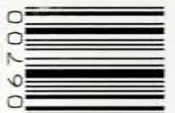


EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 67 - JUIN 2005 - € 8,50
SUISSE : 13,70 CHF
N° AGREATION : P501041 - BUREAU DE DEPÔT : 1180 BRUXELLES 18
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme

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

Toerisme en Spoorpatrimonium

La gare en images

NOUVEAU

La gare en images

Les Editions Bluemoon viennent de sortir de presse, en collaboration avec le PFT, un ouvrage intitulé « La gare en images ».

Cet ouvrage décrit notamment l'architecture des gares, leur ambiance, l'influence qu'elles ont sur leur environnement, et se réfère à 87 d'entre elles.

On y découvre aussi les architectes les plus célèbres, qui ont sans conteste marqué de leur empreinte l'architecture de nos gares.

Le livre comporte 112 pages sur papier glacé, et est présenté au format A4 oblong ; la couverture est cartonnée et la couture réalisée au fil de lin.

Le livre coûte € 30, auxquels il faut ajouter les frais d'envoi (750 grammes, voir ci-dessous).

Format :	270 x 215 mm
Nombre de pages :	112
Nombre de photos :	120 en noir et blanc
Langue :	français
Prix :	€ 30,00
Poids :	750 g (frais d'envoi, voir page 67)
Communication :	La gare en images

Editorial

L'année 2005 vient de commencer sur les chapeaux de roues, avec un voyage magnifique qui a mené les 350 participants en Flandre Zélandaise. Sous un soleil généreux, toutes les lignes de cette région peu connue de cette enclave néerlandaise ont été parcourues par deux 62 de TUC-RAIL et cinq voitures M2. Une discipline stricte mais bon enfant, des arrêts-photos nombreux, un guide exceptionnel... voilà les ingrédients d'une journée réussie, digne du "tout grand PFT". Nous en reparlerons dans notre prochaine édition.

Une fois de plus, la confiance que vous témoignez au PFT, que ce soit en participant aux voyages, aux journées Portes Ouvertes ou simplement en lisant cette revue, permet d'arriver aux buts de l'association : la préservation et la mise en valeur de matériel ferroviaire belge, sur le réseau ou sur la très belle ligne du Bocq, dont vous trouverez dans ces pages les jours et heures de circulation 2005.

Merci à tous, bonne lecture et... à la prochaine manifestation !

Le PFT asbl.

Petites annonces

Annonce privée : gratuite pour les abonnés (max. 10 lignes sans photos ou dessins).

Pour les non abonnés : € 3 pour 5 lignes.

Par ligne supplémentaire : € 1.

Photos et dessins : € 15 / pièce

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

A VENDRE : train TRIX : loco Ae 4/4 Switzerland (45-70) Era III; wagon-citerne tank car (45-70) DB Era III gasolin; voiture voyageur DB Era III (45-70) express coach vert; rails divers 3 rails ancien système + blok. Prix à convenir avec et au ☎ : 0478/87.01.66 Gérard. Eventuel échange avec coffret départ MARKLIN voies C.

A VENDRE : numéros 1 à 83 de la revue française "Rail-Passion". Prix : € 50. ☎ : +32(0)477.69.44.16.

CHERCHE : une photo de la locomotive SNCB 6290. RONSSE Jean-Pierre. ronssejp@skynet.be

VOYAGE : qui vient avec moi en juillet visiter les chemins de fer à voie étroite en Russie ? Pieter VANDEVORDT, ☎ : 016/82.22.86.

CHERCHE : rouleaux de films de bus et de trams de la MIVB, DE LIJN, TEC et de sociétés étrangères. Ivo VAN STEENWINKEL ☎ : +32(0)15.62.30.75 ; +32(0)474.48.95.96.

PFT-agenda

- **Samedi 25 juin** : voyage dans le port d'Antwerpen.
- **Jedi 21 juillet** : participation du PFT au défilé de la Fête Nationale à Bruxelles.
- **Du 14 au 24 juillet** : grand voyage PFT dans les pays Baltes.
- **Samedi 6 août** : voyage PFT; en électrique vers Longwy.
- **Samedi 10 et dimanche 11 septembre** : Journées du Patrimoine; ouverture du Musée du Rail de Saint-Ghislain.
- **Samedi 10 décembre** : bourse d'échange au Musée du Rail.

Rectification

EN LIGNES 66 :

- page 29 : la photo du bas montre la 3616 et non comme indiqué dans le texte la 3613.

Rail Miniature Mosan

Le RMM et l'Institut Technique Henri Maus organisent le dimanche 5 juin leur 2e bourse ferroviaire, Place de l'Ecole des Cadets à 5000 Namur, de 09h00 à 13h00.

Entrée : € 2.

Inscriptions : RMM ☎ : 082/61.01.04.

rmmsecrétaire@hotmail.com

www.club-rmm.be

FarRail Tours : Real Steam

- **Indonesia** : Almost 50 steam locomotives in use : Mallets, Luttermöllers, Klien-Lindners in and around the sugar mills of Java; 6th - 22nd July 2005 from Euro 2,640
- **Zimbabwe/Botswana** : A handful of the mighty Garratts are still in use. We'll arrange some special line services. 23rd Aug - 3rd Sept 2005 from Euro 2,440
- **China** : steam pulled and banked narrow gauge operation in Huanan, the forestry line at Xing-longzhen, mighty QJs in Inner Mongolia and more; 20th Sept - 4th/9th Oct 2005 from Euro 2,240
- **Yugoslavia** : 15th - 24th Oct 2005 from Euro 1,620, Nepal, India, Burma

FarRail Tours : Real Steam, B. Seiler, E.-Weinert-St. 46, 10439 Berlin, Germany
www.farrail.com; mail@farrail.com, +49-30-44 73 38 92

EN LIGNES

Revue bimestrielle éditée par l'ASBL

PFT

PATRIMOINE FERROVIAIRE ET TOURISME



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, Christian AUQUIERE, Kristof AVONDS, Emile BECKER, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Roger CRIKELAIRE, François DELHAYE, Stefan DENAYRE, Simon DE RIDDER, Pascal DU-BOIS, Michel de ESCH, Jean-Claude GIRARD, Tomas GUERY, Philippe GOUSSET, Dave HABRAKEN, Michel HANSSENS, Laurent JOSEPH, Jean-Pierre KOOB, Gilbert LAURENT, Serge MARTIN, Daniel MOENS, Koen MONTE, Charles OCSINBERG, Eric PAULUS, Serge PLETGEN, Christian RUQUOY, Philippe SCHOLL, la SNCB, Christian SMITZ, Yves STEENEBRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Claude VANDECASTEELE, Christian VANHECK, Marijn VOCKE.

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
✉ inform@pftsp.be
Internet : www.pftsp.be

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2005

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de s'abonner en versant une cotisation annuelle de € 36 (étranger : € 42) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant en communication : "ABO 2005". 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 : BE57-001120.178935;
 - 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).
- si vous habitez la Belgique ou l'étranger, 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 vous signez.

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 67 - JUIN 2005



COUVERTURE AVANT :

PHOTO 67-01 : Le premier voyage de l'année s'est déroulé le 2 avril, avec au programme un train d'adieu aux 62 vertes et aux voitures M2. Il a mené les participants sur la ligne 55 Gent-Zeehaven - Zelzate et dans l'enclave néerlandaise de la Zeeuws Vlaanderen. La 6256 est ici photographiée peu après la gare de Sas-van-Gent. PFT.

COUVERTURE ARRIERE :

PHOTO 67-02 La 3602 en tête de son train d'adieu : l'IR 3741 Troisvierges - Luxembourg. Colmar-Berg, 28 mars 2005. Emile BECKER.

PHOTO 67-03 Tous les ans, les parois rocheuses entre Jemelle et Libramont de la ligne 162 sont ornées de superbes cascades de glace, longées par les 519 + 518 sur l'IC 2132 Luxembourg - Bruxelles. Poix-St. Hubert, 03 mars 2005. J.-L. VANDERHAEGEN.

S O M M A I R E

PFT-Service - Editorial	2
Nouvelles du PFT	4
Le voyage PFT en Chine	7
Les 7301 à 7335	12
Wagon porte-coils type Sh	24
Hier - aujourd'hui	25
Actualité étrangère	26
Actualité belge	34

Images d'hiver	34
Statistiques	36
Locomotives électriques	36
Locomotives Diesel	40
Actualité diverse	45
Homologation des G2000	50
DLC	54

Radiations	57
Les travaux TGV	59
Il y a...	64
PFT-Boutique	66



Cette fois, la dernière ligne droite pour notre P8 est en vue. La locomotive est pratiquement terminée et recouverte de sa première couche de peinture. La peinture finale et la sérigraphie seront appliquées après les parcours d'essais. Le gros du travail restant concerne le tender. A l'avant plan on voit le remontage du châssis des bogies. Photo du bas : la cuve du tender. PFT, 17 mars 2005.

NOUVELLES DU PFT

LE MATERIEL

La bonne nouvelle vient incontestablement de Roumanie ! Ceux qui visitent régulièrement notre site Internet ont pu découvrir, dès le 22 mars, les dernières photos de la roumaine 230.084, arborant maintenant les couleurs vert et noir de la 64.169... Après deux mois d'interruption à la suite du grand froid sévissant en Roumanie en hiver, les travaux de restauration de la locomotive ont repris et sont pratiquement terminés.

La première mise en chauffe a eu lieu le 30 mars. Elle a révélé un petit problème d'étanchéité à la pompe à air et un mauvais fonctionnement du graisseur mécanique. Après réparation, une nouvelle mise sous pression a été effectuée le 1er avril, avec entière satisfaction.

Le principal travail restant à exécuter est le remontage du tender, dont les différentes pièces ont été rénovées. Il ne reste donc plus qu'à organiser le grand départ vers la Belgique, ce qui n'est pas une mince affaire...

Merci encore aux généreux donateurs qui ont soutenu le PFT dans cette formidable opération.

Pour mener à bien les coûteux travaux de la P8, le PFT a ouvert un compte bancaire affecté uniquement aux dons destinés à la restauration de la P8 roumaine 230.084.

Des parts symboliques de € 250 sont attribuées chaque fois qu'un don de ce montant est effectué, en une ou plusieurs fois. Contrairement au fonds géré par la Fondation Roi Baudouin (voir le Musée du Rail), les dons offerts pour la 230.084 ne donnent droit à aucune attestation fiscale ni aucun droit quelconque sur la locomotive. Votre générosité a permis à ce jour de délivrer soixante-cinq certificats de € 250.

Vous voulez faire un geste ? Il suffit de verser votre contribution sur le compte 035-4029004-53 du PFT. (Pour les virements venant de l'étranger, le code BIC de la banque est GEBABEBB et le numéro complet du compte (IBAN) est BE53-0354-0290-0453). Merci encore aux généreux donateurs.



UNE PHOTO DE MODE ... AU MUSEE DU RAIL!

Peut-être aurez-vous l'occasion, cet été, de contempler dans les magazines la photo d'une jolie fille posant dans une voiture de chemin de fer, le pied sur la banquette ?

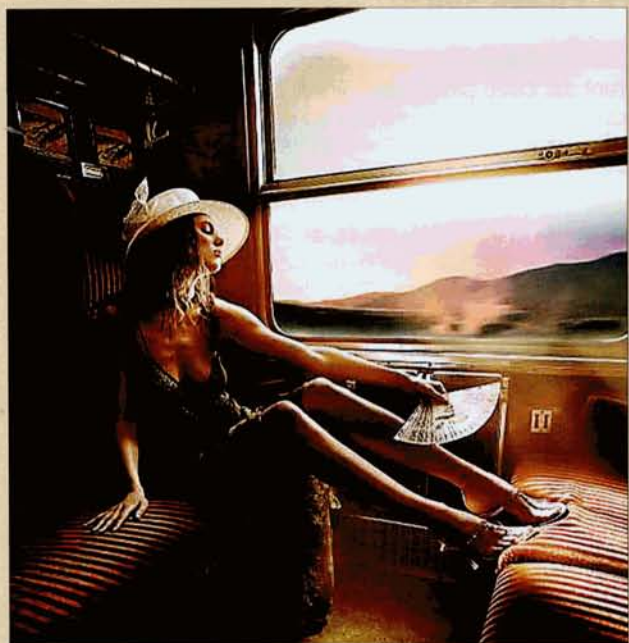
Sans doute n' imaginez-vous pas que le PFT a participé à la réalisation de cette séquence... Commandée par la firme de chaussures *Avance* et réalisée par le studio *Habousha* de Bruxelles, la séance de photos s'est déroulée le vendredi 4 mars dernier au Musée du Rail de St-Ghislain, alors que la température y frisait les zéros degrés...

La scène a été photographiée dans notre bonne vieille voiture-buffet, censée représenter un décor des années trente. Mais, même si le paysage semble défilé par la fenêtre, il n'en est rien. La voiture est bien ancrée à la voie 2 du Musée !

N'est-ce pas là un bel exemple de commercialisation des produits du PFT ?

Après les séances télévisées (Autant Savoir pour la RTBF, plusieurs séquences pour Télé MB, la télévision régionale) et parlées, voici que l'art de la photographie débute à Saint-Ghislain.

Merci aux responsables de ce sympathique studio d'avoir pensé au PFT pour la collaboration.



LE MUSEE DU RAIL

Ici aussi, ça bouge ! La toiture du bâtiment principal - les anciens locaux administratifs - qui causait d'énormes soucis par son étanchéité déficiente, a été renouvelée du 15 au 25 mars (il ne s'agit pas de la partie recouvrant les voies qui elle aussi est en très mauvais état). La verrière, sans utilité, a été démontée; ensuite, des longerons ont été posés sur la structure cellulaire existante et fixés aux poutrelles de la charpente. Le bardage métallique y a ensuite été attaché. Ce travail essentiel va permettre de poursuivre l'aménagement de la grande salle de l'étage, en espace multifonctions suivant les nécessités : buvette, exposition, salle polyvalente, etc. Ces travaux sont financés en partie par les fonds récoltés par le biais de la Fondation Roi Baudouin; n'hésitez pas à apporter votre écot, cet exemple illustre à merveille l'utilisation optimale de l'argent reçu.

Le deuxième chantier concerne l'aménagement du local d'entrée, où seront accueillis les visiteurs. La structure du faux plafond, qui rabaisse la hauteur de la

pièce d'une moitié ! - est terminée. On pourra, dès l'achèvement des travaux, envisager une ouverture plus fréquente du musée, notamment aux groupes et aux amateurs.

Parallèlement à ces travaux, d'autres activités sont menées : les archives sont classées, la restauration de la 9209 se

poursuit, la section "Modélisme" organise le réseau HO qu'elle vient de recevoir de la firme Märklin. C'est aussi à Saint-Ghislain que s'effectue la préparation des engins qui circuleront dès le mois de mai sur la ligne 128 : 4605, 554.18, 4506.

Les activités à Saint-Ghislain vous intéressent ? Contactez Philippe Scholl au +32.(0)477.26.99.79.



Dans le courant du mois de mars, la toiture du bâtiment principal du Musée du Rail a été refaite. Après enlèvement de la verrière, un bardage métallique a été posé sur des longerons fixés aux poutrelles existantes.
PFT, 21 mars 2005.

Le Musée du Rail et la Fondation Roi Baudouin

La *Fondation Roi Baudouin* encourage par son action le développement de projets sociaux et culturels, et c'est dans ce cadre que lui a été soumis le projet de réhabilitation de l'atelier des wagons de Saint-Ghislain, à transformer en Musée du Rail.

Le procédé mis en place par la *Fondation Roi Baudouin* est simple : un numéro de compte est attribué au projet, et tous les versements qui y arrivent sont fiscalement déductibles. Une attestation est établie par elle chaque année pour les donateurs de montants supérieurs à € 30, et le montant du don est fiscalement déductible.

De nombreux travaux ont déjà pu être effectués grâce au soutien financier des donateurs, comme la sécurisation du lieu, le remplacement de volets mécaniques, le remplacement de boiseries extérieures. Ceux qui sont venus nous rendre visite à la bourse d'échange du 30 avril ont pu se rendre compte des derniers travaux, qui concernent la réfection de la toiture du bâtiment principal.

Pratiquement, les dons sont obligatoirement affectés à l'aménagement du site de Saint-Ghislain; ils doivent être effectués sur le compte 000-0000004-04 de la Fondation Roi Baudouin, rue Brederode, 21 à 1000 BRUXELLES. En communication du bulletin de virement, il est indispensable de mentionner, sous peine de ne pas voir le montant attribué au projet, le terme : "L78599-asbl Patrimoine Ferroviaire Touristique".

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.

Un grand merci à ceux qui soutiennent la création du Musée du Rail de Saint-Ghislain et qui se verront directement récompensés par le biais de la déduction fiscale. Sans cette aide précieuse, il est certain que les travaux ne pourraient être menés à bien.

LA LIGNE 128

Comme chaque dimanche, des bénévoles du PFT oeuvrent sur cette pittoresque ligne. Dès la fin de la saison 2004, plus de 300 traverses en mauvais état ont été retirées à la main entre Ciney et Halloy, le long de la ligne 162, et remplacées par des nouvelles traverses en béton. Le placement des nouvelles traverses fut réalisé en mars avec l'aide de la société SOGEPLAN. Les week-ends suivants, les bénévoles se sont "attachés" à fixer toutes les traverses dans les plus brefs délais.

Cette opération terminée, l'équipe a pu reprendre le remontage de la voie en direction du tunnel de Durnal.

Bien entendu, comme chaque hiver, les travaux de maintenance générale de la ligne ont dû être menés, comme par exemple le peignage des rochers à Sovet, le serrage d'attaches, le remplacement de traverses défectueuses entre Spontin et Dorinne, etc. Parallèlement à tout ces chantiers, une équipe de bûcherons a nettoyé les talus de Dorinne à Purnode pour laisser place à l'avancement de la réfection de la voie. Pour rappel, l'objectif du PFT est de rejoindre Ciney à Yvoir par le rail.



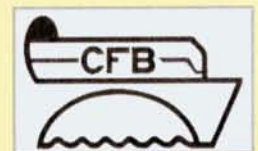
En décembre, des traverses furent remplacées à hauteur de l'ancien aiguillage de Spontin. Les opérations sont grandement facilitées grâce à l'autorail ES 102 et à l'acquisition d'un camion et d'une grue rail-route.

LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

HORAIRES DIENSTREGELING

Regardez selon la couleur du jour de votre visite, les horaires que nous vous proposons
Even kijken naar de kleur van je bezoekdag en dezelfde kleur van de dienstregeling

JUIN - JUNI							JUILLET - JULI							AOÛT - AUGUSTUS							SEPTEMBRE - SEPTEMBER											
lu	ma	me	je	ve	sa	di	lu	ma	me	je	ve	sa	di	lu	ma	me	je	ve	sa	di	lu	ma	me	je	ve	sa	di					
						5							3												7							4
						12							10												14							11
						19						16 17	15											20 21							18	
						26						21	24											28							25	
													31																			



Ciney SNCB	14.05	16.05
Braibant	14.12	16.12
Senenne	14.24	16.24
Spontin	14.28/14.30	16.28/16.30
Dorinne-D.	14.37	16.37
Dorinne-D.	14.45	16.45
Spontin	14.51/15.30	16.51/17.30
Senenne	15.34	17.34
Braibant	15.44	17.44
Ciney SNCB	15.50	17.50

Ciney SNCB	10.05	12.05	14.05	16.05
Halloy*	10.10*	12.10*	14.10*	16.10*
Braibant	10.12	12.12	14.12	16.12
Senenne	10.24	12.24	14.24	16.24
Spontin	10.28/10.30	12.28/12.30	14.28/14.30	16.28/16.30
Dorinne-D.	10.37	12.37	14.37	16.37
Dorinne-D.	10.45	12.45	14.45	16.45
Spontin	10.51/11.30	12.51/13.30	14.51/15.30	16.51/17.30
Senenne	11.34	13.34	15.34	17.34
Braibant	11.44	13.44	15.44	17.44
Halloy*	11.46*	13.46*	15.46*	17.46*
Ciney SNCB	11.50	13.50	15.50	17.50

* Arrêt uniquement le 4 septembre à l'occasion de la brocante de Halloy

7 août 2005 : Brocante de Spontin

Ciney SNCB	8.05	9.05	10.30	12.05	13.30	15.05	16.30	18.05
Braibant	8.12	9.12	10.37	12.12	13.37	15.12	16.37	18.12
Senenne	8.24	9.24	10.49	12.24	13.49	15.24	16.49	18.24
Spontin	8.28	9.30	10.55	12.30	13.55	15.30	16.55	18.30
Dorinne-D.	-	9.37	11.01	12.37	14.01	15.37	17.01	18.37
Dorinne-D.	-	9.45	11.10	12.45	14.10	15.45	17.10	18.45
Spontin	8.30	10.00	11.30	13.00	14.30	16.00	17.30	19.00
Senenne	8.34	10.04	11.34	13.04	14.34	16.04	17.34	19.04
Braibant	8.48	10.18	11.48	13.18	14.48	16.18	17.48	19.18
Ciney SNCB	8.55	10.25	11.55	13.25	14.55	16.25	17.55	19.25

EVENEMENTS - EVENEMENTEN

"Entre Château et Brasserie - Tussen Kasteel en Brouwerij"

Samedi 16 juillet et 20 août 2005

Forfait d'une journée comprenant la balade en train au départ de Ciney, la visite du château féodal de Spontin, un temps de repos pour se restaurer au village et la découverte de la Brasserie du Bocq à Purnode avec dégustation.

