

EN LIGNES



REVUE TRIMESTRIELLE
N° 51 - SEPTEMBRE 2002 - € 7,5

BUREAU DE DEPÔT : 1180 BRUXELLES 18 - EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P,
SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire Touristique

P.F.T. . T.S.P

Toeristisch Spoorpatrimonium

NOUVEAU !!

LA JONCTION NORD-MIDI 1952-2002

Au début du mois d'octobre, la Jonction Nord-Midi à Bruxelles fêtera ses cinquante ans. Considérée aujourd'hui comme outil indispensable dans les déplacements ferroviaires, la Jonction a bien failli ne jamais voir le jour tant elle a soulevé des polémiques... Pour commémorer l'événement, le PFT participera à l'animation que la SNCB organisera les week-ends des 5,6 et 12,13 octobre, d'une part par la mise en marche de trains vapeur qui feront le tour de Bruxelles par la ligne 28, et d'autre part par l'édition d'un ouvrage retraçant l'épopée de la Jonction.

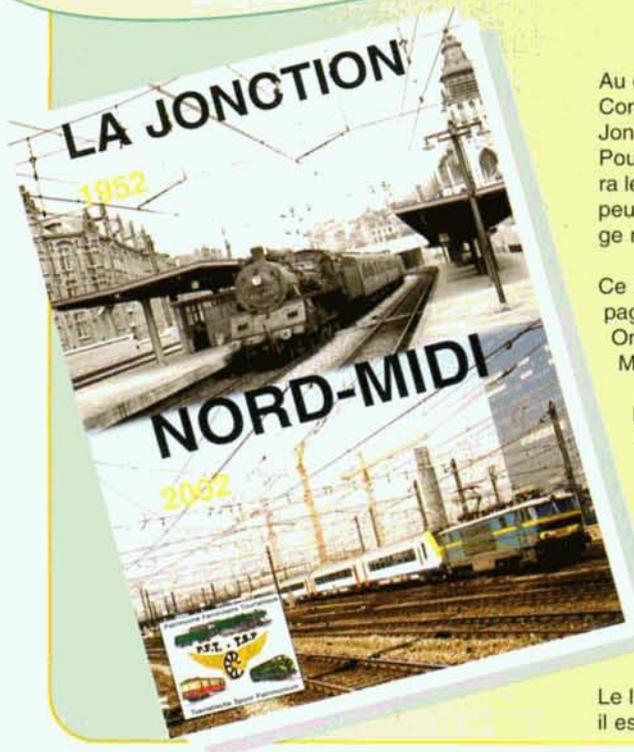
Ce livre, au format A4, dont la couverture est cartonnée et en couleurs, raconte en 132 pages l'histoire de la Jonction, sa construction, ses particularités et son exploitation. On y trouve également la description des gares situées le long de l'ouvrage : Bruxelles-Midi, Chapelle, Central, Congrès et Nord.

L'iconographie représente 194 photos en noir et blanc, presque toutes inédites, et 30 en couleurs. 9 cartes et 12 schémas complètent l'illustration. La reliure est réalisée au fil de lin.

Le prix de vente normal de cette publication, qui paraîtra au début du mois d'octobre, est de € 35. Toutefois, lors des week-ends d'animation, il sera vendu € 30. Ceux qui ne pourront se déplacer peuvent l'obtenir, avant le 31 octobre, au prix de € 30, frais d'envoi en plus (950 grammes), par paiement suivant les conditions reprises en page 3.

Communication : JONCTION (FR ou NL).

Le livre sera également en vente dans les commerces repris ci-dessous, au prix de 30; il est disponible en français et en néerlandais.



Petites annonces

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

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

A VENDRE : Märklin voie 1 (pas Maxi) locomotive T3 n° catalogue 85509, AC/DC, décoration musée, boîte originale. Prix demandé : € 250. François MAURUS, ☎ 03/321.18.91.

CHERCHE : le livre "Les chemins de fer du Midi" de Vergez et Larrouy paru en 1995 aux Editions de la Régordane. Joseph LESTRADE, membre AFAC, 37, rue des Epinettes, F-75017 PARIS.

CHERCHE : photos de camionnettes (tôles ondulées) Citroën "HY" versions tôlées ou vitrées de la SNCB (verte avec n° jaune), de la Poste belge (rouge), des pompiers et de la police belges. Ch. DOSOGNE. ☎ et fax 02/375.19.54.

PHOTO-THEME 45

Série indissociable de 10 photos couleurs au format 10x15, ayant pour thème les locomotives série 59 en livrée vert "1970".

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

Communication : PHOTO-THEME 45

- 45-01 : 5940 (voir page 10)
- 45-02 : 5922 (voir page 11)
- 45-03 : 5907 (voir page 12)
- 45-04 : 5920 (voir page 12)
- 45-05 : 5951 (photo de couverture)
- 45-06 : 5909 (voir page 16)
- 45-07 : 5924 + M1 Croix-Rouge
- 45-08 : 5944 à Rebecq
- 45-09 : 5923 à Zottegem
- 45-10 : 5902 (voir page 15)



Rectifications et précisions EL50

- page 16, dans le tableau : la 5519 est bien sûr passée de la livrée "vert 1970" à la décoration jaune (27-03-1990) avant de s'habiller en bleu (20-09-1996).

- page 36, dans le tableau, il y a : 5115 01-04-2001 FNND; il faut : 5115 01-04-2002.

PFT-agenda

Samedi 7 et dimanche 8 septembre :

Journées du Patrimoine. Animations en gare de St.Ghislain; ouverture de notre abri-musée de 10 à 18 heures. Parcours en autorail.

Samedi 14 et dimanche 15 septembre :

Grande fête de la vapeur au Petit Train à Vapeur de Forest. Stand et boutique PFT. ☎ +32.2.346.58.49.

Samedi 5 + 12 octobre 2002

Dimanche 6 + 13 octobre 2002 :

A l'occasion des 50 ans de la Jonction Nord-Midi : circulations vapeur avec la 26.101 et allège Diesel à travers la Jonction; stand PFT en gare de Bruxelles-Central.

Du 12 au 20 octobre 2002 :

Grand voyage PFT au Maroc. ☎ +32.2.380.72.62.

Du 15 au 26 Mai 2003 :

grand voyage PFT en Ukraine à bord d'un train-hôtel (voir annonce page 4).

LES BONNES BOUTIQUES

Les productions du PFT sont disponibles lors des journées Portes Ouvertes de Saint-Ghislain, ou lors des voyages et manifestations diverses. Le moyen le plus simple pour se les procurer reste évidemment l'envoi postal mais, dans ce cas, il n'est pas possible de découvrir le " produit " avant son achat. Aussi, le PFT met-il en stock dans différents magasins ses productions nouvelles ainsi que celles qui sont le plus demandées. Voici la liste des magasins de vente des articles PFT :

- | | | |
|--------------------------|------------------------|---------------------|
| - JOCADIS | rue de Bruxelles, 57 | 7850 ENGHEN |
| - Musée du Chemin de fer | gare de Bruxelles-Nord | |
| - Hobby-Trains | Avenue des Alliés, 47 | 6000 CHARLEROI |
| - Verschooten | Eiermarkt, 31a | 2000 ANTWERPEN |
| - Hobby 2000 | rue Méan, 11-13 | 4020 LIEGE |
| - Librairie Scientia | Passage du Centre | 7000 MONS |
| - Quartier Latin | rue Grande, 13 | 7330 SAINT-GHISLAIN |
| - Guilim sprl | Place Danco, 1 | 1180 BRUXELLES |

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, Christian DOSOGNE, Pierre HERBIET, Garrit JOOS, Kristof AVONDS, Alain DEFECHEREUX, Eric VAN HOECK.

Remerciements (par ordre alphabétique)

Felipe ARANDA, Emile BECKER, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Stefan DENAYRE, Sicco DIERDORP, Bernard DIEUDONNE, Pascal DUBOIS, Laurent GARY, Jean-Claude GIRARD, Marc GRIETEN, Paul GROSSAUX, Dave HABRAKEN, Michel HANSENS, Philippe HOMBROECKX, J-F HUART, Paul JACOBS, Lars LAENEN, Serge MARTIN, Tomas MEYER-EPPLER, Daniel MOENS, Thierry NICOLAS, Marc NISSET, Eric PAULUS, Walter PINET, Geoffroy QUINET, Marc RIGUELLE, Philippe SCHOLL, la SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Cornélis VAN DER LOO, Peter VAN GESTEL, Christian VANHECK, Philippe et Véronique VERELST.

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
✉ pftsp@hotmail.com
Internet : www.pftsp.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 (étranger : € 31) 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

- si vous habitez la Belgique, il suffit de verser la somme requise sur le compte bancaire 001-1201789-35 du PFT-Bruxelles.
- si vous habitez l'étranger :
 - et possédez un compte courant postal, vous virez la somme, libellée en euros, sur le compte postal 000-1318999-90 du PFT-Bruxelles. Les personnes résidant en France peuvent virer la somme sur le compte postal 1374917V026 du PFT (59900 Lille);
 - 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 euros, la validité de la carte et la signature), soit par mandat postal international, libellé en euros.

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.

EN LIGNES N°51 - septembre 2002



PHOTO-THEME 45 Le 11 février 1985, à Eke Nazareth (ligne 86 De Pinte - Oudenaarde), passage d'un train de pétrole vers la centrale électrique de Ruien. Pierre HERBIET.

POSTER pages 34-35 : PHOTO 51-01 Le 16 mai 2002, les 5917 et 5946 remorquent un train de ballast vide entre Voroux et Kinkempois, ici à Sclessin. Serge MARTIN.



Le dimanche uniquement, le train 42066 Aachen-West 10.31 - Genk-Goederen 12.20 est remorqué par deux 51. Le 1er avril, il était mené par les 5133 + 5127, à Gemmenich. M. HANSENS.

La première sortie en public de la 270.005, le 29 juin. Elle est photographiée dans le site sidérurgique de Clabecq, au-dessus du canal Bruxelles - Charleroi. Christian DOSOGNE.

S O M M A I R E

PFT-Service	2
Editorial	4
Nouvelles du PFT	5
Hier - Aujourd'hui	9
Histoire : la livrée verte "1970"	10
L'Europe à voie étroite	17
Actualité étrangère	24
Actualité belge	29

<i>Statistiques</i>	29
<i>Locomotives électriques</i>	29
<i>Locomotives Diesel</i>	32
<i>51 : la grande hécatombe</i>	38
<i>Autorails</i>	43
<i>Voitures - wagons</i>	44
<i>Actualité diverse</i>	46
<i>Industrie</i>	53
<i>Réseau industriel : ALZ - Genk</i>	54
<i>DLC - Dillens & Le Jeune Cargo</i>	59
<i>Réseaux touristiques</i>	60
<i>Radiations</i>	61

Les travaux TGV **64**

PFT-Boutique **67**

Editorial

L'année 2002 est maintenant bien entamée, et un premier bilan peut déjà être dressé. Quatre voyages ont été organisés, qui ont tous rencontré un franc succès ; celui d'adieu aux locomotives série 59, outre le fait qu'il a attiré plus de 300 amateurs, a permis de retrouver l'ambiance des grands voyages PFT, avec la redécoration de la 5917 pour la circonstance. L'inauguration de la 7005 fut aussi une très belle excursion, qui a permis de découvrir, peut-être pour la dernière fois, le site des hauts fourneaux de Clabecq. Le PFT a également participé à de nombreuses journées d'animations organisées par la SNCB, avec la mise en route de trains vapeur de Liège à Coo pour les "Journées du lait", de Brugge à Ostende dans le cadre de la manifestation "Oostende voor Anker", et à Zeebrugge pour les journées de la Marine. Sur le front de la l28 Ciney-Dorinne, l'autorisation de circulation a été donnée par la SNCB à la fin du mois de mai, ce qui a permis de circuler huit week-ends en juillet/août. La convention devrait être signée cette année encore.

Parallèlement à ces animations, l'action se poursuit sur le matériel; la terminaison de la restauration de la 7005 va permettre de poursuivre celle de la 5927 et de la 5183. En Roumanie, les travaux de la P8 sont menés avec diligence également.

Enfin, deux publications vont sortir de presse : un ouvrage consacré aux cinquante ans de la Jonction Nord-Midi, et le second tome de l'histoire de la signalisation.

Il reste à toute l'équipe du PFT à vous souhaiter une bonne lecture.



PHOTO 51-99 Notre dernière acquisition : la 5941. Le 25 juin, elle opérait encore sur la LGV2, vue à Voroux en compagnie de la 5916. L. LAENEN.

Du 15 au 26 mai 2003 : le PFT en **UKRAINE**



Du jeudi 15 au lundi 26 mai 2003, le PFT vous convie à un voyage exceptionnel à la découverte des chemins de fer ukrainiens. Le voyage se déroulera entièrement à bord d'un train-hôtel qui comprendra des voitures-couchettes, restaurants et salons. Au départ de Chop (gare frontière avec la Slovaquie, la Hongrie et la Roumanie), nous parcourrons les lignes vers Turka, Kiev, Cherkassy, Sveskovo, Uzel, Donetsk, Krivoj Rog, Pomochnaja, Ivanofrankovsk et Kolomnya. Au programme : visite de très nombreux dépôts, arrêts-photos en ligne, visite de deux aciéries, visite de la plus grande mine de fer à ciel ouvert au monde, parcours sur un réseau à voie étroite. Le prix dépend du nombre de participant (minimum 20). Il est provisoirement fixé à € 1500 maximum. Ce prix comprend le trajet en train au départ de la Belgique, l'ensemble du programme proposé et le logement en pension complète à bord du train. En supplément, il faudra compter le visa pour entrer en Ukraine, ainsi qu'une assurance obligatoire.



RENSEIGNEMENTS ET INSCRIPTION :

PFT - Boîte postale 5 - 1140 Bruxelles 14

☎ +32.2.380.72.62 ou +32.473.96.28.53

Nouvelles du PFT



PHOTO 51-02 Le PFT a organisé le 11 mai un voyage d'adieu aux locomotives de la série 59. Deux machines ont participé au périple : les 5917 et 5946. Pour l'occasion, la 5917 avait retrouvé sa livrée verte "1970". Le train est ici visible à Henri-Chapelle, sur la ligne 39 Montzen - Welkenraedt. La 5946, non visible, se trouve en queue de rame. Serge MARTIN.

Le Musée de Saint-Ghislain

Les dons reçus par le biais de la Fondation Roi Baudouin ont permis de remplacer les deux portes d'entrée, dont une était condamnée pour vétusté, et l'autre ne tenait que par habitude. Une belle menuiserie en merrant offre maintenant une entrée convenable, notamment les jours d'ouverture du musée. Les portes remplacées sont munies de serrures à trois points, avec renforts en haut et en bas.

A l'intérieur, les travaux de rénovation de la salle de trains miniatures sont terminés. Les murs ont été tapissés de fibre de verre sur laquelle deux couches de peinture ont été appliquées; le plafond et l'éclairage ont été renouvelés intégralement, la menuiserie a été réparée et repeinte, les premiers modules ont fait leur apparition. Nous vous attendons nombreux pour confectionner le réseau proprement dit, où les différen-

PHOTO 51-03 Durant la première moitié de l'année, la 6106 a remorqué divers trains de service et d'acheminement de matériel. Le 14 avril, elle assurait au départ de As la mutation des autorails ES 102 (acquis par le PFT pour servir de véhicule de travaux sur la ligne 128), et l'ES 208 racheté par le BVS. La rame est ici photographiée à la sortie de Winterslag. Pierre HERBIET.

tes échelles seront proposées. Avis aux amateurs !

Le lieu a également été sécurisé par l'installation d'un système d'alarme performant.

La prochaine ouverture du Musée du Rail est programmée pour les Journées du Patrimoine, les 7 et 8 septembre; toute la gare de Saint-Ghislain sera accessible au public, et des navettes en autorail relieront les différents sites. Un rendez-vous à ne pas manquer !

La ligne 128

On a bien cru un moment ne pas pouvoir circuler sur la ligne 128 en 2002.

C'était sans compter sur la ténacité des amateurs, et plus particulièrement d'Alain Defechereux et Xavier Vermeire... Ceux-ci se sont dépensés sans compter pour que les analyses de roches à hauteur de la tranchée de Sovet soient effectuées à temps, et que les travaux de voies soient terminés dans les meilleurs délais. Cet acharnement a été récompensé. A la fin du mois de mai, la ligne a été déclarée parcourable par la SNCB. Grâce à l'appui de Sogéplan et de Soluxtrafer, l'aiguillage de Spontin côté Dorinne a été enlevé et remplacé par de la voie courante, et trois coupons de rail qui pataugeaient dans une zone boueuse à Dorinne ont été changés.





Le week-end des 15 et 16 juin, le PFT a organisé des navettes entre Visé-Bas et Gemmenich à l'occasion de la braderie de Visé. La rame était composée de trois voitures du type M1 encadrées par la 202.020 placée côté Gemmenich, et la 6106 accouplée côté Visé. Le 16 juin, le train surgit du tunnel de Veurs. Cet ouvrage a deux particularités : celle d'avoir deux pertuis séparés (un pour chaque voie), et d'être actuellement, mais plus pour longtemps, le plus long tunnel du réseau (2072 m). Bientôt, le nouveau tunnel de Soumagne, en cours de percement sur la ligne à grande vitesse Liège - Aachen, détrônera le tunnel de Veurs, avec ses 6400 mètres. Laurent GARY.

PHOTO 51-04 A Montzen, les deux vedettes du jour ont côtoyé pour la première et certainement dernière fois une locomotive Diesel de la série 241 de la DB. Serge MARTIN.



Parallèlement, le débroussaillage s'est poursuivi, de même que le désherbage, qui s'est effectué cette année à l'aide de matériel agricole monté sur lorries et déplacé par notre Unimog. Il est encore trop tôt pour faire le bilan de la saison, ce que nous ferons dans le prochain numéro.

Enfin, la convention que le PFT doit signer avec la SNCB est en cours d'examen; un accord possible cette année devrait permettre le développement touristique de la ligne du Bocq, grâce à des synergies avec différents opérateurs. Ce sera pour 2003, année du dixième anniversaire de la présence du PFT sur la ligne du Bocq.

Un opuscule retraçant l'histoire de la ligne 128 devrait sortir de presse l'année prochaine pour commémorer cet anniversaire.

PHOTO 51-05 Le train d'adieu des 59 immortalisé au point-frontière de Gemmenich. Serge MARTIN.



PHOTO 51-06 *Fin de parcours pour la 6052. Après récupération de nombreux éléments, le PFT a décidé de ferrailer la caisse de la 6052. Le PFT dispose toujours d'une seconde machine servant de banque d'organes pour la 6077 et la 6106 : la 6010. Ronet, mai 2002. P. HERBIET.*

Matériel

En juin dernier, notre collection s'est encore enrichie d'une nouvelle pièce, avec l'acquisition d'une seconde locomotive de la série 59 : la 5941. La machine a quitté la base de Voroux le 9 juillet et se trouve actuellement à Schaerbeek. Elle sera restaurée simultanément avec la poursuite des travaux sur la 5927.

Vous avez été très nombreux à participer au premier voyage de la 270.005 (7005), le 29 juin dernier. Après cette superbe journée, la machine a rejoint son nouveau domicile : l'abri musée de Saint-Ghislain.

Les travaux d'échange de la génératrice principale de la 5183 se sont achevés en juillet. Dès le mois de septembre débutera sa restauration.

PHOTO 51-07 *Le PFT a acquis un ancien bus SNCB datant de 1949. Il est équipé d'un moteur Diesel Gardner, d'un châssis Guy ARAD, et d'une carrosserie De Sot, laquelle date de 1958. Après la Seconde Guerre, la SNCB a possédé un grand nombre de véhicules de ce type. Il sera exposé dans notre abri-musée de St. Ghislain. Maldegem, 1er mai 2002. P. HERBIET.*



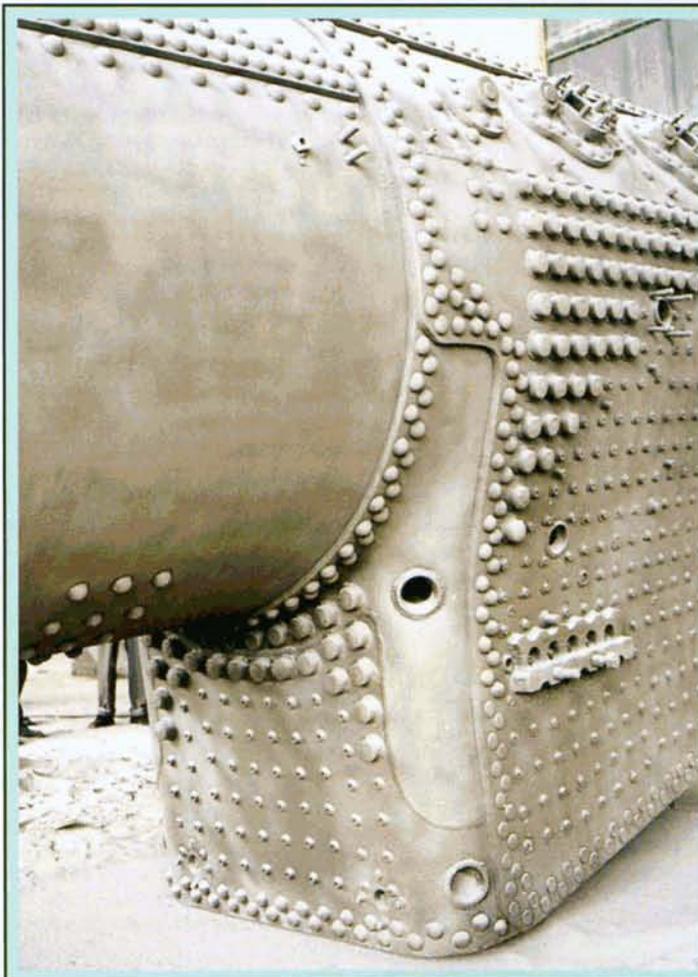
LA P8 ROUMAINE

Après son arrivée à l'atelier de Clug en avril dernier, notre P8 et son tender ont été entièrement démontés. La chaudière a ensuite été préparée pour être sablée. Après retrait de tous les organes et le démontage du faisceau tubulaire, elle a été complètement sablée tant extérieurement qu'intérieurement. Cette opération était très importante pour évaluer son état technique après les longues années de garage. C'est avec soulagement qu'une délégation a pu constater au mois de juin son excellent état, confirmé d'ailleurs par une auscultation complète aux ultra-sons effectués par un organisme agréé. Les travaux actuellement en cours concernent le sablage du châssis de la locomotive.

Si vous désirez participer au financement de la restauration, sachez que le PFT émet des parts de 250, qu'il est possible d'acquérir en une ou plusieurs fois. Dès que le montant du don atteint la somme, le PFT émet une part accompagnée d'une convention. Il suffit pour ce faire de verser la somme que vous voulez sur le compte 035-4029004-53 ouvert au nom du PFT, avec la mention : 230-084 + le nom du donateur.

Il est aussi possible de nous aider par le biais de la Fondation Roi Baudouin. Le projet que nous y avons introduit concerne bien sûr l'aménagement de notre musée de Saint-Ghislain. Mais si vous nous aidez par ce moyen, l'argent qui ne devra pas être investi à Saint-Ghislain pourra l'être pour la P8... Il suffit de verser votre don sur le compte 000-0000004-04 de la Fondation Roi Baudouin, en mentionnant obligatoirement en communication "L78599 - asbl Patrimoine Ferroviaire Touristique". Vous recevrez, en début d'année, une attestation fiscale qui vous permettra de déduire le montant versé de vos contributions, à condition qu'il atteigne au moins 30. Merci de contribuer à ce projet.

Le sablage de la chaudière a permis de constater son excellent état technique, comme en témoigne cette vue.





↑ PHOTO 51-08

Le 29 juin fut un grand jour pour notre 270.005. Elle effectua en effet sa première sortie depuis sa complète restauration. Elle est immortalisée dans le complexe sidérurgique de Clabecq, sur la portion subsistante de la défunte ligne 106 qui menait autrefois à Ecaussinnes-Carières. Dans les prochains mois, ce site sera entièrement assaini. Ici aussi, il faut déplorer qu'aucun homme politique n'ait jugé intéressant de préserver ce site d'archéologie industrielle unique en Belgique...
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



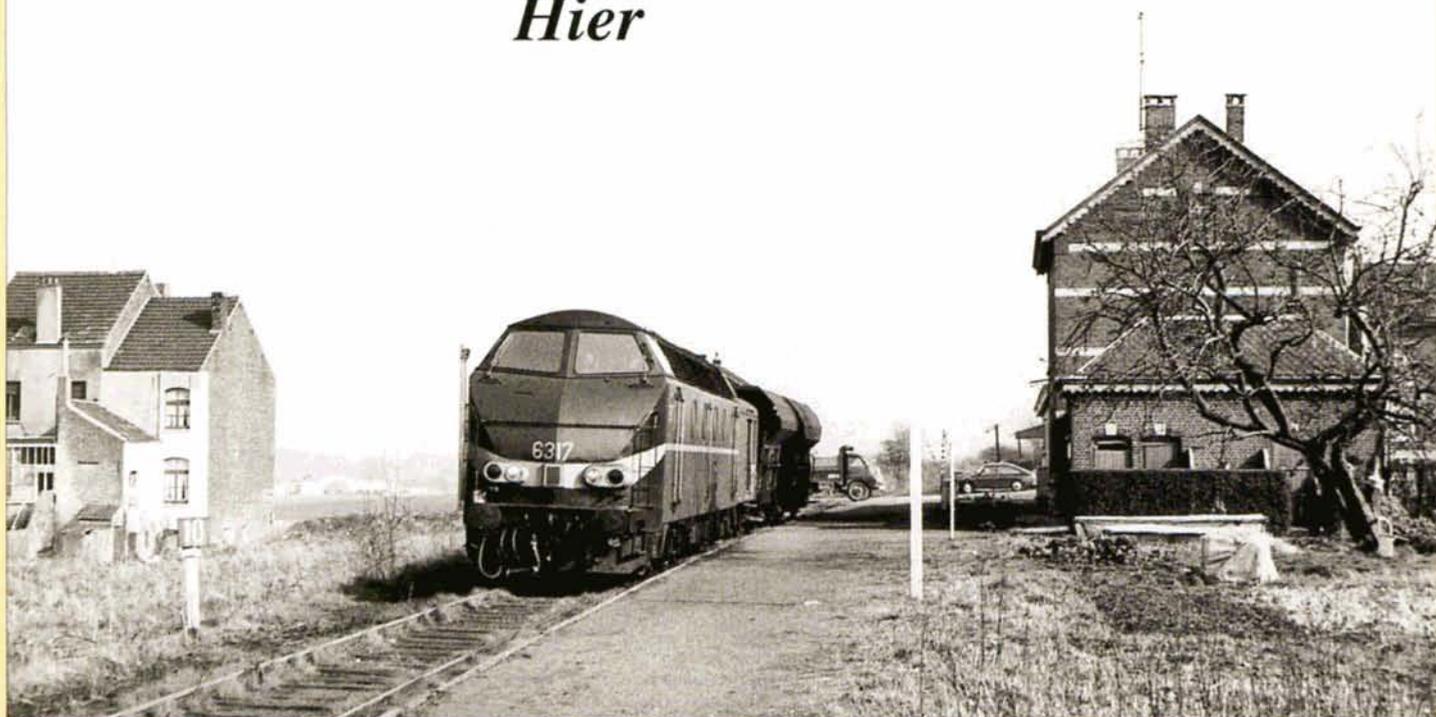
↖ PHOTO 51-09

Dans la cour à marchandises de la gare de Schaerbeek, les nombreux participants au voyage ont pu comparer la 7003 avec la 270.005, et admirer le remarquable travail de restauration réalisé par le PFT.
Philippe DIEU.



