posa d'importants problèmes de matériel.

VOITURES

K4

Quatre des cinq dernières rames de voitures K4 ont circulé pour la dernière fois le matin du lundi 31 mai en direction de Bruxelles, après quoi elles furent garées à Schaerbeek et remplacées par des rames de voitures M2. Seule la rame M46 assurant les trains P 7726 Châtelet - Vilvoorde et 8721 Schaerbeek-Châtelet a continué de circuler avec des voitures K4 durant quelques jours avant d'être remplacée, à son tour, par une rame de voitures M5 à deux niveaux.

Les K4 ont commencé à quitter la Belgique par rames complètes à la fin du mois de juin. La première, comportant 18 voitures, a été remorquée de Schaerbeek à Roosendaal par la 2551 le lundi 28 juin. La mise en service des K4 aux Pays-Bas devrait débuter le 30 août, entre Den Haag - Heerlen (et non Haarlem comme erronément indiqué dans notre précédent numéro) et Den Haag - Venlo. Elles ne circuleront pas en rames homogènes, mais toujours mêlées à des voitures NS de type divers (voitures IC, plan W, et même double étage!).

M6 : enfin commandées!

Après avoir reçu le feu vert de la Commission Européenne le 15 juillet dernier, le Conseil d'Administration de la SNCB, réuni le 16 juillet, a finalement passé la commande des futures voitures M6 à deux étages auprès de Bombardier Transportation, mettant ainsi fin au long litige qui opposait les différents concurrents. Le contrat, d'une valeur de 8,5 milliards de francs (210 millions d'Euros), porte sur 210 voitures, qui seront livrées de mai 2001 à juin 2003. Cette commande procurera du travail pour 350 travailleurs dans les usines de Brugge et Manage.

Radiation du train médical

Le train médical a été retiré du service après 25 années d'utilisation. Cette rame fut construite par l'Atelier Central de Mechelen en 1972/1973, à partir de



PHOTO 39-65 Pas moins de quatre 800 ont été endommagées le 28 avril à Ronet. Les dégâts sont importants, comme on peut le constater sur la 804. J-L VANDERHAEGEN.



PHOTO 39-66 La 2551 en tête d'une rame de 18 voitures K4 en route vers les Pays-Bas. Duffel, 28 juin 1999. Photo : Pierre HERBIET.



↑ **PHOTO 39-67** Arrivée à Ottignies du train médical. Sa décoration était bleu clair pour le bas de caisse, vert pomme pour la partie supérieure et gris argent pour la toiture. Limelette-Buston, le 13 février 1989. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

deux remorques intercalaires d'automotrices de 1935 (respectivement les 212.206 et 212.208). Ces deux véhicules étaient indissociables, reliés entr'eux par un accouplement fixe. La première voiture (n° 0031) comprenait une salle d'attente, un bureau, une cuisine, une salle de séjour, une douche, une toilette et un compartiment renfermant deux groupes électrogènes. L'aménagement de la seconde voiture

(n° 0032), comprenait une salle où étaient pratiqués les examens généraux, une chambre pour radiographie, une salle pour examens spéciaux et un laboratoire.

Ce train, mis en service le 18 juillet 1973, voyageait entre les différents ateliers du réseau, en vue de pratiquer les examens médicaux annuels du personnel, leur évitant ainsi de devoir se déplacer, parfois fort loin, vers un centre médical régional.

WAGONS

Des Fals pour la DB AG

Une nouvelle série de wagons du type Fals séries 1000F5 et 1000F7, a été louée par B-Cargo à la DB AG. Avant leur départ, ces wagons ont subi une révision à l'atelier de la firme privé SATI située dans le port d'Antwerpen. Certains wagons sont déjà repeints dans la nouvelle livrée vert pomme de B-Cargo. Tous ces véhicules sont réimmatriculés à la DB (code UIC : 80).

De nouveaux wagons-freins

L'Atelier Central de Cuesmes a construit une série de nouveaux wagons-freins à deux essieux destinés à accompagner les convois de travaux, principalement les trains de ballast, lors des opérations en ligne. Ces véhicules sont constitués d'un châssis provenant d'anciens wagons à deux essieux réformés, sur lequel est disposée une petite cabine munie de deux robinets de secours et de deux manomètres indiquant la pression d'air dans la conduite générale du frein. Un petit groupe électrogène disposé dans un coffre métallique à l'extérieur de la cabine fournit de l'électricité à un radiateur de chauffage disposé dans la cabine.

Ces wagons sont disposés en queue des rames. Lorsque la rame est refoulée sur le chantier, l'agent d'escorte ayant pris place dans le wagon, peut ouvrir, en cas de danger et à tout instant, le robinet de secours.

INFRASTRUCTURE

ligne 42

Au moment où vous recevrez ce numéro, la section Trois-Ponts - Gouvy devrait être sous tension, en principe depuis le 30 août. En attendant le nouveau service d'hiver qui entrera en application le 26 septembre, on procédera au traditionnel rodage de la caténaire et aux essais.

Il semble de plus en plus acquis que l'entière de la ligne ne sera exploitée en traction électrique qu'à partir de mai 2000. Jusque là, et comme expliqué dans notre précédent numéro pages 30-31, dès le 26 septembre, les IR Liège - Luxembourg seront scindés en deux : un train Liège - Trois-Ponts en traction Diesel (55 + I10), en correspondance avec un train Trois-Ponts - Luxembourg en traction électrique (3000 CFL + I10), avec tous les inconvénients que cela ne manquera pas d'amener pour les voyageurs... Les trains circulant dans le sens Luxembourg - Liège seront en outre décalés d'une heure par rapport à l'actuelle grille horaire. Les trains P continueront à circuler intégralement en traction Diesel.

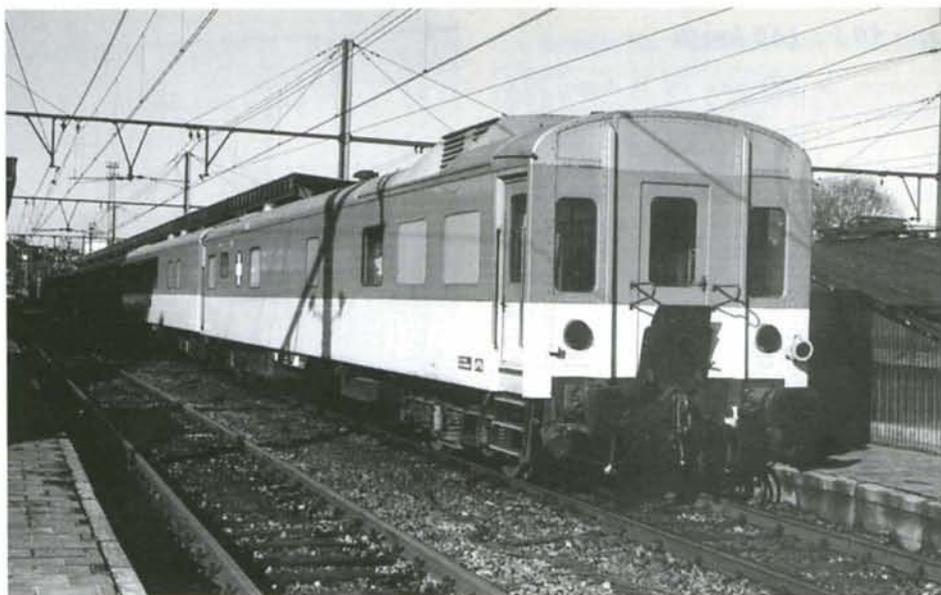


PHOTO 39-45 La rame médicale en gare de Namur, le 11 mars 1982. La voiture de tête est la 0031 abritant notamment les groupes électrogènes (situés à l'avant de la voiture).
Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Le Fals 1000F5 immatriculé à la DB 31 80 6654 712-2 et revêtu de la livrée vert pomme de B-Cargo, photographié à sa sortie de l'atelier SATI dans le port d'Antwerpen, le 16 mars 1999. Photo : Bart LUYTEN.

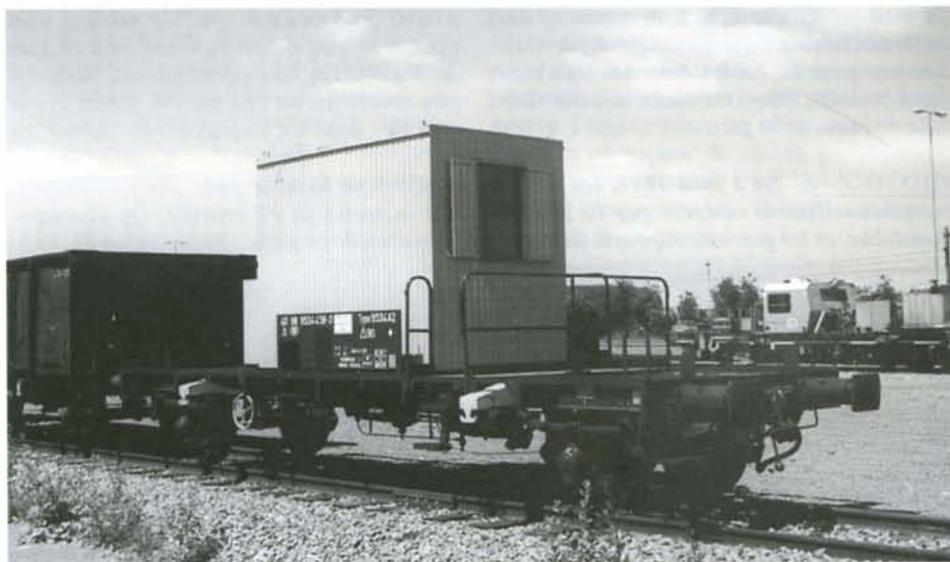


PHOTO 39-46 Un nouveau wagon frein (n° UIC 40 88 9534 458-3 type 9534A2) photographié à la base de maintenance LGV n° 1 du Coucou, le 18 juin 1999. Ces véhicules sont affectés à tous les arrondissements Infra du réseau. Photo : P. SCHOLL.

ligne 50A : 160 km/h

La vitesse de référence de la ligne 50A Bruxelles-Midi - Gent St. P. - Oostende a été relevée à 160 km/h le 4 mai dernier. Cette vitesse n'est actuellement autorisée qu'entre la sortie de Gent-St.P. et Beernem. Dans le courant du mois de septembre, le tronçon Beernem - Oostende sera à son tour parcourable à 160 km/h, ce qui entraînera des réductions de temps de parcours avec des répercussions dans les nouveaux horaires du prochain service d'hiver. En trafic régulier, seules les automotrices Break et type 96 ainsi que les locomotives des séries 16 et 18, circulent à 160 km/h sur cette section. Les 13, 21 et 27 seront prochainement autorisées à circuler à cette vitesse.

ligne 73

La réouverture de la section frontalière de la ligne 73 entre Adinkerke et Dunkerque, annoncée dans notre précédent numéro page 31, semble se confirmer, et pourrait bien être effective pour la fin du mois de septembre. Il s'agira d'un trafic de fonte en fusion entre les hauts fourneaux Solac (ex. Usinor) de Dunkerque et l'aciérie de Cockerill-Sambre à Marcinelle. Dans les 5 prochaines années, deux trains de 800 tonnes relieront quotidiennement les deux bassins industriels. La durée du trajet sera de 5h21, via Lichtervelde, Roeselare, Kortrijk, Tournai, Ath et Manage.

ligne 123

La gare de Galmaarden a été démolie au début du mois de juin. Elle fera place à un nouveau bâtiment dont la mise en service est prévue dans le courant de l'an 2000. En attendant, tous les services ont été installés dans un baraquement provisoire. Les abords de la gare seront également réaménagés, avec un parking pour 96 véhicules et un abri couvert pouvant accueillir 54 vélos. Un petit musée consacré à la mémoire des nombreux mineurs qui transitaient par Galmaarden pour se rendre dans les charbonnages wallons, sera créé dans la salle d'attente de la nouvelle gare.

PHOTO 39-48 Le 5 juin 1999, les deux locomotives de la série 1800 des CFL remorquant le train 47962 Rodange - Ronet, étaient exceptionnellement allégées par la 204.004, ici à la sortie de Florenville. On distingue le nouveau signal mécanique placé devant le chandelier, et les poteaux supports de caténaires implantés en gare. Photo : Guy SMETZ.



PHOTO 39-47 Dans la perspective de l'instauration d'un nouveau trafic de fonte en fusion entre Dunkerque et Marcinelle, un train d'essai a circulé le 25 avril entre Tourcoing et Marcinelle. L'unique wagon-poche à 14 essieux était remorqué par la 5120 de Monceau, vu à la sortie de la gare de Ath. Photo : Philippe SCHOLL.

lignes 165-166 "Athus-Meuse"

Régulièrement, de nombreux lecteurs nous demandent des renseignements concernant l'état d'avancement des travaux de modernisation et d'électrification de l'Athus-Meuse. Voici la situation de cet axe, arrêté fin juin.

Ligne 166 Dinant-Bertrix

Les poteaux supports de caténaire sont plantés partout, à l'exception de deux sites : la gare de Houyet, entre le tunnel de Houyet et la sortie de la gare côté Bertrix, et une section de +/- 2 km située entre l'entrée du tunnel de Gedinne côté Dinant et l'entrée de la gare de Gedinne. Les travaux sur la ligne sont en veilleuse afin de donner priorité à ceux de la ligne 165.

Ligne 165 Libramont-Virton-Athus

Au départ de Libramont, tous les poteaux sont implantés jusqu'à l'entrée de la gare de Bertrix. En gare de Bertrix, les voies principales ont entièrement été renouvelées. La gare est toujours dépourvue de poteaux. A la sortie de la gare, d'importants travaux sont en cours, avec le renouvellement des voies et des aiguillages. De la sortie de la gare de Bertrix jusqu'à Athus, pratiquement tous les poteaux sont plantés le long des deux voies, sauf en gare de Virton. De nouveaux signaux lumineux non encore en service ont été placés à Florenville, dont un implanté une dizaine de

mètres devant le célèbre chandelier. Après sa mise hors service programmée pour la fin de l'année, il est prévu de le préserver, ainsi que la cabine, pour le futur musée, avec tous les soins que les responsables savent leur apporter...

Par ailleurs, dès que la section Athus - Virton sera sous tension, les CFL envisagent sérieusement d'instaurer un trafic voyageurs pour leur propre compte, à l'aide d'AM Z2.