Départ de Ciney 10H00, retour vers 17H00 - Prix : € 22 /personne (enfants -12 ans : € 12)

Inscription dès que possible (le nombre de places est limité) et au plus tard une semaine avant le voyage.
Vous pouvez obtenir d'autres renseignements et vous inscrire via Internet :

www.pftsp.be/cfbocq

LE PFT EN CHINE !



Le réseau chinois est pratiquement le dernier où des locomotives à vapeur circulent encore en service régulier, non seulement sur le réseau national, mais aussi sur différents réseaux industriels : le charbon, omniprésent dans certaines régions, y représente une source énergétique économiquement intéressante. Pour montrer une image plus moderne au moment des jeux olympiques de 2008, les dirigeants politiques ont décidé de supprimer la traction vapeur avant cette échéance. Il était donc urgent de se rendre en Chine!

Notre ami, Dave Habraken avait déjà eu l'occasion de s'y rendre plusieurs fois (voir ses reportages dans les *EL 61* et *63* à *66*) et il y a visité les plus belles lignes, dont celle du JingPeng, et plusieurs usines et réseaux industriels. Son enthousiasme l'a poussé à organiser un voyage spécial pour le compte du PFT. Malgré que le voyage tombait en plein dans les fêtes de fin d'année et que les conditions du voyage allaient s'avérer particulièrement difficile, 14 amateurs se sont donné rendez-vous. Cette extraordinaire aventure débuta le 25 décembre 2005 par un transfert en *Thalys* entre Bruxelles-Midi et l'Aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, en correspondance avec le vol Air-France AF128 à destination de Pékin.

Après une courte nuit en avion due au décalage horaire, le groupe a été accueilli le lendemain matin vers 08.30 à Pékin par l'extraordinaire guide Tina, que tous les amateurs occidentaux connaissent, et qui est certainement la plus grande spécialiste d'organisation de voyages pour amateurs ferroviaires.

Le séjour a commencé par une visite du musée des chemins de fer, où se trouvait notamment une locomotive fabriquée en Belgique. Ensuite, le groupe s'est rendu à la petite gare de Beijing (Pékin) Bey, pour y visiter le petit dépôt et prendre quelques photos dans la gare non électrifiée. Ce fut l'occasion de



PHOTO 67-05 Le premier contact avec le réseau chinois fut la visite à la gare de Beijing (Pékin) Bey. On a pu y admirer la splendide DF4-6283 ornée d'un superbe emblème de propagande communiste.
Alain DEFECHEREUX.

PHOTO PAGE PRECEDENTE PHOTO 67-04 JingPeng sous toute sa splendeur : par un froid intense, proche des -40°C, un lourd train de charbon gravit au pas d'homme la rampe sud du col. Un spectacle intensément inoubliable... Dans ce froid extrême, la batterie de l'appareil photo, chargée au maximum, a tenu 15 secondes !
Shangdian, 30 décembre 2004.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

découvrir les premières DF4, dont certaines sont décorées de gros emblèmes de propagande politique. A la tombée de la nuit, après une courte visite de l'entrée de la Cité Interdite, et avant le repas dans un restaurant typique, chacun pouvait goûter, en apéritif, des spécialités culinaires locales. Notre rédacteur en chef a apprécié les scorpions frits, les sauterelles grillées et les cafards confis, mais il a hésité à avaler une grosse mygale poilue que les cuis-tots lui proposaient !

Ensuite, les participants se sont rendus à la gare. Après un contrôle des bagages au scanner (comme dans toutes les grandes gares) et une attente dans une salle " V.I.P. ", les participants ont franchi le nouveau point de contrôle pour se rendre sur les

quais et embarquer dans le train de nuit vers Shengyan. Tous ont profité de la nuit dans une voiture-lits " molle " pour récupérer des fatigues de cette première journée. Il s'agit de voitures à compartiments de 4 lits au confort remarquable, surveillées par des accompagnatrices dévouées qui cherchent à donner le plus de satisfaction aux voyageurs. A cette occasion, on a pu apprécier la qualité réellement exceptionnelle de la voie chinoise.

Le lendemain matin, avant les premières lumières du jour, le débarquement du train fut particulièrement rude vu la température en-dessous de -15° C. Heureusement, un autocar bien chauffé et un petit déjeuner improvisé attendaient le groupe qui fut ensuite amené à l'usine sidérurgique de Benxi. L'enceinte de cette usine comprend une véritable ville, avec des maisons d'habitations, des commerces et, évidemment, les installations industrielles. Les fumées dégagées par les énormes et nombreuses cheminées du complexe et le gel intense y provoquent un effet climatique inattendu : de la neige! En effet, malgré que le ciel était parfaitement dégagé, c'est sous des flocons abondants que nous découvrons nos premières SY, soit à la tête des trains qui circulent dans toute l'usine, soit au petit dépôt où elles peuvent se ravitailler en eau et en charbon.

PHOTO 67-64 Le 28 décembre 2004, une rame vide tractée par la superbe JS 8250 arrive au charbonnage de Xizhan.
Michel HANSENS.



Le décor est impressionnant et irréel : les locomotives à vapeur sortent d'un brouillard artificiel très dense, et leur fumée rejoint immédiatement toute celle qui nous entoure, le tout recouvert de 20 cm de neige ! En fin de matinée, ce phénomène cessa, le soleil pu s'imposer, et toutes les installations sont devenues visibles : l'aciérie, la cokerie et bien sûr les hauts fourneaux, dont un tout nouveau et gigantesque dont sa mise en service ne doit dater que de quelques mois. Derrière celui-ci, sept nouveaux hauts fourneaux sont en cours de construction ! L'incroyable croissance économique de la Chine ne fait ici aucun doute... Une visite à la formation d'entrée a permis de découvrir quelques locomotives Diesel et des locomotives électriques à capots, construites par la *Lew Henningsdorf*, en ancienne DDR (l'ex-république démocratique allemande).

Comme chaque soir, le groupe a pu reprendre des forces dans un restaurant typique, autour de deux tables rondes munies de plateaux tournants. Sept ou huit plats sont présentés successivement, et chacun essaye de se débrouiller avec ses baguettes pour prendre ce qui lui plaît; heureusement, le riz est servi dans un bol séparé... A la gare, le train doit amener le groupe à Chifeng, mais, à la suite d'un défaut de communication, il n'y a pas de place dans les voitures " molles " pour tout le monde; certains doivent voyager dans les voitures lits " dures ", qui ont 6 couchettes par compartiment, donnant directement accès sur le couloir : il n'y a pas de porte, et ceux qui n'ont pas pris de boules " quiez " peuvent entendre pendant toute la nuit la conversation des Chinois, ou leurs différentes éruptions!

Au petit matin, un nouvel autocar, conduit par notre camarade Lee Action, qui accompagnera le groupe pendant 5 jours, nous amène d'abord dans la région minière de Yuanbaoshan. En gare et au petit dépôt adjacent, se trouvent plusieurs JS qui se laissent photographier dès les premières lueurs de l'aube. Lorsqu'elles sont toutes parties, il faut essayer de les retrouver en ligne et de photographier le panache qu'elles peuvent dégager à une température qui est déjà descendue sous les -15°. Les horaires sont irréguliers et l'attente est parfois longue, mais le résultat répond à l'attente de tous. En fin de journée, certains se détachent du groupe pour s'installer le long de la ligne régulière et y photographier des DF4 vertes, bleues ou rouge et crème.

Au crépuscule, Lee Action amène le petit groupe reconstitué à Reshui, dans

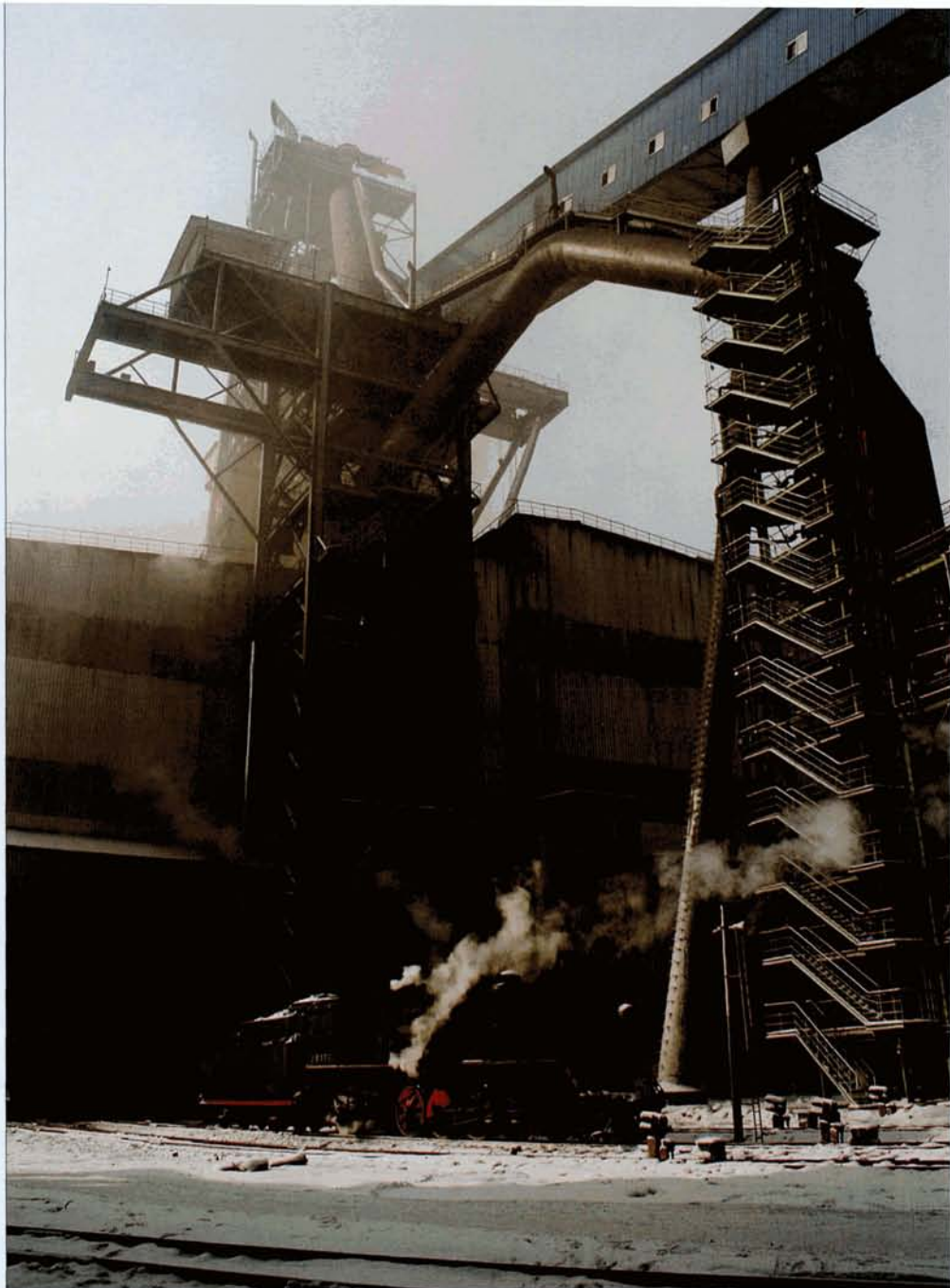


PHOTO 67-06 La SY 733 devant le tout nouveau et gigantesque haut fourneau mis en service il a quelques semaines à peine. La machine attend la fin du remplissage des poches de fonte. Sept autres hauts fourneaux sont en construction. Dave HABRAKEN.

le région de JingPeng, où 3 journées complètes sont prévues. Le col de Jing-Peng est situé sur le parcours de la ligne du Ji-Tong, construite en 1995 pour désenclaver la Mongolie intérieure. Jusqu'au mois d'octobre 2004, le trafic y était assuré uniquement en traction vapeur. Les premières locomotives Diesel DF4 y sont apparues à ce moment, et, maintenant, elles assurent tous les services de JingPeng à Daban. Il était donc urgent d'y rester quelques jours.

Le profil de la ligne est très difficile et la température avoisinait les -30°! Cette région était le paradis de majestueuses QJ, et le spectacle éblouissant qu'elles offraient faisait vite oublier les conditions climatiques difficiles. En raison de la forte déclivité, les trains y circulent lentement, et il était facile de les rattraper

per pour les photographier à plusieurs endroits différents. En se plaçant sur un sommet de la montagne, il y a même moyen de voir le train à l'horizon, et de le suivre des yeux pendant environ 1 heure 30 !

Dave et Tina se renseignaient tous les matins pour connaître l'horaire des trains et le type de traction, et chaque train était suivi et photographié aux plus beaux endroits de la ligne. Ces trois jours resteront gravés dans les mémoires de ceux qui, cagoulés et emmitoufflés dans un équipement polaire, ont voulu admirer les gigantesques panaches. Comme dans un réseau miniature, les trains franchissaient les villages, les gares, les viaducs, les tunnels

A suivre...



PHOTO 67-07 *Le 30 décembre 2004, un train de marchandises puissamment remorqué par les QJ 7040 et 7038 vient de traverser la gare de Liudigou et arrive lentement au sommet du col de JingPeng. Un spectacle inoubliable...*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 67-08 *Le même jour, une rame de tombereaux vides tractée par la QJ 7030 emprunte la boucle hélicoïdale de SanDi, sur la rampe nord du JingPeng.*
Yves STEENEBRUGGEN.





PHOTO 67-09 La QJ 7040 en tête d'une longue rame de charbon vide, gravit mètre par mètre la rampe nord. Le train vient de franchir la seconde boucle hélicoidale et s'approche de la gare de Liudigou, 29 décembre 2004. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 67-10 Après une montée de plus de 30 kilomètres, une rame de charbon vide tractée par la QJ 7030 vient de traverser le tunnel de Shangdian et aborde la gare du même nom. Ce tunnel est situé au sommet du col de JingPeng. Après celui-ci, la ligne descend jusqu'à JingPeng. Sur le versant sud du col, la neige est beaucoup plus présente. Alain DEFECHEREUX, 31 décembre 2004.



LES 73 DE LA PREMIERE TRANCHE



La réforme des locomotives de manoeuvres de la série 73 de la première tranche (7301 à 7335) s'est achevée le 12 décembre 2004, avec la mise hors exploitation des 7303 à 7305, 7309, 7317, 7320, 7322 à 7327 et 7331. Voici un aperçu de leur carrière.

L'origine de cette sous-série remonte au début des années soixante, lorsque la SNCB décida de commander massivement des nouvelles locomotives de manoeuvres dans le but de supprimer définitivement les dernières machines à vapeur, principalement les types 53 et 81.

Forte de l'expérience acquise avec les premières séries d'engins de manoeuvres - les types 250-251, 252, 253, 260 et 261 (les futures séries 84, 85, 83, 80 et 81) - la SNCB établit un cahier de charges pour deux séries de locomotives se distinguant par la puissance. Elles devaient avoir un maximum d'éléments en commun. La caisse et le châssis furent dérivés de ceux appliqués sur les trois prototypes du type 261 (futures 8101 à 8103).

Ci-dessus - PHOTO 67-11

Le 17 décembre 1977, les 7335 et 7317 manoeuvrent devant l'atelier d'Haine-Saint-Pierre. La première machine est toujours pourvue de sa livrée d'origine, mais a été équipée des doubles phares rouge-blanc. Yves STEENEBRUGGEN.

Ci-contre, la 273.011, future 7311, à Châtelet, en novembre 1967.

Daniel THIELEMANS.

Les 35 premières locomotives, équipées d'un moteur Diesel Cockerill type T695A à 6 cylindres de 550 kW, furent numérotées dans le type 273 : 273.001 à 035; les 55 suivantes, pourvues d'un moteur Anglo-Belgian-Compagny (ABC) type 6 DXS à 6 cylindres de 480

kW, furent numérotées 262.001 à 055, futures 8201 à 8255.

Les deux séries étaient équipées d'une transmission hydraulique Voith type L217 U, construite sous licence par Cockerill. Extérieurement, les deux séries étaient absolument identiques.





Toujours à Châtelet en novembre 1977, passage de la 273.008 (future 7308) en version d'origine.

Daniel THIELEMANS.

Leur assemblage fut partagé entre deux constructeurs : *La Brugeoise et Nivelles* (BN) à Nivelles pour les 273.001 à 025 et 262.041 à 045, et *Les Ateliers Belges Réunis* (ABR) à Familleureux pour les 273.026 à 035 et 262.001 à 040 et 046 à 055.

Les 273.001 à 035, futures 7301 à 7335, qui nous intéressent, furent toutes affectées d'origine à l'atelier de Monceau. Leur puissance plus élevée était bien nécessaire pour assurer les services sur les nombreuses lignes industrielles de la région, comportant souvent de sévères rampes.

La 273.001 fut réceptionnée le 8 octobre 1965, tandis que la dernière unité, la 273.035, y arriva le 7 février 1967.

Juste avant la livraison des 273, le dépôt de Monceau comptait encore à son effectif 10 locomotives à vapeur du type 53, et 23 du type 81. Huit mois plus tard, le 22 mai 1966, il ne subsistait plus que 7 types 53 et 3 types 81, alors que le nombre de 273 s'élevait à 25. Il s'agissait des 273.001 à 025 construites

par la BN.

Les dix suivantes, construites par ABR, ne furent livrées qu'à partir du 6 décembre 1966 avec la fourniture de la 273.026, pour s'achever le 7 février 1967 avec la 273.035. Le parc vapeur, qui comptait encore 8 unités au 3 octobre 1966, fut liquidé au rythme de la livraison des nouvelles venues, marquant ainsi la fin de la traction à vapeur à Monceau.

Les 273 furent directement affectées aux services lourds, comme la manœuvre des trains de minerais, les nombreuses dessertes locales et la pousse sur les buttes de triage de Monceau et de Châtelet, tandis que les machines des types 253 (future série 83) et 262 (future série 82), ces dernières livrées à la SNCB simultanément aux 273, se virent confier des tâches plus faciles.

Le 30 avril 1977, la 7333, toujours habillée de sa robe d'origine, manoeuvre la chaudière mobile A621/197 (ex. 29.040) dans les emprises de l'atelier de Monceau.
Jean-Claude GIRARD.





*La 7335, détachée au dépôt d'Haine-Saint-Pierre, en janvier 1977. Elle fut la dernière 73 à avoir conservé sa décoration d'origine. Elle ressortira dans la nouvelle décoration verte à Z jaune en novembre 1980.
Stefan DENAYRE.*

Le rayon d'action des 273 était très étendu : on les trouvait dans toute la région industrielle de Charleroi, rayonnant même jusqu'à Baulers, Tamines, Ronet, Ottignies, Sombreffe, Walcourt, Mariembourg, Piéton, Manage, Bascoup, Haine-St. Pierre, Erquelinnes. Durant toute leur carrière, elles sont restées attachées au dépôt de Monceau, à l'exception de six machines mutées en fin de vie à Merelbeke (voir plus loin).

Lors de l'application de la nouvelle numérotation à quatre chiffres, le 1er janvier 1971, la série fut rebaptisée 7301 à 7335.

Une seconde tranche de 73 fut livrée à la SNCB à partir de 1973 (7336 à 7375). Les premières furent affectées à Monceau, en remplacement de machines de la série 82, lesquelles déménagèrent à Kinkempois. Ces nouvelles venues étaient intégrées dans

les roulements des 7301 à 7335. En 1976, le parc de manoeuvres de Monceau comprenait 50 locomotives de la série 73 et les 25 de la série 83, soit un total de 75 machines.

A partir de la fin de 1976, plusieurs 73 furent détachées à l'atelier d'Haine-Saint-Pierre en remplacement de locomotives de la série 84. En 1979, sept 73 étaient nécessaires pour assurer le roulement d'Haine-Saint-Pierre.

PHOTO-THEME 66 *Le 19 avril 1978, la 7330 assurait la remorque d'un train pour le personnel de l'Atelier Central de Luttre. Ce parcours, composé d'une seule voiture du type L, circulait entre la gare de Luttre et l'Atelier Central distant d'un bon kilomètre.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



PHOTO-THEME 66 →

Les premières 73 ayant subi une révision générale reçurent la nouvelle décoration verte à Z jaune, mais conservèrent leurs simples phares blancs d'origine. Ici, la 7308 à l'annexe de traction de Châtelineau, le 15 mai 1976.

Yves STEENEBRUGGEN.



PHOTO-THEME 66 ↓

La 7312 photographiée à Châtelineau le 12 juin 1980.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

A la fin de 1985, avec le déclin industriel, Monceau perdit toutes ses 73 de la seconde tranche, si bien que son parc tomba à 60 unités : les 7301 à 7335 et les 8301 à 8325.

Au début des années 1990, la SNCB entreprit la réforme des machines de la série 83. En compensation, Monceau se vit attribuer dès 1994 les 7343 à 7349 et 7360 à 7369 en provenance respectivement de Kinkempois et de Merelbeke.