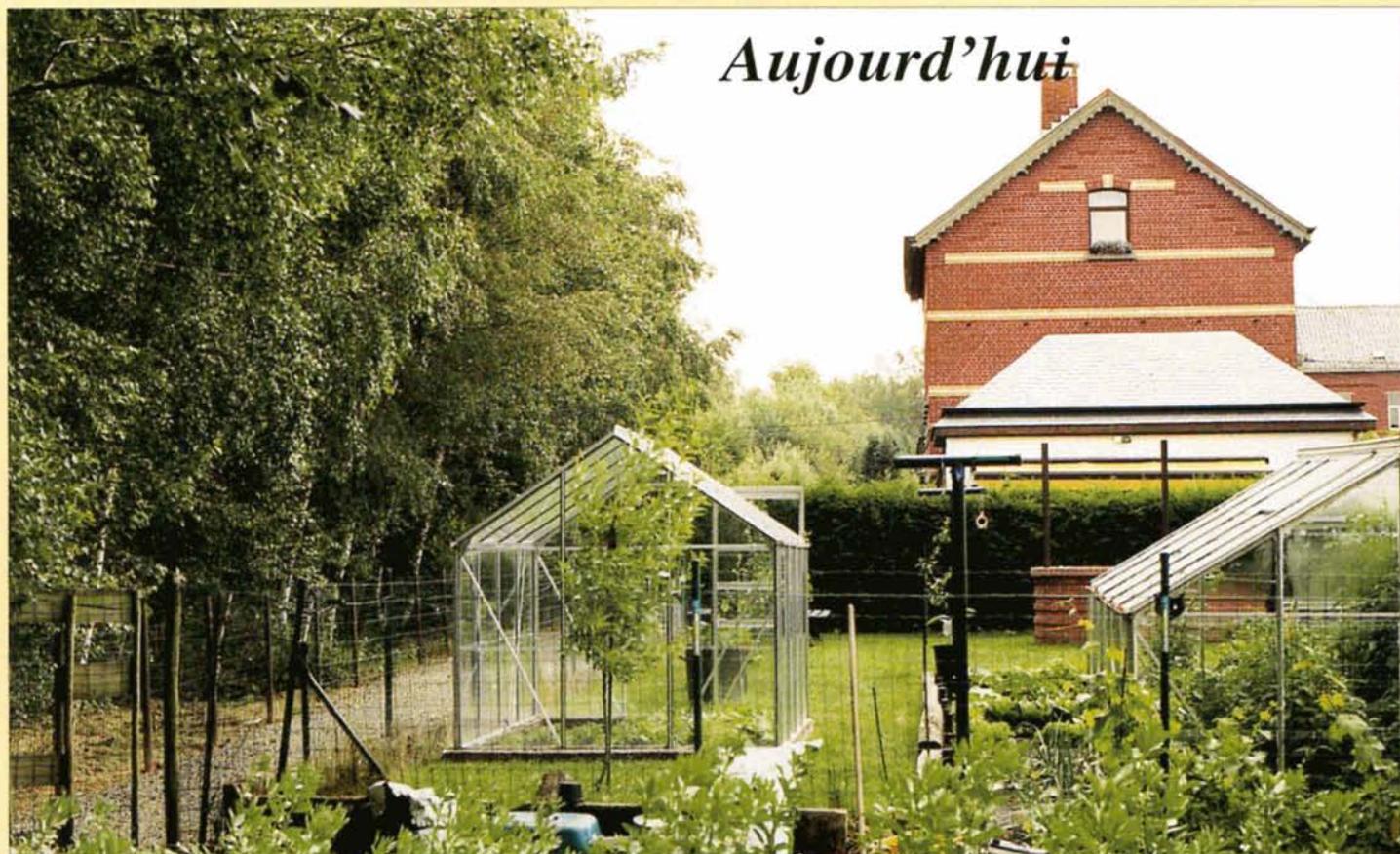
← PHOTO 51-10

En gare de Clabecq, petit parallèle imprévu avec la 7733 retournant à vide à Monceau. Près de 50 ans séparent ces deux locomotives !
Philippe SCHOLL.

Hier

La ligne 115 Braine-l'Alleud - Clabecq fut ouverte au trafic par l'Etat Belge le 15 septembre 1885. Le service voyageurs fut suspendu dès le 22 novembre 1959. Peu après, en 1961, la section Braine-l'Alleud - Sart-Moulin fut mise hors service. Seul subsista alors le tronçon Sart-Moulin - Clabecq, qui comptait plusieurs raccordements, notamment des sablières. Au fil des ans, le trafic subsistant diminua progressivement pour disparaître totalement en 1981, entraînant la mise hors service de la ligne le 24 août 1982. Le démontage complet fut réalisé en 1990. La gare de Noucelles était située à mi-parcours de la ligne, non loin de Wauthier-Braine. Outre une cour à marchandises, la gare disposait de plusieurs raccordements : vers une sablière, une marbrerie et une usine de carrelages. Le 25 février 1972, la 6317 du dépôt d'Haine-St. Pierre assure l'unique desserte journalière de la ligne. Au départ de Clabecq, le train était expédié sans arrêt jusque Sart-Moulin. Au retour, il desservait tous les raccordements subsistants. Aujourd'hui, la gare existe toujours, transformée en habitation privée.

Jean-Claude GIRARD ↑ - Jean-Luc VANDERHAEGEN (27 juin 2002).

Aujourd'hui

LA LIVREE VERTE "1970"

4e partie : la série 59

Ce quatrième volet de l'histoire de la livrée verte "1970", traite des locomotives de la série 59. Pour d'autres détails et photos, nous renvoyons également nos lecteurs dans notre livre "Les locomotives type 201 - série 59" paru en 2000.

Seules 4 des 55 locomotives de la série 59 n'ont jamais reçu la livrée verte "1970" :

- la 201.004, réformée le 09-01-1962 à la suite d'une terrible collision à Isières le 12-12-1960;
- la 201.034, radiée le 01-07-1969 après la catastrophe de La Louvière du 25-03-1969;
- et les 5933 et 5903, repeintes directement en jaune sans passer par la livrée "1970", respectivement en novembre 1977 et avril 1981.

Les 51 autres machines ont toutes porté la robe verte "1970" mais, contrairement aux séries 51-52-53-54 et 55, elles présentaient entre elles un nombre important de petites variantes et particularités, notamment dans le dessin des lignes jaunes sur les faces avant. Certaines machines ont même été visibles avec deux livrées "1970" différentes.

Les deux premières 59 (alors encore numérotées dans le type 201) habillées de la nouvelle décoration furent les 201.020 et 201.022 d'Haine-St.Pierre, sorties de révision respectivement en avril et septembre 1970. A ce moment,

PHOTO-THEME 45 Le 21 février 1986, la 5940 du dépôt de Merelbeke remorque un train de charbon à destination de la centrale électrique de Ruien, ici à Eke-Nazareth sur la ligne 86 De Pinte - Oudenaarde. Cette machine était habillée de la livrée verte "1970" sans la moindre particularité.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

elles conservèrent leurs simples phares blancs d'origine, et ce jusqu'à leur repinture en jaune (10-1979 et 06-1984). Alors que sur la 201.020 la grosse bande jaune descendait vers les phares par des raccords arrondis, sur la 201.022, ces raccords étaient angulaires.

Ces deux machines avaient leurs numéros à 6 chiffres inscrits en grands caractères

tères de 25 cm sur les parois latérales. Sur les faces avant de la 201.020, en raison du manque de place, le numéro fut inscrit entre les lignes jaunes en petits chiffres de 10 cm.

Par contre, à sa sortie de révision, les faces avant de la 201.022 étaient dépourvues de numéro. Peu après, il fut apposé sous chaque phare gauche.



La 201.022 sortit de révision générale en septembre 1970. Elle présentait alors trois particularités : numéro à 6 chiffres en grands caractères, absence du numéro sur les faces avant, et conservation des phares d'origine. Atelier d'Haine-Saint-Pierre, 19 septembre 1970.
Joseph HEROUFOSSE.



PHOTO-THEME 45 Gros plan sur la 5922 à Schaerbeek le 21 septembre 1979, en tête du semi-direct 1813 à destination de Piéton. Pour libérer de la place pour inscrire son numéro sur les faces avant, la largeur de la ligne jaune entre les phares fut réduite de quelques centimètres. On remarque également sous le phare gauche la réapparition partielle de son ancien numéro à 6 chiffres. En outre, les raccords de la grosse ligne jaune sont maintenant légèrement arrondis, alors qu'en 1970 ils étaient angulaires. *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

Pour installer le nouveau numéro à 4 chiffres sur ces deux machines, il fut nécessaire de réduire de quelques centimètre la largeur de la ligne jaune se trouvant entre les phares.

Quatre autres locomotives, toutes d'Haine-St.Pierre, circulèrent dans cette même livrée et avec les simples phares d'origine : les 5907 (jusqu'à sa radiation en décembre 1987), 5911 (jusqu'au 30-04-1973), 5929 (jusqu'en août 1977) et 5948 (jusqu'à sa livrée jaune).



Ci-dessus : PHOTO-THEME 45 La 5948 fut la seule locomotive de ligne ayant possédé une livrée hybride : seules les cabines furent repeintes dans la nouvelle décoration. Ce genre de repainting partielle fut beaucoup plus courant sur les machines de manoeuvres. Bruxelles-Midi, le 29 juillet 1973. *Yves STEENEBRUGGEN.*



← La 201.022 vue de face, peu après sa révision. Les raccords de la grosse bande jaune sont droits. Elle ne possède pas encore de numéro sur ses faces avant. On comparera la différence de grosseur de la ligne jaune reliant les phares avec la photo publiée en haut de cette page. Haine-Saint-Pierre, 19 septembre 1970. *Robert BODDEWIJN.*



PHOTO-THEME 45 Sur les 5907 et 5929, la grosse bande jaune bifurquait au sommet de chaque phare, alors que sur les autres machines ayant conservé leurs feux d'origine - les 5920, 5922 et 5948 -, la bande englobait entièrement les phares. Ici, la 5907 en tête d'une rame vide de charbon revenant de la centrale électrique de Ruien, sur la ligne 85 Ruien - Leupegem. *Pierre HERBIET.*



La 5911 reçut la livrée "vert 1970" en mai 1971. Elle conservera ses simples phares blancs d'origine jusqu'au 30 avril 1973. Schaerbeek, juin 1971. *Jean-Claude GIRARD.*

PHOTO-THEME 45 Le 20 mars 1979, la 5920 remorque un train diffus à destination de Monceau, sur la ligne 124 entre St-Genesius Rode et De Hoek. Les raccords de la grosse bande jaune sont arrondis et englobent complètement les phares. *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



Adaptation de la livrée "1970"

Avec l'introduction de la numérotation à quatre chiffres le 1er janvier 1971 et le placement de doubles phares rouge-blanc, la livrée "1970" dut être adaptée sur les faces avant.

Ainsi, la grosse bande jaune qui venait englober les coquilles des double phares était légèrement plus étroite, et la petite ligne de ceinture était interrompue afin de pouvoir inscrire le numéro, dont la taille était passée de 20 à 25 cm.

Les variantes de la livrée "1970"

Quelques petites particularités apparurent avec le temps, lesquelles n'affectaient que la décoration des faces avant. Certaines machines pouvaient cumuler plusieurs anomalies :

- sur les 5912, 5927 et 5939, la bande de ceinture était interrompue en-dessous des pare-brise à hauteur de la bande jaune descendant en oblique du haut de la caisse;
- sur les 5912, 5936, 5939 et 5946, la bande jaune entre les phares était plus épaisse, en englobant complètement les blocs de phares. De ce fait, le numéro était inscrit plus haut et s'intercalait entre les lignes de ceinture;
- sur les 5913 (jusqu'en décembre 1975), 5914 (jusqu'en septembre 1975), 5916, 5919 (jusqu'en juin 1977), 5924 (jusqu'en février 1975), 5925, 5937, 5938, 5945, 5950, 5952 (jusqu'en mai 1974), 5954 et 5955, la grosse ligne jaune ne suivait pas le contour exact des blocs de phares; elle formait un léger angle en haut à droite ou à gauche;



PHOTO 51-11 NB Sur la ligne 75, peu avant la mise sous tension des caténaires, le semi-direct 3916 Gent St.P. 16.39 - Kortrijk 17.25 circule en double traction avec une 59 et une 60 ou 61. La 5939 menant ce train présente ici pas moins de quatre particularités : les chiffres de son numéro sont espacés, la ligne jaune reliant les phares a une largeur très grande, la petite ligne jaune est entièrement interrompue sur la face avant, et enfin, la grosse ligne jaune ne suit pas le contour exact des blocs de phares; elle forme un léger angle. Sint-Denijs Westrem, 23 août 1978. Eric VAN HOECK.

PHOTO 51-12 NB

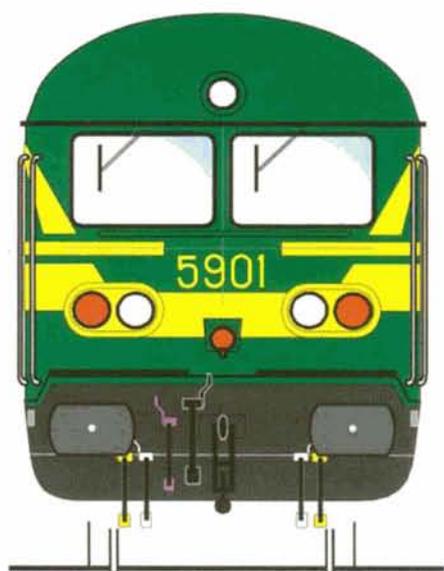
La décoration de la 5926 était absolument conforme au plan. La seule anomalie l'affectant était son numéro inscrit à droite de la paroi latérale au lieu de gauche. Scholen, 7 octobre 1978. Eric VAN HOECK.



PHOTO 51-13 NB

Le cas de la 5919 est particulier : elle fut repeinte à deux reprises dans la livrée verte "1970", et à chaque fois sa décoration fut complètement ratée, et présentait des particularités. Sur sa première version, sa grosse bande jaune ne rétrécissait que pour permettre l'inscription du numéro. La petite ligne jaune s'interrompait à la même distance sous le même angle. En outre, la grosse et la fine ligne jaune n'étaient pas horizontales, mais descendaient légèrement vers le bas. Elle fut repeinte pour la seconde fois en vert en juin 1977. Antwerpen-Noorderdokken, 6 septembre 1977. Eric VAN HOECK.





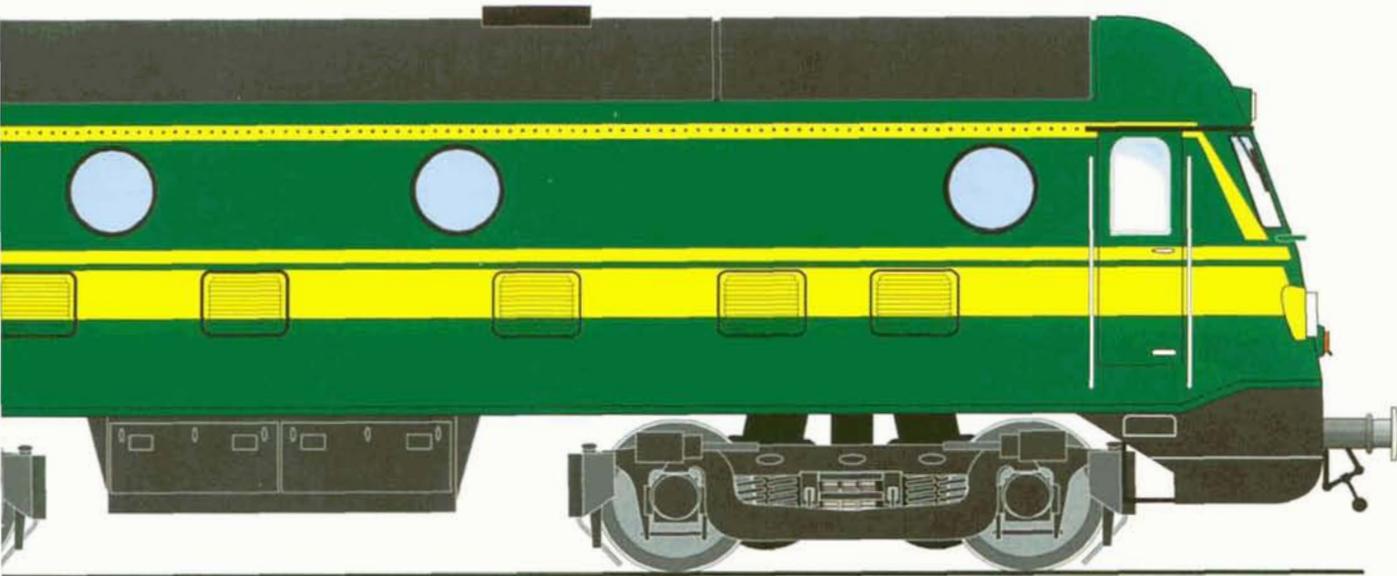
- sur les 5912, 5936 et 5939, le numéro placé sur les faces avant avait un espacement important entre les deuxième et troisième chiffres;

- sur les 5907, 5912, 5936 et 5939, la grosse ligne jaune ne suivait pas le contour exact des blocs de phares;

elle formait un léger angle en bas à droite ou à gauche;

- sur les 5901 (jusqu'en mars 1976), 5911, 5913 (jusqu'en décembre 1975), 5914 (jusqu'en septembre 1975), 5916, 5919 (jusqu'en juin 1977), 5924 (jusqu'en février 1975), 5925, 5937,

5938, 5941, 5945, 5949, 5950, 5954 et 5955, la petite ligne de ceinture s'interrompait à la moitié de chaque pare-brise, et ce en oblique, de façon à former le même angle que celui de la grosse bande jaune à l'extrémité intérieure des coquilles de phares. Ce dessin a été appliqué à l'occasion de



EVH0502

révisions intermédiaires effectuées par l'atelier d'Antwerpen-Dam;

- sur les 5919 et 5949, la grosse bande jaune était prolongée pour s'interrompre à l'extrémité intérieure des coquilles de phares correspondant à la moitié

de chaque pare-brise. La petite ligne jaune s'interrompait à la même distance sous le même angle; de plus, les deux lignes descendant du haut de la caisse étaient moins larges. En outre, sur la 5919 uniquement, la grosse et la fine ligne jaune n'étaient pas horizon-

tales, mais descendaient légèrement vers le bas;

- sur la 5946, jusqu'en mai 1976, les angles formés par la grosse bande jaune à hauteur des blocs de phares étaient arrondis;

PHOTO-THEME 45 *Le 11 février 1985, la 5951 remorque un train de pétrole à destination de la centrale électrique de Ruien, qui passe à hauteur du signal avertisseur de la gare de Gavere-Asper (ligne 86 De Pinte - Oudenaarde). Cette locomotive de Merelbeke est habillée de la robe "1970" conforme au plan.*

Pierre HERBIET.



LES 59 EN "VERT 1970"

N°	vert "1970"	jaune	N°	vert "1970"	jaune	N°	vert "1970"	jaune
5901 :	08-1972	12-1980	5920 :	04-1970	10-1979	5939 :	10-1970 ?	01-1979
5902 :	01-1973	-1984	5921 :	02-1976	NON	5940 :	-1971 ?	NON
5905 :	06-1974	NON	5922 :	09-1970	06-1984	5941 :	09-1973	05-1978
5906 :	09-1976 ?	NON	5923 :	06-1972	NON	5942 :	avant 1974	01-1978
5907 :	après 1973	NON	5924 :	02-1973	09-1983	5943 :	03-1977	NON
5908 :	07-1974	NON	5925 :	11-1971 ?	10-1977	5944 :	09-1976	NON
5909 :	08-1974	02-1984	5926 :	05-1974	09-1982	5945 :	12-1974	03-1979
5910 :	01-1975	06-1983	5927 :	07-1973	NON	5946 :	05-1972	NON
5911 :	05-1971	05-1980	5928 :	09-1976 ?	NON	5947 :	12-1974 ?	01-1983
5912 :	12-1970	10-1978	5929 :	08-1974	NON	5948 :	-1973	05-1978
5913 :	02-1972	06-1980	5930 :	11-1975	NON	5949 :	12-1972	03-1980
5914 :	01-1972	08-1983	5931 :	01-1973	07-1979	5950 :	02-0975	07-1978
5915 :	06-1974	NON	5932 :	06-1977	NON	5951 :	02-1977	NON
5916 :	07-1973	02-1978	5935 :	01-1973	NON	5952 :	05-1974	07-1981
5917 :	10-1974	01-1981	5936 :	01-1971	09-1979	5953 :	12-1976	NON
5918 :	01-1976 ?	NON	5937 :	04-1974	02-1980	5954 :	02-1974	06-1978
5919 :	09-1973	01-1978	5938 :	10-1974	10-1984	5955 :	?	04-1979

- sur la 5909, sur une des deux faces avant, la bande jaune entre les phares descendait plus bas et dépassait de +/- 2 cm le contour des blocs de phares.

Sur toutes les variantes, les numéros des locomotives étaient transposés en chiffres de 25 cm de hauteur, de couleur chamois, sauf sur les 5923, 5925, 5936, 5938, 5939, 5943, 5946, 5952 et 5954

où ils étaient jaunes. Sur la 5926, un de ces deux numéros latéraux était apposé à droite de la caisse au lieu de gauche.

La toute dernière 59 repeinte dans la décoration verte "1970" lors d'une révision générale, fut la 5929, sortie de l'Atelier Central de Salzennes le 11 octobre 1977.

Ajoutons encore qu'entre la fin du mois

de mars et le début du mois de mai 2002, la 5917 fut repeinte par des membres du PFT, dans la livrée "1970" conforme, à l'occasion du voyage d'adieu organisé le 11 mai dernier. Elle circula encore sporadiquement en service commercial jusqu'à la fin du mois de juin (voir la rubrique "Actualité belge"), au départ de la base travaux de Voroux.

A suivre.

PHOTO-THEME 45 Le 27 septembre 1981, la 5909 quitte la gare d'Herentals, en tête du train "Huckepack" Mönchengladbach - Antwerpen-Schijnpoort - Zeebrugge. On remarquera la bande jaune débordant des blocs de phares. *Pierre HERBIET.*



L'Europe à voie étroite

(2e partie)



PHOTO 51-14 Un des réseaux autrichiens à voie étroite le plus remarquable est sans nul doute le Zillertalbahn, reliant Jenbach à Mayrhofen, dans le Tyrol. Le 31 août 1987, à Strabiz, la 0-3-1 T n° 5 "Gerlos" (Krauss, Linz 1521/1930) remorque un train touristique vers Ziller. Des trains à vapeur circulent en service régulier tous les jours de mai à fin octobre, ainsi qu'aux périodes de fêtes. J-L VANDERHAEGEN.

2. L'AUTRICHE

Les Chemins de fer autrichiens (ÖBB) ont subi en 2001 une importante restructuration, entraînant la fermeture de nombreuses lignes. Le réseau à voie étroite (écartement de 760 mm, sauf les Schafbergbahn et Schneebergbahn à voie métrique) exploité par les ÖBB et riche de six lignes aux caractéristiques très diverses n'en est pas sorti indemne.

Waldviertlebahn :

Gmund - Gross Gerungs (43 km)

La partie Nord du réseau, reliant Gmund

à Heidenreichsten et Litschau (25km), avait déjà perdu son trafic voyageurs le 31 mai 1986 et le service marchandises vers Heidenreichsten y a été supprimé en 1992. La dernière desserte Gmund - Litschau a eu lieu le 9 janvier 2001. Sur la partie sud, l'arrivée à Gross-Gerungs du train 2183 du 9 juin 2001, en provenance de Gmund, a marqué la fin du service régulier sur l'ensemble du Waldviertler Schmalspurbahn.

Grâce à l'action du Waldviertler Schmalspurbahnverein, une exploitation touristique est organisée sur la section Alt Nagelberg - Heidenreichstein et, depuis 2001, sur l'initiative du NÖVOG

(Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H.), des parcours spéciaux en traction vapeur ou Diesel ont été organisés pendant les week-ends d'été entre Gmund et Gross Gerungs, afin d'éviter que la ligne ne tombe définitivement dans l'oubli.