Feu vert pour le tunnel Schuman-Josaphat

Le ministre bruxellois Hervé Hasquin, en charge de l'Aménagement du Territoire, a signé le 28 mai dernier le certificat d'urbanisme relatif à la création du tunnel Schuman-Josaphat, ainsi que la mise à 4 voies du tronçon Schuman - Watermael de la ligne 161. Ces projets s'inscrivent dans le but de désengorger la jonction Nord-Midi, et la création du futur RER. L'autorisation de la construction d'un point d'arrêt dans le tunnel Schuman-Josaphat à la place de Jamblinne de Meux n'a toutefois pas été accordée. Par contre, une nouvelle halte sera bien construite sur la ligne 161 à l'avenue du Germeoir, située entre Bruxelles Q.L. et Etterbeck, mais elle ne sera uniquement desservie que par les trains des relations de la ligne 26.





PHOTO 39-49 L'ancienne gare de Galmaarden, photographiée le 23 août 1983, avant l'électrification de la ligne 123. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Rénovation de la gare de Bruxelles-Nord

Prochainement, la gare de Bruxelles-Nord subira un gigantesque lifting, à l'instar de la gare du Midi. Ces travaux, qui s'étaleront sur une période de 4 à 5 ans, comprendront : la rénovation des quais, consistant en un nettoyage en profondeur, lequel a débuté au début du mois de juin, avec repeinturage des murs et plafonds en couleur beige et enduisage d'un produit antigriffitis, de même que les cages d'escaliers. Les abris des quais seront non seulement carrelés, mais également dotés d'un chauffage! Enfin, l'éclairage et le dispositif de sonorisation seront modernisés. Le projet initial de démolir les abris des quais et les parois autour des escaliers pour les remplacer par des constructions entièrement vitrées a été refusé par la Commission Royale des Monuments et des Sites.

Dans le couloir central sous voies, tous les accès (à droite en entrant par l'entrée principale) aux quais seront munis d'escalators, aussi bien pour montée que pour la descente; à gauche par contre, on ne trouvera plus que des escaliers. Le couloir central

sera en outre entièrement rénové, avec le déplacement vers l'actuelle salle des guichets des espaces sanitaires et de la salle d'attente, afin de laisser place à de nouveaux espaces commerciaux. Les ascenseurs dans le couloir latéral côté centre-ville seront modernisés afin de les rendre utilisables pour les voyageurs désirant monter sur les quais. De nouveaux axes de passage reliant les trois couloirs sous les voies seront créés. Dans ces nouveaux couloirs, qui se rejoindront dans la salle des guichets, de nouvelles concessions pourront être accordées; le nombre d'emplacements commerciaux pourrait ainsi quadrupler.

La SNCB étudie la possibilité de transformer les trois sorties vers la rue d'Aarschot, afin de remplacer les petites chicanes insécurisantes par des escaliers directs descendant des couloirs vers la rue.

Tous les guichets seront regroupés dans un Travel Centre, à l'instar de celui de Bruxelles-Midi. Les locaux de premiers soins, la salle d'attente, la police et les toilettes seront réinstallés près du Travel Centre.

La SNCB va également rénover les étages supérieurs abritant des locaux administra-



PHOTO 39-50 Travaux de construction du nouvel atelier de traction d'Antwerpen-Noord, le 22 mai 1999. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

tifs, installer des escalators entre le parking et le niveau de la salle d'attente, rénover les façades, les toitures et les menuiseries. Des nouveaux espaces commerciaux pourront être créés à l'extérieur, sur la rampe de sortie vers le centre-ville.

Par ailleurs, la cabine 3 de Bruxelles-Nord a été mise hors service la nuit du 17 au 18 mai dernier. Cette cabine était située entre les gares de Bruxelles-Nord et de Schaerbeek. C'est la nouvelle cabine 8 de Bruxelles-Nord (cabine située le long de la voie 1, à côté du Musée), qui a repris la commande.

Le nouvel atelier de traction d'Antwerpen-Noord

L'atelier d'Antwerpen-Dam sera transféré pour la fin de l'année dans le nouvel atelier aménagé au milieu de la gare de triage d'Antwerpen-Noord.

Depuis un certain temps, l'atelier d'Antwerpen-Dam ne répondait plus aux exigences tant économiques qu'environnementales.

Construit au début du siècle, l'atelier est niché dans une zone résidentielle qui subit bon nombre de nuisances engendrées par le bruit et les émanations de fumée des locomotives Diesel. De plus, le permis d'environnement expirera au début de l'an 2000 et, dans les conditions actuelles, la ville d'Antwerpen ne le prolongera pas.

D'un point de vue économique, l'atelier d'Antwerpen-Dam s'est retrouvé décentré par rapport aux activités portuaires actuelles. Celles-ci se sont en effet étendues de 10 à 15 km vers le nord, ce qui nécessite un nombre très important de parcours à vide via la section complètement saturée entre Antwerpen-Dam et Antwerpen-Noord, avec cisaillement de toutes les voies à Antwerpen-Schijnpoort.

Le nouvel atelier d'Antwerpen-Noord occupera un espace de 15.000 m². Il comprendra 10 voies pour les travaux d'entretien. Un pont transbordeur situé dans l'atelier permettra l'évacuation rapide d'une locomotive. L'espace entre les voies sera porté à 7 mètres et abaissé de 90 cm par rapport aux rails pour rendre le travail plus facile. L'atelier comprendra un car-wash automatique, séparé du reste du bâtiment. Un espace isolé servira pour procéder aux essais de puissance des moteurs Diesel, sans engendrer de gêne par le bruit et les gaz d'échappement. L'approvisionnement en huile s'effectuera au départ de la réserve par des conduites hermétiques qui parcourront tout l'atelier.

L'atelier sera raccordé au triage d'Antwerpen-Noord par un ensemble de voies qui permettra l'envoi des engins dans plusieurs directions différentes sans exiger de mouvement de manoeuvres.

Les activités du nouvel atelier permettront la création d'une dizaine de postes de travail supplémentaires.

Sur le front des retards

Si la régularité des trains s'est grandement améliorée depuis le mois de mai 1998, des associations de navetteurs critiquent ouvertement les statistiques toujours favorables publiées par la SNCB. C'est pour cette raison que le Ministre des Transports a décidé en mai dernier de passer un contrat entre l'Etat belge et la société privée Stratec pour revoir les conditions de comptage.

Le service d'été

Les modifications prévues au service d'été du 30 mai dernier (voir EL 38 page 33) ont été reportées au service d'hiver.

Réductions tarifaires

Le 28 mai dernier, le Conseil d'administration de la SNCB a décidé d'octroyer des ristournes sur les abonnements qui seront pris au cours du second semestre de 1999. Ainsi, les validations hebdomadaires et mensuelles de cartes-train et des Railflex bénéficieront durant tout le mois de septembre d'une réduction de 12%. La validation trimestrielle des cartes-train entre le 1er septembre et le 30 novembre seront moins chères de 4%. Enfin, entre le 1er septembre et le 31 janvier 2000, les validations annuelles (ou de 10 mois pour les cartes scolaires) seront réduites de 1%.

Par ailleurs, la SNCB a lancé le 16 août dernier la nouvelle carte Campus. Cette carte de 10 trajets est créée pour pallier aux inconvénients du Go Pass, qui ne peut être utilisé avant 07h45. D'une utilisation plus souple, elle peut être utilisée pour des trajets quotidiens. Par voyage, son prix sera inférieur de 20 % à celui de l'ancienne carte train scolaire qui était valable pour un aller-retour par semaine.

La SNCB a également décidé de reconduire l'opération "train gratuit" (en seconde classe) le jour de Noël.

Promotion pour l'Eurostar

Du 30 mai au 25 septembre, la SNCB lance une offre particulièrement intéressante pour les personnes voyageant à deux ou plus, et désirant se rendre à London et y passer au moins une nuit du samedi au dimanche. Le prix au départ de toute gare belge est fixé à 5.960 francs pour deux personnes, chaque personne supplémentaire payant 2.980 francs. Les billets sont à acheter au plus tard 7 jours avant le voyage.

Extension d'ABX

Après avoir repris trois entreprises néerlandaises en février 1999 (Kersten Hunik Holding, Bade Scholten Utrecht BV et Cors de Jongh BV), ABX Logistic, la filiale logistique et transport de la SNCB (petits colis), vient d'acquérir la compagnie coréenne de transport Hae Young. Ce rachat



L'autorail de mesure 725.001 + 726.001 de la DB AG à Liège-Guillemins, le 2 juin 1999. Photo : Louis HUYGHEBAERT.

intervient un an après l'acquisition de la société allemande THL (voir EL 35 page 25). Cette nouvelle acquisition, qui est entrée en vigueur le 1er juillet, renforcera sa présence en Asie, un marché clé dans le domaine du transport.

Vers la scission des secteurs voyageurs et marchandises?

La SNCB et le gouvernement belge étudient actuellement les modalités visant à séparer totalement les activités voyageurs et marchandises, comme c'est déjà le cas dans plusieurs réseaux européens.

Le parc de traction sera partagé selon les besoins entre les deux activités, ce qui devrait entraîner un déficit de près de 90 locomotives.

Nous reviendrons sur ce sujet plus en détail dans un prochain numéro.

Les 6500 des NS jusqu'à Kinkempois

Depuis le changement d'horaire du 30 mai, les locomotives Diesel de la série 6500 des NS arpentent un peu plus le réseau belge, avec la remorque du train de marchandises 44653 entre Sittard (16.23) et Kinkempois (17.36) circulant du lundi au vendredi. Le retour s'effectue soit à vide, soit en tête du train facultatif 49835 Kinkempois 18.36 - Sittard 19.42.

A cette fin, trois machines supplémentaires ont été équipées du Mémor (6512 à 6514).

Un autorail de mesure de la DB AG en action en Belgique

A la suite de l'incendie de l'autorail d'auscultation des voies M411 le 15 octobre 1998 (voir EL 29 p. 36 et EL 36 p. 31), et en attendant la mise en service de la nouvelle voiture de mesure, la SNCB a loué les services d'un autorail de mesure de la DB AG. Il s'agit en fait de deux autorails accouplés du genre "Schienenbus", numérotés 725.001 et 726.001, appartenant au dépôt de Augsburg et mis en service en 1975. Le véhicule 725.001 provient de la transformation du Schienenbus 798.804 en

voiture-habitation pour le personnel, équipé de deux moteurs Diesel de 150 CV. Le 726.001 est un véhicule-laboratoire mesurant l'état des voies.

La DB AG possède 5 autorails de mesure de ce type, numérotés 725.001/726.001 à 005.

De nouveaux crocodiles

Tous les crocodiles appuyant les signaux situés sur la ligne 26 entre les points d'arrêt d'Evere et Delta (voie A) et de Delta et Haren (voie B), ont été remplacés par un nouveau type muni d'une surface de frottement non plus lisse mais constituée d'une brosse en poils métalliques. Le but est de pouvoir autoriser le passage des rames du métro bruxellois transférées entre les ateliers STIB de Delta et de Haren et vice-versa, sans endommager les crocodiles; la partie trop basse du bogie des rames de métro plie ainsi les poils du crocodile.



PHOTO 39-51 Un des nouveaux crocodiles équipant la ligne 26. Bordet, 2 juin 1999. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Bruxelles Q.L. rebaptisée?

Sous l'action de l'échevin des classes moyennes d'Ixelles, une action a été entreprise pour redonner à la gare de Bruxelles Quartier-Léopold son nom originel : la gare du Luxembourg. A cette fin, la SNCB, le Palais Royal et le parlement européen ont déjà donné leur accord de principe. L'idée est partie d'une rencontre avec les commerçants de la place du Luxembourg qui souhaitaient redynamiser le quartier. Les promoteurs de l'idée envisage de créer derrière la façade de l'ancienne gare une vitrine de la province du Luxembourg.

Nouveaux uniformes

Le dimanche 30 mai, premier jour d'application de l'horaire d'été, le personnel de gestion des gares, les guichetiers et d'accompagnement des trains, ont revêtu leur nouvel uniforme et képi, dont la teinte dominante est le gris, à l'instar des décorations du nouveau matériel roulant voyageurs.

La SNCB avait estimé qu'il était devenu nécessaire de ranger au vestiaire les anciens uniformes bleu foncé après plus de 30 ans de bons et loyaux services.

Ainsi, après avoir contacté cinq entreprises de couture, lesquelles ont proposé une collection de quatorze modèles, la SNCB a opté pour une création Carven : veste gris clair, pantalon ou jupe gris foncé, képi ou coiffure gris à bande jaune et rouge. Le tout est complété par une cravate grise avec quelques touches de rouge et, pour le personnel féminin, d'un foulard aux couleurs de la SNCB. Après une période de tests sur une douzaine de membres du personnel durant les mois d'avril et de mai 1998, ces nouveaux uniformes furent jugés aptes pour le service.

Le nouvel uniforme est porté par tous les membres du personnel en contact régulier avec la clientèle (accompagnateurs de train, personnel des gares et guichetiers), soit +/- 6.000 agents.

On notera à cette occasion la suppression des grades tant sur les uniformes que sur les képis. Le coût global de ce renouvellement vestimentaire s'élève à 300 millions de FB.

Les anciens costumes bleu foncé ont donc été rangés dans les garde-robes ou même déjà présents sur certaines brocantes et bourses. Avis aux amateurs...

Des mesures anti-agressions

Devant l'augmentation spectaculaire du nombre d'agressions dont est victime principalement le personnel d'accompagnement des trains (70 agressions en 1998), la SNCB a pris plusieurs mesures pour prévenir ce genre de faits. Parmi celles-ci, citons le renforcement des effectifs dans les

trains par du personnel en civil, des contrôles opérés sur les quais avant le départ des trains à risques, et des patrouilles de police dans les trains.

La police de la SNCB intégrée à la Gendarmerie

Conformément aux accords de réforme des Polices, 137 membres de la Police des Chemins de fer ont été incorporés au 1er mars dernier dans la Gendarmerie. La nouvelle Police des Chemins de fer est présente dans les 17 principales gares du réseau : Aalst, Antwerpen, Brugge, Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Charleroi, Gent, Hasselt, Kortrijk, Leuven, Libramont, Liège, Mons, Namur, Oostende, Ottignies et Tournai.

