

EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 59 - JANVIER 2004 - € 8,50
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

Editorial

Vous avez été nombreux à renouveler votre abonnement pour 2004, et le PFT vous en remercie. Il pourra ainsi poursuivre ses buts, dont les principaux sont la création du Musée du Rail de Saint-Ghislain, où sont déjà exposés les véhicules restaurés, et l'exploitation touristique de la ligne 128.

2004 sera marquée de plusieurs éléments importants. Les Journées du Patrimoine au mois de septembre, seront l'occasion de festivités exceptionnelles sur le site de Saint-Ghislain ; le Musée s'inscrit pleinement dans le thème de l'année.

Deux publications au moins sont déjà en chantier ; vous pourrez les découvrir dans les numéros qui suivent ; et enfin, le retour de notre P8 de Roumanie : au vu de l'avancement des travaux, ce rêve sera bien une réalité en 2004...

Merci encore pour votre soutien et... bonne lecture !



PHOTO 59-03 Le 26 septembre, la 6077 du PFT assura le transfert de la 5120, du 4407 et de deux voitures du type M1 vers Mariembourg.

Petites annonces

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

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

A VENDRE : Plaques indicatrices d'itinéraires SNCB de la relation Leuven - Geraardsbergen (via Ath ou Tollembeek) et Leuven - Sint-Niklaas. Prix à débattre en fonction du nombre. Info E-Mail : ivo.haine@belgacom.net

A VENDRE : pour cause de double emploi, le livre "Les grands trains de 1830 à nos jours" par Elive Lamminy; préface de Patrick Poivre d'Arvor. Prix : € 25 (prix acheté € 35). Dambrun Emilie, chemin du Tour Cafenière 4, 7060 Soignies, ☎ 0498/68.22.61.

CHERCHE : Magazine "Ferro-Flash" n°124 (mai 1987) (CFC); Recueil des schémas des automotrices de la SNCB : 1935-1986; Historique de la paroisse de Bois-de-Breux (Edgard Marganne); calendrier AFCC 1988; Les souvenirs pittoresques du dépôt de Henne; Carnet des marches-types des lignes de Belgique - 1915; Nos vieux trams (R. Dejonghe; Wesmael-Charlier); Les chemins de fer à Jambouge et dans la région (Marcel Constant); Geschiedenis van lijn 61 en van het oud-station van Steenhuffel; Nieuwtjes en anekdoten uit het Antwerpen der 19de eeuw met zijn station en zijn spoorwegen. Dimitri Schönborn, Past. Soeteweystraat 38, 2640 Mortsel. dimitri.schoenborn@id.antwerpen.be

A VENDRE : "La Vie du Rail" et diverses revues ferroviaires des années '70 et '80. Michel VERLINDEN, ☎ 02/763.48.08

PFT-agenda

Samedi 20 mars 2004 : voyage PFT

Samedi 26 juin 2004 : voyage PFT

Samedi 7 août 2004 : voyage PFT

Samedi 11 et dimanche 12-09-2004 : Journées du Patrimoine; ouverture du musée du Rail de Saint-Ghislain.

Du 14 au 24 juillet 2005

Grand voyage PFT à bord d'un train hôtel en Biélorussie, Lituanie, Lettonie, Estonie et Russie.

AGENDA C.F.F.L.

VENDREDI 13-02-2004

Michel LIEGEOIS présente un film d'actualité ferroviaire

VENDREDI 12-03-2004

Claude DEFECHEREUX projettera un film super 8 : "Nostalgie Diesel à Haine-St P."

VENDREDI 02-04-2004

Michel LIEGEOIS présentera les Chemins de fer d'Alsace-Lorraine Centre Culturel de Froidmont (Ferme), Chemin du Meunier à Rixensart.

INFOS : ☎ 02/654.05.79

☎ cffl.rixensart@euronet.be

CHERCHE : documentations sur la ligne à voie étroite de l'île de Nauru (Naoro) dans le Pacifique. Christian Ganzeboer, Warmonderweg 46, 2341 KW Oegstgeest, Nederland. ☎ 0031-6-18877025.

CHERCHE : tout film vidéo amateur ou professionnel sur les Chemins de fer grecs (O.S.E.), échange possible. Toute littérature EN FRANÇAIS sur les chemins de fer autrichiens (ÖBB). Ph. GALLEZ, av. de Cuesmes 12/3, 7000 Mons, ☎ / FAX : 065/66.44.40

PHOTO-THEME 57

Série indissociable de 10 photos couleurs au format 10x15, de locotracteurs de la série 91 en service normal.

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

Communication : PHOTO-THEME 57

- 57-01 : 9155 à Jemelle
- 57-02 : 9109 à Kortrijk
- 57-03 : 9115 à Quiévrain
- 57-04 : 9118 à Tournai
- 57-05 : 9131 à Ghislenghien
- 57-06 : 9122 à Monceau
- 57-07 : 9135 à Virton
- 57-08 : 9138 à Kortrijk
- 57-09 : 9151 à Marloie
- 57-10 : 9136 à Aalst

PHOTOGRAPHER EN GARE

Certains lecteurs nous ont signalé avoir été inquiétés lorsqu'ils prenaient des photos de trains. Interpellée, la SNCB nous rappelle la réglementation en vigueur, qui fait l'objet d'un avis interne : l'avis 14 SG de 1993.

En règle générale, les prises de vues **sont libres** (pas d'autorisation nécessaire) lorsqu'elles ont lieu dans des **endroits accessibles au public**, à des fins familiales, privées et non commerciales (publicité notamment), sans pied ou autre équipement spécial. Il est donc interdit aux photographes de se rendre dans les faisceaux de garage, ateliers, gares de triage, etc. sans être en possession d'une autorisation émanant du Service Communication de la SNCB.

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, Serge MARTIN, Alain DEFECHEREUX, Eric VAN HOECK, Walter PINET.

Remerciements (par ordre alphabétique)

Dominique ALLARD, Felipe ARANDA, Kristof AVONDS, Emile BECKER, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Mauro BORETTI, Roger CRICKELAIRE, Wim DERIDDER, Michel de ESCH, Laurent GARY, Jean-Claude GIRARD, Philippe GOUSSET, Dave HABRAKEN, Michel HANSENS, Jean-Pierre KOOB, Lars LAENEN, Pascal MARTENS, Serge MARTIN, Thierry NICOLAS, Eric PAULUS, Christian RUQUOY, Philippe SCHOLL, Rudolf SCHLÖPKER, Ghislain SMOUT, la SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Johan VAN DER EYCKEN, Christian VANHECK, Quintus VOSMAN, Bram ZUIDWEG.

EN LIGNES

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

Adresse

PFT-asbl
Boîte Postale 40
B-7000 MONS 1
☎ GSM : +32.(0)475.71.20.28
FAX : +32.(0)65.66.45.41
✉ pftsp@hotmail.com
Internet : www.pftsp.be

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2004

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de s'abonner en versant une cotisation annuelle de € 34 (étranger : € 42) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant en communication : "ABO 2004". 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, vous avez plusieurs possibilités :
 - vous pouvez effectuer un virement bancaire en indiquant le code international de la banque (BIC) qui est GEBABEBB ET le numéro complet du compte PFT : BE57-001120178935;
 - vous pouvez payer par carte Visa ou Eurocard, en indiquant les nom et adresse de l'émetteur, le numéro de la carte, la somme en euros, la validité de la carte et la signature;
 - vous pouvez utiliser un mandat postal international, libellé en euros;
 - si vous résidez en France, vous pouvez virer la somme sur le compte postal 1374917V026 du PFT (59900 Lille).

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.
Scharbeek : 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.

Dépôt légal à la parution

EN LIGNES 59 - JANVIER 2004



COUVERTURE AVANT :

PHOTO 59-01

Le 7 novembre 2003, la 5183 du PFT arrive à Raeren pour procéder à l'évacuation d'une grande partie du matériel roulant de la défunte association Vennbahn.
Alain DEFECHEREUX.

Après sa révision complète, la 29.013 fut testée en ligne entre Meiningen et Bad Salzungen. Meiningen, 28 octobre 2003.
Dave HABRAKEN.

PHOTO 59-02 A l'occasion de son retour en Belgique le 8 novembre 2003, la 29.013 remorque un train d'amateurs au départ de Montzen vers Bruxelles. Sortie de tunnel de Veurs. P. H.

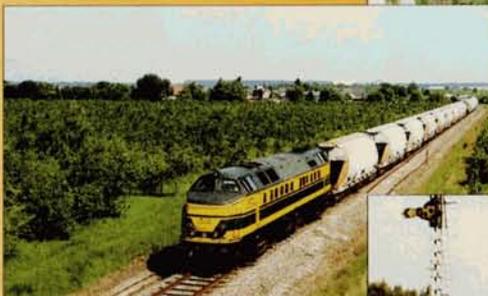
S O M M A I R E

PFT-Service	2
Editorial	4
Nouvelles du PFT	5
Histoire : la livrée verte "1970"	10
Wagon plat à chevalet Lklp	15
Actualité étrangère	16
Actualité belge	24
<i>Statistiques</i>	25
<i>Locomotives électriques</i>	27
<i>Locomotives Diesel</i>	21
<i>Automotrices</i>	33
<i>Voitures</i>	34
<i>Wagons</i>	35
<i>Actualité diverse</i>	37
<i>Réseaux privés et industriels</i>	42
Le point sur les travaux TGV	45
Radiations	50
Le grand retour de la 29.013	52
Il y a ...	56
Hier - Aujourd'hui	58
PFT-Boutique	59

LOCO 2004

Comme il est de tradition, le PFT édite le calendrier LOCO. L'édition 2004 propose onze photos en couleurs et une en noir et blanc de matériel belge et luxembourgeois : autorail 4301 à Orgéo, 5528 à Neerpelt, vapeur type 7 à la sortie de Lille, 6018 à Mellery, 3620 CFL à Erpel-dange, 6327 à Bellecourt, 26.101 sur la ligne 128, automotrice postale 973 à Dilbeek, 554.18 à Frameries, 4903 à Beringen-Mijnen, 5174 à Lommel, viaduc de Moresnet au lever du jour.

Il est présenté au format A3, sur papier brillant, avec reliure spiralée. Il reste quelques exemplaires. Ne tardez pas à le commander ! Son prix de vente est de € 10. Frais d'envoi en sus (550 grammes - voir page 59). Communication : *LOCO 2004*.



COURRIER DES LECTEURS

De M. Pierre ROLAND, de Merelbeke.

La journée Train-Tram-Bus n'a pas été reconduite en 2003 ni par la SNCB ni par les différentes sociétés de transports en commun. Je puis comprendre que faire accorder les intérêts de ces différentes sociétés pour l'organisation de cet événement est une tâche difficile. Pourtant, bien qu'organisée depuis 21 ans, cela devrait être un travail de routine.

Cette décision peine bon nombre d'amateurs de voyages en train, tram et bus, qui perdent ainsi l'occasion de voyager avec un seul et même ticket sur tous les transports en commun de Belgique. Je propose donc à la SNCB de compléter son offre tarifaire par le billet suivant : il s'agit d'un ticket valant libre-parcours sur tout le réseau pendant une journée, au choix du voyageur, toute l'année. Ce ticket pourrait alors être complété par les diverses formules proposées par les autres sociétés de transport en commun, ce qui permettrait à chacun d'organiser sa journée à sa meilleure convenance, et ce chaque jour de l'année. Une autre solution serait de modifier la formule B-Tourrail et d'en faire un billet toujours valable pour une durée de cinq jours, mais sur une période étendue à un an au lieu de un mois.

J'ai émis ces différentes propositions à la Direction Voyageurs de la SNCB. Si, comme moi, vous voulez réagir à la suppression de la journée Train-Tram-Bus, n'hésitez pas à envoyer vos souhaits à : SNCB - Direction Voyageurs - Avenue de la Porte de Hal 40, 1060 BRUXELLES, à l'attention de M. Pardon, General Manager.

Rectifications

EN LIGNES 57 page 11 :

- première colonne du texte : supprimer la 6391.

EN LIGNES 57 page 12 :

- 2e colonne du texte, 2e alinéa : supprimer la 6391.

EN LIGNES 57 page 31 :

- photo du haut : il s'agit du 1439 Bressoux - **St. Raphaël**. En outre, même si ce train était pavoisé de drapeaux d'adieu, il ne s'agissait pas du dernier 1439 Denderleeuw - St. Raphaël, celui-ci ayant circulé pour la dernière fois le 28 septembre 2003.

- photo du bas : il s'agit du 1291 "**Freccia del Sole**".

VEHICULES A VENDRE - AVIS AUX AMATEURS

Dans le cadre de ses activités, le PFT avait acheté il y a plusieurs années, la locomotive 5204 et le fourgon-expo 77.307. La 5204 avait été préservée au cas où aucun autre engin du même type ne serait disponible, et il aurait alors fallu la remettre en état. Aujourd'hui, la SNCB préserve la 204.004, le PFT la 202.020, le GAR la 1604. La 5204 peut donc être retirée de la collection du PFT et est à vendre. Mais attention, il ne reste que la caisse; l'intérieur est vide, et les bogies ne sont plus conformes et ne peuvent plus rouler; elle est donc démotorisée et il n'est pas envisageable, sauf à très grands frais, de la rendre opérationnelle. Le PFT la met en vente au prix qu'il en tirerait de la mitraille, soit € 1000.

Quant au fourgon-expo 77.307, il fait partie du train exposition de la SNCB, et aurait dû circuler comme voiture d'accompagnement dans les trains charters organisés par le PFT. Vu les coûts des circulations et le manque d'intérêt historique de ce véhicule, le PFT a décidé de s'en séparer, au même prix, soit € 1000.

Si vous êtes intéressé par l'achat d'un de ces deux véhicules, le PFT peut vous donner en détail le schéma des opérations à effectuer. ATTENTION, les frais de transport, de visite par la SNCB, etc... ne sont pas compris dans le prix.

Vous pouvez contacter le PFT aux adresses reprises en page 2, avant le 1er février, date à laquelle les deux engins seront démolis.



Nouvelles du PFT



PHOTO 59-04 - Les 20 et 21 septembre, le 4506 a effectué des navettes entre Leuze et Frasnes-lez-Anvaing. Grandmetz, 20 septembre 2003. Alain DEFECHEREUX.

AFFRETEMENTS

Aux mois de septembre et octobre, la 6077 remorquant deux voitures K de la SNCB et la voiture-buffet du PFT a été la vedette de deux voyages spéciaux demandés par des amateurs qui désiraient fêter ferroviairement leur anniversaire. Le premier train est parti de Essen et, après une large boucle par Hasselt, est rentré au bercail. Le second a quitté Kontich à destination de Bokrijk et son magnifique domaine, où les participants ont passé l'après-midi, puis est rentré en début de soirée à Kontich. Voilà sans conteste une manifestation tout à fait spéciale qu'il est possible d'organiser par l'intermédiaire du PFT qui accomplit toutes les démarches avec la SNCB, en suivant les désirs de l'organisateur. Pourquoi pas vous ?

ACHEMINEMENTS

Le mois de novembre et la fin de la saison touristique ont été mis à profit pour évacuer le matériel se trouvant encore à Raeren et acquis après la faillite de l'ASBL *Vennbahn* par différents amateurs ou associations.

Après de nombreux palabres, les deux convois exceptionnels ont pu être formés le samedi 1er novembre, rendant ainsi le temps d'une journée une petite

animation en gare de Raeren; en effet, parallèlement à la formation des trains, la 1603 acquise par un amateur suisse était mise en marche et évoluait près du dépôt.

Le samedi 8 novembre, les deux trains ont quitté Raeren pour Montzen, d'où ils ont été dirigés vers leurs destinations respectives.

L'ASBL *Vennbahn* a été déclarée en faillite en 2002 et une partie du patrimoine a été liquidée par une vente aux

enchères ; le PFT a ainsi pu acquérir cinq voitures AK, tandis que d'autres associations ou amateurs se partageaient l'autorail Westwaggon luxembourgeois, d'autres voitures K, un fourgon, divers wagons à marchandises, etc.

Pourtant, un projet de reprise d'exploitation touristique de cette ligne des Cantons de l'Est est dans les cartons. Gageons qu'il ne tarde pas trop à devenir réalité...

PHOTO 59-05 - Le 4506 devant la gare de Frasnes-lez-Anvaing, le 20 septembre 2003. Baudouin DIEU.



LE MATERIEL

Plusieurs chantiers sont en cours, certains sur le point d'être terminés, comme celui de la restauration de la 5941. Sa décoration présentera une particularité, encore un peu de patience... La rénovation de l'autorail ES102 se termine également. Cet engin sera utilisé comme véhicule de service sur le chantier de la ligne 128. Les prochains travaux concerneront alors l'achèvement des autres engins encore présents à Schaerbeek, comme l'autorail 553.29, la 5927, l'automotrice 082 (dont le retôlage des caisses est bien avancé).

Simultanément aux travaux de restauration, la 5183 a été levée pour le remplacement d'un moteur de traction défectueux. Cette locomotive, immatriculée depuis le printemps, est donc à nouveau opérationnelle; sa restauration ne sera toutefois pas entamée avant un an ou deux. Elle réalisa son premier parcours le 23 octobre, pour le transfert de Aalst à Schaerbeek de deux voitures du type L.

Vous désirez participer à l'entretien ou la rénovation du matériel à Schaerbeek ? N'hésitez pas à appeler Pierre Herbiet ☎ +32 (0)475/71.20.28.

LE MUSEE DU RAIL DE SAINT-GHISLAIN

A Saint-Ghislain, c'est la restauration de la 9209 qui progresse à grands pas; l'engin est complètement poncé et l'antirouille fait son apparition.

La 8320, préservée en 2000 par la SNCB, a figuré pendant un certain temps comme monument à l'entrée du nouvel atelier de Charleroi-Sud Quai. La SNCB, qui voulait se séparer de cet engin, l'a proposé au PFT, qui l'a évidemment acquis. Son état général est bon et le moteur de la locomotive a pu être démarré au quart de tour, malgré trois ans d'immobilisme. La remise en peinture de l'engin est programmée après terminaison de la 9209. Pourquoi ce travail ne serait-il pas vôtre ? Les animateurs sont présents tous les samedis. Alors, n'hésitez pas à contacter Philippe Scholl ☎ +32 (0)477.26.99.79.

Toujours à Saint-Ghislain, la section "Modélisme" a inauguré ses locaux le samedi 25 octobre. Le premier travail de cette section, créée il y a deux ans, a été de s'équiper en locaux décentes. Ainsi, les anciens vestiaires ont été transformés en salle pour réseaux mi-

niatures, les douches sont devenues le local de travail, les toilettes sont à nouveau opérationnelles et un débarras sert de stockage. Ces travaux terminés, les modélistes peuvent maintenant s'attaquer à la construction de leurs réseaux. Si vous désirez participer, contactez Jean-Pol Ruelle ☎ +32 (0)65/67.62.75. Les modélistes se réunissent tous les samedis matin.

LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

Après une saison 2003 marquée par les dix ans d'exploitation de la ligne 128 par le PFT, les travaux d'entretien d'hiver ont repris. En 2004, ce sera toujours le tronçon Ciney-Dorinne qui sera exploité, avec un peaufinement du travail engagé sur la voie d'évitement de Dorinne. Au-delà de Dorinne vers Yvoir, les travaux se poursuivent néanmoins, avec les moyens dont dispose le PFT.

Parallèlement aux travaux sur le terrain, la future convention se discute dans les bureaux.

Vous voulez prendre un bol d'air sur la ligne 128 ? Rendez-vous en général le dimanche. Contactez Alain Defecheux ☎ +32 (0)477/98.91.23.

LA FONDATION ROI BAUDOUIIN

Il est aujourd'hui possible de dresser un premier bilan du fonds géré par la Fondation Roi Baudouin. Pour rappel, cette institution encourage les projets à caractère humanitaire ou culturel, et c'est dans ce cadre que le PFT a introduit une demande pour la création du Musée du rail de Saint-Ghislain.

Concrètement, la Fondation Roi Baudouin gère un compte financier sur lequel sont affectés les dons destinés à ce projet ; régulièrement, à la suite de travaux, le PFT demande le règlement des factures et la Fondation débloque le compte. Un des avantages du système est la délivrance, par la Fondation, d'une attestation annuelle mentionnant les dons effectués, et ces dons sont déductibles des impôts.

Douze mille euros ont gracieusement été offerts à ce jour, surtout par des amateurs (on compte aussi une société) ; nous les remercions encore ici chaleureusement, d'autant que leur argent est dépensé exclusivement pour le projet de Musée du Rail.

Ainsi, grâce à la somme récoltée par ce moyen, nous avons pu :

- installer deux volets mécaniques pour isoler de manière efficace l'étage et les locaux des modélistes ; ils sont donc ainsi sécurisés ;

- remplacer deux menuiseries extérieures pour le moins abîmées, les deux seules en bois d'ailleurs ;
- remplacer les volets mécaniques de la voie 8 et du hall central, par de nouveaux, à commande électrique.

Il reste encore quelques moyens pour, au printemps, remplacer le carrelage de la salle d'accueil, qui deviendra ainsi digne de porter ce nom.

Vous êtes convaincus que l'argent reçu est dépensé à bon escient ? N'hésitez pas à alimenter le compte de projet de la Fondation Roi Baudouin. Comment ? Rien de plus simple : il suffit de verser le montant que vous désirez (il faut néanmoins € 30 annuels pour obtenir une attestation fiscale) sur le compte 000-0000004-04 en mentionnant en communication : L78599-Patrimoine Ferroviaire Touristique. N'oubliez pas cette mention, sinon votre argent ne sera pas affecté au projet du PFT. L'attestation est envoyée au début de l'année qui suit.

Les dons peuvent aussi être reçus de l'étranger, la Fondation faisant partie du réseau TGE (Transnational Giving Europe) qui regroupe des institutions ayant les mêmes buts. Tous les renseignements peuvent être obtenus en consultant le site Internet www.kbs-frb.be.



