

EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 54 - MARS - AVRIL 2003 - € 7,00
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

Histoire de la Signalisation en Belgique - Tome 2

Le second tome de l'Histoire de la signalisation ferroviaire belge est sorti de presse. Ce deuxième volume traite des signaux mécaniques, depuis leurs origines jusqu'aux signaux à trois positions, en passant par les signaux du Nord-Belge, les signaux à deux positions, les disques d'arrêt, les chandeliers, les signaux avertisseurs, etc.

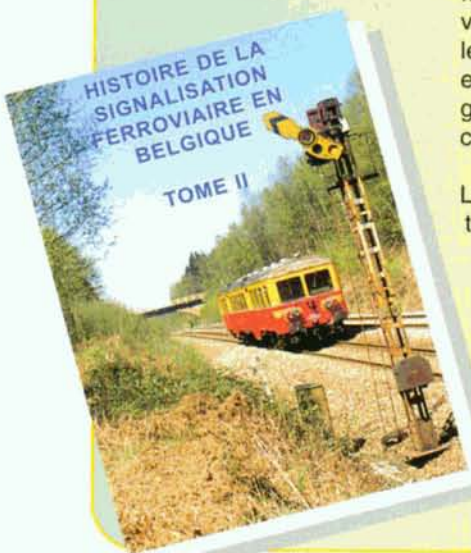
L'ouvrage comporte 252 pages richement illustrées de nombreux dessins et schémas, et agrémentées de 220 photos et cartes postales anciennes, en noir et blanc. Le livre se présente au format A4, avec couverture cartonnée rigide et reliure au fil de lin.

Le prix de vente est de € 35 (+ frais d'envoi - 1250 grammes).

Pour le recevoir, il suffit de se référer aux modalités reprises en page 3, en indiquant en communication "Tome II Signalisation".

HISTOIRE DE LA SIGNALISATION FERROVIAIRE EN BELGIQUE

TOME II



Editorial

Vous avez été très nombreux à vous (ré)abonner en 2003, et nous souhaitons la bienvenue aux nouveaux inscrits. Votre aide nous permettra, en 2003, de continuer les actions menées les années précédentes. L'effort se portera essentiellement sur la poursuite de la restauration de notre P8 roumaine, sur la remise en état de quelques centaines de mètres supplémentaires de la ligne 128, et sur l'accueil à réserver à nos visiteurs du Musée du Rail de Saint-Ghislain. Les amateurs ne seront pas oubliés, avec de nombreux voyages qui leur seront réservés. Pour tous, nous organiserons également le traditionnel voyage d'été; quant au voyage à l'étranger, il a déjà rencontré le succès escompté, puisque le nombre maximal de participants est aujourd'hui atteint.

Bonne lecture.

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.

CHERCHE : plans de la loco vapeur de la Vennbahn, ainsi que des photos prises du dessus afin de la reproduire en miniature. HYERNAUX André, 19 rue Crocq, 1200 Bruxelles.

A VENDRE : catalogue général Arthur Koppel "Light Railway Material" (avant 1914). Offre à envoyer avant le 15-04-03; Eisenbahn Journal Sonderausgabe II/86 (BR18), IV/86 (Innsbruck - Garmish-Partenkirchen - Reutte) II/87 (150 Jahre Eisenbahn in Österreich), III/87 (Der Glaskasten), II/88 (E-lokomotiven beim Bw Würzburg), IV/89 (BR65-66) : par numéro : € 5. Van Sauwerd naar Cheratte, De Nederlandse spoorwegen in kleur : € 12. Dimitri Schönborn, Past. Soeteweystr. 38, 2640 Mortsels, e-mail : dimitri.schoenborn@id.antwerpen.be

AS.MO.CO

L'AS.MO.CO. organise le 27 avril de 9h à 13h en la salle Don Bosco-St. Raphaël à Aywaille sa 44ème Bourse internationale : trains miniatures, voitures, jouets anciens. INFO : E. RENNOIR, rue des Oies, 31 4052 BEAUFAYS. ☎ +32.(0)4.368.62.59 (après 20h).

P.T.V.F.

Le Petit Train à Vapeur de Forest sera ouvert dès le week-end du 19, 20 et 21 avril. La grande fête de la vapeur se déroulera le week-end du 26 et 27 avril.

Renseignements : PTVF, Ch. de Neerstalle 323 B, 1190 Forest, ☎ 02 376 69 96.

PHOTO-THEME 49

Série indissociable de 10 photos couleurs au format 10x15, de locomotives de la série 62/63 en livrée verte "1970".

Prix : € 10 + frais de port (voir page 59 - poids : 75 g).

Communication : PHOTO-THEME 49

49-01 : 6247 à Eke-Nazareth (voir page 8)

49-02 : 6223 à Holleken (voir page 9)

49-03 : 6274 à Poulseur (voir page 9)

49-04 : 6253 à Lier (voir page 10)

49-05 : 6219 à Overboelare (p. 13)

49-06 : 6284 à Koksijde

49-07 : 6331 à Diest (voir page 12)

49-08 : 6297 à Munkzwalm

49-09 : 6304 à Enghien

49-10 : 6329 à Ligny



REPORTAGE DIAS

LE PFT AU MAROC

25-04-2003

Armand BEERLANDT vous invite à un grand reportage dia sur le voyage organisé par le PFT au Maroc en octobre 2002. Adresse : VeBOV, "De Nieuwe Zurenborger", Dageraadplaats 4, à Antwerpen, à 20.00. Bienvenue à tous.

PFT-agenda

Samedi 22 mars 2003 :

Adieu aux locomotives de la série 80; parcours dans l'avant-port de Bruxelles et dans la banlieue de Bruxelles.

Samedi 30 avril 2003 :

Sur l'Athus-Meuse avec une 16 électrique; parcours de Dinant à Virton. Nombreux arrêts-photos.

Samedi 24 mai 2003 :

Visite du dépôt de Luxembourg et excursion au Fond-de-Gras.

Du 15 au 26 mai 2003 :

Grand voyage PFT en Ukraine à bord d'un train-hôtel. **ATTENTION** : notre train est complet, plus d'inscription possible !

Rectifications

- **EL 52 page 46** : dans le texte concernant la série 300, nous parlons d'attelages Scharfenberg. Les 300 sont bien sûr équipées d'attelages GF et non Scharfenberg.

- **EL 53 page 25** : dans la légende de la photo de la 6066, on parle de Houyet-en-Ardenne. Il faut **Houyet-Ardenne** (Houyet étant situé en Famenne, Ardenne étant un hameau de Houyet).

- **EL 53 page 38** : dans le roulement des locomotives de la série 22, ligne A204, il y a "FDK 7909 FSR, il faut : "FDN 7909 FSR".

22 + 23 MARS 2003

2e exposition modélisme, bourse d'échange pour trains miniatures et accessoires. Centre Animation de Quiévrain. Ouvert de 10 à 18 h. Accès de Belgique E19-E42 sortie 26 (dernière avant frontière) suivre fléchage; de France A2-E19 sortie 25 suivre fléchage. Parking gratuit. INFOS : ☎ +32(0)65.45.04.75.

EN LIGNES

Revue bimestrielle 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, Walter PINET.

Remerciements (par ordre alphabétique)

Felipe ARANDA, Emile BECKER, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Roger CRIKELAIRE, Stefan DENAYRE, Yves DIELTS, Laurent GARY, Jean-Claude GIRARD, Lionel GOTAL, Philippe GOUSSET, Marc GRIETEN, Dave HABRAKEN, Michel HANSSENS, Hans JOOSEN, Lars LAENEN, Georgy LEJEUNE, Serge MARTIN, Metro-Rail, Tomas MEYER EPPLER, Jirka NOVAK, Eric PAULUS, Serge PLETGEN, Philippe SCHOLL, la SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Claude VANDERCASTEELE, Christian VANHECK.

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 (attention : adresse modifiée !)

PFT-asbl
Boîte Postale 40
B-7000 MONS 1
☎ GSM : +32.(0)475.71.20.28
FAX : +32.(0)65.66.45.41
✉ pfttsp@hotmail.com
Internet : www.pfttsp.be (sauf pour les commandes de photos)

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2003

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de s'abonner en versant une cotisation annuelle de € 34 (étranger : € 39) 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 aux activités du PFT ou à l'entretien de la ligne 128 peuvent nous joindre par téléphone ou par écrit.

Schaerbeek : Pierre Herbiet : ☎ +32.(0)475.71.20.28
St-Ghislain : Philippe Scholl : ☎ +32.(0)477.26.99.79
Ligne 128 : Alain Defechereux : ☎ +32.(0)477.98.91.23

Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

EN LIGNES 54 - mars-avril 2003



PHOTO-54-01 Le 7 avril 1985, le 4404 quitte la gare d'Oudenaarde en direction de Kortrijk. Pierre HERBIET.

POSTER pages 30-31
PHOTO 54-02 La 8063, toujours pourvue de sa robe d'origine, manœuvre des wagons fermés, dont le premier est utilisé par SNCB-Colis. Schaerbeek-Formation groupe B, 15-10-1978. J.-L. VANDERHAEGEN.



PHOTO 54-03 Depuis le 15 décembre, les M6 sont engagées sur des IC K Gent - Genk. Schellebelle, 10-01-2003. P. HERBIET.

PHOTO 54-04 Le 18 décembre, les 1309 + 1311 remorquaient le train 41501 (Antwerpen-Noord - Rosarno) composé d'un seul wagon-plat du type Lgnss à deux essieux vide ! Le train vient de déboucher du tunnel de Gendron. Jean-Luc VDH.

S O M M A I R E

PFT-Service	2
Editorial	2
Nouvelles du PFT	4
Le PFT au Maroc	5
Histoire : la livrée verte "1970"	8
Voie étroite : le Portugal	14
Actualité étrangère	20
Hier - Aujourd'hui	27
Actualité belge	28

Statistiques	28
Locomotives électriques	28
Locomotives Diesel	34
La fin de l'épopée des 59	36
Bressoux gare terminus	44
Automotrices	46
Les ICE en Belgique	47
Voitures	48
Wagons	50
Actualité diverse	51
Sociétés privées	52
Radiations	55

PFT-Boutique	59
--------------	----

Nouvelles du PFT



PHOTO 54-05 Depuis le début de l'année, notre collection s'est encore enrichie, avec la sauvegarde de la 8061. Nous la voyons ici manoeuvrant dans le port de Bruxelles. Schaerbeek, 21 juin 2000. *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

Le matériel

La fin de l'année 2002 a permis au PFT d'acquérir plusieurs engins : l'autorail 4506, qu'il a fallu rapatrier de Stockem, et cinq voitures K achetées à la défunte Vennbahn. Au début de cette année, la 8061 est venue rejoindre le rang du matériel préservé par le PFT; notre collection de machines de manoeuvres se complète ainsi d'un engin caractéristique, qui sera rapatrié dès que possible

au Musée de Saint-Ghislain.

En Roumanie, les travaux de restauration de notre P8 se poursuivent activement, grâce notamment au soutien financier que vous nous apportez.

Le Musée de Saint-Ghislain

L'aménagement de l'espace d'accueil est commencé, et nous prévoyons toujours une ouverture en 2003. Grâce aux fonds récoltés par le biais de la Fonda-

tion Roi Baudouin, nous avons pu, en 2002, remplacer les portes d'accès (une simple et une double) par une très belle menuiserie en méranti, et placer deux volets mécaniques pour isoler des vandales et sécuriser l'étage supérieur, où se trouvent les réseaux miniatures.

Deux autres volets sont commandés, pour remplacer ceux, défectueux, qui permettent l'accès à la voie 8 et au couloir central. Merci aux généreux donateurs qui utilisent la Fondation pour nous aider également.

La ligne 128

Les nouvelles sont moins bonnes sur le front de la 128. En effet, la convention que nous attendions pour 2002 déjà ne sera pas prête pour 2003. Nous roulerons donc, à notre grand regret, comme les années précédentes, avec des moyens limités. Néanmoins, les travaux de renouvellement de l'évitement de Dorinne se poursuivent, et une évolution de locomotive devrait y être possible cette année encore. Vous êtes intéressés par nos activités ? Les contacts se trouvent en bas de la page 3.

Le plus gros chantier en cours est toujours celui de la 5941. On la voit ici lors d'un levage pour l'assainissement de son châssis et du bas de caisse. Sortie prévue pour le milieu de l'année.



LE VOYAGE DU PFT AU MAROC



PHOTO 54-06 Notre train spécial en route vers Marrakech, ici lors d'un arrêt-photo dans les environs de Mechraa Ben Abbou. En tête, la locomotive japonaise E-1207 (Hitachi 1982 - 2850 kW - 132 t - effectif : 8 unités). Eric VAN HOECK.

" Ah ? Il y a des trains au Maroc ? Et ils sont bien ? " Combien de fois n'avons-nous pas entendu poser la question, par des gens se vantant pourtant d'être amateurs de chemins de fer... Et on vous le dit : oui, ils ont un réseau, un beau réseau, bien entretenu, discipliné, en pleine mutation. On électrifie, on rectifie des courbes, on aménage des tracés, on rationalise. Les participants au second périple organisé par le PFT au Maroc du 12 au 20 octobre 2002 ont pu constater combien d'efforts ont été consentis par l'ONCF pour répondre aux défis du 21e siècle. Et ceux qui étaient déjà venus visiter ce pays magnifique deux ans plus tôt ont été surpris de voir le chemin parcouru.

Dès l'arrivée à Casablanca le 12, au dépôt de Casa Roche Noire, on peut constater les changements intervenus : il y a en fait trois dépôts, dévolus aux trois Centres d'Activités " Voyageurs ", " Fret " et " Phosphates ". Chaque CA possède son propre matériel, qui est entretenu par les ateliers en sous-traitance.

Le dimanche 13 est consacré à la ligne Casablanca - Marrakech, qui traverse des paysages grandioses. La rame, composée de wagons de marchandises et de voitures K2 ex. SNCF, fait de nombreux arrêts-photos dans des endroits inaccessibles par la route. La chaleur est au ren-

dez-vous, et on se rend compte que les voitures K2 ne sont pas particulièrement adaptées aux conditions climatiques locales ! Ces voitures, qui ne servent plus que pour des trains nocturnes ou des "fous" de notre genre, ne sont plus entretenues au petit poil, et les portes en particulier font preuve de mauvaise volonté évidente... Elles sont cependant propres. Les contacts se nouent avec les accompagnateurs, qui nous engagent à goûter aux spécialités locales comme les grenades fraîches (et je sais maintenant que l'infâme " grenadine " qu'on nous faisait boire aux scouts ne rappelle ni de près ni de loin ces fruits délicieux !).

L'arrivée à Marrakech se fait à une heure raisonnable, nous permettant une visite

de la ville. Pour ceux dont c'est le premier contact avec le continent africain, et avec le monde musulman en particulier, c'est le choc devant l'inconnu : la langue, les habitudes, la façon de se comporter, le mode de vie... Le dépaysement est total ! Le thé à la menthe nous permet de patienter en attendant le repas du soir, pris dans un restaurant réputé, et apprécié à sa juste valeur. L'hôtel, comme pratiquement tous ceux de la chaîne, se trouve juste à côté de la gare, et nous avons le choix entre le chahut de la rue (les civilisations africaines sont connues pour être exubérantes) et le bruit des trains côté voie dès potron-minet. La seule solution, c'est de dormir fenêtre fermée. Sans clim...

PHOTO 54-07 La DF-105 (Alsthom 19768) nous mena de Tanger à Meknès. Ces machines sont basées sur les célèbres CC 72000 de la SNCF. Varela-Tzelata, 16 octobre. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 54-08 La ZM 03, au milieu d'un paysage grandiose de la ligne de Marrakech. Sidi Abdellah, 14 octobre. Yves STEENEBRUGGEN.

Départ le lundi 14 vers Casa à bord d'une automotrice Break. La nouvelle livrée, qui se décline plusieurs tons de bleu, ne nous semble de prime abord pas très agréable, et on se prend à regretter l'ancienne. On s'y fait cependant.

Les groupes se sont faits au sein des participants. Occasion de découvrir sous un jour nouveau des camarades que nous connaissions pourtant de longue date.

Le mardi 15 nous voit partir par train régulier en direction de Sidi Kacem, où nous attend un spécial pour Tanger. On roule ici à 140 km/h. Un séjour dans le poste de conduite de la E-1350 me permet de vérifier l'excellent état de la voie, en barres longues, et de faire connais-

sance avec les méthodes de conduite de l'ONCF. C'est une diesel DF qui nous emmène vers Tanger.

Le départ le mercredi 16 se fait à une heure très (trop...) matinale, l'hôtel se trouvant pour une fois fort loin de la gare. Destination Meknès, où nous visitons un des trois ateliers de réparation du matériel roulant. Une fois de plus, accueil chaleureux de la part du personnel, dans des installations d'une propreté méticuleuse et parfaitement ordonnées. Nous poursuivons ensuite jusqu'à Fès, où nous mettons sac à terre. Passer par Fès sans visiter la médina serait un crime. Ville classée au patrimoine mondial de l'UNESCO, elle ne laisse personne indiffé-

rent. Et nous bénéficions cette fois des commentaires éclairés de nos camarades marocains qui nous ont accompagnés. Visite inoubliable donc, et encore plus pour certains d'entre nous, qui font une mauvaise rencontre avec de petits microbes malveillants... La journée du lendemain, qui nous voit parcourir la ligne Fès - Taza, leur laissera de pénibles souvenirs digestifs... Merci à vous, Monsieur le chef de gare de Taza, qui vous êtes coupé en quatre pour nous donner un peu de confort dans ces moments plus difficiles. Nous commençons à comprendre ce que veut dire "hospitalité".

Vendredi 18. Nous poussons jusqu'à l'extrémité Est du réseau marocain, à la ville-frontière d'Oujda. Les échanges avec l'Algérie voisine sont actuellement au point mort. L'ambiance en ville s'en ressent.

Samedi 19 : nous allons parcourir une ligne extraordinaire, en plein désert, qui ne voit passer que deux trains par semaine pour aller desservir une mine de manganèse près de 400 km plus au Sud. La vitesse autorisée ne dépasse pas 40 km/h, sur des rails de 18m ! Le matériel soumis à rude épreuve doit être d'une fiabilité totale, et les seules machines autorisées sur la ligne sont les GM. La température aujourd'hui avoisine les 42°C, et l'air est tellement sec et chaud qu'on sent les muqueuses du nez se dessécher. Là aussi, sensations nouvelles garanties !

PHOTO 54-09 Sur la ligne de Tanger, notre train est encadré par une DF-112 et la DK-559 (GM 838077-1 / 1984). Arbaoua, 15 octobre. Alain DEFECHEREUX.

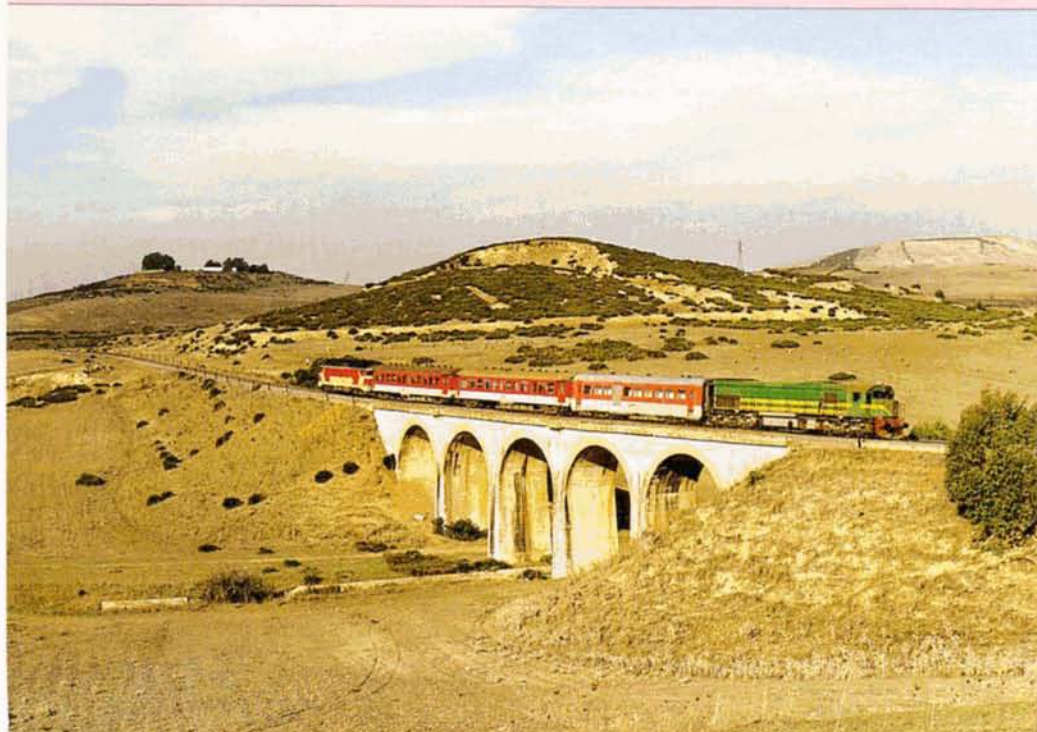




PHOTO 54-10 La ligne Fès - Taza traverse de vastes étendues désertiques. Oued Metlili, 18 octobre. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Le retard accumulé ne nous permet cependant pas de poursuivre jusqu'au terminus, au grand dam de certains, qui se mettent à arpenter le désert en proférant des gros mots... Nous prenons congé de nos compagnons allemands, qui rentrent plus tard. Nous, nous avons un train de nuit à prendre, qui nous ramènera vers Casablanca d'où nous reprendrons l'avion pour regagner nos pénates.