Un nouveau train Chiquita

Depuis le début de l'année, un nouveau train complet de bananes Chiquita circule entre le port d'Antwerpen et Prague. Cette liaison, gérée par Intercontainer-Interfrigo (ICF), est assurée une fois par semaine en 27 heures.

Un train-wash à Hasselt

La gare de Hasselt sera prochainement dotée d'un train-wash. L'investissement global s'élève à 200 millions, prix comprenant également l'établissement de nouvelles voies de garage.

Eurotunnel : résultats en hausse

Eurotunnel continue d'enregistrer une progression de ses résultats avec, pour le premier trimestre de 1999, une hausse de 18% de son chiffre d'affaire. Durant cette période, 1,42 million de passagers ont été transportés, contre 1,36 million l'année dernière, soit une progression de 4,4%. Pour les navettes autos, 710.933 véhicules ont transité par le tunnel, soit 4,3% de plus que durant le premier trimestre de 1998. Du côté des autocars, Eurotunnel enregistre

une hausse de 6%, avec 16.614 véhicules transportés. Pour les poids lourds, la progression s'élève à 17%. Le seul point négatif est le trafic ferroviaire marchandises, qui a connu une baisse du tonnage de 16,8%. En 1998, Eurotunnel a transporté par Eurostar plus de 20 millions de voyageurs, et a gagné de nouvelles parts de marché vis à vis des transports maritimes. Malgré ses bons résultats, la Société reste confrontée à une énorme dette, aux charges de remboursement, et à des inquiétudes en ce qui concerne la suppression du «duty free» (les ventes hors taxes) qui est entrée en vigueur le 30 juin.

INDUSTRIE

Bombardier inaugure le City-Metro de Rotterdam

Le 28 avril dernier, Bombardier Transport, par l'entremise de sa filiale belge et le RET (Rotterdamse Elektrische Tram) a officiellement inauguré la mise en service des nouvelles rames du métro de Rotterdam.

La commande, d'une valeur totale d'environ 2,3 milliards de FB, porte sur 39 rames, construites en Belgique, avec la participation des firmes néerlandaises Traxis (composants électriques) et Stork RMO (bogies). Les rames (voir EL 36 p. 38), d'une longueur de 30,5 m, se composent de deux voitures articulées sur trois bogies. Elles peuvent accueillir 225 passagers (72 assis et 153 debout). L'accès se fait par 6 portes de chaque côté. Un espace particulier a été aménagé pour les poussettes, les fauteuils roulants et les bicyclettes. Un très grand confort a été atteint grâce au faible niveau sonore, à un système performant de ventilation, des sièges confortables, de larges espaces de circulation, une suspension pneumatique, un système d'information aux passagers ainsi qu'un design intérieur spacieux. Ces véhicules exploiteront la ligne "Erasmus" du métro de Rotterdam, en remplacement du matériel existant, en service depuis 30 ans.



Le premier transfert d'une rame de métro (nouvelles motrices 401-402) entre l'atelier STIB de Haren et l'atelier du métro à Delta, via la ligne 26 de la SNCB, s'est déroulé le 17 mai 1999, à l'aide de la 8037. A gauche, la rame attend le départ à contre voie, à hauteur du point d'arrêt de Haren. Le document de droite montre la rame à Etterbeek, le long du quai de service de l'Atelier Central de l'ES (ligne 26/2), avant de rebrousser vers le raccordement du dépôt STIB de Delta. Photos : Marc GRIETEN et Axel VANDECASTEELE.

RESEAUX INDUSTRIELS

D'anciennes locos belges en service à la société Ugine Savoie

Peu d'amateurs belges savent que les deux locomotives électriques du type BB qui étaient en service jusqu'à la fin des années '80 aux charbonnages de Zolder, ont été rachetées par la société Ugine Savoie. Grâce à Monsieur Patrick ETIEVANT, voici des précisions concernant la nouvelle utilisation de ces machines.

La société Ugine Savoie (groupe Usinor-Sacilor) est située dans le bourg d'Ugine dans le département de la Savoie (73). Cette usine sidérurgique, spécialisée dans les aciers inoxydables, a été créée en 1908 par Paul Girod sous la raison sociale Forges et Aciéries Electriques Paul Girod. Le choix du site était justifié par la possibilité d'obtenir de l'électricité à bas prix à l'aide de la "houille blanche". Les installations sidérurgiques d'Ugine sont en surplomb de la ligne de chemin de fer qui relie Albertville à Annecy. Un embranchement ferroviaire particulier permet les échanges de wagons : ferrailles à l'arrivée, acier inox sous toutes formes au départ.

Dès l'origine, le réseau ferroviaire à voie normale interne à l'usine a été électrifié en 500 Volts courant continu. Les premières locomotives Thomson Houston sont arrivées en 1908. Le parc de locomotives électriques s'est complété au fil des années d'engins de fabrication Jeumont, Alstom et Milhoud (en 1946 pour la dernière). Toutes



L'ancienne locomotive Alstom n°3 devrait être ferrillée cette année.

Photo : Patrick ETIEVANT, octobre 1998.

étaient du genre "boîte à sel" à cabine centrale et deux essieux, captation du courant par pantographe ou perche, le Milhoud étant toutefois équipé de batteries. A la fin des années 1990, le parc d'engins de traction était fatigué, et ne permettait la manœuvre des trains de ferrailles qu'avec difficulté, si bien qu'il était nécessaire de couper les trains en deux rames pour pouvoir faire grimper les wagons depuis le faisceau d'échange avec la SNCF jusqu'à l'usine.

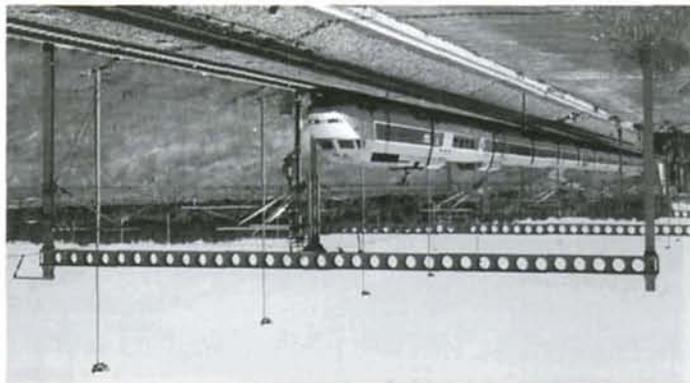
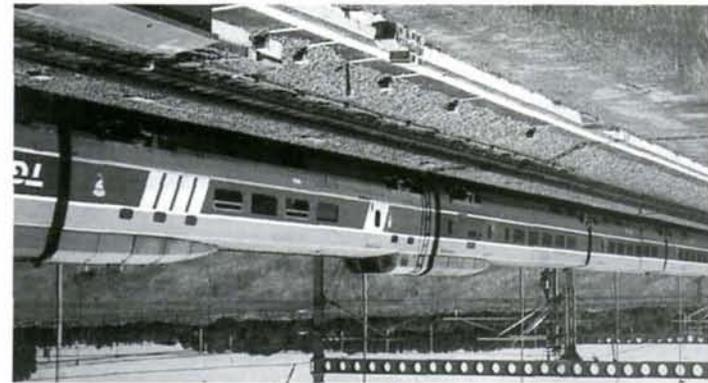
Ugine Savoie a alors cherché à rajeunir et moderniser son matériel ferroviaire. L'achat d'une locomotive neuve ayant été éliminé pour des raisons de coût, du matériel d'occasion a été recherché. C'est la Société SAD de Thionville qui a proposé les locomotives BB ACEC/BN provenant des

charbonnages de Zolder. Après examen en Belgique des deux machines par Ugine, il a été décidé d'acheter le lot, SAD se chargeant de reconditionner une locomotive en totalité en utilisant les pièces détachées de la seconde. Cette opération a été réalisée en 1991; les restes de la seconde locomotive ont été ferrillés. La locomotive a été munie d'une dérouleuse de câble avec prise pour pouvoir circuler même sur les voies non électrifiées. Depuis cette date, une locomotive ACEC/BN circule à l'ombre des montagnes savoyardes dans le Val d'Arly sous le n°6. La mise en service de cet engin a entraîné le ferrillage de toutes les autres locomotives d'Ugine, sauf l'Alstom n°3 datant de 1937. Il serait toutefois question de la ferriller cette année encore, vu son mauvais état général.

Une des deux ex. BB ACEC / BN des charbonnages de Zolder, en service dans l'usine Ugine Savoie en France. On remarque la dérouleuse de câble servant à alimenter la locomotive sur les voies non électrifiées. Photo : Patrick ETIEVANT, octobre 1998.



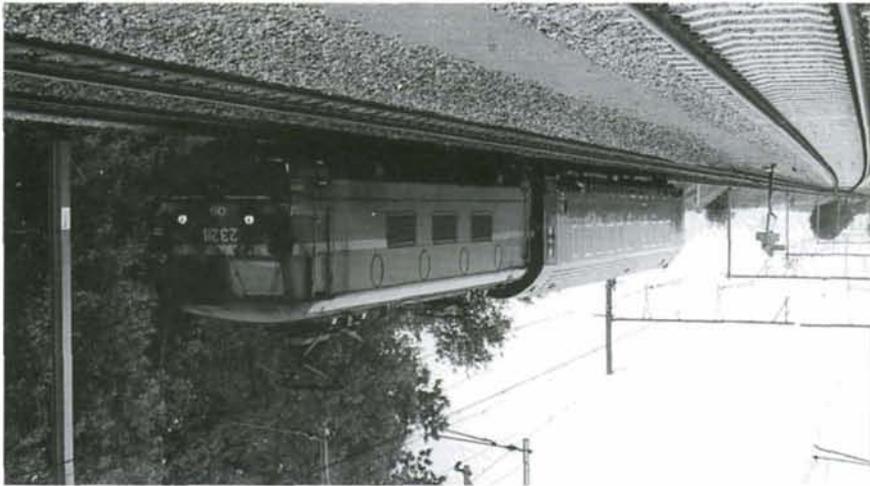
Par une grise après-midi printanière, le train D424 arrive à Aachen-Hbf, remorqué par la 101.010 de la DB AG (apparaissant remorqué par une machine de la série 103). Notons que ce train, classé D en Allemagne et IC en Belgique, circule uniquement selon le schéma de desserte cadencée des trains D de Köln à Aachen-Hbf. A cause du changement de main-chaine dans cette dernière gare, ce train s'écarte alors du cadencement horaire des IC-A en Belgique. De plus, entre Gent et Brugge, ce train dessert également, en semaine, les gares de Aalter et Beerse. Aachen-Hbf, le 5 mai 1999. Notons également que, depuis le 30 mai, ce train est intégralement composé de voitures III en remplacement des I6. Pierre BERCHEM.



Tous les 15 jours, le mardi, circule jusqu'à Bruxelles-Midi la voiture de mesure "Mélusine" de la SNCF. Cette voiture est incorporée dans une rame TGV Réseau, entre la première motrice et la première voiture. Son rôle est multiple, comme le contrôle de la géométrie de la voie, le fonctionnement des détecteurs de boîtes chaudes et leur étalonnage, le contrôle de la liaison radio sol-train, le contrôle des Wagon-Lits construits dans son atelier d'Ostende de nouvelles voitures-lits de grand confort. Le 19 mai, une de ces voitures a procédé à des essais de freinage au Bois du Coucou (ligne 94) en compagnie de la 2328. Philippe SCHOLL.

Tous les 15 jours, le mardi, circule jusqu'à Bruxelles-Midi la voiture de mesure "Mélusine" de la SNCF. Cette voiture est incorporée dans une rame TGV Réseau, entre la première motrice et la première voiture. Son rôle est multiple, comme le contrôle de la géométrie de la voie, le fonctionnement des détecteurs de boîtes chaudes et leur étalonnage, le contrôle de la liaison radio sol-train, le contrôle des Wagon-Lits construits dans son atelier d'Ostende de nouvelles voitures-lits de grand confort. Le 19 mai, une de ces voitures a procédé à des essais de freinage au Bois du Coucou (ligne 94) en compagnie de la 2328. Philippe SCHOLL.

de la caténaire, etc. Cette voiture comporte un groupe électrogène 16 kVA, une cuisine-atelier, une salle de réunion, une salle de mesure, un WC, un vestiaire et une vigie donnant vue sur la caténaire et le pantographe. La voiture Mélusine est reconnaissable à sa livrée à tons de gris et sa vigie installée à une des extrémités de la toiture. Le mardi 15 juin 1999, passage de la rame de mesure à Aintoin à la bifurcation entre la LGV et la ligne 78. La rame arrive vers 13.30 à Bruxelles-Midi, pour repartir à 13.52. Durant la journée, la voiture Mélusine sillonne également toutes les lignes TGV du réseau Nord SNCF. Photos : Philippe SCHOLL.



Dans le EL 37 p. 41, nous annonçons que la Cie des Wagon-Lits construisait dans son atelier d'Ostende de nouvelles voitures-lits de grand confort. Le 19 mai, une de ces voitures a procédé à des essais de freinage au Bois du Coucou (ligne 94) en compagnie de la 2328. Philippe SCHOLL.

Un train spécial pour promouvoir l'"Ijzeren Rijn" a une nouvelle fois été mis en marche d'Antwerpen à Koermond le 17 mai. La rame, composée de deux voitures I6 et d'un fourgon-générateur, était remorquée par la 5170.

PHOTO 39-52 ▶ La 5170 à Koermond, aux côtés d'un IC tracté par la 1777 des NS. M. GRIBTEN.

PHOTO 39-53 ▶ Lors du parcours de retour, à la sortie d'un pont entre Koermond et Weert.