PHOTO 59-06

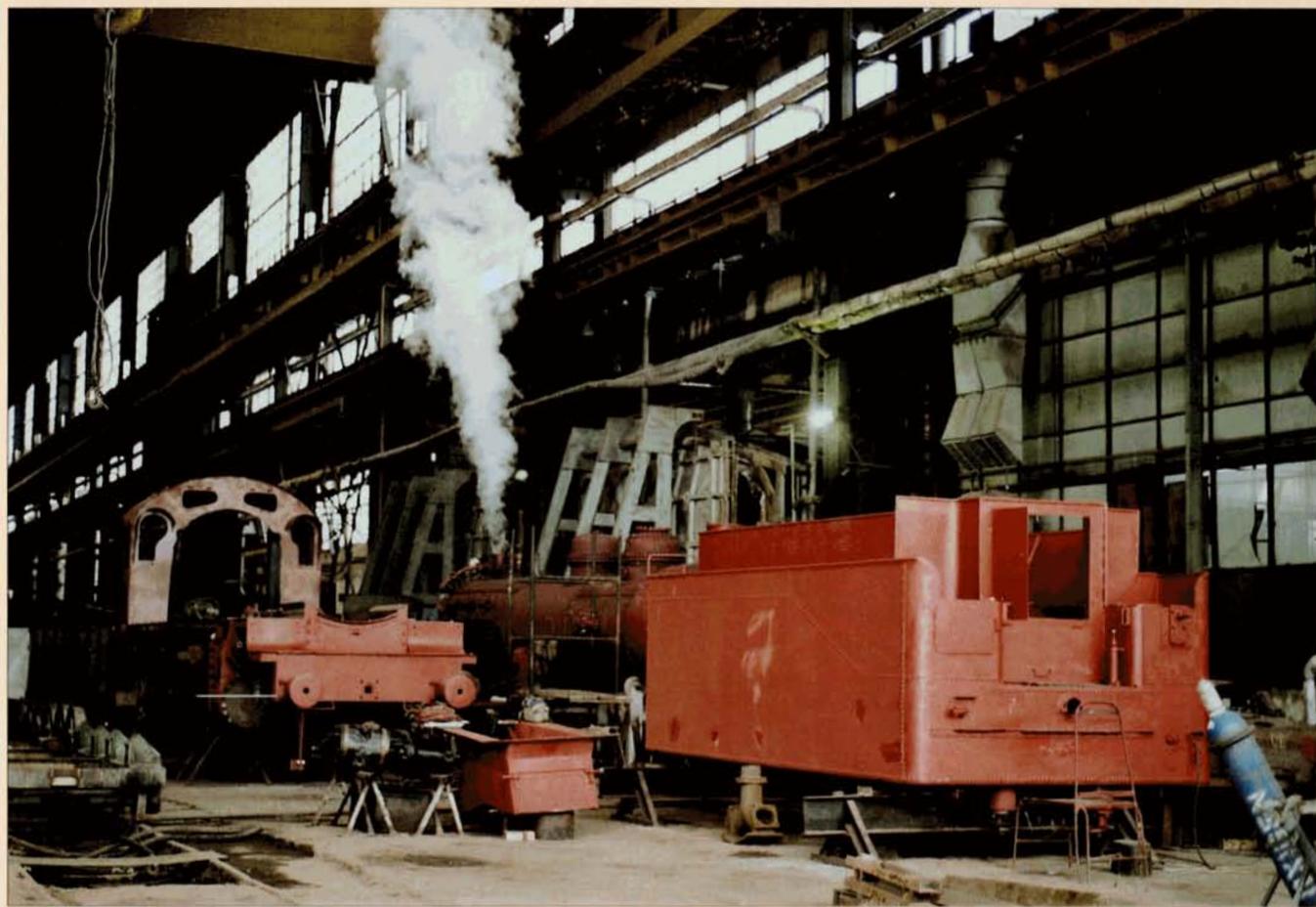
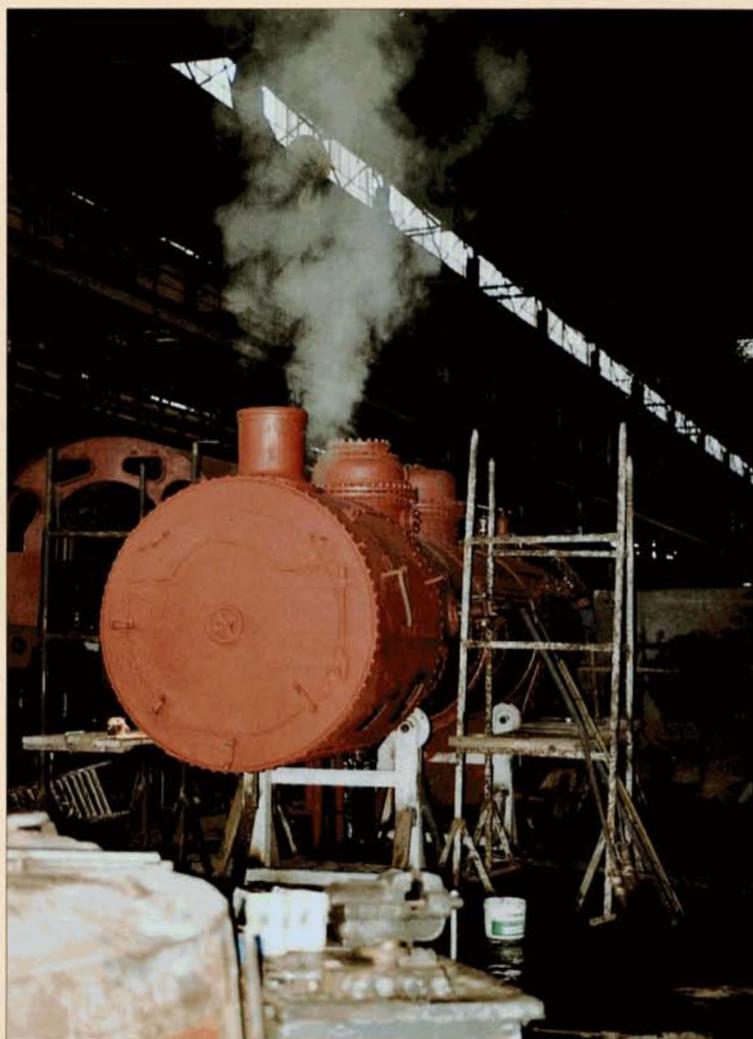
La dernière acquisition du PFT : la 8320. Saint-Ghislain, 8 novembre 2003. Philippe SCHOLL.

Et notre P8 ?

Pendant la semaine du 20 au 24 octobre, notre dynamique Pierre Herbiet s'est une nouvelle fois rendu en Roumanie pour tester la chaudière de notre 230.084. Après avoir subi l'essai de pression à froid pendant le courant du mois de septembre, la chaudière a cette fois été testée à chaud sous la surveillance d'un délégué de AIB-Vinçotte. Si le test s'est déroulé de manière optimale, quelques petites fuites ont été décelées. Néanmoins, les travaux peuvent se poursuivre; un nouvel essai sera opéré dans le courant du mois de mars. Entre-temps, la chaudière aura été replacée sur le châssis, le train de roues remonté et le tender terminé. On pourra alors penser à son envoi en Belgique.

Vous le savez sans doute, le PFT a ouvert un compte bancaire affecté uniquement aux dons destinés à la remise en état de la P8 roumaine. Des parts de € 250 sont attribuées chaque fois qu'un don est effectué (en une ou plusieurs fois). Contrairement au fonds géré par la Fondation Roi Baudouin (voir page 6), les dons offerts pour la 230.084 ne donnent droit à aucune attestation fiscale ni aucun droit quelconque sur la locomotive. Votre générosité a permis à ce jour de délivrer plus de cinquante certificats de € 250. Merci encore aux généreux donateurs.

La première mise sous pression de notre P8, le 22 octobre 2003. A cette occasion, son sifflet a de nouveau retenti ! Les essais s'étant révélés positifs, la chaudière peut maintenant être replacée sur le châssis.





Evacuation du matériel Vennbahn

C'est le PFT qui a procédé à l'évacuation d'une bonne partie du matériel roulant de la défunte association "Vennbahn". Les transferts se sont déroulés en plusieurs phases les week-ends du 1er et du 8 novembre 2003.

↑ Le 8 novembre, transfert de l'auto-rail Westwaggon (206/216) par la 5183 entre Raeren et Montzen, ici à Kettenis, peu avant Eupen. Laurent GARY.

← PHOTO 59-08 Le même train lors de son départ de Raeren. P. HERBIET.

↓ Acheminement de Montzen à Schaarbeek de 11 voitures K. Les cinq dernières ont été acquises par le PFT, les autres par la chaîne de restaurants Colmar, par le Stoom Stichting Nederland et par le Stoom Centrum Maldegem. Warsage, 9 novembre. M. HANSENS.





*Le transfert du Westwaggon de Montzen à Gouvy fut assuré par la 6077 le 9 novembre. Ci-dessus à Warsage (ligne 24 Montzen - Visé);
ci-dessous à Coö. Cet autorail a été acquis par l'association luxembourgeoise AMTF.*

Michel HANSSENS.



LA LIVREE VERTE "1970" : LES 65



Nous voici arrivés au terme de notre étude concernant l'histoire de la décoration verte "1970". Ce dernier volet traitera des locomotives de la série 65.

La 6502 fut la seule à avoir reçu la livrée "1970" suivant le plan du 30 janvier 1970. On remarquera la ligne de ceinture interrompue en biais. Zichem, 26 août 1980. Pierre HERBIET.

Les six locomotives prototypes à transmission hydraulique de la série 65 ont toutes porté la décoration verte "1970". Comme la caisse de ces machines était pratiquement identique à celle des 62/63, la décoration appliquée était également similaire. Tout comme pour les 62/63, on trouve plusieurs versions différentes, au total trois :

- la livrée du dessin approuvé le 30 janvier 1970 (6502);
- la livrée adaptée par l'Atelier Central de Salzinnes (6503 et 6505);
- la livrée verte "transitoire" (6501, 6504 et 6506).

Dessin du 30 janvier 1970

Seule la 6502 reçut cette variante lors

d'un grand entretien de sa caisse (sortie le 18 mars 1974). La seule particularité à signaler par rapport au plan, est la ligne de ceinture s'interrompant en biais sur les faces avant, pour permettre l'insertion de son numéro. Elle conserva cette décoration jusqu'à son passage en révision générale (sortie en jaune le 1er février 1983 et renumérotée 7502).





PHOTO 59-09 La 6503 en tête d'un train de marchandises Hasselt - Montzen, photographié à la sortie de la gare de Bilzen, le 23 septembre 1981. Elle reçut la livrée "1970" standard lors de sa première révision générale (sortie le 10 octobre 1974). Pierre HERBIET.

Livrée 1970 "Salzennes"

Les 6503 et 6505 reçurent la décoration modèle "Salzennes", lors de leur première révision générale (sorties respectivement le 10 octobre 1974 et le 16 février 1973). Aucune anomalie n'est à signaler. La 6503 avait toujours cette robe lors de sa renumérotation en 7503 le 1er février 1983. La 6505 ressortit habillée en jaune le 24 mars 1980.

Livrée transitoire

Les trois autres locomotives furent repeintes dans la livrée transitoire, avec un grand élargissement de la bande jaune principale (voir *EN LIGNES 57* pages 10 à 12 - point 1). Aucune particularité n'est à retenir.

La 6501 reçut cette décoration lors d'un grand entretien de sa caisse (sortie le 6 mars 1975). Après révision, elle ressortit en jaune le 5 octobre 1979.

tit en jaune le 5 octobre 1979.

La 6504 revêtit cette robe lors d'un grand entretien (sortie le 8 mai 1974). Elle était toujours pourvue de cette livrée lors de sa modification en 7504 le 16 avril 1982.

La 6506 reçut la livrée transitoire au début de 1976. Après révision générale, elle sortit en jaune le 26 janvier 1981.



EVH 1003







EVH 1003



EVH 1003



← **PHOTO 59-10 NB**

La 6505 fut repeinte dans la livrée "1970" standard (sortie de révision générale le 16 février 1973). Le 19 octobre 1979, elle remorquait un omnibus Leuven - Hasselt, ici visible à la sortie de la gare de Testelt. *Eric VAN HOECK.*

PHOTO 59-11 NB

Un omnibus Hasselt - Leuven arrive à Aarschot, le 20 avril 1979. La 6506 fut pourvue de la livrée transitoire en 1976. *Pierre HERBIET.*





PHOTO 59-07 La 6501 subit un grand entretien de sa caisse au début de 1975. Elle ressortit le 6 mars 1975 repeinte dans la livrée transitoire. Elle sera repeinte en jaune lors de sa révision générale (sortie le 5 octobre 1979). Atelier de Hasselt, 15 octobre 1977. Yves STEENEBRUGGEN.

PHOTO 59-12 NB Le 7 octobre 1978, un omnibus Leuven - Hasselt tracté par la 6504 franchit le célèbre chandelier de Schulen. Cette locomotive reçut la livrée transitoire en 1974. Elle avait toujours cette décoration lors de sa modification en 7504, le 16 avril 1982. Eric VAN HOECK.



WAGON PLAT A CHEVALET TYPE Lklp

Vous êtes nombreux, notamment des modélistes, à nous demander de publier des photos de wagons anciens. Voici la description d'un premier wagon. Il s'agit d'un wagon plat à chevalet, pour le transport de produits plats de carrières, mais aussi de glaces ou encore de plaques métalliques.

Cette série comporta dix wagons, construits en 1900. L'Etat Belge leur attribua les numéros 1.071.100 à 109. Lors de l'application des numéros UIC, ils reçurent les matricules 21 88 4074 400 à 409 et furent classés dans le type Lklp. La SNCB les inventoria dans le code 3000B2.

D'une masse à vide oscillant entre 8,3 et 9,5 tonnes, ils pouvaient transporter des charges de 21 tonnes.

La longueur des chevalets était de 6,910 m, pour une hauteur utile de 1,500 m. Des ranchers mobiles pouvaient être relevés pour maintenir la marchandise.

Nous ignorons jusque quand ces wagons furent utilisés, mais ils étaient toujours repris dans les effectifs en 1966.

Voici un bien beau wagon à reproduire en miniature. Si l'aventure vous tente, n'hésitez pas à nous faire parvenir une photo que publierons alors dans *EN LIGNES*.

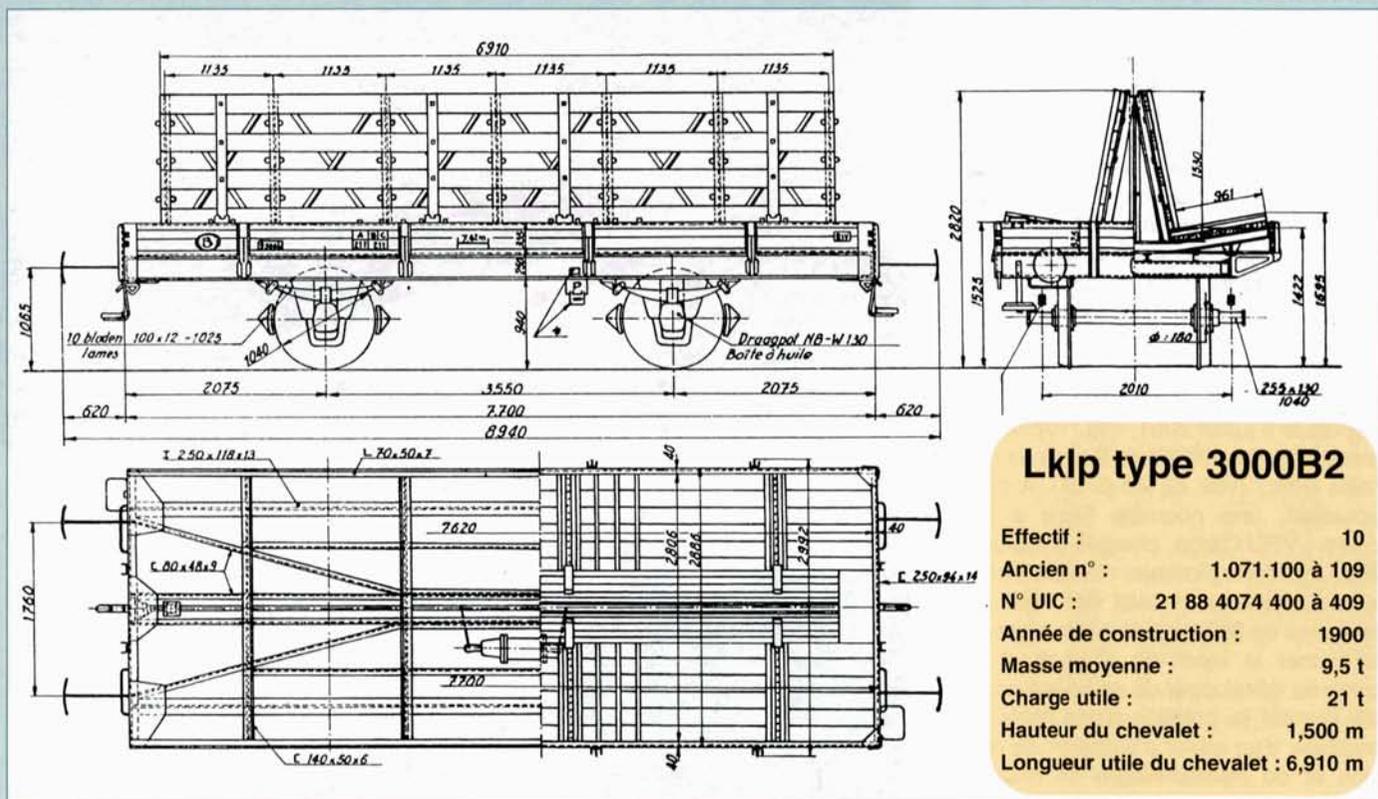


PHOTO BD-160 Le wagon 1.071.101 photographié à Schaerbeek le 29 mai 1960. Comme cela est mentionné sur son long-pan, il était utilisé pour le transport de produits carriers au départ de la gare de Onoz-Spy. Bruno DEDONCKER, collection PFT.



France



Révision des BB 62400-62500

On se rappellera que VFLI (Voies Ferrées Locales et Industrielles) a racheté à la SNCF 40 locomotives de la série BB 62400/62500, c'est-à-dire les ex. 2400/2500 des NS acquises par la SNCF en 1990 (44 unités) pour les besoins de la construction des lignes du TGV Nord et Méditerranée.

Ces machines subissent actuellement une révision complète à Freyming-Merlebach. A cette occasion, elles reçoivent la nouvelle décoration de VFLI : blanc pour la caisse, gris pour la toiture et le châssis, et jaune pour les parois frontales des capots. Il est prévu de les engager sur le chantier du TGV Est dans les prochains mois.

Depuis le 5 juillet 2001, VFLI exploite le réseau des *Houillères du Bassin de Lorraine* (HBL) (voir *EL 48* p. 26). A cette occasion, une nouvelle filiale a été créée : VFLI Cargo, chargée d'exploiter et de maintenir plusieurs réseaux locaux et industriels, dont celui des HBL (au total près de 500 km), de gérer et manutentionner le stock de charbon et de coke, de développer de nouvelles activités comme la création d'une école de conduite, d'un atelier d'entretien, de révision et de transformation de matériel roulant pour son propre compte et celui de clients privés, et l'établissement d'un circuit d'essai.

Le réseau de VFLI Cargo comprend 200 km de voies; le parc de traction se compose de plus de 100 locomotives et 785 wagons.

A noter que CFD-LOCOREM appartient également au groupe VFLI.

↗ **PHOTO 59-14** La BB 62432 (ex. 2432 NS), photographiée à sa sortie de révision à l'atelier VFLI de Petite Roselle près de Freyming.

↗ **PHOTO 59-15** La BB 01 de VFLI (ex. BB 01 des HBL) à Creutzwald. Il ne s'agit pas d'une ex. 2400/2500 des NS, mais bien d'une des 15 locomotives construites de 1955 à 1963 par Alsthom avec moteur Diesel MGO de 441 kW pour les HBL (BB 01 à 11 et 13 à 16), et extérieurement très semblables aux machines produites pour les NS. Treize unités étaient encore en service fin 2003 sur divers réseaux industriels de France.

→ **PHOTO 59-16** Deux locomotives Brissonneau & Lotz originaires des Houillères du Bassin du Nord Pas-de-Calais sont en cours de révision à l'atelier de Petite Roselle. Cette machine est arrivée fin novembre à la base travaux d'Antwerpen-Noord, en remplacement de la BB 432. Pierre HERBIET, 5 septembre 2003.



Slovaquie

Nouveaux autorails

En 2003, les Chemins de fer slovaques (ZSSK) ont pris livraison des six nouveaux autorails articulés du type GTW 2/6. Ils ont été construits par un consortium réunissant *Stadler* à Bussnang en Suisse (Bombardier) (conception + équipement moteur) et *ZOS Vrutky* en Slovaquie (remorques + montage final). Comme tous les véhicules de ce type, ils se composent de trois éléments : deux remorques-pilote à plancher surbaissé, entre lesquelles est intercalé un petit module moteur à deux essieux. La configuration des essieux est du type 2' Bo' 2'. Ils sont équipés d'un moteur Diesel MTU de 550 kW et d'une transmission électrique. D'une masse à vide de 76,5 t, ils offrent 110 places assises, dont 16 strapontins et 119 places debout, et peuvent circuler à 115 km/h. Le premier autorail a été présenté à la presse le 27 mars 2003, tandis que le



L'autorail 840.001 des ZSSK à Pribovce, le 9 septembre 2003. Quintus VOSMAN.

dernier est sorti d'assemblage en octobre 2003. Numérotés 840.001 à 006, ils sont affectés au dépôt de Zvolen. De nombreuses rames de ce genre circulent en Suisse, Autriche, Slovaquie (ligne

à voie étroite des Tatra, Allemagne (DB 646), Grèce, USA, Espagne, Italie (8 autorails pour le *Süd Tiroler Transport*) et France (SNCF Z151-152 pour la ligne de Cerdagne, livrables début 2004).

ESPAGNE

Des Class 58 pour GIF

GIF (Gestor de Infraestructuras Ferroviarias), une société s'occupant de travaux de voie sur les lignes à grande vitesse espagnoles, a loué auprès de *Continental Rail* deux locomotives anglaises de la Class 58 (58041 et 58043) (voir *EL 53* page 29). Numérotées L 37 et L 38, elles remplacent deux machines de la Class 37 accidentées en 2002. GIF dispose d'engins très variés : 060 DA roumaines, Class 37 et 58 anglaises, Schienenbus allemands des séries 771-772 et série 308 RENFE.

La L 37, ex. 58043, à la base travaux de Catalyud.
Felipe ARANDA, août 2003.



Suède

Inlands Gods

Le réseau privé suédois *Inlands Gods*, créé en 1997, possède un "gros nez" racheté au Danemark : la MY 1132 ex. PBS, ex. DSB. Cette société a été déclarée en faillite en juin 2003 et a été reprise en août 2003 par le *Härjelast AB*.

La MY 1132 aux couleurs de *Inlands Gods*. Uppsala, 2 août 2003.
Thierry NICOLAS.



Tchéquie - Hongrie

Des autorails russes

La Russie, qui a des dettes envers la Hongrie et la Tchéquie, a conclu un accord pour échanger une partie de celles-ci en livrant de nouveaux autorails doubles aux chemins de fer de ces deux pays (MAV et CD).

Les MAV ont réceptionné la première rame prototype le 17 juillet 2002. Neuf autres autorails ont été livrés de février à août 2003. Numérotés 6341.001 à 010, ils circulent entre Budapest et Esztergom.

Le premier autorail tchèque (d'une série de 40 ?) est arrivé le 6 septembre 2003. Toutefois, les CD ne sont ni d'accord avec le principe, ni avec les conditions d'acquisition.

Ces autorails, construits par *Metrovagonmash* à Mytishchi en Russie, sont propulsés par deux moteurs Diesel MTU de 315 kW, un par voiture. La transmission est du type hydrodynamique Voith. Seul un bogie par voiture est moteur. Ils peuvent transporter 142 voyageurs assis et atteindre 100 km/h; leur masse à vide est de 80,5 t.