Mariazellerbahn :

Sankt-Pölten - Mariazell

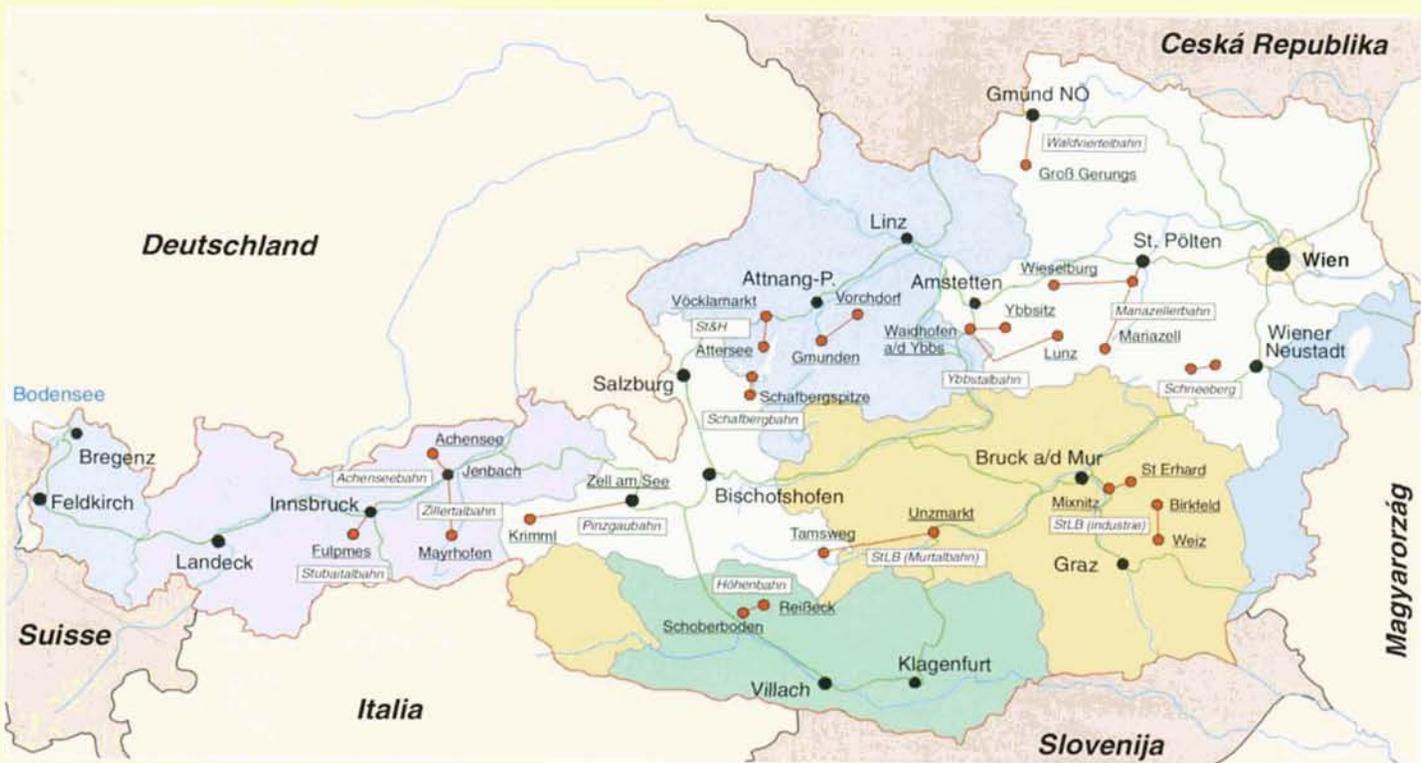
Ober Grafendorf - Ruprechtshofen

Mise en service en 1898, elle est la seule ligne à voie étroite électrifiée des ÖBB (6,6 kV 25Hz).

Le Mariazellbahn est particulièrement connu pour son matériel roulant, constitué principalement d'antiques locomotives électriques construites à 16 unités entre 1909 et 1914, secondées par des automotrices modernes mises en service de 1994 à 1995 (ce matériel comprend trois voitures motrices, trois remorques intermédiaires et une voiture avec poste de conduite - voir EL 20 page 21).



PHOTO 51-16 Le 27 décembre 2001, la 1099 007 en tête d'un train local attend l'heure de départ à St.Pölten-Alpenbahnhof. Cette machine bientôt centenaire fut mise en service en 1909 ! Pierre HERBIET.



Les ÖBB cèderont prochainement l'exploitation de cette ligne au NÖVOG. La transition ne sera cependant pas bénéfique pour le Mariazellerbahn, puisque l'embranchement non électrifié reliant Ober Grafendorf à Ruprechthofen (27 km), déjà limité à Mank depuis le 10 juin 2001, est menacé, tandis que la fréquence des trains entre Sankt-Pölten et Mariazell (84 km) sera réduite à 4 trains par jour. Les parcours partiels seront assurés en traction Diesel, au moyen des autorails série 5090 libérés par la fermeture du Waldviertelbahn.

Seules trois locomotives électriques de la série 1099 sont encore nécessaires pour assurer le service aux côtés des deux automotrices modernes.

La locomotive à vapeur 399.06 (renumérotée Mh6 comme à son origine en 1908) est régulièrement utilisée pour des parcours touristiques.

Pinzgaubahn :

Zell am See - Krimml (53km)

Le transport des touristes est une des vocations premières de cette ligne en raison des nombreuses attractions présentes dans la région (notamment les fameuses chutes de Krimml dont la dénivellation totale atteint 380 mètres, proches du terminus de la ligne). Le trafic est particulièrement dense sur la section urbaine entre Zell am See et Bruckberg-Golfplatz. Cette ligne a été exploitée par les ÖBB jusque juin 2002; elle est maintenant reprise par le PLB "Pinzgau Lokalbahn". La locomotive à vapeur 399.01 reste disponible pour des parcours spéciaux.



PHOTO 51-15 Une des deux automotrices modernes en service sur la Mariazellerbahn. La rame est composée d'une voiture motrice accouplée à deux remorques et à une voiture-pilote. St. Pölten, 27 décembre 2001.

Pierre HERBIET.

PHOTO 51-89 Le 14 avril 2001, arrivée en gare de Ybbsitz de l'autorail 5090 012-5 en provenance de Waidhofen. L'exploitation de la ligne sera prochainement reprise par une société privée.

Philippe DE GIETER.





PHOTO 51-17 Le 17 avril 2001, le train 6859 en provenance de St.Pölten approche d'Obergrafendorf, sa gare terminus. La série compte 17 unités, livrées en 1986 (001-005), 1991 (006-007) et 1994 à 1995 (008 à 017). Ces autorails peuvent transporter 64 voyageurs assis et 36 debout, à 70 km/h. Leur moteur Diesel MAN développe 235 kW. La transmission est électrique. Philippe DE GIETER.

Ybbstalbahn :

Waidhofen - Ybbsitz / Lunz am See

L'Ybbstalbahn (60 km) était la dernière ligne à voie étroite des ÖBB à bénéficier d'un trafic marchandises, assuré à l'aide de locomotives Diesel de la série 2095. Ces trains transportant du bois de Lunz am See à Waidhofen deux fois par semaine ont cessé de circuler le 31 décembre 2001, tandis que le transport des voyageurs sera repris ici aussi par une société privée.

Outre les parcours spéciaux assurés régulièrement par la locomotive à vapeur 399.03, une vaste collection de matériel à voie étroite est conservée par le ÖGLB qui exploite dans un but touristique la section Lunz am See - Kienberg-Gaming, abandonnée par les ÖBB en 1988 déjà. La collection comporte notamment les locomotives à vapeur 4 (ex-298.104 ÖBB, construite en 1890 pour le Steyrtalbahn) et U1 (298.51 construite en 1898 pour le Mariazellerbahn) et les Diesel 2093.01 et 2190.01.



PHOTO 51-18 La 399.01 (Krauss 5431/1906) prête au départ en gare de Zell am Zee, en tête d'un train touristique à destination des chutes de Krimml. On remarquera la voie à deux écartements différents. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 28 août 1991.

Schafbergbahn (6 km) Schneebergbahn (10 km)

Ces deux chemins de fer de montagne à voie métrique et crémaillère à vocation purement touristique ne sont pas menacés. Ils ont toutefois été transférés à des compagnies dans lesquelles les ÖBB et le gouvernement local sont partenaires à

PHOTO 51-19 Le 22 avril 2001, à Krimml, le train 5913 à destination de Zell am Zee attend le départ. Philippe DE GIETER.





Un train poussé par la 999.04 (Krauss 3750/1898) monte vers le Schneeberg. Depuis 1999, des autorails se partagent le service avec les locomotives à vapeur. Pierre HERBIET, 7 septembre 1981.

parts égales. Les ÖBB assurent toujours l'exploitation de ces lignes, mais les charges d'exploitation sont partagées.

Le NÖSBB (Niederösterreichische Schneebergbahn GmbH) assure désormais le trafic sur les 9,9 km du Schneebergbahn, reliant Puchberg au sommet du Schneeberg, à 2075 m d'altitude. Exploitée en traction vapeur jusqu'en 1999, cette ligne est maintenant également desservie par deux autorails triples *Salamandre* construits dans les années '90. La traction vapeur reste cependant présente grâce aux 5 locomotives plus que centenaires construites entre 1896 et 1900 pour l'ouverture de la ligne, et toujours actives (999.01 à 05).

Le Schafbergbahn permet d'atteindre au départ de St-Wolfgang le sommet du Schafberg situé à 1795 mètres au-dessus du niveau de la mer. Le village de St. Wolfgang est situé dans un superbe décor, au bord du lac St. Wolfgang; il est surtout connu pour la célèbre "Auberge du Cheval Blanc".

Deux autorails série 5099 construits en 1964 se partagent le service avec dix locomotives à vapeur : les plus récentes ont été construites par SLM en 1996 (999 201 à 204), les plus anciennes par Krauss en 1893 (999 101 à 106).

PHOTO 51-21 La ligne du Schafberg est également parcourue par deux autorails à crémaillère construits par SGP en 1964 (moteur Diesel de 330 kW - transmission hydraulique - 70 places assises - 20 km/h maximum). Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 51-20 Le 11 mai 1983, la 999.102 redescend du sommet du Schafberg vers St. Wolfgang. Cette machine, construite par Krauss Linz (n° 2745) en 1893, arpente cette abrupte ligne depuis maintenant près de 110 ans ! Jean-Luc VANDERHAEGEN.



LIGNES PRIVEES

Outre le réseau ferré ex-national dont il est question ci-avant, plusieurs compagnies privées exploitent des lignes à vocation régionale. Parmi elles, six assurent la desserte de lignes à voie étroite...

StLB

Steiermärkische Landesbahnen

Le StLB (Steiermärkische Landesbahnen) transporte chaque année 3 millions de voyageurs et 300.000 tonnes de fret sur un réseau de 134 km, dont 88 km à voie de 760 mm.

Sur le réseau à voie étroite, la ligne Unzmarkt - Tamsweg est exploitée en service voyageurs, tandis que les lignes Mixnitz - St.Erhard (11 km électrifié en 800 V continu) et Weiz - Oberfeistritz - Birkfeld (24km) ne sont parcourues que par des trains de marchandises. Des parcours en traction vapeur sont organisés en été sur les deux lignes non électrifiées. Le StLB possède 6 locomotives à vapeur opérationnelles; la plus ancienne est une petite 0-2-0 T de 1892.

Le StLB dispose de locomotives Diesel d'origines diverses pour la desserte du Muraltal (Unzmarkt - Tamsweg), dont une B'B' achetée d'occasion aux Chemins de fer yougoslaves (JZ type 740). Le service voyageurs est assuré par 5 autorails similaires aux 5090 ÖBB. Les quatre locomotives électriques utilisées pour la desserte de la ligne de Mixnitz à St-Erhard sont des *boîtes à sel* à deux essieux construites en 1913 (numérotées 1 et 2) et à bogies (3 et 4) construites en 1957.



Une des locomotives à vapeur du StLB, la U8 (Krauss Linz 3062/1894), devant la pittoresque remise de Birkfeld.
Auteur inconnu, collection PFT.

St&H

Verkehrsbetriebe Stern & Hafferl

Le St&H dispose d'un réseau combinant la voie normale (101 km) et la voie étroite (33 km à voie métrique électrifiée : Gmunden - Vorchdorf et, Vöcklamarkt - Attersee en 750V et le Gmundner Lokalbahn en 600V). L'ensemble du matériel roulant a été acheté d'occasion, principalement à des réseaux privés suisses. Le matériel le plus récent a été construit en 1954.

Zillertalbahnen (ZB) Achenseebahn AG

La gare de Jenbach présente la particularité de combiner trois écartements dif-

férents. Outre la ligne ÖBB à voie normale, deux compagnies privées à voie étroite s'y rencontrent : le Zillertalbahnen à voie de 760 mm, et l'Achenseebahn à voie métrique.

Long de 31 km, le Zillertalbahnen relie depuis 1902 Jenbach à Mayrhofen. Outre une exploitation voyageurs intensive, partiellement en traction vapeur, ce petit réseau transporte chaque année pas moins de 400.000 tonnes de fret ! Le parc de traction se compose de 7 locomotives à vapeur, 4 locomotives Diesel et 6 autorails. Deux locomotives sont d'origine yougoslave : la vapeur numéro 4 (ex. JZ 83 076) et le Diesel 10 (ex. JZ 740-007).

PHOTO 51-22 L'ET 23.112 du St.&H sur la ligne Lambach - Vorchdorf-Eggenberg. Cette automotrice a été acquise en Suisse en 1998 au Wynental Suhrentalbahnen (ex. WSB Be4/4 8). Vorchdorf-Eggenberg, 17 juin 2002.
Pierre HERBIET.



L'Achenseebahn relie depuis 1889 la gare de Jenbach au lac de Achensee, comblant un dénivelé de 440 m en moins de 7 km. Le matériel de traction est plus que centenaire, puisqu'il date de l'origine de la ligne, et se compose de 3 locomotives à vapeur à crémaillère. Ce réseau unique, vraisemblablement le tout dernier en Europe à traction exclusivement vapeur, mérite que l'on s'y attarde.

Petit aperçu historique (par Walter PINET)

Déjà au 19^e siècle, l'Achensee était connu auprès des touristes pour son ambiance naturelle. Dès 1887, le lac est exploité par des péniches à vapeur. En ce temps-là, c'était tout un périple pour se rendre de Jenbach (altitude 530 m) jusqu'au lac (altitude 930 m). L'Achensee était ainsi le lac le plus haut du Tyrol.

En 1886 naissait l'idée de connecter la Tegernsee (en Bavière) avec la vallée de l'Inn (en Autriche). Le trajet proposé était le suivant : Jenbach-Eben-Maurach-Buchau-Scholastika, et puis par l'Achenpass à côté de la Tegernsee vers Gmund. Ici, un raccordement était prévu avec la ligne privée "Lokalbahn AG Schaftlach-Gmund" (l'actuelle Tegernseebahn). Toutefois, la Bavière refusa de collaborer au projet, si bien que



A la petite remise de Attersee, les motrices ET 26.107 (ex. Rheinbahn 118, constructeur Kiepe 1935) et la ET 26.108 (ex. AOMC BDe4/4 111) attendent leur prochain service.
Stefan DENAYRE, mars 1997.

seul un tronçon de 6,369 km (sur les 60 km prévus) fut réalisé, entre Jenbach et Maurach, où on avait opté pour un écartement de 1.000 mm. Cette section est l'actuelle Achenseebahn.

Entre Jenbach et Eben, sur une distance de 3.395 m, le train doit franchir une dénivellation de 400 m. Pour cela, une crémaillère du système Riggenbach fut installée. Les rampes ont une moyenne

de 160 ‰. De Eben jusqu'au terminus, la ligne est presque horizontale et on y roule en adhérence; les rampes n'y présentent qu'un maximum de 25 ‰ !

Le service démarra le 8 juin 1889 avec 4 locomotives à vapeur équipées du système Riggenbach. En 1913, il fut décidé d'électrifier l'Achenseebahn, mais la Première Guerre mondiale en décida autrement.

PHOTO 51-23 Le 31 août 1987, la machine n° 3 de l'Achenseebahn se ravitaille à Jenbach avant d'entreprendre une nouvelle ascension vers l'Achensee.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 51-24 Le 14 juillet 1997, à Jenbach, la machine n° 2 attend le départ pour une nouvelle ascension de l'Achensee. Les bielles motrices entraînent une roue dentée, qui actionne à son tour, par engrenages, un faux-essieu relié par bielles aux deux essieux moteurs.
Walter PINET.



PHOTO 51-25 Le 14 septembre 1984, après avoir effectué un changement de front à Eben, la locomotive n°1 se prépare à parcourir la dernière section de la ligne qui mènera le train au terminus : Achensee-Schiffstation. Vu le profil facile, ce tronçon n'est pas équipé de crémaillère.
Walter PINET.

Jusqu'en 1929, le terminus se trouvait à Achensee-Seespitz, du nom de l'hôtel à proximité duquel partait un funiculaire (écartement 600 mm, longueur 640 m) vers le quai des bateaux à vapeur (Achensee-Schiffstation). En 1916, l'armée fit remplacer ce funiculaire par une voie ferrée de 427 m afin de faciliter le trafic marchandises. A partir du 23 juillet 1929, ce tronçon fut intégré à l'Achensee-bahn, qui atteignit ainsi sa longueur actuelle de 6,796 km. Pour parcourir cette section, les trains doivent effectuer un changement de front à Eben.

De façon juridique, le nom complet s'intitule ACHENSEEBAHN A.G. De 1950 à 1981, la Tiroler Wasserkraftwerke A.G. possédait la plupart des actions (90 %). Depuis 1981, les actions sont majoritairement aux mains des communes de Eben et Achenkirch.

Lors de son inauguration, l'Achensee-bahn disposait de 4 petites machines à vapeur à deux essieux, toutes construites par la Wiener Lokomotivfabrik à Florisdorf en 1889 (n° 701-704) selon des

plans de la Lokomotivfabrik Esslingen. Elles portaient les numéros 1 à 4 et étaient baptisées dans l'ordre "Theodor", "Hermann", "Carl" et "Georg". En adhérence, elles atteignent une vitesse de 20 km/h; sur crémaillère, la vitesse est réduite à 10 km/h. En 1930, à la suite de la baisse du trafic, la machine n° 4 fut réformée. Après récupération de nombreuses pièces, elle fut ferrailée en 1956. En 1983, les trois locomotives survivantes furent renommées respectivement : "Eben", "Jenbach" et "Achenkirch" et, en 1995 et 1996, ont subi une révision approfondie. A cette occasion, la machine n°4 fut reconstruite à l'aide de pièces de rechange et reçut une nouvelle chaudière polonaise.

Pour être complet, citons aussi l'existence d'une locomotive Diesel rachetée auprès de l'Inselbahn Langeoog en 1995. Non pourvue de crémaillère, elle n'est utilisée que pour assurer les manoeuvres en gare et dans l'enceinte du dépôt de Jenbach. Le matériel remorqué comprend 6 voitu-

res à deux essieux, dont 4 ouvertes (n° 1 à 4) et deux fermées (n° 5 et 6). Pour l'éventuel trafic marchandises, l'AB possède trois wagons fermés et un plat.

Depuis 1989, le service est assuré par 3 paires de trains en avant et après-saison (avril et octobre), et 6 en haute saison.

Après une longue période de stagnation, le futur de l'Achenseebahn se présente bien, avec une augmentation constante du nombre de voyageurs (à titre d'exemple : 118.446 en 1995, 110.600 en 1990, 32.806 en 1980, 67.726 en 1970, 64.411 en 1950, 141.799 en 1945, 51.305 en 1925, 721 en 1916). L'utilisation de la traction à vapeur est en grande partie responsable de ce succès croissant. Quant au trafic marchandises, il est insignifiant depuis plus de 10 ans (0 t en 1990, 483 t en 1980, 0 t en 1970, 2 t en 1960, 380 t en 1950, 1815 t en 1945, 8498 t en 1925 et 12.431 t en 1916).

Pour ceux qui n'ont pas encore eu l'occasion de visiter l'Achenseebahn, nous ne pouvons que le leur conseiller, d'autant plus que la région est splendide.

PHOTO 51-26 La locomotive n°1 au terminus d'Achensee-Schiffstation. Ici, le voyageur peut embarquer à bord d'un bateau qui dessert toutes les communes ceinturant le lac, et jouir de l'ambiance des Alpes.
Walter PINET.



Deux derniers réseaux

Pour terminer notre tour d'horizon des voies étroites autrichiennes, nous devons encore ajouter deux autres réseaux : le **Stubaitalbahnen AG** qui relie Innsbruck à Fulpmes (21km à voie métrique électrifiée) à l'aide de 8 trams triples achetés d'occasion à Hagen, en Allemagne.

Enfin, le **Höhenbahn** est une curieuse ligne de 3300 m à voie de 600 mm reliant Schoberboden et Reißbeck-Seenplateau. Elle n'est accessible qu'à l'aide d'un funiculaire dont l'origine se situe à la gare ÖBB de Koblitz. Sa vocation est principalement touristique et 3 petites locomotives Diesel à deux essieux en assurent l'exploitation.

A suivre.

Pays-Bas

■ **NS : bientôt la fin des 2200**

Entre les mois d'octobre et de novembre, les dernières locomotives de la série 2200 des NS (l'équivalent des 76 de la SNCB) toujours en activité dans l'enclave de la Zeeuws-Vlaanderen au départ de Terneuzen, seront remplacées par des locomotives de la série 204 de la DB (ex. V100 de la DR).

■ **De nouvelles Diesel**

NS-Reizigers et Nedtrain ont commandé une série de 12 nouvelles locomotives diesels-hydrauliques de manœuvres à deux essieux du type G400B chez Vossloh à Kiel, avec une option pour 4 supplémentaires. Le montant du contrat s'élève à € 11,5 millions. Elles seront semblables aux machines danoises de la série MK (voir EL 33 page 14) et seront livrées à partir du milieu de 2003; elles remplaceront les locomotives de la série 600 datant de 1955 à 1957 affectées aux manœuvres de gares (Heerlen, Den Haag, Eindhoven et Watergraafsmeer) et d'ateliers.

■ **La relève des automotrices plans T et V en vue**

NS-Reizigers a décidé d'entamer le remplacement des automotrices doubles et quadruples des plans T et V (séries 401-438, 501-531, 801-965, mises en service de 1961 à 1975), soit au total +/- 600 voi-



PHOTO 51-27 La première des 128 voitures intercalaires renforçant les automotrices IRM a été livrée par Bombardier à Aachen au début de l'année. Ces voitures permettront de former 34 rames quadruples et 47 sextuples. La première IRM quadruple, renumérotée 9478 (ex. 8278), à Rotterdam-Centraal le 31 mars 2002. William BOECKX.

tures. Un appel d'offres été lancé à l'industrie européenne pour la fourniture de nouvelles automotrices totalisant 110 voitures, à livrer entre 2005 et fin 2006. A terme, ce sont 600 voitures qui devraient être commandées. Ce matériel devra être pourvu de portes larges à fermeture et ouverture rapide. L'aménagement intérieur sera ouvert et transparent.

■ **Série noire pour l'ACTS**

Le 19 avril, la 6705 (ex. 6393 SNCB) a percuté une grue travaillant sur les voies entre Haren et Assen. Deux se-

maines plus tard, le 5 mai, les 6703 (ex. 6391 SNCB) et 6704 (ex. 6392 SNCB) se sont tamponnées lors de manœuvres à Kijfhoek. Les 6703 et 6705 attendent leur réparation, tandis que la 6704, gravement endommagée, devrait être réformée et servira de banque d'organes. Ces trois locomotives immobilisées ont un impact important sur le service de l'ACTS. Une partie des trains a dû être assurée par Railion. L'ACTS a également loué à la SNCB les 6220, 6237 et 6304 (voir à ce sujet l'actualité belge). L'ACTS envisage de louer une Class 66 de l'HGK (voir EL 41 p. 17).

Les premières des 150 voitures du type Bm235 acquises d'occasion à la DB AG (voir EL 45 p. 15) circulent depuis le début de l'année. Le 24 avril, passage à Dordrecht-Zuid d'un IC vers Heerlen. Derrière la 1837 (ex. 1637 rachetée à Railion), on voit deux voitures ex. DB. A. BEERLANDT.



Allemagne

DB : les 312 radiées

Les unes après les autres, les séries de petits locotracteurs de la DB s'éteignent, victimes principalement de la chute du trafic et de la restructuration du réseau. Ainsi, le 21 décembre 2001, la 312 135-7 du dépôt de Seddin a effectué le dernier service régulier de sa série.

La DR avait commandé 238 machines de ce type : les V 23.01 à 80 (puis 102.001 à 080), mises en service en 1968, et les 102.101 à 257, livrées en 1970 et 1971. Construites par la VEB Lokomotivbau "Karl Marx" Babelsberg, elles étaient directement dérivées des V15 (voir EL 41 page 16); elles sont équipées d'un moteur Diesel de 162 kW et d'une transmission hydraulique. D'une masse de 24 t, elles pouvaient circuler à 55 km/h. Les V102.1 étaient plus longues (8,000 m contre 6,940 pour les V102.0).

Le 1er janvier 1992, la DB AG les avait renumérotées dans la série 312.1 et 312.2.

Le parc Diesel de la DB poursuivra son érosion, puisque, d'ici à la fin de l'année, les dernières locomotives Diesel des séries 212, 216, 332, 333, 345, 346, 360 et 361 devraient être réformées, victimes de l'arrivée massive de nouveaux autorails ou de la suppression de



PHOTO 51-28 Le 5 octobre 2001, la 312 135-7 du dépôt de Seddin manoeuvre un train de nuit dans la gare de Berlin-Vriezener Güterbahnhof. Elle vivait alors ses derniers jours.
Yves STEENEBRUGGEN.

rail4chem

Le parc de traction de la société Rail4chem (voir EL 46 p. 16) s'est agrandi, avec la mise en service en avril dernier de deux locomotives de la série 185 (185-CL-006 et 007) auprès de Locomotion Capital (les 185-CL-001 à 003 appartiennent à Porterbrook et sont louées à Connex; les 185-CL-004 et 005 appartiennent à Locomotion Capital et sont louées à Houyer). Ces machines, produites par Bombardier (ADtranz), sont semblables aux 145-CL-001 à 005 (voir EL 47 p. 19), mais bifréquences (15 kV

16,7 Hz / 25 kV 50 Hz).

En outre, depuis le 24 mai, r4c a pris en leasing chez Porterbrook la locomotive PB05 (Class 66). Cette machine est autorisée à circuler sur les réseaux allemand, néerlandais et ... belge ! Comme déjà indiqué dans notre précédent numéro, rail4chem fait de la pub sur internet pour remorquer des trains au-delà d'Aachen vers les port d'Antwerpen et Zeebrugge. Pour ce faire, il lui manquait les engins de traction, ce qui est maintenant chose faite... La PB05 remorque un train de produits chimiques entre Lutterade (Pays-Bas) et Gelsenkirchen/Marl (Allemagne).

PHOTO 51-29 Le 31 mai dernier, passage à Stolberg-Rheinland du train 46103 Antwerpen BASF - Ludwigshafen BASF, remorqué par la nouvelle 185-CL-007. Par rapport aux 145-CL-001 à 005, la livrée a été modifiée, avec les parois latérales en grande partie grises. On notera également l'inscription LTE (Logistik und Transport GmbH), une société de transport créée par le réseau privé autrichien Graz-Köflacher-Eisenbahn (GKE).
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Luxembourg

Une belle palette d'engins étrangers

Durant les mois de mai et de juin derniers, d'importants travaux de voies ont été exécutés sur le réseau des CFL. A cette occasion, plusieurs locomotives de sociétés étrangères furent utilisées pour remorquer les trains de travaux, dont voici un aperçu en images.