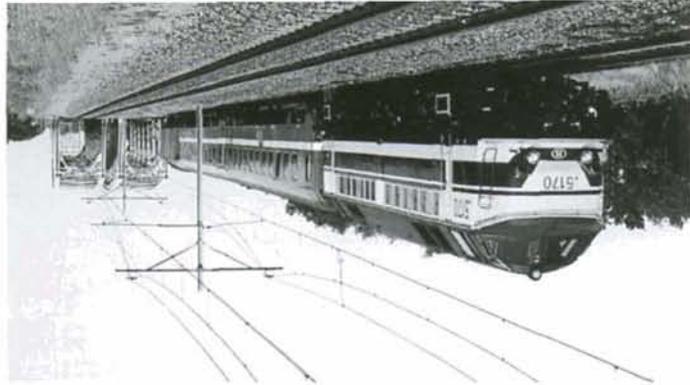
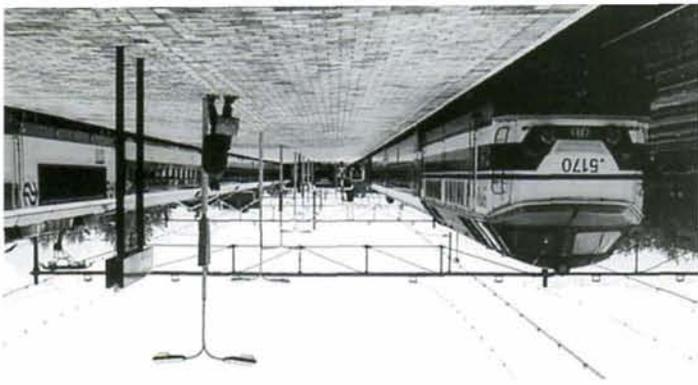


Photo : Pierre HERBIET.

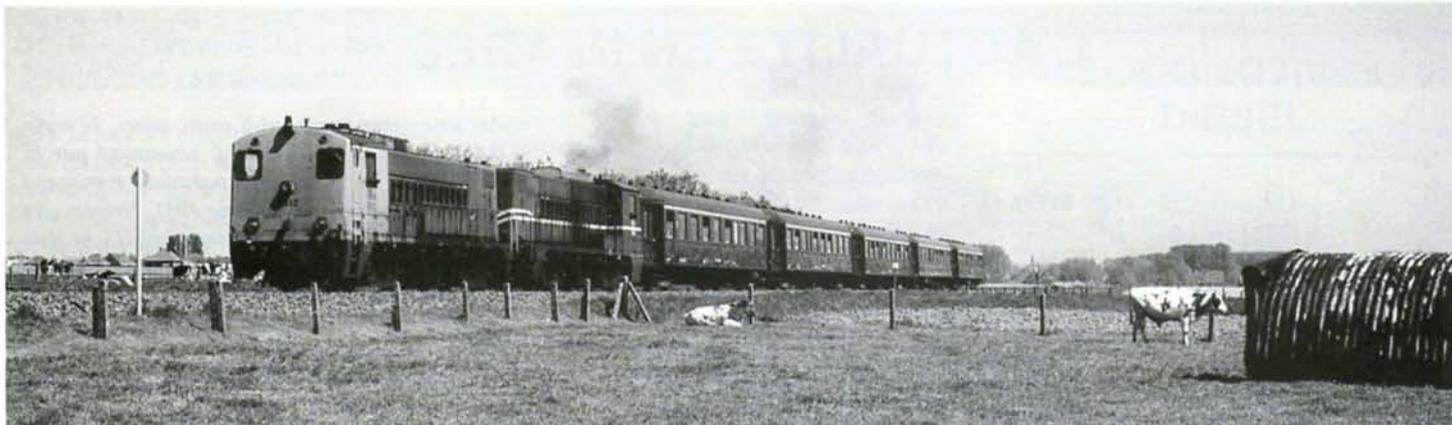


PHOTO 39-54 Le 30 avril dernier, l'association hollandaise NVBS a organisé un voyage à travers la Flandre. Le train, composé de 5 voitures K1 remorquées par les 7612 et 7608, circula, au départ d'Essen, vers Aalst, Burst, Zottegem, Geraardsbergen, Enghien, Bruxelles-Midi et retour à Essen. Vijfhuizen (ligne 82). Photo : P. HERBIET.

L'association Vennbahn a fêté dignement ses 10 ans d'existence le dimanche 23 mai. A cette occasion, de nombreux trains spéciaux furent mis en marche, parmi lesquels un train PFT remorqué par les 6077 et 202.020, et plusieurs trains étrangers. Ces festivités ont amené une foule très nombreuse comme en témoigne cette vue de la gare de Raeren. Photo : Roger CRIKELAIRE.



PHOTO 39-55 → Parmi les nombreux engins étrangers ayant participé à cet événement, figurait la 5519 CFL de l'association "5519" et la 52.8148-0 ex. DR du "RuhrtalExpress", ici en parallèle à Raeren. Photo : Jacques DELFORGE.



PHOTO 39-56 ↓ La première sortie de la 202.020 du PFT (ex. 1602 CFL) se déroula à l'occasion du festival vapeur du Stoom Centrum Maldegem, où elle joua le rôle de vedette! Balgerhoeke. A. DEFECHEREUX.

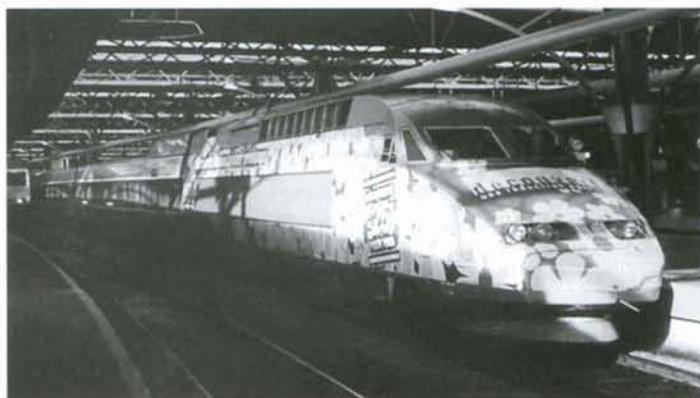




Les travaux de renouvellement des voies de la ligne 25 entre Mechelen et Kontich ne sont toujours pas achevés. Le 19 juin 1999, la 6519 des NS stationne sur le pont de la Nèthe à Duffel, en tête d'un train de gravier. Le même jour, la 6518 remorque un train de ballast entre Duffel et Kontich. Photos : Christian DOSOGNE.



PHOTO 39-60 De Lijn a récemment pris livraison du premier tram Siemens. A cette occasion, une présentation à la presse a été organisée le 4 juin à Antwerpen, avec la motrice 7201, que l'on voit ici le long de la Groenendaalbaan. Pour rappel, la commande, portant sur 45 véhicules, est répartie à raison de 31 trams unidirectionnels pour la ville d'Antwerpen, et 14 trams bidirectionnels pour Gent. La mise en service commerciale des nouveaux trams débutera le 1er septembre sur la ligne 3 d'Antwerpen, qui relie Merksem à la rive gauche de l'Escaut. Plus tard, les trams seront également engagés sur les lignes 2 et 15. Signalons à cette occasion que la ligne 3 devrait être prolongée en 2001 jusqu'à Melsele (Beveren). Pour d'autres détails, voir EL 37 page 41. Photo : Marc GRIETEN.



Les deux motrices de la rame TGV Réseau 4530 de la SNCF ont été revêtues d'une décoration publicitaire "Découverte fête son premier Printemps". La SNCF accorde à cette occasion une réduction de 25 % sur le prix normal du billet "Découverte". La rame 4530 à Bruxelles-Midi, le 10 juillet. Roger CRIKELAIRE.

↓ L'autorail ES 508 en activité dans le centre de tri postal de Liège, en juin 1999. Photo : Louis HUYGHEBAERT



Comme annoncé dans notre précédent numéro, les TGV 9532 Bruxelles-Midi 09.25 - Nice 18.46 et 9573 Nice 09.24 - Bruxelles-Midi 18.36 sont assurés, depuis le 30 mai, par trois rames Eurostar (3203/3204, 3225/3226 et 3227/3228) retirées du pool Bruxelles-Paris-London. A cette fin, ces rames ont perdu leurs sigles Eurostar au profit du logo SNCF. Le TGV 9532 à Bruxelles-Midi le 12 juillet 1999 : en tête, la motrice 3203. A. BEERLANDT.

↓ Le 1er juillet 1999, passage à Merelbeke de la caisse de la 1319, transférée de Belfort à Brugge. Photo : Roger CRIKELAIRE.





Après une très longue et laborieuse période de mise au point, laquelle n'est d'ailleurs toujours pas achevée, les nouvelles BB 36000 de la SNCF (la 36001 a été livrée en février 1996) commencent à venir quotidiennement en Belgique, jusqu'à la gare frontalière de Quévry. Pour rappel, la SNCF a commandé 30 BB 36000 "Asyttrit" de 5600 kW, capables de circuler sous 25 kV 50 Hz et 1,5 et 3 kV = (pour plus de détails, voir EL 26 p. 16). A noter que, contrairement à ce qui est généralement écrit dans de nombreuses revues, les BB 36000 ne sont absolument pas identiques aux 13 SNCB / 3000 CFL; les seuls éléments communs sont les bogies et la caisse (sauf le carénage des faces avant).

PHOTO 39-57 ↑ Le 25 juin, la BB 36016 (livrée en 12-1998) quitte Quévry en tête du train 43742 Schaerbeek-Novara.

PHOTO 39-58 → Le 1er juin, arrivée à Quévry de la BB 36012 (livrée en 08-1998). Photos : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 39-59 Depuis le 21 mai 1999, et ce jusqu'au 9 janvier 2000, un train expo intitulé "Le train Côte d'Or du siècle des enfants", sillonne le réseau. Il s'agit d'une exposition interactive concernant les enfants d'hier et de demain, depuis leur condition sociale jusqu'à leurs loisirs en passant par leur place dans la famille, l'éducation, l'influence du passé et leur vision du futur. L'exposition se présente sous formes de décors tridimensionnels, montrant les galeries de mine du début du siècle jusqu'à l'apparition de l'ordinateur, en passant par une rue des années '30, une école, une station-service d'avant-guerre, une chambre d'enfant durant la guerre, un passage par l'Expo 58 et le début de la conquête spatiale. La rame est composée de 6 voitures "Expo" et de deux fourgons-générateurs dont un Dms. Ce train sera encore visible en gare de Gent-St.P. (28-09 au 26-09), Gembloux (28-09 au 17-10), Lier (19-10 au 07-11), Charleroi (09-11 au 28-11), Kortrijk (30-11 au 19-12) et Schaerbeek (21-12 au 09-01-2000). Le 14 juin 1999, le "train des enfants" était transféré entre Schaerbeek et Hasselt par la 2629, ici à l'approche de Neerwinden. Photo : Alain DEFECHEREUX.



Radiations

L'étalage de notre rubrique "Radiations" est une nouvelle fois bien achalandé, avec la mise hors exploitation de pas moins de 14 engins depuis notre dernier numéro.

Il y a d'abord celle de 9 automotrices Budd, dont la série voit ainsi son amortissement se concrétiser après les sursis dont elle a bénéficié. Au 30 juin 1999, la mise hors exploitation a été rendue définitive d'une part pour les 133, 145 et 148, non modernisées et vendues à la compagnie privée italienne LFI (La Ferroviaria Italiana) - voir également à ce sujet notre rubrique "Actualité" -, et d'autre part, pour les rames modernisées 130, 131, 136, 141, 146 et 147. Les fiches de radiation des Budd seront publiées dans le prochain numéro. Les 133, 145 et 148 rejoindront ainsi les 142, 144 et 149 déjà acquises par le LFI en 1998, et actuellement en cours de modernisation chez Metalmeccanica Milanese où

elles devraient - entre autres - être entièrement repeintes sur l'aluminium!

Autres radiations attendues côté traction électrique, celles des 1801, 1803 et 1806, retirées définitivement de l'exploitation le 1er juillet 1999.

On se souviendra que les deux premières furent remises en état de marche au début de l'année afin de procéder à des essais sur le réseau des CFL (voir EN LIGNES 38 pages 22-23). Elles furent garées aussitôt après sans utilisation à Kinkempois.

La 1806 fut quant à elle arrêtée dans le courant du mois de juin, à la suite des nombreuses avaries qui l'affectaient, comme en particulier des problèmes vibratoires au niveau des bogies.

Au moment de clôturer ce numéro, nous apprenons que la 1805, dernière représen-

tante de sa série, a été arrêtée le 12 juillet suite à l'usure des bogies, mettant ainsi un terme à cette série.

La date de mise hors exploitation n'est pas encore décidée.

L'amortissement des 51 se poursuit, avec cette fois la mise hors exploitation au 1er juillet 1999 de la 5144 de Hasselt pour fissure dans le bâti du moteur Diesel, et de la 5160 d'Antwerpen-Dam (au 1er août) suite à l'explosion de son moteur Diesel.

La dernière radiation concerne la 8018 de Schaerbeek, mise hors exploitation le 1er juillet 1999 pour avarie grave au vilebrequin du moteur Diesel.

Nous publions ci-dessous les fiches historiques des 1801, 1803, 1806, 5144 et 8018, ainsi que des 5155 et 8442 dont nous relations la radiation dans notre précédent numéro.

1801

Constructeur : BN-Alsthom, à Nivelles

Livraison à la SNCB : 06-11-1973, Bruxelles-Midi

Numérotation : 1801 : 06-11-1973 - 01-07-1999

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 06-11-1973 - 01-01-1974
Kinkempois : 01-01-1974 - 01-07-1999

Décorations successives : livrée d'origine : 11-1973 - 05-1981
livrée jaune : 05-1981 - 07-1999

Radiation : suite déstandardisation

Mise hors exploitation : 01.07.1999

PHOTO 39-25 La 1801, en tête de l'International 319 Oostende - Köln, débouche du tunnel de Goffontaine, le 28 avril 1984. J.-L. VANDERHAEGEN.



1803

Constructeur : BN-Alsthom, à Nivelles
Livraison à la SNCB : 07-12-1973, Bruxelles-Midi
Numérotation : 1803 : 07-12-1973 - 01-07-1999
Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 07-12-1973 - 01-01-1974
Kinkempois : 01-01-1974 - 01-07-1999
Décorations successives : livrée d'origine : 12-1973 - 08-1981
livrée jaune : 01-1982 - 07-1999
Radiation : suite déstandardisation
Mise hors exploitation : 01.07.1999

PHOTO 39-26 La 1803, encore dans sa version originale, en tête de l'International 323 Oostende - Köln. Goffontaine, 15 juin 1981. J-L VDH.



1806

Constructeur : BN-Alsthom, à Nivelles
Livraison à la SNCB : 02-02-1974, Bruxelles-Midi
Numérotation : 1806 : 07-12-1973 - 01-07-1999
Dépôts successifs : Kinkempois : 22-02-1974 - 01-07-1999
Décorations successives : livrée d'origine : 01-1974 - 08-1981
livrée jaune : 01-1982 - 07-1999
Radiation : suite déstandardisation
Mise hors exploitation : 01.07.1999

PHOTO 39-27 Arrivée à Charleroi-Sud du TEE 33 "Parsifal" Paris-Dortmund, remorqué par la 1806 toujours habillée de sa robe d'origine, 27 août 1977. Photo : J-L VANDERHAEGEN.