Italie

Ferrovie Nord Milano

En 2003, le FNM (Ferrovie Nord Milano - voir *EL 32* p. 4) a racheté d'occasion plusieurs nouvelles séries d'engins en Tchéquie, Slovaquie et Croatie.

La plus importante concerne 18 locomotives Diesel du type 753 des Chemins de fer tchèques. Entièrement révisées et remotorisées (nouveau moteur Diesel Caterpillar 3512 B DITA) par la firme tchèque CMKS, les premières machines ont été livrées en mars 2003, et numérotées dans la série DE 520 (FNM DE 520.01 à 18). Voir aussi *EN LIGNES 53* p. 26.

En Croatie, le FNM a acquis trois locomotives électriques BBB d'origine italienne : les 1061.021, 103 et 105. Avant leur départ vers l'Italie, elles sont passées en révision et ont reçu de nouvelles cabines. Elles seront numérotées dans la série E 660.

En Slovaquie, c'est une série de 8 locomotives électriques de la série 342 qui ont été acquises. Il s'agit de BB d'origine italienne, qui formeront la série E 640.

D'autre part, en septembre 2003, la Division Fret du FNM a été rebaptisée *Cargo Nord*.



Le premier autorail russe destiné aux Chemins de fer tchèques (CD) à Kutý en Slovaquie. Les autorails hongrois sont identiques. Quintus VOSMAN, 6 septembre 2003.



Passage à vide de la DE 520-06 à Verbania, le 14 août 2003.

Michel HANSENS.

La première des cinq Class 58 louées par ACTS, la 5811 (ex. 58.039 EWS), a été mise en service dans le courant du mois de juillet. Le 1er août, elle remorquait un train vers le port de Rotterdam en compagnie de la 6702 (ex. 6325 SNCB), ici à Barendrecht.

Armand BEERLANDT.



Royaume-Uni

Mise en service des Class 360

Le *First Great Eastern* a mis en service le 12 août 2003 les premières automotrices de la Class 360, sur la relation Colchester - Walton-on-Naze. Depuis le 26 septembre 2003, elles sont engagées au départ de London Liverpool Street vers Colchester, Ipswich, Chelmsford et Clacton. Pour rappel, ces automotrices sont construites en Allemagne par *Siemens*, et transitent via la Belgique (Montzen - Charleroi - Jeumont) pour se rendre au Royaume-Uni (voir *EN LIGNES 56* page 29).



Le 4 septembre 2003, la rame 360.120 quitte la gare de London Stratford. Armand BEERLANDT.

Etranger en bref...

CROATIE

● Les Chemins de fer croates (HZ) ont passé commande le 22 juillet 2003 à *Bombardier* d'une série de 8 autorails pendulaires semblables aux 612 de la DB. La valeur du contrat s'élève à 32,35 millions d'euros. Les HZ prévoient de les engager sur des IC au départ de Zagreb vers Split, Zadar et Sebenik. Leur livraison sera réalisée entre janvier et juillet 2004. Ces nouveaux autorails disposeront d'un très haut niveau de confort, et pourront transporter 134 voyageurs assis, à 160 km/h.



DES PRIVÉS EN DIFFICULTÉS

● Plusieurs opérateurs privés sont en grande difficulté depuis plusieurs mois, notamment en Allemagne. Parmi ceux-ci, on trouve *Ikea Rail* qui sera liquidé dans les prochains mois. *Ikea* a en effet décidé de stopper ses transports par rail le 15 janvier 2004, à la suite des problèmes rencontrés pour faire rouler ses trains sur les trois réseaux traversés (Suède, Danemark et Allemagne). Le premier train Ikea avait circulé le 11 juin 2002 entre Älmhult (Suède) et Duisburg (Allemagne). La très grande société allemande KEG (voir *EN LIGNES 56* page 21) pourrait être absorbée au début de 2004 par *Railion*.

Par manque de rentabilité, la relation

Connex Neuss - Köln - Berlin - Rostock inaugurée le 6 juin 2003 (voir *EN LIGNES 57* page 21), a été supprimée le 27 octobre 2003.

La société *FLEX* (Flensburg-Express) qui exploitait depuis le 15 décembre 2002 huit relations IR Hamburg - Flensburg - Padborg et retour a été déclarée en faillite durant l'été 2003 (service repris par le NOB).

D'autres sociétés moins connues ont également été liquidées durant 2003. La privatisation a-t-elle montré ses limites ?

UN TGV EUROPEEN

● Les trois plus grands réseaux européens, la DB, la SNCF et les FS, étudient en commun un projet de train à grande vitesse qui serait capable de circuler sur la plupart des réseaux européens. Il s'agit d'un projet à long terme qui, s'il aboutit, ne verra pas le jour avant au moins 2010. Le nouveau train devrait s'appuyer sur les qualités des trois trains à grande vitesse existants : le TGV, l'ICE et l'ETR 500.



Bombardier TRAXX

Bombardier TRAXX est le nouveau nom donné par Bombardier à sa gamme de locomotives, passant par les machines monocourant (p. ex. : les 145 et 146 de la DB), bicourant (p. ex. les 185 DB), quadricourant (les futures Re 484 des CFF) et Diesel (en cours de construction). La TRAXX connaît un succès énorme en Europe, dû à sa technique parfaitement au point, ses possibilités d'interopérabilité sur tous les réseaux, ses coûts d'entretien très bas, et son prix d'achat relativement modeste. Renseignements : www.transportation.bombardier.com

QUE SONT DEVENUS LES "GROS NEZ" NORVEGIENS?



Le dernier parcours commercial remorqué par un "gros nez" norvégien fut le train 476 Hamar - Trondheim, le 6 janvier 2001 (voir *EL* 46 p. 12-13). Cependant, l'histoire des Di3 ne s'arrêta pas ce jour-là. Si 15 machines ont été démolies, toutes les autres existent encore, remises en service auprès d'autres opérateurs ou conservées comme pièces historiques.

Rappel historique

C'est suite aux essais concluants réalisés avec la locomotive de démonstration de *General Motors* (G12 - 7707, plus tard SJ T42 205) en 1954, qu'une locomotive construite par Nohab en Suède (numéro 2246, plus tard Di3.602) fut livrée un an plus tard. Son succès fut tel que 34 locomotives similaires ont été commandées par les Chemins de fer norvégiens (NSB) : les Di3 603 à 633 avec disposition d'essieux Co'Co', et les Di3 641 à 643, dans la version A1A' A1A'. Cette répartition en deux sous-séries s'explique par une commande de 5 locomotives similaires par les Chemins de fer finlandais (VR), annulée en cours de réalisation et reprise par les NSB alors que trois machines étaient déjà à un stade avancé de construction, rendant trop coûteuse leur conversion en locomotives Co'Co'. Les deux autres, devenues Di3 622 et 623, ont pu être modifiées en cours de fabrication, la seule différence avec les locomotives de série résidant dans la longueur du châssis (18900 mm au lieu de 18600).

PHOTO 59-17 L'ex. Di3a.643 au Kosovo, en tête du train Kosovo Polje - Zvecan, dans les environs de Svinjare, le 11 juin 2003. La rame est un mélange de voitures d'une rare diversité, provenant de Hongrie, Autriche, Allemagne et Suède. *Pierre HERBIET.*

NORVEGE

Il subsiste onze locomotives en Norvège, dont deux encore utilisées par les NSB, cinq par la société *Ofofbanen* et quatre préservées à titre historique.

NSB

La Di3 628 est utilisée par *Jernbaneverket* (division Infrastructure des NSB) pour le déneigement sur la ligne de Bergen. Elle stationne à Voss et est repeinte en jaune.

La Di3a 642 est gardée en réserve par les NSB, et utilisée sporadiquement pour des parcours de service.

Patrimoine

Le *Norsk Jernbanemuseum* préserve les Di3.602, 615 et 616. Les 602 et 616 sont en état de marche. La 602 sera restaurée dans la décoration verte d'origine.

La Di3.610 est sauvegardée par le GM-Gruppen à Trondheim.

Ofofbanen AS (OBAS)

La première société privée active en Norvège, le *Ofofbanen AS* (voir encadré), a racheté les Di3.623, 629 et 632 (plus les 603 et 621 pour pièces).

PHOTO 59-18 Le 20 août 2003, le train Connex 93 Narvik - Lulea / Stockholm arrive à Rombak, allégé en queue par les Di3.629 et 623 de *Ofofbanen*. *Philippe DE GIETER.*



De juillet à septembre 2003, suite à d'importants travaux (réélectrification de la ligne) réalisés entre Rombak et Katterat, l'OBAS a assuré, avec deux Di3 accouplées en unité multiple, l'allège de tous les trains quittant Narvik vers Kiruna, entre les gares de Rombak et Katterat. Les Di3 ont aussi assuré la pousse des trains de conteneurs *Green Cargo*, des trains de minerais MTAB remontant à vide vers les mines de Kiruna, et des trains de voyageurs vers Narvik - Lulea/Stockholm, opérés par *Connex*.

Ofofbanen AS (OBAS)

Ofofbanen AS est basée à Narvik, terminus norvégien de la ligne du fer (Malmbanan) reliant les mines de Kiruna à la mer. Un des objectifs de OBAS est la remise en marche de trains de voyageurs, principalement en hiver pour les skieurs, entre Narvik, la gare la plus septentrionale d'Europe de l'Ouest (située au-delà du cercle polaire), et Riksgransen, à la frontière suédoise. OBAS, qui occupe l'ancien dépôt NSB de Narvik, possède deux automotrices doubles type BM68 rachetés aux NSB, de nombreuses voitures voyageurs, trois locomotives Diesel série Di3 (plus deux pour pièces) et cinq locomotives électriques EL13 ex. NSB.

SUEDE TAGAB

La Di3 605 a été utilisée par *Jernbaneverket* jusqu'en octobre 2001. Remplacée par la Di3 608, elle a été vendue à la société suédoise TAGAB, afin de servir de magasin de pièces pour les sept locomotives ex-DSB de TAGAB (voir *EN LIGNES* 43 page 26). Elle est garée à Kristinehamn.

ITALIE Salvatore Esposito

La firme de travaux de voie *Salvatore Esposito*, basée à Caserta, dans le sud de l'Italie, a acquis d'occasion trois locomotives : Di3 626, 630 et 631 (plus la Di3.622 comme magasin de pièces de rechange). On peut les rencontrer en Calabre et en Sicile, en tête de trains de travaux, parfois en compagnie de la 6039 ex-SNCB, appartenant elle aussi à la même société.

PHOTO 59-21 La Di3.630 à Roccapalumba Alia en Sicile, le 24 septembre 2003. Les trois Di3 ont conservé leur décoration NSB. Ph. DE GIETER.



PHOTO 59-19 Passage à Rombak du train de minerais MTAB 10091 Narvik - Lulea, allégé par les Di3.629 + 623. La locomotive est munie d'une caméra au-dessus du nez, ce qui permet de manoeuvrer dans les gares sans changer de cabine de conduite. Philippe DE GIETER, 20 août 2003.



PHOTO 59-20 Trois Di3 rachetées par la firme de travaux de voie Salvatore Esposito circulent en Italie. Ici, la Di3.626 à Zappulla sur la ligne Messina - Palermo, le 4 juin 2003. P. HERBIET.





PHOTO 59-22 Le 10 juin 2003, la Di3a.641 attend l'heure de départ à Zvecan, en tête d'un des deux trains de voyageurs desservant la ligne (Lezak) - Zvecan - Kosovo Polje. Pierre HERBIET.

KOSOVO KFOR / UNMIK

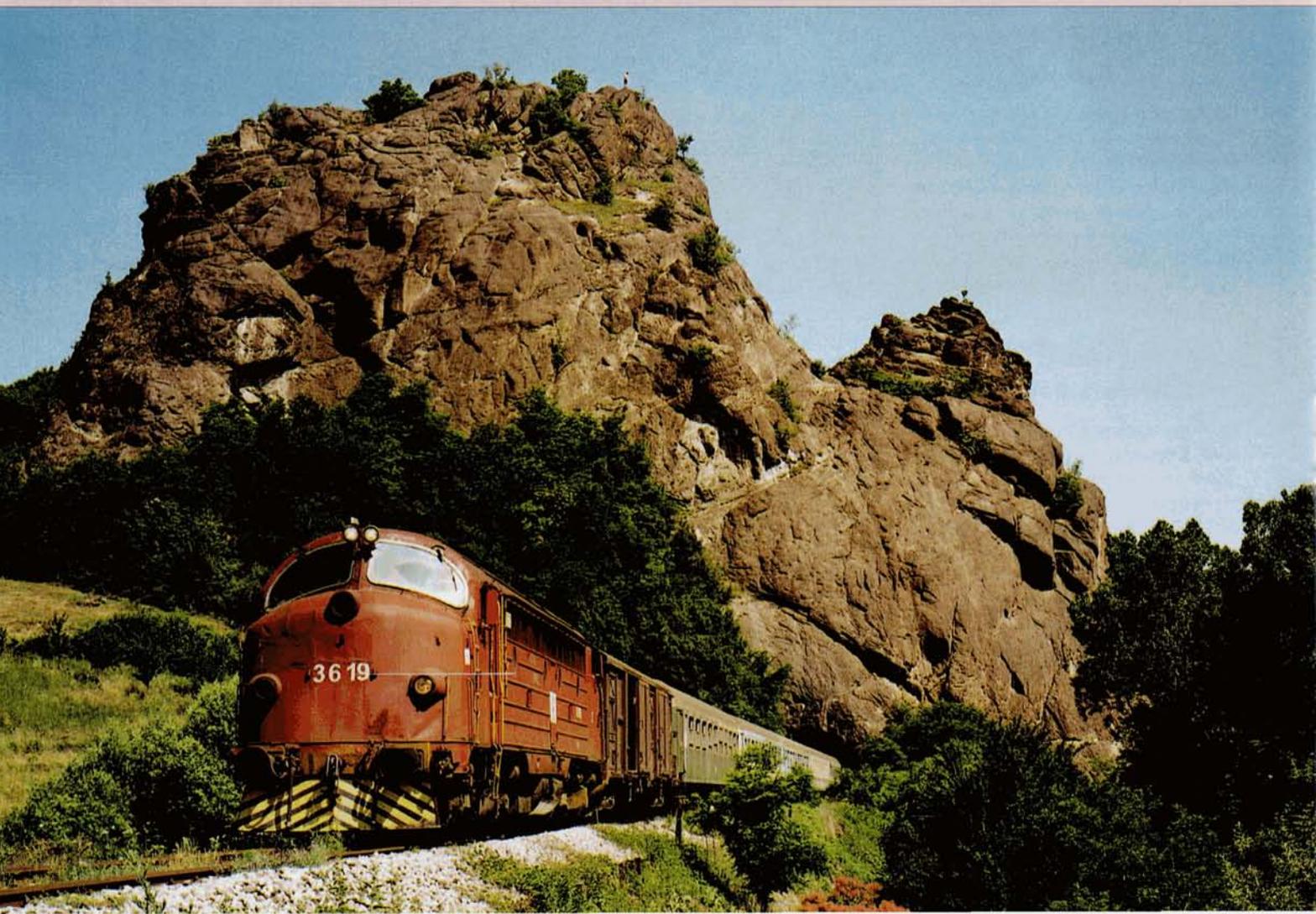
En janvier 2001, dans le cadre d'une aide du gouvernement norvégien au Kosovo, les Di3.619, Di3.633, Di3a.641

et Di3a.643 ont été cédées par l'Etat norvégien à la KFOR, qui était temporairement responsable de la gestion des 330 kilomètres de lignes du Kosovo. L'exploitation et le matériel roulant ont été repris depuis lors par

UNMIK (en mars 2001), qui utilise les Di3 en service voyageurs entre Pristina et Pec (un aller-retour quotidien) et entre Lezak et Kosovo Polje (deux allers-retours).

Philippe DE GIETER.

PHOTO 59-23 Toujours au Kosovo, un train de voyageurs vient de quitter Zvecan en direction de Kosovo Polje. La section Lezak - Zvecan est actuellement impraticable à la suite de la destruction d'un pont par attentat. Pierre HERBIET, 11 juin 2003.



CFL en bref...

● Depuis le 14 décembre 2003, le roulement des locomotives électriques de la série 3600 a été réduit de 7 à 4 journées.

● La location des 7 locomotives Diesel du type ME26 de *Siemens* a pris fin le 14 décembre 2003.

● Les deux locomotives du type G1206 louées à *Vossloh* ont été numérotées 1501 et 1502. Alors que la 1501 (VSTF 1001115/ 2000) est peinte en rouge (voir *EL 56* p. 26), la 1502 (VSTF 5001476/ 2003) est revêtue d'une élégante décoration bleue et blanche.

● Les CFL louent actuellement 16 engins : chez *CMI*, les 501, 502, 512 et 516; chez *Vossloh*, les MK 602 et 603, les 1501 et 1502 et deux G400B; chez *Locomotion Capital* (fusionnée entretemps avec *Angel Trains*), les six 185. Parallèlement, 9 machines anciennes sont radiées ou garées avariées : 801, 802, 804, 852, 856, 902, 903, 907, 908 et 913.

➤ Arrivée à Kautenbach le 4 septembre 2003 de l'IR 3735 Troisvièges - Luxembourg, tracté par la 185.520-4.

→ Le 6 août 2003, un autorail du type 628 devant assurer un train Trier - Luxembourg, fut remplacé par deux voitures Wegmann remorquées par la 1816. Le train longe la Moselle près de Karthaus.

↓ La 1502 devant une des rotondes du dépôt de Luxembourg, le 19 octobre 2003. Photos : Emile BECKER.



LIVRAISONS

7796 : 26-06-03 FNND
 7797 : 30-06-03 FNND
 7798 : 30-06-03 FNND
 7799 : 30-06-03 FNND
 7800 : 30-06-03 FNND
 7801 : 16-07-03 FNND
 7802 : 18-07-03 FNND
 7803 : 23-07-03 FNND
 7804 : 23-07-03 FNND
 7805 : 31-07-03 FNND
 7806 : 19-08-03 FNND
 7807 : 13-08-03 FNND
 7808 : 19-08-03 FNND
 7809 : 26-08-03 FNND
 7810 : 30-08-03 FNND
 7811 : 09-09-03 FNND
 7812 : 22-09-03 FNND
 7813 : 30-09-03 FNND
 7814 : 30-09-03 FNND
 7815 : 21-10-03 FNND
 7816 : 21-10-03 FNND
 7817 : 31-10-03 FNND
 7818 : 10-11-03 FNND

ENGINS RADIÉS

5525 : 14-12-03 NK
 5534 : 14-12-03 NK
 6211 : 14-12-03 NK
 6220 : 14-12-03 INF (FKR)
 6230 : 14-12-03 INF (FKR)
 6238 : 14-12-03 FNND
 6240 : 14-12-03 INF (GCR)
 6266 : 14-12-03 INF (GCR)
 6271 : 01-11-03 FNND
 6273 : 14-12-03 INF (GCR)
 6284 : 01-11-03 FKR
 6286 : 14-12-03 INF (GCR)
 6287 : 14-12-03 INF (NK)
 6289 : 14-12-03 INF (NK)
 6298 : 14-12-03 FNND
 6301 : 14-12-03 INF (FKR)
 6303 : 14-12-03 INF (FKR)
 6314 : 14-12-03 INF (GCR)
 6322 : 14-12-03 INF (NK)
 7306 : 14-12-03 GCR
 7308 : 01-11-03 GCR
 7310 : 14-12-03 GCR
 7311 : 14-12-03 FKR
 7313 : 14-12-03 GCR
 7314 : 14-12-03 GCR
 7316 : 14-12-03 GCR
 7318 : 14-12-03 GCR
 7321 : 14-12-03 GCR
 7328 : 14-12-03 GCR
 7332 : 14-12-03 GCR
 7333 : 14-12-03 GCR
 7335 : 14-12-03 GCR
 9101 : 14-12-03 FKR
 9107 : 14-12-03 FNND
 9109 : 14-12-03 FKR
 9110 : 14-12-03 FKR
 9111 : 14-12-03 GCR
 9115 : 14-12-03 GCR
 9118 : 14-12-03 GCR
 9123 : 14-12-03 FKR
 9126 : 14-12-03 GCR
 9128 : 14-12-03 GCR
 9130 : 14-12-03 GCR
 9132 : 14-12-03 FKR
 9134 : 14-12-03 GCR
 9135 : 14-12-03 MKM
 9138 : 14-12-03 FKR
 9146 : 14-12-03 NK
 9148 : 14-12-03 MKM

9150 : 14-12-03 FKR
 9151 : 14-12-03 NK
 9153 : 14-12-03 MKM
 9155 : 14-12-03 NK
 9156 : 14-12-03 NK
 9157 : 14-12-03 FNND
 9158 : 14-12-03 NK
 9159 : 14-12-03 MKM
 9160 : 14-12-03 FKR

MUTATIONS

4143 : FKR → FHS 22-11-03
 4144 : FKR → FHS 22-11-03
 4145 : FKR → FHS 22-11-03
 4146 : FKR → FHS 22-11-03
 4147 : FKR → FHS 22-11-03
 4148 : FKR → FHS 29-11-03
 4149 : FKR → FHS 29-11-03
 4150 : FKR → FHS 29-11-03
 4151 : FKR → FHS 29-11-03
 4152 : FKR → FHS 29-11-03
 4153 : FKR → FHS 06-12-03
 4155 : FKR → FHS 06-12-03
 4156 : FKR → FHS 06-12-03
 4161 : FHS → FKR 22-11-03
 4162 : FHS → FKR 22-11-03
 4163 : FHS → FKR 22-11-03
 4164 : FHS → FKR 22-11-03
 4167 : FHS → FKR 22-11-03
 4170 : FHS → FKR 29-11-03
 4171 : FHS → FKR 29-11-03
 4173 : FHS → FKR 29-11-03
 4174 : FHS → FKR 29-11-03
 4176 : FHS → FKR 29-11-03
 4178 : FHS → FKR 06-12-03
 4179 : FHS → FKR 06-12-03
 4180 : FHS → FKR 06-12-03
 6210 : NK → FKR 14-12-03
 6213 : GCR → INF (GCR) 14-12-03
 6214 : GCR → INF (GCR) 14-12-03
 6217 : GCR → INF (GCR) 14-12-03
 6218 : GCR → INF (GCR) 14-12-03
 6219 : FKR → INF (FKR) 14-12-03
 6222 : FKR → INF (FKR) 14-12-03
 6228 : FKR → INF (FKR) 14-12-03
 6231 : FNND → GCR 14-12-03
 6246 : FNND → GCR 14-12-03
 6251 : FNND → INF (NK) 14-12-03
 6253 : FNND → GCR 14-12-03
 6255 : FNND → INF (NK) 14-12-03
 6260 : FNND → GCR 14-12-03
 6267 : FNND → INF (GCR) 14-12-03
 6251 : FNND → INF (NK) 14-12-03
 6268 : FNND → GCR 14-12-03
 6271 : FNND → INF (FKR) 14-12-03
 6281 : FNND → GCR 14-12-03
 6283 : FNND → GCR 14-12-03
 6285 : FNND → INF (GCR) 14-12-03
 6294 : FNND → GCR 14-12-03
 6295 : FNND → FKR 14-12-03
 6296 : FNND → FKR 14-12-03
 6297 : FNND → FKR 14-12-03
 6299 : FNND → FKR 14-12-03
 6302 : FNND → FKR 14-12-03
 6315 : NK → FKR 14-12-03
 7301 : FKR → GCR 14-12-03
 7317 : FKR → GCR 14-12-03
 7320 : FKR → GCR 14-12-03
 7343 : FNND → GCR 14-12-03
 7344 : FNND → GCR 14-12-03
 7345 : FNND → GCR 14-12-03
 7376 : FNND → GCR 14-12-03
 7377 : FNND → GCR 14-12-03
 7378 : FNND → GCR 14-12-03
 7721 : GCR → FNND 14-12-03

