

EN LIGNES

REVUE TRIMESTRIELLE DE L'ASBL PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE



N° 48 - DECEMBRE 2001

PRIX : 303 BEF - 7,5 €



LOCO 2002

Comme tous les ans, le calendrier LOCO, édité conjointement avec Ediblanchart, est disponible dès maintenant. Il reprend 6 photos en couleurs et 6 en noir et blanc de matériel belge et luxembourgeois (une photo par mois); il est présenté au format A3 sur papier brillant, avec reliure en spirale.



Commandé avant le 31 décembre, il sera vendu au prix de 9 € (363 BEF); passé cette date, son prix de vente sera de 10 € (403 BEF). Frais d'envoi en sus (550 grammes - voir pages 3 et 67).
Communication : LOCO 2002.
Il sera disponible le 15 décembre lors de l'ouverture du shop à Saint-Ghislain.

Petites annonces

Annnonce privée : gratuite pour les abonnés. Pour les non abonnés : 3 € (121 BEF) pour 5 lignes (chaque ligne est composée de 40 caractères, espaces ou signes). Par ligne supplémentaire : 1 € (40 BEF)

Annnonce commerciale : 25 € (1008 BEF) par surface de 6 x 9 cm. Photos et dessins 25 €/pièce. A envoyer par courrier, FAX ou E-mail.

CHERCHE : - indicateurs SNCB d'avant 1930; - toutes informations concernant la ligne 24 entre Tongeren et Aachen. Yves HAEPERS, Nieuweweg 49, 3770 Riemst.

A VENDRE : rame Memling comprenant : locomotive Marklin 1602 HAMO (Réf 33631), 2 voitures I6 1ère classe ROCO (Réf 44350), 2 voitures I6 2ème classe ROCO (Réf 44351), set LMS composé de 2 voitures I10 2ème classe et de la voiture Bistro Memling (Réf 12002). Etat neuf. Renseignements : BAUWIN Alain, ☎ 081/87.85.00 après 19h.

ECHANGE / CHERCHE : échange anciens indicateurs SNCV contre indicateurs SNCB. Recherche des anciens PSS de lignes SNCB. Bernard DIEUDONNE.

☎ : 083/65.58.81 (après 18.00),
E-mail : bernard.dieudonné@12move.be

CHERCHE : conducteurs agréés à rouler sur le réseau SNCB pour les régions de Leuven, Schaerbeek, Antwerpen-Noord et Soumagne, maîtrisant la langue de la région. Conducteurs retraités ou pré-retraités.
Monique VAN EECKE ☎ 0479/40.57.66.

CHERCHE : +/- 180 renseignements à trouver dans les indicateurs SNCB de 1989/1990, 1990/1991, 1991/1992. Qui possède un ou plusieurs de ces indicateurs et qui veut m'aider ? Ton Jonker, Elzenlaan 7, NL-9521 HB Nieuw Buinen, Nederland.

A VENDRE : un moteur Diesel SAURER pour autorail de 150 ch type BXDS 6 cylindres en ligne en l'état, plus une boîte de vitesse également pour autorail de 150 ch, révisée. Le tout pour 15.000 francs français.

gentiane.express@wanadoo.fr

PFT-agenda

Samedi 15 décembre : portes ouvertes à Saint-Ghislain, de 10 à 16 heures; présentation et prévente du livre "SNCB - 75 ans"; exposition des dernières acquisitions.

Du 12 au 20 octobre 2002 : 2ème grand voyage PFT au royaume du Maroc.

Mai 2003 : grand voyage PFT en Ukraine.

PHOTO-THEME 41

Série indissociable de 10 photos couleurs au format 10x15, ayant pour thème les locomotives de la série 51 en décoration vert "1970".

Prix : 10 € (403 BEF) + frais de port (voir page 67 - poids : 75 g).

Communication : PHOTO-THEME 41.

- 41-01 : 5128 + 5111 + 5145 vertes à Roborst
- 41-02 : 5114 à Bovigny (voir page 10)
- 41-03 : 5190 à Forest-Midi (voir page 12)
- 41-04 : 5166 à Anderlecht (voir page 17)
- 41-05 : 5161 à As (voir page 17)
- 41-06 : 5134 à Bruxelles-Midi
- 41-07 : 5103 à Tergnée
- 41-08 : 5145 à Itterbeek
- 41-09 : 5151 à Oudenaarde
- 41-10 : 5185 à Ekeren



APPEL A DES COLLABORATEURS. Afin d'encore améliorer le contenu des revues EN LIGNES et OP DE BAAN, le PFT recherche des collaborateurs réguliers ou occasionnels susceptibles de couvrir l'actualité ferroviaire de leur région. Cette prestation est demandée à titre gratuit, dans le cadre du bénévolat assuré tant par les animateurs que par les collaborateurs. Pour rappel, le but du PFT est de contribuer à la sauvegarde et la mise en valeur de matériel ferroviaire belge, et la distribution des deux périodiques est un moyen financier de parvenir à ces objectifs. Les documents, photos (sur papier brillant si possible), textes (en format Word si possible également), diapos, etc. peuvent être envoyés à notre adresse courrier : BP 5, B-1140 BRUXELLES (Belgique). Attention, sauf demande contraire, les documents ne sont pas restitués mais versés dans la photothèque du PFT. Merci d'avance.

EN LIGNES

Revue trimestrielle éditée par l'ASBL

PFT

PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE



Rédacteur en chef : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Comité de rédaction

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Baudouin DIEU, Philippe DIEU, Philippe DE GIETER, Hubert DESCHEPPER, Christian DOSOGNE, Pierre HERBIET, Garrit JOOS, Kristof AVONDS, Alain DEFECHEREUX, Eric VAN HOECK, Serge MARTIN.

Remerciements (par ordre alphabétique)

Felipe ARANDA, Armand BEERLANDT, Robert BODDEWIJN, Theo BROUEZ, Roger CRIKELAIRE, Bernard DIEUDONNE, Alain ELOOT, Laurent GARY, Stefan GELAUE, Jean-Claude GIRARD, Marc GRIETEN, Dave HABRAKEN, Joseph HEROUFOSSE, Michel HANSSENS, Tomas MEYER-EPPLER, Daniel MOENS, Marc NISET, Eric PAULUS, Willy PEYSKENS, Walter PINET, Geoffroy QUINET, Philippe SCHOLL, la SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Philippe STERCKX, Philippe VERLST, Peter VAN GESTEL, Christian VANHECK, Quintus VOSMAN.

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.

Adresse

PFT-asbl - Boîte Postale 5
B-1140 Bruxelles 14
☎ GSM : +32.475.71.20.28
FAX : +32.65.66.45.41
✉ pfttsp@hotmail.com
Internet : www.pfttsp.be

Numéro 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 26 € (1049 FEB) (étranger : 31 € ou 1251 BEF) 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.

Modalités de paiement (tous articles)

- 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 (sauf la France) :
 - et possédez un compte courant postal, vous virez la somme, libellée en francs belges ou en Euros, 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 les 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 Euros.
 - si vous habitez la France, vous pouvez virer la somme requise sur le compte repris dans l'encart séparé.

Changement d'adresse

Il suffit de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

Courrier

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

Restauration du matériel

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

Schaerbeek : Pierre Herbiet : ☎ +32.475.71.20.28
St-Ghislain : Philippe Scholl : ☎ +32.477.26.99.79

Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

Dépôt légal à la parution

EN LIGNES N°48 - décembre 2001

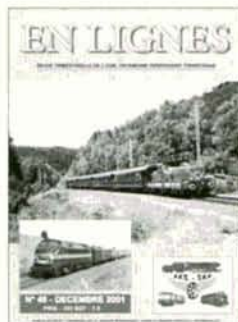


PHOTO 47-01 La 3617 des CFL en tête du train spécial PFT Bruxelles-Ettelbrück. Maulusmühle, 11 août 2001.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 47-02 Le PFT a récemment acquis la 5128. On la voit ici à Anderlecht, en tête d'un semi-direct pour Poperinge, le 9 septembre 1981.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 47-03 En octobre et novembre, la rame ICE3 M 406.008 a effectué une campagne d'essais en Belgique. Elle est vue ici à Tournai, le 22 octobre.

Pierre HERBIET.

PHOTO 47-04 La 1602 a perdu sa décoration "Memling". Le 12 mai 1999, elle attendait le départ à Köln-Hbf, encadrée par deux 103 de la DB.

J-L VDH.

S O M M A I R E

PFT-Service 2

Editorial 4

Nouvelles du PFT 5

Histoire : la livrée verte "1970" 10

Hier - Aujourd'hui 18

Actualité étrangère 20

Les chemins de fer grecs 22

Actualité belge 27

Statistiques	27
Locomotives électriques	27
Locomotives Diesel	38
Automotrices-autorails	42
Voitures-Wagons	43
Infrastructure	45
Actualité diverse	46
Essai d'un ICE3 en Belgique	49
Réseaux industriels	52
Réseaux touristiques	53
75 ans de la SNCB	56
Radiations	58

Les travaux TGV 62

Bientôt une P8 au PFT ? 66

PFT-Boutique 67

Editorial

Voilà déjà le terme de l'année 2001 qui s'annonce, avec un bilan que l'on peut qualifier une fois encore d'exceptionnel. Mais quelle année ne l'est pas ?

Le PFT est une association qui regroupe en son sein des amateurs de la chose ferroviaire, qu'ils pratiquent leur passion en vraie grandeur, en miniature, activement ou tout simplement en lisant cette revue. Vous avez été cette année un millier de lecteurs supplémentaires à vous demander le pourquoi de l'association.

Grâce à votre soutien, le PFT, dont les animateurs sont tous bénévoles, s'enorgueillit de rassembler en un lieu - Saint-Ghislain - une collection représentative du matériel ferroviaire belge; le PFT comble ainsi une immense lacune : l'absence de musée ferroviaire en Belgique. Chacun d'entre vous, qui soutient l'association par le biais de la revue, collabore ainsi à la préservation de ce patrimoine.

Comment le PFT "tourne"-t-il ? Sans subventions d'abord. Les recettes proviennent de la vente d'articles qu'il produit (livres, photos, cette revue) et de la location de son matériel à des tiers. Parce que quelques engins ont reçus l'agrément de circuler sur le réseau belge. Que dépense le PFT ? La location de l'abri de St-Ghislain, les acquisitions de matériel et leur restauration, les circulations sur le réseau (dans ce cas, nous sommes clients de la SNCB).

La notoriété et le sérieux de l'association sont maintenant reconnus. Il suffit de remarquer la présence du PFT dans les festivités de cette année... Alors, que pouvons-nous vous demander de plus si ce n'est de témoigner votre confiance en renouvelant ou en prenant un abonnement ?

C'est là notre plus cher désir pour l'année à venir, que toute l'équipe vous souhaite, ainsi qu'à vos proches, amis et collaborateurs, bonne et heureuse. Bonne lecture.

VOTRE ABONNEMENT

Avec la fin de l'année arrive l'échéance de votre abonnement annuel. Pensez déjà à renouveler votre confiance en la revue.

2002

Vous avez été extrêmement nombreux à nous soutenir en 2001. L'édition des revues EN LIGNES et OP DE BAAN est, pour l'association, un travail considérable dont les bénéfiques sont consacrés entièrement à la préservation et à la restauration de matériel ferroviaire belge, présenté maintenant à Saint-Ghislain. L'oeuvre entreprise par le PFT est exclusivement celle de bénévoles, et la vôtre matérialisée par votre soutien littéraire.

L'abonnement reste modique : 26 ou 31 €, suivant que vous résidez en Belgique ou à l'étranger. La différence s'explique uniquement par les frais postaux. Est-il nécessaire de vous rappeler que l'abonnement vous procure des avantages, comme des réductions sur les articles du Shop, l'information des activités et voyages, de la documentation supplémentaire sur feuilles photocopiées, le tout envoyé souvent séparément par le biais de EN LIGNES spéciaux ?

Pour s'abonner, rien de plus simple : il suffit de suivre les modalités reprises en page 3, en indiquant en communication de votre virement : abonnement 2002.

Merci encore de la confiance que vous nous témoignez.

L'équipe du PFT.

NOUVEAU !

LA SNCB : 75 ANNEES EN PHOTOS

Nous ne pouvons commémorer cet anniversaire sans publier de recueil photographique, d'autant que le PFT a participé activement à toutes les journées de découverte que notre Société Nationale a organisées en cette année 2001.

L'ouvrage, présenté au format oblong 20 x 28, comprend 176 pages et une iconographie forte de 166 photos, dont 80 en couleurs. Les images ont été sélectionnées pour présenter un large éventail de l'évolution de la SNCB pendant ces 75 dernières années; les légendes sont bilingues français/néerlandais. L'accent est évidemment mis sur le matériel roulant, mais aussi sur l'électrification du réseau, la signalisation, l'ouverture et la fermeture de lignes, etc.

Le prix de vente est de 35 € (1412 BEF), frais d'envoi en sus (poids : 1650 gr). Toutefois, nous vous le proposons en promotion pour toute commande passée avant le 31 décembre 2001, au prix de 30 € (1210 BEF), non compris les frais d'envoi (voir page 67).

Modalité de paiement : voir page 3.
Communication : "75 ans SNCB".



Nouvelles du PFT

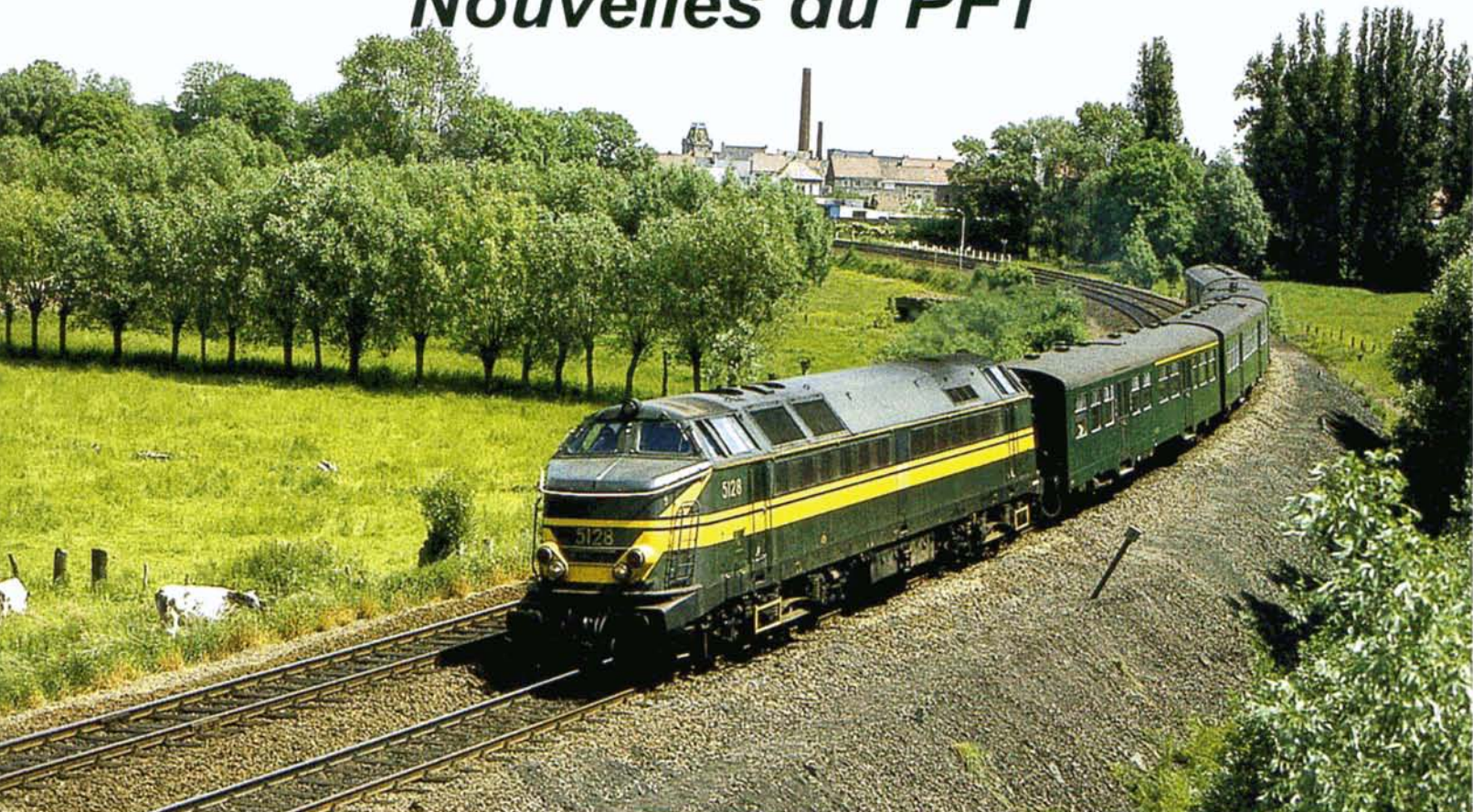


PHOTO 48-05 Réformée le 1er juillet 2001 à Merelbeke, la 5128 a été acquise moins d'un mois plus tard par le PFT. Notre document la montre à la sortie de la gare d'Oudenaarde, en tête d'un direct pour Kortrijk, le 9 juin 1983. Pierre HERBIET.

Comme mentionné très discrètement dans le tableau des statistiques publié dans notre précédent numéro, le PFT a acquis durant le mois d'août dernier les 5128 et 8428.

Plus récemment, au mois d'octobre, le PFT a encore racheté la 9209 à l'Atelier Central de Salzinnes.

Cela porte ainsi à cinq (!) le nombre d'engins sauvés par le PFT depuis le début de l'année, après la 1805 et la 7005. Et ce n'est pas terminé ...

Lors des Portes Ouvertes de notre abri-musée de Saint-Ghislain le 16 septembre 2001, les amateurs ont pu admirer non seulement les deux dernières acquisitions - la 5128 et la 8428 -, mais surtout la 1805 qui était présentée sous tension !

A cette occasion, plusieurs visiteurs se sont renseignés sur les moyens mis en oeuvre par le PFT pour parvenir à sauvegarder et mettre en valeur autant de matériel. En fait, la réponse est très simple : **une gestion rigoureuse par des équipes entièrement bénévoles**. Plusieurs centres d'activité permettent à tout un chacun de participer à ce qui l'intéresse personnellement : la restauration du matériel à Schaerbeek (Bruxelles), l'aménagement du musée de Saint-Ghislain (près de Mons) et la remise en état de la ligne 128 (entre Ciney et Yvoir).

Ces différentes activités se passent en général le week-end, bien que plusieurs chantiers, au gré des possibilités, peuvent avoir lieu en semaine également. Savez-vous que l'on a déjà compté, certains week-ends, cinquante bénévoles travaillant simultanément sur différents chantiers ?

La gestion, même si elle est rigoureuse, entraîne des dépenses importantes : la

location du site de Saint-Ghislain, les redevances de circulation sur la ligne 128, l'acquisition de matériel, les matières nécessaires à la restauration et l'entretien, etc. Des recettes évidemment permettent de faire face aux dépenses : les circulations de trains spéciaux, la location du matériel à des tiers, les publications comme cette revue, etc.



PHOTO 48-06 C'est le 11 septembre que le PFT prit possession de la 8428 à l'atelier d'Antwerpen-Dam. Elle fut remorquée vers Schaerbeek, puis vers Saint-Ghislain, par la 202.020. On voit ici les deux machines prêtes au départ à Antwerpen-Dam. P. HERBIET.



PHOTO 48-07 Lorsque la 202.020 est arrivée au dépôt d'Antwerpen-Dam pour aller chercher la 8428, elle rencontra la 204.004. Cette dernière avait été remise en état de marche par le personnel de l'atelier d'Antwerpen-Noord dans le cadre des festivités liées aux Portes Ouvertes qui y étaient organisées les 15 et 16 septembre. Pierre HERBIET.

L'oeuvre du PFT concerne essentiellement la sauvegarde d'engins, de matériel, de petits objets représentant l'histoire des chemins de fer belges. Sans le PFT, donc sans vous, aucun souvenir ne serait préservé, puisque la SNCB se montre de moins en moins désireuse de travailler dans cette direction. Qu'en serait-il advenu du souvenir des locomotives des séries 18, 60, 61, 202, 84, 92 sans le PFT ? Si vous pensez qu'il y a une place pour vous au sein des équipes d'animation, lancez-vous. Vous ne le regretterez pas... pour le plus grand profit de la sauvegarde du matériel ferroviaire belge !

5128

La 5128 a été retirée de l'exploitation le 1er juillet 2001 à Merelbeke, à la suite de l'arrivée à limite de révision de son moteur Diesel. Elle se trouve en état de marche et son état général est bon. Dans un premier temps, il n'est pas prévu d'entamer sa restauration. Tout au plus, le PFT pourrait entamer les démarches pour son homologation auprès de la SNCB, afin de s'en servir par exemple pour assurer les parcours d'approche de ses trains et de la 26.101, et des mouvements de service.



PHOTO 48-08 La dernière acquisition du PFT est la 9209, dernière de sa série utilisée jusqu'au mois de novembre par l'Atelier Central de Salzinnes. Pierre HERBIET, 07-1998.

8428

La 8428 a également été retirée de l'exploitation le 1er juillet 2001, mais cette fois par déstandardisation de la série. Tout comme pour la 5128, elle est en état de marche et son état général est excellent. Cette machine ne sera pas immatriculée pour circuler sur le réseau SNCB, mais restera exposée à Saint-Ghislain, où elle pourra de temps en temps effectuer des parcours de démonstration devant l'atelier. Sa restauration n'est pas programmée pour le futur proche.

9209

Pour rappel, la 9209 mise hors exploitation le 18 avril 1995, fut remise en activité trois ans plus tard, le 4 février 1998, mais en tant que "gros outillage" pour assurer les manoeuvres dans l'enceinte de l'Atelier Central de Salzinnes.

En juin dernier, il fut décidé de transférer vers l'Atelier Central de Salzinnes pour la fin de 2001, début de 2002, trois locomotives de la série 80 libérées de Schaerbeek, pour permettre de réformer les deux engins utilisés pour assurer les manoeuvres, à savoir les 9131 et 9209. Pour cette dernière, le manque de pièces de rechanges en cas d'avarie devenait problématique. De plus, il fut également décidé d'ériger la 9209 en monument sur un nouveau rond-point aménagé à Flawinne, sur la route nationale Namur - Charleroi. C'est ici qu'est intervenu le PFT pour sauvegarder la toute dernière 92 en état de marche, et de proposer de mettre en échange une locomotive de la série 70 en monument, en l'occurrence la 7001. Ce choix est justifié par le fait que la 9206 est déjà placée en monument à l'Atelier Central de Salzinnes, soit à moins de 3 kilomètres du rond-point de Flawinne, et que la série 70 symbolise la toute première série de locomotives Diesel commandée par la SNCB et mise originellement en service à l'atelier de Ronet, tout proche de Flawinne.

Tout comme pour la 8428, la 9209 ne sera pas immatriculée pour circuler sur le réseau SNCB; elle sera exposée en état de marche à Saint-Ghislain. Au moment de clôturer ce numéro, la 9209 se trouvait toujours en service à l'Atelier de Salzinnes, bien que propriété du PFT ! Le transfert devrait être effectué le 22 décembre.

Comme nous sommes en plein dans le chapitre concernant notre matériel roulant, restons-y, et faisons le point sur les travaux actuellement en cours et à venir à brève échéance.

7005

Le chantier de loin le plus important concerne la restauration de la 7005. Débuté le 16 juin dernier, c'est-à-dire le jour même de son arrivée à l'atelier de Schaerbeek, les travaux sont activement menés et pourraient se clôturer avant la fin de l'année.

5927

Dès la fin des travaux sur la 7005, c'est le chantier de restauration de la 5927 qui sera repris après plusieurs années de suspension par manque de pièces. La réforme des 5936 et 5939 permet en effet de disposer des éléments indispensables à la remise en ordre de la 5927, parmi lesquels les bogies et le groupe de refroidissement.

553.29 (4906)

Les travaux interrompus depuis plusieurs mois par manque de temps pourraient redémarrer après la terminaison de la 7005. Aucune date quant à sa sortie n'est avancée.

4605

La peinture de cet autorail qui a assuré la saison touristique sur la ligne 128, commence à se dégrader. Il est ainsi programmé de le repeindre entièrement durant l'hiver.

202.020 et 210.077 (6077)

Les essieux de ces deux locomotives sont arrivés à péremption, si bien qu'il sera nécessaire de les démonter pour leur faire subir les ultra-sons réglementaires.

A côté de ces chantiers, il faut ajouter les habituelles opérations d'entretien de tous nos engins et leur hivernage, en particulier de la 26.101.

Abri musée de St-Ghislain

Grâce à l'appui des modélistes, dont la section a vu le jour en juillet, la réhabilitation des locaux qui seront occupés par les réseaux de trains miniatures (à l'étage, les anciens vestiaires, douches et salles annexes), avance à grands pas. Ainsi, l'entièreté des plafonds en plaques d'Unalit a été déposée, et un nouvel ensemble constitué de lattes en PVC a été placé. Par la même occasion, la verrière centrale, qui était occultée, a été enlevée. Le local ainsi aménagé est prêt à recevoir les premiers modules.

Dans le grand hall, les éléments disgracieux (tuyauteries, fils électriques inutiles, etc.) continuent d'être enlevés. Les vitres cassées ou abîmées des châssis extérieurs sont systématiquement rem-



PHOTO 48-09 Depuis le mois de septembre, l'essentiel de nos efforts sont concentrés sur la restauration de la 7005. On la voit ici partiellement peinte en anti-rouille, dépourvue des portes du capot moteur. Dans quel version réapparaîtra t-elle ? Surprise ...
Alain DEFECHEREUX.

placées (environ 200 ont été traitées sur un total de 400...). Seule la toiture mérite un renouvellement complet de la couche protectrice. La SNCB pourrait prendre en charge cette partie importante de la restauration dès le moment où elle reçoit la certitude que le lieu sera occupé pendant une période suffisamment longue, ce que nous lui avons confirmé en demandant l'extension du bail de 9 à 27 ans.

Comme on le voit, le travail ne manque pas, même pour des mains inexpertes.

