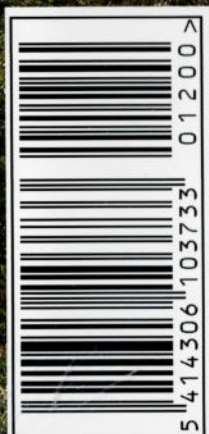


EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 120 - AVRIL 2014 - € 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 saison 2014 est maintenant sur les rails; de nombreux projets sont en cours, dont un second voyage d'adieu aux locomotives série 20 et un festival vapeur sur le Bocq au mois d'août.

En parallèle, notre matériel doit être à même d'assurer les prestations, ce qui nécessite un entretien constant émaillé par les contrôles techniques effectués par Infrabel.

Du côté des publications, ce sont pas moins de six ouvrages qui sont programmés pour cette année; les premiers seront présentés à la journée Portes Ouvertes du 10 mai à Saint-Ghislain. Savez-vous que notre photothèque est riche de près d'un million de clichés provenant en partie de collections privées ? Un tel patrimoine ne peut dormir sur les disques durs, et c'est par le biais des nombreux livres que nous vous en faisons profiter.

Bonne lecture !

LA LIGNE NAMUR - DINANT GIVET

Bientôt disponible

LA LIGNE 154 NAMUR - DINANT - GIVET

Etablie par la Compagnie du Nord-Belge, la ligne 154 compte parmi les plus belles de notre réseau. Elle longe sur son entièreté les rives de la Meuse dans des paysages de toute beauté. Ce livre décrit en images, au départ de Namur, toutes les gares et ouvrages d'art de la ligne, de l'origine à nos jours.

Format A4 - couverture cartonnée rigide - reliure au fil de lin - 232 pages.

Le livre est richement illustré de photos et plans. Edition française et néerlandaise.

Prix : € 39 + frais d'envoi 1500g.

Communication : "Ligne 154"

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.

A VENDRE : livres neufs pour cause double emploi. Noord-Zuid Verbinding (PFT), Vapeur Belgique (Nicolas Collection), LGV 300 km/h sur le rail belge (Infrabel), Vapeur sur la région Est (Vie du Rail), Trains à vapeur et autorails en Ardèche et Haute-Loire. Histoire des CFD. Tomes I et II (Ed. Dolmazon), Eisenbahn Journal, Super Anlagen 01/2012. Contact : Thierry DARQUENNES.

☎ : +32.(0)477/67.65.82.

PFT-agenda

- **samedi 10 mai** : bourse d'échange au musée du rail de Saint-Ghislain. Ouverture du musée et de la section "modélisme". Entrée gratuite de 10 à 16h. Réduction de 10% à la boutique pour les abonnés.
- **samedi 24 mai** : deuxième voyage d'adieu aux locomotives série 20. Informations dans les pages centrales.

A VENDRE : collection complète de "Le Rail" de 1957 à aujourd'hui. James Pistrat +32.(0)478/37.58.07 fb323686@gmail.com

Rectifications

EN LIGNES 119

- **pages 16-17** : les deux photos du haut de ces pages ont été réalisées à **Liers** et non Forest-Voitures comme indiqué.
- **pages 20-21** : les dates de mise en service de certaines 26 sont inexactes. Il faut lire : 2630 : 23-08-1971; 2631 : 26-08-1971; 2633 : 15-12-1971; 2634 : 04-01-1972, 2635 : 09-02-1971. Ces dates doivent également être remplacées dans "Numérotation" et le premier dépôt.
- **page 38** : la date de sortie en rouge-bordeaux est le 11-10-1991 pour la 597, et le 18-03-1994 pour la 595.

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) :

Alessandro ALBE, Johnny BRAUNS, Hansjörg BRUTZEN, Julien CASIER, Mattias CATRY, Henri CHAUVEHEID, Roger CRICKE-LAIRE, Michel de ESCH, Stefan DENAYRE, Simon DERIDER, Pierre DEVEUSTER, Andy ENGELEN, Robert FONTEYNE, Laurent GARY, Michel HANSENS, Thierry HEYLEN, Manfred HIRTZ, Terrence LABAR, Jean-Yves LAMBIET, Gilbert LAURENT, Bruno MALFAIT, Daniel MOENS, Charles OCSINBERG, Marc PETIT, Gwenaël PIERART, Christian RUQUOY, le Groupe SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Michel THIRY, Christian VANHECK, Dennis VANSUMMEREN, Quintus VOSMAN.