Ci-dessus : le 31 mai, la V2101 de la société MWB (Mitterweserbahn) remorque un train de criblage du ballast entre Bellain et Troisvierges. Cette machine du type G1206 de Vossloh (n° construction 1001141/2002), est équipée d'un moteur Diesel Caterpillar de 1500 kW. Emile BECKER.

Au milieu : le 5 juin, la V100-SP-003 de la société Spitze Logistic GmbH (SLG) est garée devant la petite remise de Troisvierges. Il s'agit de l'ex. V100 677 de la DR, puis 202 677 de la DB, réformée le 31 juillet 1998 à Cottbus. Emile BECKER.

Photo du bas : le 30 mai, à cheval sur le point-frontière entre Gouvy et Bellain, la 202 269-7 (ex. V100 269 DR puis 202 267-7 DB, radiée le 31 mars 2000 à Cottbus) de l'EBM (Eisenbahnverkehrsgesellschaft im Bergisch Märkischen Raum) remorque un long train de ballast. Emile BECKER.





↑ Les CFL souhaitent disposer de nouvelles locomotives Diesel de puissance moyenne, principalement pour assurer les manoeuvres et la desserte des embranchements non électrifiés. Elles permettront de renouveler le parc ancien (séries 800, 850 et 900). A cet effet, une machine Vossloh du type G2000 (voir EL 50 p. 56) fut testée en octobre 2001. Nous la voyons ici en tête du train 26254 Rodange - Esch-sur-Alzette, accompagnée de la 3605 . On remarquera les deux cabines asymétriques de la G2000. Pétange, 11 octobre 2001. *Emile BECKER.*

→ Pour faire face à la croissance attendue du trafic voyageurs, les CFL envisagent d'acquérir 85 voitures à 2 niveaux, dont 15 avec poste de conduite, de manière à former des rames réversibles qui seront tractées par une nouvelle génération d'engins électriques (la 185 de la DB - voir p. 25 - intéresse beaucoup les CFL). A cet effet, trois voitures de la DB furent testées au mois de mai. Ettelbrück, 15 mai 2002. *Emile BECKER.*



Hongrie

Les Taurus commandées par les Chemins de fer hongrois (MAV - 10 machines 1047.001 à 010) et le réseau privé austro-hongrois Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn (GySEV - 5 locomotives 1047.501 à 505), ont été mises en service au milieu de l'année. Voir à ce sujet nos EL 47 p. 17 et 50 p. 20).

Arrivée à la gare de Budapest-Déli de l'IC 913 Sopron - Budapest, remorqué par la Taurus 1047.501-0 du GySEV. *Jean-François HUART.*



étranger en bref...

AUSTRALIE : un nouveau record

● La société minière BHP Iron Ore a fait circuler entre le complexe minier de Mount Newman et Port Hedland (315 km), un train de 109.705 tonnes ! Le convoi, composé de 682 wagons et remorqué par huit Diesel General Electric du type AC6000 dont deux en tête et les autres réparties dans la rame, avait une longueur de 8.350 mètres ! Le trajet a été accompli en 5 heures.

ALLEMAGNE

● La DB AG a commandé 28 rames à grande vitesse pendulaire ICE-T du type 411 auprès d'un consortium formé de Bombardier, Siemens et Alstom. Bombardier est responsable de la production de 105 voitures, dont 56 avec poste de conduite. Siemens fabriquera 91 voitures ainsi que la totalité de l'équipement électrique de l'ensemble des rames. Alstom fournira les bogies et le système pendulaire. La livraison devrait s'échelonner de juin 2004 à février 2006. Ces rames viendront renforcer les 43 déjà en service (32 rames ICE-T 411 à 7 voitures et 11 rames ICE-T 415 à 5 voitures), sur une grande partie du réseau allemand. Pour rappel,

les rames ICE-T 411 sont formées de sept voitures, toutes motrices.

GRECE/ALLEMAGNE

● En 1989, les Chemins de fer grecs (OSE) avaient racheté d'occasion à la DB 20 locomotives diesels-hydrauliques du type 221 (ex. V200.1). Toutes ces machines, numérotées OSE A-411 à A-430 (voir *EL 49* page 21), sont de retour en Allemagne, rachetées par la société PEG (Prignitzer Eisenbahn Gesellschaft).

HONGRIE

● Les Chemins de fer hongrois (MAV) ont commandé chez Siemens 13 autorails Diesel doubles du type "Desiro" (voir *EL 48* page 22).

FRANCE

● Les travaux de construction de la LGV Est ont officiellement été inaugurés le 28 janvier. Longue de 300 km, la ligne démarre de Vaires, à 23 km de la gare de Paris-Est, et se terminera provisoirement à Baudrecourt, près de Rémyilly, à la bifurcation des lignes Metz - Strasbourg et Metz - Frankfurt. Trois gares seront érigées : "Champagne-Ardenne" près de Reims, "Meuse" près de Verdun et "Lor-

raine" à mi chemin entre Metz et Nancy. Un nouvel atelier TGV sera construit à Ourcq près de Paris-Est. Sa mise en service est prévue pour août 2006. Le temps de parcours entre Paris et Strasbourg sera alors réduit de 4h à 2h20 et de Paris à Metz et Nancy de 3h à 1h30. La LGV pourra ultérieurement être prolongée de 106 km pour atteindre Strasbourg. Le service intérieur sera assuré par 40 rames TGV Réseau. Le trafic international vers l'Allemagne et la Suisse sera confié à 10 rames TGV tricourant et à 10 rames ICE de la DB. Il sera alors plus rapide de se rendre de Bruxelles en Suisse via Paris et la LGV-Est !

AUTRICHE

● Les ÖBB ont entamé au début de l'année la modification des locomotives de la série 1044 pour la circulation en réversibilité. Les engins concernés sont renumérotés dans la sous-série 1144.

PORTERBROOK - CLASS 66

● Trois nouvelles locomotives General Motors de la "Class 66", les PB11 à 13 destinées à Porterbrook (voir *EL 51* p. 57), sont arrivées aux Pays-Bas et sont en cours d'agrément à l'atelier de Tilburg.

Bosnie

Des locomotives belges en activité

Le charbonnage "Boris Kidric" à Lukovac utilise plusieurs locomotives construites en Belgique, parmi lesquelles une machine Diesel Bo'Bo' fabriquée par Baume et Marpent, et une locomotive à vapeur 0-4-0 T construite par Energie en 1952. Cette dernière, ainsi que deux autres, n'est encore utilisée que comme machine de chauffe.

↓ La 040 T n° 13 construite par Energie en 1952 et la Diesel n° 1 construite par Baume & Marpent. Lukovac, 22 mai 2002. *Tomas MEYER-EPPLER.*



Les voitures-ambulances du type So de la SNCF reçoivent une nouvelle décoration bleu foncé et blanc basée sur la livrée des voitures Corail de nuit. Construites à 27 exemplaires de 1976 à 1983 elles sont utilisées dans les trains de pèlerinage à destination de Lourdes. Forest-Midi, 19 mai 2002. *Christian DOSOGNE.*



Actualité belge

LIVRAISONS

4172 : 27-02-02 FKR
4174 : 11-03-02 FKR
4175 : 15-04-02 FKR
4176 : 21-03-02 FKR
4177 : 06-05-02 FKR
4178 : 20-05-02 FKR
7765 : 28-03-02 FNND
7766 : 18-04-02 FNND
7767 : 30-04-02 FNND
7768 : 30-04-02 FNND
7769 : 28-05-02 FNND
7770 : 30-05-02 FNND

MUTATIONS

4126 : FKR → MKM 16-06-02
4162 : FKR → FHS 16-06-02
4174 : FKR → FHS 16-06-02
5132 : FKR → FNND 16-06-02
5117 : GCR → FNND 16-06-02
5146 : GCR → FNND 16-06-02
6248 : FKR → I-NO 16-06-02
6249 : FKR → I-NO 16-06-02
6278 : GCR → I-SO 16-06-02
6282 : GCR → I-SO 16-06-02
6307 : FKR → I-NO 16-06-02
6311 : FKR → I-NO 16-06-02
6322 : FKR → I-NO 16-06-02

ENGINS RADIÉS

5102 : 16-06-02 FNND
5103 : 16-06-02 FNND
5104 : 16-06-02 GCR
5107 : 16-06-02 FKR
5108 : 16-06-02 FKR
5109 : 16-06-02 FKR
5111 : 16-06-02 FKR
5118 : 16-06-02 FKR
5120 : 16-06-02 GCR
5121 : 16-06-02 GCR
5125 : 16-06-02 FNND
5131 : 16-06-02 GCR
5135 : 16-06-02 GCR
5136 : 16-06-02 FNND
5138 : 16-06-02 FNND
5141 : 16-06-02 FNND
5149 : 16-06-02 GCR

5152 : 16-06-02 FNND
5177 : 16-06-02 FNND
5181 : 16-06-02 FNND
5304 : 01-07-02 MKM
8031 : 16-06-02 FSR
8046 : 01-07-02 FSR

ENGINS MIS EN PARC

394 : 25-04-02
685 : 02-05-02
704 : 06-05-02
706 : 31-01-02
1318 : 18-03-02
1336 : 18-03-02
2205, 2210, 2215, 2217,
2225, 2228, 2232, 2238,
2244 et 2246 : 28-06-02
2361 : 18-03-02

ENGINS SORTIS DE PARC

819 : 07-02002

SORTIES DE RÉVISIONS

642 : 08-07-02 M
648 : -06-02 M
655 : 30-04-02 M
657 : 01-07-02 M
662 : -06-02 M
663 : -06-02 M
697 : 13-06-02 M
1181 : 21-06-02 RI
1211 : 15-07-02 RG
2132 : 07-06-02 RIK2
2144 : 17-05-02 RIK2
2221 : 16-05-02 RG
2301 : 27-06-02 LT
2336 : 15-04-02 LC
2350 : 14-05-02 LC
2359 : 06-06-02 LT
2503 : 17-06-02 RG
2514 : 24-07-02 RG
2601 : 25-06-02 LT
2634 : 21-05-02 LT
2701 : 12-06-02 RG
7362 : 22-05-02 RG
7397 : 10-07-02 RG
7404 : 05-06-02 RG
8226 : 24-06-02 RG

DÉMOLITION

6052 : 05-02 FEO
8512 : 05/06-02 FNND

VENTES

5941 : PFT 06-02
8464 : CFD-Locorem 04-02
8518 : CFD-Locorem 04-02

ABRÉVIATIONS

AACHW : Aachen West (A)
AC : Atelier Central
ANGOL : Antwerpen-Angola
ATH : Ath
AYE : Aulnoye (F)
BELBA : Antw.-Belgische-Basis
BERDR : Antw.-Berendrecht
BTG : Bettembourg (L)
ER : rame vide du train ...
F : train facultatif
FBC : Braine-le-Comte
FBM : Bruxelles-Midi
FBX : Bressoux
FCL : Châtelet
FCR : Charleroi-Sud
FCV : Berchem
FDD : Denderleeuw
FDK : De Panne
FDN : Oudenaarde
FDR : Dendermonde
FDT : Diest
FEO : Ronet
FFR : Frasnes-lez-Anvaing
FGH : Saint-Ghislain
FGRA : Geraardsbergen
FGSP : Gent-Sint. Pieters
FGZH : Gent-Zeehaven
FHS : Hasselt
FHT : Herentals
FHV : Havinnes
FIZG : Muizen
FKGG : Genk-Goederen
FKGLF : Genk-Zuid Linkeroever
FKGR3 : Genk-Zuid Ford
FKGRK : Genk-Zuid Rechteroever
FKR : Merelbeke
FKT : Kortemark

FLN : Lessines
FLS : Aalst
FLV : Leuven
FLZ : Leuze
FM : Mechelen
FMB : Boom
FMC : Mouscron
FMN : Manage
FMS : Mons
FNDD : Waaslandh-Zuid
FNKL : Kiel
FNND : Antwerpen-Noord
FNO : Trois-Ponts
FNR : Namur
FNZG : Antwerp.-Schijnpoot
FO : Forest
FPP : Poperinge
FPS : Pépinster
FQ : Quiévrain
FQN : Quenast
FR : Brugge
FRETH : Frethun (F)
FRST : Aarschot
FSN : St. Niklaas
FSR : Schaerbeek
FTB : Kortenberg
FTR : Turnhout
FTY : Tournai
FVI : Vielsalm
FVV : Vilvoorde
FVY : Gouvy
FZT : Zottegem
GANT : Gantaufet
GBW : Balen-Werkplaatsen
GCR : Charleroi-Sud AT
I-NO : Département Infra Nord-Ouest
I-SO : Département Infra Sud-Ouest
GLI : La Louvière G. I.
GMN : Montzen
LBH : Binche
LRB : Libramont
LC : révision confort
LFLZ : Feluy-Zoning
LHY : Huy
LILLO : Antwerpen-Lillo

LJ : Jemelle
LK : Kortrijk
LKL : Antwerpen-Kallo
LL : Arlon
LMH : Marbehan
LML : Mol
LNC : Monceau
LQV : Quévy
LSLF : Liers
LT : Ottignies
LT : révision technique
LUX : Luxembourg (L)
LZR : Zeebrugge
M : modernisée
MBX : Bertrix
MH : Athus
MKM : Stockem
MSM : Virton
MTB : Etterbeek
MTZ : Metz (F)
NDN : Andenne
NDT : Dinant
NHY : Houyet
NK : Kinkempois
NV : Yvoir
OORDE : Antw.-Oorderen
PETRO : Antw.-Pétroleum
RBURG : Baroncourt
RE : rame vide pour ...
RG : révision générale
RI : révision intermédiaire
RIK2 : 2e révision interm.
RMB : Bullange
RZ : rame vide pour ...
SOM : Sommain (F)
THION : Thionville (F)
TOURC : Tourcoing (F)
U : en unité multiple
UM : en unité multiple
WILMA : Antw.-Wilmaarsdonk
WPY : Woippy (F)
XA : allège en 1ère place
ZAND : Antwerpen-Zandvliet
ZR : rame vide du train ...
= : loco à vide
①, ②, ③, ④, ⑤, ⑥, ⑦ : lundi, ..., au dimanche

Locomotives électriques

série 12

● Les locomotives de la série 12 ont depuis maintenant un an mis la main sur tous les trains de fret entre la région de Charleroi et Aulnoye. Ces parcours sont remarqués sans arrêt entre Monceau / Châtelet et Aulnoye. Depuis le 16 juin, une journée supplémentaire sur cet axe leur a même été attribuée. Cette journée a en fait été reprise aux services assurés entre la région de Gent et Lille, laquelle est maintenant assurée par deux BB 467.400 de la SNCF.

De plus, il serait question que les 12 puissent toucher certaines villes au-delà d'Aulnoye vers Paris (les problèmes de VACMA (veille automatique) seraient sur le point d'être réglés).

Leur roulement B911 à 919 comporte toujours 9 journées, dont les 911 à 914 pour le trafic marchandises entre la région de Gent vers Lille avec des parcours prolongés jusque Somain et Frethun, et les 915 à 919 pour le trafic fret entre Charleroi et Aulnoye. Le roulement (uniquement les trains de jour) est publié ci-contre, et celui des BB 467.400 de la SNCF à la page suivante.

Le 16 mai 2002, passage à Jeumont de la 1209 remorquant un train en direction de la Belgique. Paul GROSSAUX.

ROULEMENT DES LOCOMOTIVES SERIE 12

911 : FGZH 07.00 - 44712 ②-⑥ - 09.10 SOM 12.30 - 44755 ②-⑥ - 15.56 FKT 17.05 - 49744 ①-⑥ - 18.50 LDV
912 : FGZH 08.05 - 44830 ②-⑥ - 09.50 LDV 10.40 - 47723 ①-⑥ - 12.28 FKR 13.11 - 47020 ①-⑤ - 14.50 LDV 16.20 47727 ②-⑥ - FGZH 18.00
913 : LZR 13.15 - 41460 ①-⑤⑦ - 16.40 FRETH 19.40 - 49775 ①-⑤⑦ - 21.25 LK
914 : entretien - FGZH 18.22 - 47616 ②-⑤ - 20.10 LDV
915 : AYE 08.40 - 49833 ②-⑤ - 08.59 FCL 10.39 - 44212 ①-⑥ - 11.58 AYE 13.20 - 49062 ②-⑤ - 14.30 FCL 15.38 - 41436 ②-⑤ - 16.50 AYE 18.42 - 49225 ②-⑤ - 19.50 LNC
916 : LNC 08.19 - 44744 ②-⑥ - 09.00 AYE 10.15 - 41435 ②-⑥ - 11.30 FCL / AYE 14.40 - 44217 ②-⑥ - 15.55 FCL 17.10 - 47790 ①-⑥ - 18.24 AYE
917 : AYE 09.40 - 47813 ①-⑥ - 10.55 FCL / AYE 12.40 - 47719 ①-⑥ - 13.57 FCL 15.11 - 44214 ①-⑥ - 15.25 AYE 17.20 - 44743 ②-⑥ - 18.26 LNC
918 : AYE 07.10 - 44765 ②-⑥ - 08.25 LNC 09.35 - 44700 ②-⑥ - 10.41 AYE 12.20 - 49715 ②-⑤ - 13.25 LNC = FCL 14.39 - 47714 ①-⑥ - 16.00 AYE 17.40 - 44727 ②-⑥ - 18.50 LNC
919 : AYE 09.20 - 44207 ②-⑥ - 10.25 LNC = FCL 11.39 - 47722 ①-⑤ - 12.50 AYE 13.40 - 44711 ②-⑥ - 14.50 LNC = FCL 16.08 - 41740 ①-⑤ - 17.21 AYE 18.20 - 44715 ②⑥ - 19.29 LNC

Le dimanche : 1433 TOURC 07.28 - FDD 08.40, ZR 13.15 - 41460 - 16.20 FRETH 19.10 - 49475 - 23.02 LZR, JT 14.43 - 47719 - 15.30 FCL 16.28 - 47790 - 17.29 JT



série 15

● En raison du manque de conducteurs à Gouvvy empêchant d'entamer les initiations, les 15 ne sont toujours pas en service sur la ligne 42. En attendant, comme l'année dernière, une 15 remorque le Train-Auto 1430 entre Bressoux - Mouscron (-Lourdes), le vendredi.

série 16

● Aux dernières nouvelles, il semblerait bien que les 16 perdront la traction des IC-A Oostende ↔ Köln le 15 décembre. Au milieu de l'année, il n'était en effet pas encore certain que les rames à grande vitesse ICE3 de la DB recevraient leur homologation pour la circulation en Belgique, si bien qu'il avait été envisagé que les 16 conserveraient trois paires de IC-A. Sauf retournement de dernière minute, les 16 se retrouveront donc au chômage le 15 décembre.

série 18

● La 1801 est arrivée à l'Atelier Central de Salzinnes en mai dernier pour procéder aux essais de chauffage des voitures sortant de révision, ce en remplacement de la 1803.

➤ **PHOTO 51-30** Le 7 juin 2002, la 1209 remorque exceptionnellement un train de marchandises jusque Ronet, qui traverse la gare de Moustier. *Kristof AVONDS.*

➔ **PHOTO 51-31** Le 20 mars 2002, la 1503 attend en gare d'Arlon le retour vers Schaerbeek en tête du train de mesure des caténaires. *Lars LAENEN.*

⚡ Comme signalé dans notre précédent EL page 36, Alstom Belgium Transport (ex. ACEC Charleroi) a acquis deux ensembles transformateurs-alternateurs montés sur des wagons et qui servaient de sous-stations mobiles en Suède. Arrivé à Charleroi en avril, cet équipement, construit par ASEA en 1935 et en 1940, permettra la mise au point d'une locomotive polycourant.

BB 467.400 de la SNCF

Depuis le 16 juin, les locomotives Diesel de la série BB 467.400 sont engagées en Belgique dans un roulement de trois journées (G971 à 973) pour épauler les 12 entre Lille et Gent. Seuls les trains de jour sont communiqués. Il n'y a pas de service le dimanche. Journée 972 = réserve.

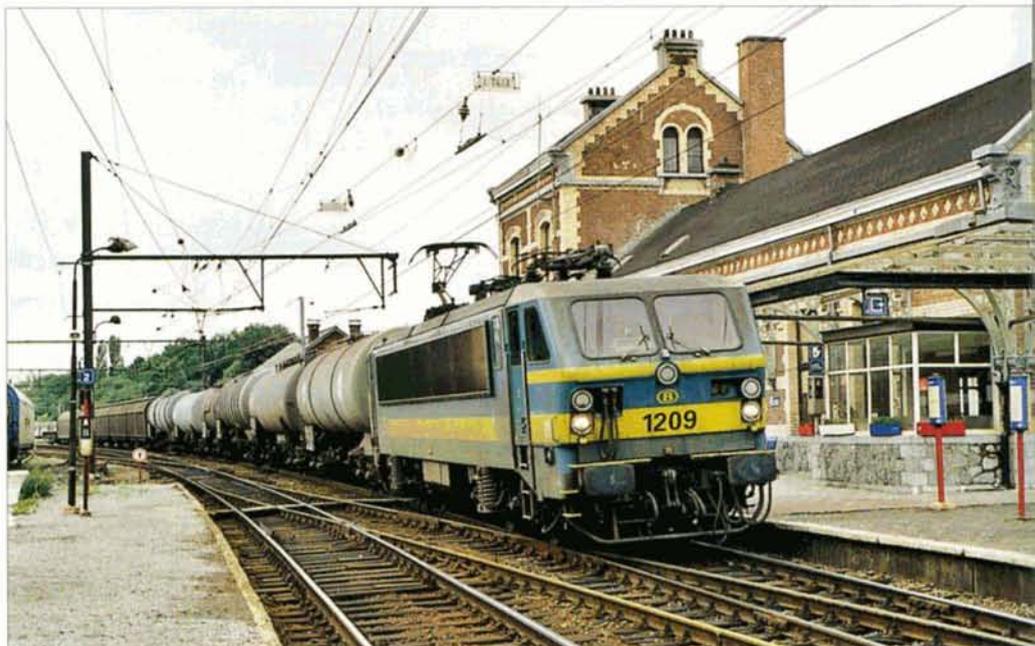
- **du mardi au vendredi :**

971 : LDV 11.13 - 47721 - 12.55 FGZH 14.00 - 44750 - 15.42 LDV 173.08 - 40835 - 8.52 FKR

973 : LDV 07.15 - 49729 - 08.58 FKR = FGZH 10.10 - 44720 - 12.00 LDV 13.23 - 44833
- 15.00 FGZH = FKR 16.00 - 40822 - 18.44 LDV

- **le lundi :** uniquement la journée 971

- **le samedi :** trains 82330, 44833 et 40822



Série 22 : réforme entamée !

Le 28 juin dernier, pas moins de onze locomotives de la série 22 ont été placées en parc : les 2205, 2210, 2215, 2217, 2225, 2228, 2232, 2238, 2239, 2244 et 2246. C'est moins que ce qui avait été prévu au début de l'année où l'on parlait de radier 18 machines. Il s'agit néanmoins d'une surprise car, même si la série atteindra dans deux ans les 50 ans, les 22 sont toujours bien vaillantes. Il aurait été plus logique de réformer les 14 locomotives de la série 25, lesquelles ne possèdent plus de roulement depuis le 10 juin 2001. Il est néanmoins vrai que la caisse de beaucoup de 22 est rongée par la

rouille, et que les pièces de rechange commencent à manquer.

L'atelier de Charleroi-Sud, titulaire des 22 (sauf les 2249 et 2250 affectées à Kinkempois pour la pousse des trains sur les plans inclinés de Liège, et la 2219 réformée accidentellement le 1er mai 1993), récupérera certains éléments, après quoi les machines seront expédiées à l'atelier de Stockem où elles seront conservées un certain temps pour servir de banque d'organes. Il ne devrait toutefois plus y avoir d'autres radiations avant l'arrivée de nouvelles locomotives (série 14 ?), ce qui leur laisse encore un sursis d'au

moins cinq ans. Des 22 passent d'ailleurs actuellement toujours en révision générale.

Les 36 locomotives subsistant à Charleroi-Sud tournent dans un roulement comportant 34 journées (A201 à 234). Autant dire que des machines d'autres séries doivent fréquemment intervenir pour pouvoir assurer le service, vu qu'il n'y a que deux 22 en réserve. A l'exception de quelques rares trains de marchandises, les 22 n'assurent plus que la traction de trains P. La liste des trains (uniquement de jour) est donnée dans le tableau ci-après. Aucun service n'est prévu le week-end.

