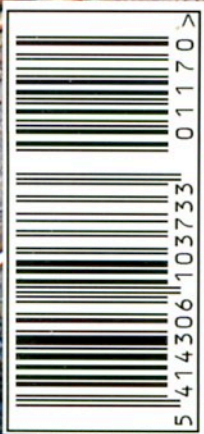


EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 117 - OCTOBRE 2013 - € 9,00
SUISSE : 14,00 CHF
N° AGRÉMENT : P501041 - BUREAU DE DÉPÔT : BE-9000 GENT 1
ÉDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, BE-1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme

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

Toerisme en Spoorpatrimonium

Editorial

La météo plus que clémente du mois de juillet a amené au Chemin de fer du Bocq un grand nombre de visiteurs, attirés sans doute par le programme proposé. Tous les dimanches de juillet et août, la ligne est divisée en deux tronçons : la partie "haute", entre Ciney et Spontin, est exploitée en autorail ou rame tractée - à cause de l'accès en gare de Ciney - tandis qu'en partie basse, c'est un train vapeur qui circule entre Spontin et Purnode.

Une double attraction qui permet également de découvrir autrement les charmes de la vallée du Bocq !

Vous ne trouverez pas dans ce numéro de compte-rendu détaillé des activités qui se sont déroulées après le 1er août, date à laquelle ce numéro est clôturé, vacances des bénévoles obligent...

Mais les autres activités ne s'arrêtent pas pour autant. Le matériel roulant nécessite toutes les attentions des équipes d'entretien et de restauration, les bâtiments et autres infrastructures sont aux petits soins, les aménagements progressent...

Ainsi que les publications, dont les recettes doivent nous permettre d'arriver à nos objectifs.

Savez-vous que quatre des cinq publications prévues cette année sont déjà disponibles ? Si vous ne les avez pas encore, profitez des longues soirées qui s'annoncent pour compléter vos connaissances ferroviaires et votre bibliothèque...

Bonne lecture !



PHOTO 117-01 Parallèle devant l'atelier de Schaerbeek; de droite à gauche, les 5183, 201.027, 6077 et 211.006. PFT, 14 août 2013..

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.

Photo et dessins : €25 / pièce par surface de 9 x 13 cm.

AS.MO.CO

L'AS.MO.CO organise le 6 octobre 2013 de 9h à 13h en la salle St. Raphaël à Aywaille sa 65e Bourse Internationale de trains miniatures, voitures et jouets anciens.

Renseignements et réservations :

+32.(0)471/40.45.50 du lundi au vendredi de 18h30 à 21h

Rectifications

EN LIGNES 116

- **page 9** : dans la fiche de la 202.020, il y a : origine CFL 1603; il faut 1602.

- **page 13** : dans la fiche de la 1608 il y a : constructeur : BN, Nivelles, 1963; il faut 1966.

- **page 14** : dans la fiche de la 027 il y a : constructeur : AC Mechelen, 1957; il faut La Brugeoise et Nicaise & Delcuve, ACEC, SEM, 1950. Dans origine, il y a : SNCB 630.06 / 4006; il faut SNCB 228.027. En outre, comme indiqué dans le texte page 7, le point rouge figurant sur certaines fiches, indique qu'il s'agit d'une pièce unique.

- **page 24** : la photo du wagon pour le transport de fonte en fusion a été réalisée à La Louvière-Centre et non Sud; il était remorqué par la 7829 et non 7852.

PFT-agenda

- **samedi 14 et dimanche 15 septembre** : "Événement Thomas", la petite locomotive des dessins animés se rendra sur le Bocq à Spontin; voir encart central.

- **samedi 5 octobre** : voyage PFT : "Sur la rive gauche de l'Escaut".

- **6, 13, 20 et 27 octobre** : circulations touristiques sur la ligne 128; tous renseignements sur www.cfboqc.be et dans les pages centrales.

- **samedi 30 novembre et dimanche 1er décembre** : trains de Saint-Nicolas sur le Chemin de fer du Bocq. Inscriptions sur www.cfboqc.be.

- **samedi 7 décembre** : ouverture de la boutique du Musée du rail de Saint-Ghislain, de 10 à 16 heures.

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, Christian AUQUIÈRE, Baudouin DIEU, Philippe DE GIETER, Pierre HERBIET, Serge MARTIN, Alain DEFECHEREUX, Eric VANHOECK, Walter PINET.

Remerciements (par ordre alphabétique) :

Armand BEERLANDT, David BEUMER, Julien CASIER, Roger CRIKELAIRE, Michel de ESCH, Freddy DELARBRE, Simon DE RIDDER, Wim DE RIDDER, Roel DE SAEGHER, Paul DEWIT, Andy ENGELÉN, Robert FONTEYNE, Philippe GOUSSET, Michel HANSENS, Maurice HENNEQUIN, Luk GIBENS, Terrence LABAR, Gilbert LAURENT, Lucien LUYCKX, Bruno MALFAIT, Charles MALISOUX, Serge MATHEY, Charles OCSINBERG, Willy PEYSKENS, Christian RUQUOY, Maarten SCHOUBBEN, Sébastien SERVAIS, le Groupe SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Marc STRIFFELER, Michel THIRY, Christian VANHECK, Ivo VAN STEENWINKEL, Dennis VANSUMMEREN.

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 - Belgique
☎ GSM : +32.(0)473.39.35.54 FAX : +32.(0)65.66.45.41
✉ pftsp@gmail.com Internet : www.pftsp.be

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2013

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de verser une cotisation annuelle de € 38 (étranger : € 44) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant "EN LIGNES 2013" . 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 BE57 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 117-02 La 211.006, alias la 6406, du Patrimoine historique de la SNCB-Holding, fut la vedette de notre Gala Cockerill des 17 et 18 août. La voici à Dorinne-Durnal le 16 août 2013. PFT-CFB.

EN LIGNES 117 - octobre 2013

sommaire



32
Les wagons porteurs en Belgique



58
Hier - aujourd'hui le dépôt d'Arlon



60
Les locos 6 à 10 du FC de Olot à Gerona



66
Les voitures type Z 2301-2310

2 PFT-Service - Editorial

4 News PFT

6 Actualité belge

6 statistiques - locomotives

10 automotrices - TGV

14 radiations

16 voitures

17 divers

20 Privés

24 Actualité étrangère

24 Allemagne

25 Pays-Bas

26 France

27 Pologne

28 La nouvelle livrée russe

32 Les wagons porteurs

58 Hier - aujourd'hui

60 Nées en Belgique

62 Il y a ...

64 Curiosité ferroviaire

65 Les plus beaux sites

66 Les voitures 2301-2310

COUVERTURE ARRIÈRE

← Le 21 juillet, passage à Esneux du train de calcaire 49663 Beverwijk - Jemelle se rendant à la carrière Lhoist. DB Schenker assure la traction sur la totalité du trajet. Michel de ESCH.

← **PHOTO 117-03** La 1251 d'EETC remorque entre Amsterdam Watergraafsmeer et Den Bosch une rame vide devant assurer un Train-Auto. Dordrecht-Zuid, 19 juillet 2013. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





Activités

Saint-Ghislain Musée du Rail

La presse s'en est fait l'écho : le PFT accueille au Musée du rail quelques pièces préservées de l'ancienne gare de Mons ! C'est ainsi que le PFT s'est porté volontaire pour reconstituer la fresque murale (60 m sur 8 !) et abriter les vitraux, l'horloge de façade et le bas-relief qui se trouvait sur le mur gauche du bâtiment principal de la défunte gare.

Tous ces éléments, qui sont arrivés au début du mois de juin, vont être mis en valeur dès que la toiture des voies 3 et 4 sera renouvelée. En effet, grâce à votre soutien financier - de nombreuses personnes ont largement alimenté le compte de la Fondation Roi Baudouin suite à notre dernier appel - les travaux de renouvellement, d'un coût approchant les 125.000 €, sont programmés pour cet hiver. Ils consistent à démonter la toiture existante - 1000 m² de structure et 500 m² de verre - et la remplacer par des éléments de bardage isolant avec intégration d'éléments transparents pour éclairer au mieux lesdites voies.

Ces travaux importants doivent être exécutés entre octobre et avril, d'où la nécessité de ne pas organiser de bourse d'échange en décembre. Dans la même période, le Groupe SNCB aménagera l'accès au site par adaptation de la "rampe" d'accès qui descend vers le parking. C'est donc une nouvelle infrastructure que vous pourrez découvrir lors de la prochaine bourse qui aura lieu le samedi 10 mai 2014.

Néanmoins, afin de satisfaire une majorité d'amateurs, la boutique sera ouverte le samedi 7 décembre de 10 à 16 heures; vous pourrez y effectuer vos achats de fin d'année et découvrir également l'avancement des travaux.

Merci encore à ceux qui ont permis cette importante étape dans l'aménagement du Musée du rail, preuve que l'argent versé sur ce compte de la Fondation Roi Baudouin est bien utilisé aux travaux du Musée.



Quelques bénévoles restaurent des petits éléments qui trouveront place dans le décor de l'aménagement futur : des balises, un chariot de gare (*photo ci-dessus*), un tracteur électrique, ont été réparés et repeints; de même, un local administratif, qui rassemblera tous les éléments de gestion administrative ainsi qu'un central téléphonique et une centrale d'alarme, sont en cours d'aménagement. On en profite pour mettre aux normes de sécurité requises par le Service d'Incendie les locaux ainsi adaptés.

Saint-Ghislain Atelier de traction

Cette fois, ça y est. On déménage ! L'ancien atelier de traction, situé à environ 500 mètres du Musée, est prêt à recevoir les équipes d'entretien et de restauration.

Un des buts est de séparer ces activités de l'activité muséale afin de ne pas abîmer par la poussière et les jets de peinture les éléments déjà restaurés. De plus, l'atelier de traction est évidemment équipé pour l'entretien et la restauration, puisque c'est pour cela qu'il a été construit en 1965 pour les locomotives Diesel !

Les sanitaires, la cuisine, les commodités pour les bénévoles sont opérationnelles, tandis que l'électricité refait son apparition dans la majorité des locaux. Pour rappel, des voleurs et vandales avaient dérobé la majorité des câbles et métaux à portée de main... L'atelier est adapté à nos besoins. Il est évident qu'on n'a pas besoin de 400 mètres de "podiums" pour entretenir 10 locomotives à la fois !

Si les activités des sites de Saint-Ghislain vous intéressent, n'hésitez pas à vous porter volontaire comme l'ont déjà fait six candidats cette année.

Vous appelez Baudouin Dieu au 00.32.(0)475/95.68.93.

Matériel

A Schaerbeek, nos efforts se concentrent sur cinq chantiers de restauration :

- **la 5927** : les travaux s'achèveront au début de 2014. Il reste à remonter les équipements dans les postes de conduite et à terminer le réglage du moteur Diesel. Elle sortira au tout début de 2014;
- **la voiture M1 n° 42.097** : ce chantier s'achèvera durant cet automne. Ses essieux se trouvent à l'Atelier Central de Mechelen pour y subir les ultrasons. Dès leur retour, les bogies pourront être remontés et il ne restera alors plus qu'à appliquer la peinture finale sur la caisse;
- **le 553.29 (4906)** : nous espérons terminer sa restauration pour 2014. Il est intérieurement terminé. Les portes ont été remontées, mais pas leur mécanisme d'ouverture. Le circuit de freinage doit être achevé. Extérieurement, la caisse est prête pour être peinte.
- **les voitures Mitropa** : le chantier est pratiquement terminé. Dès la mise en place de la nouvelle voie de garage à Spontin, elles seront acheminées sur place pour être opérationnelles pour la nouvelle saison 2014.

Pour sa deuxième sortie de la saison, notre P8 s'est rendue les 5 et 6 juillet sur la ligne Dendermonde - Puurs exploitée par nos amis du SDP. La voici en gare de Baasrode, en compagnie de la locomotive Cockerill à chaudière verticale 2643 de 1907, en double traction avec la machine n° 3 construite en 1922 par Haine-Saint-Pierre. Roel DE SAEGHER.





↑ Paul dans le foyer de la P8, où il a assuré le remplacement d'une grille fissurée. Un travail particulièrement lourd vu l'exiguïté et la lourdeur d'une grille. Qui veut venir l'aider ?

- Ty2-7173 : la locomotive est entièrement peinte. Il ne reste plus qu'à faire quelques petites finitions, comme le placement de son numéro, après quoi elle pourra enfin rejoindre son nouveau piédestal à Oostmalle, probablement au début de cet automne.

→ Le 16 juillet, la voiture-couchettes 14.512 a été placée sur un coupon de voie disposé parallèlement à la remise de Spontin. Pour ce faire, il a fallu transférer la voiture par camion sur 300 mètres entre la gare de Spontin et la remise, une opération aussi délicate que spectaculaire. Cette voiture sert de dortoir pour le personnel découchant sur le Chemin de fer du Bocq. PFT-CFB.

↓ PHOTO 117-04 Les 17 et 18 août, le Chemin du Fer du Bocq a organisé son troisième Gala. Cette année le thème était : "Les locomotives Diesel Cockerill". Nous aurons l'occasion de reparler de cet événement dans notre prochain numéro. La 211.006 en double avec la 5183 à la sortie du tunnel de Dorinne. PFT-CFB.

A côté de ces chantiers, nos bénévoles passent la plus grande partie de leur temps à l'entretien et à la préparation du matériel utilisé. Notre P8 demande toujours beaucoup d'attention; après chaque sortie, il faut nettoyer le foyer, vider la boîte à fumée et le cendrier, contrôler les plombs fusibles et la robinetterie des niveaux d'eau, assurer l'approvisionnement et intervenir sur les petites avaries constatées.

De même, les voitures doivent être nettoyées avant leur envoi en ligne.



Le travail ne manque donc pas. Vous aussi, vous pouvez rejoindre les bénévoles à Schaerbeek. N'hésitez pas à venir nous rendre visite. Pour cela contactez Pierre HERBIET au +32.(0)473/39.35.54.



Locomotives

série 13

● La 1326 a finalement été radiée, un an après l'important incendie dont elle a été victime sur l'Athus-Meuse. La machine avait été prise en charge par l'Atelier Central de Salzinnes en octobre de l'année dernière, mais les dégâts se sont révélés plus importants que prévu.

Le roulement voyageurs de la série 13 (graphique B3) a été modifié suite à l'installation de la TBL1+ sur les quinze machines concernées. La SNCB a finalement opté pour une limitation à Arlon des trains assurés en rames tractées avec correspondance vers des automotrices pour les passagers à destination de Luxembourg. La traction des EuroCity *Vauban* et *Iris* est quand à elle confiée aux locomotives de la série 20.

Cette situation ne devrait pas se prolonger au-delà du 15 décembre prochain, date à laquelle la SNCB espère avoir reçu l'autorisation des autorités luxembourgeoises pour la circulation des 13 équipées de la TBL1+ sur le réseau CFL. Vous trouverez ci-dessous le roulement

complet valable à partir du 2 septembre 2013.

Du lundi au vendredi

B301

18106 Bruxelles-Midi 06.33 - Arlon 09.17
18133 Arlon 10.43 - Bruxelles-Midi 13.27
18114 Bruxelles-Midi 14.33 - Arlon 17.17
18141 Arlon 18.43 - Bruxelles-Midi 21.27

B302

Réserve

B303

2127 Arlon 04.43 - Bruxelles-Midi 07.27
18108 Bruxelles-Midi 08.33 - Arlon 11.17
18135 Arlon 12.43 - Bruxelles-Midi 15.27
18117 Bruxelles-Midi 17.33 - Arlon 20.20

B304

18128 Arlon 05.43 - Bruxelles-Midi 08.27
18116 Bruxelles-Midi 16.33 - Arlon 19.20

B305

18129 Arlon 06.43 - Bruxelles-Midi 09.27
18115 Bruxelles-Midi 15.33 - Arlon 18.20

B306

7602 Arlon 05.53 - Bruxelles-Midi 08.51
8600 Bruxelles-Midi 15.41 - Arlon 18.45

B307

7600 Jemelle 05.56 - Bruxelles-Midi 07.54
8602 Bruxelles-Midi 16.12 - Jemelle 18.18

B308

Réserve

Samedi

B301 et 02

Réserve

B303

18129 Arlon 06.43 - Bruxelles-Midi 09.27
18110 Bruxelles-Midi 10.33 - Arlon 13.17
18137 Arlon 14.43 - Bruxelles-Midi 17.27
18118 Bruxelles-Midi 18.33 - Arlon 21.17

B304 à 08

Réserve

Dimanche

B301

18114 Bruxelles-Midi 14.33 - Arlon 17.17
18141 Arlon 18.41 - Bruxelles-Midi 21.27

B302

Réserve

B303

18129 Arlon 06.43 - Bruxelles-Midi 09.27
18110 Bruxelles-Midi 10.33 - Arlon 13.17
18137 Arlon 14.43 - Bruxelles-Midi 17.27
18118 Bruxelles-Midi 18.33 - Arlon 21.17

B304

18139 Arlon 16.43 - Bruxelles-Midi 19.27
18120 Bruxelles-Midi 20.33 - Arlon 23.17

B305

18140 Arlon 17.43 - Bruxelles-Midi 20.27
2121 Bruxelles-Midi 21.33 - Arlon 00.17

B306 à 08

Réserve

série 18

● Les 1806 à 1812 ont été mutées de l'atelier de Kinkempois à celui d'Oostende, portant l'effectif de ce dernier à 45 machines.

RADIATIONS

153 : 15-07-2013 NK
154 : 30-07-2013 NK
157 : 16-07-2013 NK
161 : 29-07-2013 NK
174 : 21-06-2013 NK
175 : 17-07-2013 NK
176 : 21-06-2013 NK
179 : 28-07-2013 NK
181 : 23-07-2013 FSD
182 : 26-06-2013 FSD
187 : 02-08-2013 FSD
202 : 10-08-2013 FSD
207 : 22-07-2013 FSD
213 : 25-06-2013 FSD
215 : 01-07-2013 FSD
220 : 02-08-2013 FSD
224 : 07-08-2013 FSD
226 : 07-08-2013 FSD
229 : 11-08-2013 FSD
230 : 11-05-2013 FSD
232 : 08-08-2013 FSD
247 : 21-06-2013 NK
253 : 01-07-2013 NK
259 : 03-08-2013 NK
599 : 11-07-2013 NK
1326 : 08-06-2013 FNND

MISES EN SERVICE

08086 : 21-06-2013 GCR
08087 : 21-06-2013 GCR
08088 : 21-06-2013 GCR
08089 : 21-06-2013 GCR

08090 : 28-06-2013 GCR
08091 : 28-06-2013 GCR
08092 : 28-06-2013 GCR
08093 : 28-06-2013 GCR
08094 : 28-06-2013 GCR
08095 : 12-07-2013 GCR
08550 : 21-06-2013 MKM
08551 : 21-06-2013 MKM

MUTATIONS

636 : FKR > NK 10-06-2013
637 : FKR > NK 10-06-2013
638 : FKR > NK 10-06-2013
639 : FKR > NK 10-06-2013
640 : FKR > NK 10-06-2013
642 : FKR > NK 10-06-2013
643 : FKR > NK 10-06-2013
644 : FKR > NK 10-06-2013
645 : FKR > NK 10-06-2013
646 : FKR > NK 10-06-2013
647 : FKR > NK 10-06-2013
648 : FKR > NK 10-06-2013
649 : FKR > NK 10-06-2013
650 : FKR > NK 10-06-2013
651 : FKR > NK 10-06-2013
701 : NK > FSD 10-06-2013
702 : NK > FSD 10-06-2013
703 : NK > FSD 10-06-2013
704 : NK > FSD 10-06-2013
705 : NK > FSD 10-06-2013
706 : NK > FSD 10-06-2013
709 : NK > FSD 10-06-2013
731 : NK > FSD 10-06-2013

1806 : NK > FSD 06-06-2013
1807 : NK > FSD 06-06-2013
1808 : NK > FSD 10-06-2013
1809 : NK > FSD 10-06-2013
1810 : NK > FSD 10-06-2013
1811 : NK > FSD 10-06-2013
1812 : NK > FSD 10-06-2013
08041 : GCR > FKR 10-06-2013
08042 : GCR > FKR 24-07-2013
08043 : GCR > FKR 25-07-2013
08044 : GCR > FKR 10-06-2013
08045 : GCR > FKR 11-06-2013
08046 : GCR > FKR 25-06-2013
08048 : GCR > FKR 10-06-2013
08049 : GCR > FKR 10-06-2013
08050 : GCR > FKR 10-06-2013
08051 : GCR > FKR 10-06-2013
08052 : GCR > FKR 10-06-2013
08053 : GCR > FKR 10-06-2013
08057 : GCR > FKR 19-07-2013
08059 : GCR > FKR 05-07-2013
08060 : GCR > FKR 10-06-2013
08061 : GCR > FKR 25-06-2013
08062 : GCR > FKR 10-06-2013
08065 : GCR > FKR 10-06-2013
08066 : GCR > FKR 10-06-2013
08070 : GCR > FKR 08-07-2013
08071 : GCR > FKR 11-06-2013
08072 : GCR > FKR 02-07-2013
08073 : GCR > FKR 26-06-2013
08074 : GCR > FKR 18-07-2013
08075 : GCR > FKR 28-06-2013
08076 : GCR > FKR 11-07-2013

08078 : GCR > FKR 08-08-2013
08091 : GCR > FKR 11-07-2013
08092 : GCR > FKR 17-07-2013
08093 : GCR > FKR 17-07-2013
08094 : GCR > FKR 26-07-2013

SORTIES DE RÉVISION

323 : 24-06-2013 MOD
334 : 04-06-2013 MOD
461 : 29-05-2013 RI
480 : 10-06-2013 RI
486 : 25-06-2013 RI
510 : 03-07-2013 RI
832 : 03-05-2013 RI
916 : 31-05-2013 MOD

MISES EN PARC

153 : 26-06-2013 NK
157 : 19-07-2013 NK
179 : 19-07-2013 FSD
181 : 19-07-2013 FSD
186 : 01-08-2013 FSD
207 : 19-07-2013 FSD
2024 : 07-08-2013 MKM

ABRÉVIATIONS

FKR : Merelbeke
FNND : Antwerpen-Noord
FSD : Oostende
GCR : Charleroi-Sud
MKM : Stockem
MOD : modernisée
NK : Kinkempois
RI : révision intermédiaire

série 20

● L'effectif de la série 20 continue de se réduire malgré leur retour inespéré dans les roulements voyageurs. Sur les six machines encore reprises dans les écritures, seules les 2001, 2003, 2004 et 2005 sont réellement en service; la 2007 est avariée depuis le mois d'avril tandis que la 2024 a été mise en parc et est utilisée comme banque de pièces. La 2009 a été transférée d'Antwerpen à Stockem au début du mois de juillet afin d'y servir également de réserve de pièces pour les exemplaires encore en activité.

La série fait malgré tout son grand retour en tête des trains EuroCity *Iris* et *Vauban*, conséquence de l'installation de la TBL1+ sur les 13 utilisées par *SNCB-Mobility*.

