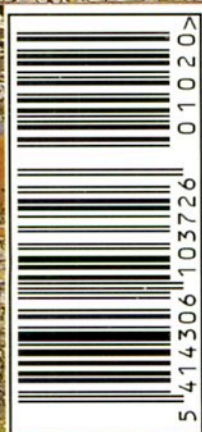


EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 102 - AVRIL 2011 - € 8,50
SUISSE : 13,70 CHF
N° AGREATION : P501041 - BUREAU DE DEPÔT : 9000 GENT 1
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



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



Toerisme en Spoorpatrimonium

Editorial

Le printemps s'installe dans nos régions et déjà s'annonce la saison touristique...

A la demande générale, nous allons, cette année, vous proposer un panel de voyages que nous voulons variés et destinés à chaque public. Après une première excursion à l'intention principalement des amateurs, nous emmènerons grands et petits au festival de Maldegem, en train vapeur et voitures L !

En juin, une excursion « amateurs » sera organisée, suivie d'une grande fête du rail à Charleroi dans le cadre de l'inauguration de la « nouvelle » gare. En juillet et août, outre les circulations estivales sur la ligne du Bocq et l'animation spéciale du week-end du 15 août, nous partirons à la découverte de nos régions, en train évidemment.

Et, pour satisfaire le plus grand nombre, nous avons réactivé la procédure du « billet d'approche » qui permet, pour une somme forfaitaire de € 11, de rallier un lieu de manifestation au départ de toute gare belge et retour. Plus de souci dès lors pour choisir la meilleure formule tarifaire pour nous rejoindre...

Nous espérons vous rencontrer nombreux tout au long de cette saison.
Bonne lecture.



NOUVEAUTÉ

L'Europe des « Gros Nez »
Door Europa met de Bolle Neuzen

VOIR ENCART CENTRAL



Petites annonces

Annnonce 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

Annnonce commerciale : € 25 par surface de 6 x 9 cm. Photos et dessins : € 25 / pièce. A envoyer par courrier, fax ou courriel.

AVENDRE : revues "LOCO REVUE" années 1981 à 1999, 101 numéros / an - soit 209 numéros. Vente du lot entier ou par année, € 0,5 le numéro. J. NICAISE ☎ 02/731.63.06.

AVENDRE : circuit ovale échelles O et I intégrées. 3 rails. Longueur : 16 m; largeur : 7,36 m; rayon : 3,68 m. Prix à discuter. Contact : DALLE Roger. ☎ : 00.32.(0)477/75.69.21. Courriel : roger.dalle@skynet.be.

AVENDRE : revues françaises Rail Passion numéros 2 à 126. Prix : 50 €. Contacter le PFT par ☎ : 00.32.(0)475/95.68.93 ou par courriel : pfttsp@gmail.com.

AVENDRE : revues Tram 2000 numéros 54 à 200. Prix : 20 €. Contacter le PFT par ☎ 00.32.(0)475/95.68.93 ou par courriel : pfttsp@gmail.com

7 MAI 2011

Grande bourse d'échange
au musée du rail
de Saint-Ghislain

Le P.T.A. Petit Train des Ardennes, organise le 5 juin sa 17e Grande Bourse Internationale de modèles réduits, trains, autos, soldats, matériel pour modélistes,... en la Salle de l'Union Mosane, rue d'Esneux 19 à Pouleur, de 9h00 à 13h00.

Renseignements :
☎ +32 (0)4/369.24.74
+32 (0)472/34.77.72
ou +32 (0)496/43.34.75.

PFT-agenda

- **Samedi 2 + 9 avril** : voyage PFT « En autourail le long de la Sambre ». ATTENTION : voyages complets !
- **Samedi 30 avril et dimanche 1er mai** : « En train spécial au festival de Maldegem ». Renseignements et bulletin d'inscription dans l'encart central;
- **Samedi 7 mai** : bourse d'échange au musée du rail de Saint-Ghislain; voir encart central;
- **Samedi 4 juin** : voyage PFT;
- **Samedi 25 et dimanche 26 juin** : inauguration de la gare de Charleroi-Sud. Participation du PFT.

AS.MO.CO

L'AS.MO.CO organise le 8 mai 2011 de 9h à 13h en la salle St. Raphaël à Aywaille sa 58e Bourse Internationale : trains miniatures, voitures, jouets anciens. **INFOS** ☎ et fax : +32-(0)4 367.55.55 en soirée.

EN LIGNES

Revue bimestrielle éditée par l'ASBL

PFT

PATRIMOINE FERROVIAIRE ET TOURISME



Rédacteur en chef : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Comité de rédaction

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Baudouin DIEU, Philippe DE GIETER, Pierre HERBIET, Serge MARTIN, Alain DEFECHE-REUX, Eric VANHOECK, Walter PINET.

Remerciements (par ordre alphabétique) :

Christian AUQUIERE, Armand BEERLANDT, BOMBARDIER, André DAGANT, Diego DE JONGE, Freddy DELARBRE, Simon DE RIDDER, Wim DE RIDDER, EETC, Michel de ESCH, M. Federmeier, Philippe GOUSSET, Tim HAESVOETS, Michel HANSSENS, Philippe HOMBROECKX, Martin HORATH, Gilbert LAURENT, Serge MATHEY, Julien Mulpas, Alain NOUAILLETAS, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, Marc RIGUELLE, Christian RUQUOY, Maarten SCHOUBBEN, Ron SMITH, le Groupe SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Jean-Pierre STEFFEN, Daniel THIELEMANS, TUC-RAIL, Peter VAN GESTEL, Christian VANHECK, Ralph VAN MEER, Tim VAN ROOY, Sylvie WUSTENBERGS;

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 - BE-7000 MONS 1 - Belgique
☎ GSM : +32.(0)473.39.35.54 FAX : +32.(0)65.66.45.41
✉ pfttsp@gmail.com Internet : www.pfttsp.be

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2011

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de verser une cotisation annuelle de € 37 (étranger : € 43) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant "ABO 2011". 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 sur le compte bancaire BE 57 0011 2017 8935 du PFT Mons;
- si vous habitez l'étranger, vous pouvez effectuer un virement bancaire international (Bic-code : GEBABEBB; IBAN-code BE57 0011 2017 8935) ou utiliser un mandat postal international;
 - si vous habitez en France, vous pouvez virer la somme sur le compte postal 1374917V026 du PFT (Lille);
 - si vous utilisez un bulletin de virement européen, indiquez vos nom et adresse dans la rubrique "communication" en plus de l'article commandé;
- dans tous les cas, vous pouvez payer par carte Visa ou Eurocard, en indiquant les nom et adresse de l'émetteur, le numéro et la validité de la carte et la somme en euros.

N'oubliez pas de mentionner les articles souhaités.

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 et exploitation

Les personnes désirant participer bénévolement aux activités du PFT peuvent nous joindre par téléphone ou par écrit.

Schaerbeek : Pierre Herbiet : ☎ +32.(0)473/39.35.54
St-Ghislain : Dieu Baudouin : ☎ +32.(0)475/95.68.93
Ligne 128 : Alain Defechereux : ☎ +32.(0)477/98.91.23

Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

Dépôt légal : à la parution

PHOTO 102-01 Non, il ne s'agit pas d'un poisson d'avril, mais bien de la 6255 habillée de la nouvelle décoration d'Infrabel. A l'avenir, toutes les 62 et 55 qui subiront une révision à Salzannes, ressortiront de la sorte. Salzannes, 8 février 2011. Pierre HERBIET.

EN LIGNES 102 - AVRIL 2011

sommaire



10

La 6255 d'Infrabel



18

Le by-pass de Mechelen



46

Des AM de 1935 aux AM postales



60

Hier - aujourd'hui Liège-Longdoz



2 PFT-Service - Editorial

4 News PFT

6 Actualité belge

6 statistiques - locomotives
10 sortie de la 6255
12 automotrices
15 radiations
16 essai d'un AGC bibi
18 le by-pass de Mechelen
26 actualités diverses
28 les viaducs G et Iris
30 sociétés privées

34 Actualité étrangère

34 Allemagne
35 Norvège - Telex
36 Suisse
37 Suisse - Autriche
38 Pologne
40 France
41 Pays-Bas

42 Les fourgons Pwgs-41

46 Il y a 75 ans : mise en service des AM de 1935

58 Il y a ...

60 Hier - aujourd'hui

64 Sur le passé des Types 51 Etat Belge

67 Nées en Belgique

COUVERTURE ARRIERE
PHOTO 102-02 Le 16 février, la 1252 d'EETC (voir p. 41) a assuré entre Roosendaal et Amsterdam le transfert d'une rame de 10 voitures-couchettes 16 de la SNCB devant assurer des spéciaux vers la neige. Passage à Zevenbergen.

PHOTO 102-03. Comparaison entre la décoration bleue des 55 et la livrée bleue d'Infrabel. Salzannes, 8 février 2011. Photos Pierre HERBIET.



MUSEE DU RAIL SAINT-GHISLAIN

Les projets se concrétisent pour la mise en place du musée. Un plan d'ensemble a été défini pour l'occupation des sols et des locaux. Outre le matériel roulant, un inventaire des pièces à exposer a été dressé.

Les équipes de bénévoles, bientôt secondées par une ou deux personnes engagées à mi-temps dans le cadre des plans d'embauche régionaux, vont s'efforcer de mettre en œuvre ces projets. Un premier pas a déjà été franchi avec une sécurisation accrue des lieux et un second devrait l'être avec un nettoyage généralisé des surfaces.

Il sera alors possible, dans un premier temps, d'accueillir les groupes et, dans un second temps, d'assurer une ouverture plus large du shop et du musée.

Vous désirez participer activement aux activités de Saint-Ghislain ? Contactez Baudouin Dieu au 00.32.(0)475/95.68.93.

Matériel

Voici l'état d'avancement des différents chantiers et entretien de notre matériel roulant.

Autorails

551.26.

Le 551.26 trône fièrement sur la cour de l'école technique TIO à Overpelt. Les étudiants et enseignants de la section « menuiserie » ont complètement retiré ce qui subsistait encore de l'ancien équipement intérieur (plafonds, lambeaux de parois et fils électriques). Ils ont ensuite procédé à l'isolation des parois extérieures et ont reconstitué la structure porteuse du plafond.

Ils ont ensuite entrepris un ponçage du solide plancher en chêne, procédé au regarnissage des parois latérales, à la reconstruction de l'éclairage intérieur et de son câblage électrique.

Le coffre à batteries est déjà prêt et sera remonté sous peu. Le chantier avance à une vitesse impressionnante !

553.29 (4906)

Les travaux entrepris sur le 553.29 sont moins visibles, puisque limités au volet technique, mais avancent également de manière satisfaisante. Les portes ont été

remontées et leur mécanisme reconstruit de toutes pièces. Des batteries ont été remontées et ont permis la remise en route du moteur Diesel.

C'est la modification de l'installation pneumatique qui est la plus laborieuse, l'espace étant assez limité sous un autorail : c'est un véritable casse-tête de loger tant d'équipements (nécessaires à son homologation) dans un espace aussi confiné !

4605

Le 4605, quant à lui, a été dépouillé de toutes ses fenêtres à Saint Ghislain, pour un grand entretien de sa caisse que la rouille n'a pas ménagée, notamment autour des pare-brise frontaux et des bas de caisse. Des pans entiers de carrosserie sont découpés et remplacés par de la tôle neuve.

4602 - 4506

Les 4602 et 4506 ont été remis en service et nettoyés après un hiver rigoureux. Ils assureront la saison touristique sur la ligne du Bocq ainsi que des parcours sur le réseau belge.

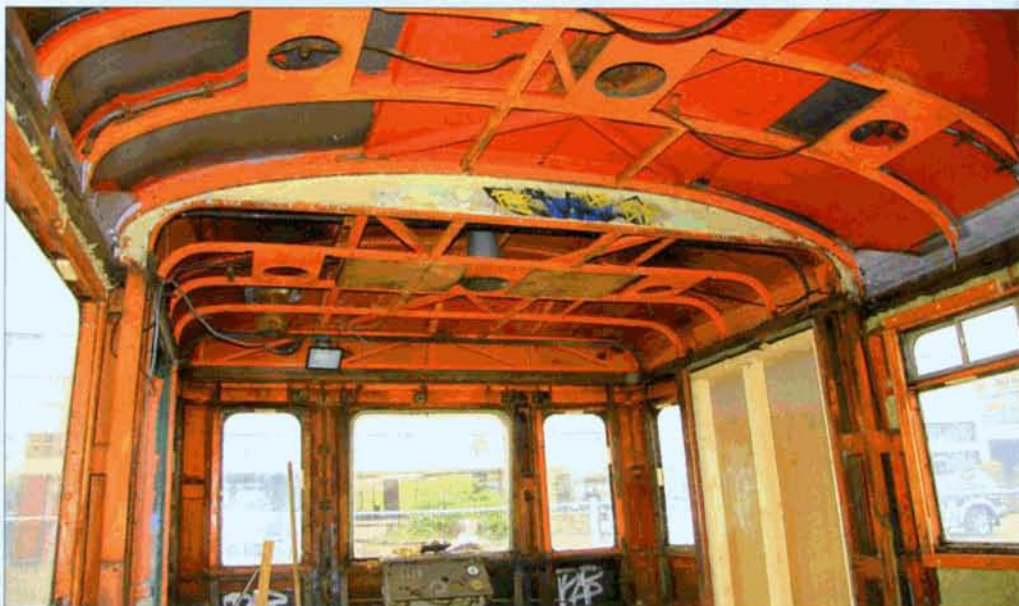
Voitures à voyageurs

Voitures K

Les deux voitures K rachetées à l'association néerlandaise "SSN" sont attendues dans les prochaines semaines. Dès leur arrivée, elles devront être repeintes et ensuite homologuées en Belgique. Il y a du pain sur la planche et tous les bras sont bienvenus à l'atelier Diesel de Schaerbeek pour poncer, enduire et peindre les quelque 450 m² (!) de toitures



Deux vues de la restauration du 551.26 réalisée par les étudiants de l'école technique TIO à Overpelt. Les parois et le plafond ont reçu un nouvel isolant. PFT / Freddy DELARBRE.





et parois latérales des deux voitures. Suivra un long et précis processus d'homologation pour obtenir l'agrément indispensable auprès de *Belgorail* pour pouvoir les faire à nouveau circuler sur le réseau national.

Voitures M1

Le chantier de rénovation de la deuxième voiture M1 a également repris à Saint-Ghislain. Elle en est au stade du remplacement de quelques tôles extérieures qui avaient été mangées par la rouille, et son enduisage. Suivront un ponçage, une dernière vérification de l'enduisage et la mise en peinture (deux tons de vert) pour cet été.

Locomotives

P8 - 64.169

L'entretien hivernal de notre P8 a suivi son cours. Après révision dans un atelier spécialisé à Krefeld, la pompe à air, les injecteurs d'eau et la génératrice électrique ont été remontés.

La chaudière a subi avec succès sa visite de contrôle par un organisme agréé. Elle est fin prête pour la nouvelle saison.

26.101

Deux équipes se relaient sur le chantier de la 26.101 à Saint-Ghislain. Cette technique permet de suivre un rythme particulièrement soutenu. Après six journées de travail, la chaudière est maintenant complètement démunie de tous ses accessoires, tuyauteries et équipements lourds, tels la cheminée, le collecteur du surchauffeur, les écrans pare-fumée, la pompe à air, le caisson de la sablière, etc.

Le levage de la chaudière devrait avoir lieu un mois plus tôt que prévu. Elle devrait, dans un premier temps, être entreposée à l'extérieur à Saint-Ghislain, en attendant de statuer sur son sort. Il existe plusieurs pistes pour son futur (exposition didactique pour le futur musée, partiellement découpée ou non, revente, ferrailage...).

En ce qui concerne la chaudière de rechange, la firme anglaise située à Chatham a entamé les travaux. Ceux convenus pour la première phase seront terminés sous peu. Notre équipe technique entame la rédaction du dossier demandé par l'organisme de contrôle belge.

En ce qui concerne la locomotive acquise au Royaume-Uni - la Ty2-7173 -, un accord a été conclu avec un particulier belge pour son achat. Cet acquéreur a manifesté le souhait de nous confier la

remise en état extérieure de la locomotive; nous avons dès lors décidé de la ramener par camion à Schaerbeek, où ces travaux pourraient rapidement avoir lieu. Le transfert de cette locomotive devrait s'être déroulé normalement alors que ce numéro était sous presse.

Comme on peut le lire, les chantiers ne manquent pas et toutes les bonnes volontés sont bienvenues. Quelques paires de bras sont d'ailleurs venues nous rejoindre et nous les en remercions chaleureusement. N'hésitez pas une seule seconde à faire de même : les équipes de Schaerbeek et de Saint-Ghislain se réunissent chaque samedi et également occasionnellement en semaine.

Nous avons toujours besoin de plus de bénévoles pour mener notre œuvre gigantesque à bien.

Contactez Pierre Herbiet au
+32.(0)473/39.35.54.

CHEMIN DE FER DU BOCQ

Après l'offensive hivernale de décembre, la ligne a été déblayée des arbres et branchages tombés dans le gabarit ferroviaire. Dans la foulée, la paroi rocheuse "sud" de la tranchée de Sovet a été entièrement débroussaillée entre le pont supérieur de la route de Reuleau (près de la gare de Sovet) et la sortie de la tranchée côté Senenne.

Parallèlement, les petits travaux d'entretien continuent, avec notamment le rem-

placement du cœur de l'aiguillage 201 de Dorinne-Durnal ainsi que celui d'une trentaine de traverses supplémentaires sur la voie 2 de cette même gare.

Plus loin, les travaux de reconstruction de la voie vers Evrehailles-Bauché, qui avaient été interrompus pendant de nombreux mois, ont repris avec la repose de la voie sur le pont "du mort" (ouvrage d'art ainsi surnommé du fait de la présence d'une croix mortuaire implantée juste à côté). Cette petite avancée de 30 mètres a permis de se raccorder à l'ancienne voie et dès lors d'aller déposer le stock de matériaux de reconstruction tout le long de la future section à remplacer. L'ancienne voie a ainsi pu être démontée sur environ 350 mètres en vue de faire le terrassement et de recommencer la pose de la nouvelle voie qui sera constituée de rails de 50 kg/m (au lieu du 40 kg/m d'origine) posés sur traverses béton.

A l'issue de ces travaux, cumulés à la première section renouvelée mais non exploitée en 2010, la ligne 128 sera prolongée d'un kilomètre, ce qui portera sa longueur exploitable à 15 km !

Pour que ces travaux soient terminés au plus vite, n'hésitez pas à rejoindre l'équipe suivant vos disponibilités (envoyer un mail à info@cfbcq.be ou téléphonez au 0477/989.123).



Une fois la voie reposée sur le "pont du mort" et moyennant une connexion provisoire avec l'ancienne voie visible au premier plan, les matériaux ont pu être déchargés derrière Christian Auquière, le photographe. PFT.

Locomotives

série 11

● Les 11 ont finalement quitté l'atelier de Schaerbeek pour rejoindre Merelbeke le 1er février 2011. De ce fait, l'atelier de traction Diesel de Schaerbeek n'a plus à son entretien que les six 55 TVM, sept 62 d'*Infrabel*, trois 73 d'*Infrabel* et les 82 d'OSR de passage également.

série 13

● Le 1er février 2011, une nouvelle répartition des 13 a été fait entre "Voyageurs" (25 unités) et "Logistics" (35 unités), entraînant des échanges entre les ateliers d'Antwerpen-Noord et Merelbeke (voir tableau).

série 20

● Le roulement des 20 a récupéré plusieurs services auparavant confiés aux 26, dont voici la liste :

- 39710 ① FGZH 11.10 - FCL 13.50
- 47757 ⑤ LFLZ 12.47 - LNC 14.07
- 57220 ②-⑤ LNC 01.54 - FNND 04.12
- 52704 ②-⑤ FNND 05.56 - LNC 08.27
- 57200 ①-⑤ LNC 09.59 - FNND 12.30
- 52700 ①-⑤ FNND 13.40 - LNC 16.34
- 57223 ①-⑤ FEQ 18.41 - FNND 20.39

Abréviations : FCL : Châtelet, FEQ : Clabecq, FGZH : Gent-Zeehaven, FNND : Antwerpen-Noord, LNC : Monceau

série 23

● Depuis le 7 février 2011, les trains



PHOTO 102-04 Le 4 février la 1203 a exceptionnellement assuré la traction du train 47757 entre Feluy-Zoning et Monceau pour l'initiation d'un conducteur. Le voici prêt au départ à Feluy-Zoning. Christian AUQUIERE.

P7305 Hasselt - Bruxelles-Midi et P8307 Bruxelles-Midi - Hasselt ne sont plus assurés par deux 23 accouplées en unité multiple.

série 26

● Depuis le 13 décembre 2010, une troisième rame de voitures à deux niveaux du type M6 est mise en circulation sur la relation IR-I Binche - Louvain-la-Neuve. Pour le trafic marchandises, il ne reste plus que 12 machines, les 2609, 2612, 2617, 2618, 2620 à 2625, 2633 et 2635. Les autres 26 sont en principe affectées à la remorque des IR-I

Une des trois rames est nettoyée à Mons et circule à vide sous l'horaire suivant :

RE3906 Mons 05.21 - Binche 06.10
ER3940 Binche 21.05 - Mons 21.49

série 29

● Les TRAXX de la série 29 ont repris aux 12 les trains vers Fargniers (F) :

- 47826 ①-⑤ LNC 03.38 - XFFAR 05h42
- 47849 ①-⑤ XFFAR 08.14 - GLI 10h06

Abréviations : GLI : La Louvière-Gare Industrielle, LNC : Monceau, XFFAR : Fargniers.

Le trafic en collaboration avec ECR est quant à lui réduit à deux aller-retours, un au départ de Ronet et un au départ d'Antwerpen, circulant tous les deux jusqu'à Valenton.

RECTIFICATIONS	SORTIES DE RÉVISION		DÉMOLITION
La 2303, qui devait être radiée en décembre 2010, est restée en service. Par contre, la 2319 accidentée a pris sa place dans les listes de radiations.	391 : 13-01-11 MOD	4108 : 15-01-10 RI	5106 : 01/02-2011 Recylux Aubange
Les 2344, 2374 et 2377 radiées le 12 décembre 2009 (voir EL 96 p. 9) sont restées en service.	397 : 26-01-11 RI2	4110 : 12-08-10 RI	5108 : 01/02-2011 Recylux Aubange
L'automotrice 259 devant être radiée (voir EL 101 p. 17) est également restée en service, et remplacée dans les listes de réforme par la 254 qui a subi une avarie importante.	417 : 30-11-10 RI2	4112 : 06-07-10 RI	5109 : 01/02-2011 Recylux Aubange
	647 : 22-12-10 RI2	4113 : 30-07-10 RI	5126 : 01/02-2011 Recylux Aubange
	650 : 29-10-10 RI2	4114 : 23-12-10 RI	5118 : 12-2010 Recylux Aubange
	826 : 21-01-11 GR	4122 : 19-02-10 RI	6252 : 12-2010 Recylux Aubange
	1189 : 04-03-10 RI	4126 : 03-09-10 RI	6284 : 01/02-2011 Recylux Aubange
	1191 : 12-03-10 RI	4128 : 28-10-10 RI	7311 : 12-10 Keyser, Courcelles
	1312 : 12-03-10 RI	4137 : 12-02-10 RI	7344 : 01/02-2011 Keyser, Courcelles
	1313 : 14-07-10 RI	4142 : 22-01-10 RI	7345 : 01/02-2011 Keyser, Courcelles
	1349 : 12-10-10 RI	4146 : 12-04-10 RI	7353 : 12-10 Keyser, Courcelles
	1354 : 15-04-10 RI	4147 : 26-08-10 RI	
	1355 : 04-06-10 RI	4148 : 12-03-10 RI	
	1356 : 24-06-10 RI2	4149 : 07-12-10 RI	
	1357 : 24-02-10 RI	4150 : 01-10-10 RI	
	2022 : 07-07-10 GR	4152 : 11-10-10 RI	
	2136 : 06-01-10 GR	4155 : 10-11-10 RI	
	2137 : 15-03-10 GR	2154 : 10-11-10 GR	
	2140 : 16-06-10 GR	3019 CFL : 26-01-10 RI	
	2141 : 18-03-10 GR		
	2143 : 09-08-10 GR	MUTATIONS	
	2144 : 13-09-10 GR	- 1181 à 1192 : FSR → FKR	
	2145 : 28-10-10 GR	- 1302, 1303, 1311, 1314, 1315, 1317, 1323, 1325 : FNND → FKR (pour trafic voyageurs)	
	2146 : 26-08-10 GR	- 1332-1336, 1338-1340, 1342-1345 : FKR → FNND (pour trafic marchandises <i>Sibelit</i>)	
	2745 : 23-12-10 RI		
			ABRÉVIATIONS
			CR : CityRail
			FHS : Hasselt
			FKR : Merelbeke
			FNND : Antwerpen-Noord
			FSD : Oostende
			FSR : Schaerbeek
			GCR : Charleroi-Sud
			GR : grande révision
			M CR : modernisation City Rail
			MKM : Stockem
			MOD : modernisée
			NK : Kinkempois
			RI : révision intermédiaire
			RI2 : 2e révision intermédiaire

PHOTO 102-05 →

Durant deux jours, la 2903 a été incorporée dans de roulement de la série 12. Ainsi, le 14 janvier, elle a assuré le train 44840 Antwerpen Noord 13.06 - Le Bourget 19.29, et est revenue comme prévu au roulement le lendemain, avec le 44823 Le Bourget 08.23 - Antwerpen Noord 15.18.