Au début des années nonante, la SNCB ne disposait plus de pièces de

rechanges pour le moteur Diesel Cockerill T695 A à 6 cylindres. Outre les 7301 à 7335, ce moteur équipait d'origine les locomotives des séries 60 et 61, mais avec 8 cylindres. Après la réforme de ces dernières en 1988, tous les moteurs et pièces de rechange furent progressivement supprimés, si bien que des problèmes de pièces commençaient à se poser sur les moteurs des 7301 à 7335. Ainsi, les moteurs des 7317 et 7320, victimes de fissures dans leur bâti, ne purent être réparés, si bien que ces machines reçurent un nouveau moteur Cockerill du type 6T240CO de 550 kW. Ce mo-

teur équipe d'ailleurs d'origine toutes les 73 de la deuxième et de la troisième tranche (7336 à 7375 et 7376 à 7395). Ainsi rééquipées, les deux machines ressortirent de l'Atelier Central de Salzinnes respectivement le 16 décembre 1993 et le 28 novembre 1995.

La poursuite du déclin de l'industrie et les rationalisations du réseau, réduisit encore le nombre d'engins nécessaires. En 1997, Monceau ne disposait plus que de 44 locomotives, toutes de la série 73, parmi lesquelles toutes celles de la première tranche.



Cet effectif restera inchangé jusqu'en 2001, où six 73 de la première tranche furent mutées à Merelbeke : le 01-04-2001, la 7307; le 01-07-2001, les 7301, 7302, 7317 et 7320; le 01-03-2003, la 7311, ramenant l'effectif à 32. Entre-temps, les activités de Monceau avaient été transférées en 2000, dans le nouvel atelier de Charleroi-Sud.

En outre, Charleroi-Sud avait repris les services de Saint-Ghislain, si bien que le champ d'action des 73 s'étendit dans toute la région jusqu'à Mons, Ath, Clabecq et La Louvière.

Le 14 décembre 2003, les 7301, 7317 et 7320 quittèrent Merelbeke pour rejoindre leur région d'origine.

L'amortissement de la série débuta le 1er mars 2003, avec la mise hors exploitation des 7307 et 7334, accidentées. Par la suite, les machines subissant des avaries graves ou des dégâts suite à des accidents furent irrémédiablement radiées :

- le 1er août 2003, les 7315 (avarie moteur Diesel) et 7319 + 7329 (collision);
- le 1er octobre 2003 : les 7302 et 7312 (avarie moteur Diesel);
- le 1er novembre 2003 : la 7308 (avarie moteur Diesel);
- le 14 décembre 2003 : les 7306 + 7316 + 7321 + 7328 (usure moteur Diesel), 7310 + 7332 (usure moteur



Sur l'ancienne ligne 109 (Mons) - Thuin - Strée - (Chimay), un train remorqué par la 7322 vient de quitter la gare de Thuillies en tête d'une longue rame de wagons fermés. Cette section fut mise hors service le 2 janvier 1984. Claude VANDECASTEELE, 25 octobre 1978.

- Diesel et transmission), 7311 + 7313 + 7318 + 7333 + 7335 (transmission à remplacer), 7314 (avarie transmission);
- le 31 décembre 2003 : la 7301 (avarie à la suspension);
- le 1er mai 2004 : la 7330 (cassure vilebrequin du moteur Diesel).

La réforme des 73 de la première tranche s'acheva le 12 décembre 2004, avec l'arrêt en bloc des machines subsistantes : les 7303, 7304, 7305,

7309, 7317, 7320, 7322, 7323, 7324, 7325, 7326, 7327 et 7331, toutes de l'atelier de Charleroi-Sud.

Parallèlement, pour compenser ces radiations, l'atelier de Charleroi-Sud se vit attribuer des nouvelles locomotives de la série 77/78, ainsi que des 73 de la seconde tranche.

Une locomotive est d'ores et déjà sauvée : la 7309 acquise en février 2005 par le "Train 1900" du Fond-de-Gras (L).

PHOTO 67-12 Le 28 mai 1977, à Montignies-sur-Sambre sur la défunte ligne 140A Châtelet - Lodelinsart, un lourd train de minerais est manoeuvré vers le raccordement du Roctiau par les 7309 et 7310, plus une troisième machine en queue de la rame. Y. STEENEBRUGGEN.



N° mise en service radiation

7301	08-10-1965	31-12-2003
7302	19-10-1965	01-10-2003
7303	26-10-1965	12-12-2004
7304	29-10-1965	12-12-2004
7305	05-11-1965	12-12-2004
7306	12-11-1965	14-12-2003
7307	18-11-1965	01-03-2003
7308	26-11-1965	01-11-2003
7309	07-12-1965	12-12-2004
7310	15-12-1965	14-12-2003
7311	23-12-1965	14-12-2003
7312	31-12-1965	01-10-2003
7313	10-01-1966	14-12-2003
7314	18-01-1966	14-12-2003
7315	26-01-1966	01-08-2003
7316	03-02-1966	14-12-2003
7317	11-02-1966	12-12-2004
7318	21-02-1966	14-12-2003
7319	02-03-1966	01-08-2003
7320	11-03-1966	12-12-2004
7321	18-03-1966	14-12-2003
7322	28-03-1966	12-12-2004
7323	05-04-1966	12-12-2004
7324	14-04-1966	12-12-2004
7325	21-04-1966	12-12-2004
7326	06-12-1966	12-12-2004
7327	13-12-1966	12-12-2004
7328	20-12-1966	14-12-2003
7329	29-12-1966	01-08-2003
7330	04-01-1967	01-05-2004
7331	12-01-1967	12-12-2004
7332	18-01-1967	14-12-2003
7333	25-01-1967	14-12-2003
7334	02-02-1967	01-03-2003
7335	17-02-1967	14-12-2003



*Le 5 décembre 1983, un train de charbon vide en provenance des cokeries d'Anderlues, redescend la ligne 112A Piéton - Roux vers le triage de Monceau. En tête, les 7318 et 7312. Le service voyageurs de la ligne 112A fut supprimé le 2 juin 1984 et la ligne désaffectée le 9 février 1987.
Pascal DUBOIS.*

PHOTO 67-13

*Le 8 décembre 1980, la 7335 remorque le train de secours du dépôt de Monceau. Le convoi vient de traverser le tunnel de Cour-sur-Heure et aborde les quais de la gare en direction de Walcourt. Ce train de secours est composé de deux véhicules reconvertis : un ancien wagon porte-autos du type Hbckss (voir EN LIGNES 60 pages 16 à 19) et une ancienne remorque d'automotrices de 1935.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



Décorations

A l'origine, les 273.001 à 035 sortent d'usine dans la livrée verte simplifiée. Seul l'avant de leur capot était orné de bandes de visibilité jaunes disposées verticalement (côté grand capot, sur les ventelles du groupe de refroidissement). La bordure des capots était également soulignée de jaune.

Lors de leur première grande révision générale (RG) réalisée entre 1972 et 1980, elles reçurent la nouvelle décoration verte avec le Z jaune. Les trois dernières locomotives habillées de la robe d'origine furent les 7328 (RG 10-1976), 7333 (RG 11-1977) et 7335 (RG 11-1980).

En outre, leurs simples phares blancs d'origine furent remplacés par des nouveaux blocs à doubles phares rouge-blanc, soit lors de leur RG, soit, pour les machines ayant subi une RG avant 1974, à l'atelier de Monceau vers la fin des années 1970. Même les locomotives ayant conservé leur robe d'origine jusqu'à la fin des années 1970, furent pourvues de nouveaux phares (7328, 7333 et 7335).



PHOTO-THEME 66 ↑ ↗

La 7335 dans la livrée d'origine, mais déjà pourvue des doubles phares rouge-blanc et de la nouvelle numérotation à 4 chiffres. Atelier de Monceau, 1er mars 1979.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO-THEME 66 ↗

La 7310 dans la nouvelle décoration, mais toujours équipée des phares blancs d'origine. Atelier de Monceau, 27 février 1981.

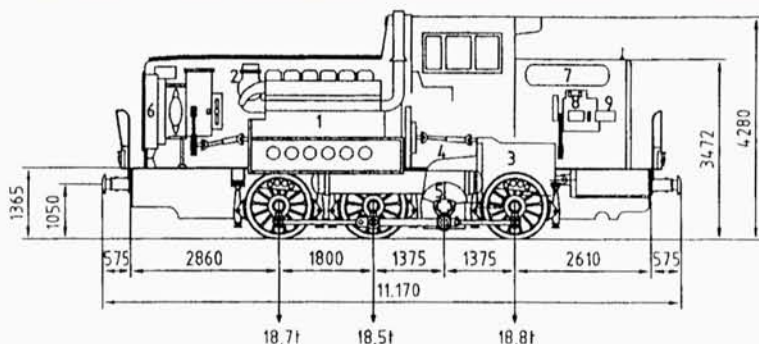
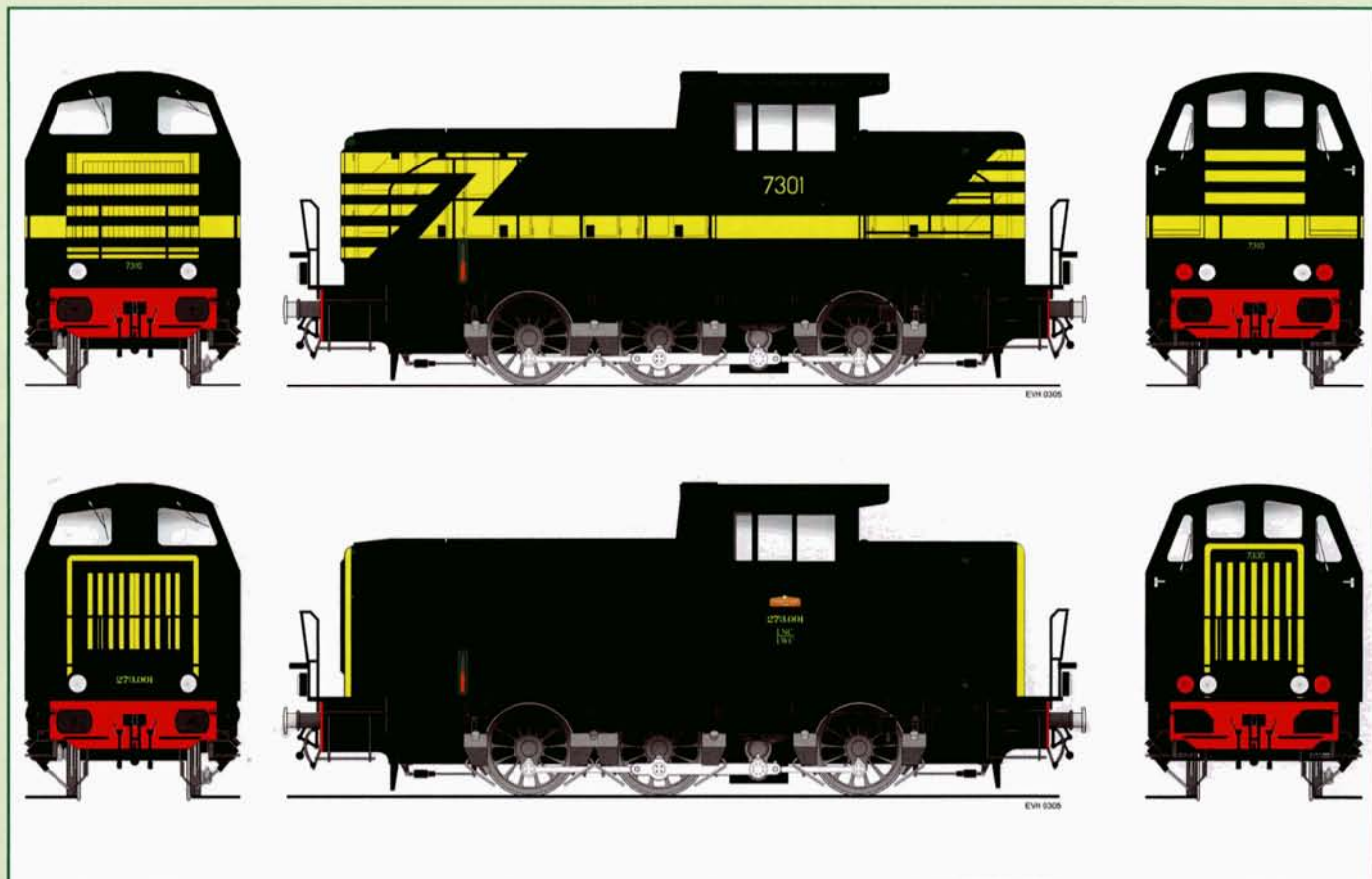
Pierre HERBIET.

PHOTO-THEME 66 →

La 7319 dans la version finale de la série, avec les marchepieds et certaines parties des mains courantes en jaune. La locomotive refoule une rame dans le raccordement CARLAM de Châtelet.

Jean-Luc VANDERHAEGEN, 16 avril 2003.





1. Moteur Diesel
2. Turbine de suralimentation
3. Turbo-transmission Voith
4. Inverseur Cockerill
5. Manivelle avec faux-essieu
6. Groupe de refroidissement Voith
7. Réservoirs principaux
8. Compresseur
9. Génératrices

GÉNÉRALITÉS	PARTIE CAISSE	MOTEUR DIESEL	TRANSMISSION
<p>Effectif :35</p> <p>N° :7301 à 7335</p> <p>Ancien n° :273.001 à 035</p> <p>Type :C</p> <p>Masse :</p> <ul style="list-style-type: none"> - En ordre de marche : ...56 t - Gasoil :3000 L - Huile moteur Diesel : ...500 L - Huile transmission : ...220 L - Huile auxiliaires :200 L - Eau moteur Diesel : ...650 L - Sable :480 kg <p>Puissance :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Moteur Diesel :550 kW - Disponible :450 kW <p>Effort au démarrage : ...137 kN</p> <p>Vitesse max :60 km/h</p> <p>Rayon min. de courbe : ...75 m</p> <p>Diamètre des roues : ...1,262 m</p>	<p>Constructeurs : La Brugeoise et Nivelles : 7301 à 7325; Ateliers Belges Réunis : 7326 à 7335. Année de construction : 1965 à 1967.</p> <p>Freinage : frein direct et frein automatique du type Oerlikon, avec distributeur LST1 et robinets de mécanicien type Fd1 et FV4. Compresseur type Westinghouse 242 VBZ, entraîné par courroies. Il alimente deux réservoirs de 500 l.</p> <p>Dispositif de commande : double commande pneumatique dans la cabine avec dispositif de veille automatique. Le volant d'accélération agit sur une soupape d'accélération, laquelle alimente le servomoteur d'accélération du moteur Diesel, le cylindre de la soupape de remplissage de la turbo-transmission, le cylindre de commande d'inversion. Le volant d'accélération peut occuper 5 positions.</p>	<p>Constructeurs : Cockerill-Ougrée</p> <p>Type : T695A à 6 cylindres disposés verticalement en ligne.</p> <p>Mode de fonctionnement : 4 temps suralimenté, turbo-soufflante Brown-Boveri.</p> <p>Mode d'injection : direct</p> <p>Réglage du moteur : par réglage de l'injection.</p> <p>Démarrage du moteur : par un démarreur électrique type Bosch</p> <p>Puissance nominale : 550 kW</p> <p>Vitesse de rotation : 950 t/min</p> <p>Vitesse de ralenti : 475 t/min</p> <p>Cylindres : nombre : 6 alésage : 241,3 mm course : 304,8 mm</p> <p>Poids global : 8,95 t</p> <p>Pression d'injection : 280 kg/cm²</p> <p>Vitesse moyenne du piston : 9,64 m/sec</p>	<p>Constructeurs : Voith, Cockerill-Ougrée à Seraing.</p> <p>Types : turbo-transmission Voith L217U. Inverseur Cockerill à gamme unique.</p> <p>Mode de fonctionnement : La turbo-transmission Voith à trois étages de vitesse, réalisés à l'aide de deux convertisseurs de couple et un coupleur hydraulique. L'inverseur Cockerill comporte :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un dispositif de renversement du sens de marche ou inverseur; - un train d'engrenages droits constituant la gamme unique de 60 km/h; - un train d'engrenages droits pour la commande du faux-essieu. <p>Mode d'attaque des essieux : L'embellage comporte deux manivelles sur le faux-essieu de l'inverseur et six bielles d'accouplement des essieux.</p>



PHOTO 67-14 Le 16 février 1983, une longue rame de charbon quitte la centrale électrique de Leval, près de Binche, tractée par la 7328.
Pierre HERBIET.

PHOTO-THEME 66 Le 3 mai 1984, deux wagons tombereaux à toiture enroulable du type Tms 1215B3, traversent, au crochet de la 7330, la gare de Courcelles-Centre en direction de Monceau.
Pierre HERBIET.





PHOTO 67-15 *Le 17 février 1984, la 7319 vient de quitter Bascoup avec le train de desserte de l'Atelier Central de l'Infrastructure. Le convoi se dirige vers Piéton (ligne 113 Bascoup - Piéton).*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 67-16 *Les 73 de Monceau desservait également l'ancienne ligne 147 Fleurus - Sombreffe. Le 27 août 1984, la 7307 vient de quitter Sombreffe et retourne vers Fleurus et Monceau.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





En janvier 1997, après avoir desservi l'usine Carbochimique de Terte, un train de citernes remorqué par la 7315 reprend le chemin de Saint-Ghislain, sur la ligne 100.
Michel HANSSENS.

PHOTO 67-17 A partir du milieu des années nonante, le service de manoeuvres de la gare de Clabecq fut assuré par une locomotive de la série 73. Le 2 avril 1996, la 7305 refoule une rame de minerais vide vers le faisceau de la gare.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO-THEME 66 *En janvier 2001, sur la ligne industrielle 269, la 7313 remorque une longue rame de citernes vers le raccordement Chevron, dans le zoning industriel de Feluy.*
Pierre HERBIET.

PHOTO-THEME 66 *En fin de carrière, six 73 de la première tranche furent mutées à l'atelier de Merelbeke. Ici, la 7320 refoule une rame de voitures du type M2 entre la gare de Gent-Sint-Pieters et le faisceau de garage, le 22 avril 2002. Cette machine retournera à Charleroi-Sud le 14 décembre 2003, où elle terminera sa carrière le 12 décembre 2004.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



WAGONS PORTE-COILS 3414A2-A4-A5

Sh

À la fin des années 1950, lorsque fut entamé le laminage des brames sous forme de coils, la SNCB entreprit la transformation de 50 wagons pour le transport de ce nouveau produit. Ces wagons furent prélevés dans la série 9.924.000 à 549, type 3414a (ex. wagons plats à bogies de 40 t, série 196.001 à 618, construction 1923-1925). Ces 50 véhicules conservèrent leur numéro et le type 3414a. Ils pouvaient également transporter des lingots.

En 1965, après l'application de la numérotation UIC, ils devinrent les 31 88 422 9 700 à 749, et furent classés dans le

type 3414A2 avec le code lettre Slp et plus tard Sh.

En 1967 et en 1969, 150 wagons supplémentaires furent transformés pour le transport de coils. Ils furent classés dans le type 3414A4 et 3414A5 (ces derniers pour le transport de coils chauds) et numérotés à la suite des autres : 31 88 422 9 750 à 799 et 800 à 899 (code lettre Slp puis Sh).

Les derniers wagons disparurent dans la première moitié des années 1980, remplacés par des wagons modernes.

Sh type 3414A2-4-5

Effectif :	200
Ancien n° :	compris entre 9.924.000 à 549
N° UIC :	31 88 422 9 700 à 899
Type SNCB :	3414A2, A4, A5
Code lettre :	Slp puis Sh
Masse moyenne :	23 - 20 - 19,5 t
Charge utile :	40, 42 ou 43 t
Vitesse maximale :	60 km/h
Bogies :	type Pennsylvania

Schéma du Sh 3414A4, équipé d'amortisseurs Caldwell

PHOTO BD-206 Le wagon 9.924.231, repris en 1965 dans le type 3414A2. Chertal, 9 mai 1964.

Bruno DEDONCKER, collection PFT.





La ligne 142 Tienen - Namur fut mise en service par l'Etat Belge le 6 juin 1867 entre Tienen et Ramillies, et le 15 mai 1869 entre Ramillies et Namur. Elle a toujours été à simple voie. Le trafic voyageurs, qui comportait une dizaine de relations aller-retours par jour, fut supprimé entre Tienen et Ramillies le 27 mai 1961, et remplacé par une ligne de bus de substitution (ligne 142a). Le trafic de la section Namur - Ramillies fut à ce moment réduit à deux allers-retours, et définitivement supprimé le 26 mai 1962. Après un maintien pour le trafic local des marchandises, la ligne fut mise hors service en 4 étapes : Tienen - Ramillies en 1961, Ramillies - Leuze en 1975, Leuze - Frizet en 1980 et Frizet - Namur en 1985; elle fut démontée également en 4 tronçons : Tienen - Hoegaarden en 1968, Hoegaarden - Eghezée en 1975, Eghezée - Frizet en 1984 et Frizet - Namur en 1985. La gare de Jodoigne était située au kilomètre 12 de la ligne. Aujourd'hui, le site est devenu méconnaissable. La gare vicinale visible au fond de l'image existe toujours. Document et photo : Christian DOSOGNE.