EN LIGNES

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

Adresse

PFT-asbl - Boîte Postale 40 - BE-7000 MONS 1 - Belgique

☎ +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 2014

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de verser une cotisation annuelle de € 40 (étranger : € 46) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant "EN LIGNES 2014". 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 : GEBABEBB; IBAN : 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 ATD : Frank Hoebanckx ☎ +32.(0)486/68.28.58

St-Ghislain Musée : 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

EN LIGNES 120 - AVRIL 2014

sommaire



La 1805 du PFT



Les automotrices 151 à 270



Des TRAXX ECR jusqu'à Zeebrugge



La 3608 des CFL

2 PFT-Service - Éditorial

4 News PFT

6 la 1805 du PFT

10 Actualité belge

10 locomotives

10 statistiques

15 automotrices - autorails

16 situation du parc moteur

21 les M2 de Racour

22 radiations

24 divers

26 Les AM 151 à 270

36 Athus-Meuse : 10 ans de traction électrique III

42 Privés

47 Touristiques

48 La 3608 des CFL

50 Le rail en Corée du Sud

54 Actualité étrangère

54 Allemagne

56 Pays-Bas - France - Téléx

57 Les fourgons 601-630 du Nord-Belge

60 Nées en Belgique

62 Loco à vapeur Heilmann

64 Il y a ...

67 Hier - aujourd'hui

COUVERTURE ARRIÈRE

Les CFL éprouvent des difficultés pour la mise en marche des nouvelles automotrices Stadler de la série 2300. Le 30 octobre, passage de la 2302 à Roodt (ligne Luxembourg - Wasserbillig).
Loïc MOTTET.

PHOTO 120-02 Depuis la fin du mois de janvier, le train circulant entre Volvic / Evian et Zeebrugge est assuré par des TRAXX d'ECR ou DB Schenker. Brugge, 27 janvier 2014. Simon DERIDDER.

PHOTO 120-01 Le 2 février 2014, deux TRAXX de Akiem assurant le train ArcelorMittal 47861 Dunkerque - Kinkempois, débouchent du tunnel de Château-de-Seilles. Guy SMETZ.



Activités

Saint-Ghislain Musée du Rail

Suite au déclenchement de la sous-station qui fournit l'énergie électrique à toute la gare de Saint-Ghislain, le Musée s'est trouvé sans énergie pendant près de quatre mois. Les activités s'en sont ressenties, puisqu'il a été presque impossible de travailler. Heureusement, le courant a été rétabli le 20 février et les activités habituelles vont pouvoir reprendre.

Saint-Ghislain Atelier de traction

Ici aussi, les activités ont dû se réduire, mais d'une manière moins forte. Un groupe électrogène a permis d'alimenter une partie de l'installation, et la restauration de la 5149 a repris. D'autre part, le déménagement de matériel entre les deux ateliers se poursuit afin que chacun soit équipé pour ses activités spécifiques.

Les activités de Saint-Ghislain vous intéressent ?

N'hésitez pas à appeler Franck Hoebanckx pour l'Atelier de Traction (ATD), ou Baudouin Dieu pour le Musée du rail (coordonnées en page 3).



Le 553.29 (4906) est de nouveau pavoisé de ses moustaches jaunes. Nous espérons remettre notre autorail en ligne sur le Bocq cette saison. Schaerbeek, 1er février 2014. PFT.

Matériel

A Schaerbeek, les différents chantiers ont pu progresser relativement facilement vu l'absence de grands froids cet hiver.

Quatre autres chantiers se terminent :

- la 5927 : nous espérons terminer sa restauration avant l'été.;
- la voiture M1 n° 42.097 : la voiture est terminée et prête à rejoindre la M1 42.035 sur le Bocq;
- le 553.29 (4906) : il reste à régler le mécanisme d'ouverture des portes et à achever la transformation du circuit de freinage.

- les voitures Mitropa : il ne reste que quelques petits détails à achever. 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.

D'autre part, il faut aussi préparer le matériel sélectionné pour assurer les différents parcours prévus cette saison.

Vous désirez rejoindre nos bénévoles à Schaerbeek, alors n'hésitez pas à venir nous rendre visite.

Pour cela contactez Pierre HERBIET au +32.(0)473/39.35.54.

Le Musée du Rail accueille un nouveau wagon

La SNCB, Patrimoine historique, a cédé au PFT un wagon couvert à caisse en bois datant de +/- 1923. Il fut construit par les Ateliers Métallurgiques de Nivelles pour l'Etat Belge qui lui attribua le numéro de wagon privé 103.968 (les wagons privés étaient numérotés dans la tranche 100.000 à 109.100). Il fut par la suite transformé en wagon frigorifique et renuméroté 503.968P, d'où sa couleur blanche. Chargé de glace, il pouvait conserver les denrées périssables durant 24 heures. Plus tard, le wagon entra dans le parc de l'Armée Belge, qui lui attribua le numéro 968.

Le wagon est restauré en version "armée belge" et est arrivé à Saint-Ghislain en novembre 2013. Dans le futur, il sera présenté avec la locomotive du type WR360C de l'armée belge également.



Le wagon 968 de l'armée belge à Saint-Ghislain le 7 décembre 2013. Dennis VANSUMMEREN.

