

EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 60 - AVRIL 2004 - € 8,50
BUREAU DE DÉPÔT : 1180 BRUXELLES 18
ÉDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire Touristique

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

Toeristisch Spoorpatrimonium

Editorial

L'année 2004 a débuté sur les chapeaux de roues, puisque le premier parcours mis en marche par le PFT a concerné la 594... Cette locomotive, acquise voici deux ans à peine, a été complètement restaurée et remise en ordre de marche. Son immatriculation par la SNCB sera effective à l'heure où vous lirez ces lignes. Un second engin, moins connu mais tout aussi utile pour notre association, est également prêt : il s'agit de l'autorail ES 102, qui sera utilisé à l'entretien de la ligne 128. D'autres restaurations de matériel sont entamées, et la plus attendue est sans conteste celle qui concerne la P8 roumaine, dont l'arrivée en Belgique se dessine.

En 2004, outre les activités traditionnelles, nous vous inviterons aux Journées du Patrimoine à Saint-Ghislain, ainsi qu'à la découverte de deux publications fort différentes mais tout aussi intéressantes.

Comme vous pouvez le constater, le PFT continue dans la voie dynamique qu'il se trace depuis plus de 15 ans, et ceci, grâce à vous, lecteurs, qui soutenez son action par l'achat de la revue...

Bonne lecture.

AVEC LE PFT EN CHINE

Le Gouvernement chinois envisageant de cesser l'exploitation vapeur au-delà de 2005, le PFT a décidé d'organiser un voyage exceptionnel en Chine du 25 décembre 2004 au 7 janvier 2005. Les personnes intéressées par ce périple peuvent s'inscrire en utilisant le bulletin joint (pour les abonnés) ou en téléphonant à M. VANDERHAEGEN au +32.(0).477.60.13.62, où tout renseignement peut être demandé.

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 :

"La Vie du Rail" et diverses revues ferroviaires des années '70 et '80. Michel VERLINDEN, ☎ 02/736.48.08 (le numéro de téléphone communiqué dans notre précédent numéro était erroné).

A VENDRE :

"Le Rail en Italie" numéro spécial de Rail Passion, juillet 2003, pour € 5,00 au lieu de € 9,50.

Luc D'Hondt ☎ 056/20.19.00

24 - 25 avril 2004

**PORTES OUVERTES A
L'ATELIER CENTRAL
DE SALZINNES**

AS.MO.CO

L'AS.MO.CO. organise le 25 avril de 9h à 13h en la salle Don Bosco-St. Raphaël à Aywaille sa 46ème Bourse internationale : trains miniatures, voitures, jouets anciens. INFO : E. RENNOIR, rue des Oies, 31 4052 BEAUFAYS. ☎ +32.(0)4.368.62.59 (après 20h).

PFT-agenda

Samedi 20 mars 2004 : parade de "Gros Nez" à Luxembourg.

Samedi 15 mai 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.

Rectifications

EN LIGNES 59 page 34 :

- 2e colonne : la composition de l'EC 295/296 "Jean Monnet" est de 4 voitures SNCB : 2 I6 A + 1 I6 B + I10 B61

BOURSE D'ECHANGE FERROVIAIRE

SAMEDI 8 MAI 2004

au Musée du Rail de Saint-Ghislain de 09h00 à 17h00

INFOS : ☎ +32.(0) 65.45.74.12

P.T.V.F.

La nouvelle saison du Petit Train à Vapeur de Forest débutera les 17 et 18 avril 2004. A cette occasion, une grande fête de la vapeur aura lieu.

Renseignements : PTVF, Chaussée de Neerstalle 323 B, 1190 Bruxelles.

☎ +32. (0).2.376.69.96.

Internet : www.ptvf.be.

PHOTO-THEME 58

Série indissociable de 7 photos noir et blanc au format 10x15 tirées de notre historique sur les Trains-Autos SNCB.

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

Communication : PHOTO-THEME 58

58-01 : 123.033 + TAC 82 (voir page 11)

58-02 : 122.020 + TAC 83 (voir page 11)

58-03 : 53.035 + TAC 82 (voir page 12)

58-04 : 123 + TAC 35 (voir page 13)

58-05 : 123 + TAC 34 (voir page 13)

58-06 : 123 + TAC 34 (voir page 14)

58-07 : 123.075 + TAC 34 (voir page 15)



SERVICE PHOTO

Pour rappel, les photos publiées dans les EN LIGNES et portant un numéro, peuvent être obtenues au format 10 x 15 sur papier brillant, par exemple PHOTO 60-55. Les photos portant en plus la mention **NB** sont en noir et blanc. Numéro(s) à préciser à la commande sur carte postale, lettre, e-mail ou fax. Veuillez respecter les dates limites de commande indiquées à la page 59. Après cette date, les photos ne sont plus disponibles. Toute commande qui n'est pas suivie du versement de la somme requise sur un des comptes bancaires du PFT avant la date limite sera considérée comme non valable et annulée.

Prix par photo : € 1,00 (poids : 7 g)

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, Hervé ALLARD, Kristof AVONDS, Emile BECKER, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Johnny BRAUNS, Guy BRIDOUX, Roger CRIKELAIRE, Simon DERIDDER, Michel de ESCH, Gérard FROMONT, Laurent GARY, Jean-Claude GIRARD, Jean-Claude GODTBIL, Philippe GOUSSET, Dave HABRAKEN, Michel HANSENS, Jean-François HUART, Rolando JACOT, Lars LAENEN, Georgy LEJEU-NE, Pascal MARTENS, Serge MARTIN, Eric PAULUS, Serge PLETGEN, Christian RUQUOY, Philippe SCHOLL, Dominique SERET, la SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Christian VANHECK, Quintus VOSMAN.

EN LIGNES

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

Adresse

PFT-asbl
Boîte Postale 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 : € 39) 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.

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

Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

Dépôt légal à la parution

EN LIGNES 60 - AVRIL 2004



COUVERTURE AVANT :

PHOTO 60-01

Le 29 janvier 1984, la 6088 remorque l'omnibus 6534 Namur - Givet. Le train arrive au point d'arrêt de Waulsort.

Pierre HERBIET.

PHOTO 60-02 Depuis le 14 décembre 2003, l'EC "Iris" Bruxelles ↔ Chur a perdu ses voitures suisses au profit de quatre l11 (2A + 2B), une l10B et une l6 Bd vélo. Le 21 janvier, l'EC 97 passait dans les environs de Cousteumont.

Les parcours d'essais sur l'"Athus-Meuse" réalisés le 21 janvier 2004 (voir page 40). Au milieu à Pondrôme (PHOTO 60-03) P. GOUSSET - Photo du bas, à Vonèche (PHOTO 60-73). P. HERBIET.

S O M M A I R E

| | |
|--------------------------------|----|
| PFT-Service | 2 |
| Editorial | 2 |
| Nouvelles du PFT | 4 |
| Hier - Aujourd'hui | 9 |
| Histoire : les Trains-Autos | 10 |
| Wagon couvert Hbckkss | 19 |
| Actualité étrangère | 20 |
| Actualité belge | 28 |
| <i>Statistiques</i> | 28 |
| <i>Locomotives électriques</i> | 28 |
| <i>Locomotives Diesel</i> | 30 |
| <i>Automotrices</i> | 34 |
| <i>Wagons</i> | 36 |
| <i>Infrastructure</i> | 36 |
| <i>Actualité diverse</i> | 38 |
| <i>Réseaux privés</i> | 42 |
| Le parc moteur de la SNCB | 43 |
| Radiations | 48 |
| Il y a ... | 50 |
| L'Europe à voie étroite | 56 |
| PFT-Boutique | 59 |

Nouvelles du PFT



PHOTO 60-04 Au terme de sa restauration complète, voici la 5941, restaurée dans la décoration verte "1970".

Paul DEWIT

ACTIVITES

Les mois d'hiver sont traditionnellement calmes... Ce ne fut pourtant pas le cas le 13 décembre dernier, jour d'ouverture du Musée du Rail de Saint-Ghislain pour les fêtes de fin d'année. Dès 10h, le public s'est présenté nombreux, aussi bien pour visiter les collections exposées que pour profiter, au shop, des promotions et des nouveautés, au point qu'une file d'attente de plus d'une demi-heure a même été constatée ! C'est vrai que les organisateurs n'ont jamais pensé à un tel engouement du public et

ils ont été, à certains moments, débordés, faut-il l'avouer.

AFFRETEMENTS

Deux affrètements pour compte de tiers ont néanmoins eu lieu au mois de novembre, ainsi que le transfert de matériel entre Schaerbeek et Saint-Ghislain, sans oublier, bien-sûr, l'essai de la 5941, en double avec la 5183.

LE MATERIEL

Comme annoncé dans l'éditorial, la 5941

est prête pour une seconde carrière... Après une restauration complète, son immatriculation est en cours auprès de la SNCB. Sa première sortie devrait avoir lieu en avril, pour le plus grand plaisir des amateurs. Le PFT remercie ici tous ceux qui ont travaillé à la remise en ordre de cet engin, qui trouvera une place de choix dans la collection de matériel.

Si la 5941 est terminée, l'autorail ES 102 est prêt lui aussi. C'est un engin qui sera utilisé aux travaux d'entretien de la ligne 128; parallèlement, la restauration de l'automotrice 082 se poursuit - une voiture est presque prête -, ainsi que la remise en état de notre autorail 553.29 et de la locomotive de manoeuvres 9209. Vous êtes intéressés ? N'hésitez pas à contacter les responsables repris en page3.

Enfin, si vous ne le savez pas encore, le PFT a échangé avec le CFV3V deux voitures M1 contre l'autorail triple 4001. La collection d'autorails d'après-guerre est ainsi complète (sauf un 41 !).

PHOTO 60-62

La revoici, mais vue du côté poste de conduite 1. Eh oui, pour pouvoir bénéficier de deux versions différentes, la machine a conservé ses doubles phares sur la face 1, et a été remise à simple phare sur la face 2 ! Rendez-vous en avril pour sa première sortie.

Paul DEWIT.



LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

La saison hivernale a débuté par l'entretien de la ligne et le déboisement de zones fort ombragées; dès le mois de janvier, les équipes se sont préparées pour prolonger la pose de la voie vers Purnode, le but étant de remettre en service 600 mètres de voie supplémentaires. Parallèlement aux travaux extérieurs, le projet de convention suit son cours; et si la SNCB tient ses promesses, à l'heure où vous lirez ces lignes, nous aurons reçu la première version, qu'il conviendra, sans doute, d'amender.

La saison 2004 verra la circulation d'un unique autorail - le 4333 ou le 4506 -, épaulé si nécessaire par la remorque 732.10.

Vous désirez prendre l'air sur la 128 ? N'hésitez pas à contacter Alain Defechereux, au +32 (0).0477.98.91.23.



Le 6 décembre 2003, la 5183 a transféré les voitures K ex. Vennbahn acquises par le PFT de Schaerbeek à Mons. Dave HABRAKEN.

Et la P 8 ?

Bonnes nouvelles de Roumanie, mais sans photos cette fois. Le remontage de la chaudière sur le châssis a été effectué, tandis que se poursuivent les travaux du tender. Tout comme pour la 29.013 de la SNCB, il faudra modifier

les roulements du tender, encore montés sur boîtes à packing. Un travail supplémentaire non prévu...

Vous voulez aider financièrement le projet P8 ? Il suffit de verser votre don - non déductible - sur le compte 035-4029004-53 ouvert par me PFT..

Merci encore aux généreux mécènes.

LE MUSEE DU RAIL DE SAINT-GHISLAIN ET LA FONDATION ROI BAUDOIN

Les travaux se poursuivent au Musée du Rail de Saint-Ghislain. Outre la remise en état de l'installation électrique, l'aménagement de la boutique et du local d'accueil est maintenant prioritaire. Une baie agrandissant ce local a été percée et un faux plafond va être construit. A l'issue de ces travaux, un nouveau carrelage au sol, financé par les dons reçus par le biais de la Fondation Roi Baudouin, sera posé.

Comment fonctionne ce mode d'aide financière ?

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

Treize 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.

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.

Le PFT a acquis le 4001, qui se trouvait dans un état de délabrement avancé à Mariembourg. Cette pièce admirable est abritée depuis le mois de septembre à St. Ghislain. Le 8 juin 1983, il assurait un omnibus Kortrijk - Poperinge, ici à la sortie de leper. Pierre HERBIET.





PHOTO 60-06 Le train PFT lors d'un arrêt-photo sur la ligne Dniepropetrovsk - Krasnoarmeisk. La ChS2-608 fait partie d'une série de 942 locomotives construites par Skoda de 1962 à 1973 (Co'Co', 3 kV =, 4200 kW, 125 t, 160 km/h). Krasnoarmeisk, 19 mai 2003. J-F HUART.

Le voyage PFT en Ukraine - 3e partie

1. 5. Lundi 19 mai 2003

Après un petit déjeuner servi rapidement à bord du train, nous arrivons en gare de Dniepropetrovsk et embarquons dans un bus, non sans avoir admiré au passage l'impressionnante bâtisse abritant les services administratifs et commerciaux; celle-ci est d'ailleurs en rénovation, à l'instar de nombreuses gares ukrainiennes, et ce dans le cadre d'un ambitieux plan de modernisation du réseau décidé par l'actuel gouvernement.

Une balade d'environ une heure nous fait découvrir une partie de cette ville d'environ 1,2 millions d'habitants; nous pouvons également observer le comportement des automobilistes zigzagant en permanence sur un réseau routier en très piteux état (sur lequel le sport principal est d'éviter les nombreux trous - parfois très profonds - dans la chaussée). Nous rejoignons avec retard le dépôt d'Uzel pour y découvrir plus particulièrement les nouvelles locomotives électriques des UZ, répertoriées dans la série DE1.

Entretemps, le train-hôtel a rejoint la gare de formation d'Uzel. Il est remorqué par la ChS2-608, une CoCo construite par Skoda et destinée aux trains de voyageurs sur les lignes électrifiées en 3 kV. La vitesse maximale est de 160 km/h, la puissance développée atteignant 4200 kW.

Après deux arrêts en ligne, nous atteignons la gare de Krasnoarmeisk où le groupe est accueilli par le chef d'atelier en grand uniforme. Il convient de savoir que les chemins de fer ont fait partie de l'armée dans le passé; la structure des grades a été conservée et emprunte dès lors la classification militaire. Ainsi, un chef de dépôt est assimilé à un lieutenant-colonel, un chef-instructeur à un capitaine, un conducteur de trains à un sous-lieutenant ou un lieutenant, etc.

PHOTO 60-07 Une des 18 nouvelles machines doubles Bo'Bo' + Bo'Bo' de la série DE1 dans la gigantesque gare de triage de Uzel Severnykh, le 19 mai 2003. Affectées au trafic marchandises, ces machines développent une puissance de 2 x 3125 kW. Leur masse totale s'élève à 2 x 92 t et leur vitesse maximale est limitée à 100 km/h. Alain DEFECHEREUX.





PHOTO 60-08 Lors d'un arrêt photo sur la ligne Krasnoarmeisk - Yasinovataya, notre train est croisé par un des innombrables trains de marchandises sillonnant le réseau ukrainien. Ici, un train de charbon remorqué par la VL8M-1083. Les locomotives doubles (Bo'Bo' + Bo'Bo') du type VL8 furent produites à 1723 unités par divers constructeurs de 1955 à 1967 (3 kV continu, 4200 kW, 184 t, 80 ou 100 km/h). Afdevka, 19 mai 2003. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Notre hôte est particulièrement content de faire visiter son dépôt à des Belges car une des mines situées à proximité porte le nom de "Belgica" en souvenir d'ingénieurs belges qui ont participé à sa construction ... Si le dépôt abrite des locomotives Diesel ChME3, il concentre néanmoins son activité majeure à l'entretien des locomotives électriques doubles VL8, construites en partie à Novotcherkask (Russie - région de Rostov sur le Don) et à Tbilisi (Géorgie); affectées au trafic marchandises sur les lignes électrifiées en courant continu (à la tension de 3000 V), leur puissance est de 2 x 2100 kW et leur vitesse limitée à 80 km/h.

C'est d'ailleurs au crochet de la VL8-1364 que le train spécial prend la direction de Afdevka (arrêt-photos) et de Yasinovataya, où une visite du dépôt est prévue. C'est dans cette gare également que se déroule, après le repas et le verre de l'ami-

tié, une soirée musicale et dansante qui se termine sur le quai en compagnie des participants au voyage, des trois musiciens et de membres du personnel qui entonnent des chansons traditionnelles. Dans une ambiance totalement surréaliste, et sous l'œil de voyageurs, de cheminots et de policiers médusés, sont interprétées la danse des oiseaux, des canards (JJ Lionel est également bien connu en Europe centrale), et surtout celle du bisou (prononcer "lè bisou") qui resteront gravées encore bien longtemps dans les mémoires ! Du jamais vu pour le personnel Dzherelo...!

Mardi 20 mai 2003

Après une bonne nuit (le train étant resté à l'arrêt dans la gare de formation), nous quittons Yasinovataya pour rejoindre Donetsk (à quelques kilomètres de là).

PHOTO 60-09 En gare de Krasnoarmeisk, passage d'un train de minerais tracté par la VL8-1204. Ici, la densité du trafic est telle qu'il ne faut que quelques minutes pour brûler un film! Les trains de marchandises, principalement du charbon, du minerai et du pétrole, se succèdent à un rythme infernal, jour et nuit. Toutes les rames totalisent le plus souvent plus de 80 wagons ! Le paradis pour les amateurs que nous sommes ! Yves STEENEBRUGGEN.





PHOTO 60-10 Dans le vaste complexe de l'usine sidérurgique de Donetsk, Donetzii Metaalurgickche Zavod, le va-et-vient des trains est incessant. De droite à gauche : la TGM4-2530, la TGM4-1962 et la TGM6-1239. Les deux machines à droite manoeuvrent des trains de lingotières. Donetsk, 20 mai 2003. Kristof AVONDS.



PHOTO 60-11 Devant le dépôt de l'usine, la superbe M62YP-0020 attend son prochain service en compagnie de la TGM4b-0020. Cette M62 fut construite par Woroschilograd en 1992 sous le numéro 6936. Donetsk, 20 mai 2003. Yves STEENEBRUGGEN.

Le soir, lorsque les Belges s'y mettent, l'ambiance sur les quais est à son comble ! Ici en gare de Krasnoarmeisk, le 19 mai 2003.



Dénommée Juzevka puis Stalino (sous le règne du dictateur), Donetsk est avant tout une ville minière depuis le 18e siècle (sous l'impulsion d'un Gallois dénommé Hughes) qui s'est reconvertie en développant l'industrie sidérurgique. Au moyen d'un bus Ikarus, nous gagnons l'usine métallurgique MCZ qui vient de fêter son 135e anniversaire. Elle dispose d'un important réseau ferroviaire comportant 200 km de lignes et desservi par 50 locomotives Diesel et 750 wagons. 1150 employés sont affectés au département "Transport", dont 70 % sont des agents du mouvement, agents de triage et conducteurs de trains. Au programme : visite du réseau ferré de l'usine et de son petit dépôt (où un parallèle de "Taïga Trommel" de la série M62 est improvisé). Nous n'avons malheureusement pas eu le temps de visiter les hauts fourneaux et l'aciérie Siemens-Martin.

L'après-midi est consacrée aux photos en ligne où l'occasion nous est donnée d'observer les imposants trains de marchandises, ainsi que les automotrices du RER local. En fin de journée est programmée la visite du petit musée ferroviaire local dans lequel sont présentées des locomotives à vapeur des ex-SZD ainsi que diverses voitures de voyageurs. Les plus passionnés sont partis à pied en ligne pour photographier les trains, ou se sont retrouvés sur la place de la gare, d'où ils peuvent observer les trolleybus (dont une version avec remorque), les trams Tatra et, surprise, un minibus du TEC en livrée d'origine ...! A 18 heures, le groupe rejoint le train et, après le repas (toujours de bonne qualité), prend la direction de Kryvoy Rog.

Jean-François HUART.
A suivre.

ANTWERPEN-ZUID

Hier



La première gare d'Antwerpen-Zuid fut mise en service le 10 juillet 1878. De cette gare quittaient les trains à destination de Hoboken, Wilrijk, Oude God, Kontich-Oost et Mechelen (ancienne ligne 19). Le 20 juillet 1879 fut créée la relation vers Boom prolongée beaucoup plus tard jusque Dendermonde (ligne 52). Pour l'Exposition Universelle de 1894, une liaison directe avec Bruxelles fut instaurée. La première gare fut remplacée par un nouveau bâtiment conçu par les frères Jules-Jacques et Paul Van Ysendijck et construit entre 1892 et 1898. Ils étaient respectivement architecte et ingénieur. La finition de l'aménagement intérieur et la tour furent achevées en 1902. Comme Antwerpen-Centraal, cette gare possédait une grande verrière, et 10 voies à quai. A partir de 1956/1957, il n'y circulait plus que quelques trains aux heures de pointe (4 le matin et 4 en fin d'après-midi). Malheureusement, cette superbe gare dut faire place à la reine "automobile", lorsque débuta en 1964/1965 la construction du tunnel Kennedy sous l'Escaut et l'établissement du ring autoroutier d'Antwerpen. La démolition de la gare fut entamée en mai 1965; la tour tomba le 22 septembre 1965 à 15.00. Le service ferroviaire fut définitivement arrêté le 2 février 1968, après le départ, à 18.01, de l'omnibus 9777 pour Dendermonde. La photo du haut montre la 64.130 en tête d'un train pour Dendermonde qui vient de quitter la gare d'Antwerpen-Zuid. Cette P8 fut construite en 1906 (ex. P8 KPEV "Elberfeld 2530") et cédée à l'Etat Belge en 1919. Numérotée 6530, puis 64.130 en 1946, elle fut réformée le 20 juin 1966. Walter PINET, avril 1965. La photo du bas montre la situation actuelle du site. Au centre, on voit le ring d'Antwerpen avec son grand échangeur. Plus aucun élément de la photo du haut ne subsiste ! Walter PINET.

