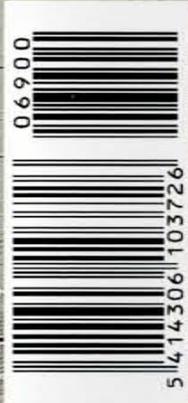


EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 69 - octobre 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 Spoor Patrimonium

Editorial

Ce ne sont pas les projets qui manquent au PFT... Même si le retour de la P8 a subi quelque retard compréhensible quand on voit les difficultés d'une telle aventure, on peut maintenant envisager la réalisation d'autres objectifs. Le succès rencontré cette saison sur la ligne I28 Ciney - Dorinne et l'engouement des visiteurs aux portes ouvertes du Musée du Rail démontrent que le PFT, ses animateurs et les amateurs qui le soutiennent montrent que ces deux objectifs doivent être la cible qu'il convient de développer au mieux. Il est dommage toutefois que ni les pouvoirs publics ni la SNCB ne soutiennent le PFT dans son action, alors qu'il n'y a, dans notre pays, berceau du rail en Europe, ni véritable Musée du Rail ni ligne touristique historique, les deux projets phares du PFT.

Merci à vous, lecteurs belges et d'ailleurs, qui soutenez directement et indirectement, par votre abonnement à la revue, la mémoire du rail belge.



PHOTO 69-99 Le 20 juillet, dans la cour de marchandises de Schaerbeek, ce ne sont pas des chars qui ont été déchargés pour le défilé du 21 juillet, mais bien le 4605 qui a pris place sur une remorque routière à destination de la rue Royale ! Alain LARDINOIS.

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 : DVD (1h10) - Vapeurs en Chine - Ligne du Jingpeng - Dépôt de Daban - Région de Tiéfa. Prix : € 10 port compris. Contact : A. Lejeune, ☎ 085-216249 Email : acg.lejeune@infonie.be

A VENDRE : centrale digitale (continu) de la marque Digital Plus by Lenz. Info : Lucien Claus ☎ + 32 (0)9 282 35 58

A VENDRE : revues "Nos Vicinaux" des années 1969 (n° 138 à 143, € 4 /pièce), 1970 à 1979 (n° 144 à 203, 60 numéros à € 3/pièce), 1980 à 1986 (n°204 à 245, 42 numéros à € 2 /pièce). Bon état. Pascal PETIT, rue Dewiest, 74 - B-6040 JUMET.

A VENDRE : un rouleau de films av bus STIB + un ar n° lignes s/texte - Détails s/ dem. Une plaque AUTO-TRAIN SNCB état neuf. Prix à convenir. Jean-Yves RAHIR ☎ le soir : 0497.32.54.42.

Rectification

EN LIGNES 68 page 64 : la 2001 ne remorque pas le "Freccia del Sole" comme indiqué dans la légende, mais bien le "Camino Azul" comme on peut le lire le la plaque portée par la machine.

PFT-agenda

- **Samedi 10 + dimanche 11 septembre** : Journées du Patrimoine; ouverture du Musée du Rail de Saint-Ghislain.
- **Samedi 8 et dimanche 9 octobre** : stand PFT à l'Euromodelbouw de Genk
- **Samedi 15 octobre** : voyage PFT. Avec la 5183 sur les lignes non électrifiées du Hainaut; adieu à la section Leuze - Frasnes.
- **Samedi 22 et dimanche 23 octobre** : 40 ans du Rail Miniature Mosan ; exposition de modélisme ferroviaire au Centre culturel de Géronsart ; stand PFT.
- **Samedi 5 novembre** : pour célébrer les 175 ans de la Belgique, un train spécial PFT relira Bruxelles aux dix chefs-lieux de province.
- **Samedi 10 décembre** : bourse d'échange de maquettes et modèles réduits au Musée du Rail de Saint-Ghislain. Shop PFT, buvette et petite restauration.

ALAF

L'association de modélisme ALAF organise son traditionnel week-end portes ouvertes les 5 et 6 novembre 2005, de 9 à 17 heures. Prix d'entrée : € 2,5 (enfant -12 ans € 1,5; enfant -6 ans : gratuits). Adresse : rue de la gare, 77 à Seraing. www.ibelgique.com/alaf e-mail : alafinfo@ibelgique.com

EUROMODELBOUW '05

EEN ORGANISATIE VAN:
HOESELTSE TREINCLUB
BELGIË

LIMBURG - HAL GENK (B)

OPENINGSTIJDEN:
Van 9.00 tot 18.00u.

INFO:
Tel: 089/51.46.44
Fax: 089/62.29.40
info@euromodelbouw.be

8 & 9 OKTOBER 2005

WWW.EUROMODELBOUW.BE WWW.HOESELTSETREINCLUB.BE
MEER DAN 10.000 M² MODELBOUWPLEZIER

AS.MO.CO

L'AS.MO.CO. organise le 2 octobre de 9h à 13h en la salle St. Raphaël à Aywaille sa 49e Bourse internationale : trains miniatures, voitures, jouets anciens.

Renseignements :

☎ et FAX : +32.(0)4.368.50.16 en soirée.

P.T.V.F.

La clôture de la saison du *Petit Train à Vapeur de Forest* se déroulera les 17 et 18 septembre 2005. A cette occasion, une grande fête de la vapeur aura lieu.

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

☎ 0032/(0)2.376.69.96.

Internet : www.ptvf.be.tf

EN LIGNES

Revue bimestrielle éditée par l'ASBL

PFT

PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE



Rédacteur en chef : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Comité de rédaction

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Baudouin DIEU, Philippe DIEU, Philippe DE GIETER, Christian DOSOGNE, Pierre HERBIET, Garrit JOOS, Serge MARTIN, Alain DEFECHEREUX, Eric VAN HOECK, Walter PINET,.

Remerciements (par ordre alphabétique)

Kristof AVONDS, Emile BECKER, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Roger CRIKELAIRE, Simon DERIDDER, Wim DE RIDDER, Philippe GOUSSET, Dave HABRAKEN, Michel HANSSENS, Serge HOOGSTEYN, Louis HUYGHEBAERT, Alain LARDINOIS, Laurent JOSEPH, Lars LAENEN, Gilbert LAURENT, Georgy LEJEUNE, Bruno MALFAIT, Serge MARTIN, Daniel MOENS, Koen MONTE, Charles OCSINBERG, Eric PAULUS, Serge PLETEGEN, Geoffroy QUINET, Steve ROD, Christian RUQUOY, Yannick SCHEPERS, Benoit SCHOCKAERT, Philippe SCHOLL, la SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Philippe VANDELOISE, Christian VANHECK, Tim VAN ROOY, Andreas WIEDENHOFF.

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 69 - OCTOBRE 2005



COUVERTURE AVANT : PHOTO 69-01 :

Le 25 juin 2005, le PFT vous a convié à une visite dans le port d'Antwerpen. Nous avons notamment eut l'occasion de nous rendre sur le Wilmarsdok, où la 5166 et 5941 ont posé devant des bateaux.

Photo : PFT.



COUVERTURE ARRIERE

PHOTO 69-02 Alors que l'on craignait une perte définitive du trafic par rail de la carrière d'Havignes, celui-ci a repris de plus belle. Le 23 juin 2005, le train de ciment 27773 à destination de Gennevilliers attend le départ au crochet de la 7742.

PHOTO 69-03 Le 11 juin, pour la dernière fois le train de charbon 47828 Zandvliet - Creutzwald tracté par la 36010 est allégé par les BB 67563 et 67543 de la SNCF, Blaregnies. Photos Serge MARTIN.

S O M M A I R E

PFT-Service - Editorial 2

Nouvelles du PFT 4

L'électrification de la ligne 39 10

Actualité étrangère 20

Actualité belge 27

Statistiques 27

Locomotives électriques 27

Locomotives Diesel 31

Automotrices - autorails 35

Voitures - wagons 36

Actualité diverse 38

Sociétés privées 44

Le tram des Grottes de Han 46

Radiations 48

Les travaux TGV 52

Les fusées et le train 56

Il y a... 62

Née en Belgique 64

Hier - aujourd'hui 65

PFT-Boutique 66

NOUVELLES DU PFT



PHOTO 69-04 La 5941 et la 5166 sur le Churchilldok, le 25 juin 2005. La visite de ce quai et l'organisation d'un tel parallèle tiennent vraiment de l'exploit...
Photo PFT.

VOYAGES

25 juin 2005 : visite dans le port d'Antwerpen

Quatre voitures du type L ont été affrétées par le PFT pour effectuer, le 25 juin dernier, un périple dans le port d'Antwerpen; il semblerait en effet que ces vénérables voitures, âgées de 75 ans, seraient garées jusqu'en 2010, année où la SNCB fêtera les 175 ans du rail en Belgique.

Emmené par la 5941 et formant ainsi une très belle rame authentique en livrée verte "1970", le train s'est dirigé directement vers le faisceau "Far west" du port d'Antwerpen, où il a rejoint la 5166 de la SNCB, également remise en vert, attelée à quatre wagons gracieusement prêtés par TUC-RAIL. La séance de photos s'est déroulée sous les grues de déchargement et, heureusement, par une chaleur moins torride que les jours précédents. Après accouplement des deux rames, le train "mixte" a emprunté le "raccordement Merksem", qui permet la desserte d'une fabrique de construction métallique. Cette voie, assez peu utilisée, serpente à travers les grands magasins et traverse plusieurs fois des artères importantes. Sous les yeux médusés des passants, le train s'est finalement arrêté à hauteur du pont de la Yjzerlaan, pris d'assaut par les photographes.

Le moment le plus fantastique de la

journée fut certainement le parallèle organisé au Churchilldok, quai normalement interdit au public. Un immense paquebot porte-conteneurs était en déchargement, et les amateurs ont assisté au ballet incessant des grues qui déchargent et rangent les boîtes... Sous les immenses grues, les toutes petites 5941 et 5166 se sont rangées en parallèle pour le plus grand plaisir des photographes.

Le tour du port a alors été entamé, avec les traditionnels arrêts au Lillobrug et au "Witte Molen", ancien moulin perdu dans des installations portuaires de plus en plus étendues. Les écluses de Berendrecht et de

Zandvliet sont certainement les endroits les plus infranchissables, avec ses ponts levés presque en permanence. Il aura fallu attendre près d'une heure trente pour passer et rejoindre l'atelier de traction, où un parallèle de 77 était organisé.

La journée s'est terminée à Kapellen, avec la découverte du V36 de l'Armée belge, ex. loco de la Wehrmacht, en livrée kaki.

Merci aux organisateurs de ce périple, très difficile à organiser à cause des aléas de l'exploitation du port, et aux responsables de l'Armée belge, pour avoir dégaré leur locomotive pour les amateurs du PFT.

PHOTO 69-05 A Kapellen, rencontre avec le V36 de l'Armée belge. Photo : PFT.



UN 21 JUILLET BIEN "CHARGE" !

Le 21 juillet est, en Belgique, le jour de la Fête Nationale. Cette année, la Chancellerie du premier Ministre avait décidé de dédier ces festivités aux 175 ans de la Belgique et aux 25 ans du Fédéralisme. Pour ce faire, quelques "tableaux" devaient reconstituer l'histoire de la Belgique sur un tracé de deux kilomètres reliant, dans le centre de Bruxelles, la place Poelart au jardin Botanique.

Le PFT a été contacté par l'organisateur, le SIBP (Syndicat d'Initiative Bruxelles Promotion), pour évoquer l'épopée du rail en Belgique, premier pays du continent à s'être doté d'une voie ferrée, en 1835 déjà.

Plusieurs idées ont été émises et, finalement, la plus audacieuse a été retenue : le transfert dans Bruxelles d'un véritable engin ferroviaire.

Pour une raison de gabarit en hauteur - il faut savoir que la caténaire des trams limite la hauteur à 4,70 m - c'est l'autorail 4605 qui a été choisi, d'autant que les couleurs de sa livrée sont celles du drapeau national... (jaune, rouge et un filet noir).

Le 20 juillet, veille du jour J, l'engin, rendu parfaitement présentable grâce au travail des bénévoles, était chargé en gare marchandises de Schaerbeek sur une remorque routière de la firme Dick Frères de Tubize, spécialement conçue pour le transport d'engins ferroviaires.

En même temps, le PFT était contacté par la Fondation Moulinsart, pour prêter son wagon-citerne dans le cadre de l'exposition "Tintin et la Mobilité", à placer place Poelart, près du Palais de Justice. La citerne était censée évoquer le wagon "Loch Lomond" sur lequel se trouve Tintin dans "L'Île Noire"... La société Dynagraph, spécialisée dans le pelliculage, a donc transformé la citerne à eau grise en citerne à whisky aux couleurs de Loch Lomond... Elle a été chargée sur camion de la même firme à St-Ghislain le 19 après-midi.

Le 21 dès 6h, deux motards de la Police Fédérale ont escorté les deux convois depuis Schaerbeek jusque la rue de la Régence et la place Poelart, soit un parcours d'environ 6 kilomètres. Toute la journée du 21, les visiteurs nombreux et étonnés ont découvert l'autorail et le wagon sur leurs remorques routières, et ont reçu les informations des activités PFT, sous forme de dépliants, de folders et de *EN LIGNES* excédentaires...

Les deux véhicules ont repris le chemin inverse le vendredi 22 à 2h du matin, et ont retrouvé leurs rails quelques heures plus tard.

Il reste à espérer que les nombreux visiteurs auront apprécié l'initiative du PFT et se rendront nombreux aux prochaines manifestations.



La citerne de whisky "Loch Lomond" du PFT exposée à la Place Poelart, près d'un ancien tram préservé par le Musée de Woluwé.
Christian DOSOGNE.



PHOTO 69-06 Le 21 juillet, au petit matin, le 4605 arpente les rue de la Capitale pour se rendre au Sablon. L'insolite convoi bifurque de la rue de la Loi vers la rue Royale. A l'extrême droite, on voit le bâtiment du Sénat.
Photo PFT.

La Fête Nationale bat son plein, le 4605 est noyé dans la foule. Christian DOSOGNE.



LA LIGNE 128

La saison a officiellement démarré le 24 mai 2005 avec la location du 4506 pour effectuer une visite de la ligne par le *Modelspoorclub* de Brugge. Le week-end suivant déjà, une autre location permettait l'acheminement d'un groupe de Ciney à Spontin pour participer à un barbecue.

Nous n'avons malheureusement pas eu de succès auprès des écoles pour l'organisation de voyages scolaires !

En juin et juillet, la fréquentation des autorails "réguliers" étaient à l'image du tourisme belge cette année : moyenne. Début juillet, le PFT était contacté par les organisateurs des *Médiévales de Spontin* pour augmenter la capacité de transport sur la ligne le week-end du 30/31 juillet. En effet, le village de Spontin serait transformé en cité moyenâgeuse durant les deux jours, avec comédiens, théâtre de rue, reconstitutions de combats et d'habitat d'époque. Un concert d'Urban Trad (Eurovision 2003) et deux superbes feux d'artifice devaient relever la manifestation.

Les organisateurs de ces médiévales

attendaient entre 3000 et 10000 personnes, dont une partie à acheminer par train au départ de Ciney, vu le petit nombre de places de parking à Spontin. Le PFT décida donc de faire circuler "l'artillerie lourde" de sa collection, à savoir une rame de 3 voitures encadrée par les 5941 et 5183, afin d'assurer des circulations non-stop entre Ciney et Spontin de 10h à minuit. Parallèlement, à Spontin, une correspondance autorail était assurée vers le terminus de la ligne, un peu au delà de Dorinne-Durnal. Malgré les spectacles de qualité présentés au village, la foule espérée par les organisateurs des *Médiévales* se limita malheureusement à 2500, une météo capricieuse faussant sans doute le résultat. Etant donné le remplissage médiocre de la rame tractée, celle-ci fut remplacée dès le dimanche matin par l'autorail 4506, d'une capacité amplement suffisante.

Une réunion de concertation entre les différents participants et acteurs de ces *Médiévales de Spontin* (dont le PFT) eut lieu par la suite pour faire le bilan et déterminer les moyens d'en améliorer la promotion. Gageons que la prochaine édition des *Médiévales de Spontin* aura

le succès escompté, car l'évènement en vaut la peine !

Après ce week-end chargé, les bénévoles du "Chemin de Fer du Bocq" eurent à peine le temps de se reposer que la brocante de Spontin, journée phare dans la saison, démarrait aux petites heures du dimanche 7 août.

La journée fut marquée par un incident de signalisation sur le réseau SNCB, qui eut des répercussions jusque sur notre petite ligne (si si!). A 6h55, un orage provoqua un grave dérangement en gare de Haversin, si bien qu'il n'était plus possible d'y télécommander les aiguillages et les signaux. Le trafic de la ligne 162 fut bloqué à Ciney, remplissant les voies de la gare au fil des minutes et des heures...

Le premier retour de Spontin, assuré par le 4605, ne put être reçu à quai, faute de place. De ce fait, les quelques voyageurs descendirent avec la bienveillante assistance des bénévoles, par un quai improvisé le long du parking !

La rame tractée devant assurer le départ de 9h05 n'a pu être mise à quai qu'à 9h40, après le départ de l'EC *Vauban*.

Le week-end des 30 et 31 juillet, le village de Spontin fut le théâtre d'une grande fête médiévale. A cette occasion, tous les accès au village étaient gardiennés et l'accès interdit aux voitures. La ligne 128 joua ainsi un rôle important pour amener une partie des 2500 visiteurs. Le service était assuré par la 5941 et la 5183, encadrant deux voitures K et la voiture-buffet du PFT, ici à l'arrêt à Dorinne-Durnal.

Laurent JOSEPH.



Les amateurs du StoomCentrum Maldegem ont rendu visite à la ligne 128 à l'occasion de la grande brocante de Spontin du 7 août. Le 4403 de cette association, autorisé sur le réseau SNCB, a amené à Spontin plus de 70 voyageurs venus de Flandre. De plus, il effectua deux allers-retours sur la ligne en remplacement de la rame tractée, avant de repartir en fin d'après-midi vers Gent. L'autorail franchit ici le Bocq dans les environs de Senenne. Andreas WIEDENHOFF.

Cette année, l'équipe de la ligne 128 a reposé près de 600 mètres de voie, si bien que la ligne est désormais parcourable jusqu'au-delà du deuxième tunnel situé +/- 500 m après la gare de Dorinnes-Durnal. Le 2 juillet, pour la première fois depuis de très longues années, le 554.18 a franchit ce tunnel et sifflé dans la vallée du Bocq. Laurent JOSEPH.

Vu le retard du train de 9h05, celui-ci fut limité à Spontin pour reprendre son horaire normal dans l'autre sens. La "camionnette-taxi" du PFT fut dépêchée à Dorinne-Durnal pour ramener quelques voyageurs à Spontin, où la correspondance vers Ciney fut assurée. Même si la situation en gare de Ciney se normalisa quelque peu, de gros retards furent enregistrés sur la ligne 162, et notamment par l'autorail 4403 du "StoomCentrum Maldegem", qui avait décidé de nous rendre visite avec quelque 70 participants à bord. Le SCM avait affrété son autorail pour une marche spéciale Eeklo - Spontin



à l'intention de ses membres; en journée, il devait assurer les navettes "heures creuses" de mi-journée sur la ligne 128. Mais le 4403 est arrivé avec plus d'une heure de retard à Ciney, et ses occupants ne purent descendre à Spontin par le programme de circulation prévu; comme l'autorail ne pouvait accueillir les 80 voyageurs réguliers supplémentaires présents sur le quai à Ciney, il fut décidé d'accoupler le 4403 en queue de la rame tractée, formant ainsi une composition très originale ! Le reste de la journée se déroula sans incident avec, cependant, des retards de 10 à 15 minutes suivant les arrivées

tardives des trains IC venant de Bruxelles et Arlon.

Il faut ici mettre en valeur les bénévoles du PFT travaillant sur le *Chemin de Fer du Bocq* pour leurs idées communes et les solutions rapidement mises en œuvre pour minimiser les retards, tout en garantissant la sécurité et le service proposé aux visiteurs de la ligne du Bocq. Qu'ils soient cheminots ou non, leur attitude est digne des professionnels expérimentés dans le domaine, ce qui est un gage de qualité supplémentaire pour cette attraction touristique qu'est le *Chemin de Fer du Bocq*.





Traditionnellement, la célèbre brocante de Spontin se tient le premier dimanche du mois d'août. Pour faire face à l'affluence qu'amène cet événement, le service sur la ligne 128 a été assuré par une rame tractée composée de deux voitures K et de la voiture-buffet du PFT, encadrées par les 5183 et 5941. Le train est photographié entre Braibant et Sovet, le 7 août 2005. Joseph LAURENT.