Il semblerait que, suite à leur limitation à Valentignat sur les trains vers l'Espagne et la diminution du nombre de ceux-ci, les 29 soient actuellement sous-utilisées et assurent l'un ou l'autre train normalement tracté par les 12.

Notre photo montre la 2903 passant à Mouscron avec le 44823 en direction d'Antwerpen-Noord, le 15 janvier.

Christian AUQUIERE.



PHOTO 102-06 →

Dans le cadre de l'initiation des conducteurs de Monceau à la conduite des TRAXX de la série 28, des parcours d'écolage ont lieu en tête de trains réguliers. Si il n'y a pas de 28 disponible, c'est une 29 qui est utilisée puisque identique au point de vue de la conduite. Le 18 janvier, la 2905 a ainsi assuré le train 47757 Feluy Zoning - Luxembourg Triage entre Feluy et Monceau. Voici le train quittant Feluy.

Christian AUQUIERE.



PHOTO 102-07 ↓

Depuis le 12 décembre 2010, un nouveau trafic de charbon (rame de 2800 tonnes) a été mis en route entre Antwerpen-Zandvliet et Dillingen Ford-Werke, dans la Saar en Allemagne :

48583 Ⓛ-Ⓢ Zandvliet 13.40 - Montzen 16.47 - Dillingen (Saar) Ford-Werke 02.05 (+1). Le 28 janvier, ce train était tracté par les 2832 et 2808, ici en passage à Alt-Hoeselt.

Christian AUQUIERE.



Atelier Central de Salzinnes Programme des passages en révision pour 2011

- série 12 : 2 RI
- série 13 : 10 RI
- série 21 : 6 RG
- série 27 : 12 RI

(RG = révision générale, RI = révision intermédiaire.

A cela s'ajoutent des travaux divers, comme l'équipement de la TBL1+ et de l'ETCS (série 13).



↑ PHOTO 102-08

La 6042 qui appartenait à SALCEF, subit une révision complète à l'atelier de Fano. Elle sera bientôt remise en service dans la région de Roma.

Pierre HERBIET.

← PHOTO 102-09

Après la 5707, la 5706 est également entrée en service. Le 19 février 2011, elle assurait le train 49804 à destination de Nesle-Somme, ici prêt au départ chez Syral à Aalst (voir EN LIGNES 99 pages 22-25). Wim DE RIDDER.

PHOTO 102-10 ↓

Deux jours auparavant, elle tractait le train 48846 en provenance de Tessenderlo à destination de Bully-Grenay. Passage à Marke, entre Kortrijk et Mouscron.

Christian AUQUIERE.





← PHOTO 102-11

Après avoir conduit l'automotrice 219 à Brugelette (voir page 12), la 5540 est retournée à Monceau pour prendre la 5131 et la ramener vers Kinkempois où ses bogies seront échangés avec ceux de la 5542. Passage du convoi en gare de Marches-les-Dames.

Christian AUQUIERE.

Locomotives Diesel de la série 6500 de DB Schenker Nederland

Depuis le 7 février, le roulement des 6500 DB Schenker circulant en Belgique est passé de quatre à deux jours. Comme elles circulent toujours en unité multiple, il n'y a en réalité qu'une seule journée. Voici les trains assurés :

48640 Ⓞ NH 09.11 – XNSTD 11.26
 49667 Ⓞ XNSTD 12.34 – NH 15.30
 48640 Ⓞ NK 11.23 – XNSTD 12.26
 48644 Ⓞ NK 09.53 – XNSTD 10.56
 49663 Ⓞ Sittard 12.34 – NK 13.31

Abréviations :

NH : Hermalle-sous-Huy,
 NK : Kinkempois,
 XNSTD : Sittard



↑ PHOTO 102-12

Le 31 janvier 2011, à la suite à un vol de câble sur le réseau français entre Tourcoing et Lille, le trafic marchandises a dû être détourné via Tournai (avec changement de sens de marche) et le point-frontière de Blandain. Ce fut le cas des 48846 Tessenderlo - Bully Grenay, ici lors de son passage à Blandain...

Christian AUQUIERE.



← PHOTO 101-13

... et du train 49804 Aalst - Nesle-Somme passant le point d'arrêt de Froyennes en direction de Tournai, où la 5704 devra changer de front.

Christian AUQUIERE.

Sortie de la 6255



PHOTO 102-14 ↑ Le 8 février 2011, pour la première fois, la 6255 a pris le soleil, habillée de sa toute nouvelle robe. Quel changement spectaculaire ! Au moment de boucler ce numéro, il était prévu d'affecter la 6255 à la traction du train de renouvellement de voie P811. Pierre HERBIET.

Après 18 mois de travaux déjà, la 6255 est sur le point de sortir de révision de l'Atelier Central de Salzinnes, habillée d'une toute nouvelle robe assez spectaculaire à fond bleu.

Actuellement, le parc de traction d'*Infrabel* se compose de 63 locomotives de la série 62/63 et de 11 locomotives de manœuvres des séries 73 (8) et 82 (3). Comme certaines 62 ont dépassé 50 ans d'âge, *Infrabel* était donc confronté de-

vant un problème de choix : soit acquérir du nouveau matériel, soit réviser et moderniser le parc existant afin de prolonger sa longévité de 10 à 15 ans. C'est cette dernière solution qui a été choisie.

La première machine, la 6255, est entrée à l'Atelier Central de Salzinnes en octobre 2009. Outre la décoration et la révision proprement dite, diverses modifications ont été apportées, comme l'installation de l'airco dans les cabines de

conduite et du système de sécurité TBL1+. Un groupe électrogène *Europower Generator* type ETS33CDE de 24 kW a été installé dans la salle des machines. Vu sa longueur, ce groupe a été installé perpendiculairement dans la caisse, contre la paroi de la cabine 2, à l'emplacement où se trouvait autrefois la chaudière à vapeur. Son installation a nécessité la condamnation de la porte de droite donnant accès à la salle des machines, ainsi que le placement d'une grosse grille d'aération dans la paroi latérale de la caisse (voir photo). Ce groupe servira au bon maintien de la machine lors de l'arrêt de son moteur Diesel (maintien à température de l'eau de refroidissement du moteur Diesel et de son huile de graissage, charge des batteries).

La 6255 devrait rester pour une période assez longue un exemplaire unique. Il n'est en effet pas prévu de prendre en main d'autres locomotives avant 2012. A partir de cette date, 5 machines pourraient être rénovées chaque année durant 4 ou 5 ans. Les locomotives de la série 55 pourraient également subir la même révision, mais pas avant 5 ans. Aussi bien pour les 62 que pour les 55, il ne s'agit que de projets; rien n'est encore décidé.



Des prises d'air ont été placées à droite de la porte de la cabine 2, pour le groupe électrogène.



Sur la paroi de droite de chaque cabine de conduite, deux petites grilles ont été percées pour le groupe d'airco.



Dans les cabines de conduite, l'installation du GSM-R a nécessité le déplacement du manomètre de la conduite des cylindres de frein contre le plafond. On remarquera également le boîtier de la TBL1+, placé sous le pare-brise contre le pupitre de contrôle (au milieu et à gauche de la photo).



Le groupe d'airco a été placé sur la paroi de droite des deux cabines. Son installation a nécessité la suppression du siège du convoyeur.



Le groupe électrogène a été placé perpendiculairement dans la salle des machines. Vu sa longueur, une des portes donnant accès à la salle des machines a dû être condamnée.

PHOTO 101-15 ↓ La 6255 au banc d'essai de l'Atelier Central de Salzinnes. Pierre HERBIET.





↑ PHOTO 102-16 Arrivée de la 5540 en gare de Brugelette avec le wagon Hbis et la 219. En queue se trouvent une grue de 10 tonnes et le train secours de Kinkempois.

↓ PHOTO 102-99 La 219 et le wagon Hbis garés à Brugelette en attente de transfert par camion vers l'Ecole du Feu de Lens. Christian AUQUIERE - Pierre HERBIET.



↓ Le 21 janvier, la 08501 a été testée sur la voie d'essai en forte courbe et en forte déclivité se trouvant à côté de l'ancien atelier d'Haine-St-Pierre. Dominique ALLARD.

Automotrices

série 151-270

● Le gouverneur de la province de Hainaut Claude Durieux a sollicité l'aide d'*Infrabel* et de la SNCB pour qu'elles apportent des outils spécifiques dans le cadre de l'entraînement et la formation pratique des services de secours du Hainaut face au risque ferroviaire. La SNCB et *Infrabel* mettront à disposition gratuitement du matériel qui permettra à l'Ecole du Feu de la Province de proposer des formations proches de la réalité. Deux automotrices, les 165 et 219, un wagon Hbis, des voies et du matériel fixe seront déployés sur le site d'Hainaut-Sécurité, à Lens, pour la fin du premier trimestre 2011. L'automotrice 219 et le wagon fermé du type Hbis ont été transférés de Monceau à Brugelette le 9 janvier 2011. De là, ce matériel sera transporté par camion jusqu'à l'école.

série 301-440 "Break"

● La 373 a été sérieusement endommagée lors de la collision survenue à Pepinster le 28 janvier 2011 vers 10h30. Cet accident est survenu par le déraillement d'une voiture du type I10 qui était incorporée dans la partie arrière de l'IC-A 507 Oostende - Eupen, et qui circulait à 40 km/h. La 373, qui se trouvait à l'arrêt sur la voie voisine, a alors été tamponnée. Dans un premier temps, en attendant de connaître les causes de l'incident, toutes les voitures I10 incorporées dans les IC-A et les IC-O Bruxelles - Maastricht ont été préventivement retirées. C'est finalement un aiguillage défectueux qui est à l'origine de cet accident qui n'a heureusement fait que quelques blessés légers. Le retrait des voitures I10 n'a finalement duré qu'une semaine.





↑ PHOTO 102-17 Du 1er au 5 février 2011, l'automotrice Destro 08501 a effectué des parcours d'essai accouplées entre Gouvy et Trois-Ponts. La semaine suivante, du 8 au 11 février, elle fut rejointe par une seconde automotrice; elles ont circulé accouplées entre Gouvy et Trois-Ponts. Le 2 février, passage de la 08501 à Grand-Halleux. Marc RIGUELLE.

↑ PHOTO 102-18 Le 18 février 2011, la 08002 a été transférée de l'atelier de Charleroi-Sud à Aachen West par la V203 du Rurtalbahn. Quatre voitures de la société Centralbahn AG accompagnèrent le convoi pour servir de poids-frein. Passage à Floreffe. Christian AUQUIERE.



→ **PHOTO 101-19** Le 19 janvier, la Desiro 08503 a été transférée de l'atelier de Charleroi-Sud vers Antwerpen-Schijnpoort, en vue d'effectuer des essais de nuit sur la L4. Curieusement, c'est la 2905 qui était en charge de sa remorque. Passage entre Luttre et Obaix Buzet, sur la ligne 124. Sylvie WUSTENBERGS.

↓ **PHOTO 102-20** Une photo du transfert de la "superbe" rame Fyra 4806 de Tournai à Ronet par la 1209. Marche-lez-Ecaussinnes, 4 février 2011. Christian AUQUIERE.



Voitures

Voitures I6/10

Depuis le 13 décembre, une ou deux voitures des types I6 et I10 aptes à 200 km/h, sont incorporées dans plusieurs rames assurant les IC-A Oostende - Eupen et les IC-O Bruxelles-Midi - Maastricht.

I6/10 Benelux

Depuis le 30 janvier, les deux rames de voitures I6/I10 qui assuraient des IC-B Bruxelles-Midi - Amsterdam CS, ont été retirées du roulement. Elles ont été remplacées par deux rames ICR Benelux de HSA. Pour les constituer, une voiture a été prélevée dans les autres rames et a été remplacée par une voiture NS bleue / jaune.

A partir du mois d'avril, HSA prolongera les trains FYRA Amsterdam - Rotterdam (via la HSL) jusqu'à Breda. Ceci nécessitera l'engagement d'une rame supplémentaire, qui sera composée de plusieurs voitures Eurofima des Chemins de fer autrichiens, louées par HSA et semblables aux I6 de la SNCB. Initialement, il avait été envisagé d'intégrer dans chaque rame une voiture-pilote ICR de service intérieur des NS, en surnombre.

Depuis le 30 janvier, les deux rames de voitures I6/I10 ont été retirées du service Benelux. Le 29 janvier, l'IC-B 9236 Amsterdam CS - Bruxelles-Midi arrive à Roosendaal. Michel de ESCH.

5508

Livraison à la SNCB : 19-07-1961

Numérotation : 205.008 : 19-07-1961
5508 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Ronet 19-05-1961 ⇒ Latour 28-12-1976
⇒ Jemelle 26-01-1977 ⇒ Kinkempois
08-02-1980 ⇒ Jemelle 01-10-1982 ⇒
Latour/Jemelle 03-06-1984 ⇒ Kinkem-
pois 28-05-1990

Mise hors exploitation : 02-02-2009
vendue à R&T pour le Congo-Brazzaville

PHOTO 102-21 *Michelau, 2 août 1988.*
Michel HANSSSENS.



5537

Livraison à la SNCB : 25-01-1962

Numérotation : 205.037 : 25-01-1962
5537 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Kinkempois : 25-01-1962
Gouvy : 09-10-1972
Kinkempois : 12-05-1992

Mise hors exploitation : 02-02-2009

PHOTO 102-22 *Esneux, 14 juillet 1987.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



5538

Livraison à la SNCB : 31-01-1962

Numérotation : 205.038 : 31-01-1962
5538 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Kinkempois : 31-01-1962

Mise hors exploitation : 02-02-2009
vendue à R&T pour le Congo-Brazzaville

PHOTO 102-23 *Aachen Hbf, 5 février 1998.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



162

Livraison à la SNCB : 04-09-1962

Numérotation : 228.162 : 04-09-1962
162 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Schaerbeek 04-09-1962 ⇒ Oostende
29-09-1963 ⇒ Schaerbeek 01-06-1968 ⇒ Oostende 01-06-
1974 ⇒ Kinkempois 17-03-1980 ⇒ Merelbeke : 03-06-1984 ⇒
Kortrijk 28-05-1990 ⇒ Ronet 30-09-1991 ⇒ Stockem 23-05-
1993 ⇒ Kinkempois 10-12-2006

Mise hors exploitation : 13-12-2009

PHOTO 102-24 *Goffontaine, 5 août 1981.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Essai d'un autorail AGC de la SNCF

L'autorail B 82745/82746 de la SNCF a séjourné en Belgique du 3 au 23 février 2011 afin de procéder à divers tests en vue de son homologation pour la circulation sur le réseau belge. Il s'agit d'un autorail *Bombardier* du type AGC (Autorail Grande Capacité - voir *EN LIGNES* 63 page 26) bi-mode. Il peut en effet circuler aussi bien sur les lignes non électrifiées grâce à ses moteurs Diesel, que sous les lignes électrifiées en 1,5 Kv continu ou 25 kV alternatif. C'est pour cette raison que cette série a reçu le surnom de « bi-bi » pour « bimode - bicourant ».



↑ **PHOTO 102-25** L'autorail B 82745/82746 au site du Coucou, entre Ath et Silly, lors des essais de compatibilité électromagnétique. Christian AUQUIERE, 15 février 2011.



↑ **PHOTO 102-26** - ↓ **PHOTO 102-27** Deux vues réalisées lors de l'arrivée à Tournai. La 1210 prendra le relais de la BB 67430 pour acheminer l'autorail à l'atelier de Schaerbeek. Philippe GOUSSET.



PHOTO 102-28 →

L'autorail a été transféré le 3 février 2011 de Lille à Tournai par la BB 67430 de la SNCF. Cette photo montre le couplage lors de son passage en gare de Froyennes. La locomotive est habillée de l'ancienne décoration "multiservice" de la SNCF. L'autorail a ensuite été tracté par la 1210 jusqu'à l'atelier de Schaerbeek, où des essais de mise sur lorries des bogies ont eu lieu.

Philippe GOUSSET.



← **PHOTO 102-29**

Les autorails Bombardier AGC de la SNCF vont reprendre les trains actuellement assurés par des rames réversibles composées d'une locomotive Diesel de la série 67400 et des voitures inox, circulant aux heures de pointe entre Lille et Tournai. En principe, il était programmé d'engager les autorails AGC dès le nouvel horaire d'été. Toutefois, à la suite de problèmes constatés lors des tests de compatibilité électromagnétique au site du Coucou, leur engagement serait retardé.

Le 3 février 2011, passage de la rame vide devant assurant l'IC-D 19964 Tournai 15.37 - Lille Flandres 16.10. Philippe GOUSSET.

↓ **PHOTO 102-30**

Le retour de l'autorail de Ath vers Lille Saint-Sauveur fut assuré par la BB 67590, toujours habillée de sa décoration d'origine. Passage à Chapelle-à-Wattines, près de Leuze, le 23 février 2011. Philippe GOUSSET.



Le "by-pass" ferroviaire de Mechelen

Depuis la fin de 2010, la gare de Mechelen et ses environs font l'objet d'une modernisation et d'un aménagement en profondeur, afin d'en améliorer l'accessibilité et la capacité. Les travaux devraient durer 8 ans.

La vitesse maximale pour traverser la gare de Mechelen est actuellement limitée à 100 km/h, lorsqu'on emprunte les voies "rapides" de la ligne 25 Bruxelles - Antwerpen.

Dans la convention conclue entre la Belgique et les Pays-Bas concernant la ligne à grande vitesse (LGV) entre Rotterdam et Antwerpen, il a notamment été prévu que la Belgique veillerait à diminuer la durée du trajet entre Antwerpen et Bruxelles-Midi.

La suppression de la limitation de la vitesse en gare de Mechelen par l'aménagement de deux voies supplémentaires qui permettent la traversée de la gare à 160 km/h, est conforme à cette disposition. D'autre part, la gare de Mechelen

doit actuellement déjà faire face à des problèmes de capacité aux heures de pointe et il faut en plus compter sur l'augmentation du trafic résultant de la mise en service du projet *Diabolo* et des projets RER.

L'extension de la gare s'avère donc nécessaire et l'aménagement de deux voies à quai supplémentaires résout de manière efficace aussi bien le problème de la capacité que celui de la vitesse pour les trains sans arrêt. L'aménagement de ce "by-pass" ferroviaire permet en outre d'accéder à l'aéroport de Zaventem de manière optimale à partir de la gare de Mechelen en passant par le projet *Diabolo* qui est actuellement en cours de réalisation.

L'aménagement d'une "tangente" routière à l'arrière de la gare.

Eurostation a élaboré un plan global pour le réaménagement de l'environnement de la gare, ce compris l'aménage-

ment d'un "by-pass routier" ou "tangente" à l'arrière de la gare existante de Mechelen. Ce plan global implique l'établissement d'un accord de collaboration entre les différentes parties concernées : la Région flamande, SNCB-Holding, *Infrabel*, De Lijn, la Ville de Mechelen et *Eurostation*. En plus de l'aménagement de la tangente, cet accord de collaboration englobe également l'enfouissement partiel de la gare et l'aménagement d'une nouvelle gare de bus, un nouveau parking souterrain, de nouveaux ronds-points aux deux entrées de la gare et le réaménagement du domaine public le long du canal. Le projet de "by-pass ferroviaire" n'est pas repris dans cet accord mais sera intégré au mieux dans le projet "Environnement de la gare de Mechelen".

Réalisation combinée des by-pass ferroviaire et routier.

Lors de l'élaboration du plan global, il s'avérait que la tangente routière et le by-

Vue de la maquette montrant la nouvelle gare et sa marquise au-dessus des voies, prise de l'autre côté par rapport au bâtiment actuel. A l'avant-plan se trouve l'Atelier Central de Mechelen, dont une partie devra être démolie pour permettre notamment de tracer une nouvelle route "tangente" qui longera les voies. A gauche, les voies vers Bruxelles et Dendermonde; à droite, les directions d'Antwerpen et de Leuven. C'est l'architecte italien Salvatore Bono qui a dessiné la nouvelle gare. Copyright TUC RAIL.





La maquette vue en direction de Bruxelles. En rouge, on aperçoit les deux nouvelles voies rapides du "by-pass", qui seront installées à gauche de la ligne 25 en regardant vers Bruxelles. Au milieu, l'actuel pont Vierendeel qui permet à la ligne 25 de franchir la ligne 53A vers Muizen et Leuven. On remarquera également la tangente routière qui sera établie parallèlement au by-pass et qui occupera une partie des terrains de l'Atelier Central de Mechelen. Copyright TUC RAIL.

pass ferroviaire étaient en étroite relation sur le plan technique. Il a d'ailleurs été décidé de rassembler les études et leur exécution, et de les répartir parmi les bureaux d'études TUC RAIL et Eurostation, deux filiales du Groupe SNCB.

Les travaux sont situés sur le territoire de la ville de Mechelen, dans la zone comprise entre l'Abeelstraat au sud et la gare de Mechelen-Nekkerspoel au nord.

Le projet est réparti en trois zones. TUC RAIL se chargera des études et de l'exécution pour la zone Sud et la zone Nord. Les études et l'exécution dans la zone de la gare seront réalisées par Eurostation.

Cette vue est réalisée de l'autre côté, en direction d'Antwerpen. Le by-pass nécessitera l'établissement d'un quatrième pont ferroviaire au-dessus du canal de Leuven. Copyright TUC RAIL.



Les gares de Mechelen

Avec les grands travaux de rénovation qui débiteront cette année, on peut dire que la ville de Mechelen sera en fait dotée d'ici quelques années d'une nouvelle gare, la quatrième depuis l'arrivée du rail dans cette ville.