Cette situation restera d'application jusqu'au changement d'horaire du 15 décembre prochain, à partir duquel les 13 assureront à nouveau ces services.

L'avenir de ce qu'il reste de la série après le 15 décembre est des plus incertain.

Le roulement B0 a été modifié en conséquence et se compose maintenant de deux journées exclusivement consacrées aux EuroCity. Le nombre restreint de machines disponibles et la fiabilité toujours aléatoire de la série ne permettent pas d'assurer plus de services actuellement.



↑ **PHOTO 117-05** Deux par deux, les 18 se rendent à l'usine Siemens de München afin d'y subir une opération de retrofit. Le 21 juillet, les 1828 et 1827 reviennent à l'atelier de Kinkempois après avoir subi ces adaptations. Passage à Jupille. Michel de ESCH.

B001

91 Bruxelles-Midi 07.33 - Luxembourg 10.36
90 Luxembourg 17.00 - Bruxelles-Midi 19.51

B002

97 Bruxelles-Midi 13.09 - Luxembourg 16.00
96 Luxembourg 20.00 - Bruxelles-Midi 22.51

↓ **PHOTO 117-06** Le 2 août, le long du Rhin, passage à Niederheimbach des 1844 et 1843 retournant chez Siemens. Michel HANSENS.



série 28

● *SNCB-Logistics* a procédé à une nouvelle modification du roulement des machines de la série 28 en trafic intérieur. Les TRAXX se voient retirer une journée et assurent principalement des trains entre Antwerpen et Gent ou Zeebrugge.

F001

40321 Ⓞ FNND 06.57 - BRAM 09.04
 49856 Ⓞ LZR 08.04 - FNND 10.10
 52100 Ⓞ FNND 09.40 - LZR 12.05
 49859 Ⓞ FNND 12.45 - LZR 14.57
 52901 Ⓞ FNND 12.58 - FGZH 14.20
 59202 Ⓞ FGZH 16.37 - FNND 17.52
 40305 Ⓞ FNND 16.11 - BRAM 18.40
 52901 Ⓞ FNND 14.52 - FGZH 16.20
 59202 Ⓞ FGZH 17.40 - FNND 18.51
 71303 Ⓞ BRAM 16.45 - LZR 17.05
 71304 Ⓞ LZR 18.12 - BRAM 18.32
 40318 Ⓞ BRAM 19.02 - FNND 21.09

F002

31290Ⓞ-Ⓞ BPEL 14.45 - FNND 16.53

F003

37945 Ⓞ GLI 08.14 - FGZH 10.20
 40321 Ⓞ FNND 07.04 - BRAM 09.11
 52100 Ⓞ FNND 09.40 - LZR 12.05
 52901 Ⓞ FNND 12.58 - FGZH 14.20
 59202 Ⓞ FGZH 16.37 - FNND 17.52
 59202 Ⓞ FGZH 13.25 - FNND 14.45
 52901 Ⓞ FNND 15.47 - FGZH 17.13

71303 Ⓞ BRAM 16.45 - LZR 17.05
 71304 Ⓞ LZR 18.12 - BRAM 18.32

Abréviations : BPEL : Zeebrugge-Pelikaan, BRAM : Zeebrugge-Ramskapelle, FGZH : Gent-Zeehaven, FNND : Antwerpen-Noord, GLI : La Louvière-Industrielle, LZR : Zeebrugge.

série 29

● Le roulement des TRAXX de la série 29 a subi quelques modifications lors du changement d'horaire du 2 septembre, avec l'apparition de nouveaux trains entre la Belgique et le nord de la France. Vous trouverez ci-dessous les trains circulant de jour.

Du lundi au vendredi

F901

41811 Ⓞ XFDOU 08.20 - FNND 11.45
 46451 Ⓞ XFCAF 09.35 - FIZG 13.37
 40441 Ⓞ XFCAF 10.00 - FIZG 13.37
 40444 Ⓞ FIZG 15.23 - XFCAF 19.46
 46454 Ⓞ FIZG 15.23 - XFCAF 19.48
 41853 Ⓞ XFSOM 12.58 - LZVHW 15.20
 46446 Ⓞ FGZH 15.52 - XFCAF 19.49
 47910 Ⓞ BPEL 16.43 - XFSOM 19.08

F902

43115 Ⓞ XFBOB 04.59 - FNND 10.43
 47802 Ⓞ FNND 05.29 - XFVS 09.14
 47807 Ⓞ XFVS 11.15 - FNWHZ 15.26

F903

41800 Ⓞ LZR 07.40 - XFDOU 10.02
 46451 Ⓞ XFCAF 09.35 - FIZG 13.37

48803 Ⓞ XFSOM 12.57 - BPEL 15.15
 46454 Ⓞ FIZG 15.23 - XFCAF 19.48

F904

43197 Ⓞ XFBOB 04.59 - FNND 10.43
 47802 Ⓞ FNND 05.29 - XFVS 09.14
 47807 Ⓞ XFVS 11.15 - FNWHZ 15.26
 41832 Ⓞ FNND 13.45 - XFDOU 18.24
 41840 Ⓞ LZVHW 16.23 - XFSOM 19.06

Samedi et dimanche

F901

46443 Ⓞ XFFHS 04.15 - RHODE 08.24
 46448 Ⓞ FNND 10.41 - XFCAF 14.51
 40443 Ⓞ XFCAF 15.50 - FNND 19.36
 43197 Ⓞ XFBOB 04.59 - LKV 08.34

F902

43115 Ⓞ XFBOB 04.59 - FNND 10.55
 43194 Ⓞ FNND 13.19 - LKV 15.12/18.07 - XFBOB 21.30

F903

Réserve

F904

47807 Ⓞ XFVS 07.45 - FNWHZ 10.52

Abréviations : BPEL : Zeebrugge Pelikaan, FGZH : Gent-Zeehaven, FIZG : Muizen-Goederen, FNND : Antwerpen-Noord, FNWHZ : Antwerpen-Waaslandhaven, LKV : Kortrijk, LZR : Zeebrugge, LZVHW : Zeebrugge-Voorhaven West, RHODE : Antwerpen-Rhodesië, XFBOB : Bobigny (FR), XFCAF : Calais-Frethun (FR), XFDOU : Dourges Delta 3 (FR), XFFHS : Calais-Frethun Faisceau Tunnel (FR), XFSOM : Somain (FR), XFVS : Valenciennes (FR).

PHOTO 117-07 La 6283 est ressortie de Grande Révision en juin. La voici à l'atelier électrique de Schaerbeek le 22 juillet. Pierre HERBIET.





← Le 22 juin, le train 49804 Aalst - Nesle Somme circulant sur la ligne 50A entre Denderleeuw et Gent, passe au-dessus de la petite ligne 82 (Aalst - Burst) à Erpe-Mere. Il s'agit d'un itinéraire inhabituel, emprunté à la suite de l'interruption du trafic sur la ligne 50, conséquence du déraillement de Schellebelle.
Willy PEYSKENS.

→ PHOTO 117-08

Le 17 mai, la 5703 attend le départ à Zeebrugge. Sa présence dans cette gare est exceptionnelle, les 57 ne se rendant jamais à Zeebrugge en service régulier.

Simon DE RIDDER.



↓ En Italie, la décoration de la 5104 appartenant depuis octobre 2004 à Francesco Ventura a été retouchée. Son numéro a disparu, le logo de la firme a été placé sur les nez, toutes les mains courantes et les points d'accès ont été repeints en rouge.

Le 29 mai, elle stationnait dans la gare de Vibo Marina, sur la ligne Paola - Reggio Calabria. David BEUMER.



Automotrices - Autorails

série 151-270 et 595-600

● La fin approche à grands pas pour les automotrices des types 62, 63, 65 et 70 (SABENA). Le rythme des réformes s'est accéléré et la SNCB projette d'avoir procédé au retrait des derniers exemplaires pour le changement d'horaire de décembre. Le but recherché est d'éviter de devoir intercaler ces automotrices entre d'autres des séries 601 à 782, 800 ou *CityRail* équipées de la TBL1+. Une situation presque impossible à gérer pour les répartiteurs de traction.

Ce choix est dicté par le souhait de la SNCB de restreindre au maximum la circulation d'engins non équipés du système de sécurité belge.

● Dans le courant du mois de juin, la SNCB a vendu en bloc les 93 dernières automotrices des séries 151 à 270 et 595 à 600 (dont certaines sont toujours en service !) au ferrailleur *Ecore* d'Aubange. Dès leur mise hors service, elles sont immédiatement dirigées vers le chantier de ferrailage.

série 08 Desiro

● La zone d'action des automotrices *Desiro* ne cesse de croître, parallèlement



Les 12 et 16 août, pas moins de 12 automotrices de la série 151 à 270 se sont rendues par leur propre moyen de Schaerbeek à Stockem, en vue de leur démolition au chantier de ferrailage *Ecore* d'Aubange. La première rame se composait, dans l'ordre, des 224 + 181 + 217 + 226 + 259 + 186. Passage à *Ernage* le 12 août. Terrence LABAR.

à l'arrivée de nouvelles rames et à l'initiation des conducteurs.

Depuis le 2 septembre, l'atelier de Schaerbeek s'est vu doté d'un roulement *Desiro* (graphique MQ) après celui de Merelbeke en juin dernier. Ce nouveau roulement concerne principalement les trains des relations L Braine-le-Comte -

Louvain, intégralement prévus en rames *Siemens*.

Dans le même temps, la SNCB rencontre toujours d'importants problèmes avec les portes d'accès des *Desiro*, au point qu'il n'est pas rare qu'à la fin de la journée, il ne reste que une ou deux portes en service sur certaines rames.

↓ PHOTO 117-09 Le second train à circulé le 16 août. Il était formé des 213 + 223 + 174 + 176 + 216 + 212. Seules les quatre premières tractonnaient. Passage à *Assesse*. Bernard DIEUDONNÉ.



Une des causes serait le gravier utilisé sur les quais des points d'arrêt qui se colle aux chaussures des usagers et va bloquer le mécanisme d'ouverture des marchepieds extérieurs, rendant impossible l'ouverture de la porte.

série 800

● Depuis son entrée le 14 octobre 2010 à l'Atelier Central de Mechelen pour modernisation, les travaux sur l'automotrice 843 avancent très peu, pour ne pas dire pas du tout. Les derniers points en suspens, notamment en ce qui concerne les cabines de conduite, ont été résolus. A partir du 30 juillet, le poste de conduite sera réagencé. Il comprendra un nouveau pupitre de commande, l'air conditionné, de nouvelles armoires à outillage et électriques, de nouvelles fenêtres latérales ouvrantes, et un nouveau siège.



Une première esquisse pour la nouvelle décoration des automotrices série 800 renouvées a été dessinée.



↑ PHOTO 117-10 L'autorail ES 407 a été ferrillé. Le voici devant l'atelier de Leuven le 30 mars 1999. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Autorail série ES 400

● L'autorail ES 407 (Leuven) a été ferrillé en juillet chez *Ecore* à Aubange. Il s'agit de l'ex. 4320 transformé après sa réforme (01-03-1986) en autorail pour le service ES (Electricité et Signalisation).

Matériel équipé de TBL1+ autorisé à l'étranger

Durant le mois de juillet, plusieurs engins équipés du système de sécurité TBL1+ ont été autorisés sur des réseaux étrangers. L'EBA (agence ferroviaire fédérale

allemande) a délivré le 31 juillet les autorisations de circuler jusque Aachen Hbf pour les automotrices 601 à 664 ainsi que pour toutes les machines de la série 27.

L'administration des Chemins de fer luxembourgeois a quand à elle délivré le 22 juillet l'autorisation jusque Luxembourg pour les automotrices 501 à 524. Les quinze locomotives de la série 13 utilisées par *SNCB-Mobility* devraient recevoir leur autorisation pour le Luxembourg dans les mois qui viennent.

↓ PHOTO 117-11 Une seconde automotrice de la série 900 est sortie de rénovation le 31 mai 2013. Il s'agit de la 916 ici photographiée à son arrivée à Roosendaal le 19 juillet 2013. On remarquera la bande grise rajoutée à hauteur des phares. La première automotrice modernisée, la 917, était sortie sans cette bande. Celle-ci a été ajoutée dans le courant du mois de mai à l'atelier de Schaerbeek. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



TGV

Sortie de la rame Thalys 4301 de Salzinnes

La rame Thalys PBKA 4301 est sortie de réparation de l'Atelier Central de Salzinnes le 19 juillet. Pour rappel, une des deux motrices - la 43010 - avait été victime d'un incendie au sud d'Arras alors que le train se dirigeait vers Paris. La rame était arrivée à Salzinnes le 25 avril 2012. C'est la première fois qu'une rame Thalys est traitée dans cet établissement.



←↑ Ces deux photos montrent les manoeuvres de recomposition de la rame ainsi que son départ, tractée par deux 55 TVM qui l'emmèneront à l'atelier TGV de Bruxelles-Midi. Sébastien SERVAIS.

L'après FYRA

En vue de remplacer les rames FYRA, un premier contact consultatif a été pris à la fin du mois d'août avec quatre constructeurs en vue d'établir un cahier des charges. Il s'agit de Stadler, Bombardier, Siemens et Alstom.

↓ PHOTO 117-12

Le 13 juin, en gare de Bruxelles-Midi, trois rames TGV de type différent se côtoient : de droite à gauche, la rame de mesure "Iris 320" qui vient de prendre le départ; la rame Réseau 4515 et la rame PBKA 4302. Armand BEERLANDT.





↑ **PHOTO 117-13** La rame Eurostar 4001/4002 a poursuivi en juillet et août ses parcours d'essais pour obtenir son homologation. Le 9 juillet, elle effectuait des navettes entre Saint-Ghislain et Tournai. Cette photo la montre à Saint-Ghislain, sur la voie longeant le Musée du Rail. Pierre HERBIET.

↓ **PHOTO 117-14** Le 11 juillet, passage à Ville-Pommeroeul lors d'un parcours vers Tournai. Christian AUQUIÈRE.



2613

Livraison à la SNCB : 31-10-1969

Numérotation : 126.108 : 31-10-1969
2613 01-01-1971

Dépôts successifs : Ronet : 31-10-1969
⇒ Stockem : 03-06-1984
⇒ Monceau : 27-09-1993
⇒ Charleroi-Sud : 05-03-2000

Mise hors exploitation : 07-02-2012

PHOTO 117-15 Tilly, 26 avril 2007.
Pierre HERBIET.



2614

Livraison à la SNCB : 12-11-1969

Numérotation : 126.109 : 12-11-1969
2614 01-01-1971

Dépôts successifs : Ronet : 12-11-1969
⇒ Stockem : 03-06-1984
⇒ Monceau : 27-09-1993
⇒ Charleroi-Sud : 05-03-2000

Mise hors exploitation : 07-02-2012

PHOTO 117-16 Haren, 30 août 1979.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2615

Livraison à la SNCB : 24-11-1969

Numérotation : 126.110 : 24-11-1969
2615 01-01-1971

Dépôts successifs : Ronet : 24-11-1969
⇒ Stockem : 03-06-1984
⇒ Monceau : 27-09-1993
⇒ Charleroi-Sud : 05-03-2000

Mise hors exploitation : 09-01-2012

PHOTO 117-17 Hasselt, 5 avril 2010.
Serge MARTIN.



2617

Livraison à la SNCB : 24-12-1969

Numérotation : 126.112 : 24-12-1969
2617 01-01-1971

Dépôts successifs : Ronet : 24-12-1969
⇒ Stockem : 03-06-1984
⇒ Monceau : 27-09-1993
⇒ Charleroi-Sud : 05-03-2000

Mise hors exploitation : 09-01-2012

PHOTO 117-18 Ecaussinnes-Carières, 22 mars 2010.
Serge MARTIN.



2618

Livraison à la SNCB : 08-01-1970
Numérotation : 126.113 : 08-01-1970
2618 01-01-1971
Dépôts successifs : Ronet : 08-01-1970
⇒ Stockem : 03-06-1984
⇒ Monceau : 27-09-1993
⇒ Charleroi-Sud : 05-03-2000

Mise hors exploitation : 09-01-2012

PHOTO 117-19 *Remersdael, 2 mars 2006.*
Michel HANSSSENS.



2619

Livraison à la SNCB : 12-02-1970
Numérotation : 126.114 : 12-02-1970
2619 01-01-1971
Dépôts successifs : Ronet : 12-02-1970
⇒ Stockem : 03-06-1984
⇒ Monceau : 27-09-1993
⇒ Charleroi-Sud : 05-03-2000

Mise hors exploitation : 15-12-2011

PHOTO 117-20 *Schaerbeek, 13 février 1996.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2620

Livraison à la SNCB : 26-02-1970
Numérotation : 126.115 : 26-02-1970
2620 01-01-1971
Dépôts successifs : Ronet : 26-02-1970
⇒ Stockem : 03-06-1984
⇒ Monceau : 27-09-1993
⇒ Charleroi-Sud : 05-03-2000

Mise hors exploitation : 11-12-2011

Démolition : Keyser à Courcelles, 02-2013

PHOTO 117-21 *Argenteau, 24 juillet 2008.*
Michel HANSSSENS.



2621

Livraison à la SNCB : 05-02-1971
Numérotation : 2621 05-02-1971
Dépôts successifs : Ronet : 05-02-1971
⇒ Stockem : 03-06-1984
⇒ Monceau : 27-09-1993
⇒ Charleroi-Sud : 05-03-2000

Mise hors exploitation : 17-12-2011

Démolition : Van Heyghen, à Gent, décembre 2012

PHOTO 117-22 *2621 + 2382, Deurne, 8 mars 2007.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Voitures

Une K de plus pour Colmar

La chaîne de restaurant *Colmar* a acheté la voiture K1 n° 28.104. Cette voiture a longtemps servi de local de service dans le faisceau de Forest-Voitures.

Démolitions

Suite à la mise en service des nouvelles voitures de secours, les anciennes voitures de secours 00051 (Antwerpen-Noord) et 00055 (Merelbeke) ont été démolies dans le courant du mois de juillet chez *Ecore* à Aubange.



Le buffet de la gare d'Oostende

Suite aux travaux de modernisation de la gare d'Oostende, le buffet est temporairement fermé. En attendant sa réouverture, la voiture RESTO 16005 sert depuis le début de l'été comme buffet de gare. Elle est installée au bout de la voie 8. Baptisé "Railway Café", ce buffet original restera ouvert jusqu'à la mi-octobre 2013. Les voyageurs peuvent y déguster une boisson chaude ou fraîche, des bières et un petit snack.

Oostende, 11 juillet 2013. Jan Vermerulen.

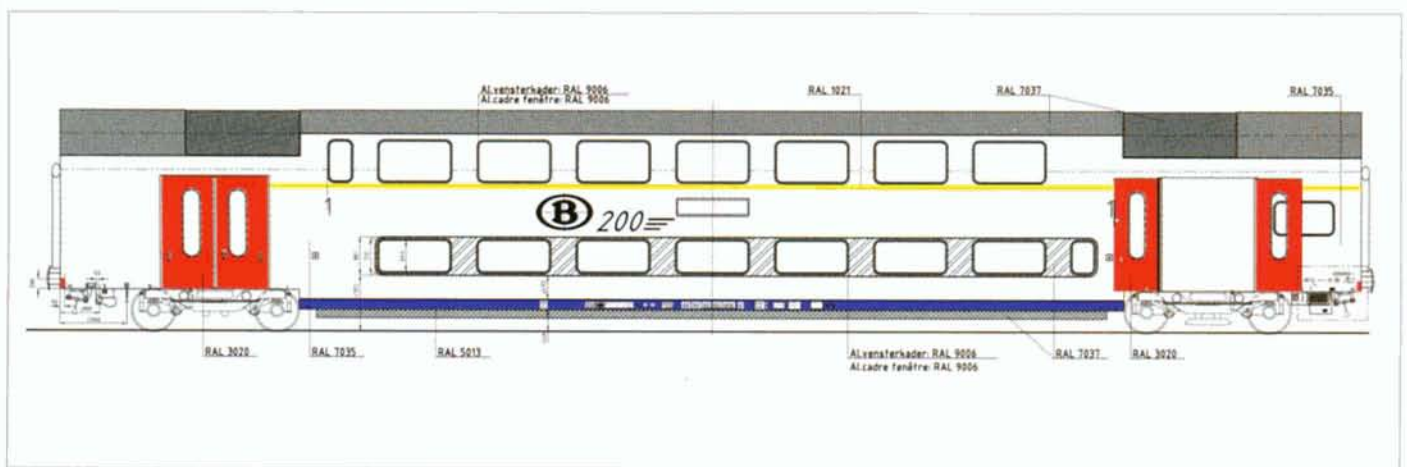
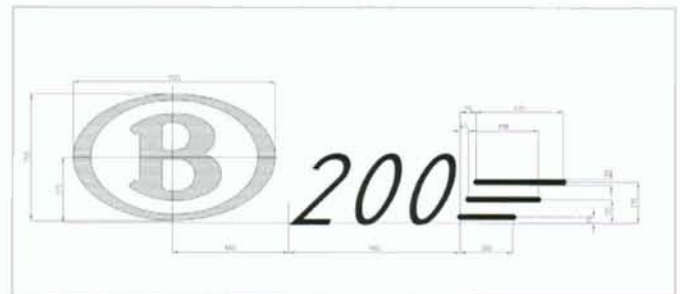
Des voitures M6 adaptées pour 200 km/h

En prévision de l'engagement de voitures du type M6 sur des IC-A Oostende - Eupen (voir *EN LIGNES 116* page 18), la SNCB a entamé la modification des deux premières rames pour les autoriser à circuler à 200 km/h. Elles devraient être prêtes pour la fin de 2013. Au total, il est prévu de modifier 60 voitures.

Il n'y a pas de modification à proprement parler, mais divers contrôles spécifiques sont à effectuer sur les organes de roulement à 200 km/h, et un nouveau schéma d'entretien des bogies doit être établi.

Afin de les différencier des autres voitures M6 et pour éviter de fausses manoeuvres, elles recevront plusieurs inscriptions sur leur caisse. Il s'agit de :

- apposition d'un grand autocollant reprenant le monogramme B et l'indication 200 suivis de trois bandes (schéma ci-contre);
- marquage rouge sur les extrémités de la caisse à hauteur des tampons (indication d'aide visuelle pour les agents de triage);
- adaptation du numéro NEV et de la vitesse dans le cadre indiquant la vitesse maximale autorisée (200 km/h).