CHEMIN DE FER DU BOCQ

L'entre-saison est très chargée sur la ligne du Bocq. En effet, plusieurs chantiers se succèdent à bon rythme. Depuis la dernière circulation du train de Saint-Nicolas, une grande campagne d'entretien de l'éclissage a débuté entre Ciney et Spontin. Parallèlement, deux coupons de voie dont les traverses étaient trop vétustes ont été intégralement remplacés à l'entrée de la gare de Dorinne-Durnal. D'autre part, ce sont les préparatifs de la construction de la voie en impasse de Spontin qui ont commencé avec le terrassement de l'emplacement des nouvelles bordures de quai.

Mais le chantier le plus important et le plus impressionnant est sans nul doute celui visant la rénovation de deux ponts à structure métallique, le premier à Senenne et le second à Spontin.

Le dimanche 2 février, le tablier de Senenne a été enlevé de ses culées et chargé sur un chariot-lorries en moins de 40 minutes. Ensuite, c'est au pas d'homme que le convoi s'est ébranlé vers Spontin. Le chargement a dû être réajusté quelques fois durant le trajet Senenne - Spontin qui aura duré plus de 3 heures ! Arrivé à Spontin, l'équipe s'est attelée à démonter les rambardes du pont de Spontin (juste derrière la remise) et retirer les rails.

Le mercredi 5 février, le rendez-vous était donné à 6h30 pour sortir le matériel et continuer à enlever les platelages du pont de Spontin et retirer les pièces de bois du pont de Senenne. A 08.00, le transporteur est arrivé à proximité et a mis en place son camion-grue au pied du pont. Deux morceaux de rails ont été ajustés en bout de voie pour que l'on puisse y rapprocher au maximum le wagon plat destiné à recevoir la structure. Il faut savoir que le chemin passant sous ce pont est boueux et pentu et il n'était pas envisageable de charger le tablier directement sur le camion. Il fallait donc transférer le tablier de l'autre côté de la remise par wagon plat. A 11h30, les deux structures étaient arimées sur le camion. Le transport a eu lieu la nuit suivante vers une société spécialisée située à Andenne. Les structures métalliques y subiront une révision générale comprenant des réparations mécaniques, une métallisation et une remise en peinture complète. Avant le retour des ponts à leur emplacement, une équipe de bénévoles s'attèle à rejointoyer en profondeur les deux culées de Senenne.



Le 2 février 2014, le tablier du pont de Senenne est préparé pour son départ en rénovation. Ci-dessous, transfert du tablier vers Spontin où il sera chargé sur un camion. PFT.



Le 3 février 2014, une grue place le tablier du pont de Spontin sur un wagon plat. Il sera chargé sur camion en gare de Spontin. PFT.





PHOTO 120-03 Le 5 février 1998, la 1805 arrive en haut du plan incliné à Aachen Süd, en tête de l'IC 420 Köln Hbf - Oostende.
Michel HANSENS.

La 1805



Elles étaient baptisées "Les Reines du Nord", les gracieuses locomotives polycourant du type CC 40100 de la SNCF, mises en service en 1964. Le but premier de la SNCF était de les engager en tête des TEE en Europe de l'Ouest. Leur aire d'utilisation fut en définitive très limitée, avec des services uniquement vers la Belgique (Bruxelles et Liège).

Au total, 10 exemplaires furent construits par *Alstom* en deux sous-séries numérotées CC 40101 à 104 et 105 à 110.

Les six locomotives série 18 commandées par la SNCB et mises en service en 1973, étaient calquées sur la seconde série. Avec leur longueur de 22,080 m et leur masse de 113 t, elles étaient les locomotives électriques les plus lourdes de la SNCB. Leur esthétique spéciale fut créée par l'ingénieur designer Paul Arzens qui, plus tard, dessina également la forme des CC 6500, CC 21000, BB 15000, BB 7200, BB 22200 et CC 72000 de la SNCF.

Les locomotives de la série 18 furent assemblées entre 1973 et 1974 par *La Brugeoise & Nivelles* (BN) à Nivelles (aujourd'hui *Bombardier EuroRail*, société dans laquelle figure également la firme française *ANF Industrie*, l'autrichienne *BWS* et l'anglaise *Prorail*).

← La 1805 en cours de construction à la Brugeoise et Nivelles, à Nivelles, en 1973.
Photo BN, collection PFT.



Un détail intéressant est le fait que la BN construisit une 7e machine pour remplacer la CC 40106 "Compiègne" détruite dans une collision avec un camion à Lembeek le 2 novembre 1969. Savez-vous que le PFT possède la plaque décorative avec le logo et le numéro de cette défunte locomotive ?

La série 18 se différencie de leurs soeurs françaises par quelques détails importants.

Ainsi, le robinet de freinage *Westinghouse* PBL2EP fut remplacé par un robinet de mécanicien *Oerlikon* FV4 et un robinet de frein direct FD1.

La puissance du transformateur fut portée à 5900 kVA, au lieu de 4500 kVA sur les machines françaises.