5579 LJ - LSLF	7773 FMN - FQ	8481 FNR - LSLF	RE 1737 LSLF 13.09 - GV 13.56
7001 LK - FSR	7889 FBM - FBC	8511 FSR - FTY	RE 7519 FTY 08.50 - FMS 09.30
7008 FPP - MTB	7893 FBC - FSR	8561 FMS - FMC	RE 8089 FNZG 15.14 - FM 15.29
7021 FLS - MTB	7907 FDN - FSR	8723 FSR - FCL	RE 8397 FSR 15.51 - FLV 16.25
7073 FGSP - FBM	7909 FDN - FSR	8741 FSR - LBH	RE 8481 FEO 15.54 - FNR 16.2002
7074 FLS - FBM	7953 FGRA - FGSP	8757 FBM - FCL (via L140)	RE 8969 FGSP 15.30 - FBM 16.08
7075 FGSP - FDD	7967 FZT - FBM	8758 FSR - FCR (via L140)	RE 8994 FBC 19.08 - FCL 20.05
7089 FSN - FVC	7968 FZT - FBM	8894 FSR 16.48 - FBC 17.51	15024 FNZG 15.22 - FNND - FCV 16.20
7092 FDR - FBM	7993 LK - FR	8902 FSR - FDN	15025 FNZG 15.32 - FNND - FCV 16.35
7097 FDR - FLV	7995 FDK - FGSP	8906 FSR - FDN	15806 FMS 10.10 - FSR 11.43
7211 FTR - FCV	7996 FDK - FGSP	8952 FGSP - FGRA	15905 FDD 13.52 - FSR 14.26
7250 FSN - FCV	8001 MTB - FPP	8969 FBM - FZT	32707 ZANDV 10.30 - FLV 12.06
7282 FRST - FVC	8008 MTB - LK	8993 FR - LK	44840X/A FMS 14.03 - LQV 14.20
7283 FRST - FCV	8021 MTB - FLS	8995 FGSP - FDK	44843 LQV 15.30 - FMS 13.46
7481 LSLF - LHY	8066 FBM - FGSP	8996 FGSP - FDK	47003 LQV 13.05 - FDD 14.36
7488 LSLF - LJ	8067 FBM - FLS	ER 1706 FBX 09.27 - LSLF 09.57	47776 LILLO 16.48 - FKR 18.34
7513 FTY - FSR	8089 FM - FSN	ER 7097 FLV 09.18 - FSR 10.00	49072 FDD 15.20 - LQV 17.31
7519 FSR - FTY	8097 FM - FDR	ER 7481 LHY 08.19 - FEO 08.47	51700 FSR 18.00 - LNC 19.18
7560 FTY - FMS	8211 FCV - FTR	ER 7773 FQ 08.46 - FMS 09.08	67201 FGH 15.37 - LNC 16.50
7722 FCL - FSR	8250 FCV - FSN	ER 7967 FBM 08.43 - FGSP 09.20	67406 LNC 17.24 - GLI 18.2002
7741 LBH - FSR	8280 FCV - FRST	ER 7968 FBM 08.33 - FGSP 09.20	69401 LZR 12.28 - FGZH 13.32
7757 FCR - FBM (via LT)	8281 FCV - FRST	ER 8561 FMC 18.14 - FTY 18.23	69408 FGZH 09.10 - LZR 12.00
7758 FCR - FSR (via LT)	8397 FLV - FM	ER 8801 LQV 17.53 - FMS 18.09	77070 LNC 08.25 - FLN 10.38



PHOTO 51-32 La série 22, constituant la plus ancienne série d'engins moteurs de la SNCB, est à son tour touchée par la réforme. Un endroit particulièrement intéressant pour les photographier est la ligne 50 entre Jette et Denderleeuw, où pas moins de quatre 22 se suivent aux heures de pointe, et ce avec des rames de voitures M2 ! Train 8969 Bruxelles-Midi - Zottegem. Dilbeek, 5 avril 2002. J-L. VDH.

Locomotives Diesel

séries 52-53-54

● La 5304 a été radiée le 1er juillet à la suite d'une avarie à son moteur Diesel.

● Depuis le mois de mars, 4 locomotives sont détachées à TUC Rail pour remorquer des trains de travaux. En général, deux machines se trouvent à la base de Voroux, tandis que les deux autres sont basées à Schaerbeek et remorquent des trains de ballast au départ de Quenast.

● Le roulement GR des 52-53-54 ne totalise plus que 14 journées. Le plus souvent, elles n'assurent plus que des trains locaux. Le seul grand parcours de jour est la remorque du 47961 entre Ronet et Bettembourg (GR 01 + 09). Une machine (trois le week-end) assure toujours les trains touristiques vers Dinant.



PHOTO 51-33 Dans le site bien connu mais, oh combien bucolique, de Ripain, les 5307 + 5308 remorquent un train de ballast à destination de Schaerbeek. 04-2002. P. HERBIET.

Roulement GR des 52-53-54 de Stockem (uniquement les trains de jour)

GR 01 FEO 14.34 - 47961 U ②-③ 19.46 BTG

GR 2002 MKM 05.30 - 76080 ①-⑤ - 05.51 LMH 06.50 - 76080 ①-⑤ - 07.20 GANT 07.50 - 76081 ①-⑤ - 08.20 LMH 09.20 - 76081 N67 - 09.41 MKM 10.30 - 44947 X/A ②-⑤ - 10.38 LL = MKM 14.20 - 76052 F ②-③ (②-④ : en double, ③ en triple) 15.15 MSM = RBURG 16.00 - 76055 ②-③ - 16.10 MSM 16.42 - 76051 ②-③ - 17.48 MBX 18.12 - 76051 ②-③ - 19.40 MKM

GR 03 MSM 06.50 - 95568 ①-⑤ - 07.50 LRB 11.00 - 95554 ①-⑤ - 11.22 MBX 14.00 - 95564 ②-③ - 15.40 FEO (① : MBX 16.23 - 95555 ②-③ - 17.00 MSM)

GR 04 PLANTON FEO

GR 05 MKM 07.40 - 76050 U ①-⑤ - 08.33 MSM 09.05 - 76054 ①-⑤ - 09.15 RBURG = MSM

GR 06 MKM 07.40 - 76050 U ②-③ - 08.33 MSM 09.05 = LRB 09.55 - 76060 ①-⑤ - 10.20 MBX = MKM 14.39 - 76042 ②-③ - 15.04 MH 16.25 - 76041 ①-⑤ - 17.00 MKM

GR 07 réserve FEO

GR 08 MKM 06.41 - 55643 ②-③ - 07.07 MH = MSM ②-④ : MSM 15.40 - 95565 ①-⑤ - 16.39 LMH (⑤ : MSM = GANT 17.43 - 76083 ①-⑤ - 19.21 MKM) LMH 19.00 - 76083 ②-③ - 19.21 MKM

GR 09 FEO 14.34 - 47961 U ②-③ - 19.46 BTG

GR 10 FEO 09.14 - 95439 ①-⑤ - 10.20 NV 12.00 - 95440 N67 - 12.35 FEO 13.18 - 95441 ①-⑤ - 13.51 NV 15.00 - 65442 ①-⑤ - 15.32 FEO

GR 11 FEO 10.05 - 66400 ①-⑤ - 12.10 NDN 17.00 - 66401 N67 - 17.31 FEO

GR 12 MKM 76052 F (②-④ : en double, ③ en triple) 15.15 MSM

GR 13 VOYAGEURS ①-⑤ : MBX 7680 NDT 7682 FNR 6945 NHY - navettes NDT-NHY - NHY 12.42 - ZR 6948 - 14.02 FCL 15.43 - RZ 8682 - 16.19 FNR 8682 MBX (hors saison : après 7682 : FNR 08.31 - ZR 7682 - 08.58 FCL = FEO = FCL 15.43 - RZ 8682 - 16.19 FNR 8682 MBX)

GR 14 entretien + MKM 14.20 - 76052 F ②-③ (②-④ : en double, R5 en triple) 15.15 MSM = RBURG 16.00 - 76055 U ①-⑤ - 16.10 MSM 16.42 - 76051 U ①-⑤ - 17.45 MBX (① : MBX 18.15 - 76051 U ②-③ - 19.39 MKM

SAMEDI :

- 55620 U MKM 08.33 - MH 09.02
- 49970 MSM 15.00 - FEO 18.09
- 47961 U FEO 14.34 - BTG 19.45
- 76040 MKM 09.40 - MH 10.10
- 40935 X/A MKM 10.08 - LL 10.14
- 44947 X/A MKM 10.30 - LL 10.38

voyageurs :

- MBX 6080 NDT 6060 MBX (rame encadrée par 2 locos
- RZ 6945 FCL 08.15 - FNR 08.39, 6945 FNR - NDT, navettes NDT - MHY, ZR 6948 MHY 12.44 - FEO 13.31

DIMANCHE :

voyageurs :

- MBX 6080 NDT 6060 MBX (rame encadrée par 2 locos
- RZ 6945 FEO 08.14 - FNR 08.22, 6945 FNR - NDT, navettes NDT - MHY, ZR 6948 MHY 12.44 - 13.55 FCL, 15745 FCL 14.43 - FEO 15.14.

Les 5308 + 5307 + quatre 76 ont été transférées de Voroux à Leuven. Fexhe-le-Haut-Clocher, 2 mai 2002.

Michel HANSSENS.



série 55

- La 5527 de Kinkempois sera prochainement mise hors exploitation à la suite de son mauvais état général.

- Les 55 possèdent quatre roulements distincts :

- **GM**, comprenant 14 journées à Kinkempois pour les 55 sans chauffage. Notre publierons le roulement ultérieurement;

- **ZO**, comprenant 3 journées à Kinkempois pour les 55 à chauffage à vapeur :

ZO01 : FVY 4028 LSLF 4017 FVY

ZO02 : FVY 4027 LSLF 4018 FVY

ZO03 : FVY 7486 FNO 08.50 - ZR 7486 - 08.59 FVI 09.30 - 74221 - 10.00 FVY 10.38 - 74220 - 10.58 FVI = FVY 12.38 - 74222 - 12.55 FVI 13.30 - 74223 - 14.00 FVY.

- **ZE**, comprenant 1 journée à Kinkempois pour les 55 à chauffage électrique :

Ⓢ-Ⓢ : NK 07.10 - 64414 - 08.31 FKGG 11.20 - 64411 - 12.40 NK = LSLF 4016 FVY 19.40 - 44936 - 21.20 NK

ⓈⓈ : NK 08.50 - 44931 - 11.05 FVY 13.20 - RZ 4016 - 14.30 FL 4016 FVY

Ⓢ : FVY 4028 U/A LSLF = NK = LSLF 4016 FVY 20.10 - 95529 (en triple !) - 21.28 NK.

- **ZK**, comprenant 3 journées à Schaerbeek pour les 55 TVM :

ZK01 + 02 (en UM) : Ⓢ-Ⓢ ATH 06.15 = 07.00 FO - planton - 12.54 = 13.30 ATH 13.58 = 14.31 FO planton

ZK03 : Ⓢ-Ⓢ : FSR = FQN 14.48 - 47676 - 15.41 FSR 16.30 - 49679 - 17.38 FQN = FSR (F : FSR = FLN 13.59 - 47674 F - 15.31 FSR 16.30 - 49673 F - 18.10 FLN = FSR).

Théoriquement depuis le 16 juin, deux 55 de la série GM sont prévues remorquer du lundi au vendredi en UM le train de zinc 47662 entre Antwerpen-Lillo (03.02) et Budel (06.05), et la rame vide 49663 en sens inverse : Budel 11.28 - Mol 12.05/



Les 2, 7, 10, 14, 16, 21, 23, 28 et 30 mai, l'ORPAH a fait circuler un train d'écoliers baptisé "Train du lait", au départ de plusieurs gares wallonnes jusque Coo. Le 21 mai il fut même remorqué par la 26.101 du PFT entre Liège et Coo. Le 16 mai 2002, le "Train du lait" était mené par la 5531, ici dans les environs de La Gleize. On remarquera que quatre voitures de la rame avaient reçu une décoration de circonstance. Peter VAN GESTEL.



Comme le roulement des 55 bleues ne comporte qu'une seule journée, elles sont le plus souvent utilisées devant des trains spéciaux. Le 16 mai, deux 55 bleues ont ainsi assuré la desserte d'un charbonnier à Waremme. Ce train ne circule que 4 ou 5 fois par an. Passage à Voroux du parcours de retour vers Kinkempois. Michel HANSSSENS.

13.12 - Lillo 13.47. Toutefois, étant donné que les conducteurs du dépôt de Mol assurant ce service ne sont toujours pas in-

itiés aux 55, la traction de ces parcours est toujours réalisée par deux 51, vraisemblablement jusqu'au 15 décembre.

Le 2 juin, la 5531 remorqua un train militaire revenant de manoeuvres en Tchéquie. Le train est ici manoeuvré sur le raccordement militaire de Marenne, près de Marche (ligne 43). En queue de la rame se trouve une voiture-couchettes tchèque. Michel HANSSSENS.









A la suite de travaux à la bifurcation de Garde-Dieu permettant aux trains venant de la ligne 40 Visé - Liège de se diriger vers Angleur, certains trains en provenance de la région d'Hasselt furent détournés par la ligne 34 entre Glons et Liège-Guillemins. Le train de sable 47975 Balen-Werkplaatsen - Pétange, remorqué par les 5524 + 5515, fut ainsi dévié. Villers-Saint-Simeon, 13 mai 2002. M. HANSENS.

série 59 : c'est fini !

● Bien qu'officiellement mises hors exploitation le 1er juin 2002, les cinq dernières 59 ont joué les prolongations jusqu'au mois d'août. Cette situation s'explique par le manque d'engins disponibles à la base de Voroux. Ainsi, la 5941 bien qu'acquise par le PFT au début du mois de juin, a donc continué de circuler, ce jusqu'au 10 juillet, date à laquelle elle fut transférée à l'atelier de Schaerbeek pour restauration. Plus de détails sur les derniers jours des 59 dans notre prochain numéro.

série 62

● Pour assurer la maintenance et le dépannage sur la LGV2, quatre 62 vont être équipées de la TBL2, le positionnement GPS, la radio sol-train, un sécheur d'air

et deux (!) attelages de secours Scharfenberg. Les limitations imposées par la signalisation de la LGV1 n'existant pas ici, les 62 pourront, en effet circuler seules sur la LGV2, raison pour laquelle elles recevront un attelage à chaque cabine (au contraire des 55 TVM qui, circulant toujours par paire, ne disposent d'un tel attelage qu'au poste 1).

Les deux premières machines, les 6227 et 6225, ne seront cependant pas munies d'origine d'attelages de secours. Ceux-ci ne seront placés qu'à la mi-2003. Il faut, en effet, que ces locomotives soient prêtes pour le 15 décembre et les attelages ne seront pas encore disponibles à cette date.

● Les roulements des 62 ont également fortement diminué depuis le 16 juin, non seulement par la perte de pratiquement tous les services voyageurs au profit des

autorails de la série 41, mais également d'une partie du trafic marchandises repris par les 77.

A Charleroi-Sud, seules 3 journées subsistent dans la série ZT : du lundi au vendredi :

ZT01 : FTY 06.33 - **77072** - 07.17 FFR 08.00 - **77073** - 08.53 ATH = FMS 10.43 - **77210** 11.23 FTY = FHV 13.20 - **47052** - 17.00 LQV = FMS

ZT02 : desserte du zoning industriel de Tere, navettes au départ de St. Ghislain

ZT03 : réserve.

A Kinkempois, la série GU ne compte plus que 4 journées, parmi lesquelles les GU03 et 04 assurées ensembles par deux machines en UM : le lundi, mercredi et vendredi : **GU03 + 4** : FNO 09.00 - **31490** - 10.25 RMB 14.25 - **31492** - 17.15 NK.

Le 11 mai 2002, la 5917 toute rutilante dans sa décoration verte "1970" (repeinte par le PFT à l'occasion du train d'adieu organisé le 11 mai) et la 5946, remorquent un train de ballast vide entre Voroux et Kinkempois. Ligne 36A, Grâce-Berleur. Michel HANSENS.





Les 6237 et 6220 louées à la société néerlandaise ACTS, remorquent un train entre le port de Rotterdam et le triage de Kijfhoek. Barendrecht, 26 juin 2002. Thierry NICOLAS.

Les autres services concernent des navettes NK - Chertal et la desserte de Pépinster (du lundi au vendredi) :

GU01 : NK 10.22 - **95422** - 11.15 FPS 11.38 - **95423** - 13.10 NK).

A Merelbeke, toutes les 62 sont rassemblées dans le roulement GG ne comportant plus que 10 journées. Elles assurent principalement des dessertes locales (Zelzate, Sas-van-Gent, Gent-Noord, Kortrijk, Eeklo, Roeselare, Oudenaarde, Denderleeuw, Aalst, Sint-Niklaas, et Geraardsbergen).

Fin juillet, quelques trains de voyageurs étaient encore assurés : 7982 et 7986 FGRA - FGSP, 7984 FZT - FGSP, 7963 FRN - FGSP, 8961 FGSP - FRN, 8980 FGSP - FZT, 8982 et 8984 FGSP - FGRA.

● Comme nous l'avons écrit dans notre rubrique de l'actualité étrangère, les 6220, 6237 et 6304 ont été louées à la société privée ACTS aux Pays-Bas, à la suite de l'immobilisation accidentelle des 6703, 6704 et 6705 (ex. 6391 à 6393 de la SNCB). Les deux premières sont arrivées en mai, tandis que la 6304 fut expédiée à Roosendaal le 28 juin. Pour leur circulation sur le réseau des NS, elles furent pourvues d'un troisième feu blanc. En principe, cette location devrait prendre fin au mois d'août.

série 77

● En juin, la Direction du Matériel a officiellement décidé de numérotter la seconde tranche des 77 à la suite des 90 premières, c'est-à-dire de 7791 à 7870.

série 80

● Le 2 août, la Direction du Matériel a décidé de réformer toutes les 80 subsistantes le 15 décembre prochain. Entretiens, la 8031 a été radiée le 16 juin (avarie au moteur Diesel) et la 8046 le 1er juillet (mauvais état général).



Comme prévu, durant le mois de mai, les 7502 et 7503 ont été repeintes en jaune avec toiture en gris, avant leur départ vers l'Italie. Antwerpen-Noord, 5 juin 2002. Walter PINET.

Les rames tractées ont cessé de circuler sur la ligne 132 le 3 août dernier. Le 27 mars, la 6284 poussait une rame réversible vers Charleroi, ici dans un endroit idyllique juste avant le point d'arrêt de Ham-sur-Heure. Pascal DUBOIS.



51 : LA GRANDE HECATOMBE



PHOTO 51-34 Le 14 juin, la desserte d'Aisemont (ligne 150) a été assurée pour la dernière fois par une 51, plus précisément la 5131, que l'on voit ici franchir la Sambre lors du retour vers Tamines. Dave HABRAKEN.

Le 16 juin dernier, la série 51 a subi la plus grande coupe sombre de son histoire, puisque pas moins de 20 locomotives ont été réformées en bloc, ramenant ainsi son effectif à seulement 30 engins. De plus, la série a complètement déserté les ateliers de Charleroi-Sud et de Merelbeke, les machines subsistant étant désormais rassemblées à l'atelier d'Antwerpen-Noord.

Au total, ce sont donc 20 locomotives qui ont pris leur retraite le 16 juin dernier : 9 machines d'Antwerpen-Noord (FNND), 6 de Charleroi-Sud (GCR) et 5 de Merelbeke (FKR). Dans l'ordre : les 5102 (FNND), 5103 (FNND), 5104 (GCR), 5107 (FKR), 5108 (FKR), 5109 (FKR), 5111 (FKR), 5118 (FKR), 5120 (GCR), 5121 (GCR), 5125 (FNND), 5131 (GCR), 5135 (GCR), 5136 (FNND), 5138 (FNND), 5141 (FNND), 5149 (GCR), 5152 (FNND), 5177 (FNND) et 5181 (FNND). C'est la première fois que des 51 ne sont pas radiées pour avarie ou collision mais simplement pour faire place à des engins neufs.

Toutes les 51 de Charleroi-Sud et de Merelbeke ont ainsi été réformées, à l'exception des 5117 et 5146 de Charleroi-Sud, et la 5132 de Merelbeke, lesquelles ont été mutées à l'atelier d'Antwerpen-Noord y compensant

quelque peu les 9 locomotives réformées.

Il ne subsiste plus que 30 machines, toutes regroupées à Antwerpen-Noord; elles sont engagées dans un roulement qui reste toujours très étoffé, comportant 21 journées. Deux services supplémentaires sont toutefois toujours assurés par les 51. Il s'a-

git des trains de minerais de zinc circulant entre Antwerpen et Budel. Théoriquement, ces trains auraient dû être repris par les 55 de Kinkempois, avec conducteurs de Mol, mais vu qu'une grande partie du personnel de ce dépôt n'est toujours pas initiée aux 55, les 51 continuent d'assurer le service, probablement jusqu'au 15 décembre prochain.

PHOTO 51-35 Le 14 juin, la 5121 manœuvre pour la dernière fois à Tertre (ligne 100 St-Ghislain - Tertre). Il s'agit de la seule gare avec celle de Châtelet disposant encore de grands signaux mécaniques à trois positions. Dave HABRAKEN.





↑ **PHOTO 51-36** Le 29 avril, alors que la brume matinale n'était pas encore entièrement dissipée, un train d'engrais arrive à Frasne-lez-Anvaing, remorqué par la 5146 de Charleroi-Sud. *Pierre HERBIET.*

→ Le 8 juin, la 5103 quitte la gare de Montzen en direction d'Aachen-West en tête du train 47265. Derrière la machine est accouplée une locomotive Diesel défectueuse de la série 241 de la DB. *Michel HANSSSENS.*

↓ **PHOTO 51-37** Un des rares services réguliers assurés par les 51 de Charleroi-Sud était le train de ciment 47052 Havinnes - Quévy. Le 14 juin, il était remorqué pour la dernière fois par les 5120 et 5149, ici en plein effort dans la rampe de Quévy, peu après l'ancien point d'arrêt de Blaregnies. *Dave HABRAKEN.*





Chaque vendredi, un train de produits chimique circule le long du canal Albert entre Herentals et Zittaart pour la firme Amoco. Cette photo n'a pu être réalisée que grâce au retard du train, lequel quitte normalement Herentals à 06.40. Lars LAENEN.

Les services les plus intéressants restent la desserte de la région industrielle de Genk, les trains vers Montzen et Aachen-West (surtout le samedi et dimanche), ainsi que la desserte de Balen-Werkplaatsen, Kallo et les trains de zinc pour Budel. Le roulement est publié page 42.

La poursuite de la livraison des 77 aura certainement des conséquences néfastes pour les 51. Il faut s'attendre dans les prochaines semaines à la radiation d'une dizaine de machines supplémentaires, vraisemblablement pour le 15 décembre lors de l'application du nouvel horaire euro-

péen. L'acte final de la carrière des 51 pourrait donc bien se jouer dans le courant de 2003.

A Merelbeke, le premier signe du déclin définitif des 51 arriva au milieu de 2001, avec la livraison des premières locomotives de la série 77.

PHOTO 51-38 Le 7 mai, la 5132 de Merelbeke remorque un train de charbon entre Gent-Rhodenduize et Gent-Zeehaven (ligne industrielle 204). La rame, composée de wagons français, est photographiée à Gent-Sifferdok. Dave HABRAKEN.





Le 25 avril 2002, retour d'Autriche de la première voiture ABD M6 n° 69001, après les essais effectués à la chambre climatique de Wien. La voiture était encadrée par six wagons-freins. Tunnel de Veurs.
 Michel HANSSENS.

Ces dernières furent immédiatement engagées pour la remorque des trains de betteraves entre Poperinge et Moerbeke-Waas (voir *EL 48* p. 43). Au début de l'année, seules six 51 étaient encore en activité (5107, 5108, 5109, 5111, 5118 et 5132). Elles n'assuraient plus qu'un service régulier vers Zelzate, Muizen et Kortrijk, une journée de planton où la machine pouvait alors remorquer des trains spéciaux un peu partout; enfin, une machine remorquait quelques trains lourds de voyageurs aux heures de pointe, aussi bien vers Eeklo, Geraardsbergen que Ronse.

Le coup fatal aura été asséné le 16 juin lorsque les autorails de la série 41 ont repris pratiquement tout le trafic voyageurs sur les lignes non électrifiées de la région gantoise. Les 62 ainsi libérées ont pu s'accaparer des services des 51. Pour cela, les 62 circulent le plus souvent accouplées par deux en unité multiple.

Les causes ayant amené la fin de la carrière des 51 de Charleroi-Sud sont pratiquement les mêmes qu'à Merelbeke. Ici, les premières 77 sont arrivées au début de 2001. Rapidement, le roulement des 51 fut réduit à trois journées, notamment pour les conducteurs de Mons qui ne sont pas initiés aux 77 (desserte de la carrière d'Havennes, de Ghislenghien, de Tertre et de Frasnes-lez-Anvaing). Les autres machines, en réserve, assuraient des parcours spéciaux, parmi les-

quels des trains de fonte en fusion vers la région liégeoise, des trains vers Aulnoye (les 77 ne sont pas homologuées pour leur circulation sur le réseau français) et le remplacement de 77 sur les services réguliers (Clabecq, La Louvière, Feluy, Quenast, Acoz, Aisemont). Le 16 juin, le remplacement d'une bonne

partie des rames tractées vers Walcourt et Couvin par des autorails de la série 41, a libéré autant de 62, signant ainsi l'arrêt définitif des 51 de Charleroi.

Pour terminer, signalons que la 5166 sera préservée par le Patrimoine historique de la SNCB.



PHOTO 51-39 C'est la 5131 qui eut le triste honneur d'assurer le dernier service en 51 de Charleroi-Sud, le 15 juin 2002, vu lors de son départ à vide de Clabecq pour Monceau. La série était présente à Monceau/Charleroi-Sud depuis 1961.
 Dave HABRAKEN.