PHOTO 39-28 La 1803 en tête de l'International 432 Köln - Bruxelles - Paris, est exceptionnellement détournée par la ligne 124 en raison d'une grève paralysant la gare de Mons. Waterloo, 23 mars 1982. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

5144

Constructeur : Cockerill Ougrée, 3793
Livraison à la SNCB : 19-09-1962
Dépôts successifs : Dendermonde : 19-09-1962 - 10-09-1974
Schaerbeek : 10-09-1974 - 29-05-1988
Hasselt : 29-05-1988 - 01-07-1999
Numérotation : 200.044 : 19-09-1962 - 31-12-1970
5144 : 01-01-1971 - 01-07-1999
Décorations successives : livrée d'origine : 09-1988 - 05-1974
livrée verte 1970 : 09-1974 - 03-1984
livrée jaune : 05-1984 - 07-1999
Radiation : suite bâti du moteur Diesel fissuré
Mise hors exploitation : 01-07-1999

PHOTO 39-30 La 5144 en tête du direct 2714 Schaerbeek-Lille. Beert-Bellingen, 19-09-1982. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



5155

Constructeur : Cockerill Ougrée, 3879
Livraison à la SNCB : 18-12-1962
Dépôts successifs : Hasselt : 18-02-1962 - 29-05-1988
Antwerpen-Dam : 29-05-1988 - 01-04-1999
Numérotation : 200.055 : 18-12-1962 - 31-12-1970
5155 : 01-01-1971 - 01-04-1999
Décorations successives : livrée d'origine : 05-1988 - 10-1971
livrée verte 1970 : 12-1972 - 07-1979
livrée jaune : 09-1979 - 04-1999
Radiation : suite collision à Antwerpen-Schijnpoort le 3-3-99
Mise hors exploitation : 01-04-1999

PHOTO 39-31 La 5155 prisonnière de la neige en gare de Bruxelles-Midi, le 11 janvier 1982. J-L VANDERHAEGEN.



8018

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles
Livraison à la SNCB : 07-04-1961
Dépôts successifs : Merelbeke : 12-04-1961 - 15-01-1988
Schaerbeek : 15-01-1988 - 01-07-1999
Numérotation : 260.018 : 07-04-1961 - 31-12-1970
8018 : 01-01-1971 - 01-07-1999
Décorations successives : livrée d'origine : 04-1961 - 06-1979
livrée verte avec Z jaune : 09-1979 - 07-1999
Radiation : suite avarie au vilebrequin du moteur Diesel
Mise hors exploitation : 01-07-1999

PHOTO 39-32 Un train de marchandises à destination de Schaerbeek-Josaphat démarre du triage de Schaerbeek, remorqué par les 8018 + 8007, le 17 mars 1993. J-L VANDERHAEGEN



8442

Constructeur : Ateliers Belges Réunis
Livraison à la SNCB : 04-1963
Dépôts successifs : Oostende ⇄ Hasselt ⇄ Montzen ⇄
Antwerpen-Dam ⇄ Antwerpen-Dam (Infra)
Numérotation : 250.117 : 04-1963 - 31-12-1970
8442 : 01-01-1971 - 01-04-1999
Radiation : suite avarie au moteur Diesel
Mise hors exploitation : 01-04-1999

PHOTO 39-33 Le 22 mars 1995, la 8442 manoeuvre à proximité de l'ancien hall douanier de la gare d'Essen. J-L VDH.



Le point sur les travaux TGV

Activité relativement calme sur les chantiers, justifiée notamment par les congés annuels.

Tour d'horizon des différentes zones avec une situation arrêtée le 31 juillet.

L1 Frontière française - Bruxelles

Base de St.Druon

C'en est bel et bien fini de la base de St.Druon... Le dernier train, encadré par deux 62, a quitté les installations le 19 mai. L'aiguille d'accès implantée dans la ligne 78 a été enlevée à la fin du mois de mai, mettant ainsi un terme définitif à cette gare provisoire.

L'affectation nouvelle des terrains n'est pas encore arrêtée, mais le "trou" creusé au milieu de la base a été comblé avec la butte de terre attenante. Reste à espérer que l'endroit ne deviendra pas un chancre alors qu'il était, à l'origine, une terre de prairies et de cultures.

Quant à la base de maintenance du Coucou, la première pierre des bâtiments "en dur" a été très officiellement posée le mardi 25 mai par le Ministre des Communications de l'époque, M. Daerden, et d'autres personnalités des mondes ferroviaire et politique.

Lembeek-Bruxelles

A Halle, les voies 1 à 3 sont terminées. Les quais en pavés de béton sont dallés et la signalisation est en place. La mise en service reste prévue pour le 20 août, avec une adaptation du gril d'entrée côté Mons. En effet, le plan des voies doit trouver sa configuration définitive avec raccordement d'une bretelle permettant aux trains venant de Tubize ou d'Enghien d'entrer indifféremment sur les voies 1 à 5.

Côté Bruxelles, le pont "Nederhem" est en place.

A Lot, les travaux de remplacement du pont sur la Senne ont débuté par l'assainissement de la plateforme de la ligne 96E (ancienne voie lente) sur 400 mètres environ. Deux des trois voies sont donc actuellement exploitables entre Lot et Buizingen, sans contrainte particulière pour le service des trains.

Entre Forest et Bruxelles-Midi, l'emplacement laissé libre par l'ancien faisceau Volkswagen va être comblé et assaini pour permettre la prolongation des voies TGV de Forest-Midi à Bruxelles. La plateforme des nouvelles voies de la ligne 50A est prête et il reste à mettre en place les ponts-bacs sur les piles. L'aménagement de l'entrée du Midi est programmé à partir du mois d'octobre, avec différentes phases de travaux.



C'est fini... Le dernier train composé de deux wagons encadrés par deux locomotives série 62 de Monceau quitte St.Druon pour St.Ghislain... St.Druon, le 19 mai 1999.

Photo : Pierre TREVISANUT.



PHOTO 39-68 Les travaux préparatoires du remplacement du pont sur la Senne en gare de Lot. A droite, le train E3432 Turnhout - Braine-le-Comte - Manage.

Lot, 15 juillet 1999. Photo : Baudouin DIEU.



PHOTO 39-69 Pose de la première pierre de la base de maintenance LGV du Coucou. Les invités ont été acheminés par les autorails 4406 et 4407. Meslin-l'Évêque, 25 mai 1999. Photo : Philippe SCHOLL.

L2 - Bruxelles - Frontière allemande

Bruxelles-Leuven

A Diegem, la construction des murs de soutènement dégageant l'emprise de la quatrième voie se poursuivent, de même que celle du pont franchissant le ring autoroutier de Bruxelles, ce qui a nécessité un rétrécissement des bandes de circulation avec limitation de vitesse.

A Zaventem, les travaux de construction des ouvrages d'art se poursuivent à la bifurcation vers l'aéroport, et la circulation s'effectue toujours à voie unique sur la ligne 36C.

A Leuven, la modification de la courbe à l'entrée côté Bruxelles est bien amorcée; l'emprise laissée libre par les anciens faisceaux de garage et les deux voies de la ligne 36 est en plein chantier.

Côté Liège, le gril d'entrée aux faisceaux de garage pour les trains venant de la ligne 139 ou de la ligne 36 est terminé mais non encore totalement en service.

Leuven - Liège

Les fouilles archéologiques effectuées avant la construction de la plateforme ont permis de découvrir une dizaine de sites dont certains remontent à la préhistoire. Ainsi, à Heverlee, les archéologues ont découvert du matériel datant de la période située entre 4000 et 3300 avant notre ère; à Bierbeek, des outils en pierre ont été mis à jour, tandis qu'à Landen, ce sont des poteries et du charbon de bois datant de la période du fer qui ont été trouvés.

La SNCB a consacré 42,5 millions de francs à ces fouilles, qui se sont achevées au mois de juin et auront duré 14 mois.

Les travaux de génie civil se poursuivent à la sortie de Leuven et le long de l'autoroute E40. L'entièreté du tronçon est maintenant en travaux, avec un avancement à des degrés divers. A certains endroits, la plateforme est terminée et les ouvrages d'art construits, tandis qu'à d'autres les terrassements débutent. C'est toujours à hauteur de la station-service de Bettincourt, près de Waremme, que les travaux sont les plus impressionnants.

De Crisnée jusque Bierset, le tracé est bien défini, et l'on aperçoit distinctement le raccord de la ligne nouvelle à la ligne 36.

Entre Bierset et Ans inclus, les deux voies de l'ancienne ligne 36 ont été désélectrifiées et démontées et les travaux d'assainissement de la plateforme vont pouvoir débuter. En gare de Ans, seules les voies 4 et 5 sont utilisées pour les trains de voyageurs (un quai central dessert les deux voies), tandis que la voie 3 est terminée mais n'est pas munie de quai. Le cul-de-sac pour les locomotives d'allège est en service.

Les terrains pour la future base de maintenance sont arasés et les premiers coupons de voie sont déjà posés.



PHOTO 39-70 La sortie de la gare de Leuven côté Liège. Les faisceaux de garage sont raccordés. Le train IC E1713 Quiévrain-Verviers quitte Leuven pour Liège. Leuven, 28 juillet 1999 Photo : Baudouin DIEU.



PHOTO 39-71 Les travaux à hauteur de la station-service de Bettincourt, vers Bruxelles. A droite, un mur antibruit est constitué de déchets de bouteilles en plastique... Bettincourt, 20 juillet 1999. Photo : Baudouin DIEU.



PHOTO 39-72 Extrémité de la base de Voroux côté Ans. Les faisceaux de garage et formation sont en place. A droite, les terrassements de la ligne TGV, qui se colle à la ligne 36 rectifiée à hauteur de Bierset. Voroux, 20 juillet 1999 Photo : Baudouin DIEU.

A l'entrée des Guillemins, les travaux se poursuivent inlassablement pour le passage de la ligne 34 sous les voies de la ligne 36.

Base de Voroux

Le plan des voies des futurs faisceaux "formation" et "entreprises" se dessine. Toutes les voies sont raccordées côté Ans. Au niveau du dépôt, la fosse de visite et le stand à gasoil sont en construction. Les bâtiments administratifs sont en place, récupérés de St-Druon.

Liège - frontière allemande

La voie B (vers Bruxelles) est en service entre Aachen-Züd Grenz et Welkenraedt. Elle a été rectifiée entre la frontière et Hergenrath, pour permettre un passage aisé sur le nouveau viaduc de Hammerbrücke. Actuellement, les travaux concernent la voie A, dont la plateforme est assainie, et l'aménagement des abords. Plusieurs passages à niveau ont été supprimés et remplacés par des passages inférieurs, comme à l'ancienne gare de Hergenrath par exemple. Ces travaux doivent permettre un relèvement de vitesse à 160 km/h.

L3 - Bruxelles - frontière hollandaise

Les travaux menés entre Berchem et Antwerpen-Centraal se poursuivent à leur rythme. Sous la verrière de la gare anversoise, les sous-sols ont été mis à nu pour permettre le creusement des tunnels et la construction de la gare souterraine.

PHOTO 39-74 → Passage à hauteur de l'ancienne gare de Hergenrath du train IC E419 pour Köln. La courbe est rectifiée pour permettre une vitesse future de 160 km/h. Hergenrath, 20 juillet 1999. Photo : Baudouin DIEU.



PHOTO 39-73 La 2250 récemment affectée au service d'allège sur les plans inclinés entre en gare d'Ans. On distingue à droite l'amorce des deux voies principales TGV qui occuperont l'emplacement des voies 1 et 2. Ans, 20 juillet 1999. Photo : Baudouin DIEU.

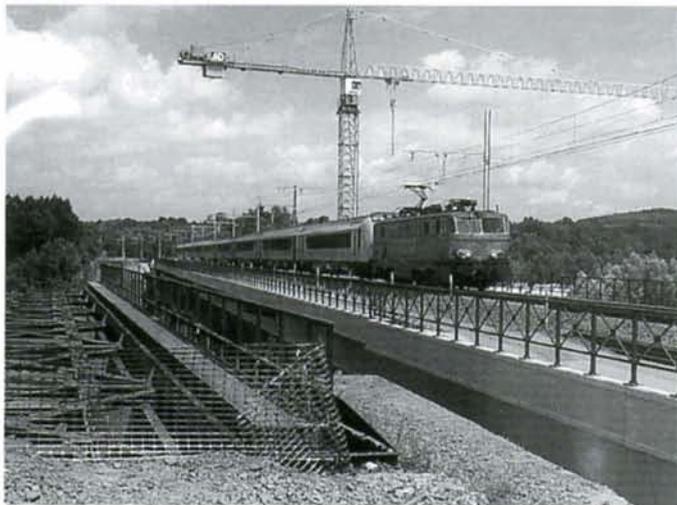


PHOTO 39-75 Le nouveau viaduc de Hammerbrücke sur lequel passe le train IC 420 emmené par la 1602. A gauche, le dernier morceau non démonté de l'ancien viaduc. Hergenrath, 20 juillet 1999. Photo : B. DIEU.



PHOTO 39-76 L'intérieur de la gare d'Antwerpen-Centraal. Le creusement de la gare souterraine est bien entamé. Antwerpen, 20 juin 1999. Photo : Kristof AVONDS.

Le grand voyage PFT au Danemark

Tout amateur ferroviaire qui se respecte a déjà au moins une fois entendu parler des locomotives "gros nez", à savoir des machines Diesel d'origine américaine qui ont essaimé en Europe dès la moitié des années 50. Les électrifications de lignes, l'effet de l'âge, ... sonnent malheureusement le glas de ces engins typiques.

Afin d'observer une dernière fois ces machines, quelques mordus du PFT ont eu l'idée d'organiser un rassemblement des "gros nez" ayant circulé en Europe et de les présenter dans leurs différents livrés. S'est bien vite posée la question du lieu d'organisation d'une telle manifestation. Directement, un pays s'est imposé : le Danemark. Tout d'abord, les Chemins de fer de l'Etat danois (DSB) ont possédé une flotte importante de ces engins. Ensuite, de nombreux réseaux privés y fonctionnent, la plupart utilisant "en seconde main" les locomotives mises hors service par les DSB. Enfin, le Danemark n'est "guère" éloigné de la Norvège, de la Belgique et du Grand-Duché de Luxembourg, réseaux sur lesquels ont également circulé ces machines.