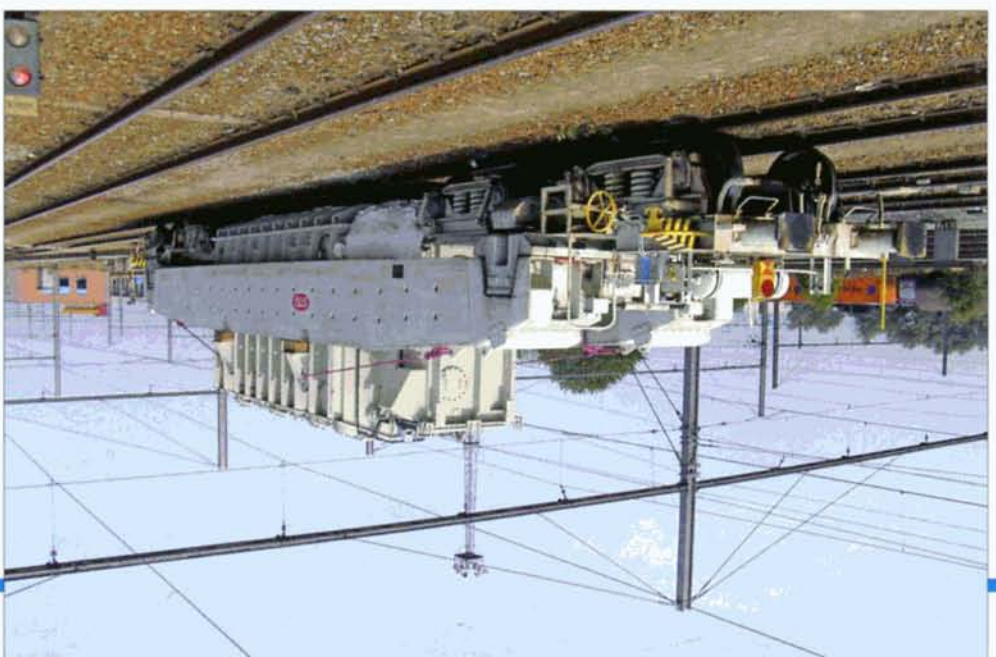




→ PHOTO 117-24
 Le 19 juillet, passage à Dordrecht Zuid d'un Benelux tracté par la 1774 des NS. Il ne s'agit en réalité pas d'un Benelux dont la TRAXX a été remplacée par une 1700, mais bien le transfert à vide d'une rame entre Den Haag et Maastricht pour son entretien.
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



→ PHOTO 117-23
 Marloie du Luxembourg-Blanckenberge Express en route vers la Côte belge. La rame est composée de la 3002 des CFL blasonnée spécialement "Blanckenberge", 4 voitures RIC ex DB fournies par CentralBahn et 6 voitures luxembourgeoises Wegmann, dont la voiture "Rendez vous".
 Philippe DE GIETER.



→ Le 16 juillet, un convoi exceptionnel a transité par Antwerpen-Noord. Le wagon spécial à 8 essieux transportait un transformateur Smit de 122 t construit à Nijmegen (NL) et chargé sur wagon à Rotterdam. Il avait comme destination Janzé (entre Rennes et Nantes, FR). Comme il ne pouvait rien croiser en cours de route, il a dû attendre jusqu'au 21 juillet pour poursuivre sa route de nuit, via Liège - Aarschot - Leuven - Ottinges - Charleroi et Jeumont. La masse totale du wagon s'élevait à 170 t.
 Luk GIBENS.

SNCB-Logistics bientôt allemande ?

Depuis le début du mois de juillet, *SNCB-Logistics* est en négociation avec *DB-Schenker* pour l'entrée de cette dernière dans son capital. On parle d'une prise de capital à hauteur de 51%. Cela voudrait donc dire que *DB Schenker* prendrait le contrôle de *SNCB-Logistics*. Cette situation est très mal perçue non seulement par les syndicats, mais également par certaines autorités comme la Banque Nationale, ou encore les gros clients de *SNCB-Logistics*, qui voient de plus en plus *DB Schenker* comme une entreprise ayant le monopole du trafic fret en Europe, ce qui ne favorise pas la réduction des tarifs par l'effet de concurrence. Affaire à suivre...

Des bornes de recharge

La *SNCB-Holding* va installer d'ici la mi-2014 des bornes de recharge des batteries pour les voitures, scooters et vélos électriques dans 34 parkings de gare. Il s'agit des gares d'Aalst, Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Berchem, Arlon, Ath, Braine-l'Alleud, Brugge, Bruxelles-Central, Bruxelles-Luxembourg, Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Charleroi-Sud, Denderleeuw, Dendermonde, Etterbeek, Gembloux, Gent-Dam-



↑ Le 28 juin, l'ancienne halle à marchandises de la gare de Lichtervelde a été rasée. Bruno MALFAIT.

poort, Gent-Sint-Pieters, Hasselt, Kortrijk, Leuven, Libramont, Liège-Guillemins, Liège-Palais, Mechelen, Mons, Namur, Nivelles, Oostende, Ottignies, Sint-Niklaas, Tournai, Vilvoorde et Zottegem. Dans les quatre gares de Bruxelles, seuls les vélos pourront être rechargés.

Installations des automates

La SNCB a entamé l'installation de 700 nouveaux automates. Tous doivent entrer en service d'ici la fin de 2014. Dans une première phase, ils seront installés pour la fin de 2013 dans 39 gares dans lesquelles les guichets seront supprimés (gares enregistrant moins de 100 opérations par

jour). Dans une seconde phase, 96 gares qui possèdent toujours des guichets seront équipées d'automates en renfort, de même que 340 points d'arrêt où il n'existe pas de vente.

Les automates permettront d'acquérir les titres de transport classiques, *Go Pass*, *Rail Pass*, *Key Card*, billets transfrontaliers; ils seront capables de prolonger les cartes d'abonnement (version *Mobib*, carte magnétique). Reste à voir si les voyageurs occasionnels ne déboursent pas beaucoup plus qu'auparavant du fait de leur méconnaissance des tarifs et formules à prix réduits... L'investissement total s'élève à € 250 millions.



↑ PHOTO 117-26 Le tout dernier raccordement de la ligne 154 Namur - Dinant - Givet a été supprimé le 27 juin 2013. Il s'agit de celui des carrières *Gralex* de *Tailfer*. Le dernier client était *Infrabel* qui y chargeait des trains de ballast. Motifs invoqués : le manque de rentabilité, mais également le souci de simplification à l'extrême du réseau afin de rendre moins compliqué et moins coûteux le placement de l'ETCS. Le 3 septembre 1982, la 5317 desservait le raccordement. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Démolition de la gare de Winterslag

↑ PHOTO 117-27 La gare de Winterslag a été démolie à la fin de 2012.

Le 15 juillet 1981, passage d'un train de charbon formé de wagons kubbels et tracté par la 6084. Pierre HERBIET.

↓ Le même site aujourd'hui, devenu fort anonyme... Andy ENGELEN, 2 mars 2013.



→ La société Shunter, qui a repris les activités de l'atelier privé de wagons SATI dans le port d'Antwerpen au quai 121 de l'Albertdok (voir EN LIGNES 97 page 32), possède un nouveau locotracteur portant le numéro 209. Il a été construit en 1975 par O&K sous le numéro 26810 (type MB201N). Il fut originellement utilisé par la firme Holtzmann & Co à Weisenbach (DE); en 1998, il passa chez Stora Enso à Karlsruhe-Maxau. Le 31 juillet 2008, il fut acquis par Shunter qui lui attribua le numéro 209 (n° NEV 98 84 8282 608-0 NL-SHTR). Le 20 avril 2013, la machine manoeuvre deux tombereaux appartenant à Cronimet (voir photo du bas). Roger CRIKELAIRE, 20 avril 2013.



← **PHOTO 117-28**

Le 31 juillet, la DE 6307 de Crossrail a transféré entre Aachen West et Mouscron la Class 66 n° 66751 destinée à la société GBRF. De Mouscron, elle a poursuivi son voyage vers le Royaume-Uni. Il s'agit de l'ex. 6609 de ERS et ex. 29006 de HHPI. Le numéro NEV de cette machine est le suivant : 92 80 1266 028-0 D-BRLL. La photo est prise à la bifurcation Dijlebrug à Leuven. Maarten SCHOUBBEN.



→ Le 21 juin, le ferrailleur Cronimet à Zutendaal, dans le zoning industriel de Genk, a envoyé plusieurs tombereaux vers la société Shunter (ex. SATI, voir photo du haut) dans le port d'Antwerpen pour révision. Ces wagons ne sont pas autorisés à circuler sur le réseau Infrabel, et c'est pour cette raison qu'ils furent transportés par camion. Ces wagons sont utilisés entre le site du ferrailleur et l'usine Ugine & ALZ de Genk. Andy ENGELEN, 20 avril 2013.



→ Le 27 juillet 2013, un violent orage a provoqué la chute d'un arbre sur la caténaire entre Diest et Aarschot. En conséquence, plusieurs trains de marchandises ont été détournés par la ligne 15 Hasselt - Mol. Ce fut le cas pour le train Crossrail MSC en provenance d'Antwerpen-Berendrecht, en passage à Balen, tracté par la DE 6307.
Dennis VANSUMMEREN.



PHOTO 117-29 ↘

Comme annoncé dans notre précédent numéro, Crossrail a pris en location depuis le 26 juin la Class 66 n° 266.107 (GM 20058725-001). Crossrail lui a attribué le numéro DE6313. Cette locomotive, construite en 2006, fut acquise en 2007 par CB Rail (société rachetée par Macquarie en 2013). Elle fut prise en leasing par Railion Nederland (puis son successeur DB-Schenker Rail Nederland) du 11 décembre 2007 au 1er octobre 2009. Fin 2009, elle est louée à Railpool et utilisée par Eichholz Eivel GmbH avant de circuler à partir du 29 juin 2011 pour le HGK sous le numéro DE677. Elle est la seule Class 66 à circuler dans cette livrée. Stabroek, 6 juillet 2013. Maarten SCHOUBBEN.



PHOTO 117-30 ↓

Depuis le mois d'avril, Crossrail assure une nouvelle relation de conteneurs entre Gent-Rodenhuize (Stukwerkersdok) et Mortara en Italie. Ce train circule 5 fois par semaine du lundi au vendredi, selon l'horaire suivant : Gent-Rodenhuize 21.15 - Mortara 0.12 (+24 h); Mortara 03.52 - Gent Rodenhuize 7.15 (+24 h). Ces parcours circulent momentanément sans horaire fixe. Le 16 juillet, le train attend son départ au Stukwerkersdok avec, en tête la DE 6301, et une seconde Class 66 remorquée en véhicule.
Simon DE RIDDER.





La livrée OSR se dévoile

Les sept 75000 qui ont repris aux 57 les services articulés sur le hub de Tergnier (FR) abandonnent progressivement la très terne livrée Akiem : après que le "newlook" OSR ait été dévoilé par la 75014, c'est la 75010 qui en a bénéficié à son tour. La voici alors qu'elle descend le cours de l'Oise le 6 juin 2013 en charge du train 61186 Tergnier - Grandpuits. Notons que, pour une entreprise désignée à partir des trois lettres O, S et R, la teinte ROSE ne pouvait que s'imposer... Gilbert LAURENT.

↓ **PHOTO 117-31** A plusieurs reprises durant les mois de juillet et août, le trafic de céréale à destination de la Mouterij Albert NV à Ruisbroek, assuré par Railtraxx et Europorte, a circulé de jour. Le train est tracté depuis la France jusque Boom par une Euro 4000 Europorte dont la conduite est confiée entre Mouscron et Boom à un conducteur Railtraxx. Le 1er août, passage à Beervelde (ligne 59 Gent - Antwerpen) de la 4009 emmenant la rame vide vers la France. Christian AUQUIÈRE.





PHOTO 117-32

La 187 002 fut présentée au public au mois de juin, lors des festivités du 100e anniversaire du Lötschbergbahn (BLS). Frutigen, 29 juin 2013. Armand BEERLANDT.

Suisse

BLS : la nouvelle TRAXX AC3 LMD

Présentée pour la première fois lors de l'exposition *Transport Logistik* à München en mai 2011 (voir EN LIGNES 104 page

48), la TRAXX AC3 LMD ("Last Mile Diesel") a trouvé ses premiers clients. Cinq locomotives ont été commandées par la société de leasing *Railpool*, les trois premières étant destinées à la société suisse BLS.

La TRAXX AC3 LMD se distingue par la présence d'un moteur Diesel auxiliaire de 240 kW permettant de courts parcours

sur les voies non électrifiées des raccordements industriels, évitant ainsi le recours à une locomotive Diesel de manœuvre restant en permanence à proximité des raccordements desservis. Comme les autres TRAXX, elle a une puissance de 5600 kW et une vitesse maximale comprise entre 140 et 200 km/h, au choix du client.

Ces locomotives, classées dans la série 187, sont équipées pour la circulation sous 15 et 25 kV, en Suisse, en Autriche et en Allemagne. Une version pour les réseaux électrifiés en courant continu (1500 et 3000 V) est au programme.

France

La SNCF déploie le tram-train

Lancé en 1992 en Allemagne sur le réseau de Karlsruhe, le concept de tram-train se développe maintenant en France. Contrairement à l'exemple de Karlsruhe, où des automotrices légères circulent sur le réseau ferré national prolongent leurs parcours en ville sur les voies du tramway, épargnant ainsi une rupture de charge aux voyageurs, dans la plupart des cas, la SNCF utilise les trams-trains pour la desserte de lignes secondaires désormais uniquement parcourues par ce type de train. Les avantages sont d'une part l'amélioration des temps de parcours pour des dessertes à arrêts fréquents grâce à de meilleures accélérations, et d'autre part une réduction des coûts d'entretien, l'infrastructure étant moins sollicitée.

La première ligne exploitée de la sorte fut la T4 en région parisienne, inaugurée le 20 novembre 2006, entre Aulnay-sous-Bois et Bondy. Quinze rames *Avanto* S70 de *Siemens* (SNCF série U25500) y sont engagées.

Elles disposent de 520 kW, peuvent circuler à 100 km/h sous 750 V continu ou sous 25 kV 50 Hz et offrent 242 places, dont 80 assises et 6 strapontins. Satisfaite par l'expérience parisienne, la SNCF a commandé 12 rames supplémentaires pour Mulhouse - Thann avec, dans ce cas, une vraie desserte de type tram-train, les U25500 utilisant les voies



PHOTO 117-33 Le 9 août 2013, la rame Siemens Avanto TT04 de la SNCF (U25507/U25508) approche du terminus de Crécy-la-Chapelle. Malgré l'indication "Sans voyageurs", elle assure une relation Esbly - Crécy-la-Chapelle de la ligne P du Transilien. Philippe DE GIETER.

de la ligne 3 du tramway urbain de Mulhouse entre Lutterbach et la gare de Mulhouse depuis décembre 2010.

Depuis le 4 juillet 2011, des U25500 ont aussi remplacé les rames réversibles avec locomotives BB17000 sur l'antenne Esbly - Crécy-la-Chapelle de la ligne P du Transilien (RER).

Un autre type de matériel - le U52500 - a été commandé par la SNCF en avril 2007 : 23 rames pour les relations Nantes - Clis-

son (ouverte en juin 2011) et Nantes - Chateaubriant (mise en service prévue en 2014) et 24 rames pour Lyon (reliant depuis septembre 2012 Lyon Saint-Paul, Brignais et Saint-Bel). Les U52500 sont des *Citadis Dualis* de *Alstom*. Elles circulent sous 750 V, 1500 V ou 25 kV 50 Hz. Une option pour 169 trams-trains supplémentaires existe : les projets ne manquent donc pas (région parisienne, Strasbourg - Gresswiller / Barr,).

Allemagne

Souvenir du passage du rail à Pronsfeld

La liaison entre Gerolstein et Saint-Vith (Westeifelbahn) fut mise en service le 1er octobre 1888. Après la Seconde Guerre mondiale, le service voyageur se limita à la section belge, de Steinebruck vers Gouvy et vers Saint-Vith, et subsista jusqu'au 18 mai 1952 (ligne 46). La ligne fut démontée entre Lommersweiler et la frontière allemande dans les années '1950 et fait maintenant partie du réseau Ravel (29 km de Lommersweiler à Prüm, dont 2,5 km en Belgique).

A quelques kilomètres de la frontière belge, la gare de Pronsfeld a connu un service voyageurs régulier jusqu'en 1972, une desserte marchandise jusqu'en 1994 et des circulations touristiques occasionnelles jusqu'en janvier 2000. La ligne Gerolstein - Saint-Vith fut d'une grande importance pour le développement de la commune de Pronsfeld, située à la bifurcation des antennes vers Waxweiler et Neuerburg. Après le démantèlement des installations au printemps 2006, la ville de Pronsfeld souhaite conserver un souvenir du passage du chemin de fer sur son territoire, et un petit musée en plein air a été installé sur le site de l'ancienne gare. Le locotracteur Köf II 323 100-8 (Deutz 57010/1959) et quelques wagons ont été placés sur un coupon de voie pour y recréer une ambiance ferroviaire.



PHOTO 117-34 Le locotracteur Köf 6370 a été mis en service par la DB le 22 avril 1959. Il fut renuméroté 323 100-8 le 1er janvier 1968, garé le 29 septembre 1983 et radié au dépôt de Göttingen le 29 décembre de la même année. Vendu à un ferrailleur de Bremen, il fut récupéré par la commune de Pronsfeld en avril 2006. Pronsfeld, 26 avril 2013. Philippe DE GIETER.

Les 103 113-7 et 103 235-8 en service régulier!

Depuis la fin du printemps, les 103 113-7 et 103 235-8 assurent à nouveau des trains réguliers selon le roulement suivant :

Pour la 103 235 :

- ①③⑤⑦ : IC 119 Münster Hbf 07.27 - Köln Hbf 09.15/18 - Stuttgart Hbf 12.46;
IC 118 Stuttgart Hbf 15.12 - Köln Hbf 18.42/45 - Münster Hbf 20.29;
- ② : IC 119 (voir R1567)
IC 2316 Stuttgart Hbf 16.36 - Wiesbaden Hbf 18.31;
78688 Wiesbaden Hbf 19.00 -

Frankfurt/Main Hbf 20.43;

- ③ : IC 2099 Frankfurt/Main Hbf 05.20 - Stuttgart 07.00;
IC 2316 (voir ②);
- ④ : IC 2099 (voir ③) et IC 118 (voir ①③⑤⑦).

Pour la 103 245 :

- ①-⑤ : IC 2201 Nürnberg Hbf 05.47 - München Hbf 07.42
IC 2206 München Hbf 15.39 - Nürnberg 17.28
- ⑥ : IC 2301 Nürnberg Hbf 06.15 - München Hbf 08.06
- ⑦ : IC 2206 (voir ①-⑤)

①②③④⑤⑥⑦ = lundi ... au ... dimanche

PHOTO 117-35 Le samedi 20 juillet 2013 à la sortie de la gare de Bingen Hbf (anciennement Bingerbrück), passage de l'IC 118 dont la 103 235 a repris la traction à partir de Stuttgart Hbf. A l'arrière-plan, on voit l'ancien poste de signalisation de type "pont" qui est aujourd'hui désaffecté. Christian VANHECK.





A l'occasion du 35e anniversaire de la revue néerlandaise Rail Magazine, la TRAXX 186 110 du Rurtalbahn a reçu un pelliculage spécial. Le 10 mai 2013, elle arrive à Roosendaal en tête du train 51490 transportant des automobiles Ford Ka en provenance de l'usine de Tychy en Pologne et à destination du port de Sloehaven. Michel de ESCH.



← **PHOTO 117-36** Comme chaque été, la société EETC (Euro Express Train Charter) a mis en marche des trains-autos au départ de Den Bosch aux Pays-Bas à destination d'Alessandria et Livorno, en Italie, et de Koper, en Slovénie. Les trois rames étaient acheminées chaque vendredi au départ d'Amsterdam Watergraafsmeer vers Den Bosch à vide en milieu de journée, remorquées par des locomotives de la série 1700 des NS. Une des trois rames avait la particularité d'être tractée du 28 juin au 2 août, par la 1251 ou la 1254 d'EETC (ex. 1215 et 1214 des NS). Le 26 juillet passage de la 1254 à Woerden.

↓ **PHOTO 117-37** Le 12 juillet, passage à Dordrecht Zuid de la 1254. J-L VANDERHAEGEN.



France

TGV : de l'orange au carmillon

Après avoir abandonné l'orange "Sud-Est" pour le bleu "Atlantique" entre l'automne 1996 et l'été 2001, les rames TGV de première génération vivent à nouveau leur cuti. Cette fois, c'est le carmillon qui est à l'honneur. Cette nouvelle opération *newlook*, qui concerne actuellement une trentaine de rames, dont la rame Sud-Est n° 15 a bénéficié en premier, est partiellement jumelée avec un programme de réhabilitation des équipements intérieurs désigné d'abord "rénov 3" puis "nouveau design".

Si les rames Sud-Est désormais trentenaires sont les premières concernées, les rames Réseau sont également sur les rangs et, dans une moindre mesure, les Duplex et Lyria ex-POS (trafic franco-suisse).

Cette nouvelle livrée doit s'accorder aux célèbres uniformes *Christian Lacroix* violets et gris des agents en gare et des contrôleurs. Elle sera ensuite déployée de façon progressive au rythme des ré-



Mentionnons au passage que deux des 232 Sybic (BB-26014 et 26046), dont l'une est ici en charge du train 450 Berlin - Paris-Est, ont été "relookées" dans un style à part dont on reconnaîtra aisément la source d'inspiration.... Gilbert LAURENT.

novations de matériel et des nouvelles acquisitions. A terme, les principes de ce nouveau design se déclineront à l'ensemble de la flotte SNCF (TGV, Intercités, Transilien), avec l'orientation

stratégique qui prévoit le rassemblement de l'ensemble des offres de l'entreprise derrière la seule bannière SNCF.

Gilbert LAURENT.

La rame Réseau n°510 assure un mouvement Nancy - Paris-Est le 18 avril 2013. Gilbert LAURENT.



Pologne

La vapeur toujours présente à Wolsztyn

Il y a 20 ans, du 11 au 16 avril 1993, le PFT organisait son premier grand voyage à l'étranger, centré sur le dernier dépôt vapeur à voie normale en Europe : Wolsztyn, en Pologne. Deux décennies plus tard, la vapeur est toujours présente au dépôt de Wolsztyn géré désormais par la division marchandises des PKP, mais l'activité y a été fortement réduite, avec le plus souvent une seule locomotive sous pression.

En principe, deux allers-retours Wolsztyn - Poznan sont encore assurés en traction vapeur :

Os77325 : Wolsztyn 5:40 - Poznan 7:34

Os77324 : Poznan 9:06 – Wolsztyn 10:56

Os77331 : Wolsztyn 13:32 - Poznan 15:30

Os77330 : Poznan 17:38 – Wolsztyn 19:26

En 2013, les OI49 59 et 69 étaient utilisées à tour de rôle.

PHOTO 117-39 ↓ Le 8 juillet 2013, l'OI49 59 (Chrzanow 3170/1953) démarre de Rakoniewice avec le train Os77330 Poznan - Wolsztyn. Philippe DE GIETER.