Aujourd'hui



Suisse

BLS : les Ae 4/4 capitulent

Construites par SLM pour la partie mécanique et BBC pour l'équipement électrique, les deux premières Ae 4/4 du BLS furent mises en service respectivement en novembre 1944 et en mars 1945. Numérotées 251 et 252, elles étaient à ce moment les locomotives à adhérence totale les plus puissantes et plus rapides d'Europe. Leur masse totale s'élevait à 80 t pour une puissance de 2940 kW et une vitesse de 125 km/h. Elles étaient capables de remorquer des trains de 400 t en rampe de 27 ‰ à 75 km/h. Grâce à ces performances, elles remorquèrent à l'origine des express et des trains rapides entre Berne, Brigue et Domodossola, et vers Interlaken.

Six autres Ae 4/4 vinrent compléter l'effectif : les Ae 4/4 253 à 256 en 1948 et en 1952, et les Ae 4/4 257 et 258 en 1955.

Jusqu'à la livraison des nouvelles Re 4/4 à partir de 1964, les Ae 4/4 assuraient essentiellement du trafic voyageurs. Par la suite, elles seront progressivement affectées à la traction de trains régionaux et les navettes de transport d'automobiles entre Kandersteg et Goppenstein (Lötschberg), et même jusqu'à Iselle (Simplon).

En 1966, les Ae 4/4 253 à 256 furent transformées pour former deux nouvelles locomotives doubles Ae 8/8 274 et 275. Ramenées à quatre unités, le travail des Ae 4/4 se limitait toujours aux navettes d'autos et à la remorque de trains régionaux.

Avec l'arrivée des nouvelles Re 465, les Ae 4/4 perdirent tout service régulier à partir du service d'été 1995. En 1999, à la suite de l'augmentation du nombre de trains de marchandises en transit via le Lötschberg, les Ae 4/4 firent un retour inattendu sur la scène en remplaçant les Re 4/4 sur la relation Regio Express Spiez - Zweisimmen, dont les rames tractées sont à cette occasion remplacées par des rames réversibles. Les Ae 4/4 se virent même attribuer deux al-

lers-retours en tête du *Golden-Pass-Panoramic* Interlaken - Zweisimmen.

La 252 fut radiée fin 2002 lors de l'incendie qui détruisit le dépôt de Spiez.

Le rachat de six Re 4/4 II des CFF par le BLS (les Re 4/4 II 11110, 11117, 11119, 11123, 11137 et 11142) au milieu de 2004, a poussé les dernières Ae 4/4 à prendre enfin une retraite bien méritée, après plus de 60 ans de service pour la 251. Celle-ci est d'ailleurs conservée à titre historique.

CFF Cargo en expansion

Depuis le 12 décembre 2005, CFF Cargo a grandement intensifié sa présence en Allemagne. Chaque semaine, pas moins de 320 trains sont assurés par sa filiale allemande *SBB Cargo Deutschland GmbH*, principalement sur l'axe Basel - Köln. Chaque semaine, une cinquantaine de trains sont assurés entre l'Italie et le port d'Antwerpen (avec échange de traction à Aachen-West en attendant l'électrification de la ligne Aachen - Montzen...).

PHOTO 67-18 Le 21 juin 2004, l'Ae 4/4 258 remorquait le Regio Express RX 2380 Spiez - Zweisimmen. Le train vient de quitter la gare de Oey-Diemtigen.

Eric VAN HOECK.





PHOTO 67-19 Lors de leur résurrection après 1999, les Ae 4/4 ont également remorqué en unité multiple des trains de déblais provenant du percement du tunnel de base du Lötschberg, entre Kandersteg et Raron. Le 22 février 2003, un train chargé remorqué par les Ae 4/4 251 et 258 traverse la gare de Lalden en direction de Brig. Malgré leur grand âge - 60 ans pour l'Ae 4/4 251 -, ces vétérans ne présentent aucune ride. Philippe DE GIETER.

■ Danemark : bientôt la fin des trains de voyageurs tractés par des "gros nez"

En décembre 2004, le réseau VL (Vestsjællands Lokalbanel A/s, ex. OHJ-HTJ : Odsherreds Jerban - Høngtølløse Jerbane) a acquis plusieurs autorails du type "Lynette" rachetés d'occasion au Nordjyske Jerbanen (NJ, ex. SB + HP), ce qui pourrait entraîner le remplacement du dernier service voyageurs encore assuré par les Mx. De ce fait, il ne circulera plus aucun train régulier de voyageurs remorqué en "gros nez" au Danemark, et de par là en Europe à l'exception des Di3 au Kosovo.



PHOTO 67-20 Le 10 septembre 1997, la MX 101 (ex. MX 1008 des DSB acquise en 1987) assurait la remorque d'un train Nykøbing - Holbaek, ici photographié dans les environs de Gislinge. Philippe DE GIETER.

Autriche

ÖBB : fin de parcours pour les 4030

Au début des années cinquante, les Chemins de fer autrichiens commandèrent une série 30 automotrices quadruples destinées aux services locaux : les 4030.01 à 30. Leur livraison s'étala de 1956 à 1960. Elles étaient composées d'une motrice 4030, de deux voitures 7030 et d'une voiture-pilote 6030.

Les quatre automotrices qui devaient porter les numéros 4030.23 à 26 furent toutefois modifiées durant leur construction pour assurer les trains rapides "Transalpin" entre Wien et Zürich, et sortirent d'usines comme 4130.01 à 04 en 1958 (voir EN LIGNES 30). Les quatre dernières, destinées au futur réseau S-Bahn de Wien, furent dès leur construction pourvues de portes à ouverture et fermeture automatique, et équipées de la marche en unité multiple. Elles furent livrées en 1960 avec les numéros 4030.101 à 104.

En vue de la mise en service du réseau S-Bahn de Wien (inauguré par étapes à partir de janvier 1962), les ÖBB commandèrent de nouvelles automotrices 4030. Au total, 46 rames furent construites de 1961 à 1975 : les 4030.201 à 246.

Comme l'accélération des 4030.1 s'était révélée insuffisante, la composition des



PHOTO 67-21 Un train local assuré par la 4030.312-5 approche de la gare de Brixen in Thale, sur la ligne Innsbrück - Zell am See. Cette automotrice a été radiée au dépôt de Selzthal le 1er juillet 2002.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

4030.2 fut réduite à trois voitures (4030 + 7030 + 6030) et leur construction fut allégée (57,1 t pour les motrices contre 65,8 t pour les premières). En outre, les 4030.226 à 246 furent dès leur construction pourvues d'attelage automatique.

Toutes avaient une puissance de 1000 kW et une vitesse maximale de 100 km/h.

De 1977 à 1982, toutes les 4030.0 furent équipées de portes automatiques et pourvues de la marche en unité multiple. A cette occasion, elles furent renumérotées dans la sous-série 4030.300. Durant leur carrière, les 4030.0/3 ont

connu plusieurs dépôts : Selzthal, Villach, Wien-Florisdorf, Innsbrück, Bludenz, tandis que les 4030.2 restèrent cantonnées à Wien (Wien-Florisdorf et Wien-Frans Joseph Bahn) et Selzthal pour quelques unités en fin de carrière.

L'amortissement des 4030 débuta en 2000, pour se clôturer en 2003 pour les 4030.3 et au début de 2005 pour les 4030.2. Les 4030.238 et 239 ont été acquises par la société allemande *BBG-Stauden* (Bahnbetriebsgesellschaft Stauden) à Augsburg, tandis que la 4030 210 est conservée en état de marche au musée de Strasshof.

Etranger en bref...

ALLEMAGNE-CHINE

● Depuis le début du mois de mars, un train de marchandises circule deux fois par mois entre Frankfurt en Allemagne et la ville chinoise de Hohhot (capitale de la Mongolie intérieure). Le train, composé de 100 conteneurs, parcourt les 9814 km du trajet en 18 jours. Il traverse la Pologne, la Biélorussie, la Russie et la Mongolie. Au départ de l'Europe, le train transporte des composants pour produits électroniques et électroménagers. En sens inverse, il importe des produits électroménagers et électroniques, des textiles et des minéraux rares.

ALLEMAGNE

● La société *Ruhrkohle AG* (RAG), qui était à vendre, a finalement été acquise par Railion. Cette grande société exploite un vaste réseau industriel partiellement électrifié en 15 kV, qui s'étend sur plus de 500 km et dessert de grands complexes miniers, sidérurgiques et fluviaux dans le bassin de la Ruhr. Centré à Gladbeck, il emploie 950 employés et possède plus

de 120 locomotives électriques et Diesel ainsi que plus de 2500 wagons. RAG possédait également une licence pour circuler sur le réseau de la DB.

PORTERBROOK

● La société anglaise de leasing de matériel roulant ferroviaire *Porterbrook Leasing Company Limited* a vendu à la fin de 2004 son activité "leasing continental" à la nouvelle société CB Rail. Au total, CB Rail a repris le contrat de leasing de 28 locomotives : 20 Class 66 (rail4chem, DLC, HGK et ERS), 8 locomotives électriques dont 5 de la série 145 (HGK) et 3 de la série 185 (Connex) et de 67 voitures à deux niveaux (DSB).

ANGEL TRAINS

● La société de leasing *Angel Trains* a commandé chez *Bombardier* 38 locomotives électriques TRAXX, dont 28 polycourant du type F140 MS (livraison de janvier à septembre 2007) et 10 monocourant 15 kV du type F140 DC (livraison d'octobre 2006 à mars 2007). Une partie des F140 MS seront aptes à circuler en Belgique.

HONGRIE

● Les MAV ont commandé chez *Stadler-Busnang* 30 automotrices 25 kV du type FLIRT destinées à la desserte de Budapest. Livraison : à partir de 2006.

FRANCE

● Le 29 décembre 2004, *CFTA Cargo*, filiale de Connex, a obtenu sa licence d'opérateur sur le réseau français (RFF). Un premier contrat porte sur un trafic de chaux au départ de la carrière Lhoist de Dugny à destination des complexes sidérurgiques de Dillingen et Völklingen en Allemagne.

● Pour la 6ème fois de son histoire, la SNCF a changé son logo. Celui-ci a été présenté à la presse le 17 mars 2005.



■ Réforme des 2050

Les parcours d'essais et de démonstration de la locomotive Diesel 7707 de *General Motors* réalisés en 1955, débouchèrent sur la commande d'une série de 10 locomotives à transmission électrique équipées d'un moteur Diesel GM type 12-567C de 1100 kW. Ce moteur et la transmission sont identiques à ceux équipant les locomotives de la série 62/63 de la SNCB.

Leur construction fit appel aux techniques allemande pour la partie mécanique, américaine pour le moteur et la transmission, autrichienne pour les bogies et la chaudière de chauffage, et suisse pour l'équipement de freinage. Assemblées par *Henschel* à Kassel, elles furent livrées aux ÖBB de 1958 à 1959. En 1960, six machines supplémentaires furent commandées et mises en service en 1961.

Numérotées 2050.01 à 18 (puis 2050 001 à 018), ces Bo'Bo' pouvaient circuler à 100 puis 110 km/h. Leur masse totale s'élevait à 78 t.

Les 12 premières, mises en service au dépôt de Wien-Frans Joseph Bahn (FJB), circulaient sur la ligne de Gmünd; les six suivantes, affectées à Graz, remorquaient en particulier des trains rapides vers Villach et Selzthal et de Mürzzuschlag vers St. Veit an der Glan. Avec les grandes électrifications réalisées dans les années 60, les machines de Graz furent d'abord transférées à Knittelfeld puis, en 1965, à Wien FJB où



PHOTO 67-22 Le 27 mai 2003, la 2050 011-2 (*Henschel 30458/1961*) manoeuvre à Zellerndorf. Cette gare est située sur la ligne Wien Nord - Drosendorf. Cette locomotive est se trouve dans la version finale de la série. *Philippe DE GIETER.*

toute la série se retrouva réunie.

Avec l'électrification de la première partie de la ligne de Gmünd, les 2050 émigrèrent en 1980 au dépôt de Wien-Nord. Elles parcouraient entre autres les lignes vers Marchegg, Retz-Satov et Laa an der Thaya.

En 1984, les 2050.16 à 18 furent équipées de la marche en unité multiple et mutées à Knittelfeld pour remorquer des trains lourds entre Zeltweg et Reichenfels-St. Peter.

En 1995, les 18 machines furent à nouveau rassemblées à Wien-Nord. A ce moment débuta la réforme de la série. Elles terminèrent leur carrière principa-

lement sur les lignes de Marchegg - Gänserndorf, Retz - Drosendorf, Kledering - Traiskirchen et Mistelbach - Laa an der Thaya. C'est la 2050 005 qui assura le tout dernier parcours de la série, le 9 décembre 2004 entre Stadlau et Wien-Lobau.

Les 2050 02, 04 (repeinte dans la décoration verte d'origine) et 09 sont préservés par les ÖBB pour remorquer des trains historiques (la 2050.03 sert de réserve de pièces), tandis que les 2050.05, 08, 11, 12, 15, 16 et 17 ont été acquises par l'ÖGEG (*Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte*). Toutes les autres 2050 ont été démolies.

PHOTO 67-23 La 2050.04 (*Henschel 29791/1958*) repeinte dans sa livrée verte d'origine, vient de quitter la gare de Horn sur la ligne Sigmundsherberg - Krems. Cette machine, réformée le 1er décembre 2003 à Wien-Nord, est conservée en état de marche comme engin historique. *Yves STEENEBRUGGEN, 27 mai 2003.*





PHOTO 67-24 En 2002, les 212 avaient encore le monopole du trafic voyageur sur la ligne Marburg - Frankenberg/Eder. Le 28 février 2002, à Munchhaussen, la 212 023-6 (MaK 1000.168/1963) du dépôt de Gießen assurait le service. Cette locomotive fut retenue par la DB pour figurer dans le parc historique et, de ce fait, fut repeinte dans sa décoration d'origine. Elle fut retirée de l'exploitation le 24 juin 2002 au dépôt de Mainz, puis transférée à DB Museum.

Pierre HERBIET.

Allemagne

Réforme des 212

Après avoir achevé la réforme des locomotives Diesel de la série 211 en juillet 2001 (voir *EN LIGNES* 48 pages 20-21), la DB (Railion) a officiellement garé les 12 dernières machines de la série 212 le 5 janvier 2005, aux dépôts de Würzburg, Saarbrücken, Osnabrück et Mühlendorf.

De 1958 à 1963, la DB mit en service les 365 locomotives V100 001 à 007 (puis 1001 à 1005 et 1007) et 1008 à 1365. Leur puissance de 810 kW s'avéra toutefois un peu faible, si bien que la DB testa un nouveau moteur Daimler-Benz de 1000 kW sur la V100 006. Renumérotée V100 2001, cette machine

fut suivie d'une série de 380 unités : V100 2002 à 2381, construites de 1962 à 1966 par MaK, Henschel, Jung et Deutz.

Tout comme les V100 1000, la vitesse maximale des nouvelles venues était limitée à 100 km/h, et elles possédaient une chaudière à vapeur pour le chauffage des trains de voyageurs. Leur masse totale s'élevait à 65 t (64 t pour les V100 1000).

Les V100 2332 à 2341 furent dotées d'une transmission hydraulique pourvue d'un frein hydrodynamique pour la circulation sur certaines lignes comportant des sections en forte pente.

En 1970, toutes les V100 1000 et 2000 furent renumérotées, respectivement dans les séries suivantes :

- 211 001 à 005, 007 à 365;
- 212 001 à 331, 342 à 381 et 213 332 à 341 pour les dix machines pourvues du frein hydrodynamique.

Les V100 contribuèrent grandement à l'amortissement de nombreuses locomotives à vapeur, notamment des séries 38, 50, 57 et 78. Elles étaient omniprésentes sur l'ensemble du réseau de la DB; les V100 1000 effectuaient même des incursions en Belgique (Welkenraedt, Neerpelt, Raeren, Sourbrodt). A partir de la fin des années nonante, des 212 du dépôt de Köln furent utilisées pour effectuer des navettes entre Aachen-West et Montzen en attendant la mise en service des 241 801 à 805 à partir de 2001.

Les V100 faisaient partie intégrante de la scène ferroviaire allemande. Avec leur départ, c'est toute une page de l'histoire de la DB qui se tourne. Leur carrière ne s'arrête toutefois pas ici, puisque de nombreuses 211 et 212 ont été acquises par un grand nombre de sociétés privées, non seulement en Allemagne, mais également à l'étranger (Danemark, France, Suisse, Autriche, Italie, Turquie et ex. Yougoslavie). En outre, treize 212 ont été transformées par la DB pour remorquer les trains de secours sur les nouvelles lignes à grande vitesse comportant de longs tunnels; ces machines sont renumérotées dans la série 214 (puis 714).

Les 212 319-8 et 212 283-6 à Montzen le 23 septembre 2000. Marijn VOCKE.



Luxembourg

Toutes les 4000 sont livrées

Les quatre dernières 4000 ont été livrées aux CFL de février à mars 2005 : 4018 le 11 février; 4017 et 4019 le 11 mars; 4020 le 18 mars.

Les six machines de la série 185, louées jusqu'en 2006, pourraient être reprises par la société privée HGK (Hafen und Güterbahn Köln).

3600 : l'épilogue

Après le 12 décembre 2004, quelques sorties épisodiques de 3600 furent encore notées. Ainsi, le 13 décembre 2004, la 3603 assura une dernière fois un train vers Athus. Du 22 au 25 février 2005, la 3602 eut le privilège d'assurer les trains réguliers suivants : 7882 Longwy - Luxembourg, 7867 Luxembourg - Longwy et 6744 Rodange-Luxembourg, en remplacement d'une 3000. Par la suite, la 3602 effectua encore quelques sorties en février et mars; les dernières eurent lieu les 10, 11 et 15 mars 2005. La raison de ces circulations inespérées était le souci de maintenir les machines en bonne condition technique jusqu'à leur radiation définitive. Le tout dernier train régulier tracté par la 3602 fut le 6744 Rodange - Luxembourg, le 15 mars 2005.

Une journée d'adieu aux 3600 fut organisée le 28 mars (lundi de Pâques). Ce jour là, deux IR Luxembourg - Troisvierges et retour furent assurés par la 3602. Pour le dernier parcours, Emile BECKER confectionna un panneau "Adieu CFL 3600 1958-2005", qui fut placé sur la machine lors du dernier retour vers Luxembourg.

L'utilisation des 3600 ne s'achève pas tout à fait ici, puisque les 3602 et 3603 seront utilisées pour assurer le préchauffage des nouvelles voitures à deux niveaux.

Quant à la 3608, elle est conservée par le Service des Sites et Monuments Nationaux à titre de machine-musée, tout comme la 1604. Elle sera repeinte dans la décoration bleue d'origine et recevra les essieux de la 3619.

Le 15 mars 2005, à 19.10 avec l'arrivée du RegionalExpress 6744 en provenance de Rodange, la carrière des 3600 des CFL se terminait définitivement.

Serge PLETGEN.



Pour rappel, dans la commande des nouvelles voitures à deux niveaux, figurent 15 voitures munies d'une cabine de conduite. La première voiture est arrivée au Grand-Duché le 11 février 2005, simultanément avec la 4018. Après avoir été testée sur la ligne de Wasserbillig, la voiture est retournée à l'usine Bombardier de Görlitz en Allemagne. Le 2 avril 2005, elle était de retour au Grand-Duché et posait au dépôt de Luxembourg, en compagnie de plusieurs 4000.

Serge PLETGEN.

Luxembourg - Pétange : mise à double voie

Les travaux de mise à double voie de la ligne Luxembourg - Pétange ont officiellement démarré le 13 décembre 2004 à Bascharage. Les travaux sont divisés en plusieurs tronçons et s'étaleront jusqu'en 2012 :

- Pétange - Bascharage (2004-2006);
- Bascharage - Dippach (2006-2009);
- Dippach - Luxembourg (2009-2012).

Le doublement de cette ligne de 18 km permettra d'améliorer considérablement

le service, avec une augmentation de l'offre et une capacité supplémentaire pour les trains de marchandises.

Parallèlement, tous les arrêts seront modernisés, équipés de passages souterrains et de rampes ou ascenseurs. Idéalement, tous les passages à niveau devraient être supprimés. Le coût total de ces travaux s'élève à 294 millions d'euros.

Ces travaux s'inscrivent dans les objectifs ambitieux que s'est fixés le Gouvernement grand-ducal pour développer les transports en commun.





*Le 10 mars 2005, la 3602 remorqua un train de voyageurs entre Luxembourg et Wasserbillig, composé de trois nouvelles voitures à deux niveaux. Le train franchit le viaduc de Pulvermühle situé à la sortie de la gare de Luxembourg.
Emile BECKER.*



*Ci-contre : la même rame photographiée dans les environs de Merttert lors de son retour de Wasserbillig vers Luxembourg.
Emile BECKER.*



PHOTO 67-25

*Le 24 février 2005, arrivée à Longwy du RegionalExpress 7867 en provenance de Luxembourg. La 3602 remplace une locomotive de la série 3000. Etant donné que les nouvelles voitures à deux niveaux ne sont pas autorisées à circuler sur le réseau français, des voitures Wegmann sont toujours utilisées sur cette relation.
Pierre HERBIET.*



PHOTO 67-26 Toujours le 24 février 2005, le train RegionalExpress 6744 à destination de Luxembourg attend l'heure de départ à Rodange.
Pierre HERBIET.