Aujourd'hui





Le 24 août 2003, le Train-Autos 1235 Bressoux - St. Raphaël, passe à hauteur du célèbre pan rocheux de Comblain-la-Tour. M. HANSENS.

HISTOIRE : LES TRAINS-AUTOS A LA SNCB

Guy BRIDOUX, Jean-Luc VANDERHAEGEN.

La disparition récente des Trains-Autos, après environ un demi-siècle d'exploitation, 47 ans exactement, nous incite à en évoquer l'histoire, l'évolution de leur exploitation, et le matériel mis en œuvre.

Cet hommage nous paraît d'autant plus important que la SNCB a joué en cette matière non seulement un rôle de pionnier, mais également un moteur de son développement plus d'une fois freiné par les réticences des réseaux destinataires, ainsi que nous le développerons ci-après.

C'est en effet le 30 juin 1956 que le premier AUTO-COUCHETTE-EXPRESS

européen, telle était la dénomination du service à l'époque, a quitté Oostende à destination de München-Holzkiörhener-Hbf pour assurer, jusqu'au 2 septembre, une liaison bi-hebdomadaire R36 à l'aller au départ de la Belgique, R57 au retour, que nous noterons plus simplement ci-après R3/R5 et R6/R7 (1), associée à l'INT 82/83.

L'information à la base de cette étude

provient des compte-rendus de la conférence européenne des horaires, (CEH) de 1956 à 1996, complétée d'une analyse des indicateurs des services internationaux de la SNCB et de divers articles rassemblés grâce à l'obligeance de la bibliothèque de la SNCB, de membres du service " voyageurs internationaux ", et de Pierre Vankeer que nous tenons à remercier pour leur obligeance.



(1) Pour désigner les jours de circulation, nous utiliserons les termes suivants :

R = roule

1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 = lundi, ..., dimanche

R3/R5 signifie que le train circule le mercredi avec retour le vendredi

Le 29 août 1959, arrivée à Bruxelles-Midi de l'Auto-Couchette-Express 82 Oostende - München, remorqué par la 122.001. La rame est composée, dans l'ordre, d'une voiture-couchettes de la DB, d'une voiture snack-bar et de trois voitures-lits de la CIWL. Les wagons porte-autos sont acheminés par un second train qui précédait le premier (voir photo suivante).

Bruno DEDONCKER, collection PFT.

Pour évoquer la genèse de cette activité, il faut se rappeler qu'à l'issue de la seconde guerre mondiale, les réseaux ferrés étaient gravement éprouvés et ne disposaient le plus souvent que d'un matériel usé, à tout le moins mal entretenu, et souvent périmé; par contre, l'automobile, qui avait progressé outre-Atlantique, commençait à envahir notre continent et l'avion, en se démocratisant, grignotait la clientèle "voyageurs". La première tentation des réseaux pour tenter de conquérir la clientèle des automobilistes fut de proposer un service train + auto de location à l'arrivée : le succès fut mitigé, beaucoup d'automobilistes désiraient utiliser leur propre voiture, ce qui devait conduire à considérer le couple automobiliste + voiture comme une seule entité. La formule n'était pas révolutionnaire en soi, car il existait déjà des transports de voitures pour le passage de tunnels alpins. La SNCF de son côté avait, dans les années '40, proposé le transport des voitures individuelles par trains de messageries, mais la non concordance des horaires et parfois des gares de destination montrèrent rapidement les limites de cette approche. Il restait à mettre en œuvre un nouveau service permettant à l'automobiliste de retrouver directement son véhicule dans la gare d'arrivée après un voyage confortable.



PHOTO-THEME 58 La tranche des wagons porte-autos de l'Auto-Couchette-Express 82, au crochet de la 123.033. La rame est composée d'un fourgon suivi de 13 wagons du type Hbckss.
Bruno DEDONCKER, collection PFT.

Abréviations utilisées

| | |
|------------------|---|
| A : | voiture de 1e classe |
| AR : | voiture de 1e classe + compartiment buffet (voiture-buffet type I2) |
| B : | voiture de 2e classe |
| Bc : | voiture-couchettes de 2e classe |
| D : | fourgon |
| H _z : | wagon porte-autos couvert à 2 essieux |
| Le : | wagon porte-autos à 2 niveaux à 2 essieux |
| WLAB : | voiture-lits de 1e et 2e classes |
| WR : | voiture-restaurant |

Les compositions données sont les compositions minimales de base

PHOTO-THEME 58 La 122.020 en tête de l'Auto-Couchette-Express 83 München - Oostende, arrive à Schaerbeek le 31 août 1959.
Bruno DEDONCKER, collection PFT.



Revenons à notre service inaugural de 1956 dont la rame se composait modestement des voitures suivantes :

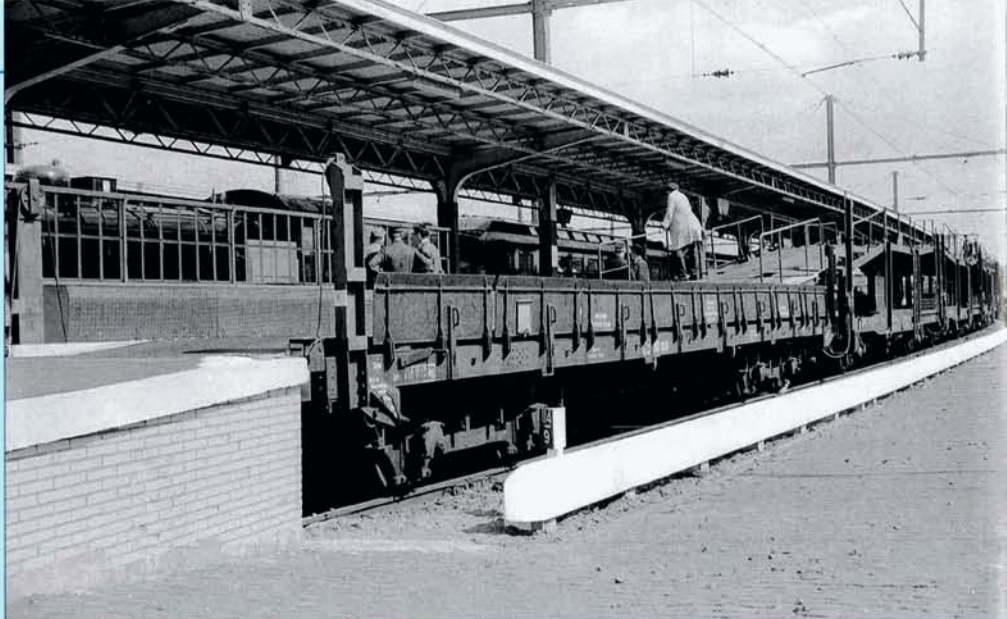
AB (SNCB) + **Bc** (DB) + **WLAB** (CIWL) + **10 x Hz** (SNCB).

Pour permettre le chargement et le déchargement des voitures, des rampes en maçonnerie ont été aménagées à Oostende et à Schaerbeek. Elles seront complétées ultérieurement, puis remplacées, par des rampes métalliques mobiles permettant l'accès aux nouveaux wagons porte-autos à deux niveaux.

438 autos furent transportées ce premier été. Vu le succès de cette expérience, ce train fut reconduit l'année suivante, la voiture AB étant remplacée par une deuxième Bc et le nombre de Hz pouvant être porté à 20 suivant les besoins. La SNCB aurait voulu d'emblée prolonger ce service jusqu'à Salzburg et Verona, mais les réticences de ses partenaires aboutirent à un compromis plutôt modeste, à savoir que le train R2/R4 (et non plus R3/R5) emportait des voitures pour München et Innsbrück, le service R6/R7 demeurant limité à München.

En 1957 également fut inauguré un Schaerbeek - Lyon-Brotteaux (INT 100/101) circulant R5/R6 en été et composé de : **1 ou 2 x Bc** (SNCF) + **WLAB** (CIWL) + **5 x Le** (SNCF).

En 1958, la SNCB revient à la charge pour prolonger le service au-delà de München et Innsbrück, mais elle se



La rampe de chargement des autos à Oostende était située au bout de la voie 1. Bruno DEDONCKER, collection PFT.

heurte à l'intransigeance de la DB et des ÖBB pour aboutir à un accord final qui limite l'exploitation de cet axe à un service bi-hebdomadaire avec München. Au point de vue composition, l'on prévoit l'ajout d'une A facultative, d'une voiture Snack-bar de Oostende à Herbenthal, mais un nombre de Hz limité à 16.

La liaison avec Lyon, prélude à la future relation de prestige vers St.Raphaël, fut un échec selon la SNCF, conclusion prématurée suivant la SNCB, qui souhaite un prolongement vers Avignon. Devant le refus de la SNCF, prétextant d'un manque de matériel, la liaison ne fut pas reconduite, et ne le sera pas avant plusieurs années.

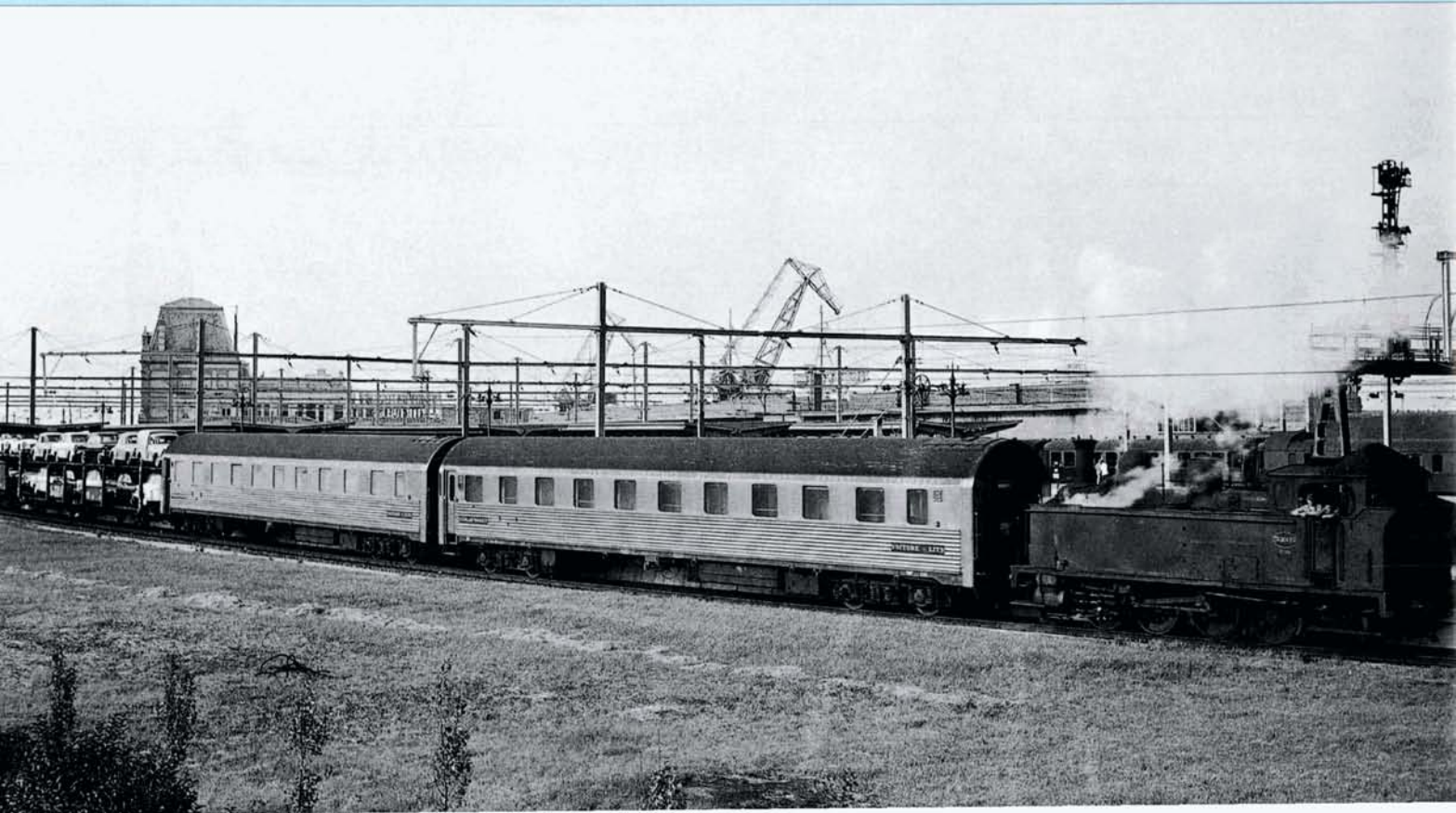
Enfin, l'on note la mise en marche à l'es-

sai d'un Oostende - Milano (INT 43/44), hebdomadaire R6/R7, du 28/6 au 30/8, via Basel, composé de matériel livré par la SNCF, sauf bien entendu la WLAB : **D + A + AB + 1 à 3 x B + WLAB + max. 10 x Le.**

Entre Oostende et Schaerbeek, la rame voyageurs de ce train était jumelée avec celle du Oostende - München, et il en était de même des deux rames de wagons porte-autos qui les précédaient sur ce tronçon.

A noter l'absence dans cette rame de voitures Bc, que ni les FS, ni la SNCF ne pouvaient fournir, ce qui accrédi-terait le manque de matériel mis en avant par cette dernière.

PHOTO-THEME 58 *Le 30 août 1957, la 53.035 du dépôt d'Oostende manoeuvre la rame de l'Auto-Couchette-Express 82 Oostende - München. Bruno DEDONCKER, collection PFT.*



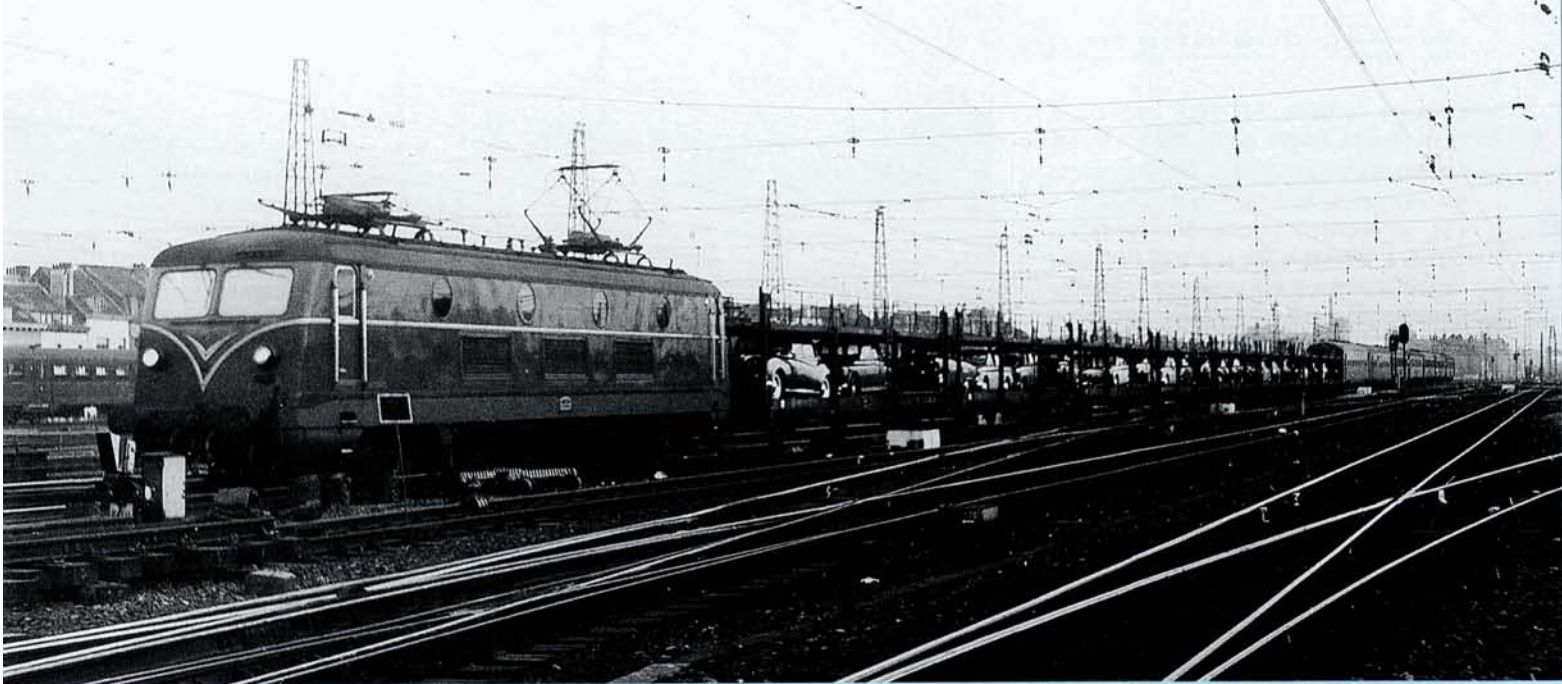


PHOTO-THEME 58 Arrivée en gare de Bruxelles-Midi de l'Auto-Couchette-Express 35 Oostende - Schaerbeek - Milano. Les wagons porte-autos et les voitures circulent dans la même rame. Bruno DEDONCKER, collection PFT, 10 septembre 1960.

Nous verrons en évoquant les matériels que la SNCB ne disposait pas encore à l'époque de voitures Bc (les 40 voitures-couchettes du type I3 furent mises en service en 1960), ce qui la rendait dépendante des disponibilités de ses partenaires. L'essai fut d'emblée une réussite, car 417 autos profitèrent de cette nouvelle liaison.

En 1959, les services vers München et Milano sont inchangés à la différence près qu'ils ne sont plus jumelés sur le trajet Oostende - Schaerbeek, et que le Milano change de numéro (35/34, ex.

43/44) et de composition : **Bc** (voiture louée en attendant la livraison des I3 à la SNCB) + **A** (SNCB) + **2 ou 3 x WLAB** (SNCB) + **10 à 15 x Le** (SNCB).

Par ailleurs, la SNCB propose à la SNCF un service vers Marseille, refusé en se référant à l'échec de 1957 et à l'absence d'équipement approprié à Marseille.

L'année suivante, le train à destination de München voit le remplacement de la voiture snack-bar par une voiture-restaurant (WR), tandis que le succès du

train vers Milano voit sa période de circulation élargie, et partiellement doublée : R6/R7 du 4/6 au 24/9 et R3/R4 du 13/7 au 31/8. Sa composition est :

WR (CIWL) + **2 x WLAB** (CIWL) + **2 x B10C10** (SNCF) + **max. 13 x Le** (SNCB) .

Le 30 juin, un terminal supplémentaire est aménagé en gare de Bressoux, car une nouvelle demande de la SNCB, à laquelle se joignent les NS, permet d'établir une liaison Amsterdam - 's Hertogenbosch - Bressoux - Luxembourg - Avignon-Foncouverte.

PHOTO-THEME 58 Le 31 août 1959, le dernier Auto-Couchette-Express 34 Milano - Schaerbeek - Oostende de la saison, vient de passer sous le pont "des Chats" dans la Forêt de Soignes, et traversera dans quelques instants la gare de Boitsfort. En tête : la 123.035. Bruno DEDONCKER, collection PFT.



Ce sera la paire 141/140, circulant à titre d'essai R3/R4 du 30/6 au 1/9. Sa composition au départ de Bressoux, était livrée par la SNCF et la CIWL : **{Bc + WLA} (tranche Bressoux) + {WLA + WLAB + Bc + 3 HZ} (tranche Amsterdam) + 3 HZ (tranche 's Hertogenbosch) + 6 HZ (tranche Bressoux).**

Pas moins de 396 autos contribuèrent au succès de l'expérience.

En 1961, la liaison vers München voit ses périodes de circulation allongées : R2/R3 et R5/R6 du 9/6 au 8/9. La voiture A facultative est supprimée, mais l'on ajoute une deuxième WLAB.

L'exploitation de l'Oostende-Milano est pratiquement inchangée, sauf que la WR est prolongée à Thionville et que la SNCB s'est engagée à fournir les deux Bc. Il est proposé en complément un service dit " Adriatica " permettant, par correspondance à Milano, de rejoindre Brindisi et de là la Grèce par le Ferry Brindisi-Patras.

Sur proposition de la SNCF, une liaison entre l'Allemagne et Avignon sera établie en réutilisant la rame Amsterdam - Avignon. La DB fixera son point de départ à Düsseldorf avec possibilité de chargement de voitures à Aachen avant de rejoindre Bressoux. Cela donnera au départ de Bressoux vers Avignon : R3/R1 du 28/5 au 24/9 en provenance



Le 29 août 1959, arrivée à Bruxelles-Midi des wagons porte-autos de l'Auto-Couchette-Express 35 Oostende - Milano, tractés par la 123.034.
Bruno DEDONCKER, collection PFT.

d'Amsterdam (INT 141/140) et R6/R5 du 3/6 au 21/9 en provenance de Düsseldorf (INT 143/142). Comme composition : **{Bc (SNCB)} (tranche Bressoux) + {Bc (SNCF) + 2 x WLA + WR + 1 ou 2 WLAB + 4 x Hz} (tranche Amsterdam ou Düsseldorf) + {2 x Hz} (tranche 'sHertogenbosch ou Aachen) + {6 x Hz} (tranche Bressoux).**

L'année 1962 ne voit guère de modification aux services vers München et Milano, sauf que la WR de ce dernier est

prolongée de Thionville à Milano. Par contre, il est proposé une liaison avec Brig, en réutilisant la rame du service vers Milano, la WR étant toutefois limitée à Thionville. L'exploitation de cette relation sera donc R6/R7 du 5/5 au 22/9 et R3/R5 du 11/7 au 29/8 vers Milano (INT 35/34), et R1/R2 du 2/7 au 27/8 vers Brig (INT 45/44). On trouve ici la première tentative d'une utilisation optimale du matériel en faisant circuler une rame TAC trois fois par semaine; nous la retrouverons par la suite.