Le 27 août, une grande parade organisée sur la ligne 128. Ont participé à cette manifestation : le 554.18, le 4605, l'ES 102, la 5183 avec un train de voyageurs, et la 5941 avec un train de marchandises, ici photographié à Senenne depuis l'autoroute E411. Photo PFT.

LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

HORAIRES DIENSTREGELING

SEPTEMBRE - SEPTEMBER
lu ma me je ve sa di

							11
							18
							25

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



LE MUSEE DU RAIL

Si les travaux se poursuivent sans relâche au Musée du Rail, les démarches administratives visant à obtenir des subsides avancent aussi... mais à reculons ! Après des années d'efforts, d'introduction de dossiers, de visites sur place, de frais engendrés par des relevés d'architectes et autres, il faut bien se rendre à l'évidence : de subsides de la Région wallonne, point il n'y aura.

Les derniers rapports rentrés montrent qu'une intervention financière de ladite Région se limiterait à quelques travaux visant à mieux accueillir la clientèle - comme des panneaux indicateurs, des bancs, du mobilier, de la signalétique, l'aménagement des abords - mais pas en une intervention majeure sur les structures mêmes du bâtiment.

Il reste un espoir dans la Communauté française, qui a en gestion les Musées; mais ce service est en restructuration et aucune avancée ne peut être espérée avant l'année prochaine.

Que faire ? Poursuivre avec les moyens dont dispose le PFT et compter sur la générosité des donateurs qui interviennent par le biais de Fondation Roi Baudouin. Mais déjà des idées se dessinent... Sans doute plus au prochain numéro ?

En attendant, n'hésitez pas à intervenir par la Fondation; un euro versé sur deux vous est remboursé par le fisc.

La 6289 au PFT

Depuis le mois de juillet, notre collection de matériel s'est enrichie de la 6289. Cette locomotive a l'avantage d'avoir gardé son aspect intérieur d'origine. En outre, son aspect extérieur est très satisfaisant et ne nécessitera pas une restauration immédiate. Sa première présentation au public fut réalisée lors des journées Portes Ouvertes de Saint-Ghislain les 10 et 11 septembre dernier. PHOTO 69-08 La 6289 garée à l'Atelier Central de Salzinnes, peu avant sa préservation par le PFT. Photo : PFT.

LE MUSÉE DU RAIL ET LA FONDATION ROI BAUDOIN

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 et le renouvellement 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.



Dernière ligne droite pour la P8

Au moment où vous lirez ces lignes, notre P8 sera certainement sur le point de quitter la Roumanie pour prendre la direction de la Belgique, un peu plus tard qu'annoncé dans le précédent numéro.

Dans le courant du mois de juillet, les derniers travaux de finition ont été exécutés. Il ne restait alors plus qu'à réaliser les parcours d'essais en ligne, qui se sont finalement déroulés à la fin du mois d'août, à la satisfaction générale. La machine pourra enfin être acheminée vers la Belgique. Le trajet, qui durera +/- 3 semaines, est tracé via la Hongrie, la Slovaquie, la Tchéquie et l'Allemagne, et sera assuré partiellement par la société privée Connex. Le PFT réalisera son transfert entre Montzen et Saint-Ghislain. Encore un peu de patience donc...

La désormais 64.169 à l'atelier Remarul de Cluj-Napoca, en juillet 2005.



L'électrification de la ligne 39



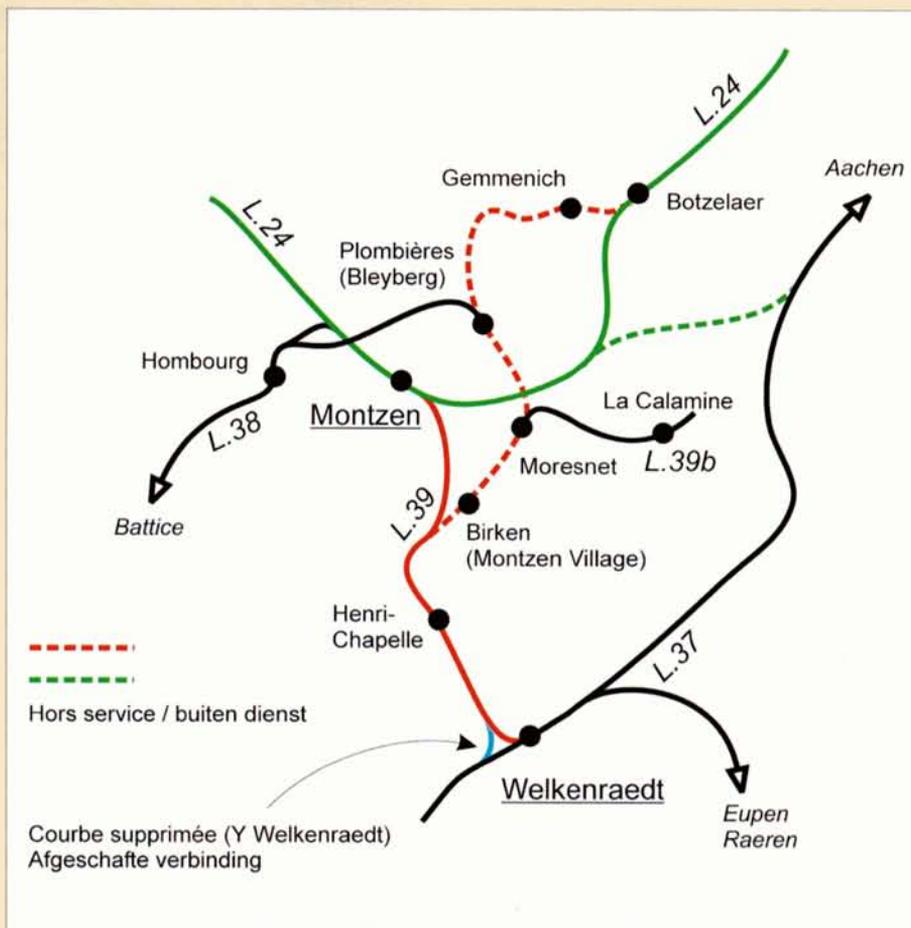
PHOTO-THEME 68 Longtemps, les navettes pour le personnel entre Welkenraedt et Montzen furent assurées par les vénérables autorails Brossel de la série 49. Le 15 juin 1981, le 4911 (ex. 553.50) vient de quitter Welkenraedt en direction de Montzen. J-L VANDERHAEGEN.

En marge de l'électrification prochaine de la ligne 39 entre Welkenraedt et Montzen, voici un reportage photographique sur cette petite liaison. Commençons d'abord par un brin d'histoire.

L'origine de la ligne 39 remonte à 1868, lorsque la ville de Bleyberg (rebaptisée Plombières en 1919), qui possédait une importante industrie de plomb (ce qui lui valut son nom), de zinc, et de pyrite de fer, obtint la concession pour l'établissement d'une ligne reliant Welkenraedt à Bleyberg et Gemmenich et la frontière prussienne, avec une antenne vers La Calamine (ligne 39 B).

Elle fut mise en service le 7 décembre 1870 entre Welkenraedt et Bleyberg, et le 29 juillet 1872 pour son prolongement jusqu'à Gemmenich et la frontière prussienne à Botzelaer. Simultanément, les Chemins de fer prussiens construisirent la ligne Aachen-West - Botzelaer. Le point-frontière était situé dans le tunnel de Gemmenich (long de 871 m, dont 250 en Belgique). A cette époque, la ligne 24 Botzelaer - Montzen - Visé n'existait pas; elle sera établie par les Allemands durant la Première Guerre mondiale (inaugurée le 16 février 1917). La section Bleyberg - Aubel de la ligne 38 (vers Battice et Liège) ne sera achevée qu'en 1895. Elle fut dès l'origine établie à double voie. L'antenne vers La Calamine fut inaugurée le 12 mars 1872.

L'exploitation fut assurée par l'Etat belge pour le compte de la société "Jonction Belge-Prussienne".



En 1925, lorsque les grosses industries de Plombières cessèrent leur exploitation, l'Etat Belge racheta la ligne.

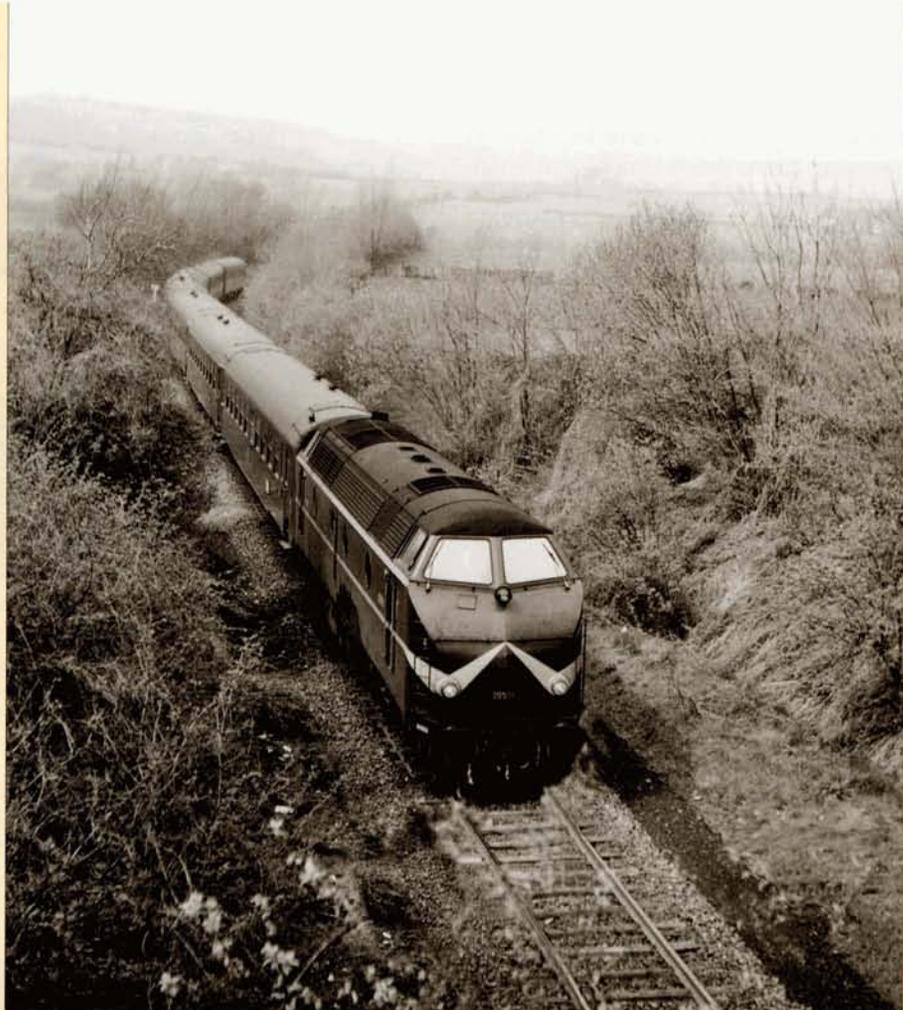
A l'entrée de la gare de Welkenraedt, il existait également une courbe de raccord à double voie entre la ligne 37 et la ligne 39 (bifurcation de Welkenraedt), évitant ainsi aux trains venant de la direction de Verviers de devoir effectuer un changement de front à Welkenraedt.

La ligne comportait cinq gares ou points d'arrêts (Welkenraedt = km 0) :

- Henri Chapelle (km 3);
- Birken, puis Montzen-Village (km 7);
- Moresnet (km 8);
- Plombières (ex. Bleyberg) (km 10);
- Gemmenich (km 15);

Lorsque fut construite la ligne 24 entre Botzelaer, Montzen et Visé en 1917, un raccordement fut établi entre la ligne 39, juste avant le point d'arrêt de Birken (Montzen-Village) et le triage de Montzen. Cette bifurcation, dénommée Mülbach-Montzen, deviendra partie intégrante de la ligne 39 lorsque le tronçon vers Moresnet et Gemmenich sera abandonné en 1952.

Outre le trafic marchandises, la ligne drainait un important service voyageurs. Entre les deux guerres, suivant les années, on comptait une quinzaine d'allers-retours quotidiens. Tous avaient comme origine la gare de Herbesthal (parfois même Raeren), tandis que les destinations finales étaient fort variées : Aachen West, Liège, Visé, Beyne, La Calamine, Tongeren, Verviers et même Tienen !



Le 27 avril 1966, passage exceptionnel de l'International 181 Paris-Nord - Hannover détourné par la ligne 39 et Aachen West, photographié entre Henri-Chapelle et Montzen. En tête, la 205.011.
Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

PHOTO BD-212 *Le même jour, passage à vide de la 29.034 en direction de Montzen. Cette locomotive, construite par la Montreal Locomotive Works (MLW 74531), fut réceptionnée au dépôt de Schaerbeek le 5 avril 1946. Elle fut mutée à Herbesthal en février 1962, et à Aalst en mai 1966, où elle termina sa carrière. Elle sortit des écritures le 24 février 1967.*
Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



Après la Seconde Guerre Mondiale, la section Gemmenich - frontière allemande ne sera jamais rétablie. Le tronçon Gemmenich - Plombières - Moresnet survivra jusqu'à son abandon le 18 mai 1952. Ces deux parties de la ligne furent défermées de 1956 à 1957. Notons que l'antenne vers La Calamine fut fermée en 1950 et démontée en 1955.

Le trafic voyageurs survivra entre Herbesthal et Montzen jusqu'au 1er juin 1957, date à laquelle le service fut transféré sur route. A ce moment, la ligne fut mise à simple voie et elle devint à exploitation simplifiée.

Après la Seconde Guerre mondiale, le trafic transitant par la ligne 39 comptait dans chaque sens +/- 7 trains de marchandises. Au début des années 1980, on comptait encore +/- 5 trains de marchandises par sens, la circulation toujours dans chaque sens d'une quinzaine de locomotives à vide, plus les nombreuses navettes pour le personnel.

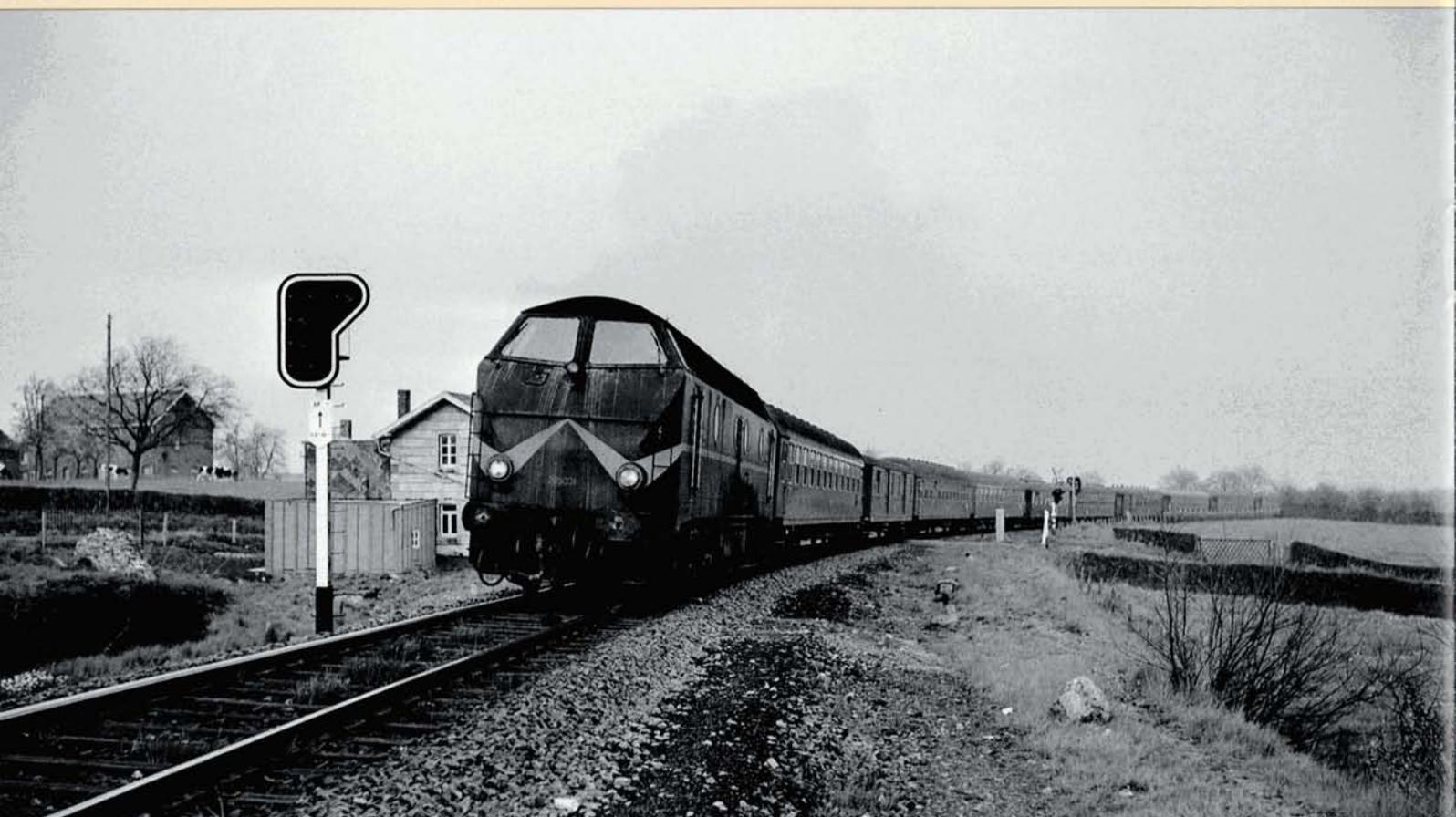
La partie actuellement subsistante de la ligne 39 - Welkenraedt - Montzen - est longue de 7,554 km. Elle resta jusqu'au début des années nonante une importante liaison pour les trains desservant d'une part Herbesthal, Verviers et même Aachen Hbf et, d'autre part, la gare de Raeren et ses antennes vers Walheim - Stolberg et la Vennbahn (Sourbrodt). On comptait +/- 7 parcours dans chaque sens du lundi au vendredi.

PHOTO BD-214 *Détournement via la ligne 39 de l'International 76 Oostende - Köln. Henri-Chapelle, 27 avril 1966.*
Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



Deux documents de la gare d'Henri-Chapelle. La vue ci-dessus a été immortalisée peu avant la Première Guerre mondiale. La ligne restera à double voie jusqu'en 1957.

Ci-dessous - PHOTO BD-213 Le même site photographié en avril 1964. Durant la Seconde Guerre, les Allemands avaient rebaptisé la gare Heinrichs-Kapelle. Collection Georgy LEJEUNE ↑ ↓ Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



Avec la suppression du transport des colis, la fermeture des cours à marchandises (celle de Raeren le 2 juin 1991) et l'arrêt de la desserte de la Vennbahn au départ de Raeren (30 juin 1989), le trafic cessa progressivement.

Jusqu'au 26 septembre 1993, des navettes en autorails circulaient entre Welkenraedt et Montzen pour le personnel de la SNCB, à chaque heure de pose : 06.00, 14.00, 22.00, et 08.00 et 16.00 pour le personnel administratif. Jusqu'en 1982, ce service était assuré par des autorails Brossel de la série 49 (4901, 4906 et 4911), ce qui valut à la ligne 39 les nombreuses visites d'amateurs photographes.

En 1981, l'arrivée du 4317 en provenance de Kortrijk permit de garer les trois autorails de la série 49. En juin 1984, les 4301, 4304 et 4310 libérés de Bertrix par le plan IC-IR, furent mutés à Montzen. Ces autorails assuraient également depuis le 2 juin 1984 les nouveaux trains L entre Verviers et Aachen Hbf.

En juin 1987, les 43 furent à leur tour remplacés par les 4608 et 4609 libérés de Ath, tandis que les navettes circulaient entre Welkenraedt et Verviers.

Enfin, ces deux autorails furent rejoints en juin 1992 par les 4601 et 4603.