PHOTO 67-27 Une journée d'adieu aux 3600 fut organisée le lundi de Pâques. La 3602 eut l'honneur de remorquer deux relations régulières entre Luxembourg et Troisvierges. Ici, départ de Goebelsmühle du train IR 3714 Troisvierges - Luxembourg.
François DELHAYE.





La neige est tombée en abondance bien tardivement cet hiver, de la fin février au début de mars, à une période où l'on croyait imminente l'arrivée du printemps... Durant une vingtaine de jours, froid et averses de neige se sont succédé. Cela faisait longtemps que les Ardennes n'avaient plus été recouvertes d'une telle couche de neige, entre 30 et 50 cm, ce qui nous vaut ces splendides images.

La gare de Libramont est actuellement le point le plus élevé du réseau (485 m). Le 21 février, un train de marchandises remorqué par les 1322 et 1337 est garé dans le faisceau de la gare; les voies ne sont plus visibles !

PHOTO 67-28 *Toujours à Libramont, le train local 6080 à destination de Bertrix et Dinant, assuré par le 4115, attend le départ, 3 mars 2003.*

Christian AUQUIERE.

IMAGES





PHOTO 67-80 La ligne 42 a également été copieusement recouverte de neige. Le 21 février, l'IR m 115 Liers - Luxembourg, mené par la 3015 CFL, passe dans les environs de Salmchâteau. Philippe GOUSSET.

D'HIVER

PHOTO 67-29 Entre Mirwart et Poix-Saint-Hubert, les 2321 et 2310 affrontent l'hiver et les dures rampes de la ligne de Luxembourg, en tête du train 44755 Monceau - Bettembourg. Le train est photographié dans les courbes serrées de la section Mirwart - Poix-Saint-Hubert. Les chutes continues de neige recouvrent rapidement les rails après chaque passage de train. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



RECTIFICATIONS

EN LIGNES 66 page 36 :
- dans la 3ème colonne, 3ème ligne :
supprimer 5310 : 12-04 Ronet
- dans la colonne "Mutation" il y a :
7353 : FKR → GCR, il faut : 7359

LIVRAISONS

7852 : 19-11-04 FNND
7853 : 30-11-04 FNND
7854 : 10-12-04 FNND
7855 : 20-12-04 FNND
7856 : 29-12-04 FNND
7857 : 10-01-05 FNND
7858 : 20-01-05 FNND
7859 : 31-01-05 FNND
7860 : 10-02-05 FNND
7861 : 21-02-05 FNND
7862 : 28-02-05 FNND
7863 : 10-03-05 FNND
7864 : 21-03-05 FNND

ENGINS RADIES

8441 : 24-03-05 FNND

SORTIES DE RÉVISION

747 : 09-02-05 M
748 : 18-03-05 M
754 : 01-02-05 M
760 : 24-02-05 M
766 : 07-04-05 M
1209 : 16-12-04 RG
1313 : 01-12-04 RI
2005 : 02-12-04 RG
2156 : 29-10-04 RI
2331 : 02-12-04 LT
2374 : 03-11-04 LC
2383 : 14-10-04 RG
2629 : 07-12-04 LT
2706 : 20-12-04 RG
2726 : 13-10-04 RG
2751 : 29-09-04 RG

VENTES

1806 : Rails & Traction 03-05
7309 : "Train 1900" (L) 02-05
9108 : Rails & Traction 02-05 (pour pièce)
9126 : Rails & Traction 04-05
9155 : Rails & Traction 02-05

DÉMOLITIONS

2207 : 02-05 Gent (Grootdok)
5916 : 03-05 Aubange
5946 : 03-05 Aubange
6220 : 02-05 Gent (Grootdok)
6287 : 02-05 Gent (Grootdok)
6301 : 02-05 Gent (Grootdok)
6322 : 02-05 Gent (Grootdok)
7308 : 02-05 Gent (Grootdok)
7312 : 02-05 Gent (Grootdok)
7315 : 02-05 Gent (Grootdok)

ABRÉVIATIONS

AACHW : Aachen West
AMB : Ambérieux
CW MA : Cent. Werkpl. Mechelen
FBM : Bruxelles-Midi
FCL : Châtelet
FCR : Charleroi-Sud
FEO : Ronet
FFO : Forest-Voitures
FHS : Hasselt
FIZ : Muizen
FKR : Merelbeke
FLN : Lessines
FLV : Leuven
FMS : Mons

FNND : Antwerpen-Noord
FRBB : Ruisbroek
FSR : Schaerbeek
GCR : Charleroi-Sud
GMN : Montzen
GWK : Welkenraedt
I / INF : Infrabel
LC : révision confort
LJ : Gemelle
LKV : Kortrijk-Vorming
LT : révision technique1
LNC : Monceau
M : modernisée
MKM : Stockem
MOD : Modane (F)
NK : Kinkempois
RI : révision intermédiaire
RG : révision générale
RHOD : Antwerpen-Rhodesië
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 18 : un retour ?

● Tout à fait inattendu : la 1806 a été vendue fin février à *Rails & Traction*. Cette nouvelle société a été créée à la suite de la cessation des activités de *CFD-Locorem* le 31 mars 2005.

Rails & Traction loue à la Communauté germanophone l'ensemble des installations de la gare de Raeren, y compris l'ancien atelier de la Vennbahn (voir page 46).

Il est prévu de transformer entière-

ment les deux locomotives, afin de les utiliser pour remorquer des trains de travaux opérant dans des longs tunnels où la fumée d'échappement des machines Diesel pose des problèmes. Sa sortie n'est pas prévue avant 18 mois.

séries 22 et 25 : en sursis

● Dans l'état actuel des choses, il est programmé de réformer les dernières 22 et 25 au plus tôt au nouvel horaire du 11 décembre prochain. Les 23 pourraient reprendre une partie de leurs services.

Pas de 3000 CFL pour la SNCB ?

Il semblerait que les CFL aient renoncé à vendre leurs locomotives de la série 3000 à la SNCB. La raison serait le risque que B-Cargo prenne sa totale indépendance vis-à-vis des accords de coopération établis avec les trois réseaux dans l'est de la France (SNCB-CFL-SNCF). En cas de vente des 3000, les CFL se trouveraient totalement dépourvus d'engins capables d'assurer ce type de service et s'en verraient donc exclus.



La 1803 en attente de ferrailage au chantier de démolition d'Aubange, en février 2005.

Emile BECKER.



La 1608 à Köln !

Le 19 février 2005, la 1608 a assuré le transfert d'une rame composée de huit voitures du type I6 et d'un fourgon Dms de Forest-Midi jusqu'à Köln. C'est la première fois qu'une 16 retournait à Köln depuis la suppression des IC Oostende - Köln le 15 décembre 2002. Cette rame, affrétée par la société "Die Eisenbahn Erlebnisreise", assura un train spécial "Alpina Mare Express" de Münster à Stresa en Italie. La location de voitures à la SNCB est en effet beaucoup moins chère que celle de voitures de la DB. La même machine a assuré un second transfert le 13 avril, avec retour de Köln le 19 avril.

PHOTO 67-30 ↑ PHOTO 67-31 ←
 En attendant le retour de la rame, la 1608 a séjourné jusqu'au dimanche 27 février au dépôt de Köln-Deutz. Ces deux photos y ont été réalisées le 22 février 2005.
 Pierre HERBIET.

PHOTO 67-32 ↓ Les 22/25 assurent toujours deux relations marchandises entre Gent-Zeehaven et Zeebrugge, en milieu de journée. Le 7 février, retour de Zeebrugge de la 2229 en tête du 69401 (Zeebrugge 12.50 - Gent-Zeehaven 13.24, circulant du lundi au vendredi - voir EN LIGNES 64 pages 64-65). Le train approche de la gare de Hansbeke.
 Pierre HERBIET.





série 25.5

● Le 7 avril dernier, le roulement des 25.5 a perdu une journée, passant de 5 à 4 services, par la perte de la relation Kijfhoek - Gent-Zeehaven (service 555). Le roulement est repris ci-après (uniquement les trains de jour).

- 551 : ①-⑥ 44856 Kijfhoek 08.40 - Mons 13.45 (via Denderleeuw et Ath)
 ②-⑥ 44859 Mons 14.14 - Kijfhoek 18.30 (R1 à vide Antwerpen-Noord)
- 552 : ②-⑥ 41613 Kijfhoek 07.00 - Antwerpen-Noord 08.28
 ②-⑥ à vide Kijfhoek
 ①-⑥ 44603 Kijfhoek 13.40 - Antwerpen-Noord 15.19
 ②-⑤ 41612 Antwerpen-Noord 16.51 - Kijfhoek 18.00
- 553 : ①-⑥ 44600 Antwerpen-Noord 07.52 - Kijfhoek 09.21
 ①-⑥ 44800 Kijfhoek 11.53 - Antwerpen-Schijnpoort 13.20
 ①-⑥ à vide Antwerpen-Noord
 ①-⑥ 44602 Antwerpen-Noord 16.24 - Kijfhoek 18.00
 ①-⑤ 48806 Kijfhoek 18.38 - Antwerpen-Schijnpoort 20.00
- 554 : ②④⑥⑦ 48642 Kinkempois 10.00 - Sittard 11.15 (en double avec une 6500 de Railion)
 ①③⑤ 48640 Kinkempois 11.00 - Sittard 12.05 (en double avec une 6500 de Railion)
 ②④⑥⑦ 49667 Sittard 12.00 - Kinkempois 13.10
 ①③⑤ 49665 Sittard 12.29 - Kinkempois 13.35

La 2556 en tête du train de chaux 49661 (Beverwijk) - Sittard - Kinkempois - (Hermalle-sous-Huy), photographiée peu avant la gare de Maastricht le 9 janvier 2005.
 Michel DE ESCH.

PHOTO 67-33

Il n'est pas rare de voir des trains de marchandises détournés par la Jonction Nord-Midi à la suite de travaux sur les lignes 26 ou 28. Le 17 février 2005, le train 44859 (circule du mardi au samedi : Mons 14.14 - Kijfhoek 18.30) quitte Bruxelles-Nord en direction de Schaerbeek.
 Simon DE RIDDER.



Un couplage bien particulier pour ce train de coils : trois locomotives de la série 13 ; celle du milieu circule en véhicule et les deux d'extrémité fonctionnent en unité multiple.
 Marcinelle, 18 février 2005.
 Laurent JOSEPH.



Ci-dessous ↓
 Le 24 mars 2005, la 2236 dut remorquer exceptionnellement le train P 8801 Schaerbeek 16.03 - Quévy 18.26, composé d'une rame de voitures à deux niveaux du type M6. Le train marque ici l'arrêt en gare de Jurbise.
 Philippe SCHOLL.



Ci-dessous ↓
 En raison des fréquents mouvements de grève paralysant régulièrement le réseau français, tous les trains de pétrole ESSO en provenance d'Antwerpen et à destination de Basel circulent depuis le début de l'année via Montzen et le réseau allemand. Encore un trafic important perdu pour la SNCF, mais aussi pour l'"Athus-Meuse"... Le 18 mars 2005, la rame vide 47068, remorquée par les 2306 et 2382, passe à Warsage (ligne 24 Montzen - Glons) en direction du port d'Antwerpen.
 Michel HANSENS.

Voici l'horaire des trains ESSO circulant de jour (abréviations voir page 36) :

47065 ②③④⑤
 RHOD 05.15 - GMN 08.20/11.27 - AACHW 11.54
 47067 ②③④⑤
 RHOD 09.20 - GMN 12.16/51 - AACHW 13.18
 47068 ②③④⑤
 AACHW 11.36 - GMN 12.03/13.15 - RHOD 16.12
 47079 ⑥
 FNND 13.03 - GMN 15.58/04.00
 47071 ⑦
 FNND 18.02 GMN 20.41/02.09



Locomotives Diesel

série 62/63

● Le 20 février 2005, neuf 62/63 sont sorties du parc et ont été transférées à *Infrabel*. Il s'agit des 6210, 6212 et 6229 (entretien Merelbeke), 6216, 6288 et 6319 (entretien Kinkempois), 6231 et 6262 (entretien Charleroi-Sud), 6263 (entretien Schaerbeek).

● Toujours au 20 février 2005, les 6224 (Schaerbeek), 6235 (Schaerbeek) et 6307 (Antwerpen-Noord) ont été mises définitivement hors service, pour usure générale.

série 73

● Comme indiqué dans le tableau des statistiques du dernier *EN LIGNES*, les 7350, 7351, 7352, 7354, 7355, 7359 et 7360 sont sorties du parc (Merelbeke) et ont été transférées le 20 février de la SNCB à *Infrabel*. Les 7350 et 7351 sont entretenues à Kinkempois, les 7352 et 7359 à Charleroi-Sud et les 7354, 7355 et 7360 à Schaerbeek. C'est la première fois que des 73 sont affectées à l'infrastructure. Elles remplacent principa-



PHOTO 67-34 Les 62/63 ne sont désormais plus visibles qu'en tête de trains de travaux pour le compte de TUC-Rail ou d'*Infrabel*. Le 12 janvier 2005, la 6320 opérait sur la ligne 140 à Court-Saint-Etienne. *Simon DE RIDDER.*

lement des locotracteurs de la série 91.

● La 7309 a été acquise en février 2005 par le "Train 1900" du Fond-de-Gras

(Grand-Duché de Luxembourg). Elle a été transférée de Monceau à Athus le 10 avril 2005 par la 8040 du *Stoom Centrum Maldegem*.

Le 17 février 2005, la desserte de Ghislenghien (ligne industrielle 287 Ath - Ghislenghien, ex. tronçon Ath - Marcq de la ligne 94) était assurée par la 7337. Elle passe ici à Meslin-l'Évêque en tête d'un train d'autos vides à destination de Lessines. *Koen MONTE.*



Le 17 février 2005, la 6323 a remorqué un train de traverses au départ de Ollignies, sur la ligne 87 (Lessines - Ollignies, ancienne ligne 87 Lessines - Bassilly). Habituellement, la desserte de Ollignies, où se trouve le raccordement Dupuis, fabricant des traverses béton DMD (Dow Mac Dupuis), est assurée par une locomotive de la série 73. La 6323 manoeuvre à l'entrée du raccordement.
Koen MONTE.



PHOTO 67-35 →

Beaucoup plus exceptionnel, et même inédit : la présence d'une locomotive de la série 53 sur la ligne 87, le 15 février 2005.

Ci-contre : la locomotive manoeuvre à hauteur de l'ancienne gare.



Ci-dessous - PHOTO 67-36 ↓
Départ du train de Ollignies vers Lessines.

Photos : Philippe GOUSSET.



série 84

● Les deux dernières locomotives de la série 84 ont été retirées de l'exploitation. Il s'agit de la 8431 (Infrabel, entretien Merelbeke), mise définitivement hors service le 20 février 2005, et la 8441 qui était utilisée pour les manœuvres à l'atelier de traction d'Antwerpen-Noord. Cette dernière a été remplacée le 24 mars 2005 par la 8250.

série 91

● Avec la réforme des 9105, 9116, 9119, 9122, 9125, 9140, 9142 et 9154 intervenue le 20 février 2005 (voir *EN LIGNES* 66 page 43), il n'y a officiellement plus de locotracteurs de la série 91 en service à Infrabel. Tous ont été remplacés par des locomotives de la série 73. Certains de ces 91 ont toutefois encore circulé plusieurs semaines en attendant l'initiation du personnel sur les 73.

L'effectif de la série est ainsi ramené à seulement 18 unités :

- à Merelbeke : les 9109, 9123, 9132, 9136, 9138, 9150, 9152;
- à Charleroi-Sud : les 9111, 9124, 9128, 9149;
- à Kinkempois : les 9146, 9156, 9158;
- à Stockem : les 9135, 9153, 9159;
- à l'AC Salzannes : le 9147.

● La société *Rails & Traction* a acquis en février 2005 les locotracteurs 9108 et 9155. Le 9155 sera utilisé en leasing par l'usine ALZ de Genk, tandis que le 9108 servira de magasin de pièces; ses essieux seront notamment remplacés sous le 9155.

Une troisième machine a été acquise en avril 2005. Il s'agit de la 9126. Celle-ci sera remotorisée et équipée d'un dispositif de télécommande à distance.

PHOTO 67-37

Le 3 mars 2005, le 9108, chargé sur un camion à l'atelier de Schaerbeek, a pris le chemin du zoning de Visé, où il sera cannibalisé par la société *Rails et Traction*. Zaventem, Leuvensteenweg. Pierre HERBIET.



Le 1er avril 2005, arrivée à Bad Bentheim du 46252 remorqué par les 7780 et 7789.

série 77/78 : nouveau service de jour jusqu'à Bad Bentheim

Du 7 mars au 3 avril 2005, les 77 ATB (7771 à 7790) ont repris aux locomotives Diesel de la série 6400/6500 de *Railion Nederland* la traction des trains de pièces Volvo 46252 (②-⑤ Gent-Zeehaven 04.49 - Bad Bentheim 11.35) et 46259 (②-⑤ Bad Bentheim 13.10 - Gent-Zeehaven 20.39). Il était dès lors possible de les photographier de jour à Bad Bentheim (Allemagne), où s'effectuait l'échange de traction avec une 145 ou une 185 de *Railion*. Ce service devrait être généralisé en 77 dès le mois de juin lorsque des conducteurs supplémentaires de *Railion* auront été formés.



Toujours le 1er avril 2005, passage à Gildehaus du 46259 tiré par les 7789 et 7780. Nous sommes encore en territoire allemand, mais la caténaire est alimentée sous le 1500 V continu néerlandais.

Photos : Christian VANHECK.





Depuis le 12 décembre 2004, la desserte de la gare de Vielsalm ne se fait plus au départ de Gouvy, mais bien facultativement au départ de Kinkempois, à l'aide d'une locomotive de la série 77/78. Ce service longtemps assuré par une machine de la série 82 de Gouvy, fut repris dans le roulement des 62/63 en juin 2004. Les 62/63 n'auront donc assumé cette tâche que durant 6 mois. Ci-dessus : le 17 septembre 2004, la 6319 manoeuvre des wagons de grumes au quai de chargement de Vielsalm. Cette locomotive a été transférée à Infrabel le 20 février 2005.

Koen MONTE.

Ci-dessous - PHOTO 67-38 - Le 21 février 2005, le service est assurée par la 7756. Il serait actuellement question de supprimer ce raccordement dont la desserte est jugée non rentable...

Philippe GOUSSET.





Depuis le 12 décembre 2004, les 77 fréquentent tous les jours ouvrables l'enclave néerlandaise de la Zeeuws Vlaanderen, vers le complexe chimique de DOW Chemical (Terneuzen). Le 7 février 2005, le train 45601 Sluiskil Dow Chemical - Gent-Zeehaven, est assuré par la 7785, ici dans les environs de Sluiskil.

Michel DE ESCH.

PHOTO 67-39 Le 7 février 2005, relais de traction à Sas-van-Gent entre la 7803 SNCB et la 204 626-6 de Railion Nederland.

Pierre HERBIET.



Divers

ICE

Depuis la fin de 2004, les rames ICE 3 de la DB ont reçu un numéro à quatre chiffres afin de faciliter leur identification :

- les rames 406 001 à 013 sont numérotées 4601 à 4613;
- les rames 406 051 à 054 (appartenant aux NS) ont reçu les numéros 4651 à 4654.

Ce numéro est inscrit à l'avant des voitures de tête.



La rame ICE3 406 011, et son nouveau numéro à quatre chiffres 4611.

TGV PBA

La rame TGV PBA 4540 est la première à avoir été équipée à titre d'essai pour une période de trois mois d'une installation permettant aux voyageurs de se brancher sur Internet. A cet effet, une antenne enfermée dans une grosse coupole a été fixée sur la toiture d'une des voitures de première classe. La rame est sortie d'atelier dans le courant du mois de février.

Autorail 4109

Le 5 avril 2005, après avoir assuré le parcours à vide MZ 4775 Charleroi-Sud - Erquennes, la voiture 41091 de l'autorail 4109 a été victime d'un incendie à Erquennes. L'aménagement intérieur a été gravement endommagé.

Autorail 4510

La transformation programmée par Infrabel du 4510 en véhicule de mesure de l'épaisseur du fil de contact des caténaires a été abandonnée en raison du coût trop élevé de l'opération.

Voitures M4 ADx

En attendant la livraison des nouvelles voitures-pilotes M6, la SNCB envisage d'utiliser des voitures-pilotes M4 ADx pour former des rames réversibles de



L'antenne pour la captation d'Internet de la rame TGV PBA 4540 est loin de passer inaperçue.

Armand BEERLANDT, Bruxelles-Midi, 16 mars 2005.

voitures M6. Cette formation est en effet possible depuis que les rames de M6 de Châtelet ont été équipées de câblots permettant la circulation en rames encadrées par deux locomotives série 21/27 en traction; la seconde machine pourra donc être remplacée par une M4 ADx.

Voitures type K4

Le dossier concernant la vente de voitures du type K4 pour le Sénégal se

concrétise lentement. Dans un premier temps, 45 voitures pourraient être modifiées avant leur départ de Belgique. Cette opération pourrait être réalisée par la société *Rails & Traction* basée à Raeren (voir page 46).

Voitures type M2

Les trente dernières voitures du type M2 ont été définitivement mises hors service le 12 décembre 2004, à l'exception de 5 voitures maintenues jusqu'au 1er mai 2005 pour assurer le voyage PFT du 2 avril vers Terneuzen. Deux de ces voitures ont par la suite encore été utilisées le 5 avril dans le train de mesure B-Telecom. Encore donc une série marquante qui disparaît de la scène ferroviaire belge. Dorénavant, les plus vieilles voitures de la SNCB sont les M4 bordeaux !