Après moult tractations et rencontres officielles, c'est le mois de mai 1999 qui a été choisi, les DSB organisant à ce moment un festival ferroviaire à Randers. Le PFT n'étant jamais à court d'idées, et fort d'une

expérience de voyages à l'étranger (deux fois en Pologne, une fois en Hongrie), il décide d'organiser un périple au Danemark comportant l'originalité d'associer, d'une part, sa nouvelle acquisition, la 202.020 (ex-CFL 1602), et d'autre part, la CFL 1604 du Musée luxembourgeois du Fond de Gras.

Au travers de ce court article, enrichi néanmoins de nombreuses photos réalisées durant ces quatre jours, une synthèse de ce voyage exceptionnel sera proposée. Elle sera précédée d'un bref rappel lié à cette série d'engins caractéristiques, ainsi que d'une courte présentation du pays et du réseau ferroviaire visités.

1. Les locomotives "gros nez"

L'origine des "gros nez" européens est le modèle F7 de General Motors, adapté aux normes en vigueur sur le Vieux continent : équipées du moteur Diesel 567B développant 1288 kW, les F7 étaient affectées au trafic marchandises, bien que des versions "voyageurs" (type E) existaient. Au début des années 50, General Motors se lança à la conquête du vaste marché européen : pour ce faire, il organisa des tournées de démonstration avec les locomotives 7707 et 1818 (cette dernière étant directement dérivée de la série F7).

Le modèle américain fut adapté aux normes européennes par la firme suédoise Nydquist och Holm Aktiebolag (NoHAB). La particularité de la caisse résidait dans la forme arrondie des nez des cabines de conduite du plus pur style américain. Jusqu'en 1971, sous licence GM-EMD (General Motors-Electro Motive Division), NoHAB construisit un total de 159 machines réparties comme suit :

- 35 locomotives pour les Chemins de fer norvégiens (séries Di3a et Di3b);
- 104 locomotives pour les Chemins de fer danois (séries MV, MX et MY);
- 20 locomotives pour les Chemins de fer hongrois (série M61).

Par ailleurs, la société Anglo-Franco-Belge de La Croyère avait reçu, au milieu des années 50, une commande émanant de la SNCB et portant sur la fourniture de 44 locomotives (séries 202/204, 203), dont quatre ont été vendues aux Chemins de fer luxembourgeois. AFB décida de reprendre les plans de la caisse NoHAB, ce qui engendra la constitution d'une famille regroupant 203 locomotives semblables.

Le tableau ci-dessous donne une brève synthèse technique et comparative des caractéristiques de ces engins :

Série	Nbre	Année	Essieux	Moteur	Puissance
Di3a 602-633NSB	32	1954-69	Co-Co	GM 16-567C	1306 kW
Di3a 631-633 NSB		1969		GM 16-567E	
Di3b 641-643 NSB	3	1958-59	A1A-A1A	GM 16-567C	1306 kW
MX 1001-1020 DSB	45	1960-61	A1A-A1A	GM 12-567C	1049 kW
MX 1021-1045 DSB		1961-62		GM 12-567D1	1064 kW
MY 1101-1144, 1145-1159 DSB	59	1954-58 1964-65	A1A-A1A	GM 16-567C	1435 kW
M61.001-020 MAV	20	1963-64	Co-Co	GM 16-567D1	1435 kW
52-53-54 SNCB	40	1955-57	Co-Co	GM 16-567C	1435 kW
1601-1604 CFL	4	1955	Co-Co	GM 16-567C	1435 kW

PHOTO-THEME 31

L'acheminement des 202.020 et 1604 vers le Danemark mériterait à lui seul l'édition d'un ouvrage entier, tant ce voyage fut extraordinaire et insolite. Tout a commencé le 7 mai, avec le transfert des deux machines jusqu'à Aachen-West par la 6077, ici sur le viaduc de Fouron.

Photo : Philippe DE GIETER.



2. Le Danemark et ses réseaux de chemins de fer

Le Danemark, le plus petit des pays scandinaves, occupe la péninsule du Jutland, au nord de l'Allemagne. Il est constitué de plusieurs îles et possède un relief légèrement ondulé dont le point culminant se situe à 171 mètres. Le Danemark est une monarchie constitutionnelle avec une population de 5,180 millions d'habitants, dont le quart vit à Copenhague.

La première ligne de chemin de fer a été mise en service le 26 juin 1847 entre Copenhague et Roskilde. En 1885, sont créés les Chemins de fer de l'État danois (Danske Statsbaner, ou DSB) qui ont un statut d'entreprise publique, comprenant une direction générale, deux directions régionales (Copenhague et Arhus) et six directions techniques (installations fixes, matériel, approvisionnements, personnel et méthodes, service commercial et mouvement). Depuis le 1er janvier 1997, conformément aux directives européennes, les services d'entretien et d'exploitation sont devenus indépendants en vue de parfaire la libéralisation du rail au Danemark. Le réseau ferroviaire compte 2514 km de lignes, dont 499 appartiennent aux quatorze réseaux privés.

Dès 1934, les DSB ont électrifié la banlieue de Copenhague en courant continu 1500 V; le réseau express régional (S-Tog) compte actuellement 80 kilomètres de lignes. Pour les grandes lignes par contre, les DSB ont opté pour le courant alternatif, à la tension de 25 kV; la ligne Copenhague-Helsingør a été électrifiée en 1986, la ligne Copenhague-Roskilde, en 1989. Depuis lors, le programme d'électrifications s'est largement étendu - et s'étend toujours - à d'autres lignes. A ce titre, la liaison en site propre sur le Grand Belt a été un élément déterminant de cette progression.

Dans un tel contexte, la traction Diesel est bien représentée avec, outre les célèbres MX et MY (à raison d'environ une vingtaine d'exemplaires), la série ME (de fameuses locomotives Co-Co de 2450 kW construites par Henschel avec motorisation GM), la série MZ, et surtout les autorails triples "boudins" IC3 (dont sont issues nos automotrices 96). Au niveau électrique, on recense les locomotives EA (Bo-Bo, 4000 kW), bientôt rejointes par les EG (dérivées de l'Europrinter) et les automotrices "boudins" quadruples IR4.

Pour terminer ce très bref tour d'horizon, il convient de signaler que le Danemark compte 14 compagnies de chemins de fer privés, gérées et exploitées par les autorités locales desservies. Elles sont souvent implantées dans des régions à forte densité de population. Elles disposent d'autorails (les célèbres "Lynettes" construits entre 1968 et



PHOTO-THEME 31 L'acheminement des 202.020 et 1604 de Aachen-West à Padborg au Danemark, fut assuré par la locomotive historique 221.135-7, machine appartenant à Barbara PIRCH, amateur acharné de trains et conductrice à la DB! Parallèle entre les trois machines au dépôt de Krefeld, le 8 mai 1999. Photo : Yves STEENEBRUGGEN.



PHOTO-THEME 31 Autre rencontre insolite à Krefeld : la 120.286 ex. DR du Museum Eisenbahn Dieringhausen, qui est engagée en tête de trains commerciaux sur la DB AG.



PHOTO-THEME 31 La 1604 + 202.020 en gare de... Hamburg-Hbf! Pierre HERBIET.

1975, ainsi que des versions doubles des autorails IC3), et de locomotives "gros nez" achetées d'occasion aux DSB. Ces privatisations se sont faites sous la forme de

complémentarités entre sociétés ferroviaires, l'objectif étant de sauvegarder un grand nombre de petites lignes secondaires et d'y maintenir un service public minimum.



PHOTO-THEME 31 La 221.135-7, la 1604 et la 202.020, quittent la gare de Oberhausen, en route vers le Danemark. Le 10 mai 1999.



PHOTO-THEME 31 La 1604 et la 202.020 en gare de Fredericia. Ici, la 1604 se rendra par ses propres moyens à Copenhague, tandis que la 202.020 prendra le chemin de Arhus.



PHOTO-THEME 31 De Arhus à Randers, la 202.020 fut accompagnée par la MX 26 du Lemvigbanen, laquelle devait également participer à la rencontre historique, ici en passage à Langa, le 11 mai 1999. La MX 26 (ex. MX 1025 DSB - Nohab 2465/1961) est l'unique "gros nez" du VLTJ. Photos : Pierre HERBIET et Philippe DE GIETER.

3. Le voyage PFT: quelques éléments marquants

Résumer un voyage intense est particulièrement difficile. Les nombreuses photos prises rendront d'autant mieux l'ambiance sur place. C'est pourquoi, seul un bref compte-rendu sera ici proposé.

3.1 Mercredi 12 mai – jeudi 13 mai 1999

C'est le 12 mai 1999 que la soixantaine de membres du PFT a quitté la Belgique. Le parcours s'est effectué à bord d'un IC Oostende-Köln, puis de l'EuroNight 233 Köln-Copenhague. Les deux locomotives 202.020 et 1604 n'étaient pas intégrées à ces trains. Elles avaient été acheminées quelques jours auparavant depuis Aachen-West jusqu'à Padborg par la locomotive historique 221.135-7; elles s'étaient alors rendues de manière autonome jusqu'à Fredericia.

C'est sous la pluie que nous posons le pied sur le sol danois où le premier objectif du voyage est la visite du musée de Odense. Y est présentée une très vaste palette de la traction vapeur et Diesel danoise, le but étant de préserver les exemplaires les plus marquants de l'histoire des DSB. A mentionner tout particulièrement les luxueuses voitures royales, la cabine de conduite d'une MY (dans laquelle est projeté un vieux film réalisé lors d'un accompagnement sur cette série d'engins), etc. La qualité de restauration des différentes pièces présentées est elle aussi à mettre en évidence. Il faut ici signaler le dynamisme incroyable dont font preuves tant les associations d'amateurs que les Chemins de fer danois et privés pour sauvegarder leur patrimoine historique. Dans tous les dépôts, même les petites remises fermées depuis belle lurette et qui ont toutes été préservées de la démolition, vous trouverez du matériel historique en cours de restauration par des bénévoles. A titre d'exemple, lorsqu'une série est mise hors service, les DSB partagent une grande partie des engins entre les différentes associations, ceci pour le franc symbolique et avec tout le stock de pièces de rechanges existant! L'ancien et gigantesques atelier central de Copenhague des DSB a été reconverti en atelier de restauration du matériel, ouvert à toutes les associations. De plus, les trains touristiques d'associations circulant sur le réseau ne paient pratiquement rien aux DSB, et tout est fait pour faciliter leur mise en oeuvre. Difficile de faire mieux...

Après quelques heures de visite, il est temps d'embarquer dans le train IC 916 composé d'une automotrice "boudin" IR4. Un voyage d'une heure est alors réalisé vers Roskilde, le clou de ce trajet étant la traversée du Grand Belt.



PHOTO-THEME 32 La MX 101 du OHJ-HTJ (Odsherreds Jerbane - Hong Tollose Jerbane), devant la remise de Nykobing. A l'arrière, on distingue l'autorail double IC2 1122. Ce réseau possède quatre "gros nez" : les MX 101 à 104, ex. MX 1008, 1009, 1010 et 1029 des DSB). Photo : Yves STEENEBRUGGEN.



PHOTO 39-34 La locomotive n° 40 du OHJ, en tête d'un train historique mis en marche à l'occasion du 100ième anniversaire du réseau. Cette machine du type 1 Co 1 a été construite en 1936 par Frichs. Holbaek, 13 mai 1999. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO-THEME 31 Premier parallèle de "gros nez" du voyage : de gauche à droite, la MX 18 du HFHJ, la MX 42 du OSJS munie d'un éperon chasse-neige, et la 1604 CFL. Koge, 14 mai 1999. Le réseau du OSJS (Ostbanen) possède trois "gros nez" : les MX 41 à 43 (ex. MX 1023, 1005 et 1006 DSB). Photo : Garrit JOOS.

Pour rappel, cette liaison mise en service le 1er juin 1997 consiste, au départ de la rive ouest, en un premier pont de 6600 mètres qui relie Nyborg à l'île de Sprogø; la ligne circule ensuite 3 kilomètres sur la terre ferme de cette île avant de s'engager dans un tunnel qui s'enfonce sous le Grand Belt par une déclivité de 15 %, pour atteindre, à

son niveau le plus bas, une profondeur de 70 mètres sous le niveau de la mer.

A Roskilde, nous quittons ce train pour embarquer dans une rame réversible remorquée par une Diesel de la série ME, en direction de Holbaek. Cette localité est le point de départ du réseau privé OHJ

Légende des photos de la page de droite :

PHOTO-THEME 32 ↗

Sur le Skagenbanen, un réseau situé à l'extrême nord du Danemark, la MX 9 du SB dans sa splendide décoration blanche et bleue, en double avec la 202.020, approche de Skagen, une ville située à la même hauteur que Göteborg en Suède. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO-THEME 32 →

La 202.020 photographiée dans le champ d'éoliennes de Oddesund. Les DSB vont bientôt installer un gigantesque réseau d'éoliennes dans la mer, lequel devrait vers l'an 2005 fournir la totalité de l'énergie électrique nécessaire pour alimenter toutes les lignes électrifiées du réseau! Photo : Philippe DE GIETER.

PHOTO-THEME 32 ↘

La gare de Borris est la dernière gare du réseau danois à être toujours pourvue de signaux mécaniques. Pierre HERBIET.

(Odsherreds Jerbane) qui fête cette année ses 100 ans. Dans ce cadre, divers trains spéciaux sont mis en marche, ce qui donne l'occasion aux membres PFT d'observer, outre les quatre MX utilisées par ce réseau, une locomotive Diesel construite par Frichs (à Arhus) en 1936. Au terminus de la ligne (Nykobing Sj), l'ensemble du matériel de ce réseau est exposé : on peut y remarquer la capacité d'adaptation technique de ce réseau privé, le matériel ancien en parfait état côtoyant les autorails "boudins" doubles flambant neufs.

Le retour s'effectue par trains réguliers jusqu'à Copenhague où nous logeons à l'hôtel Cabinn, à quelques minutes à pied de la gare principale. L'arrivée tardive dans la capitale danoise ne nous permettra malheureusement pas de la visiter.