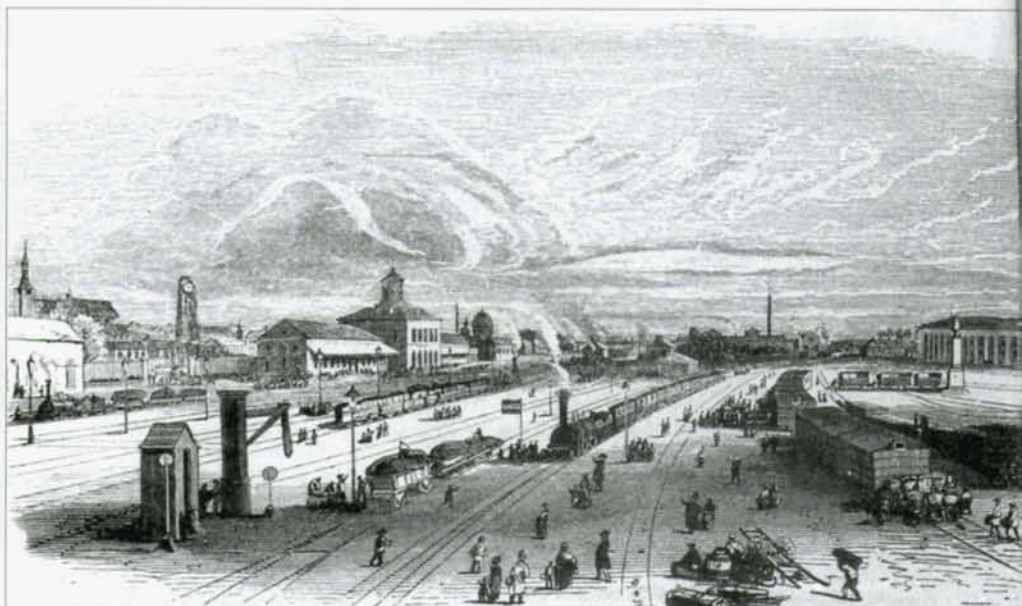
Une loi votée le 1er mai 1834, stipulait qu'un « système de chemins de fer sera établi dans le Royaume avec, comme point central, la ville de Mechelen », à partir duquel partiront quatre grands axes vers le nord (Antwerpen), le sud (Bruxelles, Mons et la frontière française), l'est (Leuven, Liège, Verviers et la frontière allemande) et l'ouest (Oostende via Dendermonde).

Un an plus tard, le 5 mai 1835, l'Etat Belge inaugurait en grandes pompes la ligne Bruxelles-Allée-Verte - Mechelen. Elle fut non seulement la première ligne de Belgique, mais également d'Europe continentale.

C'est au milieu de 1836 que débuta la construction du bâtiment de la première gare de Mechelen. Sa mise en service eut lieu en 1837.

En 1838, l'augmentation considérable du trafic engendré par la mise en service des lignes vers Antwerpen, Dendermonde et Leuven, exigea rapidement des travaux d'agrandissement des installations.

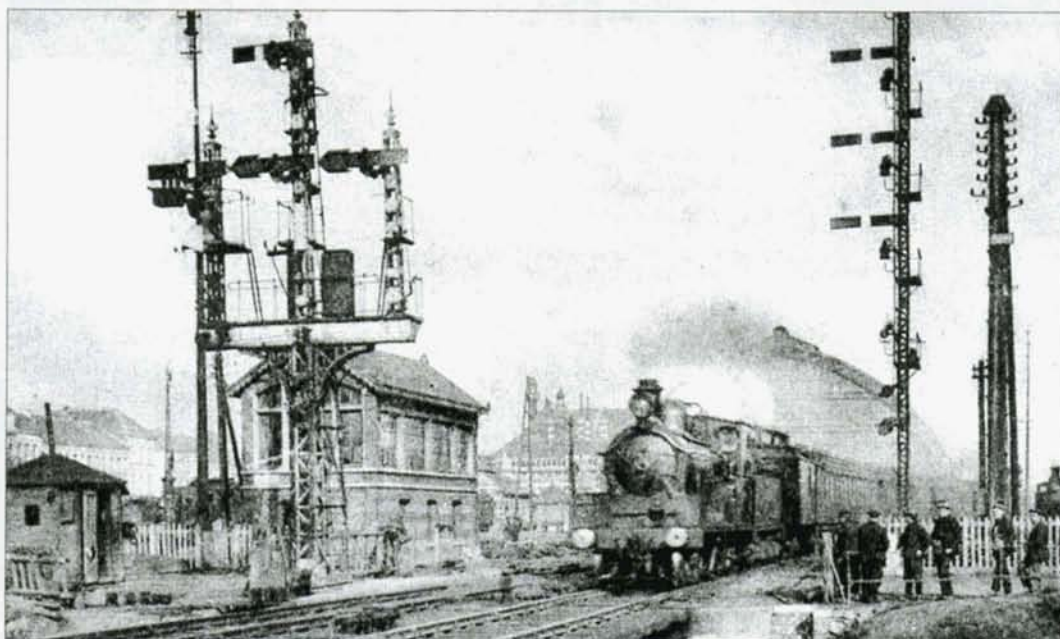
Dans les années qui suivirent, la gare fut notablement agrandie pour faire face au trafic croissant engendré par la mise en service de la ligne internationale vers Terneuzen, et la mise à double voie de la ligne Bruxelles - Antwerpen.



Gravure de la première gare de Mechelen réalisée vers 1840. Le bâtiment, construit de 1836 à 1837, était composé d'un élément central à étages, flanqué de part et d'autre de deux longues ailes placées sous des pavillons. L'élément central était surmonté d'un clocheton carré dans lequel se trouvait une horloge. La colonne « milliaire » se trouve à droite.



↑ Une carte postale colorisée datant de 1908 de la deuxième gare de Mechelen, laquelle fut construite en 1888. Le bâtiment est monumental, avec deux superbes tourelles métalliques, une véritable cathédrale. Les voies sont recouvertes par une grande marquise. Collection PFT.



← Cette carte postale montre le départ de Mechelen d'un train de voyageurs à destination de Bruxelles, remorqué par une locomotive du type 18 de l'Etat Belge. Dans quelques instants, il passera le pont tournant au-dessus du canal de Leuven. La cabine Saxby visible à gauche et datant de 1893 fut démolie en 1926, remplacée par une cabine électrique.



↓ Ce document montre la gare côté Bruxelles. On y voit une locomotive-tender du type 51 de l'Etat Belge manoeuvrant des wagons. On remarquera également la colonne « milliaire » qui symbolise le point central du réseau, dont c'est le troisième emplacement (à comparer avec son emplacement original sur la gravure du haut page précédente. A propos de la colonne « milliaire » et son histoire : voir EL 39 pages 49-50).

Document : H.G. HESSELINK, collection PFT.

↑ Voici une seconde carte postale de la façade de la deuxième gare de Mechelen. Les calèches et fiacres ont cédé leur place aux premiers autobus. Cette splendide gare sera démolie en 1957 pour faire place à un horrible bâtiment moderne sans âme ni style. A noter que la toute première gare se trouvait juste devant la seconde gare.

Collection PFT.

↓ **PHOTO BD-10201**

Ce document immortalisé le 29 avril 1934, montre également la gare côté Bruxelles. A gauche, un train de la compagnie du Malines - Terneuzen attend le départ. A sa tête se trouve la locomotive n° 28 (Ragheno 27 / 1924).

Photo : H.G. HESSELINK, collection PFT.



Devenu trop petit, le bâtiment de la gare sera remplacé en 1888 par un ensemble monumental, nanti d'une énorme marquise au-dessus des voies. Cette gare fut dessinée par l'architecte bruxellois Emile Janlet. Sa façade centrale comportait une coupole faite de métal et de verre, encadrée par deux superbes tourelles métalliques.

La marquise recouvrait 5 voies. Elle avait 110 m de longueur, 42 m de large et 30 m de haut.

La construction de la gare avait débuté en octobre 1885, juste derrière la première gare. Elle fut inaugurée le 15 mai 1888. A ce moment, la première gare fut désaffectée et démolie pour laisser la place libre à l'aménagement d'une grande place.

Cette gare subit de nombreux dégâts durant la Seconde Guerre mondiale, notamment lors du bombardement du 1er mai 1944; elle restera néanmoins en service jusqu'en 1957.

Au début des années '50, il fut décidé de reconstruire entièrement la gare et ses installations. Dès 1952, on entreprit la démolition de l'ancienne gare qui resta toutefois partiellement utilisée jusqu'en 1957.

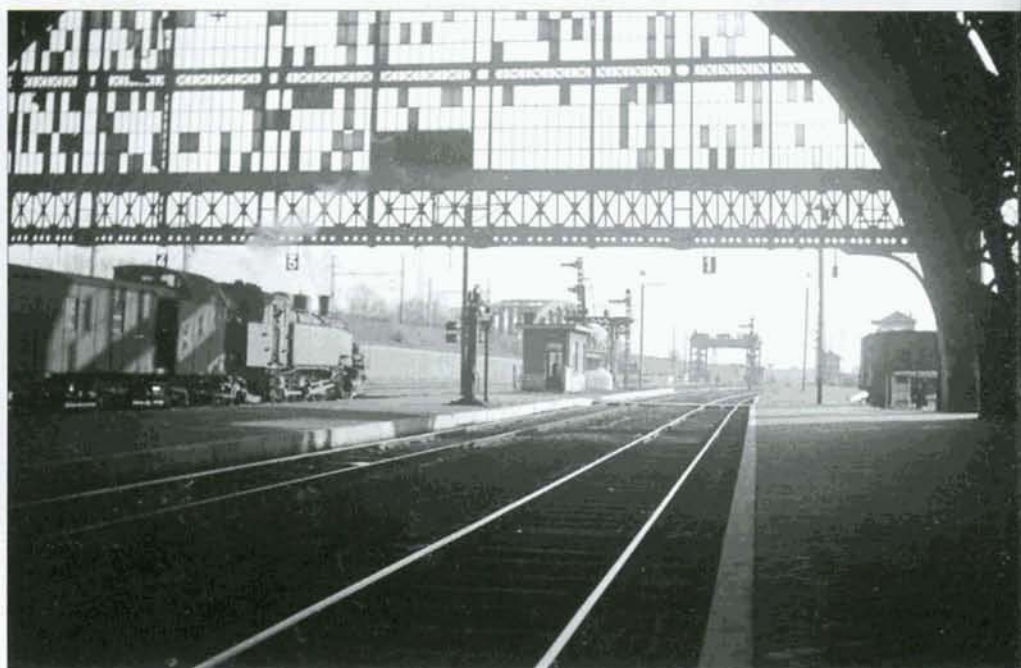


PHOTO BD-10202 Nous voici sous la marquise de la deuxième gare de Mechelen, en 1948. D'une longueur de 110 m pour une largeur de 42 m et une hauteur de 30 m, elle recouvrait 5 voies. Un train de voyageurs attend le départ, remorqué par la locomotive 2C2 type 94 n° 94.006 (ex. 9486 SNCB, ex. Nord-Belge 386, Cockerill 2783/1911). Elle faisait partie de la série 381 à 386 "Gros revolver". Depuis 1947, cette machine, ainsi que deux de ses soeurs, étaient affectées au dépôt de Muizen où elles terminèrent leur carrière en 1951. On remarquera à la sortie de la gare, le pont-levant au-dessus du canal de Leuven. Photo G. SAELENS, collection B. DEDONCKER / PFT.

L'accès aux quais s'effectuait à l'aide d'une passerelle au-dessus des voies. Le 23 mai 1951, la 64.066 quitte la gare en direction d'Antwerpen ou de Leuven. Auteur inconnu, collection PFT.



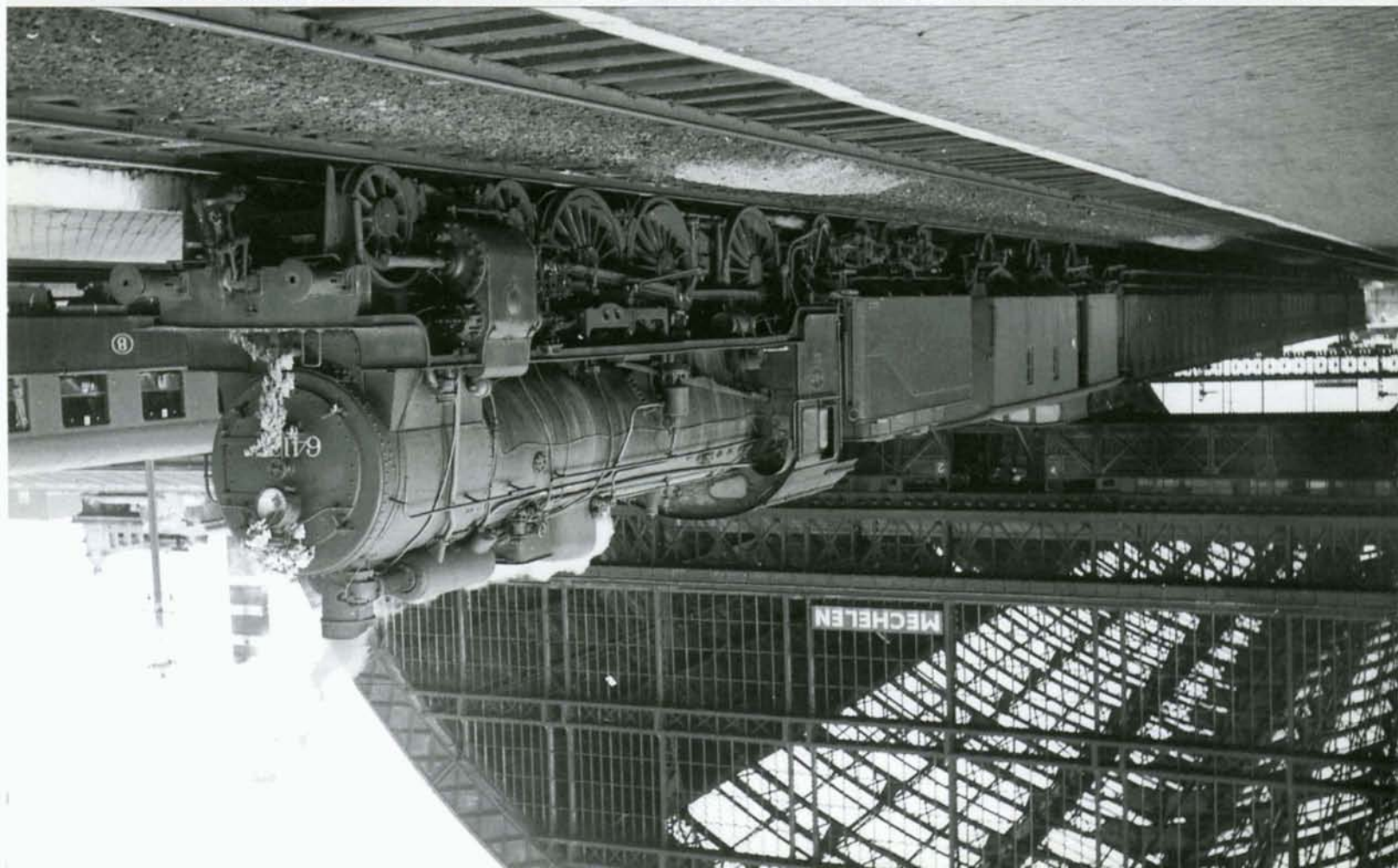


PHOTO BD-10203 Au début des années '50, arrivée d'un train en provenance de Bruxelles, tracté par la 64.107 (Henschel 16463/1918). La marquise porte toujours les stigmates de la guerre, puisque tous les carreaux semblent enlevés. Les jours de la gare sont comptés. Photo J.R. RENAUD, collection PFT.

PHOTO BD-10204 Les grands travaux de construction et d'aménagement de la troisième gare débutèrent en 1952. En mars 1957, il ne reste plus rien de l'ancien bâtiment et de sa marquise. Tout le grill de voie sera reconstruit et légèrement surhaussé afin de pouvoir franchir le canal de Leuven à l'aide de deux nouveaux ponts Viereedel, en remplacement des deux anciens ponts mobiles. Seules les voies surélevées de la ligne 25, à droite, resteront en place; un train électrique en provenance d'Antwerpen vient de franchir le pont Viereedel et entre en gare. Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT.



Ces travaux furent effectués conjointement avec le rehaussement des voies et le remplacement des deux anciens ponts mobiles au-dessus du canal de Leuven par deux nouveaux ponts *Vierendeel*, ce qui permet de supprimer le goulot d'étranglement du canal à cet endroit. Seules les voies surélevées et électrifiées depuis 1935 de la ligne 25 restèrent en place.

Le nouveau bâtiment est construit en longueur, sur 175 m, dans un style commun des années '50, sans âme ni prestige où triomphe l'ère du béton... La façade est sensée évoquer les dentelles qui ont fait la réputation de cette ville.

L'accès aux quais se fait désormais par un large couloir sous voies.

Cette nouvelle et troisième gare fut inaugurée en décembre 1957, par le ministre des Communications Seghers.

Mechelen se prépare maintenant à accueillir d'ici la fin de la décennie sa quatrième gare qui, à l'instar de Liège, Brugge ou encore Leuven, sera digne de notre époque.

Précisons que la gare de Mechelen se classe en sixième place pour son trafic avec, quotidiennement, 21.000 voyageurs.



PHOTO 102-31 Le bâtiment de la gare de Mechelen, tel qu'il se présente aujourd'hui. Pas vraiment un chef d'oeuvre architectural... A gauche on voit la La colonne « milliaire ». Pierre HERBIET, 4 mars 2011.

Les quais seront renouvelés et rendus tous accessibles par des escaliers roulants (ce qui n'est pas le cas actuellement sauf pour les voies de la ligne 25) et par des ascenseurs; de nouveaux commerces seront créés. Extérieurement, les aménagements suivants sont

prévus : une nouvelle gare de bus, une zone *kiss & ride*, des zones pour taxi, un dépôt qui pourra accueillir 5000 vélos, un nouveau parking souterrain d'une capacité de 2500 places; la place devant la gare et le boulevard seront également réaménagés.

PHOTO 102-32 Le 31 mars 1990, le PFT organisait un de ses plus beaux voyages : un mémorial de la traction électrique sur l'axe Antwerpen - Bruxelles - Charleroi. Trois engins furent mis à l'honneur : la 101.012, la 120.002 et l'automotrice historique de 1935. Pour l'occasion, les deux locomotives avaient retrouvé leur aspect des années '50. Voici un arrêt-photo en gare de Mechelen, réalisé lors du retour d'Antwerpen. La photo permet de voir le bâtiment de la gare, à gauche, vu des quais. Quel gâchis par rapport à la monumentale gare de 1888... PFT.





Au début de 1964, la 64.036 (Henschel 16215/1918) vient d'arriver à Mechelen, en tête d'une rame de 5 voitures du type L. Cette photo peut être comparée avec celle du haut de la page 23. Daniel THIELEMANS.

↓ PHOTO 102-33 Le 15 juin 1994, un train P à destination de Dendermonde aborde les quais de Mechelen. A gauche, une automotrice postale quitte la gare en direction d'Antwerpen. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Le Rhin d'Acier a du plomb dans l'aile

Le gouvernement allemand a décidé de mettre au frigo la remise en service du Rhin d'Acier pour au moins 20 ans, alors qu'il faisait partie des 38 projets ferroviaires prioritaires. C'est en fait la construction d'un nouveau tracé parallèle à l'autoroute A52, un peu plus au nord que le tracé historique, qui pose problème, car assez onéreuse et impliquant une sérieuse contribution de l'Allemagne. Ce tracé est une des variantes trouvées pour éviter de traverser le site protégé du "Meinweg", et donc la construction d'un coûteux tunnel. Du côté néerlandais, les habitants se réjouissent tandis que du côté belge, on dit ne pas baisser les bras.

Ponctualité catastrophique des trains à la SNCB

Jamais la ponctualité des trains n'aura été aussi mauvaise à la SNCB. En 2010, seulement 85,7% des trains sont arrivés à l'heure ou avec un retard égal ou inférieur à 6 minutes. Il s'agit là d'un record historique. Dans les six années précédentes, les chiffres étaient les suivants : 88,9% (2009), 90,2% (2008), 89,2% (2007), 90,6% (2006), 91,9% (2005), 93,2% (2004).

Le nombre de trains supprimés est également abyssal : 25.192 en 2010, contre 21.556 en 2009, 14.288 en 2008, 15.849 en 2007, 8.801 en 2006.

A noter que les statistiques de retard ne tiennent pas compte des trains supprimés et des conditions exceptionnelles... De plus, si ces statistiques ne concernaient que les trains P, on ne serait pas loin du 0 % de ponctualité...

Bientôt le retour du tram à Quiévrain

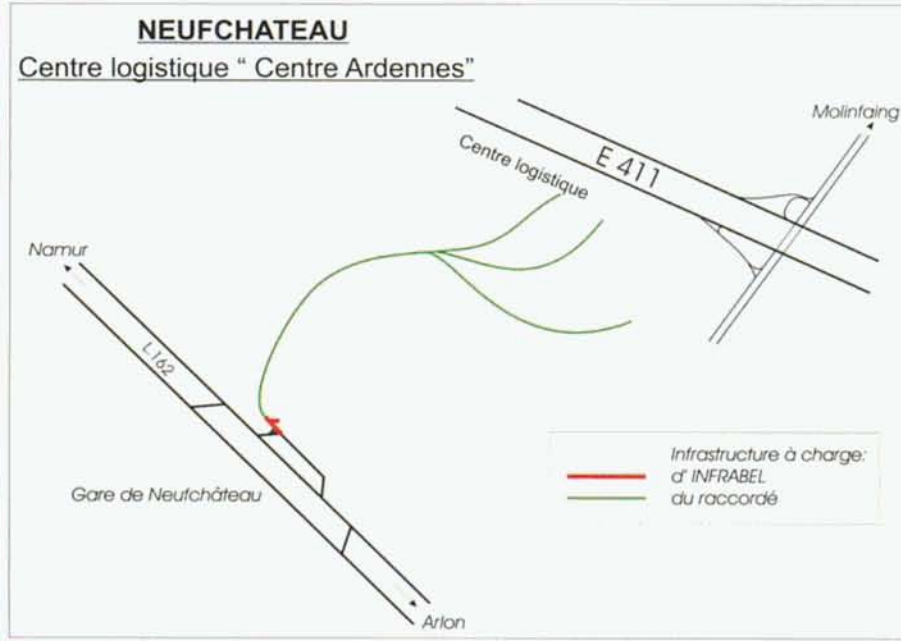
Une nouvelle ligne de tram est en cours de construction entre Valenciennes et Crespin. La décision de prolongation de cette ligne jusqu'à Quiévrain est sur la bonne voie, d'autant plus que la distance ne serait que de 1200 m pour atteindre la gare de Quiévrain. Une partie du tracé utiliserait l'assiette de la ligne qui jadis reliait Quiévrain à Valenciennes. Infrabel n'a pas émis d'objection. La gare de Quiévrain, actuellement dans un état de quasi abandon, devra être entièrement renouvelée pour pouvoir servir de véritable plate-forme multimodale. Un immense parking serait aménagé aux abords, pour les véhicules des navetteurs.



PHOTO 102-34 Depuis le début de l'année, une rame de 5 voitures du type M4 tractée par une locomotive de la série 21, est incorporée dans le roulement des IC-J Bruxelles-Midi ↔ Luxembourg. Cette mesure a été appliquée à la suite du grand nombre d'automotrices de la série 501 à 524 (les seules autorisées à circuler sur le réseau des CFL) actuellement immobilisées pour des avaries graves. Cette rame assure les IC-J suivants, dans l'ordre : IC-J 2106 Bruxelles-Midi - Arlon, IC-J 2134 Arlon - Bruxelles-Midi, P8606 Bruxelles-Midi - Arlon, et IC-J 2142 Arlon - Bruxelles-Midi. Vu que cette rame ne peut circuler sur le réseau CFL, elle est limitée à Arlon, où une correspondance est assurée vers Luxembourg (et vice-versa). Notre photo montre l'IC-J 2106 Bruxelles-Midi - Luxembourg à Marbehan, le 22 février 2011. En temps normal, les voitures du type M4 ne circulent pas au delà de la gare de Jemelle.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Zoning industriel de Centre Ardennes

Dans les prochains mois, le raccordement ferré vers le zoning industriel de Molinfaing près de Neufchâteau va se concrétiser, le premier coup de pioche étant attendu au printemps. Fin 2010, l'arrêté de reconnaissance et d'expropriation des terrains nécessaires à cette liaison a été signé, tandis que le permis d'urbanisme a été délivré à Idélux. Actuellement, les travaux d'aménagement du zoning industriel "Ardennes Logistics" sont en cours de finalisation, et est opérationnel depuis 2005. L'ensemble du projet est financé par le fonds européen Feder et par le Gouvernement wallon. Le projet de raccorder le zoning à l'ancienne ligne 163 (Libramont - Bastogne) a donc été rejeté (voir EN LIGNES 100 page 37).