PHOTO 117-38 ↑ Les dernières locomotives à vapeur des PKP ont été attribuées à la division marchandises des chemins de fer polonais. C'est donc PKP Cargo qui doit fournir une locomotive Diesel lorsqu'il n'y a pas de vapeur disponible, ce qui donne lieu à des compositions originales. Le 8 juillet 2013, c'est la Diesel SM42-1254 (NEVZ 21 51 3 620 166-0 PL PKP-C, ex-SM42-893, Fablok 6D-9765/1977) qui assura les deux premiers parcours "vapeur" et donc le train Os77324 Poznan - Wolsztyn lors de son passage en gare de Grodzisk Wielkopolski.

Les SM42 sont des locomotives Bo'Bo' diesels-électriques de manœuvre construites par Fablok entre 1967 et 1992 en 1822 exemplaires, dont 1157 pour les PKP. D'une puissance de 588 kW, elles peuvent circuler à 90 km/h. Depuis 2007, NEWAG procède à la modernisation en profondeur de 120 locomotives SM42 pour PKP Cargo : elles sont remotorisées avec un moteur Caterpillar C27 de 708 kW et reçoivent une nouvelle caisse et une cabine de conduite offrant une meilleure visibilité. Les machines transformées sont reclassées dans la sous-série SM42-1200. Philippe DE GIETER.



LA NOUVELLE GARDE-ROBE RUSSE



Après avoir fait son apparition en 2009 sur des voitures sortant d'usine, la nouvelle livrée des Chemins de fer russes, à base de rouge et de gris, est appliquée progressivement depuis 2011 à l'ensemble du parc. Coup d'oeil sur cette nouvelle garde-robe.

↑ **PHOTO 117-40** Les anciennes locomotives doubles pour trains de marchandises n'échappent pas à la règle et perdent leur traditionnelle livrée verte. La VL80S-432 fait partie d'une série de 4921 locomotives doubles (Bo'Bo'+Bo'Bo') du type VL80 construites entre 1961 et 1995 par NEVZ Novotcherkassk pour le réseau 25kV 50Hz et pouvant circuler à 110 km/h. Les VL80S (2746 locomotives) sont une variante équipée pour la circulation en unités multiples et ont une puissance de 5920 kW. Urmari, le 12 juillet 2012.

↓ **PHOTO 117-41** La relation Moskwa - Vladivostok (9259 km, 8 fuseaux horaires traversés, 6 jours et 6 nuits de trajet) est la plus longue au monde. Le 10 juillet 2012, la ChS7-281 en tête du train 1 'Rossija' Vladivostok-Moskwa Jaroslavskii, parti de Vladivostok le 4 juillet, traverse la gare de Kosterevo, à une centaine de kilomètres à l'est de Moskwa, son terminus. Les ChS7 ont été livrées par Škoda en 321 exemplaires entre 1983 et 1999. Ces locomotives doubles Bo'Bo'+Bo'Bo' circulent sous 3000V en tête de trains de voyageurs en Russie et en Ukraine, ont une puissance de 6160kW et atteignent 160 km/h. Philippe DE GIETER.





↑ **PHOTO 117-42** Avant l'application de la livrée unifiée, de nombreuses relations voyageurs longue distance étaient assurées avec des rames homogènes portant une décoration spécifique correspondant à la relation assurée. Ces rames colorées ont maintenant presque totalement disparu. Le 24 juillet 2010, à Tsibino (entre Moskwa et Kolomna), la rame du train 45 'Yunost' Moskwa - Voronezh comporte déjà deux voitures dans la nouvelle livrée. La EP10-006 fait partie d'une petite série de 12 locomotives Bo'Bo'Bo' bitension 3000 V / 25 kV 50 Hz livrées par NEVZ Novotcherkassk avec la collaboration de ADTranz/Bombardier en 1998 (prototype) et en 2005 et 2006. Les EP10 ont une puissance de 7000kW et peuvent circuler à 160km/h. Philippe DE GIETER.

↓ **PHOTO 117-43** Les ChS4T sont d'origine tchécoslovaque. Škoda a construit 608 locomotives entre 1971 et 1986 pour les trains de voyageurs sur les lignes électrifiées en 25kV 50Hz. Ce sont des Co'Co' développant 4920kW et aptes à 180km/h; elles sont visibles sur les réseaux russe, ukrainien et biélorusse. Le 12 juillet 2012, la ChS4T-669 traverse Kibetchi (entre Kanash et Kazan) avec un train de voyageurs comportant encore quelques voitures en livrée verte. Philippe DE GIETER.





↑ PHOTO 117-44 Le 8 juillet 2012, la ET2M-130 circulant comme train 6615 Klin - Moskwa Leningradskii, arrive à l'arrêt de Berezki-Datchnie. Les ET2M ont été construites en 109 exemplaires par TorVZ à Torzhok entre août 1999 et 2010. Elles sont utilisées pour les trains de banlieue sur les réseaux électrifiés en 3000V, ont une composition allant de 4 à 12 voitures et peuvent circuler à 130 km/h. Philippe DE GIETER.

↓ PHOTO 117-45 Les locomotives de manœuvre diesels-électriques à 6 essieux (Co'Co') du type ChME3 ont été livrées à l'URSS en 7459 exemplaires par la firme tchécoslovaque Ceskomoravská Kolben-Danik (CKD), ce qui en fait la série de locomotive Diesel la plus grande au monde; elles sont omniprésentes dans les pays issus de l'Union Soviétique et presque toutes portaient la livrée verte d'origine : l'apparition d'une nouvelle décoration est donc la bienvenue pour rompre la monotonie. Le 22 juillet 2013, la ChME3-3233 était une des locomotives affectées à la remonte des rames voyageurs à la gare de Moskwa-Jaroslavskii. Philippe DE GIETER.





↑ **PHOTO 117-46** Le changement de livrée concerne aussi les célèbres “Tambours de la Taïga” les plus récents. Le 21 juillet 2012, la 2M62U-0045, construite en 1988, achemine via la ligne de ceinture de Moskwa un long train de marchandises entre deux gares de formation de la capitale russe. La variante 2M62U (Co'Co'+Co'Co') a été produite par Lugansk de 1987 à 2001 en 395 exemplaires. D'une puissance de 2942 kW, leur vitesse maximale est fixée à 100 km/h. Philippe DE GIETER.

↓ **PHOTO 117-47** Le 12 juillet 2012, la EP1M-722 passe devant le bâtiment voyageurs de la gare de Urmari en tête d'un train express Petropavlovsk - Moskwa Kazanskii. Les EP1M sont des Bo'Bo'Bo' de 4400 kW pouvant circuler à 140 km/h. Dans le programme de modernisation des RZD, la EP1M est la locomotive 25 kV 50 Hz pour trains de voyageurs et est destinée à remplacer les ChS4T. Elle est produite depuis 2007 par NEVZ Novotcherkassk et est une évolution de la EP1 (381 unités livrées de 1999 à 2007). Depuis la EP1M-696, les EP1M sortent d'usine dans la nouvelle livrée. Fin juin 2013, 459 EP1M étaient en service. Philippe DE GIETER.



Utilisation de wagons porteurs et de trucks porteurs en Belgique

Pendant la seconde moitié du 19^e siècle, il apparut que la pose de voies ferrées à écartement normal en zones rurales revenait souvent trop cher. Pour sortir ces régions de leur isolement, la construction de voies étroites fut préconisée dans la plupart des pays européens. Celles-ci offraient l'avantage d'autoriser des courbes beaucoup plus serrées ainsi que des déclivités plus importantes, ce qui rendait leur construction nettement moins onéreuse. Le matériel roulant relevait également d'une conception plus légère et, par conséquent, meilleur marché. De plus, l'assiette de la voie réclamait moins d'emprise, ce qui permettait fréquemment le recours à l'accotement de la voirie publique en réduisant encore les coûts.

Un inconvénient résidait cependant dans l'impossibilité d'organiser un transport direct vers le reste du réseau ferroviaire. Ceci ne constituait pas un obstacle pour le trafic des voyageurs étant donné que la clientèle devait le plus souvent changer de train pour prendre une correspondance locale.

Il en allait tout autrement du trafic des marchandises. Le transbordement imposait le recours à un grand nombre d'agents dans les gares d'échange, ce qui faisait singulièrement grimper les coûts d'exploitation.

Sur certaines lignes à voie étroite au trafic marchandises important, les coûts de transbordement devenaient prohibitifs au point d'annihiler les avantages de la voie étroite. Il ne faut donc pas s'étonner que des recherches aient été entreprises pour réduire ces frais. Celles-ci conduisirent à l'introduction de deux systèmes rendant possible le transport de wagons à voie normale sur les lignes à voie étroite, à savoir les trucks ou bogies porteurs (lorries) et les wagons porteurs. Il s'agit de deux systèmes très différents qui sont cependant régulièrement confondus dans la littérature.

Les wagons porteurs

Des wagons porteurs apparurent dès 1880. Ceux-ci consistaient en un châssis présentant longitudinalement deux poutrelles en acier servant de rails pour les wagons à voie normale. Selon la charge par essieu autorisée, ils présentaient deux bogies comportant chacun deux ou trois essieux. Plusieurs wagons porteurs étaient placés dans une cavité de manière à constituer une plate-forme conti-



PHOTO 117-48 Les wagons porteurs sont constitués d'un châssis avec, dans le sens de la longueur, deux grosses poutrelles servant de chemin de roulement pour les wagons à voie normale. Voici le wagon porteur 99-20-38 du Harzer Schmalspurbahnen à Eisfelder Thalmühle, le 4 octobre 1997. Wim DE RIDDER.

nue sur laquelle les wagons à voie normale venaient rouler. Ensuite, ces wagons étaient dételés et immobilisés par des sabots pour les roues et par des chaînes. Finalement, les wagons porteurs étaient séparés les uns des autres pour être attachés entre eux par des barres d'accouplement.

Le grand avantage de ce système était que des wagons à bogies pouvaient être transportés sans problème et que l'ensemble restait plutôt stable grâce aux bogies suspendus des wagons porteurs.

Par contre, le chargement et le déchargement étaient très compliqués tandis



PHOTO 117-49 Le transport de wagons à bogies ne pose aucun problème. Il est fait usage d'un wagon porteur par bogie, comme c'est le cas pour ce wagon autrichien (ÖBB) chargé de planches de bois. Obergrafendorf (Autriche), 4 avril 1998. Wim DE RIDDER.

que les wagons porteurs étaient eux-mêmes assez lourds, ce qui limitait leur nombre par locomotive.

Les trucks porteurs

Des bogies ou trucks porteurs furent développés pour la première fois en 1881 par Paul Langbein, directeur de la filiale italienne de la firme *Maschinenfabrik Esslingen*. Sa volonté était de remédier au poids "mort" trop élevé des wagons porteurs utilisés à l'époque de manière à pouvoir remorquer davantage de wagons à voie normale. Son projet remporta la même année un prix décerné par l'association des compagnies ferroviaires allemandes. Un bogie porteur qui comporte deux essieux à roues de faible diamètre prend place sous chaque essieu d'un wagon à voie normale. Cette configuration implique donc l'utilisation de deux lorries pour le transport d'un wagon à voie normale qui ne comporte que deux essieux. Les bogies porteurs étaient placés sous l'essieu dans une cavité spécialement aménagée pour eux. Dans ces cavités, on trouvait une série de bogies porteurs entre les rails de la voie normale disposés plus haut. Grâce à une section de voie descendante, les essieux des wagons à voie normale tombaient automatiquement dans les fixations



PHOTO 117-50 L'aire de chargement/déchargement des wagons à voie normale de Oschatz (Saxe), le 7 juillet 1991. La locomotive à voie étroite visible à l'arrière-plan, a poussé tous les wagons porteurs l'un contre l'autre. Après l'accouplement des wagons à voie normale, une locomotive à voie normale viendra les tirer hors des wagons porteurs. Wim DE RIDDER.

du bogie porteur. Les roues se trouvaient alors sur une petite plate-forme rotative. L'attelage entre un wagon placé sur bogies porteurs et la locomotive à voie

étroite pouvait se faire par l'intermédiaire d'une barre d'accouplement ou à l'aide d'un wagon d'accouplement équipé de tampons et d'un attelage à vis.



PHOTO 117-51 Avec le système classique de trucks porteurs, il est fait usage de lorries à deux essieux placés sous chaque essieu du wagon à voie normale. Les Chemins de fer autrichiens (ÖBB) ont sauvé un wagon plat porté sur deux lorries en tant que patrimoine historique. Obergrafendorf, 4 avril 1998. Wim DE RIDDER.

Un avantage du système de bogies porteurs était le maintien de l'attelage des wagons à voie normale entre eux, réclamant ainsi moins de manœuvres. Les attelages à vis devaient évidemment être détendus pour éviter le chevauchement des tampons dans les courbes serrées qui caractérisent les lignes à voie étroite.

Un inconvénient tenait aux disparités observées entre les wagons à voie normale qui n'étaient pas tous conçus pour ce type d'acheminement bien que, par la suite, des bogies porteurs spéciaux furent élaborés pour le transport de wagons à trois essieux et de wagons à bogies. De plus, les bogies porteurs étaient moins stables et inadaptés aux vitesses plus élevées.

En 1974, un nouveau type de bogie porteur fut développé en Suisse, éliminant la plupart des inconvénients du système classique et permettant une mise en place automatique. Ces bogies porteurs système Vevey sont utilisés surtout en Suisse mais également en Allemagne par le *Harzer Schmalspurbahnen* par exemple.

Il est évident que les deux systèmes réclament un gabarit suffisant et que, tant l'assiette de la voie que les traverses utilisées, doivent pouvoir supporter la charge de ces transports.

Les deux systèmes classiques ont pour inconvénient que le chargement de wagons à voie normale reste un travail considérable et physiquement lourd. Ce transport de wagons à voie normale en service commercial a dès lors pratiquement disparu de nos jours. Les lignes à voie étroite subsistantes ont vu leur trafic marchandises décroître considérablement, voire disparaître complètement sous la pression du transport routier et suite à la récession considérable du trafic diffus. En Europe, les lignes où ce type de transport reste appliqué se comptent désormais sur les doigts d'une main, soit notamment en Suisse, en Autriche, en Allemagne et en Tchéquie.

→ Pour les wagons à bogies, on doit utiliser autant de trucks porteurs qu'il y a d'essieux. Ici, deux photos montrent des trucks porteurs du système Vevey utilisé sur le *Harzer Schmalspurbahnen* en Allemagne. Nordhausen, 5 avril 1999. Wim DE RIDDER.



Gros plan sur le truck porteur type Vevey n° Ua 220 utilisé par le réseau suisse du BAM (Bière-Apples-Morges). L'essieu du wagon à voie normale prend place dans la cavité centrale. Morges, 11 septembre 2007. Marc STRIFFELER.



→ Gros plan sur le système de chargement des wagons à voie normale sur les trucks porteurs. Les wagons roulent sur la rampe grise visible à l'avant plan, établie en pente. Lorsque l'essieu se trouve au-dessus du truck porteur, il prend place automatiquement dans la cavité prévue. Il faut un truck porteur par essieu.

Truck porteur système Vevey n° Ua 841 du MOB (Montreux Oberland Bahn). Zweisimmen (CH), 5 mai 2005. Marc STRIFFELER.



→ Le 16 juin 1958, des trucks porteurs attendent leur prochaine utilisation à Heilbronn Süd. Ils sont utilisés sur la ligne Heilbronn-Süd - Marbach (écartement 750 mm) exploitée par la DB.

Major E.A.S. COTTON, collection Maurice HENNEQUIN / PFT.



PHOTO 117-52 ↓ En Suisse, sur le BAM, transport d'un convoi militaire sur trucks porteurs. Bière, 30 juillet 2007. Marc STRIFFELER.



Transport par wagons porteurs en Belgique

La constitution de la SNCV (Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux) le 29 mai 1884 devait développer également dans notre pays un imposant réseau à voie étroite à l'écartement de 1000 mm. Les lignes de la SNCV furent pour la plupart établies sur ou le long de la voie publique en reposant sur des traverses légères. Par conséquent, la plupart des lignes n'étaient pas adaptées à l'acheminement de wagons à voie normale. Il existait pourtant un intérêt sérieux pour la formule et, dès décembre 1886, la décision fut prise d'acquérir deux wagons porteurs (appelés tout simplement "truck" à la SNCV) autorisant une charge utile de 20 tonnes. Cette expérience prématurée ne se mua visiblement pas en succès, car ce n'est qu'en 1900 qu'un troisième véhicule apparut.

Au total, la SNCV mit en service 16 wagons porteurs à quatre essieux, dont 8 furent acquis auprès du Charbonnage d'Argenteau à Blégny.

- Les **A.8000** et **A.8001** furent construits en 1888 par *Halot* à Wilsele. Ils offraient une charge utile de 20 tonnes et furent mis en service au départ d'Andenne sur les lignes en direction d'Eghezée et de Namur. Le A.8001 fut vendu en 1923 à un



↑ Un tombereau de la SNCB transporté sur un wagon porteur sur la ligne Warsage - Trembleur. Auteur et date inconnus, collection PFT.

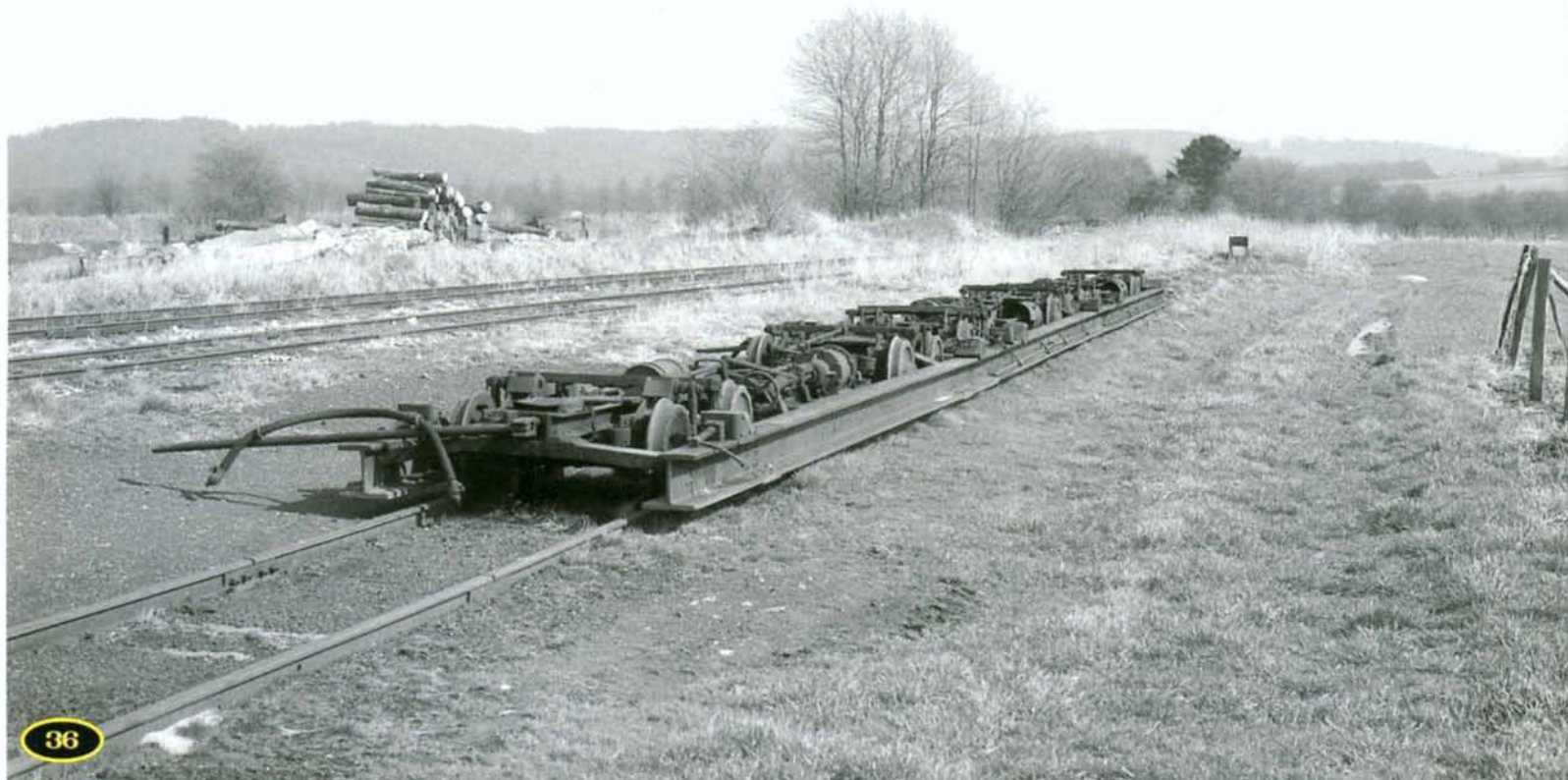
repreneur non identifié tandis que le sort réservé au A.8000 reste inconnu.

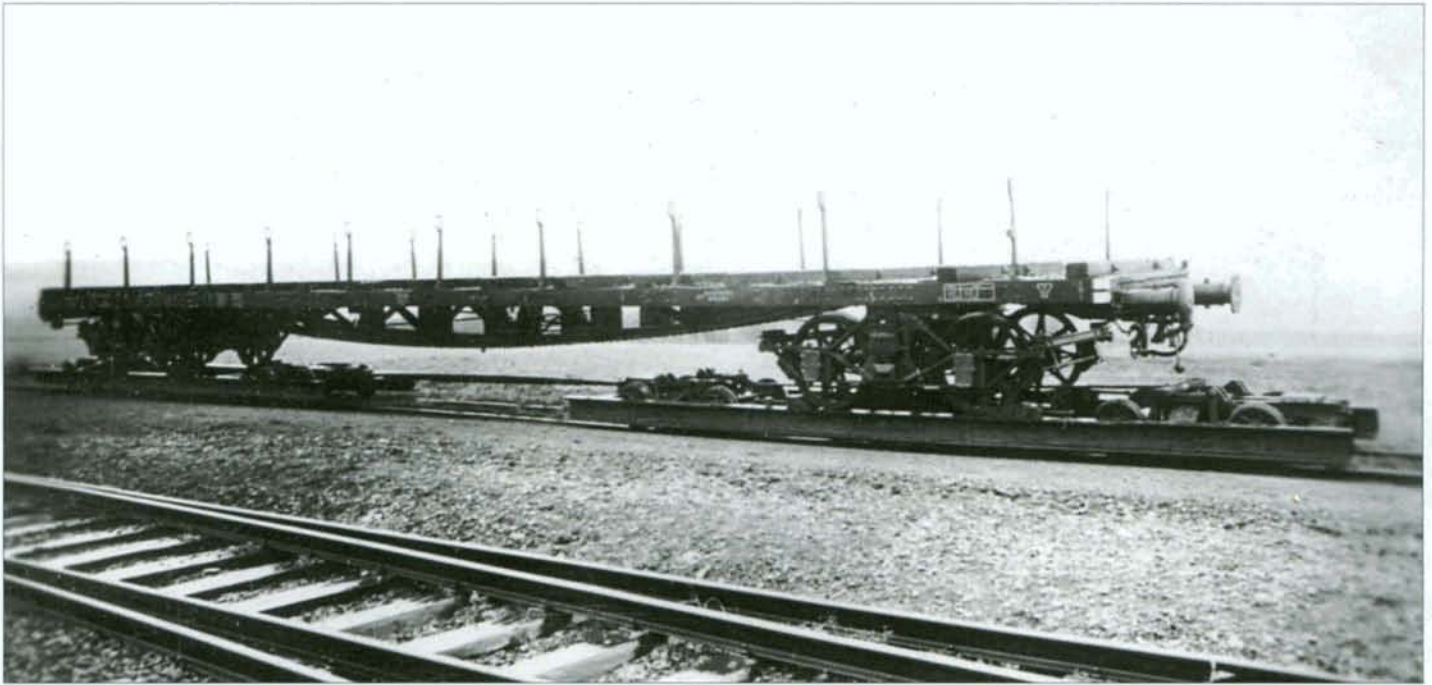
- Le **A.8002** fut construit en 1900 par *Dyle & Bacalan* à Leuven, avec une charge utile identique de 20 tonnes, également affecté à Andenne. Il fut vendu en 1923 à un repreneur non

identifié.