7722 : GCR → FNND 14-12-03
 7723 : GCR → MKM 14-12-03
 7724 : GCR → MKM 14-12-03
 7725 : FNND → MKM 14-12-03
 7726 : FNND → MKM 14-12-03
 7727 : FNND → MKM 14-12-03
 7728 : FNND → MKM 14-12-03
 7729 : FNND → GCR 14-12-03
 7739 : FKR → GCR 14-12-03
 7740 : FKR → GCR 14-12-03
 7741 : FKR → GCR 14-12-03
 7742 : FKR → GCR 14-12-03
 7743 : FKR → GCR 14-12-03
 7744 : FKR → GCR 14-12-03
 7745 : FKR → GCR 14-12-03
 7749 : NK → FKR 14-12-03
 7759 : GCR → NK 14-12-03
 7760 : GCR → NK 14-12-03
 7796 : FNND → FKR 14-12-03
 7797 : FNND → FKR 14-12-03
 8244 : FSR → FNND 14-12-03
 8246 : FSR → FNND 14-12-03
 8247 : FSR → FNND 14-12-03
 8249 : FSR → FNND 14-12-03
 8250 : FSR → FNND 14-12-03
 8251 : FSR → NK 14-12-03

MISES EN PARC

5205 : 14-12-03
 5303 : 14-12-03
 5305 : 14-12-03
 5307 : 14-12-03
 5308 : 14-12-03
 5313 : 14-12-03

SORTIES DE PARC

6217 : 14-12-03
 6218 : 14-12-03
 6219 : 14-12-03
 6222 : 14-12-03
 6228 : 14-12-03

SORTIES DE RÉVISION

659 : 14-05-03 M

VENTES

5117 : PFT (pour pièces) 09-03
 5122 : Ventura (Italie) 08-03
 8062 : MOK 10-03 (voir EN LIGNES 58 page 23)

DÉMOLITIONS

8461 : 11-03 FSR
 8468 : 11-03 FSR
 8469 : 11-03 FSR
 8470 : 11-03 FSR
 8519 : 11-03 FSR
 8521 : 11-03 FSR

LOCATION

5526 : ACTS, retour SNCB 30-10-03

ABRÉVIATIONS

AACHW : Aachen-West (D)
 ATH : Ath
 AYE : Aulnoye (F)
 BTG : Bettembourg (L)
 ER : rame à vide du train x
 F : train facultatif
 FBC : Braine-le-Comte
 FBM : Bruxelles-Midi
 FBN : Bruxelles-Nord
 FCL : Châtelet
 FCR : Charleroi-Sud
 FDD : Denderleeuw

FDK : Adinkerke - De Panne
 FDN : Oudenaarde
 FDR : Dendermonde
 FEO : Ronet
 FFR : Frasnes-lez-Anvaing
 FGH : Saint-Ghislain
 FGND : Gent-Noord
 FGRA : Geraardsbergen
 FGSP : Gent-Sint-Pieters
 FGZH : Gent-Zeehaven
 FHS : Hasselt
 FHV : Havinnes
 FIZ : Muizen
 FKG : Genk
 FKGG : Genk-Goederen
 FKGLF : Genk-Zuid Linkeroever
 FKGRH : Genk-Zuid Rechteroever
 FKR : Merelbeke
 FLK : Lokeren
 FLN : Lessines
 FLS : Aalst
 FLV : Leuven
 FMS : Mons
 FNND : Antwerpen-Noord
 FNZG : Antwerpen-Shijnpoort
 FPP : Poperinge
 FQN : Quenast
 FRBB : Ruisbroek-Bundel
 FRL : Roeselare
 FSN : Sint-Niklaas
 FSR : Schaerbeek
 FTY : Tournai
 FOVR : Forest-Voitures
 FWO : Wondelgem
 FZT : Zottegem
 GCR : Charleroi-Sud Quai
 GCRA : Charleroi-Sud Atelier
 GMN : Montzen
 INF : Direction Infrastructure
 KFH : Kijfhoek (NL)
 LBH : Binche
 LDV : Lille-Délivrance (F)
 LILLO : Antwerpen-Lillo
 LJ : Jemelle
 LK : Kortrijk
 LKV : Kortrijk-Vorming
 LNC : Monceau
 LQV : Quévy
 LUX : Luxembourg
 LVRS : La Louvière-Sud
 LZR : Zeebrugge
 M : modernisée
 MBX : Bertrix
 MKM : Stockem
 MTB : Etterbeek
 NDN : Andenne
 NK : Kinkempois
 NV : Yvoir
 RE : rame électrique à vide
 RENC : racc. Kemira
 RHOD : Antwerpen-Rhodésie
 RPOLC : racc. Poulenc
 SASVG : Sas-van-Gent (NL)
 STD : Sittard (NL)
 U : en unité multiple
 UM : en unité multiple
 WPY : Woippy (F)
 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 11

● Lorsque la ligne TGV vers les Pays-Bas sera opérationnelle vers 2007, les IC Benelux Bruxelles ↔ Amsterdam seront supprimés. A ce moment, les 11 seraient mutées de l'atelier de Schaerbeek vers celui d'Antwerpen-Noord, pour être engagées en trafic marchandises vers les Pays-Bas.

série 12

● Depuis le 14 décembre, le roulement des 12 a gagné une journée, passant de 9 à 10 journées. Il n'est pratiquement pas possible de donner le roulement complet, tellement il diffère chaque jour de la semaine; mais voici un aperçu :

- **911 à 914** : navettes entre Lille-Délivrance ou Somain et Gent (Gent-Zeehaven ou Merelbeke). Un train vers Aalst (de nuit) et le train 45450 Zeebrugge 13.15 Frethun 16.40 circulant tous les jours sauf le samedi. Le dimanche, une seconde relation circule vers Frethun : 42452 Kortrijk 14.04 - Frethun 15.57 et 42455 Frethun 16.50 - Kortrijk 18.31.
- **915 à 920** : navettes au départ de Aulnoye vers Charleroi (Monceau et Châtelet) et un service vers Ronet : 43110 Aulnoye 08.10 - Ronet 09.50 (retour à vide).

Le 13 août 2003, la 1605 fut utilisée pour transférer une rame de 18 voitures internationales de Forest-Midi à Bressoux, en vue d'assurer un train de pèlerinage vers Lourdes. La première voiture derrière la locomotive est une des 27 voitures-ambulances du type So de la SNCF. Le train vient de déboucher du tunnel de Sclessin sur la ligne 36A Voroux - Kinkempois. Laurent GARY.



PHOTO 59-24 Une image du passé : passage à Welkenraedt de l'EN 324 "Donauwalzer" Wien - Bruxelles. Depuis le 14 décembre, ce train ne circule plus qu'entre Wien et Köln (EN 490 Wien 19.50 - Köln 06.29 / EN 325 Köln 20.46 - Wien 09.00). A droite, la 1603 est garée jusqu'au lundi en attendant d'assurer le train P 7402 pour Bruxelles-Midi. Alain DEFECHEREUX, 8 novembre 2003.

série 13

- La SNCB envisagerait de commander une nouvelle série de 30 locomotives de la série 13, les 1361 à 1390.
- Le nouveau roulement commun 13 SNCB / 3000 CFL comporte 45 journées marchandises, sur l'axe Zeebrugge ou Antwerpen - Bertrix - Thionville - Metz - Mulhouse. La majorité des services sont assurés en unité multiple.

Seuls quelques trains sont assurés en simple traction, uniquement en France. Deux parcours sont même prévus avec trois locomotives, dont une comme véhicule (du lundi au vendredi) :

44740 BTG 14.43 - FGZH 21.19
44876 WPY 17.53 - FLV 23.45

Notons également comme particularité la remorque des trains 55291 Uckange 09.00 - Mulhouse 14.25 et 54392 Mulhouse 17.42 - Uckange 22.46, circulant du mardi au vendredi.



série 14

● Selon certaines sources, le cahier des charges pour une future série 14 aurait été finalisé fin 2003. Un appel d'offres devrait être lancé dans les prochaines semaines. Suivant les premiers échos, il s'agira de machines tri-courant. La caisse serait la même que la série 13, mais probablement plus longue.

série 20

● Depuis le 14 décembre 2003, le roulement A0 des 20 comporte 16 journées. Durant les sept premières, elles assurent le trafic voyageurs sur la ligne du Luxembourg. Les 9 journées suivantes sont consacrées au trafic marchandises sur l'axe Montzen - Antwerpen, ainsi qu'une relation Montzen - Châtelet et, le samedi seulement, une tournée Montzen - Ruisbroek. Il n'y a pas de service marchandises le dimanche.

série 22

● Le nouveau roulement des 22 entré en vigueur le 14 décembre 2003 n'a finalement été réduit que d'une seule journée, passant de 12 à 11 jours, au lieu de 9 comme il avait été initialement prévu. Toutefois, les deux journées sauvegardées ne comportent aucun service, les machines étant en réserve à l'atelier de Charleroi-Sud. Le nouveau roulement est publié ci-contre. D'ores et déjà, il est programmé d'arrêter la série définitivement en mai



Le retour de réparation de la rame Thalys PBKA 4322 qui fut accidentée à Zaventem le 2 avril 2003 (voir EN LIGNES 57 page 30) s'est déroulé le 4 septembre 2003, tracté par la 2017, ici en passage à Groenendael. Dominique ALLARD, 4 septembre 2003.

2004, simultanément avec les 25.

série 23

● La 2361 a été mise hors exploitation le 24 avril 2003. Pour rappel, cette locomotive avait été fortement endommagée lors d'une collision survenue à Marbehan le 13 mars 2002 (voir EN LIGNES 50 page 38).

série 25

● Victime d'un déraillement à l'entrée de gare de Manage le 11 septembre 2003, la 2511 sera finalement réformée, bien que les dégâts fussent très limités. Elle sera ainsi la première 25 radiée.

série 25.5

● Le roulement des 25.5 a été modifié le 14 décembre 2003, en passant de 4 à 5 journées. On constatera qu'elles circulent dorénavant également le dimanche, et que le train 48642 Kinkempois - Sittard est remorqué par deux 25.5 du lundi au dimanche, ainsi que le train 49661 Sittard - Kinkempois le samedi et dimanche.

LISTE DES TRAINS DE JOUR TRACTES PAR LES 20

MONTZEN - ANTWERPEN

41550 ②③⑤ GMN 06.44 - FNND 09.20
41974 ②-⑥ GMN 08.17 - FNND 10.55
44514 ②-⑥ GMN 08.45 - FNND 11.20
48550 ①③④⑤ GMN 09.43 - LILLO 12.19
44516 ① GMN 10.43 - FNND 13.22
44518 ②-⑥ GMN 13.44 - FNND 16.20
48510 ②-⑤ GMN 14.44 - FNND 17.20
44554 ②-⑤ GMN 15.15 - FNND 11.18

ANTWERPEN - MONTZEN

48513 ③-⑤ FNND 06.01 - GMN 09.20
(allégé entre FHS et GMN)
43973 ①③ FNND 07.38 - GMN 10.18
44521 ②-⑥ FNND 08.01 - GMN 10.40
41971 ①-⑤ FNND 09.38 - GMN 12.18
44517 ①-⑥ FNND 10.20 - GMN 13.18
49975 ②③⑤ RHOD 11.15 - GMN 14.18
44527 ②-⑥ FNZG 12.51 - GMN 15.18
44519 ⑥ FNND 13.38 - GMN 16.18
41501 ①②④⑤ LILLO 15.18 - GMN 18.18
41551 ①-⑤ FNND 16.38 - GMN 19.18
52421 ①-⑤ FNZG 17.51 - GMN 20.18

Autres relations marchandises

44238 ②-⑥ GMN 11.14 - FCL 14.03 / 44241 ②-⑥ FCL 16.23 - GMN 19.15
47568 ⑥ GMN 08.20 - FRBB 11.20 / 47561 ⑥ FRBB 13.17 - GMN 16.08

Trafic voyageurs

①-⑦ : 91, 97, 295, 2116, 2117 (FBM - LUX); 90, 96, 296, 2128, 2129 (LUX - FBM)
ER2129 FBM 09.45 - FCL 11.08 / RE2117 FCL 16.20 - FBM 17.15
①-⑤ : P7602 LJ - FBM et 8602 FBM - LJ

ROULEMENT DES 22 (25)

Sauf mention contraire, tous les trains circulent du lundi au vendredi. Aucun service les samedis et dimanches.

A201 : 996 FDK - FGSP
8995 FGSP - FDK

A202 : réserve à GCRA

A203 : 7967 FZT - FBM
RE 8008 FOVR 16.22 - MTB 17.10
8008 MTB - LK- à vide FZT

A204 : 7909 FDN - FSR
8902 FSR - FDN

A205 : 7995 FDK - FGSP
7075 FGSP - FDK
ER 7075 FDK 08.57 - FGSP 09.27
44837 ①-⑤ FKR 18.22 - FNND 20.00

A206 : 7741 LBH - FSR
8741 FSR - LBH
ER 8741 LBH 18.40 - LVRS 18.50

A207 : 7513 FTY - FSR
8511 FSR - FTY

A208 : réserve à GCRA

A209 : 7953 FGRA - FGSP
69408 FGSP 09.09 - LZR 12.00
69401 LZR 12.50 - FGSP 13.55
8952 FGSP - FGRA

A210 : 7074 FLS - FBM
8067 FBM - FLS

A211 : 7073 FGSP - FBC
7893 FBC - FSR
RE 8066 FSR 15.15 - FBM 15.38
8996 FGSP - FDK

ROULEMENT DES 25.5

Uniquement les trains de jours.

Services 553 et 554 assurés en double traction !

LOCO 1 : 44855 ① FGZH 08.14 - KFH 11.53
(551) 44800 ①-⑥ KFH 11.53 - FKR 14.40
44853 ①-⑥ FGZH 19.23 - 19.23 KFH

LOCO 2 : 44856 ①-⑥ KFH 08.31 - FMS 13.45
(552) 44859 ②-⑥ FMS 14.15 - KFH 18.22

LOCO 3 : 48642 ②④⑦ NK 10.00 - STD 11.07
(553) 48640 ①③⑤⑥ NK 11.00 - STD 12.05
49667 ②④⑦ STD 11.59 - NK 13.09
49667 ①③⑤⑥ STD 13.00 - NK 14.09

LOCO 4 : 48642 ①③⑤ NK 10.00 - STD 11.07
(554) 48640 ②④ NK 11.00 - STD 12.05
49667 ①③⑤ STD 11.59 - NK 13.09
49667 ②④ STD 18.38 - NK 19.59

LOCO 5 : 44888 ②-⑥ KFH 06.39 - FGZH 09.51
(555)



Le 12 octobre 2003, à Aachen-West, rencontre insolite entre la 5518 et la locomotive bitension 185-CL-006 de la société rail4chem. Michel HANSENS.

Locomotives Diesel

série 51

● La 5120 a été vendue au CFV3V, et acheminée de Marchienne-au-Pont à Mariembourg par le PFT.

● Après avoir acquis la 5122, la firme italienne Ventura a racheté une seconde machine pour pièces : la 5135. Les deux engins ont quitté la Belgique le 2 décembre. La 5122 sera utilisée dès le mois de janvier sur un chantier à Pescara.

série 52-53

● Le 14 décembre 2003, les 52-53 ont

bien cédé leurs roulements aux 77. Toutefois, 16 locomotives sont momentanément conservées pour la remorque des trains de travaux TUC-Rail sur les grands chantiers autour de Bruxelles, tandis que les 5205, 5303, 5307, 5308 et 5313 ont été mises en parc.

série 55

● Les 5525 et 5534 ont été mises hors exploitation le 14 décembre 2003, pour mauvais état général.

● Le roulement ZK des 55 TVM comporte toujours 3 jours. Les deux premiers (ZK01 + ZK02) sont assurés en unité multiple par deux locomotives. Durant cette journée, elles assurent un

service de planton à Forest-Midi de 07.00 à 21.30 pour intervenir sur la LGV1 en cas de problèmes à un train. Le matin, les deux machines quittent Ath à 06.14 pour rejoindre, à vide, Forest-Midi à 07.01. En milieu de journée, elles retournent à Ath pour assurer le relais de conducteur (Forest-Midi 12.48 - Ath 13.27/ 13.58 - Forest-Midi 14.32. Le soir, elle quittent Forest-Midi à 21.37 pour arriver à Ath à 22.11.

La troisième journée (ZK03) est consacrée à deux allers-retours au départ de Schaerbeek vers Lessines ou Quenast :
- 49601 FSR 04.20 - FLN 05.34 ou 31790F FSR 05.40 - FQN 06.39 (retour à vide).
- 47600 FLN 13.58 - FSR 15.30 ou 37190F FQN 14.48 - FSR 15.45 (le parcours aller au départ de FSR s'effectue à vide).

PHOTO 59-25 Après sa remise en état à l'atelier d'Antwerpen-Noord, la 5122 acquise par la société italienne Ventura a effectué le 29 septembre 2003 un parcours d'essai dans le port d'Antwerpen, jusqu'à Berendrecht. Pierre HERBIET.





La 5507 a été louée à la société néerlandaise ACTS du 22 septembre au 3 octobre 2003. Le 27 septembre, elle assurait en compagnie de la 6703 (ex. SNCB), un train en provenance de Leeuwarden pour Maasvlakte, vu à Loenershout. A droite : les travaux de quadruplement de ligne Amsterdam - Utrecht.

Quintus VOSMAN.

Le train 44931 Kinkempois - Bettembourg est exceptionnellement remorqué par les 5532 et 5541 en remplacement d'un couplage de locomotives de la série 13 ou 3000 CFL. Honvelez, 17 septembre 2003.

Michel HANSSENS.



série 62/63

● Depuis le 14 décembre 2003, seuls les ateliers de traction de Merelbeke, Kinkempois et Charleroi-Sud disposent encore de 62/63 utilisées par la Direction Train. En principe, toutes devraient être remplacées par des 77/78 vers mai 2004.

Le 14 décembre, 15 locomotives ont été mises hors exploitation : les 6211, 6238 et 6298 de la Direction Train (toutes les trois pour avarie au moteur Diesel) et les 6220, 6230, 6240, 6266, 6273, 6286, 6287, 6289, 6301, 6303, 6314 et 6322 de la Direction Infrastructure, tandis qu'un important remaniement de la série a été opéré. Voir à ce sujet le tableau page 24.

En principe, toutes les locomotives d'Antwerpen-Noord auraient cédé leurs services aux 77/78. Toutefois, quelques machines sont restées en activité au-delà du 14 décembre.

Les meilleurs locomotives ont été transférées à la Direction Infrastructure, les autres retirées de l'exploitation.

C'est à Merelbeke qu'elles sont encore les plus actives, avec un roulement (GG) comportant toujours 8 journées (publié ci-après).

A Kinkempois, le roulement ne comporte plus que deux journées (série GU), pour la desserte de Bullange (en unité multiple). Toutefois, suite à la fermeture envisagée du dernier maillon de la Vennbahn, ce service devrait en principe être supprimé entraînant la fin des 62/63 à Kinkempois.



Lorsqu'une locomotive de la série 15 est indisponible, c'est une 55 bleue qui doit assurer les trains P vers Gouvvy. Ce fut le cas le 27 septembre, lorsque la 5529 fut sollicitée pour assurer le P4016 Liers - Gouvvy, ici en passage à Coö. Michel HANSSENS.

ROULEMENT ZT DES 62 DE CHARLEROI-SUD (trains de jour)

Du lundi au vendredi :

ZT01 : FTY - 07.20 - **95613** ②⑤, F③④ - 08.00 FFR 08.05 - **95625** ②⑤, F③④ - 09.10 FMS
- à vide - FGH 11.11 = FHV 12.30 - **47052 U** 16.59 LQV

ZT02 : FGH 09.50 - **77238** - 10.21 RENC 10.49 - **77239** - 11.30 FGH 11.50 - **77232** - 12.16
RPOLL 12.53 - **77233** - 13.36 FGH 14.21 - **77234** - 14.39 RPOLL 15.25 - **77235** - 15.51
FGH 16.21 - **77236** - 16.49 RPOLL 17.11 - **77237** - 17.35 FGH - FMS

ZT03 : FGH 11.11 = FHV 12.30 - **47052 U** 16.59 LQV

ZT04 : FEO 10.10 - **66400** - 12.10 NDN 17.00 - **66401** - 17.40 FEO

ZT05 : FEO 09.12 - **95439** - 10.20 NV 12.00 - **95440** - 12.36 FEO 13.17 - **95441** - 13.52 NV
15.00 - **95442** - 15.37 FEO

ZT06 : FMS - à vide - ATH 16.52 - **77053** - 18.05 LNC

Pas de service le samedi et le dimanche.

ROULEMENT GG DES 62/63 DE MERELBEKE (trains de jours)

Du lundi au vendredi

GG01 : FGZH 08.18 - **49640F** 09.19 SASVG 10.50 - **48603** - 12.03 FKR 18.10 - **95335** - 18.27 FGZH - à vide - FGND 19.50 - **47800** ①-③⑤ - 19.42 FGZH

GG02 : FGND 08.52 - **39360U (avec GU08)** - 09.30 FKR - à vide - FGZH 11.33 - **48570** ①②③⑤ - 12.23 SASVG - à vide - FGND 14.14 - **79075**
- 14.39 FGZH - à vide - FKR 15.32 - **95333** - 15.50 FGZH - à vide - FGND 17.00 - **79077** - 17.22 FGZH - à vide - FKR

GG03 : LKV 10.04 - **95354** - 11.00 FRL 12.20 **95355** - 12.46 LKV - 13.18 - **79130** - 14.20 FDN - 14.41 - **79131** - 15.19 - LKV 17.45 - **69101** - 18.50 FGZH

GG04 + 05 (en UM) : réserve FGZH - 13.32 - **95488** - 13.35 FKR - 14.00 - **95489** - 14.11 FGZH - réserve

GG06 : FGZH 08.11 - **48839** - 08.51 FLS 09.41 - **39983** - 10.21 FGZH 10.41 - **79074** - 11.08 FGND 11.43 - **79073** - 12.09 FGZH - à vide - SASVG
14.51 - **45601** 15.49 FGZH - à vide - FWO 18.41 - **79035** - 18.54 FGZH

GG07 : FGZH 07.18 - **79930** - 08.00 FSN 09.30 - **79931** ②-⑤ - 09.50 - FLK 11.00 - **95490** ②-⑤ - 11.13 FSN - à vide ②-⑤ - FLK 13.10 - **79931**
②-⑤ - 13.38 - FGZH (① : FSN 09.30 - **79931** 11.05 - FGZH) - à vide - FIZ 19.28 - **42452** - 21.55 LK

GG08 : FGND 08.52 - **39360U (avec GU01)** 09.30 FKR - à vide - FGZH 10.44 - **95350** - 11.21 FDD 12.01 - **95351** - 13.01 - à vide - FGRA - à vide - FLN 19.00 - **57920** - 20.26 - FGZH

Le samedi :

GG02 : FGZH 07.33 - **79072** - 07.51 FGND 08.30 - **79071** - 08.54 FGZH

GG07 : FGZH - à vide - FGND - 12.10 - **47711** - 12.34 - à vide FKR

GG08 : FGZH - à vide - FGND - 09.23 - **79073** - 09.49 FGZH - à vide - FGND 10.57 - **48561** - 11.20 - à vide - FGND 12.26 - **79075** - 12.48 - FGZH - à vide - FKR



A Charleroi-Sud, le roulement ZT comporte toujours 6 journées restées inchangées, à l'exception de la desserte de Frasnes-lez-Anvaing assurée les mardis et vendredis, et facultativement les mercredis et jeudis (journée ZT01 - voir ci-contre).