Roulement GA des 51 d'Antwerpen-Noord (uniquement les trains de jour)

GA 01 GBW 10.32 - **33201 U** ②-⑤ - 10.43 LML 11.40 - **33201** ②-⑤ - 13.09 LILLO (① : **42927** OORDE 17.59 - FLV 19.20)

GA 2002 FNND 08.20 - **72034** ②-⑤ - 08.50 FNZG = FNND 09.55 - 10.46 FNKL 13.40 - **72934** ①-⑤ - 14.00 FMB 14.48 - **72933** ①-⑤ - 15.20 FNKL

GA 03 FNND 08.43 - **72040** ①-⑤ - 09.51 FVV = FIZG 11.51 - **55233** ②-⑤ - 12.22 FNZG = FNDD 13.38 - **47001** ①-⑤ - 14.20 WILMA = FNND 17.01 - **72398 U** ②-⑤ 18.10 FNKL

GA 04 FLZ 07.09 - **55246** ②-⑤ - 09.01 BERDR = FNND 10.40 - **72396 U** ②-⑤ - 11.57 LKL 12.24 - **55232 U** ②-⑤ - 13.01 FNZG 13.33 - **55232** ②-⑤ - 14.09 FIZ = LKL 18.24 - **72395 U** ①-⑤ - 19.52 FNND

GA 05 FNDD 09.43 - **42932** ②-⑤ - 10.18 ANGOL = WILMA 12.42 - **49072** ①-⑤ - 14.50 FDD 15.30 - **47003** ①-⑤ - 17.55 WILMA

GA 06 FNND 06.43 - **44922** ②-⑤ - 07.50 PETRO = FNND 10.40 - **72396 U** ②-⑤ - 11.57 LKL 12.24 - **55232 U** ②-⑤ - 13.01 FNZG = LKL 16.32 - **40305 U** ②-⑤ - 17.19 FNZG

GA 07 PLANTON - LKL 18.24 - **72395 U** ②-⑤ - 19.52 FNND

GA 08 GBW 10.32 - **33201 U** ①-⑤ - 10.43 LML (R1 : LML 11.40 - **33201 U** ②-⑤ - 13.09 LILLO) = FHT 14.15 - **62401** ②-⑤ - 15.30 FNND 17.01 - **72398 U** ①-⑤ 18.10 FNKL

GA 09 LKL 12.08 - **45213 U** ①-⑤ - 12.44 FNZG - PLANTON

GA 10 PLANTON (① : FHS 09.12 - **47208 U** - 09.30 FKGG 10.24 - **33764 U** - 11.58 NK 13.00 - **64418 U** - 14.38 FKGG)

GA 11 GMN 06.40 - **47206 U** ②,④,⑤ - 08.10 FKGG

GA 12 GMN 08.40 - **47940** ①,② - 10.56 FHT = FSR 12.40 - **55323** ①-⑤ - 14.19 FKGG = FKGLF 15.39 - **33920** ①-⑤ - 16.15 FDT = FKGLF 17.48 - **47233** ①-⑤ - 19.50 AACHW

GA 13 AACHW 06.11 - **47234** ③-⑤ - 07.48 FKGLF 09.10 - **33923** ③-⑤ - 09.49 - FDT = FKGG 18.51 - **47211 U** ②,③ - 21.03 AACHW

GA 14 navettes entre FKGG, FKGLF et FHS

GA 15 BELBA 13.43 - **41145** ①-⑤ - 17.15 AACHW = GMN 19.03 - **47250** ①-⑤ - 20.10 FHS

GA 16 navettes entre FKGG, FKGLF et FHS

GA 17 PLANTON - FKGG 18.51 - **47211 U** ②,③ - 21.03 AACHW

GA 18 GMN 06.40 - **47206 U** ②,④,⑤ - 08.10 FKGG = FHS 09.53 - **74622** ②-⑤ - 10.13 FKGR3 = FKGLF 11.32 - **33924** - 12.16 FDT = FKGG 16.39 - **33760 U** ①-⑤ - 16.58 FHS 18.05 - **39320 U** ①-⑤ - 18.29 FKGLF 19.12 - **74621 U** ①-⑤ - 19.22 FKGG

GA 19 ANGOL 12.52 (① : 12.12) - **42921** ①-⑤ - 14.28 (① : 13.33) FLV (① : FLV 14.17 - **72822** - 14.33 FTB 16.23 - **72823** - 16.42 FVV 17.19 - **72041** - 19.17 FNND)

GA 20 FKGG 06.24 - **42077** ②-⑤ - 08.31 AACHW 09.08 - **49710** ④ 09.36 GMN (③,⑤ = GMN) GMN 10.01 - **42076** ③-⑤ - 11.15 FKGG = FKGLF 12.40 - **33925** ①,③,⑤ - 13.42 FRST = FKGRK 17.33 - **42915** ②,⑤ - 19.02 FBX

GA 21 FHS 05.30 - **49976** ②,④,⑤ - 07.41 GBW 11.19 - **47975** ①,③,⑤ - 13.17 FHS (④ : FKGLF 12.40 - **33925** - 13.43 FRST) = GMN 17.05 - **47208 U** ④⑤ - 18.19 FKGG

SAMEDI : **47206 U** AACHW 04.15 - FKGG 08.10, **49072** WILMA 12.20 - FDD 14.39, **47003** FDD 15.30 - FNND 17.30, **72394** FNND 09.14 - LKL 10.25, **55246** FIZG 07.09 - BERDR 09.01, **72031** FNZG 11.45 - FNND 12.02, **47234** AACHW 06.11 - FGKK 07.56, **46018 U** AACHW 13.50 - FHS 15.29, **47208 U** GMN 17.32 - FHS 18.43, **42069** FKGG 06.25 - GMN 07.58, **47940** GMN 08.40 - FHT 10.55, **45165** GMN 09.33 - AACHW 10.00, **49226** AACHW 10.30 - FHS 12.29, **55146** FKGG 13.52 - FSR 16.22, navettes à Genk jusqu'à 13.00.

DIMANCHE : **64411** FKGG 08.32 - NK 09.52, **64413** FGKK 11.40 - NK 12.56, **47205 U** FHS 08.00 - GMN 09.13, **42066 U** AACHW 10.31 - FKGG 12.20, navettes à Genk jusqu'à 13.00.

Le train 64411 Genk-Goederen - Kinkempois n'est remorqué par une 51 que le dimanche. Le 7 avril, il débouchait du tunnel de Wonck, peu avant Visé-Haut, remorqué par la 5178.

Michel HANSENS.





Après plusieurs mois d'inaction, l'automotrice 106 "TBL 2" a repris du service. Le 26 avril, elle effectua deux allers-retours entre Ciney et Libramont pour contrôler le bon fonctionnement des crocodiles des signaux. Dans le courant du mois de juillet, elle fut transférée à Ans en vue d'effectuer une campagne d'essais sur la LGV 2. Leignon, 26 avril 2002. Michel HANSSSENS.

Automotrices - autorails

automotrices série 300 "Break"

- L'Atelier Central de Salzinnes fabrique actuellement plusieurs nez complets d'automotrices Break (301 à 440) destinés à la réparation des automotrices accidentées (321, 338, 366) se trouvant actuellement dans cet atelier.

autorails série 41

- Depuis le 16 juin, les 41 se sont accaparés de pratiquement tout le trafic voyageurs Diesel. Sur la ligne 132 Charleroi - Couvin, les dernières rames tractées Diesel ont été retirées le 3 août.

Le train touristique 6080/6060 Bertrix - Dinant et retour reste toujours assuré par une rame tractée, ainsi que les navettes de kayakistes entre Dinant et Houyet.

A Hasselt, les 41 sont engagés dans le roulement TA comportant 20 journées. Le train touristique 6712/6762 Neerpelt ↔ Blankenberge est désormais assuré en autorail, à l'aide de cinq 41 accouplés (dont trois 41 de Merelbeke). En at-

tendant le retour en fin d'après-midi, la rame est garée à Brugge (Blankenberge 10.35 - Brugge 10.50/17.35 - Blankenberge 17.50).

A l'atelier de Merelbeke, les 41 tournent dans le roulement TN comportant 31 journées. Le week-end, le

train touristique 6703/6753 Ath ↔ Blankenberge est assuré par cinq 41 accouplés (ancien train Maubeuge - Blankenberge, limité à Ath). A l'arrivée à Blankenberge, la rame retourne garer à Gent-St. Pieters (Blankenberge 10.22 - Gent 11.14/ 17.35 - Blankenberge 18.22).



Le dernier axe qui n'était pas encore desservi par les 41 était la ligne 132. Depuis le 16 juin, les autorails assurent la plus grande partie du trafic, mais des rames réversibles sont encore visibles en semaine. Un remaniement complet des horaires de cette ligne sera effectué en décembre prochain. En gare de Walcourt, le 4 avril, le 4161 pose à côté d'une rame réversible assurée par la 6224. Bernard DIEUDONNE.

Départ du point d'arrêt de Ham-sur-Heure du train L 4662 Charleroi-Sud - Couvin, assuré par les 4164 et 4171.
Bernard DIEUDONNE, 31 mai 2002.

A Charleroi-Sud, le roulement TC comportait 8 journées du lundi au vendredi et seulement 2 le week-end. Avec l'arrivée de 4 autorails fin juillet, le service de la ligne 132 est théoriquement assuré intégralement en 41 depuis le 4 août.

Enfin, les 41 de Stockem sont engagés dans la série TD de 7 journées. Tous les trains circulent avec un seul autorail.

Plusieurs parcours à vide sont prévus en semaine de Stockem à Bertrix, parfois avec plusieurs autorails accouplés :

15677 MBX 10.41 - LL 11.39
15678 LL 14.48 - MBX 15.30
15681 MBX 08.10 - LL 09.02
15666 MKM 14.59 - MBX 15.48

- samedi et dimanche :

15665 MBX 10.03 - MKM 11.51
15666 MKM 11.51 - MBX 12.40.

Voitures

voitures K4

Avec la livraison actuellement en cours des nouvelles voitures du type ICK (acquises d'occasion à la DB) et des nouvelles voitures intermédiaires pour les automotrices du type IRM aux Pays-Bas, les 80 voitures du type K4 louées par la SNCB aux NS ont été retirées du service entre le 15 juillet et le 2 août. Sur demande de la SNCB, avant leur retour en Belgique, les NS doivent adapter quelques détails, comme le démontage des poubelles et le retrait de certaines inscriptions.

En décembre prochain, seules 27 voitures (20 B et 7 A) seront encore louées, ce jusqu'en septembre 2003.

Dès le retour des premières K4 en Belgique, la SNCB envisage de les utiliser sur les trains P entre Liers et Gouvy.

Par ailleurs, les Chemins de fer du Kosovo, qui avaient signé un contrat d'achat de 30 voitures M2, souhaiteraient modifier cet achat par 30 voitures K4. Les M2 posent en effet des problèmes pour leur chauffage, le réseau kosovar étant électrifié en 25 kV.



Comme nous l'annonçons dans notre précédent numéro, la SNCB envisage de faire circuler un train P Gouvy ↔ Bruxelles via la LGV2, composé de voitures I11 tractées par une 13. A cette fin, une rame de I11 a été testée sur des IRM Liers ↔ Luxembourg. Ci-dessus : le 14 juin, passage à Cierreux de l'IRM 113 Liers - Luxembourg. Ci-dessous : le même jour, retour de la rame vers Liers (IRM 114), cette fois remorquée par les 3010 + 3015, à Drauffelt.





PHOTO 51-40 ↑ - PHOTO 51-41 → La première M6 multiservices ABD 69.001, dont 35 unités ont été commandées. A droite, une vue intérieure du niveau inférieur, comprenant au total 33 strapontins. A gauche, une vue extérieure à Vilvoorde le 25 avril. Pierre HERBIET.

voiture M6

Prévue pour le mois de juin dernier, la mise en service des premières M6 entre Oostende et Schaerbeek a dû être postposée en raison de gros problèmes techniques liés principalement à la stabilité de la caisse, la suspension des bogies et la climatisation.

Il se pose également un problème de traction. Il était en effet prévu de remorquer le premier train P Oostende - Schaerbeek (constitué de deux sections de M6, soit 2 x 6 voitures) par deux 13 : une de chaque côté, et fonctionnant en unité multiple (UM). Seulement, à partir du 15 décembre prochain, l'effectif des 13 sera au plus juste vu que tous les IC-A Oostende - Eupen qui circuleront toutes les heures via la LGV2, seront assurés par des 13. De plus, l'électrification de l'"Athus-Meuse" et la prolongation de certains service jusqu'à St-Louis (dernière gare SNCF avant Bâle) nécessiteront un plus grand nombre de 13. Il a donc été envisagé de remorquer les M6 par deux 27. Il n'est toutefois pas possible d'encadrer la rame par deux 27 vu qu'elles ne peuvent fonctionner en UM que lorsque qu'elles sont accouplées l'une contre l'autre (la commande en UM des 13 s'effectue via le câble de sonorisation). Restait donc la possibilité de mettre les deux 27 en tête du train, mais dans ce cas un nouveau problème apparaît : la limitation à 120 km/h de la vitesse ! Les responsables s'arrachent donc les cheveux pour trouver une solution à cet épineux problème...

PHOTO 51-43 Les gagnants d'un concours organisé par la SNCB au Salon des Vacances de Bruxelles et à la foire annuelle d'Ieper, ont reçu un cadeau original : un parcours à bord d'un train gastronomique de Bruxelles-Midi à Brugge via La Louvière, Mons, Tournai et Kortrijk. Durant le voyage, un copieux repas fut offert. Arrivés à destination, les lauréats ont pu découvrir la Venise du Nord sous quelques facettes insolites. Le train était composé d'une voiture I10 et de 3 des 4 nouvelles voitures-restaurants (16.005 à 16.008) issues de la transformation de I10 en 2000 et 2001. Hennuyères, 19 mai 2002. J-L VDH.

Livraison des nouveaux Shimmns 3614L1

Depuis le printemps, B-Cargo a entamé la réception de 250 nouveaux wagons porte-coils Shimmns (signification voir EL 50 page 48) type SNCB 3614L1. Ils sont entièrement construits en Roumanie par la firme Astra Vagoanne à Arad. D'une masse à vide de +/- 22,5 t et aptes à 120 km/h, ils peuvent transporter des charges maximales de +/- 63 tonnes.



PHOTO 51-42 Le Shimmns 31 88 467 1009-9 à Monceau, le 17 juillet 2002. J-L VDH.



Divers

ligne 108

La ligne 108 est désormais exploitée à simple voie depuis l'ancien point d'arrêt d'Hayettes jusque Binche. Pour permettre la mise à simple voie et la modernisation de la voie A, qui seule subsistera, cette voie fut mise hors service du 18 février au 24 août. La ligne a même été entièrement fermée le week-end des 11 et 12 mai avec mise en place d'un service d'autobus. Les postes de block 4 et 6 sont restés durant cette période en service. La vitesse maximale a été portée de 90 à 120 km/h entre les anciens points d'arrêt d'Hayettes et de Ressaix. Le point d'arrêt de Leval a été déplacé sur le site de l'ancienne cour à marchandises et équipé d'un quai haut (une première dans la région du Centre). Le site de la gare de Binche a également été modernisé, avec la création d'un vaste parking, nouvel éclairage, nouvelle route d'accès, allongement des quais, rectification du tracé de la voie 3 ayant nécessité le déplacement de poteaux supports de caténaire,, et remplacement de la signalisation.

Electrification prochaine de l'"Athus-Meuse"

Après des années de travaux (débutés en 1994 !), la mise en service de la traction électrique est enfin en vue. Prévue pour le 15 décembre prochain, elle permettra de relier électriquement Dinant à Athus délestant ainsi la ligne 162 d'une partie de son trafic. En effet, le nombre d'engins 3 kV - 25 kV pouvant circuler en unité multiple étant actuellement limité (séries 13 SNCB et 3000 CFL), tous les trains ne pourront pas être déviés par l'"Athus-Meuse". Un certain nombre continuera à emprunter la ligne du Luxembourg, remorqués par des locomotives classiques. Pour les amateurs intéressés, nous publions l'horaire des trains de marchandises circulant jusqu'au 15 décembre par la ligne du Luxembourg. A noter que des trains électriques pourraient déjà circuler sur l'"Athus-Meuse" dès le mois d'octobre.

Par ailleurs, le ministre wallon de l'Environnement et de l'Aménagement du territoire a accordé à la SNCB le permis d'urbanisme permettant de réaliser la courbe de raccord entre Aubange et Mont-Saint-Martin. Cette liaison permettra de relier directement l'Athus-Meuse à l'Est de la France en évitant l'itinéraire classique via Bettembourg et Thionville actuellement arrivé à la limite de saturation. Les travaux sont prévus pour 2003.

PHOTOS PAGE CI-CONTRE

Durant l'hiver dernier, la ligne 162 a subi un grand nettoyage de ses talus, dégagant ainsi des perspectives nouvelles et magnifiques.

En haut : le 4 avril, les 2355 + 2325 remorquent le train 52602 Antwerpen-Stockem, dans la rampe menant de Ciney à Haversin, ici peu après le point d'arrêt de Chapois.

Au milieu : le 1er juin, passage peu après Lavaux d'un train Stockem - Antwerpen remorqué par deux 13.

Photo du bas : le 2 juin, dans les environs de Cousteumont (entre Neufchâteau et Lavaux), passage de l'EC 97 "Iris" Bruxelles - Zürich. Une voiture I6 A de la SNCB remplace une voiture CFF.

Michel HANSENS.

Heure de passage des trains de marchandises à Neufchâteau

sens Arlon - Namur		sens Namur - Arlon	
08.03 - 41516 ①-⑤F	THION - FNND	11.34 - 44941 F ①-⑥ LZR - THION	
09.04 - 41210 ①-⑤F	THION - FNND	11.39 - 57603 F① LNC - MKM	
09.21 - 42938 ②-⑦	THION - FNND	12.33 - 52602 ①-③ FNND - MKM	
09.28 - 76060 ①-③	MKM - MBX	12.39 - 41501 ①-⑥ FGZH - THION	
10.29 - 44924 ⑥	BTG - FNND	13.39 - 47919 ②-⑥ FNND - THION	
12.35 - 41216 ⑥	BTG - FNND	14.37 - 48943 ①-③ LFLZ - THION	
12.41 - 41216 ②-⑤	BTG - FNND	16.39 - 52603 ②-⑥ FNND - MKM	
14.43 - 44944 ⑦	BTG - NK	17.30 - 42921 ①-⑥ FNND - THION	
15.44 - 42950 ⑦	MTZ - FKGG	18.56 - 40923 ①-⑥ LZR - THION	
16.26 - 49952 ①-⑤	LUX - Feluy	19.02 - 54600 F⑦ NK - MKM	
17.04 - 42976 ⑦	BTG - FNND	19.05 - 76051 ①-③ MBX - MKM	
17.26 - 44928 ①-⑦	BTG - FNND	20.23 - 66501 ①-③ LJ - MKM	
19.04 - 44910 ②-⑦	WPY - FNND		
19.17 - 56421 ①-⑤	MKM - NK		
20.20 - 49220 ①③⑤	LUX - LZR		
20.27 - 42916 ②-③	THION - FIZG		

Thalys Genève-Bruxelles

La liaison directe Genève ↔ Bruxelles, mise en service le 28 mai 2000 par Thalys International en partenariat avec les CFF, ne sera pas prolongée au-delà du 2 septembre prochain. En effet, en raison d'horaires mal adaptés particulièrement au départ de Bruxelles, cette desserte ne satisfaisait pas pleinement aux attentes commerciales des Belges et des Suisses.

Des efforts répétés avaient été fournis afin de disposer d'horaires plus favorables. Ainsi, le départ de Genève est

passé de 6h52 à 8h52. En revanche, pour le retour de Bruxelles-Midi, la saturation des infrastructures ferroviaires entre Marne-la-Vallée-Chessy et Mâcon n'a pas permis d'améliorer l'horaire trop tardif qui, avec une arrivée à Genève à 00h01, n'assurait pas de bonnes correspondances vers le reste de la Suisse. Depuis le 3 septembre 2002, pour se rendre à Genève, il est toujours possible de recourir aux sept liaisons TGV quotidiennes directes Paris - Genève mises en correspondance avec les 28 liaisons quotidiennes Thalys Bruxelles - Paris.

La SNCF et la SNCB ont donc supprimé les derniers trains internationaux entre Paris-Nord et Namur. Ces trains avaient été créés dans le but de compenser la suppression du Molière et du Parsifal survenue au service d'hiver 97. Depuis, leur nombre avait été revu à la baisse avec la suppression d'un aller-retour. Mais, la fréquentation baissant encore, il a été décidé de suspendre tous les trains dès le 16 juin dernier. Il ne restera plus que l'unique relation Thalys pour se rendre de Paris-Nord à Namur. Pour les autres gares du parcours, cela relève désormais du parcours du combattant... Le 14 novembre 1999, l'International 331 était relayé à Jeumont par la 2105. Paul GROSSAUX.





Bientôt des TGV-fret entre Paris et Bierset ?

La société de gestion de l'aéroport de Bierset (SAB) et la société des aéroports de Paris (ADP, actionnaire à 25 % de SAB) envisagent la création d'un TGV-Fret entre Paris et Bierset. Une réunion de coordination entre les différentes sociétés concernées a déjà eu lieu (SNCF, SNCB, DHL, TNT, Fedex). Ce projet unique en Europe pourra ouvrir la voie à bien d'autres initiatives.

Pour les sociétés ferroviaires, la circulation de TGV-fret de nuit permettra d'améliorer la rentabilisation des lourds investissements de la construction des lignes à grande vitesse. Pour les aéroports, il s'agit de rechercher des solutions concrètes pour atténuer les nuisances sonores en déplaçant sur le rail le fret express qui est aujourd'hui transporté par avion.

Des 21/27 sur les IC-G

Depuis le changement d'horaires du 16 juin, deux des quatre rames assurant les IC-G Oostende ↔ Antwerpen circulent en rames encadrées avec des locomotives des séries 21 et 27. Le but est de libérer des machines de la série 13 afin d'accélérer les modifications nécessaires pour pouvoir circuler sur la LGV2 et sur le réseau français au-delà de Metz à partir du 15 décembre prochain.



Des transports de déchets nucléaires circulent régulièrement entre Sloe, aux Pays-Bas, et le centre de retraitement de La Hague en France. Le wagon spécial est toujours encadré de deux voitures M2 de la SNCB dans lequel prennent place des policiers. Le 15 mai, sur le réseau des NS, le train spécial était encadré des 6489 et 6451 de Railion, ici photographié à Nieuwdorp. Sicco DIERDORP. PHOTO 51-44 ↓ Le 15 juin, un autre transport fut assuré au départ de Roosendaal par deux 62. Kristof AVONDS.



Des machines iranniennes en escale à Antwerpen

Les Chemins de fer iraniens (IRR) ont commandé en octobre 1999 chez Alstom une série de 100 locomotives diesels-électriques à 6 essieux basées sur la Prima. Construites dans l'usine de Belfort, elles sont actuellement en cours de livraison et expédiées par rail jusqu'au port d'Antwerpen où elles embarquent à bord d'un bateau vers l'Iran. Ces engins de 123 t (150 t avec lest) sont destinés aussi bien au trafic voyageurs que marchandises.

Le 29 mai dernier, dans le port d'Antwerpen, deux machines attendent d'embarquer dans un navire à destination du Proche-Orient sur le quai Ijsland. Ces engins pourraient préfigurer les futures locomotives Diesel que la SNCF envisage de commander à brève échéance pour le trafic fret.

Daniel MOENS.



Le 25 mai, une rame Thalys a effectué un parcours Bruxelles - Ottignies - Fleurus - Charleroi - Namur - Bruxelles - Narbonne pour un groupe de pensionnés. Ici, une vue prise à Watermael lors du trajet de Namur à Bruxelles. Christian DOSOGNE.

Une station vélo à Bruxelles-Midi

La Région de Bruxelles-Capitale et la SNCB ont signé une convention pour l'installation d'une station-service pour cyclistes dans l'enceinte de la gare de Bruxelles-Midi. La station vélo sera installée dans les locaux de l'ancienne poste de l'avenue Fonsny. Cette station, qui comprendra une aire de parking de vélos entièrement automatisée, sera gérée par la SNCB, et offrira d'autres services comme la location de vélos, des petites réparations et des informations sur l'intermodalité "train + vélo" associée à la vente de cartes, guides et petits matériels utilitaires.

Dans un premier temps, le parking comprendra une centaine d'emplacements, avec une extension possible en fonction de la demande. Il sera accessible 24 heures sur 24 aux abonnés munis d'une carte d'accès magnétique. Pour les autres clients, la station sera ouverte en journée, du lundi au vendredi.

L'inauguration est programmée pour le printemps 2003.

Zeebrugge-Strand

Durant tout l'été, en juillet et août, les trains de la relation L Brugge - Zeebrugge ont eu pour terminus la gare de Zeebrugge-Strand et non celle de Zeebrugge-Dorp, et ce également du lundi au vendredi. Cela fait suite à une enquête auprès des usagers, dont une majorité préférait la gare de Zeebrugge-Strand située pratiquement au bord de la plage.

Sa Majesté la Reine du Danemark s'est rendue en Belgique du 28 au 30 mai dernier, par train ! Partie de Kobenhavn le 27 mai au soir, elle arriva en Belgique le 28 au matin. Entre Aachen et Bruxelles-Midi, la rame, remorquée par la 2728, était composée d'une voiture I11 de la SNCB, d'une voiture-couchettes de la DB et d'une voiture-salon royale danoise. Le 30 mai, après s'être rendue à Brugge, la Reine est revenue vers Bruxelles à bord d'un train composé de 3 voitures I11 remorquées par la 1317. Le retour vers Kobenhavn s'est réalisé en ajoutant la voiture-salon et la voiture-couchettes de la DB en queue de l'EN 225 (Bruxelles-Wien). La voiture-salon Bvcmz 61 86 88 90 001-1 à Bruxelles-Midi le 28 mai 2002. Armand BEERLANDT.



Essais de caméras à Bruxelles-Central

Durant les mois de mai et juin, la SNCB a procédé à des essais de caméras sur la voie 3 de la gare de Bruxelles-Central. Ce dispositif permet au personnel du mouvement et dans certains cas au chef de train de contrôler le débarquement et l'embarquement des voyageurs et de réduire la durée de l'arrêt. Du 13 au 17 mai, le départ du train (actionnement du dispositif IOT (Indicateur Opération Terminée) était donné par un agent du mouvement en observant les écrans de visualisation. Les feux blancs des IOT se substituaient 1 seconde (au lieu de 10) après l'allumage de la lampe rouge. Du 27 mai au 14 juin, les procédures de départ étaient entièrement effectuées par le chef de train en s'aidant de l'image vidéo des écrans; la substitution du feu rouge de l'IOT par les feux blancs s'effectuait alors normalement (+/- 10 secondes). En fonction des résultats, l'essai sera poursuivi ou abandonné.



PHOTO 51-45 Les écrans de visualisation, en images de synthèse, installés sur la voie 3 de Bruxelles-Central. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 8 juin 2002.



Homologation des 436 000 SNCF

Après les tests de compatibilité électromagnétique de la BB 436 050 réalisés entre Ath et Silly les 11 et 12 mai derniers (voir *EL 50* page 47), les essais en vue de l'homologation de la circulation des 436 000 de la SNCF se sont poursuivis en juin et juillet.

Ainsi, du 17 juin au 5 juillet, des parcours furent programmés entre Mouscron et Blaton. La rame était formée de deux parties : la première était composée de 13 fourgons de la SNCF, et la seconde des 436 050 et 436 048 encadrant deux voitures de mesures de la SNCF. Quatre allers-retours furent ainsi réalisés (deux les lundis et vendredis). Aux terminus, la section formée des deux locomotives et des voitures de mesures effectuait un changement de front. Ces essais avaient pour but de contrôler tous les paramètres de traction.

Du 8 au 11 juillet, une des locomotives fut testée dans la rampe entre Mons et Quévy (sens indiqué). La 2605 accouplée en queue de la rame ramenait le train vers Mons.

Dès le 15 décembre, les 436 000 circuleront en Belgique. A cette fin, elles seront pourvues d'une raquette de panto plus large et de la TBL. A partir du mois d'octobre, des conducteurs SNCB seront initiés à leur conduite.

Légende des photos, de haut en bas :

PHOTO 51-46 *Le dimanche 12 mai, la 436 050 fut testée avec la 2747 sur la voie 1 de la gare d'Ath.* P. HERBIET.

PHOTO 51-47 *Après les tests de compatibilité électromagnétique, la 436 050 fut remorquée par la 2747 de Ath à Mons, pour son retour vers la France. La rame passe ici à Maffle, entre Ath et Jurbise.* P. HERBIET.