39		Gemmenich - Plombières - Herbesthal												39	
		4400	4404	4364	4427	4402	4408	4410	4368	4406	4374	4312	4412		
		⌘	◆	⌘	⌘	+	⌘	⌘	⌘	2-3		2-3	2-3		
0	Gemmenich ... D.	5.15	6. 9	—	—	—	8.42	—	—	—	—	—	—	—	15.57
5	Plombières ... } A.	5.26	6.20	—	—	—	8.53	—	—	—	—	—	—	—	16. 9
0	Moresnet D.	5.29	6.21	—	—	8. 1	8.53	—	—	10.58	—	14.50	16.10	—	—
5	Birken D.	5.34	6.27	—	7.10	8. 5	8.58	8.58	—	11. 2	—	14.54	16.15	—	—
	Montzen D.			6.50						9.42		13.38			—
	Montzen (Village) ...			6.53						9.46		13.41			—
8	Henri-Chapelle	5.47	6.40	7. 0	7.21	8.19	9. 8	9. 8	9.54	11.15	13.48	15. 7	16.30	—	—
11	Welkenraedt D.	5.53	6.47	—	7.28	8.25	9.13	9.13	9.59	11.21	13.53	15.13	16.39	—	—
12	Herbesthal ⌘..... A.	5.56	6.50	—	7.31	8.29	9.16	9.16	10. 2	11.24	13.56	15.16	16.42	—	—
	Verviers (C.) 36.... A.	6.25	7.15	—	8.12	9.42	9.42	9.42	—	12. 2	15.11	—	17.38	—	—
		TA	TA						TA						
		4378	4382	4416	4414	4420	4418	4326	4396						
				2-3		2-3	⌘	2-3							
	Gemmenich D.	—	—	18.31	—	—	20.29	—	—	—	—	—	—	—	—
	Plombières } D.	—	—	18.43	—	—	20.41	—	—	—	—	—	—	—	—
	Moresnet D.	—	—	18.44	19. 7	—	20.42	21.29	—	—	—	—	—	—	—
	Birken D.	—	—	18.49	19.12	20.17	20.47	21.34	—	—	—	—	—	—	—
	Montzen D.	17.25	18. 3	—	—	—	—	—	—	22.10	—	—	—	—	—
	Montzen (Village)	17.28	18. 6	—	—	—	—	—	—	22.13	—	—	—	—	—
	Henri-Chapelle D.	17.35	18.14	19. 2	19.26	20.27	21. 0	21.47	22.20	—	—	—	—	—	—
	Welkenraedt D.	17.40	18.19	19. 9	19.33	20.33	21. 7	21.54	22.25	—	—	—	—	—	—
	Herbesthal ⌘..... A.	17.43	18.21	19.12	19.36	20.36	21.10	21.57	22.28	—	—	—	—	—	—
	Verviers (C.) 36..... A.	18.13	18.43	19.42	20.42	—	—	22.46	—	—	—	—	—	—	—

Extrait du service voyageurs sur la ligne 39 sens Gemmenich - Herbesthal, indicateur du 8 octobre 1950. Les autorails Brossel (type 553, future série 49) ont fait leur apparition.

PHOTO-THEME 68 Le 3 juin 1982, le 4906 assure les navettes pour le personnel. L'autorail remonte la ligne 39 vers Montzen, à Henri-Chapelle. Avec son électrification, la ligne 39 perdra beaucoup de son pittoresque... Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO-THEME 68 Par une belle mais froide journée d'hiver, le 4901 redescend de Montzen vers Welkenraedt avec une navette pour le personnel. Henri-Chapelle, 16 février 1981. Pierre HERBIET.

PHOTO-THEME 68 Le 4317 fut le premier autorail de ce type qui arriva à Montzen. Il fut muté du dépôt de Kortrijk vers la fin de 1981. Il terminera ainsi sa carrière à Montzen le 8 mars 1983, et sera démoli peu après à l'Atelier Central de Mechelen. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO-THEME 68 →

La ligne 39 voyait également passer régulièrement des convois militaires se dirigeant vers la Vennbahn, ou devant franchir la frontière allemande à Raeren. Le 27 août 1982, passage à Henri-Chapelle d'un train militaire en provenance de Leopoldsburg, tracté par les 5182 et 6502, et poussé en queue par la 5541 non visible sur la photo.
Pierre HERBIET.



PHOTO-THEME 68 →

Le même jour, passage d'un train de chars à Montzen-Village, en direction de Welkenraedt, tracté par les 5534 et 5517.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO-THEME 68 ↓

Le 10 mars 1986, arrivée à Montzen du 4301 assurant les navettes pour le personnel. A gauche, on voit les voies de la ligne 24 se dirigeant vers Aachen West.
Pierre HERBIET.





PHOTO-THEME 68 *Après la fin de la traction à vapeur, ce sont les locomotives du type 250, future série 84, qui assuraient l'essentiel du trafic transitant par la ligne 39. Le 3 juin 1982, un train de messageries va bientôt arriver à Welkenraedt et poursuivra son parcours jusqu'à Herbesthal, où se trouvait un centre routier, tracté par la 8408.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 69-98 *Le 2 février 1981, un train à destination de Raeren passe dans les environs d'Henri-Chapelle. La 8405 est pourvue d'un troisième feu blanc pour la circulation en Allemagne.*
Pierre HERBIET.



Depuis la suppression des services vers Raeren et des navettes pour le personnel (ce qui sonna le glas des autorails de la série 46), la ligne 39 n'était plus guère utilisée. Quelques jours après la suppression des navettes le 26 septembre 1993, la vitesse de la ligne fut réduite de 40 à 20 km/h. De temps en temps, elle voyait encore passer une locomotive à vide pour dérouiller les voies.

Lors de la réfection du viaduc de Moresnet de 2002 à 2004, la ligne 39 servit d'itinéraire de détournement du trafic marchandises de et vers Aachen West durant quelques week-ends, lors de la coupure totale du trafic sur le viaduc. En prévision de ces détournements, la voie avait été modernisée et la vitesse triplée à 60 km/h !

La décision d'électrifier la ligne 39 tiendrait au fait que la SNCB craint une coupure de la ligne 37 à hauteur de Dolhain, à la suite d'un affaissement prévisible de tout un pan de rochers. Un ralentissement à 40 km/h y est d'ailleurs en vigueur depuis de nombreux mois. Si un tel scénario devait arriver, tous les trains circulant au-delà de Verviers, et notamment les TGV et ICE, seraient obligés d'être détournés via les lignes 40, 24 et 39 (Liège - Visé - Montzen - Welkenraedt), ce qui justifie l'électrification rapide de la ligne 39. Toutefois, à moyen terme, aucun trafic nouveau n'est prévu via la ligne 39.



PHOTO-THEME 68 Le 17 décembre 1981, le train de desserte de Raeren remonte de Welkenraedt vers Montzen, remorqué par la 8424. A gauche, on aperçoit le raccordement de la "S.A. de Briques et Tuiles et Céramiques Nat" à Dickenbusch, et son petit locotracteur.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO-THEME 68 Le 4301 assurant le service des navettes, passe à hauteur de l'ancienne maison de garde-barrières d'Henri-Chapelle. L'autorail se dirige vers Welkenraedt.

Pierre HERBIET, août 1984.





Durant les travaux de rénovation du viaduc de Moresnet opérés de 2002 à 2004, la circulation des trains circulant entre Montzen et Aachen West et vice-versa fut interrompu durant certains week-ends, nécessitant le détournement via les lignes 39 et 37 Montzen - Welkenraedt - Aachen Hbf. Ce fut notamment le cas le 17 mars 2003. Un train diffus en direction de l'Allemagne et remorqué par deux locomotives Diesel de la série 225 de Railion, passe dans les environs de Montzen en direction de Henri-Chapelle.

Michel HANSSSENS.



Le 23 juin dernier, la ligne 39 fut parcourue par le train de désherbage, encadré par deux 62 d'Infrabel et photographié à Henri-Chapelle. La ligne est désormais flanquée d'une rangée de poteaux supports de caténaires.

Michel HANSSSENS.

Actualité étrangère

Suisse

Les Re 4/4 II du BLS

Le 11 décembre 2004, le BLS a racheté aux CFF six locomotives électriques du type Re 4/4 II : les 11110, 11117, 11119, 11123, 11137 et 11142, renumérotées au BLS 501 à 506 (Re 420 501 à 506).

Elles sont engagées sur les *Regio Express* Bern - Neuchâtel et Interlaken - Zweisimmen, ainsi qu'en trafic marchandises. Elles ont notamment remplacé les trois dernières Ae 4/4 (voir *EN LIGNES* 67 pages 26-27).

Toutes sont progressivement repeintes dans la nouvelle décoration blanc - bleu - vert du BLS. La 503 arbore toujours l'ancienne livrée verte d'origine des CFF.

PHOTO 69-07 ↗

Le 21 juin 2005, arrivée à Spiez d'un *Regio Express* Interlaken - Zweisimmen, tracté par la 504 (Re 420 504, ex. Re 4/4 II 11123 CFF) du BLS. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 69-96 →

La 503 (Re 420 503, ex. Re 4/4 II 11119 CFF) toujours revêtue de sa décoration verte d'origine, en tête d'une "route roulante" à destination de Domodossola. En seconde position se trouve la Re 465 012 du BLS. Spiez, 21 juin 2005. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 69-09

Le BLS a acquis un nouveau train de secours spécialement conçu pour combattre les incendies dans le nouveau tunnel du Lötschberg. Le 21 juin 2005, il effectuait des parcours d'essai au départ de la gare de Spiez. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

■ Réforme des Em 6/6 17000

Les CFF ont retiré du service les dernières locomotives Diesel doubles du type Em 6/6 17000. Elles furent construites à 6 exemplaires de 1969 à 1970 par SLM, Sulzer et Sécheron, spécialement pour le service de pousse sur les buttes des triages et la desserte de raccordements. Il s'agissait d'engins hybrides électrodiesel pouvant aussi bien fonctionner sous caténaire 15 kV qu'en traction Diesel. A l'origine, elles étaient désignées Eem 6/6. La première moitié de la locomotive (sans la cabine de conduite) était dérivée des machines Diesel Em 3/3, tandis que la seconde partie dérivait des engins de manoeuvres électriques Ee 3/3 IV, dont la cabine de conduite fut déplacée du centre vers l'extrémité de la caisse. La puissance atteignait 780 kW en traction électrique et 395 kW en traction Diesel. Le moteur Diesel était du type SLM 12YD20 TrTH 12 cylindres de 395 kW. Leur masse en ordre de marche s'élevait à 104 t.

Elles furent utilisées dans les triages de MuttENZ (dépôt Basel), Chiasso (dépôt Bellinzona) et Genève.

Leur fiabilité, dès le départ, était assez précaire, si bien que de 1984 à 1985 elles furent modifiées en locomotives



La Em 6/6 17005 du dépôt de Basel photographiée à Bienne le 23 juin 2004, en attente d'une hypothétique révision.

Eric VAN HOECK.

Diesel. Le pantographe fut démonté et l'équipement électrique supprimé et remplacé par un lest.

Avec la livraison des nouvelles locomotives Diesel de la série Am 843, les Em 6/6 furent progressivement réformées :

la Em 6/6 17003 fut radiée à Bellinzona le 1er septembre 2003; la 17002 de Bellinzona le 10 septembre 2004; les 17.004, 17005 et 17006 de Basel le 10 septembre 2004; et la 17001 de Bellinzona le 28 janvier 2005.

■ Slovaquie : Nouvelle décoration pour les SZ

Les Chemins de fer slovaques SZ (Slovenske Zeleznice) appliquent une nouvelle décoration rouge sur le matériel moteur. Sont actuellement concernés par cette livrée les autorails de la série 711, les nouvelles automotrices de la série 312 et les locomotives électriques de la série 363. Les nouvelles locomotives électriques de la série 541, qui seront livrées à partir de 2006, recevront la même décoration (voir EN LIGNES 64 page 17).



La 363-018 revêtue de la nouvelle livrée, en tête d'un train de voyageur à Hrastoulje, sur la ligne Divaca - Koper. M. HANSENS, 08-06-2005.

Autriche

ÖBB : les autorails Desiro en service

En 2003, les ÖBB avaient passé commande d'une série de 20 autorails doubles du type *Desiro* chez *Siemens*, assortie d'une option pour 120 unités supplémentaires. Les 20 premiers autorails ont été livrés entre septembre 2004 et mai 2005. Ils sont semblables aux autorails de la série 642 de la DB, mais se différencient par leur puissance plus élevée (630 kW au lieu de 550 kW). La transmission est mécanique. Leur masse totale s'élève à 70,3 t et leur capacité est de 118 places assises; la vitesse maximale est fixée à 120 km/h.

Les 5022 sont engagés sur les lignes secondaires au départ des dépôts de Graz (16 unités) (lignes Graz - Fehring - Szentgotthard et Fehring - Hartberg)



PHOTO 69-10 L'autorail Desiro 5022 005-2 photographié à Linz Urfaahr le 21 mai 2005. William BOECKX.

et de Linz (4 unités) (lignes Linz Urfaahr - Aigen Schlägl, Simbach - Neumarkt-Kallham et Schärding - Attnang-Puchheim). Les 5022 ont pris le relais

d'autorails de la série 5047 et de rames tractées. Les 120 unités en option sont appelées à remplacer les autorails des séries 5047 et 5147.



Des locos italiennes et autrichiennes aux portes des Pays-Bas

Depuis quelques semaines, des locomotives appartenant à des sociétés autrichiennes et italiennes remorquent des trains jusqu'à la frontière néerlandaise.

La première photo montre la 189 993 du *Ferrovie Nord Cargo* (European Bulls) à son arrivée à Emmerich le 28 mai 2005 (voir EL 66 page 23).

Le même jour au même endroit, passage de la *Taurus* ES 64U2-020 appartenant à la société privée autrichienne *Wiener Lokalbahn*.

Ces deux locomotives appartiennent à la famille des *EuroSprinter* de *Siemens*.

Dans l'avenir, ce genre d'interpénétration se fera de plus en plus courante et atteindra des destinations toujours plus lointaines, comme le port de Rotterdam et, après électrification de la ligne 24 entre Montzen et Aachen West, les ports d'Antwerpen et de Zeebrugge.

Photos : Wim DE RIDDER.

Comme écrit dans notre précédent numéro, les ÖBB ont réceptionné les trois locomotives Taurus de la série 1216. Commandées à 50 exemplaires chez Siemens, elles se distinguent des 1016 et 1116 par leur équipement tricourant 15 et 25 kV alternatif et 3 kV continu, et leur vitesse portée à 230 km/h. Toutes les 1216 seront aptes à circuler sur le réseau allemand. De plus, 25 seront équipées pour circuler en Italie, 10 pour circuler en Slovénie, et les 15 dernières pour circuler en Tchéquie et en Slovaquie. Du 24 au 27 juin 2005, la 1216 003 a effectué une campagne d'essai sur le Gotthard, ici à Airolo. Steve ROD.



PHOTO 69-11 La 63-0834-0 - une des deux machines prototypes - en tête d'un train de voyageurs à Dumbravita Barsei, sur la ligne Brasov - Deva. Pierre HERBIET, 16 juin 2005.

Roumanie : Modernisation des 060 DA

En 2004, les CFR ont transformé deux locomotives du type 060 DA. Renumérotées dans la série 63 (63-0834 et 0847), elles ont reçu un nouveau moteur Diesel GM 8-710G3A et une nouvelle génératrice. La caisse a été reconstruite. Elles ont été pourvues de l'unité multiple, du chauffage électrique des trains et d'un système informatique de diagnostic. Suite à la satisfaction de ces deux prototypes, les CFR ont décidé de modifier 47 autres engins. Les 060 DA furent construites à 1407 unités par Electroputere à Craiova de 1960 à 1982. Elles sont aujourd'hui numérotées dans les séries 60 (version marchandises limitée à 100 km/h) et 62 (version voyageurs - 120 km/h).

Bulgarie : les autorails Desiro en circulation

Le 7 décembre 2004, les Chemins de fer bulgares (BDZ) ont passé commande chez Siemens de 25 autorails doubles du type Desiro, assortie d'une option pour 25 unités supplémentaires. Siemens assurera leur entretien pour une période de 7 ans. Les deux premiers ont été livrés seulement trois semaines après la commande et ont effectué une tournée de démonstration. La livraison des 23 autres a débuté à partir de la mi-2005. Ces autorails, pouvant circuler à 160 km/h, sont engagés sur les lignes non électrifiées afin de réduire les coûts d'exploitation. Ils sont semblables aux 642 de la DB et aux nouveaux 5022 des ÖBB (voir page de gauche). En outre, le 11 juin 2005, les BDZ ont commandé 25 Desiro électriques, dont 15 à 3 caisses et 10 à 4 caisses. Livraison de 2007 à 2008.



Le premier autorail Desiro des BDZ (numéroté 10001/10002) photographié dans la gare centrale de Sofia le 26 mai 2005, en partance pour Dobrich. Philippe DE GIETER.

Luxembourg

Nouvelles en bref...

● On se souviendra que les 3602 et 3603 furent les deux dernières 3600 en activité. La 3603 sera démolie après prélèvement de certains éléments pouvant servir sur la 3608, conservée à titre de patrimoine historique. Quant à la 3602, elle sera maintenue comme réserve pour assurer le préchauffage des nouvelles voitures à deux niveaux.

● La 1818 sortira prochainement de révision générale. Il s'agit de la toute dernière 1800 subissant une RG. Il s'agira probablement de la 1800 qui sera dans le futur conservée à titre historique. Les 1808 et 1819 ont été réformées.

● Deux rames de 6 voitures *Wegmann* sont toujours utilisées sur des relations vers Longwy. Cet engagement cessera lorsque le nombre de nouvelles automotrices à deux niveaux Z2N de la série 2200 sera suffisant, vraisemblablement à la fin de l'année. En outre, ce sont toujours des *Wegmann* qui furent engagées sur le célèbre "Luxembourg - Blankenberge Express", qui a circulé en été.

● Le 26 mai 2005, l'autorail Westwaggon Z 208/218 sauvegardé par le Service des Sites et Monuments Nationaux, a quitté le Grand Duché de Luxembourg



Le 26 mai 2005, la 185 521 qui a perdu ses logos CFL, vient d'amener l'autorail Westwaggon Z 208/218 à Wasserbillig. Une locomotive Diesel du type G12506 prendra le relais pour l'amener vers Ehrang.
Serge PLETGEN.

à destination de Neustrelitz en Allemagne, où il sera entièrement restauré. Sortie prévue en mars.

● La location des six locomotives de la série 185 louées par les CFL à la société *Angel Train Cargo* (Locomotion Capital) arrivera à expiration en 2006. Depuis le printemps, les logos CFL ont été retirés et les machines circulent sans indication à l'exception de leur numéro.

Certaines ont relouées durant une courte période à d'autres sociétés privées en Allemagne et ont ainsi été aperçues à Berlin et München !

● A partir du mois d'octobre et ce pour une période de trois mois, les CFL vont louer à la compagnie du BLS (Bern-Lötschberg-Simplon) quatre locomotives de la série 4000 et dix voitures à deux niveaux.

Le 13 juillet, passage dans les environs de Haut-Bellain, non loin du signal d'entrée de la gare de Gouvy, de l'IR 3816 (Luxembourg 16.15 - Gouvy 17.25). A son arrivée à Gouvy, la locomotive effectuera une remise en tête par le tiroir que constitue l'amorce de l'ancienne ligne 163 vers Bastogne, et la rame repartira à vide jusque Troisvierges, d'où elle assurera le train régional 3743.
Philippe VANDELOISE.



France : les BB 36000 vertes ne viendront plus en Belgique

La SNCF a entamé la modification de 18 locomotives supplémentaires en BB36300 pour le trafic de camions *Modalohr*, ce qui portera à 30 le nombre d'engins de cette sous-série. La série entière, qui compte 60 locomotives, est actuellement subdivisée en 40 unités aptes au trafic avec la Belgique (36001 à 030 et 051 à 060), et 20 autorisées en Italie (36242 à 247, 249 et 250; et les 331 à 341 et 348). Les 18 engins qui seront transformés sont les huit BB36200 (sous-série pourvue de l'unité multiple et apte en Italie) et les 36051 à 060. C'est l'atelier d'Oullins qui opère la modification, laquelle nécessite deux semaines par locomotive. Seules les 36001 à 030 circuleront encore en Belgique, c'est-à-dire les machines rouges (les 36031 à 060 sont sorties de construction en vert).