En une semaine, nous avons pu découvrir un réseau passionnant, mais ce fut aussi l'occasion de rencontres inoubliables, de contacts humains rares. Avec nos accompagnateurs tout d'abord. Des hommes qui bien sûr nous ont fourni quantité d'informations à propos de leur entreprise, mais qui nous ont aussi fait découvrir un pays et ses habitants sous un autre angle. Aaz-zedine, Drissi, Hassan et Tajeddine, vous

êtes restés à nos côtés, de Casa à Tanger, d'Oujda à Marrakech. Vous nous avez guidés à travers les ruelles de la médina de Fès, fait visiter le souk de Marrakech. Vous vous êtes occupés de nous dans les moments difficiles. Vous nous avez dit : "C'est notre travail". Croyez bien que nous l'avons apprécié à sa juste valeur. Si ce voyage a été une réussite, ce fut un peu grâce à vous. E. VAN HOECK.

PHOTO 54-11 La ligne Oujda - Tendirra descendant vers le sud en longeant la frontière algérienne, est intégralement établie en plein désert. La DH-367 (GM 1979 - 2429 kW - 123 km/h - 117 t) mène notre train, ici dans les environs de Oued-el-Heimer. Eric VAN HOECK.



LA LIVREE VERTE "1970" : LES 62



PHOTO THEME 49 La 6247 est une des 19 locomotives de la série 62/63 ayant porté la décoration verte "1970" absolument conforme au dessin officiel. Le 12 février 1985, elle assurait l'IRe 1734 Eeklo - Ronse, ici photographié peu avant le point d'arrêt d'Eke-Nazareth (section De Pinte - Oudenaarde de la ligne 86).
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Avec 136 locomotives à son effectif, la série 62/63 (ex. type 212) était la plus importante du parc Diesel de ligne. De toutes les séries, c'est elle qui a présenté le plus grand nombre de variantes de la décoration verte "1970". C'est également la seule qui possède encore aujourd'hui des machines habillées en vert, en service régulier.

Vu le nombre de variantes et de sous-variantes, cette étude sera répartie sur trois numéros de *EN LIGNES*.

Au total, 81 locomotives ont porté une des variantes de la livrée verte "1970". Toutes les autres sont directement passées de l'ancienne décoration verte à la

livrée jaune.

Rappelons que c'est la 212.195 (future 6295) qui servit de prototype en 1969 pour tester la nouvelle décoration "1970" à l'aide de bandes autocollantes jaunes (voir *EN LIGNES* 48 page 12). Après cet essai, la 212.195/6295 ne fut jamais habillée de cette robe, mais passa directement en jaune.

Peu de 62/63 ont subi leur première révision générale durant les années 1970, opération réalisée par l'Atelier Central de Salzignes. La plupart ont en fait été repeintes en vert "1970" lors d'une révision intermédiaire dans leur dépôt titulaire, ou encore lors d'un simple entretien

de leur caisse.

Le dessin de la livrée verte "1970" pour les locomotives du type 212 fut approuvé le 30 janvier 1970. Tous les ateliers avaient reçu une copie de ce plan.

La première locomotive traitée à l'Atelier Central de Salzignes fut la 6316, entrée pour réparation en février 1971 à la suite d'une prise en écharpe.

A cette occasion, Salzignes modifia le dessin du 30 janvier 1970. Il était en effet impossible d'insérer le nouveau numéro à 4 chiffres en caractères de 27 cm de hauteur entre les lignes jaunes sur les faces avant.



PHOTO 54-12 NB La 6316 fut la première locomotive de sa série à avoir revêtu la livrée "1970". Accidentée le 2 février 1971, elle fut réparée à l'Atelier Central de Salzignes du 4 février au 4 mars 1971. A ce moment, Salzignes appliquait encore des angles arrondis sur le raccord vers les phares (voir flèche sur la photo). Elle fut ainsi la seule 62/63 sortie de Salzignes avec les angles arrondis. En mai 1978, elle fut repeinte à Hasselt, son dépôt titulaire, toujours en vert "1970" mode "Salzignes", mais avec cette fois ses angles droits. Elle conservera cette robe jusqu'en 1986 (repeinte en jaune le 02-05-1986). Antwerpen-Noorderdokken, 31 janvier 1978.
Eric VAN HOECK.

→ PHOTO-THEME 49

La 6223 fut la seconde de sa série à avoir été repeinte en vert "1970" par Salzinnes, consécutivement à un incendie, ressortie le 28 février 1973. A cette époque, elle avait conservé ses grilles d'aération des postes de conduite sur les parois latérales (voir flèche). Ces grilles furent progressivement déplacées sur toutes les machines entre les phares (en 1983 pour la 6223). Elle fut la seule machine repeinte en vert "1970" Salzinnes en ayant conservé ses grilles à l'emplacement d'origine. Le 16 février 1977, elle assurait le caboteur Schaerbeek - Braine-l'Alleud, ici en passage entre Holleken et Sint-Genesius Rode. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



→ C'est à la suite d'un incendie que la machine prototype 6391 (ex. 212.001) revêtit la livrée "1970" Salzinnes en 1972 (ressortie de Salzinnes le 7 mars 1972). Sa livrée est conforme au dessin de Salzinnes. On remarquera l'absence de jupe sous la traverse de tête. En 1999, cette machine a été vendue à la société néerlandaise ACTS (n° 6703). Liedekerke, 9 mai 1979. Claude VANDECASTEELE.

↓ PHOTO-THEME 49

Le 2 juillet 1983, le train touristique 3508 "Ourthe-Famenne" Leuven - Hasselt - Liège - Jemelle vient de quitter Poulseur et se dirige vers Rivage. La 6274 ressortit de révision intermédiaire à Salzinnes le 29 juin 1976, repeinte en vert "1970". Sa décoration ne présente pas la moindre particularité. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





Le plan initial n'avait pas tenu compte de la nouvelle numérotation qui entra en application un an plus tard, le 1er janvier 1971. Pour y remédier, Salzannes modifia la hauteur des deux lignes jaunes principales. Nous appellerons cette décoration remaniée la livrée "Salzannes".

Les dépôts quant à eux ont conservé le dessin original, en apportant souvent une petite touche personnelle.

Tout ceci explique le nombre élevé de variantes.

On peut classer la livrée verte "1970"

des 62/63 en trois grandes catégories :

- la livrée "Salzannes", appliquée par l'Atelier Central de Salzannes;
- la livrée du dessin du 30 janvier 1970, sur laquelle la fine et la grosse bande jaune sont placées 8 centimètres plus bas par rapport aux quatre hublots des parois latérales;
- une décoration transitoire, sur laquelle les faces avant sont habillées dans la nouvelle livrée, tandis que les faces latérales subsistent dans la livrée d'origine.

LA LIVRÉE 1970 "SALZANNES"

Comme pour les autres séries de locomotives, la livrée verte "1970" des 62/63 se compose de trois bandes jaunes parallèles aboutissant sur les faces avant :

- une fine ligne de 10 cm de largeur, disposée juste en-dessous des quatre hublots se trouvant sur chaque paroi latérale. Cette ligne ceinture entièrement la caisse de l'engin, sans changer de hauteur;





EVH 1202



- une grosse bande de 30 cm de largeur peinte à +/- 64 cm de distance du bas de caisse et à 6 cm de la fine ligne. Sur les faces avant, à hauteur des phares, la bande descend par un raccord pour ensuite relier les deux blocs de phares;

- une fine ligne de 10 cm de largeur apposée à la jonction entre le haut de la caisse et la toiture. Aux extrémités des parois latérales, cette ligne descend vers les blocs de phares en suivant l'angle de l'arête des faces avant, tout en s'élargissant vers le bas.

Le numéro de l'engin était inscrit au milieu des nez, entre les deux bandes jaunes, en caractères de 20 cm de hauteur, de couleur jaune ou chamois.

De cette version, il existait une sous-variante, dans laquelle la

grosse bande jaune formait un angle arrondi lors de sa descente vers les phares.

Au total, 26 machines ont reçu la version "Salzannes". Parmi celles-ci, 19 n'avaient aucune particularité : les 6219, 6223, 6235, 6247, 6251, 6253, 6260, 6261, 6268, 6274, 6281, 6297, 6304, 6307, 6315, 6316, 6324, 6329 et 6391.

La version avec angles arrondis fut visible sur neuf locomotives : les 6206, 6231, 6235, 6237, 6284, 6293, 6296, 6316, 6330 et 6331. Les 6235 et 6316 ont donc porté les deux robes, d'abord avec angles arrondis, ensuite droits.

Sur les 6206, 6235, 6237, 6284, 6293 et 6331, la grosse bande jaune était également arrondie à l'endroit où elle atteignait les blocs de phares (voir photos des 6237 et 6331 page 12).



La livrée "1970" version Salzannes avec angles arrondis.

← **PHOTO-THEME 49** La 6253 subit une révision intermédiaire en 1975. Elle ressortit en vert "1970" Salzannes le 9 décembre 1975. Le 16 septembre 1980, elle assurait le semi-direct 3012 Antwerpen-Centraal - Neerpelt, ici à Liege. Sa décoration ne présente aucune particularité. Elle possède toujours ses plaques de constructeur sur les parois latérales. Celles-ci n'étaient généralement enlevées que lors des révisions générales à Salzannes. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

→ La 6235 fut repeinte lors de son passage en révision intermédiaire en 1975 (sortie le 26 juin). On la voit ici à Gent-Sint-Pieters le 14 septembre 1978, en tête d'un train à la composition originale : une voiture internationale du type I2 suivie de quatre voitures du type L. J-CI. GIRARD.





↑ PHOTO THEME 49

La 6331 est une des 6 machines qui présentaient des angles arrondis aussi bien lors de la descente de la grosse bande jaune vers les phares, qu'à l'endroit où elle atteignait ceux-ci (voir flèches). Elle avait été repeinte en 1972 (sortie le 19 décembre). La voici en tête d'un train d'électrification à Diest, le 7 juillet 1981. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



↙ PHOTO 54-66

La 6219 est une des rares 62/63 ayant subi une révision générale au début des années septante. Sortie le 12 juillet 1973, sa décoration est sans particularité. A cette occasion, elle a perdu ses plaques de constructeur. Geraardsbergen, 17 juillet 1985. Serge MARTIN.



La 6237 présentait les mêmes particularités que la 6331 : les angles arrondis de la grosse bande jaune aussi bien lors de sa descente que sur les blocs de phares. Elle assure un train Eeklo - Gent dans les environs de Wondelgem. Pierre HERBIET, mai 1985.

La livrée "1970" contemporaine des 6219 et 6256

Au début des années nonante, l'atelier de Merelbeke n'alignait plus qu'une seule machine en vert : la 6219, habillée de la robe "1970". Lors d'une révision intermédiaire opérée en 1994, plutôt que de la repeindre en jaune, il fut décidé de la laisser en vert, mais en remaniant la décoration de manière à augmenter la visibilité. Ainsi, la largeur de la grosse bande jaune fut agrandie, en particulier sur les faces avant.

Plus tard, la 6256, qui arborait la décoration jaune depuis 1984, subit le même relooking et ressortit d'atelier le 11 juillet 1996.

Un monogramme B fut collé sur les deux faces avant de la 6256, juste en-dessous de la grille d'aération se trouvant entre les phares. Curieusement, sur la 6219, seule la face avant de la cabine 1 avait reçu le logo.

La 6219 se distinguait de la 6256 par l'interruption de sa ligne jaune supérieure à la jonction avec la toiture, se terminant à hauteur des portes.

Quatre autres locomotives de la série 62/63 subsistent aujourd'hui encore en vert : la 6244 et la 6314 dans une ancienne décoration verte; la 6273 en vert "1970" (avec le dessin du 30 janvier 1970); et la 6289 dans la livrée transitoire. La décoration des 6273 et 6289 sera traitée dans nos deux prochains volets.

A suivre...

PHOTO THEME 49 La 6219 vue côté cabine 2, sans le logo B, en tête d'un train local Gent-Sint-Pieters - Geraardsbergen - Overboelare, janvier 2002.



Le 6 octobre 2002, la 6256 a remorqué le train de désherbage anglais, ici en cours d'opération en gare de Ath.
Michel HANSENS.



La 6219 et la 6256 côte à côte devant l'atelier de Merelbeke le 4 août 1996. On remarquera la fine ligne jaune supérieure interrompue sur la 6219 au niveau de la jonction avec la toiture.
Yves DIELTS.



Pierre HERBIET.

L'Europe à voie étroite (4e partie)



PHOTO 54-13 La gare de Sernada do Vouga est le point de rencontre de trois lignes, vers Espinho, Aveiro et Viseu. Cette dernière est actuellement hors service. Le 13 septembre 1998, l'autorail Allan 9305 attend son prochain départ. Cet autorail fait partie d'une série de 10 construits aux Pays-Bas par Allan en 1954. Ils ont été mis hors service en 2002. *Philippe DE GIETER.*

4. Le PORTUGAL

Le réseau à voie étroite portugais a été principalement développé autour de la ville de Porto et en antennes alimentant l'artère principale à voie large remontant la vallée du Douro. Ce réseau à voie métrique s'est progressivement réduit à partir de 1988, suite à la concurrence des autocars. La conversion en cours du réseau de Porto en métro a encore dimi-

nué son étendue, tout en libérant suffisamment d'autorails modernes pour permettre la radiation des séries les plus anciennes.

Lorsqu'en 1988, le gouvernement portugais a prié la société nationale de chemins de fer (Caminhos de Ferro Portugueses, CP) de réduire ses dépenses dans les chemins de fer à voie étroite, la plupart des services ont été remplacés

par des lignes d'autocars, sauf sur les sections de ligne où les autorités locales acceptèrent de participer au déficit d'exploitation. Cette restructuration entraîna la fermeture définitive de la ligne de la vallée du Sabor (106 km, de Pocinho à Duas Igrejas) et la suppression des sections non rentables des autres lignes.

Réseau suburbain de Porto

Ce réseau est né en 1875, sous la forme d'une voie à écartement de 90 cm reliant Boa Vista à Povoá de Varzim. Entre 1878 et 1880, cette ligne fut convertie à la voie métrique et prolongée vers le centre de Porto d'une part, et vers Famalicao d'autre part. Simultanément, les extensions vers le port de Leixoes et vers Fafe ont été construites. La ligne de Leixoes a été rapidement convertie à l'écartement large pour faciliter le transport des marchandises vers le reste du pays, tandis que le 1er mai 1986, la ligne vers Fafe a été limitée à Guimaraes.



PHOTO 54-14 L'autorail double 9617 construit par Alstom en 1977, à Santo Tirso sur la ligne Porto - Guimaraes. Cette ligne a depuis été mise à voie normale. *Philippe DE GIETER, 12 septembre 1998.*

La densité de population dans la région de Porto produisant un trafic voyageurs important, la traction vapeur a été remplacée entre 1976 et 1978 par des locomotives Diesel type 9000 et 22 autorails doubles série 9600, construits par Alsthom. En 1991, sept autorails doubles série 9630 construits sous licence par Sofreame ont rejoint les 9600. Ces autorails, à caisse en acier inoxydable et à traction asynchrone triphasée, ont été conçus pour être convertis en automotrice au cas où la ligne vers Povoá de Varzim serait électrifiée et mise à double voie. Cette idée était une des nombreuses propositions apparues dans les années '80 visant à augmenter la capacité de la ligne. Finalement, la solution choisie sera la conversion des lignes à voie étroite en lignes de métro à voie normale, exploitée par la "Sociedade do Metro do Porto" au moyen de trams de type Eurotram (similaires aux tramways de Strasbourg). Les travaux de conversion ont été entamés en 1999, entraînant la fin de l'exploitation de la ligne par les CP. La première section, reliant Viseu à Camará, a été ouverte le 29 juin 2002, la fin des travaux étant prévue pour mai 2004.

La ligne à voie métrique Porto - Guimarães est également en cours de conversion en métro, mais uniquement sur la section Porto - Trofa. La section Lousado - Guimarães est quant à elle mise à voie large et intégrée dans le réseau CP classique, rendant inutile une des particularités du réseau portugais : la section commune avec la ligne à voie large reliant Porto à Valença, entre Trofa et Lousado. Sur quelques kilomètres, la voie métrique était posée au centre de la voie large, créant ainsi une section à quatre files de rail. Une configuration similaire existe encore entre Régua et Corgo, où la ligne à voie étroite vers Vila Real est imbriquée dans la voie large vers Espinho sur quelques centaines de mètres.

La fin de l'exploitation du réseau de Porto par les CP a entraîné la mise hors service des 22 autorails série 9600, tous garés à Guifões, et le transfert des sept 9630 à Sernada do Vouga.

L'autorail 9634, un des 7 autorails doubles de la série 9630 accouplé à un autorail Alsthom, quitte la gare de Porto-T en direction de Lausado.

Philippe DE GIETER, 12 septembre 1998.



L'autorail double 9701 attend à Regua le départ vers Vila Real, le 14 septembre 1998. Il s'agit d'une des rames quadruples acquises d'occasion en Yougoslavie et transformées. Philippe DE GIETER.

Ligne de la vallée de la Tua : Tua - Mirandela (54 km)

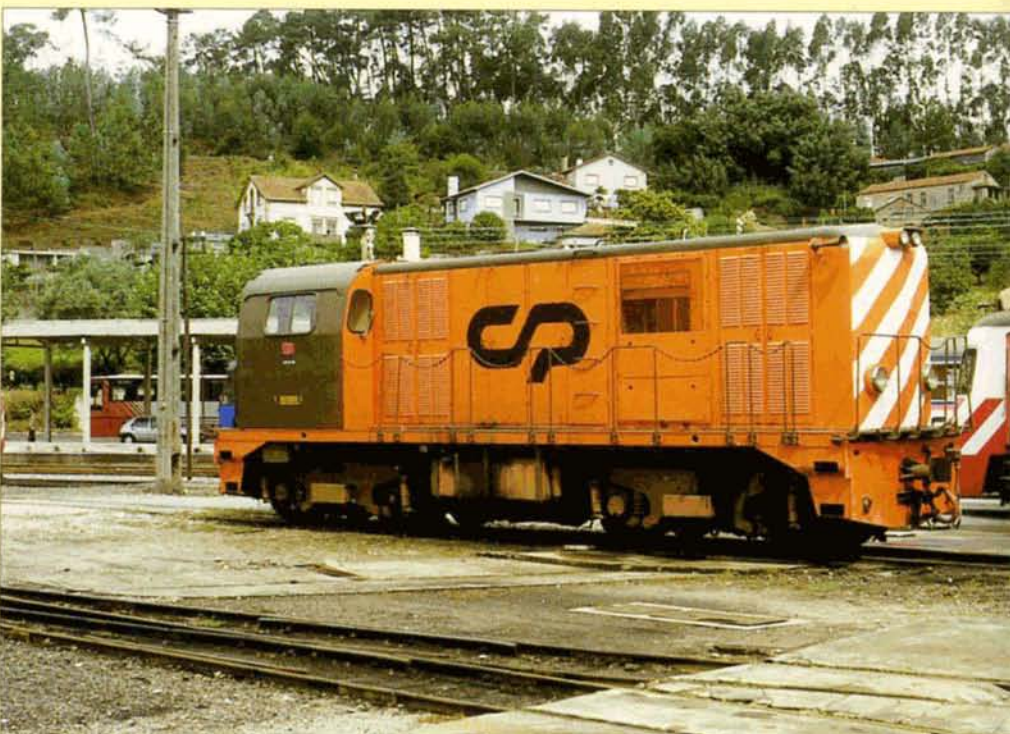
Cette ligne de 133 km reliant Tua à Braganca a été ouverte entre 1887 et 1906. Depuis 1991, plus aucun train ne parcourt la section Carvalhais - Braganca.

Après la fermeture des lignes à voie étroite en Yougoslavie dans les années '70, les CP ont acheté d'occasion 10 autorails construits par Djuro Djakovic entre 1963 et 1969. A l'origine construits pour des lignes à écartement de 76 cm, ils ont été transformés pour la voie métrique et classés dans la série 9700. Quadruples, ces autorails ont rapidement été transformés en six autorails triples série 9400, six autorails simples série 9500 (type LRV2000) et quatre autorails doubles série 9700, les voitures excédentaires étant utilisées comme réserve de pièces de rechange. Les autorails triples série 9400 ont été introduits sur la ligne de Tua où ils secondèrent les rames tractées par les quatre dernières locomotives Alstom série 9020 (à l'origine, 11 locomotives Bo'Bo' construites en 1976) pour assurer les trois parcours quotidiens. Depuis le 21 octobre 2002, ce sont les autorails LRV2000 du MLM (voir ci-après) qui assurent l'ensemble du service, pour le compte des CP. L'introduction de ces autorails légers a permis de réduire le temps de parcours de 15 minutes (1h30 au lieu de 1h45 auparavant). La ligne de la vallée de la Tua était, depuis la fermeture du réseau suburbain de Porto, la dernière utilisant des rames tractées en service régulier. Deux séries de locomotives Diesel, toutes construites par Alstom, ont été utilisées par les CP : les séries 9000 (9001-9006) et 9020 (9021 à 9031). Il ne reste aujourd'hui en service que 4 locomotives série 9020, utilisées pour les trains de travaux et comme réserve. Trois locomotives série 9020 ont été achetées par les Chemins de fer anglais.

➤ *Une ex. rame yougoslave en version triple, la 9402, au terminus de Espinho. A gauche, la ligne à voie large Lisboa - Porto. Philippe DE GIETER, 13.09.1998.*

PHOTO 54-17 → *La locomotive Diesel 9006. Les 6 machines de ce type furent acquises par les CP en 1975 au Ferrocarril del Tajuna en Espagne. Elles furent construites par Alstom entre 1958 et 1967. Sernado do Vouga, 13-09-1998.*

Philippe DE GIETER.