PHOTO-THEME 58 Le 7 septembre 1959, l'Auto-Couchette-Express 34 Milano - Oostende traverse de la forêt de Soignes, ici entre Groenendael et Boitsfort. La rame est composée de 8 voitures internationales et de quelques wagons porte-autos. Bruno DEDONCKER.



Pas de modification vers Avignon, sauf la suppression d'une WLA et la fourniture par la SNCB de la deuxième Bc.

En 1963, la SNCB tente, sans trop de succès, d'établir des services Auto-Couchette-Express d'hiver avec München, qui seront refusés par la DB, avec Brig, qui seront refusés par les CFF, et avec Avignon, où la SNCF évoquera des raisons techniques pour justifier sa réticence.

Pas de changement notable vers München, la composition devenant :

2 x WLAB + AR (SNCB) + Bc (DB) + max. 16 x Hz (SNCB)

Sur l'axe Milano, les CFF, faisant état de difficultés de manœuvre en gare de Brig, et le succès commercial étant par ailleurs mitigé, le troisième service hebdomadaire sera maintenu mais prolongé jusqu'à Milano, à savoir R6/R7 du 6/4 au 13/10, R1/R2 et R5/R6 du 24/6 au 29/8.

Vers Avignon, l'on note des changements de périodes et d'horaires, R2/R7 (A'dam) et R6/R5 (Düsseldorf) du 25/5 au 27/9, ainsi que l'apparition d'un service supplémentaire Schaerbeek - Avignon R4/R3 du 29/5 au 26/9. Il est demandé par la SNCF que les NS se chargent de la deuxième Bc de la rame, la SNCB n'ayant pu l'assumer :



*Quelques minutes plus tard, c'est au tour des voitures de l'Auto-Couchette-Express 35 Oostende - Milano, d'entrer à Bruxelles-Midi, remorquées par la 123.067.
Bruno DEDONCKER, collection PFT.*

ce sera le statu-quo.

Autre création, au départ de Schaerbeek, un service vers Narbonne assuré via Quévy. L'INT 146/147 circula R7/R1 du 26/5 au 30/9 avec pour composition la rame du Schaerbeek - Brig supprimé : **n x Hz + AR (SNCB) + 2 x WLAB + Bc (DB)**.

Si l'on tente à ce stade un premier bilan, l'on constate à quel point les initiatives de la SNCB furent souvent

brimées par ses partenaires, alors que le succès de la formule se confirmait d'année en année : en 1963 l'on transporta 1635 voitures vers München, 3816 sur l'axe Milano, 2530 vers Avignon et 810 vers Narbonne, montrant dans ce dernier cas que la demande était effective et que le choix initial de Lyon, trop proche, était à l'origine d'un échec trop rapidement proclamé par la SNCF.

A suivre...

PHOTO-THEME 58 *Juste derrière, la seconde partie des wagons portes-autos de l'Auto-Couchette-Express 34 passe à son tour, remorquée par la 123.075.*
Bruno DEDONCKER, collection PFT.



LES PREMIERS WAGONS PORTE-AUTOS

Durant un peu plus de dix ans, jusqu'à la mise en service en 1969 des nouveaux wagons porte-autos du type DD, la SNCB utilisa deux séries de wagons pour transporter les automobiles. A noter que, dans certaines relations, les wagons porte-autos étaient fournis par la SNCF.

WAGONS COUVERTS A DEUX ESSIEUX

Quelques mois avant la mise en service des premiers *Auto-Couchette-Express*, la SNCB transforma 30 wagons couverts à deux essieux pour le transport des automobiles. A cette fin, les parois d'about furent rendues ouvrantes, à l'aide d'un volet, et furent équipées d'une passerelle et d'un large soufflet d'intercirculation, permettant le passage des autos à travers la rame. Des barres métalliques furent placées longitudinalement sur le plancher de manière à pouvoir y fixer les blocs de calage.

Ces wagons étaient répartis en deux sous-séries de 15 véhicules chacune, se distinguant par le nombre de portes : deux ou trois par paroi latérale.

Ils portaient les anciens numéros SNCB 1.042.000 à 029 et étaient classifiés avec le code-lettre Hbckkss (pour simplifier les écritures, ils étaient également



PHOTO BD-163 Le wagon porte-auto Hbckkss 1.042.005 (n°5) photographié à la foire de Brugge le 16 mai 1957. Il comporte trois portes latérales. Bruno DEDONCKER, collection PFT.

désigné Hz dans les documents horaires). En outre, chaque wagon était encore plus aisément reconnaissable par un simple numéro allant de 0 à 29 inscrit sur les parois latérales.

D'une masse moyenne de 16,5 tonnes, ils pouvaient transporter, suivant les modèles des automobiles, deux ou trois véhicules. Leur vitesse maximale était

autorisée à 120 km/h.

Notons qu'ils avaient la particularité de disposer d'une conduite de vapeur pour assurer le chauffage des voitures composant les trains circulant sur les lignes non électrifiées.

Une fiche descriptive de la version à trois portes est publiée page 19.

PHOTO BD-164 Le wagon porte-autos Hbckkss 1.042.028 (n°28) photographié à Schaerbeek le 26 mars 1959. Il s'agit d'un wagon de la version à deux portes latérales. Bruno DEDONCKER, collection PFT.



*Une vue intérieure des wagons couverts Hbckss. Schaerbeek, 3 juin 1956.
Bruno DEDONCKER, collection PFT.*

WAGONS A DEUX NIVEAUX A DEUX ESSIEUX

Il s'avéra toutefois rapidement que les wagons couverts posaient des problèmes de manoeuvres dans certaines gares étrangères, du fait de la longueur limitée des installations. Pour cette raison, ces réseaux demandèrent à la SNCB d'utiliser des wagons à deux niveaux, de manière à pouvoir limiter la longueur des rames. La SNCB commanda ainsi en 1956 cinquante wagons spécialement adaptés pour le transport des autos. Ceux-ci avaient la particularité de disposer de deux niveaux. Transportant le double d'autos, le nombre de wagons nécessaires put ainsi être réduit de moitié, et la longueur des rames également.

Ces wagons étaient classifiés avec le code lettre Laaeks (pour simplifier les écritures, ils étaient également désignés "Le" dans les documents horaires). Ils portaient les anciens numéros SNCB 1.076.000 à 049 et étaient classés dans le type 3000D1.

Ils pouvaient transporter six automobiles, trois sur chaque niveau. Leur masse moyenne à vide s'élevait à 16 tonnes. Ils pouvaient transporter des charges de 10 tonnes et circuler à 120 km/h maximum. Leur longueur totale atteignait 14,200 m, soit un peu plus que les wagons couverts (13,655 m).

Les wagons couverts étaient toujours utilisés sur les relations vers München, alors que les wagons à deux niveaux circulaient sur les autres relations.



Des porte-autos Laaeks en queue de l'Auto-Couchette-Express à destination de Milano. Schaerbeek, 12 septembre 1959.

PHOTO BD-165 *Le wagon porte-autos Laaeks 1.076.034, photographié au raccordement Volkswagen de Forest le 12 juillet 1959.*
Bruno DEDONCKER, collection PFT.

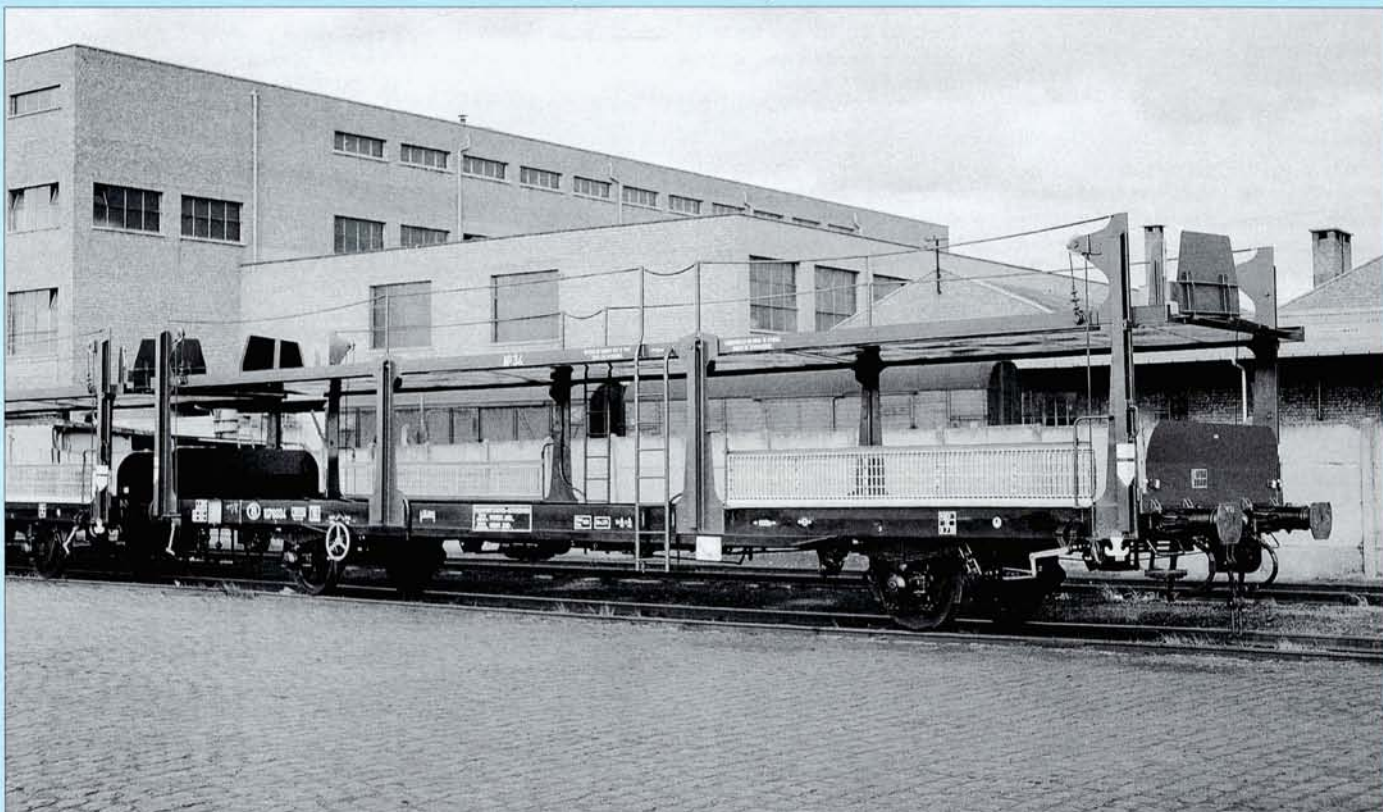




PHOTO 60-12 Un ancien wagon Hbckss à trois portes latérales fut réutilisé jusqu'à la fin des années 1980 dans le train de relevage de Schaerbeek. Par la suite, il fut placé sur le côté des voies du grill de l'atelier Diesel de Schaerbeek pour servir de local. On remarquera que la passerelle d'intercirculation et le boyau de chauffage à vapeur sont toujours présents. Ce véhicule a été démoli le 6 décembre 2003. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 30 octobre 2003.

Après la mise en service des nouveaux wagons porte-autos à bogies du type DD livrés à partir de 1969, les deux séries anciennes furent reléguées à d'autres tâches.

Quelques Hbckss furent réutilisés comme wagons-ateliers dans certains trains de relevage. En 2004, il subsistait encore l'un ou l'autre exemplaire, comme dans le train de relevage de l'ancienne base travaux de Voroux. Un wagon auparavant affecté dans le train de secours de Schaerbeek et utilisé depuis une dizaine d'années comme local à côté du grill de garage des locomotives électriques à l'atelier Diesel de Schaerbeek, a été démoli le 6 décembre 2003.

Les Laaeks furent utilisés jusqu'à la fin des années 90 pour le transport d'automobiles neuves. Plusieurs de ces wagons sont actuellement encore visibles à Saint-Ghislain et à Denderleeuw.

PHOTO 60-15 Deux wagons Laaeks type 3000D1 utilisés par la firme italienne Brambles Italia Milano photographiés devant l'Atelier des wagons de Schaerbeek, le 31 mai 1996. En première position, le wagon portant le numéro UIC 23 88 436 6 028-9. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 60-13 Un ancien wagon porte-autos fut utilisé dans les années 1990 dans train de secours de la base-travaux de Saint-Druon, ensuite à la base-travaux de Voroux. Il s'agit d'un des 15 véhicules à deux portes latérales. Il sera plus que vraisemblablement encore utilisé sur d'autres bases. Christophe HOLLANGE, 5 décembre 2000.



PHOTO 60-14 Le train de secours de l'atelier de Hasselt était composé d'une ancienne voiture prussienne accompagnée d'un ex. Hbckss à deux portes latérales (numéro UIC 30 88 942 1 188-1). Jean-Luc VANDERHAEGEN, 15 octobre 1977.

Deux anciens Laaeks sont garés hors service à Denderleeuw. Tous les Laaeks sont vraisemblablement actuellement hors service. Guy BRIDOUX, novembre 2003.



WAGON COUVERT POUR TRANSPORT D'AUTOS

Hbckss

En 1956, en vue de la création des premiers *Auto-Couchette-Express*, la SNCB transforma une série de 15 wagons couverts à deux essieux pour le transport des automobiles. A cette fin, les parois d'about furent rendues ouvrantes, à l'aide d'un volet, et équipées d'une passerelle et d'un large soufflet d'intercirculation. Ce dispositif permettait le passage des autos à travers la rame. Chaque wagon pouvait transporter, suivant le modèle des automobiles, deux ou trois véhicules. La charge maximale pouvant être transportée était de 15 tonnes.

Ils furent désignées sous le code-lettre Hbckss et dans le type SNCB 2000A1. Ils portaient les anciens numéros SNCB 1.042.000 à 014, et les matricules UIC 21 88 218 7 000 à 014. Ils pouvaient circuler à 120 km/h maximum avec une charge de 10 tonnes, et à 100 km/h avec une charge de 15 tonnes.

Après leur remplacement par les nouveaux wagons porte-autos à bogies du type DD livrés à partir de 1969, quelques Hbckss furent réutilisés comme wagons-atelier dans certains trains de relevage.

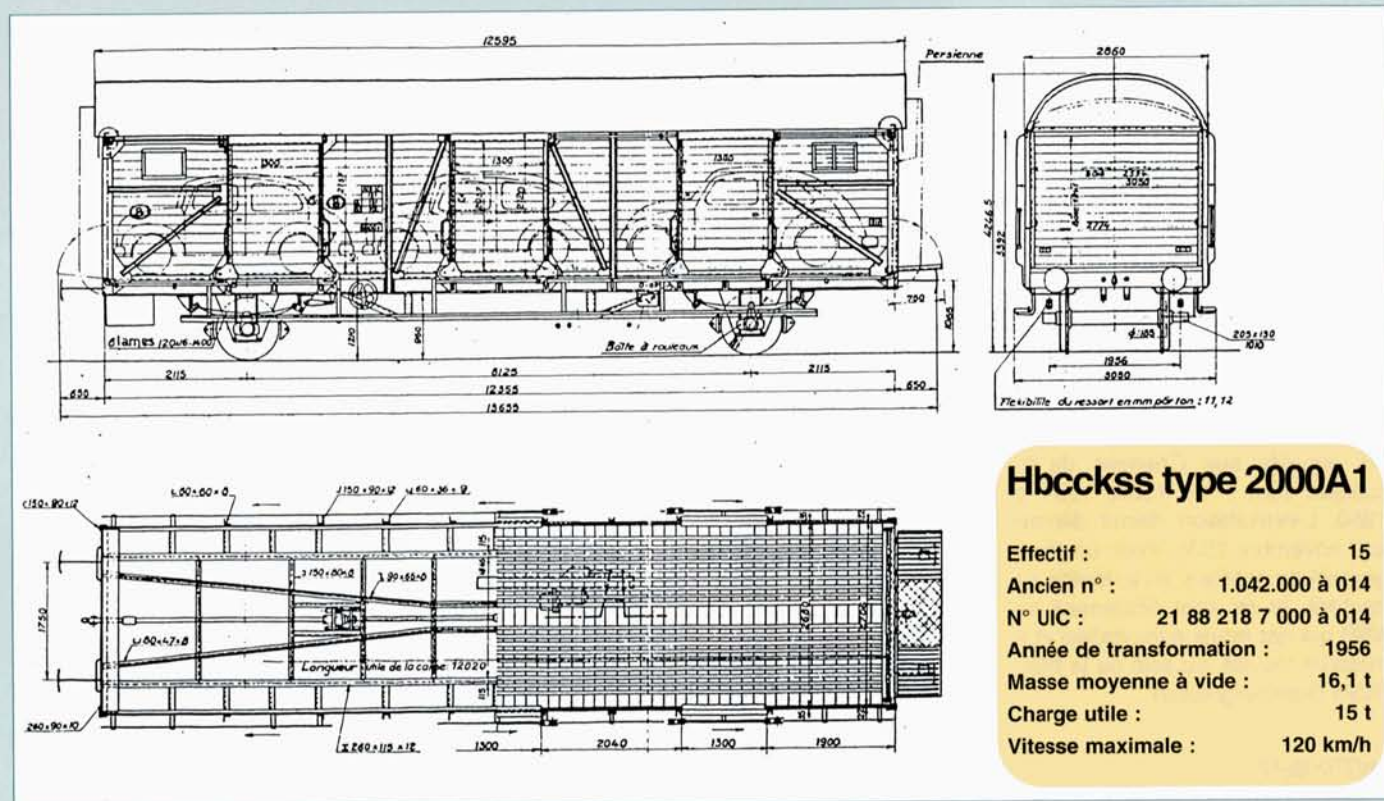


PHOTO BD-162 Le wagon couvert porte-autos Hbckss 1.042.012 photographié à la Foire de Brugge le 16 mai 1957. Bruno DEDONCKER, collection PFT.



Norvège

CargoNet : mise en service des Class 66

CargoNet AS (l'exploitant du trafic fret en Norvège) a mis en service durant 2003 six JT42CWR (Class 66) de GM. Numérotées 66 401 à 406, elles sont engagées au départ de Trondheim sur la Nordlandbanen, reprenant les services qui étaient assurés par les Di3 jusqu'en 2000.

PHOTO 60-16

La 66 401 de CargotNet à Mo i Rana. Philippe DE GIETER, 22 août 2003.

NSB : utilisation d'autorails suédois

En juin 1999, TimeToget AS, la première société privée norvégienne de transport de voyageurs, a été créée pour l'exploitation de la Bratsbergbanen (ligne Porsgrunn - Notodden). Pour assurer le service, trois autorails FIAT du type Y1 ont été achetés aux Chemins de fer suédois (SJ) : Y1 1300, 1331 et 1350. L'exploitation devait débiter le 5 novembre 2000, mais un changement de politique en a décidé autrement, et ce sont finalement les NSB qui ont repris exploitation et le matériel roulant, au sein de la filiale "NSB Bratsbergbanen".

PHOTO 60-17

Arrivée à Skien du train 2575 en provenance de Notodden.

Philippe DE GIETER, 26 août 2003.



Luxembourg

Nouvelle liaison frontalière

Le 12 décembre 2003, les CFL ont inauguré le prolongement de la ligne Bettembourg - Dudelange-Usines jusqu'à Volmerange-les-Mines, en France. Ce tronçon de 1800 m a été réalisé par les CFL en utilisant en grande partie des voies existantes du faisceau de Dudelange-Usines. Les travailleurs frontaliers disposent ainsi d'une liaison rapide vers Luxembourg; un vaste parking a été aménagé en bordure de la gare. A noter que cette nouvelle gare n'est pas reliée au réseau ferré français.

Les deux G400B de VSTF (Vossloh) prises en location par les CFL depuis le 13 octobre 2003. Serge PLETGEN.

Encore des locations

Depuis le 3 octobre 2003, les CFL ont pris en location deux Diesel du type G400B chez Vossloh. Elles sont semblables aux nouvelles 700 des NS (voir page 23) et aux MK danoises (voir EN LIGNES 52 p.

30), dont les MK 602 et 603 (revendues à Vossloh en 2002) sont prises en leasing par les CFL depuis fin 2002 (voir EN LIGNES 54 p. 24). Les deux nouvelles locomotives portent les numéros de construction 1001301 et 1001302. Elles sont utilisées pour la traction de trains de travaux.





↑ Le 6 août 2003, la ME 26-02 remorque le train 24652 Mertert-Port - Langergrund, ici en passage dans les environs de Roodt/Syr. La location des ME 26, cessera dans le courant du printemps. Emile BECKER.

→ Dans notre numéro précédent, nous vous avons montré une photo de la G1206 numéroté 1502 aux CFL et peinte dans une livrée bleue et blanche. Voici la 1501 (VSTF 1001115/2000) uniformément peinte en rouge. Luxembourg, 18 octobre 2003. Les CFL envisagent de louer prochainement six G1206 supplémentaires. Serge PLETGEN.

↓ Le 15 octobre 2003, la 5519 quitte la gare de Luxembourg en tête d'un train spécial à destination de Apach, en France. Emile BECKER.