PHOTO 69-12 Les 36000 vertes (36031 à 060) se feront de plus en plus rares, pour disparaître totalement du réseau belge. Le 21 avril 2005, la 36060 s'apprête à quitter Mouscron en direction de la France, en tête du train 49836 Kinkempois 13.07 - Grande Scynthe 19.30. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Trains spéciaux à grand spectacle

Il n'est pas courant que des manifestations donnent lieu à des circulations aussi spectaculaires. Le 14 avril 2005, c'est l'inauguration de la Cité du Train, ex-Musée du Chemin de Fer, qui a motivé la mise en marche d'un aller-retour entre Paris-Est et Mulhouse via Strasbourg, à l'intention des personnalités conviées à la cérémonie. Réquisitionnées : la rame de luxe à l'ancienne du POE (Pullman-Orient-Express) et une locomotive bicourant de Vénissieux (près de Lyon) d'ordinaire affectée aux trains régionaux de Rhône-Alpes. Résultat : un cocktail étourdissant, avec d'une part sept véhicules Restaurant et Pullman ex-CIWL parfaitement restaurés, et de l'autre la 25236 de 1966, l'un des très rares engins de la SNCF à avoir bénéficié d'une remise en état d'origine, "moustaches" aluminium comprises, au titre de la conservation du patrimoine. Une rencontre inédite pour une composition hors norme qui n'était pas sans évoquer certains trains haut de gamme des années 60.

Le train spécial pour Mulhouse du 14 avril 2005 vu à la BK 118 de la ligne 1 Paris - Strasbourg.

Gilbert LAURENT.





Autre manifestation et autres convois : la journée Portes ouvertes organisée les 11 et 12 juin 2005 à l'EMT (Etablissement Matériel et Traction) de Lens (Nord-Pas-de-Calais) pour laquelle un lot de véhicules historiques a été acheminé depuis Lumes (ex-triage situé près de Charleville), puis retourné, via Hirson et Valenciennes. Or, si les compositions ont été légèrement différentes à l'aller et au retour, les contraintes de circulation présentaient le même degré de sévérité. À savoir : rebroussements proscrits (sous-entendu : pas de garage à Aulnoye en cas de retard), arrêts pour graissage imposés, vitesse limitée à 30 km/h... Tout ceci trouvant explication à travers la liste des reliques concernées : vapeur 150-P (partiellement "débiellée"), "fers à repasser" BB13000 et CC14000, CC40100 ex-Paris - Bruxelles et Liège, CC65500 ex-Grande-Ceinture. En charge de ces convois hors du commun dont le moins lourd tarait 650 t : une A1A-A1A-68000 à l'aller le 4 juin, et une BB-36000 au retour le 26. Mais dans les deux cas le même vrai régal pour les yeux. On en redemande !

Notre photo montre le retour des engins historiques de Lens vers Lumes. Liart, 26 juin 2005.

Gilbert LAURENT

Pays-Bas - RRF

La nouvelle société privée *Rotterdam Rail Feeding* (RRF) a démarré ses activités le 1er janvier. Celles-ci concernent les manoeuvres et le transfert de trains vers les terminaux de Maasvlakte dans le port de Rotterdam, la remorque de trains de travaux sur la LGV, les manoeuvres des rames de portes-autos à Tilburg, ainsi que l'élaboration des documents et l'inspection des wagons. Dans le futur, RRF prévoit d'étendre ses activités vers d'autres terminaux du port. RRF dispose de cinq locomotives rachetées à Nedtrain (NS) et numérotées RRF 1 à 5 (ex. 684, 689, 679, 676 et 683).

La locomotive RRF 4 (ex. Nedtrain / NS 676, ex. 611 - English Electric 1955), photographiée en tête d'un train de travaux à Lage Zwaluwe le 6 mai 2005.
Armand BEERLANDT.



Etranger en bref...

AUTRICHE

● Les Chemins de fer autrichiens (ÖBB) ont loué depuis le 1er juin 2005 et pour une période de 20 ans cinq locomotives Taurus du type 1116 (1116.61 à 65) à la société privée austro-hongroise GySEV. Non encore autorisées à circuler sur le réseau des Chemins de fer hongrois, ces machines sont engagées en Autriches et sur la ligne GySEV entre Sopron et Ebenfurth. Elles assurent principalement des IC et des trains de marchandises au départ de Wien vers Graz et Villach. En contrepartie, les 1014 et

les 1116 des ÖBB sont engagées en trafic mixte vers Sopron et sur la ligne Neusiedl - Pamhagen. Cinq 1116 supplémentaires pourraient être louées au GySEV.

FRANCE

● La rame TGV Réseau 4530 est en cours de transformation à l'atelier d'Hellemmes en rame de mesures MG (Mesures Grande Vitesse). Elle servira pour tester toutes les installations sur l'ensemble des LGV du réseau français ainsi que sur la ligne 1 en Belgique. Les mesures s'effectueront jusqu'à des vitesses de 320 km/h. La mise en service du MG permettra de remplacer la voi-

ture de mesure "Mélusine" qui était incorporée de temps à autre dans une rame TGV.

PAYS-BAS

● *NoordNed* (Arriva Nederland), exploitant les lignes locales dans les provinces de Groningen et de Friesland, a commandé une série de 43 autorails chez Stadler, dont 27 triples du type GTW 2/8 d'une capacité de 178 places, et 16 doubles du type GTW 2/6 d'une capacité de 115 places. Huit unités seront équipées pour circuler en Allemagne (ligne Groningen - Leer). Livraison : d'octobre 2006 à 2007.

ENGINES RADIÉS		1315 : 21-06-05 RI	au 04-09-2005 :	DEMOLITIONS	
5524 :	01-08-05 NK	1317 : 17-03-05 RI	7381 à 7386 :	FNND → GCR	8002 : 07-05 Aubange
7339 :	04-09-05 GCR	1328 : 01-07-05 RI	7719 à 7722 :	FKR → FNND	8009 : 07-05 Aubange
7344 :	04-09-05 GCR	2159 : 03-02-05 RI	7723 à 7729 :	MKM → FNND	8025 : 07-05 Aubange
7345 :	04-09-05 GCR	2320 : 13-04-05 LT	7730 à 7735 :	FKR → MKM	8031 : 07-05 Aubange
7347 :	04-09-05 GCR	2324 : 26-04-05 LT	7736 :	GCR → MKM	8059 : 07-05 Aubange
7348 :	04-09-05 GCR	2325 : 09-06-05 LT	7749, 7750 :	GCR → NK	8502 : 07-05 Aubange
7369 :	01-08-05 GCR	2329 : 16-02-05 RG	7766 :	FKT → NK	
8249 :	01-08-05 FNND	2330 : 02-06-05 RG	7812 à 7814 :	GCR → FKR	
SORTIES DE RÉVISION		2354 : 25-03-05 RG	7815 à 7817 :	NK → FKR	ABRÉVIATIONS
672 :	06-07-05 M	2553 : 08-02-05 LT	7818 à 7822 :	FNND → FKR	FBM : Bruxelles-Midi
763 :	26-06-05 M	2620 : 26-04-05 LT	7823, 7824 :	FNND → GCR	FGH : Saint-Ghislain
753 :	01-08-05 M	2623 : 30-03-05 LC			FHS : Hasselt
755 :	09-08-05 M	2632 : 07-06-05 LC	VENTES		FKR : Merelbeke
762 :	09-08-05 M	2705 : 31-01-05 RG	968 :	Visali (It)	FNND : Antwerpen-Noord
775 :	24-08-05 M	2718 : 04-05-05 RG	5107 :	08-05 Esposito (It)	FSR : Schaerbeek
778 :	15-07-05 M	2731 : 02-03-05 RG	5111 :	08-05 Esposito (It)	GCR : Charleroi-Sud
1187 :	07-07-05 RI	2733 : 22-06-05 RG	5132 :	08-05 Esposito (It)	I / INF : INFRABEL
1191 :	22-04-05 RI	2748 : 13-05-05 RG	6289 :	07-05 PFT	IFB : Inter-Ferry-Boats
1208 :	30-03-05 RG	2755 : 24-05-05 RG	8249 :	08-05 IFB	It : Italie
1302 :	01-06-05 RI		8465 :	08-05 Visali (It)	LC : révision confort
1304 :	14-04-05 RI	MUTATIONS	9122 :	08-05 IFB	LT : révision technique1
1313 :	04-05-05 RI	9111 : GCR → FHS 01-02-05	9142 :	08-05 IFB	M : modernisée
1314 :	21-02-05 RI	9116 : GCR → FHS -08-05			NK : Kinkempois
					RI : révision intermédiaire
					RG : révision générale

Locomotives électriques

série 11

● Le 25 juin 2005, la 1185 a été victime d'un incendie peu avant d'arriver à Roosendaal, alors qu'elle assurait un IC B vers Amsterdam. Le conducteur ne s'est pas rendu compte immédiatement de l'incendie du fait que la machine poussait le train. Les dégâts à l'appareillage électrique sont fort importants, notamment les armoires à hacheurs et thyristors. De plus, les parois latérales et la toiture ont partiellement été déformées par la chaleur, tandis que la fumée a encrassé entiè-

rement la machine. Une bonne partie de la salle des machines a également été inondée lors de l'intervention des pompiers. La locomotive a été expédiée à l'Atelier Central de Salzinnes pour réparation.

En fait, la 1185 doit vraisemblablement sa survie au fait que les nouvelles rames à grande vitesse commandées pour le trafic entre Bruxelles et Amsterdam (voir *EN LIGNES 62* page 34) seront livrées avec retard et ne pourront donc pas être prêtes pour avril 2007 comme prévu, ce qui obligera à prolonger la circulation des rames Bénélux. Sans cela, la 1185 aurait été réformée, ce d'autant plus que certaines pièces commencent à manquer.

Pas de série 14 ?

Dans notre précédent numéro, nous signalons la mise au frigo du projet de commande des locomotives de la série 14. De source sûre, il semblerait que le projet ait été sorti du frigo... pour être jeté cette fois aux oubliettes !

Par ailleurs on apprend que l'on envisagerait d'arrêter les travaux d'électrification de la ligne 24 entre Montzen et la frontière allemande (voir page 39). Il est vrai qu'il est inutile d'électrifier cette section frontalière si la SNCB ne commande pas les locomotives série 14, car seules les compagnies concurrentes en profiteraient (Railion, CFF Cargo, European Bulls, Connex, HGK, etc.). De ce fait, les révisions générales sur les 23 devraient se poursuivre au-delà de 2007 (voir l'actualité de cette série).



Après son incendie du 25 juin, la 1185 a été rapatriée de Roosendaal à l'atelier de Schaerbeek par la 7778 le 27 juin. Elle est ici photographiée à la sortie de la gare de Berchem-Antwerpen, accompagnée du train de secours d'Antwerpen-Noord. Walter PINET.

série 23 : modernisation ?

● Alors qu'il était programmé de stopper les révisions générales des 23 en 2007, la Direction du Matériel projette maintenant de poursuivre les RG et même de moderniser les cabines de conduite de ces machines. Plusieurs pistes sont à l'étude, mais on s'orienterait vers un agrandissement des cabines vers l'arrière, par suppression du groupe du frein par récupération. A noter qu'il a même été envisagé de les équiper de nouvelles cabines flottantes ! Cette décision semble liée au fait que l'achat des locomotives polycourant de la série 14 ait été abandonné.

Les locomotives de la série 36000 de la SNCF font maintenant bien partie du paysage ferroviaire belge. Le point limite qu'elles atteignent sur le réseau est la gare de Montzen. Elles n'y viennent toutefois que de nuit, à l'exception du dimanche où elles remorquent le train 44484 (Gremberg) - Montzen 19.12 - Fréthun 01.20 - (Wembley), qu'il est possible de photographier pendant les longues journées d'été. Le 19 juin 2004, le 44484 assuré par la 436015 débouche du célèbre tunnel de Veurs, à deux pertuis.
Michel HANSSENS.

ROULEMENT DES LOCOMOTIVES DE LA SERIE 25.5

(uniquement les trains de jour)

Depuis le 5 septembre, les 25.5 ne circulent plus qu'entre Antwerpen et le triage de Kijfhoek. De nuit, elles assurent toutefois encore une relation jusqu'à Muizen.

B551 :	41613 ②③④⑤	KFH 05.40 - FNND 07.10
	44600 ②③④⑤	FNND 07.52 - KFH 09.22
	44603 ①②③④⑤⑥	KFH 13.40 - FNND 15.19
	44602 ⑥	FNND 16.00 - KFH 17.31
	41612 ①②③④⑤	FNND 17.33 - KFH 19.23
B552 :	44803 ②③④⑤⑥	FNZG 04.52 - KFH 06.19
	44826 ①②③④⑤⑥	KFH 08.40 - FNZG 10.22
	44805 ①②③④⑤⑥	FNZG 16.33 - KFH 18.30 (⑥ : circule avec une seconde 25.5 comme véhicule)
B553 :	41613 ⑥	KFH 05.40 - FNND 07.01
	44600 ⑥	FNND 07.55 - KFH 09.23
	44800 ①②③④⑤⑥	KFH N167 11.54 - FNZG 13.20
	44602 ①②③④⑤	FNND 16.00 - KFH 17.31
	44805 ⑥	FNZG 16.33 - KFH 18.30 (circule en seconde position comme véhicule)
	48806 ①②③④⑤	KFH 18.39 - FNZG 20.00

FNND : Antwerpen-Noord

FNZG : Antwerpen-Schijnpoort

KFH : Kijfhoek

①②③④⑤⑥⑦ : lundi, mardi, mercredi, jeudi, vendredi, samedi, dimanche





série 16 : un nouveau service

● Depuis le 5 septembre, le roulement des 16 s'est vu gratifié d'un service supplémentaire, passant ainsi de 3 à 4 journées. Il s'agit de la remorque des trains P suivants, composés de voitures du type M4 modernisées :

7006 Oostende 06.58 - Schaerbeek 08.35

8003 Schaerbeek 16.43 - Oostende 18.05.

Ces trains suivent (ou précèdent) donc

de quelques minutes les trains P 8002 et 7009 déjà assurés par une autre 16.

séries 22/25

● Du fait que plusieurs machines arrivent à leur limite de kilométrage, l'Atelier Central de Salzinnes a entamé la révision générale de six paires de bogies, dont trois pour les 22 et trois pour les 25. Cela laisse donc supposer que les 22 et 25 seront certainement prolongées bien au-delà de décembre 2005.

Le 12 août dernier, la 2750 a quitté la Belgique à destination de l'usine Bombardier de Crespin près de Valenciennes, où elle sera transformée pour pouvoir remorquer les rames réversibles de voitures à deux niveaux du type M6. Ces travaux consisteront notamment à l'équiper d'un attelage automatique GF et de nouveaux pupitres de commande. En outre, elle devrait recevoir une nouvelle décoration s'harmonisant avec celle des M6. Au total, 19 locomotives devraient être modifiées. Le 12 août, elle se trouvait en escale au triage de Somain, en attente de transfert vers Crespin.

Laurent JOSEPH.

Les locomotives de la série 13 assurent quotidiennement la traction de deux trains de charbon jusqu'à la cokerie de Creutzwald en France. Le 13 juillet 2005, les 1334 et 1301 remorquaient le train 49813 Antwerpen-Zandvliet - Creutzwald, ici en passage à Hombourg-Budange sur la ligne Thionville - Bouzouville.

Laurent JOSEPH.



GSM-R pour circuler en Allemagne

A partir de la fin du mois de septembre (mais un report de la date est plus que probable), tous les engins belges circulant sur le réseau allemand devront être équipés d'un GSM-R. A cette fin, les 2701 à 2707 et les 7771 à 7790 ont été provisoirement équipées dans le courant du mois d'août de la radio GSM-R type MESA 23.

Un certain nombre d'automotrices doubles classiques et les 55 seront également pourvues de cet équipement.

➤ **Le 21 juillet, un train de locomotives composé de six machines de la série 13 passe le long du triage de Bettembourg.** Serge PLETGEN.

→ **Une petite devinette : qu'est-ce qui différencie très fort une locomotive CFL de la série 3000 d'une locomotive SNCB de la série 13 ? Vous donnez votre langue au chat ? Il s'agit sans aucun doute du calendrier de nettoyage comme le montre cette photo prise ce jeudi 28 juillet 2005 à Rencheux, peu avant l'entrée en gare de Vielsalm. La charge de ce jour-là semblait bien légère pour l'UM 1344/3019 !**

Philippe VANDELOISE

PHOTO 69-13 ↓ Le 28 juin 2005, un train de brames tracté par la 36027 achemine deux locomotives de la série 23 disposées comme véhicules (2378 et 2303). Le train quitte ici la gare de Braine-le-Comte à destination du port d'Antwerpen. Pierre HERBIET.



Locomotives Diesel

séries 52-53-54 et 55

● Tuc-Rail a refusé de céder des 52-53-54 à "Trains" pour les remettre en trafic commercial. Pendant ce temps, la pénurie de locomotives Diesel de grande puissance continue de croître, puisque le nombre de 55 avariées ne cesse d'augmenter. Il serait actuellement envisagé de réformer toutes les locomotives des séries 52-53-54 et 55 pour 2008 et de les remplacer par de nouvelles machines Diesel de grande puissance.

série 55

● A la suite d'une avarie à son moteur Diesel, la 5524 a été réformée et mise hors exploitation le 1er août 2005 à Kin-kempois.

● Les 55 ATB reprendront vraisemblablement à partir du 11 décembre 2005 la traction des deux relations circulant entre Genk et le port de Sloe aux Pays-Bas, actuellement assurées par les 77 ATB (7771 à 7790).

série 73

● Six locomotives de Charleroi-Sud ont été radiées : la 7369 le 1er août 2005 (pour avarie à la transmission hydraulique), et les 7339, 7344, 7345 7347 et 7348 le 4 septembre 2005.

Comme signalé dans notre dernier EN LIGNES, le locotracteur 9111 a été muté de Ronet à Hasselt le 1er février 2005, pour assurer les manoeuvres devant l'atelier de traction de Hasselt, en remplacement d'une locomotive de la série 73. Le 4 juillet 2005, il manoeuvrait l'automotrice 537 hors de l'atelier.
Kristof AVONDS.



PHOTO 69-14 ↑ PHOTO 69-15 ↓ La 8045 a quitté la Belgique à destination de l'Italie le 6 juin 2005. Nous la voyons ci-dessus à l'atelier de Schaerbeek lors de son chargement sur une remorque routière, et ci-dessous en route vers le sud dans les environs de Meise.

Pierre HERBIET.



série 77/78

● A l'occasion de la livraison de la dernière locomotive de la série 77/78 - la 7870 -, une cérémonie a été organisée le 16 juin 2005 à l'atelier d'Antwerpen-Noord en présence de toutes les personnes ayant participé à ce projet. Le 17 juin, un train spécial a été mis en marche entre Wondelgem et Zeebrugge pour les familles du personnel de l'usine ABC ayant construit les moteurs Diesel. Ce train, composé de trois voitures-couchettes du type I5, était remorqué par les 7803 + 7804 + 7805 et la 7802 (accouplée en queue).

En réalité, la 7870 ne fut pas la dernière machine livrée. En effet, les 7868 et 7869 ont été réceptionnées quelques jours plus tard. Afin que la 7870 arrive à temps pour la cérémonie prévue le 16 juin, elle reçut le moteur Diesel qui devait en principe équiper la 7868 ou la 7869. Ajoutons encore que la 7870 effectua ses parcours de rodage sans numéro. En fait, ceux-ci avaient été masqués par du papier adhésif, afin que les amateurs ne puissent la photographier avant le 16 juin !

série 80

● Les 8002, 8009, 8025, 8031 et 8059 ont été vendues en juin 2005 au ferrailleur *Minnella* et démolies au chantier d'Aubange.

Cela faisait longtemps que la carrière d'Havennes n'avait plus livré de ballast. Le 24 juin 2005, un train vide composé de vieux tombeaux du type E arrive dans le raccordement de la carrière, remorqué par les 7814 et 7828. Laurent JOSEPH.

ROULEMENT DES 77 ATB

Depuis le 5 septembre, le roulement GN pour 77 ATB (7771 à 7790) comporte 9 journées. Elles remorquent en UM des trains Ford entre Genk et le port de Sloe aux Pays-Bas et des trains Volvo entre Gent-Zeehaven et Bad Bentheim en Allemagne. Comme nouveauté, elles assurent en UM la traction des trains de pierre calcaire 48555 (48556 au retour) circulant 6 fois par semaine, et 45856 (45857 au retour) circulant deux fois par semaine, entre la Carrière "Les Petons" d'Yves-Gomezée jusqu'à Moers en Allemagne via Kinkempois, Maas-tricht et Venlo. Auparavant, ces parcours étaient assurés de Monceau à Montzen en triple traction avec trois locomotives de la série 77/78 de Charleroi-Sud.