Les CP ont acquis en 1976 et 1978 onze machines à transmission électrique du type 9020 (9021 à 9031). Construites par Alstom, elles sont équipées d'un moteur Diesel S.A.C.M. de 840 CV et peuvent circuler à 70 km/h. Leur masse totale s'élève à 46,80 t. Aujourd'hui, seules quatre locomotives de la série 9020 subsistent. Le 14 septembre 1998, en gare de Santa Luzia, la 9030 attend le départ en tête d'un train à destination de Tua-Mirandela.

Philippe DE GIETER.

MLM : Metro léger de Mirandela (Metro Ligeiro de Mirandela)

A quelques dizaines de mètres de l'antique bâtiment voyageurs de la gare terminus de Mirandela, un bâtiment moderne sert de gare de départ au MLM, une relation urbaine de quelques kilomètres seulement, utilisant la section Mirandela - Carvalhais de l'ancienne ligne CP Tua - Braganca. Cette ligne, ouverte en 1995, a été fortement subsidiée par la Communauté Européenne, comme le rappelle le nom de certaines stations ("Jacques Delors") et les noms de baptême des autorails ("Bruxelas",...). Le MLM possède quatre autorails de type LRV2000 (9503 à 9506). Depuis le 21 octobre 2002, deux de ces autorails sont utilisés par les CP entre Tua et Mirandela.

Ligne de la vallée de la Tamega : Livracao - Amarante (13 km).

Cette ligne de 53 km reliait Livracao à Arco de Baulhe. Ouverte entre 1909 et 1949, elle est limitée à Amarante depuis le 1er janvier 1990.

Les trois autorails Nohab (9101 à 9103, construits en 1949) ont été utilisés sur cette ligne jusqu'en juillet 2002. Ils ont maintenant été remplacés par un des deux LRV2000 appartenant aux CP (9501 et 9502) pour assurer les 8 allers-retours quotidiens.

PHOTO 54-15 ↗

Mirandela est actuellement le terminus de la ligne de Tua. Auparavant, la ligne continuait jusqu'à Braganca en bordure de la frontière espagnole. On notera les dimensions impressionnantes de la gare. Le bâtiment moderne au fond est la gare du MLM. La 9030 en tête d'un train pour Tua, le 14 septembre 1998.

Philippe DE GIETER.

PHOTO 54-16 →

Le petit autorail 9103 en gare de Amarante, le 10 septembre 1998.

Philippe DE GIETER.



Réseau de Sernada do Vouga : Espinho - Sernada - Aveiro (89 km)

Ce réseau de 174 km, ouvert progressivement de 1908 à 1914, est centré sur le village de Sernada do Vouga, où se trouvent les installations de maintenance du matériel. Il se développait en trois antennes, aboutissant chacune dans une gare de correspondance avec le réseau à voie large : à Espinho, Aveiro et Santa Comba Dao.

L'exploitation a été réalisée en traction vapeur jusqu'en 1972, année où le réseau de Sernada fut temporairement fermé en raison de coûts d'exploitation trop élevés. En 1975, le service reprit, assuré cette fois par des autorails à pétrole de type divers. La ligne Sernada - Viseu - Santa Comba Dao a été fermée définitivement le 24 septembre 1988, victime du plan de restructuration imposé par le gouvernement portugais.

Ce réseau était le refuge des 7 derniers autorails Allan (série 9300, construits en 10 exemplaires aux Pays-Bas en 1954 en même temps que 8 remorques). Ils avaient auparavant été utilisés sur les lignes de Tua, de Porto et du Corgo, mais ils n'étaient pas adaptés aux faibles rayons de courbure présents sur ces lignes et, en 1975, ils furent mutés à Sernada où ils remplacèrent les autorails à pétrole. En 1987, les moteurs



PHOTO 54-18 Encore l'autorail 9103, au point d'arrêt de Vila Caiz, le 10 septembre 1998. Les trois petits autorails de la série 9101 à 9103 furent construits par NoHAB en 1949. Ces engins à bogies, utilisés sur la ligne de Livraçao à Amarante, ont été retirés du service en juillet 2002. Ils étaient pourvus de deux moteurs Diesel Scania de 137 CV et d'une transmission hydraulique. Ils pouvaient circuler à 70 km/h et transporter 36 voyageurs assis, dont 8 en première classe. *Philippe DE GIETER.*

AEC d'origine ont été remplacés par des moteurs Volvo. Quelques autorails yougoslaves série 9400 ont aussi été affectés à Sernada pour la liaison vers Aveiro.

Les 7 autorails Sorefame série 9630 libérés par la conversion en métro du réseau à voie étroite de Porto, ont été transférés à Sernada, où ils ont provo-

qué la mise hors service des autorails Allan série 9300 et Djuro Djakovic série 9400. Ils suffisent pour assurer le service sur l'ensemble du réseau, limité à 6 allers-retours sur les sections terminales Espinho - Oliveira de Azemeis et Agueda - Aveiro, et à deux allers-retours seulement sur les sections Sernada - Oliveira de Azemeis et Sernada - Agueda.

PHOTO 54-19 A la sortie de Sernada do Vouga en direction de Aveiro, la ligne franchit la Vouga par un pont mixte rail-route. Le 13 septembre 1998, l'autorail Allan 9305 traverse la Vouga. La circulation routière est arrêtée de part et d'autre de l'ouvrage. *Philippe DE GIETER.*



PHOTO 54-20 A Vila Real, terminus actuel de la ligne de la vallée du Corgo qui, auparavant, continuait jusqu'à Chaves, non loin de la frontière espagnole. Le 14 septembre 1998, l'autorail moderne 9501 des CP attendait son prochain départ. *Philippe DE GIETER.*

**Ligne de la vallée du Corgo :
Régua - Vila Real (26 km)**

Les travaux de cette ligne, qui devait relier Régua à la ville espagnole de Ourense, ont été entamés en 1904, mais n'ont jamais été menés à terme. En 1921, seuls 123 km de ligne étaient mis en service, jusque Chaves. En 1957, de façon à réduire les temps de parcours particulièrement longs en raison du relief difficile de la ligne, des autorails Allan (série 9300) furent engagés en remplacement de la traction vapeur mais, n'étant pas adaptés pour négocier les courbes serrées, cette tentative fut un échec. La solution pour remplacer la traction vapeur ne fut trouvée qu'en 1978, sous la forme de locomotives Diesel Alstom (série 9000), rejointes en décembre 1987 par quatre autorails ex-yougoslaves série 9400. Malgré cela, l'exploitation de la section Vila Real - Chaves restait déficitaire et elle fut supprimée en 1990. Aujourd'hui, le service se réduit à cinq aller-retours quotidiens, assurés par un LRV2000 série 9500.

Patrimoine

Outre les locomotives et autorails conservés dans les dépôts encore en service à Sernada do Vouga, Tua, Regua et Livracao, cinq sections muséologiques des CP sont consacrées au matériel à voie étroite. Elles sont situées dans les anciens dépôts de Arco de Baulhe, Braganca, Chaves, Lousado et Macinhata do Vouga. Au total, plus de 30 locomotives à vapeur et 4 autorails à voie métrique sont conservés.

A suivre...

Philippe DE GIETER.

PHOTO 54-21 ↗ Gros plan sur l'autorail 9503 "Lisboa" du MLM à Mirandella, le 14 septembre 1998. Six engins de ce type (9501 à 9506) ont été construits de 1993 à 1996 à partir du châssis d'autorails de la série 9700 réformés. Le 9504 est baptisé "Bruxelas". *Philippe DE GIETER.*

PHOTO 54-22 →

Le 13 septembre 1998 l'autorail Allan 9306 manoeuvre à Sernada do Vouga, sur la partie subsistante de la ligne vers Viseu, fermée en 1988. A gauche, on aperçoit la ligne se dirigeant vers Espinho. *Philippe DE GIETER.*



Suisse

Les nouvelles Re 482 des CFF

Comme nous l'indiquions dans notre précédent *EN LIGNES*, les Chemins de fer Fédéraux Suisses (CFF) ont commandé à Bombardier 40 locomotives supplémentaires de la nouvelle série Re 482, pour un montant de 111 millions d'euros. L'effectif total de la série comprendra donc 50 unités; toutes seront affectées à la division CARGO.

Les dix premières (Re 482 000 à 009), construites en 2002, ont été mises en service durant l'été dernier. Les 40 suivantes seront livrées entre décembre 2003 et mai 2005. A ce moment, les 40 machines de la série Re 460 dédiées au trafic fret seront reversées à CFF Voyageurs.

Ces machines bi-fréquence (15 kV-16,7 Hz - 25 kV-50 Hz) sont pratiquement identiques aux 185 de la DB. La principale différence réside dans leur plus grande puissance : 5600 kW contre 4200 pour les 185, leur permettant de remorquer 1600 t en rampe de 12 ‰ à 80 km/h, et 650 t en rampe de 27 ‰ à 80 km/h.

Les Re 482 sont utilisées pour le trafic nord-sud jusqu'à Köln et assurent même une relation jusqu'à Aachen-West (train vers la Belgique) !

Le BLS a également commandé dix locomotives identiques, dont la livraison a débuté fin décembre 2002. Elles seront numérotées dans la série Re 485 001 à 010.

PHOTO 54-24 Deux nouvelles automotrices GTW 2/8 de la série RABe 520 quittent la gare de Lucerne en direction de la ligne du Seetal. Hans JOOSEN, 8 octobre 2002.



PHOTO 54-23 La Re 482 001-5 au dépôt de Erstfeld, le 7 octobre 2002. A sa droite, on voit la Re 6/6 11643. Hans JOOSEN.

Des automotrices GTW pour les CFF

A la fin de 2002, les CFF ont mis en service une série de 17 nouvelles automotrices RABe 520 du type GTW 2/8, produites par Stadler. D'une longueur totale de 53,50 m, chaque rame est constituée de trois caisses et d'un truck moteur. Celui-ci est intercalé entre une voiture de tête et la deuxième qui suit. Chaque caisse possède un seul bogie porteur, et est articulée sur l'élément suivant. Tout l'équipement de traction (transformateurs, onduleurs, etc.) est concentré dans le truck, lequel repose sur deux essieux moteurs.

Ces rames très confortables peuvent transporter 139 voyageurs assis à 115 km/h. Elles sont principalement engagées sur la ligne du Seetal, reliant Lucerne à Lenzburg. Cette ligne présente la particularité d'être établie en grande partie sur la même assiette que la route. Plus de 400 (!) passages à niveau parsèment le tracé. Un vaste plan de modernisation de cette ligne va être entamé afin d'augmenter la sécurité et les performances. La largeur des rames RABe 520 a d'ailleurs été réduite à 2,650 m de façon à pouvoir installer des barrières de sécurité entre la voie et la route, aux endroits les plus dangereux.

Faillite du MThB

Le 11 octobre 2002, la compagnie Mittelthurgaubahn (MThB) a été déclarée en faillite. Les CFF et THURBO (une société appartenant à 90 % aux CFF et à 10 % au canton de Thurgau) ont repris l'ensemble des activités, y compris les 240 employés et le parc de traction, lequel comprend, entre autres, les 18 locomotives électriques de la série Ae 477 (ex. 142 de la DB acquises en 1994), renumérotées Ae 411 CFF (toutes vendues au WAB). Le MThB possédait une ligne longue de 42 km reliant Wil à Konstanz en Allemagne. Depuis 1994, le MThB avait repris à la DB l'exploitation locale de la ligne reliant Konstanz à Engen via Singen, et plus tard celle de Stahringen à Stockach, obtenant ainsi une licence d'opérateur. En 1998, le MThB avait repris aux CFF l'exploitation de la ligne Schaffhouse - Rorschach (80 km).

Allemagne

La nouvelle "Europalok" de Siemens est là!

Les trois premières "EuroSprinter" quadricourant du type 189 ont été livrées par Siemens en juillet 2002. Commandées à 100 unités par DB-Cargo, elles sont basées sur les machines monotension de la série 152.

Les 189 sont aptes à circuler dans pratiquement toute l'Europe :

- sous 15 kV 16,7 Hz : en Allemagne, Suisse, Autriche, Suède et Norvège;
- sous 25 kV 50 Hz : en France, Luxembourg, Tchéquie, Slovaquie, Danemark et Hongrie;
- sous 3 kV continu : en Tchéquie, Slovaquie, Pologne, Italie et Belgique;
- sous 1,5 kV continu : aux Pays-Bas et en France.

Suivant les réseaux sur lesquelles elles circuleront, les 189 seront pourvues de modules comprenant les différents systèmes de signalisation et de sécurité rencontrés (pour la Belgique, le Memor et la TBL). Ces modules seront très facilement interchangeables de manière à s'adapter aux courants du trafic.

La caisse est fort semblable à celle des 152; la grosse différence est marquée par les parois latérales renforcées de nervures longitudinales.

Les bogies sont ceux de la Taurus (version autrichienne de l'EuroSprinter - voir EL 47 p. 16). Avec ces bogies, une version pour trains de voyageurs rapides

peut être réalisée (230 km/h). Une autre nouveauté concerne les feux portés par la machine. Ceux-ci ne sont plus pourvus d'ampoules, mais bien de diodes. Cette technique permet de faire varier l'intensité et la couleur des feux en fonction des règles en vigueur sur tous les réseaux où elles circuleront.

D'une puissance de 6400 kW (6000 sous 3 kV et 4200 sous 1,5 kV) et d'une masse de 86 t, les 189, destinées au trafic marchandises lourd international, sont limitées à 140 km/h. Elles entreront progressivement en service commercial à partir de juin prochain, au rythme des livraisons (3 unités par mois jusqu'en décembre 2005). Notons que quinze autres 189 seront fournies cette année encore au pool de locomotives de Siemens Dispolok (modèle ES 64 F4).

Voici donc la première locomotive "passe-frontière" européenne, livrable "clé sur porte". Un outil qui, sans nul doute, est promu à un grand avenir; et pourquoi pas à la SNCB...?

Une concurrente est toutefois annoncée : Bombardier sortira bientôt une version quadricourant de sa 145 : la 185MS (Multi Service).



La première des dix 146.1 commandée pour Metro-Rail.
Metro-Rail.

Livraison des 146.1

En août 2002, Bombardier a livré à la DB la 146 101, première locomotive de la sous-série 146.1. Il s'agit d'une version plus puissante de la 146.0 (5600 kW au lieu de 4200), conçue pour pouvoir facilement être convertie en bitempion 15 kV et 25 kV pour le trafic international. Les huit machines commandées par la DB seront affectées au dépôt de Braunschweig.

Dix-huit locomotives identiques ont été commandées par le LVNG (Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen) pour assurer dès décembre 2003 des trains régionaux au départ de Hambourg vers Bremen et Uelzen. Elles seront accompagnées de 106 voitures à double étage en cours de construction par Bombardier à Görlitz. L'exploitation sera assurée par Metro-Rail (MR), tandis que Bombardier assurera la maintenance du matériel pendant 15 ans.

Les 189 003-7 et 189 002-7 en test sur le locodrome du centre d'essai de Velim en Tchéquie, le 18 octobre 2002. On remarque la complexité de la ligne de toiture, et les 4 pantographes.

Petr KADERAVEK, collection Tomas MEYER-EPPLER.



Luxembourg

Regain d'activité des 3600 CFL

Depuis le 15 décembre 2002, trois 3600 ont été réactivées afin de libérer des 3000. Le parc se compose de 10 machines (3602, 3603, 3608, 3609, 3610, 3611, 3612, 3617, 3618 et 3619), lesquelles tournent dans un roulement comportant 7 journées. Les CFL prévoient toutefois de les réformer fin 2003 ou au plus tard en 2004, et de les remplacer par des locomotives allemandes prises en leasing, vraisemblablement du type 185 de Bombardier.

➤ *La fin des 3600 se profile à l'horizon. Pour les 3606 et 3601, la page est déjà tournée. Luxembourg, 30 juin 2002.*
Emile BECKER.

→ *La 3618 arrive à Longwy-Senelle, avec le train 47901 en provenance de Belval-Usines. Septembre 2002.*
Emile BECKER.



ROULEMENT DES 3600 CFL (uniquement les trains de jour, pas de service le dimanche)

loco 1 : Lw 06.21 - 6882 - 07.25 L 12.15 - 3712 - 13.15 Tv 13.45 - 3739 - 14.45 L 16.15 - 3716 - 17.25 Gy 17.53 - 503716 - 18.01 Tv
loco 2 : L 06.20 - 6731 - 07.55 Eb 08.35 - 3134 - 09.10 L 12.09 - 7862 - 12.42 Lw 13.18 - 7888 - 13.52 L 14.15 - 3714 - 15.15 Tv
15.45 - 3741 - 16.45 L 17.38 - 3767 - 18.37 Tv
loco 3 : Lw 07.26 - 7882 - 07.57 L (lundi : à vide Es 12.30 - 36940 12.44 BTG à vide L) 16.09 - 7866 - 16.42 Lw 17.07 - 583718 17.56 L 18.15
- 3718 - 19.24 Gy 19.56 - 503718 20.04 Tv
loco 4 : Tv 06.25 - 3782 - 07.39 L 18.09 - 7868 - 18.42 Lw
loco 5 : Lw 06.43 - 7881 - 07.25 L los D 15.43 - 36326 - 16.15 BTG 16.50 34621 17.39 W
loco 6 : L 06.20 - 6556 - 06.52 Bs 06.57 - 7582 - 07.11 P (lundi : à vide D 07.47 - 36250 - 08.25 - BTG) à vide Bu 11.54 - 47901 - 12.57
Lw 13.21 - 49984 - 13.57 Bu 15.39 - 36306 - 15.58 BTG 16.40 - 36955 17.24 P à vide A 17.50 - 36344 - 18.23 P
loco 7 : Gy 06.40 - 3882 - 07.58 L 17.09 - 7867 - 17.42 Lw

Samedi :

loco 1 : Bu 11.54 - 47901 - 12.57 Lw 13.21 - 49984 - 13.57 Bu 15.39 - 36306 - 15.58 BTG 16.40 - 36955 17.24 P
loco 2 : Lw 07.30 - 49944 - 08.19 Bu

Abréviations : Bs : Belvaux-Soleuvre, BTG : Bettembourg, Bu : Belval-Usines, D : Differdange, Eb : Ettelbruck, Es : Esch/Alzette, Gy : Gouvy (B), L : Luxembourg, Lw : Longwy (F), P : Pétange, Tv : Troisvierges

Les 3600 sont principalement visibles sur la ligne du Nord. Le 2 septembre 2002, la 3611 remorque le train 3134 Ettelbrück 08.35 - Luxembourg 09.10, ici dans les environs de Pettingen.
Emile BECKER.



La DB a connu d'énormes problèmes d'adhérence durant l'automne dernier, en particulier sur le matériel récent (autorails et automotrices). Des dizaines de locomotives ont présenté des plats aux roues qui nécessiteront le reprofilage de leurs bandages. Comme les ateliers de la DB étaient tous saturés, des machines furent envoyées vers des tours en fosse en Autriche et à l'atelier de Luxembourg. Le 12 novembre 2002, les 110 351 et 110 392 attendent devant l'atelier de Luxembourg leur passage au tour, constituant ainsi une visite insolite de ce type d'engins. Emile BECKER.



La 1604 CFL à Strasbourg

Le 14 décembre 2002, le GAR a organisé un train spécial de Luxembourg à Mulhouse. Trois destinations étaient proposées : les marchés de Noël de Strasbourg et de Colmar, et la visite du Musée des chemins de fer de Mulhouse. La rame, composée de quatre voitures Wegmann des CFL, était remorquée par la superbe 1604.

Le train spécial du GAR à Strasbourg, lors du parcours aller vers Mulhouse. Emile BECKER.



Le 8 décembre 2002, la Pacific carénée allemande 01.1102 a remorqué un train spécial baptisé "FFD 1102 Graf von Luxemburg". Elle est ici immortalisée sur la plaque tournante du dépôt de Luxembourg. La 01.1102 émane d'une série de 55 Pacific lourdes, à 3 cylindres compound, construites de 1937 à 1940 par BMAG (Schwartzkopff), dont quelques unités avaient été carénées. Au milieu des années cinquante, 44 machines furent modifiées pour la chauffe au fuel, et renumérotées plus tard dans la série 012. Les dernières 01.1000 ont été retirées du service au dépôt de Rheine en 1975. Après sa réforme, la 01.1102 avait été placée en monument en gare de Bebra. Entièrement restaurée et remise en ordre de marche en 1996, elle fut munie d'un carénage qui a d'ailleurs suscité une vigoureuse polémique, car cette locomotive n'en a jamais été pourvue. Serge PLETGEN.





Le contrat de location des locomotives Diesel du type ME26 de la firme Dispolok (Siemens) est venu à échéance. Pour les remplacer, les CFL auraient souhaité prendre en leasing des machines électriques du type ES64 U2 de Dispolok également. Cependant, lors des essais réalisés le 2 octobre 2002 avec l'ES64 U2-096 (voir aussi EN LIGNES 53 page 28), des problèmes d'interférences électriques avec les anciens postes d'aiguillages de la ligne 6 (Luxembourg - Wasserbillig) ont conduit à une fin prématurée des essais. De ce fait, les CFL ont signé un nouveau contrat de leasing des ME26 pour une période de 3 ans. Le 19 août 2002, la ME26-08 remorque un train Differdange - Wasserbillig, ici en passage à Obercorn.
Emile BECKER.



Des ES64 U2 auraient dû remplacer les ME26 louées par les CFL. Voici la ES64 U2-096 lors des essais effectués le 2 octobre 2002, en gare de Wasserbillig aux côtés de la 216 057-0 de la DB et de deux 1800 des CFL (1808 + 1810).
Serge PLETGEN.

Comme signalé dans nos deux derniers *EN LIGNES*, les CFL ont pris en leasing, d'une part, deux locomotives Vossloh du type MK provenant des Chemins de fer danois - les MK 602 et 603, numérotées 220 121 et 220 122 (les MK 601 à 603 étaient excédentaires au moment où DSB Gods a été repris par Railion; elles ont été revendues à Vossloh) - et d'autre part, quatre locotracteurs CMI : les 502, 506, 512 et 516 (initialement commandés par les Chemins de fer danois, série MJ des DSB).