Si l'envie vous démange de nous aider, soit pour la restauration du matériel, soit pour l'aménagement de notre abri-musée de Saint-Ghislain, ou encore pour oeuvrer sur la ligne 128, n'hésitez pas à nous contacter :

- matériel :

Pierre HERBIET ☎ +32.475.71.20.28;

- Saint-Ghislain :

Philippe SCHOLL ☎ +32.477.26.99.79;

- ligne 128 :

A. DEFECHEREUX ☎ +32.477.98.91.23.



PHOTO 48-10 Un convoi vraiment exceptionnel ! Le 9 septembre, pendant que la 26.101 effectuait des navettes entre Burst et Aalst pour célébrer le 125e anniversaire de la ligne 82, la 202.020, qui avait remorqué le matin la rame vide et la 26.101 de Schaerbeek à Denderleeuw, a été utilisée pour aller chercher la 5128 à l'atelier de Merelbeke. Le soir, à Denderleeuw, la 202.020 fut placée en tête de la 5128, suivie de la voiture de service du PFT, de la 26.101 et de 5 voitures M1, pour ramener le tout vers Schaerbeek. Alain DEFECHEREUX.



PHOTO 48-11 A l'occasion des "Journées de la Marine" qui se sont déroulées du 13 au 15 juillet à la base navale de Zeebrugge, la 26.101 assura comme l'année dernière des navettes entre la gare de Zeebrugge-Dorp (exceptionnellement desservie ce week-end) et la base navale. La rame, composée de voitures du type K1, était en fait accompagnée côté Brugge par la 6077, vu l'impossibilité de manoeuvrer au terminus de la ligne 202. Le 16 juillet, arrivée à Zeebrugge-Dorp du train navette en provenance de la base navale. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Nos activités en 2001

Voici brièvement les principales réalisations et activités opérées par le PFT en cette année qui se termine :

- organisation de cinq voyages pour amateurs et touristes : adieu aux locomotives de la série 15, inauguration des autorails série 41, voyage à Clerveaux et Ettelbrück, navettes Marbehan - Valvert pour la journée TTB, adieu aux autorails séries 44 et 45;
- participation aux festivités organisées par la SNCB dans le cadre de son septante-cinquième anniversaire : animations avec matériel PFT à Bruxelles-Midi (26.101), Brugge et Oostende (26.101 + 6077), Mons (26.101 + 6077 + 202.020 + 4602), Liège (26.101 + 6077);
- affrètement pour tiers (Coo avec la 26.101), "Marinedagen" à Zeebrugge (26.101 + 6077), 125 ans de la ligne 82 entre Burst et Aalst (26.101);
- édition de deux livres : "Le rail à Mons et dans le Borinage", "75 ans de la SNCB" en photos;
- aboutissement du dossier "Fondation Roi Baudouin";
- remise en état du tronçon Spontin-Sources - Dorinne-Durnal pour permettre les circulations estivales sur la

- ligne 128 (huit dimanches cette année au lieu de sept samedis en 2000);
- acquisition et transferts des locomotives 1805, 7005, 8428, 5128 et 9209;
- journées Portes Ouvertes à St-Ghislain les 16 septembre et 15 décembre;
- création d'une section modélisme à St-Ghislain;
- aménagement du site de St-Ghislain;

- tous les travaux d'entretien courant sur le matériel pour permettre sa circulation sur le réseau de la SNCB;
- restauration de la 7005;
- rédaction et diffusion du En Lignes;
- sans oublier les fastidieuses tâches administratives (comptabilité, secrétariat, courrier, e-mail, vente par correspondance, etc.).



Lors de la journée TTB du 29 septembre dernier, des navettes entre Marbehan et l'usine Valvert furent organisées à l'aide d'une rame de quatre voitures M1 encadrées par les 202.020 et 6077. Le train stationne ici sous la pluie dans l'usine Valvert. Une journée qui ne manqua pas d'eau !
Alain DEFECHEREUX.



PHOTO 48-12 ↑ Le 11 août, nous nous sommes rendus au départ de Bruxelles à Clervaux et Ettelbrück, remorqués jusqu'à Gouvy par les 202.020 et 6077. Au-delà, les deux Diesel ont poursuivi jusque Clervaux avec partie "Touristes", tandis que la partie "Amateurs" a continué le voyage jusqu'à Ettelbrück remorqué par la 3617 des CFL. Petit parallèle à Gouvy, entre la 3617, les 202.020 + 6077 et la 3020 des CFL qui assurait le train touristique Haarlem-Luxembourg. Alain DEFECHEREUX.

PHOTO 48-13 → La 1805 fut sans nul doute la vedette de notre journée Portes Ouvertes à St. Ghislain, le 16 septembre. Il s'agissait de sa première présentation au public, et plus est, sous tension !
Philippe SCHOLL.

PHOTO 48-99 Le 3 novembre, le PFT fêtait l'adieu des autorails des séries 44 et 45, qui quitteront la scène ferroviaire au début de l'an 2002. Les 4407 et 4505, tous deux de bleu vêtus, ont sillonné les lignes du Limbourg. Le convoi quitte Winterslag vers Hasselt par la ligne 21. Alain DEFECHEREUX.



Histoire **LA LIVREE VERTE "1970"**

Il y a un peu plus de 30 ans apparaissait la nouvelle décoration verte "1970" sur les locomotives Diesel de ligne. Comptant parmi les plus réussies, elle ne fut appliquée que durant une huitaine d'années, jusqu'en 1977, remplacée ensuite par la livrée de visibilité à dominante jaune. L'occasion nous est ici donnée de retracer son histoire.



Les premières locomotives Diesel de ligne de la SNCB, les types 201, 202 et 203 (futurs séries 59, 52-53-54), furent mises en service en 1954-1955. Leur décoration d'origine à fond vert, quoique très belle, était toutefois très compliquée à réaliser, et demandait, en cas de retouche, beaucoup de travail et une immobilisation prolongée de l'engin.

C'est pour ces raisons qu'il fut décidé de la simplifier radicalement. La nouvelle robe était très sobre, entièrement vert foncé, et seulement agrémentée d'une ou deux fines lignes jaunes. Elle fut appliquée à partir du 1er avril 1961, non seulement aux 201, 202 et 203 lors de leur passage en révision, mais également sur toutes les nouvelles séries de locomotives en cours de construction et à venir : les types 200, 205, 210, 211, 212 et 213 (futurs séries 51, 55, 60/61, 64, 62/63 et 65).

Si cette décoration était beaucoup plus facile à réaliser et à entretenir, elle avait toutefois un important défaut : son manque de visibilité à l'approche des agents travaillant dans la voie, des gares et des passages à niveau. Pour remédier à ce problème, la SNCB étudia une nouvelle livrée, toujours à fond vert, mais entrecoupée par un bel ensemble de lignes jaunes, améliorant nettement la perception de la machine à distance.

C'est la 212.195 (future 6295) qui servit de cobaye en 1969 pour l'élaboration de la nouvelle livrée "1970". Les lignes jaunes furent apposées à l'aide de bandes adhésives, tandis que la pointe jaune de sa décoration d'origine fut masquée par des bandes adhésives de teinte verte (visibles au milieu du nez). Après évaluation de sa visibilité et de son esthétique, la 212.195 fut remise dans son état primitif. Elle est ici visible à l'atelier de Schaerbeek, au côté de la 200.010 (future 5110), dont on comparera la sobriété de la robe.

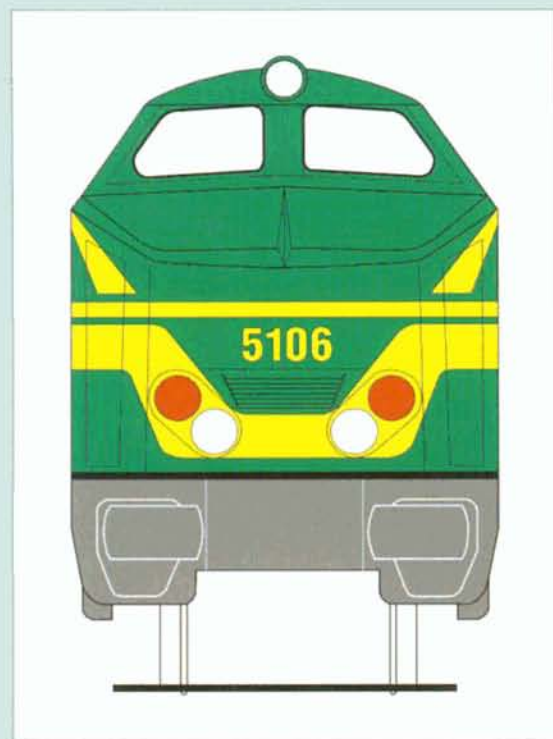
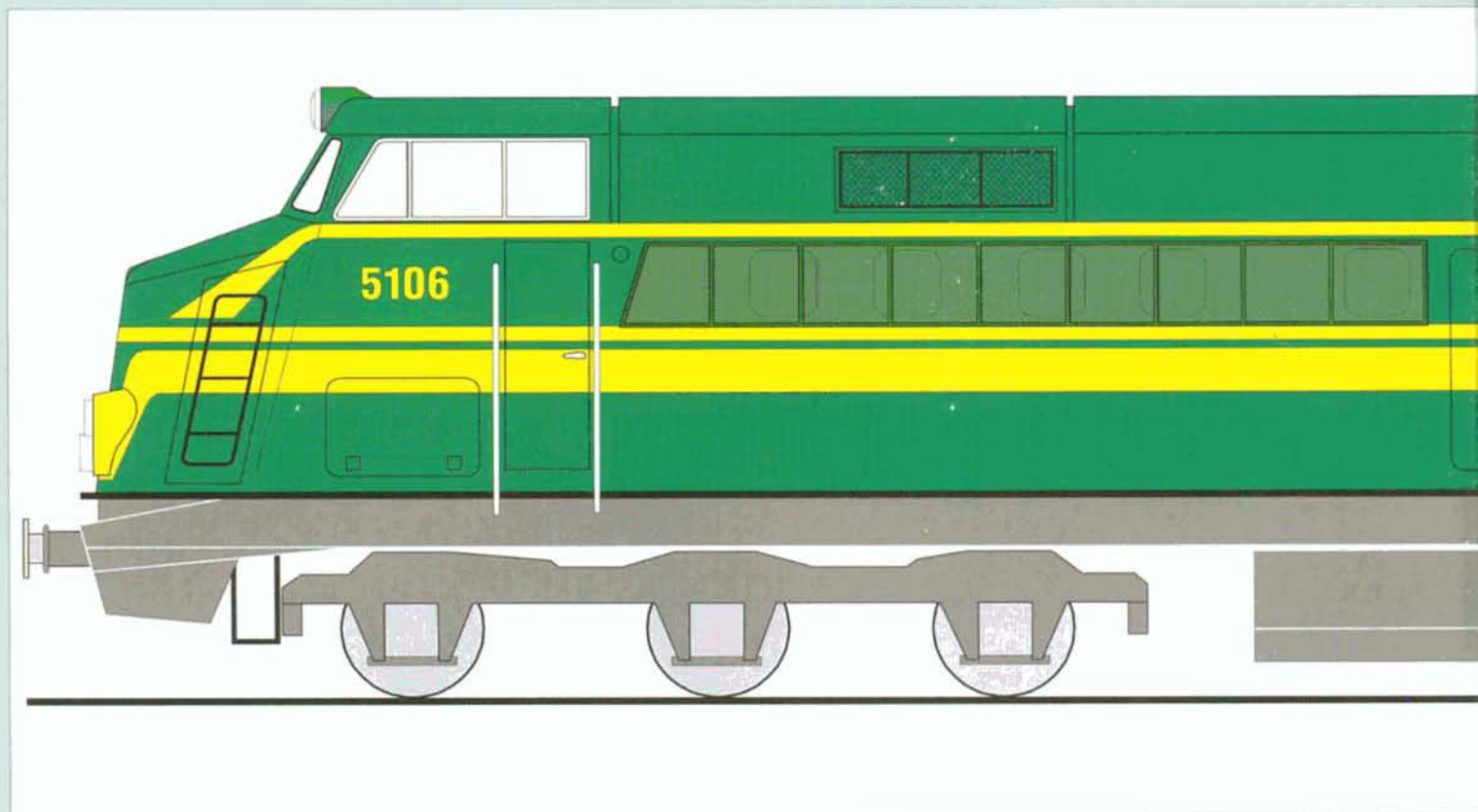


La première locomotive repeinte dans la nouvelle décoration verte "1970" fut la 201.020 (5920) d'Haine-St.Pierre, sortie de Salzinnes le 15 avril 1970. Joseph HEROUFOSSE.

Avant son application définitive, cette décoration fut testée à l'aide de simples bandes adhésives jaunes sur la 212.195 (future 6295) de Schaerbeek, en 1969. Coïncidence de sa carrière : cette locomotive ne sera par la suite jamais re-

peinte dans la livrée verte "1970", passant directement en jaune. Après évaluation du point de vue visibilité et esthétique, il fut décidé vers la fin de 1969 d'adopter cette décoration, toutefois quelque peu remaniée.





La livrée verte "1970", ici sur les locomotives de la série 51.

PHOTO-THEME 41 Gros plan sur la 5190. Forest-Midi, 9 mai 1980. Elle perdra sa livrée "1970" le 25 mars 1983. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Dès ce moment, toutes les locomotives Diesel de ligne subissant une révision générale ou une réparation importante à l'Atelier Central de Salzinnes et dans certains ateliers importants (Schaerbeek, Antwerpen-Dam, Kortrijk, ...), furent revêtues de la nouvelle décoration.

Description de la livrée "1970"

Suivant les différentes séries de loco-

motives, la hauteur et la disposition des lignes jaunes variaient. Nous allons donc décrire la livrée "1970" dans sa conception de base.

La couleur de fond de la caisse était le traditionnel vert foncé.

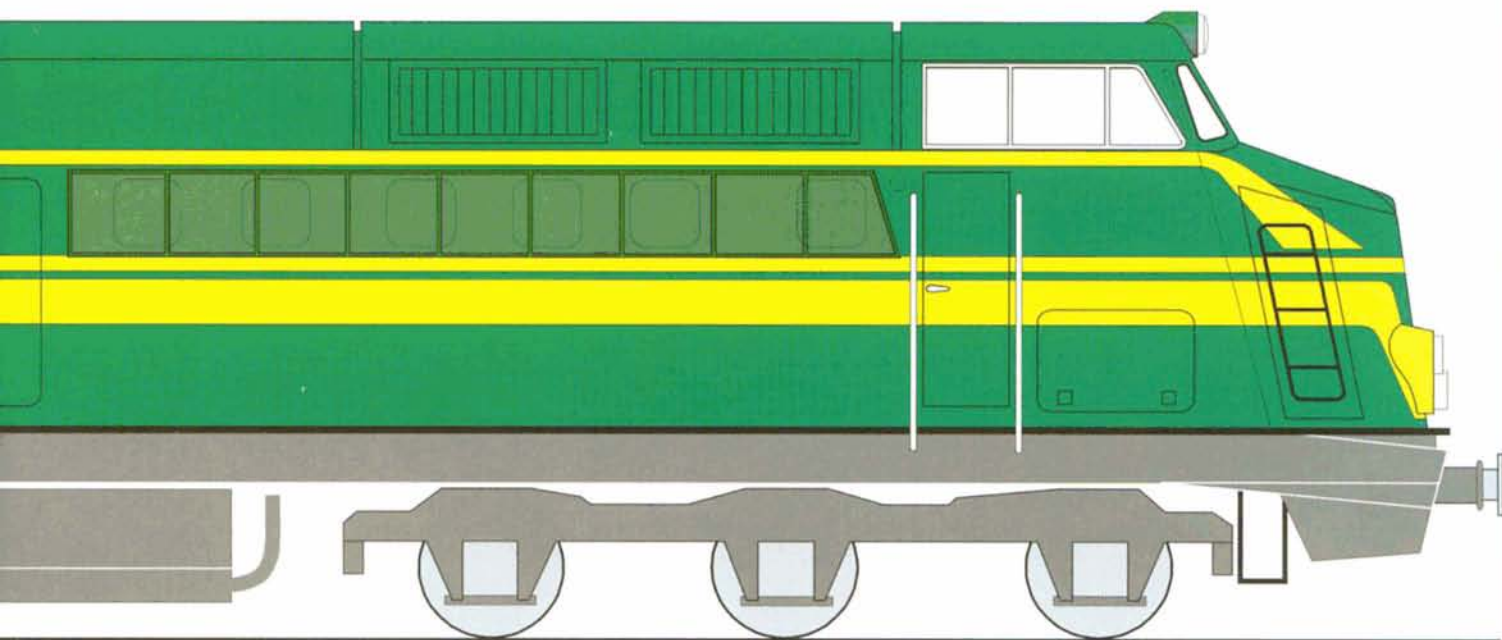
Sur chaque long pan, un ensemble de trois lignes parallèles de couleur jaune "signal" était apposé horizontalement :

- la bande principale de 30 cm de lar-

geur était peinte à +/- 70 cm de distance du bas de caisse;

- une seconde ligne jaune de 10 cm de largeur était placée parallèlement à 6 cm de la première;

- enfin, la troisième ligne jaune, également de 10 cm de largeur, était peinte à la jonction entre la caisse et la toiture, à l'exception des locomotives des types 202-203-204 (52-53-54), où elle était située beaucoup plus bas,



juste en-dessous des persiennes de prise d'air.

L'ensemble de ces trois lignes jaunes aboutissait sur les deux faces avant :

- seule la petite bande jaune du milieu ceinturait entièrement la machine sans changer de hauteur;
- dès son arrivée à hauteur de l'angle formé par la paroi latérale et la face avant, la grosse bande jaune de 30 cm descendait vers les phares par des raccords obliques pour ensuite relier les deux phares entre eux;
- de la même manière, la petite ligne jaune du haut se raccordait en oblique vers le bas en direction des phares, en s'élargissant progressivement.

Le bas de la caisse, le châssis, les bogies et le dessus de la toiture restaient de couleur noire.

Le numéro de l'engin ainsi que l'ensemble des inscriptions, étaient peints en couleur chamois. Lors de pénurie de cette teinte, certains ateliers utilisèrent de la peinture jaune.

Sur les machines repeintes en 1970, les numéros étaient apposés dans des nouveaux caractères, de 200 mm de hauteur sur les parois latérales, et de 100 mm de hauteur sur les faces avant.

Sur les faces avant, le numéro s'intercalait au milieu, entre la petite ligne jaune de ceinture et la grosse bande

jaune de raccord entre les phares. Sur les parois latérales, le numéro était inscrit à droite de la porte d'accès la plus à gauche.

Mise en oeuvre de la livrée "1970"

Dans le courant de 1970, plusieurs locomotives sortirent de révision habillées dans la nouvelle décoration :

- 201.020 (5920) : 15-04-1970;
- 200.059 (5159) : 06-05-1970;
- 205.027 (5527) : 28-05-1970;
- 201.022 (5922) : 09-1970;

- 204.001 (5401) : 05-10-1970.

Il s'agissait de machines subissant des révisions ou grand entretien, à l'exception des 205.027 et 204.001 qui, après une collision, séjournèrent à l'Atelier Central de Salzinnes pour réparation.

Lors de l'application de la nouvelle numérotation à quatre chiffres, le 1er janvier 1971, le numéro, aussi bien des parois latérales que des faces avant furent inscrits dans des caractères de 250 puis 270 mm de hauteur.



La 205.027 fut la seconde locomotive ayant revêtu la livrée verte "1970". Son cas est toutefois particulier, puisqu'elle fut repeinte consécutivement à une collision qui nécessita d'importantes réparations. Kinkempois, 6 juin 1970. Robert BODDEWIJN.



*C'est lors de son premier passage en révision générale que la 200.059, future 5159, fut repeinte dans la livrée "1970". On remarquera son numéro à six chiffres inscrit dans les nouveaux caractères de 200 mm de hauteur. Elle est vue ici à Remersdael, en double traction avec la 210.045 (future 6045).
Henri CHAUVEHEID.*

Sur certaines locomotives des séries 51 et 59, l'inscription de ces numéros nécessita l'adaptation de la petite ligne de ceinture, soit par son interruption partielle, soit par sa suppression sur la face avant, afin de libérer un espace suffisant pour permettre son insertion.

C'est à partir de 1971-1972 que se généralisa l'application des doubles phares combinés rouge-blanc sur toutes les locomotives non équipées d'origine (51, 52, 53, 54, 55, 59, 60 prototypes, 62 prototypes, 64 et 65. A cette occasion, la livrée "1970" dût également subir de

Peu de locomotives des séries 52-53-54 (types 202-203-204) portèrent la livrée "1970". La 204.001 fut le premier "gros nez" repeint, à la suite d'un tamponnement. Elle séjourna du 23 mars au 5 octobre 1970 à Salzinnes pour un grand entretien de sa caisse. On la voit ici lors de sa sortie d'atelier, au début du mois d'octobre 1970. Quelques semaines plus tard, elle fut renumérotée 5401. Cette machine fut également la toute première qui fut équipée de doubles phares rouge-blanc. Sur les autres séries, les doubles phares ne furent appliqués qu'à partir de 1971-1972.

Jean-Claude GIRARD.

légères modifications.

Une seule série de locomotives Diesel de ligne ne fut jamais pourvue de la nouvelle décoration : la série 66, étant donné que leur caisse à capot et cabine centrale ne s'adaptait pas à cette décoration. Ces machines reçurent la nouvelle livrée appliquée aux engins de manœuvres : vert avec les lignes jaunes en forme de Z.

Il est intéressant de préciser que la livrée verte "1970" ne fut jamais appliquée sur des engins au moment de leur construction, étant donné que les dernières locomotives Diesel de ligne commandées par la SNCB furent mises en service en 1966, donc bien avant l'apparition de la décoration "1970".

L'Atelier Central de Salzinnes ne fut pas le seul établissement qui appliqua la livrée "1970". Les grands ateliers titulaires repeignirent également leurs locomotives lors de passages en révision intermédiaire ou réparations. C'est ainsi qu'il était apparu au fil du temps quelques particularités dans le dessin de la décoration, propre à certains ateliers.



En 1976, toujours dans le but d'améliorer la sécurité, une nouvelle décoration de visibilité à fond jaune fut testée sur la 5142. Cette livrée était identique à celle de "1970", mais avec les couleurs vertes et jaunes inversées (exception faite de la toiture). Après adaptations, cette nouvelle robe fut adoptée, à partir de 1977, détrônant alors rapidement toutes les anciennes décorations.

La livrée "1970" fut donc appliquée durant une période relativement courte, seulement huit ans, si bien que toutes les locomotives ne l'ont pas reçue; soit qu'elles furent directement repeintes en jaune, soit qu'elles furent réformées avant d'avoir subi une révision (cas de nombreuses 60/61 ou d'engins accidentés). Certains ateliers ont toutefois encore continué d'appliquer la livrée verte "1970" jusque vers 1979. C'est le cas de l'atelier de Latour, qui pratiquait des révisions intermédiaires sur des locomotives des séries 51 et 62/63, afin de soulager l'Atelier Central de Salzinnes. Sur les 51, les lignes jaunes étaient de teinte plus claire (par exemple sur les 5104 et 5114).

Par la suite, une seule locomotive a encore été décorée dans la livrée "1970" : la 6256 de Merelbeke. Cette machine était pourtant déjà peinte en jaune depuis avril 1984. Mais, lors d'une révision intermédiaire pratiquée en 1996 dans son atelier titulaire, il fut



La 5106, sortie de révision à Salzinnes le 13 juillet 1971, fut une des rares locomotives qui fut repeinte dans la livrée "1970" avant la généralisation des doubles phares. Elle est vue ici à Bruxelles-Nord peu après sa sortie de révision. Collection PFT.

décidé de la repeindre en vert "1970", dans un but historique. La grosseur de la bande jaune principale était toutefois plus importante sur les faces avant, à hauteur des phares, afin de conserver une visibilité proche de celle de la décoration jaune. Deux ans auparavant, la 6219 qui se trouvait déjà dans la livrée "1970", était ressortie de révision, toujours à l'atelier de Merelbeke, dans cette version reconduite sur la 6256.

Aujourd'hui, il ne subsiste plus que quatre locomotives SNCB en exploitation commerciale dans la livrée verte "1970": les 6219 et 6256, ainsi que la 5946 et la 6273.

Quatre autres engins arborent toujours la livrée "1970" : la 6041 préservée par la SNCB, et trois machines revendues après leur réforme : les 6019 (Carrières de Wallers), 6045 (en Italie, firme Léon Dore) et 6060 (en Italie, firme Abibes).

PHOTO 48-14 La 5907 conserva sa livrée verte "1970" et ses simples phares blancs d'origine jusqu'à sa réforme en décembre 1987. Le 23 août 1984, elle traversait la gare d'Enghien, en tête d'un train de marchandises diffus Merelbeke - Monceau. Pierre HERBIET.



Les engins ayant porté la livrée verte "1970"

série 51

A l'exception de la 5101, toutes les locomotives de la série 51 (5102 à 5193) ont porté la décoration verte "1970".

Le cas de la 5101 est très particulier. En 1969, cette machine, alors numérotée 200.001, entra à l'Atelier Central de Salzinnes pour être transformée en prototype de 4000 CV. Elle ressortit le 14 juillet 1972, renumérotée 5001 et repeinte dans une nouvelle décoration identique à la livrée verte "1970", mais avec d'autres teintes : bleu pour le fond et blanc pour les bandes décoratives, ceci dans le but d'attirer l'attention du personnel qu'il s'agissait d'un engin pourvu du chauffage électrique des trains de voyageurs.

La première 51 peinte en vert "1970" fut la 200.059, sortie le 6 mai 1970 de l'Atelier Central de Salzinnes. Quant à la toute dernière ayant conservé la robe "1970", ce fut la 5135 de Monceau, ressortie de révision en jaune le 28 septembre 1990.

La livrée "1970" appliquée aux 51 a peu évolué au fil des ans. Citons trois petites modifications :



Au début des années '70, la petite ligne jaune de certaines 51 était interrompue sur les faces avant, comme ici sur la 5150 de Monceau, photographiée à Charleroi-Sud, le 13 mars 1971. Par la suite, le numéro fut descendu, permettant de peindre entièrement la ligne jaune.

Robert BODDEWIJN.

- au début des années septante, sur certaines machines, dont les 5103, 5126 et 5150, l'interruption de la petite ligne jaune au niveau des faces avant, de manière à inscrire le numéro de l'engin au milieu du nez de la cabine;
- le remplacement du raccord arrondi par un raccord à angle de la grosse

bande jaune à l'endroit où elle descendait vers le phare;

- l'utilisation d'une peinture jaune plus claire comme sur les 5104, 5107, 5114, etc., lors du rafraîchissement de leur livrée "1970", réalisé à l'atelier de Latour lors d'une révision intermédiaire.

A suivre ...