GN01 + GN02 : 47612U ⑤ FGKLF 07.30 - SLOE 11.55
49613U ⑤ SLOE 13.02 - FGKLF 16.55
47610U ①-⑤ FGKLF 17.20 - SLOE 21.19

GN04 : 45602 ①-⑤ FZZ 07.23 - SLUD 09.07
45601 ①-⑤ SLUD 09.51 - FGZH 11.45, à vide SASVG
45603 ①-⑤ SASVG 15.01 - FGZH 15.42

GN03 + GN04 : 46256U ①-④ FGZH 17.50 - BH 00.08
48751U ⑤ RSD 19.38 - BH 23.31
46255U ②③④⑤ BH 01.00 - FGZH 06.40
46257U ⑥ BH 01.00 - FGZH 06.41
46254U ⑥ FGZH 14.41 - BH 21.25
46253U ⑦ BH 17.00 - FGZH 23.02

GN05 + GN06 : 46252U ①-⑤ FGZH 04.44 - BH 11.31
46259U ②-⑤ BH 13.11 - FGZH 20.40

GN07, GN08 ou GN09 (suivant les jours) :

49303U ⑥ RPET 14.51 - LNC 15.52/20.45 - Venlo ⑦
00.58/07.14 - Moers 10.05
49304U ⑦ Moers 12.00 - LNC 19.55
48582 ou 48584 ②④ LNC 10.12 - RPET 12.09
48555U ①-⑤ RPET 14.52 - LNC 15.53/19.04 - Moers 02.51
48556 U ①-⑤ Moers 17.25 - Venlo 19.30

Abréviations : BH : Bad Bentheim (D), FGKLF : Genk-Ford, FNND : Antwerpen-Noord, FZZ : Zelzate, LNC : Monceau, MOERS : Moers (D), RPET : raccordement Les Petons (Yves-Gomezée), RSD : Roosendaal (NL), SLOE : Sloe (NL), SLUD : Suiskil-Dow (NI), UM : Unité multiple.



série 82

● Les révisions générales sur les locomotives de la série 82 ont été arrêtées. La toute dernière machine ayant subi une RG fut la 8263, sortie de l'Atelier Central de Salzinnes le 11 juillet 2005. Encore une série en sursis vivant ses dernières années...

● La 8249 d'Antwerpen-Noord a été mise hors exploitation le 1er août 2005 et vendue à IFB (Inter-Ferry-Boats). D'autres 82 pourraient prochainement suivre le même chemin.

séries 84 et 92

● Les 84 et 92 qui se trouvaient garées depuis de nombreuses années à Montzen ont été vendues en juin 2005 à un ferrailleur local. Ils s'agit des 8405, 8408, 8412, 8414, 9210, 9214, 9215 et 9216.

● La 8465, qui était restée en activité à Charleroi-Sud jusqu'en octobre 2004, a été vendue à la société italienne *Visali*. Elle servira de banque de pièces.

série 85

● La 8502 a été vendue en juin 2005 au ferrailleur *Minella* et transférée de Schaerbeek au chantier d'Aubange pour démolition.

Le train de pétrole 47071 Antwerpen - Basel est normalement tracté par une locomotive de la série 20. Le 11 juillet 2005, il circula avec plusieurs heures de retard, ce qui lui valut d'être remorqué par les 7838 et 7850. Alt-Hoeselt (ligne 34 entre Bilzen et Tongeren). Michel HANSSENS.



Le train spécial mis en marche de Wondelgem à Zeebrugge pour les personnes ayant participé à la construction des 77/78 stationne à Zeebrugge "Seafront" le 18 juin 2005. En tête des trois-voitures-couchettes : les 7803 + 7804 + 7805; en queue : la 7802. Daniel MOENS.

série 91

● La 9160 a quitté l'atelier de Merelbeke le 2 juillet 2005, posée sur un camion à destination de l'Italie. Pour rappel, elle a été vendue en mai 2005 à la société italienne de travaux de voie *Gleisfrei*.

● La 9142 a été vendue en août 2005 à la société IFB (Inter-Ferry-Boats). Elle a quitté l'atelier de Schaerbeek le 18 août et a été transportée par camion vers l'atelier d'Antwerpen-Noord où sa caisse reçoit une révision sommaire et une nouvelle peinture.





Il est très rare de voir des 55 TVM circuler de jour sur la ligne 1 entre Halle et la frontière française. Ce fut le cas le 22 juin 2005, lors de la circulation du train de mesure B-Télécom, encadré par les 5506 et 5501, ici dans les environs de Rebecq. Christian DOSOGNE.

L'Atelier Central Infrastructure de Bascoup n'utilise plus de locotracteur de la série série 91. Le 1er juin 2005, le service était assuré par la 7343. Laurent JOSEPH.



Automotrices - autorails

automotrice 106

● L'automotrice de mesure TBL 106, victime d'un tamponnement à l'atelier de Kinkempois le 4 février 2005, ne sera finalement pas réparée et a été mise hors service. L'idée de la reconstituer avec une voiture d'une automotrice postale a donc été abandonnée. Il est question de transférer son équipement dans une automotrice de la série 151 à 270. La société italienne *Visali* a marqué son intérêt pour racheter la 106 pour servir de banque de pièces.

série 151 à 270

● A la suite des diminutions de la dotation de l'Etat imposée par la Commission Européenne, la SNCB envisage de moderniser une partie des automotrices de la série 151 à 270, à l'instar des automotrices de la série 600/700. Pendant ce temps, plusieurs rames ont atteint leur limite de kilométrage et sont garées en attente d'une décision.

série 961 à 975 "postale"

● L'automotrice postale 968 a été vendue à la société italienne *Visali*. Elle ne sera toutefois pas remise en service, mais sera démolie après récupération de certains éléments.



Suite au déraillement des 4110 et 4118 le 13 juillet en gare de Charleroi-Sud, le 4168 de l'atelier de Merelbeke a été transféré à l'atelier de Charleroi-Sud afin d'éviter une pénurie d'autorails 41. Le 22 juillet, le 4168 attend le départ en gare de Couvin. Benoît SCHOCKAERT.

série 41

● Les 4110 et 4118 de Charleroi-Sud ont été endommagés lors d'un déraillement survenu le 13 juillet 2005 dans le nouveau grill d'entrée de la gare de Charleroi-Sud. L'effectif du dépôt de

Charleroi, qui compte 15 autorails, se voit ainsi amputé de trois unités (avec le 4109 incendié à Erquennes le 5 avril 2005); pour remplacer ces engins malchanceux, Merelbeke a temporairement cédé son 4168 à l'atelier de Charleroi-Sud.

Le 12 juillet 2005 à Eschweiler, la rame Thalys PBKA 4306 de la SNCB assurant le TGV 9452 Köln Hbf - Paris-Nord, dépasse un train European Bulls (voir EN LIGNES 66 page 23) remorqué par la 185 542-8 de rail4chem. Cette machine arbore la nouvelle décoration d'European Bulls. Laurent JOSEPH.



Voitures - wagons

Trois voitures du type I6 ayant des nouveaux convertisseurs ont été testées le 3 juillet au "Coucou" entre Ath et Silly, afin de s'assurer qu'elles ne génèrent pas d'harmoniques pouvant perturber la signalisation. Durant le week-end des 9 et 10 juillet, la même rame subit des tests similaires sous 25 kV à Gedinne. Le 10 juillet, après les parcours d'essais, la rame se trouvait garée à Bertrix. C'est la 1360 - particulièrement crasseuse - qui fut utilisée pour tracter la rame durant les essais à Gedinne.

Daniel MOENS, 9 juillet 2005.



Livraisons des nouveaux wagons porte-coils et porte-brames type Shmmns 3614E2

La société roumaine Astra de Arad livre depuis le début le mois de juin dernier une nouvelle série de 200 wagons porte-coils et porte-brames du type Shmmns. Ces wagons sont dérivés des Shmmns 3614E1 construits à 500 exemplaires en Pologne en 2001 (voir *EN LIGNES* 48 page 44). Ils sont munis de cinq berceaux avec calage automatique et peuvent aussi bien transporter des rouleaux de tôles (coils) que des brames, et ce jusqu'à des températures de 350°. A cette fin, ils sont pourvus d'une peinture spéciale "Interzinc 22" résistant aux hautes températures qui protège également l'équipement de freinage. La peinture de finition est de couleur vert pomme Pantone 328C. Leur masse à vide moyenne s'élève à 21,9 t, pour un chargement d'une masse maximale de 78 t. La masse par essieu peut ainsi atteindre 25 t. Leur vitesse maximale à vide est fixée à 120 km/h. Pour la première fois chez B-Cargo, ces wagons sont équipés de blocs de frein en matériaux composites réduisant considérablement le bruit de freinage. Les bogies à deux essieux sont du type Y25 SLsd1-k construits par *Trinityrail* en Roumanie.

La SNCB les a classés dans le type 3614E2, avec les numéros UIC 31 88 478 5 000 à 199. Leur livraison s'étalera jusqu'au mois de novembre 2005.

Les premiers wagons seront engagés sur les trains de brames circulant entre l'usine ALZ de Genk et le laminier Carlam d'Arcelor à Châtelet, en remplacement des wagons du type Smmns 3000G7 (voir *EN LIGNES* 59 page 36). Ils permettront, en cascade, de réformer 198 anciens wagons porte-coils datant de 1971.

CARACTÉRISTIQUES

Effectif :	.....200
Type :	.....Shmmns 3614E2
Constructeur :	.....Arad (Roumanie)
Année de construction :	.....2005
Longueur totale :	.....13,740 m
Masse à vide :	.....21,9 t (en moyenne)
Charge maximum :	.....78 t
Vitesse maximale :	.....120 km/h
Charge par essieu :	.....25 t maximum
Bogies :	.....Y25 SLsd1-k

Le premier wagon Shmmns 3614E2 - 31 88 478 5 000-1 photographié à Merelbeke le 22 juin 2005. On remarquera également l'application du nouveau système d'immatriculation : B - B. Roger CRIKELAIRE.



Nouveau marquage des wagons à marchandises

Chaque wagon habilité à circuler sur les réseaux des pays membres de l'UIC est immatriculé selon les règles édictées par celle-ci. La première ligne détermine le régime d'échange du wagon; la seconde ligne est constituée du numéro attribué au réseau auquel le wagon appartient et de l'abréviation du dit réseau. Les compagnies nationales ayant eu jusqu'à présent un quasi monopole du transport des marchandises sur leur réseau, tout wagon immatriculé par exemple à la DB appartenait à la DB ou était loué par elle. De rares exceptions existaient, dont le BLS, le GySEV et le FNM, qui possédaient une infrastructure indépendante et leur propre numéro. Le morcellement des réseaux suite aux changements sur l'échiquier politique avait déjà causé des soucis aux responsables de l'UIC, mais c'est surtout l'émergence de nouvelles compagnies de transport ferroviaire en Europe et l'ouverture des réseaux nationaux qui ont changé la donne. Là où il y avait une entreprise ferroviaire intégrée, ce sont maintenant des opérateurs qui paient un droit d'accès à un même réseau, à charge pour eux de satisfaire aux critères mis en place par le Gestionnaire (le "propriétaire") de ce réseau. Conséquence indirecte : il ne suffit plus sur les wagons de marchandises d'apposer le numéro UIC et l'abréviation du réseau, puisque ces wagons appartiennent à un opérateur en principe indépendant. Depuis le début de l'année, une nouvelle méthode de numérotation est appliquée aux véhicules mis en service - les véhicules déjà immatriculés devront être mis en conformité avant le 31 décembre 2010. A côté du numéro UIC et de l'abréviation du Gestionnaire de l'Infrastructure, on apposera une nouvelle abréviation correspondant à l'opérateur ferroviaire, propriétaire du véhicule. Les numéros UIC propres aux compagnies citées plus haut n'auront plus de raison d'être et disparaîtront petit à petit des wagons. Le tableau ci-contre donne les numéros UIC "nationaux" européens (pratiquement identiques à ce qui est utilisé pour l'immatriculation des véhicules routiers), ainsi que les abréviations des opérateurs propriétaires de wagons actuellement les plus importants. Les changements les plus spectaculaires sont dus à l'éclatement des réseaux soviétiques, d'Europe centrale et des Balkans. L'abréviation de l'Etat (le Gestionnaire de l'Infrastructure) est soulignée dans l'immatriculation. Cette nouvelle numérotation a entraîné la suppression de certains numéros UIC : 43 GySEV (Győr-Sopron-Ebenfurth-Vasut); 44 ZRS (République Serbe); 62 : réseaux privés suisses; 63 : BLS (Bern-Lötschberg-Simplon); 64 : FNM (Ferrovie Nord Milano).

Exemples :

- un wagon allemand appartenant à la DB AG :
31 80 466 8 804-6
RIV D - DB Shimmns
- un wagon appartenant à BASF porterait : D - BASF
- un wagon appartenant à B-Cargo : B - B, comme on peut le voir sur la photo ci-dessous sur un wagon Fals.



N° UIC	Etat + abréviation	Opérateur(s) Nationa(l)aux
10	Finlande FIN	VR
20	Russie RUS	RZD
21	Biélorussie SU	BC
22	Ukraine UA	UZ
23	Moldavie MD	CFM
24	Lituanie LT	LG
25	Lettonie LV	LDZ
26	Estonie EST	EVR
27	Kazakstan KZ	KZH
28	Géorgie GE	GR
29	Ouzbékistan UZ	UTI
41	Albanie AL	HSB
50	Bosnie-Herzégovine BIH	ZRS
51	Pologne PL	PKP
52	Bulgarie BG	BDZ
53	Roumanie RO	CFR
54	Tchéquie CZ	CD
55	Hongrie H	MAV
56	Slovaquie SK	ZSR
57	Azerbaïdjan SU	AZ
58	Arménie ARM	ARM
59	Kirgikistan KS	KRG
65	Macédoine MK	MZ
66	Tadjikistan TJ	TZD
67	Turkménistan TM	TRK
70	Grande-Bretagne GB	BR - EWS
71	Espagne E	RENFE
72	Serbie / Monténégro YU	JZ
73	Grèce GR	OSE
74	Suède S	SJ - GC
75	Turquie TR	TCDD
76	Norvège N	NSB
78	Croatie HR	HZ
79	Slovénie SLO	SZ
80	Allemagne D	DB - BASF
81	Autriche A	ÖBB
82	Luxembourg L	CFL
83	Italie I	FS
84	Pays-Bas NL	NS
85	Suisse CH	SBB - BLS
86	Danemark DK	DSB
87	France F	SNCF
88	Belgique B	SNCB
94	Portugal P	CP

Des boîtes d'essieux bleues

Vous êtes nombreux à nous avoir demandé pourquoi on voyait depuis quelques mois des boîtes d'essieux de wagons à marchandises peintes en bleu.

Les boîtes peintes en bleu caractérisent les wagons Infrabel et TUC-Rail. Pour ces wagons, les tolérances sont plus grandes que pour les véhicules B-Cargo, du fait de leur utilisation moindre. De plus, la facturation des travaux effectués par les ateliers de maintenance des wagons est différente. La couleur bleue permet donc de distinguer immédiatement ces wagons, comme ici un tombereau utilisé par TUC-Rail.



Divers

Nouveau service du 11 décembre 2005

Le nouveau service des trains qui entrera en vigueur le 11 décembre prochain, amènera quelques modifications dans le service voyageurs intérieur, dont voici un premier aperçu :

- les IRn Essen - Antwerpen - Bruxelles - Charleroi - Namur - Jambes, assurés par les automotrices quadruples de la série 800, seront tous prolongés jusqu'à Dinant. En contre-partie, les IC M Bruxelles-Midi - Namur - Liers / Dinant, seront supprimés entre Namur et Dinant.
- les IR i De Panne - Bruxelles-National-Aéroport seront tous prolongés via la courbe du diabolo de Zaventem vers Leuven et Landen. Ils circuleront comme omnibus de Leuven à Landen. En contre-partie, les IC K Gent - Genk ne desserviront plus les gares entre Leuven et Landen.
- en semaine, les IR j Quévy - Bruxelles-National-Aéroport et, le week-end, les IR j Quiévrain - Bruxelles-National-Aéroport, tous assurés en automotrices Break, seront prolongés jusqu'à Leuven via la courbe du diabolo de Zaventem.

Parking gratuit

A titre d'essai depuis le 16 août 2005, les titulaires de presque tous les types de cartes-trains (abonnements), peuvent obtenir une place de parking gratuite dans 12 gares (Aalst, Andenne, Arlon, Braine-l'Alleud, Genk, Gent-Dampoort, Huy, Jemelle, Leopoldsborg, Oostende, Saint-Ghislain et Tienen). L'emplacement de parking gratuit expire à la date d'échéance de la carte-train. Les voyageurs occasionnels qui achètent un titre de transport au guichet peuvent y retirer un ticket de parking à prix réduit (€ 3,30 par jour ou € 5,40 par semaine). Les personnes ne prenant pas le train doivent payer € 13,60 à l'horodateur.

La SNCB testera l'évolution de la situation sur ces 12 parkings. Des adaptations seront ensuite appliquées afin d'augmenter le nombre de places si nécessaire, tandis que cette offre sera étendue à d'autres gares. Des fonds supplémentaires seront libérés à cette fin jusqu'en 2014. Pour 2005 et 2006, ils s'élèveront respectivement à € 13 et € 34,6 millions.

Cette mesure est un réel pas en avant pour tous les usagers réguliers de la SNCB; on ne peut que s'en réjouir !

De nouveaux panneaux de vitesse

Depuis le 12 juin 2005 sont autorisés sur le réseau SNCB des trains de marchandises à 120 km/h en régime P (P120) et 100 km/h en régime G (G100). Ils ne peuvent cependant pas pratiquer ces vitesses sur toutes les lignes. En effet, les distances d'implantation des signaux doit être adaptée. Les sections autorisées à 100 ou 120 km/h pour les G100 et P120 sont signalisées par des panneaux spéciaux, de forme circulaire. En dehors de ces tronçons, la vitesse de ces trains reste limitée respectivement à 90 ou 100 km/h.

Il existe deux panneaux; tous les deux sont circulaires et à fond blanc, bordés d'un liseré noir. A l'entrée du tronçon, on rencontre un panneau d'origine portant les indications P120 et G100 superposées. A la sortie du tronçon, on rencontre un panneau portant les mêmes indications biffées en diagonale par un trait rouge. Ces panneaux se rencontrent le plus souvent jumelés à des panneaux de vitesse (panneaux de vitesse de référence, de relèvement ou de réduction de vitesse). Actuellement, on ne rencontre cette signalisation que sur l'Athus-Meuse".



A gauche : un panneau d'origine d'un tronçon parcourable à 100 ou 120 km/h, jumelé à un panneau vert de vitesse de référence (120 km/h). A droite : la fin d'une zone parcourable à 100 ou 120 km/h, également jumelée à un panneau vert de vitesse de référence (ici 90 km/h). Les panneaux triangulaires verts avec pointe vers le haut, indiquent la vitesse de référence d'une ligne, c'est-à-dire la plus grande vitesse autorisée sur la ligne. Athus-Meuse, juillet 2005.

Alain DEFECHEREUX.



Le 15 juin 2005, le train de désherbage a traité la ligne 37 entre Liège et Eupen. Voici une vue du du train en action, prise à Dolhain-Gileppe lors de son retour vers Liège. Louis HUYGHEBAERT.

Frais d'utilisation du réseau en hausse

A la suite d'une décision européenne, la SNCB devra déboursier pour l'année 2006 une somme supplémentaire de +/- € 300 millions pour l'utilisation du réseau qui, pour rappel, est géré par Infrabel. Cela se traduit par un coût total de près de € 500 millions.

Thalys, Eurostar et DLC devront en principe également payer plus cher. Toutefois, Infrabel a décidé de faire supporter le plus gros du coût au trafic voyageurs classique de la SNCB, étant donné que ce trafic n'est pas encore soumis à la concurrence.

C'est la Commission Européenne qui impose à Infrabel d'augmenter ses prix. L'Europe trouve en effet qu'Infrabel ne paie pas assez aux Fonds d'Infrastructure Ferroviaire pour l'utilisation de ses infrastructures (lignes, signalisation gares).



PHOTO 69-16 Le 16 juin 2005, un train spécial a circulé entre Deggendorf en Allemagne et Mechelen. La rame était composée de cinq voitures privées, dont 4 couchettes et une restaurant. C'est la 2747 qui assura le retour du train jusqu'à Aachen Hbf, ici prêt au départ à Mechelen. Serge MARTIN.