Le bloc de traction JH fut amélioré pour répondre aux stipulations du cahier des charges établi par la SNCB en fonction des prestations prévues. D'autres différences étaient la suspension hydraulique, le graissage de la transmission par deux pompes en parallèle, l'amélioration de la ventilation des moteurs de traction par des ventilateurs ACEC VR15, et l'adaptation des cloisons de séparation des compartiments dans la salle des machines permettant un débit de 20 m³/s au lieu de 13 m³/s.

La série 18 n'était pourvue que de trois pantographes pour quatre sur les CC40100, un pour la captation du 25

kV (SNCF), le second pour le 15 kV (DB) et le dernier pour les 1,5 (NS) et 3 kV continu (SNCB).

Plus tard, les feux et les tampons typiquement français furent remplacés par des éléments standards SNCB.

Le premier parcours d'une 18 sur le réseau français eut lieu le 18 décembre 1973 avec un train d'essai de 440 tonnes. Rapidement, les 18 se révélèrent bien meilleures que les CC 40105 à CC 40110. Ainsi, avec une rame de 16 voitures au départ de Mons, les 18 atteignaient les 120 km/h au sommet de la rampe à Quévy alors que leurs soeurs françaises n'atteignaient que 80 km/h.

En janvier 1974, les 18 furent officiellement mises en service. Elles effectuaient alors journalièrement deux allers-retours sur Bruxelles - Paris, un aller-retour entre Liège et Paris (via Namur et Charleroi), et plusieurs trains entre Oostende et Köln.

Notons également que la 1801 a effectué le plus long trajet sur le réseau français en remorquant le premier "Camino-Azul" jusqu'à Lyon via Luxembourg, Thionville, Chalindrey et Dijon. Plus tard, les 18 ne dépassèrent plus Thionville en tête de quelques Trains-Autos au départ de Schaerbeek.

CARTE D'IDENTITÉ

Nom :	1805
Lieu de naissance :	Nivelles
Date de naissance :	23-01-1974
Parents :	La Brugeoise & Nivelles
Domicile :	Kinkempois
Mise à la retraite :	22-01-2001
Sauvegarde :	PFT, 2001



PHOTO 120-05 Bruxelles-Midi, 6 juillet 1982. Dans quelques jours, elle entrera en révision générale et perdra sa robe bleue. Pierre HERBIET.

PHOTO 120-04 Le 17 janvier 1982, la 1805 vient de passer à Zaventem en tête de l'express 321 Oostende - Köln Hbf. Pierre HERBIET.





Toutes les locomotives de la série 18 ont toujours été affectées au dépôt de Kinkempois, car il était le seul (avec l'Atelier Central de Salzinnes) à pouvoir les lever suffisamment haut pour retirer les bogies dans lesquels étaient montés l'énorme moteur de traction type *Alstom* TDQ662C1.

Voici un historique de la 1805 préservée par le PFT.

Elle fut livrée à la SNCB le 23 janvier 1974. Elle fut la dernière 18 arborant la livrée d'origine et sortit de révision générale le 13 octobre 1982, repeinte dans la nouvelle décoration bleu clair et jaune. Mise hors service le 1er août 1999, elle ne sera réformée que le 22 janvier 2001.

Durant sa carrière, elle eut l'occasion d'accomplir quelques prestations particulières :

Du 14 au 18 mai 1990, des essais de vitesse furent effectués entre la sortie de la gare de Harelbeke (BK 35.5) et l'entrée de la gare de Waregem (BK 29.5) sur la ligne 75 Kortrijk - Gent (où la vitesse de référence est de 160 km/h). Ces essais avaient pour but d'étudier le comportement des caténaires aux vitesses de mi-



PHOTO 120-06 Le 15 septembre 1980, la 1805 se met en tête du TEE 84 "Brabant".
Michel HANSENS.

nimum 200 km/h. Pour cela, la suspension de la caténaire fut entièrement revue, tandis que la 1805 fut pourvue d'un pantographe plus léger du type *Brecknell & Willis*, en remplacement de son pantographe traditionnel *Faiveley* 3 kV. De plus, l'atelier de Kinkempois équipa la locomotive d'un rapport d'engrenage permettant d'atteindre 200 km/h. Le choix de la 1805 s'explique par le fait qu'elle était la seule locomotive de la SNCB autorisée à rouler à plus de 160 km/h. La rame d'essai était composée de la voiture de mesure n° 13 et de deux voitures du type I10. Le 16 mai, vers 13.45,

le train d'essai 99798 atteignait les 218 km/h, constituant le record de vitesse sur rail en Belgique. La locomotive circulait alors en couplage série-parallèle shunté avec 1200 A aux moteurs de traction.

Le 7 septembre 1991, la 1805 remorqua un train spécial jusqu'à Epernay (FR). Le but de ce voyage était la visite des caves de Champagne. Le trajet s'effectuait via Aulnoye, Mohon et Reims. La section Reims - Epernay fut parcourue deux fois car il fallut ramener la rame composée de voitures inox TEE à Reims pour leur nettoyage.