PHOTO BD-144 *En août 1971, un omnibus Charleroi-Mariembourg débouche du tunnel de Philippeville. En tête, la 5103 de Monceau, elle aussi à ce moment dépourvue de la fine ligne jaune sur le nez.*

Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT.



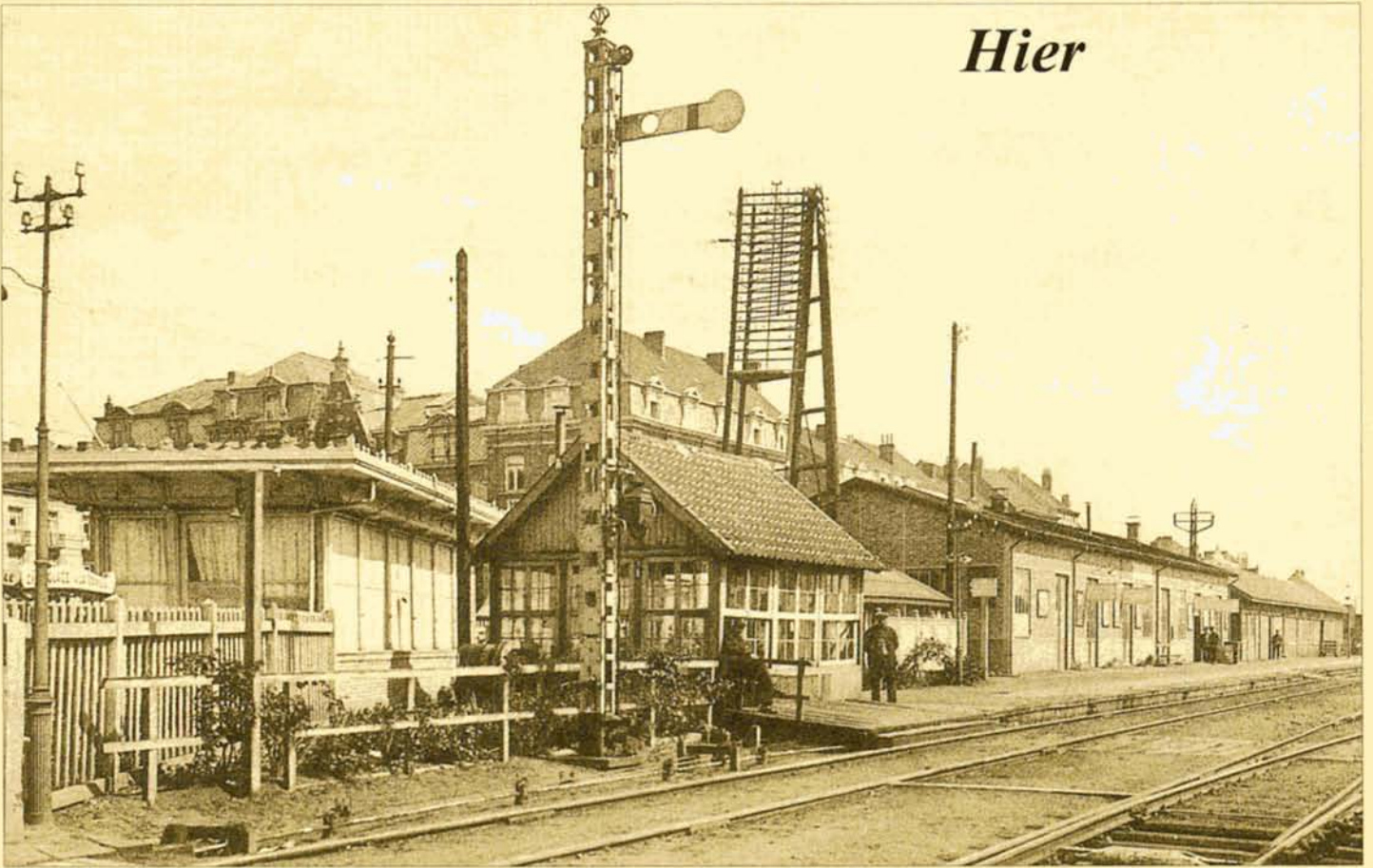


PHOTO THEME 41 Passage à Neerpede, dans la banlieue bruxelloise, du semi-direct 3816 Schaerbeek - Poperinge, le 10 avril 1981. La 5166 arborait la livrée "1970", avec les raccords arrondis des grosses bandes jaunes vers les blocs de phares. Quelques jours plus tard, elle entra en atelier, et ressortit le 31 août 1981 dans la nouvelle décoration jaune. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO THEME 41 Sur la 5161, les raccords des grosses bandes jaunes n'étaient plus arrondis. Elle arrive ici en gare de As, en tête d'un train de wagons "Kubbels" en provenance du charbonnage d'Eisden, le 7 juillet 1981. Elle ressortira de révision en jaune le 12 décembre 1983. Victime d'une collision à la bifurcation d'Otterbeek (Sint-Katelijne-Waver) avec les 5920 et 5948 en novembre 1984, la 5161 sera réformée. Toutefois, elle sera reconstruite avec les pièces de la 5117 accidentée, mais renumérotée 5117". J-L VANDERHAEGEN.



Hier



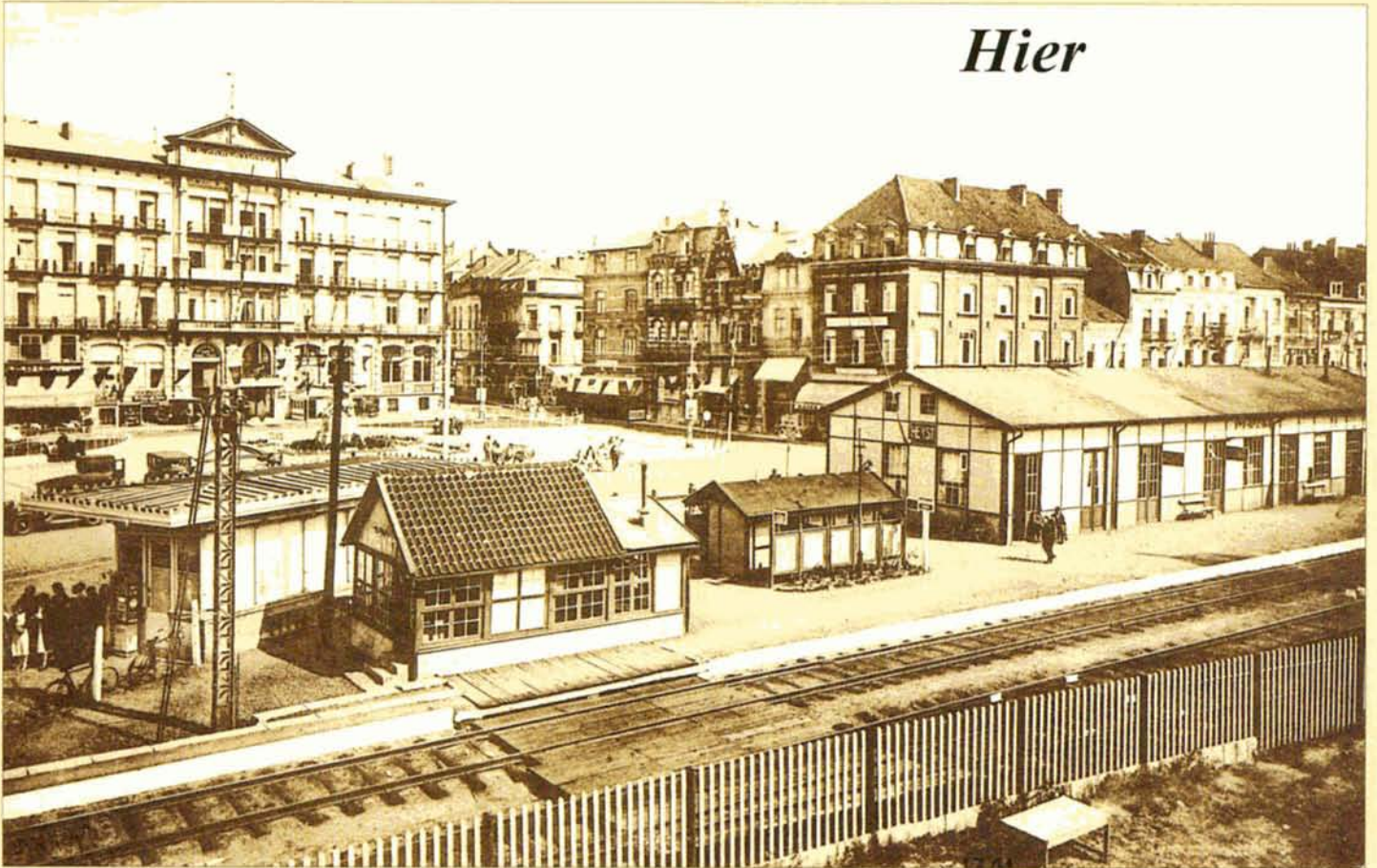
Pour comprendre la situation d'origine de la gare de Heyst, il est nécessaire de faire une brève description historique. C'est le 22 juillet 1868 que fut mise en service la ligne Blankenberghe - Heyst-sur-Mer. Cette ligne à simple voie quittait Blankenberghe en rebroussement par une grande courbe qui se prolongeait jusqu'aux environs de l'actuel point d'arrêt de Zwankendamme. A Zwankendamme, la ligne rejoignait à proximité de l'actuelle gare de Zee-Brugge le tracé de la "Route Royale", le long de laquelle elle était établie jusqu'à Heyst. En 1870, cette ligne fut rachetée par la "Compagnie des Chemins de Fer des Bassins Houillers", société reprise en 1880 par l'Etat Belge. Le 29 juin 1920, la ligne fut prolongée de Heyst jusqu'à Knocke. Dès l'origine, Heyst, qui était alors une gare terminus, fut dotée d'une gare baptisée "barakkestatie". En 1937, une convention fut signée pour la remplacer par une nouvelle gare, mais ce projet ne vit pas le jour en raison du déclenchement de la Seconde Guerre. Le 15 décembre 1951

HEYST

Aujourd'hui



Hier



fut mis en service le nouveau tronçon à voie unique de Zee-Brugge à Duinbergen, où il rejoignit l'ancien tracé jusqu'à Knokke (ligne 51 A). La section d'origine Zee-Brugge-Heyst-Duinbergen fut simultanément supprimée, le 14 décembre 1951. Aujourd'hui, il est bien difficile de retrouver l'emplacement de la gare d'origine de Heyst. Sur le tracé des voies est maintenant établie la ligne vicinale reliant Blankenberge à Knokke, tandis qu'à l'emplacement de la "barackestatie" se trouve la gare vicinale de Heist, dont le bâtiment a été construit dans le même style que la station d'origine. Le seul vestige permettant d'identifier et de reconnaître l'ensemble du site est en fait une petite maison abritant un bistro. Elle est visible sur les deux photos de la page de droite, juste au-dessus de la toiture de la gare. Toutes les autres constructions ont fait place à de nouveaux immeubles à appartements.

Photos et documents : Christian DOSOGNE.

s/Mer

Aujourd'hui



Allemagne

■ Renumérotation des 215

Les locomotives Diesel de la série 215 ont été réparties entre DB Reise & Touristik et DB Cargo. Les 215 vendues à DB Cargo ont toutes été renumérotées en série 225, soit 58 machines, dont les 215.023 à 215.029, équipées pour la circulation sur le réseau belge au-delà de Montzen. A cette occasion, les 225 ont perdu leur chaudière de chauffage. Voir photo page 49.

■ Retrait des 211 de la DB

Dans le but de réduire la traction à vapeur sur les lignes locales et de remplacer les anciennes machines prussiennes, la DB étudia au milieu des années '50 une locomotive Diesel capable de circuler sur toutes les lignes secondaires, aussi bien en trafic voyageurs que marchandises.

Sept locomotives de présérie conçues par MaK furent livrées en 1958 : les V100.001 à 007 (puis V100.1001 à 1007). Ces petites machines à cabine centrale étaient pourvues d'un moteur Diesel MaK de 810 kW (1100 CV) et d'une transmission hydraulique Voith.



Le 15 juin 2001, passage à Eschweiler sur la ligne Aachen - Köln d'un train militaire de la KFOR, comportant deux voitures-couchettes du type I5 de la SNCB. La 215.027-4 qui remorque la rame, a entretemps été renumérotée 225.027-2 (voir page 49). Marc NISSET.

Longues de 12,100 m et d'une masse de 64 t, elles pouvaient atteindre 100 km/h. Elles furent suivies à partir de 1961 par une série de 357 unités : les V100.1008 à 1365, dont la construction fut partagée entre les principaux constructeurs allemands (MaK, Henschel, Jung, Deutz, Krauss-Maffei, Krupp et Esslingen).

Les V100 furent affectées au réseau entier de la DB, et effectuaient même des incursions en Belgique, à Welkenraedt, Montzen, Neerpelt, Raeren et Sourbrodt.

En 1970, la série entière fut renumérotée 211.001 à 005 et 007 à 365 (la V100.1006 ayant servi de prototype pour la série V100.2000 puis 212/213).

PHOTO BD-143 Le 27 avril 1966, un train de permissionnaires vers l'Allemagne quitte la gare de Welkenraedt. En tête, la V100.1016 (MaK 1000.034/1961), qui fut réformée le 31 décembre 1992 à Osnabrück. Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT.





PHOTO 48-15 Le 20 mars 1986, la 211.241-5 du dépôt de Mönchengladbach (Krupp 4351/1961) évolue à Neerpelt, après avoir amené le train "Huckepak" 42174 Neuss - Zeebrugge. Cette machine, qui arbore ici la livrée bleu turquoise, fut réformée au dépôt d'Osnabrück le 30 juin 1988. Elle fut par la suite acquise par Drouard, une société française de travaux de voie. Pierre HERBIET.

La radiation des 211 fut amorcée au début des années '90. Elles furent surtout victimes du remplacement de bon nombre de trains de voyageurs par des autorails.

Les deux dernières V211 furent finalement retirées de l'exploitation en juillet

2001. Après leur réforme, de nombreuses 211 ont été acquises d'occasion par des réseaux et sociétés privées, dans plusieurs pays européens, de la Norvège à la Turquie. Plusieurs d'entre elles ont d'ailleurs déjà circulé en Belgique, notamment des 211 des firmes TSO et

SECO-DG (voir EL 45 page 48).

Il subsiste actuellement encore une centaine de locomotives de la série 212 en activité à la DB, très semblables aux 211, mais légèrement plus puissantes et plus longues. Elles aussi vivent leurs dernières années.

PHOTO 48-16 Le 14 juin 1985, deux 211 remorquent un train de wagons frigorifiques sur la ligne Nürnberg - Hof, ici dans les environs de Hohenstadt. En tête, la 211.058-3 (MaK 1000.076/1961), radiée le 19 août 1999 à Hof et actuellement réutilisée en France. Les 211 n'ont connu que trois décorations : la livrée rouge d'origine, la robe bleu turquoise et la décoration rouge "crevette". J-L VANDERHAEGEN.



Les "Desiro" de Siemens

La DB a mis en service au début de l'année les premiers autorails légers "Desiro" de la série 642, dont 150 unités ont été commandées.

Ces autorails, développés par Siemens, sont apparentés aux "Talent" de Talbot. La version DB est à deux caisses articulées sur trois bogies, dont deux sont moteurs (B' - 2 - B'). Chaque voiture est équipée d'un moteur de 275 kW, et d'une transmission mécanique.

D'une longueur de 41,700 m, les 642 peuvent transporter 110 voyageurs assis (12 A + 98 B) et 90 debout, à 120 km/h. Le plancher est surbaissé à 575 mm, sur 60 % de sa surface.

Les premiers autorails sont affectés aux dépôts d'Erfurt, Leipzig, Rostock, Kempten et Dresden.

L'autorail "Desiro" est disponible dans une multitude de versions, même électrique. A ce jour, huit autres sociétés ont acquis ou commandé des "Desiro" :

- Vogtlandbahn : 9 autorails doubles pour la ligne Zwickau - Plauen - Bad Brambach et vers Cheb (Tchéquie);
- Kahlgrund-Verkehrs-GmbH (KVG) : un autorail VT2000 livré en 2000, en service sur la ligne Kahl (DB) - Schöllkrippen et Kahl - Hanau;
- DSB (Chemins de fer danois) : 12 autorails doubles série MQ (4951/4971 à 4962/4982), pour la ligne Odense - Svendsborg;
- le HHGB (Helsingør - Hornbæk - Gilleleje Jerbane) : un autorail double Dm101 + Dm201;
- les SZ (Chemins de fer slovènes) : 10 automotrices électriques doubles et 20 triples (série 312);
- les OSE (Chemins de fer grecs) : 20 automotrices 25 kV pour le trafic local entre Athènes et Thessalonika;
- Angel Trains : 25 automotrices élec-



PHOTO 48-17 Le 642.023/523 de la DB, en gare de Nordhausen. 14-03-2001. Ph. DE GIETER.

triques quadruples (bicourant 3ème rail 750 V et 25 kV 50 Hz). Ces rames, qui desserviront la banlieue londonnienne, seront d'aspect assez diffé-

rent, avec notamment l'intercirculation; - Kuala Lumpur's ExpressRailLink (Malaisie) : 12 automotrices quadruples 25 kV pour la liaison vers l'aéroport.



PHOTO 48-18 L'unique autorail "Desiro" Dm201 + Dm101 du HHGB assurant un train local Gilleleje-Helsingør, à Apperup, le 19 mai 2001. Philippe DE GIETER.

Italie : fin des E 424 brunes des FS

Construites à 158 exemplaires de 1943 à 1947, les petites BB de la série E 424 ont toujours été utilisées pour le trafic local des voyageurs. De 1986 à 1994, 105 machines furent transformées pour la marche en réversibilité, et repeintes à cette occasion dans la nouvelle livrée à fond gris. Les locomotives non modernisées, reconnaissables à leur livrée brune d'origine, ont progressivement été réformées. Les 12 dernières l'ont été le 10 juin 2001 au dépôt d'Alessandria.

PHOTO 48-19 Le 22 août 1998, départ de Modena d'un train local tracté par la E 424.006 (Bréda, 1947). P. HERBIET.



Portugal

Deux "Mallet" remises sous pression !

Deux locomotives à vapeur *Mallet* à voie étroite de la série E-200 (1-2-0 + 0-3-0 T) des Chemins de fer portugais ont récemment été remises sous pression après une restauration complète :

- la E-205 (Henschel 12280/1913) a entièrement été restaurée par le musée de Azpeitia, en Espagne, et circule sur la ligne Azpeitia - Lasac (4,5 km);
- la seconde machine est la E-214 construite par Henschel en 1923 (n° 19877). Elle a effectué son tout premier voyage touristique le 26 mars 2001, entre Régua et Vila Real, ligne sur laquelle elle avait terminé sa carrière en 1988. Le train avait en outre la particularité d'être composé de trois voitures dont deux furent construites par les Ateliers de Nivelles en 1908, pour la ligne de Vouga.

Ces deux locomotives font partie d'une série de 17 machines fournies par Henschel de 1911 à 1923, pour les lignes de Regua - Vila Real - Chaves et de Pocinho à Moncorvo. D'une masse totale de 60 tonnes, elles possédaient une puissance de 730 CV.

Ajoutons que cinq autres E-200 sont préservées : la E-211 se trouve depuis 1986 sur le Chemin de Fer de Provence (F); la E-203 est conservée au musée de Chaves (P); la E-206 est préservée par le Chemin de fer du Jura en Suisse; les E-207 et 216 sont érigées en monument respectivement à Guifões (Porto) et à l'école CP d'Entroncamento. A noter que, depuis leur radiation, les E-201, 202, 204, 208, 209, 210, 212 et 215 sont toujours garées à Regua.



La E-205 en plein effort entre Azpeitia et Lasac, en Espagne. Octobre 2000. Felipe ARANDA.



Gros plan sur la E-214, à Vila Real, le 27 mars 2001.

Tomas MEYER-EPPLER.

La voiture historique CEyf 466 (troisième classe), construite en Belgique par les Ateliers de Nivelles en 1908 pour la ligne de la Vouga (ligne de Espinho à Sernada do Vouga, mise en service en 1908).

Tomas MEYER-EPPLER.



Angleterre

Gatwick Express

Gatwick Express, assurant les liaisons entre London-Victoria (43 km, deux relations par heure), a mis en service dans le courant de 2001 une série de huit automotrices électriques fonctionnant sous 750 V continu capté par troisième rail. Ces rames, numérotées 460.001 à 008 et construites par Alstom, se composent chacune de huit voitures. Avant l'arrivée des nouvelles automotrices, le service était exclusivement assuré par des rames réversibles remorquées par des locomotives bi-mode électrique/Diesel de la Class 73, dont Gatwick Express possède 14 unités.

Trente automotrices similaires, mais quadruples et pourvues de la pendulation FIAT, ont été mises en service par la compagnie South West Train, entre London-Waterloo et Reading. Numérotées dans la Class 458 "Juniper", elles fonctionnent également par troisième rail et peuvent atteindre 160 km/h.

PHOTO 48-20 →

Arrivée à Gatwick Airport d'un train remorqué par la locomotive bi-mode 73.210, le 23 juillet 2000. Les Class 73 furent construites à 52 exemplaires par English Electric de 1962 à 1967 pour les British Railways. Elles peuvent fonctionner soit en mode électrique en captant du courant continu 750 V par troisième, (dans ce cas, elles ont une puissance de 1192 kW), soit en mode Diesel, à l'aide d'un moteur de 295 kW. Le mode Diesel permet de s'affranchir de courtes sections de lignes non électrifiées. D'une masse de 76,5 t, elles peuvent circuler à 145 km/h. Actuellement, 14 sont utilisées par Gatwick Express, 8 par l'EWS et 4 par Eurostar UK Merseyrail. *Philippe DE GIETER.*



Le 21 août 2001, passage à London Clapham Junction de l'automotrice 460.008 assurant un train vers l'aéroport de Gatwick. *Armandt BEERLANDT.*



Une vapeur belge au Pays de Galles

Depuis peu, on peut voir rouler sur la ligne touristique du "Welshpool & Llanfair Railway" (voie de 750 mm) une superbe 1-3-1 T d'origine belge. Elle porte le numéro 15, et porte le nom "ORION".

Après la Deuxième Guerre Mondiale, deux machines de ce type furent construites pour le Chemin de fer de Jokioisten, en Finlande, suite à la perte d'une locomotive similaire, partie en URSS à titre de dommage de guerre. Lors de la suppression de la ligne en 1972, un des deux exemplaires fut racheté et entreposé en Angleterre par un particulier. En 1983, cette lourde et puissante machine (Tubize n° 2369 de 1948) fut transférée à Llanfair Caereinion, où les travaux de restauration commencèrent en 1994.



La 131T "ORION" du Welshpool & Llanfair Railway, photographiée à Welshpool (Raven Square), le 18 août 2001. *Philippe VERELST.*

Un monstre sur voie de 60 !

Le Pays de Galles compte depuis peu une nouvelle ligne touristique, étroitement associée au célèbre "Ffestiniog Railway". Le "Welsh Highland Railway" fonctionne déjà entre Caernarfon et Waunfawr, mais un ambitieux projet prévoit de rétablir dans un proche avenir la totalité de l'ancien trajet jusqu'à Porthmadog, afin de rejoindre la ligne de Ffestiniog. Cela fera en tout une quarantaine de kilomètres de voies nouvelles ! Pour desservir la ligne, les responsables n'ont pas hésité à acquérir du matériel sud-africain, notamment les deux imposantes "Beyer-Garrat" 138 et 143. Elles furent construites par Beyer-Peacock & Co à Manchester en 1958, sont du type 131 + 131 et pèsent 61,4 t. Elles furent livrées aux "South African Railways" (SAR type NG/G 16), où elles servirent sur le réseau à voie étroite de la province du Natal, ainsi que sur la ligne d'Avontuur. Voir rouler un monstre pareil est un plaisir rare...



La Beyer-Garrat n° 138 à Waunfawr, le 14 août 2001. Les NG/G 16 furent construites à 26 unités : n° 85-88 Cockerill, 1937, n° 109-116 Beyer-Peacock, 1939, n° 125-131 Beyer-Peacock, 1951 et n° 149-156 Beyer-Peacock, 1958.

Philippe VERELST.

Des locomotives Diesel roumaines en Espagne

Après l'Allemagne et l'Italie, c'est au tour de l'Espagne d'accueillir deux locomotives Diesel de la série 60 (ex. série 060 DA) rachetées aux Chemins de Fer Roumains (CFR). Ces machines sont utilisées par la société COMSA pour la construction de la nouvelle ligne à grande vitesse entre Madrid et la frontière française. Elles ont été reconditionnées par l'atelier SAAF en Roumanie. A la suite de la chute vertigineuse du trafic en Roumanie, plusieurs centaines de 060 DA sont à vendre... La conception de ces locomotives est suisse (SLM). Les six premières furent construites en Suisse en 1959. La firme Electroputere de Craiova a ensuite construit à partir de 1960 plus de 2400 locomotives de ce type, non seulement pour les CFR, mais également pour les Chemins de fer polonais (PKP série ST 43, 422 unités construites de 1965 à 1978), chinois (série ND₂) et bulgares (BDZ série 06, construites de 1966 à 1975). Elles sont équipées d'un moteur Diesel Sulzer de 2100 CV et d'une transmission électrique.



La 60.1371 ex. CFR, en tête d'un train de ballast à Savinan, en juin 2001.

Felipe ARANDA.

■ étranger en bref...

POLOGNE-ITALIE

● Rail Traction Company, un opérateur privé italien, a acquis les 8 locomotives polonaises de la série EU43 (bicourant 3 kV continu, 15 kV 16,7 Hz, 6000 kW, 200 km/h) Ces locomotives basées sur les E412 des FS (voir EL 32 p. 20-21), furent livrées aux PKP en 1998-1999. C'est à la suite d'un conflit avec ADTranz que les PKP décidèrent de se défaire des huit engins. Dans un premier temps, RTC les utilise depuis le 1er octobre 2001 en unité multiple sur deux trains intermodaux Verona - München. Ajoutons que la société RTC est une joint venture entre l'exploitant de la liaison autoroutière du Brenner et divers transporteurs routiers.

LUXEMBOURG

● Bombardier Transportation en consortium avec Alstom a reçu de la SNCF, pour le compte des CFL, une commande de 12 automotrices à deux niveaux TER2N NG (Train Express Régional à 2 Niveaux de Nouvelle Génération). Les livraisons sont prévues de février 2004 à février 2006. Ces rames seront utilisées sur la relation Gouvy-Luxembourg-Thionville-Metz. Leur construction sera réalisée à Crespin. La Commission Européenne a toutefois émis un avis négatif étant donné que les CFL n'ont pas introduit un appel d'offre international pour cette commande.