3.2 Vendredi 14 mai 1999

Le réveil très matinal est justifié par le programme chargé de la journée. Celle-ci débute en effet par la visite du dépôt de Copenhague rassemblant la quasi-totalité du matériel moteur des DSB. Un train spécial est alors mis en marche; il est composé de la CFL 1604 et de la MX16 du réseau privé HFHJ (Frederiksværkbanen) qui remorquent une rame historique de couleur bordeaux. Divers parallèles sont organisés au cours du voyage, entre autres avec la MX42 (équipée d'un chasse-neige) des Ostbanen. Par ailleurs, la plupart des lignes empruntées étant à voie unique, les nombreux croisements donnent aussi l'opportunité de photographier de nombreux trains réguliers dans leur environnement. A mi-parcours, à Naestved, la MX42 est dételée, la 1604 des CFL continuant seule, ce qui permet, malgré le temps maussade, de photographier la rame qui s'harmonise on ne peut mieux avec la livrée de la machine grand-ducale.





PHOTO-THEME 31 La MX 16 du HFHJ en double avec la 1604, photographiées en gare de Tureby. Le HFHJ possède quatre MX : les MX 16 à 19 (ex. MX 1045, 1017, 1018 et 1019 des DSB). Photo : Yves STEENEBRUGGEN.



PHOTO-THEME 31 En gare de Naestved, retrait de la MX 16 du HFHJ. J-L VDH.



PHOTO-THEME 31 A partir de Nykobing F., la M34 du Lollandsbane fut placée en tête de la 1604 pour poursuivre jusqu'à Gedser. Le LJ possède quatre "gros nez" : les M34 à M37 (ex. MX 1031, 1033, 1043 et 1004 DSB). Photo : Adrien RIGOT.

PHOTO 39-35 Arrivée de notre train spécial à Gedser, remarquable gare située à l'extrême sud-est du Danemark, de laquelle partent des ferries en direction de Rostock. J-L VANDERHAEGEN.



PHOTO-THEME 32 Toujours en gare de Gedser, la 1604 en tête de la M34, attend le départ pour le voyage du retour vers Copenhague. Photo : Pierre HERBIET.



En fin de journée, une troisième MX est ajoutée au train spécial en gare de Nykobing F. Elle provient du réseau privé Lollandsbanen (LJ). Ce couplage va nous emmener jusqu'au port de Gedser, duquel partent des ferrys vers Rostock en Allemagne. Le retour se fait vers Copenhague au crochet de la seule CFL 1604. Le temps de reprendre nos bagages et il est déjà temps d'embarquer dans une courte rame composée d'une locomotive électrique EA, de la 1604, de deux voitures-couchettes (non chauffées ...) et d'une voiture-bar.

3.3 Samedi 15 mai 1999

Après une nuit dans ce train spécial, nous arrivons à Frederikshavn. Entretemps, la CFL 1604 a été décrochée à Randers et a cédé sa place à la 202.020 du PFT (ex. 1602 CFL). Elle est rejointe par la MX9 (arborant une livrée blanche du plus bel effet) du réseau Skagensbanen, situé à l'extrême nord du Jutland. Le soleil étant réapparu, ce court aller-retour entre Frederikshavn et Skagen va nous donner l'opportunité de réaliser de superbes clichés dans une région sablonneuse (un peu semblable à la Campine).

Le train spécial continue ensuite vers Randers, remorqué par la machine du PFT: le contraste entre des matériels belge et danois est, il faut bien le reconnaître, assez étonnant et surprenant. Mais le clou de la journée est l'incroyable rassemblement de "gros nez" en gare de Randers. Sont ainsi présentes les MX 1001 (en livrée originelle bordeaux), MX10 (Skagensbanen), MX 26 (Lemvigbanen, en livrée orange), les MY1101 (en livrée originelle bordeaux elle aussi), 1105 (livrée blanche), 1126 (livrée "artistique") et 1150 (livrée rouge et noire), la Di3.616 norvégienne en livrée originelle brune, ainsi que la CFL 1604 et notre 202.020 (qui s'est taillé le rôle de vedette; il faut dire ici que sa livrée verte ne passait pas inaperçue vu que les couleurs des autres machines variaient toujours dans les mêmes teintes : rouge, brun, orange). Seules absentes : une M61 des Chemins de fer hongrois, dont le coût d'acheminement était difficile à supporter, et la 204.004 de la SNCB, qui avait refusé l'invitation des Danois. Dommage pour elle... Tour à tour, ces engins sont placés devant la rotonde du dépôt, où les photographes peuvent s'en donner à cœur joie. Par ailleurs, de vieux autorails ainsi que cinq locomotives à vapeur sous pression sont également présentées au public.

PHOTO 39-39 → *En gare de Frederikshavn, retrait de la M9 du Skagensbanen. La 202.020 continuera seule jusqu'à Randers. Photo : Alain DEFECHEREUX.*

3.4 Dimanche 16 mai – lundi 17 mai 1999

Toutes les bonnes choses ont une fin, et en ce dimanche 16 mai, il est déjà temps de prendre le chemin du retour. Le train spécial est composé de la 202.020 ainsi que des voitures-couchettes mentionnées supra. De nombreux arrêts-photos sont organisés, dont on retiendra plus particulièrement ceux de Borris (dernière gare DSB à être équipée de signaux mécaniques) et de Skaerbaek (cela ne s'invente pas...). La journée se termine à Tonder, où nous visitons un dernier réseau privé, le PBS (Privatbanen Sonderjylland), dont la situation financière n'est guère enviable. De Tonder, nous nous rendons vers Padborg où nous embarquons dans l'EuroNight 232 vers Köln. Nous regagnons la Belgique à bord de l'IC416 (remorqué par la 1602) duquel nous pouvons observer les impressionnants travaux de dédoublement des voies entre Cologne et Aix-la-Chapelle, ainsi que les travaux préparatoires à l'arrivée du TGV en gare de Liège-Guillemins et de Leuven.

4. Conclusion

Qu'il me soit permis, en guise de conclusion, de remercier les organisateurs du PFT, et en particulier P. Herbiet, Ph. Degieter et A. Defechereux, pour la réussite de ce voyage hors du commun qui restera, pour les amateurs de chemins de fer européens le must de l'année 1999.

Jean-François HUART.



PHOTO 39-36 La 202.020 à ... Skaerbaek! Mais où est donc passé l'atelier?



PHOTO 39-37 La MY 1124 du PBS, en gare de Tonder. Ce nouveau réseau, en difficulté, possède 6 "gros nez" : les MY 1110, 1120, 1122, 1124, 1132 et MX 1030. Photo : Adrien RIGOT.

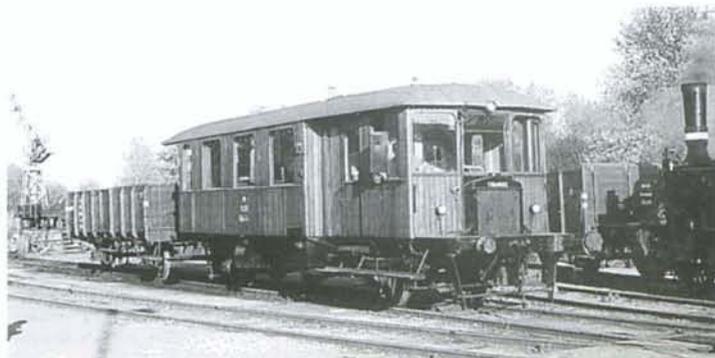


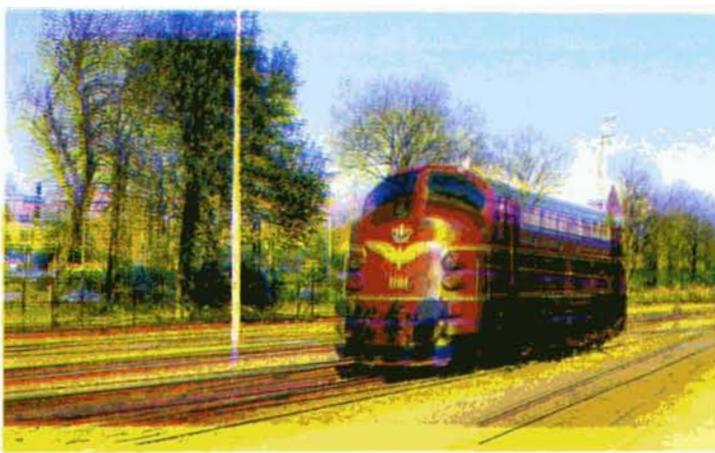
PHOTO 39-38 Parmi les autres engins historiques présents à Randers, on pouvait admirer ce remarquable autorail à essence à caisse en bois, construit vers 1927 par Triangel pour les DSB.



PHOTO-THEME 32 La 202.020 se positionne devant la rotonde de Randers. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO-THEME 32 La 202.020 menée par la MY 1101 des DSB, sur la ligne Randers - Viborg. Photo : Alain DEFECHEREUX.



↑ PHOTO 39-40 MY 1101 des DSB (Nohab 2242/1954)

↓ PHOTO 39-42 MX 26 du VLTJ (Lemvigbanen) - (ex. MX 1025 des DSB - Nohab 2465/1961)



↑ PHOTO 39-41 M10 du SB (Skagensbanen) - (ex. MX 1038 des DSB - Nohab 2478/1962)

↓ PHOTO-THEME 32 MY 1126 des DSB (Nohab 2367/1957) en livrée "pop" + MY 1105 des DSB (Nohab 2319/1955)



L'EUROPE DES "GROZ NEZ" - RANDERS 15 MAI 1999



↑ PHOTO-THEME 32 Di3-616 norvégienne (Nohab 2399/1958) et 1604 CFL (Anglo-Franco-Belge, La Croyère 158/1955)

↓ PHOTO 39-43 MY 1150 des DSB (Nohab 2601/1965)



↑ PHOTO-THEME 32 202.020 du PFT (ex. 1602 CFL - Anglo-Franco-Belge, La Croyère 156/1955)

↓ PHOTO 39-44 MX 1001 des DSB (Nohab 2441/1960)



L'encombrante colonne milliaire

Avec le réaménagement des abords de la gare de Mechelen, la célèbre colonne milliaire¹, a déménagé une fois de plus, pour trôner dorénavant au milieu de la place de la gare, posée sur un socle soutenu par des colonnes. L'occasion nous est ici donnée de relater l'histoire mouvementée de ce monument.

1835-1838

Lors de l'étude de nos premières lignes de chemins de fer, une loi fut votée stipulant "qu'il serait établi dans le Royaume un système de chemins de fer ayant pour point central Malines". A cette fin, lors de la construction de la toute première ligne entre Mechelen et Bruxelles (officiellement inaugurée le 5 mai 1835), une colonne fut plantée au centre de la gare afin de symboliser sur le terrain le point central du réseau à partir duquel il fallait compter les distances. Cette colonne de pierre de 7 mètres de hauteur était surmontée d'une pointe en cuivre.

1838-1878

En 1838, l'augmentation considérable du trafic engendré notamment par la mise en service des lignes vers Antwerpen, Dendermonde et Leuven, exigea rapidement des travaux d'agrandissement de la gare de Mechelen. C'est lors de ces aménagements que la colonne milliaire fut déplacée une première fois, d'une cinquantaine de mètres, et placée au milieu d'un parterre fleuri à côté d'un parc public.

1878-1892

Dans les années qui suivirent, la gare de Mechelen fut considérablement agrandie pour faire face au trafic croissant (mise en service de la ligne internationale Mechelen - Terneuzen, mise à double voie de la ligne Bruxelles - Antwerpen, construction d'un second pont tournant au-dessus du canal de Leuven). La démolition de la Porte de Bruxelles permit en outre de moderniser le quartier de la gare. En 1878, un terrain situé entre la gare et l'Arsenal de Mechelen (l'actuel Atelier Central) fut utilisé pour construire un dépôt de locomotives et une gare de triage. Comme la colonne milliaire était située dans cet espace, il fallut la déménager une seconde fois, en bordure du canal près du pont tournant et à proximité d'une nouvelle cabine Saxby en bois. Entre-temps, Bruxelles était devenu le point central du réseau, et les distances désormais comptabilisées à partir de la Capitale. En 1892, un incendie ravagea entièrement

1 : le mille était une mesure romaine qui valait mille pas. Milliaire était le terme utilisé pour désigner les bornes placées au bord des routes indiquant les milles.



Sur cette gravure représentant la gare de Mechelen vers 1840, on peut voir la colonne milliaire à l'extrême droite de la gare, sur son deuxième emplacement.

la cabine Saxby et endommagea même la colonne. Après réparation, elle fut déplacée un peu plus loin afin de permettre une nouvelle extension de la gare.

1893-1958

En 1893, lors de la reconstruction de la cabine de signalisation, la colonne fut relogée à proximité, et y restera jusqu'en 1957 sans plus déranger personne! Toutefois, en 1926, lors de la construction d'une nouvelle cabine de signalisation électrique, la colonne milliaire disparut de la vue, cachée par le bâtiment. Entre-temps, la gare de formation auprès de laquelle la colonne fut érigée en 1878, et le dépôt de locomotives, furent supprimés consécutivement à la mise en service en 1908 à Muizen d'un nouveau triage et d'un nouvel atelier en 1913.

En 1951, à l'occasion du 25^{ème} anniversaire de la SNCB, un socle fut placé au pied de la colonne, sur lequel on pouvait lire :

Gedenksteen opgericht op de plaats waar op 5 mei 1835 de eerste belgische trein uit Brussel aankwam.

"Monument érigé en souvenir du lieu où, le 5 mai 1835, arriva le premier train belge en provenance de Bruxelles". Les auteurs de ce texte se méprenaient complètement quant à la fonction originelle de la colonne!