PHOTO 67-40

Le train 49813 Antwerpen-Zandvliet - Creutzwald remorqué par les 1335 et 1358, sur la nouvelle courbe de raccord d'Aubange à Mont-Saint-Martin.
Pierre HERBIET, 24 février 2005.



Feluy-Zoning : expansion

Un nouveau faisceau comportant quatre voies en impasse de 400 mètres de longueur a été mis en service dans la nouvelle zone industrielle récemment aménagée dans le complexe de Feluy. Ce faisceau est accessible par une courte ligne numérotée 269B qui se détache à l'extrémité du faisceau de Feluy-Zoning. Deux nouvelles sociétés ont déjà manifesté leur intérêt pour le transport par rail. A cet effet, un aiguillage a été posé afin d'établir un éventuel raccordement.

Buda : nouveaux poteaux supports de caténaires

Au début de l'année, la SNCB a remplacé les poteaux supports de caténaire entre Vilvoorde et le point d'arrêt de Buda. Cette section de la ligne 25 était toujours pourvue des anciens poteaux à treillis datant de 1935, par ailleurs toujours partiellement en place sur la section Buda - Schaerbeek.

Rails & Traction à Raeren !

La société *Rails & Traction* fondée en 2004 a repris une partie des activités de la défunte société *CFD-Locorem*, arrêtée le 31 mars 2005. Elle s'est établie sur le site de la gare de Raeren; les révisions du matériel seront réalisées dans l'ancien atelier de la Vennbahn. La section Eupen - Raeren de la ligne 49 sera remise en état pour permettre l'acheminement du matériel. Les premiers travaux concerneront la transformation de la 1806 acquise en février, ainsi que, peut-être, la modification des voitures du type K4 pour le Sénégal.

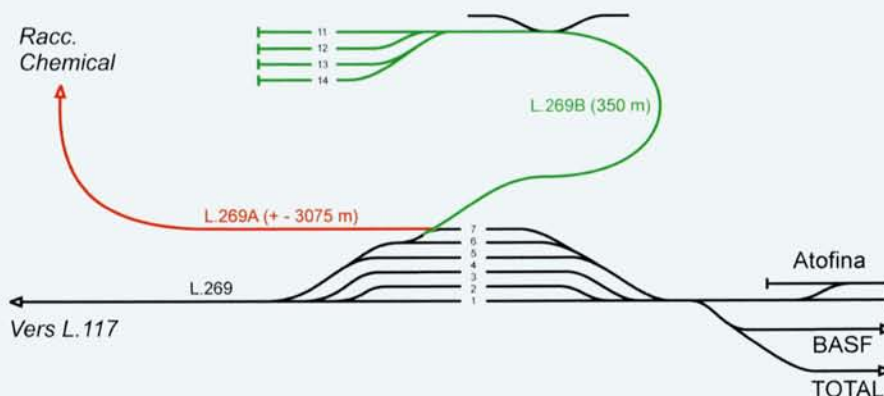
En raison du risque d'éboulement de rochers à la sortie de la gare de Rhisnes en direction de Namur (ligne 161 Bruxelles - Namur), de gros travaux ont été entamés en septembre 2004. Ceux-ci consistent en la suppression des parois par élargissement de la tranchée. Les terres et rochers évacués par étapes servent à remblayer l'ancien raccordement Kraft de Rhisnes.

Alain DEFECHEREUX, 21 mars 2005.



Le faisceau implanté dans la nouvelle zone industrielle du complexe de Feluy. En attendant d'éventuels raccordements, des rames de citernes y sont garées.

Laurent JOSEPH, 25 février 2005.



Une signalisation spéciale a été installée le long du chantier de Rhisnes afin de prévenir les chutes de rochers. Une série de lampes rouges ont été placées le long de la voie et entre les rails. Lorsqu'elles s'allument, les trains doivent immédiatement procéder à un freinage d'urgence.

Desserte de la carrière Les Petons d'Yves-Gomezée

Il est question que le trafic de chaux au départ de la carrière "Les Petons" d'Yves-Gomezée soit repris par *Railion Nederland*. Les trains seraient remorqués par deux locomotives Diesel de la série 6500 de *Railion Nederland* et circuleraient via Maastricht et non plus Montzen, afin d'éviter la section en rampe Visé - Montzen.

Collaboration entre la Poste et la SNCB

Au début du mois de mars, la Poste et la SNCB ont lancé dans deux gares et trois bureaux de poste un test de collaboration, qui vise la vente de proximité des produits de base des deux services publics.

Cette collaboration s'inscrit pleinement dans l'expérience actuelle menée par La Poste, baptisée "Points-Postes", testée dans les zones de Namur et Mechelen.

Pour la SNCB, il s'agit de trouver d'autres débouchés de vente pour les gares où la seule vente des billets ne justifie pas la présence de personnel, afin de permettre malgré tout le maintien de cette vente.

Au cours de ce test prévu jusqu'en juin 2005, les clients ont accès aux services de base de La Poste dans les gares de Moustier et Kontich, alors que les services de base de la SNCB sont disponibles dans les bureaux de poste de Lebbeke, Courcelles 1 et Courcelles 2, ce dernier étant situé dans le bâtiment de la gare - fermé - de Courcelles-Motte.

Les services de base de La Poste sont la vente de timbres-postes, le dépôt d'envois postaux, l'acceptation et la distribution d'envois recommandés ou de colis (Kilopost), la vente de timbre-amendes et de timbres fiscaux, les versements de petits montants, la mise à disposition de brochures d'informations concernant l'ouverture d'un compte à vue et la vente de certains produits commerciaux tels que les Ready to Send.

Les produits SNCB proposés dans les bureaux de poste concernent les Go Pass, Rail Pass et Key Card.

S'agit-il d'un renouveau de collaboration entre les deux institutions publiques, obligées chacune de faire des économies de fonctionnement au mépris du service à rendre à la population ?

Gageons que la réussite de cette expérience permettra de "sauver" quelques-unes des 41 gares, dont les guichets sont menacés de fermeture... Mais pourquoi ne pas inventer d'autres concepts déjà réalisés à l'étranger, comme une supérette dans les gares de villages où il n'y a plus aucun magasin, le bureau du tourisme en gare, ou simplement la délocalisation de services des chemins de fer aujourd'hui regroupés, souvent à l'étroit, dans des villes aux parkings saturés ?



PHOTO 67-41 DUFERCO à La Louvière loue actuellement à CMI (Cockerill Mechanical Industrie) les locotracteurs 505 et 506. Le 11 janvier 2005, elles manoeuvraient un train de coils.
Simon DE RIDDER.

L'ASVI

L'ASVi (Association pour la Sauvegarde du Vicinal) exploite, sur le site de l'ancienne gare de Thuin-Ouest, le Centre de Découverte du Chemin de fer Vicinal. Le matériel roulant est abrité et présenté au public dans un véritable musée, qui mérite incontestablement le détour.

L'ancienne ligne électrique 91/92 Charleroi - Thuin est utilisée comme ligne touristique entre les arrêts de Lobbes-Ecoles et Thuin-Ville Basse, sur la partie la plus bucolique du parcours.

Entre Lobbes-Pont du Nord (gare) et Thuin-Cimetière, le vicinal traverse la Sambre grâce à un pont métallique accolé à celui de la ligne SNCB 130A Charleroi - Erquelines. Rendu dangereux par le poids des ans, cet ouvrage devait être remplacé. Grâce à une action commune du MET (Ministère de l'Équipement et des Transports de la Région wallonne), de la SNCB, de la SRWT (Société régionale wallonne des Transports) et de l'ASVi, ce projet a pu trouver une issue favorable. L'ancienne passerelle, construite en 1929 et longue de 40 mètres, a été enlevée d'une seule pièce la nuit du 19 au 20 mars, à la faveur des interruptions de trafic ferroviaire et fluvial. Elle a été découpée sur place et sera remplacée par un pont mixte qui laissera le passage à la voie du vicinal et à la piste du Ravel 109, qui reliera les berges de la Sambre à Lobbes, vers Thuin, Thuillies, Beaumont et Chimay. Cet ouvrage, d'un coût global de € 800.000, dont € 100.000 à charge de l'ASVi, a été mis en place au début du mois de mai. A la fin des travaux, il sera à nouveau possible aux trams historiques de franchir la Sambre en toute sécurité, pour le plus grand plaisir des amateurs.

Le Centre de Découverte du Chemin de fer Vicinal est ouvert les dimanches et jours fériés jusqu'à la fin septembre, et les samedis de juillet et d'août, de 11 à 18 heures. Plus d'infos sur : www.asvi.org





PHOTO 67-42 Comme on le sait, depuis le 12 décembre 2004, les locomotives françaises de la série (4)36000 sont devenues très présentes sur le réseau belge. Le 8 février 2005, le train 49836 Kinkempois 13.07 - Grande Synthe 19.30 longe les rives de la Meuse, tracté par la 36017. *Pierre HERBIET.*



Ci-contre : à la suite de travaux sur les lignes de ceinture de Bruxelles (lignes 26 et 28), il n'est pas rare de voir des trains détournés via la Jonction Nord-Midi. Le 17 février 2005, le train 48819 Aulnoye 09.55 - Antwerpen-Noord 13.05 remorqué par la 36028, quitte les quais de Bruxelles-Nord en direction de Schaerbeek et Antwerpen. *Simon DE RIDDER.*

PHOTO 67-43 Le 25 février 2005, la 436053 remorquait le train de charbon 47828 Antwerpen-Zandvliet 12.30 - Aulnoye 17.45. La rame descend la grande courbe située entre Ekeren et Antwerpen-Noorderdokken. *Pierre HERBIET.*



BB (4)67400 de la SNCF

Un nouveau roulement pour les locomotives Diesel de la série 67400 SNCF du dépôt de Lens circulant en Belgique devait entrer en vigueur le 4 avril dernier; il a toutefois été appliqué anticipativement le 15 mars. Comme écrit dans notre dernier numéro, ce nouveau roulement comporte la remorque de deux trains de ballast au départ de Lessines, et une relation de nuit jusqu'à Saint-Ghislain. Tous les trains sont assurés par deux locomotives en unité multiple. Il n'y a pas de service le dimanche :

47852 ②-⑥ Saint-Ghislain 02.14 - Aulnoye 03.50

48001 ①-⑤ Aulnoye 04.50 - Lessines 06.05

48002 ①-⑤ Lessines 06.51 - Aulnoye 08.55

48003 ①-⑤ Aulnoye 09.42 - Lessines 11.15

48004 ①-⑤ Lessines 13.51 - Aulnoye 15.45

①-⑤ à vide Mons

47828 ①-⑥ Mons 16.45 - Quévy 17.03 (allège d'une locomotive SNCF de la série (4)36000)

①-⑤ à vide Mons

47816 ①-⑤ Mons 18.03 - Aulnoye 18.48

48821 ②-⑤ Aulnoye 23.40 - Saint-Ghislain

01.13

Le samedi :

47852 Saint-Ghislain 02.14 - Aulnoye 03.50
à vide Mons

48806 Mons 04.29 - Aulnoye 05.18

44859 Aulnoye 10.06 - Mons 10.39

44856 Mons 14.41 - Aulnoye 15.32

à vide Mons

47828 Mons 16.45 - Quévy 17.03 (allège d'une locomotive SNCF de la série (4)36000)

PHOTO 67-45 → Arrivée à Lessines du train vide 48003. 467530 + 467592.

Philippe SCHOLL, 18 mars 2005.



PHOTO 67-44 Le train 48003 prêt au départ à Lessines. En tête, la 467598; à droite, la 7337 assure les manoeuvres en gare. Philippe GOUSSET, 15 mars 2005.



PHOTO 67-46 Le 18 mars 2005, passage du train 48003 à hauteur de l'ancienne cour à marchandises de Maffle (ligne 90 Ath - Jurbise) en direction de Mons et Aulnoye, remorqué par les 467592 et 467530. Philippe SCHOLL.





La G2000 photographiée sur la ligne 94 à la sortie de Ath, tandis qu'un IC H Mouscron - Schaerbeek la dépasse à contre-voie. Laurent JOSEPH, 13 mars 2005.

HOMOLOGATION DES G2000 EN BELGIQUE

Sur demande du constructeur Vossloh, une locomotive du type G2000 a effectué une série de parcours d'essais en Belgique en vue d'obtenir l'homologation de circulation sur le réseau SNCB.

La G2000 testée a été construite en 2004 sous le numéro 1001445. Elle est du sous-type G2000-3 (voir page 52). Elle est arrivée en Belgique le 8 mars 2005 comme marchandise roulante, intégrée dans un train pour Monceau. De là, elle fut dirigée vers Lessines puis Ath.

Le dimanche 13 mars, elle effectua d'abord les traditionnels parcours de mesure des éventuelles perturbations électromagnétiques sur la ligne 94 entre Ath et le Bois du Coucou. Comme cette locomotive est pourvue d'une transmission hydraulique, ces mesures se révélèrent très rapidement concluantes, si bien qu'avant 11h00 du matin, elle put déjà retourner à Ath.

PHOTO 67-47 C'est la 7337 qui assura le transfert de la G2000 de Lessines à Ath le 9 mars. Le train est ici photographié à la sortie de Lessines juste après le pont enjambant la Dendre. Ce pont, ainsi que celui situé de l'autre côté de Lessines en direction de Geraardsbergen, sera prochainement remplacé par un nouvel ouvrage; la réduction de vitesse de 40 km/h en vigueur depuis de nombreuses années pourra alors être levée.

Philippe GOUSSET.



PHOTO 67-48

La G2000 à hauteur du quai de secours de la base de maintenance de la LGV au Bois du Coucou.

Yves STEENEBRUGGEN, 13 mars 2005.

Après un transfert de Ath à Merelbeke, la G2000 effectua le jeudi 16 mars un parcours d'essai à vide entre Merelbeke et Brugge et retour, pour tester le dispositif de répétition des signaux "Memor" et la liaison radio sol-train.

Début mai, elle se trouvait toujours garée à l'atelier de Merelbeke, en attente de son retour à vide vers l'Allemagne. Pour le passage de la frontière entre Montzen et Aachen West, elle sera accompagnée par des responsables de l'EBA qui contrôleront le bon fonctionnement de la transition de la signalisation.

Vossloh peut ainsi dorénavant proposer à ses clients une locomotive puissante et polyvalente autorisée à circuler en Belgique, de quoi concurrencer quelque peu la machine du type Class 66.

En gare de Ath, alors que la G2000 se prépare à circuler vers le Bois du Coucou, le train 49833 Grande Synthe (Dunkerque) - Kinkempois, remorqué par la 36013 de la SNCF, passe à ses côtés.

Laurent JOSEPH, 13 mars 2005.



PHOTO 67-96

La G2000 photographée devant la superbe gare de Drongen, sur la ligne Brugge - Gent, lors des essais du dispositif de répétition des signaux Memor et de la liaison radio sol-train 16 mars 2005.

Simon DE RIDDER.

G2000

MaK 2000BB

Jusqu'à la fin des années nonante, la gamme de locomotives proposée par *Vossloh* ne comportait que des engins de basse et moyenne puissance. C'est pour se lancer dans le domaine des engins de ligne de grande puissance que *Vossloh* développa la G2000. Cette machine à transmission hydraulique de 2240 kW avait la particularité d'être adaptée aussi bien à la ligne qu'aux services de manoeuvres. Les sociétés privées disposent ainsi d'une locomotive polyvalente capable d'assurer toutes les opérations de leurs trains pour un coût très faible. La G2000 reprend de nombreux éléments aux modèles précédents, comme par exemple les bogies. Elle est pourvue d'un moteur Diesel *Caterpillar* 3516 de 2240 kW. Sa vitesse maximale est de 140 km/h, sa masse totale s'élève de 80 à 90 t. Son autonomie est très grande grâce à son réservoir de carburant de 5.000 litres. Sa construction est entièrement modulaire, sa caisse est du type à capot mais dispose de deux cabines de conduite. Côté esthétique, on ne peut malheureusement pas parler d'une réussite, mais ce domaine est laissé à l'appréciation de chacun d'entre nous.

Actuellement, la G2000 en est à sa quatrième version. La G2000-1, produite à 20 unités, avait la particularité d'avoir ses cabines de conduite asymétriques, n'occupant pas toute la largeur du châssis, ceci pour améliorer la visibilité lors des manoeuvres. La G2000-2, construite à ce jour à 22 unités, se distinguait par ses cabines occupant cette fois toute la largeur. Cette disposition fut rendue nécessaire pour son homologation sur le réseau italien où la conduite est toujours assurée par deux conducteurs. La G2000-3 se différencie de la précédente par ses pupitres de conduite disposés à droite pour la circulation en Allemagne. Enfin, la G2000-4, apparue en 2004 et construite à 40 unités, est pourvue d'un frein dynamique et d'un nouveau moteur Diesel MTU type 20V 4000 R42 de 2700 kW.



Depuis quelques années, *Vossloh* domine nettement le marché des locomotives Diesel de moyenne puissance, notamment grâce à sa G1206, modèle dont sont basées les 77/78 de la SNCB.

Pour décrire l'histoire de *Vossloh*, il faut remonter après la Première Guerre mondiale, lorsque la firme DWK (*Deutsche Werke Kiel*) entama en 1920 la construction d'autorails. En 1931, DWK livra les célèbres locomotives Diesel du type WR360C, désignées dans le type V36 de la DR. Après la Seconde Guerre mondiale, en 1948, DWK devint la *Holsteinische Maschinenbau Kiel AG* (*Holmag*) et en 1953 la *Maschinenbau Kiel AK* (*MAK* puis *MaK*). En 1992, après la reprise de *MaK* par le groupe *Krupp*, la société portera le nom de *Krupp Verkehrstechnik GmbH*. Deux ans plus tard, la société changera une nouvelle fois de nom après avoir été absorbée par *Siemens*, pour devenir *Siemens Schienenfahrzeugtechnik* (*SFT*). Le fiasco rencontré avec les locomotives norvégiennes du type Di6, conduiront en 1998 la reprise de la société par *Vossloh Schienenfahrzeugtechnik GmbH* (*VSFT*). Le nom changera une dernière fois en 2003, pour devenir *Vossloh*



PHOTO 67-49 *Strade Ferrate del Mediterraneo G2000-03 (VSFT 1001044/2003)*. Alessandria, 24 septembre 2004. Pierre HERBIET.



PHOTO 67-50 *Neusser Eisenbahn n°IX (VSFT 1001040/2002)*. Stolberg-Hbf, 20 février 2004. Kristof AVONDS.



PHOTO 67-51 *Short Lines, SL-2001 (VSFT 1001384/2003)*. Waalhaven, 6 décembre 2003. Philippe DE GIE-



La même machine après reprise de *Short Lines* par *rail4chem*. Dordrecht-Zuid, 22 mars 2005. Armand BEERLANDT.

Deux anciennes locomotives Diesel de la série V211 de la DB appartenant à la firme Bilflinger & Berger (B&B) ont transité par la Belgique, vraisemblablement à destination de la France pour la société TSO (Travaux du Sud-Ouest). Voici une vue réalisée lors de leur escale au triage de Monceau, le 2 mars 2005. Il s'agit de la V142-47 (ex. V211 190 DB) et V142-42 (ex. 211 082) du Bilflinger & Berger. Ces deux machines furent d'abord acquises à la DB par la société Layritz de München en 1992, puis par le B&B en 1995. Laurent JOSEPH.



Circulation des Class 66 de Railion Nederland en Belgique

Les deux locomotives de la Class 66 prises en leasing par Railion Nederland auprès de la société CB Rail, circulent effectivement en Belgique depuis le début du mois de février 2005. Elles assurent toujours le service G891 du roulement des locomotives de la série 6400/6500 de Railion Nederland (voir EN LIGNES 65 page 29), qui comprend un aller-retour entre Bochum et Antwerpen-Oorderen avec un train pour l'usine OPEL. Les deux locomotives numérotées RN 266 452 et 266 453, arborent la livrée classique des Class 66 : gris et jaune. En outre, sur les parois latérales de la 266 452, les sigles GM et OPEL ont été apposés. Ces deux engins ont été réceptionnés par Railion Nederland le 31 août 2004.



Ci-contre : gros plan sur les sigles GM et OPEL apposés sur les parois latérales.

*Ci-dessous - PHOTO 67-52
Passage à Heide sur la ligne 12 Essen - Antwerpen du train 47552 Bochum 09.50 - Antwerpen-Oorderen 15.20, tracté par la RN 266 452-2.
Pierre HERBIET.*



Sociétés privées



Depuis la fin 2004 et le début de 2005, les activités *Dillen & Lejeune Cargo* (DLC) se sont accrues, avec la remorque de deux nouveaux trains au départ du port de Zeebrugge.

Le premier concerne un train de conteneurs pour Ludwigshafen assuré par DLC jusqu'à Köln. Dans le sens Zeebrugge - Köln - train 41531 ①③⑤ - il fait un détour par Terneuzen, où des wagons supplémentaires sont pris en charge à Dow Chemical (Sas-van-Gent 08.50/ 09.00 - Dow Chemical 09.45/ 10.30 - Sas-van-Gent 11.25/55 - Aachen West 16.45). Au retour - train 41528 ②④ - il circule sans arrêt de Köln à Zeebrugge (Aachen West 05.12 - Zeebrugge 09.52).