Réélectrification de la L162

Les travaux de réélectrification de la ligne 162 Namur - Arlon - Luxembourg ont débuté au début l'année sur le tronçon Libramont - Hatrival. Afin de permettre de faciliter et d'accélérer ces travaux, la voie B entre Libramont et Hatrival a été mise hors service. Plusieurs trains de travaux remorqués par des locomotives de la série 77/78 opèrent simultanément sur la section. On profite également de cette réélectrification pour rénover la voie et les installations dans le cadre de la modernisation de la ligne du Luxembourg. La vitesse sur cette section sera ainsi relevée de 130 à 140 km/h. Notre photo, prise le 22 février, montre l'implantation des nouveaux poteaux supports de caténaire. On remarquera les isolateurs déjà prévus pour la réélectrification future en 25 kV de la ligne 162 entre Luxembourg et Namur.



Le premier pont est en place au-dessus de la Nèthe à Duffel

Le nouveau pont au-dessus de la Nèthe (voir *EN LIGNES* 94 pages 30-35) est en place depuis le 26 janvier 2011. Après son assemblage, le pont a été poussé sur son emplacement définitif. Cette opération très délicate a duré 2 jours, à une vitesse moyenne de 8 m par heure. Il a fallu avant cela mettre en place dans la Nèthe des piliers de soutènement. La ligne 25 sera bientôt déplacée pour emprunter temporairement cet ouvrage. Ceci permettra de démolir le pont au-dessus de la Stocletlaan. Dans le futur, ce pont sera traversé par la ligne 27. L'assemblage du second pont qui servira pour la ligne 25, est en cours de montage depuis quelques semaines. A l'issue des travaux, la ligne 25 sera redéplacée vers le second pont tandis que la ligne 27 empruntera le premier. La vitesse maximale autorisée à cet endroit sera portée à 160 km/h, contre 120 aujourd'hui. En outre, placés 3,23 m plus haut au-dessus de la Nèthe, ils permettront le passage de bateaux au gabarit beaucoup plus grand.

Le 25 janvier, les opérations de poussage du pont sont bien avancées. Ce pont servira dans un premier temps pour la ligne 25. Lorsque le second pont sera construit (il sera placé à gauche du premier en regardant la photo), il sera franchi par la ligne 27. A. BEERLANDT.



LES VIADUCS G ET IRIS PRENNENT FORMES



Une vue du viaduc Iris, prise depuis la ligne 26, en direction de Bruxelles. Long de 967 m, il est supporté par un ensemble de 34 piles. Haren, 5 janvier 2011.

La nouvelle ligne 25N en cours de construction entre Schaerbeek et Mechelen et qui sera raccordée au projet *Diabolo*, comportera deux grands viaducs au-dessus des installations de Schaerbeek : le viaduc G et le viaduc Iris.

Viaduc G

Le premier, dénommé *viaduc G*, franchit le groupe G de Schaerbeek où sont garés des trains P attendant l'heure de pointe du soir. Il est supporté par 6 piles, dont deux de tête.

↓ Les piles du viaduc Iris sont inspirées, comme son nom l'indique, de l'iris, symbole de la Région de Bruxelles-Capitale. Cette vue est prise de la ligne 26 en direction du Diabolo. Haren, 5 janvier 2011.



Par pile, il a d'abord fallu forer 40 à 45 pieux à vis, vu le caractère marécageux de la région.

Viaduc Iris

Le second, dénommé *viaduc Iris*, est situé 130 m plus loin. Entre eux deux, la L25N sera établie sur un talus aménagé. D'une longueur de 967 m, il franchit notamment le *Centre de Production Infrastructure (CPI)* de Schaerbeek et la ligne 26. Cet ouvrage exceptionnel est supporté par 34 piles, dont deux de tête. Par pile, 25 à 35 pieux à vis ont dû être forés.

→ *Encore le viaduc Iris, vu en direction de Bruxelles. Il surplombe à cet endroit l'Atelier Central de l'Infrastructure de Schaerbeek. Haren, 5 janvier 2011.*

↓ *Dans ce site, quatre lignes sont superposées sur quatre étages. De bas en haut, les lignes 25, 27, 26 et 25N. La ligne 26 n'est pas visible, mais se trouve dans le dos du photographe. La voie unique, marquée PCI-CPI, est le raccordement permettant de rejoindre le Centre de Production Infrastructure. 5 janvier 2011.*



La réalisation esthétique spéciale et très réussie de ces piles est inspirée de l'iris, le symbole de la Région de Bruxelles-Capitale. C'est par péniche que la tête de ces 34 piles fut acheminée jusqu'à Vilvoorde.

En principe, la plate-forme doit être entièrement libérée pour le début du mois de juillet, après quoi la pose des voies et des caténaires pourra débuter.

A noter que les lignes 25, 25N, 26 et 27 se croiseront en fait sur quatre niveaux, un fait unique sur le réseau belge : au premier niveau se trouve la ligne 25, laquelle est franchie par la ligne 27 qui elle-même est surmontée par la ligne 26. A son tour, la nouvelle ligne 25N croise tout cet ensemble.

→ *Sur cette vue, on distingue à l'extrême droite du cliché, la ligne 26 se dirigeant vers Schaerbeek. Un tout nouveau tracé est en cours de pose, lequel permettra aussi bien de rejoindre le groupe C de Schaerbeek-Formation que le groupe R et l'atelier de traction électrique. 5 janvier 2011.*



**Transit de trois 363 de DB
Schenker en Belgique**

DB Schenker a transféré trois locomotives Diesel du type 363 (ex. V60 de la DB) de Rotterdam à Terneuzen. Pour atteindre cette gare située dans l'enclave de Flandre zélandaise, les machines ont transité en Belgique via Essen, Antwerpen, Mechelen, Gent-Dampoort et Zelzate. Les deux premières, les 363 712 (ex. 365 712, ex. 261 712, ex. V60 712-Mak 600 301 / 1960) et 363 833 (ex. 365 833, ex. 261 833, ex. V60 833 - Henschel 30122/1960) ont été achevées le 17 janvier 2011 par la 6513. Elles ont été suivies le 14 février 2011 par la 363 727 (ex. 365 727, ex. 261 727, ex. V60 727 - Mak 600 316 / 1960), tractée par la 6520. Ces locomotives seront utilisées pour assurer la desserte des raccordements locaux, au départ de Terneuzen et de Sas-van-Gent.

PHOTO 102-35 ➤
Le 17 janvier, les trois locomotives ont été garées durant quelques minutes à Dendermonde. Pierre HERBIET.

PHOTO 102-36 ➔
Passage à la borne frontière de Zelzate. Wim DE RIDDER, 17 février 2011.

PHOTO 102-37 ↓
A Wondelgem, le convoi a dû attendre quelques minutes avant de pouvoir s'en-gager sur la ligne 55 Wondelgem - Zelzate - Sas-van-Gent. Pierre HERBIET.





Trois locomotives de Crossrail sont sorties de révision aux nouvelles couleurs :

- le 30 décembre 2010, la PB13 en livrée rouge Crossrail;
- le 14 février 2011, la PB12 en livrée rouge Crossrail, portant ainsi à trois le nombre de Class 66 repeintes dans cette décoration (PB3, PB12 et P13);
- le 14 février 2011, la PB14 dans la décoration verte Ascendos Rail Leasing;
- en février 2011, la PB15 dans la décoration verte Ascendos Rail Leasing.

↖ **PHOTO 102-38** Deux photos de la PB14 dans la décoration Ascendos Rail. Ci-dessus, au terminal ETG (Euro Terminal Genk) de Genk, le 28 janvier 2011.
Simon DERIDDER.

← **PHOTO 102-39** La PB14 en tête du train 43669 Genk-Zuid-Rechte-Oever-Haven - Gallarate, dans le triangle de Hasselt. Tim VAN ROOY.

PHOTO 102-40 ↓ Le 19 février 2011, la PB13 revêtue de sa nouvelle robe passe à Boechout sur la ligne 16 Berchem - Lier avec le train de conteneurs 41503 Antwerpen-Berendrecht - Regensburg.
Tim VAN ROOY.





SNCF Fret dessert régulièrement les silos de la société Boortmalt située sur le quai 350 du Churchilldok au port d'Antwerpen. Tous les jours, deux trains en provenance de France sont déchargés. Le 27 janvier 2011, un de ces trains était tracté par la G2000 n° 1756 d'Europorte (ex. Veolia France). Des BB 67400 de SNCF Fret interviennent également dans ce trafic. Maarten SCHOUBBEN.

Depuis quelques semaines, Transport / Rurtalbahn a repris à DB Schenker Nederland la remorque d'un train d'autos entre le port de Genk-Ford et le port de Sloe aux Pays-Bas. Le 15 février 2011, le train 48681 Sloe - Genk-Ford, tracté par la V204, franchit le canal Albert et arrivera dans quelques secondes dans les installations de l'usine Ford de Genk. Peter VAN GESTEL.





Les parcours d'homologation pour les locomotives Siemens du type ES64F4 assurés par la 189 101 de MRCE se poursuivent. Le 18 janvier, elle a effectué un aller-retour entre Schaerbeek et Roosendaal, afin de s'assurer de la bonne marche lors des commutations de tension et de signalisation. Passage au point-frontière et en gare de Essen. Tim VAN ROOY - Ralph VAN MEER.

→ La PB01 de Rurtalbahn a reçu un nouvel autocollant sur le côté de ses cabines, avec son nouveau numéro V264. Le 2 février 2011, elle quitte la gare de Tongeren en tête du train de conteneurs 43652 Novara - Antwerpen-Combinant circulant avec 9 heures de retard. Maarten SCHOUBBEN.

↓ L'entreprise ScandFibre Logistics AB a conclu des contrats avec Green Cargo, Hector Rail, Captrain et Transwaggon afin d'exploiter un nouveau système de logistique fer baptisé «Rail 11». Mis en service le 12 décembre 2010, il est principalement composé de trains complets directs depuis les usines de papier jusqu'aux terminaux suédois et européens de produits finis. Captrain assure la partie continentale de ce trafic, notamment un train de papier entre Antwerpen et Dortmund. Au passage à Kijfhoek, des wagons de papier en provenance de Maarssen sont incorporés dans ce train. Le 8 février 2011, passage près de Veenendaal de Klomp du train 47729 Antwerpen - Dortmund, tracté par la 6602 de Captrain. Michel de ESCH.



Allemagne

2011 commence bien pour Bombardier

L'année 2011 commence bien pour Bombardier qui a reçu en janvier une commande pour 135 voitures à deux niveaux et 27 locomotives série 146.2 pour DB-Fernverkehr, ce qui représente environ 360 millions d'euros.

Ce matériel formera 27 rames réversibles de cinq voitures et sera engagé sur les relations Intercity à partir de la fin 2013. Chaque rame offrira 469 places, dont 70 en première classe, et pourra circuler à 160 km/h.

Si ce type de rame est déjà intensivement utilisée sur le réseau allemand en service régional par DB-Regio depuis 1993 (près de 2000 voitures), c'est la



Vue d'artiste des futures voitures à deux niveaux qui seront engagées sur des relations IC. BOMBARDIER.

première fois que la DB commande du matériel à deux niveaux pour les relations IC. L'aménagement des voitures sera adapté pour fournir un niveau de confort adapté à ce type de service. Les locomotives série 146.2 sont des TRAXX P160AC. Trente-neuf locomotives de ce type sont déjà en service pour DB-Regio à Stuttgart, Freiburg et Nürnberg.

D'autre part, Bombardier a annoncé le 23 décembre 2010 avoir reçu une commande pour 36 locomotives TRAXX de la part de la firme de leasing Railpool, un contrat d'une valeur de 120 millions d'euros. Ces locomotives seront livrées entre juin 2011 et novembre 2013 et permettront à Railpool de disposer d'un parc de 100 locomotives (94 TRAXX et 6 Vectron).

Avec ces nouvelles commandes, le nombre de TRAXX vendues dépasse la barre des 1400 locomotives. Les TRAXX sont homologuées pour la circulation dans 18 pays européens, dont la Belgique.

DB-Schenker utilise des Class 77

En 2006, EuroCargoRail (ECR), la branche française du britannique EWS, a commandé à GM-EMD une série de 60 locomotives du type Class 66. Pour marquer la différence avec les autres Class 66 (vitesse limitée à 100km/h au lieu de 120km/h, air conditionné, confort du poste de conduite amélioré, meilleure isolation sonore, émissions réduites...), elles ont été classées dans la série 77. ECR avait l'intention d'utiliser ces locomotives pour les trains en France et vers la Belgique et l'Allemagne.

En juin 2007, EWS, et donc ECR, furent acquis par DB-Schenker, qui hérita donc des 60 locomotives en construction. La possibilité d'utiliser la traction électrique (locomotives séries 185 et 186) pour les services entre la France et l'Allemagne et la baisse du trafic marchandise suite à la crise avaient entretemps rendu inutiles la création d'un parc de locomotives diesel d'une telle ampleur en France. DB-Schenker, à la recherche depuis plusieurs années d'une solution pour remplacer ses locomotives Diesel de ligne les plus anciennes, a décidé d'incorporer une vingtaine de 77 excédentaires dans ses effectifs pour les services en Allemagne. Elles sont numérotées dans la série 247 et sont affectées aux dépôts de Mühlhof, où elles devraient permettre d'éliminer les 217, et d'Oberhausen, où elles remplacent des 232. Les 247 sont entrées en service en octobre 2010.

← Pour commémorer les 175 ans des chemins de fer en Allemagne, la 183 001 de Arriva a été décorée par Roco avec des motifs rappelant la première locomotive à vapeur allemande 'Adler' (roues, boiseries, pièces en laiton, ...). La 183 001 et quatre autres locomotives Europrinter du même type sont utilisées pour la remorque des trains de voyageurs entre München et Regensburg. München, 23 janvier 2011. Diego DE JONGE.



Passage en gare de Tüßling de la 247 058 en tête d'un train de gaz à destination de Burghausen Wackerwerk. Diego DE JONGE, 25 janvier 2011.



Norvège - Suède

Les Class 66 à l'arrêt

Le contrat de leasing des 6 locomotives GM Class 66 utilisées depuis 2003 par CargoNet, la division marchandises des Chemins de fer norvégiens, a pris fin en 2010 et ne sera pas renouvelé. Les CD 401 à 406 avaient été mises en service en 2003 et sont maintenant remplacées par une série de six Euro 4000 de Vossloh (312 001 à 006), livrées en 2010. L'Euro 4000 est donc la troisième tentative des Chemins de fer norvégiens pour remplacer les « gros nez » de la série Di3, après les Di6 de Siemens (voir EN LIGNES 43 page 5 à 7), qui furent refusées, et la Class 66 de General Motors.

Chez le voisin suédois, le TGOJ, qui avait dans ses effectifs deux Class 66 depuis août 2000 dans le but de promouvoir la version scandinave de ce type de locomotive, a également mis fin à leur utilisation. Les T66 713 et 714 du TGOJ et les locomotives CargoNet sont garées au dépôt de Kristinehamn, en Suède, dans l'attente d'un nouvel utilisateur éventuel.

PHOTO 102-41 → La 66.404 en tête d'un train de conteneurs à Snasa, à +/- 200 km au nord de Trondheim. Les CD 66 étaient utilisées sur la grande artère Trondheim - Bodo. Michel HANSSSENS.

PHOTO 102-42 → La T66K 714 du TGOJ, le 25 mai 2004. Julien Mulpas.



TELEX....

TCHÈQUE

● Les Chemins de fer tchèques (CD) ont repris les 16 dernières rames "Railjet" (voir EN LIGNES 86 page 44) des ÖBB (Chemins de fer autrichiens).

CHINE

● Une rame à grande vitesse chinoise du type CRH380A, composée de 16 voitures, a battu le record mondial de vitesse pour une rame commerciale non modifiée, au cours d'essais réalisés le 3 décembre 2010, en atteignant la vitesse de 486,1 km/h sur la ligne Beijing - Shanghai. Le record de vitesse sur rail, 574,8 km/h, établi en France par la rame TGV 4402 d'Alstom en 2007, avait été réalisé avec une rame TGV-POS profondément modifiée (roues motrices de diamètre plus important, rapport d'engrenages modifié, rame raccourcie

et motorisation des remorques, ...).

De construction chinoise, le CRH380A est construit par CSR Qingdao Sifang. En service commercial, il est pour l'instant limité à 355 km/h mais pourra circuler à 380 km/h sur les lignes actuellement en construction. Mis en service en septembre 2010, les CRH380A circulent sur les lignes Shanghai - Nanjing, Shanghai - Hangzhou et Wuhan - Guangzhou. Quarante rames de 8 voitures et 100 rames de 16 voitures sont en cours de livraison.

Deux autres types de rames à grande vitesse aptes à 380 km/h sont en production : les CRH380B (140 rames de 16 voitures et 40 rames de 8 voitures, basées sur le design Velaro de Siemens et produites par Tangshan et Changchun) et les CRH380C (le Zefiro de Bombardier, produit par Sifang : 20 rames de 8 voitures et 60 rames de 16 voitures). Le réseau à grande vitesse chinois est déjà le plus étendu au monde et devrait

s'étendre pour atteindre 13.000 km en 2012 et 16.000 km en 2020.

ALLEMAGNE

● Railpool est devenue en décembre 2010 le premier client pour le concept Vectron de Siemens (voir EN LIGNES 99 page 49). La société de leasing de locomotives allemande a passé commande pour 6 locomotives, dans la configuration multiservice (voyageurs et marchandises), aptes à 200 km/h et équipées pour la circulation en Allemagne et en Autriche. Elles seront livrées en 2012.

EUROTUNNEL

● Le groupe Eurotunnel a enregistré pour 2010 un chiffre d'affaire de €736,6 millions, soit 26% de plus qu'en 2009. En 2010, 2.125.259 voitures ont traversé à bord des navettes le tunnel (+ 11% de plus qu'en 2009), 1.089.051 camions (+ 42%) et 56.507 autocars (+ 4%).

Suisse

RhB : les ABe 4/4 II cèdent leur place aux Allegra

Suite à la mise en service des huit premières rames ABe 8/12 "Allegra" de Stadler (voir EL 95 page 52), les Chemins de fer rhétiques (RhB) ont pu mettre fin à l'utilisation des automotrices ABe4/4 II, utilisées sur la ligne de la Bernina (St-Moritz – Tirano), la seule des RhB électrifiée en 1000 V continu.

Les ABe 4/4 II 41 à 49 ont été livrées en deux tranches, les 6 premières en 1964-65, et les trois dernières en 1972. SWS Schlieren a livré la partie mécanique, SAAS et BBC les équipements électriques. Elles pouvaient circuler à 65 km/h et disposaient de 680 kW. Elles étaient utilisées le plus souvent en double traction au crochet de rames de voitures. Elles offraient 12 places en première et 24 places en seconde classe.

Les dernières ABe 4/4 II ont été arrêtées le 24 octobre 2010. Les trois automotrices les plus récentes seront transformées en véhicules de service pour remplacer les Xe 4/4 9922 à 9924 (obtenus par transformation de trois ABe 4/4 I, datant de 1909). Les véhicules de la première tranche ont été démolis en novembre et décembre 2010, à l'exception de la 46.

PHOTO 102-45 ↓ Un train panoramique remorqué par les ABe 4/4 41 et 42, peu avant Ospizio Bernina, le 10 août 2009. Serge MATHEY.



PHOTO 102-43 ↑ Le 22 octobre 2007, passage à Morteratsch d'un train tracté par la ABe 4/4 46 et la locomotive bimode diesel-électrique Gem 4/4 802. Michel HANSSSENS.

PHOTO 102-44 ↓ Affluence en gare de Alp Grüm. A droite l'ABe 4/4 49. Alain NOUAILLETAS.



DFB : Restauration du Xrotd R 12

Un petit mais très énergique comité du DFB (Dampfbahn Furka Bergstrecke), a entrepris la restauration en état de marche du chasse-neige rotatif à vapeur Xrotd R 12.

Ce chasse-neige avait été construit par SLM en 1913 et mis en service aux RhB (Rhätisches Bahnen) le 24 décembre 1913. Sa longueur totale est de 14 m; il possède des roues d'un diamètre de 0,740 m. Son poids à vide s'élève à 44 t et à 57 t en service (y compris les 2,5 t de charbon et les 7,6 m³ d'eau). Il peut circuler à 12 km/h.

Après son retrait du service en 1970, il fut préservé par le musée de Blonay Chamby. En 1996, il fut échangé avec un autre chasse-neige, le Xrotd 9214 ex. RhB qui était préservé par le DFB. La restauration du Xrotd 12 débuta en 2002, en fonction de la main d'oeuvre et des fonds disponibles. La chaudière fut révisée et retubée en 2010. Il devrait à nouveau être opérationnel en 2013.

Ron SMITH.



Voici l'état d'avancement de la restauration du Xrotd 12, en automne 2010. Martin HORATH.

Un nouveau tunnel à Rosshäusern

Le BLS projette de construire un nouveau tunnel à Rosshäusern sur la ligne Bern - Neuchâtel. Il s'agit de remplacer le tunnel actuel, conçu à simple voie et âgé de 108 ans, qui requiert en plus un assainissement. Le nouveau tunnel permettra de créer un nouveau tronçon à double voie entre Rosshäusern et Mauss; il sera l'élément principal du doublement de la voie de ce tronçon long de 4,1 km et coûtera 180 millions de francs suisses (117 millions d'euros). Cent millions seront financés par le réseau ferroviaire européen à grande vitesse (raccordements LGV), tandis que les cantons concernés (Bern,

Neuchâtel et Fribourg) prendront en charge la somme résiduelle. La mise en service de la nouvelle infrastructure est prévue pour 2015. Le tunnel servira à assurer la liaison TGV entre Bern et Paris, mais aussi le trafic longue distance entre Bern et Neuchâtel ainsi que le RER bernois. Il s'agit du plus important projet individuel en Suisse réalisé dans le cadre du raccordement du réseau suisse aux lignes à grande vitesse.

Des nouvelles rames Stadler pour le RhB

Le 20 décembre 2010 à Samedan (Canton des Grisons), les Chemins de fer rhé-

tiques (RhB) ont signé un contrat avec Stadler (usine de Bussnang) pour la fourniture de sept automotrices bitension 10 + 15 kV pour la ligne de l'Albula. D'un coût total de CHF 110 millions (soit 69,3 millions d'euros), elles seront à plancher bas intégral et accessibles aux personnes à mobilité réduite. Elles seront équipées de toilettes pour personnes handicapées, de la climatisation, et d'un coin pour les enfants. Les livraisons commenceront en 2013.

Le président Erwin Rutishauser a signé cette commande lors d'un voyage incluant un nouveau record de vitesse sur voie métrique en Suisse. Celui-ci, de 145 km/h, s'est passé sur le versant sud du tunnel de la Vereina.

Autriche

Premières radiations des 5047 des ÖBB

Le 1er janvier 2011, les ÖBB ont radié les autorails 5047.044, 5047.062 et 5047.068, pourtant pas très vieux. Ils furent en effet respectivement mis en service le 11 décembre 1990, le 19 décembre 1991 et le 30 avril 1992. Il s'agit des trois premiers autorails de cette série à être radiés. C'est le résultat de la fermeture de plusieurs lignes locales et de la mise en service de nouveaux autorails Desiro de la série 5022. Ces trois autorails sont à vendre.