- Le **A.8003** fut livré en 1905 par les *Ateliers de Tyberchamps* à Godarville. Ce wagon porteur supportait aussi une charge de 20 tonnes et il fut également affecté à Andenne. Il disparut au cours de la Première Guerre mondiale.

↓ **PHOTO 117-53 NB** Trois wagons porteurs garés à Warsage. Photo DIEU.





↑ A Jemeppe-sur-Meuse, un long wagon plat à bogies est transporté sur deux wagons porteurs reliés entre-eux par une barre de traction. Des cales couissant le long du chemin de roulement permettent de caler les essieux des wagons. Date inconnue. Collection PFT.

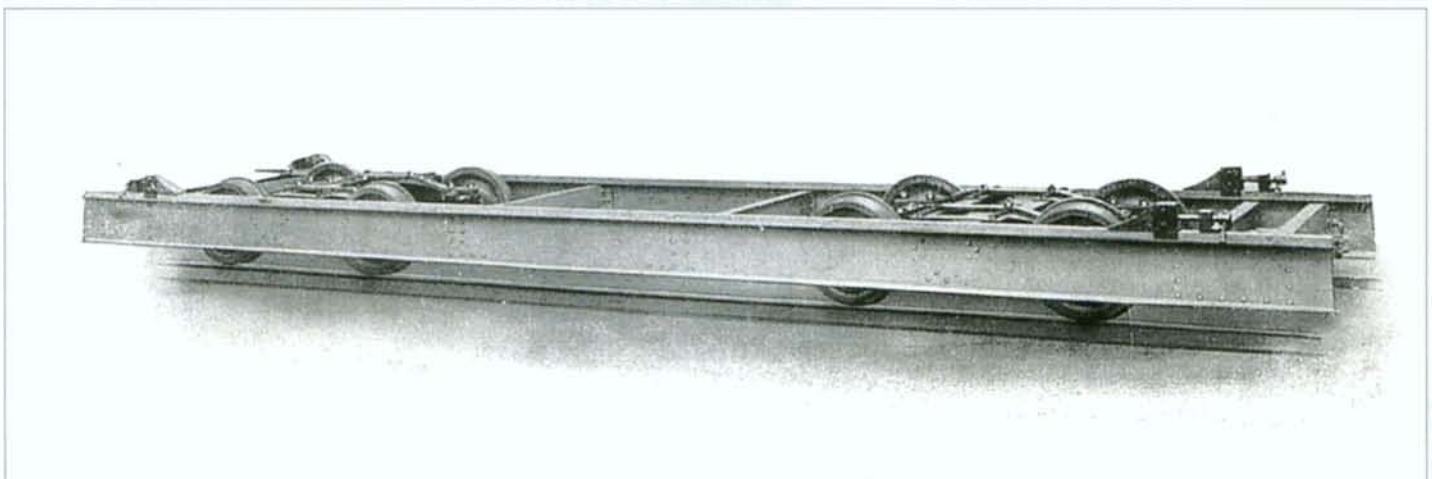
- Les **A.8004 à 8006** autorisaient une charge utile de 25 tonnes. Ils furent livrés en 1913 par *Orenstein & Koppel* pour être utilisés entre la gare de Gent-Rabot et une entreprise de bois établie sur le canal de Schipdonk à Zomergem, soit sur une distance de 13 km. Bien que les essais confirmèrent la faisabilité de ces transports, les wagons porteurs ne furent jamais introduits en service commercial sur cette liaison. Il apparut que de trop nombreuses adaptations au gabarit auraient été nécessaires pour les y engager en toute sécurité. L'abattage d'un certain nombre d'arbres au centre de la ville de Gent rencontra déjà à l'époque l'opposition féroce de la population. En 1914, ces trois wagons porteurs furent transférés à Lanaken où ils furent mis en service sur la ligne de Maaseik. Il n'est pas certain que

leur utilisation ait été effective. Les A.8005 et A.8006 disparurent pendant la Première Guerre mondiale. Le A.8004 fut engagé au départ d'Andenne après la guerre. Il fut ferrailé vers 1956.

- Les **A.8007 à 8014** furent construits en 1931 par *Krupp* pour le compte du Charbonnage d'Argenteau situé sur la ligne vicinale Liège - Barchon - Fouron-le-Comte. Etant donné qu'ils étaient alors propriété de la mine, ils ne portaient pas de numéro SNCV. Ces véhicules présentaient une longueur de 8,5 m et offraient une charge utile de 25 tonnes. Ils constituaient un investissement de 34.000 francs par unité. Pendant la Deuxième Guerre mondiale, la section Dalhem - Fouron-le-Comte fut interrompue par les Allemands, rendant les wagons de

transport inutilisables. Ils furent alors engagés par la SNCV sur la ligne Jemeppe-sur-Meuse - Mons-lez-Liège (Flémalle). En 1947, ils furent enfin acquis officiellement et ils reçurent les numéros A.8007 à A.8014. Après la guerre, ils furent mis en service sur la ligne Waremme - Oreye et sur la section Warsage - Trembleur, réhabilitée en 1952, où ils acheminèrent de nouveau des wagons de charbon du Charbonnage d'Argenteau, cette fois en tant que véhicules SNCV. Quand la mine assura elle-même l'exploitation de la ligne dès le 7 octobre 1960, elle reprit à la SNCV les wagons porteurs A.8008 à A.8012 ainsi que le A.8014. Ils y restèrent en service jusqu'à la fermeture de la ligne en 1980. Les A.8007 et A.8013 furent utilisés sur la ligne Waremme - Oreye jusqu'en 1959, après quoi ils furent ferrailés.

↓ Un wagon porteur construit par *Orenstein & Koppel*. Catalogue O&K de 1911.



- Les **A.8015** et **A.8016** furent incorporés à l'effectif de la SNCV en 1947. Leur origine est incertaine mais il est vraisemblable qu'ils furent construits en 1942 pour la liaison établie entre la gare et la sucrerie de Quévy. Ces wagons porteurs avaient une longueur de 9,5 m et permettaient une charge utile de 25 tonnes. En 1960, les deux véhicules furent repris par le Charbonnage d'Argenteau, qui les garda en service jusqu'en 1980. Ces deux wagons porteurs furent ensuite ferrailés.

Utilisations

Les wagons porteurs furent engagés sur les lignes et sections de lignes suivantes :

Andenne - Namur et Andenne - Eghezée

Les premiers wagons porteurs livrés à la SNCV furent engagés au départ d'Andenne sur les lignes en direction d'Eghezée et de Namur (jusque Sclayn). Considérant le nombre réduit de véhicules, leur participation au trafic des marchandises était négligeable. Après la Première Guerre mondiale, l'utilisation de ces véhicules fut interrompue et deux wagons porteurs furent vendus. Une particularité qui suivit la Deuxième Guerre mondiale fut le transport périodique de la locomotive SNCV à voie normale 800. Cette machine fut utilisée sur la voie équipée de trois fils de rails entre Tavieres (sur la ligne de chemin de fer 142 Namur - Tienen) et les sucreries de Boneffe et Ramillies-Offus. Pour l'amener à l'atelier SNCV d'Andenne, elle était placée sur un wagon porteur à Boneffe pour être conduite ensuite à Andenne via Forville. Un transfert au départ de Tavieres via les lignes SNCB 142 et 125 était vraisemblablement trop compliqué. Ces acheminements s'arrêtèrent avec la fermeture de la ligne le 7 janvier 1957.



Pour desservir la sucrerie de Quévy, deux wagons porteurs étaient stationnés à Quévy. Ils avaient la particularité d'être équipé d'un tampon central vicinal. Nous ignorons son numéro. Voici un des wagons à Quévy en 1957.

G. GAUTHIER, collection Lucien LUYCKX.

Glons - Eben-Emael

En 1932, la construction d'un nouveau fort fut entamée à Eben-Emael en tant qu'élément d'une nouvelle ceinture de défense autour de Liège. Pour la livraison des matériaux de construction nécessaires, il fut recouru à la ligne vicinale Glons - Maastricht. Pour éviter le transbordement à Glons, la SNCV envisagea l'utilisation de wagons porteurs. Cette initiative entraîna d'emblée des problèmes prévisibles étant donné que le gabarit nécessaire pour ces transports avait été sous-estimé. Il en résulta qu'une série de maisons furent endommagées par les wagons à voie normale ainsi transportés. Dès la fin des travaux en 1935, plus aucun wagon porteur ne fut utilisé sur cette ligne.

Quévy Gare - Quévy Sucrierie

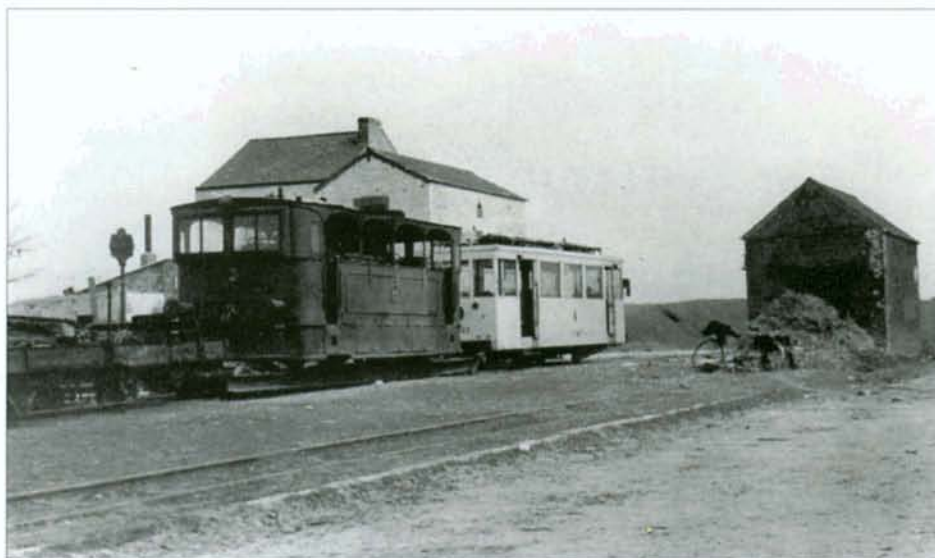
Juste avant la Deuxième Guerre mondiale, il fut envisagé d'adopter le service par wagons porteurs entre la gare de Quévy et la sucrerie de Quévy-le-Grand, soit sur une distance de 7 km. Ce parcours constituait une section de la ligne vicinale Mons - Quévy - Eugies. En dépit de la déclaration de guerre, ce projet fut poursuivi et l'autorisation de construire une fosse à wagons porteurs fut octroyée le 23 septembre 1942; elle entra en service le 22 juin 1943. Le contrat passé avec la SNCB prévoyait que cette société chargerait les wagons porteurs moyennant une rétribution fixe de 9,20 francs par wagon. Les wagons porteurs A.8015 et A.8016 y furent affectés. Leur origine est toutefois inconnue. Il est probable qu'ils furent achetés par la sucrerie pour être repris ensuite par la SNCV. Le trafic par wagons porteurs sur cette relation s'éteignit avec la fermeture de la ligne vicinale le 30 septembre 1960, après quoi les deux wagons porteurs furent transférés sur la ligne Warsage - Trembleur.

Jemeppe-sur-Meuse – Mons lez Liège (Flémalle)

Cette section de ligne longue de 7 km qui fait partie de la ligne vicinale Jemeppe-sur-Meuse - Hannut, comportait initialement 4 rails permettant l'acheminement

La locomotive à voie normale n° 800 de la SNCV est transportée sur un wagon porteur entre Boneffe et Andenne.

Auteur inconnu, collection PFT.



de wagons à voie normale jusqu'au charbonnage de "L'Arbre-Saint-Michel" à Mons-lez-Liège (Flémalle). Une sablonnière et une entreprise métallurgique y furent également raccordés. Toutefois, la mine fut fermée en 1930 et le trafic des marchandises diminua singulièrement sur cette ligne.

Par ailleurs, le trafic des voyageurs y devint toujours plus important, surtout après l'électrification de la ligne en 1933. Ceci conduisit à la décision de démanteler la partie à voie normale de la ligne, ce qui fut achevé dès l'automne 1933.

Les derniers clients de cette section durent alors se satisfaire de wagons à voie étroite pour leurs transports. Avec la Deuxième Guerre mondiale, la mine fut toutefois rouverte suite à la pénurie de combustible durant le conflit. Le rétablissement de la voie normale se révélant impossible, il fut fait usage de wagons porteurs.

A l'origine, deux fosses à wagons porteurs furent aménagées à Jemeppe-sur-Meuse, ce qui se révéla trop ambitieux étant donné que, même au cours de la guerre, une moyenne quotidienne de seulement cinq wagons à voie normale étaient transportés. En 1946, une des deux fosses fut éliminée.

L'industrie sidérurgique fit également usage de ce service et on vit même des wagons de chemin de fer à quatre essieux emmenés jusqu'à l'usine sur deux wagons porteurs.

En 1949, le charbonnage ferma définitivement ses portes et le principal utilis-



Un wagon porteur transportant un tombereau. Auteur et date inconnus.
Collection PFT.

teur des wagons porteurs disparut avec lui.

Après 1948, la sablonnière et l'usine métallurgique ne firent plus appel aux wagons porteurs que sporadiquement. La fin intervint en 1951. Une partie des wagons porteurs fut transférée à Waremme tandis que le solde fut engagé dès 1952 sur la ligne Warsage - Trembleur à nouveau exploitée.

Waremme - Oreya

En 1951, une fosse à wagons porteurs fut installée en gare de Waremme.

L'intention était d'organiser une partie du

charroi à destination de la sucrerie d'Oreya (10 km) avec des wagons porteurs afin d'éviter surtout le transbordement du charbon et des betteraves sucrières.

Le succès escompté se fit cependant également attendre ici et les wagons porteurs restèrent peu utilisés en dehors de la saison betteravière. C'est pourquoi quelques véhicules furent déjà transférés sur la ligne Warsage - Trembleur au printemps 1952.

Le trafic des marchandises sur la ligne Waremme - Oreya s'éteignit le 31 mai 1959. Les wagons porteurs qui s'y trouvaient encore furent démolis.

PHOTO 117-54-NB Arrivée au charbonnage d'Argenteau d'un wagon transportant du bois de mine, échangé à Warsage. Le fourgon A.2435 ferme la marche. Date inconnue. Collection M. STEINKAMP / PFT.





A mi-chemin entre Warsage et le charbonnage d'Argenteau, prise d'eau dans les rues de Dalhem. Date inconnue. Collection M. STEINKAMP / PFT.

Warsage - Trembleur

Sur cette ligne vicinale, les wagons porteurs furent introduits sur la section qui va de Warsage au charbonnage d'Argenteau (à proximité de Trembleur) entre Liège et Fouron-le-Comte. Pour les transports, ce charbonnage était tributaire de la SNCV. Le charbon était acheminé vers Liège pour être transbordé dans des wagons de chemin de fer en gare de Bressoux ou sur des péniches au Quai Van Beneden. C'est ainsi qu'en 1930 par exemple, 31.235 tonnes de charbon furent chargées sur des péniches et 31.658 tonnes dans des wagons de chemin de fer. Dans l'autre sens, du matériel lourd et des bois de mine étaient transbordés sur les wagons de la SNCV. Les frais de transbordement élevés contrecarraient la position concurrentielle de la mine.

La ligne de chemin de fer Aachen West - Tongeren construite par l'armée allemande pendant la Première Guerre mondiale, amena une issue. L'Etat Belge reprit cette ligne le 15 mai 1919 et une gare apparut notamment à Warsage où la ligne vicinale croisait la nouvelle ligne de chemin de fer. Le 29 juin 1922, une première étude visant l'utilisation de wagons porteurs fut présentée, mais il fallut attendre novembre 1927 pour voir la réalisation des premiers plans. Des expériences antérieures avaient échaudé la

SNCV et ce n'est qu'après des menaces de la direction de la mine d'installer une télébenne vers Argenteau (sur la ligne Liège - Visé) que la société mit de l'eau dans son vin.

Contrairement à la SNCV, la SNCB avait été immédiatement conquise par l'idée. Dans une note du 24 février 1931, le chef du service commercial de Liège évoquait un projet révolutionnaire. Le tonnage à transporter avait été évalué entre 70.000 et 80.000 tonnes. La mine acheta elle-même les wagons porteurs nécessaires.

Les travaux ferroviaires en gare de Warsage débutèrent à l'été 1931. La SNCV posa un embranchement jusqu'à la gare. On y installa deux voies d'évitement et une voie en impasse pour le garage des wagons porteurs. Par ailleurs, le tunnel de Dalhem réclamait une adaptation au gabarit des wagons à voie normale. Ces travaux furent terminés le 19 février 1932. La SNCB devait encore entamer la pose de deux voies supplémentaires. Elles ne furent installées qu'après que le ministre des transports ait accordé l'autorisation d'exploiter des wagons por-



En gare de Warsage, mise sur wagons porteurs de deux tombereaux. La locomotive Diesel sert à tirer les wagons à voie normale sur les trucks porteurs à l'aide d'un câble. Les ouvriers placent les cales. Collection PFT.



PHOTO 117-55 NB Le 4 mai 1965 en gare de Warsage, la locomotive 1075 (ex. SNCV) du Charbonnage d'Argenteau tire à l'aide d'un câble un tombereau à voie normale hors du wagon porteur. Cette opération se fait sur deux voies parallèles. La ligne 24 Visé - Montzen se situe à gauche de l'image à une centaine de mètres. Sergent J. BENSON, collection Maurice HENNEQUIN / PFT.

teurs sur cette ligne vicinale le 15 février 1932. Finalement, le trafic des wagons porteurs put débuter le 3 juin 1932. Les économies escomptées ne suivirent pas. Le chargement des wagons à voie normale restait en effet laborieux et les locomotives SNCV relativement faibles ne pouvaient emmener que deux wagons porteurs en charge sur cette ligne accidentée.

Au cours de la Deuxième Guerre mondiale, la ligne vicinale fut interrompue par les Allemands entre Dalhem et Fouronle-Comte, rendant ainsi impossible le transport de charbon par wagons de chemin de fer. Les wagons porteurs furent alors transférés vers d'autres lignes et ils furent finalement repris par la SNCV. Après la guerre, la mine insista pour que la ligne soit rétablie au plus tôt. La démarche ne fut pas soutenue par la SNCV, étant donné que la société avait constaté que le trafic par wagons porteurs était déficitaire. La pose d'une ligne à voie normale étant trop onéreuse, la SNCV fut finalement amenée à rouvrir la section Warsage - Trembleur. Les premiers trains circulèrent le 11 octobre 1952.

A cette époque, la SNCV commençait toutefois à fermer la quasi totalité des lignes vicinales. Le charbonnage d'Argenteau acheta dès lors la ligne vicinale le 7 octobre 1960 pour l'exploiter à son propre compte. Les locomotives à vapeur

303 (type 7, Tubize 704/1888), 634 (type 7, Franco-Belge 1971/1912) et 1075 (type 18, Grand Hornu 44/1920) furent reprises à la SNCV en même temps que les wagons de transport A.8008 à A.8012 et A.8014 à A.8016. La locomotive 690 (type 7, Franco-Belge 2214/1915) fut achetée pour servir de magasin de pièces.

La mine acheta également le fourgon A.2435 (construit par les Ateliers de Tyberchamps à Godarville en 1905). Il fut utilisé par les manoeuvres qui accompagnaient les trains entre la mine et Warsage. Pour l'entretien de la ligne, les tombereaux A.3093 et A.16560 (datant respectivement de 1906 et 1928) et le wagon couvert A.18298 (construit en 1926) furent également acquis.

L'utilisation de ces locomotives à vapeur ne dura qu'un temps. Dès 1964, le charbonnage d'Argenteau prit en location l'autorail ART.86 (construit en 1934 par l'atelier SNCV de Cureghem en tant que AR.86 et transformé en 1948) qui fut vendu à la mine un an plus tard. Il reçut une nouvelle livrée en deux tons de vert. Par ailleurs, quelques locomotives Diesel à deux essieux purent être acquises suite à la fermeture de lignes allemandes à voie métrique :

- V15 (Ruhrtaler 3605/1959) : cette locomotive fut construite en 1959 pour les *Herforder Kleinbahnen*, réseau déjà

fermé deux ans plus tard. La machine fut reprise par le *Kreis Altenaer Eisenbahn* (KAE) où elle resta en tant que V15 jusqu'à la fermeture de cette ligne le 22 mai 1967. En 1968, elle fut vendue au charbonnage d'Argenteau. Cette machine était équipée à l'origine d'un moteur Diesel MAN de 225 CV. La transmission était hydraulique par faux essieu et bielles; elle pesait 25 tonnes et sa vitesse maximale était fixée à 30 km/h. Durant son séjour en Belgique, elle reçut un nouveau moteur GM de 220 CV;

- V23 (Deutz 56115/1955) et 24 (Deutz 56116/1955). Ces deux locomotives construites pour le *Euskirchener Kreisbahn* circulèrent à l'origine accouplées en permanence sous la forme d'une seule unité (numéro V23+24). Elles comportaient une transmission hydraulique et elles développaient une puissance de 135 CV. Leur poids s'élevait à 16 tonnes et elles atteignaient la vitesse de 34 km/h. En 1965, elles furent vendues au charbonnage d'Argenteau où les deux locomotives furent utilisées séparément. Après la fermeture de la mine, elles restèrent à Blégny.

Grâce à ces locomotives, la traction à vapeur s'éteignit à l'automne 1965. Les agents de manoeuvre pouvant prendre place à bord des locomotives ou de l'autorail, le fourgon A.2435 put être mis hors service et fut démolí.