→ La 220 122 (ex. DSB MK 602) manoeuvre à Bettembourg le 22 novembre 2002. Notons que les MK furent commandés par les DSB à la suite de l'annulation de la commande des machines CMI.

→ La 502 de CMI à Esch-sur-Alzette, le 19 août 2002. Cette machine fut utilisée de janvier 1998 à fin 2001 par DUFERCO à Clabecq.
Emile BECKER.



Des Schienenbus allemands en Espagne...

GIF (Gestor de Infraestructuras Ferroviarias), la société s'occupant de l'infrastructure du réseau espagnol, a acquis huit petits autorails "Ferkeltaxen" des séries 771-772 de la DB (ex. autorails des séries VT 171 et 172 de la DR). Les deux premiers, numérotés A21 et A22 (ex. 771 164 et 771 018), sont utilisés pour des parcours d'inspection sur la nouvelle ligne à grande vitesse Madrid - Barcelona en cours de construction. Le premier est affecté à la base de Brihuega, le second à Montagut.

L'autorail GIF A21 (ex. 771 164 de la DB), à Brihuega, le 2 octobre 2002.
Yves STEENEBRUGGEN.

... et en Roumanie

Les Chemins de fer roumains (CFR) ont acheté d'occasion à la DB 14 autorails "Schienenbus" des types 771-772, accompagnés de remorques (types 991-992). Les CFR prévoient d'acquérir un total de 150 autorails. Avant leur mise en service, ils sont entièrement révisés aux ateliers de Brasov et de Cluj Napoca, et inventoriés dans la série 79 des CFR.

PHOTO 54-25 Un ex. Schienenbus de la série 771 ou 772 de la DB, accouplé à une remorque, à sa sortie de rénovation à l'atelier de Cluj Napoca le 20 novembre 2002 (79-0103-3 + 79-503-7).
Pierre HERBIET.



Tchéquie : réforme des autorails 820

Le 15 décembre 2002, les Chemins de fer tchèques (CD) ont retiré du service les derniers autorails de la série 820 (ex. type M240 des CSD du temps de la Tchécoslovaquie). Construits à 118 exemplaires par Vagonka Studenka de 1963 à 1965, ils étaient équipés d'un moteur Diesel Tatra de 206 kW et d'une transmission hydraulique. Ils pouvaient circuler à 70 km/h en emportant 56 voyageurs assis, et étaient essentiellement utilisés pour les dessertes locales. Les Chemins de fer slovaques (ZSR) possèdent encore quelques autorails de ce type.

L'autorail 820.030 à Hostivice, le 11 septembre 1997. Jirka NOVAK.



Hongrie : que sont devenues les M61 ?

On se rappellera que les MAV avaient réformé les derniers "gros-nez" de la série M61 le 28 décembre 2000 (voir *EN LIGNES* 46 pages 13-14). Treize machines ont été démolies : les M61-003, 004 (une cabine est conservée au Musée des Transports de Budapest), 005, 007, 008, 009, 011, 012, 013, 014, 015, 016, 018. Cinq locomotives sont conservées : les M61-001, 006, 019 et 020 par MAV Nostalgia à Budapest, et la M61-010 par la NoHAB Foundation. La M61-002 est garée à Budapest pour pièces. Enfin, la M61-017 est utilisée pour remorquer une voiture de mesures. A cette fin, elle a été équipée du chauffage électrique des rames, renumérotée A61-017 et entièrement repeinte dans sa livrée d'origine accompagnée d'une nouvelle bande bleue se trouvant dans l'alignement d'une même ligne bleue apposée sur la voiture de mesure. En outre, l'étoile rouge a été remplacée par des armoiries.



PHOTO 54-26 La A61-017 en tête du train de mesures à Budapest, le 18 novembre 2002.

Jean-Pierre KOOB.

étranger en bref...

SERBIE-MONTENEGRO : la fin des JZ

● Depuis le démantèlement de la Yougoslavie, le sigle des Chemins de fer yougoslaves JZ (Jugoslovenske Zeleznice) était toujours utilisé par la Serbie et le Montenegro. Depuis le 1er décembre 2002, les JZ sont remplacés par deux nouvelles sociétés : le ZS (Zeleznice Srbije) pour les Chemins de fer serbes, et le ZCG (Zeleznice Crne Gore) pour les Chemins de fer du Montenegro.

ITALIE

● *Trenitalia Cargo*, la division Cargo des FS, a passé commande de 24 locomotives du type E 402C auprès d'Ansaldo-Breda. Ces locomotives BB de 86 tonnes de 5600 kW pourront circuler sous 3 kV continu et 15 kV 16,7 Hz. De plus, elles seront prévues pour pouvoir être facilement adaptées pour le 25 kV 50 Hz. Elles seront équipées pour circuler en Italie, Suisse, Allemagne et Autriche.

● Le *Ferrovie Nord Milano* (FNM) a racheté 4 locomotives électriques de la

série 342 aux Chemins de fer slovènes (SZ). Ces BB, construites dans les années soixante pour les chemins de fer yougoslaves, constituent, en grande ligne, une variante légère des BBB de la série E 636 des FS. Le FNM fera agréer ces machines pour la circulation sur le réseau des FS. Rappelons que, depuis 2001, le FNM circule déjà sur le réseau des FS, en tête de trains intermodaux entre Melzo et Domodossola (voir *EN LIGNES* 49 page 16). Q.V.

ITALIE - SUISSE

● CARGO SI (Suisse Italie) ne verra pas le jour. Les CFF ont en effet décidé d'abandonner le plan qui prévoyait la fusion entre CFF Cargo et Trenitalia Cargo. CFF Cargo a toutefois décidé de créer une nouvelle société avec un partenaire italien pour permettre de circuler jusqu'en Italie, à l'image de la société SRC (Swiss Rail Cargo Köln) formée le 24 juin 2002 avec des partenaires allemands (coopération entre le HGK, Hupac et CFF Cargo). A cette fin, 18 locomotives polytensions (pour le passage de la frontière entre la Suisse et l'Italie) ainsi que 12 locomotives

Diesel-électriques (pour le service en Italie et les manœuvres) devront être commandées. Q.V.

EUROTUNNEL

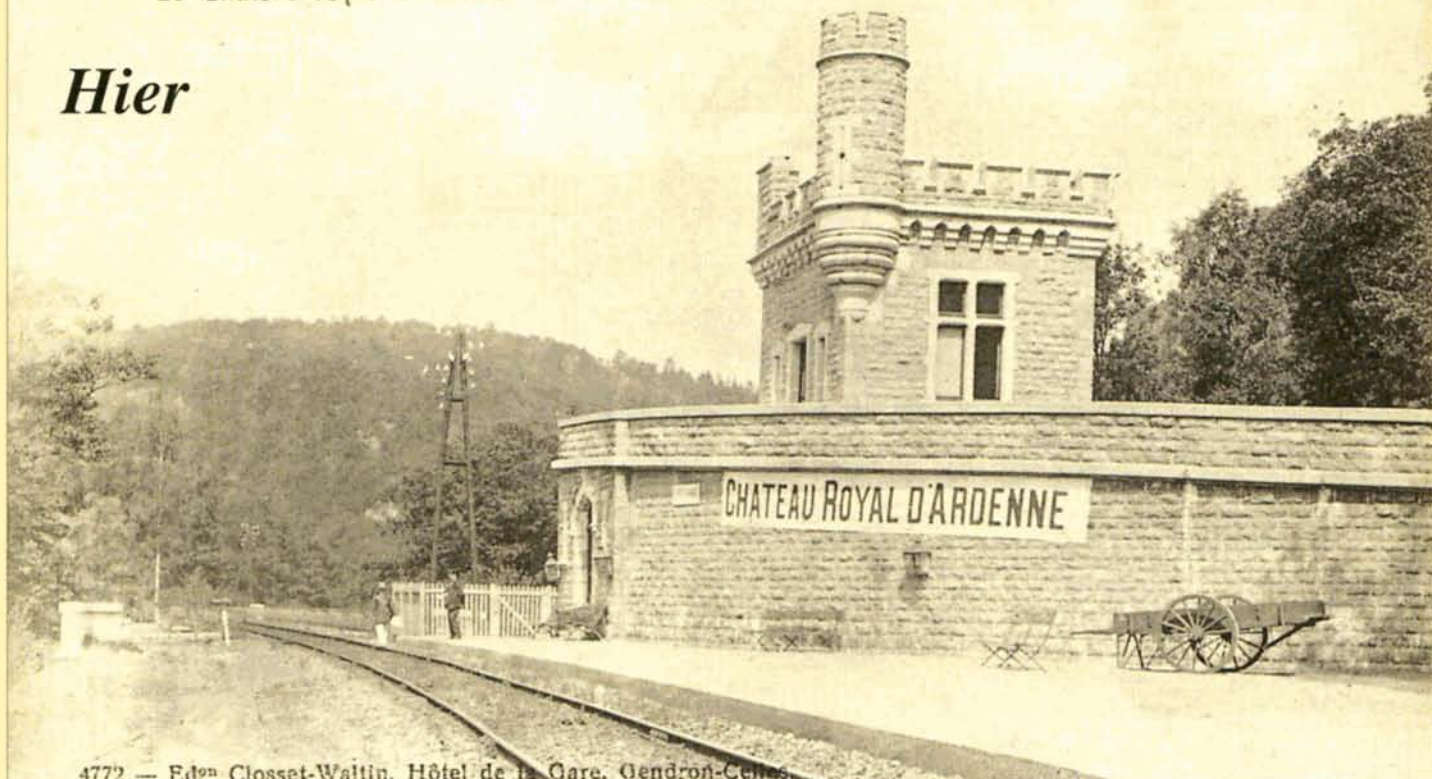
● Après 10 ans de service, Eurotunnel a entamé le passage en grande révision des 37 locomotives électriques de la série 9000 remorquant les trains dans le tunnel sous la Manche. A cette occasion, elles sont modernisées, reçoivent de nouveaux moteurs de traction et un nouvel équipement de contrôle, et leur puissance est portée de 5600 à 7000 kW. Bombardier et Brush Traction effectuent leur révision.

ALLEMAGNE

● La DB a lancé en novembre 2002 un appel d'offres pour la fourniture de 200 nouvelles locomotives Diesel de ligne de grande puissance, avec une option pour 370 unités supplémentaires. Elles seront destinées aussi bien à DB Cargo, qu'à DB Regio. Les 10 premières doivent être fournies à DB Cargo en 2006. Il est ensuite prévu de livrer annuellement entre 30 et 50 machines jusqu'en 2015.

Le Château royal d'Ardenne — La Station.

Hier



4772 — Ed^m Closset-Waltin, Hôtel de la Gare, Gendron-Celles.

Le Roi Léopold II fit construire un château sur une crête de la vallée de la Lesse dans les environs d'Houyet, au hameau d'Ardenne. Une gare fut spécialement établie le long de la ligne Dinant - Houyet (ligne 150 puis 166), peu avant le tunnel d'Houyet. Cette superbe halte fut construite en même temps que la ligne, vers 1896, et était utilisée par le Roi. En 1899, le château d'Ardenne fut transformé en hôtel de luxe géré par la CIWLT. Les clients fréquentaient dès lors ce point d'arrêt. Plus tard, la gestion de l'hôtel fut reprise par la Société des Grands Hôtels, jusqu'en 1949. Il semblerait que la halte d'Ardenne fut fermée dans les années 1920. Au départ de la gare, une rampe en forme de colimaçon permettait de rejoindre le château. Le document ci-dessus, pris aux alentours de 1910, montre la ligne toujours à simple voie. La section Gendron-Celles - Houyet fut mise en service le 1er avril 1896 pour le trafic des marchandises et le 1er juin 1898 pour les voyageurs. Aujourd'hui, on peut toujours admirer les vestiges de la gare, comme le montre la photo ci-dessous (PHOTO 54-27), prise le 17 novembre 2001. Désormais, ces ruines voient passer des trains électriques. Malgré la modernisation de la ligne, plusieurs poteaux télégraphiques centenaires ont échappé aux tronçonneuses.

Collection : Christian DOSOGNE et Pierre HERBIET.

Aujourd'hui



RECTIFICATIONS

EL 52 p. 40 :

- la 5527 a été réformée le **15-08-02** et non le 02-09-02.

EL 53 p. 25 :

- dans la liste des mutations, il y a 6230 et 6301 FKR → INFRA 26-10-01, il faut : **02-01-02**.

EL 53 p. 32 :

- dans la liste des engins en parc : supprimer les **5132** (toujours en activité), **8028** (radiée le 01-07-88), **8049**, **8054** (radiées le 01-07-88) et **8061**;

- dans la liste des engins radiés : ajouter les **8049** et **8061** (mises hors exploitation le 01-12-02 FSR); supprimer les **932**, **1505** (!) et **2361** (toujours reprises en parc).

ENGINS RADIÉS

967 : 01-11-02 NK
4510 : 15-08-02 MKM
5178 : 01-02-03 FNND
5214 : 01-02-03 MKM

MUTATIONS

6247 : FKR → INF (FHS) 16-06-02

6249 : FKR → INF (FSR) 16-06-02
6278 : GCR → INF (FSR) 16-06-02
6282 : GCR → INF (FSR) 16-06-02
6307 : FKR → INF (FKR) 02-01-02
6311 : FKR → INF (GCR) 16-06-02
6322 : FKR → INF (NK) 16-06-02
7767 : FNND → FKR 15-12-02
7768 : FNND → FKR 15-12-02
7769 : FNND → FKR 15-12-02
7770 : FNND → FKR 15-12-02

ENGINS SORTIS DE PARC

967 : 01-11-02 (radiée)

DÉMOLITIONS

1505 : Salzannes/Bressoux 01-03
2307 : Salzannes/Bressoux 01-03
7601 : Schaerbeek 02-03
7605 : Schaerbeek 02-03

VENTE

8061 : PFT 01-2003

ABRÉVIATIONS

A : voiture de 1e cl.
AB : voiture de 1e + 2e cl.
AC : Atelier Central
B : voiture de 2e cl.

BD : voiture de 2e cl. + fourgon
DMS : fourgon DMS
ER : rame à vide du train x
FBC : Braine-le-Comte
FBD : Braine-l'Alleud
FBM : Bruxelles-Midi
FCL : Châtelet
FDD : Denderleeuw
FDK : Adinkerke
FDR : Dendermonde
FGRA : Geraardsbergen
FGSP : Gent-St. Pieters
FHS : Hasselt
FKG : Genk
FKR : Merelbeke
FLD : Landen
FLS : Aalst
FLV : Leuven
FM : Mechelen
FMC : Mouscron
FMS : Mons
FNND : Antwerpen-Noord
FNR : Namur
FPP : Poperinge
FSD : Oostende
FSR : Schaerbeek
FTY : Tournai
FVI : Vielsalm
FVY : Gouvy
FZT : Zottegem
GWK : Welkenraedt

INF : Département Infrastructure
L : révision intermédiaire
LC : révision confort
LK : Kortrijk
LL : Arlon
LT : Ottignies
LT : révision technique
LUX : Luxembourg
LY : Huy
LZR : Zeebrugge
M : modernisée
MBX : Bertrix
MKM : Stockem
MTB : Etterbeek
NK : Kinkempois
RE : rame à vide pour le train x
RG : révision générale
RI : révision intermédiaire
RI2 : 2e révision intermédiaire
RIK1 : 1e révision intermédiaire
RIK2 : 2e révision intermédiaire
U : en unité multiple
ZR : rame à vide du train x
① : le lundi
② : le mardi
③ : le mercredi
④ : le jeudi
⑤ : le vendredi
⑥ : le samedi
⑦ : le dimanche
= : parcours de la loco à vide

Locomotives électriques

série 13

● Depuis le 15 décembre 2002, l'utilisation des 13 est entrée dans une nouvelle phase, avec leur engagement à 200 km/h sur la L2 (IC A Oostende ↔ Eupen et P Gouvy ↔ Bruxelles-Midi), et en trafic marchandises sur l'Athus-Meuse avec des incursions dans l'Est de la France jusqu'à Saint-Louis.

Les premières semaines d'exploitation de la L2 ont été marquées par de multiples retards de trains consécutifs à des détournements par la L36 ou à une limitation de vitesse à 160 km/h sur la L2.

Au 15 décembre 2002, seules 21 locomotives de la série 13 (sur 60) étaient rendues aptes à rouler sur la L2 par l'activation de la TBL2. Si un IC A est assuré par un matériel non adapté, le détournement par la L36 est inévitable. De plus, la circulation des 13 à 200 km/h est conditionné au bon fonctionnement du frein rhéostatique. Ceci n'est possible que si les 4 onduleurs de traction sont en service simultanément. Dès qu'un bloc moteur est isolé, la 13 ne peut plus freiner qu'avec le frein pneumatique, et la vitesse est limitée à 160 km/h.

A partir de la fin janvier 2003, le nombre d'incidents a commencé à baisser suite à des actions combinées des ateliers SNCB et d'Alstom.

A noter que la 6225 a dû intervenir, pour la première fois, le jeudi 30 janvier 2003 pour aller secourir deux IC A en détresse sur la L2 à proximité de Leuven.

Le suivi des 13 est aussi devenu un casse-tête pour les répartiteurs de traction. Celles-ci se répartissent, en effet, en trois sous-séries (situation au 15/12/2002) :

- les machines aptes à aller à Saint-Louis (enregistreur papier) et les lignes classiques SNCB : 1301 à 1316 ainsi que 3002, 3003, 3004, 3008, 3013 et 3019 des CFL ;

- les machines aptes à circuler sur la L2 (TBL2 activée à la dernière version du logiciel) : 1317, 1319, 1321, 1326, 1328, 1339, 1340, 1341, 1347, 1348, 1349 et 1352 à 1360;

- les machines aptes à circuler jusqu'à Metz (mais pas St-Louis) : les autres machines.

A long terme, les machines devraient devenir identiques.

Signalons au passage qu'au 15 décembre 2002, seules 10 rames TGV PBKA (sur les 17) étaient aptes à circuler sur la L2.

PHOTO 54-67 Le 47934 à la sortie du tunnel de Furfooz. L'état de propreté des 1325 et 1337 reflète l'image d'une bien triste Belgique... Jean-Luc VANDERHAEGEN.





Depuis le 15 décembre 2002, les 13 SNCB et les 3000 CFL ont pris possession de l'axe "Athus-Meuse". Ce document montre un train de conteneurs remorqué par les 1304 et 1348, photographié à la bifurcation d'Athus-Rodange, à Rodange. Emile BECKER.

série 15

- Dans notre précédent *EL* page 33, un bout de phrase à disparu à la fin du texte concernant les 15. Il faut : "Le train P 4027 est assuré par une 3000 CFL."

- En novembre 2002, afin de tester le comportement des 15 sur les trains P vers Gouvy (trains comportant de nombreux arrêts en rampe), elles remorqu-

rent à plusieurs reprises le train P 4017 Liers - Gouvy. Le retour de la machine s'effectuait par le train P 4028 Gouvy - Liers, en seconde position, derrière une 55 bleue. Lors de ces parcours, la fiabilité des 15 s'est révélée désastreuse, à tel point qu'il fut décidé d'abandonner définitivement ce projet qui consistait à les engager sur la ligne 42.

Depuis le 15 décembre 2002, la traction des trains P 4027/4017 est assurée par

une 3000 CFL (ou 13 SNCB), et des 4028/4016 par une 55 bleue.

- La 1505 qui, pour rappel, se trouvait depuis octobre 2000 à l'Atelier Central de Salzinnes en attente de révision après un incendie, a finalement été réformée et ferrailée le 16 janvier dernier. Découpée en trois parties, la machine a ensuite été transportée par camion vers le chantier de démolition du ferrailleur Médard à Bressoux.

Le 19 novembre 2002, le P 4020 Gouvy - Liers arrive à Liers. Le train est tracté par la 5540, tandis que deux 15 sont remorquées comme véhicules, la première derrière la 5540, la seconde en queue. Cette dernière assurera le train P 4017 Liers - Gouvy en fin d'après-midi. On remarquera la composition originale de la rame : une voiture I10 A et 4 voitures-couchettes 15 réutilisées en trafic intérieur ! M. HANSENS.







8063

B
D
E

111
27A
38
43146-1



↑ PHOTO 54-28 ← PHOTO 54-29

La 1505 a été ferrailée le 16 janvier dernier. Elle fut d'abord découpée en trois parties, lesquelles furent chargées sur deux camions et acheminées au chantier de démolition de la société Médard de Bressoux.

série 16

- La mise en service programmée des 16 à partir du 4 janvier dernier sur les IC G 1806, 1810, 1814, 1818, 1830, 1834, 1838 et 1842 Oostende ↔ Antwerpen ne s'est finalement pas concrétisée. Il s'agissait d'une mesure d'urgence prise pour pouvoir libérer une 13. Toutefois, la machine qui aurait été libérée n'aurait pas changé grand chose, puisque cette machine n'était pas autorisée à circuler sur la L2.

Au moment de boucler ce numéro, nous apprenons qu'à partir du 24 février les trains P7009-8002 Oostende ↔ Schaerbeek et P7402-8402 Welkenraedt ↔ Bruxelles-Midi doivent être assurés par des 16.

En attendant, les 16 ont reçu un entretien courant et certaines ont subi un reprofilage d'essieux au tour en fosse de l'atelier de Kinkempois (ce qui explique la présence de 16 à Liège fin 2002).

PHOTO 54-30 Le dernier voyage de la 1505, vers Bressoux. Le camion est chargé des deux cabines de conduite. La partie centrale de la machine sera acheminée quelques heures plus tard. Détail pittoresque : la première cabine est toujours pourvue de son pantographe !