Les 5047 ont été produits à 100 exemplaires de 1987 à 1995 par Jenbach. Ils sont équipés d'un moteur Diesel Daimler-Benz de 419 kW et d'une transmission hydraulique Voith.



Voici une photo du 5047.062 prise le 7 juillet 1995 en gare d'Eferding alors qu'il assure un train Aschach - Wels, une ligne qui a entretemps été fermée aux voyageurs. La caténaire est celle de la ligne Linz - Neumarkt-Kalham exploitée par la société privée Linzer Lokalbahn (LILÖ) qui est toujours en service. Wim DE RIDDER.

Pologne

Fermeture de la ligne Smigiel – Stare Bojanowo

Le 30 décembre 2010, le SKPL a fait savoir au maire de Smigiel qu'il n'était plus en mesure d'assurer l'exploitation des 5 km de ligne à écartement de 75 cm reliant Smigiel au réseau à voie normale des PKP à Stare Bojanowo. Dans sa communication, le SKPL fait remarquer que, sur les 100.000 zlotys (25.000 euros) de subsides que la province de Wielkopolskie a investi dans la ligne en 2010, seuls 48.000 ont été reçus par le SKPL, le reste ayant été retenu par la ville de Smigiel pour organiser les festivités des 110 ans de la ligne en septembre 2010 (20.000 zloty) ou comme taxe locale (32.000 zloty)... L'exploitation a été immédiatement arrêtée, le 1 janvier 2011, mettant fin à un des derniers services publics à voie étroite en Pologne, hormis quelques lignes encore parcourues en saison dans un but touristique. Seule la ligne de Pleszew (4 km à voie de 75 cm) est encore exploitée en service voyageurs régulier.

La première section du réseau à voie métrique du *Schmiegeler Kreisbahn*, alors en Prusse, ouvrit en 1900, entre Stare Bojanowo (sur la ligne à voie normale Poznan - Leszno) et Krzywín, 18 km plus à l'est. Un an plus tard, le réseau fut étendu vers l'ouest, jusqu'à Ujazd, via Smigiel et Wielichowo. Le service vers Ujazd fut supprimé en 1905 déjà, et Rakoniewice (sur la ligne Wolsztyn - Poz-



PHOTO 102-46 Le 12 avril 1996, le MBxd2-226 dessert le point d'arrêt de Bielawy Wask, perdu au milieu de la campagne. Philippe DE GIETER.

nan), choisi comme nouveau terminus, fut atteint en 1910. Le Traité de Versailles, signé le 28 juin 1919, attribua la région de Smigiel à la Pologne et, en 1949, la ligne fut nationalisée et exploitée par les PKP. Entre 1952 et 1956, suite à une pénurie de matériel à voie métrique, la voie fut convertie à l'écartement de 75 cm. La section Rakoniewice - Wielichowo fut abandonnée en juin 1973 et, en juillet 1979, la ligne fut coupée à son autre extrémité, laissant en service la section centrale Zgliniec - Stare Bojanowo - Wielichowo, qui connut alors une expansion sans précédent du service, avec jusque 11 paires de trains de voyageurs quotidiens entre Stare Bojanowo et Smigiel,

dont sept prolongés jusque Wielichowo. En 1990, Stare Bojanowo - Zgliniec fut abandonné et le service considérablement réduit; puis, en 1993, le service voyageurs fut supprimé entre Sniaty et Wielichowo. C'est dans cette configuration que les participants au voyage PFT en Pologne ont pu découvrir la ligne, en avril 1996.

La vapeur fut utilisée jusqu'en 1973 (des 040T (Dt) série Px48), les premiers autorails MBxd1 apparaissant en 1971, suivis en 1972 par les locomotives Diesel des séries Lyd1 et Lxd2. En 1986, des autorails MBxd2 d'origine roumaine furent affectés à Smigiel.

Le 1er avril 2001, les PKP appliquèrent



PHOTO 102-47

Lorsque le PFT visita la ligne pour la seconde fois en 1996, le trafic marchandises était toujours assuré. Le 11 avril 1996, la Lxd2-318 franchit le point d'arrêt de Sniaty. Elle remorque deux wagons à voie normale posés sur trucks porteurs.

Les Lxd2 sont des locomotives à transmission hydraulique construites par Faur en Roumanie, entre 1967 et 1985 et livrées aux PKP en 165 exemplaires. Elles disposent de 330 kW et peuvent circuler à 40 km/h.

Yves STEENEBRUGGEN.



PHOTO 102-48

Le 11 avril 1996, l'autorail MBxd2-226 attend son prochain service devant la remise de Smigiel. Toute une ambiance qui est désormais paralysée depuis le 31 décembre 2010.

Les MBxd2 ont été livrés par Faur (Roumanie) en 32 exemplaires entre 1984 et 1986. Ils sont numérotés MBxd2-210 à 229 pour les autorails à écartement de 75 cm, et Mxd2-301 à 312 pour ceux à voie métrique. Ils peuvent circuler à 60 km/h et proposent 39 places assises.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

un plan de restructuration réduisant au minimum le service sur les lignes à voie étroite : une dernière étape avant leur abandon ... A Smigiel, le service se limite alors à deux allers-retours vers Stare Bojanowo et un seul vers Sniaty, avant l'arrêt complet du service vers Sniaty le 11 juin et l'arrêt total du service voyageurs le 23 juin 2001. Le service

marchandises (Stare Bojanowo – Wielichowo) surviva jusqu'à l'automne.

Les autorités locales souhaitant à l'époque conserver un service sur voie ferrée, rachetèrent la ligne et un service voyageurs fut rétabli en février 2002 jusque Sniaty, et même jusque Wielichowo en décembre 2002. L'exploitation était assurée par le SKPL (Stowarzysze-

nie Kolejowych Przewozów Lokalnych - Association pour l'Exploitation des Voies Ferrées Locales), qui rétablit aussi un service marchandises (principalement du charbon). Puis l'histoire se répéta : fermeture de Sniaty - Wielichowo en décembre 2007, de Smigiel - Wielichowo en mars 2008 et fermeture totale le 31 décembre 2010 ...

PHOTO 102-49 Le 12 avril 1996, l'autorail MBxd2-226 assurant un train entre Wielichowo et Stare Bojanowo Wask, marque l'arrêt dans la remarquable gare de Smigiel. Ce parcours a été emprunté par le PFT lors de son grand voyage en Pologne en avril 1996. Alain DEFECHEREUX.



France

Les 80000 à la retraite

Le 1er juin 2010, la SNCF a radié la dernière locomotive électrique de manœuvre de la série BB 80000. Cette petite série de 12 locomotives Bo'Bo' 1500V avait été obtenue par transformation de locomotives de ligne série BB 8100 (voir *EL* 62 p. 29), réalisée aux ateliers de Béziers entre 1995 et 1997. Elles furent à cette occasion équipées du KVB (contrôle de vitesse par balises) et les crans de traction furent modifiés pour convenir aux services de manœuvres. Elles furent affectées aux dépôts de Villeneuve Saint-Georges et de Paris Sud-Ouest et étaient utilisées pour la remonte des rames de la gare de Paris-Austerlitz. Après 12 locomotives, la chaîne de transformation s'arrêta prématurément, la SNCF préférant transformer des BB 8500 en locomotives



PHOTO 102-50 Le 15 janvier 1998, à Paris-Lyon, la 80004 s'apprête à remonter un train de nuit vers le faisceau de garage. Il s'agit de l'ex. BB8247, qui avait été mise en service le 18 janvier 1954 au dépôt de Montrouge, modifiée aux manœuvres en décembre 1995 et affectée à Paris-Sud-Ouest. Elle a été radiée en décembre 2008. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

de manœuvres série BB 88500 (31 locomotives transformées en 1997, dont 14 sont encore en service). Les dernières BB 8100 de ligne ont été arrêtées en 2003, mais la division Infra

de la SNCF possède encore 3 locomotives dans ses effectifs : les BB8120, 8216 et 8229 sont affectées à Avignon et sont équipées de pantographes racleurs de givre.

Deux Euro4000 pour Europorte

La société de leasing *Alpha Trains* avait initialement passé une commande pour 12 locomotives *Euro4000* de *Vossloh* à voie normale pour le trafic en France, Belgique et Allemagne. La commande fut par la suite réduite à 6 locomotives, puis finalement annulée, *Alpha Trains* désirant concentrer l'utilisation de ses *Euro 4000* sur la voie large (en Espagne et au Portugal) et proposer les G1206 et G2000 pour la voie normale.

Les deux premières locomotives construites pour la commande *Alpha Trains* ont été reprises par une autre société de leasing, *Beacon Rail*, qui va incorporer dans ses effectifs un total de quatre locomotives pour le compte d'*Europorte*, une filiale du Groupe *Eurotunnel* spécialisée dans le trafic marchandises en libre accès.

En août et septembre 2009, la 4001, alors en livraison *Alpha Trains*, avait été utilisée pour les parcours d'homologation sur le réseau Infrabel (voir *EN LIGNES* 93 p. 24 et *EN LIGNES* 94 p. 41).



PHOTO 102-51 Les deux premières EURO 4000 prises en leasing par Europorte, garées au dépôt de Thionville, le 30 décembre 2010. Elles portent les numéros Europorte 4001 et 4002, et les numéros de construction 2505 et 2506. Pierre HERBIET.

TELEX....

FRANCE-ITALIE

• Dans un futur proche, la concurrence sur les liaisons à grande vitesse s'accroîtra. *Veolia Transport* et *Trenitalia* exploiteront sous un nom encore in-

connu des liaisons entre la France et l'Italie. Les premiers trains concerneront dès cet automne des liaisons classiques de nuit entre Paris - Firenze - Roma et Paris - Milano - Venezia. En 2012, trois liaisons de jour seront lancées entre Lyon et Torino. La nouvelle société entend rivaliser ensuite sur le marché de la

grande vitesse, avec comme objectif des liaisons Paris - Bruxelles et Paris - Milano. Dès 2014, *Trenitalia* aura réceptionné une grande partie des 50 rames à grande vitesse *Zefiro* commandées en 2010 à *Bombardier*. Elles pourront circuler partout en Europe à une vitesse maximale de 360 km/h.

PAYS-BAS : ACTS regroupé dans HUSA

Vers la fin de 2010, *Husa Railway Services* est devenu le nouveau propriétaire de *ACTS Nederland BV*. Les différentes sociétés ferroviaires appartenant à *Husa Railway Services* aux Pays-Bas et en Allemagne ont été regroupés sous le nom de *Husa Transportation - Railway Services*. HUSA est un groupe d'entreprises dont le but est de fournir des services complets de logistique intermodale. HUSA a développé une nouvelle décoration orange et bleu appliquée sur les locomotives électriques 1606, 1609 et 1619 (toutes les trois ex. DB Schenker Nederland, ex. NS) ainsi que sur la locomotive Diesel 1506 du type G1206. Seule la 1621 est encore jaune (avec juste un logo HUSA).

Le 8 février 2011, la 1609 remorque le train 50063 Leeuwarden - Maasvlakte, photographié à Portengen, entre Breukelen et Woerden. D'après certaines sources, ce train pourrait être supprimé cette année et les containers transportés par voie fluviale. Michel de ESCH.



PAYS-BAS : La 1254 d'EETC est sortie de révision

Le 19 février 2011, *Euro-Express-Treincharter* (EETC) et l'association d'amateurs néerlandaise *Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen* (NVBS) ont présenté en gare d'Amersfoort la locomotive électrique 1254 entièrement révisée et repeinte dans la décoration EETC. La décoration est complétée par l'adresse internet du NVBS et une couverture de leur magazine "Op de Rails". Depuis le 1er juillet 2010, EETC utilise les quatre ex. 1250 rachetées à ACTS (voir *EN LIGNES* 96 pages 42-45) pour assurer les remontées de rames internationales vides entre Amsterdam CS et Watergraafsmeer (voir *EN LIGNES* 99 page 49), ainsi qu'occasionnellement la traction de trains spéciaux (voir photo page 68). Photo EETC / NVBS.



Les fourgons à deux essieux ex. DR type Pwgs-38 et Pwgs-41 à la SNCB et aux CFL

Pendant la dernière Guerre mondiale, la DRB fit construire de nouveaux fourgons à deux essieux pour trains de marchandises, copiés sur le modèle des fourgons du type Pwgs-38 qui leur avaient été livrés à partir de 1939. Construits à 668 unités entr'autres par les firmes *Westwaggon* et *Simmering*, ils furent déjà livrés à partir de 1941. Ils furent affectés dans toutes les Directions de la DRB, ainsi qu'en Autriche. Ils avaient reçu le type Pwgs-41 et étaient répartis dans deux sous-série :

- Pwgs-41 Fwgä 8.01, sans vigie, comprenant les séries 124.233 à 407, 124.524 à 707 et 124.798 à 907;
- Pwgs-41 Fwgä 8.01.201, avec vigie, qu'ils perdront tous plus tard, numérotés 124.134 à 232, 124.508 à 523 et 124.708 à 797. Cent de ces fourgons ne furent pas livrés suite à la guerre.

Ces fourgons ne comportaient aucun luxe pour le personnel et n'avaient même pas de chauffage ni d'éclairage électrique. Toutefois, afin de pouvoir servir dans des trains de voyageurs, certains étaient équipés d'une conduite blanche de vapeur et étaient alors pourvus d'une porte aux abouts donnant accès aux voitures accouplées.

Ces fourgons étaient très anguleux, de même que leurs fenêtres et leurs portes du compartiment à bagages. Après la guerre, en 1952, la DB en a modernisé 15 en fourgons-pilotes, en améliorant le confort pour le personnel. Bien que leur réforme commença en 1964, ces fourgons eurent encore une longue vie, puisque certains restèrent en activité jusqu'en 1995.

En Autriche, ils furent complètement transformés dans les années '50 en fourgon du modèle "Spantenwagen".

Après la guerre, on retrouva ces fourgons éparpillés un peu partout en Europe, dont six sur le réseau belge lors du dénombrement de 1944.

Les fourgons Pwgs-38 de la SNCB

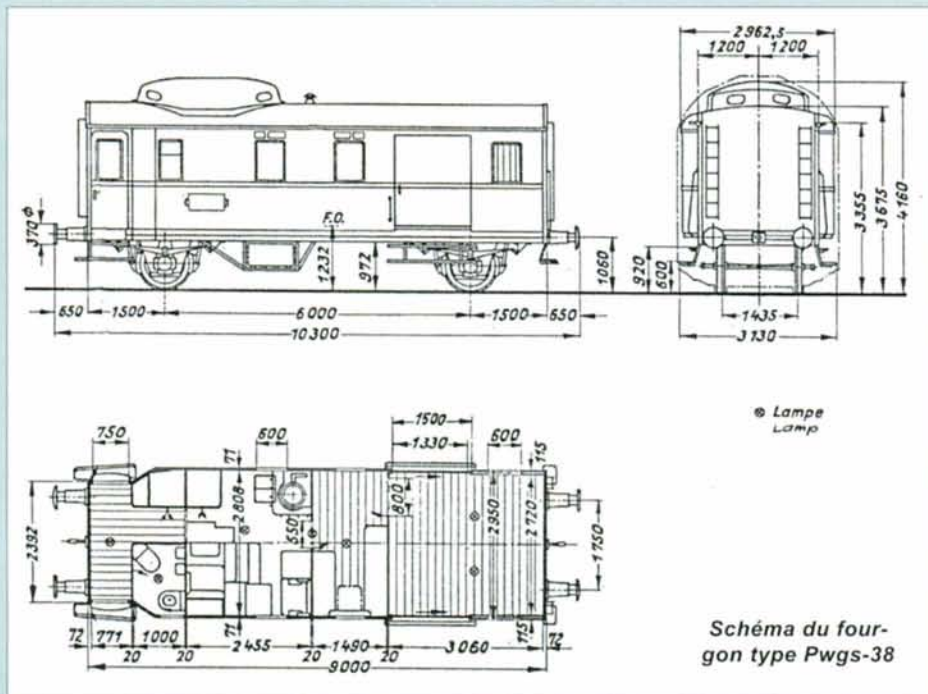
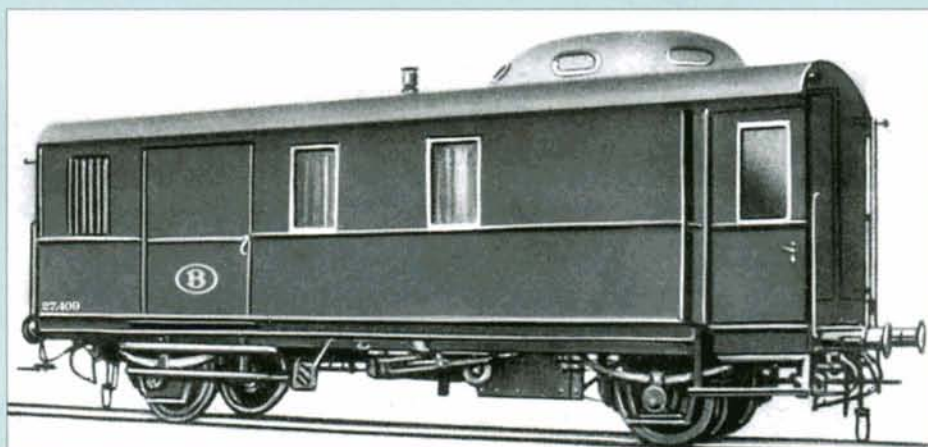
Un fourgon du type Pwgs-38 Fwgä 7.01 n° 124.089, fut récupéré par la CIRI (voir *EL 89* page 65) qui lui donna le numéro 267. Il provenait de la série 124.073 à 107, qui était pourvue d'une vigie aérodynamique. La SNCB le prit en écritures le 29 mars 1946 et lui attribua le numéro 27.409. Il ne resta pas longtemps à la SNCB, puisqu'il fut rapatrié en Allemagne en mai 1950.

➤ *Nous n'avons connaissance d'aucune photo de ce type de fourgon en Belgique. Voici donc une photo de catalogue du Type Pwgs-38 "maquillé" en fourgon SNCB n° 27.409. S'il y avait de la place, le numéro était placé à gauche de la porte; sinon, il était inscrit sous le logo sur la porte.*

Collection Ch. OCSINBERG.



Le fourgon DB 20 88 950 6 659-2, modernisé avec des fenêtres à joints en caoutchouc. Ce véhicule a été démoli. Photo H.W. Westrhenderfehn, collection Charles OCSINBERG.



© Lampe
Lamp

Schéma du fourgon type Pwgs-38

Les fourgons type Pwgs-41, sans vigie, de la SNCB

Fourgon 27.402 SNCB

Le fourgon DRB 127.707 « Stettin », n° CIRI 198, fut mis en service commercial à la SNCB le 19 septembre 1945, avec le numéro 27.402. On ne connaît ni sa date de mise hors service, ni ce qu'il est devenu.

Fourgon 19.943 SNCB

Le fourgon DRG 124.865 « Hannover » ne semble pas avoir été recensé par la CIRI. Il fut utilisé par la SNCB comme fourgon pour train de marchandises à partir du 27 novembre 1945, sous le numéro 19.943 (série 19.901 à 19.968). Rappelons que cette série semble avoir été renumérotée dans la série 810.000 à 810.999, qui comprenait tout le matériel tracté ex. DR recensé sur le réseau de la SNCB. La date de mise hors service n'est pas connue. Il n'est pas improbable que bon nombre de véhicules ayant servi temporairement comme fourgons furent rapatriés après la livraison des nouveaux fourgons métalliques SNCB, en 1948-1949 (le Type 4012b (1) 16.000 à 16.499, futur Type 4012B1).

Fourgon SNCB, ex. DR 124.542

Le fourgon DR 124.542, gare d'attache inconnue, n° CIRI 141, avait été prévu

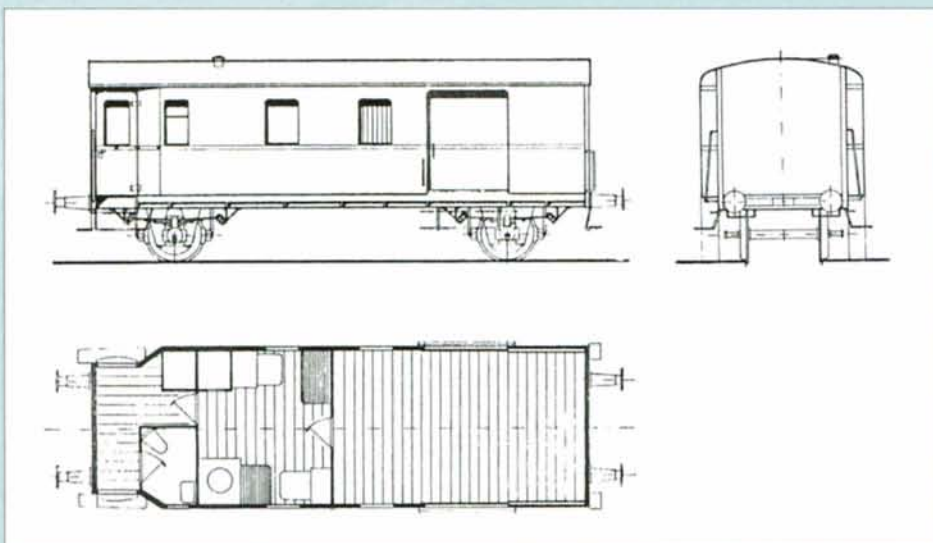


Schéma du fourgon 27.402 de la SNCB, ex. DRG 124.707 Type Pwgs-41 sans vigie.

pour être utilisé directement comme véhicule de service. En date du document du 31 avril 1946 sur lequel nous nous basons, ce fourgon n'était toujours pas mis en service ni renuméroté à la SNCB.

Les fourgons Type Pwgs-41, avec vigie de la SNCB

L'on trouve encore deux fourgons du Type Pwgs-41 Fwgä 8.01.201, équipés d'une vigie et comportant une fenêtre en plus sur les parois latérales.

Fourgon 27.405 SNCB

Le fourgon DRB n° 124.731 « Frankfurt », reçu le n° CIRI 265. Il fut repris par la SNCB le 31 décembre 1945 et numéroté 27.405. Nous ignorons sa date de mise en service. Il fut rapatrié en mai 1950.

Fourgon 18.030 SNCB

Le second, DRG 124.784, gare d'attache inconnue, ne reçut pas de n° CIRI. Il fut repris par la SNCB le 6 octobre 1945 et utilisé comme wagon de service sous le numéro 18.030, dans la série 18.001 à 18.031.