● Après seulement un mois d'utilisation, la 3020 des CFL a déjà été victime d'un incendie grave, le 30 août 2001. L'immobilisation fréquente des 3000, en moyenne 5 machines, a amené les CFL à prendre une huitième locomotive Diesel de Siemens en leasing : la ME 26-01.

● Les CFL (Cargolux) ont repris à la date du 1er septembre 2001 le NEG (Norddeutsche Eisenbahngesellschaft), c'est-à-dire la société qui avait acquis en 1998 dix locomotives de la série MY des DSB (voir EL 40 p. 18-19). En fait, le NEG, qui était une filiale de Vossloh (le constructeur des 77 de la SNCB), concurrençait Vossloh en louant ses locomotives. Afin de mettre fin à ce conflit, le NEG a vendu ou loué en décembre 2000 toutes ses machines de grande puissance à la nouvelle société de leasing LSG (Locomotive Service Gesellschaft). L'intérêt de cette acquisition pour les CFL est ainsi d'avoir une licence d'accès au réseau allemand.

PAYS-BAS

● ConeXXion a acheté les deux autorails anglais 141.106 et 141.112 à Cotswold Rail. Après équipement de l'ATB, ils devraient être engagés à partir de novembre 2001 sur la ligne Almelo-Marienberg.

● Les NS vont entièrement rénover les 60 automotrices triples type SGM III 2836 à 2895. L'opération, qui sera réalisée par Bombardier à Randers (Danemark), comprendra le placement de nouveaux sièges, un système d'information pour les passagers, un nouveau système de traction et d'alimentation des auxiliaires et un nouveau dispositif de ventilation. De plus, une nouvelle porte d'accès sera ajoutée à la voiture intercalaire, et l'ensemble de la rame recevra une nouvelle livrée. La durée de vie de ce matériel sera ainsi prolongée de 15 ans.

FRANCE

● La SNCF va rénover sept rames RTG, avec le financement de la Région

Rhône-Alpes. Elles seront affectées aux relations Lyon - Bourg-en-Bresse (en remplacement des RGP X2700 et en attendant l'électrification), et Lyon - Clermont-Ferrand.

● La SNCF a commandé 22 automotrices électriques aptes à 200 km/h, directement dérivées des autorails TER du type X72.500. Quinze sont destinées à la région Languedoc-Roussillon (ligne Avignon-Narbonne) et sept à la région Centre (lignes Tours-Nantes/Poitiers et Orléans - Bourges/Limoges).

● Le 5 juillet 2001, les VFLI (Voies Ferrées Locales et Industrielles), une filiale à 100 % de SNCF Participations, a repris l'exploitation du réseau ferré industriel des HBL (Houillères du Bassin de Lorraine). Pour les VFLI, il s'agit non seulement d'exploiter les infrastructures et les superstructures du réseau, comprenant les terrains d'assiettes, les locomotives, les ateliers et les engins de maintenance, mais aussi d'assurer l'ensemble des prestations offertes par les HBL tant en interne qu'à ses clients sous-embranchés. Cette reprise inclut également le maintien du personnel des HBL affecté à cette activité.

SUISSE

● Les Chemins de fer fédéraux suisses ont commandé à Bombardier dix rames pendulaires ICN supplémentaires, assorties d'une option pour dix autres rames, toutes à sept caisses. Ces 20 rames devraient assurer à partir de 2004 la relation Genève-Lausanne-Bienne-Basel, et Bienne-Zürich. Les CFF possèdent déjà 24 rames ICN, mais à neuf caisses, engagées sur St. Gallen - Zürich - Lausanne (voir EL 38 p. 18).

■ Plus de TGV orange

Avec l'entrée en atelier le 22 mai 2001 de la rame TGV Sud-Est n° 80, disparaît la livrée orange. Cette rame était en effet la toute dernière à arborer cette couleur. Elle ressortira bientôt dans la livrée bleu Atlantique.

A l'origine, les 109 rames TGV Sud-Est (rames 1 à 98, 100 à 102 et 110 à 117) arboraient la même livrée orange. Entre 1996 et 2001, toutes ces rames, sauf la 38 vendue aux PTT (poste) et la 70 radiée accidentellement, ont été rénovées et repeintes dans la décoration bleue des TGV Atlantique.

PHOTO 48-21 Le 26 mars 2000, passage à Loriol, de la rame TGV Sud-Est 97. *Philippe DE GIETER.*



La modernisation des chemins de fer grecs



Ces dernières années, les chemins de fer grecs ont entrepris un vaste programme de modernisation du réseau avec, non seulement, le renouvellement du matériel roulant, mais également la réfection et l'électrification des lignes. Coup d'oeil sur ce réseau en pleine métamorphose.

Les Chemins de fer grecs OSE (Organismos Sidirodromon Ellados ou organisation des Chemins de fer grecs) exploitent un réseau de 2474 km, dont 1565 km à voie normale, 887 km à voie métrique, 22 km à voie de 0,75 m et 27 km à voie de 0,60 m.

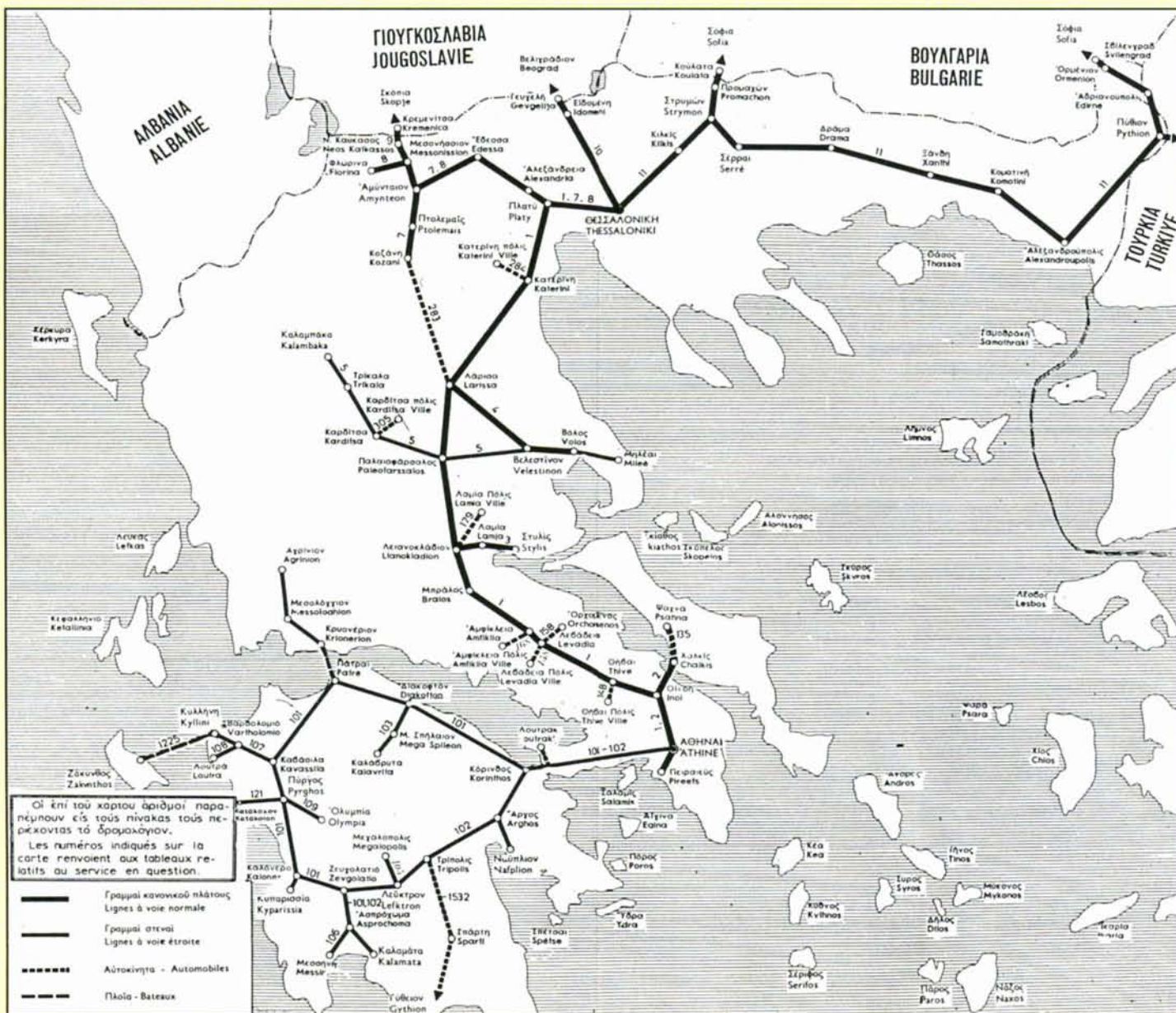
1. LE RÉSEAU À VOIE NORMALE

Le réseau à voie normale s'étend dans tout le nord et l'est du pays, d'Athènes à Alexandroupolis, en passant par Thessalonika, avec cinq embranchements internationaux : deux vers la Bulgarie (Promachon et Ormenion), deux vers la Macédoine (Idomeni et Neos Kafkasos) et un vers la Turquie (Pythion).

L'IC 70/60 Athènes - Alexandroupolis, composée des rames Diesel IC 662/661 + 609/610, franchit le viaduc de Kyfaira, le 22 avril 2000. Les OSE possèdent 20 rames de ce type, dont 12 quadruples (voitures motrices 601 à 624) et 8 à cinq caisses (voitures motrices 651 à 665 et 668). D'une puissance de 2000 kW, elles peuvent circuler à 160 km/h. Nikos KLONOS.



PHOTO 47-22 La A-480 en tête du train local 1691 Ormenio - Dikea, à son arrivée à Dikea, non loin de la frontière bulgare. Les 26 Bo'Bo' de la série A-470 (A-471 à A-496) furent construites par ADTranz (ABB Henschel) de 1997 à 1999. Equipées de deux moteurs Diesel MTU de 1050 kW chacun et d'une transmission électrique triphasée, les A-470 ont la particularité de pouvoir être facilement transformées en locomotives électriques, lorsque l'électrification de l'artère d'Athènes à Thessalonika sera achevée. Philippe DE GIETER.



Il y a peu de temps, il était encore possible de voir sur le réseau à voie normale un vaste échantillon de locomotives Diesel en provenance d'Allemagne, de France, du Canada, de Roumanie, de Hongrie et des USA, et de voitures voyageurs des deux Allemagnes, de Yougoslavie, de Pologne, de Roumanie et de Hongrie.

Actuellement, les nouvelles locomotives Diesel de la série A-470, construites par ADTranz de 1997 à 1999, assurent la majorité du trafic voyageurs et marchandises. Les petites maladies consécutives à leur mise en service ont disparu, si bien que leur disponibilité a augmenté de 97 % !

Ensemble, ces 26 nouvelles locomotives totalisent déjà plus de 10 millions de kilomètres. Elles ont été conçues par l'ancienne usine Henschel à Kassel. Leur caisse a été fabriquée chez Pafawag, en Pologne, tandis que leur montage final a été réalisé par ADTranz à

Mannheim. Les moteurs de traction (en courant triphasé) ont été construits en Autriche. Les bogies sont venus de Siegen, en Allemagne, les toitures en aluminium proviennent d'Angleterre. Les machines ont été transférées par rail jusqu'à Trieste, puis par bateau jusqu'au port d'Elefsis. A cet endroit commence une voie mixte à trois rails (voie métrique et voie normale) qui va jusque Athènes.

Pour le trafic suburbain, les Chemins de fer grecs utilisent douze autorails doubles MAN bleu-rouge (série 701/702 à 723/724), équipés d'une transmission hydraulique et fabriqués sous licence par l'industrie grecque de 1990 à 1991.

Pour le trafic des grandes lignes, les OSE utilisent des autorails diesel-électriques à quatre ou cinq caisses. Les douze premières rames de la série ont été livrées à partir de 1989 par un groupe d'Allemagne de l'Est et d'Alle-

magne de l'Ouest, et la seconde tranche de huit éléments a été livrée dès 1995 par l'usine AEG de Hennigsdorf, près de Berlin.

Grâce à ce nouveau matériel, l'âge moyen du parc moteur n'est que de 18 ans. Les engins les plus anciens sont les 27 locomotives Diesel Krupp datant de 1962 (identiques aux machines de la série 80 de la SNCB).

La plupart des autres séries de locomotives Diesel sont garées, même les puissantes machines roumaines de la série A-550, datant de 1982.

Les dix autorails Ganz-Mávag triples de 1976 (série AA-91 à 100), qui assureraient les services sur une partie des grandes lignes avant la mise en service des rames IC, ont été dépouillés de la voiture centrale et relégués au service régional. Leur domaine d'activité privilégié reste la ligne Volos-Larissa.



L'autorail 715/716 photographié sur la ligne Chalkis - Inoi, le 14 août 1991. Ces autorails doubles construits sous licence en Grèce de 1990 à 1991, sont équipés de deux moteurs Diesel MAN de 305 kW, un par voiture. La transmission hydraulique entraîne tous les essieux de la rame. Ils peuvent transporter 144 voyageurs assis, à 120 km/h. Tomas MEYER-EPPLER.

PHOTO 47-23 Les autorails Ganz-Mávag AA-91 à AA-100 sont surtout visibles sur la ligne de Volos à Larissa. La voiture motrice est équipée d'un moteur Diesel de 839 kW et d'une transmission hydraulique entraînant les deux essieux du bogie de tête. Ici, le AA-98 s'apprête à quitter Volos avec le train local 1587 pour Larissa, le 31 décembre 2000. Philippe DE GIETER.

En ce qui concerne les voitures voyageurs, leur développement est similaire. La livraison en 1995 des autorails IC à cinq caisses a permis de réformer les vieilles voitures d'origines italienne et hongroise, et celles encore plus anciennes provenant de l'ex-Yougoslavie et de Pologne. Quelques voitures-lits, couchettes ou normales achetées à la DB, sont toujours utilisées. Ces voitures côtoient celles qui proviennent de l'usine de voitures de Bautzen (VEB Waggonbau Bautzen - DDR) et les voitures à couloir central de 26,4 mètres construites en Grèce, sous licence DWA.

Le nombre de trains tractés a peu varié durant la dernière décennie, en raison de leur vitesse et de leur niveau de confort. Les trains de voyageurs internationaux longs et lourds, qui étaient handicapés par de nombreux retards, ont été supprimés.

L'évolution du trafic marchandises est moins rose. Les guerres en Yougoslavie (ancienne et actuelle) ont fortement perturbé le trafic entre la Grèce et l'Europe centrale, principalement en ce qui concerne le transport de fruits méditerranéens et tropicaux en wagons frigorifiques au départ de Thessalonika.



PHOTO 47-24 La A-125 à Thessalonika, le 29 décembre 2000, une des cousines grecques de nos locomotives de la série 80. Les 30 machines de cette série (A-101 à 130) furent construites par Krupp de 1962 à 1967. L'effectif est aujourd'hui réduit à 27 unités. Philippe DE GIETER.



Le 27 juin 1998, deux nouvelles locomotives Diesel ADTranz, les A-483 et A-484, remorquent un long train de marchandises, ici dans les environs de Karyia, entre Larissa et Athènes.

Klonos Artemis.



PHOTO 47-25 Le train Pireia - Larissa marque l'arrêt dans la petite gare de Sfendali, le 7 août 1996. En tête, la A-259, une des dix locomotives construites par Ganz-Mavag en 1982, identiques aux M41 hongroises (1325 kW, transmission hydraulique, 66 t, 103 km/h). Ces machines, numérotées A-251 à A-260, sont toutes réformées.

J-L VANDERHAEGEN.

Les grands wagons frigorifiques blancs sont aujourd'hui garés en longues files dans les plus grandes gares. Les transports s'effectuent maintenant par camions, mode de transport plus flexible, via la Roumanie et la Bulgarie. En effet, les chemins de fer de ces pays n'ont pas réussi à s'adapter suffisamment rapidement à la nouvelle situation.

Les Chemins de fer grecs s'efforcent de ranimer le transport de marchandises en Europe centrale, après la réouverture de la ligne Zagreb-Agram. L'importance de cette liaison a justifié, à la fin des années 80, la décision d'électrifier la ligne de 76 kilomètres, depuis Thessalonika jusqu'à la frontière yougoslave (actuellement macédonienne).

Tomas MEYER-EPPLER

A suivre...



PHOTO 47-26 Le 29 décembre 2000, au dépôt de Thessalonika, la A-204 attend son prochain service. Les A-201 à A-210 furent construites par ALCO en 1961 (700 kW, 64,4 t, 120 km/h). Sept unités sont actuellement toujours en service.

Philippe DE GIETER.

LIVRAISONS D'ENGINS NEUFS (la date communiquée est celle de la réception provisoire partielle)	MUTATIONS		
1358 : 13-07-2001 FKR	2130 : FKR → FSD 26-10-2001	8053 : 01-10-2001 FSR	2352 : 02-08-2001 LC
1359 : 30-08-2001 FKR	4126 : FHS → MKM 01-10-2001	8058 : 01-10-2001 FSR	2357 : 11-07-2001 LC
1360 : 28-09-2001 FKR	4127 : FHS → MKM 01-10-2001	8059 : 01-10-2001 FSR	7389 : 20-07-2001 RG
4132 : 30-05-2001 FHS	4128 : FHS → MKM 03-08-2001		7395 : 06-11-2001 RG
4133 : 01-06-2001 FHS	4129 : FHS → MKM 05-07-2001		7403 : 23-10-2001 RG
4134 : 08-06-2001 FHS	(reste en prêt à FHS)		8203 : 28-08-2001 RG
4135 : 12-06-2001 FHS	4130 : FHS → MKM 01-10-2001	SORTIES DE RÉVISIONS	
4136 : 18-06-2001 FKR	4131 : FHS → MKM 03-08-2001	609 : 19-09-2001 M	
4137 : 22-06-2001 FKR	4132 : FHS → MKM 24-08-2001	628 : -10-2001 M	
4138 : 29-06-2001 FKR	4133 : FHS → MKM 22-08-2001	629 : 08-06-2001 M	
4139 : 04-07-2001 FKR	4134 : FHS → MKM 22-08-2001	634 : 23-05-2001 M	
4140 : 13-07-2001 FKR	4135 : FHS → MKM 22-08-2001	638 : 10-10-2001 M	
4141 : 18-07-2001 FKR	7737 : NK → FKR 22-09-2001	640 : 09-08-2001 M	
4142 : 25-07-2001 FKR	7743 : FNND → FKR 28-08-2001	971 : 12-07-2001 RI	
4143 : 02-08-2001 FKR	7744 : FNND → FKR 30-09-2001	1602 : -12-2001 RI	
4144 : 31-08-2001 FKR	7745 : FNND → FKR 13-10-2001	2010 : 07-09-2001 RI	
4145 : 05-09-2001 FKR	7746 : FNND → FKR 28-10-2001	2105 : 05-07-2001 RIK2	
4146 : 20-09-2001 FKR	7747 : FNND → FKR 28-10-2001	2107 : 21-09-2001 RIK2	
7743 : 27-07-2001 FNND	7748 : FNND → FKR 28-10-2001	2114 : 09-08-2001 RIK2	
7744 : 29-08-2001 FNND	7749 : FNND → NK 27-11-2001	2129 : 28-09-2001 RIK2	
7745 : 30-08-2001 FNND		2130 : 26-10-2001 (remise au type, ex. 1901)	
7746 : 12-09-2001 FNND	ENGINS RADIÉS	2135 : 29-10-2001 RIK2	
7747 : 27-09-2001 FNND	5116 : 01-10-2001 FKR	2137 : 27-08-2001 RIK2	
7748 : 27-09-2001 FNND	5123 : 01-11-2001 GCR	2226 : 10-07-2001 RG	
7749 : 26-10-2001 FNND	5129 : 01-10-2001 FNND	2248 : 25-10-2001 RG	
	5147 : 01-10-2001 GCR	2304 : 07-09-2001 LC	
	5150 : 01-10-2001 GCR	2317 : 30-07-2001 LC	
	5179 : 01-11-2001 FNND	2318 : 10-10-2001 LC	
	8025 : 01-10-2001 FSR	2334 : 12-09-2001 LT	
		2344 : 04-10-2001 (réparation après déraillement de Stockem du 20-01-2000)	

DÉMOLITIONS	VENDUS	ABRÉVIATIONS
5130 : 10-2001 FNND	9209 : PFT 10-2001	FHS : Hasselt
7501 : 10-2001 FNND		FKR : Merelbeke
		FNND : Antwerpen-Noord
		FSR : Schaerbeek
		GCRA : Charleroi-Sud (atelier)
		LC : révision confort
		LQV : Quévy
		LT : révision technique
		M : modernisée
		MKM : Stockem
		RG : révision générale
		RI : révision intermédiaire
		RIK2 : 2e révision intermédiaire

Locomotives électriques

Engins placés en parc

Un certain nombre d'engins de traction électrique se trouve actuellement en parc, notamment suite à des accidents. Ils ne sont donc pas mis hors service (bien que la réparation de certains semble fort improbable) mais ne font - provisoirement (?) - plus partie des engins disponibles pour l'exploitation. La date reprise après chaque engin est celle de la mise en parc :

- 321 : 14-08-2000, suite collision à Liège Palais ;
- 338 : 01-01-1999, suite collision à Hasselt.
- 366 : 14-08-2000, idem 321;
- 514 : 18-05-2001, suite déraillement à Rhisnes ;
- 709 : 22-03-2001, suite collision à Bas-Oha;
- 716 : 25-04-2000, suite accident d'Aiseau;
- 819 : 25-04-2000, idem 716
- 921 : 08-04-2001, suite collision de Pécrof;
- 932 : 02-04-2001, idem 921;
- 1505 : 13-09-2000, suite incendie;
- 2121 : 08-04-2001, suite déraillement à Braine le Comte ;
- 2354 : 18-07-2001, suite accident à Luxembourg-Triage;
- 2607 : 18-07-2001, idem 2354

série 19

● Entrée au début de l'année 2000 à l'Atelier Central de Salzinnes pour remise au type, la 1901 est finalement ressortie le 26 octobre dernier, renumérotée 2130.

Baptême de la 3002 des CFL

Le 22 juillet dernier, la 3002 des CFL a été baptisée "Blankenberge". L'opération avait toutefois fort mal débuté. En effet, la 3002 remorquant ce jour le "Luxembourg - Blankenberge Express" était tombée en détresse peu avant la frontière belge. Elle réussit toutefois à évacuer le train à vitesse très réduite, (+/- 5 km/h) jusqu'à Arlon. C'est la 2017 qui fut dépêchée pour poursuivre la remorque du train jusqu'à Blankenberge. La 3002 ne fut toutefois pas dé耦plée, puisqu'elle était attendue à Blankenberge. C'est avec un retard énorme (+/- 120 minutes !), et au grand soulagement de la fanfare locale jouant sans arrêt pour faire patienter le comité de réception, que la cérémonie s'est déroulée, en présence de membres de la direction des CFL, dont son directeur Monsieur Alex Cremer, lesquels avaient pris place à bord du train au départ de Luxembourg ... Deux locomotives des CFL sont donc baptisées Blankenberge : les 1802 et 3002.

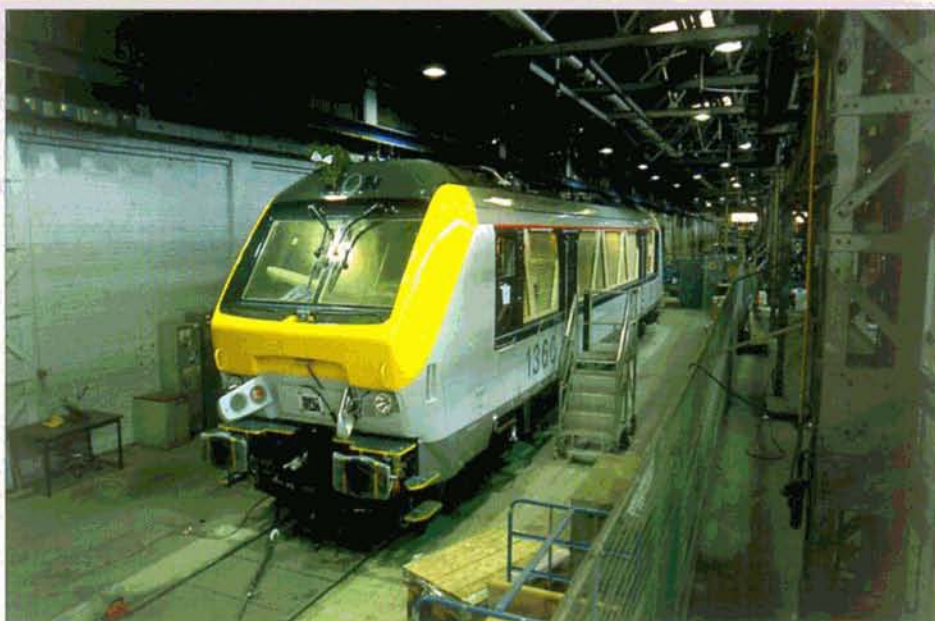


Monsieur Alex CREMER, directeur des CFL, et une échevine de la ville de Blankenberge, baptisent la 3002 des CFL. Blankenberge, 22 juillet 2001. Stefan GELAUE.

Livraison de la dernière 13

Dans le courant du mois de septembre, Bombardier à Brugge a livré la 1360, dernière locomotive de la première tranche. Il semblerait en effet qu'une seconde tranche, qui comprendrait 60 unités pour la SNCB et 15 pour les CFL, soit sur le point d'être signée. Ce choix ne ferait toutefois pas l'unanimité dans le rang des ingénieurs de la SNCB... Y aurait-il une pression du côté d'Alstom pour forcer cette commande, qui risquerait de faire de l'ombre à la future série 14 ?

La dernière 13, la 1360, en cours de finition chez Bombardier à Brugge. Pour célébrer cet évènement, un arbuste a été placé au-dessus de la cabine de conduite. Brugge, 16 août 2001.
Christian DOSOGNE.



séries 13 SNCB - 3000 CFL

● La 3020 des CFL a séjourné à l'AC Salzinnes du 13 septembre au 22 octobre pour la réparation d'un incendie électrique survenu à la gare de Luxembourg, où la caténaire d'une voie commutable avait, par erreur, été placée en position 25 kV alors que la locomotive était commutée en 3 kV.