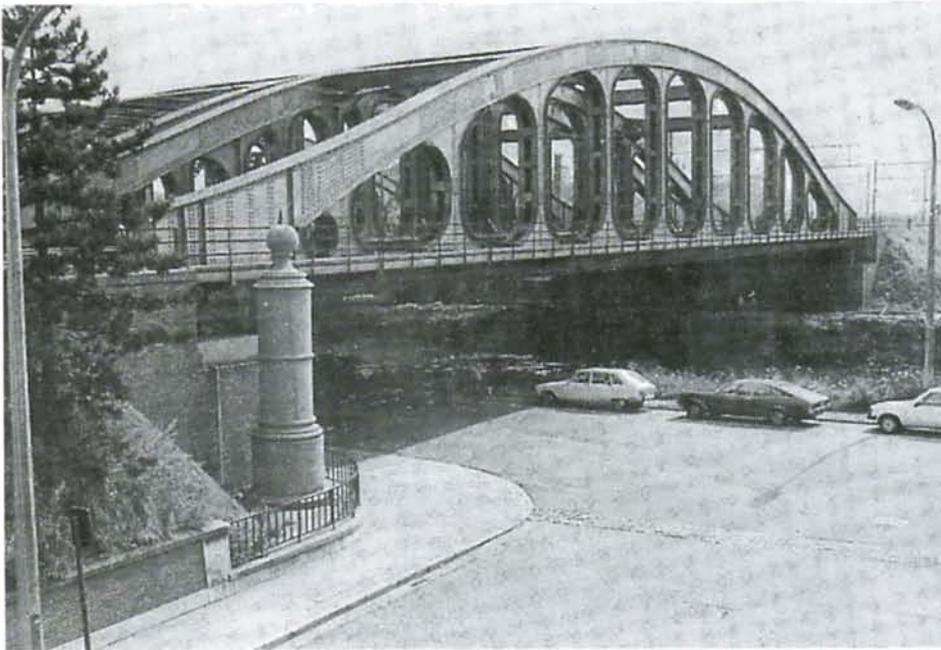
1959-1985

Un an plus tard, en 1952, débutèrent les grands travaux de reconstruction de la gare de Mechelen.



La colonne milliaire perdue derrière le block 10 A de Mechelen, lequel fut construit en 1926 en remplacement de l'ancienne cabine Saxby, et démoli en 1959.

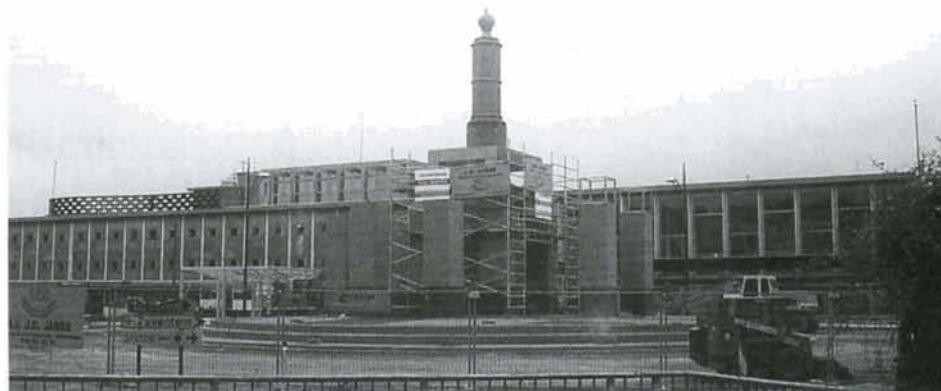
Photo : SNCB; collection : Paul JACOBS.



De 1959 à 1985, la colonne était dressée à côté du pont Vierendeel à la sortie sud de Mechelen. Collection : R. BODDEWIJN.



A l'occasion du 150ème anniversaire des Chemins de fer en Belgique, la colonne milliaire fut remise à l'honneur, au milieu d'un parterre de fleur devant la gare de Mechelen. A gauche, on voit la maquette de "l'Eléphant". Ph. : P. JACOPS, mai 1985.



Avec le réaménagement de la place de la gare on peut dorénavant admirer la colonne milliaire au dessus d'un monumental piédestal sous lequel on prévoit d'aménager un petit musée. Photo : Roger CRIKELAIRE, 22 mars 1998.

Ces travaux furent effectués conjointement avec le surhaussement des voies et le remplacement des anciens ponts-mobiles par les ponts Vierendeel. Comme on s'en doute, la colonne milliaire fut à nouveau démontée et abritée dans un coin perdu de l'Arsenal. On aurait pu profiter de cette occasion pour la replacer sur son emplacement d'origine mais, lorsque l'on repensa à elle, il était trop tard, les travaux de la nouvelle gare touchant à leur fin. En définitive, elle fut replacée en 1959 au pied de la culée du nouveau pont Vierendeel commun aux lignes 27 et 53, situé à la sortie de la gare côté Bruxelles.

1985-1998

La colonne fut ainsi «oubliée» jusqu'en 1985, année du 150ème anniversaire des Chemins de fer en Belgique. Sous l'initiative de l'association «De Mijlpaal» (la colonne milliaire), regroupant notamment des anciens cheminots retraités de l'Atelier Central, tout fut mis en oeuvre pour remettre la colonne à l'honneur à l'occasion de cet anniversaire. Comme il n'était pas possible de la remettre sur son emplacement d'origine, celui-ci se trouvant d'après les plans d'époque dans le bâtiment de la gare à l'emplacement des aubettes des poinçonneurs, elle fut érigée sur la place de la gare au milieu d'un petit parterre de fleurs. Lors des cérémonies d'ouverture des festivités du 150ème anniversaire qui se déroulèrent le 6 mai, Sa Majesté le Roi Baudouin inaugura la colonne milliaire sur son nouveau piédestal, tandis qu'à son emplacement original, un repère en granit fut scellé dans le sol et une plaque commémorative maçonnée dans un mur à proximité.

1985-1998

Tout le monde pensait ici que la colonne avait enfin trouvé son socle définitif. Eh bien non! Lorsqu'il fut décidé de réaménager complètement la place de la gare, il fallut la démonter une fois encore et la mettre à l'abri dans l'Atelier Central. Le 20 mars 1998, elle réapparut cette fois au milieu de la place, posée sur des colonnes de pierre.

La colonne domine dorénavant la place et ne peut passer inaperçue du regard des automobilistes qui entrent dans Mechelen. Cet emplacement, ainsi que le réaménagement de la gare sont toutefois fortement critiqués, certains disant même que c'est un raté total. Il est vrai que le socle sur lequel elle est placée n'est pas très esthétique, d'autant plus qu'elle a perdu le contact avec le sol.

Qui osera jurer que ce septième emplacement marquera la fin des migrations de cette colonne décidément très encombrante?

Paul JACOPS.

PFT BOUTIQUE

Les commandes sont reçues uniquement par virement sur le compte 001-1201789-35 du PFT Bruxelles. Pour les lecteurs résidant à l'étranger : voir les modalités de paiement à la page 2. N'oubliez pas de mentionner les ouvrages ou articles désirés. La plupart des articles sont également disponibles lors des voyages ou activités diverses. Le paiement peut s'effectuer en Euro : diviser les francs belges par 40,3399.

LIVRES

	PRIX (BEF)	POIDS
abo - non abo		
<input type="checkbox"/> Réédition de l'Indicateur SNCB de 1935 (PFT-Edition)	795 895	615g
<input type="checkbox"/> Promenade ferroviaire au pays d'Ath (PFT-Edition)	750 850	860g
<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 ligne de chemin de fer 128 Ciney-Yvoir	295 295	255g
<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 gare de Namur de 1843 à 1935	320 350	390g
<input type="checkbox"/> La ligne 126 Statte - Ciney	395 395	550g
<input type="checkbox"/> Les tramways vicinaux de Charleroi et du Centre (PFT-Edition)	950 1150	950g
<input type="checkbox"/> La signalisation ferroviaire luxembourgeoise (CFFL-Edition)	295 295	150g
<input type="checkbox"/> Histoire de la signalisation ferroviaire en Belgique (PFT-Edition)	990 1190	950g
<input type="checkbox"/> Les locomotives polycourant de l'artère Paris-Bruxelles (Les Editions du Cabri) volume 1	1480 1480	400g
volume 2	1480 1480	400g
<input type="checkbox"/> La ligne 37 (Liège - Verviers) par monts et par vaux (G. HENRARD)	840 840	810g
<input type="checkbox"/> Tramways Bruxelles et Anvers (cartes postales anciennes)(Ed. Retro)	1095 1095	600g
<input type="checkbox"/> De Knokke à La Panne (Ed. Retro)	1095 1095	600g
<input type="checkbox"/> Ancien numéro de LA VIE DU RAIL (liste sur demande)	40 40	170g

Le chemin de fer en Hesbaye liégeoise (PFT-Edition) 950... 1150. 750g

FICHES D'IDENTITE (toutes avec une photo couleurs 9 x 13) en voie d'épuisement

<input type="checkbox"/> séparées (chaque fiche accompagnées d'une pochette plastifiée) - 6001-91, 6101-15, 6401-06, 6501-06, 6601-03 par fiche :	35	45	20g
<input type="checkbox"/> brochure 6001-6015	400	450	165g
<input type="checkbox"/> brochure 6016-6030	400	450	165g
<input type="checkbox"/> brochure 6031-6045	400	450	165g
<input type="checkbox"/> brochure 6046-6060	400	450	165g
<input type="checkbox"/> brochure 6061-6075	400	450	165g
<input type="checkbox"/> brochure 6076-6091	400	450	165g
<input type="checkbox"/> brochure 6101-6115	400	450	165g
<input type="checkbox"/> brochure 6401-6406 + 6501-6506 + 6601-6603	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 19 et 20	le numéro	160	160	210g
<input type="checkbox"/> numéro 24 (n° 21, 22, 23 et 25 épuisés)	le numéro	180	180	210g
<input type="checkbox"/> numéros 26 à 31	le numéro	220	220	210g
<input type="checkbox"/> numéro 34	le numéro	240	240	210g
<input type="checkbox"/> numéro 35 (10 ans du PFT)	le numéro	295	295	255g
<input type="checkbox"/> numéro 36 à 38	le numéro	240	240	210g

RELIURE POUR " EN LIGNES "

<input type="checkbox"/>	450	450	550g
--------------------------	-----	-----	------

EN LIGNES HORS SERIE

<input type="checkbox"/> N°1 : Les locomotives Diesel série 83	395	450	255g
<input type="checkbox"/> N°2 : Les locomotives série 1600 CFL	595	650	255g
<input type="checkbox"/> N°3 : Les locomotives Diesel type 230-231	495	550	210g
<input type="checkbox"/> N°4 : Les locomotives Diesel série 92	595	650	255g

CALENDRIERS

<input type="checkbox"/> 1979, 1980, 1982 à 1989, 1991, à 1993, 1995, 1997, 1998 par année	200	300	480g
--	-----	-----	------

PIN'S (PFT-Edition)

<input type="checkbox"/> locomotive Diesel série 201	150	150	15g
<input type="checkbox"/> locomotive Diesel série 60 verte ou jaune (à spécifier)	150	150	15g
<input type="checkbox"/> autorail 4333 + remorque 732.10	150	150	14g
<input type="checkbox"/> locomotive électrique 101.012 bicolor + moustaches jaunes	150	150	16g
<input type="checkbox"/> locomotive électrique 101.012 vert foncé + moustaches jaunes	150	150	16g
<input type="checkbox"/> locomotive à vapeur type 81	150	150	16g

PHOTOS THEME (PFT-Edition)

pochettes de 10 photos couleurs format 10x15

<input type="checkbox"/> thème 3 : locomotive 6036	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème 4 : locomotive 6215	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème 6 : automotrices ex-SNCB en Italie	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème 5 : autorails étrangers en Belgique	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème 7 : voyage 6005 + 6215	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème 9 : automotrices ex-SNCB sur le SATTI en Italie	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème 11 : ligne 123 Enghien - Braine-le-Comte	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème 13 : la passerelle de Sourbrodt	400	450	75g

<input type="checkbox"/> thème 14 : la ligne 89, section Zottegem-Oudenaarde	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème 16 : locomotives Diesel prototypes de la série 60	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème 17 : la locomotive 212.144	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème 20 : les signaux mécaniques de la gare de Frasnes-lez-Anvaing	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème 21 : les autorails série 40	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème 22 : la gare de Vonêche	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème 23 : les voitures M3 en Italie (FNM)	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème 24 : HLE 15 sur les lignes 125-130	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème 25 : les 9 locos série 25 en jaune	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème 27 : les autorails séries 45 et 46	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème 28 : les autorails série 43 entre Gouvy et Bastogne	403	444	75g
<input type="checkbox"/> thème 29 : les 6700 ACTS, ex. 63 SNCB	403	444	75g
<input type="checkbox"/> thème 30 BD : un samedi midi à Lot (voir EL 38 p. 2 et 12 à 16)	1210	1372	125g

thème 31 : voyage PFT au Danemark 605... 726 105g

thème 32 : voyage PFT au Danemark 605... 726 105g

CARTES POSTALES (Editions PFT-Ediblanchart)

<input type="checkbox"/> séries 1 à 6 (12 vues SNCB et CFL par série) par série	150	150	105g
---	-----	-----	------

série 7 : 12 vues SNCB (voir EL 38 page 3) 202.. 202.. 120g

CASSETTES VIDEOS (PFT-vidéo)

<input type="checkbox"/> La 26.101 du PFT (64 minutes)	495	495	500g
--	-----	-----	------

PHOTOS BD (Bruno DEDONCKER)

Les photos de Bruno DEDONCKER publiées dans EN LIGNES, et portant la mention PHOTO BD-xxx, peuvent être obtenues au format 13x18 cm sur papier noir-blanc brillant. Numéro(s) à préciser sur carte postale, lettre ou fax.

<input type="checkbox"/> Prix par photo	150	170	7g
---	-----	-----	----

PHOTOS EN LIGNES

Les photos publiées portant un numéro (par exemple PHOTO 39-24), peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB qui sont des photos noir et blanc. **ATTENTION: numéro(s) à préciser à la commande sur carte postale, lettre ou fax. Date limite de commande : le 10/10/1999; date de livraison: +/- 20/11/1999.** Les photos des EN LIGNES précédents ne sont plus disponibles ! Renseignements et commande : ☎ 065/72.80.72 Fax : 065/66.45.41

<input type="checkbox"/> 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	
	BELGIQUE	ETRANGER
jusque 100g	40F	45F
jusque 250g	55F	80F
jusque 350g	65F	130F
jusque 500g	90F	130F
jusque 1000g	120F	220F
jusque 2000g	140F	295F
jusque 3000g	225F	390F
jusque 4000g	260F	520F
jusque 5000g	290F	630F

NOUVEAUTES PHOTO-THEMES N°31 et 32 VOYAGE PFT AU DANEMARK

VOIR DESCRIPTION PAGE 2

CARTES-POSTALES SERIE 7