PHOTO 51-48 *Passage de la rame d'essai à Herseaux vers Mouscron, le 24 juin 2002.* Lars LAENEN.

PHOTO 51-49 *Le train d'essai en plein effort dans la rampe menant de Mons à Quévy. Cuesmes, 10 juillet 2002.* Philippe DIEU.





Le train d'essai à la sortie de Tournai en direction de Blaton, le 26 juin 2002. La première voiture de mesure est une ancienne allège postale transformée.
Jean-Claude GIRARD.

Les nouveautés du service le 15 décembre 2002

Le nouveau service qui entrera en vigueur le 15 décembre prochain sera marqué par deux faits majeurs : la mise en service de la LGV2 entre Leuven et Ans, et l'électrification de l'"Athus-Meuse". D'autres modifications mineures interviendront également sur d'autres lignes :

- **ligne 2** : la ligne 2 verra la circulation des IC-A Oostende ↔ Eupen (qui circuleront toutes les heures à la suite de la suppression des IC-A Oostende ↔ Köln), les Thalys Paris ↔ Köln, le train P7444 (Gouvy 04.53 - Bruxelles-Midi 07.07) et 8444 (Bruxelles-Midi 17.31 - Gouvy 20.17), et trois relations ICE Frankfurt/Main-Hbf (Fk) ↔ Bruxelles-Midi (FBM) via Köln-Hbf (Kn) :

ICE 16 Fk 06.00 - Kn 07.10/13 - FBM 09.32
ICE 14 Fk 14.00 - Kn 15.10/13 - FBM 17.32
ICE 10 Fk 18.00 - Kn 19.10/13 - FBM 21.32
ICE 11 FBM 06.28 - Kn 08.46/49 - Fk 10.01
ICE 15 FBM 12.28 - Kn 14.46/49 - Fk 16.01
ICE 17 FBM 18.28 - Kn 20.46/49 - Fk 22.01

- **ligne 15** : la relation L Hasselt ↔ Mol circulera toutes les heures au lieu de toutes les 2 heures. En outre, ces trains seront accouplés à Mol avec la relation IR-e Neerpelt ↔ Antwerpen (pourrait être reporté à 2003, lors de la remise en service des 6 voies d'Antwerpen-Centraal);

- **ligne 37** : avec la mise en service de la LGV2, les IC-A Oostende ↔ Eupen circuleront toutes les heures. Un nouvel IR circulera toutes les 2 heures entre Liège et Aachen-Hbf, avec arrêt à Angleur, Pépinster, Verviers-C et Welkenraedt;

- **ligne 42** : création d'un train P Gouvy ↔ Bruxelles en rame de I11 + locomotive série 13, qui circulera via la LGV2 (voir ligne 2);

- **ligne 66** : le wee-kend, toute l'année, la relation L Kortrijk ↔ Brugge circulera toutes les heures (actuellement toutes les 2 heures hors saison);

- **ligne 162** : le week-end : le train L Ciney ↔ Arlon circulera toutes les 2 heures au lieu de toutes les 4 heures.

Les trains non fumeur en 2003

Après une rude bataille menée depuis plusieurs années par le sénateur Francis Poty, le Sénat a finalement voté le 29 février dernier la proposition de loi d'interdiction totale de fumer dans les trains du trafic intérieur belge. Cette mesure prendra cours durant l'année 2003.

PHOTO 51-50 *Le 23 juin, nos amis luxembourgeois ont mis en marche un train spécial remorqué par la locomotive Diesel 804 des CFL et composé de trois voitures Wegmann dont une AB, une vélo et la "Rendez-Vous". Au départ de Luxembourg, le train a emprunté la ligne 42 jusqu'à Liège, ensuite la ligne 37 jusqu'à Welkenraedt en effectuant au passage un crochet sur la ligne 44 par Spa. Le chemin du retour fut tracé par la ligne 39 jusqu'à Montzen, puis les lignes 24, 40 (Visé - Angleur) et 42.*
Pierre HERBIET.



Nouveau matériel Bénélux

La SNCB et les NS ont décidé d'acquérir 16 nouveaux trains Bénélux, soit sous forme de rames réversibles (locomotives + voitures), soit sous forme d'automotrices. Ces rames devront transporter 450 ou 550 voyageurs et fonctionner non seulement sous 1,5 et 3 kV, mais également sous 25 kV. Ces nouveaux trains devraient entrer en service en octobre 2006 sur des relations au départ de Bruxelles vers Amsterdam, Den Haag et Breda, ainsi qu'entre Amsterdam et Breda.

Ligne 42 : réouverture de la carrière de Belle Roche

Depuis le début de l'année, la ligne 42 s'est enrichie d'un nouveau raccordement. Il s'agit de celui de la carrière "Belle Roche Sablar" à Liotte (Comblain-au-Pont), entre Rivage et Aywaille. Après des années d'inactivité, cette carrière a récemment repris l'exploitation. Dès 1925, la carrière fut raccordée à la ligne 42. En juin 1998, il fut décidé de démonter ce raccordement vu l'abandon de l'exploitation. En 2000, le site fut acquis par la firme "Screg Belgium" avec pour but de reprendre l'extraction. Afin d'éviter qu'un important charroi routier ne vienne encombrer la région de l'Amblève et de l'Ourthe, il fut décidé que la production serait évacuée par rail. Des trains complets sont ainsi expédiés de la carrière vers le port de Monsin à Liège où la distribution entre les clients est opérée. Les trains sont généralement constitués de 22 wagons totalisant 1800 tonnes de charge. La traction est assurée par une locomotive de la série 55 allégée en queue jusque Rivage, le plus souvent par une machine de la série 77. Ce train circule généralement du lundi au vendredi (pendant les congés, parfois une seule fois par semaine), selon l'horaire suivant :

34494 "Belle Roche" 12.17 - Rivage
12.45/13.25 - Kinkempois
14.24/14.35 - Monsin 14.47

Les trains vides circulent de nuit (34495 Monsin 21.40 - Belle Roche 05.50)

Rhin de Fer : blocage complet !

Le ministre néerlandais des Transports, Madame Netelenbos, aurait décidé d'enterrer une fois pour toute le projet de réactivation de cet axe marchandises. Elle souhaite avoir de nouvelles discussions avec la Belgique. Il faudrait, selon elle, que l'Etat belge prenne à sa charge les € 550 millions nécessaires pour la réactivation. La réfection du viaduc de Moresnet ainsi que les travaux de modernisation de la ligne 24 seraient à l'origine de ce revirement néerlandais.



PHOTO 51-51 Le train de désherbage en action sur la ligne 53 Schellebelle - Dendermonde, ici dans les environs de Oudegem, le 25 juin 2002. Lars LAENEN.

Un train de désherbage anglais

Depuis plusieurs années, la campagne de désherbage était assurée par un train de la SNCF. Cette année, la SNCB a fait appel à un train anglais de la société Weed Free Limited Spray Train. Celui-ci est composé de 4 voitures transformées, datant de 1957, et accouplées entre elles par un attelage automatique, et de trois wagons citernes à deux essieux de 1965. Vu les difficultés d'homologation de ce matériel assez vétuste, la campagne, qui devait débiter en avril, n'a pu débiter qu'au début du mois de juin.

PHOTO 51-52 Le 8 juin, le train opérait à Olen, sur la ligne 15 entre Herentals et Mol. Lars LAENEN.



Les Hollandais envisagent de construire une nouvelle gare marchandises à Venlo à proximité de l'autoroute dans les 10 ans à venir, et qui serait en liaison avec un immense port fluvial sur la Meuse. Comme on le constate, depuis plusieurs années, nos voisins du Nord restent farouchement opposés au *Rhin de Fer*. Les entreprises du port d'Antwerpen pourront toujours envoyer les

marchandises par voie navigable jusqu'à Venlo, d'où elles poursuivront leur route par train vers l'Allemagne !

De plus, la Commission Transport du Parlement Européen a approuvé une liste d'axes ferroviaires devant être modernisés prioritairement avec des fonds européens. Le *Rhin de Fer*, qui figurait dans cette liste, n'a pas été retenu. Comme on le voit, le blocage est total...

Industrie

Une nouvelle commande pour Bombardier à Brugge

Le 14 février, Bombardier Transport a obtenu de la compagnie HSBC Rail UK Limited une commande portant sur sept rames Diesel de 9 voitures et seize rames Diesel de 4 voitures, soit un total de 127 voitures, toutes motrices. La valeur du contrat, qui comprend aussi une entente pour la maintenance d'une durée initiale de quatre ans, est d'environ 369 millions d'euros, et pourrait s'élever à 693 millions d'euros si le contrat de maintenance est prolongé jusqu'à sa durée maximale de 15 ans. Les livraisons débuteront au cours du deuxième trimestre 2004 et s'échelonnent jusqu'en janvier 2005.

Ces rames, désignées dans la Class 222 "Meridian", seront construites dans les usines Bombardier de Brugge et de Wakefield. Dérivées des rames Diesel de Virgin (voir EL 45 pages 16-17), elles circuleront à 200 km/h et seront exploitées par la société Midland Mainline pour ses liaisons entre Sheffield et London, en passant par Derby et Nottingham. Midland Mainline appartient au groupe National Express qui exploite des liaisons ferroviaires partout dans le monde. Le financement du contrat est assuré par la société HSBC Rail Limited qui louera les trains à Midland Mainline.

Le raccordement EMGO

La firme EMGO de Lommel, raccordée sur la ligne 19 Mol - Neerpelt, produit du verre destiné à des tubes néon. Jusqu'il y a peu, une grande partie de la production était expédiée par train en Allemagne. Fatiguée d'attendre la réouverture du Rhin de Fer qui oblige à faire le détour par le point-frontière de Montzen, EMGO a décidé de délaissier le rail au profit de la route...

Le raccordement était desservi par le caboteur à destination de Neerpelt, et ce après avoir effectué un arrêt intermédiaire à Balen-Werkplaatsen. La marchandise était chargée dans des wagons fermés à parois coulissantes.

Actuellement, et ce sporadiquement (quelques fois par mois), EMGO réceptionne encore un wagon-citerne. EMGO envisage de transférer ce dernier trafic également sur route, ce d'autant plus que leur locotracteur est en très mauvais état.

Vennbahn

Le ministre Bernd Gentges de la Communauté germanophone aurait conclu un accord avec la firme allemande EBBS AG pour l'exploitation de la Vennbahn,



PHOTO 51-53 L'ex. 8507 acquise par CFD-Locorem, lors de son transfert par camion de Schaerbeek vers Antwerpen-Noord le 21 avril 2002. Pierre HERBIET.

Les actionnaires de la compagnie sont la Communauté germanophone (40 %) et la "Holzhausener Gleisbaufirma Hering" (60 %). La ligne devrait être assainie et reconstruite selon les besoins. Environ 50 kilomètres de voies devraient être remis en état pour un montant de € 25 millions. Il n'est pas encore décidé

qui exploitera la ligne dans le futur : soit EBBS AG elle-même, soit une autre société expérimentée.

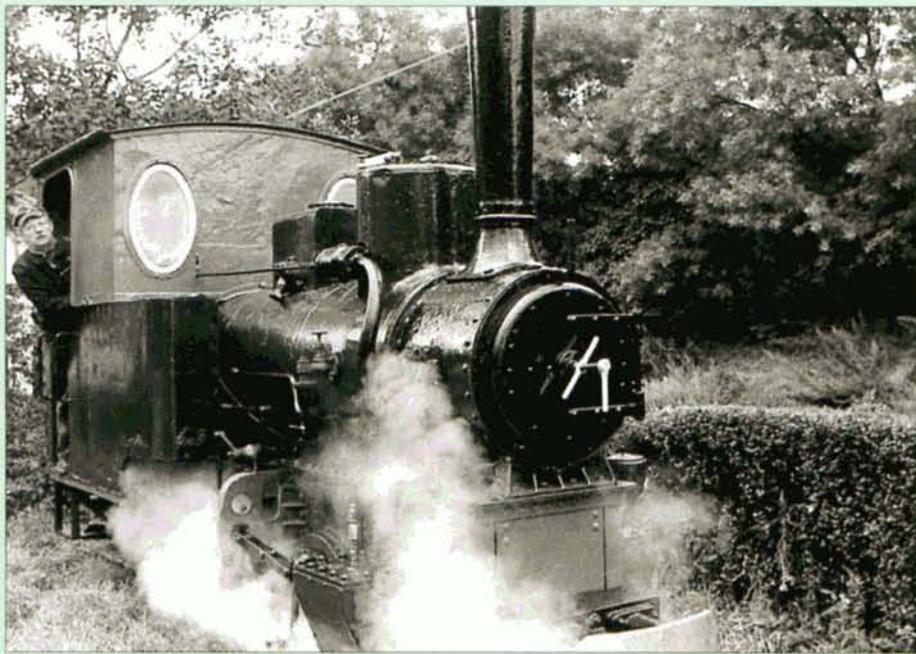
Par ailleurs, l'association touristique "Vennbahn" a été déclarée en faillite au milieu de l'année, et se trouve actuellement en liquidation.

Un nouvel horizon pour la petite loco d'Etterbeek

La petite locomotive "monument" de la gare d'Etterbeek a quitté son piédestal au printemps pour retrouver une nouvelle jeunesse l'année prochaine au Rail Rebecq Rognon, où elle est déjà abritée.

Construite par les usines Maffei à München en 1925, elle a été livrée à titre de dommage de guerre par l'Allemagne à la Société Belge des Bétons cette même année. D'une masse de 7 tonnes et équipée de roues de 0,57 m, elle pouvait circuler à 16 km/h. Elle rendit service au chantier du canal de Charleroi à la capitale pour arriver aux Etablissements Focquet à Vilvorde en 1949. Là, elle fut dénichée par un amateur acharné et connaisseur averti en matière de mécanique, horloger de son état, qui a choyé la petite locomotive pour en faire un monument en état de marche en gare d'Etterbeek sur un tronçon de 35 mètres à l'écartement de 0,60 m. De 1969 jusqu'au décès de son propriétaire l'année passée, elle était la joie de maints ferroviathes ou voyageurs de trains ordinaires. Elle fut aussi un triste exemple de la rapide détérioration d'une machine à l'abandon en proie au vandalisme.

Cornélis van der Loo.





Depuis le mois de mai, la firme sidérurgique ALZ implantée à Genk utilise deux anciennes locomotives de la SNCB pour assurer ses manoeuvres. L'occasion nous est donnée de découvrir cette importante société, qui est le plus gros client de la SNCB (en volume transporté) dans la région de Genk.

PHOTO 51-54 L'ex. 8464 dans le hall de chargement des cuves à ferraille. ALZ Genk, 7 mai 2002. Pierre HERBIET.



Réseau industriel : ALZ - Genk

Dans le passé, le charbon était la principale activité dans la région de Genk. Avec la fermeture des mines, l'industrie s'est progressivement diversifiée. Aujourd'hui, Genk est devenu une zone industrielle très active, en particulier le long du canal Albert.

L'usine sidérurgique ALZ y occupe une place importante. Elle fut créée en 1961 par Espérance-Longdoz et Allegheny-Ludlum (USA). L'entreprise passa ensuite sous contrôle du groupe luxembourgeois ARBED, et aujourd'hui fait partie du géant ARCELOR.

ALZ, qui compte environ 1.400 travailleurs et qui occupe une superficie de 86 hectares, produit annuellement envi-

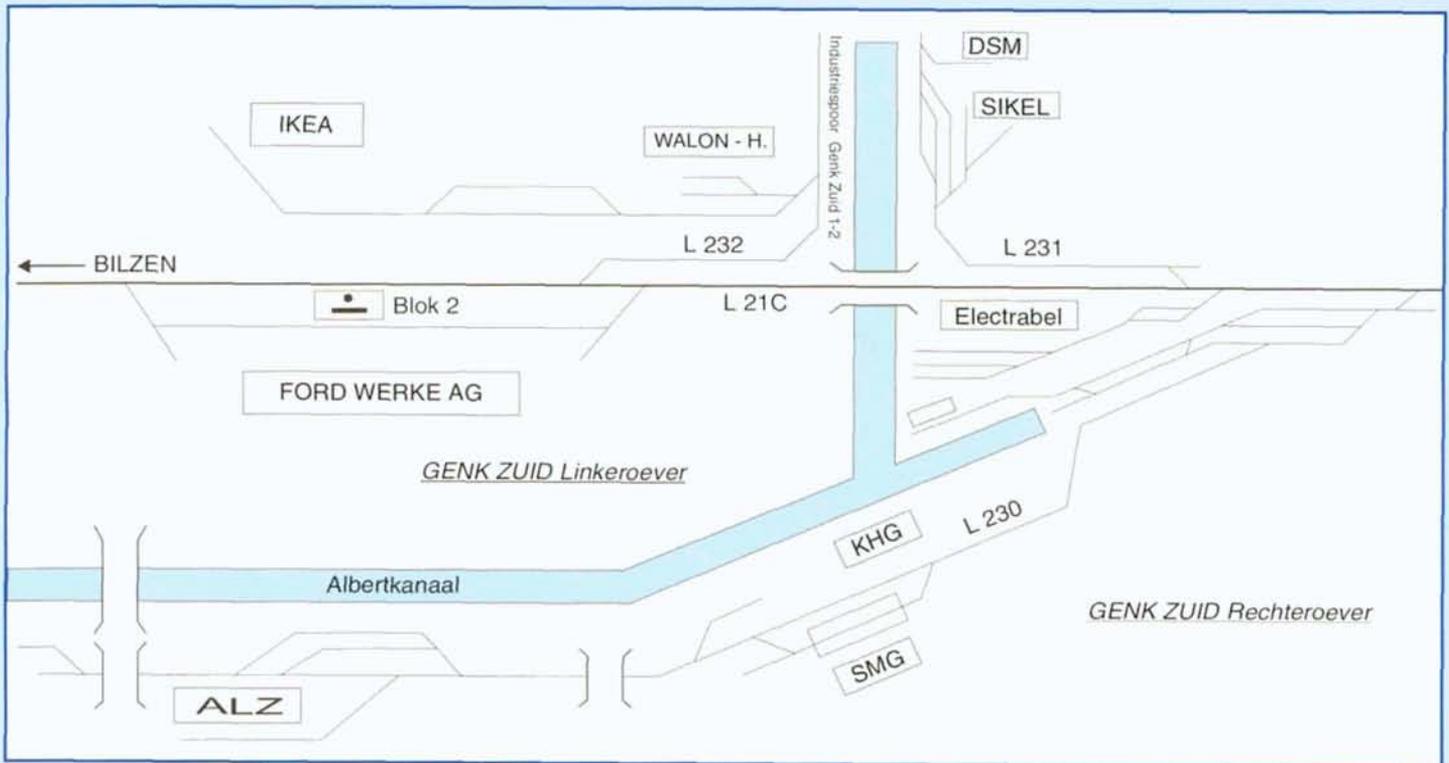
PHOTO 51-55 Les premières locomotives de ALZ étaient des locotracteurs Cockerill. Ici, les n° 1 et 2, garés lors de leur retour chez CMI. Kristof AVONDS, 16 octobre 2000.

ron 600.000 tonnes d'acier plat inox, soit le neuvième producteur d'inox au monde.

L'acier inox d'ALZ est principalement utilisé dans les applications qui exigent une grande hygiène et une bonne résis-

tance à la corrosion, comme l'industrie alimentaire (brasseries, laiteries) et diverses activités industrielles (fabrication de citernes ou de canalisations). Le processus de production dure environ 6 semaines. Environ 25 sortes d'acier inoxy-





dable y sont produits. Moins de 10 % des produits sont destinés au marché belge, tandis que 75 % sont destinés à l'Europe, et les 15 % restant ailleurs dans le monde.

Le transport ferroviaire constitue pour l'entreprise un chaînon essentiel dans le processus de production. Le minerai représente 80 % des matières premières. Chaque jour, ALZ réceptionne 20 wagons de minerais, soit plus de 700.000 tonnes par an. ALZ ne réalise que la fonte de l'acier et le laminage à froid. Les phases intermédiaires (laminage à chaud des tôles pour former des coils) sont confiées à des sous-traitants à Bremen et à Charleroi (CARLAM, groupe Arcelor).

B-Cargo assure l'expédition annuelle de quelques 500.000 tonnes de produits semi-finis et finis (tôles d'acier et coils d'acier laminés à froid), ainsi que l'acheminement journalier de plusieurs wagons de ferraille. L'ensemble du trafic généré par ALZ représente annuellement pour B-Cargo l'acheminement et l'expédition de plus de 23.000 wagons pour un tonnage de plus de 1.300.000 tonnes.

Situé en bordure du canal Albert, ALZ est raccordé au réseau SNCB sur la ligne industrielle 230, laquelle se détache de la ligne 21C à hauteur de Genk-Zuid-Rechteroever.

PHOTO 51-57 La locomotive CMI 505 (en service jusqu'en 2001 chez DUFERCO à Clabecq) en tête d'une rame de wagons de ferrailles. Pierre HERBIET, 8 mai 2002.



PHOTO 51-56 La locomotive CMI (4369/1987) à 3 essieux. A gauche des voies, on distingue le canal Albert et, au-delà, l'usine Ford. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 5 juin 2000.





PHOTO 51-58 Le 20 mai 2001, les locomotives 504 + 501 tirent un train de brames chaudes destinées à Carlam à Châtelet. La voie à l'avant-plan est la ligne industrielle 230. Kristof AVONDS.



PHOTO 51-59 Le 8 mai 2002, la 504 manoeuvre des coïls chargés sur une rame de nouveaux wagons Shmms (voir EL 48 page 44). Pierre HERBIET.

Le réseau interne d'ALZ s'étend sur 8,1 km. Pour assurer ses manoeuvres, ALZ disposait originellement d'un locotracteur Cockerill, rejoint plus tard par deux autres, tous de 30 tonnes :

- n° 1 : Cockerill 4215/1970
- n° 2 : Cockerill 3527/1957
- n° 3 : Cockerill 4201/1966

En 1987, un nouveau locotracteur à trois essieux fut mis en service (CMI 4369/1987), pour remplacer la machine n°2.

A partir de 1999, ALZ prit en leasing auprès de CMI (Cockerill Mechanical Industries) deux locotracteurs à transmission hydrostatique qui avaient été construits pour les Chemins de fer danois, mais dont la commande fut annulée : les 501 (CMI 4396/1996) et 504 (CMI 4369/1996). Ceux-ci remplacèrent les deux locomotives 1 et 3.

La machine 512 (CMI 4397/1996) fut également utilisée en 2000. Il s'agit du



PHOTO 51-60 Le 7 mai 2002, l'ex. 8464 vient de quitter les ateliers CFD-Locorem et traverse Sclessin. Pierre HERBIET.



PHOTO 51-61 La 8518 quitta l'atelier d'Antwerpen-Noord vers Sclessin le 24 avril. Elle est photographiée lors de la traversée de la ville d'Antwerpen, sur la Rijnkaai, en pleine heure de pointe du soir !
Pierre HERBIET.

PHOTO 51-62 Après remise en ordre de marche, l'ex. 8518 est transférée des ateliers CFD-Locorem de Sclessin vers ALZ à Genk, vue sur l'autoroute qui permet de rejoindre au départ de Seraing l'autoroute E42. Grâce-Hollogne, 7 mai 2002.
Pierre HERBIET.



locotracteur qui fut testé à Kinkempois sous le numéro SNCB 8102 du 31 mai au 30 novembre 1996.

Depuis le début de l'année, la 505 est également utilisée par ALZ. Auparavant, de 1996 à 2001, cette dernière se trouvait chez DUFERCO à Clabecq. Ces deux locomotives ne sont pas immatriculées par la SNCB.

Non satisfait des performances des locotracteurs 500, lequel devaient souvent circuler par deux pour permettre de gravir la rampe du raccordement menant de la ligne 230 vers l'usine, ALZ se tourna vers CFD-Locorem qui proposa en leasing deux 84/85 de la SNCB. Il s'agit de la 8464 et de la 8518 rachetées d'occasion respectivement en février et en avril 2002.

La 8518 quitta l'atelier d'Antwerpen-Noord le 26 avril pour rejoindre l'atelier de CFD-Locorem à Sclessin. Après remise en ordre de marche, les deux machines quittèrent Sclessin le 7 mai et rejoignirent par camion l'usine ALZ à Genk.

Durant les premiers jours de leur utilisation, les deux machines déraillèrent à

plusieurs reprises en raison du mauvais état de la voie.

Dans un futur proche, CFD-Locorem prévoit de remplacer les 8464 et 8518 par deux grosses locomotives à bogies en provenance de Tunisie. Les 8464 et 8518 pourraient alors reprendre du service dans une usine en Alsace.



PHOTO 51-63

Le 9 mai 2002, sur les voies de l'usine ALZ, l'ex. 8518 côtoie le locotracteur CMI 504.
Pierre HERBIET.



PHOTO 51-64

Le 10 mai 2002, l'ex. 8464 évolue sur le réseau ALZ. Deux locomotives sont nécessaires pour assurer le service des manoeuvres.
Pierre HERBIET.

PHOTO 51-65

L'ex. 8518 photographiée à côté de deux énormes cuves de fonte. ALZ Genk, 9 mai 2002.
Pierre HERBIET.



Sociétés privées



Au milieu du mois de mai, à la suite d'un acte de malveillance (collision avec un objet abandonné sur la voie), la locomotive Taurus ES 64 U2-901 utilisée par DLC pour remorquer ses trains entre Aachen-West et Nürnberg, a été immobilisée durant plusieurs jours pour réparation. Durant cette période, une autre locomotive Taurus de la société Hupac, ou même la machine Diesel Vossloh du type G2000 de DLC, a été utilisée en remplacement sur ces parcours.

Depuis le mois de juillet, DLC utilise sa Taurus : la ES 64 U2-101 d'Hupac, laquelle recevra prochainement les autocollants de la firme. Cette machine sera ainsi la seule de Hupac à porter les autocollants de la firme qui la loue.

Enfin, DLC envisage d'acquérir une locomotive de manœuvres afin de faciliter les manœuvres au Delwaidedok à Antwerpen.

Trains 43935-43936

Avec l'entrée en vigueur du nouvel horaire d'été le 16 juin dernier, une relation bien connue des amateurs a été supprimée. Il s'agit du train de transport combiné Hupac 43935 / 43936 qui, depuis le 3 décembre 2000, circulait 6 fois par semaine entre Basel et Antwerpen via Gouvy. Pour info, Hupac est une grosse société suisse de transport intermodal opérant sur pratiquement l'ensemble du réseau européen.