Autriche

■ Réforme des 2048

Au début des années nonante, pour faire face au renforcement du service appliqué en juin 1991, les ÖBB avaient un besoin urgent de locomotives Diesel. Comme la DB réformait à ce moment ses machines de la série 211 (voir *EN LIGNES 48* pages 20-21), les ÖBB décidèrent d'acquérir 36 machines (dont deux pour pièces), lesquelles pouvaient encore circuler une dizaine d'années en attendant l'acquisition de locomotives neuves (série 2070). Entièrement révisées entre 1991 et 1994 et équipées d'un nouveau moteur Diesel Caterpillar de 810 kW, elles furent mises en service entre 1991 et 1994, renumérotées 2048 001 à 034

Affectées aux dépôts de Wien-Nord, Wels, Krems et Amstetten, elles furent principalement utilisées pour la remorque de trains de marchandises légers, pour desservir des raccords



PHOTO 60-18 En juin 2002, la 2048 032-3 manoeuvre un caboteur à Wels. Il s'agit de l'ex. 211 121 de la DB, radiée le 30 juin 1988 à Osnabrück et remise en service le 8 juillet 1994 aux ÖBB. Elle fut réformée par les ÖBB le 1er mars 2003 et vendue au réseau privé italien ACT.
Pierre HERBIET.

et pour assurer des trains de travaux. Avec l'arrivée des 60 nouvelles locomotives de la série 2070 "Hector" (voir *EN LIGNES 47* page 17) à partir de 2001, les 2048 ont progressivement été écartées du service,

pour s'éteindre le 1er octobre 2003. Plusieurs 2048 ont toutefois déjà entamé une troisième vie, auprès de diverses sociétés privées en Autriche, Allemagne et Italie.

PHOTO 60-19 Toujours en juin 2002, les 2048 012-5 et 2048 005-0 assurent une desserte locale sur la ligne Aschach - Wels. La 2048 012 est l'ex. 211 327 de la DB, radiée le 31 décembre 1988 à Hof. Elle reprit du service en Autriche le 27 avril 1992. Radiée le 1er mars 2003, elle a également été acquise par ACT en Italie.
Pierre HERBIET.



France

■ Transformation des 72000

La modernisation et la remotorisation des locomotives de la série 72000 de la SNCF se poursuivent aux ateliers de Sotteville-Quatre-Mares (remplacement des moteurs d'origine par des SEMT Pielstick V16 PA de 2650 kW). A la mi-novembre 2003, dix machines étaient modifiées sur les 30 prévues, et renumérotées dans la série 72100. Elles ont reçu à cette occasion la nouvelle livrée "EN VOYAGE".

La 172190 en tête du rapide 1045 Paris - Bâle à Verneuil-l'Etang, 7-11-2003. Dominique SERET.



Pays-Bas : mise en service de nouvelles locomotives de manoeuvres

Pour rappel, NS-Reizigers et Nedtrain avaient commandé en 2002 une série de 13 (+ 4 en option) locomotives diesels-hydrauliques de manoeuvres à deux essieux chez Vossloh (VSTF). Du type VSTF G400B, elles sont fort semblables aux locomotives danoises de la série MK 600 (voir *EN LIGNES* 33 page 14), dont deux unités sont loués aux CFL (voir *EN LIGNES* 54 page 24). Les 701 et 702 ont été réceptionnées le 26 juin 2003. Les 703 à 712 ont été livrées peu après. Elles seront affectées aux manoeuvres dans les gares et ateliers de Heerlen (1), Den Haag (2), Eindhoven (1), Maastricht (3), Leidschendam (1), Zaanstraat (1), Zwolle (2) et Watergraafsmeer (2), en remplacement des anciennes machines English Electric de la série 600 datant de 1955-1957. Certaines seront pourvues d'un attelage automatique pour pouvoir manoeuvrer les automotrices et autorails.

La 702 affectée à Nedtrain, à Den Haag, le 11 novembre 2003.

Quintus VOSMAN.



En décembre 2003, deux EuroSprinter quadricourant - les 189 004 et 189 007 de Railion (ex. DB Cargo) - ont effectué une campagne d'essais aux Pays-Bas, pour le compte de NedTrain. Le 8 décembre, le train quittait la gare de Goes en direction de Vlissingen. La rame était composée de la 1619 de Railion Nederland, de deux anciens fourgons Df servant de voitures de mesures et d'une voiture plan W, le tout encadré par les deux 189.

Michel DE ESCH.



Allemagne

Réforme des derniers "Ferkeltaxen" de la DB

La DB a retiré du service les derniers autorails de la série 772 en janvier 2004. Baptisés "Ferkeltaxen", ces autorails Schienenbus sont originaires des Chemins de fer est-allemands (DR).

Peu après la DB, la DR s'intéressa également aux petits autorails légers pour desservir économiquement les lignes secondaires. Au total, 179 autorails furent commandés chez *VEB Waggonbau Bautzen*, répartis en deux séries :

- les VT2.09.001 à 070, mis en service en 1957 et de 1962 à 1964;
- les VT2.09.101 à 116 et 201 à 273, livrés de 1965 à 1969.

Des remorques avec cabine de conduite furent simultanément commandées.

Ils étaient équipés d'un moteur Diesel VEB Elbwerk Rosslau de 180 CV (moteur VEB Berlin-Johannesthal de 130 CV pour les deux premiers), installés sous la caisse. La transmission mécanique à 6 vitesses attaqua un des deux essieux. D'une longueur de 13,550 m, ils avaient une capacité de 54 places assises. D'une masse de 19,3 t (première série) ou 18,3 t (seconde série), ils pouvaient circuler à 90 km/h.

PHOTO 60-21 A partir de 1996, seize "Ferkeltaxen" furent affectés au réseau de l'UBB (*Usedomer Baderbahn* - voir EN LIGNES 44 page 23), une filiale de la DB. Le 29 juillet 2000, une rame composée des autorails 771 013-0 et 771.023-9 encadrant une remorque 971 quitte la gare de Zinnowitz.



PHOTO 60-20 A l'époque de la DR, arrivé à Haldensleben d'un train local assuré par le 171 012-8 (ex. VT 2.09.012) accouplé à une remorque. Cet engin, modifié dans les années '90 en 772 312, fut réformé à Stendal le 27 août 2003. Pierre HERBIET, 1er juin 1981.

La seconde série se distinguait par une possibilité de circuler en unité multiple. De ce fait, les autorails ne possédaient qu'une seule cabine de conduite.

Les *Ferkeltaxen* étaient visibles sur une grande partie de l'ancien réseau de la DR.

Lors de la renumérotation du parc de la DR le 01-07-1970, ils furent renumérotés dans les séries 171 et 172 : 171 001 à 070 et 172 001 à 016 et 101 à 173. Après la réunification de l'Allemagne, les 171 et 172 furent une nouvelle fois

renumérotés par la DBAG le 1er janvier 1992 dans les séries 771 et 772.

Au fil des ans, quelques 771 et 772 ont été modernisés et équipés d'un nouveau moteur Diesel MAN et d'une nouvelle transmission Voith. Les 771 concernés ont été renumérotés dans la sous-série 772.3 et les 772 dans la sous-série 772.4.

Six remorques de la série 971 ont été transformées en autorails et numérotés 771 174 à 179. Le 772 014, modifié pour fonctionner au gaz, fut renuméroté 772 201.



Avec la livraison des nombreuses séries de nouveaux autorails, les 771 et 772 ont progressivement été écartés du service. Les derniers 771 n'ont pas survécu au-delà de 2002, tandis que les derniers 772 ont circulé en service régulier jusqu'au 28 septembre 2003. Par la suite, l'un ou l'autre autorail du dépôt de Stendal fut encore sporadiquement mis en ligne. Leurs derniers parcours commerciaux ont été assurés entre Gernrode et Quedlinburg dans la première quinzaine de janvier. Toutefois, de nombreux autorails et remorques acquis par divers réseaux ont pu reprendre du service, en Allemagne, Nigéria (3), Cuba (11), Espagne (GIF 8 unités - voir *EL 54* p. 25) et Roumanie (23 unités - voir *EL 54* p. 25).



PHOTO 60-22 Le 12 février 2003, le 772 109-5 accompagné d'une remorque 972, approche de Tangermünde, sur la ligne Stendal - Tangermünde. Ce "Ferkeltaxen" a été radié à Stendal le 22 septembre 2003.
Pierre HERBIET.

La désastreuse fin des ICE-TD série 605!

La DB a décidé le 20 octobre 2003 de réformer les 19 rames Diesel pendulaires à grande vitesse du type ICE-TD série 605 (la rame 605 009 fut réformée accidentellement le 31-12-2002). Construites par Siemens, DUEWAG et DWA, les rames furent livrées à partir de 1999. Leur engagement en trafic commercial ne débuta qu'à partir du 10 juin 2001 sur la relation Nürnberg - Dresden, et plus tard également entre München et Zürich. De nombreux problèmes techniques ont toujours entâché leurs services. La goutte qui fit déborder le vase fut la rupture d'un essieu d'un ICE-TD assurant un train entre Chemnitz et Nürnberg le 2 décembre 2002, alors qu'il roulait à 100 km/h, sans faire heureusement de victime. Après analyse de l'incident, la DB a décidé de retirer définitivement du service tous les ICE-TD le 13 décembre 2003. Les relations Nürnberg - Dresden sont depuis lors assurées par des autorails de la série 612 repeints en livrée ICE, et les trains München - Zürich par des rames tractées par des locomotives de la série 218.

Extension du célèbre réseau à voie étroite du Harz

La ligne à voie normale longue de +/-8,5 km reliant Gernrode à Quedlinburg (ville classée comme patrimoine culturel mondial) sera prochainement reconvertie à l'écartement de 1,000 m et exploitée par le célèbre réseau à voie étroite du Harz (HSB - Harzer Schmalspurbahnen). Les premiers travaux débuteront cette année pour une mise en service programmée pour la fin 2005.

La fin du matériel ancien sur la S-Bahn de Berlin

La dernière série ancienne de matériel typique qui desservait depuis plus de 60 ans la S-Bahn de Berlin a cessé de circuler le 13 septembre 2003. Il s'agit des automotrices de la série 477 (ex. 277 001 à 292 DR, ex. ET 167 001 à 292 DRG) mises en service de 1937 à 1945. Commandé pour faire face à la croissance du réseau de la S-Bahn, ce matériel était une version modernisée des automotrices de la série 476 (ex. 276 DR, ex. ET 166 de la DRG) apparues en 1934 et des 475 (ex. 275 DR, ex. ET 165

DRG mises en service à partir de 1927).

Elles étaient composées de deux véhicules : une motrice à 4 essieux moteurs de 440 kW et une voiture-remorque. Elles circulaient toujours dans une composition comprenant deux automotrices, soit 4 voitures.

La mise en service en très grand nombre d'automotrices modernes des séries 480 et 481, a permis de réformer d'abord les 475 (les dernières en 1998), puis les 476 (pour 2002) et enfin les 477, dont les dernières furent arrêtées le 13 septembre 2003.

PHOTO 60-23 Un train formé des automotrices 477 023-6 et 477 064-0 vient de quitter la gare de Berlin-Zoo en direction de Berlin-Schönefeld.
Philippe DE GIETER, 30 juillet 2000.



Les U-Boot à la pension

Une à une, les séries anciennes s'effacent de la scène de la DB. Dans le courant de 2003, les dernières locomotives des séries 219 et 229 de la DB, héritées de l'ancien réseau DR et surnommées "U-Boot", ont été progressivement retirées du service.

Commandées à 200 exemplaires à l'industrie roumaine (FAUR) dans le but d'accélérer l'élimination de la traction à vapeur, elles furent mises en service entre 1978 et 1985.

Ces grosses C'C', numérotées 119 001 à 200, étaient pourvues de deux moteurs Diesel roumains de 990 kW, construits sous licence Daimler-Benz, et d'une transmission hydraulique. Leur masse totale s'élevait à 100 t.

Réparties d'origine dans une dizaine de dépôts de l'ensemble du réseau, elles furent essentiellement utilisées pour le trafic voyageurs. Pour ce faire, elles étaient équipées du chauffage électrique des trains et pouvaient circuler à 120 km/h.

Après la réunification des deux réseaux, elles prirent les numéros DB 219 001 à 200.

La fiabilité de ces machines a toujours été aléatoire. Elles étaient particulièrement sujettes aux incendies (pas moins de 37 engins ont subi des incendies plus ou moins graves entre 1983 et 2001 !). De plus, leur coût d'entretien était élevé, elles polluaient beaucoup, étaient bruyantes et étaient devenues handicapées par leur vitesse limitée à 120 km/h.

C'est ainsi que la DB décida en 1991 de faire moderniser chez Krupp à Essen 20



La 119 125-3 quitte la gare de Gera en tête d'un train direct. La locomotive est dans son état d'origine.
Pierre HERBIET, avril 1980.

locomotives et de les équiper de nouveaux moteurs Diesel MTU de 1380 kW. Leur vitesse maximale fut portée à 140 km/h. Ces locomotives furent renommées dans la série 229, en conservant leur numéro d'ordre. Leur transformation s'avéra un véritable gouffre financier (1,8 million d'euros !). Elles furent affectées au dépôt de Berlin-Pankow pour la traction d'IC vers Hamburg et Magdeburg. Elles seront mutées par la suite à Erfurt, où elles seront engagées sur des IR et régionaux, certains en réversibilité, vers Magdeburg, Gera, Chemnitz et même Nürnberg.

A partir du milieu des années 1990, en raison de la progression de l'électrification du réseau et de la livraison des nouveaux autorails des séries 612 et 642, les 219 et 229 seront progressive-

ment écartées du service et garées.

Comme c'est maintenant souvent le cas, plusieurs locomotives ont trouvé un acquéreur ou sont sauvegardées par diverses associations. Les 229 100, 126, 147 et 181 ont été acquises en 2001 par *DB Bahnbau* et repeintes dans une livrée jaune et bleue. Les 229 120 et 173 circulent pour le MEG (n° 301-302). Les 229 025, 043, 074, 096, 112, 153, 179 et 192 ont été vendues en 2003 à une mine de cuivre en Bulgarie, la 119 003 est sauvegardée par *SEM Chemnitz*, et la 119 158 par *DB Museum Berlin*.

Pour terminer, signalons que le 2 octobre 1995, la 229 113-6 a traversé la Belgique, lors du transfert d'une rame ICE devant participer à *Eurailspeed* à Lille (voir *EN LIGNES* 25 page 34).

PHOTO 60-24 Le 12 février 2003, un train régional remorqué par la 219 029-6 arrive à Gera. La machine est repeinte dans l'actuelle livrée "Verkehrsrod" de la DB.
Pierre HERBIET.





Un train de marchandises longe la Moselle en direction de Ehrang, remorqué par la 181 001. Depuis le 14 décembre, les 181 ne remorquent plus de trains de marchandises. La 181 001 était la dernière des cinq locomotives de présérie subsistante. Avariée depuis juillet 2003, elle a été mise en attente de réforme le 18 août 2003 et cédée à DB-Museum Koblenz. Nittel, 14 mars 2003. *Emile BECKER.*

Les 181 cantonnées au trafic voyageurs

Depuis le 14 décembre 2003, toutes les locomotives bi-fréquence de la série 181.2 ne sont pratiquement plus utilisées que par *DB Reise & Touristik*; seuls quelques mouvements fret subsistent entre Ehrang et Apach, les autres services ayant été repris par des locomotives bifréquence de la série 185. En outre, elles ont été transférées du dépôt de Saarbrücken vers celui de Frankfurt-am-Main. Les 181.2 sont visibles sur les relations Koblenz - Luxembourg, Frankfurt - Metz et Stuttgart - Strasbourg.

Etranger en bref...

MAROC

● Les Chemins de fer marocains (ONCF) ont commandé en Italie chez Ansaldo-Bréda une série de 18 automotrices quadruples à deux niveaux du type TAF, identiques à celles en service sur les FS et le FNM (voir *EN LIGNES* 36 page 22). La valeur du contrat s'élève à 143 millions d'euros (190 millions si l'option pour 6 automotrices supplémentaires est levée). Leur niveau de confort sera très élevé, avec air climatisé et l'aménagement d'un compartiment bar dans l'espace première classe. Elles circuleront dès 2006 sur la ligne Casablanca - Rabat - Meknès - Fès, dont les travaux de modernisation et de mise à double voie touchent à leur fin. Leur capacité s'élèvera à 465 places assises, dont 52 en première classe.

MAROC - POLOGNE

● En décembre 2003, trois locomotives électriques de la série E-1000 des Chemins de fer marocains sont arrivées en Pologne. Elles ont été acquises par un

nouvel opérateur privé. Rappelons que les E-1000 (voir *EN LIGNES* 45 page 57) sont identiques aux ET22 des Chemins de fer polonais.

LUXEMBOURG

● Le 11 novembre 2003, la Chambre des Députés luxembourgeoise a voté en faveur du projet de loi "mobilité.lu - Modul K". Celui-ci prévoit la construction d'une ligne (tram et train/tram) de 15 km vers le Kirchberg et Findel, connectée à la ligne du Nord, et la commande de 15 trains/trams (+ 25 en option). Le montant s'élève à €390 millions. La mise en service est prévue pour 2007.

SUISSE

● Le 14 décembre 2003, les CFF (Chemins de fer fédéraux suisses) ont appliqué un changement d'horaire très important pour le secteur fret. Le trafic Nord-Sud a été cadencé, ce qui a permis de porter le nombre de sillons de 150 à 170 (190 pour fin 2004). Le nouveau concept permet non seulement un gain d'efficacité, mais aussi une meilleure productivité qui engendrera des économies notables. A la différence

de la quasi-totalité des réseaux européens, le trafic par wagon isolé est maintenu sur l'ensemble du territoire. Avec plus de 650 points de livraison dotés d'environ 600 voies de débord et 2450 raccordements, ce trafic s'élève annuellement à 1,2 millions de wagons isolés, représentant entre 5000 et 6000 wagons par jour. Ce réseau unique en Europe parvient ainsi à s'accaparer 30 % du trafic marchandises suisse.

ITALIE

● Le 15 septembre 2003, la ligne Casalecchio di Reno - Vignola a été partiellement rouverte jusqu'à Bazzano. Elle est exploitée par la nouvelle société FBV (Ferrovía Bologna-Vignola) en remplacement de la compagnie d'origine FCV (Ferrovía Casalecchio-Vignola) (voir *EL* 30 p. 18 et 31 p. 23). Le service est assuré au départ de la gare FS de Bologna-Centrale et est cadencé à l'heure (aux 2 heures le dimanche). En attendant la remise en état de marche des 4 automotrices ex. SNCB du type 54 (077, 083, 095 et 107), le service est assuré à l'aide d'autorails du type ALn 663.

RECTIFICATIONS EL 59

- page 24, dans la colonne mutations il y a 2 fois la 6251. Il faut :
6251 : FNND → INF (NK) 14-12-03
6261 : FNND → INF (GCR) 14-12-03
- toujours dans la colonne mutation : supprimer la 6271

LIVRAISONS

7819 : 20-11-03 FNND
7820 : 28-11-03 FNND
7821 : 10-12-03 FNND
7822 : 19-12-03 FNND
7823 : 29-12-03 FNND

ENGINS RADIÉS

1502 : 22-10-03 NK
2201 : 14-12-03 GCR
2203 : 14-12-03 GCR
2211 : 14-12-03 GCR
2218 : 14-12-03 GCR
2220 : 14-12-03 GCR
2234 : 14-12-03 GCR
2235 : 14-12-03 GCR
2237 : 14-12-03 GCR
2241 : 14-12-03 GCR
2242 : 14-12-03 GCR
2245 : 14-12-03 GCR
2501 : 14-12-03 FNND
2502 : 14-12-03 FNND
2504 : 14-12-03 FNND
2508 : 14-12-03 FNND
2509 : 14-12-03 FNND
2511 : 14-12-03 FNND
2512 : 14-12-03 FNND
7301 : 31-12-2003 GCR
8433 : 01-02-03 INF (FNND)
8451 : 01-02-03 INF (FNND)
8454 : 01-02-03 INF (FNND)
8455 : 01-02-03 INF (FNND)
8456 : 01-02-03 INF (FNND)

ENGINS RÉACTIVÉS

9109 : 29-01-04
9111 : 29-01-04
9123 : 29-01-04
9128 : 29-01-04
9132 : 29-01-04
9135 : 29-01-04
9138 : 29-01-04
9146 : 29-01-04
9150 : 29-01-04
9153 : 29-01-04
9156 : 29-01-04
9158 : 29-01-04
9159 : 29-01-04

MUTATIONS

167 à 169 : FSD → MKM 14-12-03
171 : FSD → MKM 14-12-03
184 à 198 : FSD → GCR 14-12-03
200 à 210 : FKR → GCR 14-12-03
212 à 221 : FKR → GCR 14-12-03
336 à 345 : FHS → NK 14-12-03
401 à 409 : FKR → FHS 14-12-03
595 à 600 : FSR → GCR 14-12-03
601 à 622 : GCR → FKR 15-06-03
623 à 631 : GCR → FSR 15-06-03
623 à 631 : FSR → FKR 14-12-03
632 à 640 : GCR → FSR 14-12-03
731 à 744 : NK → FSD 14-12-03
8035 : FSR → Dir. M FSR 29-01-04
8066 : FAZ → Dir. M FAZ 29-01-04
8067 : FAZ → Dir. M FAZ 29-01-04
8068 : FAZ → Dir. M FAZ 29-01-04
8069 : FAZ → Dir. M FAZ 29-01-04
8441 : FNND → Dir. M FNND 29-01-04
9109 : FKR → Dir. M FKR 29-01-04
9111 : GCR → Dir. M GCR 29-01-04
9123 : FKR → Dir. M FKR 29-01-04
9124 : INF → Dir. M GCR 29-01-04
9128 : GCR → Dir. M GCR 29-01-04

9132 : FKR → Dir. M FKR 29-01-04
9135 : MKM → Dir. M MKM 29-01-04
9136 : FKR → Dir. M FKR 29-01-04
9138 : FKR → Dir. M FKR 29-01-04
9146 : NK → Dir. M NK 29-01-04
9147 : FAZ → Dir. M FAZ 29-01-04
9149 : INF → Dir. M GCR 29-01-04
9150 : FKR → Dir. M FKR 29-01-04
9152 : FKR → Dir. M FKR 29-01-04
9153 : MKM → Dir. M MKM 29-01-04
9156 : NK → Dir. M NK 29-01-04
9158 : NK → Dir. M NK 29-01-04
9159 : MKM → Dir. M MKM 29-01-04

MISES EN PARC

5216 : 14-12-03
5309 : 14-12-03

SORTIES DE RÉVISION

338 : 13-01-04 (réparation)
644 : 13-02-03 M
659 : 12-05-03 M
685 : 03-09-03 M
732 : 17-10-03 M
736 : 04-12-03 M
739 : 07-11-03 M
2141 : 21-11-03 RIK2
2148 : 13-10-03 RIK2
2151 : 29-10-03 RIK2
2158 : 06-02-04 RIK2
2306 : 26-01-04 RG
2309 : 04-02-04 LT
2312 : 26-11-03 LT
2313 : 05-11-03 RG
2355 : 13-10-03 LT
2555 : 22-12-03 LT
2558 : 13-11-03 LT
2606 : 16-10-03 LT
2608 : 19-11-03 LC
2611 : 29-01-04 LC
2713 : 23-12-03 RG

2724 : 29-10-03 RG
6324 : 23-10-03 RI + TBL2
7378 : 04-12-03 RG
8227 : 23-01-04 RG

RENUMEROTATION

338 : 3381 + 3152 + 3213 : 13-01-04

VENTES

8040 : SCM 01-04

ABRÉVIATIONS

Dir. M : Direction Matériel
F : train facultatif
FAZ : Atelier Central de Salzannes
FBM : Bruxelles-Midi
FGZH : Gent-Zeehaven
FHS : Hasselt
FKR : Merelbeke
FMS : Mons
FNND : Antwerpen-Noord
FSR : Schaerbeek
GCR : Charleroi-Sud
INF : Direction Infrastructure
KFH : Kijfhoek (NL)
LC : révision confort
LT : révision technique
M : modernisée
MKM : Stockem
NK : Kinkempois
RI : révision intermédiaire
RIK2 : 2e révision intermédiaire
RG : révision générale
TBL2 : Transmission Balise Loco.
STD : Sittard (NL)
UM : en unité multiple
① : le lundi
② : le mardi
③ : le mercredi
④ : le jeudi
⑤ : le vendredi
⑥ : le samedi
⑦ : le dimanche

Locomotives électriques

série 15

● La 1502 a été mise hors exploitation le 22 octobre 2003. Cette machine était garée depuis de longs mois à Kinkempois; sa dernière utilisation datait d'octobre 2000.

série 22

● Le 14 décembre 2003, la série 22 a été réduite de 11 unités : les 2201, 2203, 2211, 2218, 2220, 2234, 2235, 2237, 2241, 2242 et 2245. Il ne subsiste donc plus que 18 locomotives à l'effectif (voir tableau page 13).