Pour la dixième année consécutive, les cheminots de la gare de Kortrijk ont organisé une action de Noël. A cette occasion, la 1608 fut décorée de logos "Kerstactie '02", ainsi que l'inscription "10 jaar Kerstactie NMBS Kortrijk". Elle est vue ici à Oostende, en tête de l'IC 427 à destination de Köln.
Stefan DENAYRE.

série 22

- La 2250 a été remplacée par la 2248 et non la 2247 comme indiqué par erreur dans notre précédent EL page 38.
- Depuis le 15 décembre, l'effectif des 22 est réduit à 29 unités. Les 20 machines réformées en 2002 n'ont pour autant pas été remplacées par d'autres engins. Depuis lors, il n'est pas rare de voir des trains de marchandises supprimés par manque de locomotives ! Comprenez qui pourra...
- Durant les fêtes de fin d'année, diver-

ses animations, dont "L'en-Train de Noël", ont été organisées sur l'esplanade de la gare du Sud de Charleroi, conjointement par la SNCB, la Ville, Märklin et divers sponsors. L'objectif était de récolter des fonds pour la "Belgian Kid's Foundation" (voir EL 52 p.42).

A cette occasion, la 2221 reçut une décoration spéciale; ses parois latérales furent recouvertes d'un fond blanc dans lequel furent collés les logos des promoteurs de l'opération : la SNCB, la ville de Charleroi, l'asbl Charleroi Centre-ville, RTL-TVI, Coca-Cola, Märklin, ainsi que le logo de la "Belgian Kid's Foundation".

Où voir des 22 ?

Dans notre dernier numéro page 38, nous avons publié le roulement complet (de jour) des 22. Nous publions ci-après les sections de lignes sur lesquelles on peut voir le plus de 22.

L50 Bruxelles-Nord ↔ Denderleeuw

8066 FBN 15.56 - FDD 16.28 (M2)
8067 FBN 16.43 - FDD 17.21 (M2)
7073 FDD 06.34 - FBN 07.04 (K4)
7967 FDD 06.59 - FBN 07.35 (M2)
7074 FDD 07.37 - FBN 08.05 (M2)

L96 Bruxelles-Midi ↔ Hal

7889 FBM 07.18 - Hal 07.28 (K4)
8511 FBM 16.13 - Hal 15.28 P (M4m)
8741 FBM 17.13 - Hal 17.28 P (M4m)
8894 FBM 17.16 - Hal 17.34 (M2)
7513 Hal 07.14 P - FBM 07.25 (M4)
7741 Hal 07.52 - FBM 08.07 (M4m)
7893 Hal 08.28 - FBM 08.47 (M2)

L73 Gent-Sint-Pieters ↔ Deinze

8995 FGSP 16.26 - Deinze 16.42 (M2)
8996 FGSP 17.27 - Deinze 17.42 (K4)
8001 FGSP 16.32 - Deinze 16.45 (I6)
8008 FGSP 18.34 - Deinze 18.49 (I6)
7001 Deinze 06.12 - FGSP 06.26 (I6)
7995 Deinze 07.24 - FGSP 07.37 (M2)
7996 Deinze 08.10 - FGSP 08.24 (M2)
7008 Deinze 08.23 - FGSP 08.37 (I6)

FBM : Bruxelles-Midi
FBN : Bruxelles-Nord
FDD : Denderleeuw
FGSP : Gent-Sint-Pieters
P : train en passage

La 2221 avec sa décoration spéciale "L'en-Train de Noël", à Charleroi-Sud, le 14 décembre 2002.

Armand BEERLANDT.



série 23

● La 2307 qui, pour rappel, fut réformée le 1er octobre 1998 consécutivement à la collision d'Hatrival du 13 mai 1992, a été ferrailée à l'Atelier Central de Salzinnes le 16 janvier dernier. Tout comme la 1505, elle fut découpée en trois parties et transportée par camion vers le chantier de démolition du ferrailleur Médard à Bressoux.

La 2307 termina son existence le 14 janvier 2002. Découpée en trois morceaux à l'Atelier Central de Salzinnes, chaque partie fut chargée sur camion et transférée au chantier de démolition de Bressoux. Ci-dessus : arrivée de la première partie à Bressoux. Ci-contre : son déchargement.

Michel HANSENS.



Locomotives Diesel

série 51

● La 5178 a été mise hors exploitation le 1er février dernier. L'effectif des 51 est ainsi ramené à seulement 14 locomotives. La série entière pourrait bien être arrêtée dès le mois de mars ou avril, c'est-à-dire au moment où vous lirez ce numéro. C'est bien sûr la livraison des 77 qui en est la cause principale; la dernière machine de la première tranche, la 7790, a été livrée en janvier à la SNCB.

Depuis le 3 février 2003, le roulement des 51 a été réduit de 10 à seulement 6 journées. Par rapport au roulement publié dans le *EN LIGNES 53* page 39, les journées GA01, GA02, GA08, GA09 et GA10 ont été supprimées. Le service du dimanche est inchangé. Le samedi, elles ont conservé la journée GA04 et GA06, ainsi que les trains suivants :

- 55146 : Genk-Goederen 13.52 -
- Schaerbeek 16.21
- 45175 : Montzen 07.35 -
- Aachen-West 08.00
- 49226 : Aachen-West 10.30 -
- Hasselt 12.29
- 47234 : Aachen-West 06.00 -
- Genk-Goederen 07.58

● Après le 15 décembre 2002, la traction du train de zinc pour Budel fut le plus souvent encore assurée par deux 51, bien que le roulement prévoit deux locomotives de la série 55.



PHOTO 54-31 Depuis le mois d'octobre 2002, un train de ballast circule régulièrement entre Quenast et la gare d'Antwerpen-Noord, remorqué par deux locomotives de la série 51. La particularité de ce train est sa rame composée de wagons Fals autrefois utilisés pour le transport de charbon. La plupart de ceux-ci étaient loués en Allemagne et sont revenus sur le réseau courant 2002. En fait, ce transport concerne du ballast de très faible calibre utilisés pour les sous-couches de la voie; il n'est en effet pas possible de ballaster une voie avec ce type de wagons. La rame vide quitte Antwerpen-Noord en milieu d'après-midi pour arriver vers 18.00 à Quenast. Le départ en charge a lieu dans la soirée. Depuis qu'il circule, il n'a donc malheureusement pas encore été possible de le photographier dans la région de Quenast. Le 28 novembre 2002, les 5173 et 5182 remorquaient la rame vide, ici à Deurne. Ces deux machines vivaient alors leurs derniers jours puisqu'elles furent garées le 5 décembre. Kristof AVONDS.



séries 52-53-54 et 62/63

- La 5214 a été réformée à la suite d'un tamponnement survenu à Virton en décembre 2002.

- Le moteur Diesel de la 5309 a subi d'importants dégâts. La machine ne sera toutefois pas réformée, mais recevra le moteur Diesel de la 5314.

- Contrairement à ce qui était prévu, les services Diesel de Ronet (trains vers Andenne, Yvoir, Feluy, ...) sont toujours assurés par des 52-53-54, et non des 62 de l'atelier de Charleroi-Sud comme cela aurait dû être le cas depuis le 15 décembre 2002. De ce fait, TUC-Rail n'a pas reçu le nombre prévu de 52-53-54, d'autant plus que la 5214 a été mise hors exploitation (voir-ci-dessus). Pour pallier au manque d'engins moteurs pour TUC-Rail, il est envisagé de réactiver une vingtaine de 76 (l'idée de remettre en service des 80 a été abandonnée).

- Les 6222 et 6234 ont été envoyées aux Pays-Bas le 5 février dernier, pour prendre la relève des 6220 et 6237 louées à la société

Le 3 décembre 2002, la 5540 accompagnée de la 5518 a remorqué un train militaire au départ de Sourbrodt à destination de l'Allemagne. La venue d'une 55 bleue à Sourbrodt a toujours été exceptionnelle. A noter que l'avenir de cette ligne des Cantons de l'Est est sombre puisque le dernier raccordé à la ligne, la scierie de Bullange, est en concordat judiciaire... Michel HANSENS.



Depuis le 15 décembre 2002, les 52-53-54 n'assurent plus aucun service régulier sur le réseau luxembourgeois. Le 22 novembre 2002, les 5306 et 5209 attendaient leur prochain service au dépôt de Luxembourg. Emile BECKER.

ACTS depuis mai 2002.

série 55

- Les 5523 ATB et 5517 ATB sont à nouveau louées à la société ACTS aux Pays-Bas (voir EL 52 p. 44-45), respectivement depuis le 31 janvier et le 14 février 2003. ACTS a toujours des problèmes de traction. En février, les 1251,

1254, 6702, étaient en panne, tandis que les 1255, 6703 (ex. 6391 SNCB) et 6705 (ex. 6393 SNCB) se trouvaient en révision et réparation en Tchéquie.

- La SNCB envisage d'engager les 55 ATB sur des relations marchandises vers Kijfhoek et même Maasvlakte. Certains trains seraient repris au roulement des 25.5.



LA FIN DE L'EPOPEE DES 59



Cette fois, c'est bien fini. Les trois dernières locomotives de la série 59 à la SNCB ont finalement rendu les armes le 15 novembre 2002. Ce jour là, les 5916+5946 circulèrent pour la dernière fois, à vide de Leuven à la base de Voroux, afin d'y être mises définitivement hors service.

Le 1er juin 2002, les cinq dernières 59 (5916, 5917, 5926, 5941 et 5946) étaient mises hors exploitation mettant, croyait-on, fin à la série. Toutefois, c'était sans compter la pénurie de locomotives. Toutes ont ainsi continué à circuler, à l'exception de la 5926 qui, avariée, se trouvait depuis le 21 décembre 2001 à l'atelier de Kinkempois en attente de réparation. La 5941, bien qu'acquise par le PFT en juin, resta utilisée jusqu'au 10 juillet. Les 5916, 5917 et 5946 sont encore restées en activité jusqu'au mois de novembre. Depuis lors, rassemblées à Voroux, la 5916 et la 5946 attendent leur future destinée. Quant à la 5917, son sort est déjà scellé puisqu'elle a été préservée par le Patrimoine Historique de la SNCB. Une couche de peinture appliquée sur la caisse en mai 2002 par quelques amateurs du PFT en vue du voyage d'adieu du 11 mai, l'a fait choisir par la SNCB pour sa collection de matériel historique.

Mais reprenons chronologiquement les divers événements qui émaillèrent leur fin de carrière, après tout de même 47 ans de bons et loyaux services ! Rappelons que dix 59 furent utilisées sur les

PHOTO 54-32 Le 1er octobre 2002, les 5916 et 5946 ont encore remorqué un train de ballast au départ de Quenast à destination de Leuven. Les voici à Ripain sur la ligne 115, peu avant Quenast, en tête d'une rame vide.
Serge MARTIN.

chantiers de la LGV2 au départ de la base de Voroux : les 5905, 5916, 5917, 5926, 5936, 5939, 5941, 5946, 5947 et 5950.

On se souviendra que les 5947 et 5950 furent détruites dans le tragique accident survenu à Remicourt le 11 janvier 2001. Intransportables, elles furent ferrailées sur place.

Le 1er juin 2001, la 5905 subit une avarie grave lors de la remorque d'un train

de travaux (bigue pour le montage des aiguillages à Hoegaarden). Son moteur se cala sur le régime maximal, en développant plus de 2000 ampères au cran 1 ! Arrêtée sur le chantier, elle fut transférée vers l'atelier de Kinkempois. Juste après sa réparation, le carter de son moteur Diesel explosa, provoquant un grippage. Après diagnostic, on constata que les coussinets de bielle avaient fondu. La 5905 fut alors mise définitivement hors exploitation en date du 1er juillet 2001.

PHOTO 54-33 Le 26 juin 2002, la 5941, bien qu'appartenant alors au PFT, assurait un train d'électrification au sas d'alimentation en 25 kV de la LGV2 à Avenas. La 5916 est accouplée à l'autre extrémité.
Serge MARTIN.



Lors du week-end des 9 et 10 juin 2001, des parcours d'essai de télécommunication furent réalisés entre Ans et Bierbeek à l'aide des 5946 et 5939 encadrant deux voitures du type M2 et la nouvelle voiture de mesures 0800.

Le samedi soir, la 5939 termina sa journée avec la pompe à eau avariée; la 5939 fut donc remplacée le dimanche par la 5936.

Le lundi matin, la 5936, restée accrochée au train d'essai, fut désignée pour ramener la rame d'essai à Schaerbeek. Alors qu'elle refoule la rame pour quitter la base de Voroux afin de reprendre le signal de la bifurcation de Voroux, elle fut prise en écharpe par l'IC 1731 à destination de Quiévrain, remorqué par la 2741, qui avait dépassé irrégulièrement le signal rouge de la bifurcation. La 2741, après avoir éventré la voiture de mesures et une des deux M2, arrêta sa course contre la 5936.

Les 5939 et 5936 furent donc dans ces circonstances dirigées ensemble vers Kinkempois.

Malgré les dégâts limités à la 5936, il fut décidé de ne pas la réparer. Quant à la 5939, elle fut également réformée, mais pour flexion de son vilebrequin alors qu'elle était entrée en atelier pour le remplacement de la pompe à eau !

Les deux machines furent mises hors exploitation 1er juillet 2001.

Comme on le constate, plus aucun frais, même limité, n'était consenti sur les 59.



PHOTO 54-34 Petit parallèle à la base de Voroux. De droite à gauche, la 7608, la 5917 et la BB 67251 de la SNCF. Serge MARTIN, 2 août 2002.

De même, les opérations d'entretien étaient réduites au strict minimum pour ne pas dire à néant. Ces carences, telles que manque de pression gasoil dû aux filtres encrassés, arrêt moteur, filtres turbo encrassés, feu aux échappements, etc., étaient devenues petit à petit les principales sources d'ennui pour les cinq dernières rescapées.

Le 1er août 2001, lors de son retour vers Voroux avec un train de bétonnage, les moteurs de traction d'un bogie de la 5916 subirent un coup de feu. Elle fut renvoyée vers l'atelier Kinkempois, où son bogie défectueux fut échangé par un bogie prélevé sur la 5939 réformée 30 jours auparavant. Détail intéressant, ce bogie possédait

un essieu avec une roue d'origine à rayon, le dernier équipant une locomotive de ligne de la SNCB...

Vers la fin de 2001, la 5926 était victime à chacune de ses sorties de problèmes à répétition, notamment l'échauffement de son moteur Diesel. Avariée au joint de culasse du cylindre n°4, elle fut finalement expédiée à Kinkempois le 21 décembre pour réparation, et elle y restera...

Le 11 avril 2002, la 5941, chargée d'opérations de ballastage, fut victime d'un incendie électrique dans le circuit de la veille automatique, entraînant son garage pendant une grosse semaine pour rechercher la cause de l'avarie.

PHOTO 54-35 La 5946 remorque trois wagons de ballast entre Voroux et Kinkempois. Grâce-Hollogne, 11 mars 2002.

S. MARTIN.





PHOTO 54-36 Le 12 septembre 2002, à la base de Voroux, les 5946, 5917 et 5916 attendent leur prochain service, en compagnie de la 5926 pour qui la page est déjà tournée. Serge MARTIN.

A cette même période, la 5917 fut repeinte dans la décoration verte "1970" afin de prendre part au voyage d'adieu organisé par le PFT le 11 mai 2002 (Bruxelles - Tessengerlo - Winterslag - Montzen et retour à Bruxelles).

Avec le détachement à TUC-Rail des 5312 et 5313 le 13 mars, suivies des 5307 et 5308 le 23 mars, le champ d'activité des 59 s'en trouva d'autant réduit.

Ainsi, celles-ci n'assuraient plus que du service par intermittence, lorsque les pointes de trafic le justifiaient ou que des avaries surviennaient aux autres séries de locomotives. Elles assurèrent néanmoins encore de nombreuses navettes d'approvisionnement entre la gare de Kinkempois et la base de Vo-

roux, ainsi qu'épisodiquement des renforts sur les derniers trains de ballast lorsqu'il manquait une 53. Par exemple, le 16 mai, les 5917 et 5946 assuraient cette rotation; et le 21 mai, les 5916 et 5946.

Les nuits du 21 au 24 mai, la 5917 fut utilisée pour remorquer un train de travaux entre Liège-Guillemins et Liège-Palais.

Les 24 et 27 mai, la 5946 remplaça une 76 défectueuse en tête d'un train d'armement sur la LGV 2.

Les 28, 29 et 30 mai, les 5941 et 5946 étaient à l'oeuvre sur un train de remplacement de caniveaux le long de la plate-forme de la LGV 2. La 5941 rentra le dernier jour avec des problèmes de traction.

Les 28 et 30 mai, la 5917 assura les manoeuvres sur la base.

Le 29 mai, les 5916 et 5917 étaient engagées sur la navette vers Kinkempois et le 31 mai, le même service était confié aux 5946 et 5917.

Malgré la mise hors service des 59 signifiée en date du 1er juin 2002, il fallut continuer à utiliser les quatre rescapées, car la charge de travail ne permettait pas avec les quatre 53 reçues de se passer des 59 à ce moment précis. Pour preuve, la 5917 assura les manoeuvres le 3 juin, tandis que la 5946 était affectée à des travaux de voie à Bressoux.

Le 4 juin, la 5917 fut engagée sur la LGV2. Les 5 et 6 juin, on la retrouvait sur les navettes Voroux - Kinkempois.

Le 14 et du 17 au 21 juin, la 5946 était en activité sur la LGV2. Le 21 juin, elle était même accompagnée de la 5917.

Le 24 juin, les 5917 et 5946 travaillèrent de nuit en gare de Liège-Guillemins.

Du 25 au 28 juin, les 5916 et 5941 assuraient des trains travaux sur la ligne nouvelle, tandis que la 5917 descendait toutes les nuits à Liège.

Les 26 et 27 juin, les 5917 et 5946 remorquèrent un train ballast sur la LGV2.

Le 2 juillet, les 5917+5941 effectuaient les navettes vers Kinkempois.

Le 4 juillet, la 5941 acquise depuis le 1er juin par le PFT, assura son dernier train. Elle quitta la base de Voroux le 10 juillet, incorporée dans un train d'échange de locomotives 76 à destination de l'atelier de Schaerbeek.

Le même jour, la 5946 s'occupait des navettes vers Kinkempois. Le week-end des 13 et 14 août, la 5917 tournait sur le chantier de la gare de Liège-Guillemins.

PHOTO 54-37 Le train de cylindrage de la LGV2, en gare de Ans, le 7 août 2002. La rame, composée de 25 wagons totalisant 2000 t, est remorquée par les 5946 et 5916. Serge MARTIN.





PHOTO 54-38 Le 31 mai 2002, les 5946 et 5917 descendent une courte rame de Voroux vers Kinkempois. Le train vient de sortir du tunnel de Tilleur. Serge MARTIN.

A partir du 31 juillet et ce jusqu'au 9 août, les 5946 et 5916 se retrouvaient en tête d'un train de ballast de 25 wagons servant au cylindrage de la LGV2. On entend par là, le fait de faire circuler au moins 20.000 tonnes sur la ligne nouvelle pour obtenir la stabilité de la voie.

Le dernier jour du cylindrage de la LGV2, la 5916 fut victime d'un incendie

aux moteurs de traction 1 et 2.

Pendant ce temps, le 8 août, le compresseur de la 5946 explosait à Ans. Elle rentra à Voroux en remorquant la voiture française *Vulcain*, encadrée des BB67250 et 67251 de la SNCF.

Malgré leur avarie, les 5916 et 5946 furent réparées. La 5916 fut remise en ligne le 12 août, et la 5946 le 14, après remplacement de son compresseur.

Entretemps, la 5917 assura le 1er août les navettes vers Kinkempois.

Alors que les premiers essais en traction électrique s'annonçaient pour le 8 août, la 5917 reçut le même jour pour mission de conduire une voiture I11 BDx à Ans, où elle fut accouplée à la 1358 pour entamer la campagne d'essais.

PHOTO 54-39 Le 3 octobre, les 5946 et 5916 assurent un train de ballast sur la ligne 36 dans les environs de Veltem. Serge MARTIN.





La 5917, préservée par le Patrimoine Historique de la SNCB, fut transférée de Voroux à l'abri musée d'Haine-Saint-Pierre le 28 novembre 2002. La 5313 la refoule dans sa nouvelle demeure.
Michel HANSSENS.

Le 13 août, la rame *Vulcain* retournait en France via Jeumont, encadrée à cet effet de la 5917 et de la 5315. La 5917 fut mise à contribution pour conduire cet étrange composition jusqu'à Kinkempois; la suite se déroula à l'aide de la 5315 jusqu'à Erquelinnes. Le 19 août, la 5946 ralliait une fois de plus Kinkempois avec les navettes. Le 22 août, les 5917 et 5946 se rendirent à vide à Schaerbeek pour y assurer du 22 au 28 août des trains de travaux dans les environs de Diegem.

À l'occasion des journées du Patrimoine du 6 au 8 septembre, la 5917 fut exposée à l'atelier de Kinkempois en compagnie des 7608 et 5313.

Le 9 septembre, les 5946 et 5917 furent envoyées à Leuven pour assurer des trains de travaux. Elles rentrèrent à Voroux le 12 septembre. Pendant ce temps, la 5916 remorquait chaque nuit des trains de travaux sur la ligne 36 entre Ans et Voroux.

À la même date, des 52 et 53 supplémentaires furent détachées de Stockem à Voroux : les 5205, 5209, 5215, 5302, 5311 et 5315, ne laissant que bien peu d'ouvrage aux 59 et ne faisant plus planer aucun doute sur leur destinée. Malgré cela, les trois survivantes connurent un dernier soubresaut à la suite de la défaillance de plusieurs 53. La dernière péripétie se déroula ainsi le 1er octobre,

lorsque les 5916 et 5946 furent envoyées à vide de Voroux à Leuven en vue de tracter un train de ballast vide vers Clabecq et ramener un convoi chargé.