PHOTO 120-07 Le 30 août 1989, l'international 248 Köln - Paris-Nord traverse la gare de Hautmont. *Thierry HEYLEN.*





Le 26 mai 1995, c'est la 1805 qui eut le triste honneur de remorquer le tout dernier TEE entre Bruxelles-Midi et Paris Nord avec le TEE 88 "Watteau". Pour l'occasion, la machine fut pavoisée des drapeaux belge et européen, d'un bandeau noir, d'une banderole "Adieu TEE, Bonjour TGV", et d'un panneau avec le logo TEE.

Le 27 février 1999, moins spectaculaire fut la présence de la 1805 avec celle de la 1803 à Luxembourg. Durant toute la nuit, les deux machines tractionnèrent en restant immobiles afin de tester le courant fourni par la sous-station. Entre Luxembourg et Sterpenich (section électrifiée en 3 kV), les nouvelles locomotives de la série 3000 des CFL avaient régulièrement des déclenchements du disjoncteur principal à la suite de la production de courant vagabond 50 Hertz qui amenait également des dérangements à la signalisation. Le jour suivant, les deux 18 regagnèrent Kinkempois via les lignes 162 et 43.

Le 5 novembre 1999, des essais de charge furent opérés sur le nouveau pont Hammerbrücke qui franchit la vallée de la Gueule entre Astenet et Hergenrath, sur la ligne 37. Pour cela, les 1801, 1805 et 1806 furent utilisées incorporées entre les 5536 et 5541.

Le 24 juillet 2000, les trois même ma-

chines furent, sur demande de *Cockerill Mechanical Industries*, utilisées pour tester les deux nouvelles locomotives Diesel à transmission hydrostatique CMI 601 et CMI 602. La 5536 faisait également partie du convoi.

Le 29 mai 1999, la 1805 assura un train spécial à travers quatre pays, pour le compte du GTF en collaboration avec le GAR (Luxembourg) et le COPEF (France). L'excursion partit de Luxembourg pour d'abord rejoindre Trier et Ehrang en Allemagne avec, pour la première fois dans l'histoire des 18, un changement de tension à la gare frontalière de Wasserbillig entre le 25 kV et le 15 kV.

Le train regagna ensuite le dépôt de Luxembourg pour un parallèle entre la 1805 SNCB et la 1805 CFL.

La suite du voyage amena la 1805 à Arlon. De là, la 7341 de Stockem (machine acquise par le PFT en 2011) remorqua le train jusqu'à Athus et Rodange. De cette gare, la 1805 reprit la traction jusqu'à Longwy, en France.

La rame était composée de deux voitures *Wegmann* des CFL, de la voiture "Rendez-vous" du GAR et d'une voiture-bar du COPEF.

Le PFT organisa deux parcours d'adieu dans lesquels n'intervint pas la 1805. Ils se déroulèrent respectivement avec la 1806 (21 mars 1998) et la 1803 (23 octo-

bre 1999).

Comme la SNCB ne souhaitait pas conserver un exemplaire de cette série, le PFT se mit en quête de préserver une machine. Il fallut faire de nombreuses démarches et l'intervention à deux reprises de la ministre Durant pour que la SNCB daigne enfin nous vendre la 1805. La SNCB craignait en fait que le PFT puisse la concurrencer avec des trains commerciaux. On croit rêver !

Le 16 juin 2001, la 6077 du PFT assura le transfert de la 1805 entre Kinkempois et le Musée du Rail de Saint-Ghislain.

La locomotive avait alors perdu ses logos SNCB et ses numéros métalliques. Il fallut en reconstruire de nouveaux.

La machine fut acquise en état de marche, ce qui fut prouvé lors de nos Portes Ouvertes du 16 septembre 2001, durant laquelle elle fut présentée pour la première fois au public en effectuant des petites navettes sur une voie.

La 1805 n'est malheureusement plus autorisée à circuler sur le réseau SNCB. Le PFT n'envisage pas son homologation et l'électrification de notre ligne du Bocq n'est pas prévue...

Marc PETIT.

PHOTO 120-08 Le 16 juin 1993, arrivée à Dortmund Hbf de l'EC 39 en provenance de Paris Nord.
Photo Rolf VIEMANN, collection Thierry HEYLEN.





← **PHOTO 120-09**

Les 62 TBL2 sont finalement restées en service plançon à Leuven jusqu'au milieu du mois de janvier 2014, bien qu'officiellement radiées le 2 janvier 2014. Le 2 janvier, le service était assuré par les 6225 et 6313, tandis que la 1859 attend de prendre la relève. Une seconde locomotive de la série 18 assure un plançon en gare de Liège-Guillemins.

Bruno MALFAIT.

↓ **PHOTO 120-10** C'est la 2003 qui eut le triste privilège d'assurer le tout dernier train de sa série, le 31 décembre 2013, avec l'IC-J 2108 Bruxelles-Midi -Luxembourg et retour de la rame vide jusqu'à Arlon. Au-delà de cette date, les dernières 20 valides n'étaient plus autorisées à circuler car dépourvues du dispositif de sécurité TBL1+. Une série de plus qui a donc quitté notre scène ferroviaire... Passage de l'IC-J 2108 à Aye. Serge MARTIN.