PHOTO 60-70 Depuis le 14 décembre 2003, l'EC 91/90 "Vauban" Bruxelles-Midi - Milano est composé de voitures italiennes. Une I6 B SNCB assure un renfort entre Bruxelles et Basel (ici en queue de la rame). Sterpenich, 21 janvier 2004. Pierre HERBIET.

PROGRAMME DES RÉVISIONS DE SALZINNES

Pour l'année 2004, l'Atelier Central de Salzannes prévoit de réaliser les opérations suivantes :

Traction électrique

- série 11 : 2 révisions intermédiaires;
- série 12 : 2 révisions générales
- série 13 : 2 révisions intermédiaires (1311 et 1312, 1ère RI sur des 13);
- série 20 : 4 révisions générales;
- série 21 : 5 révisions intermédiaires;
- série 23 : 6 révisions générales; 6 révisions techniques; 3 révisions confort;
- série 25 : 4 révisions générales;
- série 26 : 4 révisions techniques;
- série 27 : 10 révisions générales.

Traction Diesel

- série 73 : 3 révisions générales.

On constatera que la traction Diesel a pratiquement disparu des activités de l'atelier; seules trois 73 subiront une révision. Toutes les autres séries (sauf 74 et 77/78) sont condamnées : 52-53-55-62/63-82 et 91). En traction électrique, on remarquera que quatre 25 devraient subir une révision générale, pour le compte de la société italienne qui les achètera.

C'est la 2024 qui remorqua le tout dernier international 499 Bruxelles-Midi - Chur / Brig, ici au départ de Bruxelles-Midi, le 12 décembre 2003. Dominique ALLARD.

● Une société privée italienne a marqué son intérêt pour le rachat de plusieurs 22. Elles seraient accouplées de manière permanente par deux en unité multiple, et utilisées en trafic marchandises au départ du port de Genova.

série 25

● Le 14 décembre 2003, à l'instar de la série 22, la série 25 a été réduite de moitié, avec la mise hors service des 2501, 2502, 2504, 2508, 2509, 2511 et 2512. Il s'agit ici des premières réformes touchant la série.

série 25.5

● Le roulement des 25.5 publié dans le *EN LIGNES* précédent page 27 était un projet qui a subi des modifications avant sa mise en application le 14 décembre. Ainsi, les services 553 et 554 ne sont pas assurés par une double traction de 25.5; en fait, seul le train 48642 ou 46840 (suivant les jours) est tracté en double traction entre Kinkempois et Sittard par une locomotive Diesel de la série 6400/6500 de *Railion* et une 25.5 (cette dernière se trouve en tête du train). Le roulement correct est donné ci-contre.



ROULEMENT DES 25.5 (uniquement les trains de jour)

| | |
|-----------------|--|
| LOCO 1 : | 44855 ① FGZH 08.14 - KFH 11.53 |
| (551) | 44800 ①-⑥ KFH 11.53 - FKR 14.40 |
| | 44853 ①-⑥ FGZH 17.38 - 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 (en double 25.5 SNCB + 6400/6500 NS) |
| (553) | 48640 ①③⑤⑥ NK 11.00 - STD 12.05 (en double 25.5 SNCB + 6400/6500 NS) |
| | 49667 ②④⑦ STD 11.59 - NK 13.09 |
| | 49665 ①③⑤⑥ STD 13.00 - NK 14.09 |
| LOCO 4 : | 42641 ①-⑤ STD 18.35 - NK 19.59 |
| (554) | 42641 ①-⑤ NK 21.21 - FNND 00.38 (allégé de Kinkempois à Visé-Haut) |
| LOCO 5 : | 44888 ②-⑥ KFH 06.39 - FGZH 09.51 |
| (555) | |

PHOTO 60-25 Le 19 novembre 2003, la 1603 transféra cinq voitures VSOE (Venise-Simplon-Orient-Express) entre Forest-Voitures et Oostende. Le train est ici photographié dans les faubourgs de Bruxelles, à Itterbeek. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Locomotives Diesel

séries 52-53

● Plusieurs 52-53 sont restées actives au-delà du 14 décembre 2003 à Stockem pour suppléer au manque de 77. En janvier et février, les 5303 et 5308 étaient toujours utilisées (machines pourtant en parc).

série 73

● La 7301 de Charleroi-Sud a été mise hors exploitation le 31-12-2003, pour avarie à la suspension.

série 76

● Les 23 locomotives subsistantesseront prochainement démolies. 14 machines se trouvent à l'atelier de Schaerbeek et 9 à Voroux et Kinkempois. Après démontage de quelques éléments récupérables, la vidange du gasoil, des huiles, l'enlèvement des batteries etc., elles seront livrées aux ferrailleurs.

série 80

● La 8062 vendue au réseau touristique *Museumseisenbahn Küstenbahn Ostfriesland* (MOK) (voir *EL 58* p. 23) a quitté la Belgique le 14 janvier via Roosendaal et Nieuweschans. Une autre 80 a été sauvegardée : la 8040, vendue au *Stoomcentrum Maldegem*.

↓ Depuis la mise hors service des dernières 51 le 14 juin 2003, le train de sable 47975 *SIBELCO Lommel - Pétange* était remorqué par un couplage de 62/63. Ces dernières ne l'auront pas assuré longtemps, puisque depuis le 14 décembre 2003, ce sont deux machines de la série 77/78 qui remorquent désormais ce parcours entre *SIBELCO* et Hasselt. Le 7 novembre 2003, le 47975 était tracté par les 6295 et 6302, en passage à Léopoldsborg. Johnny BRAUNS.



Les 13 et 14 décembre 2003, d'importants transferts de matériels furent opérés entre les ateliers d'Antwerpen-Noord, Merelbeke et Charleroi-Sud. Ici, passage à Vilvoorde de sept 62 d'Antwerpen-Noord mutées vers Charleroi-Sud et Merelbeke. Dans l'ordre : 6231 + 6285 + 6281 + 6253 + 6261 + 6260 + 6268.
Simon DERIDDER.

Ci-dessous : quelques minutes plus tard, passage du même convoi à Schaerbeek en direction de la gare Bruxelles-Nord. La météo fort capricieuse du début de l'hiver explique le manque de lumière sur ces documents.
Christian DOSOGNE.



PHOTO 60-26

Le 13 novembre 2003, après avoir acheminé le train de sucre vide 32784 Antwerpen-Lillo - Genappe, les 7781 et 7814 vont retourner à vide vers Antwerpen-Noord. La 7814 effectuait alors ses premiers tours de roue, puisqu'elle fut réceptionnée le 30 septembre. Avec la décision prise en janvier 2004 par la direction du groupe belge "Raffinerie Tirlémontoise" de fermer la sucrerie de Genappe, il faut craindre la mise hors service rapide de la ligne 141 Court-Saint-Etienne - Genappe. Cette ligne a la particularité d'être équipée sur certains tronçons de traverses métalliques, lesquelles sont d'ailleurs dans un très mauvais état. Néanmoins, des travaux de renouvellement de voie et de remplacement de traverses "en recherche" avaient été effectués au cours de l'été dernier. L'énorme production de betteraves dans toute la région sera donc évacuée vers une autre sucrerie ...par camion bien sûr !
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 60-27 →

Depuis le 14 décembre 2003, les 77 ont officiellement été mises en service à Stockem. Avec cela, l'ensemble du réseau belge est désormais parcouru par les 77/78. Le 29 janvier à Bertrix, la 7724 "Edelweiss" affrontait son premier hiver dans les Ardennes.
Philippe GOUSSET.



PHOTO 60-28 ↓

Le 21 janvier, la 7727 assurait le train 76081 Gantaufet-Zoning - Marbehan. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Les 5122 et 5135 en route vers l'Italie

Les 5122 et 5135, acquises par la société italienne *Ventura*, ont finalement quitté la Belgique le 1er décembre 2003. Au départ de Schaerbeek, elle furent d'abord dirigées vers Somain, en effectuant des escales à Monceau et Merelbeke. A Somain, elles furent intégrées dans un train à destination de Lyon, puis incorporées dans un autre train à destination de la gare frontalière de Modane, où elles arrivèrent le 4 décembre. Le lendemain matin, elles furent prises en charge par deux locomotives italiennes qui les emmenèrent à Torino. Après plusieurs jours d'attente en vue d'obtenir les autorisations nécessaires pour poursuivre leur route, elle quittèrent Torino pour enfin arriver à Paola, dans le sud de la botte italienne, le 23 janvier 2004.

VENTURA

La firme *Francesca Ventura* est une des plus importantes entreprises de travaux de voie d'Italie. Basée à Paola, en Calabre, où elle dispose d'un petit atelier dans les emprises de l'ancien dépôt FS, elle dispose d'une quarantaine d'engins, d'origines allemande (deux V60, deux V100, de nombreux locotracteurs ex. DB et des locomotives industrielles), autrichienne (trois 2060), polonaise (ST43-62 ex. PKP) et belge (séries 51, 60, 65 et 80). *Ventura* est actif en Calabre, en Sicile et en Sardaigne, aussi bien sur voies des FS que sur les chemins de fer privés.

PHOTO 60-29 ↗

Le 3 décembre 2003, les 5122 et 5135 sont garées sur une voie d'attente dans la gare de triage de Somain. C'est la première fois qu'une 51 atteint cette gare et traverse la France du nord au sud-est.

PHOTO 60-30 ↗ PHOTO 60-31 →
Pour la première fois, des 51 ont traversé les montagnes. Les 5135 et 5122 attendent ici la poursuite de leur long voyage dans la gare frontalière de Modane, blottie dans la sombre vallée de l'Arc.
Rolando JACOT, 4 décembre 2003.



PHOTO 60-32 →

Le 5 décembre 2003, la BB 63127 de la SNCF place les deux 51 en tête d'un train à destination de Torino.

Rolando JACOT.



PHOTO 60-33 →

Mise en tête du train de deux locomotives BBB italiennes de la série E633 des FS. Celles-ci mèneront les deux machines jusqu'à Torino, en empruntant le long tunnel du Fréjus qui relie Modane à Bardonecchia. Cet ouvrage, d'une longueur de 13657 m fut construit de 1857 à 1872, et fut ainsi le premier tunnel ferroviaire percé sous les Alpes.

Rolando JACOT, 5 décembre 2003.



■ Suppression des trains de pigeons

Dans sa recherche d'économies tous azimuts, la SNCB a décidé d'arrêter le transports de pigeons voyageurs pour les concours de colombophilie, arguant le manque de rentabilité. De son côté, la SNCF a déclaré vouloir continuer ce trafic, mais au départ de Lille ou de Maubeuge. Après la suppression des trains postaux, des trains internationaux, de certains trafics de betteraves ou de sucre pour la fin 2004, voici encore un trafic qui abandonne le rail entraînant, *ipso facto*, des camions en plus sur nos routes déjà sursaturées. Encore la preuve d'une politique libérale incohérente, à l'heure où l'on parle de mobilité, de réduction des gaz à effet de serre et d'environnement !

PHOTO 60-34 Le 1er juin 2001, un train de pigeons remorqué par la 2509 quitte la gare de formation de Schaerbeek à destination de Monceau, où les wagons seront accouplés à d'autres avant de poursuivre vers la France.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



série 84

● Les 8433, 8451, 8454, 8455 et 8456 affectées à la Direction Infrastructure (entretien Antwerpen-Noord) ont été mises hors exploitation le 1er février 2003.

A Merelbeke, les dernières machines à l'effectif - les 8426, 8429, 8431, 8432, 8434, 8437 - sont toutes garées.

A Charleroi-Sud, la 8443, toujours reprise à l'effectif, est également garée.

Il ne subsiste ainsi plus que trois 84 en activité : les 8450 et 8465 du Département Infrastructure (entretien Charleroi-Sud), et la 8441 utilisée pour les manoeuvres à l'atelier d'Antwerpen-Noord, mais qui est inventoriée à la Direction M (ex. "gros outillage" - voir série 91).

série 91

● Compte tenu des besoins des ateliers pour effectuer les manoeuvres dans leurs installations et des prévisions de livraison des engins rail-route, il a été décidé de réactiver plusieurs 91 théoriquement réformés depuis le 14 décembre 2003 mais qui, en pratique, sont restés en service. Tous sont affectés à la Direction M; simultanément, toutes les locomotives qui étaient considérées comme "gros outillage" ont également été inventoriées dans la "Direction M". Il en va de même des 9124 et 9149, en provenance de la Direction Infrastructure. Ainsi, on trouve à :

- Merelbeke : 9109, 9123, 9132, 9136, 9138, 9150 et 9152 (desserte des ateliers de traction et de wagons de Merelbeke, et de l'AC Gentbrugge);
- Charleroi : les 9111, 9124, 9128 et 9149 (desserte de l'atelier de Charleroi et de l'AC Cuesmes);
- Kinkempois : 9146, 9156, 9158;
- Schaerbeek : 8035;
- Antwerpen-Noord : 8441;
- Stockem : 9135, 9153 et 9159;
- Salzennes : 8066, 8067, 8068, 8069 et 9147.

Automotrices

série 301-440 "Break"

● Après plusieurs années de réparation, l'automotrice 338 est ressortie de l'Atelier Central de Mechelen le 13 janvier 2004. Pour rappel, elle fut gravement accidentée à la sortie de Hasselt le 24 août 1995. Elle n'est toutefois plus composée de ses voitures d'origine, mais bien des caisses suivantes : 3381 + 3152 + 3213; ces deux dernières voitures proviennent de l'automotrice 321 (accidentée à la sortie de Liège-Guillemins le 14 août 2000) et la 315.



Depuis le 14 décembre, les 62/63 ont d'Antwerpen-Noord ont déserté Hasselt. Désormais, ce sont les 77/78 qui dominent dans toute la région. Les 55 assurent également quelques rares services. Le 3 janvier 2004, les 7802, 7817, 7779, 7801, 5503 et 5526 attendaient leur prochain service.
Johny BRAUNS.



PHOTO 60-35 La machine 9150 de Merelbeke est actuellement toujours utilisée à la manoeuvre du matériel passant au tour en fosse et est d'ailleurs pourvue d'un attelage GF pour manoeuvrer les automotrices Break. Initialement prévue sortir des écritures le 14 décembre 2003, elle a été versée à la Direction M. Pierre HERBIET, 21 décembre 2003.



Le dernier jour des 91 à Lessines

Depuis longtemps, deux locotracteurs de la série 91 de Charleroi-Sud étaient utilisés en gare de Lessines. Ils assuraient principalement la manoeuvre des trains de ballast en provenance des deux carrières reliées à la gare, ainsi que la desserte du chantier de construction de traverses en béton d'Ollignies. Cette installation est située sur l'ancienne ligne 87 (Bassilly) - Ollignies - Lessines.

Le 14 décembre 2003 devait marquer la fin de l'utilisation des 91 à Lessines. Désormais, le service est assuré par des 73. Toutefois, en raison de retard pris dans l'écolage des conducteurs sur les 73, les 9115 et 9118 sont restés en service jusqu'au 31 décembre avant leur remplacement effectif par des 73.

PHOTO 60-36 ↗

Le 31 décembre 2003, les 9115 et 9118 étaient encore actifs en gare de Lessines.

PHOTO 60-37 →

Ce jour-là, ils ont une dernière fois desservi la gare d'Ollignies. Ici, passage du 9115 au-dessus de la Dendre (ligne 87).

PHOTO 60-38 ↓

Retour à vide vers Lessines des 9118 et 9115.

Photos : Philippe GOUSSET.



Wagons

En complément à l'article consacré aux nouvelles séries de wagons mises en service par la SNCB, paru dans notre précédent numéro, voici quelques détails supplémentaires.

Wagons Smmns 3514G7

Au total, la SNCB a transformé 150 wagons porte-conteneurs du type Sgmmns 3000G7 en wagons pour le transport de brames du type Smmns 3514G7. Ils portent les numéros UIC 82 88 4614 100 à 249 (EL 59 page 36).

Infrastructure

Qu'en est-il de la Vennbahn ?

Quel avenir pour la Vennbahn ? Personne ne peut le dire précisément. Les uns disent que c'est fini, les autres disent le contraire ! Les derniers mouvements ayant circulé sur la ligne en 2003 furent un train de wagons vides au départ de la scierie de Bullange mis en marche le 27 novembre et remorqué par les 5531 + 5532 et, le lendemain, un train de blindés au départ de Sourbrodt tracté par la 5531. Il pourrait donc bien s'agir des derniers trains ayant parcouru la ligne. Quoi qu'il en soit, aussi bien du côté de la scierie de Bullange, que de celui des responsables de l'armée, on dit ne pas avoir été mis au courant d'une éventuelle fermeture de la ligne... Le flou le plus total règne donc... Nous venons d'apprendre que la section Wévercé - Bullange a été mise hors service le 31 janvier 2004...

Wagons tombereaux Eaos et Eanos

En ce qui concerne les wagons tombereaux à bogies pris en location depuis 2002 (EL 59 page 35), voici leur nombre et leur origine par série :

- Eaos 1415H0 : 100 wagons ex. SNCF
- Eaos 1415H1 : 20 wagons ex. CFL
- Eaos 1415H2 : 29 wagons ex. AAE
- Eanos 1415H4 : 70 wagons ex. AAE
- Eanos (brun) et Eanos-x (rouge) 1415H5 : 150 wagons ex. AAE

A noter que la série H3 n'existe pas, et que la lettre H dans le type SNCB indique qu'il s'agit de véhicules loués.

Wagons autodéchargeurs de ballast

La SNCB a mis au total dix nouveaux wagons autodéchargeurs de ballast du Facns type 9820A6 en service (EL 59 page 35).

Les cinq premiers ont d'abord été numérotés UIC 31 88 6985 000 à 004, ensuite 80 88 9820 150 à 154.

Les cinq suivants ont directement porté les numéros UIC 80 88 9820 155 à 159.

Ces véhicules ont été construits en Roumanie par *Astra Vagoane* à Arad.



Le 28 novembre 2003 a peut-être circulé le dernier train sur la Vennbahn. Il s'agissait d'un convoi de chars chargé à Sourbrodt à destination de Kapellen. Sa traction fut assurée par la 5531. Ci-dessus : lors de la manoeuvre des wagons à Sourbrodt. Ci-dessous : le train prêt pour un dernier départ à Sourbrodt. Georgy LEJEUNE.



Nouveaux ponts en place à la sortie de Gent-Sint-Pieters

Les travaux de quadruplement de la ligne Gent - Brugge se poursuivent. (voir EL 55 p. 28). Durant le week-end du 10-11 janvier, les deux nouveaux ponts construits à la sortie de la gare de Gent-Sint-Pieters ont été poussés au-dessus du canal du "Ringvaart". Ces ponts en arcade, du même type que ceux de Halle et Leuven, ont une longueur de 126 m, une hauteur de 27 m et une masse de 750 t.