La seconde relation est un train composé de grands wagons "Nordwaggon" assuré par DLC de Zeebrugge-Voorhaven-West à Aachen-West (trains 41529 ①-⑥ Zeebrugge 13.21 - Aachen-West 18.09 - Gremberg 20.17, et 41530 ②-⑦



La PB 18 en tête du train DLC Zeebrugge - Aachen-West prêt au départ à Zeebrugge-Voorhaven-West.

Daniel MOENS, 24 novembre 2004.

(41532 le samedi) Aachen-West 05.12 - Zeebrugge 10.08.

Pour assurer ces services, DLC a pris en leasing depuis le mois de février deux locomotives supplémentaires de la Class 66 auprès de *Mitsui Rail Capital Europe B.V.* (MRCE). MRCE est une société anglaise créée en 2004, avec siège social à Amsterdam. Il s'agit de

deux machines neuves, portant les numéros ER 6 (GM-EMD 2003/20038513-6) et ER 7 (GM-EMD 2003/20038513-7). Son parc se compose donc de huit Class 66, avec les PB 03, PB 12, PB 14, PB 18, PB 19 et PB 20 louées à CB Rail (CB Rail a repris une partie des activités de la société de leasing Porterbrook - voir page 28).

PHOTO 67-53 Le 16 février 2005, le train DLC 41531 Zeebrugge - Sluiskil - Ludwigshafen remorqué par la PB 20 franchit la borne matérialisant le point-frontière entre les Pays-Bas et la Belgique, le long de la ligne Terneuzen - Zelzate. *Philippe GOUSSET.*





PHOTO 67-54 Le train DLC 41531 Zeebrugge - Aachen-West remorqué par la PB 12 est photographié sur la ligne 50A entre Beernem et Hansbeke. Pierre HERBIET, 7 février 2005.

Passage dans les environs de Sluiskil en direction de Sas-van-Gent et Ludwigshafen du train DLC 41531 en provenance de DOW Chemical (Terneuzen), remorqué par la PB20.
Michel DE ESCH.

PHOTO 67-55 Le 16 février 2005, passage à Stolberg du train 41528 Ludwigshafen) - Köln - Zeebrugge, remorqué par la ER 6. Le numéro de cette locomotive prise en leasing par DLC est inscrit en petit caractère sur le bas de la fenêtre latérale du poste de conduite. Durant quelques semaines en 2004, cette machine se trouvait en leasing chez Railion Nederland.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



HOMOLOGATION DES 4000 CFL POUR LE RESEAU BELGE

La 4018 des CFL a effectué des essais entre Bertrix et Virton du 4 au 8 avril 2005 dans le cadre de l'homologation définitive des 4000 en Belgique sur le réseau électrifié en 25 kV 50Hz. La 4018 était couplée à une rame de l'Agence d'Essais Ferroviaires de la SNCF. La 3004 des CFL était accrochée à l'autre extrémité de la rame. La 4018 avait subi des essais du même ordre en France, entre Reding et Blainville, du 23 au 25 mars 2005.

Même après l'obtention de leur homologation, il ne faut toutefois pas s'attendre à voir circuler les 4000 CFL sur le réseau belge, vu qu'elle ne peuvent pas fonctionner sous 3 kV. Elles pourraient tout au plus remorquer des trains spéciaux jusqu'à Trois-Ponts ou Bertrix.

PHOTO 67-97

Départ du train d'essai de la gare de Virton. A droite, la voie du raccordement de la "Cellulose des Ardennes" (ex. ligne 155 Virton - Lamorteau).
Christian VANHECK, 6 avril 2005.

PHOTO 67-98

La 4018 en tête de son train d'essai en gare de Bertrix.
Pierre HERBIET, 4 avril 2005.

PHOTO 67-99

La rame d'essai photographiée à la sortie de Florenville.
Pierre HERBIET, 4 avril 2005.



Après la première radiation de l'année, celle de la 7372 intervenue le 19 janvier 2005, douze autres locomotives ont été définitivement mises hors exploitation le 20 février 2005.

Il s'agit des 6224 (Infrabel - Schaerbeek), 6235 (Infrabel - Schaerbeek), 6307 (Infrabel - Hasselt), 8431 (Infrabel - Merelbeke), 9105 (Infrabel - Schaerbeek), 9116 (Infrabel - Charleroi-Sud), 9119 (Infrabel - Schaerbeek), 9122 (In-

frabel - Charleroi-Sud), 9125 (Infrabel - Charleroi-Sud), 9140 (Infrabel - Charleroi-Sud), 9142 (Infrabel - Schaerbeek) et 9154 (Infrabel - Charleroi-Sud). Il n'y a ainsi plus de 84 et de 91 à l'effectif d'Infrabel; toutes ont été remplacées par des machines de la série 73 (7350 à 7355, 7360 et 7379).

Le 5 avril 2005, la voiture 41091 de l'automotrice 4109 a été gravement endomma-

gée par le feu.

Rectifications *EN LIGNES 66* :

- fiche 5132 : dans *Mise hors exploitation* : il y a 01-08-2003; il faut : 01-04-2003

- fiche 5154 : dans *Livrées successives* : il y a : jaune 26-07-1984; il faut : **18-03-1981**

8439

Livraison à la SNCB : 01-04-1963 (constructeur ABR)

Numérotation : 250.114 : 01-04-1963 - 31-12-1970
8439 : 01-01-1971 - 15-06-2003

Dépôts successifs : Oostende : 01-04-1963 - 01-07-1977
Kortrijk : 01-07-1977 - 28-05-1990
Merelbeke : 28-05-1990 - 30-04-1994
INF Sud-Ouest (Monceau) : 30-04-1994 - 15-06-2003

Mise hors exploitation : 15-06-2003

PHOTO 67-56 *Charleroi-Sud-Quai, 3 mars 2001.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8444

Livraison à la SNCB : 04-05-1963 (constructeur ABR)

Numérotation : 250.119 : 04-05-1963 - 31-12-1970
8444 : 01-01-1971 - 15-06-2003

Dépôts successifs : Oostende : 04-05-1963 - 26-09-1966
Leuven (en prêt) : 26-09-1966 - 28-04-1967
Kortrijk : 28-04-1967 - 28-05-1990
Merelbeke : 28-05-1990 - 30-04-1994
INF Sud-Est (Kinkempois) : 30-04-1994 - 15-06-2003

Mise hors exploitation : 15-06-2003

PHOTO 67-57 *Atelier de Kortrijk, 23 novembre 1989.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8447

Livraison à la SNCB : 27-05-1963 (constructeur ABR)

Numérotation : 250.122 : 27-05-1963 - 31-12-1970
8447 : 01-01-1971 - 15-06-2003

Dépôts successifs : Haine-St.P. : 27-05-1963 - 20-12-1992
Kinkempois : 20-12-1992 - 30-04-1994
INF Sud-Est (Kinkempois) : 30-04-1994 - 15-06-2003

Mise hors exploitation : 15-06-2003

PHOTO 67-58 *Atelier d'Haine-St.Pierre, 6 août 1985.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8448

Livraison à la SNCB : 27-05-1963 (constructeur ABR)

Numérotation : 250.123 : 27-05-1963 - 31-12-1970
8448 : 01-01-1971 - 15-06-2003

Dépôts successifs : Haine-St.P. : 31-05-1963 - 30-04-1994
INF Sud-Est (Montzen) : 30-04-1994 - 15-06-2003

Mise hors exploitation : 15-06-2003

PHOTO 67-59 *Atelier de Haine-St. Pierre, 15 septembre 1979.*
Pierre HERBIET.



8457

Livraison à la SNCB : 27-03-1964 (constructeur ABR)

Numérotation : 250.132 : 27-03-1964 - 31-12-1970
8457 : 01-01-1971 - 15-06-2003

Dépôts successifs : Schaerbeek : 27-03-1964 - 26-09-1975
Hasselt : 29-09-1975 - 26-10-1995
Antwerpen-Dam/Noord : 26-10-1995 - 01-08-1997
INF Centre (Schaerbeek) : 01-08-1997 - 15-06-2003

Mise hors exploitation : 15-06-2003

Démolition : Schaerbeek, 07-2004

PHOTO 67-60 *Antwerpen-Schijnpoort, 3 août 1994.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8458

Livraison à la SNCB : 17-04-1964 (constructeur ABR)

Numérotation : 250.133 : 17-04-1964 - 31-12-1970
8458 : 01-01-1971 - 15-06-2003

Dépôts successifs : Schaerbeek : 17-04-1964 - 08-07-1967
Hasselt : 08-07-1964 - 14-02-1986
Antwerpen-Dam/Noord : 14-02-1986 - 01-08-1997
INF Centre (Schaerbeek) : 01-08-1997 - 15-06-2003

Mise hors exploitation : 15-06-2003

Démolition : Schaerbeek, 07-2004

PHOTO 67-61 *Antwerpen-Schijnpoort, 2 octobre 1987.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8460

Livraison à la SNCB : 30-06-1964 (constructeur ABR)

Numérotation : 250.135 : 30-06-1964 - 31-12-1970
8460 : 01-01-1971 - 15-06-2003

Dépôts successifs : Schaerbeek : 30-06-1964 - 27-09-1966
Hasselt : 27-09-1966 - 05-11-1985
Antwerpen-Dam/Noord : 05-11-1985 - 01-08-1997
INF Centre (Schaerbeek) : 01-08-1997 - 15-06-2003

Mise hors exploitation : 15-06-2003

Démolition : Schaerbeek, 07-2004

PHOTO 67-62 *Hever, 17 novembre 1988.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



LE POINT SUR LES TRAVAUX TGV

Ce tour d'horizon nous mènera sur les chantiers actuellement en cours ; les terrassements sont finis presque partout, tandis que rails, traverses et ballast prennent possession des infrastructures terminées. La situation est arrêtée au 30 mars 2005.

L1 Halle - Bruxelles

Le nouveau faisceau M situé entre Forest-Midi et l'avenue du Charroi, a été mis en service en décembre dernier. On y trouve notamment l'installation de lavage couverte décrite dans le numéro précédent. Ce faisceau sera, dès le mois d'août, directement accessible depuis Bruxelles-Midi, grâce à la voie de circulation qui reliera ces deux points. Cette voie est en partie posée, mais est interrompue à hauteur de la rue du Charroi. En effet, c'est par le pont-bac qui lui est réservé que transitent les camions et autres engins qui approvisionnent le chantier de bétonnage de la plate-forme des deux voies TGV, qui se situe à proximité du pont de la ligne 28/1.

À l'entrée de Bruxelles-Midi, les piles du viaduc qui enjambera les voies de la gare et permettra aux TGV de rallier directement le terminal, sont coulées. Pour ce faire, la ligne 28/1 a été mise à voie unique. La SNCB en a profité pour remplacer le pont sur la Senne, par un ouvrage à poutrelles de béton. Il restera alors à poser les ponts-bacs sur les piles, à poser la voie entre Forest-Midi et Bruxelles-Midi, et tirer la caténaire, ce qui devrait être achevé à la fin de 2006. Les travaux d'infrastructure liés au TGV seront alors terminés à Bruxelles-Midi.

L2 Bruxelles - Liège

Les travaux de construction des ouvrages d'art se poursuivent dans le "quadrilatère" de Bruxelles-Nord; ainsi, les murs de soutènement du passage inférieur qui permettra le passage de deux voies de la ligne 28 sous les nouvelles voies de la ligne 36 sont achevés, et la pose de la couverture va pouvoir commencer. Ce passage inférieur favorisera la sortie de Schaerbeek-Voyageurs vers Jette, sans cisaillement des deux voies TGV.

De l'autre côté de la gare, le viaduc enjambant les voies des faisceaux de garage sort de terre; les travées en poutrelles de béton ou en métal sont presque toutes posées, et il reste à con-

La plate-forme des voies TGV est bétonnée sur quelque 500 mètres entre Forest et Bruxelles. De gauche à droite, la voie A de la ligne 96, les deux voies TGV, la voie B ligne 96, la voie de circulation Bruxelles-Midi - Forest et les deux voies de la ligne 50A. Bruxelles-Midi, 15 mars 2005.
Baudouin DIEU.



La culée du viaduc TGV à l'entrée de Bruxelles-Midi est terminée et les piles coulées. Il reste à poser les ponts-bacs. Bruxelles-Midi, 15 mars 2005.
Baudouin DIEU.

struire le bow-string métallique. Celui-ci sera assemblé sur le viaduc en construction, tandis que, côté Haren, à l'emplacement laissé libre par l'enlèvement des deux anciennes voies de la ligne 36, a été construit un passage supérieur provisoire permettant l'alimentation du chantier.

Le talus qui permet, au départ de la gare de Schaerbeek, d'atteindre ce viaduc, a été éventré; c'est en effet dans son milieu que doit passer la voie venant d'Antwerpen et qui rejoindra la future voie B vers Bruxelles.

Entre Zaventem et Nossegem, les deux voies de la future ligne vers l'aéroport (ligne 36C/1) sont posées ou en cours de

pose; le raccord à la ligne 36C s'est effectué entre le 28 mars et le mois de mai, nécessitant la mise hors service de la voie B et une circulation à voie unique permanente entre la Bif. Aéroport et l'aéroport. Sur la ligne 36N qui, pour rappel, prend place entre les deux voies de la ligne 36, la pose de la voie est achevée entre Zaventem (exclus) et Kortenberg (inclus); elle se poursuit vers Herent. Les nouveaux quais dans les différents points d'arrêt sont déjà construits. Après la pose de la voie, il restera à procéder à l'électrification et à l'équipement sécuritaire. L'ensemble de la ligne 36/36N devrait être achevé à la fin de 2006.



Entre Herent et Leuven, sur l'ancien tracé, la voie A (vers Liège) est hors service jusqu'en septembre, pour l'aménagement de la future bifurcation vers Aarschot (ligne 35/2, jonction entre les lignes 36 et 35) et remplacement du tablier de pont sur le "Vaart" ; dès le mois de septembre, ce sera autour de la voie B à être traitée. Les travaux de la courbe de raccord 35/2 ont également débuté, avec la construction d'un viaduc qui formera presque toute la ligne.

En gare même, la voie 9 et la voie de circulation XII seront remises en service à la fin du mois de juin, ce qui permettra la mise hors service de la voie 7 pour poursuivre la construction de la couverture métallique au-dessus des voies 7 et 8.

LIEGE-GUILLEMINS

La construction de l'ossature de la nouvelle gare des Guillemins a débuté; pour rappel, les éléments de la charpente de la couverture sont assemblés grâce à d'énormes échafaudages posés à hauteur du quai I. Lorsqu'une structure enjambant deux voies est construite, elle est poussée de son emplacement provisoire vers son emplacement définitif, afin de libérer la place pour la construction de la partie suivante. Ce système permet de ne pas recourir à une mise hors service totale de voies.

Côté colline de Cointe, la première moitié du parking est achevée, et les travaux concernant la seconde moitié de cette infrastructure ainsi que la partie restante de la gare sont en cours. A l'emplacement des anciennes voies 8 à 14, il y a un trou béant dans lequel se construit le niveau 0 de la gare.

L2 Liège - frontière allemande

Pour permettre l'aménagement de la future bifurcation de Chênée, scission des lignes 3 vers l'Allemagne et 37 vers Welkenraedt, une voie unique est installée entre la bifurcation des Aguesses (quadrilatère de Kinkempois) et le quai de Chênée, où une aiguille provisoire donne accès aux deux voies de la ligne 37. Les travaux concernent actuellement la plate-forme et la réfection d'ouvrages d'art.

Le quai central de Chênée a pour sa part été renouvelé et mis aux normes actuelles : hauteur de 58 cm, abris type "Salzennes", klinkers de béton, etc.

Le tunnel de Soumagne est virtuellement terminé; jusqu'à l'automne, on procède aux parachèvements intérieurs, avant de laisser la place à la pose de la superstructure, traitée différemment des autres lignes à grande vitesse.



On distingue nettement le tracé du futur viaduc, qui enjambera les lignes 50A, 96B, 96C, 96D et 28 ; à droite, un train IC Charleroi - Antwerpen, composé de voitures M6 encadrées par deux locomotives séries 21/27, entre en gare. Bruxelles-Midi, 15 mars 2005.



Dans le "quadrilatère" de Bruxelles-Nord, les travaux au passage inférieur qui reliera les voies voyageurs de la gare de Schaerbeek à la ligne 50 sont avancés. 16 mars 2005.

Les voies de la courbe de raccord de la ligne 36C/1, entre Nossegem et l'aéroport, sont en cours de pose. Dans le fond, la rame vide du TGV 9307 débouche du tunnel vers Zaventem. Nossegem, 20 mars 2005.
Baudouin DIEU.



Ainsi, la plate-forme étant bétonnée sur la presque totalité de la ligne, il est possible d'y faire circuler du charroi lourd sans crainte de l'abîmer. La majeure partie des matériaux nécessaire à la pose de cette superstructure sera acheminée par ... voie routière ! Une mince couche de ballast sera d'abord étalée sur la plate-forme ; dessus, on viendra poser, toujours avec des moyens routiers, les traverses en béton. Le seul problème est l'acheminement des longs rails de 244 mètres... Pour leur pose, il est envisagé de les tirer sur une longueur - à l'aide de grues routières - depuis un train Robell situé en tête d'un chantier, les mettre en place, les fixer, et recommencer ainsi l'opération tous les 244 mètres. Quant on sait que les ancrages des poteaux caténaïres sont coulés dans la plate-forme et que les câbles de signalisation et autres sont tirés avant la pose des rails, on peut aisément s'imaginer qu'il y aura très peu de trains de route sur la ligne nouvelle en travaux... Néanmoins, le traitement de la voie (ballast, réglage, bourrage, etc.) nécessitera des trains de travaux, qui seront formés et approvisionnés dans une petite base de travaux à construire à Ayeneux, à la sortie supérieure du tunnel de Soumagne, là où aujourd'hui sont traités les matériaux excavés du tunnel et où se trouve la centrale à béton. Cette base de travaux ne sera pas opérationnelle avant la fin de l'année 2005, la mise en service de la ligne nouvelle étant reportée d'un an, à la fin de 2007.

De la tête Ouest du tunnel au viaduc de José, les tranchées couvertes sont terminées et les sites aménagés. Toutes les piles du viaduc de José sont coulées, et la pose des éléments de la plate-forme a commencé. Le viaduc de Battice, de loin le plus important avec ses 1300 m de développement, est bien avancé. Seuls quelques éléments du radier sont encore à poser.

Entre Battice et Hergenrath, la plate-forme est toujours en travaux ; l'ouvrage qui permet à la ligne de passer sous l'autoroute E40 est achevé. Entre sa sortie côté Allemagne et le Hammerbrücke, soit environ deux kilomètres, les engins de chantier s'affairent à la construction des tranchées et talus.

Enfin, en Allemagne, les travaux de percement du nouveau tunnel situé entre Aachen-Züd Grenz et Aachen-Hbf ont débuté. Nous en reparlerons.

En ce qui concerne la superstructure, l'Unité INFRA du groupe AMEC-SPIE (ex. Abay Rail) a obtenu de la SNCB (Infrabel) le marché de l'alimentation électrique du tronçon Liège - frontière allemande, en date du 25 mars. Ce marché, qui sera exécuté conjointement avec *Fabricom-GTI* et *Siemens*, concerne l'étude et l'équipement de la sous-station 220/55 kV + 220/15 kV à Romsée, l'étude et l'équipement des sous-stations de traction 55/2x25kV à Ayeneux, l'étude et



Prise de la colline de Coïnte, cette vue plongeante montre la nouvelle gare des Guillemins ; la construction de la charpente métallique s'effectue par des échafaudages placés sur le quai 1. Liège, 20 mars 2005. Baudouin DIEU.



En gare de Chênée, les terrassements liés à l'établissement de la future bifurcation sont en cours. Le nouveau quai est opérationnel ; sa construction a nécessité la fermeture du point d'arrêt pendant quelques mois, de juin à octobre 2004. A gauche, sur l'emplacement de l'ancienne gare, passeront les deux voies de la ligne nouvelle.

C'est ici à Ayeneux, à la sortie du tunnel de Soumagne, que sera construite la petite base qui alimentera en trains de travaux la ligne nouvelle vers l'Allemagne. A l'avant-plan, les travaux de construction de la future sous-station. Photos : Baudouin DIEU, 20 mars 2005.



l'équipement des postes autotransformateurs 25kV de Baelen, Raeren et Thimister-Clermont.

Ce projet représente une commande globale de € 10,800 millions, dont € 5 pour AMEC-SPIE à réaliser en 21 mois.

Antwerpen - frontière néerlandaise

En gare d'Antwerpen-Centraal, les travaux de construction de la seconde gare, située à hauteur de la Lange Kievitstraat, ont commencé. Cette infrastructure formera un accès supplémentaire à la gare centrale et comportera tous les services traditionnels aux voyageurs : guichets, librairie, commerces, buffet et parking souterrain. Elle donnera une nouvelle impulsion à ce quartier situé idéalement à proximité du centre-ville et du zoo, grâce à la construction simultanée de logements et de complexes de bureaux. Les voyageurs auront accès aux quatre niveaux de la nouvelle gare centrale grâce à un système d'escaliers fixes et mécaniques et d'ascenseurs, permettant de racheter les quinze mètres de dénivellation. La nouvelle construction sera largement vitrée et donnera une perspective intéressante sur l'ensemble de la gare.