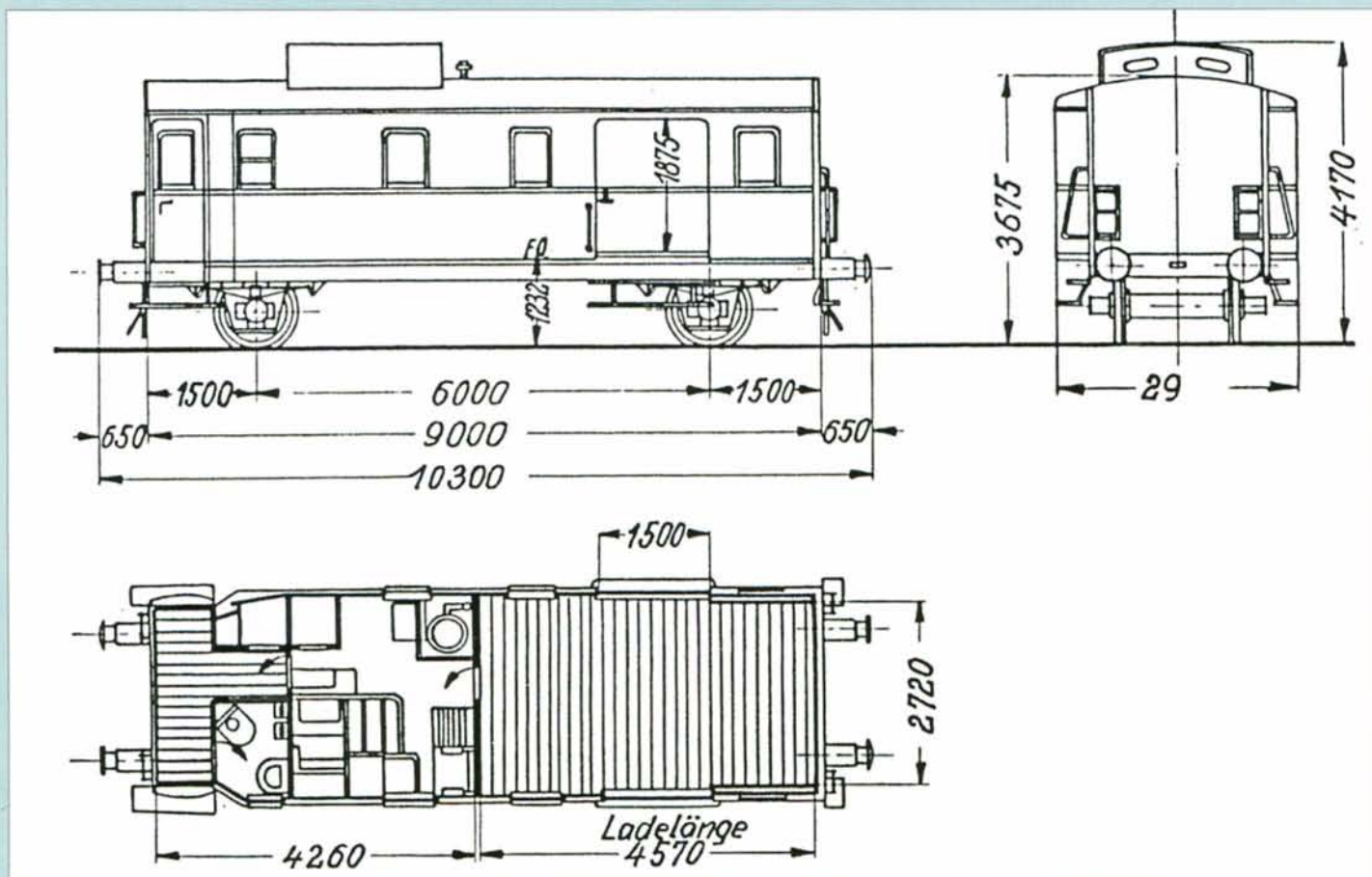


Schéma du fourgon 27.405 de la SNCB, ex. DR 124.731 Type Pwgs-41 avec vigie.

Les Pwgs-41 des CFL

Deux fourgons furent trouvés sur le réseau luxembourgeois.

Le premier, n° DRB 127.794, construit par *Simmering*, fut utilisé par la DR en Autriche. Sa vigie sera démontée par les CFL à une date inconnue, dans les années '50, ou peut-être même '40.

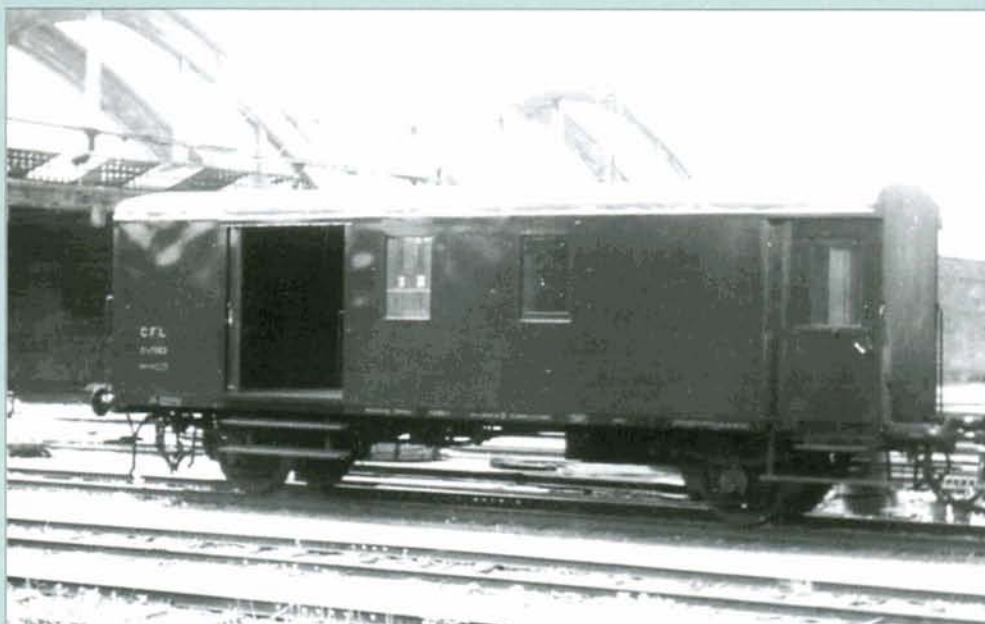
Le second, n° DRB 124.819, également construit par *Simmering* et utilisé en Autriche, n'avait pas de vigie.

Ces deux fourgons furent réutilisés par les CFL sous les n° Dm 7061 et Dm 7062, ensuite D2m 7061 et D2m 7062, pour trains de marchandises.

Entre 1950 et 1955, il avait été prévu de les renuméroter G825 et G826, mais cela ne fut jamais réalisé.

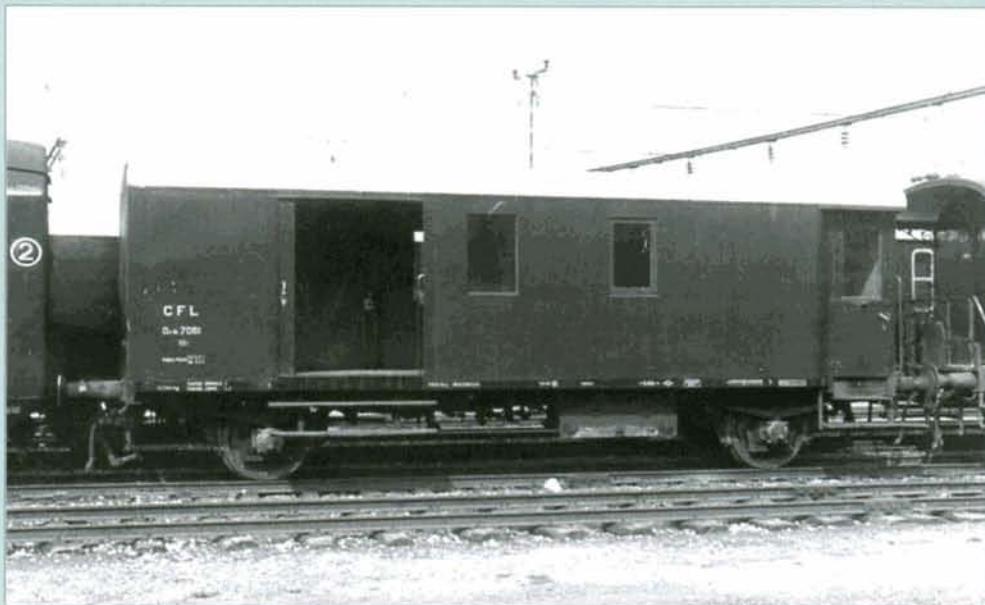
En 1966, ils furent utilisés comme fourgon dans les trains TEEM et reçurent les n° UIC 31 82 955 5 001-2 et 002-1, code lettre Us. En 1974, le second fourgon qui n'était pas équipé de boîtes d'essieux à rouleaux, fut encore une fois renuméroter et devint le 20 82 955 5 002-3, code lettre Us.

Ils furent tous deux mis hors service commercial le 24 juillet 1978. Après être restés sans emploi durant environ 5 ans, ils terminèrent leur carrière comme cagibis fourre-tout chez le ferrailleur *Luxfer* à Aubange. Ils furent finalement démolis au milieu des années '80.



Le fourgon pour train de marchandises D2m 7062 des CFL. Il s'agit de l'ex. 124.819 de la DRG qui était utilisé en Autriche. La photo a été prise à Luxembourg en 1962.

Photo J. ZEUG, collection Jean-Pierre STEFFEN.



↑ Le fourgon D2m 7061, ex. DRB 127.794. Photo prise vers 1964.

Photo : C.L. MEYER, collection Jean-Pierre STEFFEN.



← Le fourgon D2m 7061 des CFL, incorporé dans un train de voyageurs international, bien qu'il était prévu pour les trains de marchandises. Photo prise en 1964.

Photo J. ZEUG, collection Jean-Pierre STEFFEN.



← Le fourgon CFL n° UIC 30 82 955 5 002-1 (ex. CFL D2m 7062 et ex. DRB 124.819), photographié en 1971. Ce véhicule était muni de boîtes à huile. En 1974, il sera une dernière fois renuméroté et deviendra le 20 82 955 5 002-3, toujours avec le code lettre Us. Depuis 1966, les deux fourgons étaient utilisés dans des trains TEEM (Trans Europ Express Marchandises) et attachés à la gare de Luxembourg. Jean-Pierre STEFFEN.

→ Après leur utilisation comme fourgons pour trains TEEM, ils furent mis hors service en 1978. Les voici garés à Luxembourg-Hollerich en 1983, peu avant leur transfert vers le démolisseur Luxfer à Aubange où ils seront démolis. Photo FEDERMEYER, collection Jean-Pierre STEFFEN.



↓ Le fourgon restauré n° 124.647 par l'association "Eisenbahn Museum Dieringhausen". La photo a été prise à Bad Nauheim Nord, le 20 juillet 2005. Photo Eisenbahn Museum Dieringhausen, collection J-P STEFFEN.



Les Pwgs-38 et 41 aujourd'hui

Actuellement, en Allemagne, il subsiste 15 de ces fourgons, conservés par des associations d'amateurs ou des personnes privées. C'est le cas pour un fourgon dont on ne connaît pas le n° DRB, qui sert de restaurant / friture / takeaway à Berlin-Spandau. Trois véhicules sont conservés en Autriche, deux aux Pays-Bas dont un chez un ferrailleur. Un dernier se trouve peut-être encore garé hors service en Pologne. Bon nombre d'entr'eux se trouvent en attente de restauration. Il est plus que probable que le fourgon se trouvant dans un état terminal chez le ferrailleur néerlandais ne sera plus jamais remis sur rail.

Charles OCSINBERG.



PHOTO-THEME 102 Le 10 mars 1987, les 005 + 002 quittent la gare de Bruxelles-Midi à destination de Gent-St-Pieters et de Kortrijk. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Il y a 75 ans : mise en service de la traction électrique à la SNCB

suite des numéros 98, 99 et 101

Une seconde vie pour les automotrices de 1935

Après leur radiation, la plupart des voitures motrices et des remorques composant les automotrices de 1935 échappèrent au chalumeau. En effet, à la fin des années '50, la direction de la Régie des Postes émit le souhait de disposer de Trains Automoteurs Postaux (TAP), pour assurer un service postal rapide.

Un premier contact fut pris avec la SNCB le 20 novembre 1959.

La Poste envisagea d'abord d'acquérir du nouveau matériel. Cette option se révéla toutefois beaucoup trop onéreuse en rapport aux budgets disponibles. C'est ainsi que la SNCB proposa de transformer les automotrices de 1935 et que la Poste demanda le 15 mars 1960 d'annuler le ferrailage de celles-ci et également de leurs remorques de 1939.

Comme seuls les éléments moteurs étaient nécessaires pour la transformation en automotrices postales, la direction du Matériel envoya une note aux services E (exploitation), ES (électricité-signalisation), M (matériel) et V (voie) stipulant que les voitures intermédiaires

étaient disponibles comme véhicules de service.

En 1962, les plans pour la transformations des automotrices de 1935 en trains postaux étaient achevés.

Il avait été décidé de remplacer les bogies par ceux récupérés des automotrices de 1953 (228.035 à 228.044), lesquelles en reçurent des nouveaux, du type *Schlieren*.



En mai 1968, la transformation de la 221.805 était achevée. L'automotrice subissait les dernières mises au point à l'Atelier Central de Mechelen. Daniel THIELEMANS.

Entretemps, la Poste diminua la commande à 8 automotrices postales au lieu des 12 initialement envisagées. De ce fait, la Direction décida de préserver la rame A12 pour le futur musée, qui était alors composée des voitures suivantes : 213.012 + 212.217 + 215.205 + 217.002.

La transformation commença en 1965 à l'Atelier Central de Mechelen. L'atelier de traction électrique et l'atelier des voitures de Schaerbeek étaient chargés de certains travaux, comme le déshabillage des voitures.

Il était programmé de faire sortir la première automotrice transformée pour juin 1966. Toutefois, des retards s'accumulèrent pour diverses raisons, si bien que la première rame ne sortit que le 1er décembre 1967.

L'équipement de commande ACEC fut conservé (qui équipait les voitures 213.001 à 012), tandis que l'équipement SEM (voitures 217.001 à 012) fut supprimé et devint l'élément sans panto.



PHOTO BD-10205 La première automotrice postale sortit de l'Atelier Central de Mechelen le 1er décembre 1967. Ce document montre l'arrivée à l'atelier de traction électrique de Schaerbeek de la seconde rame, la 221.802, le 3 mars 1968. Cette automotrice est conservée par le patrimoine historique de B-Holding à l'abri musée d'Haine-Saint-Pierre. Photos Bruno DEDONCKER, collection PFT.



Quatre vues de l'aménagement des automotrices postales. En haut à droite, une plate-forme d'accès avec quatre doubles portes coulissantes. En haut à gauche, l'emplacement de stockage des sacs postaux. En bas : les tables et casiers de tri.



Un seul pantographe fut monté sur l'automotrice, au-dessus de la voiture ACEC.

Pratiquement toutes les fenêtres furent supprimées (voir schéma).

Toutes les portes d'accès furent conservées tandis qu'une entrée supplémentaire était percée. Cette entrée fut réalisée à l'aide des portes coulissantes récupérées sur les voitures intermédiaires datant de 1935.

La conception de l'aménagement intérieur permettait de trier le courrier. Etant donné leur éventuelle présence dans l'automotrice avant l'arrivée du conducteur, le personnel de la poste avait la possibilité, à l'aide d'un interrupteur spécial, de commander la levée du pantographe, de manière à ce que le compresseur, l'alternateur et le chauffage se mettent automatiquement en marche.

PHOTO 102-52 ↗

Le 26 juin 1982, la 951 est en cours de chargement et de déchargement à Verriers. Après les opérations, elle rejoindra la gare de Bruxelles-Midi où se trouve le grand centre de tri postal. Pierre HERBIET.

PHOTO 102-53 →

Dès l'électrification de la ligne 75 Gent-St-Pieters - Kortrijk le 1er juin 1980, les automotrices postales desservirent la gare de Kortrijk. La 952 à Kortrijk, le 6 juillet 1981. Pierre HERBIET.

PHOTO 102-54xx ↓

Le 6 août 1982, la 956 qui assure un train postal entre Antwerpen-Centraal et Bruxelles-Midi, va franchir le pont au-dessus de la Nèthe à Duffel. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



L'ouverture et la fermeture des portes étaient commandées par le personnel postal.

Les 8 trains postaux furent numérotés 221.801 à 808.

La première automotrice, la 221.801, fut présentée au personnel de la Poste les 1er et 2 février 1968 en gare de Bruxelles-Midi.

La présentation à la presse eut lieu un mois plus tard, le 5 mars 1968, suivie d'un parcours de démonstration entre Bruxelles-Midi et Luxembourg.

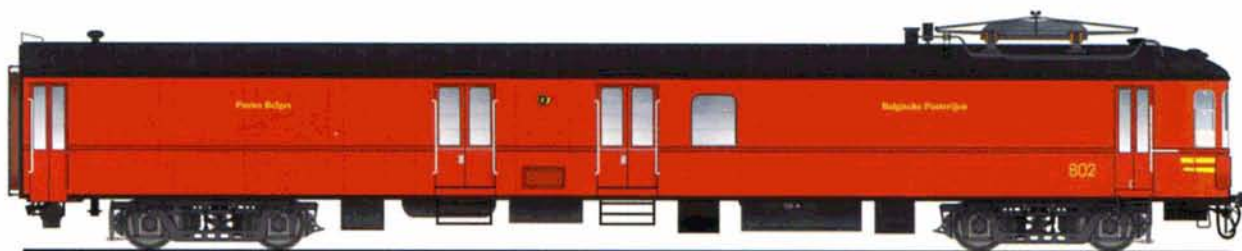
C'est le 23 avril 1968 que les TAP assurèrent le premier service régulier, soit exactement 33 ans après le début de l'exploitation de la traction électrique entre Bruxelles et Antwerpen. Il s'agissait d'une aller-retour entre Luxembourg - Namur et Bruxelles.



PHOTO 102-55 Le 16 décembre 1983, la 951 assure le service postal entre Bruxelles-Midi et Verviers. Elle passe ici en gare de Leuven. Elle vient de ressortir de révision comme en témoigne sa peinture toute fraîche. Pierre HERBIET.



EV2011



EV2011



Le service du 24 juin 1968 prévoyait pour les quatre automotrices disponibles les services suivants :

- Luxembourg - Bruxelles-Midi et retour, assuré par les 221.801 et 221.802;
- Bruxelles-Midi - Jemelle, assuré par la 221.804.
- un service de réserve, assuré par la 221.803.

Avec la sortie des 221.805 et 806, deux nouveaux services apparurent à partir du 2 septembre 1968 :

- Bruxelles-Midi - Gent-Sint-Pieters et retour, assuré par la 221.805;
- Bruxelles-Midi - Oostende et retour, assuré par la 221.806.

Le service de réserve fut à ce moment confié à la 221.805 tandis que la 221.803 assurait le service vers Antwerpen-Centraal à la place de la 221.804.

➤ A l'occasion de la mise en service des nouveaux trains postaux, la Régie des Postes édita le 14 avril 1969 un timbre de 3 francs belges.

PHOTO 102-56 →

Le 1er juillet 1981, la 956 quitte Bruxelles-Midi à destination d'Antwerpen-Centraal. Pierre HERBIET.

PHOTO 102-57 ↓

Le 26 juin 1982, la 951 traverse la gare de Trooz, en route vers Verviers. Pierre HERBIET.

N°	N° D'ORIGINE	MISE EN SERVICE
221.801	213.007 + 217.007	01-12-1967
221.802	212.005 + 217.005	01-02-1968
221.803	213.009 + 217.009	04-03-1968
221.804	213.001 + 217.001	16-04-1968
221.805	213.008 + 217.008	30-05-1968
221.806	213.011 + 217.011	08-07-1968
221.807	213.004 + 217.004	09-09-1968
221.808	213.006 + 217.006	25-10-1968





PHOTO-THEME 102 Plusieurs relations postales étaient fusionnées sur une partie du trajet. Ce fut notamment le cas des services vers Kortrijk et Oostende circulant accouplés entre Bruxelles-Midi et Gent-Sint-Pieters, et vice-versa. Le 26 avril 1988, passage à Anderlecht des automotrices 001 + 006 (ex. 956 et 951) en provenance de Oostende (006) et de Kortrijk (001). A Bruxelles-Midi, elles poursuivront jusqu'à Leuven où elles seront désaccouplées pour poursuivre séparément leur route vers Liège (001) et Hasselt (006). Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO-THEME 102 Le 10 août 1988, le même service était assuré par les 001 + 006, ici en passage à Anderlecht. Le 16 août 1986, les 951 à 958 avaient, pour la seconde fois, été renumérotées 001 à 008 pour laisser la place libre aux nouvelles automotrices du type 86 (901 à 952). Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Lors de la renumérotation du parc moteur intervenue le 1er janvier 1971, les automotrices postales prirent les numéros 801 à 808.

Par la suite, lorsque la SNCB commanda les nouvelles automotrices quadruples qui formeront la série 801 à 844, les postales furent renumérotées 951 à 958, le 1er mars 1974.

La même chose se reproduisit lorsque la SNCB commanda les automotrices doubles de la série 900, les postales devenant le 16 août 1986 les 001" à 008".

Avec l'extension de la traction électrique, de nouvelles lignes s'offrirent aux automotrices postales : Gent-St-Pieters - Antwerpen le 3 juin 1973 et Gent-St-Pieters - Kortrijk le 1er juin 1980. Plus tard, elles circuleront également vers Hasselt, via les lignes 16 et 35 Leuven - Aarschot - Hasselt, électrifiées dans leur intégralité le 27 septembre 1981.

PHOTO-THEME 102 ↗ Le 5 mai 1983, la 957 quitte la gare d'Antwerpen-Centraal à destination de Bruxelles-Midi. Lors d'une révision subie en xxx, la 957 reçut des numéros de dimension plus grande sur ses faces avant. Elle a conservé cette particularité même après sa renumérotation en 007. P. HERBIET.

PHOTO-THEME 102 → Le 19 mars 1982, la 956 stationne à Gent-St-Pieters. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO-THEME 102 ↓ En avril 1981, le train postal vers Oostende et Kortrijk, s'apprête à quitter Bruxelles-Midi. Les deux automotrices seront découplées à Gent-St-Pieters. Pierre HERBIET.



Voici le roulement du 27 septembre 1981 comptant 5 journées, circulant toutes du lundi au vendredi :

service 1 :

- LJ - FNR - FBM
- FBM - FNR - LJ

service 2 :

- LUX - LL - LJ - FNR - FBM
- FBM - FNR - LJ - LL - LUX

service 3 :

- FSD - FGSP - FBM
- FBM - FGSP - FSD

service 4 :

- FGSP - FN
- FN - FGSP - LK
- LK - FGSP - FBM
- FBM - FGSP

service 5 :

- FBM - FLV - FL - GV
- GV - FL - FLV - FBM
- FBM - FN
- FN - FBM

Nous avons repris tous les arrêts intermédiaires pour chargement et déchargement. A noter que certaines relations circulaient sans personnel de la poste. Les relations FBM - LJ et FBM - LUX et vice-versa, circulaient toujours accouplées ensemble entre FBM et LJ. De même, les relations FSD - FBM et LK - FBM circulaient accouplées entre FGSP et FBM.

Abréviations : FBM = Bruxelles-Midi, FGSP : Gent-St-Pieters, FLV = Leuven, FN = Antwerpen-Centraal, FNR = Namur, FSD = Oostende, GV = Verviers, LJ = Jemelle, LK = Kortrijk, LL = Arlon, LUX = Luxembourg.

PHOTO-THEME 102 ↓ Le 24 avril 1986, la 952 manoeuvre en gare de Hasselt. Pierre HERBIET.



PHOTO-THEME 102 ↑ Le 16 juin 1988, en gare de Liège-Guillemins, des sacs postaux sont chargés dans la 008. Pierre HERBIET.

PHOTO-THEME 102 ↓ Le 20 avril 1984, passage à Erps-Kwerps de la 956 circulant en direction de Verviers. Pierre HERBIET.





↑ **PHOTO THEME 102** Petit parallèle entre deux "électrodinosaures", à Bruxelles-Midi le 3 septembre 1981. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

↓ **PHOTO 102-58** A partir du milieu des années 1980, les rames postales furent épaulées par d'autres automotrices, généralement les 051 à 058. Le 7 août 1986, passage du train postal Oostende / Kortrijk - Bruxelles-Midi, assuré par les 054 et 006 à Itterbeek. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Le roulement du 30 septembre 1984 comportait 6 services, tous du lundi au vendredi; il n'y avait pas de circulation le samedi et le dimanche :

service 1 :

- FSD - FGSP - FBM - FLV - FL
- FL - FLV - FBM - FGSP - FSD
- FSD - FGSP - FBM - FLV - FL - GV - GWK
- à vide GWK - FL

service 2 :

- LK - FGSP - FBM - FLV - FHS
- FHS - FLV - FBM - FGSP - LK
- LK - FGSP - FBM - FLV - FHS

service 3 :

- FL - FLV - FBM - FGSP - FSD
- FSD - FGSP - FBM - FLV - FL
- à vide FL - GV
- GV - FL - FLV - FBM - FGSP - FSD

service 4 :

- FHS - FLV - FBM - FGSP - LK
- LK - FGSP - FBM - FLV - FHS
- FHS - FLV - FBM - FGSP - LK

service 5 :

- FGSP - FN
- FN - FGSP
- FGSP - FN
- FN - FGSP

service 6 :

- LUX - LL - FNR - FBM
- FBM - FNR - LL - LUX

Nous avons repris tous les arrêts intermédiaires pour chargement et déchargement.