Dès le mois de mars, le nouveau faisceau de voies "Blaar-meersen" établi entre la sortie de la gare et le canal sera mis en service et permettra d'améliorer la fluidité du trafic.

En 2006 débutera la construction d'un viaduc de 1150 m de long, qui permettra l'entrée simultanée de deux trains en gare.

La fin des travaux entre Gent et la canal est programmée pour 2008, tandis que la première phase du projet (mise en service des 4 voies entre Gent et Landegem) est prévue pour 2010.

L'investissement total s'élève à quelques 290 millions d'euros.

Installations sonores dans les gares

D'ici au premier semestre de 2005, toutes les gares et points d'arrêt du réseau, au total 533, devraient être pourvus d'une installation de sonorisation. Au début de 2004, 198 gares et points d'arrêt étaient encore dépourvus de cet équipement. La SNCB a accéléré les travaux de placement.

Depuis le 14 décembre, les 436000 de la SNCF viennent quotidiennement à Ronet (voir roulement dans notre précédent EL page 40). Du 12 au 14 et du 18 au 21 novembre 2003, des parcours d'étude de ligne pour les mécaniciens SNCF furent organisés entre Aulnoye et Ronet. La 436051 à Ronet le 19 novembre. Hervé ALLARD.



Pour placer les ponts à leur emplacement définitif, il a fallu faire appel aux grands moyens. Posés et soutenus sur trois remorques autotractées, les ponts furent déplacés centimètre par centimètre jusque sur leurs culées. Côté Oostende (ci-dessous), la remorque comportait pas moins de 80 roues. Côté Gent-St-P., le pont était supporté par deux remorques (ci-dessus). Pour franchir le canal, un ponton a été placé d'une rive à l'autre. Jean-Claude GODTBIL, 10 janvier 2003.



Divers

**Budget d'investissement
2004-2007 de la SNCB**

Le 28 novembre 2003, le Conseil d'Administration de la SNCB a approuvé le programme d'investissement pour la période 2004-2007. Le budget s'élève à 5,8 milliards d'euros, dont 3,5 milliards proviendront de la dotation du gouvernement fédéral, 998 millions de la Financière TGV, 716 millions du fonds RER et 565 millions des fonds propres de la SNCB.

Pour 2004, l'enveloppe est fixée à 1,5 milliard d'euros, soit 20 % de plus qu'en 2003, répartie à raison de :

- 557 millions pour les travaux TGV;
- 307 millions pour les travaux d'entretien de l'infrastructure (caténaires, alimentation électrique, signalisation, ...); entretien et remplacement de ponts, de tunnels et de passages à niveau; GSM-R; système de sécurité ETCS; informatisation de cabines de signalisation;
- 251 millions pour le matériel roulant : acquisition d'une nouvelle tranche de voitures du type M6; achat de nouvelles locomotives polycourant; de nouvelles locomotives de manoeuvres; de nouveaux wagons de marchandises; modernisation des automotrices Break et poursuite de la rénovation des voitures du type M4;
- 106 millions pour l'augmentation des infrastructures destinées au trafic marchandises dans les ports d'Antwerpen et de Zeebrugge; réalisation de la courbe de raccord d'Aubange; poursuite des travaux de quadruplement de la ligne Gent - Brugge; modernisation des grilles de voies des gares de Namur et de Charleroi;
- 86 millions pour l'entretien, la modernisation et l'amélioration de l'accueil dans les gares; poursuite des travaux des gares de Liège-Guillemins et d'Antwerpen-Centraal;
- 72 millions pour les travaux préparatoires du réseau RER.

2003 : hausse du nombre de voyageurs à la SNCB

Durant 2003, la SNCB a transporté 155 millions de voyageurs, contre 150 en 2002, confirmant la tendance à la hausse depuis quelques années.

Par contre, baisse pour Thalys

La baisse du nombre de voyageurs enregistré par Thalys durant les 6 premiers mois de 2003, s'est confirmée durant le second semestre de l'année.



Le 17 novembre 2003, la Fédération des Producteurs de Tabac Français, mécontents de la hausse des tarifs en France, est venue protester auprès de la CEE à Bruxelles. A cette occasion, deux trains spéciaux furent mis en marche, l'un au départ de Montauban, l'autre de Agen. Les deux rames, composées de voitures-couchettes Corail étaient remorquées de Quévy à Schaerbeek et retour par les 2734 et 2759. Ci-dessus : le premier train en route vers Bruxelles. St. Job (ligne 26). Christian DOSOGNE. Ci-dessous - PHOTO 60-39 Passage à Etterbeek, lors du retour vers la France. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Pour l'ensemble de l'année, 5,8 millions de passagers ont été transportés, soit 2,4 % de moins qu'en 2002. Malgré cette perte de clientèle, Thalys a pu maintenir son chiffre d'affaire sur les relations Paris - Bruxelles et Paris - Köln. Par contre, pour la liaison Paris - Amsterdam le chiffre d'affaire a diminué de 7 %.

La bataille Thalys - ICE

La DB a annoncé son intention d'assurer dès 2005 des relations ICE Köln - Bruxelles - Paris. A moyen terme, vers 2007, la DB souhaitera même se partager à part égale les créneaux horaires avec Thalys. La DB refuse toutefois de se poser comme concurrent de

Thalys, d'autant plus qu'elle fait partie de la société Thalys. Pourtant, une guerre Thalys - ICE pourrait bien naître. Pour Thalys, cela signifiera certainement une nette perte de clientèle, car les voyageurs auront vite fait d'apprécier le confort sensiblement plus élevé des ICE...

SNCF : Suppression des premières classes sur les TER NPC

Depuis le 14 décembre 2003, la SNCF a supprimé les premières classes dans tous les trains TER Nord Pas-de-Calais. De ce fait, les trains locaux Lille ↔ Tournai assurés en matériel SNCF (rames inox réversibles RIO + BB 67400) sont également concernés par cette mesure.

L'axe Bruxelles - Strasbourg sera modernisé

Parmi les 29 projets prioritaires, la Commission Européenne a approuvé la modernisation de l'axe Bruxelles - Luxembourg - Strasbourg. Le projet, d'une valeur de 750 millions d'euros, est baptisé "Eurocap-rail".

En bref, entre Bruxelles et Namur, le projet inclus le quadruplement des voies entre Bruxelles et Ottignies et l'augmentation de la vitesse à 200 km/h entre Ottignies et Namur. Le plus gros investissement du projet concernera la section très accidentée entre Namur et Arlon.

Il est prévu de construire une nouvelle ligne entre Ciney et Libramont, parcourable à 300 km/h ! Les autres sections de la ligne seront modernisées et la vitesse maximale portée à 160 et même 200 km/h. A noter que le projet farfelu

de construction d'une ligne à grande vitesse entre Bruxelles et Charleroi via Rhisnes a été abandonné.

Plus de mini-bar dans les trains !

Depuis le 1er janvier 2004, la SNCB a supprimé son offre de service mini-bar à bords des trains, pour des raisons de non-rentabilité. Ce service était opéré par la firme *Sodexho*. Au total, 88 trains IC bénéficiaient de ce service. Sa suppression permet à la SNCB de réaliser des économies de l'ordre de 2 millions d'euros par an, mais entraîne la perte de 74 emplois.

La SNCB a toutefois proposé au personnel qui a perdu son emploi de s'inscrire aux examens qu'elle propose, et notamment celui d'accompagnateur de trains.

Suppression de l'indicateur !!!

La SNCB a décidé de ne plus éditer l'indicateur papier à partir du 13 décembre 2004 ! Les raisons invoquées sont toujours d'ordre budgétaire. La SNCB propose comme alternative aux internautes de consulter l'indicateur sur Internet, au détriment de ceux qui ne possèdent pas ce moyen de communication. La SNCB propose aussi de se référer aux innombrables brochures et dépliant qu'elle propose, comme l'indicateur de poche IC-IR et "Trains au départ".

Les amateurs ne seront pas ravis de cette nouvelle; à leur intention, ne serait-il pas possible de se procurer, contre paiement bien entendu, les Livrets du Service des Trains, documents officiels qui permettent aux gares d'agencer leurs mouvements, et qui seront toujours édités ?

Une automotrice suédoise traverse la Belgique

Une automotrice prototype à deux niveaux a fait escale à Montzen, lors de son transfert de l'usine Alstom-LHB de Salzgitter en Allemagne vers le centre d'essai de Raimés dans le nord de la France. Arrivée à Montzen la nuit du 23 au 24 décembre 2003, elle poursuivit son parcours via Kinkempois et Erqueinnes, le 27 décembre.

Elle fait partie d'une série de 43 rames (16 doubles et 27 triples) commandées en janvier 2001 pour la ligne de Malar-dalen. Ce matériel, baptisé "Coradia", est de la même famille que les Z24500 et Z26500 commandées par la SNCF (61 Z24500 pour la région Rhône-Alpes, Nord-Pas-de-Calais et Lorraine; 17 Z26500 quadruples pour la Provence-Alpes-Côte d'Azur et Centre; 8 Z26500 quintuples pour la Picardie).



L'automotrice passa la fête de Noël à Montzen avant de poursuivre sa route vers le centre d'essai de Raimés dans le Nord de la France. Michel HANSENS, 24 décembre 2003.

Le 27 décembre à Montzen, la X40 fut prise en remorque par la 5518. Ce convoi spécial circulait à 80 km/h et ne pouvait croiser aucun mouvement. Michel HANSENS.



Acheter et imprimer ses billets via Internet

Depuis le 1er février 2004, il est possible pour tous les voyageurs d'acheter et d'imprimer certains titres de transport valables en service intérieur via Internet. Baptisé "Ticket on Line", ce service est accessible de deux manières :

- au départ de la page "Voyager en Belgique" du site SNCB (www.sncb.be);
- au départ d'une adresse URL permettant d'accéder directement à l'application : <http://buy.b-rail.be>.

L'achat peut se faire soit avec une carte de crédit (VISA, Mastercard), soit avec une carte de débit (Bancontact, Mister-Cash) à condition d'être équipé d'un appareil C-Zam ou PC Banxafe.

Les billets suivants sont actuellement disponibles : billet ordinaire, billet à 50% VIPO, billet à 50% Familles Nombreuses, billet carte 50%, billet week-end 1 jour, billet "Un jour à la mer", billet "Un jour en Ardennes". L'offre sera progressivement étendue au fil des mois.

Tous les titres de transport achetés via le "Ticket on line" sont nominatifs et donc non cessibles; ils sont valables pour un voyage ou pour un aller-retour le même jour; disponibles 5 jours avant la date du voyage; non remboursables ni échangeables.

A noter que Thalys généralisera également l'impression de billets à domicile via le site www.thalys.com.



PHOTO 60-05 Le 15 décembre 2003, à Gent-St-P., une rame Diesel du Midland Main Line effectuant un parcours de rodage attend son retour vers Brugge. *Simon DERIDDER.*



PHOTO 60-19 Avant de faire circuler des trains de marchandises à 120 km/h, il fallait s'assurer de l'incidence qu'auraient les pantographes des locomotives de la série circulant en unité multiple sur les caténaires 25 kV. A cette fin, une campagne d'essais a été réalisée sur l'"Athus-Meuse" entre Bertrix et Beauraing, du 19 au 22 et le 27 janvier. Suivant l'orientation des deux machines, les pantos levés peuvent être éloignés ou proches l'un de l'autre, pouvant dans ce dernier cas soulever la caténaire. La rame, composée de cinq I11 et de la voiture de mesures 00800, était tractée ou poussée par une ou deux machines suivant les parcours (1341 et 1330). Ci-dessus - PHOTO 60-71 ↑ - le 21 janvier, à Gendron-Celles, retour vers Ronet de la rame, poussée par les 1341 et 1330. Ci-dessous - PHOTO 60-72 ↓ - passage à Naomé, le 27 janvier 2004. On remarquera le spot de la caméra de la voiture de mesure éclairant le contact panto-caténaire. *Philippe GOUSSET.*





DES LOCOMOTIVES HOLLANDAISES À MERELBEKE

Pendant les mois de novembre et décembre 2003, des conducteurs de Raailion Nederland (ex. NS-Cargo) ont effectué des parcours d'étude de ligne entre Antwerpen - Mechelen - Dendermonde - Merelbeke - Gent-Zeehaven, à l'aide d'une locomotive Diesel de la série 6500. Depuis le 14 décembre, les conducteurs Raailion assurent la conduite du train 44888 Kijfhoek - Gent-Zeehaven - (retour à vide) avec une locomotive de la série 25.5. PHOTO 60-40 ↑ Le 25 novembre 2003, la 6515 en gare de Merelbeke attend l'ouverture du signal pour rejoindre Gent-Zeehaven. PHOTO 60-41 ↗ Toujours à Merelbeke, la 6505 longe les quais en direction de Dendermonde, le 24 novembre 2003.

PHOTO 60-42 → Au milieu du mois de décembre, la 204 626-6 de Raailion Nederland a séjourné plusieurs jours à l'atelier de Merelbeke pour y subir un reprofilage de ses bandages. Rappelons que cette locomotive est utilisée sur le réseau de la Flandre zélandaise au départ de Terneuzen (voir EN LIGNES 54 page 51 et 56 page 26). Photos : Simon DERIDDER.



LES NOUVELLES RELATIONS INTERNATIONALES

"Bergland Express"

La société privée néerlandaise TTC "The Train Company" a fait circuler de janvier à mars un nouveau train de neige baptisé "Bergland Express" au départ de Schiphol vers Zell-am-See et St. Anton-am-Arlberg (Autriche), en desservant au passage Antwerpen-Berchem, Bruxelles-Midi et Liège-Guillemins. Il a circulé tous les vendredis du 30 janvier au 19 mars, avec retour les samedis du 1er février au 21 mars, sous l'horaire suivant :

| | 13227 ↓ | 13226 ↑ |
|-------------------|-------------|-------------|
| Schiphol : | 15.09 | 11.52 |
| Den Haag HS : | 15.33/35 | 11.27/29 |
| Rotterdam CS : | 15.51/54 | 11.08/11 |
| Roosendaal : | 17.11/31 | 09.33/52 |
| Antw. Berchem : | 17.59/18.14 | 08.59/09.05 |
| Bruxelles-Midi : | 18.55/19.10 | 08.13/19 |
| Liège-Guill. : | 20.30/34 | 06.44/49 |
| Aachen Hbf : | 21.18/36 | 05.26/56 |
| Kufstein : | 09.14/18 | 19.45/47 |
| Worgl : | 09.29/41 | 19.14/34 |
| Zell-am-See : | 11.12 | 17.28 |
| St. Anton a. A. : | 12.04 | 16.48 |

A noter que le train circulait entre Schaerbeek et Bruxelles-Midi via la ligne 28, et ensuite via la Jonction Nord-Midi, de façon à éviter un changement de front (et vice-versa).

A Worgl, la rame était scindée en deux tronçons, l'un à destination de Zell-am-See, le second pour St. Anton-a-A.

Ce train comportait au maximum 15 voitures, dont des voitures-lits (single, T2

et T3), des voitures-couchettes (compartiment de 4 ou 6 personnes), des voitures places assises, et une voiture-bar.

TTC devrait mettre en route pour cet été des trains-autos à destination de Bologna et St. Raphaël, un train vers Lourdes, et envisage pour le prochain hiver de faire circuler d'autres trains de neige vers les Alpes françaises et la Suisse.

Bientôt un Train-Autos ?

Une société privée néerlandaise devrait prochainement lancer un Train-Autos au départ de Maastricht vers Avignon. Cette relation circulera les vendredis du 11 juin au 24 septembre, avec retour les samedis du 12 juin au 25 septembre.

L'horaire envisagé est le suivant :

| | 1401 ↓ | 1402 ↑ |
|-----------------|-------------|----------|
| Maastricht. : | 20.27 | 06.28 |
| Visé : | 20.38 | 06.17 |
| Angleur : | 20.54 | 05.51 |
| Marloie : | 21.37 | 05.05 |
| Arlon : | 22.32/33 | 04.07/08 |
| Luxem.-Triage : | 22.54/23.14 | 03.26/46 |
| Avignon : | 07.30 | 19.11 |

EN 347/348/349 "Jan Kiepura"

Dans notre précédent EN LIGNES page 34, nous vous communiquions les horaires de la nouvelle relation Varsovie - Bruxelles-Midi. Voici quelques

précisions supplémentaires. Baptisé "Jan Kiepura" du nom d'un brillant chanteur et acteur (1902-1966) née à Sosnowiec en Prusse orientale (aujourd'hui Sosnowiec en Pologne), ce train circulera en fait à partir du 30 mars au départ de Varsovie et du 1er avril au départ de Bruxelles-Midi. Certaines voitures ont comme origine Moscou et Minsk (trains 11 Moscou / Minsk - Varsovie et 12 Varsovie - Minsk / Moscou). Sa composition de base comporte 12 voitures (BC = Chemins de fer biélorusses, DB = Chemins de fer allemands (voitures louées par les PKP), PKP = Chemins de fer polonais, RZD = Chemins de fer russes) :

- 3 voitures-lits AB PKP (Varsovie - Bruxelles);
- 3 voitures-couchettes DB (Varsovie - Bruxelles);
- 1 voiture de 1ère classe DB (Varsovie - Bruxelles);
- 1 voiture-restaurant DB (Varsovie - Bruxelles);
- 2 voiture-lits B + 1 voiture-lits AB RZD (Moscou - Bruxelles);
- 1 voiture-lits AB BC (Minsk - Bruxelles).

On peut toutefois s'interroger sur le fait que le train ne fait pas faire arrêt à Liège. Sur un trajet aussi long 2 minutes de plus ne change pourtant rien, et ce d'autant plus que lors de son retour vers Varsovie le train marque un arrêt de service de 4 minutes à Angleur !

Mobilité à Antwerpen

De juin 2004 à octobre 2005, d'importants travaux seront réalisés sur le ring autoroutier d'Antwerpen. Près de 40 % des automobilistes et camionneurs n'auront plus accès au ring. Lorsque l'on connaît les inextricables embouteillages paralysant tous les jours toute la région, on peut rapidement deviner le cahot qui s'ensuivra... La SNCB proposera diverses mesures pour réduire quelques peu l'impact du trafic routier, mais à la seule condition que des garanties financières du Gouvernement soient données. Parmi ces mesures, la SNCB augmentera la capacité des trains à destination et en provenance d'Antwerpen-Centraal : 2800 places supplémentaires en heures de pointe du matin, et 2000 le soir, principalement sur les lignes de Essen, Bruxelles - Mechelen, et Herentals. Du matériel roulant sera placé en réserve de manière à pouvoir immédiatement à un manque de capacité.

La SNCB établira un nouveau point d'arrêt sur la ligne 15 entre Lier et Herentals, à Wolfstee, à hauteur de la sortie 21 Herentals-Industrie de l'autoroute E313. Les omnibus Antwerpen - Herentals et des trains P y feront arrêt tous les jours de juin 2004 à novembre 2005 (et pourquoi pas après...?). Les automobilistes pourront y abandonner leur véhicule.

Aux heures de pointe, plus de trains desserviront le point d'arrêt d'Antwerpen-Noorderdokken, où de nombreux docks pourront embarquer dans les bus d'entreprises.

Enfin, les trains de service pour le personnel de la SNCB mis en marche entre Antwerpen-Berchem et la gare de triage d'Antwerpen-Noord seront rendus accessibles aux personnes travaillant dans les environs de la Noorderlaan.

En ce qui concerne le trafic des poids lourds, qui sera rendu très difficile durant cette période, la SNCB offrira aux entreprises la possibilité de transporter leurs conteneurs en trains-navettes entre des terminaux facilement accessibles en Belgique et la Main Hub d'Antwerpen-Noord.

Une bonne occasion pour la SNCB de conquérir une nouvelle clientèle...



Le 18 décembre 2003, un train DLC a circulé au départ d'Antwerpen-Berendrecht jusqu'à Athus et retour, via Leuven - Ottignies - Fleurus - Namur - Dinant - Bertrix. Ce parcours avait pour but de maintenir la connaissance de la ligne des conducteurs DLC. L'"Athus-Meuse" n'est en effet plus parcourue par des trains DLC depuis mai 2003. ↑ Le parcours spécial photographié à Lambusart sur la ligne 147. Le train était composé de trois wagons encadrés par les PB19 et PB18. Jean-Luc VANDERHAEGEN. PHOTO 60-44 ↓ A la sortie du tunnel de Gendron. Gérald FROMONT.



CFD LOCOREM

PHOTO 60-45

Comme prévu (voir EL 59 page 16), une locomotive Diesel Brissonneau & Lotz est arrivée à la base travaux d'Antwerpen-Noord en novembre 2003. Dès que l'autorisation de circuler sera délivrée par la SNCB, elle reprendra le service de la BB 432. Antwerpen-Noord, 10 décembre 2003. Pierre HERBIET.



SITUATION DU PARC MOTEUR DE LA SNCB

Jamais une année aura été aussi bouleversante pour le parc moteur que 2003. Au total, 193 engins ont été réformés et trois séries ont disparu : 51, 80 et les automotrices postales.

Au 01-01-2004, le parc moteur de la SNCB comptait 1531 engins, soit 82 de moins par rapport au 01-01-2003. Cet effectif se répartit en :

- 386 locomotives électriques;
- 655 automotrices électriques;
- 11 rames à grande vitesse;
- 100 locomotives Diesel de ligne affectées à la Direction Train (dont 16 utilisées par TUC Rail, et 10 en parc);
- 283 locomotives Diesel de manoeuvre;
- 96 autorails Diesel.

Les engins affectés au Département Infrastructure (67 unités) et ceux inventoriés comme "gros outillage" (6 unités)

ne sont pas repris dans ces chiffres.