Electrification de la section frontalière de la ligne 24

L'électrification de la section Montzen - frontière allemande a débuté le 22 juin dernier, avec la pose des premiers poteaux supports de caténaire sur le viaduc de Moresnet. En quelques jours, la totalité des poteaux étaient fixés sur cet imposant ouvrage. Des rumeurs, qui n'ont pu être vérifiées, font toutefois état d'un arrêt des travaux d'électrification. La SNCB pourrait-elle confirmer cette rumeur ? A suivre.

Mutation des voitures historiques de la SNCB

Toutes les voitures subsistantes utilisées par le Patrimoine historique de la SNCB (type K et L) sont sorties en juillet des écritures de la Direction du Matériel, qui ne veut plus financer leur maintien en état de marche.

Tout comme les engins et voitures du PFT et des autres associations, les véhicules de la SNCB sont considérés comme "historiques" et devront répondre aux mêmes normes. Leur entretien dépendra du budget de ce département et non plus de celui du Matériel. On est certain maintenant que les voitures L, dont la dernière sortie remonte au voyage du 25 juin du PFT, seront sauvegardées.

Désormais, les plus vieilles voitures disponibles sont les M4 non modernisées !



Un train spécial affécté par Coca-Cola a circulé le 5 août 2005 de Frankfurt Griessheim jusqu'à Rotterdam, en faisant une escale à Bruxelles-Midi. La rame était composée de 9 voitures de la DB et de la SNCB (I10), entièrement décorées par Coca-Cola. Ci-dessus : départ du train Coca-Cola de Bruxelles-Midi vers Rotterdam le 5 août. Ci-dessous : la voiture I10 12756 vue à Forest-Midi le 30 juillet 2005, en attente d'acheminement vers l'Allemagne. Serge HOOGSTEYN.



Locomotives Diesel de la série 225 de Railion circulant en Belgique

En dehors des navettes entre Aachen West et Montzen, les locomotives Diesel de la série 225 de Railion assurent toujours des trains vers Kinkempois et Genk. Depuis le 5 septembre dernier, le nombre de ces parcours a toutefois été fortement réduit. Il n'y a ainsi plus aucun train de jour vers Hasselt et Genk du mardi au samedi. Voici la liste de ces trains (uniquement les relations de jour) :

44505 U ②-⑤ NK 08.29 - AACHW 10.09
 44568 ②-⑤ U AACHW 20.00 - NK 21.25
 64413 U ① FGKK 14.26 - NK 15.50
 48561 U ⑦ FHS 07.59 - GMN 09.12
 40054 U ⑦ GMN 11.11 - FGKK 12.10

AACHW : Aachen West
 FGKK : Genk-Goederen
 FHS : Hasselt
 GMN : Montzen
 NK : Kinkempois
 U : en unité multilpe
 ②-⑤ : du mardi au vendredi
 ① : le lundi
 ⑦ : le dimanche

Plus de 467400 de la SNCF à Quenast, mais retour à Lessines

Dans notre précédent numéro, nous annonçons la venue des locomotives Diesel de la série 476400 de la SNCF à Quenast. En fait, contrairement aux prévisions, le trafic de ballast a été reporté à la carrière de Lessines. Voici donc le nouveau roulement des 467400 appliqué depuis le 18 juillet 2005. L'ensemble de ces trains est assuré par le même couplage de deux locomotives circulant en unité multiple :

48861 U ①-⑤ AYE 04.50 - FLN 06.07
 48842 U ①-⑤ FLN 06.45 - AYE 08.28
 48857 U ①-⑤ AYE 09.41 - FLN 11.01
 48864 U ①-⑤ FLN 13.51 - AYE 15.39
 48821 U ②-⑥ AYE 23.40 - FGH 01.04
 47852 U ②-⑥ FGH 02.33 - AYE 03.59

Abréviations

AYE : Aulnoye
 FGH : Saint-Ghislain
 FLN : Lessines
 U : en unité multilpe
 ①-⑤ : du lundi au vendredi
 ②-⑥ : du mardi au samedi

r4c bientôt en Belgique

La société privée allemande r4c (rail4Chem), faisant partie du groupe *European Bulls* (voir *EN LIGNES* page 23), assurera vraisemblablement dès le prochain mois d'octobre, de no-

vembre ou au plus tard de décembre, des trains jusqu'aux ports d'Antwerpen et de Zeebrugge. Leur traction sera assurée par des locomotives Diesel de la Class 66 et, plus tard, lorsqu'elles seront homologuées sur le réseau belge, par des G2000.

Le 2 juin 2005, un train de mesure allemand a parcouru la section frontalière Aachen Hbf - Welkenraedt. Les deux voitures spéciales étaient remorquées par la 225 117-1 de la DB. Le train quitte Welkenraedt, et aborde les anciennes installations de la défunte gare d'Herbesthal.

Michel HANSENS.



ROULEMENT DES LOCOMOTIVES DIESEL RAILION

Le roulement des locomotives Diesel des séries 6400/6500 et Class 66 de *Railion Nederland* a fortement changé le 5 septembre 2005. Ainsi, les 6400/6500 n'ont plus aucun service au-delà de Roosendaal vers Antwerpen et Gent-Zeehaven. Par contre, elles assurent maintenant les trains de chaux en unité multiple entre Hermalle-sous-Huy et Sittart. Auparavant, ces trains étaient remorqués au départ de Kinkempois jusqu'à Sittart en double traction par une 25.5 SNCB et une 6400/6500. De plus, elles assurent un parcours local entre Kinkempois et Huy. En ce qui concerne les trains Opel, le service a été scindé en deux journées, si bien que deux les deux Class 66 (266 452 et 66 453 - voir *EN LIGNES 67* page 53) se croisent à Antwerpen-Oorderen.

G891 : 47573 ②-⑥ OORDE 04.03 - BOCHL 09.02
47552 ①-⑤ BOCHL 09.50 - OORDE 15.20
à vide ①-⑤ OORDE 16.30 - RSD 17.45

G892 : à vide ①-⑤ RSD 14.10 - OORDE 14.55
47571 ①-⑤ OORDE 15.59 - BOCHL 21.08

G893 + G894 : 74800U ①③④⑤ NK 05.21 - LHY 06.00
à vide ①③④⑤ LHY - NH
48642U ①③④⑤ NH 08.31 - STD 10.15
48642U ⑥ NK 10.20 - STD 11.36
49667U ①③④⑤⑥ STD 12.29 - NH 14.41
à vide ①③④⑤⑥ NH - NK

Abréviations

BOCHL : Bocholt (D)
NH : Hermalle-sous-Huy
NHY : Huy
NK : Kinkempois
OORDE : Antwerpen-Oorderen
RSD : Roosendaal (NL)
STD : Sittart (NL)
U : en unité multiple
①②③④⑤⑥ : lundi, mardi, mercredi, jeudi, vendredi, samedi

Derniers trains vers Stavelot ?

Deux parcours ont encore circulé sur la section Trois-Ponts - Malmédy de la ligne 45 pour le transport de radiers en béton destinés à la réfection du viaduc de la Galoppe à Remersdael (voir à ce sujet le *EN LIGNES 68* page 42).

Photo de droite - PHOTO 69-18 →
La seconde et dernière circulation eut lieu le 6 juillet. Le train chargé était cette fois tracté par la 5508, ici en passage dans l'ancienne gare de Masta. Pierre HERBIET.

Photo ci-dessous - PHOTO 69-17 ↓
Le premier fut remorqué par la 5541 que nous voyons dans les environs de Masta. Le train chargé descend vers Trois-Ponts puis se dirigera vers Montzen. S MARTIN.





La Vierge Noire transportée par train !

Le lundi 15 août, jour de l'Assomption, la statue de Notre-Dame de la Sarthe a arpenté les rues de Statte et de Huy. Une partie du trajet fut effectué en ... train ! Au départ de la gare de Statte, la statue avait pris place sur un wagon-plate à deux essieux décoré pour la circonstance. Ce wagon, accompagné par deux voitures du type M4, fut tracté par la 7817 du dépôt de Kinkempois jusqu'au viaduc de Huy-St. Hilaire, sur la ligne 126 Statte - Marchin.

PHOTO 69-19 ↑
Le train spécial remorqué par la 7817, photographié depuis la citadelle de Huy, sur le viaduc enjambant La Meuse.

PHOTO 69-20 ←
Gros plan du train sur le viaduc de la Meuse. Après déchargement de la Vierge Noire au viaduc de Huy-St. Hilaire, le train rebrousse vers Statte.
Pierre HERBIET.



Cette année encore, le "Luxembourg Blankenberge Express" fut assuré à l'aide d'une rame de voiture Wegmann, renforcée par deux voitures du type I6 de la SNCB. L'année prochaine, les Wegmann seront en principe toutes réformées. Avec quel matériel sera alors assuré ce célèbre train ? Le 14 août, la rame comportait, dans l'ordre, 5 voitures Wegmann, la voiture "Rendez-Vous" du GAR, la voiture "Vélo", deux autres Wegmann et les deux I6 SNCB. Le train traverse la gare de Beernem, entre Brugge et Gent. Pierre HERBIET.

Le week-end des 30 et 31 juillet 2005, d'importants travaux ont été exécutés sur la ligne 24 entre Visé-Haut et Glons, qui nécessitèrent la coupure de la tension à la caténaire. Les trains de marchandises furent remorqués en traction Diesel entre Tongeren et Montzen. Le 31 juillet 2005, la 5504 vient de déboucher du tunnel de La Galoppe et arrive à Montzen avec deux locomotives électriques disposées en véhicule : la 2013 et la 36013 de la SNCF. Michel HANSSENS.



Sociétés privées



Depuis le 18 mai 2005, DLC a pris en leasing une neuvième locomotive de la Class 66. Il s'agit de la machine GM-EMD 2003/8513-10, louée chez Mitsui Rail Capital Europe B.V. (MRCE - voir *EN LIGNES* 67 page 54) et numérotée ER 10 / DE 6303. Cet engin était auparavant loué par les sociétés ACTS et r4c.

Le 17 juin, le train DLC 41529 Zeebrugge-Voorhaven-West 13.21 - Gremberg 20.17 est assuré par la locomotive ER10 / DE 6303.
Daniel MOENS.



Un nouveau raccordement

A la fin de 2004, un nouveau raccordement a été mis en service sur la ligne 52 entre Boom et Ruisbroek-Sauvegarde pour la société "Mouterij Albert". Deux fois par semaine, le lundi et le mercredi, un train complet de grain (malte) en provenance de France est reçu sur le raccordement. Les trains vides quittent l'usine le jour même entre 16 et 18 h. Pour assurer la manoeuvre des trains, un locotracteur Cockerill (4215/1970) est pris en leasing chez CMI, et est baptisé "Bob Barley".

➤ *Le locotracteur Cockerill "Bob Barley" loué chez CMI, photographié au-dessus de la trémie de déchargement des wagons. Cette machine fut construite en 1970 pour l'usine ALZ de Genk où elle portait le numéro 1.*



↓ *Le 13 juillet 2004, un train vide remorqué par la 7863 d'Antwerpen-Noord attend le départ sur le raccordement de l'usine "Mouterij Albert".*
Kristof AVONDS.





*Le locotracteur CMI 506 se trouve actuellement en leasing auprès de la société Dumont-Wautier à Hermalle-sous-huy.
Roger CRIKELAIRE, 6 juin 2005.*

Retour de la G2000

Vers la fin du mois de juillet dernier, la G2000 (Vossloh 1001445/2004) qui était venue faire des essais en Belgique durant les mois de mars et avril 2005 (voir EN LIGNES 67 pages 50 à 52), est revenue sur le réseau belge afin de finaliser sa campagne d'homologation. Les essais avaient principalement pour but de contrôler le bon fonctionnement de la liaison sol-train. Cet équipement avait en effet posé des problèmes lors des premières circulations en mars. Pour rappel, l'homologation des G2000 pour circuler sur le réseau belge a été demandée par le constructeur Vossloh, afin de pouvoir proposer à ses clients ce type d'engin.

Le 30 juillet 2005, la G2000 effectua un aller-retour entre Merelbeke et Brugge. Lors du trajet du retour, elle fut photographiée sur la voie 1 de la gare de Gent-Sint-Pieters.

Tim VAN ROOY.



Afin de renforcer le parc du réseau de la Côte durant la haute saison de juillet

à août, quatre motrices "Hermelijn", les 7225, 7229, 7236 et 7246, en service sur le réseau d'Antwerpen, ont temporairement été mutées au dépôt d'Oostende. Etant donné leur grand porte-à-faux, ces trams furent exclusivement engagés sur la section Oostende - Westende. En outre, un second matricule local leur fut apposé (respectivement 6053, 6050, 6052 et 6051) en-dessous de leur numéro original, ce pour identifier le véhicule en fonction des cartes-radio disponibles, portant les numéros 6050 à 6059.



de Kusttram

Des trams du réseau d'Antwerpen en renfort à la côte belge



Le 30 juillet 2005, la motrice "Hermelijn" 7225 (portant le matricule provisoire 6053) d'Antwerpen, longe la Côte belge à hauteur du "Domein Raversijde" à Raversijde.

Christian DOSOGNE.

LE TRAMWAY DES GROTTES DE HAN FÊTE SES 100 ANS

Cette année, les tramways des Grottes de Han ont fêté leur centenaire. C'est le 8 juillet 1905 que le Moniteur Belge publiait la décision de créer une ligne de tramway entre le centre du village de Han-sur-Lesse et l'entrée des grottes. Le premier tronçon était posé dès l'automne et, le 1er juin 1906, la nouvelle ligne était inaugurée. Cent ans plus tard, cette ligne de tramway vicinal, qui se voulait au départ panoramique et touristique, est actuellement la dernière de ce type en activité régulière en Belgique, et est également le dernier vestige du groupe de Wellin. Les locomotives à vapeur ont été remplacées par des autorails dès 1935 et les bala-deuses, comme on les appelle joliment, ont été reconstruites à l'identique depuis une dizaine d'années. Certaines dataient de 1910. Pendant plus de 60 ans, la ligne de tram grimpait la colline de Boine mais, pour faciliter l'accès à l'entrée de la grotte, un nouveau tronçon parcourant l'ancienne vallée de la Lesse fut inauguré en 1968.



L'autorail AR 93 de l'ASVI suivi de l'AR 168 des Grottes, au terminus de Han-sur-Lesse. Christian DOSOGNE, 17 juillet 2005.

Pour commémorer cet anniversaire, le 12 juin et les 16 et 17 juillet, des véhicules historiques du TTA (Tramway Touristique de l'Aisne), ont circulé ensemble avec le matériel des Grottes. Il s'agit de l'autorail AR 93 et des trois remorques A.165, A.1208 et A.1348. Notre ami Marc Helin sortira en 2006 un ouvrage consacré au centenaire de la ligne des Grottes.



La ligne des Grottes de Han dispose aujourd'hui de 6 autorails: les ART 89, ART 90, AR 145, AR 159, AR 168 et AR 266. Le 17 juillet 2005, l'autorail AR 168 accouplé aux deux remorques A.1348 et A.1208 du TTA vient de passer à hauteur du dépôt et se dirige vers le village de Han-sur-Lesse.

Christian DOSOGNE.

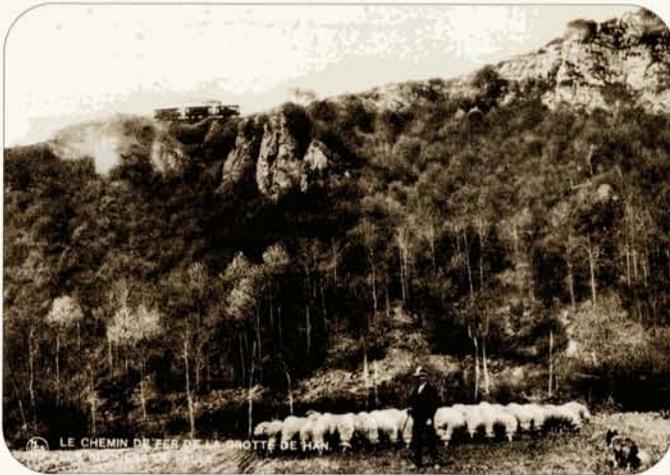
Le matériel exposé devant la remise du tramway des Grottes de Han. De gauche à droite : les A.1208, A.1348, une baladeuse des Grottes et la A.165. Cette dernière est l'ancienne remorque Royale des Ardennes. Christian DOSOGNE, 17 juin 2005.



Ci-dessous à gauche : Jusqu'en 1968, le tram des Grottes montait au-dessus des Rochers de Faule.

Ci-dessous à droite : une carte postale-souvenir publiée à l'occasion du centenaire du tramway des Grottes.

© Les Grottes de Han, Editions Thill, Bruxelles.



L'AR 93 du TTA longe la Lesse lors d'un parcours retour des grottes vers le village de Han-sur-Lesse.

Christian DOSOGNE.

Radiations

Inexorablement, les engins Diesel des séries anciennes qui subissent des avaries sont le plus souvent réformés. Les 5524 et 7369 n'ont ainsi pas échappé à cette règle; la première pour panne à son moteur Diesel, la seconde pour anomalie à sa transmission. Toutes les deux ont été mises hors exploitation le 1er août 2005.

En traction électrique, la situation est différente. Les restrictions de la dotation versée par l'Etat à la SNCB imposées

par la Commission Européenne, et l'effectif du parc électrique assez juste, obligent de prolonger une fois de plus les séries les plus vieilles. L'Atelier Central de Salzinnes a ainsi repris des révisions générales sur des bogies de 22 et 25.

La commande de la série 14 étant définitivement (?) abandonnée, les 23 devront rester beaucoup plus longtemps en activité que prévu. Les révisions générales, qui devaient être arrêtées en 2007, se poursuivront et pourraient même être ju-

mulées à une modernisation de leurs postes de conduite. Plusieurs pistes sont à l'étude, comme l'accouplement en permanence de deux machines en unité multiple et la suppression des deux postes inutiles, la pose de nouvelles cabines flottantes ou encore une simple modernisation des postes avec leur agrandissement par l'arrière rendu possible par la suppression du groupe du frein à récupération. C'est cette dernière possibilité qui a actuellement la faveur.

5166

Livraison à la SNCB : 06-03-1963 (Cockerill 3890)

Numérotation : 200.066 : 06-03-1963 - 31-12-1970
5166 : 01-01-1971 - 01-08-2003

Dépôts successifs : Hasselt : 06-03-1963 ⇨ Monceau : 15-03-1963 ⇨ Schaerbeek : 28-06-1963 ⇨ Kortrijk : 26-05-1977 ⇨ Antwerpen-Dam/Noord : 01-06-1982 ⇨ en parc : 15-12-2002
⇨ Patrimoine Historique SNCB : 15-12-2002

Mise hors exploitation : 01-08-2003

Livrées successives : vert 1970 : 27-06-1970
jaune : 31-08-1981

PHOTO 69-21 *Itterbeek, 17-04-1981. J-L VANDERHAEGEN.*



5168

Livraison à la SNCB : 25-03-1963 (Cockerill 3892)

Numérotation : 200.068 : 25-03-1963 - 31-12-1970
5168 : 01-01-1971 - 01-08-2003

Dépôts successifs : Schaerbeek : 25-03-1963 - ?
Hasselt : ? - 03-06-1984
Antwerpen-Dam/Noord : 03-06-1984 - 15-12-2002
en parc : 15-12-2002 - 01-08-2003

Mise hors exploitation : 01-08-2003

Livrées successives : vert 1970 : entre 1970 et 1973
jaune : 23-03-1978

PHOTO 69-22 *Neerpelt, 20-02-1986. J-L VANDERHAEGEN.*



5172

Livraison à la SNCB : 11-04-1963 (Cockerill 3896)

Numérotation : 200.072 : 11-04-1963 - 31-12-1970
5172 : 01-01-1971 - 01-08-2003

Dépôts successifs : Hasselt : 11-04-1963 - 03-06-1984
Monceau : 03-06-1984 - 01-06-1986
Antwerpen-Dam/Noord : 01-06-1986 - 15-12-2002
en parc : 15-12-2002 - 01-08-2003

Mise hors exploitation : 01-08-2003

Livrées successives : vert 1970 : entre 1970 et 1972
jaune : 24-10-1977

PHOTO 69-23 *Winterslag, 09-04-1999. Pierre HERBIET.*



5173

Livraison à la SNCB : 17-04-1963 (Cockerill 3897)

Numérotation : 200.073 : 17-04-1963 - 31-12-1970
5173 : 01-01-1971 - 01-08-2003

Dépôts successifs : Schaerbeek : 17-04-1963 - 20-06-1965
Kortrijk : 20-06-1965 - 01-06-1986
Antwerpen-Dam/Noord : 01-06-1986 - 15-12-2002
en parc : 15-12-2002 - 01-08-2003

Mise hors exploitation : 01-08-2003

Livrées successives : vert 1970 : entre 1970 et 1973
jaune : 28-05-1985

PHOTO 69-24 Anderlecht, 10-04-1981. J-L VANDERHAEGEN.