↑ **PHOTO 120-11** Le 27 janvier 2014, une rame Velaro pour Eurostar en route vers le dépôt de London Temple Mills Eurostar transité par la Belgique et passe à Warsage. La 2807 a assuré sa remorque au départ de Aachen West. Michel HANSENS.

↓ **PHOTO 120-12** Le dimanche 2 février 2014, la 2827 attend le départ à Gelsenkirchen Bismarck avec le train d'autos 475 en destination de Zeebrugge-Ramskapelle. Jean-Yves LAMBIET.



série 57

● Le 27 janvier 2014, *SNCB-Logistics* a pris en location auprès d'*Alpha Trains* la G2000 Vossloh 5001756. Cette machine remplace la 5709 qui est retournée à ECR au début du mois de février. La nouvelle venue fut acquise par *Angel Trains* en décembre 2007 (société devenue *Alpha Trains* le 01-01-2010) et louée par *Veolia* à partir de 2008 sous le numéro 1756. En 2010, la machine est passée sous le pavillon d'*Europorte* qui l'engagea régulièrement vers Obourg et Antwerpen.

série 62/63

● Les quatre machines de la série 62 équipées du système de sécurité TBL2 (6225, 6227, 6313 et 6324), théoriquement radiées le 2 janvier 2014 de cette année, ont bénéficié d'un court sursis d'une vingtaine de jours durant lesquels elles ont encore été utilisées comme éléments de secours pour la LGV2. Les machines ont ensuite été transférées à Salzinnes (les 6227 et 6324 le 22 janvier, et les 6225 et 6313 le 28 janvier) afin de procéder au démontage des équipements TBL2 spécifiques pour ensuite être proposées à la vente. Ce sont maintenant deux locomotives de la série 18 qui assurent le service planton en cas d'avarie d'un train sur les LGV2 et LGV3. La première machine est cantonnée à Liège-Guillemins, la seconde à Leuven.

↓ Le 22 novembre 2013, suite à une défaillance à l'automotrice 523, la 7735 a été désignée pour rapatrier la rame jusque Stockem. Voici le transfert au départ de la gare de Namur. Terrence LABAR.



↑ **PHOTO 120-13** Les 55 ATB ont été radiées le 2 janvier 2014. Toutes sont rassemblées depuis le 3 janvier 2014 à l'Atelier Central de Salzinnes. Ici, dans l'ordre, les 5533 + 5517 + 5526 + 5507. Pierre HERBIET.

séries 74, 82 et 91

● Depuis le 1er janvier 2014, tout le matériel de traction de la SNCB doit être équipé du système TBL1+ pour pouvoir circuler sur le réseau *Infrabel*. Les machines de manœuvres utilisées par les différents ateliers qui n'en étaient pas équipés, ont toutes été radiées des effectifs de la SNCB. Une partie reste en service comme outillage d'atelier ("gros outillage"), limitant leur utilisation aux cours des ateliers titulaires ne dépendant pas du réseau *Infrabel*. Les autres engins

sont proposés à la vente, que ce soit pour une seconde vie ou leur ferrailage.

General Electric PH37ACai

● Les deux locomotives Diesel *General Electric* type PH37ACai se trouvant en Belgique pour leur homologation (voir *EN LIGNES 118* page 30) - les 29008 et 29009 de la société *Heavy Haul Power* (HHPI) - ont été équipées à l'atelier de Schaerbeek du dispositif de sécurité TBL1+. Cela laisse présager une location pour *SNCB-Logistics*.





↑ **PHOTO 120-14** Depuis le début de l'année, le train 39710 Gent-Noord 07.30 - Aisemont 11.00 circulant chaque mercredi, est régulièrement tracé via la ligne 122 Melle - Zottegem - Geraardsbergen. Le 18 janvier 2014, il passe à Gemeldorp, tracté par les 7853 et 7839. Serge MARTIN.

↓ Le 4 février, la 5710 fut transférée de l'atelier d'Antwerpen-Noord à Kortrijk. Le 5 février, il était programmé de la tester avec des parcours à vide. Toutefois, ce même jour, le train 44846 (Tessenderlo - Bully Grenay) était garé à Kortrijk en attente d'un engin de traction. Par manque de locomotive, il fut décidé d'utiliser la 5710 pour poursuivre le parcours jusqu'à Bully Grenay. Il passe à Marke, entre Kortrijk et Mouscron. Mattias CATRY.