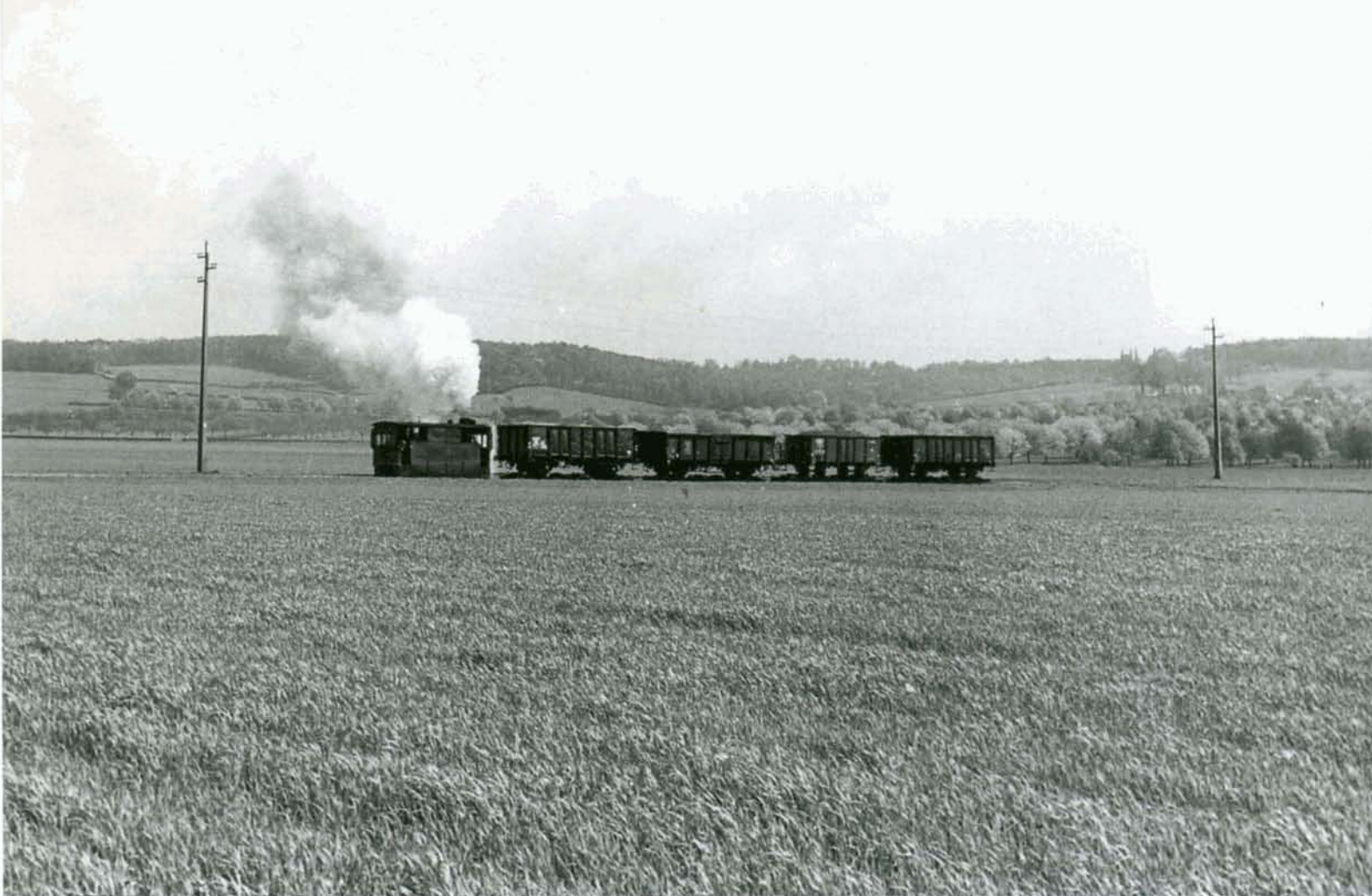


PHOTO 117-56 NB ↑ Le 30 avril 1964, la locomotive 303 remorque un train composé de quatre tombereaux chargés de charbon en direction de Warsage. Collection M. STEINKAMP / PFT.

PHOTO 117-57 NB ↓ Le même jour, la 303 quitte Warsage avec cette fois un chargement de quatre tombereaux vides. Collection M. STEINKAMP / PFT.





PHOTO 117-58 NB ↑ Le 20 avril 1957, un train remorqué par la locomotive 388 de la SNCV quitte Warsage. Le fourgon A.2435 est accouplé en queue. A gauche, la cabine de signalisation SNCB de Warsage. Collection M. STEINKAMP / PFT.

PHOTO 117-59 NB ↓ Passage à Mortroux le 1er septembre 1964 de la machine 1095 tractant un tombereau. Collection M. STEINKAMP / PFT.



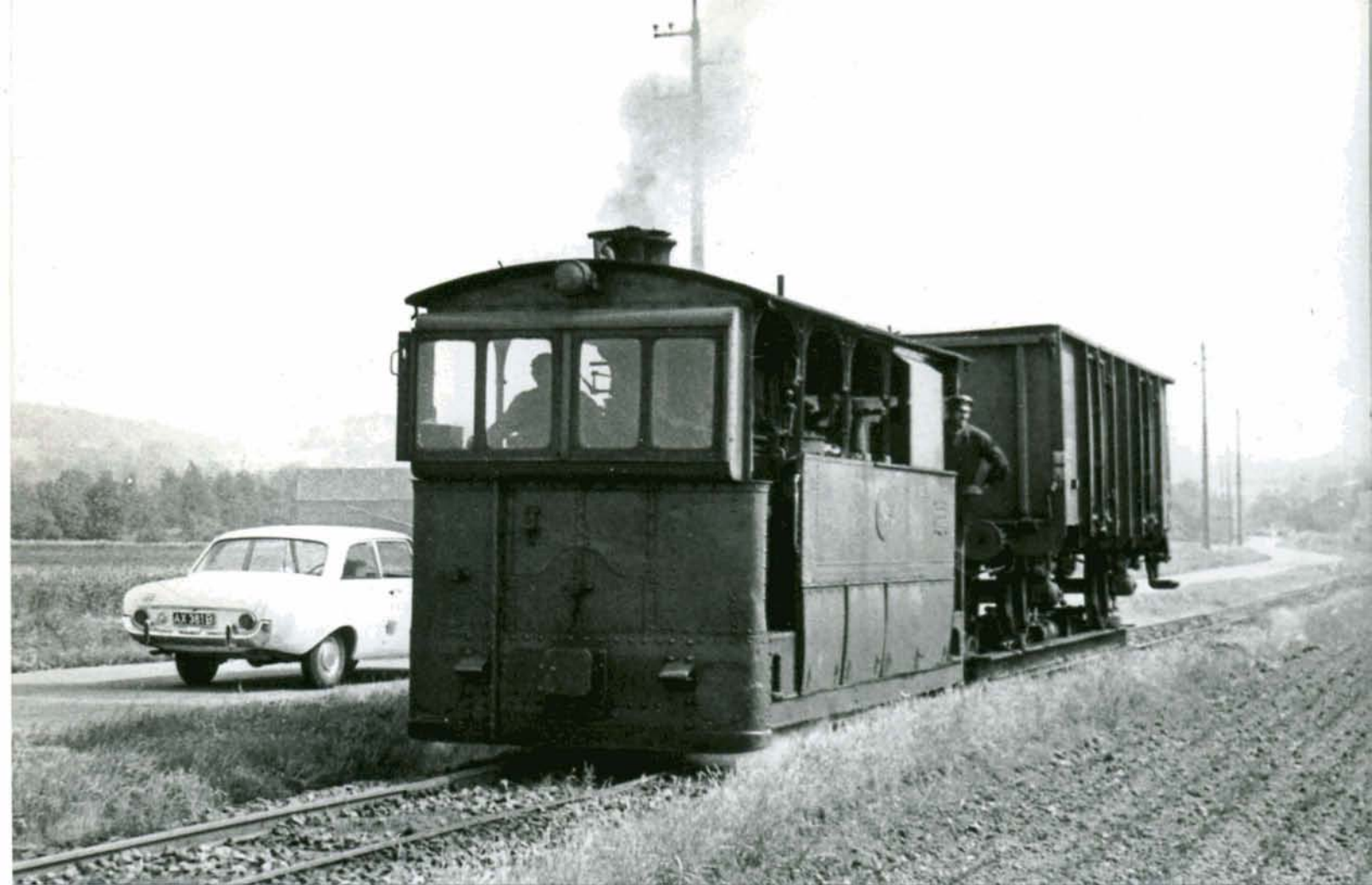


PHOTO 117-60 NB ↑ Le 4 mai 1965, départ de Warsage de la 1075 remorquant le tombereau vide. On remarque le tuyau de la sablière (vertical à droite du tampon). *Sergent J. BENSON, collection Maurice HENNEQUIN / PFT.*

PHOTO 117-61 NB ↓ Le 27 juin 1957, la locomotive 688 de la SNCV s'apprête à quitter le Charbonnage d'Argenteau avec un convoi composé de deux wagons porteurs transportant deux wagons chargés de charbon. *H.G. HESSELINK, collection PFT.*



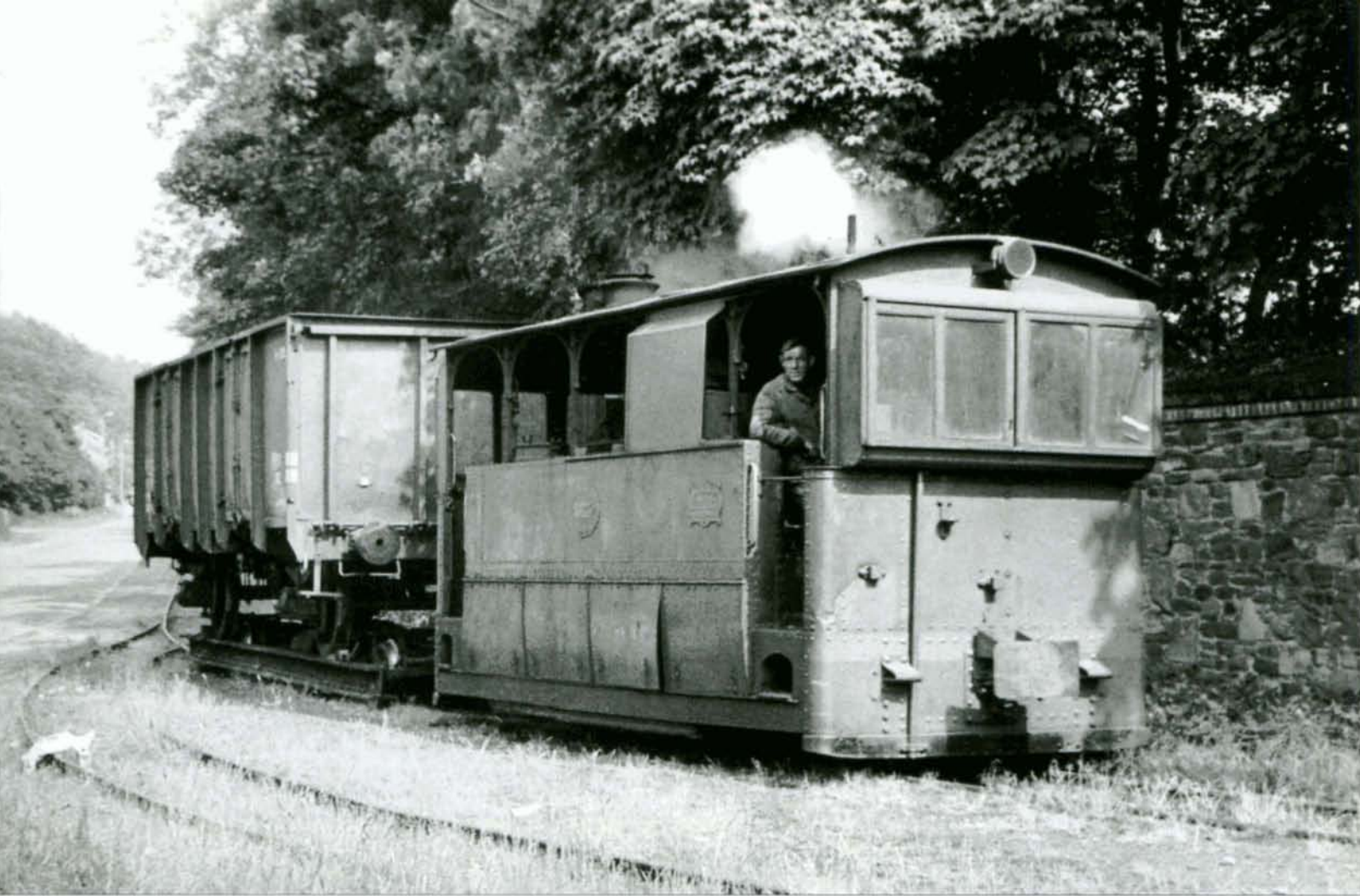
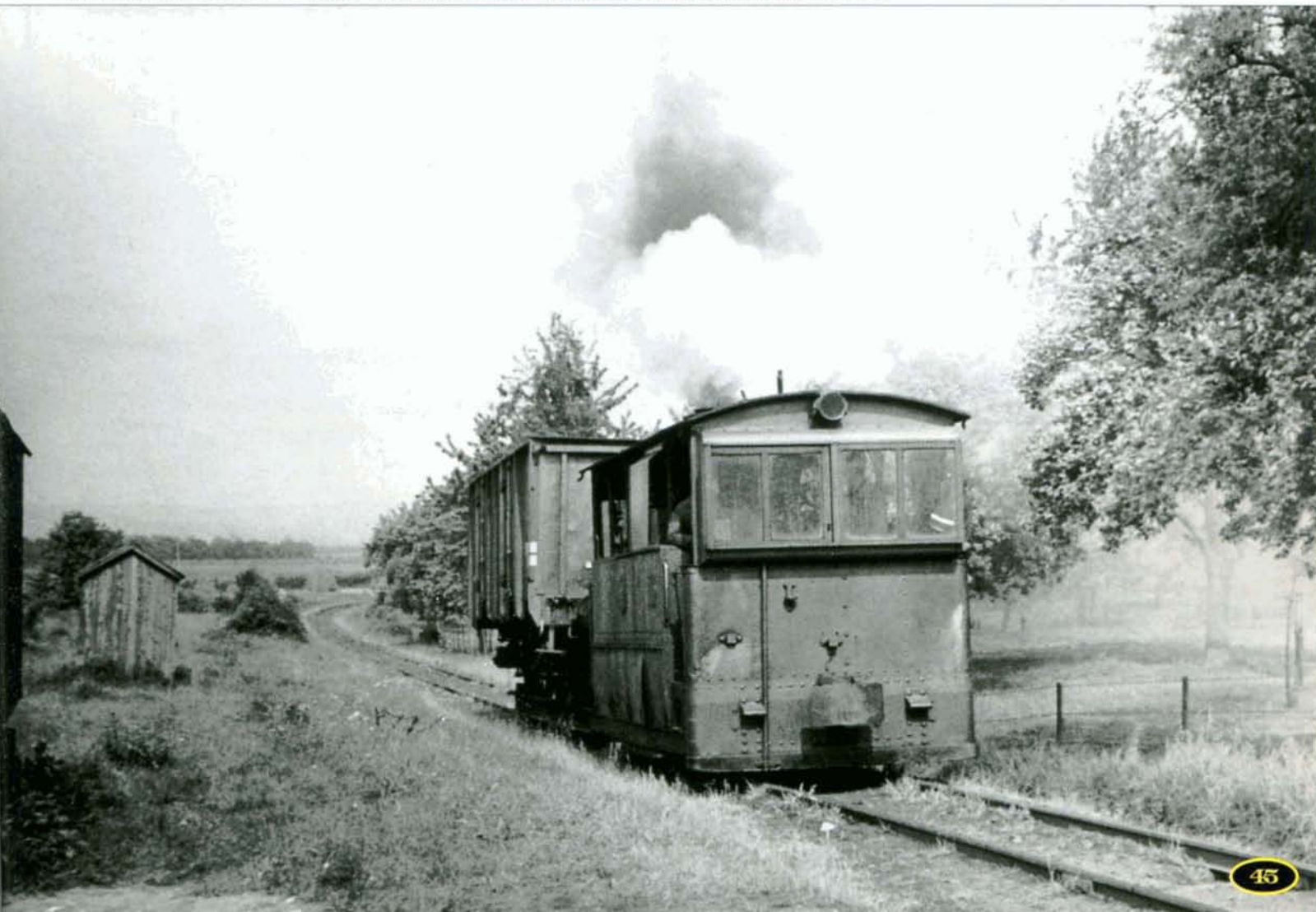


PHOTO 117-62 NB ↑ - PHOTO 117-63 NB ↓ Le 4 mai 1965, à Dalhem, la 1075 remorque un tombereau vide posé sur un wagon porteur en provenance de Warsage. Sergent J. BENSON, collection Maurice HENNEQUIN / PFT.





↑ Un train de marchandises circulant entre Argenteau et Warsage va bientôt s'engouffrer dans le tunnel de Dalhem. La locomotive est à pleine puissance, comme en témoigne son panache. La rame est composée de trois wagons à voie normale posés sur des wagons porteurs. Auteur et date inconnus.

Collection Maurice HENNEQUIN / PFT.



→ Les locomotives Deutz 23 et 24 originaires du Euskirchener Kreisbahn ont été acquises en 1965. Voici un gros plan d'une des deux locomotives. Lieu et date inconnus. Collection PFT.



← PHOTO 117-64 NB

La locomotive V15 (Ruhrtaler 3605/1959) acquise en 1968 au réseau privé allemand du Kreis Altenaer Eisenbahn (KAE) manoeuvre à Warsage le 17 mars 1978.

Photo DIEU.



PHOTO 117-65 NB ↑ *Le convoi traverse le village de Warsage sur la section comprise entre la rue Craesborn et la rue Joseph Muller. A cet endroit se situait la gare SNCV. Photo DIEU, 17 mars 1978.*

PHOTO 117-66 NB ↓ *A hauteur du hangar, le train aborde la dernière courbe pour rejoindre la gare de Warsage. La ligne 24 Montzen - Visé se trouve sur le talus visible à l'arrière-plan. Photo DIEU, 17 mars 1978.*





PHOTO 117-67 NB ↑ Après l'arrivée à Warsage, la V15 effectuera un changement de front pour pousser le wagon vers la voie de transbordement. Photo DIEU.

PHOTO 117-68 NB ↓ Après cette manoeuvre, la V15 se positionne parallèlement au wagon Fc. A l'aide d'un câble en cours de fixation, la V15 tirera le wagon hors du wagon porteur. Photo DIEU.



Cette ligne à voie étroite privée entre Argenteau et Warsage compte parmi les pionniers en matière d'exploitation touristique. Le 6 juin 1964 déjà, l'association AMUTRA organisa un voyage spécial entre la mine de charbon et Warsage. A cette occasion, la locomotive à vapeur 1075 fut attelée à la remorque 19.618 reprise à cet effet à la SNCV par l'association. Le succès fut tel que d'autres voyages furent organisés la même année et que la remorque 19.188 fut également transportée à Blégny. En 1965, l'AMUTRA accorda sa préférence à la reprise de la ligne vicinale Pont d'Erezée - Dochamps comme ligne musée.

A l'initiative du Service du Tourisme de Dalhem, un service de train touristique put cependant être proposé à partir du 27 mai 1970 entre la mine et Mortroux où les voyageurs pouvaient visiter un musée. Ces trains circulaient sous le nom "Li Trimbleu" ("Le Trembleur" en wallon). A cet effet, deux locomotives Diesel à deux essieux furent acquises en propre. Elles furent achetées en 1969 auprès des Forges d'Alleverd à Saint-Pierre d'Alleverd (Isère, France). Elles avaient été construites en 1951 par la firme française "Loco et Locotracteurs S.A. (LLD)" à l'écartement de 1100 mm. Elles développaient une puissance de 150 CV et leur vitesse maximale s'élevait à 23 km/h. Les voyageurs étaient transportés dans une série de remorques acquises à la SNCV.

Le charbonnage d'Argenteau termina son exploitation le 31 mars 1980 en tant que toute dernière mine du bassin liégeois. Pendant les dernières semaines, des trains circulèrent encore de temps à autre vers Warsage pour l'évacuation du matériel mais, dès le début du mois de mai, le trafic des wagons porteurs sur cette ligne, et en Belgique, fut définitivement arrêté. Dès juin 1980, la mine fut accessible comme musée.

Bien que la section Mortroux - Warsage ait été isolée, "Li Trimbleu" continua à rouler comme élément du musée de la mine.

Malheureusement, le 5 octobre 1991, un tragique accident entraîna la fermeture de la ligne qui est aujourd'hui entièrement démontée.

→ En 1972, arrivée à Mortroux d'un train touristique en provenance de Trembleur. En tête, une des deux locomotives, ici la n° 2, acquise en 1969 auprès des Forges d'Alleverd à Saint-Pierre d'Alleverd. Ces machines avaient été construites en 1951 par la firme française "Loco et Locotracteurs S.A. (LLD)".

Julien CASIER, collection PFT.



↑↓ Le 6 juin 1964, l'AMUTRA organise un premier voyage entre le charbonnage d'Argenteau et Warsage. La 1075 tracte la remorque 19.618 de la SNCV. Collection Maurice HENNEQUIN / PFT.



La plus grande partie du matériel roulant fut conservée :

- la locomotive à vapeur 303 se trouve à l'ASVi à Thuin;
- la locomotive à vapeur 634 est abritée au "Musée de la roue" à Mortroux;
- la locomotive à vapeur 1075 se trouve au TTA à Ere-zée;
- l'ART.86 fut repris par l'ASVi et figure maintenant au musée du tram de Thuin en tant que AR.86;
- la locomotive V15 resta encore quelques temps à Blégny après la fermeture de la mine où elle fut utilisée pour les trains touristiques. Elle fut vendue en 1996 et, après un court séjour au *Chemin de Fer Touristique de la Baie de Somme* (FR), elle fut reprise en 2000 par VIAS Y Construcciones S.A., entrepreneur spécialisé en travaux ferroviaires. Depuis lors, la locomotive est utilisée sur le vaste réseau à voie métrique du nord de l'Espagne;
- les locomotives 23 et 24 furent vendues à la ligne musée française *Musée de Fer Unique Sologne et Berry* près d'Orléans;
- le wagon de marchandises A.18298 se trouve au musée de la mine à Blégny.

Deux wagons porteurs non numérotés sont également conservés : un véhicule se trouve au musée de la mine à Blégny et un second exemplaire appartient à la collection du musée du tram de Schepdaal. Actuellement, ce véhicule n'est toutefois pas encore restauré.

Wim DERIDDER.

Avec nos remerciements à Charles MALISOUX pour la traduction de cet article.

PHOTO 117-69 → *La locomotive V15 se trouve depuis 2000 en Espagne. La voici au charbonnage Blégny-Trembleur en 1975.* Julien CASIER, collection PFT.

PHOTO 117-70 ↓ *La machine Deutz n° 23 remorque un train composé de deux remorques encadrant une baladeuse (ex. fermé de la SNCV). Blégny, 1972.* Julien CASIER, collection PFT.