5175

Livraison à la SNCB : 30-04-1963 (Cockerill 3899)

Numérotation : 200.075 : 30-04-1963 - 31-12-1970
5175 : 01-01-1971 - 15-09-2003

Dépôts successifs : Monceau : 30-04-1963 - 01-08-1986
Antwerpen-Dam/Noord : 01-08-1986 - 15-12-2002
en parc : 15-12-2002 - 15-09-2003

Mise hors exploitation : 15-09-2003

Livrées successives : vert 1970 : entre 1970 et 1973
jaune : 27-12-1977

**PHOTO 69-25 Gent-Sifferdok, 17-02-1983.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.**



5180

Livraison à la SNCB : 28-05-1963 (Cockerill 3904)

Numérotation : 200.080 : 28-05-1963 - 31-12-1970
5180 : 01-01-1971 - 01-08-2003

Dépôts successifs : Schaerbeek : 28-05-1963 - 01-06-1986
Hasselt : 01-06-1986 - 29-05-1988
Antwerpen-Dam/Noord : 29-05-1988 - 15-12-2002
en parc : 15-12-2002 - 01-08-2003

Mise hors exploitation : 01-08-2003

Livrées successives : vert 1970 : entre 1970 et 1973
jaune : 24-11-1977

**PHOTO 69-26 Scheldewindeke, 7 novembre 1983.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.**



5182

Livraison à la SNCB : 06-06-1963 (Cockerill 3906)

Numérotation : 200.082 : 06-06-1963 - 31-12-1970
5182 : 01-01-1971 - 15-09-2003

Dépôts successifs : Hasselt : 06-06-1963 - 29-05-1988
Antwerpen-Dam/Noord : 29-05-1988 - 15-12-2002
en parc : 15-12-2002 - 15-09-2003

Mise hors exploitation : 15-09-2003 (vendue à Salvator Esposito en Italie en juin 2004)

Livrées successives : vert 1970 : entre 1970 et 1973
jaune : 25-10-1978

PHOTO 69-27 Zichem, 13 août 1998. Pierre HERBIET.



6245

Livraison à la SNCB : 08-06-1964

Numérotation : 212.145 : 08-06-1964 - 31-12-1970
6245 : 01-01-1971 - 01-10-2003

Dépôts successifs :

Aarschot (Hasselt) : 08-06-1964 - 15-12-2002
Antwerpen-Dam/Noord : 15-12-2002 - 01-08-2003
Merelbeke : 01-08-2003 - 01-10-2003

Mise hors exploitation : 01-10-2003

Livrées successives : jaune : 05-11-1981

PHOTO 69-28 *Hasselt, 23 février 1981.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



6271

Livraison à la SNCB : 13-11-1964

Numérotation : 212.171 : 13-11-1964 - 31-12-1970
6271 : 01-01-1971 - 01-11-2003

Dépôts successifs : Sint-Niklaas (Merelbeke) : 13-11-1964
⇨ Kinkempois : 01-10-1972 ⇨ Leuven (Hasselt) : 04-06-1976
⇨ Monceau : 23-06-1983 ⇨ Antwerpen-Noord : 15-12-2002

Mise hors exploitation : 01-11-2003

Livrées successives : vert 1970 : 01-11-1975
jaune : 28-05-1985

PHOTO 69-29 *Ham-sur-Heure, 13 juillet 1983.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



6284

Livraison à la SNCB : 28-01-1966

Numérotation : 212.184 : 28-01-1966 - 31-12-1970
6284 : 01-01-1971 - 01-11-2003

Dépôts successifs : Schaerbeek : 28-01-1966 ⇨ Dendermonde (Merelbeke) : 23-09-1971 ⇨ Merelbeke : 01-06-1981 ⇨ Saint-Ghislain : 31-05-1987 ⇨ Monceau : 30-09-1991 ⇨ Antwerpen-Dam/Noord (en parc) : 15-12-2002 ⇨ Merelbeke : 01-10-2003

Mise hors exploitation : 01-11-2003

Livrées successives : vert 1970 : 15-01-72 ⇨ jaune : 14-03-97

PHOTO 69-95 *Koksijde, 04-03-1987.* J-L VANDERHAEGEN.



8225

Livraison à la SNCB : 16-05-1966

Numérotation : 262.025 : 16-05-1966 - 31-12-1970
8225 : 01-01-1971 - 01-10-2003

Dépôts successifs : Kinkempois : 17-04-1963 - 01-10-2003

Mise hors exploitation : 01-10-2003

PHOTO 69-30 *Kinkempois, 17-02-1995.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7302

Livraison à la SNCB : 20-10-1965

Numérotation : 273.002 : 20-10-1965 - 31-12-1970
7302 : 01-01-1971 - 01-10-2003

Dépôts successifs :

Monceau/Charleroi-Sud: 20-10-1965 - 01-07-2001
Merelbeke : 01-07-2001 - 01-10-2003

Mise hors exploitation : 01-10-2003

Démolition : mars-avril 2004 Ronet

PHOTO 69-31 Court-St. Etienne, 11 mars 1985.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7308

Livraison à la SNCB : 26-11-1965

Numérotation : 273.008 : 26-11-1965 - 31-12-1970
7308 : 01-01-1971 - 01-11-2003

Dépôts successifs :

Monceau/Charleroi-Sud : 26-11-1965 - 14-12-2003

Mise hors exploitation : 14-12-2003

PHOTO 69-32 Châtelet, 28 février 1979.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7315

Livraison à la SNCB : 26-01-1966

Numérotation : 273.015 : 26-01-1966 - 31-12-1970
7315 : 01-01-1971 - 01-08-2003

Dépôts successifs :

Monceau/Charleroi-Sud : 26-01-1966 - 01-08-2003

Mise hors exploitation : 01-08-2003

PHOTO 69-33 Monceau, 29 octobre 1983.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



1502

Livraison à la SNCB : 23-11-1962

Numérotation : 150.002 : 23-11-1962 - 31-12-1970
1502 : 01-01-1971 - 22-10-2003

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 23-11-1962 - 22-09-1995
Oostende : 22-09-1965 - 01-06-1996
Kinkempois : 01-06-1996 - 22-10-2003

Mise hors exploitation : 22-10-2003

Livrées successives : jaune : 25-05-1979
bleue : 10-06-1982

PHOTO 69-34 TEE 82 Amsterdam - Paris-Nord, Lage Zwaluwe, 24 mars 1981. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



LE POINT SUR LES TRAVAUX TGV

La fin des travaux liés au TGV en Belgique touche à sa fin puisque, dans deux ans, les trois lignes au programme seront toutes opérationnelles. Les travaux de génie civil ne concernent plus que le tronçon Liège - frontière allemande et la gare de Schaerbeek. Partout ailleurs, on en est à la pose de la superstructure ou aux travaux de finition. Un tour des chantiers arrêté le 31 juillet 2005.

■ L1 Halle - Bruxelles

Entre Forest et Bruxelles-Midi, le bétonnage de la plate-forme des voies TGV est terminé. Les travaux se concentrent maintenant sur l'entrée de gare, avec la mise en place des premiers ponts-bacs sur les piles, toutes coulées. Les bacs, construits par Ronveaux à Ciney, sont poussés depuis la plate-forme des voies TGV jusqu'à leur emplacement définitif au moyen d'un portique spécialement construit pour ne pas entraver le trafic sur les lignes 96 et 50A.

■ L2 - Bruxelles - Liège

Les travaux de construction des ouvrages d'art se poursuivent dans le quadrilatère de Bruxelles-Nord; la situation, par rapport au compte-rendu précédent, n'a pas changé.

Dès la sortie de la gare de Schaerbeek, l'assiette de la future voie rapide est préparée; la construction de l'ouvrage qui permettra à la nouvelle voie B de la ligne 25 (venant d'Antwerpen) de passer sous les deux voies de la ligne 36N se poursuit. Au-delà, les éléments mixtes béton-acier du viaduc sont mis en place, et la construction du bow-string, sur le viaduc même, est en voie d'achèvement. Cet élément de 120 mètres de long sera mis en place par poussage le week-end des 29 et 30 octobre; la culée côté Leuven est en cours de construction.

Entre Haren-Sud et Diegem, la plate-forme de la future ligne 36 N est achevée et prête à recevoir voies et caténaies. Comme nous l'avons déjà dit, la ligne est terminée entre Diegem et Zaventem, et les quatre voies sont opérationnelles.



*La pose du viaduc d'accès au terminal TGV de Bruxelles-Midi a commencé; les ponts-bacs seront mis en place à l'aide d'un portique mobile se déplaçant sur les piles. Bruxelles-Midi, 12 juillet 2005.
Baudouin DIEU.*



*C'est ici que la voie venant d'Antwerpen passera sous les deux voies de la ligne 36N. La construction de ce passage inférieur en courbe avance à grands pas. Schaerbeek, 20 juillet 2005.
Baudouin DIEU.*

Vue générale du viaduc de Schaerbeek, qui enjambe les voies de garage du matériel à voyageurs. Certaines parties sont en béton, d'autres sont mixtes acier/béton. Le bowstring de 120 mètres a été assemblé et soudé sur le viaduc même. Schaerbeek, 20 juillet 2005.
Baudouin DIEU.



Après Zaventem, la "courbe de Nossegem" - voie de raccord entre les lignes 36 et 36C (ligne 36C/1) - est achevée; il ne reste qu'à procéder à son électrification. Sa mise en service est prévue au changement d'horaires du mois de décembre, avec création simultanée de deux nouvelles relations : Leuven - Aéroport et Landen - Aéroport (voir l'actualité diverse).

Vers Leuven, les deux voies sont posées sur toute la longueur; l'électrification et la signalisation sont réalisées jusque Kortenberg.

Le planning prévoit la mise en service des quatre voies de Schaerbeek à Leuven pour la mi 2006, à la vitesse de 120 km/h. A la fin de 2006, les quelques adaptations effectuées permettront d'augmenter la vitesse à 200 km/h, marquant ainsi l'achèvement de la mise à quatre voies de la ligne 36.

Entre Herent et Leuven, la voie A de l'ancienne ligne 36 est toujours hors service pour remplacement du tablier de pont sur le " Vaart ", travaux qui devraient être terminés en septembre. La voie B sera alors traitée. Les piles du futur ouvrage de jonction entre les lignes 36 et 35 (ligne 35/2) sortent de terre, et le tracé est bien visible.



En gare de Leuven, la nouvelle voie 9 a été mise en service en juin comme prévu, et la voie 8 est démontée pour permettre la construction des fondations des éléments de la verrière. La voie 7 sera alors condamnée et remplacée également.

➤ **La préparation de la mise en place du bowstring entre Schaerbeek et Haren se poursuit. Dans le fond, on voit le futur bowstring construit à même le nouveau viaduc. Haren, 10 juin 2005.**
Armand THONET.

→ **Les premiers éléments de la toiture de la gare des Guillemins ont été assemblés et poussés pour permettre la construction des cinq éléments suivants.**
Liège, 29 juillet 2005.
Baudouin DIEU.



Prise de la colline de Cointe, cette photo découvre la situation actuelle de la gare des Guillemins : construction du parking côté Cointe, avancement des travaux de la verrière, construction de la gare sous les futures voies 8 à 12. Liège, 29 juillet 2005. Baudouin DIEU.



LIEGE-GUILLEMINS

Le premier poussage de la charpente métallique de la gare des Guillemins a eu lieu le week-end des 28 et 29 mai derniers. Cette opération délicate, qui a dû se faire alors que la vitesse du vent ne dépassait pas 25 km/h, consistait à déplacer vers la colline, à l'aide de vérins hydrauliques, les cinq premiers éléments de la future couverture, d'un poids de 900 tonnes pour une largeur de 11 mètres et une longueur de 160 mètres.

Cette première opération fut aussi un test pour les six suivantes : à la charge de la structure nouvelle à pousser viendra s'ajouter celle des éléments déjà construits.

L'emplacement laissé libre par le déplacement des arcades permet la construction de l'ensemble suivant, constitué également de cinq arcs.

Côté colline, la superstructure du parking arrive en phase terminale, tandis que la nouvelle gare se construit dans l'espace laissé libre entre la colline et la voie 7.

Le grill de voies et les faisceaux côté Meuse sont terminés.

Actuellement, l'exploitation n'a toujours lieu que sur cinq voies (3 à 7), ce qui réduit les possibilités.



L2 Liège - frontière allemande

A Chênée, les travaux d'adaptation de la ligne 37 se poursuivent afin de créer la future bifurcation vers la ligne nouvelle.

➤ *Le viaduc de Battice est le plus long ouvrage aérien de la ligne nouvelle vers l'Allemagne, long de près de 1300 mètres. Il franchit notamment l'échangeur de l'autoroute E25 à Battice. Vue générale de l'ouvrage, dont le gros oeuvre est achevé, le 14 août 2005. Baudouin DIEU.*

→ *Aux alentours d'Eupen, les engins de génie civil sont encore à l'oeuvre pour parachever la plate-forme. Quelques ouvrages d'art, dont celui de la route Welkenraedt - Eupen, sont toujours en construction. Eupen, 14 août 2005. Baudouin DIEU.*



Les travaux de pose de la superstructure sont prévus pour le début de l'an 2006; certains matériaux devront être acheminés sur chantier par des trains de route qui seront formés dans une petite base de travaux.

Celle-ci sera établie à Ayeneux, à la sortie nord du tunnel de Soumagne, à l'emplacement laissé libre par l'enlèvement des bâtiments et installations ayant servi au creusement du tunnel.

La pose des voies de cette petite base va démarrer en novembre, et environ quatre-vingts agents détachés de la SNCB y seront occupés en 2006 et 2007.

Le gros oeuvre des viaducs de José et de Herve est en voie d'achèvement, de même que la plate-forme de Herve à Eupen. Les engins de terrassement sont toujours à l'oeuvre entre l'autoroute et le viaduc de Hammerbrücke.



*Le percement du nouveau tunnel d'Aachen a débuté au début de cette année. Voici une vue réalisée côté Aachen montrant à gauche l'entrée du nouveau tunnel, et à droite l'ancien "Buschtunnel" (voir à ce sujet EN LIGNES 68 page 43).
Pierre HERBIET, 6 juillet 2005.*

L3 Antwerpen - frontière hollandaise

Entre Berchem et la gare Centrale, les travaux consistent en la préparation de la plate-forme pour recevoir les voies d'accès aux étages -1 et -2.

En gare centrale même, le génie civil est terminé, et l'on s'affaire maintenant aux travaux de finition et d'embellissement.

Dès la sortie du tunnel Nord-Sud, la voie et la caténaire sont posés sur la section à 3 kV ; la nouvelle gare de Luchtbal est entièrement opérationnelle, avec ses six voies à quai ; les deux voies (numérotées 1 et 2) de la nouvelle ligne 25 sont bien entendu inexploitées.

Sur la ligne nouvelle même, la pose de la voie est terminée depuis le 8 juillet ; le tirage de la caténaire a commencé au mois d'août. En décembre, la jonction provisoire qui permet l'alimentation de la ligne en trains de travaux depuis la base d'Antwerpen-Noord, sera démontée. La mise en service de la nouvelle ligne reste programmée pour décembre 2006.

Le premier train de voyageurs a circulé le 4 juin; à la demande de TUC-RAIL, la filiale de la SNCB chargée de la construction de la ligne nouvelle, le PFT a prêté ses deux voitures K pour un parcours d'inspection depuis la base de travaux jusque la frontière hollandaise...Toute comme sur la L1, c'est le matériel PFT qui a eu l'honneur de la première circulation avec voyageurs...

Baudouin DIEU.



*La gare Centrale d'Antwerpen. Dans le fond, le niveau -2 qui verra passer les trains directs transitant par la Jonction Nord-Sud. Le génie civil est terminé et les travaux de finition ont pris le relais. Antwerpen-Centraal, 27 juillet 2005.
Baudouin DIEU.*

LORSQUE LES FUSEES PRENNENT LE TRAIN



Régulièrement, des satellites sont envoyés dans l'espace au départ de Baïkonour, au Kazakhstan, et en octobre 2002, c'est de là qu'est parti notre compatriote belge Frank De Winne pour un séjour à bord de la station spatiale internationale ISS. Rien de tout cela ne serait possible sans le chemin de fer, dont le rôle est essentiel dans la préparation des lancements en Russie. Voici un reportage photographique exceptionnel à ce sujet.

Plus de 1000 km par train avant le départ pour l'espace

Toutes les fusées Soyuz sont construites dans l'usine TsSKB-Progress à Samara, à 1000 km au sud-est de Moscou, sur les rives de la Volga. Elles sont ensuite acheminées par train spécial vers Baïkonour au Kazakhstan. Dans certains cas, notamment pour les satellites scientifiques Foton, toutes les expériences sont intégrées et testées dans la capsule à Samara, trois mois avant le lancement, et le satellite complet est acheminé vers le cosmodrome dans un wagon spécialement aménagé, en même temps que la fusée qui le mettra sur orbite.

Après son arrive à Baïkonour, le satellite ou la capsule dans laquelle prendront place les cosmonautes subit une série de tests et d'activités préparatoires avant d'être placé dans la coiffe qui le protégera pendant le lancement. L'ensemble est alors une fois de plus chargé sur wagon, et transféré vers le hall d'assemblage de la fusée.

PHOTO 69-36 ↑ Les TEM2UM-179 (à gauche) et TEM2-7292 transportent une fusée Soyuz-U entre l'usine d'assemblage et le pas de tir. Sous la coiffe, le satellite Foton-M2 emportant 395 kg d'équipement scientifique en partie conçu en Belgique: chez Verhaert à Kruibek, Redshift à Sint-Niklaas et à l'Université Libre de Bruxelles. Philippe DE GIETER, 30 mai 2005.

Ci-dessous : le transport de la fusée géante 'Energia' (2400 tonnes au lancement !) nécessitait l'utilisation de deux locomotives doubles 2M62, circulant sur deux voies parallèles. Le programme de développement de cette fusée remarquable, utilisée pour le vol unique de la navette spatiale soviétique Bourane en 1988, a malheureusement été stoppé net à la fin de la guerre froide. Photo : Energia.



La veille de son lancement, la fusée Soyuz-U emportant le satellite Foton-M1, est remorquée hors du hall d'assemblage par la TEM2Y-8873. Malheureusement, cette fusée qui devait mettre sur orbite 44 expériences scientifiques, explosera le lendemain, peu de temps après son décollage. Le cosmodrome de Plessets, principalement utilisé pour les lancements militaires, est situé à 800 km au nord de Moscou, sur la ligne reliant la capitale russe à Arkhangelsk. Plesetsk, 14 octobre 2002. Philippe DE GIETER.

Quarante-huit heures avant le lancement, la fusée complètement assemblée est acheminée par train, en position horizontale, vers le pas de tir. Si l'écartement des rails sur ce parcours est l'écartement large russe (1524 mm), le diamètre de la base de la fusée (10 m) impose un gabarit particulier. Ce transport s'effectue à pas d'homme (il est d'ailleurs précédé par un soldat à pied), et peut, en fonction du pas de tir utilisé, atteindre 10 km.

Le wagon sur lequel est transportée la fusée est équipé d'un vérin hydraulique et, après l'arrivée du convoi sur le pas de tir, il ne faut que quelques minutes pour placer la fusée à la verticale. Les opérations de remplissage du kérosène peuvent alors commencer. Celui-ci est bien entendu également acheminé par chemin de fer.

PHOTO 69-37 Après avoir subi une série de tests, le satellite Foton-M2 (transporté dans le dernier wagon) est transféré vers le hall d'assemblage de la fusée. Baïkonour, 25 mai 2005. Ph. DE GIETER.





PHOTO 69-38 ↑ - PHOTO 69-39X ↓ La fusée Soyuz-U transportant le satellite scientifique Foton-M2 avec 39 expériences de l'Agence Spatiale Européenne, est poussée par la TEM2UM-179 vers son pas de tir sous la surveillance d'un soldat précédant à pied.

PHOTO 69-40 → Alors que la Soyuz-U vient d'être placée à la verticale, la TEM2-7292 dans la nouvelle livrée verte de Kosmotrans s'apprête à éloigner le wagon qui a servi au transport et à l'érection de la fusée. Afin de placer très précisément la Soyuz sur son pas de tir, ce wagon est équipé de moteurs électriques alimentés par un câble et utilisés pour parcourir les tous derniers mètres. C'est de ce même pas de tir que décolla Youri Gagarine, le 12 avril 1961. Photos : Philippe DE GIETER, Baïkonour, 30 mai 2005.