- Les 6271 d'Antwerpen-Noord et 6284 de Merelbeke ont été mises hors exploitation le 1er novembre 2003 à la suite d'une masse haute tension à leur génératrice principale.

- La 6324, la quatrième et dernière 62 TBL2, est sortie de l'Atelier Central de Salzinnes le 23 octobre 2003.

La 6313, première à être équipée d'attelages de secours Scharfenberg, est sortie de Salzinnes le 26 novembre 2003. Dès le lendemain, un essai d'accouplement fut réalisé à l'atelier TGV de Bruxelles-Midi avec la motrice ICE 406003-4 durant son stationnement entre les trains 16 et 15. Contrairement aux 55 TVM, les 62 TBL2 reçoivent un attelage Scharfenberg aux deux extrémités.

PHOTO 59-26 ↗

La dernière 62 TBL2 - la 6324 - est sortie de Salzinnes le 23 octobre 2003. Elle est vue le jour même à l'atelier de Kin-kempois.

Christian VANHECK.

→ *Essai d'accouplement entre la 6313 et l'ICE 406003-4. Atelier TGV de Bruxelles-Midi, 27 novembre 2003.*

Christian VANHECK.

PHOTO 59-27 ↓

Le 8 novembre 2003, deux 62 affectées à la Direction Infrastructure descendent un train de ballast entre Montzen et Welkenraedt, ici à Henri-Chapelle.

Pierre HERBIET.



série 73

● La réforme des 73 de la première tranche est bien entamée. Ainsi, pas moins de 13 locomotives ont été mises hors exploitation durant les deux derniers mois de 2003 :

- le 1er novembre 2003 : la 7308 de Charleroi-Sud pour avarie à son moteur Diesel;
- le 14 décembre 2003 : les 7306 (usure moteur Diesel et transmission), 7310 (usure moteur Diesel et transmission), 7311 (transmission à remplacer), 7313 (transmission à remplacer), 7314 (avarie transmission et timonerie de frein), 7316 (usure moteur Diesel et transmission), 7318 (transmission à remplacer), 7321 (usure moteur Diesel et fissures châssis), 7328 (usure moteur Diesel et fissures châssis), 7332 (usure moteur Diesel et transmission), 7333 (transmission à remplacer) et 7335 (transmission à remplacer).

La série s'est donc vue amputée de 20 machines durant 2003, passant de 95 à 75 unités. Ceci a entraîné plusieurs mutations de 73 depuis les ateliers de Merelbeke et d'Antwerpen-Noord vers celui de Charleroi-Sud (voir tableau page 24).

série 77/78

- Comme prévu, le 14 décembre 2003,



Le 3 septembre 2003, un train de déchets nucléaires a circulé une nouvelle fois entre les Pays-Bas et l'usine de retraitement de La Hague en France. Au départ de Roosendaal, la rame était encadrée par les 7777 et 7773. C'est la première fois que des 77 assurent ce service. Le train est ici photographié à Nispén, sur la section frontalière entre Roosendaal et Essen.
Bram ZUIDWEG.

les 77/78 ont franchi une nouvelle étape de leur carrière, en s'appropriant la totalité des services des 62/63 d'Antwerpen-Noord et des 52-53 de Stockem.

Toutefois, contrairement à ce qui avait été initialement programmé, ce ne sont pas les 77 de Kinkempois qui ont repris le roulement GR des 52-53 de Stockem. En effet, Stockem s'est vu doté de six locomotives : les 7723 à 7728.

Tout ceci a entraîné une série de mutations : Antwerpen-Noord a cédé les 7725 à 7728 à Stockem, la 7729 à Charleroi-Sud et les 7796 à 7797 à

Merelbeke; Charleroi-Sud a cédé les 7721 et 7722 à Antwerpen-Noord, les 7723 et 7724 à Stockem et les 7759 à 7760 à Kinkempois; Merelbeke a cédé les 7739 à 7745 à Charleroi-Sud; enfin, la 7749 a été mutée de Kinkempois vers Merelbeke.

Par rapport à la situation du 1er octobre 2003, l'effectif de Charleroi-Sud augmente donc de deux unités et celui de Kinkempois d'une unité; par contre, Merelbeke perd au total 4 machines. Un tableau reprenant la nouvelle situation au 14 décembre 2003 est publié à la page suivante.

Le 15 août 2003, la 7758 de Kinkempois achemina de Liers à Bressoux une rame de 18 voitures devant assurer un train de pèlerinage à destination de Lourdes. Le convoi passe dans les environs de La Préalles.
Laurent GARY.





Le 18 septembre 2003, les 7807 + 7809 + 7808 ont accompli une marche d'essai entre Antwerpen-Zandvliet et Leuven, en tête du train de minerai 32707. Les locomotives normalement prévues pour sa remorque, les 2334 + 2364, étaient présentes et accompagnées par une troisième machine disposée comme véhicule : la 2602. La rame passe dans les environs de Mortsel. Walter PINET.

dernière minute...

La SNCB serait sur le point d'acquiescer la société néerlandaise ACTS ! (voir EL 52 p. 44) Affaire à suivre...

REPARTITION DES LOCOMOTIVES DE LA SERIE 77/78 AU 14-12-2003

FNND			FKR	GCR	NK	MKM
7701 t, BSI	7722 r, v	7798	7746 r	7729 r	7750 r	7723 r, v
7702 t, BSI	7771 r, RA	7799	7747 r	7730 r	7751 r	7724 r, v
7703 t, BSI	7772 r, RA	7800	7748 r	7731 r	7752 r	7725 r, v
7704 t, BSI	7773 r, RA	7801	7749 r	7732 r	7753 r	7726 r, v
7705 t, BSI	7774 r, RA	7802	7766 r	7733 r	7754 r	7727 r, v
7706 t, BSI	7775 r, RA	7803	7767 r	7734 r	7755 r	7728 r, v
7707 t, BSI	7776 r, RA	7804	7768 r	7735 r	7756 r	
7708 t, BSI	7777 r, RA	7805	7769 r	7736 r	7757 r	
7709 t, BSI	7778 r, RA	7806	7770 r	7737 r	7758 r	
7710 v, BSI	7779 r, RA	7807	7791	7738 r	7759 r	
7711 v, BSI	7780 r, RA	7808	7792	7739 r	7760 r	
7712 v, BSI	7781 r, RA	7809	7793	7740 r	7761 r	
7713 v, BSI	7782 r, RA	7810	7794	7741 r	7762 r	
7714 v, BSI	7783 r, RA	7811	7795	7742 r	7763 r	
7715 v, BSI	7784 r, RA	7812	7796	7743 r	7764 r	
7716 v, BSI	7785 r, RA	7813	7797	7744 r	7765 r	
7717 v, BSI	7786 r, RA	7814		7745 r		
7718 v, BSI	7787 r, RA	7815				
7719 r, v	7788 r, RA	7816				
7720 r, v	7789 r, RA	7817				
7721 r, v	7790 r, RA	7818				
63			16	17	16	6

série 91

● Le 14 décembre 2003 a bien marqué la fin de l'utilisation des locotracteurs de la série 91 auprès de la Direction Train, avec la mise hors exploitation de 26 machines (9101, 9107, 9109, 9110, 9111, 9115, 9118, 9123, 9126, 9128, 9130, 9132, 9134, 9135, 9138, 9146, 9148, 9150, 9151, 9153, 9155 à 9160 - voir tableau page 24). Deux machines ont toutefois reçu un surcis : les 9136 et 9152 utilisées à l'Atelier Central de Gentbrugge en attendant la livraison de chariotracs. Les machines affectées à la Direction Infrastructure ne sont pas concernées.

● La 9131 a été vendue à un ferrailleur français où elle sera utilisée pour assurer les manoeuvres. Pour rappel, après sa mise hors exploitation le 1er mai 1996, ce locotracteur fut utilisé à partir du 10 juin 1996 par l'Atelier Central de Salzinnes où il était inventorié "comme "gros outillage".

ABREVIATIONS UTILISEES

y :	avec télécommande automatique par radio	r :	radio de ligne
v :	avec télécommande manuelle par radio	BSI :	avec attelage BSI
		RA :	ATB + Indusi

PHOTO 59-28 Durant l'été 2003, la caisse de la 201.010 a été entièrement révisée par l'atelier d'Antwerpen-Noord. A cette occasion, les phares ont été remplacés +/- 20 cm plus bas ! Comment pareille erreur a-t-elle pu être commise ? Montzen, 8-11-2003. A. DEFECHEREUX.



Automotrices

série 300 "Break"

● Depuis le 15 décembre, les automotrices doubles classiques qui assuraient quelques trains de la relation IC F Quiévrain - Visé, ont été remplacées par des Break. Il s'agit des trains suivants :

- au départ de Quiévrain : 1704, 1708, 1711, 1714, 1717, 1721, 1722, 1726;
- vers Quiévrain : 1726, 1727, 1730, 1733, 1736, 1740, 1742 et 1743.

Les autres parcours sont toujours assurés par rames réversibles de voitures du type M4 remorquées par des 21 ou 27.

AM 96 série 500

● La SNCB aurait l'intention de modifier les septante automotrices du type 96 monocourant (501 à 570) en bicourant. Rappelons que, d'origine, ces rames étaient conçues pour être facilement transformées. A l'emplacement de l'équipement bicourant se trouve actuellement un bloc de béton.

PHOTO 59-29 → Le 17 novembre, la 106 a effectué une incursion à l'étranger, jusqu'à Kleinbettingen au Grand Duché de Luxembourg. *Alain DEFECHEREUX.*

PHOTO 59-30 ↓ Le 7 novembre 2003, la 106 a parcouru la ligne 57 entre Lokeren et Dendermonde, ici dans les environs de Zele. *Alain DEFECHEREUX.*



Depuis le début de l'automne dernier, l'automotrice expérimentale 106 effectue une tournée d'inspection sur l'ensemble des lignes électrifiées en 3.000 V, pour contrôler le bon fonctionnement des dispositifs de répétition des signaux. Ci-dessus, elle vient de traverser la canal Charleroi - Bruxelles à l'entrée de la gare de Luttre. *Dominique ALLARD, 25-09-2003.*



Voitures

voitures M6

● Trois rames supplémentaires de voitures du type M6 ont été mises en roulement à Kortrijk, portant ainsi à 15 le nombre de rames affectées à Kortrijk. Le service des rames M51 à M61 est resté inchangé (voir *EL 58* page 28). Les nouvelles rames ont été engagées sur des IC L Poperinge ↔ Sint-Niklaas (parcours entiers ou partiels) en remplacement d'automotrices de la série 301 à 440 "Break" :

- **M62** : FKG IC K 2229 FGSP 10.16 - ER 2229 - 10.49 LK 14.08 - RE 2338 - 15.02 FDR IC L 2338 FPP;
- **M63 + M64** : FPP IC L 2306 FDR 13.35 - RE 2215 - 13.55 FGSP IC K 2215 FKG;
- **M65** : FDR IC L 2329 LK 2314 FSN 20.03 - ER 2314 - 20.33 FDR.

voitures internationales

● Avec la suppression de la quasi totalité des trains internationaux classiques, seules 18 voitures sont encore nécessaires pour assurer le roulement (voitures SNCB présentes dans chaque train) :

- **EC97/96 "Iris"** Bruxelles-Midi ↔ Chur :
2 voitures I11 A + 2 voitures I11 B + 1 voiture I10 B + 1 voiture I6 Bd vélos;
- **EC91/90 "Vauban"** Bruxelles-Midi ↔ Basel (-Milano) :
1 voiture I6 B (limitée à Basel);

- **EC 295/296 "Jean Monnet"** Bruxelles-Midi ↔ Strasbourg :
1 voiture I6 A + 1 voiture I10 ou I6 B

On constate donc que l'*Iris* a perdu ses voitures suisses et a reçu en échange les voitures I6 et I11 du *Vauban*. La présence de la I6 Bd est justifiée par son compartiment vélos et par la nécessité de disposer d'un compartiment de service.

Le *Vauban* s'est vu doté de voitures italiennes (2 A + 4 B), tandis qu'une voiture SNCB I6 assure le renfort jusqu'à Basel.

Les voitures Resto sont également passées à la trappe. Seul un service de Minibar reste prévu sur le *Vauban* et l'*Iris* en Suisse au-delà de Basel.

A noter que le *Vauban* sera limité dès décembre 2004 à Brig, ce qui mettra fin à la dernière liaison ferroviaire entre la Belgique et l'Italie. Ceci ne manquera pas de réduire la clientèle de ce train... Enfin, il est question de prolonger l'EC "Jean Monnet" de Strasbourg à Basel.

Quel avenir pour le matériel international ?

A l'exception des 18 voitures encore nécessaires pour l'embryon de trafic subsistant, toutes les autres voitures se sont retrouvées au chômage. Voici le sort qui leur est réservé :

- l'ensemble des voitures-couchettes du type I5 et les voitures restau-

rants ex. Grill-Express SNCF sont à vendre. Quelques-unes pourraient être reprises par la Direction Infrastructure pour servir de dortoir et de réfectoire sur les chantiers;

- les voitures-lits du type MU, qui étaient gérées par la SNCB mais qui appartiennent à la CIWL, sont retournées à leur propriétaire;
- les voitures-lits AB30 sont à vendre;
- le sort des voitures-lits T2 n'est pas encore défini;
- la voiture bar-dancing SR 2 (17902) est à vendre;
- les voitures du type I6 (sauf celles utilisées en trafic intérieur), la voiture Bistro, les voitures Resto ex. I10 et la voiture bar-dancing SR3 (17.903) sont garées en réserve stratégique.

dernière minute...

Au moment de boucler ce numéro, nous apprenons qu'une nouvelle relation Varsovie - Bruxelles devrait circuler tous les jours à partir du 30 avril, sans arrêt intermédiaire en Belgique :

- ①-② : **348** Varsovie 17.45 (passage Kin-kempois 08.49) - Bruxelles-Nord 10.00 - Bruxelles-Midi 10.08
- ①-⑤ : **347** Bruxelles-Midi 16.44 - Bruxelles-Nord 16.52 - (Liège passage à 17.58) - Varsovie 09.04
- ⑥-⑦ : **349** Bruxelles-Midi 18.19 - Bruxelles-Nord 18.30 - Varsovie 09.04

Il s'agit probablement de la relation qui continuera vers Moscou (voir *EL 58* p. 30).

Une image appartenant au passé : l'EC 90 "Vauban" Milano - Bruxelles-Midi, composé de voitures I6 et I11. Depuis le 14 décembre 2003, la rame est composée de voitures italiennes. Une voiture I6 est toutefois encore utilisée comme renfort, mais uniquement entre Bruxelles et Basel.

Michel HANSENS.



Wagons

Encore une série de tombereaux loués par la SNCB

La SNCB a loué une nouvelle série de wagons tombereaux à bogies du type Eaons. Cette nouvelle location concerne plus de 200 véhicules provenant d'Allemagne (série DB Eaons-X⁰⁵⁵). Ils sont repris dans le type 1415H5 de la SNCB. Une grande partie est peinte dans la couleur rouge de DB-Cargo, tandis que les autres dans une couleur brunâtre.

Il s'agit de la cinquième série de wagons de ce genre pris en location par la SNCB depuis la fin de 2002, après les :

- Eaons 1415H0, 1415H1, 1415H2 : voir *EN LIGNES* 55 page 27, pour le transport de ferraille;
- Eaons 1415H4 : voir *EN LIGNES* 27 page 33, pour le transport de ferraille.

Les Eaons 1415H5 sont utilisés sur les chantiers à Antwerpen, principalement pour le transport des terres et déblais liés aux gros travaux d'Antwerpen-Centraal.

PHOTO 59-32

Un autre wagon, repeint dans une livrée brunâtre, à Berchem-Antwerpen, le 5 novembre 2003. Numéro UIC 80 88 5377 548-0.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



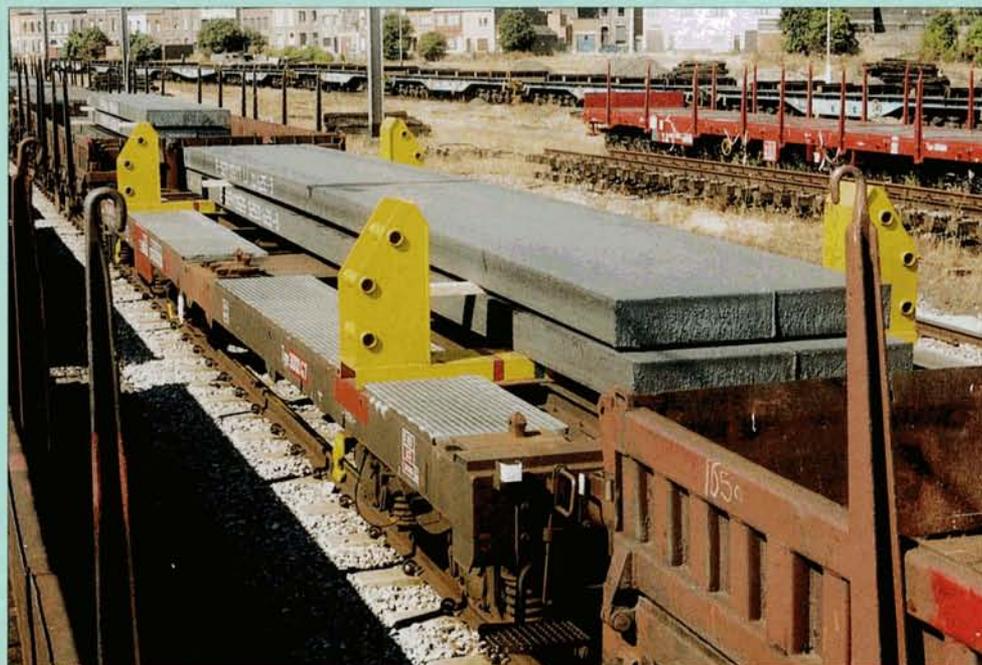
PHOTO 59-31 *Un des Eaons type 1415H5 en couleur DB-Cargo. Numéro UIC : 80 88 5377 646-2. Berchem-Groenenhoek, 30 octobre 2003.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Le Faccns 31 88 6985 000-4 type 9820A6. Schaerbeek, 19 juillet 2003. Roger CRIKELAIRE.

Nouveaux wagons pour le ballastage

En juillet 2003, la SNCB (Direction Infrastructure) a mis en service de nouveaux wagons auto-déchargeurs pour le transport de ballast du type Faccns 9820A6. Leur particularité est de pouvoir ballaster sur des voies ou des zones parallèles à la voie sur laquelle ils se trouvent. Ils portent les numéros UIC à partir de 31 88 6985 000. Ces véhicules sont en fait loués à la société slovaque WagonMarket spol. sr. oi. Rova Poprad. Ils sont toujours accompagnés d'un wagon fermé à deux essieux du type Gbs équipé d'un groupe générateur servant à fournir l'énergie aux moteurs des wagons.



Le wagon prototype, reconnaissable à ses berceaux peints en jaune. Châtelet, août 2003.
Roger CRIKELAIRE.



Nouveaux wagons Smmns

La SNCB a mis en service à partir d'octobre 2003 une nouvelle série de +/- 200 wagons plats à bogies du type Smmns (type SNCB 3000G7) destinés au transport de bames. Il ne s'agit en fait pas de nouveaux véhicules, mais de la transformation de wagons porte-conteneurs du type Sgmmns (type SNCB 3514F3), réalisée par l'Atelier Central de Cuesmes. Cette modification concerne le placement de deux berceaux de protection en forme de U, de grande robustesse.

Avant d'entamer la transformations en série, un wagon prototype fut testé durant l'été 2003. Ce véhicule (numéro UIC 82 88 4614 100) est facilement reconnaissable à ses deux berceaux peints en jaune.

Curieusement, ces wagons sortent de transformation repeints dans l'ancienne couleur brun-rouge et non dans la nouvelle livrée verte de B-Cargo.

Leur masse à vide tourne aux alentours de 18,25 t, et la charge maximale autorisée est de 61,7 t (ces chiffres varient d'un wagon à l'autre). Leur vitesse maximale autorisée en charge et à vide est de 100 km/h.

Leur numéro UIC débute à partir du matricule du wagon prototype : 82 88 4614 100.

PHOTO 59-33 ↗

Le wagon Smmns 82 88 4614 219-2 à Hasselt, le 29 octobre 2003. Ces wagons proviennent de la transformation de wagons porte-conteneurs Sgmmns du type 3514F3, eux-mêmes issus de la transformation de wagons plats conventionnels avec hausses du type Remms.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 59-34 ←

Deux files de wagons Smmns type 3000G7 garés en attente de leur premier service à Hasselt. En tête, le wagon portant le numéro UIC 82 88 4614 217-6.

Jean-Luc VANDERHAEGEN, 29 octobre 2003.

Divers

Thalys

Le 6 novembre 2003, le conseil d'administration de *Thalys International* a décidé le maintien de la relation Liège - Charleroi - Mons - Paris, ainsi que celui de la septième relation Bruxelles - Köln (trains 9445/9412) qui devaient être supprimées à partir du 14 décembre (voir *EL 58* p. 30).

Thalys a en outre décidé de rénover ses rames Thalys pour 2007, et de les équiper d'un service de connexion à Internet.

Essai d'un ICE sur la L2

Deux rames à grande vitesse ICE3 de la DB ont effectué une nouvelle campagne de tests, en unité multiple, sur la ligne 2 entre Ans et Leuven, les nuits 17 au 24 novembre 2003, du 1er au 7 et du 15 au 19 décembre 2003, et du 5 au 10 janvier 2004. Suite à ses essais, il semblerait que les ICE seront bientôt autorisés à circuler sur la ligne 2, mais limités à 250 km/h en raison de leur système de freinage électrique à courant de Foucault, et de la projection de ballast au-dessus de 270 km/h lors de la circulation avec deux rames accouplées.