Avec la suppression du 43935 / 43936, il reste deux relations Hupac entre la Suisse et Antwerpen :

42927 / 42928 Aarau ↔ Antw. Oorderen
43987 / 43988 Basel ↔ Antw. Oorderen

Le chargement du train comprenait un grand nombre de containers, surtout de produits liquides des firmes Bertschi et Rinnen, mais également des remorques routières.

L'intérêt de ce parcours était sa traction assurée entre Bettembourg et Hasselt par deux locomotives de la série 1800 des CFL. Il s'agissait d'une primeur pour ces engins, puisqu'ils n'avaient jamais circulé en trafic régulier en Flandre auparavant. Entre Hasselt et Antwerpen, le train était relayé



PHOTO 51-66 Le 8 juillet, le train DLC 46305 Antwerpen - Schwandorf est remorqué au départ d'Aachen-West par la G2000, ici en passage à Aachen-Rothe Erde. Kristof AVONDS.

par une 51.

Le 43935 circulait du lundi au vendredi, tandis que le 43936 était mis en marche du mardi au samedi. Parfois, un ou les deux trains étaient supprimés. Dans ce cas, afin d'éviter les longs parcours à vide, on tentait de leur faire remorquer un autre train. Il fut ainsi possible de voir les 1800 en tête de trains de pétrole, d'autos, de ballast et même le train de sable (Balen - Pétange).

Le 10 juin 2001, les 1800 CFL cédèrent la traction de ces trains aux 13 SNCB et 3000 CFL. A ce moment, l'itinéraire du train fut dévié par Kinkempois - Voroux (ligne 36A) et Leuven (ligne 36), où les 13 ou 3000 étaient relayées par une locomotive de la série 51.

La suppression de ces trains s'ex-

plique par la mise en marche depuis le 17 juin dernier d'une nouvelle relation entre Basel et Antwerpen circulant via l'Allemagne et pénétrant en Belgique par Aachen-West - Montzen. Ce parcours est remorqué entre Basel et Aachen-West par une locomotive électrique du type 145 CL du HGK (Hafen und Güterbahn Köln). L'horaire de cette relation en Belgique est donné ci-après :

46316 : (mardi au vendredi) : Aachen West 15.28 - Antw.-Oorderen 20.38
46318 : (le samedi) Aachen West 13.50 - Hasselt 15.28/01.07 - Antw.-Oorderen 02.44.
46317 : (du lundi au vendredi) : Antw.-Lillo 13.24 - Aachen West 17.04

PHOTO 51-67 Le train 46313 Basel - Antwerpen-Oorderen remorqué par la 145 CL 015 du HGK. A quand la remorque de ce train par le HGK jusque Antwerpen ? Aachen-West, 25 juin 2002. Kristof AVONDS.





Le train de marchandises mis en marche lors du festival Vapeur du SCM, lors du passage au pont-levant de Balgerhoek. A gauche : la TKp 6281 polonaise; à droite : la 0-3-0 T "Fenchurch". Marc NISSET, 4 mai.

Réseaux touristiques

Stoom Centrum Maldegem

Le SCM a organisé son traditionnel festival de la vapeur le week-end du 1er mai. Cette année, le festival a accueilli deux locomotives étrangères : d'abord une machine Cockerill à chaudière verticale en provenance de la ligne-musée du Fond-de-Gras (L) et admirablement restaurée par l'AMTF; ensuite la 0-3-0 T anglaise baptisée "Fenchurch" appartenant au Bluebell Railway. Trois autres engins furent utilisés : la 0-2-0 T "Fred" du SCM, l'autorail ES 202, et surtout la 0-4-0 T polonaise TKp 6281 du SCM qui effectuait sa première sortie, et elle aussi remarquablement bien restaurée.

Les parcours étaient limités au tronçon Maldegem - Balgerhoek. Lors des parcours de retour, tous les trains étaient remorqués par une ou deux locomotives différentes. Pendant le temps d'attente à Balgerhoek, la machine ayant assuré le parcours aller était utilisée pour remorquer une petite rame d'anciens wagons jusqu'au pont-levant, ceci à l'intention des photographes. Une belle organisation malheureusement ternie par une météo maussade.

Nouveau départ pour le 4614

Avec le démantèlement du LSV, une grande partie du matériel a été revendu. Ainsi, le 4614 a été acquis par le propriétaire de la gare de Maredsous, transformée en restaurant, et sert de point de départ au circuit des draines de la Mollignée. L'autorail a été acheminé par camion la nuit du 27 au 28 mars de As à Maredsous. Posé sur un coupon de voie, il servira de buvette.

PHOTO 51-68 ↗↗ Le 4614 lors de son chargement sur la remorque routière en gare de As, le 27 mars 2002. J-L VDH.

PHOTO 51-69 ↗ - **PHOTO 51-70** → Le lendemain, lors de son arrivée et de son déchargement à Maredsous. Pierre HERBIET.



Radiations

Depuis le début de l'année, c'est à un véritable séisme que l'on assiste dans le parc moteur, puisque, pour les sept premiers mois de l'année, pas moins de 62 engins ont été mis hors exploitation. A ce chiffre, il faut encore ajouter les 11 locomotives de la série 22 (voir page 31) placées en parc le 16 juin, mais dont les chances de reprendre un jour le service sont nulles.

Depuis notre dernier numéro, c'est exactement 23 locomotives qui ont été réformées. Tout d'abord, il y a les 20 machines de la série 51 (voir page 38) mises hors exploitation le 16 juin. C'est la première fois que des 51 sont touchées non

pas suite à une avarie ou collision, mais bien à la suite de la mise en service d'engins neufs (locomotives série 77 et autorails série 41). Il ne subsiste ainsi plus que 30 machines actives. Plus que jamais, la fin de la série est proche.

Les trois autres victimes sont les 8031 et 8046 de Schaerbeek, placées hors exploitation respectivement le 16 juin (avarie au moteur Diesel) et le 1er juillet (mauvais état général), et la 5304 de Stockem le 1er juillet (avarie au moteur Diesel).

D'ici à la fin de l'année, il faut s'attendre à une nouvelle vague de réforme, plus particulièrement dans les séries 51 et surtout 80. Les quatre derniers autorails des sé-

ries 44 et 45 de Stockem (4407, 4410, 4501 et 4510) seront radiés dans les prochains jours. Déjà, les deux derniers 44 ont cessé de circuler fin juillet.

Les fiches de radiation de tous ces engins seront publiées progressivement dans nos prochains numéros.

Voici quelques précisions concernant deux fiches publiées antérieurement :

4903 : St. Niklaas 01-05-1955, Haine-St. Pierre 13-01-1958, Ath 22-09-1959, Bertrix 18-11-1961, Stockem 19-10-1967, Antw. Dam 06-09-1977.

5114 : Schaerbeek 20-06-1965, Dendermonde 24-09-1971, Schaerbeek 03-06-1984.

4402

Livraison à la SNCB : 22-12-1954

Numérotation : 604.02 : 22-12-1954 - 31-12-1970
4402 : 01-01-1971 - 01-03-2002

Dépôts successifs : Landen : 22-12-1954 - 28-05-1962
Merelbeke : 28-05-1962 - 03-06-1984
Kortrijk : 03-06-1984 - 29-05-1988
Merelbeke : 29-05-1988 - 01-03-2002

Livrées successives : vert : 12-1954 -
rouge-jaune : ?
bleu-gris : 07-1992

Mise hors exploitation : 01-03-2002 (déstandardisation)

PHOTO 51-71 Oudenaarde, septembre 1985. Pierre HERBIET.



4403

Livraison à la SNCB : 25-11-1954

Numérotation : 604.03 : 25-11-1954 - 31-12-1970
4403 : 01-01-1971 - 01-03-2002

Dépôts successifs : Landen : 01-05-1955 - 28-05-1962
Merelbeke : 28-05-1962 - 03-06-1984
Kortrijk : 03-06-1984 - 29-05-1988
Merelbeke : 29-05-1988 - 01-03-2002

Livrées successives : vert : 11-1954
rouge-jaune : ?
bleu-gris : 06-1997

Mise hors exploitation : 01-03-2002 (déstandardisation)

PHOTO 51-72 Mouscron sous caténaire SNCF 25 kV, juin 1986. Pierre HERBIET.



4404

Livraison à la SNCB : 22-12-1954

Numérotation : 604.04 : 22-12-1954 - 31-12-1970
4404 : 01-01-1971 - 01-03-2002

Dépôts successifs : Landen : 01-05-1955 - 28-05-1962
Merelbeke : 28-05-1962 - 03-06-1984
Kortrijk : 03-06-1984 - 29-05-1988
Merelbeke : 29-05-1988 - 01-03-2002

Livrées successives : vert : 12-1954
rouge-jaune : 02-1970
bleu-gris : 07-1991

Mise hors exploitation : 01-03-2002 (déstandardisation)

PHOTO 51-73 Oudenaarde, septembre 1985. Pierre HERBIET.



4405

Livraison à la SNCB : 01-12-1954

Numérotation : 604.05 : 01-12-1954 - 31-12-1970
4405 : 01-01-1971 - 01-03-2002

Dépôts successifs : Landen : 30-11-1954 - 28-05-1962
Merelbeke : 28-05-1962 - 03-06-1984
Kortrijk : 03-06-1984 - 29-05-1988
Merelbeke : 29-05-1988 - 01-03-2002

Livrées successives : vert : 12-1954
rouge-jaune : 04-1970
bleu-gris : 10-1990

Mise hors exploitation : 01-03-2002 (déstandardisation)

PHOTO 51-74 *Sint-Denijs-Boekel-Nederzwalm, 4 mai 1984.*
Pierre HERBIET.



4406

Livraison à la SNCB : 01-12-1954

Numérotation : 604.06 : 01-12-1954 - 31-12-1970
4406 : 01-01-1971 - 01-03-2002

Dépôts successifs : Landen : 01-12-1954 - 28-05-1962
Merelbeke : 28-05-1962 - 03-06-1984
Kortrijk : 03-06-1984 - 29-05-1988
Merelbeke : 29-05-1988 - 01-05-1999
Stockem : 01-05-1999 - 01-03-2002

Livrées successives : vert : 12-1954
rouge-jaune : 02-1970
bleu-gris : 06-1997

Mise hors exploitation : 01-03-2002 (déstandardisation)

PHOTO 51-75 *Ronse, septembre 1989.* Pierre HERBIET.



4408

Livraison à la SNCB : 08-12-1954

Numérotation : 604.08 : 10-12-1954 - 31-12-1970
4408 : 01-01-1971 - 01-03-2002

Dépôts successifs : Landen : 10-12-1954 - 29-05-1962
Merelbeke : 29-05-1962 - 06-01-1986
Latour : 06-01-1986 - 01-10-1992
Stockem : 01-10-1992 - 01-03-2002

Livrées successives : vert : 12-1954
rouge-jaune : 01-1970

Mise hors exploitation : 01-03-2002 (déstandardisation)

PHOTO 51-76 *Mutation des 4408 + 4410 + 4407 de Merelbeke à Latour. Rhisnes, 07-01-1986.*
Pierre HERBIET.



4502

Livraison à la SNCB : 30-04-1955

Numérotation : 605.02 : 30-04-1955 - 31-12-1970
4502 : 01-01-1971 - 01-03-2002

Dépôts successifs : Landen : 30-04-1955 - 19-01-1965
Haine-St. P. : 19-01-1965 - 03-06-1984
Bertrix : 03-06-1984 - 01-10-1991
Latour : 01-10-1991 - 01-10-1992
Stockem : 01-10-1992 - 01-03-2002

Livrées successives : vert : 04-1955
rouge-jaune : 09-1969

Mise hors exploitation : 01-03-2002 (déstandardisation)

PHOTO 51-77 *Pondrôme, 21-08-1984.* J-L VANDERHAEGEN.



4504

Livraison à la SNCB : 20-06-1955

Numérotation : 605.04 : 20-06-1955 - 31-12-1970
4505 : 01-01-1971 - 01-03-2002

Dépôts successifs : Landen : 02-06-1955 - 12-02-1965
Haine-St. P. : 12-02-1965 - 02-06-1984
Bertrix : 03-06-1984 - 01-10-1991
Latour : 01-10-1991 - 01-10-1992
Stockem : 01-10-1992 - 01-03-2002

Livrées successives : vert : 12-1955
rouge-jaune : 07-1967

Mise hors exploitation : 01-03-2002 (déstandardisation)

PHOTO 51-78 Tunnel de Gendron, 5 avril 1988. P. HERBIET.



4506

Livraison à la SNCB : 26-06-1955

Numérotation : 605.06 : 26-06-1955 - 31-12-1970
4506 : 01-01-1971 - 01-03-2002

Dépôts successifs : Landen : 26-06-1955 - 25-02-1965
Haine-St. P. : 25-02-1965 - 02-06-1984
Bertrix : 03-06-1984 - 01-10-1991
Latour : 01-10-1991 - 01-10-1992
Stockem : 01-10-1992 - 01-03-2002

Livrées successives : vert : 06-1955
rouge-jaune : 06-1970
bleu-gris : 08-1997

Mise hors exploitation : 01-03-2002 (déstandardisation)

PHOTO 51-79 Bastogne-Sud, 7 décembre 1986. P. HERBIET.



4508

Livraison à la SNCB : 11-06-1955

Numérotation : 605.08 : 11-06-1955 - 31-12-1970
4508 : 01-01-1971 - 01-03-2002

Dépôts successifs : Landen : 11-06-1955 - 03-03-1965
Haine-St. P. : 03-03-1965 - 30-05-1984
Bertrix : 30-05-1984 - 01-10-1991
Latour : 01-10-1991 - 01-10-1992
Stockem : 01-10-1992 - 01-03-2002

Livrées successives : vert : 06-1955
rouge-jaune : 12-1969

Mise hors exploitation : 01-03-2002 (déstandardisation)

PHOTO 51-80 Virton, 22 mars 1985. J-L VANDERHAEGEN.



4509

Livraison à la SNCB : 07-06-1955

Numérotation : 605.09 : 07-06-1955 - 31-12-1970
4506 : 01-01-1971 - 01-03-2002

Dépôts successifs : Landen : 07-06-1955 - 12-02-1965
Haine-St. P. : 12-02-1965 - 03-10-1980
Bertrix : 03-10-1980 - 01-10-1991
Latour : 01-10-1991 - 01-10-1992
Stockem : 01-10-1992 - 01-03-2002

Livrées successives : vert : 06-1955
rouge-jaune : 05-1971
bleu-gris : 10-1989

Mise hors exploitation : 01-03-2002 (déstandardisation)

PHOTO 51-81 Virton, 12 mars 1985. Pierre HERBIET.



LE POINT SUR LES TRAVAUX TGV

L'heure des essais de montée en vitesse a sonné pour la L2. Le 15 décembre, la deuxième ligne à grande vitesse belge entrera en service; elle profitera aussi bien aux trains internationaux qu'à ceux du service intérieur. Une page supplémentaire de la grande vitesse en Belgique sera alors tournée... Entre-temps, tous les chantiers relatifs au TGV sont ouverts, tant vers la Hollande que vers l'Allemagne. La situation est arrêtée le 31 juillet 2002.

L1 Halle - Bruxelles

Le site d'essai TBL2 de Halle a été rendu opérationnel, ce qui a permis la validation du système, qui sera utilisé sur la L2. Pour mémoire, le système embarqué TBL (transmission balise-locomotive), de conception belge, permet d'assurer la sécurité des convois, y compris ceux à grande vitesse, en s'affranchissant de signalisation lumineuse latérale. Sur la L2, les sections seront répertoriées, comme sur la L1, grâce à des "repères". La TBL a aussi l'avantage de pouvoir s'adapter au futur système européen de signalisation, appelé ERTMS.

L'approche de Bruxelles-Midi a été nettement améliorée par la mise en service, au mois de mai, d'une liaison supplémentaire à vitesse élevée entre les voies A des lignes 96 et 96N, ce qui permet, si nécessaire, de mettre en ligne vers Halle deux trains simultanément (un venant du Midi par la ligne 96A vers la ligne 96, l'autre venant par la ligne 96 et dirigé vers la 96N). Ce dispositif devrait éviter des rétentions de trains souvent inutiles ou injustifiées. Il est prévu d'opérer de même dans la voie B.

A hauteur de la gare de Forest et du pont de la rue du Charroi, deux passages à niveau provisoires, qui coupent la voie B (vers Bruxelles) ont été installés, pour permettre aux engins de chantier d'accéder à l'espace compris entre les deux voies de la ligne 96, où viendront s'intercaler les voies TGV. Les travaux dans le gril d'entrée de Bruxelles-Midi se poursuivent également.

PHOTO 51-83 Sur fond d'atelier de traction, le talus de la ligne à grande vitesse s'élève sur l'ancien faisceau B de la gare de formation de Schaerbeek. Ici se trouvera la bifurcation des lignes vers Antwerpen et Liège.
Baudouin DIEU, 16 juin 2002.



PHOTO 51-82 A hauteur de Forest-Midi, les deux voies TGV ont été prolongées de quelques centaines de mètres et équipées de liaisons L96/L96N, afin de permettre une exploitation plus souple de ce goulet d'étranglement. Le 17 juin, l'automotrice 824 assurant le train E3936 Louvain-la-Neuve - Binche, passe à Forest-Midi; au centre, les travaux de prolongement des deux voies TGV.
Baudouin DIEU.

L2 Bruxelles - Frontière allemande

Bruxelles - Leuven

D'une manière générale, de Haren à Leuven, les grands travaux de génie civil sont terminés : murs de soutènement; passages inférieurs, passages supérieurs, passerelles pour piétons. Il ne reste plus de vestiges de l'ancienne ligne 36...

Deux chantiers importants ont été ouverts récemment : en gare de Schaerbeek d'abord, sur l'ancien faisceau B de la gare de formation, où se situera la nouvelle bifurcation des lignes 25 vers Antwerpen et 36 vers Liège. L'élévation du talus a commencé en face de l'atelier de traction. Ensuite, à hauteur du point d'arrêt de Haren-Nord. Là, lors de la mise à trois voies de ligne 36, l'espace et les ouvrages d'art avaient été prévus pour la pose ultérieure d'une quatrième voie. L'emprise est donc dégagée, et des murs de soutènement édifiés; il n'y a pas d'ouvrages d'art ni à construire, ni à modifier. La bifurcation de la ligne 36 vers la ligne

26 (voie B) sera bientôt à nouveau opérationnelle, la nouvelle voie B étant en cours de pose entre Diegem et Haren.

Jusque Zaventem, la sous-couche (c'est-à-dire l'empierrement qui recevra le ballast et qui écoule les eaux de pluie vers les drains latéraux) est en place et n'attend que la superstructure. A Zaventem, le quai de la nouvelle voie vers Bruxelles est érigé, tandis qu'un bâtiment provisoire, constitué de conteneurs, a remplacé l'ancienne construction; ces locaux sont situés de l'autre côté des voies. La bifurcation vers l'aéroport se construit : ici aussi, la sous-couche est en place et les appareils de voie vont bientôt être montés; il en est de même à Nossegem pour la voie qui permettra aux trains venant de Leuven d'atteindre l'aéroport.

Contrairement à ce qui avait été dit, la mise en service de cette liaison est prévue pour 2005 et non pour 2008.

La physionomie de la gare de Kortenberg a bien changé... La cour à marchandises a laissé la place à un espace qui recevra les voies de manoeuvres pour les wagons destinés au raccordement D'Ieteren, tan-





Le 8 mai, un train de mesures a circulé sur la LGV2 avec pour but la vérification de la qualité de la couverture de la liaison sol-train. La rame, composée de la voiture B-Télécom 00800, Ide a voiture ES 601 et d'un fourgon Dms, était encadrée des 5308 et 5307. G BRIDOUX, Hoegaarden.

dis que l'accès à cet embranchement sera facilité par la pose de voies directement branchées soit sur la ligne 36 soit vers le faisceau de garage. Néanmoins, la desserte continuera à s'effectuer par refoulement des wagons. De Kortenbergh à Herent, la couche de forme ou la sous-couche de la voie B est presque intégralement posée, signe d'une pose de voie imminente; par contre, les travaux dans la future voie A (vers Liège) avancent à des degrés divers. A Herent, les trains empruntent déjà les nouvelles voies - latérales - de la ligne 36, ce qui a permis de libérer l'espace compris entre les deux quais. Jusqu'à l'entrée de Leuven, sur la ligne nouvelle, les terrassements se terminent. Les deux ouvrages d'art - le pont franchissant le canal de Mechelen et le viaduc qui permet d'atteindre les voies 2 et 3 - sont terminés et les portiques caténaires sont en cours de placement. Branché sur la voie A de la ligne 36 à Leuven côté Bruxelles et situé à proximité des futures voies en impasse A, B et C - non encore construites -, le nouveau faisceau F est terminé et électrifié. Il est constitué de six voies en impasse côté Bruxelles et servira au garage, remisage et entretien sommaire du matériel voyageurs, notamment dans le cadre du RER.

En gare de Leuven, les voies 1 et 2 sont opérationnelles, la voie 2 étant toutefois raccordée provisoirement à la voie 1. Les voies 3 et 4 sont démontées pour permettre notamment le fonçage des pieux nécessaires au support des montants de la future verrière, laquelle prend doucement forme.

PHOTO 51-84 La gare des Guillemins en construction le 21 mai 2002. Au fond, les voies 3 et 4 sont posées et leur électrification entamée. Baudouin DIEU.

Leuven - Liège

La ligne est virtuellement terminée; seuls de petits ajustements sont nécessaires. Quelques trains de travaux sont encore programmés, notamment pour le réglage de la caténaire et le nettoyage des abords. Depuis la coupure de l'accès direct de la base de Voroux vers la ligne nouvelle, les trains de travaux sont acheminés, souvent accouplés, de Voroux jusque la voie 3 de Ans, où ils refoulent sur la ligne nouvelle et y sont scindés. Mais le temps des essais arrive... Parmi ceux-ci, les premiers essais de TGV PBKA ont été programmés la nuit du 17 au 18 août, et des 13 + voitures I11 le 19 août. Fin octobre, le constructeur TUC-RAIL remettra à l'exploitant SNCB les clefs d'une infrastructure flambant neuve... et opérationnelle directement ! Commenceront alors les parcours d'initiation du personnel pour une mise en service commercial qui reste programmée au 15 décembre, lors d'un changement d'horaires qui modifiera considérablement les temps de parcours entre la capitale et la Cité ardente, les correspondances et les habitudes des usagers.

La gare de Liège-Guillemins

Deux voies de la nouvelle gare sont opérationnelles; il s'agit des voies 3 et 4, raccordées côté Palais aux voies 5 et 6 de l'ancienne gare. Les voies 1 et 2 sont déjà posées, mais ne sont pas en service. Elles seront en cul-de-sac côté Palais. L'infrastructure d'accueil des voyageurs n'est évidemment pas définitive. Ainsi, le passage d'un quai à l'autre s'effectue par une passerelle jetée au-dessus des voies 3 et 4, et les abris de quais sont très rudimentaires. L'exploitation de la gare des Guillemins va enfin connaître une amélioration.

Côté Cointe, le mur de soutènement adossé à la colline est en partie réalisé. Le travail va permettre de construire maintenant le parking et les bâtiments prévus de ce côté.

Liège - frontière allemande

Comme nous l'avons mentionné dans le numéro précédent, les travaux du tunnel de Soumagne sont bien lancés. Aujourd'hui, l'avancement est le suivant : à Chênee, 225 m (pour la calotte); au



PHOTO 51-86 L'entrée du tunnel de Soumagne côté Herve. Le 10 avril, date de la prise de vue, le creusement atteignait 110 mètres. On aperçoit distinctement la voûte de l'ouvrage, qui sera par ailleurs prolongé par une tranchée couverte.

Baudouin DIEU.

Bay-Bonnet (en pleine section) : côté Liège, 129 m; côté Ayeneux, 116 m. A feAyeneux, il est de 317 m (pour la calotte).

Les travaux de la tranchée couverte, qui prolongera le tunnel côté Ayeneux jusqu'au viaduc de José, avancent à grands pas, et les travaux de terrassement le long de l'autoroute E42 ont débuté en plusieurs endroits.

L3 Bruxelles - frontière néerlandaise

Antwerpen-Centraal - Jonction Nord-Sud

La phase suivante des travaux d'Antwerpen-Centraal devrait être terminée en décembre 2004. Les travaux se poursuivent donc à leur rythme, pendant que se prépare la mise en place du tunnelier qui forera chacun des pertuis de la nouvelle jonction Nord-Sud.

Antwerpen - frontière hollandaise

La documentation rédigée par la SNCB révèle quelque peu le tracé de la nouvelle ligne vers les Pays-Bas.

Après avoir croisé les trois voies de l'échangeur E19/A12 à hauteur de Luchtbal, la traversée du complexe de bretelles d'accès et de sortie Kleine Bareel nécessitera la construction d'un viaduc équipé d'écrans antibruit transparents. La LGV longera ensuite les flancs ouest de l'E19. A hauteur du Peerdsbos, la LGV rejoindra l'E19 via un pertuis ouvert d'un côté, limitant en cela le plus possible l'empiètement dans le bois. Les plans d'eau du Bloso seront traversés par un talus surélevé. Brecht accueillera le nouveau point d'arrêt Noorderkempen destiné aux trains du trafic intérieur; la région sera ainsi directement reliée à Antwerpen, Bruxelles et Breda. La zone de service Minderhout à Hoogstraten sera étendue et surplombera l'E19 à 3 mètres de hauteur. Afin d'éviter des expropriations de bâtiments industriels dans la zone de transport de Meer, l'E19 sera déviée de quelque 37 mètres, permettant ainsi aux voies TGV de se faufiler entre l'E19 et la zone de transport.

L'aménagement de la LGV Nord depuis Antwerpen jusque la frontière hollandaise requiert un investissement global de 690 millions d'euros, dont 60 sont consacrés à des mesures de protection de l'environnement. Les travaux nécessiteront l'adaptation d'une vingtaine de ponts, et la construction d'une voie de raccord entre la base de travaux, située à Antwerpen-Noord, et Ekeren.

PHOTO 51-88 Il n'est plus possible de suivre le travail du fond au puits du Bay-Bonnet... L'immense cratère a été recouvert de plaques ne laissant passer que les filins des grues approvisionnant en matières les chantiers du fond. Baudouin DIEU, 10 avril 2002.



PHOTO 51-87 A Ayeneux, entre le tunnel et le viaduc de José, une tranchée couverte d'environ 300 mètres est en cours de construction. A l'avant-plan, la structure qui permet une construction par bloc.

Baudouin DIEU, 10 avril 2002.