Restées à Leuven, les 5946 et 5916 furent mises à contribution du 2 au 17 octobre pour ballaster dans les environs de Herent, Veltem et Kortenberg.

Du 4 au 8 novembre, elles s'activèrent encore dans les environs de Zaventem, pendant que la 5917 assurait du 4 au 11 novembre des parcours de "balayage" sur la LGV2 entre Ans et Leuven, précédant les parcours d'essai de vitesse.

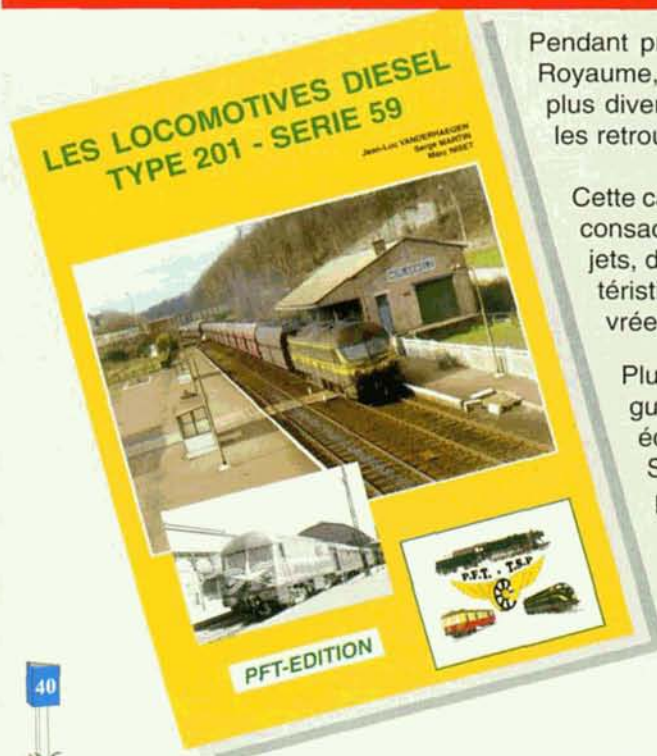
Le couperet tomba finalement le 15 novembre. Ce jour là, les 5916 et 5946 rentrèrent à vide de Leuven à Voroux pour y être arrêtées et garées cette fois de manière définitive, mettant ainsi un terme à toute une page de l'histoire de la traction Diesel à la SNCB.

La 5917 a donc finalement rejoint l'abri musée SNCB d'Haine-St-Pierre le 28 novembre. Le PFT préserve les 5927 et 5941. Quand aux 5916 et 5946, leur sort pourrait passer par les mains d'une société privée. Dans ce cas, nous ne manquerons pas de les suivre avec attention. Peut-être donc de nouvelles et agréables surprises en vue ?

Comme toutes les bonnes choses ont malheureusement une fin, cette série mythique de locomotives laissera certainement chez beaucoup d'amateurs ferroviaires belges un énorme vide.

Serge MARTIN.

LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201 - SERIE 59



Pendant près d'un demi siècle, ces locomotives sillonnèrent toutes les lignes du Royaume, avec quelques incursions au-delà des frontières, en tête de trains les plus divers, qu'ils soient voyageurs - rapides ou omnibus - ou marchandises. On les retrouva même en France, affectées à la construction de la ligne TGV Nord.

Cette carrière bien remplie est retracée dans cet ouvrage qui leur est entièrement consacré. Le contenu est divisé en différents chapitres qui présentent les projets, dont certains surprenants, la construction de ces locomotives, leurs caractéristiques techniques, leurs affectations successives, les roulements, les livrées, les particularités de chacune, et des anecdotes.

Plus de 500 photos en noir et blanc, 32 en couleurs, 18 graphiques et 68 figures et plans complètent le texte. On découvrira de nombreuses photos inédites, provenant de la collection du PFT ou d'amateurs.

Sans nul doute que cet ouvrage luxueux, complet et richement illustré fera partie de la bibliothèque de tout passionné d'histoire ferroviaire.

PRIX : € 49 + frais d'envoi (1905 grammes - voir page 59).

Communication : loco 59.

Nous le proposons en promotion à € 45 si vous le commandez à la boutique PFT avant le 30 avril 2003.

➤ Des Shimmns sur la LGV2 !
La 6227 a effectué ses premiers essais sur la LGV2 le 3 décembre 2002. A cette occasion, elle remorqua exceptionnellement une rame de wagons Shimmns entre Leuven et Ans pour tester son équipement TBL2. Le train est ici photographié non loin de Voroux. Un convoi que l'on n'est pas prêt de revoir sur la L2 !
Michel HANSSENS.



→ A l'occasion de leur modification, les 62 TBL reçoivent un tout nouveau pupitre de conduite, dont on soulignera la très belle convivialité et la disposition judicieuse des appareils.
Armand BEERLANDT.



PHOTO 54-40 ↓
La seconde 62 pourvue de la TBL2, la 6225, est sortie de révision intermédiaire de l'Atelier Central de Salzinnes le 18 décembre 2002. On la voici ici à l'atelier de Schaerbeek le 19 décembre.
Christian VANHECK.





PHOTO 54-41 et PHOTO 54-42 Les 7502 et 7503 à l'atelier de Charleroi-Sud, avant leur départ vers l'Italie.
Pierre HERBIET.



La 7771 accouplée à la 5523 à Zutphen, aux Pays-Bas, le 22 janvier 2003. A gauche, on voit l'autorail DH 3430 des NS.
Christian VANHECK.

série 75

- Les 7502 et 7503 ont finalement pris la route de l'Italie en décembre 2002. Avant leur départ, elles ont subi un reprofilage de leurs bandages à l'atelier de Schaerbeek. Durant leur transfert de Schaerbeek à Thionville, une des machines a eu une avarie à sa transmission, ce qui a nécessité une intervention à l'atelier de Charleroi-Sud. Elles ont pu reprendre la route le 26 décembre, cette fois dans une rame à destination de Stockem, où elles furent intégrées dans un autre train à destination de l'Italie.

série 76

- Entre quinze et vingt 76 pourraient bien reprendre du service, toujours pour le compte de TUC-Rail, pour pallier à la pénurie de locomotives. Voir également à ce sujet l'actualité des séries 52-53-54 page 35. En attendant, toutes les machines sont concentrées à l'atelier de Schaerbeek où elles seront soit mises définitivement hors exploitation, soit réactivées pour TUC-Rail.

série 77

- La livraison des 20 locomotives équipées de l'ATB et de l'Indusi (7771 à 7790) a débuté fin 2002. Les 21 et 22 janvier, la 7771 s'est rendue à Zutphen (NL) pour procéder à la détermination du courant de calibration de l'ATB. Pour rappel, pour la série 55, cette opération avait été effectuée à Amersfoort en octobre 2001. Etant donné que les 77 ne sont pas encore homologuées pour circuler aux Pays-Bas, la 7771 fut remorquée d'Antwerpen-Noord à Zutphen et retour par la 5523.





↑ PHOTO 54-43

Comme mentionné dans notre précédent numéro, le train de minerais 32714 est remorqué du mardi au samedi par une 77 entre Zandvliet (12.32) et Leuven (14.00), via les lignes 27 et 53. Le 9 janvier, la 7771 tractait péniblement ce lourd train (+/- 2000 t) à la sortie de Antwerpen-Berchem. La 7771 est la première des vingt 77 (7771 à 7790) "Rhin d'Acier" équipées de l'ATB pour la circulation aux Pays-Bas et de l'Indusi pour la circulation en Allemagne. Elle a été réceptionnée par la SNCB le 30 septembre 2002.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

→ Vue en gros plan d'un bogie de la 7776 où l'on voit le patin de l'Indusi (entre les essieux) et l'antenne de l'ATB (à côté de la brosse du téléc - voir flèches).

Christian VANHECK.



PHOTO 54-44 →

Depuis le 15 décembre, la plupart des 80 de Schaerbeek ont été parquées en files sur deux voies de garage. Toutefois, à la suite de gros problèmes persistants sur les 82, la 8037 est réutilisée depuis le 2 janvier. Généralement elle assure le service des manoeuvres à l'atelier Diesel. Deux autres machines, les 8066 et 8067 vont rejoindre les 8068 et 8069 à l'Atelier Central de Salzinnes pour assurer les manoeuvres internes.

Pierre HERBIET, 8 janvier 2003.



Bressoux :

Avec le grand ménage qui est actuellement en cours dans le parc Diesel, le travail ne manque pas aux démolisseurs. Dans ce secteur, il n'est pas question de chômage ! Le nombre de chantiers de démolition qui ferrailent des locomotives est ainsi en forte augmentation. Comme signalé dans notre précédent EN LIGNES, les 5139, 5151, 6300, 7001, 7002, 7004, 8505 et 8508 ont été ferrillées de novembre à décembre 2002 par la société Médard à Bressoux. Les 1505 et 2307 ont d'ailleurs été dépecées par la même entreprise, partiellement à l'Atelier Central de Salzinnes (voir pages 32 et 34).

↖ Le 15 novembre, la 8508 était déjà méconnaissable, sous les yeux horrifiés des 5151 et 5139...
Lionel GOTAL.

← Voici ce qu'il restait de la 5151 le 21 décembre...
Georgy LEJEUNE.

↓ Le 9 décembre, il ne subsistait plus qu'une cabine de la 6300 ainsi que ses deux bogies. A l'extrême gauche, on voit la cabine de la 7001. A droite, la 7004 attend son tour...
Georgy LEJEUNE.



gare terminus...

→ Les derniers moments de la 8505. En fin de journée, il ne subsistera plus qu'un tas de ferraille...
Lionel GOTAL.



→ Le 13 décembre, il ne subsistait plus que le châssis, les bogies, le moteur Diesel et la génératrice principale de la 7004...
Georgy LEJEUNE.



↓ Le 28 novembre 2002, ce fut au tour de la 7001 de dépasser sous les chalumeaux des ferrailleurs...
Michel HANSSENS.



Automotrices

● Depuis le 15 décembre, la nouvelle relation IR q relie toutes les deux heures Liège à Aachen-Hbf. Le service est théoriquement assuré par une automotrice double de la tranche 151 à 270. En fait, les rames des tranches 151 à 270 et 595 à 782 sont autorisées à circuler jusqu'à Aachen-Hbf.

La venue d'automotrices SNCB à Aachen-Hbf n'est toutefois pas une première. Le 31 mai 1981, un service local entre Welkenraedt et Aachen-Hbf (5 allers-retours) fut instauré, assuré par des automotrices doubles classiques (051 à 150, 152 à 270, 502 à 539, 601 à 782) ainsi que les 800.

Ce service fut toutefois supprimé un an plus tard, le 23 mai 1982, vu la faible fréquentation. Il faut préciser que ces trains ne donnaient aucune correspondance à Welkenraedt vers Verviers et Liège... De plus, la réouverture souhaitée dans la région de points d'arrêts à Astenet et Hergenrath est restée sans réponse.

Il est tout à fait regrettable que les nouveaux IR q ne donnent eux aussi correspondance à aucun train ni à Liège, ni à Aachen. S'agit-il là d'un acte volontai-



PHOTO 54-69 Du 31 mai 1981 au 23 mai 1982, un service local entre Welkenraedt et Aachen-Hbf fut assuré à l'aide d'automotrices doubles classiques. Le 18 mai 1982, les navettes étaient réalisées par l'automotrice 100, ici en gare de Aachen-Hbf prêt au départ avec l'omnibus 5195.
Pierre HERBIET.

re pour décourager les voyageurs d'emprunter les trains classiques pour se rendre en Allemagne et les inciter à prendre le TGV ?

série 151-270

● Le 28 novembre 2002, l'automotrice 170 a percuté un camion bloqué sur un passage à niveau à Droeshout (ligne 60 Jette - Dendermonde). Neuf personnes

ont été blessées. Les dégâts furent très importants tant à la voie qu'à l'automotrice.

série 961-975 (postale)

● L'automotrice 967 (ex. 118), qui se trouvait garée en parc depuis le 1er janvier 1999 à la suite d'un incendie électrique, a été mise définitivement hors exploitation le 1er novembre 2002.

PHOTO 54-45 Le 7 janvier, l'automotrice 159 assurait l'IR q 4933 Aachen-Hbf - Liège-Guillemins, à la sortie du tunnel de Busch (694,7 m) en Allemagne.
Pierre HERBIET.



Les ICE en Belgique

Comme prévu, depuis le 15 décembre 2002, les rames à grande vitesse du type ICE 3 de la DB circulent jusqu'à Bruxelles. En attendant leur homologation pour la circulation sur la L2, laquelle est attendue pour le mois de juin, elles circulent entre Leuven et Ans via la ligne 36 classique. D'une très grande élégance, le passage d'un ICE ne laisse personne indifférent.

Très curieusement, dans l'indicateur du trafic intérieur de la SNCB, les trois relations ICE n'apparaissent pas dans le tableau de la ligne 36. Par contre, ils sont bien présents dans le tableau de la ligne 37, mais indiqués comme EN (Euro Night) et ayant leur terminus ou origine à Liège-Guillemins !

Rappelons que la DB dispose de 13 rames ICE 3 de la série 406 (quadricourant 15 + 25 kV et 1,5 + 3 kV). Les 4 rames ICE des NS circulent en pool avec les rames de la DB et viennent ainsi régulièrement jusqu'à Bruxelles-Midi. Pour plus de détails concernant les ICE 3, voir EL 48 p. 49 à 51.

PHOTO 54-46 → Les rames ICE 3 de la DB et des NS font désormais partie intégrante du paysage ferroviaire belge. Le 24 janvier, l'ICE 15 Bruxelles-Midi - Frankfurt/Main-Hbf, assuré par la rame 406 552 des NS, passe à hauteur de l'atelier de Schaerbeek. J-L VANDERHAEGEN.



Le 18 décembre 2002, l'ICE 15 Bruxelles-Midi - Frankfurt/Main Hbf, traverse à pleine vitesse la gare de Waremme, une image qui ne sera en principe plus possible dès juin. M. HANSSSENS.



PHOTO 54-71 Le 4 février 2003, l'ICE 16 en provenance de Frankfurt/Main quitte la gare de Bruxelles-Midi pour aller garer à Forest-Midi. Il s'agit de la rame ICE3 406.552 des NS. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Voitures

voitures M2

● Le 15 décembre a marqué un très net recul de l'utilisation des M2. Moins d'une centaine sont encore en activité. Nul doute que pour la fin de l'année, les M2 ne seront plus guère utilisées qu'en réserve ou pour des trains charter. Quatre facteurs en sont les causes :

- le remplacement des dernières rames tractées Diesel par les autorails 41;
- la remise en service progressive des voitures du type K4 revenues des Pays-Bas, où elles avaient été louées aux NS;
- le remplacement de rames de M2 par des automotrices;
- la livraison des voitures à double étage M6, permettant de libérer d'autres voitures et des automotrices.

Toutefois, après le 15 décembre, en raison toujours de la fiabilité médiocre des 41, une rame de M2 en réserve à Antwerpen-Schijnpoort a encore circulé occasionnellement entre Mol et Antwerpen.

voitures K4

● Depuis le 15 décembre, on compte à nouveau six rames de voitures K4. En tête ou en queue de chaque rame se trouve une voiture M4 modernisée. Ces M4 sont incorporées avec les K4 pour pallier au problème de fermeture des portes. En effet, lorsque l'accompagnateur ferme les portes du train, c'est la voiture à partir de laquelle il opère qui alimente, via ses batteries, toutes les autres voitures. Lorsque les batteries sont faibles, ce qui est souvent le cas en début de service, les portes ont difficile à se fermer. Par contre, les M4 possèdent un convertisseur statique alimenté en permanence par la locomotive via la ligne de chauffage. De ce fait, la tension est toujours à son maximum et ne pose dès lors plus de problèmes pour la fermeture des portes, pour autant qu'elle s'opère depuis la M4. Il suffisait d'y penser...



PHOTO 54-47 Le train P8001 Etterbeek - Poperinge à la sortie de Bruxelles-Midi, en avril 2002. Ce train est actuellement toujours remorqué par une locomotive de la série 22 (mais pas la 2244, arrêtée le 28 juin 2002). La rame (M60) est composée de 8 voitures du type I10. Le matin, cette rame assure le train P7001 Kortrijk - Schaerbeek, également remorqué par une 22. Pierre HERBIET.

roulement des voitures M2

Schaerbeek

M40 (BD + 2 B + A + 3 B) : FLS 7021 MTB 8021 FLS
M41 (BD + 2 B + A + 3 B) : FLS 7074 FBM 8067 FLS

Châtelet

M01 (AB + 2 B + BD) : FTY 7560 FMS 8561 FMC ER 8561 FTY
M37 (A + 3B + BD) : FCL RE 7653 LT 7653 FNR 09.20 - ER 7353 - 10.58 FBM 8757 FCL
M39 (A + 4 B + BD) : FCL 7100 FM 7258 FBD 10.00 - ER 7258 - 11.05 FSR 8894 FBC 16.43
- ER 8894 - 17.51 FCL
M40 (AB + 4 B + BD) : FCL 7722 FSR 8723 FCL

Liers

M01 (1 B, la plus courte rame en Belgique !) : FVY 7486 FNO 08.50 - ZR 7486 - 08.59 FVI
09.10 - 74221 - 10.00 FVY (service assuré par une 55 bleue)

Gent-Sint-Pieters

M17 (AB + 2 B + BD) + M18 (1 B) : FGRA 7953 FGSP 8961 FGRA
M36 (2 AB + 3 B + BD) : FDK 7996 FGSP 8995 FDK
M37 (2 AB + 3 B + BD) : FDK 7995 FGSP 7675 FDD ER 7975 FGSP
M38 (2 AB + 3 B + BD) : FGRA 7073 FBM 7889 FBC 7893 FSR ER 7893 FDD RE 8969
FBM 8969 FZT
M39 (2 AB + 3 B + BD) : FZT 7967 FBM ER 7967 FDD RE 8066 FBM 8066 FGSP

PHOTO 54-48 Le 4 octobre 2002, le train P 8606 Bruxelles-Midi - Arlon (ne circulant que le vendredi), était encore composé de M2. La rame vide attend à Arlon son retour vers Schaerbeek. Aujourd'hui, des K4 ont pris la relève. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

roulement des K4

Schaerbeek

M50 (4 M4m + 4 K4) : FMC 7520 FSR 8511 FTY
M62 (BD + 2 B + A + 2 B + 1 B M4) : FSR 7519 FTY 08.50 - ER 7519 - 09.20 FMS 10.10 - 15806 - 11.42 FSR 8605 (le vendredi uniquement) LL (retour à vide)
M69 (BD + 2 B + A + 2 B + 1 B M4m : FDR 7097 FLV 09.18 - ER 7097 - 10.00 FSR 15.50 - RE 8397 - 16.25 FLV 8397 FM 8097 FDR
M70 (BD + 2 B + 2 A + 1 B M4) : FGSP 7073 FBM 7889 FBC 7893 FSR 8066 FGSP 8996 FDK
M71 (BD + 2 B + 2 A + 1 B M4) : FDK 7996 FGSP 8952 FGRA
M72 (BD + 2 B + 2 A + 1 B M4) : FDK 7995 FGSP 7075 FDD 08.54 - ER 7075 - 09.16 FGSP 8952 FGRA
M73 (BD + 2 B + 2 A + 1 B M4) : FGRA 7953 FGSP 8995 FDK



voitures M6

● Les nouvelles voitures à double étage du type M6 ont vu leur premier vrai roulement appliqué le 15 décembre. Depuis cette date, 9 rames circulent, d'une part sur les IC K Gent-St. P. - Genk, et d'autre part sur une relation P entre Kortrijk et Bruxelles. Toutes les rames sont composées de six voitures (2 B + A + ABD + 2 B).

Toutefois, vu les problèmes techniques toujours rencontrés, notamment au niveau de la desserte des portes et de la climatisation, la SNCB a décidé le 10 janvier dernier de stopper le paiement et la réception des voitures tant que les défauts ne sont pas résolus.

roulement des M6

M51 : LK 7004 FSR 8005 LK
M55 : FGSP 2206 FKG 2232 FGSP 2216 FKG 2242 FGSP
M56 : FGSP 2206 FKG 2234 FGSP 2216 FKG 2241 FGSP
M57 + M58 2 x (2 B + A + ABD + 2 B) : FGSP 2207 FKG 2237
M59 : FHS 2228 FGSP 2211 FKG 2236 FGSP 2218 FKG
M60 : FHS 2228 FGSP 2212 FKG 2238 FGSP 2221 FKG
M61 + M62 2 x (2 B + A + ABD + 2 B) : FKG 2229 FGSP 2215 FKG 2241 FGSP

PHOTO 54-49 L'IC K 2212 Gent-St-P. - Genk, assuré par une rame de M6. Serskamp, 11 janvier 2003. P. HERBIET.

voitures I11

● Depuis le 15 décembre 2002, les voitures I11 n'assurent plus exclusivement que des IC, mais sont également engagées sur des trains P et en trafic international. En dehors des IC A Oostende ↔ Eupen et des IC G Oostende ↔ Antwerpen-C., les I11 sont incorporées dans les trains suivants :

P7003 Oostende - Schaerbeek

P8006 Leuven - Oostende (il s'agit de la rame du 7003 qui, après son arrivée à Schaerbeek, est transférée à vide à Landen. En milieu d'après-Midi, elle quitte Landen à 16.10, toujours à vide, pour arriver à Leuven vers 16.30).

P7444 Gouvry - Bruxelles-Midi

P8444 Bruxelles-M. - Gouvry

roulement des I6 - I10

Sans indication, il s'agit de voitures I10 (non compris celles engagées sur les IRm Liers - Luxembourg et trafic international).