← **PHOTO 48-27** Depuis le 10 juin, les 13 ont envahi non seulement la ligne du Luxembourg, mais également l'Est de la France. Le 12 juillet, la 1330 attend au côté de la BB 16.617 de la SNCF son prochain service à l'annexe de traction du dépôt de Thionville. A noter que les conducteurs SNCB ne dépassent pas Bettembourg, où ils sont relayés par du personnel de conduite de la SNCF. Alain DEFECHEREUX.

↓ Le 1er août, passage à Hettange-Grande du train 44947 Stockem-Woippy, qui acheminait derrière la 1348 les 7504 et 7506, rachetées par la firme Visali. Ce train était auparavant remorqué par une CC 72.000 de la SNCF. Ch. VANHECK.





↑ **PHOTO 48-28**

Depuis le 10 juin, les 13 assurent du lundi au samedi une tournée jusqu'à Zeebrugge. Voici le train 42955 Zeebrugge 16.50 - Luxembourg 24.00, remorqué par les 1314 et 1346, photographié à Dudzele, le 23 juillet 2001.

Alain DEFECHEREUX.

→ De nombreux trains circulent avec des 13 ou des 3000 remorquées comme véhicules, comme ici à Florée le 31 juillet, où les 1315 et 1324 étaient acheminées derrière les 3008 + 3005 des CFL. Train 47919 Leuven 11.00 - Luxembourg 15.55, circulant du mardi au samedi. B. DIEUDONNE.

série 15

● Le 18 juillet, un parcours d'essai à été mis en marche entre Liège - Gouvy et retour, pour tester les capacités des 15 à assurer des omnibus, ceci dans l'éventualité de leur réutilisation en tête de trains P sur la ligne 42 dès janvier 2002. La rame, composée de 5 voitures du type M2, était encadrée par la 1501 (côté Gouvy) et la 1504 (côté Liège).

● Depuis la mi-septembre, les 15 n'assurent de nouveau plus aucun service et sont garées depuis lors sur la cour de l'atelier de Kinkempois. En outre, vu l'absence du KVB, la SNCF leur interdit désormais de dépasser Tourcoing.

Le 4 mai 2001, la 1308 remorqua de Schaerbeek à Quèvy un train de pèlerins se rendant à Lourdes. Notre document montre ce parcours en passage sur la ligne 26, entre Beersel et Buizingen.

Christian DOSOGNE.





↑ En juillet et août derniers, les 15 ont remorqué à plusieurs reprises le "Tchernobyl Express", entre Aachen et Lille. Ces trains, qui avaient déjà circulé l'année dernière, transportent des enfants victimes de la catastrophe de Tchernobyl, vers des familles d'accueil pour y passer des vacances. Le 28 août, passage à Aachen-Süd en direction de la frontière belge du "Tchernobyl Express", remorqué par la 1501.

Michel HANSSSENS.

→ Le 18 juillet 2001, passage à Mery du train d'essais Liège - Gouvy, encadré par les 1501 et 1504.

Philippe STERCKX.

↓ Le 30 juillet, un parcours de retour d'un "Tchernobyl Express" quitte la gare de Leuven. La rame, remorquée par la 1503, est composée de 11 voitures-couchettes polonaises.

Michel HANSSSENS.



série 16

● Au début du mois de décembre, la 1602 est ressortie de révision de l'Atelier Central de Salzinnes, repeinte dans la livrée bleue classique. Elle a donc perdu la décoration grise et jaune. Pour rappel, c'est le 5 juillet 1995, à l'issue d'une révision intermédiaire pratiquée par l'Atelier Central de Salzinnes, qu'elle était apparue habillée d'une toute nouvelle décoration baptisée "Memling", financée par la firme Märklin-Belgique.

série 25

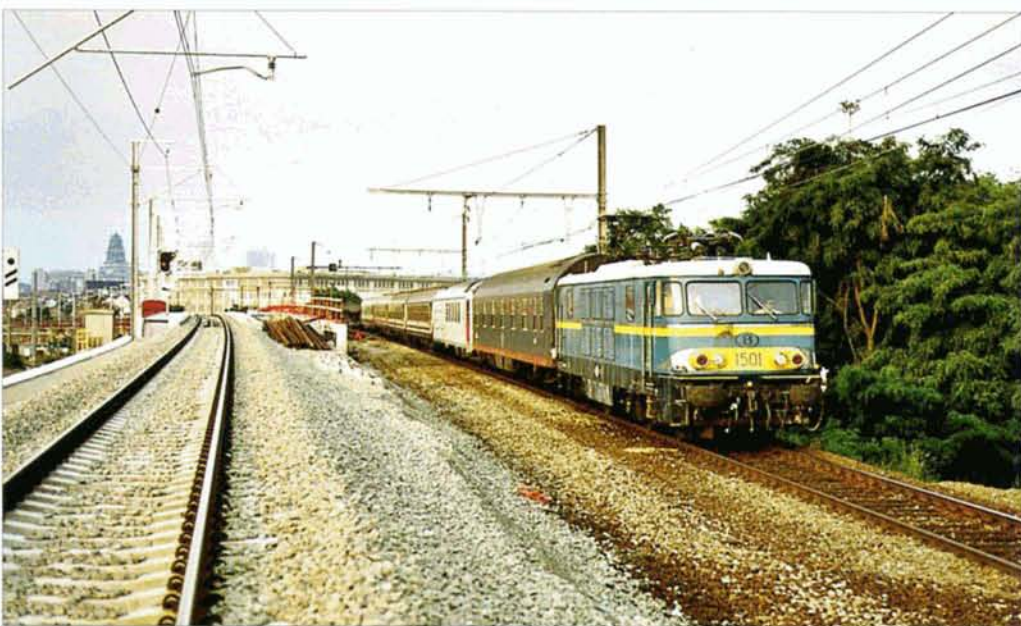
● Le réseau privé italien SATTI envisage d'acquérir quatre locomotives de la série 25, ainsi que des voitures du type M2. Ce matériel serait utilisé sur la ligne Settimo Torinese - Pont de Cavanasse, dont l'électrification est en cours d'achèvement, et ce en attendant que la SNCB entame la réforme des automotrices de la série 151 à 270. Plusieurs problèmes restent toutefois à régler, comme la présence d'amiante et la charge par essieu trop importante des 25. Affaire à suivre. Rappelons que le SATTI utilise déjà huit automotrices ex. SNCB sur la ligne Torino-Dora - Germagnono (voir EL 17 pages 26 à 31 et 18 page 21 à 24).

PHOTO 48-30 → Le TA 1430 à la sortie du viaduc Vierendeel à Forest-Midi. Cet ouvrage a été définitivement mis hors service le 25 novembre, remplacé par le nouveau tracé visible à gauche. Pierre HERBIET, 10 août 2001.

PHOTO 48-31 La 1602 "Memling" en tête de l'EC 47 "Alexander von Humboldt", à la sortie de Schaerbeek. 30-04-1996. J-L VDH.



PHOTO 48-29 Durant toute la saison touristique, les 15 ont assuré la remorque du TA 1430 Bressoux-Lourdes, entre Bressoux et Tourcoing. Le 3 août 2001, le TA 1430 débouche du tunnel du Corbeau, situé sur la ligne 36A Kinkempois-Voroux. Pierre HERBIET.





↑ Un des nouveaux parcours assurés depuis le 10 juin 2001 par les 20 : le train 44214 (Gremberg-Lille), tracté par la 2015 entre Montzen et Jeumont. Peter VAN GESTEL.



← La 2013 en tête du train Volkswagen 47263 Ruisbroek - Montzen, prêt au départ à Ruisbroek. Depuis le 10 juin, les 20 assurent plusieurs rotations VW entre Ruisbroek et Montzen. Christian DOSOGNE.

↓ Le 5 août 2001, après avoir assuré le Train-Autos 1433 (Lourdes) - Lille - Denderleeuw, la 1205 fut réutilisée pour remorquer au départ de Forest-Midi une rame de voitures-couchettes UIC Y de la SNCF se rendant à Calais pour entretien. Ces voitures furent utilisées dans les trains "Camino Azul", "Azur Express" et dans le 1433. Le train traverse les installations de Bruxelles-Petite Ile. Christian DOSOGNE.





↑ Il est devenu beaucoup moins fréquent de voir des 23 en tête de trains de voyageurs. Le 22 août 2001, la 2376 remorque le retour d'un train de pèlerins s'étant rendus à Lourdes, entre Jeumont et Bressoux, ici au passage à Chockier, dont le site est dominé par le château du même nom (ligne 125 Namur - Liège).
Michel HANSENS.

→ Le 13 juillet 2001, la 2311 remorque entre Aachen-Hbf et Jeumont un train spécial Berlin - Paris, composé de voitures françaises. Laurent GARY.

↓ Le 8 septembre 2001, une rame de l'Orient Express effectua un spécial Paris - Bruxelles et retour. La 2747 remorqua le parcours de retour jusqu'à Quévy, ici en passage à Forest-Midi.



Locomotives Diesel

série 51

● Inexorablement, le déclin des 51 se poursuit, avec la mise hors exploitation au 01-10-2001 des 5116 de Merelbeke (collision avec un camion à Antwerpen-Noorderdokken le 3 septembre 2001), 5129 d'Antwerpen-Noord (avarie au moteur Diesel), 5147 de Charleroi-Sud (avarie au moteur Diesel), 5150 de Charleroi-Sud (avarie au moteur Diesel) et, au 1er novembre 2001, de la 5123 de Charleroi-Sud (incendie électrique) et de la 5179 d'Antwerpen-Noord (avarie au moteur Diesel). Leurs services s'amenuisent également. Ainsi, outre des parcours locaux principalement dans la région anversoise, le service GA 15 (voir EL 47 page 27 - deux allers-retours Schaerbeek - Quenast), est assuré depuis le lundi 5 novembre par une 55 TVM. Enfin, l'atelier d'Hasselt n'assure plus aucun entretien sur les 51 depuis le 29 septembre, celui-ci étant opéré par l'atelier d'Antwerpen-Noord.

● Comme indiqué très discrètement dans le tableau des statistiques de notre précédent numéro, le PFT a donc acquis la 5128 de Merelbeke, laquelle fut mise hors service le 1er juillet (voir à ce sujet "Les nouvelles du PFT", p. 5).

Le 29 septembre, la 5401 a remorqué un train spécial entre Luxembourg et Antwerpen. La rame était composée de quatre voitures Wegmann des CFL, dont deux voitures AB, la voiture "Rendez-Vous" du GAR et une voiture "vélos". Le train passe ici à Epegem, sur la ligne 27. Geert PACKET.

Le 14 juillet 2001, une belle palette de locomotives fréquentant régulièrement la gare de Montzen, posèrent devant le photographe. De gauche à droite : les 8235, 215.020-9, 5537, 5167, 2007 et 215.028-2.

Michel HANSENS.



Le 28 septembre dernier, la 5123 de Charleroi-Sud fut victime d'un incendie dans les environs de Irchonwelz, alors qu'elle remorquait un train de ciment entre Havinnes et Quévy. Cet incident a nécessité l'intervention des pompiers.

Theo BROUEZ.



série 55

● Accord signé pour le "Rhin de Fer"

Le 21 septembre 2001, après de nombreux palabres, les trois ministres des transports belge, néerlandais et allemand ont finalement conclu un accord de principe quant à la réouverture du "Rhin de Fer" par son itinéraire historique (Neerpelt - Weert - Roermond - Dalheim - Mönchengladbach). Pour préserver l'environnement et la quiétude des riverains, toute une série de mesures a été prise, dont la construction d'un tunnel sous la réserve naturelle du Meinweg, et la couverture des voies pour la traversée des zones à nature protégée du Weertbergen et du Budelerbergen. En outre, une nouvelle ligne sera établie pour contourner la ville de Roermond. De nombreux riverains de la ligne ont immédiatement protesté contre cette réouverture. Il faut dire que plusieurs quartiers résidentiels ont été aménagés entre Roermond et Dalheim, juste en bordure de la ligne, après sa fermeture...

Pourtant, de nombreux camions traversent le parc, sans compter les avions civils et militaires, sans que des protestations ne se fassent entendre. Comme quoi certaines personnes, à commencer par certains hommes politiques, ont une notion très sélective de la protection de l'environnement... D'ailleurs, des panneaux "Ijzeren Rijn NEE" fleurissent déjà le long de la voie ferrée entre Weert et Roermond.

De plus, le coût de construction du tunnel sous le Meinweg s'élèverait à ... 22 milliards de francs belges (550 millions d'Euros), soit un peu moins que pour le tunnel à construire sous l'Escaut, à hauteur du Liefkenshoek, pour désenclaver la rive gauche du port d'Antwerpen, et ce dans des conditions de loin beaucoup plus difficiles ! Antoine Martens, administrateur-directeur de la SNCB, aurait même, à l'époque, lancé à ses collègues néerlandais "Donnez-moi l'argent, je vous en construit deux pour ce prix là" ! Il est clair que les néerlandais ne veulent toujours pas du Rhin de Fer, du moins pas avant la mise en service de la Betuwelijn entre Rotterdam et l'Allemagne ...

En attendant la fin des travaux prévue pour 2007, la SNCB souhaiterait déjà faire circuler quelques trains par le "Rhin de Fer" dès le début de 2002, mais uniquement en période diurne. Seulement, la signature définitive des textes découlant du préaccord du 11 septembre, prévue pour le 15 octobre, a été reportée à une date ultérieure non précisée...

● Dans le cadre de la remise en service du "Rhin de Fer", deux 55 se sont rendues à l'étranger afin d'y subir divers essais d'homologation :



PHOTO 48-32 ↑ + PHOTO 48-33 ↓ La 5526, photographiée à Amersfoort le 24 octobre 2001, lors des essais statiques de l'ATB. On remarquera que la machine a finalement retrouvé sa livrée jaune, avec néanmoins la mention "ATB + PZB 90" sous les numéros latéraux" (non visible sur ce document).
Christian VANHECK.

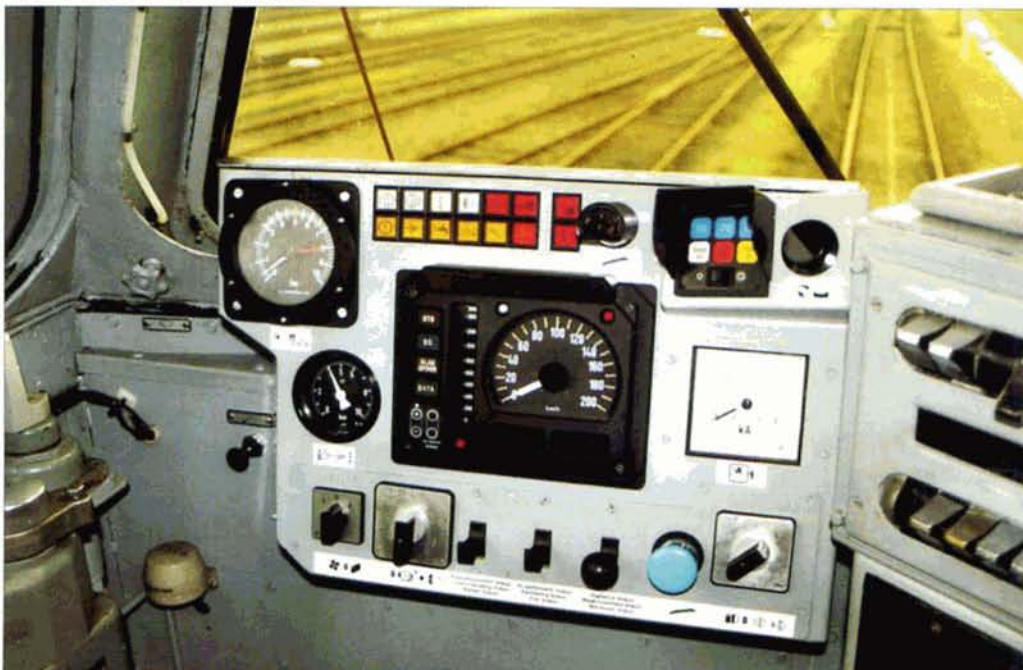


- la 5527 a séjourné du 17 août au 6 septembre au centre d'essais de Minden de la DB, où elle a subi une série de tests, dont la mesure du couple de rotation des bogies, ainsi que l'effort exercé par réaction sur les rails lors de passages dans des courbes serrées. Aucun problème n'a été relevé. La 5527 n'est toutefois pas concernée par la modification "Rhin de Fer" mais

les essais en question ne portant pas sur des équipements spécifiques tels que l'ATB, l'Indusi, etc., il a été jugé plus simple d'utiliser une 55 traditionnelle;

- la 5526 s'est rendue à Amersfoort du 22 au 25 octobre 2001 pour le calibrage de l'ATB. Il s'agit de contrôles préalables aux essais en ligne prévus pour la fin novembre 2001.

PHOTO 48-34 Une vue du nouveau pupitre de conduite de la 5526, avec les équipements ATB, Indusi et Memor.





Le train de sable 47975 Balen - Pétange circule les lundi, mercredi et vendredi (Balen 11.19, Mol 11.29/12.20, Hasselt 13.16/14.15, Visé 15.11, Rivage 15.54/16.04, Vielsalm 17.24/41, Gouvy 18.11/19.40). Il est remorqué par deux 55 sur la ligne 42. Avec un peu de chance, on peut le voir avec deux 55 bleues, comme ce fut le cas le 28 septembre 2001, lors du passage à Grand-Halleux. *Michel HANSSENS.*



Le 26 juillet 2001, venue exceptionnelle à Montzen de deux locomotives de la série 62 de Merelbeke, les 6219 et 6251, en tête d'une rame de coils. *Laurent GARY.*

séries 70 et 92

● Une locomotive de la série 70, vraisemblablement la 7001, sera prochainement érigée en monument au milieu d'un nouveau rond point en cours d'aménagement à Flawinne, sur la route Namur - Charleroi. Initialement, c'est la 9209 qui avait été prévue pour figurer sur ce carrefour. Toutefois, après intervention du PFT, cette machine qui était la toute dernière représentante de sa série en état de marche, fut acquise par le PFT. Le PFT a alors proposé de mettre en échange une locomotive de la série 70 en monument. Ce choix est justifié par le fait que la 9206 est déjà placée en monument à l'Atelier Central de Salzinnes, soit à moins de 3 kilomètres du rond-point de Flawinne, et que la série 70 symbolise la toute première série de locomotives Diesel commandées par la SNCB et mises originellement en service à l'atelier de Ronet, tout proche de Flawinne.

Réformée le 18 avril 1995, la 9209 fut réutilisée à partir du 4 février 1998 par l'Atelier Central de Salzinnes, en tant que "gros outillage" pour effectuer les manœuvres internes. Elle sera prochainement remplacée par des machines de la série 80.

Les 7102, 7103 et 7504 à 7506 sont bien arrivées en Italie. Ce document montre deux 75 garées à l'atelier du CLF (Costruzione Linee Ferroviaria), le nouveau propriétaire de ces engins, à Reggio Emilia, le 4 octobre 2001. A droite, on voit une locomotive Diesel Vossloh du type G1206 (appartenant à Lokomotion Capital) en cours d'essais sur le réseau privé ACT (Azienda Consorziale Trasporti Reggio Emilia), ici en tête d'un train de marchandises pour Dinazzano. *Quintus VOSMAN.*





A titre expérimental, la 7741 a reçu, de construction, des trappes d'aspiration d'air surbaissées pour la ventilation des capots (voir flèche). Le but recherché est d'améliorer la visibilité à droite pour le conducteur travaillant assis. Si l'essai donne satisfaction, la modification sera généralisée. La 7741 à Antwerpen-IJsland, en tête d'une rame de pétrole vide à destination d'Antwerpen-Petrol, le 22 août 2001. D. MOENS.

série 76

- Le contrat de leasing des 76, lequel expirait fin 2001, a été prolongé d'un an, jusqu'à la fin de 2002.

série 80

- La mise en service progressive depuis le début du mois de septembre des six

machines de la série 82 arrivées à Schaerbeek en avril et juillet, a permis la radiation au 01-10-2001 des 8025, 8053, 8058 et 8059. Les deux premières ont été réformées à la suite d'une avarie à leur transmission, la 8058 pour avarie à son moteur Diesel, et la 8059 pour vétusté. En outre, trois 80 seront prochainement transférées à l'AC Salzennes où elles se-

ront utilisées aux manoeuvres internes en remplacement des 9131 et 9209.

série 84

- La 8428, radiée le 01-07-01 à Antwerpen-Noord, a été acquise par le PFT. Elle est ainsi la première 84 préservée (voir à ce sujet "Les nouvelles du PFT").

La campagne betteravière confiée aux 77 de Merelbeke

Pour leur première utilisation à Merelbeke, les 77 sont exclusivement engagées dans le trafic de la campagne betteravière. Depuis le 16 octobre et ce jusqu'à la fin du mois de décembre, elles remorquent jusqu'à cinq trains par jours au départ de Poperinge (EPP) et de Ieper (FI) jusqu'à la sucrerie de Moerbeke (FMK), suivant les horaires ci-contre (ne sont repris que les parcours de jour) (LK = Kortrijk, N67 : du lundi au vendredi, R6 = le samedi, N7 = pas le dimanche).

PHOTO 48-42 Le 28 novembre 2001, le train 39082 à destination de Moerbeke vient de quitter Poperinge. En tête, les 7748 et 7745. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

39080	N7	EPP 08.50 - FI 09.04
39092	N7	FI 09.42 - EPP 09.55
39082	N7	EPP 10.50 - FI 11.04/46 - FMK 14.30
39084	N67	EPP 15.50 - FI 16.02
38088	R6	EPP 10.50 - FI 11.04/45 - LK 12.26
39090	N67	FMK 16.00 - EPP 06.58
39094	N67	FMK 11.15 - FI 13.39/14.00 - EPP 14.13
39096	N67FI	16.42 - EPP 16.55
39098	R6	FMK 11.15 - LK 13.03



Autorails

séries 41 et 44-45

● Vu les énormes problèmes techniques affectant les 41, la SNCB a interrompu la procédure de réception provisoire complète à la mi-octobre (le dernier autorail réceptionné fut le 4138). Alstom s'est alors engagé à réaliser un programme de *retrofit* sur tous les autorails, travaux qui ont débuté à Schaerbeek à la fin du mois d'octobre. Ceux-ci concernent essentiellement les portes, le système de chauffage et les moteurs Diesel. Les travaux à ces derniers sont réalisés par des ouvriers de la firme Cummins, souvent jusque très tard et parfois même le samedi... Les réceptions provisoires complètes ont ainsi pu reprendre au milieu du mois de novembre.

Pourtant, malgré ces mesures, le taux d'avaries reste très élevé. La situation est telle que, à Hasselt, moins de dix autorails sont parfois utilisables. Ainsi, le lundi 19 novembre, sur les 14 services prévus au roulement, seuls 5 furent réalisés avec des 41, ce qui nécessita la mise en marche de rames tractées avec des 51 et des 62... Certains jours de novembre, deux autorails seulement étaient disponibles à Stockem tandis qu'à Merelbeke, un seul autorail était engagé pour assurer le service de la ligne 82 Aalst-Burst.

● Depuis l'introduction des 41 sur les IRe Antwerpen-Neerpelt, il s'avère que leur capacité aux heures de pointe est insuffisante. De plus, l'étroitesse de leurs portes génèrent du retard lors de la montée et de la descente des voyageurs. A ce sujet, il faut préciser que le choix des portes étroites a été dicté par le fait qu'il était initialement envisagé de faire circuler les 41 avec comme seul agent le conducteur, lequel aurait délivré les billets. Pour ce faire, il fallait canaliser les voyageurs sur une file.



PHOTO 48-35 Les 41 font désormais partie du paysage de l'"Athus-Meuse". Le 4 octobre, croisement de deux 41 à Gedinne. A droite, le 4135 vient d'arriver de Libramont; à gauche le 4127 s'apprête à assurer le prochain train vers Bertrix et Libramont. P. HERBIET.



Le tout dernier train de la ligne 82 assuré par des autorails 44 : le train P8979 Burst-Aalst, formé des 4402 + 4403, ici à Erpe, le vendredi 29 septembre 2001. Depuis le lundi 1er octobre, le service sur la ligne 82 est désormais assuré par des 41. Alain ELOOT.

PHOTO 48-36 Le 30 septembre, à l'occasion de l'"Open Bedrijven Dag" en Flandre, deux 41 effectuèrent des navettes sur la ligne 204 entre Gent-Dampoort et Gent-Noord (Sidmar). Déplorons le manque habituel de publicité de cet événement, ayant pour conséquence des circulations très intéressantes sans voyageurs... Le 4137 est ici photographié entre Gent-Noord et Gent-Rodenhuize. Yves STEENEBRUGGEN.



Plusieurs possibilités ont été étudiées, comme la commande d'une nouvelle série de 41 à trois caisses, avec voiture intermédiaire motrice ou non. En fin de compte, la SNCB a décidé le 26 octobre dernier de construire 16 autorails supplémentaires de la série 41; cette commande n'a toutefois pu être officialisée en raison des réformes en cours au niveau du Conseil d'Administration. Elle permettra alors de former des trains de ... six autorails accouplés ! Dans ce cas, une rame comprendra 12 moteurs Diesel (5820 kW), 12 postes de conduite dont 11 inutiles ! N'aurait-il pas mieux fallu commander directement des autorails quadruples, comme par exemple les rames Virgin en cours de construction chez Bombardier à Brugge qui, de plus, offriraient un aspect réellement plus moderne et nouveau ! Ou encore plus simplement, réutiliser aux heures de pointes des rames de M4 tractés par des 55 bleues ?

● Pendant ce temps, et malgré leurs problèmes techniques, les 41 poursuivent leur avancée. Depuis le 15 août, ils sont engagés en service commercial sur l'"Athus-Meuse". Une étape importante a été marquée avec la mise en vigueur du nouveau service d'hiver, le 30 septembre. Outre la reprise intégrale du trafic sur la ligne 82 Burst-Aalst, marquant ainsi la fin des 44 de Merelbeke, les 41 assurent pratiquement l'intégralité du service sur l'"Athus-Meuse". Seuls deux trains aux heures de pointe restent encore assurés par des 44-45 entre Bertrix et Libramont, le matin et le soir. Les 44-45 assurèrent également l'entièreté des navettes Dinant-Beauraing, lors de la fermeture du tronçon Beauraing - Gedinne depuis le 29 septembre pour permettre la mise au gabarit des tunnels de Gedinne et de Vonèche.