PHOTO 117-71 →

En 1972, la 24 en plein effort à Dalhem. Les deux locotracteurs Deutz n° 23 et 24 se trouvent aujourd'hui sur le réseau touristique du "Chemin de Fer Unique Sologne et Berry" près d'Orléans.

Julien CASIER, collection PFT.



PHOTO 117-72 →

Le même jour, arrivée à Mortroux d'un train composé de deux remorques vicinales remorquées par la machine n° 2 attend la manoeuvre de l'aiguillage afin de faire tête à queue.

Julien CASIER, collection PFT.



PHOTO 117-73 ↓

Au musée de la mine à Blégnny, on pouvait voir un wagon porteur sur lequel est posé un tombereau. Ce monument à malheureusement disparu.

Wim DE RIDDER.





Les wagons porteurs et lorries en Europe

PHOTO 117-74 NB ↑ En Allemagne, de nombreux réseaux à voie étroite ont transporté des wagons à voie normale. Cette photo a été réalisée sur le Spreewaldbahn (écartement 1,000 m) exploitant les lignes Cottbus - Straupltz - Lübben (51,7 km), Straupltz - Goyatz (13,9 km) et Byhlen - Lieberhose (19,2 km). Elle était exploitée par le Brandenburgischen Landeisenbahn et desservie par une série de 7 petites Ct de 20 t construites par Hohenzollern en 1897, 1899 et 1905 et numérotées 09-20 à 09-26. Lors de la reprise par la DR en 1931, les machines reçurent les numéros 99 5701 à 5707. Le réseau fut supprimé le 3 janvier 1970, entraînant la réforme des locomotives (sauf la 99.5702 déjà réformée en 1967). Le 5 juillet 1967, la 99 5704 (Hohenzollern 941/1897) attend le départ en gare de Straupltz. Un tombereau à voie normale est transporté sur un wagon porteur. Major E.A.S. COTTON, collection Maurice HENNEQUIN / PFT.

PHOTO 117-75 NB ↓ Le Grossherzoglich Badischen Staateisenbahnen exploitait une ligne à écartement métrique reliant Mosbach à Mundau (28,1 km). Elle était desservie par 4 petites Ct (n° 1 à 4) de 23 t fournies par Borsig en 1904. Après la reprise par la DR en 1931, elles reçurent les numéros 99 7201 à 7204. Le 21 septembre 1963, la 99 7204 (Borsig 5327/1904) quitte Mosbach. Un wagon fermé à deux essieux à voie normale est remorqué sur un wagon porteur. Cette locomotive se trouve aujourd'hui en monument à Aichach. Deux autres sont également préservées : la 99 7201 en monument à Passau et la 99 7203 utilisée sur la ligne touristique Amstetten - Oppingen. Major E.A.S. COTTON, collection Maurice HENNEQUIN / PFT.

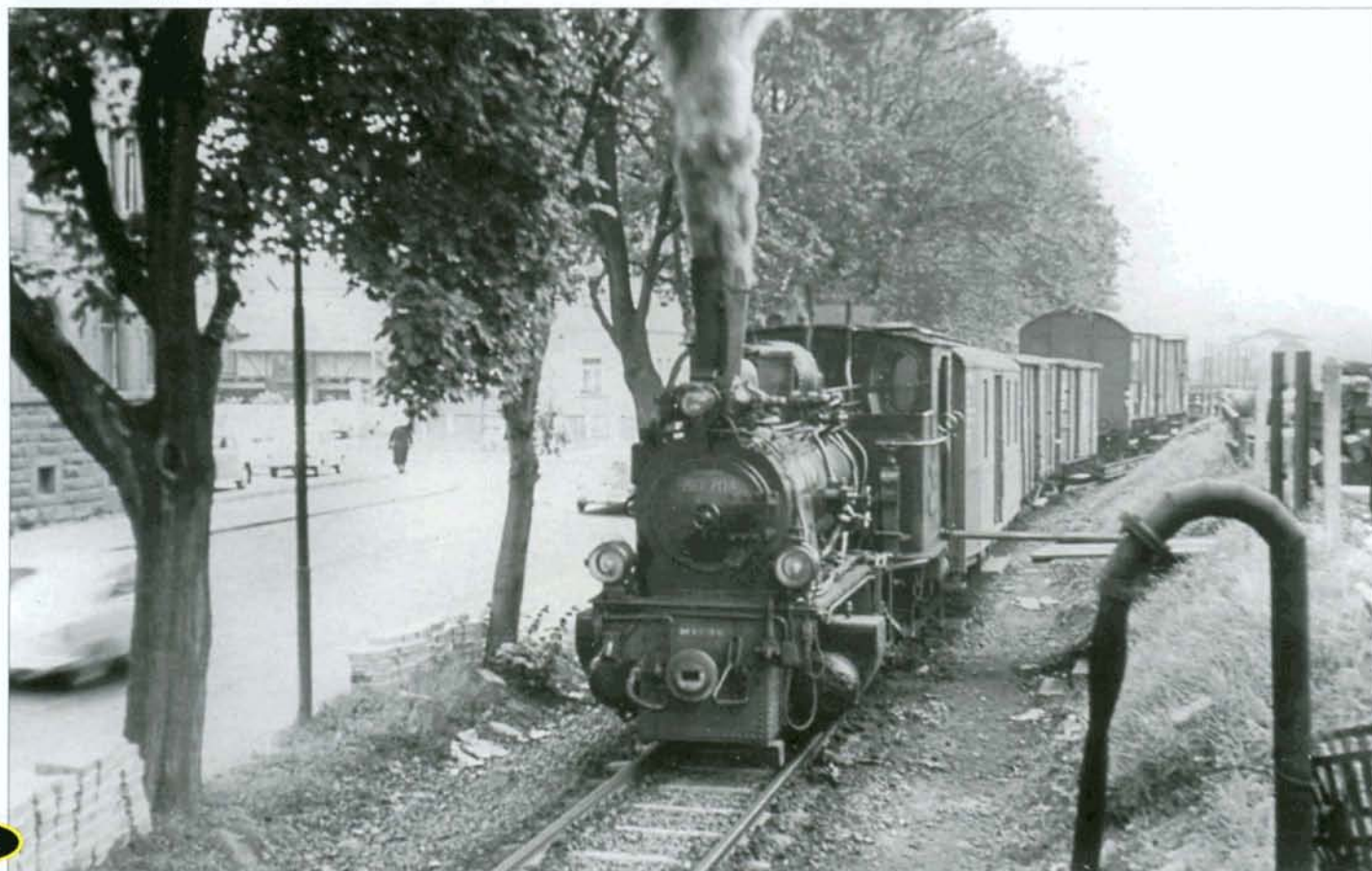




PHOTO 117-76 ↓ Sur la célèbre Pressnitztalbahn (ligne Wolkenstein - Jöhstäd à l'écartement 0,750 m), on pouvait également voir des wagons à voie normale transportés sur des wagons porteurs, ici dans les environs de Streckewalde. Dans les années '80, la 99 1582 de la DR remorquait un train de marchandises composé de wagons fermés. Cette machine fait partie des célèbres machines saxonnes du type IV K produites par Hartmann à 96 unités de 1892 à 1922 (KSSB 103 à 198, puis DRG 99 511 à 579, 581 à 608, puis DR série 99 1500). Pierre HERBIET.

PHOTO 117-77 ↓ Le Harzer Schmalspurbahnen possède actuellement encore quelques wagons porteurs pour assurer des transports internes de ballast. Le 2 avril 1999, la 199 871 remorque quatre wagons; elle est ici photographiée à son passage dans les environs de Sorge. Wim DE RIDDER.





PHOTO 117-78 ↑ Le 20 mars 1991, un train de marchandises remorquant deux wagons à voie normale est garé à Zittau-Vorstadt (ligne Zittau - Bertsdorf - Oybin/Jonsdorf) à l'écartement 0,750 m), afin de se faire dépasser par un train de voyageurs. En tête, la 99 1749 (Schwartzkopff 9638 / 19259) du dépôt de Zittau. Ce type de locomotive 1E1t fut produit à 32 unités (DRG 99 731 à 762, puis DR 99 1700) de 1929 à 1933 par Hartmann et Schwartzkopff. *Philippe GOUSSET.*

PHOTO 117-79 ↓ Lors de sa création en 1949, la DB s'est vue confier l'exploitation de plusieurs lignes à voie étroite. En 1964, la DB mit en service cinq locomotives Diesel construites par Gmeinder : les V51 901 à 903 (écartement 0,750 m) et les V52.901 et 902 (écartement 1,000 m). En 1968, ces machines furent renumérotées dans les séries 251 et 252. En 1972, en gare de Warthausen (ligne Warthausen - Oschenhausen), la 252 903 manoeuvre des lorries transportant des wagons fermés à voie normale. Les 252 furent radiées le 5 juin 1973; les 251 le 29 décembre 1983, sauf la 251 901 déjà réformée le 21 février 1971. *Julien CASIER, collection PFT.*





PHOTO 117-80 ↑ En Pologne, sur la ligne à voie étroite (750 mm) Gniezno - Anastazewo, des wagons à voie normale ont été transportés sur wagons porteurs jusqu'en 2007. Le 11 avril 1996, passage à Niechanowo d'un train en provenance de Gniezno tracté par la Px48-1754 et composé de deux wagons à bogies. On remarquera la différence de gabarit entre les véhicules à voie étroite et ceux à voie normale. En queue de convoi se trouve un fourgon pour le personnel du train; derrière est accouplée une voiture dans laquelle avaient pris place les participants au second grand voyage PFT en Pologne. Cette ligne a été exploitée en traction vapeur jusqu'en 1999. Alain DEFECHEREUX.

↓ Le réseau suisse du BAM (Bière-Apples-Morges) utilise des lorries pour transporter des wagons à voie normale. En automne, de nombreux trains de betteraves y circulent. Le 14 novembre 2012, la Ge 4/4 21 passe à Reverolle-Apples avec un convoi de six tombereaux chargés. Serge MATHEY.





PHOTO 117-81 NB ↓ Une image des plus pittoresques : la 399.06 des Chemins de fer autrichiens (ÖBB) tracte un wagon-tremie sur wagon porteur, accompagné d'une petite voiture à deux essieux. Les 399.01 à 06 sont originaires du Maritzellbahn (n° Mh 01 à 06), construites par Krauss Linz en 1906 et 1908. La 399.06 (Krauss Linz 5925/1908) a été mise hors service le 7er juillet 1993. Passage dans les environs de Gross Gerungs (ligne Gmüing - Gross Gerungs, écartement 0,760 m), le 22 août 1973. Vues STEENEBRUGGEN. **PHOTO 117-82** ↑ Le réseau du Zillertalbahnen utilise aujourd'hui encore des wagons porteurs pour le transport de grumes entre la firme Binder Holz situé à Fügen et la gare de Jenbach. Le 19 septembre 2009, passage d'un train à Rotholz, à quelques kilomètres de destination Binder Holz. Walter PINET.

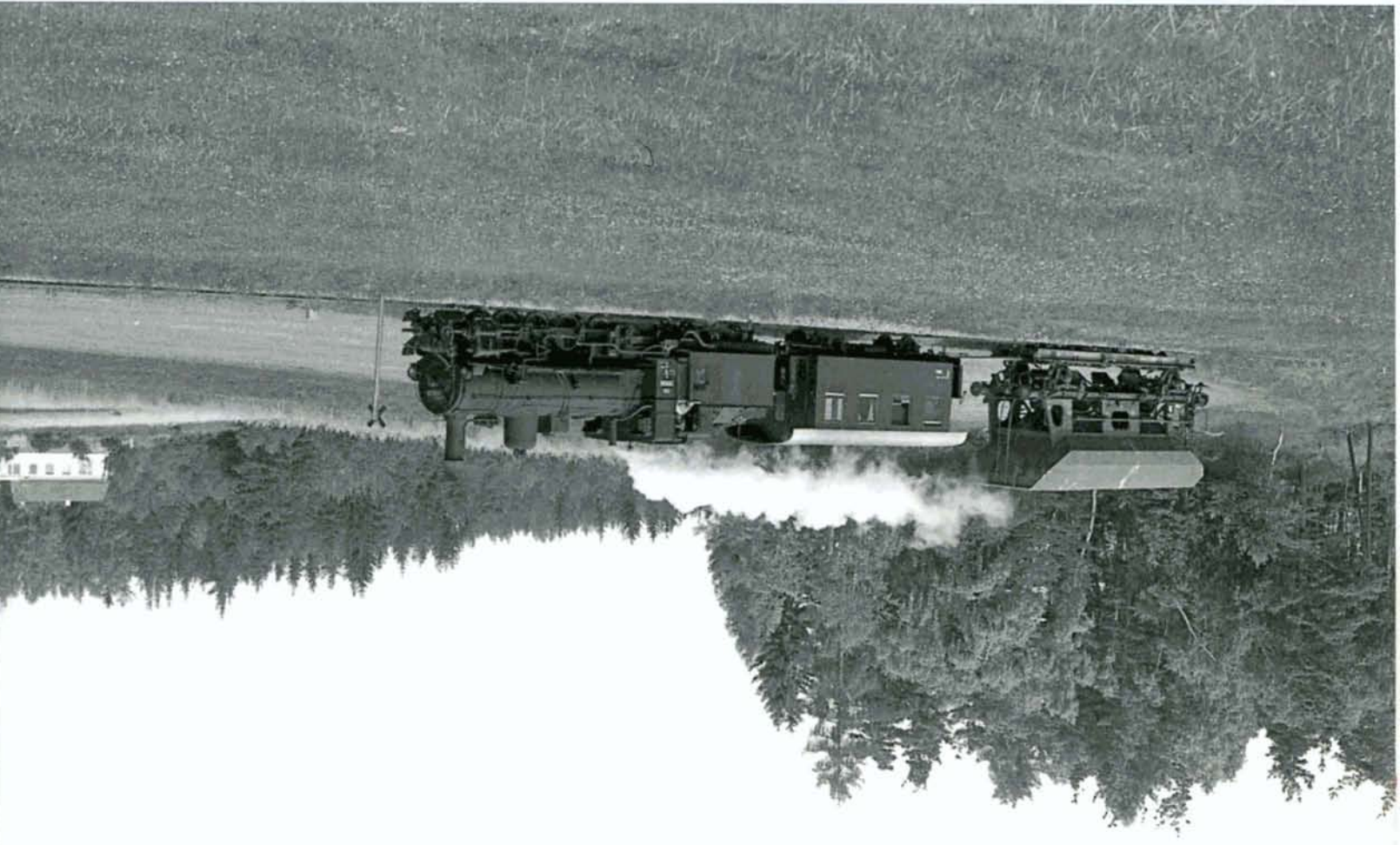




PHOTO 117-83 ↑ Toujours en Autriche, le 15 septembre 2004, la 2095 012 des ÖBB manoeuvre un train en gare de Gmünd. Il s'agit d'un train de service (transport ballast). Le service commercial était supprimé depuis le 8 janvier 2000. Les 2095 furent construites à 15 unités entre 1958 et 1962 par SGP. Ivo VAN STEENWINKEL.

PHOTO 117-84 ↓ Après la reprise de la ligne Zell am See - Krimml (écartement 760 mm) par le Salzburger Lokalbahn le 1er juillet 2008, le trafic marchandises de wagons à voie normale a repris. Les ÖBB avaient supprimé ce type de transport en 1998 à la suite de pertes financières... Le 22 septembre 2009, la Vs73 (ex ÖBB 2095.06) remorque un train composé de quatre wagons porteurs sur lesquels sont transportés deux wagons plats à bogies. Passage dans les environs de Piesendorf. Wim DE RIDDER.



ARLON

Hier



↑ Le dépôt d'Arlon ferma ses portes le 15 décembre 1930 lorsque le nouvel atelier de Stockem fut inauguré. Sur ce document réalisé le 7 septembre 1922, une belle cavalerie de locomotives attend son prochain service. L'effectif est dominé par des types 38 qui constituaient à l'époque le plus gros de l'effectif d'Arlon. Un type 36 (en gros plan à gauche) et un type 23 (à l'extrême droite) sont également visibles. L. DERENS, collection Maurice HENNEQUIN / PFT.

PHOTO 117-85 ↓ Le bâtiment du dépôt d'Arlon existe toujours aujourd'hui, occupé par une société privée. Il est partiellement masqué par des arbres et par le Centre Logistique Infrastructure d'Arlon. Paul DEWIT, 11 juin 2013.

Aujourd'hui



Voici trois autres vues du dépôt de Arlon réalisées ces dernières années.

PHOTO 117-86 →
Vue devant les anciennes portes le 14 juillet 1995.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



← **PHOTO 117-87**
Vue d'ensemble du dépôt datant du 3 mai 2002.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Un nouvel atelier va être construit à Arlon, à proximité du dépôt d'origine. Il remplacera le grand atelier de Stockem. Comme quoi tout est un éternel recommencement !

PHOTO 117-88 →
Même angle de vue près de dix ans plus tard, le 22 février 2011, après la construction du nouveau Centre Logistique Infrastructure.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



ESPAGNE : 1Ct n° 6 à 10 F.C. de Olot a Gerona

Le *Ferrocarril de Olot a Gerona* exploitait, comme son nom l'indique, une ligne à écartement métrique entre Olot et Gerona (55 km). Cette ligne fut mise en service en six étapes, entre 1895 et 1911.

En 1910, la compagnie commanda une série de cinq locomotives-tenders 1Ct chez *Saint-Léonard*, qui reçurent les numéros 6 à 10 :

- 6 - Saint-Léonard 1677 / 1910
- 7 - Saint-Léonard 1678 / 1910
- 8 - Saint-Léonard 1679 / 1910
- 9 - Saint-Léonard 1778 / 1912
- 10 - Saint-Léonard 1779 / 1912

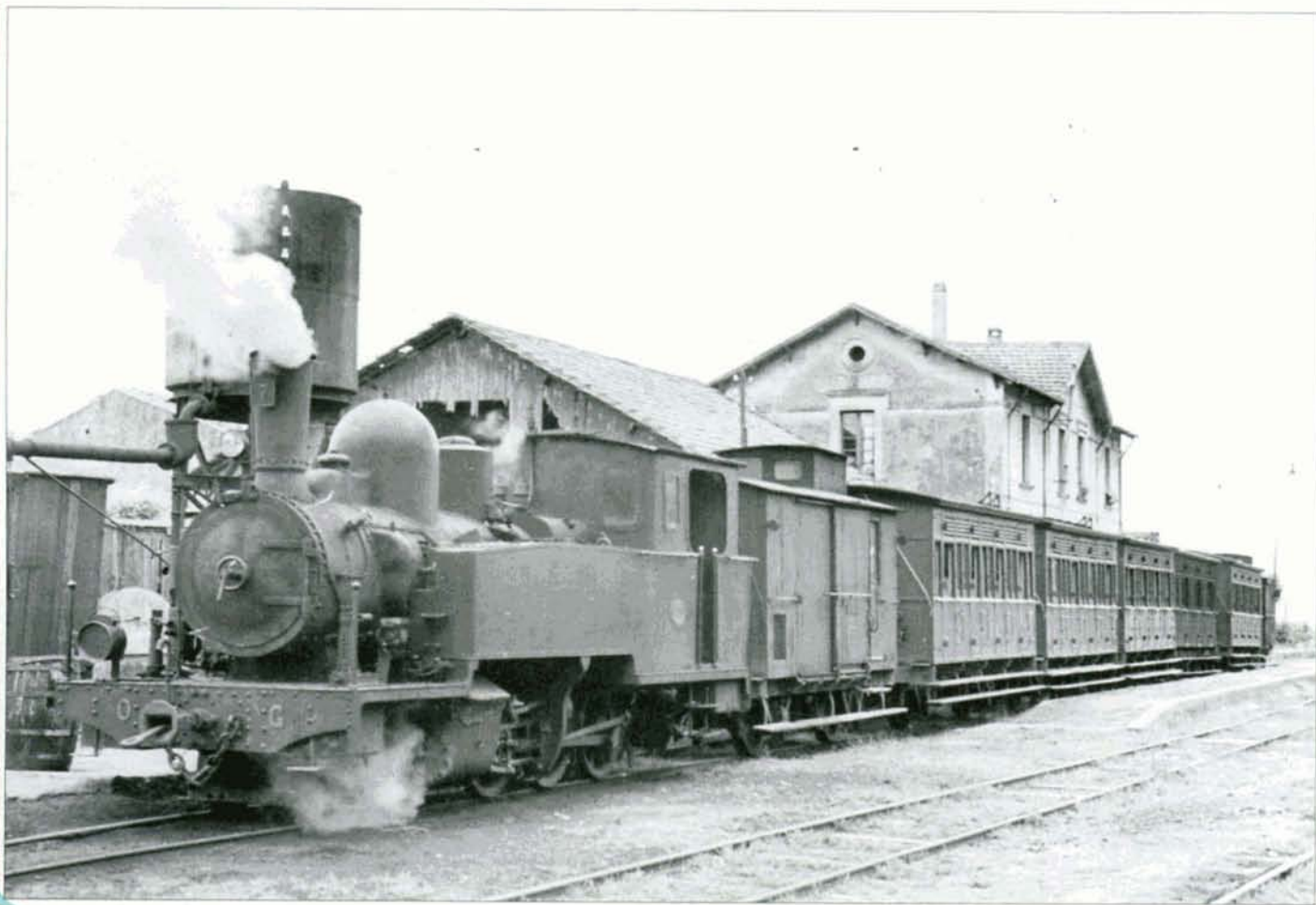
Ces belles machines étaient du type 7GT (n° 6 à 8) et 7GT² (n° 9 et 10) de *Saint-Léonard*. Leurs caractéristiques techniques sont données dans le tableau ci-après.

Ces locomotives circulèrent pratiquement jusqu'à la fermeture du réseau en 1969. Les n° 6, 7 et 9 furent radiées en janvier 1968, la n° 10 en juillet 1968. La n° 8 est préservée par un particulier à Gerona.



↑ **PHOTO 117-89 NB** Le 11 mai 1963, la n° 8 arrive en gare de Amer en tête d'un train mixte voyageurs-marchandises.
Sergent J. BENSON, collection Maurice HENNEQUIN / PFT.

↓ **PHOTO 117-90 NB** Le même jour, toujours à Amer, la locomotive n° 7 stationne avec un train de voyageurs composé d'antiques voitures en bois.
Sergent J. BENSON, collection Maurice HENNEQUIN / PFT.