Transport du personnel

Il n'y a pas que les fusées et les satellites qui sont transportés par train. Les différents sites de travail sont répartis sur un territoire immense (le cosmodrome de Baïkonour s'étend sur 8000 km², soit le quart de la Belgique !), dans lesquels la circulation est interdite à toute personne non autorisée et est strictement contrôlée. L'ensemble du personnel est logé dans un centre urbain au départ duquel un service de trains de voyageurs est assuré à raison d'un aller-retour par jour vers tous les sites de travail. L'horaire de ces trains est conçu en fonction des horaires de travail : arrivée sur le site à 8h45, retour à 17h20. Quand un lancement se prépare, le service est renforcé, le travail étant réalisé en pauses.

Matériel

Les services ferroviaires dans le cosmodrome de Baïkonour sont assurés par la société *Kosmotrans*. Cette entreprise est une filiale de *Roscosmos*, l'agence spatiale russe, créée le 1er août 1996, avec pour objectif la maintenance et l'exploitation du réseau ferré de Baïkonour. Le parc de locomotives de *Kosmotrans* est constitué de locomotives standards que l'on rencontre sur la plupart des réseaux industriels de l'ex-URSS :

PHOTO 69-41 Le 20 mai 2005, à 17h20, la TEM2YM-4014 et une rame de 13 voitures quittent la gare de Severnaya à destination de Baïkonour.



La TEM2-7095 de Kosmotrans attend son prochain service en gare de Severnaya. Baïkonour, 8 septembre 2002. Philippe DE GIETER.

TEM2

La première TEM2 a été livrée par l'usine de Briansk en 1961. Le design de ces Co-Co diesels-électriques a été progressivement amélioré jusqu'à l'arrêt de la production, en 1985. Leur fiabilité et leur coût d'exploitation peu élevé les ont rendues populaires, sur les lignes principales, mais surtout dans l'industrie. Les TEM2 ont été construites à 3300 exemplaires, à

Briansk et à Voroshilovgrad.

TEM2U

En 1978, l'usine de Briansk a produit une locomotive prototype TEM2U, se différenciant de la TEM2 par la forme de sa cabine et un certain nombre de nouveaux équipements (pupitre de conduite, silencieux, suspension, isolation thermique améliorée, etc.). La production en série commença en 1984.





PHOTO 69-42 A l'occasion des 50 ans du cosmodrome de Baïkonour, la locomotive Eu 709-81 a été placée en monument le 21 mai 2005. Son tender porte l'inscription Kosmotrans, la société gérant le réseau ferroviaire desservant le cosmodrome de Baïkonour. DE GIETER.

TEM2UM

En parallèle avec la production des TEM2U, Briansk construit depuis 1988 des locomotives type TEM2UM, identiques, mais équipées d'une motorisation plus puissante. A ce jour, 760 locomotives de ce type ont été livrées.

L'utilisation de ces locomotives en service voyageurs constitue une particularité notable des sites de Baïkonour

et Plessetsk.

Quelques 2M62 sont également présentes à Baïkonour, mais ces " Tambours de la Taïga " doubles sont maintenant garées, vu la suspension des activités liées au lanceur géant *Energia*.

Remerciements

L'accès et la prise de photos dans les sites de Plessetsk et Baïkonour sont

strictement réglementés. Nous remercions Mme Taisiya Tabakova (RSC-Energia, Korolev, Russie), M. Valery Abrashkin (TsSKB Progress, Samara, Russie), M. A. Verga (ESA, Noordwijk), Mme E. Tokmantseva (ESA-Moscou, Russie) et M. J-C. Legros (Microgravity Research Centre, Université Libre de Bruxelles) qui ont rendu possible la réalisation de ce reportage.

Philippe DE GIETER.

PHOTO 69-43 Le dimanche, la composition du train est réduite à une voiture, deux le samedi. La TEM2YM-179 attend l'heure de départ pour ramener le personnel vers Baïkonour. Severnaya, 15 mai 2005. Philippe DE GIETER.



il y a 50 ans ...

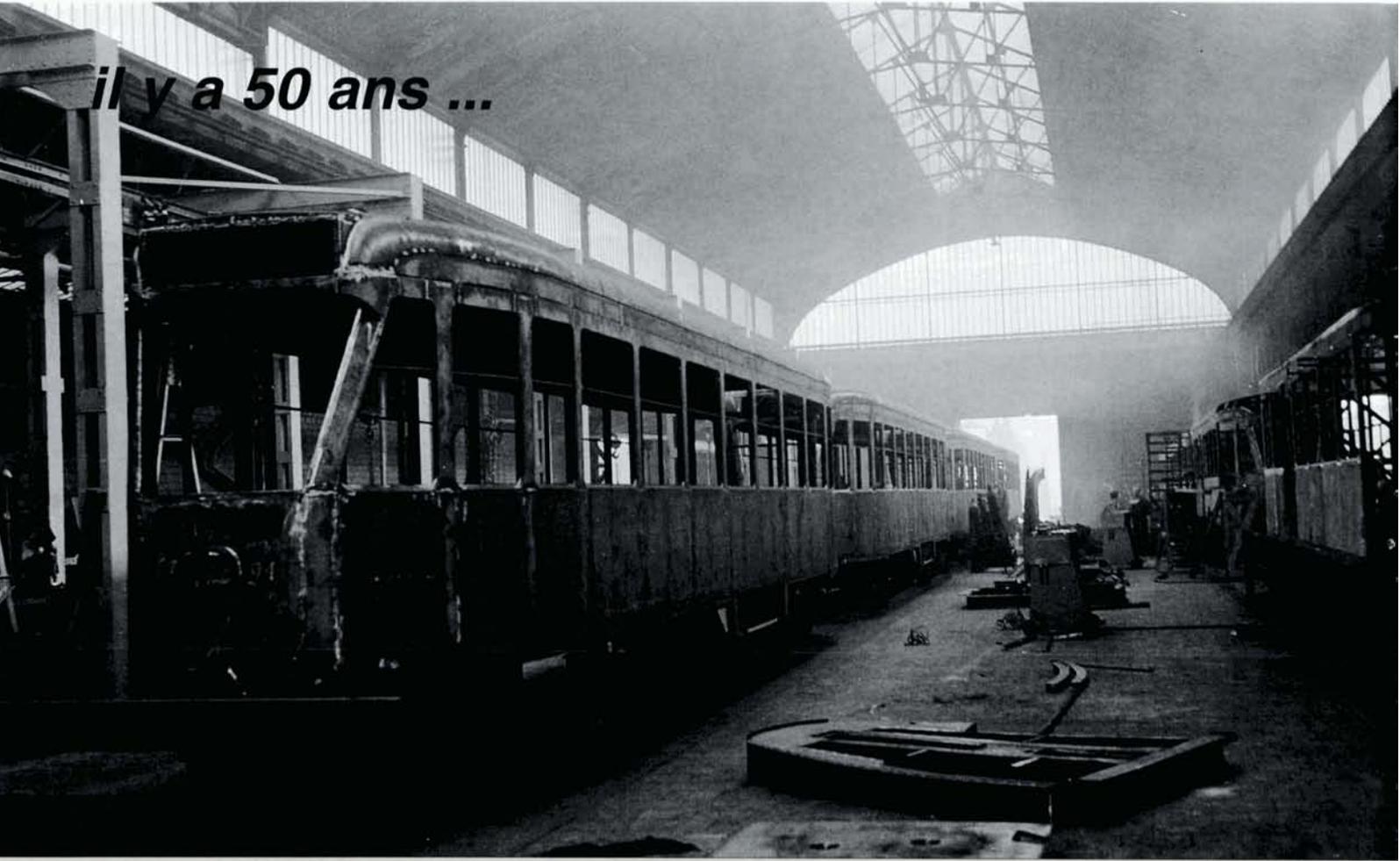


PHOTO BD-210 Il y a juste 50 ans, les ateliers de La Brugeoise & Nicaise & Delcuve de Brugge construisaient la seconde tranche des motrices de la série 7000 de la STIB : les 7051 à 7080. Les 7000 dérivèrent des célèbres PCC américaines dont elles avaient hérité la partie mécanique et électrique. Si leur aspect extérieur était assez différent de celui des PCC américaines et des PCC de la SNCV (voir EN LIGNES 68 page 64), leurs parties mécanique et électrique étaient identiques. Une vue de la chaîne de construction des 7051 à 7080 réalisée à Brugge le 13 octobre 1955. L'ensemble de la partie électrique fut construite par les ACEC à Charleroi.
Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

Le 26 septembre 1960, la SNCB prenait livraison de sa première locomotive de manœuvre du type 260, future série 80. Construites à 69 exemplaires, elles étaient directement dérivées des V60 des Chemins de fer allemands (DB). Leur construction fut partagée entre La Brugeoise et Nivelles et les ABR. Notre document montre la 260.011 (8011) à sa sortie d'usine à Nivelles. Elle fut réceptionnée au dépôt de Kinkempois le 8 février 1961. Le 30 novembre 1973, elle fut mutée à Schaerbeek, atelier où elle sera mise hors exploitation le 1er mars 2003.
Photo : ABR, collection PFT.

il y a 45 ans ...



il y a 20 ans ...



PHOTO 69-44 Lors des travaux d'électrification et de modernisation de la ligne 94 Halle - Tournai, une toute nouvelle section fut établie entre Marcq et Ath (16,200 km). L'ancien tracé présentait en effet pas moins de 31 passages à niveaux, et aurait posé des problèmes liés au relèvement de la vitesse. La nouvelle ligne fut mise en service il y a 20 ans, le 25 septembre 1985, tandis que l'ancien tronçon fut immédiatement démonté, à l'exception de la section Ath - Ghislenghien, mis à simple voie et utilisé en tant que ligne industrielle (ligne 287). Notre photo montre le démontage de la ligne entre Marcq et Bassilly, réalisé avec la 6038 de Saint-Ghislain, le 2 octobre 1985. P. HERBIET.

PHOTO BD-211 Le 30 septembre 1990, l'atelier de traction électrique de Bruxelles-Midi (situé en fait à Forest) ferma ses portes et transféra ses activités vers d'autres ateliers (locomotives séries 11, 12, 22, 25, 25.5 et 28). Après sa démolition, il laissa la place libre pour la construction du nouvel atelier TGV. Voici une vue réalisée le 24 avril 1954, lors d'une visite de l'ARBAC. De droite à gauche, on voit une 122, la 101.006, une autre 122, la Pacific 1.025, la Pacific 231K16 de la SNCF et la 7.039. Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

il y a 15 ans ...



Née en Belgique : OCP 7

En 1958, la Société Cockerill-Ougrée a livré à l'Office Chérifien des Phosphates au Maroc une grosse locomotive Diesel de 825 CV.

Cette machine possédait six essieux, dont quatre étaient moteurs (configuration des essieux : A1A - A1A).

Elle était équipée d'un moteur Diesel Cockerill-Baldwin type 606NA à 6 cylindres en ligne, de 825 CV. La transmission était électrique.

Sa masse totale s'élevait à 103 tonnes dont 70 adhérentes. Sa vitesse maximale était limitée à 95 km/h.

L'Office Chérifien des Phosphates numérotait cet engin OCP 7.

Dix ans auparavant, Baldwin avait déjà fourni une machine semblable, numérotée OCP 6. Celle-ci était du type

Baldwin DRS 6-4-750, équipée d'un moteur de 750 CV. Elle fut la seule locomotive de ce type construite par Baldwin, livrée à l'OCP le 16 décembre 1949 avec le numéro de construction 74673.

La machine numéro 7 portait le numéro de construction Cockerill-Ougrée 3525 de 1957.

Nous ignorons le lieu d'affectation et la carrière de ces deux locomotives.

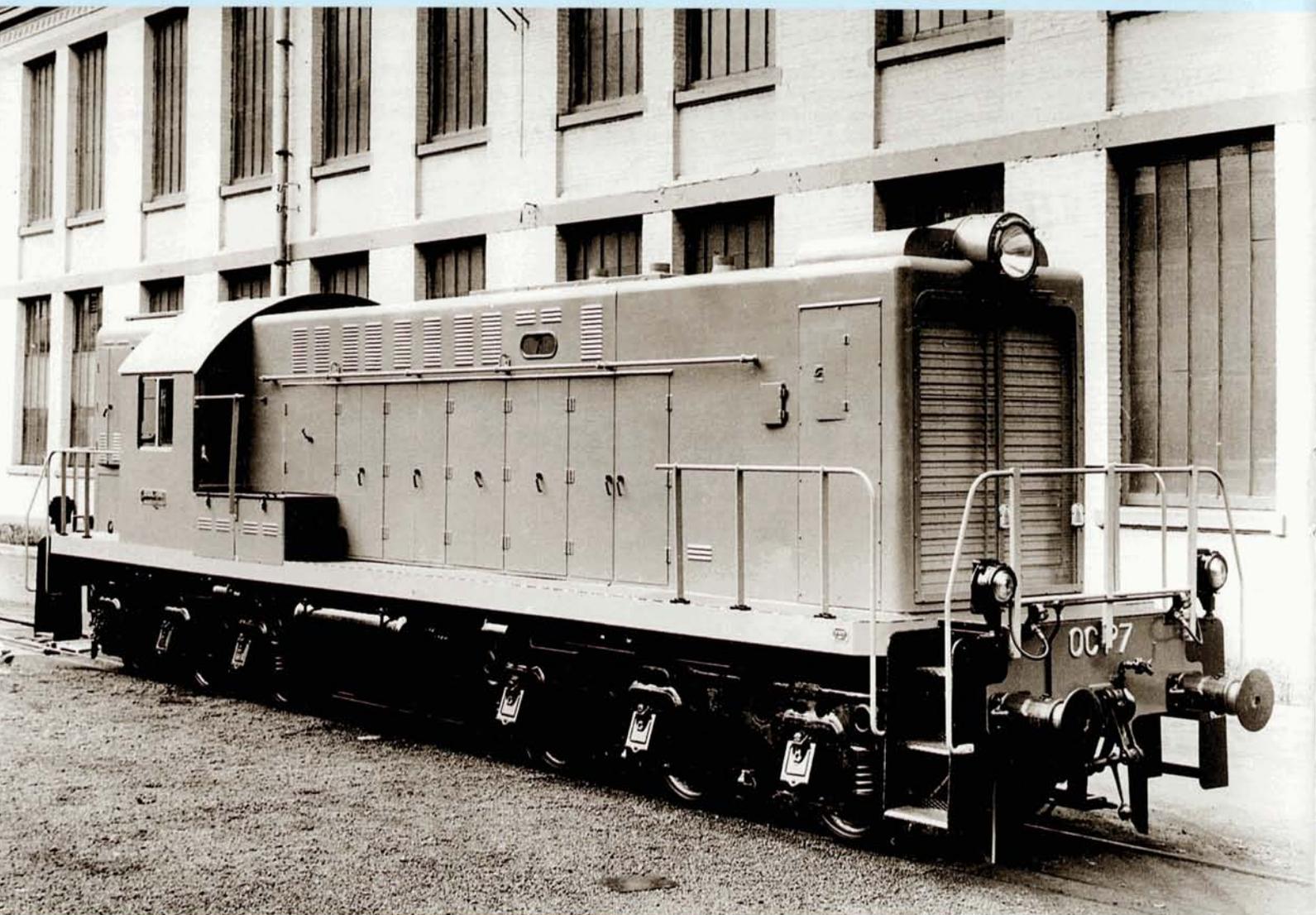
Ces deux engins étaient fort semblables aux locomotives Baldwin construites entre 1946 et 1951 pour les Chemins de fer français (SNCF 100 machines 040 DA puis A1A - A1A 62000 pourvues d'un moteur Baldwin 606NA de 760 CV), marocains (26 machines ONCF 040 DA, DB et DC de 1500 CV), algériens (60 machines

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

Constructeur : Cockerill-Ougrée àSeraing, n° 3525/1957
Type :A1A - A1A
Ecartement :1,435 m
Puissance :825 CV
Moteur Diesel : ..Cockerill-Baldwin
Type moteur Diesel :606NA
Transmission :électrique
Masse totale :103 t
Masse adhérente :70 t
Vitesse maximale :95 km/h
Diamètre des roues :1,067 m
Empattement des bogies : 3,505 m
Réservoir à gasoil :5000 L

CFA 040DA, DB et DC de 1500 CV) et tunisiens (4 machines SNCFT 040DA de 1500 CV).

Une photographie officielle de la locomotive réalisée lors de sa sortie de construction devant les ateliers Cockerill à Seraing. Photo : Cockerill-Ougrée, collection : Kristof AVONDS.



Hier

La gare de Maldegem était située entre Eeklo et Brugge sur l'ancienne ligne 58 Gent - Eeklo - Brugge. Cette ligne fut mise en service par l'Etat Belge en trois étapes : Gent - Eeklo le 25 juin 1861; Eeklo - Maldegem le 16 novembre 1861 et Maldegem - Brugge le 22 juin 1863. Le trafic voyageurs de la section Eeklo - Brugge ne survivra pas aux années cinquante, et fut supprimé le 30 mai 1959. La section Maldegem - Brugge fut démontée à partir de 1969, tandis que le tronçon Eeklo - Maldegem (SCM) subsista jusqu'en 1988 pour le trafic des marchandises. Aujourd'hui, cette section est exploitée par nos amis du Stoom Centrum Maldegem. Le document ci-dessus montre la gare au début du siècle. Comme on peut le constater, le trafic des marchandises était considérable à cette époque où le lobby automobile était pratiquement inexistant. Ci-dessous : le même site aujourd'hui exploité par le SCM (1er mai 2005). La gare et la configuration des voies sont restées pratiquement inchangées.

Document et photo : Christian DOSOGNE.

Aujourd'hui

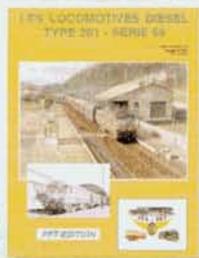
Livres

PFT-Editions



NOUVEAUTÉ

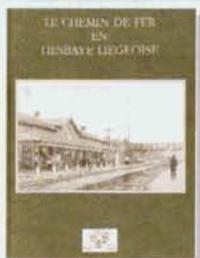
IC-IR 1984-2004
Le "Plan IC-IR" en images, avec toutes les gares supprimées ou rouvertes durant cette période.
A4 - 216 pages
400 photos
€ 35,00 - 1250 g



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



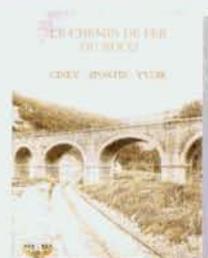
PROMENADE FERROVIAIRE AU PAYS D'ATH
Description de toutes les lignes de l'étoile d'Ath.
A4 - 268 pages
242 photos - 30 plans
€ 18,60 - 860 g



LE CHEMIN DE FER EN HESBAYE 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



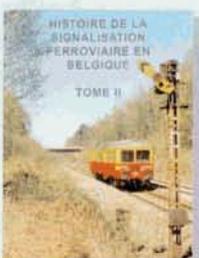
UN SIECLE DE VAPEUR
Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 à 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales; vapeur aux Pays-Bas, France et Luxembourg.
21 x 27 cm
127 photos en noir et blanc
€ 23,50 - 750 g



SNCB 75 NMBS
Cet ouvrage bilingue retrace en images les faits marquants 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
€ 23,50 - 750 g



LE RAIL BRUXELLOIS EN IMAGES
Le rail à Bruxelles présenté en photos.
195 pages
186 photos en noir et blanc
€ 23,50 - 750 g

En Lignes

EN LIGNES

- ☐ abonnement 2005
 - Belgique € 36,00
 - étranger (Europe) € 42,00
 - étranger (hors Europe) € 49,00



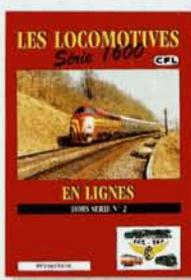
- numéros 19 à 20 par numéro : € 3,97 100 g
- numéros 27 et 29 à 31 par numéro : € 5,45 100 g
- numéros 39, 40 par numéro : € 5,95 100 g
- ☐ numéros 41 à 45 par numéro : € 7,50 210 g
- ☐ numéros 46 à 52 par numéro : € 7,50 260 g
- ☐ numéros 53 à 58 par numéro : € 7,00 260 g
- ☐ numéros 59 à 68 par numéro : € 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