Comme on le voit, la fin définitive des 44 et 45 n'est plus qu'une question de jours. Les chemins de fer roumains sont actuellement en discussion avec la SNCB pour le rachat de tous les 44-45. Affaire à suivre...

Voitures - wagons

type I4

● Trois voitures du type I4 ont été vendues à la Société Nationale Industrielle et Minière de Mauritanie (SNIM), où elles iront rejoindre les quatre voitures-couchettes I3 qui avaient été acquises en 1997 (voir à ce sujet EL 44 pages 26-27).

PHOTO 48-37 Victime d'un incendie le 1er juillet 2000, la voiture-lits CIWLT 61 88 72 71 314-3 ne sera pas réparée, ceci à la suite d'un litige avec l'assureur. Comme il n'y a pas de voiture-lits de réserve, toute l'organisation des trains de nuit fut perturbée durant la saison touristique. Oostende, 26 mai 2001. Ch. DOSOGNE.



Passage à Schaerbeek du train royal, tandis que sur la voie de gauche stationne la 1328 en tête de la rame qui emmenera le Roi et la Reine d'Antwerpen à Liège. Geoffroy QUINET.

■ Le 6 septembre 2001, Leurs Altesses Royales le Roi Albert II et la Reine Paola ont visité les chantiers des gares d'Antwerpen-Centraal, Leuven, Liège-Guillemins et Schaerbeek. Au départ de Bruxelles-Midi, ce sont les 4127 + 4130 qui menèrent nos souverains vers Antwerpen. Au passage à Laeken, un arrêt d'une dizaine de minutes fut marqué pour permettre au Roi de visiter la Halte Royale. Ce point d'arrêt inutilisé depuis de nombreuses années, est situé à l'extrémité du parc du château royal de Laeken. Après Antwerpen, le Roi s'est rendu à Liège-Guillemins, cette fois à bord d'un train composé de cinq voitures I11 et de la voiture Resto 16.006, encadrées par deux locomotives de la série 13. Sur le chemin du retour, le chantier de la gare de Leuven a été présenté aux souverains. Enfin, à Schaerbeek, Leurs Majestés ont visité les deux rames royales spécialement sorties pour l'occasion.



Passage à Vilvoorde des 4127 + 4130 transportant nos souverains vers Antwerpen. Willy PEYSKENS.



Des Falns B-Cargo chez Railion

NS-Cargo (Railion) a loué auprès de B-Cargo une série de 100 wagons du type Falns 1000F8 pour une période de deux ans. Ils servent au transport de chaux vers Beverwijk en remplacement des wagons NS plus anciens. Le changement d'immatriculation a été réalisé durant le mois d'août par l'atelier privé du SATI dans le port d'Antwerpen. Cette location de wagons a pu être réalisée à la suite de la suppression du transport de charbon vers les centrales électriques belges en 2000.

Un des 100 Falns B-Cargo loué à Railion et portant le numéro UIC NS 82 84 663 6 331-8. Antwerpen West-Siberië (SATI), 6 août 2001. Roger CRIKELAIRE.



Livraison des Shmms

Au début de l'été, la SNCB a pris livraison des premiers wagons pour transport de coils du type Shmms (type SNCB 3614E1, numéros UIC 31 88 478 9 000 à 499). Pour rappel, la SNCB a commandé 500 wagons de ce type auprès de la firme polonaise Zastal à Zielona Gora. Ces wagons sont destinés pour le transport de coils à des températures élevées, de l'ordre de 300°C, en trafic interusines, notamment au départ de Sidmar et de Chertal. Leurs bogies Y25, conçus pour une charge par essieu de 25 t, sont construits par PAFAWAG à Wrocław. D'une masse à vide s'élevant à 20,1 tonnes, ces wagons peuvent transporter des charges jusqu'à 69,8 t. A vide, ils sont autorisés à circuler à 120 km/h (vitesse toutefois non pratiquée actuellement en Belgique).



PHOTO 48-38 Gros plan sur le Shmms 31 88 478 9 212-8 à Gent-Rodenhuize, le 30 septembre 2001, assurant le trafic de coils en provenance de Sidmar. J-L VDH.

PHOTO 48-39 Une rame complète de nouveaux Shmms garée à Kinkempois, le 13 octobre 2001. Christian DOSOGNE.



Voitures Resto et Bar-dancing

Actuellement, trois voitures RESTO ex. I10 sont en circulation, les 16005 à 16007 (respectivement les ex. I10 10.275, 10.276 et 10.277). Une quatrième voiture doit encore être transformée, la 12.278, future RESTO 16.008. La I10 12.779 est actuellement en cours de transformation en voiture bar-dancing à l'AC Mechelen. Elle portera le numéro 16.009.

Nouvelle coupe sombre dans le parc historique

Plusieurs voitures du parc historique de la SNCB ont ou sont sur le point d'être réformées. Il s'agit de deux voitures K1, de trois voitures L et de deux voitures M1. Il ne subsiste ainsi plus que sept voitures K1, six voitures L et quatre voitures M1...

Infrastructure

ligne 39

L'infrastructure complète, rails, traverses et ballast, de la ligne 39 reliant Welkenraedt à Montzen, a entièrement été renouvelée. Depuis le 15 septembre, la ligne est parcourable à 60 km/h. Cette remise en état s'inscrit dans le cadre de la réfection du viaduc de Moresnet, opération qui nécessitera, durant certaines périodes, la déviation du trafic marchandises via Welkenraedt, Aachen-Hbf, Aachen-Rothe Erde et Stolberg.

ligne 43

Après les éboulements de rochers qui se sont produits à Bas-Oha (30-04-1998) et Roanne-Coo (12-12-1998), la SNCB a pris des mesures drastiques de sécurité sur plusieurs sites à risque. Une des plus spectaculaires fut l'établissement d'un nouveau tracé des voies à la sortie de la gare de Tilff en direction de Rivage, de façon à écarter la ligne de la paroi rocheuse; il a été mis en service au début du mois de septembre.

ligne 166

Depuis le 29 septembre, la ligne 166 a été interrompue entre Beauraing et Gedinne pour permettre la réalisation des travaux de mise au gabarit des tunnels de Vonèche et Gedinne. Durant cette période, la circulation des trains de voyageurs a été suspendue entre Beauraing et Gedinne et remplacée par un service d'autobus. Les navettes Dinant - Beauraing sont restées assurées par des autorails séries 44 et 45, lesquels regagnaient leur dépôt (Stockem) via Namur et la ligne 162. Quant au trafic marchandises, il fut dévié par la ligne du Luxembourg entre Bertrix, Libramont et Namur.



PHOTO 48-40 ↑ PHOTO 48-41 ↓ Le 22 juin, la SNCB a procédé entre Ath et Silly à des essais de freins avec un wagon du type Talns pour le transport de zinc (voir EL 42 p. 39). Nos deux documents montrent le passage de la rame juste au moment du décrochage du wagon. La distance de freinage du wagon sera ensuite mesurée. Ph. SCHOLL.



PHOTO 48-98 Antwerpen-Dam, c'est fini ! Le 30 septembre dernier cessaient définitivement les dernières activités de l'atelier de traction d'Antwerpen-Dam, avec le départ des conducteurs et de leurs machines vers Antwerpen-Noord. Nous aurons bientôt l'occasion de revenir plus en détail sur l'histoire de cet important établissement. Une vue du dépôt, entièrement déserté, le 8 novembre 2001. Roger CRİKELAIRE.

Un nouveau véhicule de manutention

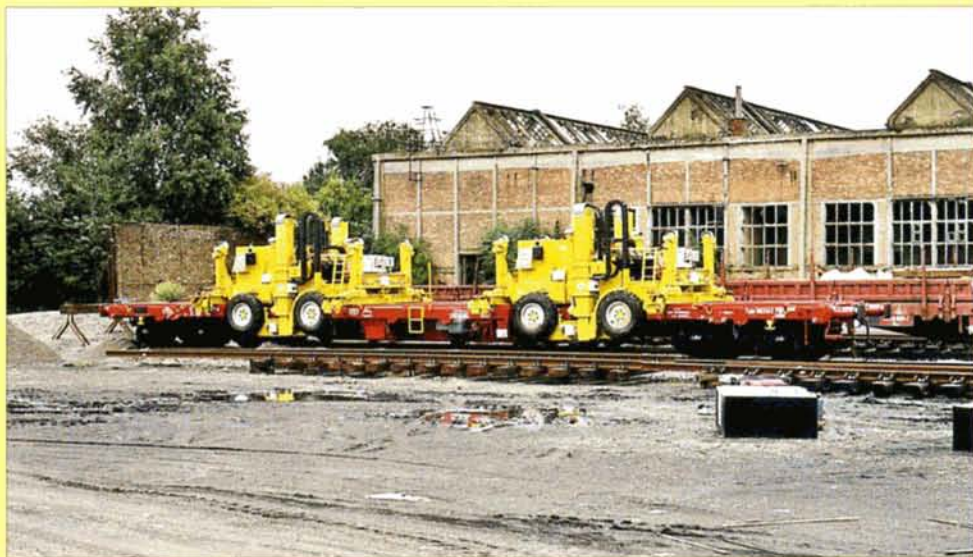
La SNCB a mis en service un nouveau véhicule permettant le chargement ou le déchargement d'éléments de voies encombrants, comme par exemple des aiguillages. Le wagon se compose de deux espèces de ponts transbordeurs pouvant s'étirer en largeur sur plusieurs mètres, et ensuite s'élever en reposant sur quatre pneus de manière à pouvoir évoluer par dessus le wagon porteur. Ainsi, il est par exemple possible de décharger un aiguillage se trouvant sur un wagon disposé sur une voie adjacente, et de le transborder sur le chantier. Ce véhicule a été conçu par FASSETTA, une firme française spécialisée dans la construction de matériel destiné aux travaux de voies. Il est inventorié dans le type Uay, SNCB type 9821A3, n° UIC 80 88 9821 150 9.

PHOTO 48-43 →

Le véhicule vu durant des essais. Les deux ponts transbordeurs sont étirés à droite de leur wagon-porteur et au-delà d'un second wagon plat. Une portion de voie est déchargée de ce dernier et sera posée à côté.

PHOTO 48-44 →

Le nouveau véhicule de manutention d'éléments de voies, vu au repos. Braine-le-Comte, 4 septembre 2001. Pierre HERBIET.



Divers

Quelle perspective pour le matériel historique de la SNCB?

En 2003, l'ancien atelier de Leuven sera démolé pour faire place à une gare d'autobus et à un vaste parking. Or, ce bâtiment abrite actuellement la plus grande partie du matériel roulant historique conservé par la SNCB. Les responsables se demandent bien où ils pourraient bien loger ce matériel en attendant l'hypothétique création d'un musée des chemins de fer.

Comme le projet d'aménager un musée à Tour & Taxis est définitivement enterré, il est actuellement envisagé de construire un hangar pour servir de simple abri. Trois sites possibles ont été retenus : à Bruxelles-Ouest, dans le triangle formé par les lignes 161 et 26 à Etterbeek, ou dans le triangle formé par les lignes 161 et 25 à Schaerbeek (Cage aux Ours).

On peut toutefois douter que ce projet,

s'il se réalise, sera prêt avant la démolition de l'atelier de Leuven...

Pas de réouvertures de lignes au trafic voyageurs ?

Parmi les nombreux souhaits de réinstauration de services voyageurs formulés ces derniers mois, seules trois relations ont une petite chance de revoir le jour : le prolongement de la ligne 19 Mol - Neerpelt jusqu'à Weert aux Pays-Bas, la ligne 141 entre Court-St. Etienne et Nivelles, et la ligne 165/167 Vinton-Athus-Arlon. Il faut aujourd'hui donc bien déchanter, puisque toutes les autres propositions sont rangées au placard par la SNCB. Parmi les raisons évoquées : le manque de rentabilité en égard aux investissements à réaliser, ou encore l'absence d'embouteillage routier (sic)... ! Il s'agit ici de la liaison projetée entre Athus et Rodange. L'étude dit en substance : « Il n'y a pas de file de voitures dans le sud de la province de Luxembourg et une réouverture vers Rodange ne sert pas un plan de mobili-

té »... ! La SNCB déclare également ne pas vouloir handicaper les autres projets d'investissement pour ceux-ci, qualifiés de "marginiaux".

Le 1er juin dernier, à l'issue d'une analyse sur les possibilités de réouverture d'anciennes lignes, le Conseil d'Administration de la SNCB a ainsi décidé de renvoyer la balle dans le camp du gouvernement.

En ce qui concerne la ligne 20 Lanaken-Maastricht, dont la réouverture est sollicitée par la papeterie Sappi, l'investissement s'élèverait à 7,71 millions d'Euros, dont 3 pour la partie belge de la ligne. Le gros problème est le pont établi au-dessus du canal Briegeden-Neerharen. Pourtant, Sappi se propose de transporter par rail 300.000 t de marchandises, soit 100.000 t de plus que les prévisions faites en décembre 1999. De nombreuses voix dans tout le Limbourg souhaitent la réinstauration du trafic voyageurs entre Hasselt et Maastricht via Lanaken, lequel pourrait se ramifier

avec le réseau Euregiobahn qui exploite depuis peu plusieurs relations locales dans la région de Aachen et du sud des Pays-Bas (voir EL 46 p. 23).

L'atelier des wagons-lits d'Oostende cédé à un groupe Italien

Le groupe Accor a vendu l'atelier des wagons-lits d'Oostende au groupe italien Rail Services International (RSI). RSI regroupe maintenant l'ensemble des activités de maintenance ferroviaire de la CIWLT. La société qui est présente en Autriche, Belgique, France, Italie, Pays-Bas et Suisse, désire devenir une entreprise européenne performante, leader sur le marché des services de maintenance ferroviaire (révision et transformation de voitures, notamment celles de la CIWLT ou VSOE), et accroître sa notoriété en augmentant la satisfaction des opérateurs ferroviaires et en développant une offre de service globale et internationale (conception et réalisation).

Les Class 66 autorisées sur le réseau belge

Au mois de septembre, le bureau de vente européen de l'Electro-Motive-Division (General Motors) a déclaré avoir reçu l'autorisation de circulation des Class 66 en Belgique. Après la Grande-Bretagne, les Pays-Bas, l'Allemagne, la Suède et le Luxembourg, les Class 66 gagnent du terrain et sont ainsi bien placées pour devenir les locomotives Diesel européennes standards pour train de marchandises. Le HGK (Hafen und Güterverkehr Köln) est extrêmement satisfait des deux Class 66 acquises en 1999; une troisième machine a été commandée. Le HGK souhaiterait toutefois disposer de Class 66 plus puissantes (4000 CV au lieu de 3000 CV actuellement).

Des machines équipées d'un GPS

Dans les prochaines semaines, 441 locomotives seront progressivement équipées d'un système de positionnement par GPS. Ce système permettra non seulement de localiser les engins à tout instant, mais également d'optimiser la gestion du parc en procurant toute une série de coordonnées, comme par exemple le nombre de kilomètres parcourus. Ce système déjà installé à titre expérimental sur quelques machines a ainsi permis de constater que les NS utilisaient abusivement des 25.5 ! Seront équipées, toutes les locomotives des séries 11, 12, 13, 23, 26, 73, 74, 82 et 60 machines des séries 55 et 62. Les 3000 des CFL seront pourvues du même équipement, et vraisemblablement les voitures-pilotes des rames Benelux.

Le 30 septembre 2001, le train L 4908 Lille 08.11 - Tournai 08.39, était remorqué par la locomotive Diesel BB 467.594, normalement dédiée au fret. Le train, composé d'une rame réversible de trois voitures inox du type RIO, arrive à Tournai. A. BEERLANDT.



PHOTO 48-45 Le 27 août, la première rame Diesel pendulaire Super Voyager de Virgin a quitté l'usine Bombardier de Brugge à destination de Villeneuve-Saint-Georges en France pour y subir des essais. La 2756 a assuré son transfert de Brugge à Jeumont, ici en passage à la bifurcation de Familleureux.
Pierre HERBIET.



PHOTO 48-46 L'acheminement des voitures composant les rames Diesel Virgin est réalisé par camion entre l'usine Bombardier de Brugge et le port de Zeebrugge où elles embarquent à bord d'un navire à destination de l'Angleterre. Zeebrugge, 13 août 2001. A propos des autorails Virgin : voir EL 45 pages 16-17.
Christian DOSOGNE.





PHOTO 48-47 ↑
Départ de Raeren de l'autorail 644.027-5 en direction de la frontière allemande et de Stolberg. Pierre HERBIET.

Un autorail Euregiobahn à Eupen

Un premier pas vers une exploitation régulière de la ligne Stolberg-Walheim-Raeren-Eupen ?

Le 16 septembre dernier, dans le cadre des "Stolberger Stadtfestes" de Stolberg et le "Lambertusmarktes" à Eupen, EVS (Euregio Verkehrsschienennetz GmbH) a assuré trois navettes entre Stolberg et Eupen via Raeren, à l'aide de l'autorail Talent 644.027-5. Rappelons que cette nouvelle société exploite depuis le 10 juin 2001 la ligne Heerlen (Pays-Bas) - Aachen - Stolberg - Stolberg Altstadt, première étape dans la création d'un vaste réseau régional de transport dans toute la région d'Aachen (voir à ce sujet les EL 46 page 33 et 47 page 19).

PHOTO 48-48 ↗
En gare de Raeren, départ de l'autorail en direction d'Eupen. A droite, la 201.030 en tête du train de la Vennbahn. Pierre HERBIET.

PHOTO 48-49 →
A Eupen, l'autorail de l'Euregiobahn vient de s'arrêter à côté d'un IC à destination d'Oostende. Cette image montrant la correspondance entre les deux sociétés pourrait bien devenir réalité dans les prochaines années. Pierre HERBIET.



Essais d'un ICE3 en Belgique



Dans la perspective de l'engagement commercial des ICE sur des liaisons entre l'Allemagne et la Belgique dès 2002, une rame ICE3 quadricourant a effectué en octobre et novembre derniers, une campagne d'essais sur le réseau SNCB, dans la région de Tournai.

Pour rappel, la DB a commandé 50 rames du type ICE3. Celles-ci sont fort différentes des deux premières séries d'ICE (ICE1 et ICE2) qui sont en fait des

PHOTO 48-50 Le 20 octobre, départ de la rame 406.008 vers le site du Coucou pour y subir les tests de compatibilité électromagnétique. *Christian DOSOGNE.*

rames tractées (60 rames ICE1 construites de 1991 à 1993, composées de 10 ou de 12 voitures encadrées par deux motrices, et 60 rames ICE2 construites de 1996 à 1997, semblables aux ICE1 mais formées d'une seule motrice et de 7 voitures dont celle d'extrémité est pourvue d'un poste de conduite). Les ICE3 sont en revanche des auto-

motrices. Chaque rame est formée de huit voitures, dont quatre sont motrices, totalisant une puissance de 8000 kW, et pouvant atteindre 330 km/h. Cette disposition a été choisie notamment vu le profil très difficile (rampe de 4 %) de la nouvelle ligne à grande vitesse Köln - Frankfurt/Main, dont la mise en service est attendue pour l'automne 2002.

PHOTO 48-51 C'est le 12 octobre que l'ICE3 M 406.008 fut transféré d'Aachen-West à Forest-Midi, remorqué par la 225.027-2 (ex. 215.027-4 de DB-Cargo, renumérotée dans la série 225 - voir à ce sujet l'article page 20). Il s'agit d'une des trois dernières 215/225 subsistant en livrée bleu et crème. Le convoi est ici photographié sur la ligne 35 entre Wezemaal et Leuven, non loin de la bifurcation d'Holsbeek. *P. HERBIET.*



Les essais en Belgique

Dans l'espoir d'engager ces ICE3 sur des relations vers la Belgique, la DB a procédé à une vaste campagne d'essais en Belgique en octobre et novembre derniers. La rame 406.008 est arrivée en Belgique le 12 octobre, remorquée entre Aachen-West et Forest-Midi par la 225.027 de la DB. Le 19 octobre, elle fut prise en remorque par deux 55 TVM, qui l'ont conduite à Ath.

Le 20 octobre, la rame fut soumise entre Ath et Silly aux traditionnels tests de compatibilité électromagnétique.

A partir du 22 octobre et jusqu'au 9 novembre, elle effectua des parcours d'essais sur la section Blaton - Tournai - Mouscron. Suivant les jours, elle effectua jusqu'à trois allers-retours, ainsi que les parcours de départ et de retour à Tournai.

Son retour en Allemagne s'est déroulé le 9 novembre.

Des essais à 220 km/h sur la ligne 50a ont été réalisés de nuit du 29 novembre au 4 décembre 2001.

A noter que cette même rame fut soumise à une campagne d'essais dans l'Est de la France, afin de la tester sous 25 kV. La DB souhaiterait en effet l'engager dès 2003 sur des relations Frankfurt - Paris via Bruxelles, et en 2006 entre Frankfurt/München et Paris via la LGV Est.



PHOTO 48-52 Les 5509 + 5511 TVM acheminèrent l'ICE de Forest-Midi à Ath, le 19 octobre. Ici, une vue prise à la sortie de Halle, alors que le soir tombait. *Pierre HERBIET.*

Les ICE3 se répartissent en deux sous-séries :

- 37 rames monocourant (15 kV), numérotées dans la série 403;
- 13 rames quadricourant (15 kV + 25 kV alternatif et 1,5 + 3 kV continu), numérotées dans la série 406 et désignées ICE3M.

Le confort extrêmement élevé des ICE3 est semblable à celui des autres ICE. Au vu du confort apporté par l'ICE3 comparé au TGV, la clientèle de la relation Bruxelles-Köln aura vite fait de choisir

les relations assurées par les ICE pour ses déplacements... Leur capacité est de 380 places (136 A + 244 B).

Les rames de la série 403 (livrées de 2000 à 2001) sont engagées depuis septembre 2000 sur la ligne 4 de la DB : Hamburg/Bremen - Hannover - Würzburg - München.

Les rames quadricourant 406 (livrées de 2000 à 2001) circulent depuis le 2 novembre 2000 sur les relations Köln - Amsterdam. Les NS ont acquis quatre rames identiques (406.051 à 054).

PHOTO 48-53 La rame ICE3 sur le site du Coucou, lors des essais de compatibilité électromagnétique, le 20 octobre 2001. *Ch. DOSOGNE.*





PHOTO 48-54 ↑

L'allure générale des ICE3 est fort semblable à celle des rames ICE-T pendulaires (voir EN LIGNES 35 pages 8-9 et 19 page 18). Tournai, 22 octobre 2001.

Pierre HERBIET.

PHOTO 48-55 →

Passage à Tournai d'un parcours Blaton - Mouscron, 22 octobre 2001.

Pierre HERBIET.



PHOTO 48-56 ↓

Le 29 octobre, la rame s'est rendue de Tournai à Mons afin d'y subir un entretien. Elle est vue à Saint-Ghislain, en passage à 160 km/h.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Réseaux industriels

Usine VW de Forest

Jusqu'à présent, toutes les manoeuvres internes de l'usine Volkswagen de Forest sont assurées par des véhicules rails-routes du type Unimog. A la suite d'un récent accident mortel, tous ces Unimog seront remplacés prochainement par des nouveaux véhicules, vraisemblablement des locotracteurs.

Les trains VW composés de grands wagons doubles porte-conteneurs "Transfesa intermodal", transportant deux conteneurs MEGA COMBI et qui assuraient des navettes vers les usines espagnoles (SEAT), ont été supprimés en juillet 2001. Plusieurs rames complètes de ces véhicules sont depuis lors garées à Bruxelles-Petite Ile et à Schaerbeek, en attendant une éventuelle reprise de l'assemblage de SEAT à l'usine de Forest.

PHOTO 48-58 →

La locomotive CFD-Locorem (voir EL 47 page 44) a débuté son service à la base travaux de Schaerbeek dans le courant du mois de juillet. Du lundi au vendredi, elle assure généralement de 07.00 à 15.00 les manoeuvres et la préparation des trains de travaux pour différents chantiers de la région. Le 14 septembre, elle refoulaît une rame de wagons plats vers la cour à marchandises de Schaerbeek, où elle sera chargée de caniveaux.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 48-57 Le 17 juin 2001, un Unimog VW manoeuvre une rame de wagons Transfesa. Depuis le mois de juillet, ces véhicules sont garés à la suite de l'arrêt de l'assemblage des Seat à l'usine de Forest.

Christian DOSOGNE.



Une loco ABR à Feluy

Depuis le début de 2001, la société chimique BP-AMOCO, située dans le zoning de Feluy, dispose d'un locotracteur ABR. Cette machine fut livrée en 1964 à l'usine Nepakris (en 1968 : Natronchemie et en 1987 : Solvay Chemie) à Herten (près de Roermond aux Pays-Bas). Après la cessation du transport ferroviaire en décembre 1999, ce locotracteur fut acquis par CFD-Locorem, puis loué à BP-AMOCO, où il sert de réserve à une locomotive CFD à trois essieux. Ses sorties sont extrêmement rares. Il ne subsiste plus que 4 autres locomotives ABR de ce type en service en Belgique : chez Porta-Disteel à Acoz, Umicore (Union Minière) à Olen, Prayon-Rupel à Engis et Intercoal à Genk.

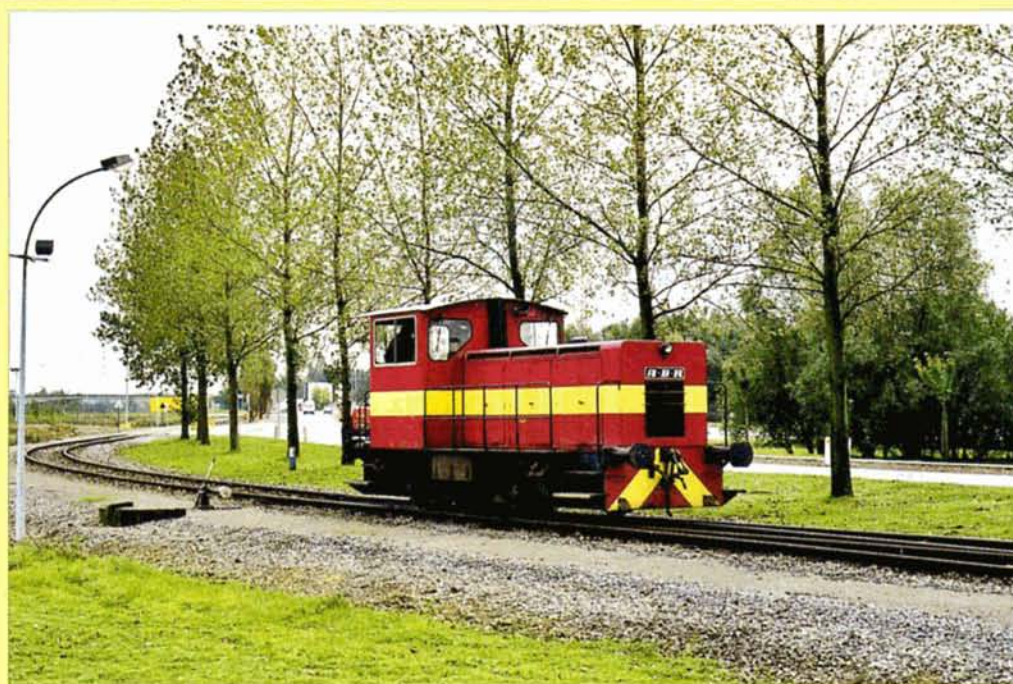


PHOTO 48-59 La locomotive ABR de la firme BP-AMOCO . Feluy, 20-09-2001. Pierre HERBIET.