Déménagement de TRW

Le 14 décembre, la société TRW (voir *EL 49* pages 54-55) a déménagé son Hub (plateforme intermédiaire de transbordement) de Schaerbeek à Ronet. Les wagons TRW isolés (régime CORTAX) en provenance des différents terminaux de chargement sont maintenant dirigés et triés à Ronet, où sont formés les trains définitifs en partance vers l'étranger (idem en sens inverse).

La Vennbahn est-elle sauvée ?

Il s'en est fallu de peu de voir l'embryon subsistant de la Vennbahn disparaître. En effet, la SNCB avait l'intention de fermer à tout trafic les deux dernières sections subsistantes : Trois-Ponts - Wévercé - Bullange et Wévercé - Sourbrodt, au 31 décembre 2003. Il semblerait toutefois que le Ministère de la Défense Nationale a signé un nouveau contrat de 10 ans, sauvant ainsi ces lignes et permettant le maintien de la desserte de la scierie de Bullange. La section Wévercé - Sourbrodt est le dernier maillon subsistant de la ligne 48 Wévercé - Raeren. Elle n'est plus parcourue que sporadiquement par des convois militaires. Les lignes 45 Trois-Ponts - Wévercé et 45a Wévercé - Bullange ne sont plus utilisées que pour le trafic de grumes à destination de la scierie de Bullange, et le trafic militaire vers Sourbrodt. Quant au tronçon Eupen - Raeren de la ligne 49, le dernier parcours pourrait bien avoir été celui assuré par le PFT le 8 novembre pour évacuer le matériel de la défunte association "Vennbahn".



La reconstruction de la ligne Athus - Mont-Saint-Martin progresse lentement. Côté France, l'assiette est pratiquement terminée et les poteaux supports de caténaires sont déjà implantés. Ces travaux ont nécessité un léger déplacement de la ligne vers Rodange, à la sortie de Mont-Saint-Martin. Côté belge, les travaux progressent plus lentement. Mise en service prévue dans le courant du printemps. Pierre HERBIET, 4 septembre 2003.

Bientôt une nouvelle livrée unique ?

Karel Vinck à l'intention de repeindre l'ensemble du matériel roulant dans une seule et unique livrée, probablement la décoration à dominante de gris qui habille déjà une bonne partie du parc moderne. Le matériel encore pourvu de la livrée bordeaux est en particulier visé par ce projet. La décoration bleue des locomotives électriques pourrait donc enfin disparaître après près de 25 ans d'existence.

Le 47975 allégé en queue

Suite aux nombreux problèmes rencontrés pour la remorque du train de sable 47975 Balen - Pétange (circulant le lundi, mercredi et vendredi et remorqué par deux locomotives de la série 13

SNCB ou 3000 CFL) sur la section en forte rampe entre Vielsalm et Gouvy, ce parcours est depuis le 22 octobre 2003 systématiquement allégé en queue, soit par une troisième 13 ou 3000 (mercredi et vendredi), soit par une locomotive Diesel (lundi).

Durant tout l'été 2003, les IR m Liers - Liège - Luxembourg étaient renforcés par une voiture Wegmann des CFL. Le 15 août 2003, passage à La Préalles sur la ligne 34 Liers - Liège-Guillemins, d'un IR pour Luxembourg. La rame est composée d'une voiture Wegmann, suivie de trois voitures du type I10 et d'un fourgon Dms. Laurent GARY.





PHOTO 59-35 Arrivée à Menen du train vide 39094 vers Poperinge, remorqué par les 7769 et 7748. Christian VANHECK, 16 octobre 2003.

■ La campagne betteravière à Poperinge : dernière saison ?

Comme chaque année, les gares de Poperinge et de Moerbeke-Waas ont connu une intense activité durant l'automne lors de la campagne betteravière, laquelle a débuté le 6 octobre pour se clôturer le 19 décembre 2003. Les trains chargés à Poperinge étaient dirigés vers la sucrerie de Moerbeke-Waas. Deux allers-retours étaient prévus du lundi au vendredi et un le samedi, tous remorqués par deux 77 en unité multiple. Le *Groupe Sucrier*, à qui appartient la sucrerie de Moerbeke, envisage toutefois pour 2004 de détourner ce trafic vers la sucrerie de Veurne. Si cette décision devait se confirmer, toute la récolte serait alors évacuée par ... camion ! Toutefois, dans toute la région, les élus locaux se mobilisent contre ce projet vu l'intense trafic routier que cela engendrera... Deux nouveautés sont apparues durant la dernière saison : la charge des trains portée à 2160 tonnes, et les rames composées de wagons du type Fals auparavant utilisés pour le trafic charbonnier, au lieu des classiques wagons tombereaux à bogies du type Eaos.

PHOTO 59-36 Les 7793 + 7767 en tête du train vide 39090, à la sortie de Moerbeke-Waas. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 27 octobre 2003.





PHOTO 59-37 Dans les environs de Zillebeke, entre leper et Comines, passage du train 39088 à destination de Moerbeke-Waas. En tête : les 7770 et 7747.

Christian VANHECK, 11 octobre 2003.

PHOTO 59-38 Arrivée à leper de la seconde partie du train chargé 39082 Poperinge - Moerbeke Waas remorqué par les 7791 et 7795. Etant donné la faible longueur des voies de débord de la gare de Poperinge, tous les trains de betteraves (vides ou chargés) sont, suivant le sens, scindés ou fusionnés à leper et circulent par demi-rames entre Poperinge et leper et vice-versa.

Christian VANHECK, 16 octobre 2003.





Le 12 septembre 2003, l'American Circus arrive à Montzen, tracté par la 241.802-8 de la DB, pour une tournée en Belgique. Le train, dont la vitesse est limitée à 40 km/h, est originaire de Castelfranco (Italie). Michel HANSSENS.

Services des 225 et 241 de la DB en Belgique

Le roulement comporte 6 journées : GS01 à 06. Les quatre dernières ne concernent que des navettes entre Montzen et Aachen-West, normalement assurées par les 241. Voici le service

des deux autres journées assurées exclusivement par des 225 :

GS01 : ① : réserve

47533 ⑥ FKGLF 05.25 - AACHW 08.29
 44575 ②-⑤ GMN 07.31 - AACHW 08.00
 47522 ②-⑤ AACHW 10.32 - FKGLF 13.10
 41839 ②④⑤ FKGRH 16.54 - NK 18.35

47537 ③ FKGLF 17.20 - AACHW 19.00
 64410 ②④⑤ NK 19.42 - FKGG 21.05

GS02 : ⑥ : réserve

74620 ① FHS 07.52 - FKGLF- 08.19
 47523 ①-⑤ FKGLF 10.12 - AACHW 12.22
 44562 ① AACHW 12.47 - GMN 13.17
 47537 ①-⑤ FKGLF 17.20 - AACHW 19.00

ROULEMENT DES 436000 DE LA SNCF EN BELGIQUE

À la suite du déménagement de l'activité CORTAX de TRW de Schaerbeek vers Ronet le 14 décembre 2003 (voir page 37), le roulement des locomotives de la série 436000 de la SNCF a dû être adapté en conséquence. En effet, tous les trains remorqués par les 436000 de et vers Schaerbeek étaient des TRW. De ce fait, les 436000 ne circulent plus vers Bruxelles, à l'exception du passage d'un train à destination de Muizen ne circulant que le mercredi en fin de soirée. Par contre, elles atteignent plusieurs fois par jour Ronet. De ce fait, des parcours d'étude de ligne pour les machinistes français du dépôt d'Aulnoye ont été organisés du 12 au 14 et du 18 au 21 novembre 2003, avec une 436000 circulant à vide. Leur roulement comporte toujours quatre journées reprises ci-dessous (uniquement les trains de jour) :

971 : Somain 14.00 - 41319 ②-⑥ - Mons : 17.01/19.51 (⑥ : passage à 17.34, ⑦ : passage à 16.15) - Zeebrugge : 22.40 (⑥ : 20.42, ⑦ : limité à Brugge 19.12) - Zeebrugge 23.50 (⑥ : 21.41) - 43700 ①-⑥ - Somain 05.00

972 : Aulnoye 08.10 - 43110 ④-⑦ - 09.50 Ronet - à vide - Aulnoye (③ : Aulnoye 20.10 - 41323 - 22.27 Muizen)

973 : Aulnoye 17.40 - 41347 ②-⑦ - 19.20 Ronet

974 : ②-⑤ : Aulnoye 10.09 - 44859 - 10.40 Mons - à vide - Châtelet 15.10 - 44236 - 16.20 Aulnoye
 ① : Aulnoye 09.29 - 48859 - 10.10 Mons - à vide Aulnoye - 17.32 - 48831 - 18.45 Monceau 19.39 - 48852 20.50 Aulnoye

Le 31 juillet 2003, arrivée du train 43759 en provenance de Somain à Schaerbeek-Formation (groupe C). Yves STEENEBRUGGEN.



Service des 467400 en Belgique

Les locomotives Diesel de la série 467400 de la SNCF sont toujours engagées en Belgique dans un roulement de 7 journées, dont une les engage vers le noeud ferroviaire de Gent (Gent-Zeehaven et Merelbeke), cinq pour les navettes entre Aulnoye et Mons et une comme réserve à Lille.



ROULEMENT DES 467400 DE LA SNCF (trains de jour)

Lundi au vendredi

G971 : LDV 11.12 - **47841** ②-⑤ - 12.56 FGZH 14.00 - **44834** ②-⑤ - 15.31 LDV 17.07 - **44803** ②-⑤ - 18.50 FKR 20.10 - **47886** ②-⑤ - 21.50 LDV

G972 : réserve à LDV

G973 : LDV 07.18 - **48841** ②-⑥ - 08.58 FKR - à vide ②-⑥ - FGZH 10.09 - **44820** ②-⑥ - 12.00 LDV 13.24 - **44853** ①-⑥ - 15.00 FGZH - à vide ①-⑥ - FKR 16.01 - **44800** ①-⑥ - 17.41 LDV 19.12 - **44811** ②-⑥ - 21.00 FGZH

G974 : AYE 07.28 - **47803** ①-⑥ - 08.10 FMS - à vide ①-⑥ - AYE 09.55 - **48819** ①-⑥ - 11.10 FMS 15.05 - **47676U** ①-⑤ - 15.54 AYE 17.12 - **47809U** ①-⑥ - 18.15 FMS 19.04 - **47806U** ①-⑤ - 20.09 AYE

G975 : AYE 09.30 - **48859** ②-⑤ - 10.10 FMS 15.05 - **47676U** ①-⑤ - 15.54 AYE 17.12 - **47809U** ①-⑥ - 18.15 FMS 19.04 - **47806U** ①-⑤ - 20.09 AYE

G976 + G977 (en UM) : AYE 12.43 - **47805U** ①-⑥ - 13.33 - **44856U** ①-⑥ - 15.32 - AYE 16.28 - **47811U** ②-⑥ (① à vide) - 17.15 FMS 18.42 - **48822U** ①-⑥ - 19.35 AYE

Samedi (pas de service le dimanche) :

G971, G972, G974 : réserve; **G973, G976 + 977** : idem que du lundi au vendredi

G975 : AYE 07.28 - **47803** - 08.10 FMS - à vide - AYE 09.55 - **48819** - 11.10 FMS 18.42 - **48628U** 19.36 AYE

Des 467400 à Halle !

Durant plusieurs jours de septembre 2003, le train 44840 Kijfhoek - Quévy, remorqué sur tout le trajet par une locomotive de la série 25.5, fut exceptionnellement relayé en gare de Halle, soit par un couplage de locomotives de la série 62, soit par un couplage de 467400 de la SNCF comme ce fut le cas le 16 septembre 2003.

↑ PHOTO 59-39

Les BB 67414 + 67606 en tête du 44840, au départ en gare de Halle. Pierre HERBIET.

↓ PHOTO 59-40

Le même train en passage devant l'église de Masnuy-Saint-Pierre. Philippe SCHOLL.



LA STIB COMMANDE LE FLEXITY DE BOMBARDIER

Après plusieurs années d'étude, la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB) a officiellement signé le 30 octobre 2003 avec *Bombardier* un contrat pour la conception et la fabrication de 46 tramways bidirectionnels du type *Bombardier Flexity Outlook*. Le contrat comprend également la révision et la maintenance des bogies et l'équipement de propulsion des véhicules pendant une période de 15 ans. La valeur totale du contrat s'établit à environ 125 millions d'euros (106 millions pour les véhicules et 19 millions pour les services de révision). Cet accord prévoit également la possibilité de commander d'autres lots de 10 véhicules minimum, pendant une période de cinq ans. La livraison des tramways est prévue entre juin 2005 et février 2007.

Le contrat porte sur 19 tramways longs (série STIB 4000) de sept modules d'une longueur totale de 43,220 m, et 27 tramways courts (série STIB 3000) de cinq modules d'une longueur totale de 31,850 m. La version courte offre une capacité totale de 184 voyageurs, dont 54 assis, tandis que la version longue offre un espace pour 258 passagers, dont 78 assis. La STIB a commandé deux versions différentes afin de répondre aux divers besoins en capacité voyageurs sur les lignes respectives. Un emplacement est réservé, dans chaque véhicule, pour les personnes à mobilité réduite.

La construction sera réalisée par *Bombardier* principalement dans l'usine de Brugge. Les bogies seront produits à Siegen et l'équipement de propulsion à Mannheim.

Les tramways *Flexity Outlook* pour Bruxelles sont basés sur une technologie éprouvée offrant un plancher bas intégral et des bogies conventionnels. Une attention toute particulière a été portée à la sécurité du conducteur et des voyageurs : le module avant du véhicule résiste à une charge de pression de 40 tonnes et la structure en acier du châssis remonte sur les côtés du tramway afin de protéger les passagers en cas de collision latérale. Le concept *Flexity Outlook* avec ses larges portes et son plancher bas intégral permet aux personnes à mobilité réduite et aux poussettes d'accéder facilement au véhicule. Le tramway offre un haut niveau de confort, avec un niveau de bruit très bas, une conduite excellente, une ventilation et un chauffage performants, une cabine de conduite spacieuse avec une bonne visibilité. L'agencement intérieur est étudié de façon à séparer les zones pour places assises et les places debout.

Le tramway est équipé 3 ou 4 bogies, dont un bogie porteur, et de 4 ou de 6 moteurs de traction de 105 kW. Chaque moteur



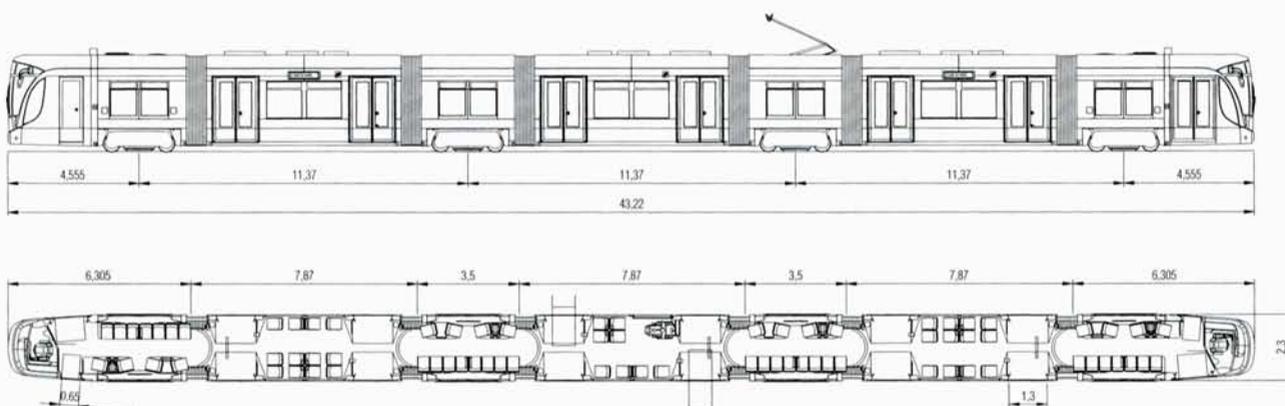
Vue d'artiste de l'aménagement intérieur.

est alimenté par son propre convertisseur de traction. Le véhicule est équipé de deux convertisseurs statiques indépendants. L'entretien est très facilité, les moteurs pouvant être changés sans démonter le bogie.



Les signataires du contrat posent devant la maquette du tram.

Bombardier Flexity Outlook



C'est le designer belge Axel Enthoven qui a étudié le nouveau design intérieur et extérieur du tramway. Le look industriel moderne est une interprétation contemporaine du style "Art Nouveau". L'apparence attrayante du véhicule est obtenue par l'utilisation de matériaux nobles (des surfaces importantes sont boisées), d'une gamme de couleurs élégantes et de détails fonctionnels et conviviaux. De plus, en rendant l'atmosphère élégante et agréable, on diminuera le risque d'endommagement du matériel.

La montée et la descente sont rendues plus aisées par 5 portes larges et une porte étroite de chaque côté. Les tramways longs seront pourvus de 2 portes larges supplémentaires.

La STIB semble donc avoir fait un choix judicieux et, une fois n'est pas coutume, a opté pour du matériel éprouvé et non pour des "prototypes sur papier" comme cela est bien trop souvent le cas lors des commandes de matériels par les sociétés de transport en Belgique.

FLEXITY Outlook

séries 3000 / 4000 STIB

Tension :	650 V continu
Puissance des moteurs :	105 kW
Nombre de moteur :	4 / 6
Masse à vide :	38,6 / 51,8 t
Longueur totale :	31,8 / 43,2 m
Largeur :	2,3 m
Hauteur totale :	3,5 m
Hauteur plancher :	340 mm
Diamètre des roues :	570 mm
Vitesse maximale :	70 km/h
Accélération :	1,1 m/S ²
Places assises :	66 / 78
Places debout :	118/180

Une vue d'artiste du futur tram bruxellois.



Réseaux privés et industriels



Depuis le 1er janvier 2004, DLC a perdu la relation FORD qui circulait entre Dillingen et Sloe (voir *EN LIGNES* 57 page 40). Le train a été repris par Railion. Durant l'été, DLC a réceptionné trois nouvelles locomotives de

la Class 66 : les PB19, 20 et 21, portant ainsi à 6 leur nombre (avec les PB02, 12 et 14). En attendant de prendre du service pour DLC, la PB 19 a été louée à HHPI (voir *EL* 55 page 28), et la PB20 à ERS (voir *EL* 53 page 26).

En octobre 2003, DLC a testé la traction d'un train entre Axel (Terneuzen) et l'usine sidérurgique ALZ de Genk, qui devrait circuler à partir de janvier 2004.

SANDREA

La société SANDREA assure les manoeuvres dans le port autonome de Charleroi à Dampremy (ligne 260A Monceau - port de Dampremy) à l'aide d'un locotracteur Moysse (type 20TDE n° 288). De temps en temps, du charbon est transvasé de péniches dans des wagons. Ce fut le cas le 26 août 2003, lorsque du charbon en provenance de Colombie fut transvasé dans des péniches aux Pays-Bas et expédié au port de Dampremy. Ici, il fut rechargé dans des wagons tombereaux du type Aacs (construits par Arad en Roumanie de 1984 à 1985 pour la DR) loués à la société Nacco SA de Paris, et réimmatriculés depuis 2001 auprès des Chemins de fer slovaques. La destination finale des wagons était Péchiney en Savoie.

Le locotracteur Moysse de la société Sandrea manoeuvre des tombereaux slovaques dans le port autonome de Charleroi à Dampremy, le long du canal Charleroi - Bruxelles. Ce type de machine a été construit à 163 exemplaires de 1937 à 1962 (n° Moysse 201 à 363). Il est équipé d'un moteur Diesel de 80 CV et d'une transmission électrique. Roger CRIKELAIRE, 26 août 2003.



ESSAI D'UNE RAME DIESEL DU MIDLAND MAINLINE



La rame "Meridian" quadruple 222.008 du Midland Mainline au site du "Coucou" entre Silly et Ath, le 12 octobre 2003. Wim DE RIDDER.

Le 14 février 2002, la société anglaise **Midland Mainline** a commandé auprès de **Bombardier** 25 rames Diesel destinées au trafic InterCity entre London-St. Pancras et Nottingham via Derby.

Inventoriés dans la Class 222 et baptisés "Meridian", ces trains sont en fait dérivés des autorails *Virgin* de la Class 220 et 221 "Voyager" dont le montage fut également réalisé par **Bombardier** dans l'usine de Brugge (voir *EN LIGNES* 45 pages 16-17).

La chaîne de montage des nouveaux autorails du Midland Mainline, à l'usine **Bombardier** de Brugge.

Christian DOSOGNE, 30 octobre 2003.



La commande se divise en deux lots :

- seize rames quadruples, en remplacement des autorails triples de la Class 170;
- sept rames à 9 caisses, qui permettront d'élargir la flotte. Elles circuleront ensembles avec les 13 rames HST (Class 73), lesquelles seront prochainement entièrement modernisées.

Elles se différencient surtout des rames *Virgin* par leur aménagement intérieur, avec un empattement plus grand entre les sièges, 50 % se faisant face, et une

meilleure possibilité de restauration.

Leur montage final est assuré par l'usine **Bombardier** de Brugge. Elles seront livrées à **Midland Mainline** entre le début de 2004 et le début de 2005.

La rame quadruple 222.008 a été testée les 11 et 12 octobre 2003 au site du "Coucou" entre Ath et Silly (ligne 94). Ces tests avaient pour but la délivrance d'une autorisation pour la circulation de ce type de trains sur le réseau belge afin de pouvoir effectuer leurs parcours de rodage et de mises au point avant leur envoi au Royaume-Uni.

Les premiers essais de rodage se sont déroulés, toujours avec la rame quadruple 222.008, les nuits du 16/17, 17/18, 22/23, 23/24, 30/31 octobre et du 3/4 novembre 2003, entre Brugge et Oostende.

Les nuits du 8-9, 9-10, 15-16, 16-17, 29-30 novembre et la nuit du 30 novembre au 1er décembre 2003, la rame fut testée à 200 km/h sur la LGV 1.

Des essais de jour furent également réalisés le 27 novembre et les 1er et 2 décembre 2003 (trois fois le parcours circulaire de Brugge à Brugge via Lichtervelde, Kortrijk et Gent-St. Pieters).

LE POINT SUR LES TRAVAUX TGV

Le génie civil de tous les chantiers TGV est pratiquement terminé ou largement entamé sur les lignes concernées, sauf aux abords de Bruxelles. La mise en service des infrastructures nouvelles, qui offriront des capacités supplémentaires, reste prévue pour décembre 2006. La situation est arrêtée le 10 novembre 2003.