M51 (DMS + 2 B + 2 A (I6) + 3 B) : FSD 7009 FSR 8002 FSD

M52 (2 B, en renfort) : FSD 7009 FSR 8002 FSD

M53 (3 B + A + 4 B + B (I6)) : FKG 7300 FBM 8302 FKG

M54 (B (I6) + 3 B + 2A + 4 B) : FKG 7005 MTB RE 8004 LX 8004 FSD

M58 (3 B + 2 A + 2 B + B (I6)) : FPP 7008 MTB 8008 LK

M59 (B + A + B, rame en renfort) : FLD 7310 FBM 8302 FHS

M60 (3 B + 2 A + 2 B + B (I6)) : LK 7001 FSR RE 8001 MTB 8001 FPP

M62 (B (I6) + A (I6) + B, rame en renfort) : FLD 7310 FBM 105 LUX 104 FBM

EC 91 Bruxelles-M. - Milano (B + 2 A + B)

EC 90 Basel - Bruxelles-Midi (après avoir assuré l'EC 91, la rame est transférée à vide (!) de Milano à Basel).

M4 non rénovées

Schaerbeek

M53 (BD + 4 B + A + 4 B) : FGSP 7013 FSR 8513 FMC 19.08 - ER 8513 - 19.18 FTY

M56 (BD + 4 B + A + AB) : FTY 7513 FSR 8514 FMC

M57 (4 B + A + AD + 4 B) : FTY 7514 FSR 8520 FTY

Bruxelles-Midi

M51 (3 B + A + 4 B + BD) : FDR 7094 FBM 8092 FDR

M52 (3 B + 2 A + 4 B + BD) : FKG 7032 FBM 8300 FKG

M54 (3 B + A + 2 B + BD) : FDR 7092 FBM 8095 FDR

M55 (4 B + A + 4 B + BD) : LY 7403 FBM 8403 LY

M56 (3 B + A + 4 B + BD) : FHS 7312 FBM 8090 FDR 17.00 - RE 8311 - 17.33 FBM 8311 FLD

M57 (5 B + A + 5 B + BD) : GWK 7400 FBM 8400 GWK

M61 (3 B + A + AD + 4 B) : FHS 7362 FBM 8362 FHS

M63 (4 B + 2 A + AD + 5 B) : GWK 7402 FBM 8402 GWK

M64 (2 B + AD + B) (rame en renfort) : FZT 7968 FBM 8969 FZT

M65 (2 B + AD + B) : FZT 7967 FBM 8969 FZT

Oostende

M54 (BD + 3 A + A + 4 B) : FSD 7002 MTB ER 7002 FSR 8007 FSD

M55 (BD + 3 B + 2 A + 4 B) : FSD 7006 FSR 8003 FSD



Wagons : disparition des wagons "Europ"

La communauté des wagons Europ a disparu le 31 octobre 2002. C'est en 1953 que neuf réseaux d'Europe de l'Ouest (SNCB, SNCF, DB, CFL, CFF, ÖBB, DSB, FS et NS) créèrent un pool commun de wagons baptisé "Europ". Le but était de faciliter la réutilisation du matériel et de diminuer les retours à vide improductifs. Ainsi, tout wagon Europ présent sur un des réseaux membres pouvait être réutilisé tant en trafic intérieur qu'international. Au début, le parc était composé de wagons des types E et Gs. Par la suite, des Ea(o), Fc, Gbs, Hbill(n)s, Hbis, K(b)s, Remms, Rs, Tae(m)s et Ts sont venus compléter le parc, soit quelque 75.000 wagons, dont 4.500 gérés par la SNCB.

En 2000, DB Cargo avait une pénurie de wagons et désirait reprendre la maîtrise de ses 36.200 wagons Europ. Vu la diminution du parc Europ et la libéralisation annoncée du transport ferroviaire de marchandises en Europe, la décision a été prise de dissoudre la Communauté le 31 octobre 2002.

Tous les wagons Europ sont depuis lors gérés en régime RIV, et ne peuvent être réutilisés par une autre entreprise que pour des trajets effectués en rapprochement, à destination du réseau propriétaire ou en transit via ce réseau. Les renvois à vide doivent se faire selon l'itinéraire suivi lors du trajet aller.

Pour B-Cargo, qui utilisait quelques 750 wagons Europ étrangers (400 Ea, 100 Rs, 150 Res et 100 Remms), la disparition de la Communauté l'oblige à trouver des solutions de rechange, comme la fin de la location de 110 Fas SNCB (pour le transport de mitrailles), la prise en location de 70 Eanos (également pour le transport de mitrailles), l'accélération de la révision des Ea, Ks et Rs, la réutilisation de Rgps qui étaient garés, et une demande d'assistance à la DB.

PHOTO 54-50 →

Comme conséquence de la suppression de la communauté des wagons "EUROP", la SNCB accélère depuis la fin du mois de novembre 2002 la révision des wagons plats du type Ks (à deux essieux) et Rs (à bogies). Le 25 janvier 2003, le Ks, type 3212B3 (UIC 40 88 3305 321-3), construit à 200 unités à partir de 1984, attendait son prochain chargement au faisceau de l'avant-port de Schaerbeek.



PHOTO 54-51 ↓

Plusieurs dizaines de Rs sont déjà sortis depuis le milieu du mois de décembre 2002 de révision. Ici, le Rs 31 88 3904 170-0, type 3514B5 (construit à 320 exemplaires à partir de 1970), chargé de biellettes à La Louvière-Gare Industrielle, le 3 janvier 2003.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Divers

Ligne 12 : on modernise

Les travaux de modernisation de la ligne 12 Antwerpen - Essen ont débuté en janvier. La voie sera renouvelée et la vitesse portée à 160 km/h. La signalisation sera remplacée et la ligne télécommandée par la cabine de Luchtbal. Tous les autres postes de block seront supprimés (Essen et Kapellen). Enfin, tous les quais seront modernisés.

Ligne 26 : un nouvel arrêt

D'ici à 2004, un nouvel arrêt sera établi sur la ligne 26 au Vivier d'Oie à St. Job (Uccle), juste à la sortie du tunnel du Bois de la Cambre et à proximité du terminus du bus 43 de la STIB. La commune d'Uccle espère également voir installer ultérieurement une autre halte à hauteur du Lycée français, situé entre les points d'arrêt de St. Job et de Moensberg.

Ligne 108 : 120 km/h

Suite à la modernisation et à la mise à simple voie de la ligne 108 La Louvière - Binche, la vitesse de référence a été portée de 90 à 120 km/h le 8 octobre 2002 (voir à ce sujet les EL 46 p.32 et 49 p.43).

La ligne 171 supprimée

La courte ligne 171 reliant Athus à Rodange a été englobée dans la ligne 167 (Autelbas - Athus) le 2 octobre 2002.

Hausse des tarifs

Le 1er février, la SNCB a procédé à une hausse des tarifs. Les billets simples ont subi une hausse de 2,73% en moyenne, tandis que les différentes formules de Pass ont augmenté de 2,2%. Les cartes-trains ont subi une hausse de 2,39%. Enfin, le prix des Go Pass est passé de € 39 à € 40. Le prix des cartes de réductions est resté inchangé. La première offre, pour un mois, une réduction de 50% en 1ère et 2ème classe (€ 16,3); la seconde 25% de réduction en 1ère et 2ème classe et le voyage retour gratuit après 19.00 (€ 72,5). Les B-Tourail passent de € 58 à € 68 en 2e classe et de € 90 à € 104 en 1e classe, soit une hausse de 17% !

Des trous dans les billets

Afin de lutter plus efficacement contre la fraude, la SNCB équipe progressivement les accompagnateurs de trains de nouvelles pinces qui, outre l'impression de la date et d'un numéro, perforent le billet. C'est surtout la fraude des Go Pass qui est visée. Certains utilisateurs ont développé une méthode pour effacer l'encre laissée par la pince, et ensuite réutiliser le billet...

Le Go Pass 24 heures sur 24

Afin de ne plus léser les étudiants habitant loin du centre du pays, l'utilisation des Go Pass est autorisée depuis le 1er janvier avant 9 heures du matin au départ des gares les plus éloignées de

Bruxelles (Eupen, Welkenraedt, Dolhain-Gileppe, Gouvy, Vielsalm, Trois-Ponts, Coö, Aywaille, Spa, Géronstère, Franchimont, Poperinge, De Panne, Koksijde, Veurne, Arlon, Viville, Stockem, Habay, Marbehan, Neufchâteau, Libramont, Poix-Saint-Hubert, Virton, Florenville, Bertrix, Bastogne-Nord, Bastogne-Sud, Paliseul, Carlsbourg, Graide et Gedinne).

Les abonnés récompensés

Lors de chaque achat d'abonnement, quelle qu'en soit la durée de validité, un bon d'une valeur de 5,8 à 10 % du prix sera donné à l'abonné. Ce bon pourra servir à l'achat de n'importe quel billet ou être défalqué lors de l'achat du prochain abonnement. Cette mesure engendrera un coût de € 15 millions, somme qui devrait être prise en charge par l'Etat.

Quand l'avion remplace le train...

Avec les coupes sombres effectuées dans le trafic international le 15 décembre 2002, il ne subsiste plus qu'une seule relation directe entre la Belgique et l'Italie : l'EC "Vauban" Bruxelles-Midi ↔ Milano. Une alternative existe. En effet, la compagnie aérienne Ryanair a inauguré au début de janvier une liaison quotidienne entre l'aéroport de Gosselies (Charleroi) et celui de Bergano, dans la banlieue milanaise. La suppression des trains pourrait donc bien profiter au secteur aérien, surtout lorsque l'on connaît les tarifs à très bas prix pratiqués par cette compagnie d'aviation...

Arrivée des 204 à Terneuzen

Comme nous l'annoncions dans le EL 51 page 24, les dernières locomotives Diesel de la série 2200/2300 des NS (Railion) (l'équivalent des 76 de la SNCB), toujours en activité dans l'enclave de la Zeeuws-Vlaanderen, vont être remplacées dans les semaines qui viennent par des 204 (ex. V100 de la DR). La première machine, la RN 204 626 (ex. dépôt de Zwickau) est arrivée à Terneuzen le 30 décembre 2002. (RN signifie Railion Nederland). Elle fut suivie le 30 janvier 2003 par les RN 204 366 et RN 204 399 en provenance du dépôt de Magdeburg-Rothensee. Nous reviendrons plus en détail dans notre prochain numéro.



PHOTO 54-70 Les RN 204 366 et RN 204 399 à Terneuzen, le 3 février 2003. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

La suppression des IC Oostende - Köln critiquée

L'association des Voyageurs des trains, trams et bus critique vigoureusement la suppression des relations Oostende - Köln. Plusieurs points sont en particulier évoqués. Elle déclare notamment que la mise en service de la grande vitesse ne justifie pas la suppression de relations transfrontalières régionales, qui doivent rester possibles sans réservations ni suppléments. Les déplacements à longue distance entre les villes de différents Etats membres de la Communauté européenne doivent continuer à être assurés par des trains classiques. Ils se réjouissent toutefois que, depuis le 15 décembre 2002, une nouvelle relation (IRq - voir page 46 et *EN LIGNES 53* page 46) a été instaurée entre Liège et Aachen-Hbf. Cette nouvelle relation, qui circule toutes les deux heures, remplace en fait l'IC F Quiévrain - Verviers limité à Liège depuis le 15 décembre 2002.

La DB Regionalbahn, en collaboration avec le Aachener Verkehrsverbandes, émet des billets spéciaux valables sur ces trains en deuxième classe. Le prix du billet est de € 6,60 pour les adultes, et de € 4,00 pour les enfants de 6 à 11 ans. Pour les adultes, il est valable pour un trajet aller-retour entre Aachen, Welkenraedt, Eupen, Verviers et Pépinster. Pour les enfants, il est valable pour toutes les gares de la ligne 37 jusqu'à Liège.

De plus, ce billet est également valable sur le réseau de bus et les lignes DB du district d'Aachen.

Il est également possible d'acquiescer un billet "Euregio" au prix de € 12,50, qui est en fait un libre-parcours valable une journée sur les moyens de transports de l'Euregio Meuse-Rhin. En Belgique, il est

valable sur les lignes 34 Liège - Hasselt, 37 Liège - Aachen-Hbf, 40 Liège - Maastricht et 44 Verviers - Géronstère, ainsi que sur les bus du TEC Liège - Verviers et De Lijn au Limbourg. Le week-end, ce même billet est valable pour un groupe composé de 5 personnes maximum dont 2 voyageurs de plus de 12 ans.

Les autorités locales de toute la région espèrent arriver à une cadence horaire de l'IRq en juin 2003. De plus, ils souhaitent instaurer dans un futur proche un arrêt à Hergenrath.

Plus de billetterie à Bastogne

Le point de vente SNCB de la gare de Bastogne-Sud a été fermé le 15 décembre 2002. Bien que la ligne Libramont - Bastogne soit fermée depuis plusieurs années, les voyageurs avaient jusqu'alors la possibilité d'acheter leur billet à Bastogne, en particulier les étudiants très nombreux le dimanche soir. Ces billets étaient valables sur les bus TEC assurant le service de remplacement jusqu'à Libramont. Depuis le 15 décembre, les billets Go-Pass des étudiants

sont toujours valables sur les bus TEC entre Bastogne et Libramont.

Locomotives BB 36.000 SNCF

Comme signalé dans notre précédent *EN LIGNES* page 59, les BB 436000 de la SNCF circulent en Belgique depuis le 15 décembre 2002. A cette date, seules 9 machines étaient autorisées à circuler sur le réseau : les 436006, 436019, 436025, 436026, 436039, 436042, 436046, 436048 et 436056. Leur circulation est toutefois limitée aux deux relations prévues : Quévy - Schaerbeek et Quévy - Zeebrugge. Depuis la mi-janvier, elles sont également autorisées à circuler jusqu'à Monceau et Châtelet. Sur ces lignes, elles n'assurent qu'occasionnellement la remorque de trains en souffrance en complément des locomotives de la série 12.

Elles ne peuvent en outre pas circuler à une vitesse dépassant 120 km/h (100 km/h à vide), et en aucun cas être mises sous caténaire 25 kV.

Locomotives 1800 CFL

Le train 49970 Dudelage 13.24 - Ronet 18.09, assuré par deux locomotives Diesel de la série 1800 CFL depuis le 15 décembre 2002, a été repris quelques jours plus tard par le roulement des 13 et 3000 CFL. Les 1800 CFL ne circulent donc plus sur l'"Athus-Meuse".

Sociétés privées

Shortline bientôt en Belgique

Le 15 mars prochain marquera l'ouverture du réseau belge à la circulation de trains mis en marche par des sociétés privées. Il

ne s'agit certes que d'une date symbolique, car on ne verra pas dès ce jour circuler des dizaines de trains privés. Ceci ne se fera que très progressivement.

Comme on le sait, DLC n'a pas attendu cette date pour lancer ses premiers trains, lesquels circulent depuis le 2 avril 2002 (voir *EN LIGNES 50* pages 54 à 57).

Le prochain opérateur privé qui sera visible sur notre réseau sera certainement la société privée néerlandaise *Shortline*. Dès le mois de mars ou avril, *Shortline* pourrait déjà assurer une relation au départ de Rotterdam vers la Belgique (Antwerpen et / ou Muizen), en attendant de s'étendre à d'autres relations vers le sud du pays.

Comme signalé dans notre précédent numéro page 50, l'ex. 8518 de la SNCB appartenant à CFD-Locorem, fut utilisée fin 2002 sur des chantiers de voies au Grand-Duché de Luxembourg. La voici garée à Bertrange, le 22 novembre 2002. Serge PLETGEN.



MARCY - SATI

La 9112 acquise par la société *Marcy International* en octobre 2002 (voir *EN LIGNES 53* page 44), a été comme prévu remise en état et utilisée par l'atelier de wagons du SATI dans le port d'Antwerpen. La machine n'a toutefois pas encore été repeinte en livrée orange.



Une seconde relation

On se souviendra que DLC, le premier opérateur privé belge, avait démarré ses activités le 2 avril 2002 en assurant un train entre Wackersdorf, au sud de Nürnborg, et Antwerpen-Berendrecht (voir *EL 50* pages 54-57).

Depuis le 7 janvier dernier, DLC assure une seconde relation, cette fois entre Antwerpen-Berendrecht et le terminal de conteneurs de Duisburg (DIT : Duisburger Intermodal Terminal) en Allemagne.

Le terminal de DIT a été mis en service en septembre 2002 et a une capacité annuelle de 200.000 conteneurs, qui devrait passer, en 2010, à un million. DLC estime que ce terminal a un potentiel de transport suffisant et espère attirer de nouveaux clients.

Le train, qui circule via les Pays-Bas (Essen - Roosendaal - Tilburg - Venlo) a roulé pour la première fois durant la nuit du 9 au 10 janvier dernier vers Duisburg, et durant la nuit du 10 au 11 janvier vers Antwerpen.

Le trajet est accompli en un peu moins de 5 heures. Le sillon horaire de cette relation n'est pas établi de manière définitive, du fait que ce train ne circule pas encore régulièrement (actuellement, une à deux fois par semaine), et que plusieurs itinéraires sont testés en Allemagne. A terme, il devrait circuler trois fois par semaine. En général, le train quitte Antwerpen vers 18.50. En sens inverse, il quitte Duisburg vers 03.00 pour arriver à Antwerpen vers 08.15.

Le train a une capacité de 80 TEU et une longueur maximale de 600 m.

La traction est assurée par deux nouvelles locomotives Diesel Class 66 : les PB12 et PB14, prises en leasing auprès de la société Porterbrook. Ces machines sont équipées pour la cir-



Le 4 novembre 2002, l'ex. 9112 de la SNCB acquise par MARCY International manoeuvre dans les emprises de l'atelier du SATI dans le port d'Antwerpen. Roger CRIKELAIRE.



L'atelier du SATI utilise également une seconde machine, du type UMH (Usines Métallurgiques du Hainaut), également propriété de MARCY, acquise d'occasion en 2002 chez Morels à Gent (construite en 1957 pour les Cockerries du Brabant à Vilvoorde). Antwerpen Vriesdok, 4 novembre 2002. Roger CRIKELAIRE.

culatation sur les réseaux NS et DB. La première Class 66 de DLC, la PB03, a été équipée durant le mois de janvier à l'atelier de Tilburg des mêmes équipements. Revenue le 6 février, elle est maintenant également apte à circuler aux Pays-Bas.

A partir du début du mois de mars, DLC opérera une troisième relation, cette fois au départ de Zeebrugge vers l'Italie. Dans un premier temps, la locomotive DLC sera limitée à Stockem mais, dans le futur, elle poursuivra jusqu'à Saint-Louis. Durant la dernière quinzaine du mois de février une machine DLC a effectué plusieurs parcours d'étude de ligne vers Stockem et Zeebrugge.

Une G 1206 pour DLC

Depuis le 22 octobre 2002, DLC a pris en leasing une locomotive Diesel du type G1206 de Vossloh (famille dont font partie les 77 de la SNCB), appartenant à la société Locomotion Capital (voir *EL 52* page 31). Cette machine est utilisée en remplacement de la locomotive du type G2000 (voir *EL 50* page 56 et *EL 51* page 59) dont les performances ne sont pas satisfaisantes, et circule entre Nürnborg et Wackersdorf.

Le parc de traction de DLC se compose donc de 5 engins, dont 4 Diesel (les PB03, 12 et 14, et la G1206) et une locomotive électrique (la ES 64 U2 - 101 - voir *EL 52* page 58).

Une rame VT 18.16 de la DR en visite à Liège

Le 30 novembre 2002, une rame Diesel historique allemande a effectué un périple dans la région liégeoise. Au départ de Rheydt, la rame a rejoint Liège, via Aachen West - Montzen - Welkenraedt - Liège-Palais - Kinkempois - Visé - Aachen-West, avant de rentrer à Rheydt.

L'origine de ces rames de grand confort remonte à 1961, lorsque la DR en commanda huit. La construction fut assurée par la VEB Waggonbau Görlitz et les livraisons s'étalèrent de 1962 à 1968. Ces rames, numérotées dans la série VT 18.16, étaient composées de deux voitures motrices (n° VT 18.16.01a/01b à 08a/08b) encadrant deux à quatre remorques intermédiaires. Chaque motrice était équipée d'un moteur Diesel VEB Motoren Werke Johannisthal de 900 ou 1000 CV, et d'une transmission hydraulique Föttinger agissant sur les deux essieux du premier bogie. Dans sa composition normale à quatre caisses, les VT 18.16 pouvaient emporter 157 voyageurs assis, dont 23 en première classe, et ce avec un confort très élevé. Ces rames avaient une similitude certaine avec la rames VT 601 de la DB apparues en 1957. Ainsi, la cabine de conduite était surélevée et flanquée d'un nez incliné. Leur vitesse maxima-



Par suite d'une panne d'une des deux motrices, la 241 801-0 a dû assister la rame entre Aachen-West et Montzen pour franchir la dure rampe de Herzogenrath. Laurent GARY.

le atteignait 160 km/h.

Dès 1963, les premières rames furent engagées en trafic international entre Berlin et Kobenhavn (relation baptisée "Neptunexpress"). A partir du 22 mai 1966, elles assurèrent le "Vindobona" Berlin - Praha, relation prolongée plus tard jusqu'à Wien. Du 26 mai 1968 au 27 septembre 1970, les VT18.16 circulèrent jusqu'en Suède, avec le "Berliner" Berlin - Kobenhavn - Malmö, ce en remplacement du "Neptunexpress" repris par une rame danoise.

Avec la mise en vigueur de la nouvelle numérotation du parc moteur de la DR le 1er juillet 1970, les VT18.16 devin-

rent les 175.001/002 à 015/016. A partir des années '80, elles n'assurèrent plus que des trains du trafic intérieur.