Caractéristiques

Masse à vide :	21,0 t
Masse adhérente :	21,5 t
Masse totale en charge :	27,0 t
Surface de grille :	0,90 m ²
Surface du foyer :	4,63 m ²
Surface de chauffe :	56,66 m ²
Surface totale de chauffe :	61,29 m ²
Nombre de tubes à fumée :	166
Longueur des tubes :	2650 mm
Timbre de la chaudière :	12 bars
Diamètre des cylindres :	310 mm
Course des pistons :	450 mm
Diamètre des roues motrices :	910 mm
Diamètre des roues porteuses :	650 mm
Longueur totale :	6824 mm
Largeur totale :	2300 mm
Hauteur totale :	3300 mm
Contenance des soutes à eau :	3200 l
Contenance des soutes à charbon :	1,2 t



↑ **PHOTO 117-91 NB** En gare de Gerona le 11 mai 1963, un train de voyageurs attend le départ. A sa tête, la machine n° 7.
Sergent J. BENSON, collection Maurice HENNEQUIN / PFT.

↓ **PHOTO 117-92 NB** Le train mixte arrêté à quai en gare de Amer. On remarquera la composition hétéroclite de la rame.
Sergent J. BENSON, collection Maurice HENNEQUIN / PFT.



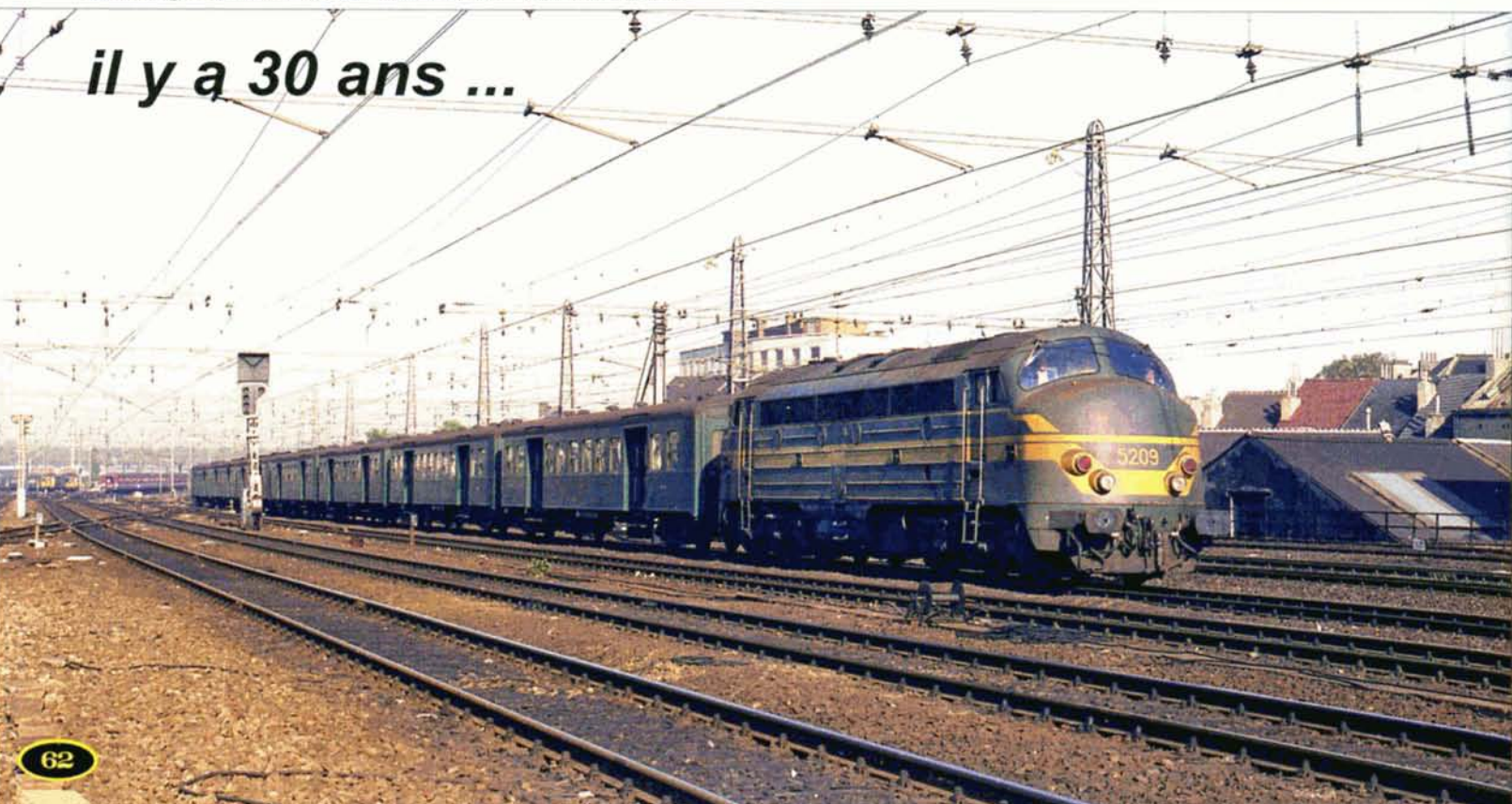
il y a 60 ans ...



PHOTO 117-93 NB Le 3 juin 1953, après son arrivée en gare de Lille, la rame de voitures K de la SNCB ayant assuré un direct en provenance de Schaerbeek, est manoeuvrée par la 030 DA 36 de la SNCF. Les 030 DA (puis C 61000) furent construites à 48 unités par les Forges et Aciéries d'Homécourt de 1948 à 1950. Elles étaient accompagnées par une série de 12 trucks moteurs (030 DTA 1 à 12 puis C 61101 à 61012). Les 030 DA étaient équipées d'un moteur Diesel Sulzer 6LDA de 510 CV et d'une transmission électrique. Les dernières C 61000 furent radiées en juillet 1985. La 030 DA 36 puis C 61036 a été réformée au dépôt de Lens en mars 1982. Bruno DEDONCKER, collection PFT.

PHOTO 117-94 Le dimanche 23 octobre 1983, une grande manifestation contre le déploiement de missiles nucléaires sur le sol belge rassembla des dizaines de milliers de protestataires à Bruxelles. A cette occasion, de nombreux trains spéciaux furent organisés. Un des plus exotiques fut celui mis en marche au départ de Bertrix et tracté par la 5209 jusqu'à Bruxelles-Nord. La rame a ensuite traversé la Jonction Nord-Midi pour rejoindre Schaerbeek via la ligne 28 (ceinture ouest de Bruxelles). Arrivée du train dans le grill d'entrée de Bruxelles-Nord. Pierre HERBIET.

il y a 30 ans ...



il y a 30 ans ...



PHOTO 117-95 Le week-end des 11 et 12 septembre 1983, la rame RGP (Rame Grand Parcours) X2775 de la SNCF s'est rendue au festival vapeur de Mariembourg. Une cinquantaine d'amateurs français participait à ce voyage au départ de Paris Est. L'autorail est arrivé en Belgique par la ligne Anor - Mariembourg. Le samedi soir, le train aurait dû amener les voyageurs jusqu'à Charleroi pour y loger dans un hôtel. Toutefois, en raison d'une grève sauvage, l'autorail fut limité à Walcourt où les participants furent transférés à bord d'un bus vicinal. Le lendemain, l'autorail a regagné Paris par le même itinéraire. Cette rame RGP TEE fut mise en service le 31 mai 1956 et réformée au dépôt de Lyon-Vaise le 1er janvier 2001. Le 11 septembre, passage à Lumpret. Pierre HERBIET.

PHOTO 117-96 Il y a 20 ans que furent mises en service en Italie les premières automotrices rachetées d'occasion à la SNCB. Il s'agissait des 056, 064, 072, 101 et 505 acquises par l'ATCM (Azienda Trasporti Consorziali Modena, exploitant la ligne Modena - Sassuolo (voir EN LIGNES 16 pages 21 à 29). Seules les trois premières reprirent du service après une rénovation complète, tandis que la 101 servait de banque de pièces. Le 24 juillet 1993, l'ALe 228.072 (ex. 072 SNCB) assure un train Sassuolo - Modena, ici près de la gare de Fornaci. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

il y a 20 ans ...



Voiture-ambulance russe

Les changements introduits dans l'art militaire au milieu des années 1800 par l'emploi d'armes à longue portée ont amené un double résultat qu'il est impossible de méconnaître : la diminution du nombre de morts et l'augmentation de celui des blessés restés sur le champ de bataille. Il fallait donc chercher à sauver ces malheureuses victimes de la guerre par une organisation efficace des secours. Parmi les nombreuses initiatives mises en place dans ce but, on utilisa le chemin de fer comme moyen rapide de transport pour évacuer les blessés au moyen de wagons spéciaux.

Les wagons-ambulances ont été employés, pour la première fois, en Amérique, pendant la guerre de Sécession. Les

champs de bataille des Etats-Unis étaient encombrés de blessés. Il ne fallait pas songer à placer dans des voitures ordinaires les blessés graves; seuls les soldats dont l'état leur permettait étaient transportés dans ces voitures sans inconvénient. Pour les autres, il fallait créer de véritables trains dor-toirs. Une des principales difficultés d'exécution résidait dans l'aménagement des lits; il y avait là un double écueil à éviter : si l'on fixait solidement les lits à la paroi de la voiture, les blessés étaient horriblement secoués; d'un autre côté, si on suspendait à des courroies les couchettes, ils étaient ballottés en tous sens et les hommes éprouaient une sensation analogue à celle du mal de mer. Pour parer à ces inconvénients, on eut recours à un mode spécial de suspension : chaque lit, composé d'un cadre en bois, recouvert d'un matelas solidement fixé, était accroché par de fortes courroies en caoutchouc à des anneaux de même matière insérés dans les parois du wagon à l'aide de crochets en fer. L'élasticité du caoutchouc amortissait les secousses au point de les rendre presque insensibles pour les malades. Ces lits étaient superposés sur trois rangs de chaque côté de la voiture, suivant une disposition analogue à celle utilisée sur les paquebots.

Nous donnons deux figures en coupe montrant une voiture-ambulance construite en Russie. Elle a la particularité d'être à deux étages; celui du bas est destiné aux malades, celui du haut renferme la chambre du médecin, les réservoirs à eau et à glace, et tous les instruments médicaux.

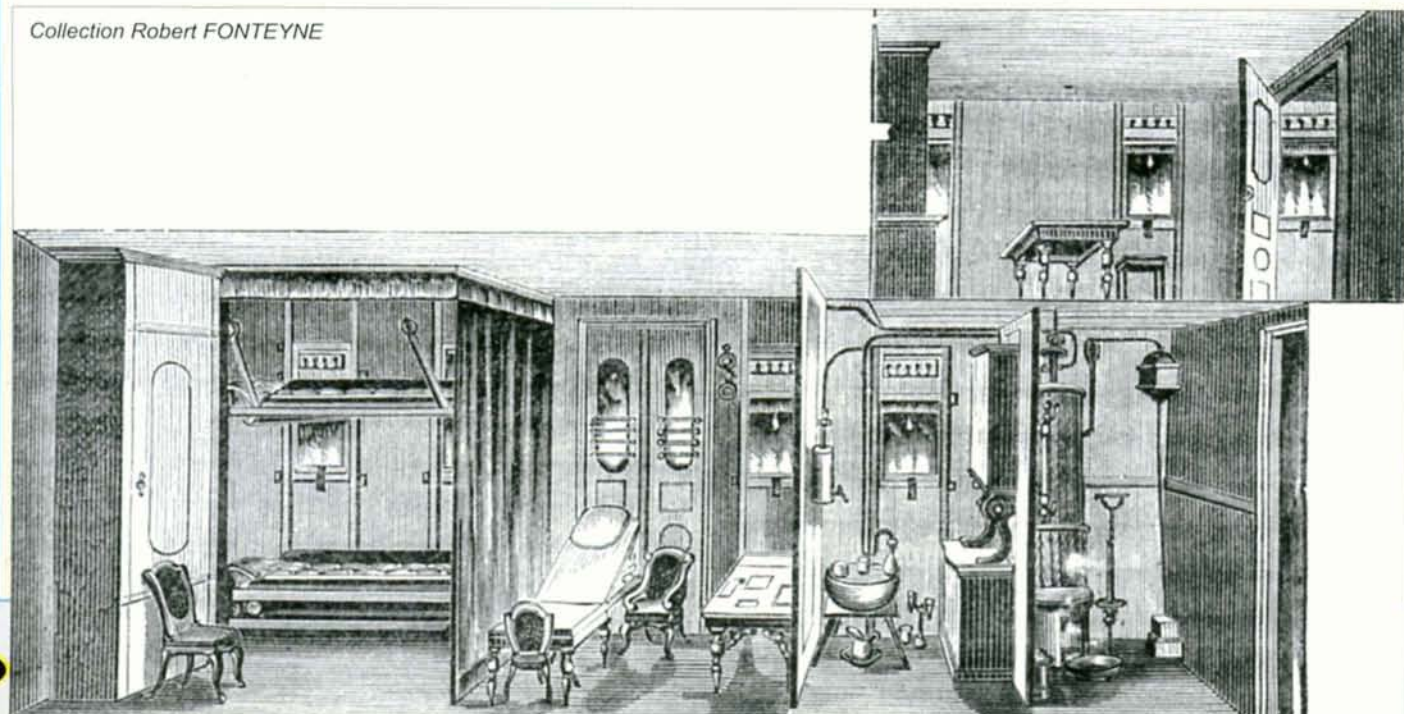
A l'étage inférieur, on trouve successivement, de gauche à droite sur la vue du bas, la cuisine, le laboratoire de pharmacie, le dispensaire pourvu d'une table d'opération et les chambres pour les blessés pourvues de lits suspendus.

La température était maintenue à un niveau constant au moyen d'un appareil à circulation d'eau tiède. Des ventilateurs maintenaient l'air intérieur dans un état de pureté satisfaisant.

Cette voiture, construite en 1873 à Moskwa par les élèves de l'Ecole technique Komissarof, fut offerte à l'impératrice de Russie pour la Société de secours placée sous son patronage.



Collection Robert FONTEYNE





Les plus beaux sites de Belgique

162

FLOREE

À proximité du point d'arrêt de Floree, sur la ligne 162 entre Assesse et Natoye, plusieurs beaux dégagements permettent de réaliser de belles photos pratiquement toute la journée.

↑ PHOTO 117-97. En venant de Namur, avant d'arriver à Floree, la ligne traverse une grande tranchée qui a fait l'objet en 2011 de travaux de stabilisation des roches. Le 28 juillet 2013, l'EC 90 "Vauban" Zürich - Bruxelles-Midi passe dans cette tranchée. Les poteaux des caténaires sont idéalement placés de l'autre côté des voies. Toutefois, avec les travaux de rélectrification, les nouveaux poteaux seront placés de part en part de la ligne... Christian VANHECK.

↑ PHOTO 117-98. Les deux plus beaux trains circulant sur la ligne du Luxembourg sont les IC 90/91 "Vauban" et 96/97 "Iris". Le 27 juillet 2008, l'EC 97 Bruxelles-Midi - Zürich vient de traverser la grande tranchée et abordera bientôt le quai du point d'arrêt de Floree. Michel HANSENS.



Voitures Nord-Belge CT 1 à 12 et CT 101 à 108 SNCB type Z n° 2301-2310

A partir de 1910, la *Compagnie du Nord-Belge* mit en service une série de 20 voitures de 3e classe, à deux essieux, sans intercirculation, avec toilette, d'une capacité de 50 places assises. Elles étaient destinées aux services locaux.

Elles furent construites en deux tranches :
- Ctp n° 1 à 12, par *Dyle et Bacalan* en 1910;
- Ctp n° 101 à 108 par *La Métallurgique* en 1910.

A l'origine, les voitures étaient classifiées comme CT (C = 3e classe, T = cabinet de toilette). Huit des voitures CT 1 à 12 et 6 des voitures CT 101 à 108 semblent avoir été, ou auraient dû être, transformées en voitures Ctp (C = 3e classe, t = cabinet de toilette et p = intercirculation par passerelle). Il n'est pas certain que tous les véhicules aient été transformés; en effet, les seules photos que nous connaissons montrent des véhicules non transformés. D'ailleurs, la SNCB a repris quelques voitures probablement non transformées qu'elle n'a pas renuméroté.

Les 101 à 108 se différenciaient des 1 à 12 par la présence d'une guérite pour le serre-frein.

L'aménagement de ces voitures comprenait six compartiments avec couloir latéral. Dans chaque compartiment, il y avait deux banquettes de 4 places chacune, sauf les deux banquettes qui étaient disposées aux deux extrémités de la voiture, qui accueillaient 5 places.

La toilette était disposée au milieu de la caisse.

Sept portes d'une largeur de 600 mm donnaient accès à la voiture et l'éclairage se faisait électriquement.

Les dimensions de la caisse étaient les suivantes : châssis : 10,90 m; longueur totale : 12,10 m (Ctp 1 à 12) ou 12,27 m (Ctp 101 à 108); largeur intérieure : 2,73 m; hauteur intérieure : 2,15 m. La hauteur du plancher au-dessus du rail s'élevait à 1,29 m.

Leur masse à vide était de 15,3 t pour les Ctp 1 à 12, et 17,2 t (16,2 t à la SNCB) pour les Ctp 101 à 108.

Elles étaient pourvues du frein *Westinghouse* et d'un chauffage à vapeur.

Lors de l'inventaire du matériel de janvier 1930, l'effectif s'élevait à 14 unités. Les Ctp 3, 10 à 12, 102 et 106 n'existaient plus, probablement perdues durant la

Première Guerre mondiale.

Toutes les voitures radiées avant 1930 sont restées des CT (CT3, CT10 à 12, CT102 et CT 106).

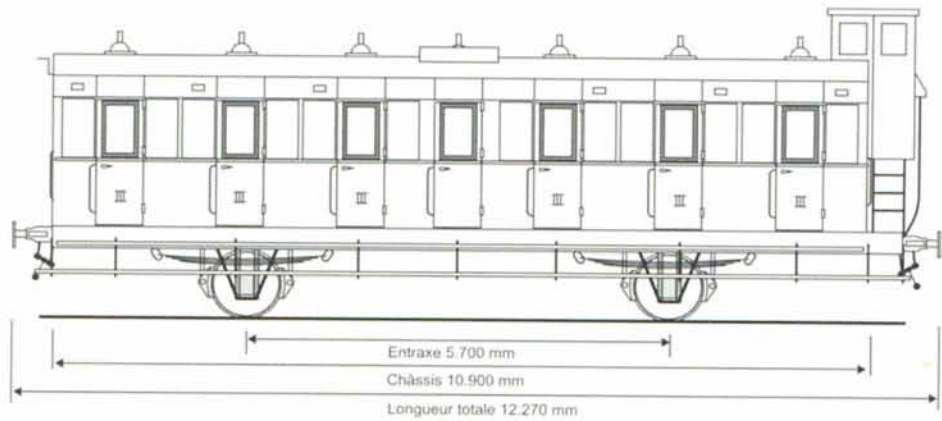
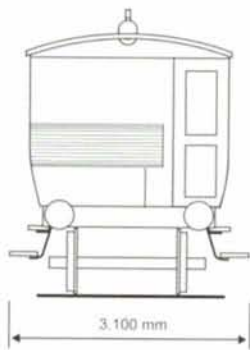
A la suite de l'invasion de la Belgique en mai 1940, la reprise du *Nord-Belge* a été précipitée. L'effectif était alors réduit à 10 voitures, renumérotées 2301 à 2310.

Voici la liste des voitures, avec leur numéro *Nord-Belge* et le numéro SNCB :

Ctp 1	→	2301 (♣ PV 130 du 30-06-1949)(2)
Ctp 2	→	2302 (♣ PV 58 du 19-06-1942)(3)
CT		radiée avant 01-1930
Ctp 4	→	2303 (♣ 12-1942)
Ctp 5	→	2304 (1)
Ctp 6	→	2305 (♣ PV 130 du 30-06-1949)(2)
Ctp 7	→	2306 (♣ PV 130 du 30-06-1949)(2)
CT 8		radiée par la SNCB le 12-04-1941
Ctp 9	→	2307 (1)
CT 10		radiée par le NB avant 01-1930
CT 11		radiée par le NB avant 01-1930
CT 12		radiée par le NB avant 01-1930
Ctp 101		(4)
CT 102		radiée avant 01-1930
Ctp 103	→	2308 (radiée en 12-1942)
Ctp 104		(4)
Ctp 105		(4)

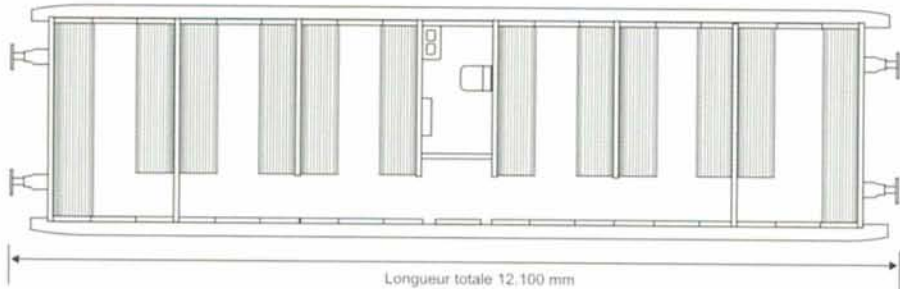
PHOTO 117-99 NB Cette photo montre une voiture de service provenant de l'ancienne série Nord-Belge Ctp 1 à 12. Il pourrait s'agir de la CT8. Elle portait le numéro 191.044 et était utilisée par le service ES (Electricité et Signalisation), Groupe de Liège, en gare de Pepinster. La voici le 6 août 1962. A remarquer l'absence de porte d'about et de passerelle pour l'intercirculation. A l'arrière-plan, on voit le poste de signalisation de Pepinster. Bruno DEDONCKER, collection PFT.





**NORD BELGE
CT 101 à 108
(SNCB 2308 à 2310)**

Les CT 1 à 12 étaient identiques, mais sans la guérite.



CT 106 radiée avant 01-1930

Ctp 107 → 2309 (ΦPV 140 du 27-08-1948)(2)

Ctp 108 → 2310 (Φ PV 130 du 30-06-1949)(2)

Remarques

(1) Les voitures 2304 et 2307 ont été perdues pendant la Deuxième Guerre mondiale. Elles ont été rayées des listes lors de la régularisation des écritures en 12-1954.

(2) avec mention "A retirer du service - A

utiliser comme local".

(3) avec la mention "démolir sur ordre de M. Vilain, Ingénieur en chef".

(4) les voitures 101, 104 et 105 ont été reprises par la SNCB, mais furent immédiatement radiées par les PV du 12-04-1941 (104 et 105) et du 15-05-1941 (101). Elles n'ont pas été renu-mérotées.

Après leur mise hors service, les voitures

2301, 2305, 2306, 2309 et 2310 purent être réutilisées comme véhicule de service. Nous ignorons si elles furent toutes effectivement réutilisées.

Les voitures 2302, CT 8, Ctp 101, Ctp 104 et Ctp 105 devaient être démolies après leur réforme.

Avec nos remerciements à Michel THIRY pour sa précieuse collaboration.

Probablement le même véhicule photographié à une date postérieure. Ici, elle porte le numéro 30 88 973 0503-0 (type 9730L1). Il était prévu de démolir cette voiture. Auteur, lieu et date inconnus, collection Charles OCSINBERG.