■ L1 Halle - Bruxelles

La nouvelle gare de Halle, située sur la dalle recouvrant les voies, a été inaugurée le 17 octobre dernier. Elle est caractérisée par une structure en verre et métal qui protège le bâtiment et une partie des abords, dont le parking à vélos de 260 emplacements et les futurs escaliers d'accès aux quais. Sa façade comprend de larges baies vitrées ; la salle d'attente, les guichets et le buffet occupent la partie centrale, tandis que les locaux réservés au personnel se trouvent à l'arrière. Le guichet, de par sa conception, reprend une pierre frontale de l'ancienne gare, avec l'inscription du nom de la gare. Il reste encore à placer les escalators, équiper les quais de auvents et de nouveau mobilier, et réaliser un second parking pour deux roues d'une capacité de 240 places. Le coût total de la nouvelle gare est de 5,3 millions d'euros.

Entre Forest et Bruxelles-Midi, la réalisation de l'ouvrage supérieur de la rue du Charroi, réalisé à l'aide de ponts-bacs, est terminée. La pose des voies est en cours, de même que se poursuit l'aménagement du grill d'entrée de Bruxelles-Midi.

■ L2 Bruxelles - Leuven

Au mois de septembre ont commencé les travaux de construction de l'ouvrage inférieur situé dans le "quadrilatère" de Bruxelles-Nord, constitué des lignes 50, 25/27, 161, et 161/1. Il se situe entre la rue des Palais, la place Verboeckhoven, le pont Teichman et l'avenue de Vilvorde. Les deux voies TGV doivent passer sous cet important complexe, du côté nord. Les travaux concernent également la mise à deux voies de la ligne 161/1, qui relie les lignes 161 et 50, et qui est aujourd'hui empruntée par les trains " RER " Braine-l'Alleud - Aalst.

Entre Bruxelles-Nord et Schaerbeek, la nouvelle ligne à grande vitesse sera située au nord, à l'emplacement de voies de faisceaux démontés. Cette vue montre le tracé dégagé de Schaerbeek vers la future bifurcation des lignes vers Antwerpen et Liège. A gauche, la ligne 28 ; à droite, les lignes 36, 25 et 27. Dans le fond, le talus qui amorce l'approche du viaduc de Haren. Baudouin DIEU, 5 novembre 2003.



La nouvelle gare de Halle a été inaugurée le 17 octobre 2003. Ch. DOSOGNE, 02-10-2003.



Vue générale de la gare de Schaerbeek. Les voies nouvelles viendront s'insérer entre celles de la ligne 28, à droite, et les quais. La vitesse des trains à cet endroit sera de 160 km/h. Baudouin DIEU, 5 novembre 2003.



Les nouvelles voies de la ligne 36 sont posées entre Diegem et la sortie de Zaventem. Le 5 novembre 2003, l'automotrice 565 se trouve en tête du train E1510 Gent-Genk, photographié à la limite des voies posées, entre Zaventem et Nossegem.
Baudouin DIEU.

Sur le site de l'ancienne gare de formation, à proximité de l'atelier de traction, le talus qui permettra aux voies nouvelles de la ligne vers Liège de rejoindre à hauteur de Haren-Sud la ligne existante, est érigé depuis 2001. Il sera prolongé, à hauteur des bâtiments de service, par un viaduc de 400 mètres environ composé de huit arches et d'un "bow-string" de 136 mètres. Quant à la ligne vers Antwerpen, elle se détachera de la ligne 36 à peu près à hauteur de l'actuel atelier de traction, par une bifurcation anglaise (la voie venant d'Antwerpen passera sous les deux voies de la ligne 36N). Les travaux préparatoires à la construction de ces ouvrages d'art ont débuté également.

Entre Haren et la bifurcation de Zaventem, les trains roulent sur les deux voies nouvelles de la ligne 36 ; les futures voies A et B de la ligne 36N ont été posées, sauf les appareils de voie de la bifurcation vers l'aéroport, qui seront installés ultérieurement, et leur électrification est en cours. Entre Zaventem (exclu) et Herent, la situation est la suivante : venant de Leuven, les trains roulent sur la nouvelle voie B de la ligne 36, à savoir la voie extérieure ; vers Leuven, les trains roulent sur l'ancienne voie A de la ligne 36, tandis que la nouvelle voie A est posée et en cours d'électrification. Sa mise en service interviendra à la mi-décembre, ce qui permettra de pourvoir au remplacement de l'ancienne voie A, qui deviendra la future voie A de la ligne 36N. Entre Herent et Leuven, les infrastructures nouvelles sont en service, si bien que les trains du service intérieur ou ceux sans arrêt à Leuven peuvent emprunter indifféremment la ligne 36N, à 160 km/h, ou la 36, à 90 km/h.

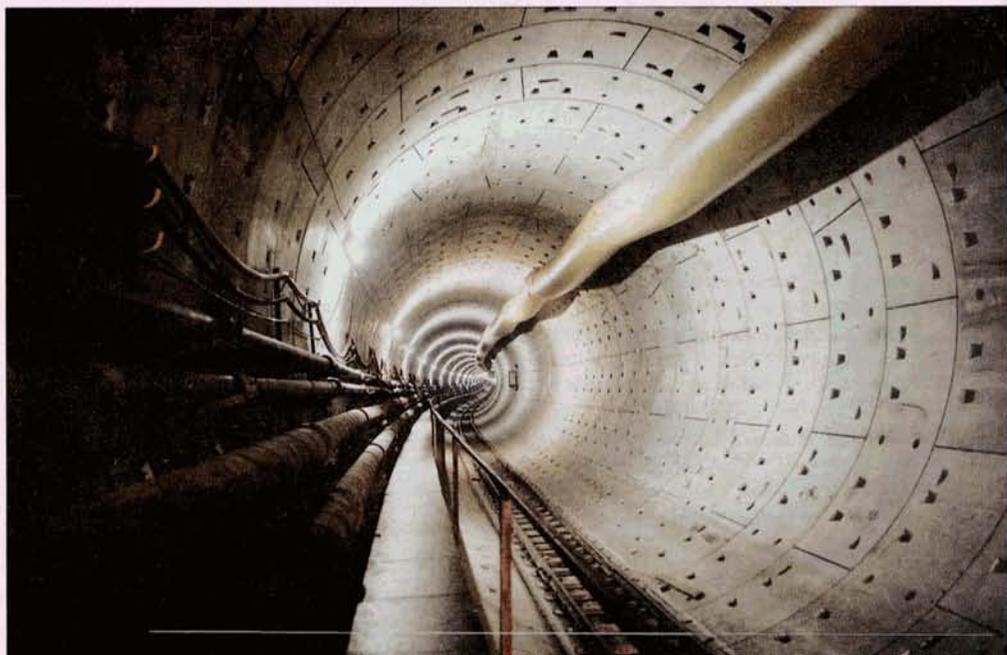
L2 Liège - frontière allemande

Pas de nouveautés sur ce tronçon où les aménagements de la gare des Guillemins, le creusement du tunnel de Soumagne et la construction des ouvrages d'art le long de l'autoroute E40 se poursuivent.

L'intérieur du tunnel à voie unique de la Jonction Nord-Sud d'Antwerpen. La paroi doit encore recevoir une couche d'isolation acoustique.
Photo : SNCB.



Les six voies du niveau supérieur de la gare d'Antwerpen-Centraal sont en service depuis le 15 décembre 2003. Au centre, les puits de lumière qui éclairera jusqu'au niveau -2.
Baudouin DIEU, 7 novembre 2003.



L3 Antwerpen - frontière néerlandaise

Entre Berchem et Antwerpen-Centraal, les voies supérieures, qui permettent l'accès au niveau +1, sont en service. En gare centrale même, les voies 1 à 3 ont été mises en service le 29 septembre, tandis que les voies 4 à 6 ont été désaffectées le temps d'y effectuer des travaux d'adaptation. Toutes les voies du niveau +1 (1 à 6) sont en service depuis la mi-décembre, ce qui permet une nette amélioration de l'exploitation de la gare.

Depuis le 15 décembre, tous les trains qui avaient pour destination Antwerpen et dont certains étaient limités à Berchem, sont de retour sous la marquise de la gare centrale.

Les deux tunnels entre la gare centrale et le Dam sont achevés; ils reçoivent actuellement une couche isolante acoustique qui permettra une diminution sensible du bruit et des vibrations engendrés par le passage des trains.

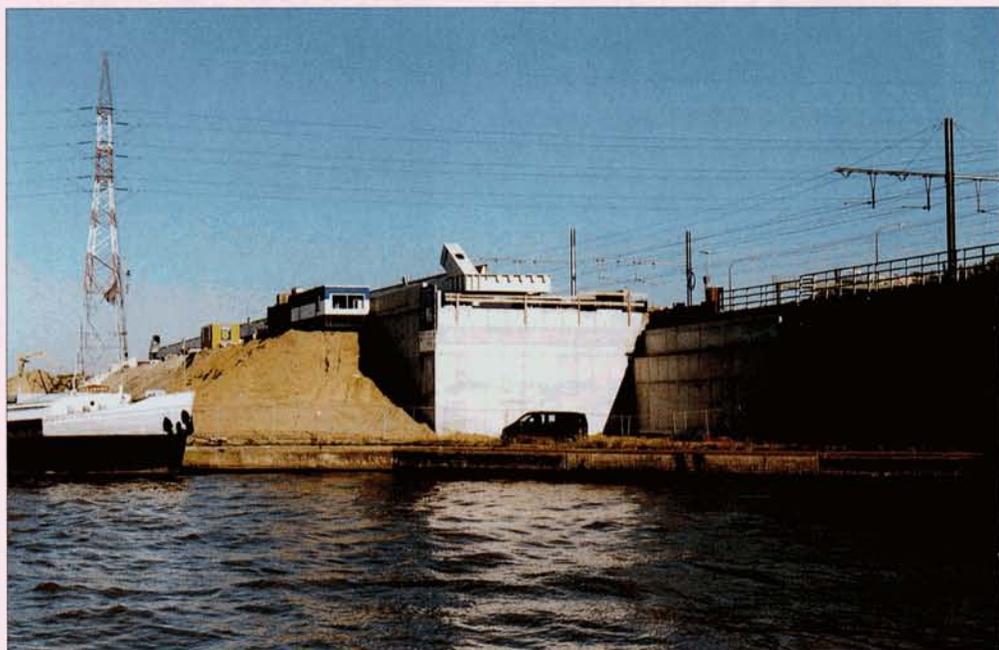


C'est ici que débouche la liaison Nord-Sud, à hauteur de la place du Dam à Antwerpen. Dans le fond, la gare qui subira, dans le cadre des travaux, une cure de rajeunissement. Antwerpen, 8 octobre 2003. Baudouin DIEU.



Entre la Damplein et Noorderdokken, la ligne nouvelle est accolée aux deux voies existantes des lignes 12 et 27A. Pour éviter des expropriations trop importantes, un mur de soutènement est construit entre la Damplein et le canal Albert. Antwerpen, 8 octobre 2003. Baudouin DIEU.

Les travaux de terrassement à hauteur de la Groenendaallaan. A droite, les voies des lignes 12 et 27A. La ligne nouvelle est établie à gauche lorsqu'on se dirige vers la Hollande. Antwerpen-Luchtbal, 8 octobre 2003. Baudouin DIEU.



Le canal Albert sera franchi par un ouvrage mixte fer/béton de type "Bowstring". Il est en construction sur le talus côté Hollande. Antwerpen, 8 octobre 2003. Baudouin DIEU.



L'ancien point d'arrêt de Luchtbal a été abandonné au profit d'une nouvelle installation établie au croisement de la Groenendaallaan; quatre voies sont déjà en service. Il reste à construire les deux voies qui seront empruntées par les trains de la jonction Nord-Sud. Antwerpen-Luchtbal, 8 octobre 2003. B. DIEU.

La zone proche de la gare de Dam ainsi qu'une partie des emprises de l'ancien atelier de traction doivent être aménagées en "parc paysager urbain"; la ville d'Antwerpen a lancé en 2002 un concours d'urbanisme et le jury a opté en 2003 pour l'équipe *Studio Spoor Noord* et son projet "Villages and Metropolis". L'équipe poursuit actuellement le développement du projet qui aboutira à la création d'un parc ouvert de 17 hectares, avec de l'espace pour le développement d'habitations, bureaux et magasins. Les bâtiments de caractère ferroviaire ayant une valeur historique, la Damplein et la gare de Dam seront intégrés au parc. Les travaux commenceront en 2005 et dureront jusqu'en 2008.

Au sortir du tunnel, à hauteur de la gare d'Antwerpen-Dam, une tranchée couverte permet à la ligne nouvelle de se raccorder à la ligne 27; le franchissement du canal Albert s'effectuera par un nouvel ouvrage d'art mixte fer/béton identique à ceux de Halle et Leuven, actuellement en préparation sur le talus de la ligne nouvelle. Quatre voies de la gare de Groenendaallaan, rebaptisée Antwerpen-Luchtbal, sont en service depuis le 1er septembre; les aménagements, notamment l'accès côté Dam, doivent encore être réalisés.

A hauteur de Antwerpen-Noorderdoken, les voies de la ligne nouvelle passent sous celles des lignes 27 et 27A et filent rejoindre l'autoroute E19. Le franchissement de l'échangeur autoroutier E19/A12 s'effectue par un passage inférieur, tandis que celui de la Kleine Baareel, la "Porte d'Anvers" sera composé de deux ponts de type "bowstring", dont le premier a été placé la nuit du 10 au 11 octobre au-dessus de la Kapelsesteenweg. La tranchée couverte du Peerdsbos, à la limite des communes de Brasschaat et Schoten, est terminée. Elle permettra d'éviter la chute d'arbres sur la voie et de réduire le bruit engendré par le passage des trains, mais surtout celui provoqué... par l'autoroute!

Entre Antwerpen et la frontière hollandaise, l'avancement des travaux progresse à des degrés divers. La moitié des ouvrages d'art est en service. Ici, à la sortie de Brasschaat, la voirie emprunte le futur pont réservé aux TGV. Dans le fond, la plate-forme en est au stade de la couche de forme. Baudouin DIEU, 8 octobre 2003.



A hauteur du point d'arrêt de Noorderdoken, la ligne nouvelle vers les Pays-Bas se détache des voies existantes et passe sous l'échangeur A12/E19. B. DIEU, 8 octobre 2003.



Brecht, 8 octobre 2003. Une gare réservée au trafic intérieur est en construction le long de l'autoroute E19. Un passage sous voies, en construction, desservira les différents quais. Baudouin DIEU.

A hauteur de Brecht, la future gare qui sera baptisée " Noorderkempen " et sera fréquentée par les trains du service intérieur, est commencée. Elle disposera de quatre voies, dont les deux extérieures seront équipées de quais accessibles par un passage sous voies. Cette installation nouvelle, accessible facilement depuis l'autoroute, est située dans une zone campagnarde. Elle est conçue pour être desservie rapidement et efficacement par les lignes de bus locales, qui disposeront d'un accès privilégié, et par les voitures particulières. Un parking pour voitures de 250 places et pour vélos de 500 places sera construit; l'emplacement pour 250 places supplémentaires est réservé.

Cette nouvelle gare desservira cette partie de la province d'Anvers, aujourd'hui délaissée par la voie ferrée, et une partie de la province de Limbourg. Le temps de parcours entre Noorderkempen et Antwerpen-Centraal sera de 15 minutes seulement !

Jusque la frontière hollandaise, les travaux, peu conséquents, de génie civil se poursuivent; à l'heure actuelle, la moitié de ces ouvrages est terminée, l'ensemble devant l'être en août 2004, date à laquelle commencera la pose de la superstructure (voie, caténaire, signalisation) au départ de la base de travaux d'Antwerpen-Noord.

Baudouin DIEU.

Vue générale du chantier de la future gare de Noorderkempen. Un accès aisé sera réalisé pour rejoindre l'autoroute contiguë. Brecht, 8 octobre 2003. Baudouin DIEU.

La galerie couverte du Peerdsbos, à la limite des communes de Brasschaat et Schoten limitera les nuisances sonores provoquées par le TGV, mais surtout par l'autoroute !

Baudouin DIEU, 8 octobre 2003.



Radiations

Comme prévu, le nouveau service appliqué le 14 décembre 2003 a entraîné une nouvelle vague de mutations. Il s'agit en réalité d'un véritable raz-de-marée, puisque pas moins de 55 engins ont été mis hors exploitation, parmi les séries 55 (2 unités), 62/63 (15 unités dont 3 à la Direction Train et 12 à la Direction Infrastructure), 73 (12 unités) et 91 (26 unités, soit tout l'effectif de la Direction Train exceptés les 9136 et 9156).

D'autres machines ont été réformées avant cette date fatidique : les 6271 et 6284 d'Antwerpen-Noord radiées le 1er novembre 2003 à la suite d'une masse haute tension à leur génératrice principale; et la 7308 de Charleroi-Sud pour avarie à son moteur Diesel, également au 1er novembre.

Côté traction électrique, on a assisté au garage de la première locomotive de la série 25 : la 2511, victime d'un déraillement à l'entrée de la gare de Manage le

11 septembre 2003. Bien que les dégâts soient très limités, il n'a pas été jugé utile d'entamer des réparations vu la fin prochaine de la série. La date de mise hors exploitation n'est pas encore notifiée.

Le manque de place dans nos *EN LIGNES* entraîne un retard dans la publication des fiches de radiations. Celles-ci paraissent donc en fonction de la place disponible, et dans l'ordre des réformes.

8052

Livraison à la SNCB : 26-07-1963 (constructeur : BN à Nivelles)

Numérotation : 260.052 : 26-07-1963 - 31-12-1970
8052 : 01-01-1971 - 01-03-2003

Dépôts successifs : Monceau : 26-07-1963 - 18-09-1966
Schaerbeek : 18-09-1966 - 01-03-2003

Décorations successives : livrée d'origine : 07-1963 - 07-1980
livrée verte + Z jaune : 10-1980 - 03-2003

Mise hors exploitation : 01-03-2003 (déstandardisation)

PHOTO 59-41 *Schaerbeek (port de Bruxelles), 11-2000.*
Pierre HERBIET.



8055

Livraison à la SNCB : 22-08-1963 (constructeur : BN à Nivelles)

Numérotation : 260.055 : 22-08-1963 - 31-12-1970
8055 : 01-01-1971 - 01-03-2003

Dépôts successifs : Schaerbeek : 15-01-1988 - 01-03-2003

Mise hors exploitation : 01-03-2003 (déstandardisation)

PHOTO 59-42 *Bruxelles-Midi, 21 décembre 1981.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8062

Livraison à la SNCB : 07-10-1963 (constructeur : BN à Nivelles)

Numérotation : 260.062 : 13-10-1963 - 31-12-1970
8062 : 01-01-1971 - 01-03-2003

Dépôts successifs : Schaerbeek : 07-10-1963 - 01-03-2003

Décorations successives : livrée d'origine : 10-1963 - 12-1978
livrée verte + Z jaune : 02-1979 - 03-2003

Mise hors exploitation : 01-03-2003 (déstandardisation)

PHOTO 59-43 *Bruxelles-Midi, 26 décembre 1977.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8064

Livraison à la SNCB : 11-10-1963 (constructeur : BN à Nivelles)

Numérotation : 260.064 : 11-10-1963 - 31-12-1970
8064 : 01-01-1971 - 01-03-2003

Dépôts successifs : Schaerbeek : 11-10-1963 - 29-09-1964
Merelbeke : 29-09-1964 - 15-01-1988
Schaerbeek : 15-01-1988 - 01-03-2003

Décorations successives : livrée d'origine : 10-1963 - 06-1975
livrée verte + Z jaune : 09-1975 - 03-2003

Mise hors exploitation : 01-03-2003 (déstandardisation)

PHOTO 59-44 Schaerbeek, 20 juillet 1997.
Pierre HERBIET.



8065

Livraison à la SNCB : 21-10-1963 (constructeur : BN à Nivelles)

Numérotation : 260.065 : 21-10-1963 - 31-12-1970
8065 : 01-01-1971 - 01-03-2003

Dépôts successifs : Schaerbeek : 21-10-1963 - 03-10-1965
Merelbeke : 03-10-1965 - 31-12-1965
Schaerbeek : 31-12-1965 - 01-03-2003

Décorations successives : livrée d'origine : 10-1964 - 09-1975
livrée verte + Z jaune : 10-1975 - 03-2003

Mise hors exploitation : 01-03-2003 (déstandardisation)

PHOTO 59-45 Moustier, 6 janvier 1997. Pierre HERBIET.



8066

Livraison à la SNCB : 30-10-1963 (constructeur : BN à Nivelles)

Numérotation : 260.066 : 30-10-1963 - 31-12-1970
8066 : 01-01-1971 - 01-03-2003

Dépôts successifs : Monceau : 30-10-1963 - 17-05-1966
Schaerbeek : 17-05-1966 - 01-03-2003

Décorations successives : livrée d'origine : 10-1963 - 05-1976
livrée verte + Z jaune : 08-1976 - 03-2003

Mise hors exploitation : 01-03-2003 (déstandardisation), réutilisée par l'AC de Salzinnes, inventoriée comme gros outillage.

PHOTO 59-46 Bruxelles-Petite île, avril 2002. P. HERBIET.



8067

Livraison à la SNCB : 06-11-1963 (constructeur : BN à Nivelles)

Numérotation : 260.067 : 06-11-1963 - 31-12-1970
8067 : 01-01-1971 - 01-03-2003

Dépôts successifs : Monceau : 06-11-1963 - 09-05-1966
Schaerbeek : 09-05-1966 - 01-03-2003

Décorations successives : livrée d'origine : 11-1963 - 02-1975
livrée verte + Z jaune : 04-1975 - 03-2003

Mise hors exploitation : 01-03-2003 (déstandardisation)

PHOTO 59-47 Schaerbeek (port de Bruxelles), 13 mars 2000.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



29.013

LE GRAND RETOUR



Le 7 novembre 2003, la 29.013 est revenue en Belgique, après près de trois années de travaux de restauration menés à bien dans les célèbres ateliers de Meiningen en Allemagne. Le lendemain, le samedi 8 novembre, elle assurait déjà son premier parcours commercial entre Montzen et Schaerbeek.

La 29.013 s'est rendue célèbre le 20 décembre 1966, lorsqu'elle remorqua le train d'adieu à la traction à vapeur : l'omnibus 8155 Ath - Denderleeuw. Un grand reportage à ce sujet a été publié dans le *EN LIGNES* 28 pages 48-49.

Après ce parcours historique, la 29.013 fut acheminée à Leuven où elle fut garée comme «réserve réseau» avec d'autres locomotives en provenance des dépôts de Leuven, Kinkempois, St. Ghislain,

PHOTO 59-48 Le 28 octobre 2003, la 29.013 effectue des parcours d'essai en gare de Meiningen.
Dave HABRAKEN.

Merelbeke, Monceau et Kortrijk (types 29, 53, 64 et 81 - voir à ce sujet notre article fort intéressant paru dans le *EN LIGNES* 29 pages 4 à 10, toujours disponible). Toutes ces machines, y compris donc la 29.013, furent mises hors écriture le 20 avril 1967, par le P.V. 232 rédigé le 29 mars 1967. Il s'agissait d'un P.V. historique, car en réformant les 44 dernières locomotives à vapeur encore reprises aux inventaires, il mettait simultanément fin à la traction à vapeur. Ce P.V. stipulait que la 29.013 était à conserver pour le futur musée. Il n'a donc jamais été question de l'utiliser comme chaudière mobile comme certaines sources le supposaient.