C'est la traction Diesel qui compte le plus grand nombre de victimes : 156 (54 de ligne et 102 de manoeuvres) !

Le parc de locomotives de ligne ne compte plus que 100 unités contre 144 au 01-01-2003.

L'effectif des locomotives de manoeuvres, y compris les locotracteurs, compte 283 unités, malgré la réforme de 102 engins, compensée avec le début de la livraison des 77/78 de la seconde tranche.

En traction électrique, le parc compte 386 locomotives, dont 94 polycourant et 292 monocourant, soit une perte de 38 unités; 655 automotrices électriques, soit 17 en moins par rapport à 2002; et 11 rames à grande vitesse.

31 locomotives de la série 22 et 7 de la série 25 ont été réformées. Il s'agit ici des premières réformes non accidentelles touchant ses deux séries. A cela, il faut ajouter la radiation de la 1502.

Côté automotrices, on note la disparition de 14 rames postales et de la réforme accidentelle des 170, 716 et 932.

Côté livraison, seul le parc Diesel s'est enrichi par l'arrivée des 7 derniers autorails de la série 41 et des 33 premières locomotives de la série 77/78 de la seconde tranche.

Les tableaux ci-après donnent la situation du parc au 01-02-2004. On note la disparition du tableau des engins "Gros outillage", inventoriés depuis le 29 janvier à la Direction M.

LOCOMOTIVES ELECTRIQUES MONOCOURANT

| 20 | 21 | | 22 | | 23 | | | 25 | 25.5 | 26 | 27 | |
|-----------|-----------|------|-----------|----------|-----------|------|------|----------|----------|-----------|------|-----------|
| MKM | FSD | | GCR | NK | FNND | | | FNND | FNND | GCR | NK | |
| 2001 | 2101 | 2131 | 2204 | 2247 | 2301 | 2329 | 2356 | 2503 | 2551 | 2601 | 2701 | 2731 |
| 2002 | 2102 | 2132 | 2206 | 2248 | 2302 | 2330 | 2357 | 2505 | 2552 | 2602 | 2702 | 2732 |
| 2003 | 2103 | 2133 | 2213 | 2249 | 2303 | 2331 | 2358 | 2506 | 2553 | 2603 | 2703 | 2733 |
| 2004 | 2104 | 2134 | 2214 | | 2304 | 2332 | 2359 | 2507 | 2554 | 2604 | 2704 | 2734 |
| 2005 | 2105 | 2135 | 2216 | | 2305 | 2333 | 2360 | 2510 | 2555 | 2605 | 2705 | 2735 |
| 2006 | 2106 | 2136 | 2221 | | 2306 | 2334 | 2362 | 2513 | 2556 | 2606 | 2706 | 2736 |
| 2007 | 2107 | 2137 | 2223 | | 2308 | 2335 | 2363 | 2514 | 2557 | 2607 | 2707 | 2737 |
| 2008 | 2108 | 2138 | 2224 | | 2309 | 2336 | 2364 | | 2558 | 2608 | 2708 | 2738 |
| 2009 | 2109 | 2139 | 2226 | | 2310 | 2337 | 2365 | | | 2609 | 2709 | 2739 |
| 2010 | 2110 | 2140 | 2229 | | 2311 | 2338 | 2366 | | | 2610 | 2710 | 2740 |
| 2011 | 2111 | 2141 | 2230 | | 2312 | 2339 | 2367 | | | 2611 | 2711 | 2741 |
| 2012 | 2112 | 2142 | 2233 | | 2313 | 2340 | 2368 | | | 2612 | 2712 | 2742 |
| 2013 | 2113 | 2143 | 2236 | | 2314 | 2341 | 2369 | | | 2613 | 2713 | 2743 |
| 2014 | 2114 | 2144 | 2240 | | 2315 | 2342 | 2370 | | | 2614 | 2714 | 2744 |
| 2015 | 2115 | 2145 | 2243 | | 2316 | 2343 | 2371 | | | 2615 | 2715 | 2745 |
| 2016 | 2116 | 2146 | | | 2317 | 2344 | 2372 | | | 2617 | 2716 | 2746 |
| 2017 | 2117 | 2147 | | | 2318 | 2345 | 2373 | | | 2618 | 2717 | 2747 |
| 2018 | 2118 | 2148 | | | 2319 | 2346 | 2374 | | | 2619 | 2718 | 2748 |
| 2019 | 2119 | 2149 | | | 2320 | 2347 | 2375 | | | 2620 | 2719 | 2749 |
| 2021 | 2120 | 2150 | | | 2321 | 2348 | 2376 | | | 2621 | 2720 | 2750 |
| 2022 | 2121 | 2151 | | | 2322 | 2349 | 2377 | | | 2622 | 2721 | 2751 |
| 2023 | 2122 | 2152 | | | 2323 | 2350 | 2378 | | | 2623 | 2722 | 2752 |
| 2024 | 2123 | 2153 | | | 2324 | 2351 | 2379 | | | 2624 | 2723 | 2753 |
| 2025 | 2124 | 2154 | | | 2325 | 2352 | 2380 | | | 2625 | 2724 | 2754 |
| | 2125 | 2155 | | | 2326 | 2353 | 2381 | | | 2626 | 2725 | 2755 |
| | 2126 | 2156 | | | 2327 | 2354 | 2382 | | | 2627 | 2726 | 2756 |
| | 2127 | 2157 | | | 2328 | 2355 | 2383 | | | 2628 | 2727 | 2757 |
| | 2128 | 2158 | | | | | | | | 2629 | 2728 | 2758 |
| | 2129 | 2159 | | | | | | | | 2630 | 2729 | 2759 |
| | 2130 | 2160 | | | | | | | | 2631 | 2730 | 2760 |
| | | | | | | | | | | 2632 | | |
| | | | | | | | | | | 2633 | | |
| | | | | | | | | | | 2634 | | |
| | | | | | | | | | | 2635 | | |
| 24 | 60 | | 15 | 3 | 81 | | | 7 | 8 | 34 | | 60 |
| 24 | 60 | | 18 | | 81 | | | 7 | 8 | 34 | | 60 |

LOCOMOTIVES ELECTRIQUES POLY COURANT

| 11 | 12 | 13 | | | 15 | 16 |
|-----------|-----------|-----------|------|------|----------|----------|
| FSR | FKR | FKR | | | NK | FSD |
| 1181 | 1201 | 1301 | 1321 | 1341 | 1501 | 1601 |
| 1182 | 1202 | 1302 | 1322 | 1342 | 1503 | 1602 |
| 1183 | 1203 | 1303 | 1323 | 1343 | 1504 | 1603 |
| 1184 | 1204 | 1304 | 1324 | 1344 | | 1604 |
| 1185 | 1205 | 1305 | 1325 | 1345 | | 1605 |
| 1186 | 1206 | 1306 | 1326 | 1346 | | 1606 |
| 1187 | 1207 | 1307 | 1327 | 1347 | | 1608 |
| 1188 | 1208 | 1308 | 1328 | 1348 | | |
| 1189 | 1209 | 1309 | 1329 | 1349 | | |
| 1190 | 1210 | 1310 | 1330 | 1350 | | |
| 1191 | 1211 | 1311 | 1331 | 1351 | | |
| 1192 | 1212 | 1312 | 1332 | 1352 | | |
| | | 1313 | 1333 | 1353 | | |
| | | 1314 | 1334 | 1354 | | |
| | | 1315 | 1335 | 1355 | | |
| | | 1316 | 1336 | 1356 | | |
| | | 1317 | 1337 | 1357 | | |
| | | 1318 | 1338 | 1358 | | |
| | | 1319 | 1339 | 1359 | | |
| | | 1320 | 1340 | 1360 | | |
| 12 | 12 | 60 | | | 3 | 7 |

AUTORAIS SERIE 41

| FHS | FKR | | GCR | MKM |
|-----------|-----------|------|-----------|-----------|
| 4101 | 4154 | 4177 | 4102 | 4111 |
| 4117 | 4157 | 4178 | 4103 | 4112 |
| 4129 | 4158 | 4179 | 4104 | 4115 |
| 4130 | 4159 | 4180 | 4105 | 4121 |
| 4131 | 4160 | 4181 | 4106 | 4122 |
| 4132 | 4161 | 4182 | 4107 | 4123 |
| 4133 | 4162 | 4183 | 4108 | 4124 |
| 4134 | 4163 | 4184 | 4109 | 4125 |
| 4135 | 4164 | 4185 | 4110 | 4126 |
| 4136 | 4165 | 4186 | 4113 | 4127 |
| 4137 | 4166 | 4187 | 4114 | 4128 |
| 4138 | 4167 | 4188 | 4116 | |
| 4139 | 4168 | 4189 | 4118 | |
| 4140 | 4169 | 4190 | 4119 | |
| 4141 | 4170 | 4191 | 4120 | |
| 4142 | 4171 | 4192 | | |
| 4143 | 4172 | 4193 | | |
| 4144 | 4173 | 4194 | | |
| 4145 | 4174 | 4195 | | |
| 4146 | 4175 | 4196 | | |
| 4147 | 4176 | | | |
| 4148 | | | | |
| 4149 | | | | |
| 4150 | | | | |
| 4151 | | | | |
| 4152 | | | | |
| 4153 | | | | |
| 4155 | | | | |
| 4156 | | | | |
| 29 | 41 | | 15 | 11 |

PHOTO 60-46

Côté traction Diesel, les 62 pourraient bien perdre leurs derniers roulements à de la Direction Train. C'est à Merelbeke qu'elles sont actuellement encore les plus actives. Cette photo peut aujourd'hui encore être réalisée : un train de coils remorqué par les 6201 et 6212 entre Sidmar et Gent-Zeehaven (ligne industrielle 204). Gent-Noord, 25 février 2003.

Pierre HERBIET.



LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE

| 52 | | 53 | | 54 | | 55 | | 62/63 | | |
|----------------|----------------|----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------|-----------|--|--|
| MKM | MKM | MKM | FSR | NK | | GCR | NK | FKR | | |
| 5201 | 5301 | | 5501 TVM | 5502 | 5526 RA | 6221 | 6225 | 6204 | | |
| 5209 | 5302 | | 5506 TVM | 5503 | 5528 | 6231 | 6227 | 6210 | | |
| 5211 | 5306 | | 5509 TVM | 5504 | 5529 E | 6246 | 6269 | 6212 | | |
| 5212 | 5309 | | 5511 TVM | 5505 E | 5530 | 6253 | 6306 | 6216 | | |
| 5215 | 5311 | | 5512 TVM | 5507 RA | 5531 E | 6254 | 6313 | 6229 | | |
| 5217 | 5312 | | 5514 TVM | 5508 | 5532 | 6260 | 6319 | 6236 | | |
| | 5315 | | | 5510 E | 5533 RA | 6262 | 6324 | 6244 | | |
| | 5316 | | | 5515 E | 5535 | 6263 | 6331 | 6250 | | |
| | 5318 | | | 5517 RA | 5536 | 6268 | | 6256 | | |
| | 5320 | | | 5518 | 5537 | 6277 | | 6264 | | |
| | | | | 5519 E | 5538 | 6281 | | 6288 | | |
| | | | | 5521 | 5539 | 6283 | | 6292 | | |
| | | | | 5523 RA | 5540 E | 6294 | | 6295 | | |
| | | | | 5524 | 5541 | | | 6296 | | |
| | | | | | | | | 6297 | | |
| | | | | | | | | 6299 | | |
| | | | | | | | | 6302 | | |
| | | | | | | | | 6315 | | |
| en parc | en parc | en parc | | | | | | | | |
| 5205 | 5303 | 5401 | | | | | | | | |
| 5216 | 5305 | 5403 | | | | | | | | |
| | 5307 | 5407 | | | | | | | | |
| | 5308 | | | | | | | | | |
| | 5309 | | | | | | | | | |
| 6 + 2 | 10 + 5 | 0 + 3 | 6 | 28 | | 13 | 8 | 18 | | |
| 6 + 2 | 10 + 5 | 0 + 3 | 34 | | 39 | | | | | |

TGV

| Eurostar | TGV PBKA |
|------------|------------|
| FBM | FBM |
| 3101/3102 | 4301 |
| 3103/3104 | 4302 |
| 3105/3106 | 4303 |
| 3107/3108 | 4304 |
| | 4305 |
| | 4306 |
| | 4307 |
| 4 | 7 |

PHOTO 60-47 Les deux séries les plus menacées en traction électrique sont les 22 et les 25, lesquelles ne devraient pas survivre (à la SNCB) au-delà de 2004, sauf peut-être les 2247 à 2249 assurant la pousse des trains sur les plans inclinés de Liège. Le 20 août 2003, la 2502 assurait le train P 8741 Schaerbeek - Binche, photographié sur la ligne 117 à la sortie de Braine-le-Comte. Ce train est actuellement toujours repris dans le roulement des 22/25.

Pierre HERBIET.



AUTOMOTRICES ELECTRIQUES

| 151-270 | | | | Break 301-440 | | | 96 bi | 96 mono | | SAB | 601-782 | | | | 800 | 900 |
|------------|-----|-----|-----|---------------|-----|-----|-----------|-----------|-----|----------|------------|-----|-----|-----|-----------|-----------|
| MKM | FSD | GCR | | NK | FHS | FKR | FSD | MKM | FHS | FSR | FKR | FSR | NK | FSD | GCR | FSR |
| 153 | 174 | 184 | 229 | 301 | 346 | 410 | 441 | 501 | 525 | 595 | 601 | 632 | 665 | 745 | 801 | 901 |
| 154 | 175 | 185 | 230 | 302 | 347 | 411 | 442 | 502 | 526 | 596 | 602 | 633 | 666 | 746 | 802 | 902 |
| 155 | 176 | 186 | 231 | 303 | 348 | 412 | 443 | 503 | 527 | 597 | 603 | 634 | 667 | 747 | 803 | 903 |
| 156 | 177 | 187 | 232 | 304 | 349 | 413 | 444 | 504 | 528 | 598 | 604 | 635 | 668 | 748 | 804 | 904 |
| 157 | 178 | 188 | 233 | 305 | 350 | 414 | 445 | 505 | 529 | 599 | 605 | 636 | 669 | 749 | 805 | 905 |
| 158 | 179 | 189 | 234 | 306 | 351 | 415 | 446 | 506 | 530 | 600 | 606 | 637 | 670 | 750 | 806 | 906 |
| 159 | 180 | 190 | 235 | 307 | 352 | 416 | 447 | 507 | 531 | | 607 | 638 | 671 | 751 | 807 | 907 |
| 160 | 181 | 191 | 236 | 308 | 353 | 417 | 448 | 508 | 532 | | 608 | 639 | 672 | 752 | 808 | 908 |
| 161 | 182 | 192 | 237 | 309 | 354 | 418 | 449 | 509 | 533 | | 609 | 640 | 673 | 753 | 809 | 909 |
| 162 | 183 | 193 | 238 | 310 | 355 | 419 | 450 | 510 | 534 | | 610 | 641 | 674 | 754 | 810 | 910 |
| 163 | | 194 | 239 | 311 | 356 | 420 | 451 | 511 | 535 | | 611 | 642 | 675 | 755 | 811 | 911 |
| 164 | | 195 | 240 | 312 | 357 | 421 | 452 | 512 | 536 | | 612 | 643 | 676 | 756 | 812 | 912 |
| 165 | | 196 | 241 | 313 | 358 | 422 | 453 | 513 | 537 | | 613 | 644 | 677 | 757 | 813 | 913 |
| 166 | | 197 | 242 | 314 | 359 | 423 | 454 | 514 | 538 | | 614 | 645 | 678 | 758 | 814 | 914 |
| 167 | | 198 | 243 | 315 | 360 | 424 | 455 | 515 | 539 | | 615 | 646 | 679 | 759 | 815 | 915 |
| 168 | | 200 | 244 | 316 | 361 | 425 | 456 | 516 | 540 | | 616 | 647 | 680 | 760 | 816 | 916 |
| 169 | | 201 | 245 | 317 | 362 | 426 | 457 | 517 | 541 | | 617 | 648 | 681 | 761 | 817 | 917 |
| 171 | | 202 | 246 | 318 | 363 | 427 | 458 | 518 | 542 | | 618 | 649 | 682 | 762 | 818 | 918 |
| | | 203 | 247 | 319 | 364 | 428 | 459 | 519 | 543 | | 619 | 650 | 683 | 763 | 819 | 919 |
| | | 204 | 248 | 320 | 365 | 429 | 460 | 520 | 544 | | 620 | 651 | 684 | 764 | 820 | 920 |
| | | 205 | 249 | 321 | 366 | 430 | 461 | 521 | 545 | | 621 | 652 | 685 | 765 | 821 | 921 |
| | | 206 | 250 | 322 | 367 | 431 | 462 | 522 | 546 | | 622 | 653 | 686 | 766 | 822 | 922 |
| | | 207 | 251 | 323 | 368 | 432 | 463 | 523 | 547 | | 623 | 654 | 687 | 767 | 823 | 923 |
| | | 208 | 252 | 324 | 369 | 433 | 464 | 524 | 548 | | 624 | 655 | 688 | 768 | 824 | 924 |
| | | 209 | 253 | 327 | 370 | 434 | 465 | | 549 | | 625 | 656 | 689 | 769 | 825 | 925 |
| | | 210 | 254 | 328 | 371 | 435 | 466 | | 550 | | 626 | 657 | 690 | 770 | 826 | 926 |
| | | 212 | 255 | 329 | 372 | 436 | 467 | | 551 | | 627 | 658 | 691 | 771 | 827 | 927 |
| | | 213 | 256 | 330 | 373 | 437 | 468 | | 552 | | 628 | 659 | 692 | 772 | 828 | 928 |
| | | 214 | 257 | 331 | 374 | 438 | 469 | | 553 | | 629 | 660 | 693 | 773 | 829 | 929 |
| | | 215 | 258 | 332 | 375 | 439 | 470 | | 554 | | 630 | 661 | 694 | 774 | 830 | 930 |
| | | 216 | 259 | 333 | 376 | 440 | 471 | | 555 | | 631 | 662 | 695 | 775 | 831 | 931 |
| | | 217 | 260 | 334 | 377 | | 472 | | 556 | | | 663 | 696 | 776 | 832 | 932 |
| | | 218 | 261 | 335 | 378 | | 473 | | 557 | | | 664 | 697 | 777 | 833 | 933 |
| | | 219 | 262 | 336 | 379 | | 474 | | 558 | | | | 698 | 778 | 834 | 934 |
| | | 220 | 263 | 337 | 380 | | 475 | | 559 | | | | 699 | 779 | 835 | 935 |
| | | 221 | 264 | 338 | 381 | | 476 | | 560 | | | | 700 | 780 | 836 | 936 |
| | | 222 | 265 | 339 | 382 | | 477 | | 561 | | | | 701 | 781 | 837 | 937 |
| | | 223 | 266 | 340 | 383 | | 478 | | 562 | | | | 702 | 782 | 838 | 938 |
| | | 224 | 267 | 341 | 384 | | 479 | | 563 | | | | 703 | 839 | 939 | |
| | | 225 | 268 | 342 | 385 | | 480 | | 564 | | | | 704 | 840 | 940 | |
| | | 226 | 269 | 343 | 386 | | 481 | | 565 | | | | 705 | 841 | 941 | |
| | | 227 | 270 | 344 | 387 | | 482 | | 566 | | | | 706 | 842 | 942 | |
| | | 228 | | 345 | 388 | | 483 | | 567 | | | | 707 | 843 | 943 | |
| | | | | | 389 | | 484 | | 568 | | | | 708 | 844 | 944 | |
| | | | | | 390 | | 485 | | 569 | | | | 709 | | 945 | |
| | | | | | 391 | | 486 | | 570 | | | | 710 | | 946 | |
| | | | | | 392 | | 487 | | | | | | 711 | | 947 | |
| | | | | | 393 | | 488 | | | | | | 712 | | 948 | |
| | | | | | 394 | | 489 | | | | | | 713 | | 949 | |
| | | | | | 395 | | 490 | | | | | | 714 | | 950 | |
| | | | | | 396 | | | | | | | | 715 | | 951 | |
| | | | | | 397 | | | | | | | | 716 | | 952 | |
| | | | | | 398 | | | | | | | | 717 | | | |
| | | | | | 399 | | | | | | | | 718 | | | |
| | | | | | 400 | | | | | | | | 719 | | | |
| | | | | | 401 | | | | | | | | 720 | | | |
| | | | | | 402 | | | | | | | | 721 | | | |
| | | | | | 403 | | | | | | | | 722 | | | |
| | | | | | 404 | | | | | | | | 723 | | | |
| | | | | | 405 | | | | | | | | 724 | | | |
| | | | | | 406 | | | | | | | | 725 | | | |
| | | | | | 407 | | | | | | | | 726 | | | |
| | | | | | 408 | | | | | | | | 727 | | | |
| | | | | | 409 | | | | | | | | 728 | | | |
| | | | | | | | | | | | | | 729 | | | |
| | | | | | | | | | | | | | 730 | | | |
| | | | | | | | | | | | | | 731 | | | |
| | | | | | | | | | | | | | 732 | | | |
| | | | | | | | | | | | | | 733 | | | |
| | | | | | | | | | | | | | 734 | | | |
| | | | | | | | | | | | | | 735 | | | |
| | | | | | | | | | | | | | 736 | | | |
| | | | | | | | | | | | | | 737 | | | |
| | | | | | | | | | | | | | 738 | | | |
| | | | | | | | | | | | | | 739 | | | |
| | | | | | | | | | | | | | 740 | | | |
| | | | | | | | | | | | | | 741 | | | |
| | | | | | | | | | | | | | 742 | | | |
| | | | | | | | | | | | | | 743 | | | |
| | | | | | | | | | | | | | 744 | | | |
| 18 | 10 | 85 | | 45 | 64 | 31 | 50 | 24 | 46 | 6 | 31 | 32 | 60 | 38 | 44 | 51 |
| 113 | | | | 140 | | | 50 | 70 | | 6 | 181 | | | | 44 | 51 |

Radiations

Après le grand nettoyage opéré le 14 décembre 2003 avec, pour rappel, la mise hors exploitation de 55 engins en traction Diesel, l'année 2003 s'est terminée avec la réforme de la 7301 le 31 décembre 2003 à l'atelier de Charle-roi-Sud (avarie à la suspension). Toutefois, 13 locotracteurs de la série 91 ont été réactivés au 29 janvier et inventoriés à la Direction M (voir page 34); en fait, ces machines étaient restées en service après leur réforme intervenue le 14-12-2003.