Automotrices - autorails

série 300 "Break"

● Depuis le nouveau service appliqué le 15 décembre 2013, les trains locaux Liège-Guillemins - Maastricht ont été repris par les automotrices *Break*. Auparavant, cette relation était assurée par des automotrices doubles classiques. Les voyageurs gagnent non seulement en confort, mais également en capacité.

série 41

● A partir du lundi 7 avril 2014, le nouveau point d'arrêt de Hamont sera ouvert au public. Dans un premier temps, trois IR-e auront leur gare d'origine reportée à Hamont; en sens inverse, seuls deux trains auront leur terminus à Hamont, à la frontière hollandaise. L'horaire de ces trains est communiqué dans le tableau ci-contre.

A partir du nouveau service du 14 décembre 2014, tous les IR-e seront prolongés à Hamont.

IR-e 3226	Hamont 05.24 - Neerpelt 05.32/32 - Antwerpen-Centraal 06.50
IR-e 3227	Hamont 06.27 - Neerpelt 06.35/35 - Antwerpen-Centraal 07.50
IR-e 3228	Hamont 07.22 - Neerpelt 07.30/35 - Antwerpen-Centraal 08.50

IR-e 3216	Antwerpen-Centraal 16.10 - Neerpelt 17.25/30 - Hamont 17.37
IR-e 3217	Antwerpen-Centraal 17.10 - Neerpelt 18.25/30 - Hamont 18.37



➤ **PHOTO 120-90** Les automotrices 207 et 222 ont momentanément échappé à la démolition. Garées depuis plusieurs mois dans le faisceau de Ruisbroek, elles seront utilisées à des exercices d'intervention pour les services de secours. Elles servent évidemment également comme support par les tagueurs... Wim DE RIDDER.

↓ Le 29 décembre 2013, arrivée à Maastricht Randwyck du train L 5384 à destination de Liège-Guillemins. Michel de ESCH.



SITUATION DU PARC MOTEUR DE LA SNCB AU 01-03-2014

Ces dernières années, le parc de traction de la SNCB a connu un bouleversement sans précédent. De nombreuses séries parfois cinquantenaires ont disparu. A qui la faute ? A la commande historique des 120 locomotives *EuroSprinter* des séries 18 et 19, et des 305 automotrices *Desiro*. Et ce n'est pas fini, puisque près de 100 *Desiro* doivent encore être livrées, ce qui entrainera d'une part le début de la réforme des automotrices classiques de la série 600/700, et de la première tranche des locomotives de la série 21 et, parallèlement, de voitures du type M4. Actuellement, les 21 assurent une grande partie des IC-H Schaerbeek - Tournai - Mous-

cron, avec des rames réversibles composées des très inconfortables voitures du type M4. De même, elles assurent pratiquement tous les IR-f Leuven - Gent-Sint-Pieters - Kortrijk, et les IC-C Oostende - Brugge - Kortrijk également composés de rames réversibles de voitures du type M4. Le reste de leurs prestations est constitué de trains P circulant le plus souvent vers Bruxelles le matin, et retour en province le soir.

La prochaine décennie connaîtra elle aussi un nouveau tournant radical dans le parc moteur de la SNCB, avec l'énorme commande prévue des nouveaux "trains blocs" (voir *EN LIGNES* 119 page 15). A l'issue de la livraison de ces

nouveaux trains vers 2025, le parc aura une unification très poussée. Il ne subsistera en effet plus qu'un nombre très réduit de séries dévolues au trafic voyageurs : locomotives électriques des séries 18 et 19; et automotrices des séries 96, *Desiro* et les nouveaux "trains blocs". De même, le parc des voitures ne sera plus composé que de voitures des types I11, M5, M6 et des nouvelles M7 (ces dernières composeront les nouveaux "trains blocs").

Côté fret, le nombre de séries est déjà réduit au minimum, puisqu'il ne subsiste plus que les séries 13, 28 et 77/78, complétées par quelques petites séries ponctuelles : 29 et 57.

LOCOMOTIVES ÉLECTRIQUES 3 kV				
20	21		27 - 27GF	
MKM	FSD		NK	
<i>en parc</i>	2101	2131	2701	2731
	2102	2132	2702	2732
2005	2103	2133	2703	2733
	2105	2134	2704	2734
	2106	2135	2705	2735
	2108	2136	2706	2736
	2109	2137	2707	2737
	2110	2138	2708	2738
	2111	2139	2709	2739
	2112	2140	2710	2740
	2114	2141	2711	2741
	2115	2141	2712	2742
	2116	2143	2713	2743
	2117	2144	2714	2744
	2118	2145	2715	2745
	2119	2146	2716	2746
	2120	2147	2717	2747
	2121	2148	2718	2748
	2122	2149	2719	2749
	2123	2150	2720	2750
	2124	2151	2721	2751
	2125	2152	2722	2752
	2126	2153	2723	2753
	2127	2154	2724	2754
	2128	2155	2725	2755
	2129	2156	2726	2756
	2130	2157	2727	2757
		2158	2728	2758
			2729	2759
	<i>en parc</i>		2730	2760
	2107	2113		
1	57 + 2		41 + 19	
	118 + 3			