Les relations FSD - FBM - FL ou GWK, et LK - FBM - FHS, circulaient toujours accouplées ensemble entre Gent-St-Pieters et Leuven et vice-versa.

Abréviations : FBM = Bruxelles-Midi, FGSP : Gent-St-Pieters, FHS = Hasselt, FLV = Leuven, FN = Antwerpen-Centraal, FNR = Namur, FSD = Oostende, GV = Verviers, GWK = Welkenraedt, LK = Kortrijk, LL = Arlon, LUX = Luxembourg.

Vers cette période, des automotrices vertes commencèrent à intervenir dans le service postal, généralement les 051 à 058, mais également les automotrices Sabena. Les 051 à 054 furent même déséquipées de leurs sièges pour ce service en fin de vie.

Avec le temps, les automotrices postales donnaient des signes de fatigue. De plus, elles n'étaient pas adaptées pour le transport du courrier à l'aide des nouveaux conteneurs à roulettes qui allaient faire leur apparition. C'est ainsi que leur remplacement fut décidé de commun accord par la Poste et la SNCB.

← **PHOTO 102-59** La fin des premières automotrices est imminente. Le 3 mai 1989, le service Oostende / Kortrijk - Bruxelles-Midi est assuré par la 975 et la 005. Quelques jours plus tard, le 28 mai, les 001 à 008 auront vécu... Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Le choix se porta une fois de plus sur la transformation d'automotrices arrivées en fin de vie, cette fois de la série 051 à 128. Etant donné que le nombre de lignes électrifiées augmentait sans cesse et que l'on supprimait les trains postaux tractés, la Poste envisageait également de créer de nouvelles relations. Pour cette raison, elle opta pour 15 automotrices. Celles-ci furent donc prélevées dans la série 051 à 128. Renumérotées 961 à 975, les 15 rames furent mises en service entre mars et décembre 1988.

C'est en définitive le 28 mai 1989 que furent radiées les 001 à 008. Pour marquer cet événement, le PFT organisa un mémorable voyage d'adieu le 17 juin 1989, lequel rassembla pour une photo souvenir les 8 automotrices devant l'atelier de traction électrique de Schaerbeek, suivi d'un parcours spécial vers Gembloux - Charleroi - Erquelinnes et retour à Bruxelles.

à suivre...



↑ **PHOTO 102-60** Le 7 mai 1987 à l'atelier Diesel de Schaerbeek, les 004 et 006 stationnent à côté de l'automotrice historique de 1935. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

↓ **PHOTO 102-61** - ↓↓ **PHOTO 102-62**
Le 17 juin 1989, le PFT organisait un mémorable voyage d'adieu aux automotrices postales. Un parallèle rassembla toutes les automotrices ainsi que la rame historique devant l'atelier de traction électrique de Schaerbeek. De gauche à droite, la rame historique de 1935 et, dans l'ordre, les 001 à 008. PFT.





PHOTO 102-63 Quatre vues du voyage d'adieu organisé par le PFT le 17 juin 1989. Ci-dessus, arrêt-photo au-dessus de la Sambre à l'écluse n°4 de Lobbes. PFT.

PHOTO 102-64 Un arrêt-photo fut marqué à hauteur du triage du charbonnage du Roton à Tergnée, qui fut le tout dernier charbonnage wallon resté en activité. PFT.





PHOTO 102-65 Au départ de Bruxelles-Nord, les participants embarquèrent à bord de trois automotrices postales : les 007 + 003 + 002. Ce parcours debout et inconfortable ne dura heureusement pas longtemps, jusqu'à l'atelier de traction électrique de Schaerbeek. Après le grand parallèle historique, le train d'adieu poursuivit son trajet, cette fois formé des automotrices 003 + 130 (Budd) + 002 vers Gemboux, Jemeppe-sur-Sambre via la ligne 144, Charleroi, Erquelines et retour à Bruxelles par la ligne 124. Ci-dessus, le parcours de Bruxelles-Nord à Schaerbeek, avec les trois automotrices postales. PFT.

PHOTO 102-66 Arrêt-photo en gare de Gembloux, avant d'emprunter la ligne 144 vers Jemeppe-sur-Sambre. PFT.



il y a 75 ans ...



Suivant l'exemple de l'Allemagne qui assurait des service express à l'aide de grands autorails confortables, la SNCB mit en service en 1936 huit élégants autorails triples dont les trois caisses étaient articulées sur quatre bogies : les 653.01 à 03, 654.01 à 03, 655.01 et 656.01. Chaque série se distinguait par sa motorisation : Maybach pour les 653, Carels pour les 654, Mercedes-Benz pour le 655 et Frichs pour le 656. Ce document montre un 653 photographié à Forest-Midi. L'autorail n'est pas encore numéroté. Collection PFT.

A la fin des années 50', la SNCB commanda pas moins de 136 locomotives Diesel de ligne du type 212, future série 62/63. Les six locomotives de présérie furent livrées en 1961 : les 212.001 à 212.003 (futures 6391 à 6393), et 212.101 à 103 (futures 6201 à 6203). Elles se différenciaient des machines de séries (212.104 à 212.233, futures 6204 à 6333) par leurs simples phares blancs et, pour les 212.001 à 003, par leurs bogies du type Flexicoil. La toute première, la 212.001, fut réceptionnée à Schaerbeek le 14 mars 1961, où nous la voyons peu après sa livraison. Photo Groupe SNCB.

il y a 50 ans ...



il y a 25 ans...



PHOTO 102-67 Au milieu des années '80, plusieurs trains de marchandises entre Valenciennes et le triage de Saint-Ghislain et vice versa, étaient remorqués par des BB 63000 de la SNCF. Le 30 avril 1986, le train 49341 en route vers Saint-Ghislain, passe à hauteur du signal avertisseur de Quiévrain. En tête, la BB63960, mise en service le 21 novembre 1966 au dépôt de La Plaine, et aujourd'hui toujours active. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 102-68 En juin 1990, le PFT devint propriétaire de la Ty2-3554, future 26.101. En mars 1991, une équipe du PFT retourna en Pologne pour effectuer non seulement des parcours d'essais avec la machine, mais également un écolage complet pour sa conduite, au dépôt de Szczakowa, dans la région industrielle de Katowice. Le 15 mars 1990, l'équipe du PFT manoeuvre une rame de sable en cours de chargement sous une excavatrice géante. Une fois chargée, la rame de 2000 tonnes sera transférée vers un charbonnage où le sable servira à combler les galeries des mines de charbon épuisées. C'est là une expérience inoubliable qu'a vécu la délégation du PFT ! Jean-Luc VANDERHAEGEN.

il y a 20 ans...

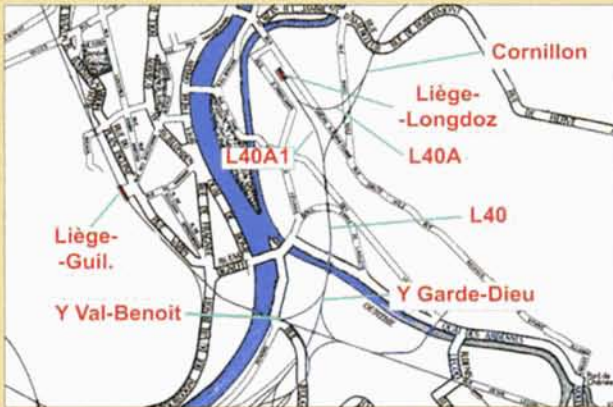


Hier...

De 1850 à 1851, la Cie du Chemin de Fer de Namur à Liège (plus tard Nord-Belge) mit en service la ligne Namur - Liège. La gare tête de ligne fut établie à Liège-Longdoz, en impasse, sur la rive droite de la Meuse. La section entre la bifurcation de Val Benoît et Liège-Longdoz fut ouverte le 28 août 1851. Le 24 novembre 1861, une nouvelle ligne fut mise en service au départ de Liège-Longdoz vers Cornillon, Visé et Maastricht, exploitée par la Compagnie du chemin de fer de Liège à Maastricht et extensions. A cette époque, il n'était pas possible en venant de Maastricht de se rendre ailleurs qu'à Liège-Longdoz; il fallut attendre 1917 pour que les Allemands construisent une liaison directe entre Cornillon et Vennes. La section Liège-Longdoz - Cornillon devint plus tard la ligne 40A1, tandis que la section Liège-Longdoz - Vennes fut numérotée 40A. A l'origine, un simple baraquement faisait office de gare, lequel fut remplacé par un bâtiment en 1857. Rapidement devenu insuffisant, une grande gare fut construite et mise en service en 1877, toujours gérée par le Nord Belge. La photo ci-dessus montre la gare monumentale datant de 1877, le long de la rue Grétry. Aujourd'hui, un centre commercial baptisé "Médiacité" occupe une grande partie du site... Collection PFT.

Aujourd'hui

Hier...



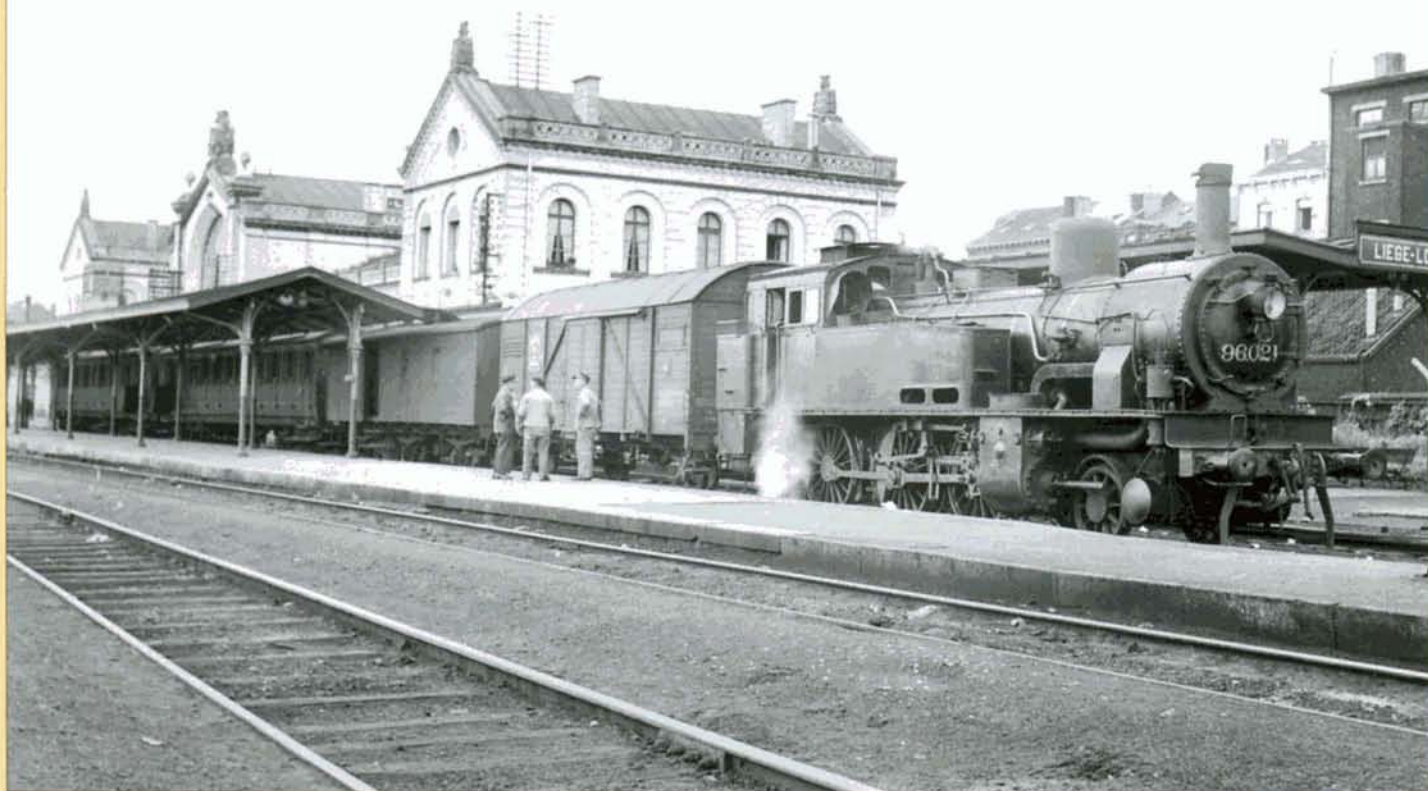
Tout le quartier du Longdoz fut dopé par l'arrivée du chemin de fer et connut un essor énorme. De nombreux commerces s'installèrent, de nouvelles rues furent tracées, plusieurs lignes de tram furent dirigées vers la gare. Le bâtiment fut construit dans le pur style du chemin de fer du Nord. Après la suppression du trafic voyageurs en octobre 1960, la gare fut abandonnée puis finalement démolie en 1975, pour laisser la place à la construction d'un vaste complexe commercial.

Voici une autre photo de la gare réalisée vers 1903, vue par l'autre extrémité de la rue Grétry. Collection PFT.

Aujourd'hui

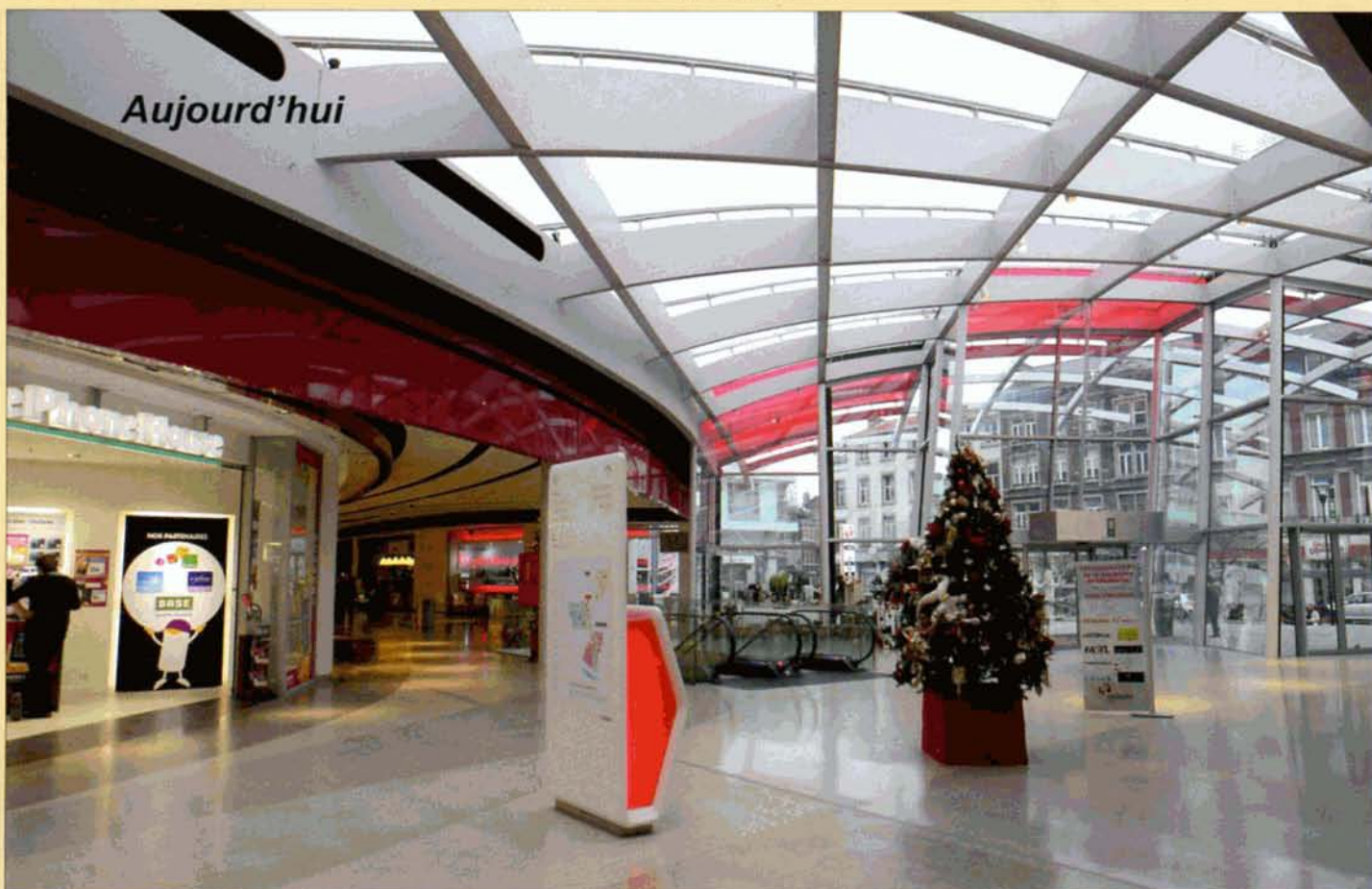


Hier...



La gare de Liège-Longdoz possédait deux quais desservant 3 voies. Plusieurs voies de garage, une halle à marchandises couverte, une cour à marchandises, plusieurs raccordements et un atelier de voitures complétaient les installations. Une plaque tournante était établie à l'extrémité des voies à quais. Voici un document montrant un train de voyageurs prêt au départ, remorqué par la 96.021. Aujourd'hui, ce site est occupé par le centre commercial Médiacité. Les immeubles visibles derrière la gare existent toujours comme on peut le voir à travers le vitrage. Photo J.H. RENAUD, collection PFT.

Aujourd'hui

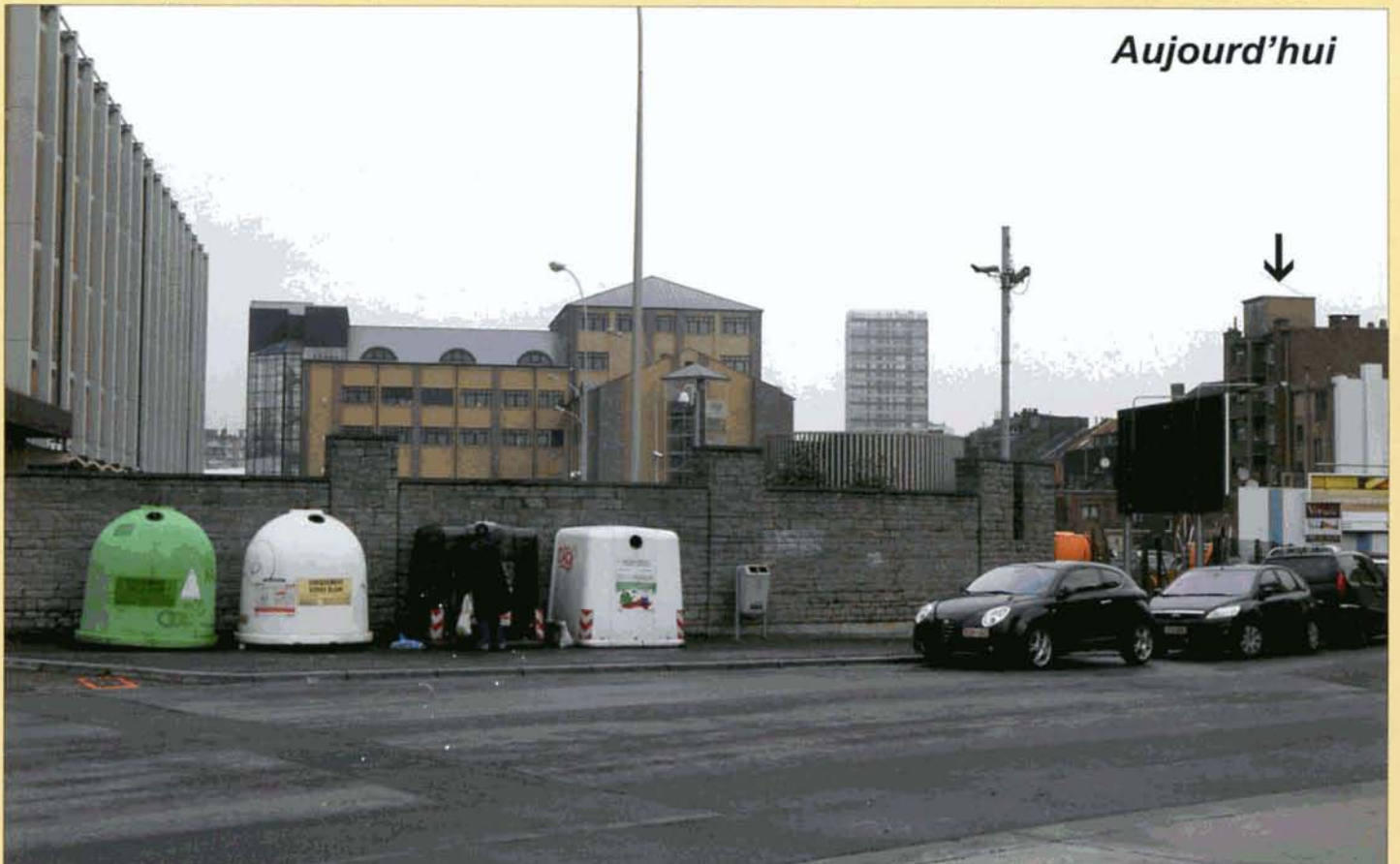


Hier...



Le service voyageurs vers Liège-Longdoz fut malheureusement supprimé le 2 octobre 1960. Cette gare aurait pourtant pu faire partie d'un grand réseau RER autour de Liège. Quel gâchis ! Même les trams ont disparu à la faveur des bus... La ligne 40A resta toutefois en service pour le trafic des marchandises et pour desservir le raccordement vers l'usine Espérance-Longdoz. Plus tard, le seul trafic ne concernera plus que l'usine Espérance-Longdoz (raccordement Cockerill n° 7). La ligne fut finalement mise hors service en 1988, démontée en 1990 et mise hors inventaire le 22 mars 1990. Cette photo a été prise le 29 décembre 1956 depuis le passage à niveau de la rue Natalis, alors qu'un train de voyageurs remorqué par la 40.062 manoeuvrait. Aujourd'hui, le site est totalement méconnaissable, le seul repère entre les deux photos étant le bâtiment carré visible à droite (voir flèches). Photo Bazin, collection DIEU.

Aujourd'hui



Sur le passé de Types 51 de l'Etat Belge

Nous devons, au talent inspiré de chercheur de Monsieur Claude Destrebecq, la découverte d'un document du plus haut intérêt pour l'histoire des locomotives-tenders à 3 essieux Ct (030T) du type 51 de l'Etat Belge, publiée ci-dessous. Il s'agit d'une photo prise en 1914-1915 en Belgique, et qui a été trouvée en Allemagne. Elle fut utilisée entretemps, le 30 août 1915 à Altona (Hamburg) pour des vœux d'anniversaire.