La 29.013 fut construite par la *Montreal Locomotive Works* à Montreal (Québec) sous le numéro 74510. Elle fut mise en service le 8 février 1946 au dépôt d'Ottignies. Dix ans plus tard, après l'électrification des lignes 161 Bruxelles-Namur et 139 Ottignies - Leuven, la canadienne déménagea à Kinkempois. Elle passa ensuite un bref séjour à Leuven, d'octobre à décembre 1960, avant de se réinstaller à Monceau. La 29.013 fut transférée une dernière fois, en mai 1963, à Merelbeke. Au milieu de 1966, elle fut, avec la 81.021, la dernière locomotive ayant subi une révision. Vu son bon état, elle fut détachée quelques jours, à partir de novembre 1966, à la remise de Aalst en remplacement de machines arrivées à limite de révision. C'est ici qu'elle termina, en beauté, sa carrière, en remorquant le train d'adieu à la traction vapeur. Ce privilège lui valut d'être sauvée du chalumeau et de devenir une célébrité.

Il fallut par la suite attendre plus de six ans pour revoir la 29.013 «vivante». Cela se passait le 2 septembre 1972, lorsqu'elle remorqua un train autour de

Le 20 décembre 1966, la 29.013 eut le triste honneur de remorquer le train d'adieu à la traction à vapeur entre Ath et Denderleeuw.

Bruno DEDONCKER, collection PFT.





En mars 2001, à Montzen, la 29.013 partiellement démontée et posée sur plusieurs wagons, attend son départ vers Meiningen. Ch. HOLLANGE.

Bruxelles à l'occasion de l'anniversaire du musée du tram de Schepdaal, réveillant bien des souvenirs chez les uns, et une découverte étonnante et quelque peu effrayante auprès des plus jeunes.

Après cette première réapparition très remarquée, les amateurs devront à nouveau faire preuve de patience, cette fois jusqu'en 1976, année du cinquantième anniversaire de la SNCB. Pour commémorer l'événement, la 29.013 remorqua plusieurs trains spéciaux.

Par la suite, avec le développement du tourisme ferroviaire, les sorties de la 29.013 se feront régulières, et elle devint même la star incontournable de bon nombre de manifestations.

En 1985, à l'occasion du 150e anniversaire de l'arrivée du rail en Belgique, la 29.013, et l'*Atlantic* carénée 12.004, furent les grandes vedettes des nombreux événements organisés partout sur le réseau. La remise en état de la 12.004 fut une surprise totale, tout comme celle de la *Pacific* 1.002 qui suivit en 1991.

Finalement, à la suite d'avaries diverses à la chaudière et du poids des ans, aucune des trois locomotives n'était encore en état de marche à la fin des années 1990. La dernière apparition sous pression de la 29.013 eut lieu en 1996.

Pour les festivités liées au 75e anniversaire de la SNCB en 2001, la SNCB désirait pourtant disposer d'une locomotive à vapeur fonctionnelle. Il fut alors décidé un an auparavant de réparer une des locomotives encore susceptible de rouler : 1.002, 12.004, 7.039, 16.042 ou 29.013. La 1.002 et la 12.004 n'étaient pas vraiment idéales pour circuler sur les lignes à profil difficiles. La 7.039 était jugée trop compliquée à conduire avec ses 4 cylindres compound. La 16.042 a été envisagée pour sa faculté de pouvoir circuler en

La chaudière de la 29.013, jugée irrécupérable, sera remplacée par une nouvelle. Meiningen, mars 2003.
Yves STEENEBRUGGEN.



Le châssis de la 29.013 entièrement sablé. Meiningen, mars 2003. Y. STEENEBRUGGEN.

marche arrière sans réduction de vitesse, mais sa puissance était limitée. Finalement, le choix se porta sur la 29.013; celle-ci avait en effet la faveur des machinistes pour sa simplicité de conduite et de chauffe, et pour ses capacités à pouvoir remorquer tous types de train sur toutes les lignes.

Après quelques recherches, il fut décidé de l'envoyer aux ateliers de Meiningen, situés dans l'ancienne RDA, et le seul effectuant encore des révisions aux locomotives à vapeur en Allemagne.

Se posa alors le problème de son acheminement vers Meiningen. La solution trouvée était son démontage partiel et son envoi en pièces détachées posées sur des wagons plats. L'opération fut exécutée à l'Atelier Central de Salzinnes par des ouvriers de Meiningen. Trois wagons plats furent utilisés : un pour transporter la cabine de conduite et le cendrier; un second pour l'ensemble du châssis avec le train de roues et les blocs cylindres; et un troisième pour la chaudière.





PHOTO 59-49 Passage à pleine pression à Wasulgen, lors d'un parcours d'essai Meiningen - Bad Salzungen. Dave HABRAKEN, 28-10-2003.

Quant au tender, il put être transféré comme marchandise roulante. Ce convoi insolite quitta Ronet le 3 janvier 2001 à destination de Montzen, et c'est le 10 février 2001 qu'il quitta la Belgique. A noter que la locomotive 50.3666 de l'association *Vennbahn* fit partie du voyage à partir de Montzen.

Au vu de l'état général de la *Consolidation*, il apparut très vite que les travaux seraient longs et coûteux, et que la machine ne serait pas revenue pour le 75e anniversaire de la SNCB. C'est donc la 26.101 du PFT, la seule locomotive à vapeur autorisée à circuler sur le réseau belge, qui assura fort logiquement son remplacement ! Il s'avéra en effet que

près de 80 % des tôles constituant la chaudière étaient à remplacer. De plus, la cabine était irrécupérable et le tender nécessitait d'importants travaux de tôlerie (voir *EN LIGNES* 47 p. 3 et 55 p 39).

La SNCB possédait encore deux autres locomotives du type 29 qui avaient été conservées pour servir de banques de pièces pour la 29.013. Il s'agissait de deux machines qui avaient été utilisées comme générateurs mobiles après leur radiation : la A621/202 conservée à Leuven (démolie en septembre 2002 - voir *EN LIGNES* 52 p. 53) et la A621/204 actuellement abritée à l'abri-musée d'Haine-St. Pierre. Ces deux engins étaient toutefois réduits à l'état d'épaves, si bien

qu'après expertise, il s'avéra que leurs chaudières étaient irrécupérables.

En définitive, l'atelier de Meiningen proposa de reconstruire une nouvelle chaudière. Après près d'un an de réflexion, la SNCB opta pour cette solution. Toutefois, si la nouvelle chaudière fut construite sur base des plans d'origine, la technique et les éléments utilisés étaient ceux équipant les BR50-52 allemandes.

La construction de la nouvelle chaudière fut entreprise au milieu de 2003, et s'acheva fin septembre. Le remontage de la machine fut mené à bien au début d'octobre et les premiers essais réalisés en ligne à la fin du même mois.

Parallèlement, une nouvelle cabine de conduite fut construite sur base de l'ancienne, et le tender fut entièrement réparé et révisé.

PHOTO 59-50 Manoeuvre de remise en tête du train d'essai à Bad Salzungen. La machine n'a pas encore reçu l'entièreté de ses tôles d'habillage et n'est pas peinte. Dave HABRAKEN, 28 octobre 2003.



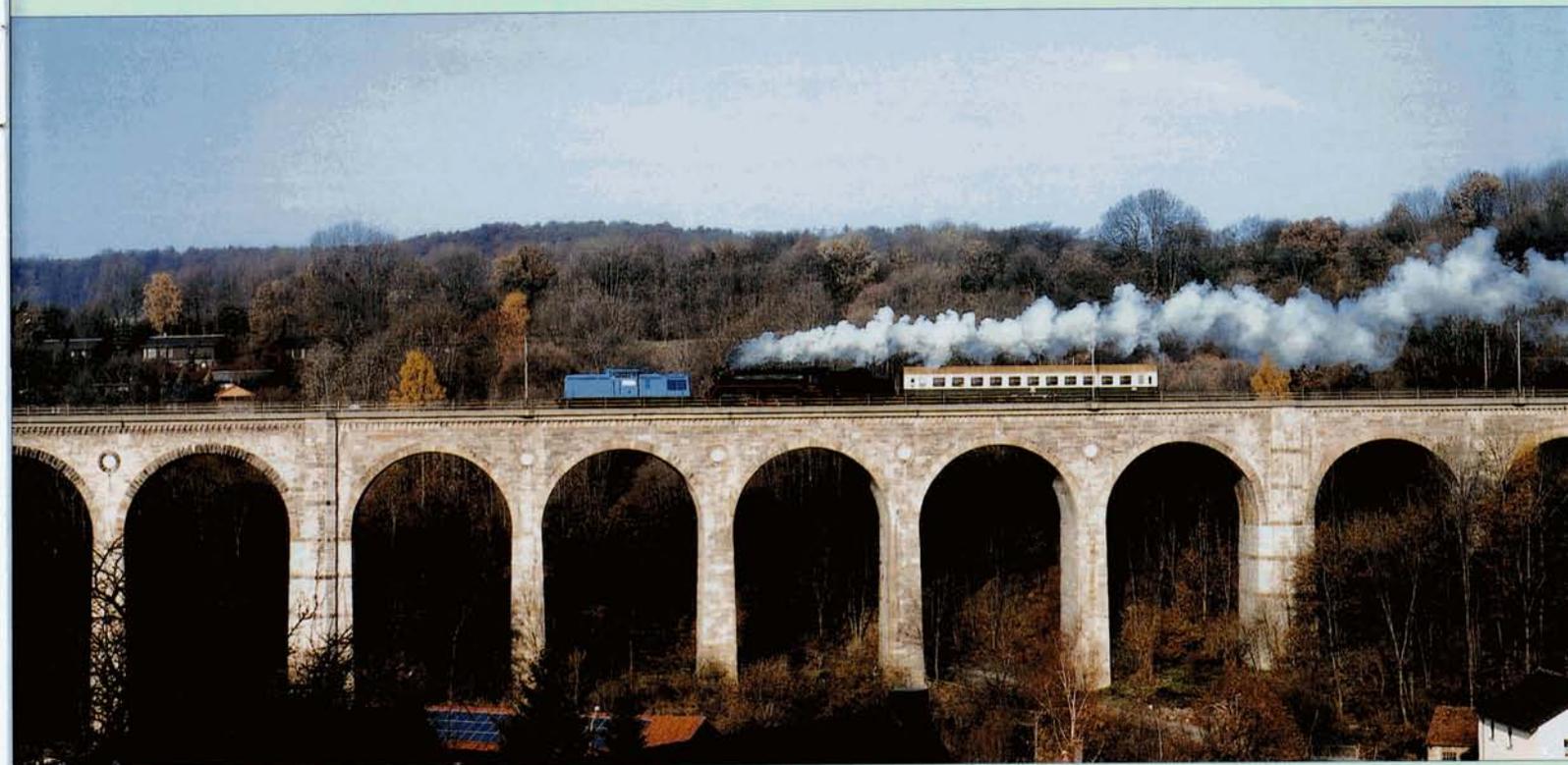
Au début de novembre, la 29.013 ayant retrouvé une seconde jeunesse, était enfin prête pour son retour tant attendu en Belgique. C'est le vendredi 7 novembre 2003 qu'elle quitta Meiningen au petit matin, sous pression, mais remorquée par la locomotive Diesel 202.563 de la société PEG (Prignitzer Eisenbahn GmbH). Le trajet était tracé via Altenbeken (prise d'eau), Paderborn, Soest, Hamm, Oberhausen-Oesterfeld Süd (prise d'eau), Duisburg, Mönchengladbach, et Aachen-Hbf (arrivée 15.35). C'est par ses propres moyens qu'elle accomplit la dernière étape, vers Welkenraedt et Montzen.



Derniers réglages et travaux de finition dans la rotonde de Meiningen, le 29 octobre 2003.



Dave HABRAKEN.



Le lendemain, près de 200 amateurs s'étaient donné rendez-vous pour aller accueillir la 29.013 à Montzen. Au départ de Bruxelles-Midi, ils furent remorqués par la 201.010 tandis que la 6306 assurait le chauffage de la rame (il s'agit de la seule locomotive encore pourvue d'une chaudière à vapeur opérationnelle). A Montzen, la 29.013 attendait avec impatience les amateurs et, avec une joie immense, les ramena vers Bruxelles. A Schaerbeek, la locomotive fut décrochée et transférée dans sa nouvelle demeure : l'atelier de Schaerbeek.

Félicitons ici la SNCB à la fois pour cette remarquable restauration, et pour avoir invité les amateurs et les photographes au premier parcours de retour de la 29.013 !

Le grand jour est arrivé ! Le 7 novembre, la 29.013 sous pression et tractée par la 202.563 du PEG (Prignitzer Eisenbahn GmbH) prend la route du retour vers la Belgique, et franchit le viaduc d'Altenbeken.

Rudolf SCHLÖPKER.

PHOTO 59-51 Le 8 novembre 2003, la 29.013, aussi belle que lors de sa mise en service en 1946, attend les nombreux amateurs venus l'accueillir pour son retour.

Dave HABRAKEN.



il y a 50 ans ...

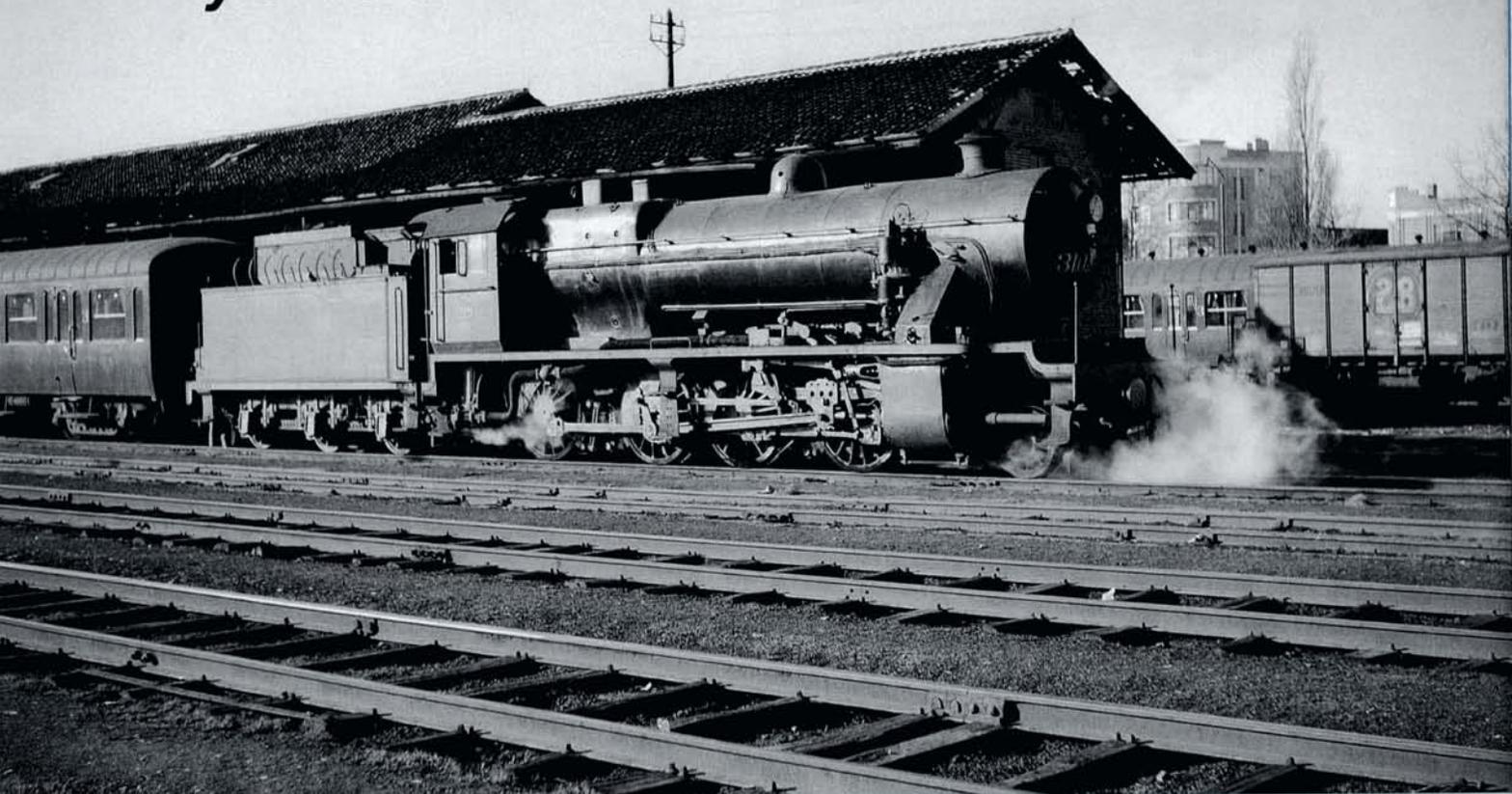


PHOTO BD-161 L'exploitation de la gare de Bruxelles-Allée-Verte cessa le samedi 16 janvier 1954. Ce jour là, la 31.011 du dépôt de Dendermonde se préparait à assurer un des derniers trains d'heure de pointe au départ de cette gare. Rappelons qu'elle fut la première gare de Bruxelles, inaugurée le 5 mai 1835. La 31.011, ex. 3111 SNCB, ex. 5111 Etat belge, fut construite au Royaume-Uni par Armstrong Whitworth (n° 301/1922), et mise en service le 14 mai 1922 au dépôt de Ledeberg (près de Merelbeke). Elle fut retirée de l'exploitation à Dendermonde le 30 octobre 1957.
Bruno DEDONCKER, collection PFT.

PHOTO BD-162 Le 27 février 1954, la SNCB inaugurait officiellement la traction électrique sur la ligne 50A entre Bruxelles-Midi et Gent-St. Pieters. Le 3 février 1954, le direct 843 Bruxelles-Midi - Oostende était déjà remorqué en électrique jusqu'à Gent-St. Pieters, par la 122.003, ici à Schepdaal. Cette locomotive fut mise en service 6 jours auparavant, le 27 janvier 1954, à l'atelier de traction électrique de Schaerbeek.
Bruno DEDONCKER, collection PFT.

il y a 50 ans ...



il y a 20 ans ...



PHOTO 59-52 *Il y à 20 ans, en décembre 1983, la 6300 remorquait un train de service sur la ligne 86 bis Leuze - Blaton, photographié dans les environs de Tourpes.* Pierre HERBIET.

PHOTO 59-53 *Le 28 janvier 1984, les Ardennes furent touchées par une tempête de neige qui nécessita l'intervention du tender chasse-neige de Bertrix pour dégager les voies de l'atelier et de la gare. Lors de cette intervention, poussé par la 5209, il dérailla sur un passage à niveau sur lequel la neige était tassée. Il fallut toute la journée pour le remettre sur rails ! Il s'agissait de sa dernière utilisation...* Jean-Luc VANDERHAEGEN.

il y a 20 ans ...



Hier

A plusieurs reprises, notamment dans EN LIGNES 27 pages 48-49, nous vous avons déjà présenté la gare de Halle "hier et aujourd'hui" Après 10 ans de travaux, la nouvelle gare a été inaugurée le 17 octobre 2003. Le concept est résolument contemporain, et se caractérise par un vaste dôme surplombant les bâtiments de la gare. Elle abrite des locaux pour le personnel, un hall d'accueil pour les voyageurs, un espace d'attente et une zone de commerce. L'investissement total représente 5,30 millions d'euros. La fin des travaux à Halle nous a incité à refaire une rubrique "hier - aujourd'hui". PHOTO 59-54 ↑ Le 19 juin 1992, l'"EuroSprinter" espagnole 252-001-3 quitte la gare de Halle en tête d'un parcours d'essai à destination de Mons.

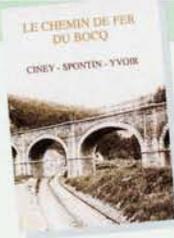
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Ci-dessous : onze ans plus tard, le site de la gare est méconnaissable. Les trains ne sont plus visibles ! Christian DOSOGNE.

Aujourd'hui

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 €24,50 950 g
- Tome 2 €35,00 1250 g
- Le chemin de fer en Hesbaye liégeoise €23,55 750 g
- Les tramways 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
- CINEY - YVOIR** €16,95 150 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 du Luxembourg (Ed. CFL) €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
- La gare de Morlanwelz €17,00 950 g
- BALADE VICINALE EN BELGIQUE** €45,00 1905 g
- LA GARE ET LA VILLE** €€€,00 850 g

En Lignes

En Lignes

- abonnement 2004 Belgique € 34,00
- étranger (Europe) € 42,00
- étranger (hors Europe) € 49,00
- numéros 19 à 20 par numéro : € 3,97 100 g
- numéros 27 et 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
- numéros 53 à 58 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 59-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 59-29 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 30-02-2004; date de livraison: +/- 15-04-2004. 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 ou 15 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° 40 : La gare de Schaarbeek-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° 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 60/61 en vert "1970" (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 48 : L'atelier de Bertrix € 10,00 75 g
- N° 49 : Les 62/63 en vert "1970 Salzinnes" € 10,00 75 g
- N° 50 : Les 62/63 en vert "1970 Latour" € 10,00 75 g
- N° 51 : Voyage d'adieu des locos série 80 € 10,00 75 g
- N° 52 : Les 62/63 en vert "1970 Kortrijk" € 10,00 75 g
- N° 53 : Automotrices postales (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 54 : Les 62/63 en livrée transitoire € 10,00 75 g
- N° 55 : Locomotives série 51 (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 56 : Locomotives série 64 en vert "1970" € 10,00 75 g

PHOTO-THEME 57 : Locotracteurs série 91 : voir page 2

Articles divers

Pin's - CD-Rom

- Pin's locomotive Diesel type 201 € 2,50 16 g
- Pin's locomotive Diesel série 60 verte € 2,50 16 g
- Pin's locomotive Diesel série 60 jaune € 2,50 16 g
- Pin's locomotive électrique 101.012 bicolore € 2,50 16 g
- Pin's locomotive électrique 101.012 vert foncé € 2,50 16 g
- Pin's locomotive à vapeur type 81 € 2,50 16 g
- CD-rom : la ligne 128 € 15,00 150 g

Cassette vidéo

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

LA LIGNE 128
en vidéo



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

Calendriers LOCO

- Années disponibles : 1979, 1980, 1982-1989, 1991-1993, 1995, 1997, 1998, 2003 : par calendrier : € 5,00 550 g
- 2004 € 9,00 550 g

Commande et frais d'envoi

Les commandes sont reçues uniquement par virement sur le compte bancaire 001-1201789-33 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 350 g	€ 0,90	€ 0,90	jusque 350 g € 2,60
jusque 100 g	€ 0,90	€ 1,15	jusque 1000 g € 3,30
jusque 350 g	€ 1,40	€ 2,60	jusque 2000 g € 3,90
			jusque 3000 g € 5,60
			jusque 4000 g € 6,45
			jusque 5000 g € 7,20

■ ARTICLE EN VOIE D'EPUISEMENT