DUFERCO - Clabecq

D'avril à mai 2001, DUFERCO à Clabecq a reçu en leasing la locomotive CMI 519, en remplacement de la machine 502 gravement avariée. Contrairement aux 502 et 505 utilisées pour assurer les navettes de poches de fonte entre le haut fourneau et l'aciérie, la 519 fut utilisée à d'autres tâches moins exposées aux salissures, afin de la maintenir dans un état propre.

Au moment où paraîtra ce numéro, une page importante de Clabecq sera en principe tournée, avec l'arrêt définitif du haut fourneau. Nous y reviendrons dans un prochain *EN LIGNES*.

➤ *Le 25 mai 2001, la 519 de CMI manœuvre une rame de coke. A droite, dans le faisceau SNCB de la gare de Clabecq, on aperçoit la 7325 et la 7733.*

Christian DOSOGNE.

Réseaux touristiques

SDP - Stoomspoorlijn Dendermonde-Puurs

Le BVS (Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief), exploitant la ligne Boom-Puurs (SDP : Stoomspoorlijn Dendermonde-Puurs), a restauré ses deux petits locotracteurs Diesel Deutz (voir *EN LIGNES* 43 page 12 à 18). Le premier, provenant de la firme Ideal Standard de Houdeng-Goegnies (Deutz 56552/1957), a été remis dans une version SNCB, et baptisé 9902.

La seconde machine, la Deutz 57179 de 1961, acquise en 2000 aux Pays-Bas, a été restaurée dans sa version d'origine et baptisée "Patricia".



VZW Kolenspoor

Cette nouvelle association ayant pris le relais du LSV, est une initiative des villes de Genk, As et Maasmechelen, dont le but est d'exploiter à des fins touristiques la ligne 21A/21B entre Genk - Zwartberg - As et Maasmechelen. Dans une première phase, une exploitation a démarré les 15 et 16 avril, et a circulé depuis lors chaque premier et troisième dimanche entre As et Eisden.



PHOTO 48-60 *Le train touristique du Kolenspoor : une locomotive Diesel Henschel à trois essieux remorquant deux voitures K3. As, 4 août 2001. Pierre HERBIET.*



Les deux locotracteurs Deutz du BVS, après restauration. A gauche, la machine 57179/1961; à droite, la 56552/1951, repeinte en vert SNCB. Baasrode, 7 juillet 2001. Roger CRIKELAIRE.

Une Pacific allemande en Belgique



PHOTO 48-61 ↑ Le train spécial en provenance de Aachen-Hbf, photographié à Astenet sur la ligne 37.

PHOTO 48-62 → Arrivée du train spécial à Montzen. Pierre HERBIET.

Le dimanche 16 septembre, la Pacific allemande 01.118 (construction Krupp en 1934) appartenant à l'association HEF (Historisch Eisenbahn Frankfurt), a effectué une incursion dans l'Est de la Belgique.

Organisé à l'occasion du 150e anniversaire de l'arrivée du rail à Mönchengladbach, le train spécial, qui avait été baptisé "Nostalgie - Salonwagen - Niederrhein België Express", était composée de dix voitures.

Mis en marche au départ de Viersen, il quitta la gare d'Aachen-Hbf à 11.50 en direction de la Belgique. A Welkenraedt, la 5510 fut placée en queue de la rame afin d'aider la Pacific à graver la ligne 39 jusqu'à Montzen.

A Montzen, la 01.118 fut dételée et envoyée vers la remise afin d'y faire de l'eau, virer sur la plaque tournante et se préparer pour le voyage du retour.

PHOTO 48-63 Virage de la Pacific sur la plaque tournante de Montzen. Pierre HERBIET.





PHOTO 48-64 ↑

La 5510 en tête du train spécial, photographiée à Gemmenich après le passage sur le viaduc de Moresnet. Après arrêt derrière un signal, le convoi retournera vers Montzen, remorqué par la 241.801-0, qui est visible en queue de la rame.

Pierre HERBIET.

PHOTO 48-65 →

Après le rebroussement à Gemmenich, le train retourne à Montzen, remorqué par la 241.801-0. La rame est composée d'un beau cocktail de diverses voitures de luxe, dont des voitures du Rheingold, des voitures-salons et des voitures-restaurants.

Pierre HERBIET.



Pendant ce temps, le train spécial a effectué un aller-retour sur le viaduc de Moresnet, encadré côté Aachen-West par la 5510, et côté Montzen par la 241.801-0.

Après retour à Montzen, la 01.118 s'est remise en tête de la rame pour le retour vers Mönchengladbach via Aachen-West, assistée en queue par la 241.001-0.

PHOTO 48-66 →

La 01.118 en plein effort à Gemmenich, lors du trajet de retour du train vers Aachen-West.

Pierre HERBIET.





PHOTO 48-67 ↑ Le 12 octobre, passage à Hambos, sur la ligne 53, de la 2741 remorquant respectivement la 2739, trois voitures du train royal de Leopold III, la 204.004 et deux voitures du type M2 servant de poids-frein. Pierre HERBIET.

75 ans de la SNCB

La SNCB a choisi de commémorer ses 75 ans dans cinq sites : Bruxelles-Midi, Bruges et Oostende, Mons, Liège et Antwerpen-Centraal. Chaque fois, le scénario était identique, avec toutefois une touche locale : expositions de maquettes et photos, stands de promotion des différents produits, stand de recrutement, jeux, animations, concours, exposition de matériel ancien (les trains royaux, la 204.004, la 201.010, etc.) et récent (locomotives séries 13 et 77, AM 96, AR 41).

Le PFT a été sollicité pour représenter l'époque de la vapeur, sauf à Antwerpen. Dix mille personnes ont ainsi pu effectuer un voyage dans le temps, dans des voitures M1 ou K. Le stand de l'association, toujours installé à un endroit judicieux, a vu défiler un nombre impressionnant de visiteurs, en quête de l'objet rare ou du souvenir indispensable. Une bonne promotion toute à l'honneur de la SNCB ... et du PFT !

← Une antique voiture GCI et une voiture I11 furent exposées à la place St. Lambert. L'acheminement des deux véhicules s'est déroulé par camion au départ de Bressoux. Les deux vues ci-contre montrent le retour de la place St. Lambert à Bressoux des deux voitures, dans la nuit du 16 au 17 octobre, via la place des Déportés, Coronmeuse, le palais des Expositions et le pont Atlas. Quelques obstacles ont gêné la marche des deux convois, permettant un "arrêt-photo", ici à Liège, place des Déportés. Michel HANSENS.



Le 12 octobre, la 7744 remorque entre Leuven et Liège l'Atlantic 12.004, ici photographiée à la sortie de Visé, sur la ligne 40. Ces deux machines furent exposées à Liège-Palais les 13 et 14 octobre.

Laurent GARY.



→ A Liège-Palais, le matériel moderne (4132, 7744) et le matériel historique (12.004, 204.004, train royal de Leopold III) étaient visibles sur la voie extrême de la gare. 13 octobre 2001. Christian DOSOGNE.



↓ Le 13 octobre 2001, passage en plein effort de la 26.101 dans la rampe de La Préalée, avec le dernier parcours Liège-Palais - Liers de la journée. La 6077 était accouplée en queue du train afin d'éviter les manœuvres de remise en tête tant à Liers qu'à Liège-Palais.

Michel HANSENS.



Radiations

Le déclin des séries 51 et 80 s'est poursuivi au début de l'automne, avec la mise hors exploitation des machines suivantes :

- au **01-10-2001** :
 - 5116 de Merelbeke (collision avec un camion à Antwerpen-Noorderdokken le 03-09-2001);
 - 5129 d'Antwerpen-Noord (avarie au moteur Diesel);
 - 5147 de Charleroi-Sud (avarie au moteur Diesel);
 - 5150 de Charleroi-Sud (avarie au moteur Diesel);
 - 8025 de Schaerbeek (avarie à la transmission);

- 8053 de Schaerbeek (avarie à la transmission);
- 8058 de Schaerbeek (avarie au moteur Diesel);
- 8059 de Schaerbeek (vétusté);
- au **01-11-2001** :
 - 5123 de Charleroi-Sud (incendie électrique);
 - 5179 d'Antwerpen-Noord (avarie au moteur Diesel).

Notons également la mise hors service de la toute dernière locomotive de la série 92 : la 9209. Cette machine avait en fait déjà été réformée le 18 avril 1995, mais avait été remise en activité le 4 février 1998 en tant que "gros ou-

tillage" à l'Atelier Central de Salzennes, pour y assurer les manoeuvres internes, en lieu et place de la 9206. Comme déjà mentionné, la 9209 est maintenant préservée par le PFT.

D'ici à la fin de l'année, il faut s'attendre à la réforme d'autres 51 et 80, mais également d'une bonne partie des autorails des séries 44 et 45.

Ci-dessous sont publiées les fiches historiques des 7001 à 7005, 5112, 5128, 5134, 5183, 5905, 5936 et 5939.

Les fiches des 8050, 8428, 8440, 8452, 8453, 8462, 8464, 8468 à 8470, 8502, 8503, 8507 et 8524 seront publiées dans nos prochains numéros.

7001

Constructeur : Baume & Merpent
moteur Diesel ABC, transmission ACEC

Livraison à la SNCB : 18-06-1954

Numérotation : 270.001 : 18-06-1954 - 31-12-1970
7001 : 01-01-1971 - 01-07-2001

Dépôts successifs : Ronet : 18-06-1954 - 22-02-1961
Antw. Dam/Nd : 22-02-1961 - 01-07-2001

Mise hors exploitation : 01-07-2001 (déstandardisation)

PHOTO 48-68 Le 22 février 1982, la 7001 quitte Berchem-Antwerpen, en tête d'une rame vide à destination d'Antwerpen-Luchtbaal.
Pierre HERBIET.



7002

Constructeur : Baume & Merpent
moteur Diesel ABC, transmission ACEC

Livraison à la SNCB : 28-04-1954

Numérotation : 270.002 : 28-04-1954 - 31-12-1970
7002 : 01-01-1971 - 01-07-2001

Dépôts successifs : Ronet : 28-04-1954 - 22-03-1961
Antw. Dam/Nd : 22-03-1961 - 01-07-2001

Mise hors exploitation : 01-07-2001 (déstandardisation)

PHOTO 48-69 Le 22 octobre 1985, la 7002 manoeuvre à Herentals.
Pierre HERBIET.



7003

Constructeur : Baume & Merpent
moteur Diesel ABC, transmission ACEC

Livraison à la SNCB : 05-05-1954

Numérotation : 270.003 : 05-05-1954 - 31-12-1970
7003 : 01-01-1971 - 01-07-2001

Dépôts successifs : Ronet : 05-05-1954 - 10-06-1961
Antw. Dam/Nd : 10-06-1961 - 01-07-2001

Mise hors exploitation : 01-07-2001 (déstandardisation)

PHOTO 48-70 Le 23 décembre 2000, la 7003 vient de quitter Kallo-Zuid en direction des docks.
Pierre HERBIET.



7004

Constructeur : Baume & Merpent
moteur Diesel ABC, transmission ACEC

Livraison à la SNCB : 10-05-1954

Numérotation : 270.004 : 10-05-1954 - 31-12-1970
7004 : 01-01-1971 - 01-07-2001

Dépôts successifs : Ronet : 10-05-1954 - 09-03-1961
Antw. Dam/Nd : 09-03-1961 - 01-07-2001

Mise hors exploitation : 01-03-2001 (vétusté)

PHOTO 48-71 Le 22 octobre 1985, retour de Olen vers Herentals d'un caboteur remorqué par la 7004. Pierre HERBIET.



7005

Constructeur : Baume & Merpent
moteur Diesel ABC, transmission ACEC

Livraison à la SNCB : 18-05-1954

Numérotation : 270.005 : 18-05-1954 - 31-12-1970
7005 : 01-01-1971 - 01-07-2001

Dépôts successifs : Ronet : 18-05-1954 - 22-02-1961
Antw. Dam/Nd : 22-02-1961 - 01-07-2001

Mise hors exploitation : 01-03-2001 (avarie moteur Diesel)
aquisé par le PFT en avril 2001

PHOTO 48-72 Passage à Deurne d'un caboteur à destination de Lier, le 28 septembre 1981. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



5112

Constructeur : Cockerill-Ougrée, 3744, livraison : 02-03-1962

Numérotation : 200.012 : 02-03-1962 - 31-12-1970
5112 : 01-01-1971 - 01-07-2001

Décorations successives : livrée d'origine : 03-1962 - 11-1972
livrée verte "1970" : 01-1973 - 10-1978
livrée jaune : 12-1978 - 07-2001

Dépôts successifs : Schaerbeek : 02-03-1962 - 21-12-1963
Tournai : 21-12-1963 - 02-09-1966
Schaerbeek : 02-09-1966 - 01-08-1969
Dendermonde : 01-08-1969 - 08-10-1984
Kortrijk : 08-10-1964 - 31-05-1987
Merelbeke : 31-05-1987 - 01-07-2001

Mise hors exploitation : 01-07-2001 (avarie moteur Diesel)



PHOTO 48-73 Passage à Ghislenghien, sur la section aujourd'hui abandonnée de la ligne 94, d'un IC Tournai-Schaerbeek. P. HERBIET.

5128

Constructeur : Cockerill-Ougrée, 3760
Livraison à la SNCB : 13-06-1962 à Schaerbeek
Numérotation : 200.028 : 13-06-1962 - 31-12-1970
 5128 : 01-01-1971 - 01-07-2001

Dépôts successifs : Schaerbeek : 13-06-1962 - 16-01-1971
 Kortrijk : 16-01-1971 - 31-05-1987
 Merelbeke : 31-05-1987 - 01-07-2001
Décorations successives : livrée d'origine : 06-1962 - 10-1973
 livrée verte "1970" : 01-1974 - 10-1983
 livrée jaune : 02-1984 - 07-2001
Mise hors exploitation : 01-07-2001 (avarie moteur Diesel)
 Acquis par le PFT en août 2001



PHOTO THEME 41 Durant près de trois ans jusqu'en mai 1984, le direct 3864 Kortrijk - Schaerbeek circulait avec trois locomotives de la série 51 en tête, dont deux remorquées comme véhicules. Le 29 juillet 1982, à Roborst, passage du 3864 avec les 5128 + 5111 + 5145. Les trois machines sont habillées de la livrée verte "1970".
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.

5134

Constructeur : Cockerill-Ougrée, 3783
Livraison à la SNCB : 13-07-1962 à Schaerbeek
Numérotation : 200.034 : 13-07-1962 - 31-12-1970
 5134 : 01-01-1971 - 01-08-2001
Dépôts successifs : Schaerbeek : 13-07-1962 - 24-09-1971
 Kortrijk : 24-09-1971 - 31-05-1987
 Merelbeke : 31-05-1987 - 01-08-2001
Décorations successives : livrée d'origine : 07-1962 - 05-1972
 livrée verte "1970" : 05-1972 - 11-1978
 livrée jaune : 11-1978 - 08-2001
Mise hors exploitation : 01-08-2001 (avarie moteur Diesel)



PHOTO-THEME 41 La 5134 à Bruxelles-Midi. 17-04-1978. J-LVDH.

5183

Constructeur : Cockerill-Ougrée, 3907
Livraison à la SNCB : 12-06-1963 à Schaerbeek
Numérotation : 200.083 : 12-06-1963 - 31-12-1970
 5183 : 01-01-1971 - 01-07-2001
Dépôts successifs : Schaerbeek : 12-06-1963 - 19-06-1963
 Hasselt : 19-06-1963 - 28-05-1989
 Antw. Dam : 28-05-1989 - 01-06-1995
 Hasselt : 01-06-1995 - 10-06-2001
 Antw. Dam/Nd : 10-06-2001 - 01-07-2001
Décorations successives : livrée d'origine : 06-1963 - 01-1971
 livrée verte "1970" : 03-1971 - 01-1979
 livrée jaune : 01-1979 - 07-2001
Mise hors exploitation : 01-07-2001 (avarie moteur Diesel)

PHOTO 48-74 Le 12 janvier 1981, passage d'un omnibus Leuven-Hasselt au droit du chandelier de Schulen. J-L VANDERHAEGEN.



5905

Constructeur : Cockerill-Ougrée, 3410/1955
Livraison à la SNCB : 29-01-1955 à Kinkempois
Numérotation : 201.005 : 29-01-1955 - 31-12-1970
 5905 : 01-01-1971 - 01-07-2001
Dépôts successifs : Kinkempois : 29-01-1955 - 11-02-1955
 Haine-St.Pierre : 11-02-1955 - 30-05-1983
 Antwerpen-Dam : 30-05-1983 - 01-01-1990
 location SNCF : -09-1991 - 28-02-1993
 Merelbeke : 12-03-1993 - 01-06-1995
 Monceau : 01-06-1995 - 11-12-1998
 Kinkempois : 11-12-1998 - 01-02-2001

Mise hors exploitation : 01-07-2001 (explosion du carter du moteur)

PHOTO 48-75 La 5905 en tête du semi-direct 1815 Schaerbeek-Binche, à Braine-le-Comte, le 15 avril 1983. J-L VANDERHAEGEN.



5936

Constructeur : Cockerill-Ougrée, 3441/1955
Livraison à la SNCB : 16-06-1955 à Hasselt
Numérotation : 201.036 : 16-06-1955 - 31-12-1970
 5936 : 01-01-1971 - 01-07-2001
Dépôts successifs : Hasselt : 16-06-1955 - 14-02-1963
 Antwerpen-Dam : 14-02-1963 - 02-06-1973
 Merelbeke : 02-06-1973 - 01-10-1985
 Antwerpen-Dam : 01-10-1985 - 01-01-1990
 location SNCF : -02-1992 - 28-02-1993
 Merelbeke : 12-03-1993 - 01-06-1995
 Monceau : 01-06-1995 - 21-10-1998
 Kinkempois : 11-12-1998 - 01-07-2001

Mise hors exploitation : 01-07-2001 (collision Voroux du 11-06-2001)

PHOTO 48-76 Le 6 février 1986, un train de minerais remorqué par les 5936 + 5945 vient de quitter Antwerpen-Zandvliet.



5939

Constructeur : Cockerill-Ougrée, 3444/1955
Livraison à la SNCB : 29-06-1955 à Kinkempois
Numérotation : 201.039 : 29-06-1955 - 31-12-1970
 5939 : 01-01-1971 - 01-07-2001

Dépôts successifs : Kinkempois : 29-06-1955 - 07-07-1955
 Hasselt : 07-07-1955 - 26-03-1963
 Merelbeke : 26-03-1973 - 31-12-1987
 location SNCF : -09-1992 - 28-02-1993
 Merelbeke : 12-03-1993 - 01-06-1995
 Monceau : 01-06-1995 - 21-10-1998
 Kinkempois : 11-12-1998 - 01-07-2001

Mise hors exploitation : 01-07-2001 (avarie moteur Diesel)



PHOTO 48-77 Les 5939 + 5940 en tête d'un train de coïls à Rognon, sur la défunte ligne 123 Enghien - Braine-le-Comte. J-L VDH.

Le point sur les travaux TGV

A l'approche de l'année 2002, qui verra la mise en service de la ligne nouvelle entre Leuven et Liège, une activité fébrile secoue les différents chantiers dont certains - un au nord et l'autre au sud du pays - sont certainement les plus spectaculaires. Une situation arrêtée le 30 octobre 2001.

L1 Halle - Bruxelles

Outre la poursuite de la construction du bâtiment de la gare de Halle, l'activité se déroule exclusivement entre Forest et Bruxelles-Midi. La future voie B de la ligne 96 est maintenant posée et électrifiée depuis le quai de Forest jusqu'au pont de Luttre, où elle rejoint le tracé original en attendant la construction de nouveaux ouvrages. A hauteur de l'atelier TGV, les voies de débord qui constitueront un faisceau de remisage, ne sont pas encore posées. A la mise en service de la nouvelle voie, l'ancienne voie B sera enlevée pour permettre l'aménagement et le renforcement de la plateforme; pour ce faire, un passage à niveau provisoire est créé près des anciens ponts Vierendeel.

Quant à la ligne 50a, la nouvelle voie vers Gent est en service depuis le 24 novembre. Il ne reste ainsi réellement qu'à améliorer l'accès à la gare du Midi pour mettre un point final à ces travaux gigantesques. Parallèlement, la nouvelle gare s'élève rapidement, et la rue de France en devient presque méconnaissable.

L2 Bruxelles - frontière allemande

Bruxelles-Leuven

Si, entre Bruxelles-Nord et Schaerbeek, seuls les travaux préparatoires à la mise en service de la cabine PLP se déroulent, les autres chantiers avancent rapidement. Ainsi, à Diegem, les trains vers Leuven empruntent la nouvelle voie A jusqu'après Zaventem, tandis que les trains vers Bruxelles roulent sur l'ancienne voie A, c'est-à-dire à contre-voie. Le dégagement ainsi opéré permet l'aménagement simultané des deux voies manquantes. A hauteur de Zaventem, ce sont deux voies à quai provisoires qui ont été mises en service (les voies 2 et 3), pour autoriser malgré tout un garage ou un dépassement. Le site de la bifurcation vers l'aéroport (ligne 36c) est en pleins travaux et la ligne 36c est exploitée à voie unique, avec accès depuis la nouvelle voie A. En outre, la gare, qui datait de 1974, a été démolie au début

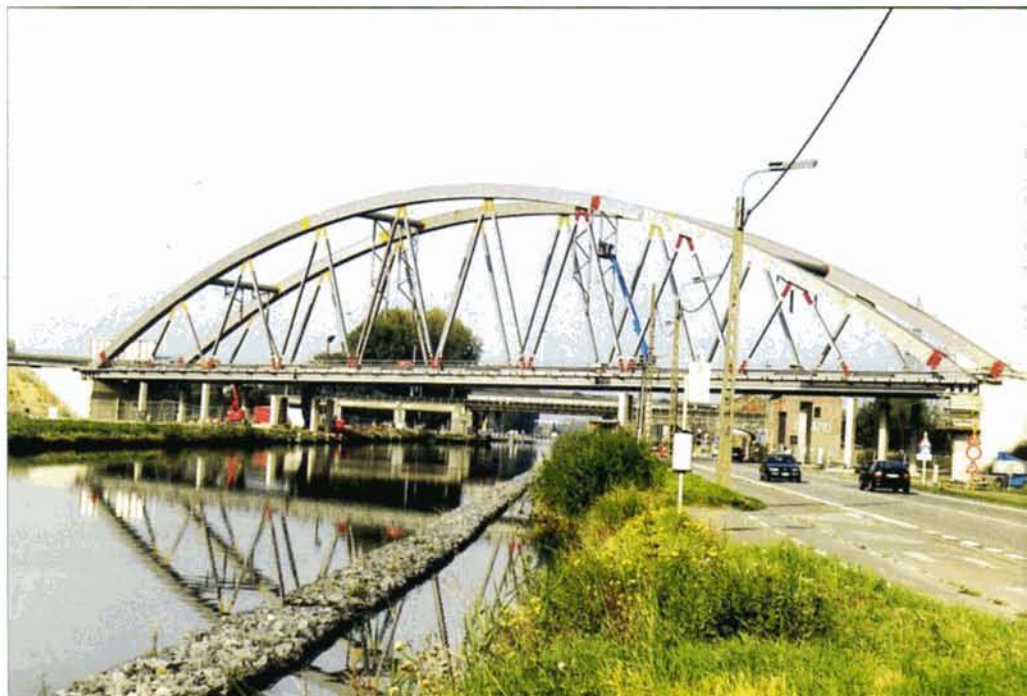


PHOTO 48-78 La trémie d'accès et le tunnel permettant aux deux voies TGV d'accéder en gare de Leuven par le nouveau tracé sont prêts. A gauche, la nouvelle voie B de la ligne 36 est en service. Baudouin DIEU, 17 octobre 2001.

du mois octobre et a été remplacée par un bâtiment provisoire. Entre Zaventem et Nossegem, le chantier s'occupe de l'accès prévu vers l'aéroport au départ de Leuven, avec construction d'un saut-de-mouton. En gare de Nossegem même, la plateforme s'aménage, ainsi que les ponts routiers et les murs de soutènement. On peut considérer aujourd'hui qu'entre Diegem et Leuven, il ne reste pratiquement plus aucun passage supérieur ancien, tous ayant été remplacés par des ouvrages plus larges. En gare de Kortenberg, l'élargissement

de la plate-forme va également bon train; le raccordement D'Ieteren est terminé; il a retrouvé ses trois voies, maintenant longées par un mur de soutènement que surplombe une clôture. En gare d'Erps-Kwerps, le passage sous voies ainsi que le passage supérieur sont en construction. Au delà, vers Leuven, la mauvaise qualité des terrains, bordés par quelques étangs, nécessite des travaux de consolidation importants. Sur environ cinq cents mètres, un radier en béton stabilisé par des pieux enfoncés jusque sur la roche est nécessaire.

PHOTO 48-79 Le pont métallique enjambant la route d'Aarschot et le canal de Mechelen sera identique à ceux de Halle. Il laissera la place à la nouvelle ligne 36N. Leuven, 17 octobre 2001. Baudouin DIEU.