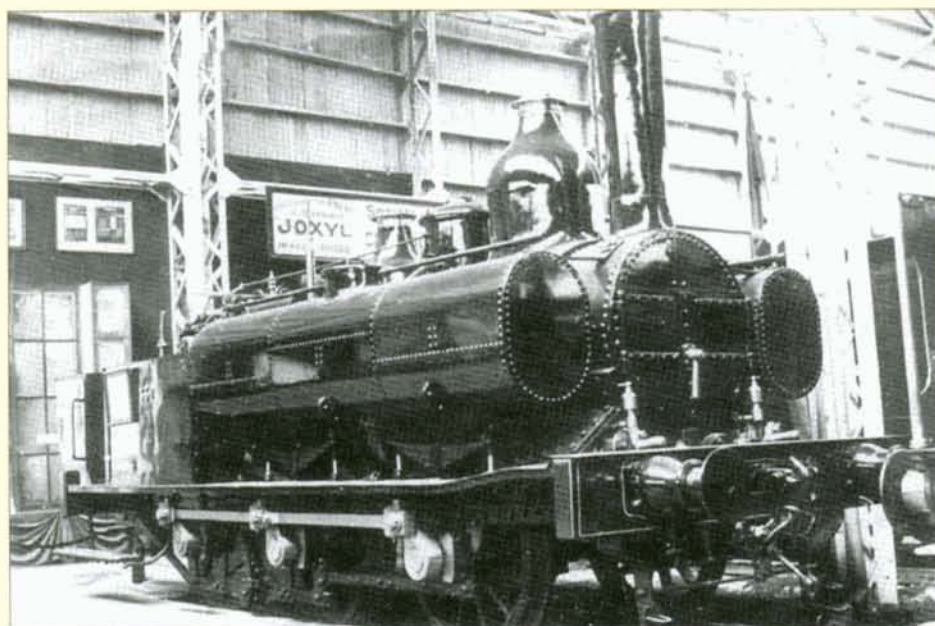
L'examen de la photographie nous révèle que cette machine fut la M.G.D.B. n° 07093, ce qui correspond à l'inventaire allemand de 1916. «MA» désigne un arrondissement de la traction. «M.G.D.B.» est la «Militär General Direktion Brüssel».

L'auteur de cette photocard est sans doute l'un des trois cheminots présents. Remarquons que tous portaient leur amulette au cou ! Le quatrième personnage est un factionnaire appartenant aux gardes des communications (probablement Landsturm).

La machine est pavoisée à l'avant d'un fanion à gauche (très partiellement visible au-dessus du dôme) et d'un bouquet de fourragère à droite.

Les lanternes appartiennent, bien sûr, à un modèle ancien. La locomotive est - fort heureusement - tapissée de renseignements et indications, dont son numéro Etat Belge 345 (qui deviendra plus tard la 5177 SNCB en octobre 1931, puis la 51.077 en janvier 1946).

Elle n'a pas été construite par Carels mais elle porte la plaque de construction n° 89 d'Energie de 1903. Sa plaquette de



La Type 514 n° 332 de l'Etat Belge, dans sa version d'origine (soutes à eau ovales, absence d'abri, frein sur rail), construite par Couillet en 1866. Elle est vue ici à l'Exposition de Gand de 1913. Photo PITTORS, collection A.D. DE PATER.

dépôt est Anvers-Sud, ce qui est repris en allemand "Antwerpen Süd". Sur la soute, l'indication T04 nous apprend son classement parmi les locomotives-tenders de faible puissance. Un avis est appliqué au bas de l'abri « Linien Kommandantur-Lüttich ». La capacité en eau (4 m³) et en charbon (1 t) est inscrite sur la soute à eau. Comme nous sommes en 1914-1915, les cuivres n'ont pas encore été enlevés.

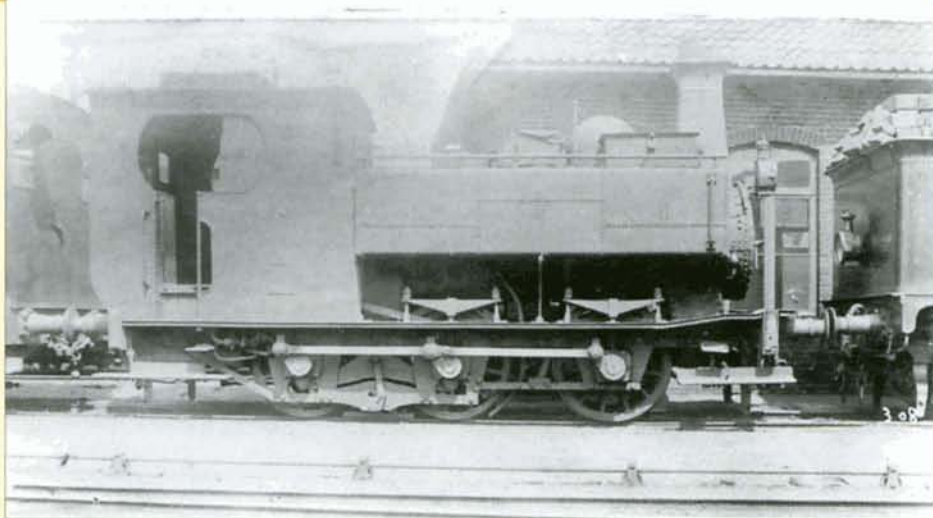
Comme altérations, nous observons que les tampons ont été échangés. L'arrière de l'abri a connu un gros problème. On peut le comparer à celui de

la 17 de l'Etat Belge à la page 76, qui donne une vue rare d'un arrière en état correct d'origine (les numéros de pages font référence au livre sur le type 51 «NMBS Type 51» réalisé par Hugo De Bot et paru en 1993).

La partie arrière de la 07093 a pris un sale coup : elle est borgne de sa lucarne de gauche, et une grande brèche comprenant cette lucarne gauche et la baie centrale s'étend jusqu'au toit. Elle a été masquée par une bâche.

Cette photographie a bien été réalisée à Anvers par l'atelier d'art Bleys, 86 rue de





La Type 51 n° 343 de l'Etat Belge, en 1907. Photo PITTORS, collection A.D. DE PATER.

la Chapelle, à Hoboken. Indépendamment de la qualité intrinsèque du document, nous nous réjouissons de pouvoir mettre au point la question ouverte sur la longévité d'unités construites chez *Carels* (avec les numéros de construction 1 à 11) et appartenant à la première série, dite du type 51 « primitif ».

Trois de ces machines avaient embarqué Hugo De Bot dans son étude. Cela se comprend en présence de thèses contradictoires, d'erreurs de parasites « virus », d'incomplétions malencontreuses, de doutes légitimes suscités par le manque de fiabilité des rares listes de référence existantes. Il s'agissait des locomotives n° 342, 343 et 345 de l'Etat Belge, à qui l'on prêtait des possibilités de survie atteignant respectivement 72, 91 et 83 ans !

Le désordre relatif des états du matériel de l'Etat Belge compromet les chances de succès des historiens et chercheurs de tous temps.

Il résulte soit de négligence dans la tenue de ces états, soit d'erreurs de conception. Par exemple, la discrimination entre locomotives du même type en machines d'ateliers et unités du service courant. A ceci s'ajoute la pratique désuète du remplacement d'unités sorties de la première liste de l'Etat Belge, de 1835 à 1907, par n'importe quoi ! En effet, au début, l'Etat Belge numérotait les locomotives dans l'ordre de leur livraison, les numéros se succédant dans l'ordre. Lorsqu'une machine était radiée, son numéro devenu libre était attribué à la prochaine locomotive livrée à l'Etat Belge. Certains numéros ont ainsi été utilisés 4 fois !

En effectuant une synthèse de conclusion des notes De Bot (page 21) relatives à ces trois locomotives, nous obtenons, à la lumière de la photo nouvellement découverte, la situation suivante :

- **342** : Carels n° 3 / 1867, Energie n° 98, MGDB n° 07181, conforme à la liste

Schmeiser; c'est la donnée de Jacquet qui est inexacte.

- **343** : Carels n° 10 / 1867; puis SNCB 5176 (en octobre 1931), puis 51.076 SNCB (en janvier 1946); 2ème état photo Pittors 1907 publiée en haut de la page suivante.

La conclusion proposée reste évidente. Il n'y a sur cette loco que la plaque qui puisse être d'origine. La machine est déjà composée d'éléments hétérogènes : châssis ancien avec frein sur rail, chaudière de période intermédiaire avec cheminée carrée, abri de genre improvisé, graisseur avant extérieur. La situation en 1er état est connue par ailleurs.

Photo Harder 1942, 3ème état (voir photo page suivante). La locomotive est devenue 5176, la plaque Carels 10 est seule à faire foi. Il n'y a plus aucune similitude entre cette 5176 et la 343 d'origine ! Le châssis ancien a disparu, la cheminée est différente, le frein sur rail est remplacé par un frein à air *Westinghouse*. Si la chaudière peut provenir de la photo de 1907, elle ne correspond cependant plus au modèle de 1867. La plaque *Carels* seule était d'origine, mais le n° 343 Etat Belge même a disparu. Donc aucun lien avec la 5176 ! Comme la 5176 authentique ne peut en aucun cas être la *Carels* 10, il ne peut être qu'une de nos chères disparues. En d'autres termes, nous nous trouvons en présence d'un « ensemble » composé de : une locomotive récente munie d'une chaudière du style 1889, portant une plaque *Carels* 10 qui lui est tout à fait étrangère !

Comme le remarquait pertinemment Hugo De Bot, certaines locomotives ne sont plus qu'un ramassis d'éléments disparates sans lien d'origine entre eux (page 61).

- **345** : Carels n° 5 / 1867, puis SNCB 5177 (en octobre 1931) et 51.077 SNCB (en janvier 1946), Energie n° 89 / 1903. L'identité du constructeur manquait. Elle nous est livrée par la photo

de Mr. Destrebecq.

Ce n'est plus une *Carels* légendaire ! Cette Energie 89 est incontestable; elle est identique à sa soeur jumelle 90 dont nous avons l'image (loco 514 page 89). Machine du pur style de la dernière période.

Tout ceci confirme la désignation et l'identité de la 342 Etat Belge, en levant les doutes. En même temps, cela permet de balayer la légende des *Carels* quasi centenaires. Longévité 1867 - 1903 maximum.

Nous esquissons une nouvelle (!) liste des types 51 "primitif" plus proche de la réalité historique (voir tableau page suivante).

La *Carels* n°10 fut retardée en livraison, vraisemblablement suite à un incident d'épreuve ou à un sous-traitant. L'Etat Belge 343 suivit l'ordre de la *Carels* n°10. Les autres Etat Belge (344, 345, ...) prirent sa place, tandis que la 343 sortait la dernière. *Carels* appliqua sa plaque numérotée par ordre chronologique suivi à la 342, à la *Carels* n° 3 succéda la 344, *Carels* n° 4 et ainsi de suite.

Cet article est paru dans le bulletin "Train Miniature du Hainaut Occidental" n° 38 de juillet-août 2010.

Complément à l'article

Complémentairement à l'article, voici un essai de reconstitution historique concernant les trois Type 51 construites par *Carels* et expliquant les avatars occasionnés à l'histoire.

Loco 342 Etat Belge

- le remplacement par la locomotive construite par *Energie* sous le numéro 98 (1903) a été négligé par l'Etat Belge;
- l'erreur est induite par la fausse attribution de Jacquet (*Energie* n° 98 à la 345);
- MGDB n° 07181 en 1916 : la plaque fait défaut, les cuivres ayant été enlevés;

Loco 345 Etat Belge

- négligence à l'Etat Belge où l'on n'a pas inscrit l'*Energie* 89 / 1903;
- erreur induite par Jacquet lors de la fausse attribution de l'*Energie* 98;
- locomotive toujours rangée en "ateliers" de 1907 à 1921 ! faux à l'évidence, car de type primitif;
- la photo de 1915 fixe l'*Energie* 89, elle est identique à sa jumelle *Energie* 90 (Etat Belge 514); MGDB mentionne aussi cette machine renumérotée 07093 en 1916, comme étant une *Energie*.

Loco 343 Etat Belge

a) l'état d'origine est connu suffisamment (soutes ovales, pas d'abri, frein sur rail);

b) la photo Pittors de 1907 nous révèle un précieux jalon intermédiaire. Jacques nous a livré un autre renseignement utile : cette loco a reçu une chaudière du modèle de 1889. Dans le rétroviseur, remarquons que cette loco 343 a dû recevoir une nouvelle chaudière et aussi qu'elle avait été retardée lors de sa mise en service (problèmes lors de son épreuve?). A cette époque, les chaudières n'étaient pas encore numérotées sérieusement; sans doute lui aura-t-on simplement apposé le numéro Etat Belge 343 de la machine destinataire. L'abri de genre "bricolage", posé entre 1889 et 1907, la chaudière genre 1889, avec cheminée carrée, le frein sur rail et le châssis vraisemblablement encore d'origine (40 ans), tout ceci pourrait expliquer le transfert de la plaque Carels n° 10 :

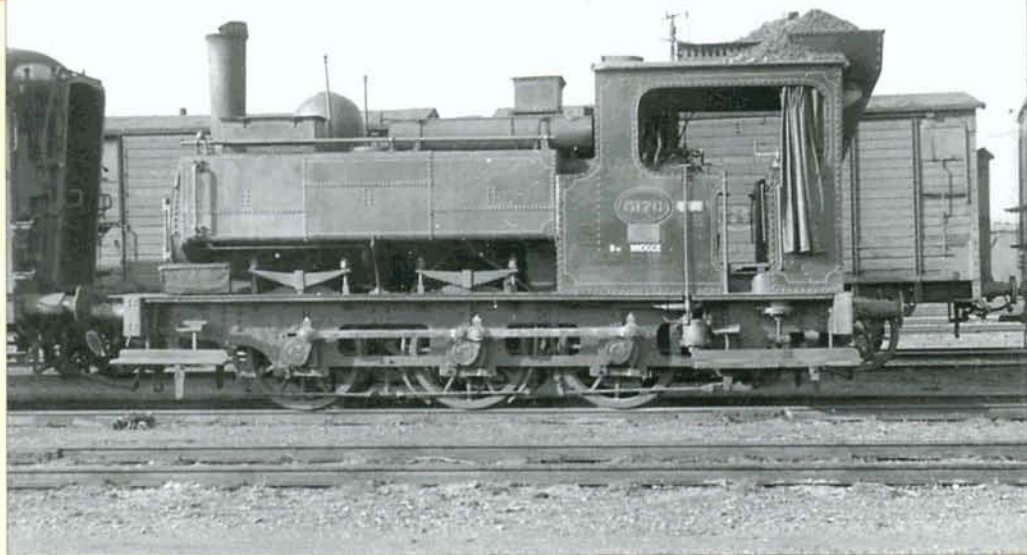
- loco ancienne avec vraie plaque;
- chaudière de 1889 à cheminée carrée, qui conditionne la longévité !
- abri adinventif improvisé, qui confirme l'appartenance au type primitif dépourvu d'abri en son temps.

De 1907 à 1921, cette locomotive restera en "ateliers" comme type primitif (Carels). Faux évident. L'abri de bricolage disparaît entre temps tandis que la cheminée carrée cède la place à une cheminée droite (soit des modifications secondaires). La plaque Carels n° 10 n'accompagnera plus que la chaudière de 1889, marquée "343" (?). Peut-être n'y a-t-il plus d'autre immatriculation connue.

Il ne reste rien de la vraie 343...

L'hypothèse la plus vraisemblable est qu'à un moment propice, par exemple après le premier conflit (1919-1922), lorsqu'on reconstituait des unités à partir d'éléments divers, la chaudière de 1889, probablement marquée "343", avec la plaque Carels n°10 - ce qui fut celle de la première locomotive numérotée 343 - chaudière encore en ordre de marche, aura rencontré un châssis accueillant... Rencontre peu difficile : il suffit d'une locomotive plus récente, dont les plaques ont fondu durant l'occupation et dont la chaudière a, elle aussi, connu un sort funeste menant à sa disparition (ou son éloignement). L'autorité croit bien faire en faisant accompagner la chaudière de 1889, marquée (?) 343, de la plaque Carels n° 10 disponible (même inexacte !).

- c) la photo de Harder de 1942 nous révèle :
- une locomotive plus récente, non identifiée (récupération...?);
 - la chaudière de 1889 avec sa cheminée remplacée;



Revoici la 343, mais renumérotée SNCB 5176, photographiée à Brugge en 1942. Photo : K.J. HARDER.

- la plaque Carels n°10 accompagnant vraisemblablement toujours cette chaudière 343, qui sera renumérotée 5176 en 1931 et qui deviendra la 51.076 en 1946. C'est donc la chaudière de 1889 qui accomplit le plus long service !

Durées de vie approximatives :

- Carels n° 3 : 36 ans;
- Carels n° 5 : 36 ans;
- Carels n° 10 : 40 + environ 13 ans, mais avec deux chaudières et deux châssis.

André DAGANT, 2010

Type 51 «primitif» 1866 (avec soutes ovales)

N° E.B.	Constructeurs n° - date	Sortie connue	Loco remplaçante connue
125	Couillet 173 1866	guerre	
128	Couillet 174	1897	Zimmermann-Hanrez 57 (Type 11)
330	Couillet 184	1900	Saint-Léonard 1237
331	Couillet 185	1903	Energie 97 (5172 - 51.072)
332	Couillet 186		expo de Gand, radiée entre 1921-1926 ?
333	Couillet 187	1897	Zimmermann-Hanrez 63 (Type 11 n° 1116)
334	Couillet 188	1903	Saint-Léonard 1345
335	Couillet 189	1897	Zimmermann-Hanrez 60 (Type 11 n° 1117)
336	Couillet 190	1902	Boussu 122 (5173 - 51.073)
337	Couillet 191		radiée entre 1901-1907 ?
338	Couillet 192	1900	Saint-Léonard 1238
339	Couillet 193	1896-7	Tubize 1039
340	Carels 1	1885	Tubize 609 "Le Cinquantenaire"
341	Carels 2	1889	La Meuse 1144 (5174 - 51.074)
342	Carels 3	1903	Energie 98 (5175 - voir explication)
343	Carels 10	?	? (5176 - 51.076 - voir explication)
344	Carels 4	1902	Boussu 123
345	Carels 5	1903	Energie 89 (5177 - 51.077 - voir explication)
346	Carels 6	1900	Saint-Léonard 1239
347	Carels 7	1903	Energie 99 (5178 - 51.078)
348	Carels 8	1901	Saint-Léonard 1248
349	Carels 9	1888	Couillet 924 (Type 11)
388	Carels 11 1867	1900	Exposition de Paris
394	Couillet 203 1868	1889	Haine-St-Pierre 388 ?
395	Couillet 204 1868	guerre	
396	Couillet 205 1868	1903	Saint-Léonard 1346
397	Couillet 206 1868	1904	Biesme 10 (5183 - 51.083)

L'arrangement des n° Carels se déduit de la position de la Carels n° 10.

Couillet livra également 4 unités aux Charbonnages de l'Ouest de Mons (n° 267/1872, 268/1872, 433/1880 (la plaque porte 1879) et 529/1881).

N° Etat Belge	Loco "atelier"	N° MGDB	N° SNCB	Constructeur
342	-	07181	5175 / -	Energie 98
343	oui	-	5176 / 51.076	?
345	oui	07093	5177 / 51.077	Energie 89

Nées en Belgique

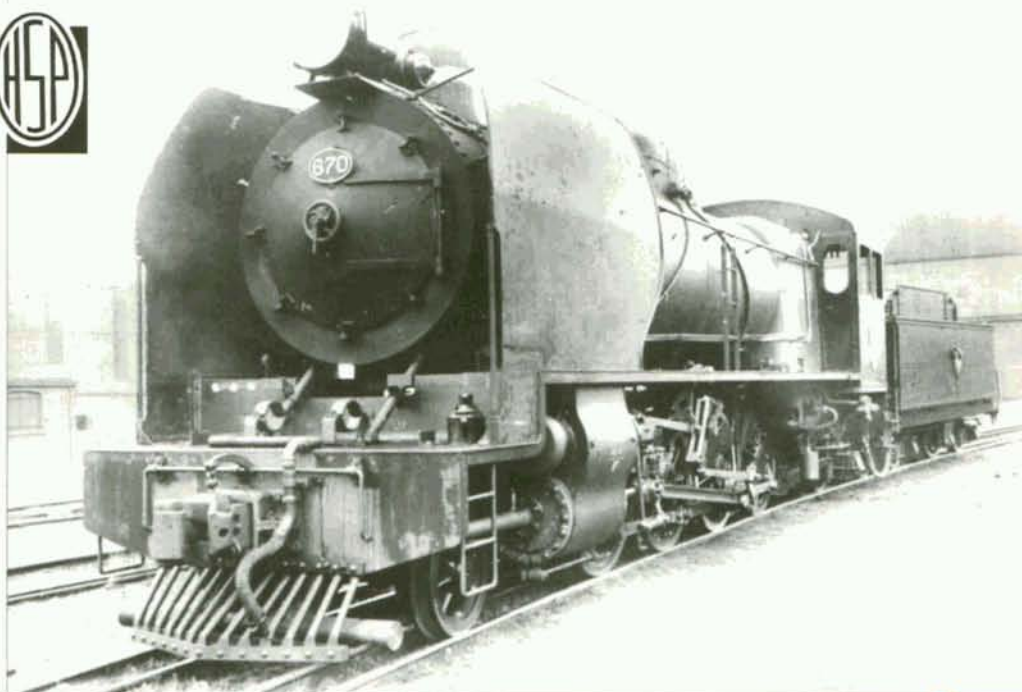
Brésil :

1'D1' n° 670-679

En 1950, les *Forges, Usines et Fonderies d'Haine-Saint-Pierre* (FUF) livrèrent une série de dix *Mikado* (1'D1') à écartement métrique (1,000 m) au chemin de fer brésilien "Forcenida dal Ferrocarril de Parana - Santa Catarina Railway". Elles portaient les numéros du réseau 670 à 679, tandis que FUF leur attribua les numéros de construction 2041 à 2050.

Ces locomotives pesaient à vide sans tender 57,5 t, et en ordre de marche 63,5 t. Elles pouvaient circuler à 70 km/h.

Concernant le "Rede de Viação Paraná-Santa Catarina" (RVPSC), cette voie ferrée a servi principalement une partie importante de la région sud du Brésil, principalement les états de Paraná et Santa Catarina mais a aussi eu quelques lignes dans les régions de São Paulo et de Rio Grande do Sul. Cette société a également incorporé en 1944 la *Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná*, qui servait le nord de l'État du Paraná. En 1957, le RVPSC a été incorporé dans le RFFSA, le Réseau Fédéral



La première Mikado photographiée sur les voies d'essais des FUF en 1950.
Photo FUF, collection PFT.

Brésilien de Chemin de Fer. Après la privatisation en 1997, il a été fusionné avec le *Ferrea Viação do Rio Grande do Sul*, formant la *Ferrovias Sul Atlân-*

tica, qui fut à son tour, en 1999, fusionnée avec plusieurs entreprises argentines formant ALL - América Latina Logística ...



La 020.0234, ex. MZA 604 (Couillet 789/1884) en novembre 1962; lieu inconnu.
Photo J.R. RENAUD, collection PFT.

Espagne :

Bt 601-610 du MZA

En 1884, *Couillet* livra au chemin de fer du MZA (Madrid Zaragoza Alicante) une série de 10 petites Bt à voie large (1,674 m). Elles reçurent les numéros 601 à 610 (n° de construction *Couillet* 786 à 795). Lors de la reprise du MZA par la RENFE, elles furent renumérotées 020.0231 à 0240. Elles étaient utilisées pour assurer les manoeuvres dans les dépôts et ateliers. La 020.237 fut vendue à la société métallurgique *Duro-Felguera* où elle reçut le n° MZA 607.

Pas moins de 7 machines sont aujourd'hui conservées :

- 020-0231 : museo de ferrocarriles de Madrid;
- 020-0232, remise en état de arche par l'ARMF à Lleida en 2009;
- 020-0235, à Las Palmas (Canaries);
- 020-0236, à Vilanova I La Geltru;
- 020-0237, à Langro;
- 020-0239, à Tarassa;
- 020-0240, à Alcazar de San Juan