Les deux dernières rames ont été réformées en 1993 (avec la réunification des deux Allemagnes, celles-ci furent renumérotées dans la série 675 de la DB). Cinq rames ont été préservées : la 175 003/004 à Chemnitz, la 175 005/006 est utilisée comme restaurant à Chemnitz, la VT 18.16.01/07 appartient à un groupement "Freizeitgruppe VT 18.16" et est basée à Berlin, la 175 014/019 est la rame historique de la DB, et la 175 015/016 a été acquise par une personne privée à Berlin.



L'élégante rame VT18.16.01 + 07 photographiée à Henri-Chapelle sur la ligne 39, en direction de Welkenraedt. Michel HANSSENS.

Radiations

Quelques précisions sont à donner quant à l'évolution du parc en 2002. En traction électrique, un seul engin a été mis hors exploitation : il s'agit de l'automotrice postale 967, garée en parc depuis le 1er janvier 1999 consécutivement à un incendie électrique. Par contre, l'automotrice 932 (catastrophe de Pécrot) et la 2361 (collision de Marbehan) n'ont toujours pas été mises hors exploitation. Ces deux véhicules ne sont pourtant plus repris dans l'effectif du 1er janvier 2003. Par contre, la 1505, ferrailée en janvier dernier (voir page 32), se trouve quant à elle toujours reprise dans le parc ! De même, les 20 locomotives de la série 22 attendent toujours leur mise hors service officielle.

Après l'hécatombe du 15 décembre 2002, le début de l'année 2003 a été fort calme, puisque l'on ne note que la radiation des 5178 (Antwerpen-

Noord) et 5214 (Stockem), toutes deux mises hors exploitation le 1er février 2003 à la suite de collisions. L'effectif des 51 se trouve ainsi réduit à seulement 14 unités. Celles-ci pourraient fort bien se voir retirées définitivement du service dès le prochain mois de mars ou d'avril.

En ce qui concerne les 52-53-54, seule une dizaine est affectée à TUC-Rail, tandis que Stockem a conservé les autres. Elles sont utilisées non seulement à Stockem (roulement GR) mais également à Ronet en lieu et place des locomotives de la série 62. Comme TUC-Rail n'a pas reçu le quota de machines prévu, il est envisagé de réactiver 20 locomotives de la série 76.

La série 80 ne s'est pas entièrement éteinte le 15 décembre 2002. A la suite de problèmes persistants sur les 82, la

8037 a été réactivée dès le 16 décembre. Elle ne peut toutefois pas quitter les emprises de la gare de Schaerbeek. Les 8066 et 8067 ont été transférées à l'Atelier Central de Salzannes et inventoriées comme "gros outillage". Elles ont ainsi rejoint les 8068 et 8069. Enfin, la 8061 a été acquise par le PFT. Il s'agit donc actuellement de la seule 80 préservée.

L'effectif des 62 comptait au 1er janvier 2003 pas moins de 17 machines excédentaires : 8 à Merelbeke (6201, 6202, 6220, 6235, 6237, 6247, 6288 et 6304), 6 à Kinkempois (6274, 6293, 6319, 6323, 6328 et 6331) et 3 à Antwerpen-Noord (6207, 6223 et 6291), principalement évincées par les autorails de la série 41 et les locomotives de la série 77. Ces locomotives pourraient éventuellement rejoindre le parc du service Infrastructure.

5916

Livraison à la SNCB : 22-03-1955 (Cockerill 3421)

Numérotation : 201.016 : 22-03-1955 - 31-12-1970
5916 : 01-01-1971 - 01-06-2002

Dépôts successifs : Kinkempois : 22-03-1955 - 17-01-1962
Hasselt : 17-01-1962 - 12-12-1962
Antw.-Dam : 12-12-1962 - 31-12-1988

Réformée le 01-12-88 (PV 274) et mise hors écriture le 31-12-88
remise en service : 04-1991
location SNCF : -09-1991 - 28-02-1993
Merelbeke : 12-03-1993 - 01-06-1995
Monceau : 01-06-1995 - 22-10-1998
Kinkempois : 22-10-1998 - 01-06-2002

Mise hors exploitation : 01-06-2002 (déstandardisation); elle a toutefois été utilisée jusqu'au 15 novembre 2002.



PHOTO 54-52 La 5916 dans sa première livrée jaune. Antwerpen-Luchtbal, 16 septembre 1980. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

5917

Livraison à la SNCB : 26-03-1955 (Cockerill 3422)

Numérotation : 201.017 : 26-03-1955 - 31-12-1970
5917 : 01-01-1971 - 01-06-2002

Dépôts successifs : Kinkempois : 26-03-1955 - 15-04-1955
Haine-St. P. : 15-04-1955 - 01-06-1986
Merelbeke : 01-06-1986 - 31-05-1987
Antw.-Dam : 31-05-1987 - 31-12-1987

Réformée le 07-12-87 (PV 219) et mise hors écriture le 31-12-87
remise en service : 07-1991
location SNCF : -09-1991 - 28-02-1993
Merelbeke : 12-03-1993 - 01-06-1995
Monceau : 01-06-1995 - 11-12-1998
Kinkempois : 11-12-1998 - 01-06-2002

Mise hors exploitation : 01-06-2002 (déstandardisation); elle a toutefois été utilisée jusqu'au 15 novembre 2002.



PHOTO 54-53 La 5917 en tête d'un train de service entre Voroux et Kinkempois. Grâce-Hollogne, 01-08-2002. Serge MARTIN.

5926

Livraison à la SNCB : 04-05-1955 (Cockerill 3431)

Numérotation : 201.026 : 04-05-1955 - 31-12-1970
5926 : 01-01-1971 - 01-06-2002

Dépôts successifs : Kinkempois : 04-05-1955 - 26-10-1961
Antw.-Dam : 26-10-1961 - 01-01-1990

Réformée le 08-12-89 (PV 312) et mise hors écriture le 01-01-90
remise en service : 08-1991
location SNCF : -09-1991 - 28-02-1993
Merelbeke : 12-03-1993 - 01-06-1995
Monceau : 01-06-1995 - 11-12-1998
Kinkempois : 11-12-1998 - 01-06-2002

Mise hors exploitation : 01-06-2002 (déstandardisation).

PHOTO 54-54 Bruxelles-Midi, 23-02-1981. J-L VDH.



5941

Livraison à la SNCB : 07-07-1955 (Cockerill 3446)

Numérotation : 201.041 : 07-07-1955 - 31-12-1970
5941 : 01-01-1971 - 01-06-2002

Dépôts successifs : Kinkempois : 07-07-1955 - 06-10-1961
Antw.-Dam : 06-10-1961 - 31-12-1988

Réformée le 01-12-1988 (PV 279) et mise hors écriture le 31-12-88
remise en service : 02-1991
location SNCF : -09-1991 - 28-02-1993
Merelbeke : 12-03-1993 - 01-06-1995
Monceau : 01-06-1995 - 11-12-1998
Kinkempois : 11-12-1998 - 01-06-2002

Mise hors exploitation : 01-06-2002 (déstandardisation); elle a toutefois été utilisée jusqu'au 4-07-02. Préservée par le PFT.



PHOTO 54-55 5941 + 7003. Zwijndrecht, 7 février 1986.
Pierre HERBIET.

5946

Livraison à la SNCB : 05-08-1955 (Cockerill 3451)

Numérotation : 201.046 : 05-08-1955 - 31-12-1970
5946 : 01-01-1971 - 01-06-2002

Dépôts successifs : Kinkempois : 05-08-1955 - 09-09-1961
Merelbeke : 09-09-1961 - 31-12-1987
Antw.-Dam : 31-12-1987 - 01-01-1990

Réformée le 08-12-1989 (PV 314) et mise hors écriture le 01-01-90
remise en service : 11-1991
location SNCF : -11-1991 - 28-02-1993
Merelbeke : 12-03-1993 - 01-06-1995
Monceau : 01-06-1995 - 11-12-1998
Kinkempois : 11-12-1998 - 01-06-2002

Mise hors exploitation : 01-06-2002 (déstandardisation); elle a toutefois été utilisée jusqu'au 15 novembre 2002.



PHOTO 54-56 Lessines, 11 mars 1986. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

8031

Livraison à la SNCB : 02-12-1960 (Cockerill 3752)

Numérotation : 260.031 : 02-12-1960 - 31-12-1970
8031 : 01-01-1971 - 16-06-2002

Dépôts successifs : Schaerbeek : 02-12-1960 - 10-04-1964
Kinkempois : 10-04-1964 - 27-03-1972
Merelbeke : 27-03-1972 - 15-01-1988
Schaerbeek : 15-01-1988 - 16-06-2002

Mise hors exploitation : 16-06-2002 (avarie au moteur Diesel)

PHOTO 53-57 Atelier de Forest-Midi. Pierre HERBIET.



5136

Livraison à la SNCB : 30-07-1962 (Cockerill 3785)
Numérotation : 200.036 : 30-07-1962 - 31-12-1970
 5136 : 01-01-1971 - 16-06-2002
Dépôts successifs : Schaerbeek : 30-07-1962 - 23-09-1971
 Kortrijk : 23-09-1971 - 31-05-1987
 Merelbeke : 31-05-1987 - 06-10-1997
 Hasselt : 06-10-1997 - 10-06-2001
 Antwerpen-Dam / Noord : 10-06-2001 - 16-06-2002
Livrées successives : livrée d'origine : 07-1962
 vert "1970" : 07-1972
 jaune : 09-1985
Mise hors exploitation : 16-06-2002 (déstandardisation)
PHOTO 53-58 *Sint-Denijs Boekel-Nederzwalm, mai 1984.*
 Pierre HERBIET.



5138

Livraison à la SNCB : 20-08-1962 (Cockerill 3787)
Numérotation : 200.038 : 20-08-1962 - 31-12-1970
 5138 : 01-01-1971 - 16-06-2002
Dépôts successifs : Tournai : 20-08-1962 - 02-10-1962
 Monceau : 02-10-1962 - 19-07-1989
 Hasselt : 19-07-1989 - 10-06-2001
 Antwerpen-Dam / Noord : 10-06-2001 - 16-06-2002
Livrées successives : livrée d'origine : 08-1962
 vert "1970" : 04-1972
 jaune : 07-1980
Mise hors exploitation : 16-06-2002 (déstandardisation)
PHOTO 53-59 *Direct Lille - Schaerbeek. Baisieux, décembre 1985.*
 Pierre HERBIET.



5141

Livraison à la SNCB : 31-08-1962 (Cockerill 3790)
Numérotation : 200.041 : 31-08-1962 - 31-12-1970
 5141 : 01-01-1971 - 16-06-2002
Dépôts successifs : Dendermonde : 31-08-1962 - 23-09-1964
 Schaerbeek : 23-09-1964 - 10-12-1986
 Monceau : 10-12-1986 - 29-05-1988
 Hasselt : 29-05-1988 - 10-06-2001
 Antwerpen-Dam / Noord : 10-06-2001 - 16-06-2002
Livrées successives : livrée d'origine : 08-1962
 vert "1970" : 08-1975
 jaune : 04-1985
Mise hors exploitation : 16-06-2002 (déstandardisation)
PHOTO 53-60 *Ligne 141, Court-Saint-Etienne, Septembre 1986.*
 Pierre HERBIET.



5149

Livraison à la SNCB : 22-10-1962 (Cockerill 3798)
Numérotation : 200.049 : 25-09-1962 - 31-12-1970
 5149 : 01-01-1971 - 16-06-2002
Dépôts successifs : Monceau / Charleroi-Sud :
 22-10-1962 - 16-06-2002
Livrées successives : livrée d'origine : 10-1962
 vert "1970" : 10-1972
 jaune : 08-1987
Mise hors exploitation : 16-06-2002 (déstandardisation)
PHOTO 53-61 *Ham-sur-Heure, 25 juin 1982.*
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



5152

Livraison à la SNCB : 28-11-1962 (Cockerill 3801)
Numérotation : 200.052 : 28-11-1962 - 31-12-1970
 5152 : 01-01-1971 - 16-06-2002
Dépôts successifs : Monceau : 28-11-1962 - 31-05-1987
 Hasselt : 31-05-1987 - 10-06-2001
 Antwerpen-Dam / Noord : 10-06-2001 - 16-06-2002
Livrées successives : livrée d'origine : 11-1962
 vert "1970" : 01-1973
 jaune : 11-1981
Mise hors exploitation : 16-06-2002 (déstandardisation)

PHOTO 53-62 *Lille, 8 janvier 1986. Pierre HERBIET.*



5177

Livraison à la SNCB : 14-05-1963 (Cockerill 3901)
Numérotation : 200.077 : 14-05-1963 - 31-12-1970
 5177 : 01-01-1971 - 16-06-2002
Dépôts successifs : Schaerbeek : 14-05-1963 - 20-06-1965
 Kortrijk : 20-06-1965 - 01-06-1986
 Antwerpen-Dam / Noord : 01-06-1986 - 16-06-2002
Livrées successives : livrée d'origine : 05-1963
 vert "1970" : 11-1970
 jaune : 04-1980
Mise hors exploitation : 16-06-2002 (déstandardisation)

PHOTO 53-63 *Deurne, 25 septembre 1989. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



5181

Livraison à la SNCB : 05-06-1963 (Cockerill 3905)
Numérotation : 200.081 : 05-06-1963 - 31-12-1970
 5181 : 01-01-1971 - 16-06-2002
Dépôts successifs : Monceau : 05-06-1963 - 10-07-1965
 Hasselt : 10-07-1965 - 29-05-1988
 Antwerpen-Dam / Noord : 29-05-1988 - 16-06-2002
Livrées successives : livrée d'origine : 06-1963
 vert "1970" : 09-1971
 jaune : 02-1978
Mise hors exploitation : 16-06-2002 (déstandardisation)

PHOTO 53-64 *Winterslag, février 1986. Pierre HERBIET.*



4510

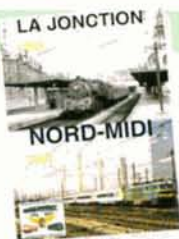
Livraison à la SNCB : 06-07-1955
Numérotation : 605.10 : 06-07-1955 - 31-12-1970
 4510 : 01-01-1971 - 01-03-2002
Dépôts successifs : Landen : 06-07-1955 - 12-02-1965
 Haine-St.P. : 12-02-1965 - 02-01-1980
 Bertrix : 02-01-1980 - 01-10-1991
 Latour : 01-10-1991 - 01-10-1992
 Stockem : 01-10-1992 - 01-03-2002
Mise hors exploitation : 01-03-2002 (déstandardisation)

PHOTO 53-65 *Neuvillers (ligne 165 Libramont - Bertrix). Jean-Luc VANDERHAEGEN, 12-02-1983.*



PFT-Editions

- Les locomotives Diesel type 201 - série 59 €49,00 1905 g
- Promenade ferroviaire au Pays d'Ath €18,60 860 g
- Le rail Bruxellois en images €11,16 550 g
- Indicateur de 1935 (réédition) €19,70 615 g
- Indicateur de 1940 (réédition) € 6,50 250 g
- Histoire de la signalisation en Belgique Tome 1 €24,54 950 g
- Le chemin de fer en Hesbaye liégeoise €23,55 750 g
- Les traways vicinaux de Charleroi et du Centre €23,55 950 g
- Le rail à Mons et dans le Borinage €23,50 750 g
- Un siècle de vapeur €23,50 750 g
- SNCB 75 NMBS €35,00 1250 g
- La Jonction Nord-Midi €35,00 950 g



Autres éditions

- Vapeur en Belgique - tome I (par Phil Dambly) €48,34 1390 g
- tome II (par Phil Dambly) €48,34 1905 g
- Petite histoire de la gare de Namur €7,93 390 g
- La ligne 128 Ciney - Yvoir €7,31 550 g
- La ligne du Luxembourg (Ed. CFFL) €24,60 7650 g
- Les locos polycourant de Paris-Bruxelles - volume I €36,69 400 g
- volume II €36,69 550 g
- Les Vicinaux du groupe de Leuven €24,54 800 g
- En Belgique sur les rails d'autrefois (Ed. du Cabri) €32,23 750 g
- Les Vicinaux du Brabant €42,14 1300 g
- Les locomotives à vapeur types 64 et 81 €32,23 850 g
- Trams en Ardennes (Tramfan - Zoom n°2) €20,00 750 g
- BRUXELLES - TERVUREN (Ediblanchart) €57,00 1250 g
- Architecture des gares (tome I) €46,64 1050 g
- Tram Antwerpen (en néerlandais) €20,00 450 g
- Croix de Hesbaye €24,00 990 g

Histoire de la signalisation en Belgique - tome II
252 pages - 220 photos - €35 - Voir page 2

UN SIECLE DE VAPEUR



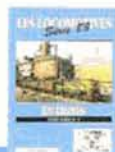
En Lignes

En Lignes

- abonnement 2003 Belgique € 34,00
- étranger (Europe) € 39,00
- étranger (hors Europe) € 49,00
- numéros 19 à 20 par numéro : € 3,97 100 g
- numéros 29 à 31 par numéro : € 5,45 100 g
- numéros 39, 40 par numéro : € 5,95 100 g
- numéros 41 à 45 par numéro : € 7,50 210 g
- numéros 46 à 52 par numéro : € 7,50 260 g
- numéro 53 par numéro : € 7,00 260 g
- reliure pour EN LIGNES € 11,16 550 g

En Lignes hors série

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



Photos

Photos EN LIGNES

Les photos publiées dans les EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 54-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 54-29 NB) qui sont des photos noir et blanc. ATTENTION : numéro(s) à préciser à la commande sur carte postale, lettre, internet ou fax. Date limite de commande : le 20-03-2003; date de livraison: +/- 30-05-2003. Les photos des EN LIGNES précédents ne sont plus disponibles !

Renseignements et commandes :

☎ +32.65.72.80.72 - Fax : +32.65.66.45.41 - ✉ philippe.scholl@swing.be

- Prix par photo € 1,00 7 g

Photos BD (Bruno DEDONCKER)

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

- Prix par photo € 3,72 7 g

Photos-thèmes

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

- N° 6 : Les automotrices ex. SNCB en Italie € 10,00 75 g
- N° 23 : Les voitures M3 ex. SNCB en Italie € 10,00 75 g
- N° 24 : Locos série 15 sur les lignes 125-130 € 10,00 75 g
- N° 30 BD ■ : Un samedi-midi à Lot (EL 38 p. 12) € 30,00 75 g
- N° 31 : Voyage PFT au Danemark (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 36 : Locos à vapeur préservées par la SNCB € 10,00 75 g
- N° 38 : Les signaux mécaniques de Florenville € 10,00 75 g
- N° 39 : Trains de minerai Cockerill-Sambre € 10,00 75 g
- N° 40 : La gare de Schaerbeek-Formation € 10,00 75 g
- N° 41 : Locomotives série 51 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 42 : Locomotives séries 52-53-54 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 43 : Locomotives série 55 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 44 : La locomotive 8275 € 10,00 75 g
- N° 45 : Locomotives série 59 en vert 1970 € 10,00 75 g
- N° 46 : Les automotrices Budd SNCB sur le SATTI € 10,00 75 g
- N° 47 : Les 60 prototypes en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 48 : Les 60/61 en vert "1970" € 10,00 75 g

PHOTO-THEME 49
LOCOMOTIVES SERIES 62/63
EN VERT "1970"
voir page 2



Articles divers

Pin's

- Locomotive Diesel type 201 € 2,48 16 g
- Locomotive Diesel série 60 verte € 2,48 16 g
- Locomotive Diesel série 60 jaune € 2,48 16 g
- Locomotive électrique 101.012 bicolore € 2,48 16 g
- Locomotive électrique 101.012 vert foncé € 2,48 16 g
- Locomotive à vapeur type 81 € 2,48 16 g

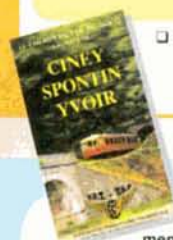
Cartes postales

- Série 1 à 7 (12 vues SNCB + CFL par série) € 3,72 105 g
- CP 8 à 17 : 10 cartes noir et blanc des gares de Spontin, Frameries, Ciney (2 X), Gouvy, St. Ghislain, Trois-Ponts, Remouchamps et Huy € 5,00 80 g
- CP 21-28 : 8 CP des gares de Dorinne, Evrehailles (2 X), Purnode, Mons (2 X), St. Ghislain, et du viaduc d'Yvoir. € 4,00 60 g
- CP 29-36 : 8 CP gares de Brugge, Oostende, Marbehan, Bruxelles € 4,00 60 g

Cassette vidéo

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

LA LIGNE 128
en vidéo



Calendriers LOCO

- Années disponibles : 1979, 1980, 1982-1989, 1991-1993, 1995, 1997, 1998, 2001 : par calendrier : € 5,00 550 g
- 2003 € 10,00 550 g

Commande et frais d'envoi

Les commandes sont reçues uniquement par virement sur le compte bancaire 001-1201789-35 du PFT Bruxelles. Pour les lecteurs résidant à l'étranger : voir les modalités de paiement à la page 3. Tous nos articles sont disponibles lors des journées "Portes ouvertes" de notre abri-musée de St-Ghislain. La plupart des articles sont également disponibles lors des voyages ou activités diverses.

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

BELGIQUE		ETRANGER	
jusque 50 g	€ 0,90	€ 0,90	
jusque 100 g	€ 0,90	€ 1,15	
jusque 350 g	€ 1,40	€ 2,60	

jusque 500 g	€ 2,60	€ 4,70
jusque 1000 g	€ 3,30	€ 5,00
jusque 2000 g	€ 3,90	€ 10,90
jusque 3000 g	€ 5,60	€ 14,50
jusque 4000 g	€ 6,45	€ 14,50
jusque 5000 g	€ 7,20	€ 14,50

■ ARTICLE EN VOIE D'ÉPUISEMENT