Sa construction concerne actuellement les deux voies extérieures. A Herent, les nouvelles voies et les quais correspondants ont été mis en service : le 8 octobre vers Bruxelles, et le 29 octobre vers Leuven. Les emprises libérées permettront l'aménagement de l'accès vers le passage inférieur et le nouveau tracé, parcourable à 160 km/h, jusqu'en gare de Leuven. Le canal de Mechelen sera enjambé par un viaduc métallique à arche unique, identique à ceux de Halle, dont la superstructure est presque terminée; les rampes d'accès sont maintenant bien dessinées et le tracé définitif bien visible. Depuis l'entrée de la gare jusqu'aux quais, les voies d'accès aux futures voies 1 et 2 sont posées jusqu'aux aiguilles d'entrée; ni les voies de la future gare latérale côté Bruxelles ni celles en gare ne sont encore posées; seules les bordures de quai sont en place. Parallèlement, le pré-ballastage du faisceau de remisage F a commencé.

L'inauguration de la place de la gare de Leuven, réaménagée, a eu lieu à la fin du mois de juin, avec visite simultanée de la gare et animations diverses. Les piétons ont repris possession du lieu qui est devenu, avec ses terrasses de café et ses commerces, un point de passage fort agréable.

Il reste maintenant à régler le sort de l'ancien atelier de traction devenu remise-musée; cet espace doit devenir, en 2003, un immense parking accessible directement depuis l'autoroute. D'ores et déjà, la SNCB cherche un abri pour loger sa collection de matériel historique, qui devra impérativement déménager.

A la sortie de la gare vers Liège, les voies de la ligne 2 sont posées et leur électrification a commencé. Il est donc maintenant techniquement possible de joindre Leuven et Liège par la nouvelle ligne. Il faudra cependant attendre le 15 décembre 2002 pour le faire de manière commerciale et régulière...

La nouvelle voie B de la ligne 36 est également posée; elle a pris place sur la plate-forme et les ouvrages d'art des anciennes voies A et B. Son électrification a également débuté.

Leuven - Liège

Si la mise en place des voies est terminée hors finitions, il n'en est pas de même de la caténaire. Les travaux avancent à des degrés divers. Ainsi, les poteaux supports de caténaires sont implantés entre Leuven et Bierbeek, et entre Hoegaarden et Ans, sauf ceux qui se trouvent au droit des liaisons de contre-voie.

PHOTO 48-82 Les ouvrages d'accès depuis Chênée au tunnel de Soumagne sont virtuellement terminés. La plate-forme est prête à recevoir le trafic ... routier ! Vaux-sous-Chèvremont, 17 octobre 2001. Baudouin DIEU.



PHOTO 48-80 Passant sous les nouveaux ouvrages d'art côté Bruxelles, les nouvelles voies d'accès à la gare latérale et aux voies 1 et 2 sont posées et électrifiées. Il ne manque que les trains en ce jour de grève... Baudouin DIEU, 17 octobre 2001.



PHOTO 48-81 Vue plongeante prise de la colline de Cointe vers la nouvelle gare des Guillemins. A L'avant-plan, la passerelle provisoire qui permet d'accéder au quai 13/14 depuis le quartier de Cointe. Liège, 4 octobre 2001. Baudouin DIEU, 28 juin 2001.

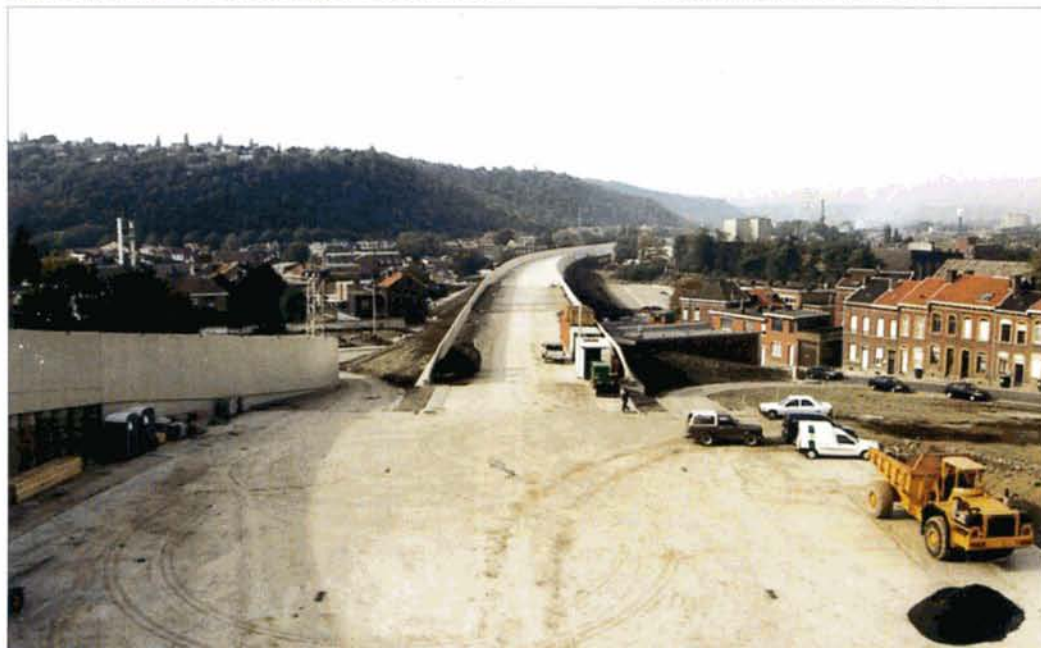




PHOTO 48-83 Vue prise vers le fond de la tranchée couverte précédant le tunnel de Soumagne. C'est ici que le forage du tunnel sera opéré. Vaux-sous-Chèvremont, 17 octobre 2001.

Baudouin DIEU.



PHOTO 48-84 La nouvelle halte de Groenendaallaan remplacera Luchtbal et Dam. Les deux voies de la nouvelle ligne 27A sont déjà posées et les quais sont en cours de finition. Antwerpen, 9 novembre 2001. Ci-dessous: **PHOTO 48-85** Le chantier de la L3 entre Luchtbal et Noorderdokken. A droite, les deux voies de la nouvelle ligne 27A vers Antwerpen-Noord; au centre la future voie B de la ligne 12 et à gauche, les emprises de la nouvelle ligne 4 qui passera sous les trois autres grâce au tunnel visible à l'arrière-plan. 9 novembre 2001. B. DIEU.



Le fil lui-même n'est tiré que de Crisnée à Ans. Ces travaux ne nécessitent plus de trains de travaux en grand nombre, si bien que le personnel de la base de travaux de Voroux diminue comme une peau de chagrin... tout comme l'affectation des engins Diesel d'ailleurs. Pour ne citer que les locomotives série 59, seules trois y sont encore affectées, les autres ayant été radiées par vétusté ou par accident.

La gare de Liège-Guillemins

Les travaux titanesques de construction du bâtiment de gare de poursuivent rapidement. Ceux qui ont eu l'occasion de visiter le stand d'exposition installé par la SNCB sur la place St-Lambert dans le cadre des festivités des 75 ans, ont pu admirer la maquette définitive de l'immense gare. Sur le terrain, on distingue maintenant les quais des voies 1 à 3, toujours en construction. La mise en service des voies 1 à 5, initialement programmée pour le mois d'octobre 2001, est reportée en mai 2002. L'exploitation de la gare actuelle ne s'en trouvera donc pas facilitée avant cette date.

Liège - frontière allemande

La première partie de ce tracé, qui concerne l'accès au viaduc de Soumagne depuis Chênée, est virtuellement terminée. Les ouvrages d'art sont achevés, et les entreprises s'affairent à peaufiner les abords: plantations, trottoirs, etc. Même le "Ravel", qui longe la ligne à grande vitesse depuis le pont de la rue Haute Folie à Vaux-sous-Chèvremont, jusque la Vesdre, est praticable. Les travaux du tunnel proprement dit ont commencé par le creusement du puits vertical situé à hauteur du Bay-Bonnet. D'autre part, il s'avère aujourd'hui exact que les déblais seront bien acheminés depuis Vaux jusque Ans par voie routière, par emprunt notamment du nouveau tracé. La voie posée à Chênée ne servira donc pas à ces fins...

L3 Bruxelles - frontière hollandaise

Berchem - Antwerpen

Dès la mise en service des deux nouvelles voies (dénommées ligne 59/1) opérée entre Berchem et Antwerpen-Centraal, l'espace laissé libre a été mis à disposition des entreprises de génie civil pour entamer la seconde phase des travaux. La mise à nu des murs de soutènement le long de la Mercatorstraat a commencé, de même que la démolition des voûtes en briques le long de la Simonstraat. Pour rappel, il s'agit, au départ de Berchem, de pouvoir accéder aux niveaux 0, -1 et -2 de la nouvelle gare centrale, grâce à des tunnels construits à différents niveaux dans l'emprise originale. Seules deux voies du niveau inférieur permettront l'accès au tunnel Nord-Sud.

Antwerpen-Centraal et jonction

Les journées "Découvertes" organisées par la SNCB à l'occasion de ses septante-cinq ans ont été l'occasion de montrer aux nombreux visiteurs les "dessous" de la gare centrale, en permettant la visite du tunnel déjà percé sous le bâtiment même. Partant de la Koningin Astridplein, cet ouvrage rejoint le niveau -2 de la gare, côté Bruxelles. C'est environ une centaine de mètres que les visiteurs ont pu parcourir, probablement ceux qui auront causé le plus de soucis aux entrepreneurs parce que situé sous la gare elle-même.

Le succès a été au rendez-vous, avec une file d'attente qui pouvait atteindre, par moment, plus d'une heure... Dommage que l'exiguïté des lieux, pour cause de travaux à l'intérieur de la gare même, n'ait pas permis de profiter pleinement des activités proposées.

Sous l'immense verrière, les emprises des anciennes voies 1 à 7 ne sont plus qu'un trou béant, permettant la construction des étages inférieurs de la gare, côté ville.

Sur la Koningin Astridplein, devant la gare, les travaux de terrassement des ouvrages souterrains (le tunnel, un parking et un espace commercial) ont commencé.

Le percement de la jonction Nord-Sud a, quant à elle, débuté au mois d'août. Cet ouvrage a pour but de joindre la gare centrale à la ligne 12, à hauteur de la Damplein. Il sera constitué d'une part de deux tunnels pouvant contenir chacun une voie, qui courront depuis la station de métro Astrid jusque la Viséstraat, sur une longueur de 1190 mètres. Il sera prolongé par une tranchée couverte de 360 mètres pour rejoindre la ligne 12 à proximité d'Antwerpen-Dam, dont le bâtiment de gare et les abords seront profondément modifiés. La nouvelle ligne sera accolée à la ligne 12 par une succession de nouveaux ouvrages au-dessus des Merksemsestraat, Ijzerlaan et le canal Albert.

Les travaux de percement du puits d'accès aux ouvrages souterrains ont débuté dans des terrains appartenant à la SNCB, près de la Viséstraat, au nord d'Antwerpen; ce n'est qu'en fin 2002 que les tunnels proprement dits seront creusés depuis le Dam vers la gare centrale. Les travaux s'échelonneront jusqu'en 2005.

Antwerpen - frontière hollandaise

Les travaux de l'important complexe situé entre le canal Albert et Noorderdokken se poursuivent également. Les deux nouvelles voies de la future ligne 27A sont posées depuis le pont du canal Albert jusque Noorderdokken, y inclus le passa-



PHOTO 48-86 La sortie du tunnel de la L4 côté Hollande. Il est terminé mais s'achève dans le talus de la Havanastraat, près du point d'arrêt de Noorderdokken. Antwerpen, 9 novembre 2001. Baudouin DIEU.



PHOTO 48-87 C'est dans les voies de l'ancien atelier de traction, visibles à gauche, qu'on débuté les travaux de préparation du creusement de la Jonction Nord-Sud; les premiers pieux emboués ont été foncé en ce jour de pluie diluvienne. Antwerpen, 9 novembre 2001. B. DIEU.

ge au nouveau point d'arrêt de Groenendaallaan; à ce niveau, les quais de ces nouvelles voies sont en cours de finition, avec un pavage en pavés autoblocants. Plusieurs accès sont prévus depuis la Groenendaallaan. De ces deux voies, celle vers Antwerpen a été mise en service le 18 novembre; simultanément, l'ancienne voie de la ligne 27A était désaffectée. Juste après les quais de la nouvelle gare, la future voie B de la ligne 12 (vers Antwerpen) est également posée jusqu'à hauteur de Noorderdokken. Entre Luchtbal et Noorderdokken, le tunnel d'environ 300 mètres qui permettra aux deux voies de la future ligne TGV de s'écarter des lignes 12 et 27A pour rejoindre l'autoroute E19, est terminé. Il aboutit actuellement dans le talus du pont de la Havanastraat, qui doit encore être franchie. Le long de l'autoroute E19,

les premières terres sont terrassées.

Dans les emprises de l'ancien atelier de traction d'Antwerpen-Dam ont commencé les premiers travaux nécessités par le forage du tunnel Nord-Sud. Les voies subsistantes ont été coupées pour permettre le fonçage des pieux emboués, tandis que quelques annexes de l'atelier de traction sont occupées par les entreprises de génie civil, pour y garer leur matériel. Quant à l'ancienne gare de Antwerpen-Dam, elle a trouvé une nouvelle affectation par sa transformation en café-brasserie.

Baudouin DIEU.

Remerciements à la SNCB, TUC RAIL, EURO LIEGE TGV et le service local d'information de la Jonction Nord-Sud d'Antwerpen-Centraal.

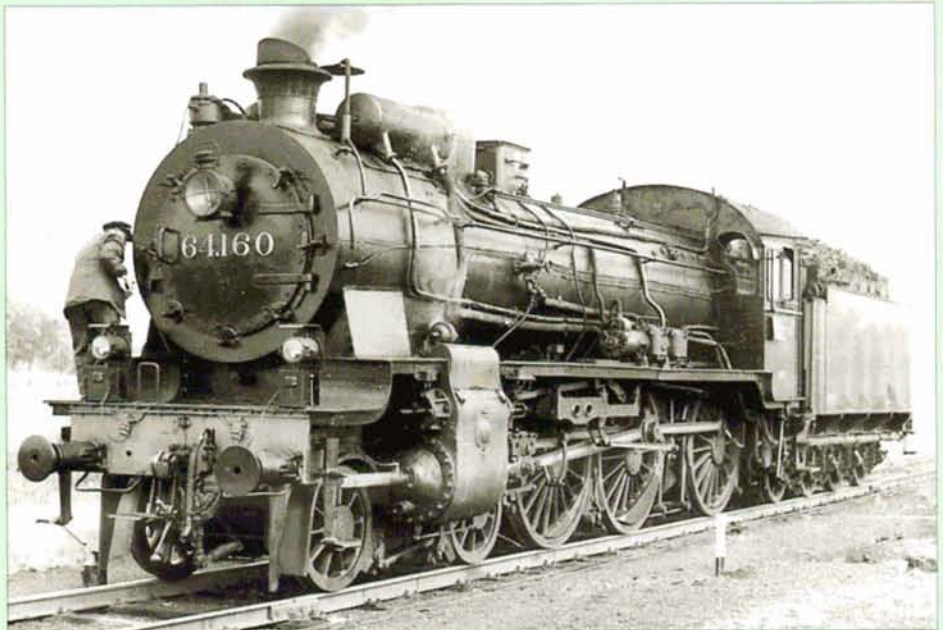
BIENTOT UNE P8 AU PFT ?

Depuis de nombreuses années, en fait dès la fin du "Rideau de Fer", le PFT s'enquiert de trouver dans les Pays de l'ex. Bloc de l'Est des locomotives à vapeur susceptibles d'enrichir les collections de l'association, pour autant que des modèles identiques aient roulé sur les rails belges. C'est ainsi qu'est arrivée, en 1993 déjà, venant de Pologne, la Ty2-3554, qui deviendra la 26.101, cent et unième de la série. Mais c'est tout ce que l'on pouvait trouver alors à des conditions raisonnables.

Après des contacts aussi nombreux que bien souvent infructueux, nous avons maintenant l'opportunité de faire venir de Roumanie une locomotive P8 d'origine allemande, dont des centaines ont circulé sur les voies belges comme type 64 au lendemain de l'Armistice de 1918; la SNCB n'a conservé que la 64.045, dont la remise en état n'est même pas envisageable.

L'occasion qui se présente est unique, et ne pourra se renouveler si elle échoue...

Si l'acquisition de cette locomotive ne pose, pour les finances de l'association, presque aucun problème (il faut quand même déboursier 30.0000 €), il n'en est pas de même pour sa remise en état, qui doit être effectuée en Rou-



La 64.160 photographiée à Essen, le 16 juin 1963.

Collection PFT.

manie dans un atelier agréé. Le coût de cette restauration atteint les 150.000€.

Le PFT lance donc un appel aux amateurs désireux de participer à cette sauvegarde. Pratiquement, il sera émis des parts d'une valeur de 250€, et chacun pourra prendre autant de parts qu'il le désire. Une convention sera signée entre

chaque participant et le PFT.

Pratiquement, nous demandons à ceux qui sont intéressés de se faire connaître en nous adressant un petit mot ou un courrier aux adresses habituelles. Nous recontacterons alors les participants pour fixer les modalités d'application.

Merci d'avance.



La 230.007 des CFR. A l'exception du tender adapté pour la chauffe au fuel, la belgification des P8 roumaines n'est pas difficile. HERBIET.

PFT-Editions

☐ Les locomotives Diesel type 201 - série 59	BEF 1977	€ 49,00	1905 g
☐ Promenade ferroviaire au Pays d'Ath	BEF 750	€ 18,59	860 g
☐ Le rail Bruxellois en images	BEF 450	€ 11,16	550 g
☐ Indicateur de 1935 (réédition)	BEF 795	€ 19,71	615 g
☐ Indicateur de 1940 (réédition)	BEF 262	€ 6,50	250 g
☐ Les trams verts de Charleroi en images	BEF 490	€ 12,15	550 g
☐ Histoire de la signalisation en Belgique - tome I	BEF 990	€ 24,54	950 g
☐ Le chemin de fer en Hesbaye liégeoise	BEF 950	€ 23,55	750 g
☐ Les traways vicinaux de Charleroi et du Centre	BEF 950	€ 23,55	950 g
☐ Un siècle de vapeur	BEF 948	€ 23,50	750 g
☐ Le rail à Mons et dans le Borinage	BEF 948	€ 23,50	750 g



SNCB 75 NMBS
166 photos - format 21 x 27 cm
PRIX : VOIR PAGE 4

Autres éditions

☐ Vapeur en Belgique - tome I (par Phil Dambly)	BEF 1950	€ 48,34	1390 g
☐ Vapeur en Belgique - tome II (par Phil Dambly)	BEF 1950	€ 48,34	1905 g
☐ Petite histoire de la gare de Namur	BEF 320	€ 7,93	390 g
☐ La ligne 128 Ciney - Yvoir	BEF 295	€ 7,31	550 g
☐ La ligne 126 Ciney-Statte	BEF 395	€ 9,79	400 g
☐ La ligne du Luxembourg (Ed. CFFL)	BEF 995	€ 24,67	650 g
☐ Les locomotives polycourant de l'artère Paris-Bruxelles (Ed. du Cabri)			
volume I	BEF 1480	€ 36,69	400 g
volume II	BEF 1480	€ 36,69	550 g
■ La ligne 24 (par Michel Hanssens)	BEF 995	€ 24,67	810 g
☐ Tramways Bruxelles et Anvers (cartes postales anciennes)	BEF 1095	€ 27,14	750 g
☐ Les vicinaux du groupe de Leuven	BEF 950	€ 24,54	800 g
■ En Belgique sur les rails d'autrefois (Ed. du Cabri)	BEF 1300	€ 32,23	750 g
☐ De Knokke à La Panne (Ed. Retro)	BEF 1095	€ 27,14	600 g
☐ Les Vicinaux du Brabant	BEF 1700	€ 42,14	1300 g
☐ Les locomotives à vapeur types 64 et 81	BEF 1300	€ 32,23	850 g

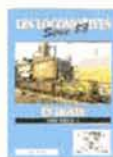
En Lignes

En Lignes

☐ abonnement 2002	Belgique	BEF 1049	€ 26,00
	étranger (Europe)	BEF 1250	€ 31,00
	étranger (hors Europe)	BEF 1574	€ 39,00
■ numéros 19 à 21		BEF 160	€ 3,97 100 g
■ numéros 29 à 31		BEF 220	€ 5,45 100 g
■ numéros 34, 36, 39, 40		BEF 240	€ 5,95 100 g
☐ numéros 41 à 45		BEF 303	€ 7,50 210 g
☐ numéros 46 à 47		BEF 303	€ 7,50 260 g
☐ reliure pour EN LIGNES		BEF 450	€ 11,16 550 g

En Lignes hors série

☐ N° 1 : Les locomotives Diesel série 83	BEF 395	€ 9,79	255 g
☐ N° 2 : Les locomotives série 1600 CFL	BEF 595	€ 14,75	255 g
☐ N° 3 : Les locomotives Diesel type 230-231	BEF 495	€ 12,27	210 g
☐ N° 4 : Les locomotives Diesel série 92	BEF 595	€ 14,75	255 g



Photos

Photos En Lignes

Les photos publiées dans les EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 48-24), peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 48-29 NB) qui sont des photos noir et blanc. ATTENTION: numéro(s) à préciser à la commande sur carte postale, lettre, internet ou fax. Date limite de commande : le 10-02-2002; date de livraison: +/- 30/04/2002. Les photos des EN LIGNES précédents ne sont plus disponibles !

Renseignements et commande :

☎ 065/72.80.72 - Fax : 065/66.45.41 - ✉ pftsp@hotmail.com

☐ Prix par photo	BEF 40	€ 1,00	7 g
------------------	--------	--------	-----

Photos BD (Bruno DEDONCKER)

Les photos de Bruno DEDONCKER publiées dans les 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, internet ou fax. Pas de date limite, toutes les photos sont disponibles.

☐ Prix par photo	BEF 150	€ 3,72	7 g
------------------	---------	--------	-----

Photos-thèmes

Pochettes de 10 photos couleurs 10x15 cm (■ = en noir-blanc)

☐ N° 3 : La locomotive 6036	BEF 403	€ 10,00	75 g
■ N° 4 : La locomotive 6215	BEF 403	€ 10,00	75 g
☐ N° 6 : Les automotrices ex. SNCB en Italie	BEF 403	€ 10,00	75 g
☐ N° 23 : Les voitures M3 ex. SNCB en Italie	BEF 403	€ 10,00	75 g
☐ N° 24 : Locos série 15 sur les lignes 125-130	BEF 403	€ 10,00	75 g
☐ N° 27 : Autorails séries 45 et 46 du dépôt de Ath	BEF 403	€ 10,00	75 g
■ N° 29 : Les 6700 ACTS (ex 63 SNCB)	BEF 403	€ 10,00	75 g
☐ N° 30 BD ■ : Un samedi-midi à Lot (EL 38 p. 12)	BEF 1210	€ 30,00	75 g
☐ N° 31 : Voyage PFT au Danemark (15 photos)	BEF 605	€ 5,00	105 g
☐ N° 34 : La locomotive Diesel 204.004 / 5404	BEF 403	€ 10,00	75 g
■ N° 36 : Locos à vapeur préservées par la SNCB	BEF 403	€ 10,00	75 g
☐ N° 37 : La gare de Quiévrain (traction Diesel)	BEF 403	€ 10,00	75 g
☐ N° 38 : Les signaux mécaniques de Florenville	BEF 403	€ 10,00	75 g
☐ N° 39 : Trains de minerai Cockerill-Sambre	BEF 403	€ 10,00	75 g
☐ N° 40 : La gare de Schaerbeek-Formation	BEF 403	€ 10,00	75 g
☐ N° 41 : Locomotives série 51 en vert "1970"	BEF 403	€ 10,00	75 g



PHOTO-THEME 41
Locomotives série 51
en vert "1970" voir page 2

Articles divers

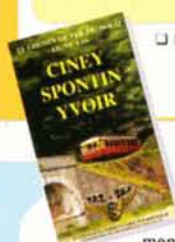
Pin's

☐ Locomotive Diesel type 201	BEF 100	€ 2,48	16 g
☐ Locomotive Diesel série 60 verte	BEF 100	€ 2,48	16 g
☐ Locomotive Diesel série 60 jaune	BEF 100	€ 2,48	16 g
☐ Autorail 4333 + remorque 732.10	BEF 100	€ 2,48	16 g
☐ Locomotive électrique 101 012 bicolore	BEF 100	€ 2,48	16 g
☐ Locomotive électrique 101 012 vert foncé	BEF 100	€ 2,48	16 g
☐ Locomotive à vapeur type 81	BEF 100	€ 2,48	16 g

Cassette vidéo

☐ La ligne 128 Ciney-Spontin-Yvoir	BEF 847	€ 21,00	300 g
------------------------------------	---------	---------	-------

NOUVEAU !!
LA LIGNE 128
en vidéo



Les commandes sont reçues uniquement par virement sur le compte bancaire résidant à l'étranger : voir les modalités de paiement à la page 3. Tous nos articles sont disponibles lors des journées "Portes ouvertes" de notre abri-musée de St-Ghislain. La plupart des articles sont également disponibles lors des voyages ou activités diverses.

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

BELGIQUE		ETRANGER	
jusque 100 g	BEF 40	€ 1,00	BEF 45
jusque 250 g	BEF 55	€ 1,36	BEF 80
jusque 350 g	BEF 65	€ 1,61	BEF 130

Cartes postales

☐ Série 1 à 7 (12 vues SNCB + CFL par série)	BEF 150	€ 3,72	105 g
☐ CP 8 à 17 : 10 cartes noir et blanc des gares de Spontin, Frameries, Ciney (2 X), Gouvy, St Ghislain, Trois-Points, Remouchamps et Huy	BEF 202	€ 5	80 g
☐ CP B : 4 cartes postales noir et blanc du tram B	BEF 101	€ 2,50	40 g

Calendriers LOCO

☐ Années disponibles : 1979, 1980, 1982-1989, 1991-1993, 1995, 1997, 1998, 2000			
	BEF 202	€ 5,00	550 g
☐ 2001, 2002	BEF 403	€ 10,00	550 g

Commande et frais d'envoi

jusque 500 g	BEF 90	€ 2,23	BEF 130	€ 3,22
jusque 1000 g	BEF 120	€ 2,97	BEF 220	€ 5,45
jusque 2000 g	BEF 140	€ 3,47	BEF 295	€ 7,31
jusque 3000 g	BEF 225	€ 5,58	BEF 390	€ 9,67
jusque 4000 g	BEF 260	€ 6,45	BEF 520	€ 12,89
jusque 5000 g	BEF 290	€ 7,19	BEF 630	€ 15,62

■ ARTICLE EN VOIE D'EMISEMENT