Devant la gare centrale, la couverture de l'Astridplein est terminée et l'aménagement des parkings (niveau -2), garage à vélos et aire de stationnement de courte durée (niveau -1) a débuté. Il reste à aménager la place proprement dite, avec le retour des trams devant la gare et la création d'un espace vert.

De l'autre côté de la Jonction Nord-Sud, le ravalement de la gare d'Antwerpen-Dam est terminé ; l'on s'affaire à embellir les abords pour que ce bâtiment soit vraiment mis en valeur. Sur la nouvelle ligne 25, la voie est posée depuis la sortie du tunnel jusqu'au complexe d'appareils de voie situé entre Luchtbal et Noorderdokken, y compris au passage des quais de la gare de Luchtbal et sur le viaduc en prolongement. Les poteaux caténaires ont également fait leur apparition sur une partie du tracé.

Dès l'origine de la ligne nouvelle, juste après les appareils de voie ligne 25/ ligne 27, la caténaire est en cours de pose; elle est déroulée sur les deux voies jusqu'au sas électrique, situé deux kilomètres au-delà environ; à hauteur de ce sas se construit une sous-station de traction, qui alimentera la caténaire en 25kV.

Vers les Pays-Bas, les deux voies sont posées jusque la frontière, et les poteaux caténaires, dont les fondations sont reprises dans la plate-forme, commencent à sortir de terre.



Le viaduc de Battice, avec ses 1300 mètres, est le plus important ouvrage aérien de la ligne nouvelle 3. La couverture et la pose des éléments préfabriqués a commencé. Battice, 20 mars 2005.
Baudouin DIEU.



Les travaux de terrassement à Eupen. La tranchée est creusée, mais il reste encore à construire les ouvrages d'art sur la route Eupen - Welkenraedt. 20 mars 2005.

C'est ici que se raccordera la ligne nouvelle à la ligne 37, juste avant le Hammerbrücke, au fond de la photo. En 2007, le TGV 9436 Köln - Paris ne bifurquera plus vers Welkenraedt... Astenet, 20 mars 2005.
Photos : Baudouin DIEU.



dLes trains de travaux sont mis en ligne par la base de travaux d'Antwerpen-Noord; l'approvisionnement concerne surtout le ballast, qui parvient des carrières de Quenast en wagon autodéchargeurs Fals, et est transbordé dans des trémies à la base de travaux. Sont également mis en ligne les trains de traverses béton (Dupuis pour la voie 2, De Bont-Van Heck pour la voie 1), les trains caténaires pour le déroulage des fils porteurs et de contact, le train Robel pour les longs rails soudés, un train de wagons Fads pour la pose de la sous-couche de ballast sur la plate-forme de la voie 1 au départ de la voie 2, et les engins spéciaux tels que bourreuse, régaleuse, stabilisateur. Pour effectuer ce travail, la base emploie 23 conducteurs et 31 agents d'escorte, sur un total de 120 personnes, détachées de la SNCB essentiellement.

Les trains de travaux gagnent la ligne nouvelle depuis leur base par l'amorce de la future ligne 11 qui reliera Antwerpen-Noord à Lier, parallèle sur une partie du trajet à la ligne 27A. Peu avant le croisement de cette ligne avec la LGV, une courbe de raccord provisoire a été établie pour permettre l'accès à la ligne nouvelle. Cette courbe sera bien évidemment démontée lors de la mise en place définitive des longs rails.

A hauteur de la nouvelle gare de Brecht, qui verra s'arrêter les trains du service intérieur prolongés jusque Breda, les passages sous voies sont terminés et les deux voies principales posées. A la fin du mois d'avril seront incorporés les appareils de voies qui donneront accès aux deux voies extérieures, les seules à être munies de quais.

Aux Pays-Bas, la technique de pose est fondamentalement différente de celle utilisée sur la partie belge de la ligne. En effet, la plate-forme est entièrement bétonnée et les traverses sont positionnées puis fixées dans un béton de maintien. Cette méthode, si elle nécessite un cubage impressionnant de béton, évite la mise en place de ballast. Et comme les fondations des poteaux caténaires sont également reprises dans la plate-forme, il n'y a quasiment aucun train de travaux, si ce n'est celui qui déroule la caténaire.

Grâce au service des trains mis en place par la SNCB dans le cadre des travaux au ring autoroutier d'Antwerpen, il est actuellement possible de voir facilement ces nouvelles infrastructures (future ligne 11, base de travaux, travaux TGV, etc.). Il suffit d'emprunter, au départ de Noorderdokken ou de Berchem, une navette qui vous conduira jusque "Antwerpen-Haven". Mais attention, il n'y a pas de terminus : la navette effectue le tour complet de la gare de formation d'Antwerpen-Noord, en marquant quelques arrêts notamment à hauteur de l'atelier de traction. Un tour qui vaut vraiment le détour !



Le viaduc qui surplombe les voies des faisceaux de garage est composé de travées de béton ou métalliques. Presque toutes sont posées. Schaerbeek, 24 mars 2005. Baudouin DIEU.

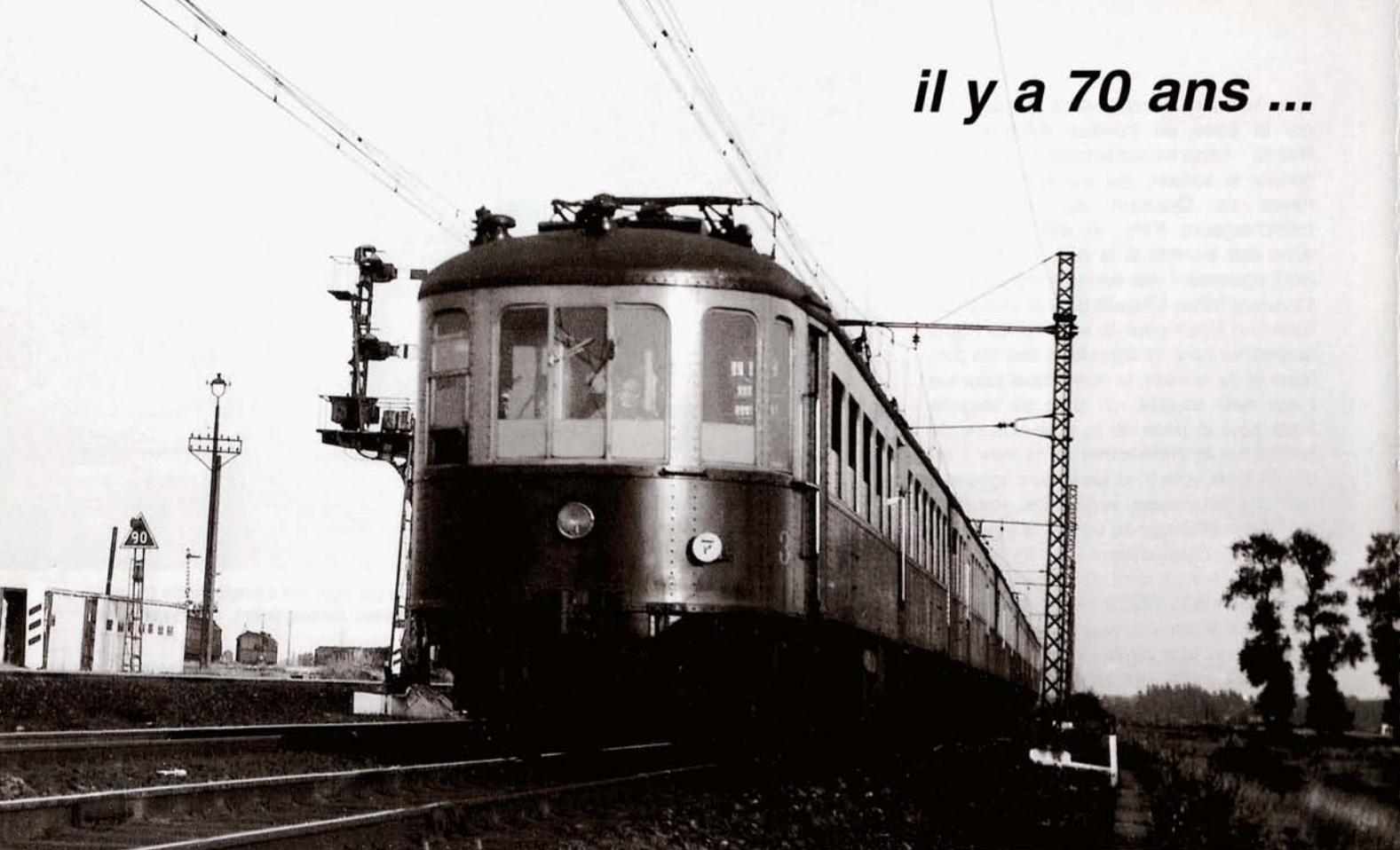


C'est ici, à hauteur de l'atelier de traction, visible à droite, que la voie B de la ligne nouvelle venant de Mechelen passera sous les deux voies de Liège. L'ouvrage d'art est en cours de construction. Schaerbeek, 24 mars 2005. Baudouin DIEU.

Le 15 décembre 2004, un train de ballast remorqué par les 5306 et 5313 s'engage dans la courbe de raccord entre la future ligne 11 et la LGV vers les Pays-Bas. Koen MONTE.



il y a 70 ans ...



L'année 1935 fut sans conteste marquée par la première électrification du réseau de la SNCB, entre Bruxelles-Nord et Antwerpen-Centraal, inaugurée il y a juste 70 ans, le 5 mai 1935. Le trafic était alors assuré par une série de 12 automotrices quadruples. En juillet 1945, une rame de 1935 approche de la gare de Berchem-Antwerpen. Aujourd'hui, les faubourgs de la ville ont envahi la campagne à droite.
C. LAWSON KERR, collection PFT.

PHOTO BD-204 *Comme nous l'avons vu dans notre précédent numéro, il y a 50 ans, la SNCB prenait livraison de ses premières locomotives Diesel des types 201 et 203-203 (séries 59 et 52-53-54). Le 7 mai 1955, la 29.216 du dépôt de Ronet, assurait le transfert d'une caisse d'une future type 201 vers les ateliers Cockerill de Seraing, ici lors de son passage à Namur. La construction des caisses étaient en effet sous-traitée aux Ateliers Métallurgiques de Nivelles à Nivelles, et chez Baume-Marpent à Morlanwelz.*
Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

il y a 50 ans ...



il y a 50 ans ...



PHOTO BD-205 Le 20 mai 1955, un train de minerai lorrain remorqué par la superbe Decapod (1-5-0) française 150 E 177 vient de s'arrêter à la gare frontalière belge de Lamorteau, où il sera relayé par une machine de la SNCB. Pour faire face à la croissance du trafic et à la nécessité de disposer de locomotives plus puissantes, le réseau français de l'Est commanda en 1925 une série de 195 puissantes Decapod à 3 cylindres, de 1750 CV. Construites par SACM, Fives-Lille et Blanc-Misseron, elles furent livrées de 1926 à 1931. Elles portaient les numéros Est 150.001 à 195 (anciens numéros 5211 à 5335 pour les 125 premières). Lors de la reprise par la SNCF, elles devinrent les 150 E 1 à 195. L'électrification de l'artère Nord-Est en 1954-1955 marqua le début de leur réforme. La 150 E 177, construite par la SACM sous le numéro 7631 en 1931, fut réformée le 25 octobre 1957 au dépôt de Conflans, où s'éteignirent les dernières 150 E en 1962.

Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

PHOTO 67-63 Tout au long de l'année 1985, la SNCB fête le 150ème anniversaire de l'arrivée du rail en Belgique. L'ouverture des festivités débuta le 6 mai, avec la mise en marche d'un train historique dans lequel avait pris place sa Majesté le Roi Baudouin. La 12.004 ayant eu l'honneur de tracter ce train, fut décorée du blason royal. Passage à Epegem.

Pierre HERBIET.

il y a 20 ans ...



PFT-Editions



NOUVEAUTÉ

IC-IR 1984-2004

Le "Plan IC-IR" en image, avec toutes les gares supprimées ou rouvertes durant cette période.

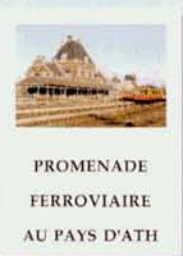
A4 - 216 pages
400 photos
€ 35,00 - 1250 g



LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SERIE 59

L'histoire complète des célèbres 59 de la SNCB.

A4 - 280 pages
540 photos
€ 49,00 - 1905 g

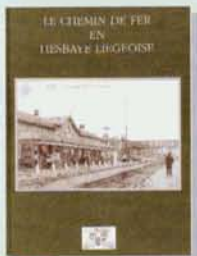


PROMENADE FERROVIAIRE AU PAYS D'ATH

PROMENADE FERROVIAIRE AU PAYS D'ATH

Description de toutes les lignes de l'étoile d'Ath.

A4 - 268 pages
242 photos - 30 plans
€ 18,60 - 860 g



LE CHEMIN DE FER EN HES-BAYE LIEGEOISE

Description et histoire des lignes 31, 32 et 36 (Liège-Haut-Pré - Waremme).

A4 - 168 pages
276 photos
€ 23,55 - 750 g



LE RAIL A MONS ET DANS LE BORINAGE

Histoire de toutes les lignes de la région montoise.

A4 - 160 pages
258 photos
€ 23,50 - 750 g



LA LIGNE 128 CINEY-YVOIR

La ligne 128 de hier à aujourd'hui.

A4 - 82 pages
107 photos
€ 16,95 - 550 g



UN SIECLE DE VAPEUR

Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 à 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales; vapeur aux Pays-Bas, France et Luxembourg.

21 x 27 cm
127 photos en noir et blanc
€ 23,50 - 750 g



SNCB 75 NMBS

Cet ouvrage bilingue retrace en images les faits marquant des 75 ans d'histoire de la SNCB (1926 à 2001).

21 x 27 cm - 176 pages
166 photos N-B et couleurs
€ 35,00 - 1250 g



HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome I

Ce premier tome traite de tous les signaux mobiles.

A4 - 191 pages
278 photos et plans
€ 24,50 - 950 g



HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome II

Ce deuxième tome traite de l'histoire complète de la signalisation mécanique.

A4 - 252 pages
220 photos
€ 35,00 - 1250 g



INDICATEUR DE 1940

Réédition de l'indicateur de 1940 sous l'occupation allemande.

A4 - 48 pages
€ 6,50 - 250 g



INDICATEUR DE 1935

Réédition de l'indicateur de la SNCB de 1935, comprenant également les lignes vicinales.

13 x 22 cm - 568 pages
€ 18,50 - 750 g



LE RAIL BRUXELLOIS EN IMAGES

Le rail à Bruxelles présenté en photos.

195 pages
186 photos en noir et blanc
€ 11,15 - 750 g

En Lignes

EN LIGNES

- abonnement 2005
 - Belgique € 36,00
 - 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
- numéros 59 à 66 par numéro : € 8,50 260 g

reliure pour EN LIGNES € 11,16 550 g

EN LIGNES - hors série

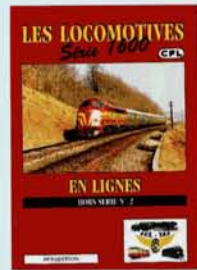


hors série n°1

LES LOCOMOTIVES SERIE 83

A4 - 50 pages
100 photos

€ 9,75 - 255 g



hors série n°2

LES LOCOMOTIVES SERIE 1600 CFL

A4 - 80 pages
120 photos

€ 14,75 - 255 g

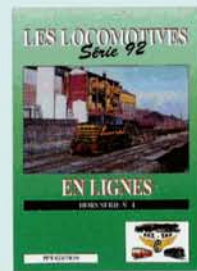


hors série n°3

LES LOCOMOTIVES TYPE 230-231

A4 - 60 pages
80 photos

€ 12,27 - 210 g



hors série n°4

LES LOCOMOTIVES SERIE 92

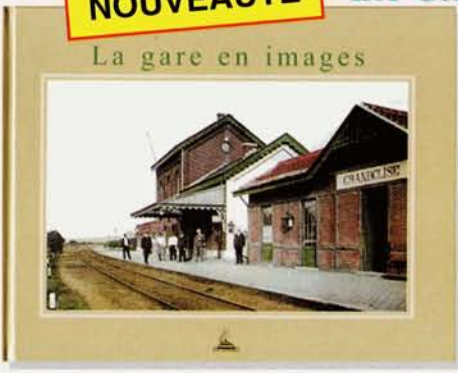
A4 - 80 pages
100 photos

€ 14,75 - 255 g

- Vapeur en Belgique - tome I (par Phil Dambly) € 48,34 1390 g
- Vapeur en Belgique - tome II (par Phil Dambly) € 48,34 1905 g
- La ligne du Luxembourg (Ed. CFFL) € 24,60 765 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
- BRUXELLES - TERVUREN (Ediblanchart) € 57,00 1250 g
- Architecture des gares (tome I) € 46,64 1050 g
- Architecture des gares (tome II) € 46,64 1050 g
- Balade vicinale en Belgique € 45,00 1095 g
- La gare et la Ville € 19,00 850 g

NOUVEAUTÉ

LA GARE EN IMAGES



LA GARE EN IMAGES

L'architecture des gares présentée en textes et en photos. Tome 1.

Livre cartonné 27 x 21,5 cm - 112 pages
120 photos noir et blanc
€ 30,00 - 750 g
Communication : "LA GARE EN IMAGES"

Photos

Photos EN LIGNES

Les photos publiées dans EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 67-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 67-29 NB) qui sont des photos noir et blanc. ATTENTION : numéro(s) à préciser à la commande sur carte postale, lettre, courriel ou fax. Date limite de commande : le 28-06-2005; date de livraison: +/- 15-09-2005. Les photos des EN LIGNES précédents ne sont plus disponibles ! Renseignements et commandes : ☎ +32(0).65.72.80.72 - Fax : +32(0).65.66.45.41 - ✉ philippe.scholl@swing.be (Utiliser cette adresse obligatoirement pour les commandes par mail)

- 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, courriel ou fax. Pas de date limite, toutes les photos sont disponibles. Liste des photos disponibles et commande sur notre site Internet : www.pftsp.be.

- Prix par photo € 3,72 7 g

Photos-thèmes

Sauf indication, pochettes de 10 photos couleurs 10x15 cm (■ = en noir-blanc)

- N° 6 : Les automotrices ex. SNCB en Italie € 10,00 75 g
- N° 23 : Les voitures M3 ex. SNCB en Italie € 10,00 75 g
- N° 24 : Locos série 15 sur les lignes 125-130 € 10,00 75 g
- N° 30 ■ : 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° 55 : Les locomotives série 51 (15 photos) € 10,00 75 g
- N° 56 : Les locomotives série 64 € 10,00 75 g
- N° 57 : Locotracteurs série 91 € 10,00 75 g
- N° 59 : Les 5122 et 5135 en Italie € 10,00 75 g
- N° 60 : Vapeurs chinoises € 10,00 75 g
- N° 61 : Les 62 en activité au Luxembourg € 10,00 75 g
- N° 62 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 1 € 10,00 75 g
- N° 63 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 2 € 10,00 75 g
- N° 64 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 3 € 10,00 75 g
- N° 65 : Les 3600 CFL € 10,00 75 g

PHOTO-THEME 66 : 73 première tranche

Prix : € 10 + frais de port 75 g. Communication : PHOTO-THEME 66

- 66-01 : 7322 à Feluy-Zoning
- 66-02 : 7308 à Châtelet (voir page 15)
- 66-03 : 7312 à Châtelet (voir page 15)
- 66-04 : 7320 à Gent-St.P. (voir page 23)
- 66-05 : 7319 à Châtelet (voir page 18)
- 66-06 : 7335 à Monceau (voir page 18)
- 66-07 : 7310 à Monceau (voir page 18)
- 66-08 : 7330 à Luttre (voir page 14)
- 66-09 : 7313 à Feluy-Zoning (voir page 23)
- 66-10 : 7330 à Courcelles-Centre (voir page 20)



Articles divers

Pin's

- 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

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 cartes des gares de Dorinne, Evrehailles (2 X), Purnode, Mons (2 X), St. Ghislain, et du viaduc d'Yvoir € 4,00 60 g
- CP 29-36 : 8 cartes des 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 16 g
- 2005 : € 10,00 16 g

Cassette vidéo - DVD

- La ligne 128 Ciney-Spontin-Yvoir (VHS) : € 21,00 16 g
- La 26.101 du PFT (DVD) : € 21,00 16 g



La 26.101 en DVD

Commande Frais d'envoi

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

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

	BELGIQUE	ETRANGER
jusque 100 g	€ 1,05	€ 1,90
jusque 250 g	€ 1,50	€ 4,50
jusque 350 g	€ 1,50	€ 4,50
jusque 500 g	€ 2,60	€ 7,90
jusque 1000 g	€ 2,60	€ 7,90
jusque 2000 g	€ 3,60	€ 18,90
jusque 3000 g	€ 5,80	€ 21,90
jusque 4000 g	€ 6,65	€ 21,90
jusque 5000 g	€ 7,50	€ 21,90

■ ARTICLE EN VOIE D'ÉPUISEMENT