En traction électrique, 11 locomotives de la série 22 (2201, 2203, 2211, 2218, 2220, 2234, 2235, 2237, 2241, 2242, 2245) et 7 de la série 25 (2501, 2502, 2504, 2508, 2509, 2511, 2512) ont été mises hors exploitation le 14 décembre 2003.

Notons également que les 8433, 8451, 8454, 8455 et 8456 du Département Infrastructure (entretien Antwerpen-Noord), ont été mises hors exploitation le 1er février 2003.

L'année 2004 nous réserve sûrement encore de nombreuses radiations. Les séries 22 (sauf peut-être les 2247 à 2249 servant pour les allèges sur les plans inclinés de Liège), 25, 54 et 84 devraient disparaître. Les autres séries concernées sont les 62/63, 73, 82 et 91, qui perdront plusieurs unités.

La SNCB se prépare à démolir un grand nombre d'engins, notamment des 22, 84, 85, 91, les 59 subsistantes et toutes les 76.

7307

Livraison à la SNCB : 18-11-1965

Numérotation : 273.007 : 18-11-1965 - 31-12-1970
7307 : 01-01-1971 - 01-03-2003

Dépôts successifs : Monceau : 18-11-1965 - 01-04-2001
Merelbeke : 01-04-2001 - 01-03-2003

Mise hors exploitation : 01-03-2003 (suite accident)

PHOTO 60-48 *Sombreffe, 27 août 1984 (ancienne ligne 147 Gembloux - Fleurus).
Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



7334

Livraison à la SNCB : 02-02-1967

Numérotation : 273.034 : 02-02-1967 - 31-12-1970
7334 : 01-01-1971 - 01-03-2003

Dépôts successifs : Monceau : 02-02-1967 - 01-04-2001

Mise hors exploitation : 01-03-2003 (suite accident)

PHOTO 60-49 *atelier de Monceau, 18 novembre 1985.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



7602

Origine : NS 2259

Livraison à la SNCB : 07-1995

Numérotation : 2259 NS : 12-1956 - 11-1994
7602 : 07-1995 - 01-03-2003

Dépôts successifs : Schaerbeek : 07-1995 - 01-03-2003

Mise hors exploitation : 01-03-2003

PHOTO 60-50 *Silly, 18 juin 1996.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



7603

Origine : NS 2327

Livraison à la SNCB : 06-1995

Numérotation : 2327 NS : 09-1957 - 05-1994
7603 : 06-1995 - 01-03-2003

Dépôts successifs : Schaerbeek : 07-1995 - 01-03-2003

Mise hors exploitation : 01-03-2003

PHOTO 60-51 *Schaerbeek, 16 décembre 2002.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7604

Origine : NS 2309

Livraison à la SNCB : 07-1995

Numérotation : 2309 NS : 02-1957 - 05-1994
7604 : 06-1995 - 01-03-2003

Dépôts successifs : Schaerbeek : 05-1995 - 01-03-2003

Mise hors exploitation : 01-03-2003

PHOTO 60-52 *Leuven, septembre 2002.*
Pierre HERBIET.



7606

Origine : NS 2305

Livraison à la SNCB : 07-1995

Numérotation : 2305 NS : 12-1956 - 07-1995
7606 : 07-1995 - 01-03-2003

Dépôts successifs : Schaerbeek : 07-1995 - 01-03-2003

Mise hors exploitation : 01-03-2003

PHOTO 60-53 *Schaerbeek, 31 juillet 2003.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7607

Origine : NS 2292

Livraison à la SNCB : 07-1995

Numérotation : 2292 NS : 10-1957 - 07-1995
7607 : 07-1995 - 01-03-2003

Dépôts successifs : Schaerbeek : 07-1995 - 01-03-2003

Mise hors exploitation : 01-03-2003

PHOTO 60-54 *Leuven, avril 2002.*
Pierre HERBIET.



IL Y A 50 ANS : MISE EN SERVICE DES 122



Il y a 50 ans, les locomotives du type 122 - la future série 22 - effectuaient leurs premiers tours de roues. Voici un petit reportage de leurs premiers services.

PHOTO BD-166 *Un direct vient de quitter Bruxelles et fonce vers Oostende. La rame est entièrement composée de voitures du type K1. Anderlecht, 19 janvier 1955.*
Bruno DEDONCKER, collection PFT.

Les résultats très satisfaisants obtenus par l'électrification de la ligne Bruxelles - Antwerpen en 1935, suivie de la ligne Bruxelles - Charleroi dont la mise sous tension fut inaugurée le 14 novembre 1949, ont convaincu la SNCB d'entamer l'électrification des lignes principales du réseau.

Il fut ainsi décidé d'électrifier en priorité les lignes suivantes : les lignes 50A Bruxelles-Midi - Gent (inaugurée le 27-02-1954), avec prolongation jusqu'au littoral (Oostende le 26-06-1954, Blankenberge le 17-07-1954, Knokke via Zeebrugge le 23-05-1955); 36 Bruxelles-Nord - Liège-Guillemins (inaugurée le 17-10-1954 jusque Leuven et le 02-10-1955 jusque Liège); 53 Mechelen - Leuven inaugurée le 01-01-1956; et Bruxelles-Nord - Luxembourg (Bruxelles - Ottignies inaugurée le 14-01-1956, Ottignies - Namur le 29-01-1956, Namur - Luxembourg le 29-01-1956.

Pour l'exécution de ce programme, la SNCB passa au début de 1952 une importante commande de matériel à l'Association des Constructeurs Electriques, qui regroupe les ACEC (Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi) et SEM (Société d'Electricité et de Mécanique) :

- 50 locomotives du type 122;
- 79 automotrices doubles du type

1954 (228.050 à 128) pour les services omnibus;

- 38 automotrices doubles du type 1955 pour les services directs (228.502 à 539);

- 22 automotrices doubles du type 1956 avec caisse en inox (les *Budd* 228.129 à 150);

- 83 locomotives du type 123.

Les locomotives du type 122 furent commandées suite à l'expérience concluante des trois machines prototy-

pes du type 120 (futures 2001 à 2003 puis 2801 à 2803). Elles convenaient aussi bien pour la traction des trains de voyageurs que marchandises.

Le type 122 fut assemblé par les *Ateliers Métallurgiques* de Nivelles. La livraison de la série démarra à partir de décembre 1953, à raison d'une locomotive par semaine. La 122.001 fut mise en service le 29 décembre 1953, tandis que la dernière machine fut fournie le 31 décembre 1954 (la 122.050).

PHOTO-BD-167 *Le 22 janvier 1954, arrivée à Bruxelles-Nord de la 122.001 en tête d'un des premiers trains d'essai composé de voitures du type L.*
Bruno DEDONCKER, collection PFT.



Elles étaient destinées aux lignes Bruxelles - Oostende, Bruxelles - Liège et Bruxelles - Namur.

Les cinq premières locomotives furent réceptionnées à l'atelier de traction électrique de Schaerbeek et mises en service aux dates suivantes :

- 122.001 : 29-12-1953
- 122.002 : 19-01-1954
- 122.003 : 27-01-1954
- 122.004 : 03-02-1954
- 122.005 : 10-02-1954

Elles furent testées et rodées dans le roulement des machines prototypes des types 120 et 121.

Dès la mise sous tension de la ligne vers Gent, les 122 remorquèrent de nombreux trains directs et semi-directs. La traction de quelques trains de marchandises leur fut également confiée entre Schaerbeek, Muizen et Antwerpen-Noord. Rapidement, à mesure de l'extension de la traction électrique, elles étendirent leur rayon d'action vers le littoral et Liège, toujours en trafic mixte voyageurs - marchandises (vers Voroux, Kinkempois).



PHOTO BD-168 La 122.001 lors de ses premiers tours de roues à Bruxelles-Midi, le 22 janvier 1954.
Bruno DEDONCKER, collection PFT.

PHOTO BD-169 Gros plan sur la 122.006 peu après son arrivée à l'atelier de Bruxelles-Midi, le 8 avril 1954 (livrée à la SNCB le 18 février 1954).
Bruno DEDONCKER, collection PFT.





PHOTO BD-170 Le 16 juin 1954, arrivée à Bruxelles-Midi du direct 874 Gent-Sint-Pieters - Bruxelles-Nord. La rame est composée de voitures du type K2, tractée par la 122.002.

PHOTO BD-171 Le même jour toujours à Bruxelles-Midi, retour vers Gent-Sint-Pieters de la 122.002, cette fois en tête du direct 869.

Photos : Bruno DEDONCKER, collection PFT.



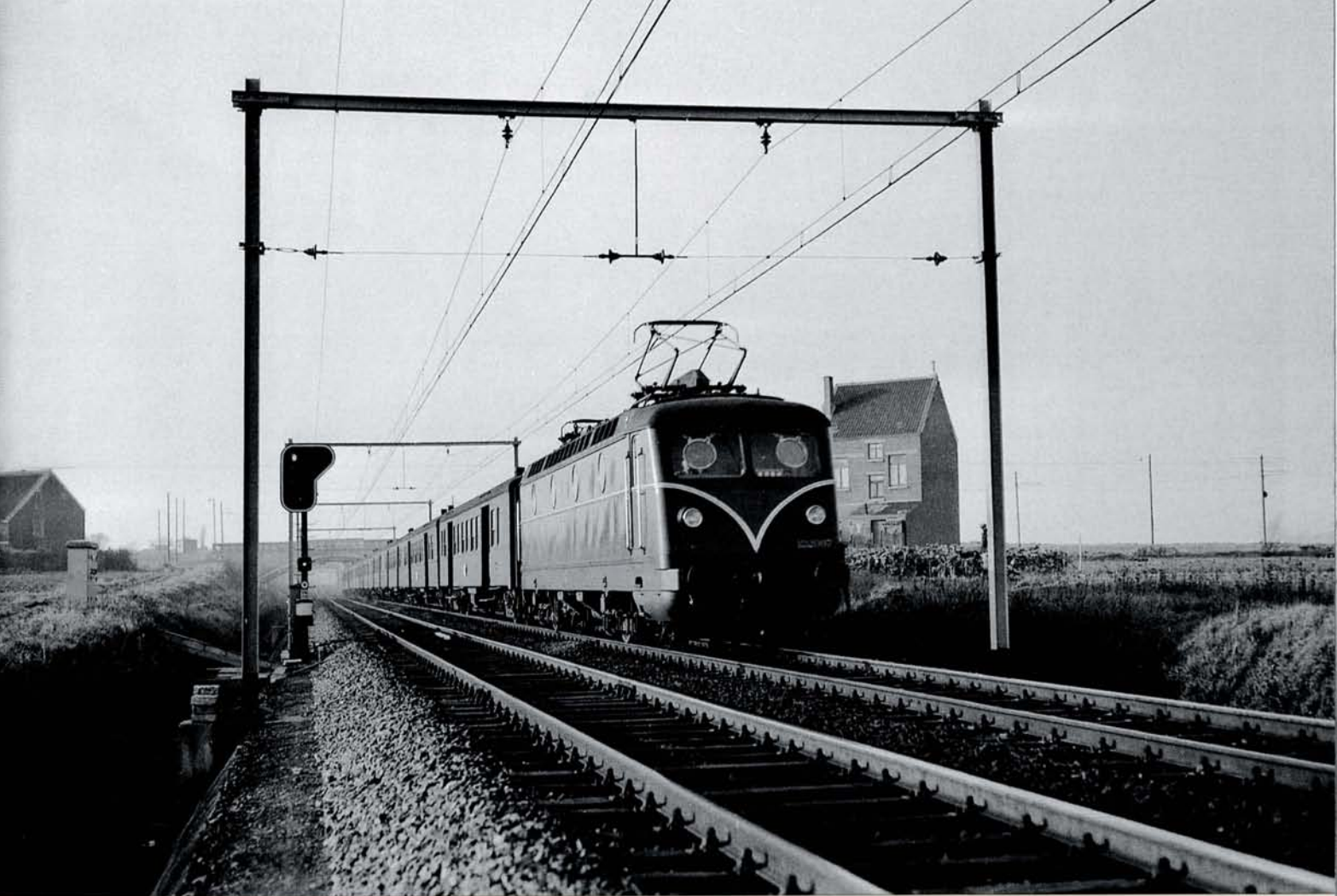


PHOTO BD-172 Le 29 janvier 1955, passage à Anderlecht en direction de Bruxelles-Midi d'un semi-direct tracté par la 122.007. La longue rame est composée exclusivement de voitures du type M1.

PHOTO BD-173 La 122.022 fut mise en service le 8 juin 1954. Quelques jours plus tard, elle effectuait ses premiers tours de roues. Bruxelles-Midi, 15 juin 1954.

Photos : Bruno DEDONCKER, collection PFT.





il y a 40 ans ...

PHOTO BD-174 La ligne vicinale Bruxelles Place Rouppe - Waterloo fut supprimée le 1er avril 1964. Le dernier jour de l'exploitation, le 31 mars 1964, plusieurs trams étaient décorés pour cette triste circonstance, comme ici la motrice 9981 photographiée sur la Chaussée à Waterloo à hauteur du Vivier d'Oie à Uccle-St. Job. Cette ligne fut mise en service en trois étapes : Bruxelles Place Rouppe - Vert Chasseur le 1er octobre 1881, Vert Chasseur - Espinette Centrale le 1er octobre 1894 et Petite Espinette - Waterloo le 13 octobre 1910. L'entière de la ligne fut exploitée en traction électrique à partir de cette dernière date (13-10-1910). Bruno DEDONCKER, collection PFT.

PHOTO BD-175 A partir du début de 1964, la STIB entama la mise en service des 43 motrices articulées du type 4000. Il s'agissait en fait de la transformation des anciens trams standards à deux essieux des types 1000, 1200, 1300, 3300, 3400, 3800. Les "nouveaux" trams étaient composés de trois éléments accouplés de manière permanente : deux motrices standards sur lesquelles la plate-forme avait été supprimée, et un élément intermédiaire sans essieu. Le 6 mars 1964, la motrice 4003, construite avec les anciennes motrices 1333 et 1346, pose devant le dépôt d'Ixelles. Bruno DEDONCKER, collection PFT.





il y a 20 ans ...

Durant les mois de décembre 1983 et janvier 1984, la 9154 eut la triste tâche de remorquer les trains de démontage de la ligne 150 entre Rochefort et Houyet-Ardenne. La ligne fut ouverte en plusieurs étapes : Jemelle - Rochefort le 15 septembre 1880; Rochefort - Eprave le 16 février 1886; Eprave - Villers le 23 septembre 1888; Villers - Wanlin le 3 juillet 1889 et Wanlin - Houyet le 4 janvier 1894. Le trafic voyageurs fut suspendu le 13 avril 1959, ainsi que le trafic marchandises entre Houyet et Hour Havenne. Le trafic marchandises entre Hour-Havenne et Jemelle subsista jusqu'au 23 novembre 1978. Ci-dessus - PHOTO 60-55 - un train de ramassage de matériaux divers à l'oeuvre dans la gare d'Eprave. Ci-dessous - PHOTO 60-56 - lors du retour vers Houyet, la 9154 et des wagons transportant des locaux de service traversent la gare de Villers-sur-Lesse. Pierre HERBIET, 9 janvier 1984.



L'Europe à voie étroite



PHOTO 60-57 Le 29 mai 2003, un tortillard à destination de Tremesna arrive à Osoblaha, la gare terminus de la ligne. En tête, la 705 917-3. *Philippe DE GIETER.*

7. La Tchéquie et la Slovaquie

Les réseaux à voie étroite tchèques et slovaques, bien qu'exploités par la même compagnie (CSD, Chemins de fer tchécoslovaques) jusqu'à la séparation des républiques tchèques et slovaques en 1992, présentent des visages bien différents.

PHOTO 60-58 La 705 916-5 manoeuvre devant la pittoresque remise d'Osablaha, le 5 septembre 2002. *Kristof AVONDS.*



7.1 République Tchèque Slezsku - Osoblaha

La Société nationale des Chemins de fer tchèques CD (Ceske Drahy) n'exploite plus que 20 kilomètres de lignes à voie étroite. Cette ligne à écartement de 76 cm, relie Tremesna ve Slezsku à Osoblaha, dans une région rurale proche de la frontière polonaise : la Silésie. La correspondance avec le réseau à voie normale est possible à Tremesna. Si le tra-

fic marchandises a été supprimé en 1997, le service voyageurs comporte encore 6 allers-retours quotidiens, tous assurés en rame tractée, mais le plus souvent avec une seule voiture. La traction est assurée par les quatre locomotives Bo'Bo' diesels-électriques série 705.9 construites en 1954 par CKD à Praha (TU47.0 dans l'ancienne désignation tchécoslovaque). Les 705.913, 914, 916 et 917 sont ainsi les quatre derniers engins à voie étroite à l'inventaire des CD, tous basés à la remise de Osoblaha. Récemment, une locomotive à vapeur roumaine du type 764 (Resita 2597/1957) a été acquise et effectuera des parcours touristiques sur la ligne.

Nova Bystrica - Obratan

A l'autre extrémité du pays, à la frontière autrichienne, les CD ont exploité jusqu'en 1997 une autre ligne à voie de 76 cm, longue de 79 kilomètres et reliant Nova Bystrica à Obratan, via Jidrichov Hradec, où se trouve le dépôt. Depuis 1997, cette ligne a été privatisée et est exploitée par le JHMD (Jundrichohradecke Misti Drahy), qui a repris la ligne et le matériel aux CD. Il n'est donc pas surprenant de retrouver, pour la traction des trains, onze locomotives série TU47.0, identiques à celles encore utilisées entre Tremesna ve Slezsku et Osoblaha (les 705 905, 906, 907, 909, 911, 912, 915, 918, 919, 920 et 921).



PHOTO 60-59 Le 1er mars 2003, le train 240 Jidrichov Hradec - Obratan, remorqué par la T47 011 du JHMD, franchit un petit pas-sage à niveau dans un bois dans les environs de Cernovice.
Yves STEENEBRUGGEN.



PHOTO 60-60

A Jidrichov Hradec, la 705 921-5 attend son prochain départ pour Obratan.

Philippe DE GIETER, 26 mai 2003.

LES 705.9 (T47.0)

Constructeur : CKD, Praha
Année : 1954
Moteur Diesel : CKD 12V 170DR
Puissance : 258 kW
Transmission : électrique CKD
Configuration : Bo'Bo'
Vitesse max. : 50 km/h
Masse totale : 32 t
Longueur tot : 12,690 m



Mais JHMD dispose aussi d'une locomotive de manoeuvres à deux essieux type T212.0 (numérotée 702 901-0), construite en 1962 pour les CSD. Un service marchandises continue à être assuré, par wagons à voie normale posés sur trucks porteurs, et le service voyageurs est assez étoffé entre Jidrichov Hradec et Obratan (une dizaine d'allers-retours) mais se

limite aux parcours pour navetteurs et écoliers entre Jidrichov Hradec et Nova Bystrica.

Le potentiel touristique de la région étant important, JHMD assure régulièrement des trains en traction vapeur, entre Jidrichov Hradec et Nova Bystrica et dispose pour cela de deux locomotives : la U47.001, une Mallet 020+020T

construite en 1907 pour les Chemins de fer serbes (SDZ, numérotée 391) par Henschel (numéro de construction 7930/1907) et intégrée dans le parc des CSD en 1924; et la U46.001, en réalité la 764 465, une 040T construite par Rézita (1458/1958), acquise en Roumanie en 1999 (réseau industriel de Brad).

Philippe DE GIETER.

PHOTO 60-61 La 705 907-4 en tête d'un train Jidrichov Hradec - Obratan. Chvalkov, 3 septembre 2002.

Philippe DE GIETER.



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 traways vicinaux de Charleroi et du Centre €23,55 950 g
- Le rail à Mons et dans le Borinage €23,50 750 g
- Un siècle de vapeur €23,50 750 g
- SNCB 75 NMBS €35,00 1250 g
- 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) €45,00 1050 g
- Tram Antwerpen (en néerlandais) €20,00 450 g
- Croix de Hesbaye €24,00 990 g
- La gare de Morlanwelz



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
- numéro 59 par numéro : € 8,50 260 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 60-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 60-29 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 30-04-2003; date de livraison: +/- 15-05-2004. 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, e-mail 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
- N° 57 : Locotracteurs série 91 € 10,00 75 g

PHOTO-THEME 58 : Trains-Autos : 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



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

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, Evrehaillies (2 X), Purmode, 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 **EPUISE**

Commande et frais d'envoi

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

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

| | | |
|---------------|--------|---------|
| jusque 350 g | € 2,60 | € 4,70 |
| jusque 1000 g | € 3,30 | € 5,00 |
| jusque 2000 g | € 3,90 | € 10,90 |
| jusque 3000 g | € 5,60 | € 14,50 |
| jusque 4000 g | € 6,45 | € 14,50 |
| jusque 5000 g | € 7,20 | € 14,50 |

■ ARTICLE EN VOIE D'EPUISEMENT