LOCOMOTIVES ÉLECTRIQUES POLYCURRENT								
11	12	13	18		19	28		
FKR	FKR	FNND	NK		FSD	NK	FNND	
1187	1203	1345	1801	1878	1806	1834	1903	2802
		1346	1802	1879	1807	1835	1904	2803
<i>en parc</i>	<i>en parc</i>	1347	1803	1880	1808	1836	1905	2806
		1348	1804	1881	1809	1837	1906	2809
1181	1201	1349	1805	1882	1810	1838	1907	2812
1182	1202	1350	1862	1883	1811	1839	1908	2813
1183	1204	1351	1863	1884	1812	1840	1909	2815
1184	1205	1352	1864	1885	1813	1841	1910	2821
1185	1206	1353	1865	1886	1814	1842	1911	2822
1186	1207	1354	1866	1887	1815	1843	1912	2833
1188	1208	1355	1867	1888	1816	1844	1913	
1189	1209	1356	1868	1889	1817	1845	1914	
1190	1210	1357	1869	1890	1818	1846	1915	
1191	1211	1358	1870	1891	1819	1847	1916	
1192	1212	1360	1871	1892	1820	1848	1917	
			1872	1893	1821	1849	1918	
			1873	1894	1822	1850	1919	
			1874	1895	1823	1851	1920	
			1875	1896	1824	1852	1921	
			1876		1825	1853	1922	
					1826	1854	1923	
					1827	1855	1924	
					1828	1856		
					1829	1857		
					1830	1858		
					1831	1859		
					1832	1860		
					1833			
1 + 11	1 + 11	15	39		55		22	10
1 + 11	1 + 11	15	94				22	10
			143 + 22					

LOCOMOTIVES DIESEL					
55 TVM	77				
FSR	FNND		FKR	NK	GCR
5501	7730	7755	7741	7747	7744
5506	7731	7756	7759	7748	7745
5509	7740	7757	7760	7764	7746
5511	7742	7758	7761	7765	
5512	7743	7763	7762	7766	
5514	7749	7791			
	7750	7793			
	7751	7794			
	7752	7796			
	7753	7798			
	7754	7799			
	en parc				
	7709	7788			
	7710	7789			
	7728	7790			
	7729	7792			
	7784	7795			
	7785	7800			
	7786	7802			
	7787				
6	22 + 15		5	5	3
6	35 + 15				
	41 + 15				

LOCOMOTIVES ÉLECTRIQUES				
13		28		29
FNND		FNND		FNND
1301	1324	2804	2826	2901
1302	1325	2805	2827	2902
1303	1327	2807	2828	2903
1304	1328	2808	2829	2904
1305	1329	2810	2830	2905
1306	1330	2811	2831	
1307	1331	2814	2834	
1308	1332	2816	2835	
1309	1333	2817	2836	
1310	1334	2818	2837	
1311	1335	2819	2838	
1312	1336	2820	2839	
1313	1337	2822	2840	
1314	1338	2823	2841	
1315	1339	2824	2842	
1316	1340	2825	2843	
1317	1341			
1319	1342			
1320	1343			
1321	1344			
1322	1359			
1323				
	43	32		5
	80			

La 2003 assure le dernier train de sa série, le 31 décembre 2013. Elle passe à Mont-Saint-Guibert en tête du train IC 2108 Bruxelles-Midi -Luxembourg. Terrence LABAR.



AUTOMOTRICES - total 735



300 Break			96 3 kV	96 3 kV / 25 kV		600-700				800	900	City Rail	Desiro 3 kV			Desiro 3 kV / 25 kV	
NK	FHS	FKR	FSD	MKM	FHS	FSD	NK	FSR	GCR	GCR	FSR	GCR	GCR	FKR	MKM	GCR	
301	355	413	441	501	525	601	617	756	672	801	901	960	08001	08051	08094	08501	08556
302	356	414	442	502	526	602	618	757	684	802	902	961	08002	08052	08095	08502	08557
303	357	415	443	503	527	603	619	758	685	803	903	962	08003	08053	08096	08503	08558
304	358	416	444	504	528	604	620	759	686	804	904	963	08004	08054	08097	08504	08559
305	359	417	445	505	529	605	621	760	687	805	905	964	08005	08055	08098	08505	08560
306	360	418	446	506	530	606	622	761	688	806	906	965	08006	08056	08099	08506	08561
307	361	419	447	507	531	607	623	762	689	807	907	966	08007	08057	08100	08507	08562
308	362	420	448	508	532	608	624	763	690	808	908	967	08008	08058	08101	08508	08563
309	363	421	449	509	533	609	625	764		809	909	968	08009	08059	08102	08509	08564
310	364	422	450	510	534	610	626	765		810	910	969	08010	08060	08103	08510	08565
311	365	423	451	511	535	611	627	766		811	911	970	08011	08061	08104	08511	08566
312	366	424	452	512	536	612	628	767		812	912	971	08012	08062	08105	08512	08567
313	367	425	453	513	537	613	629	768		813	913	972	08013	08063	08106	08513	
314	368	426	455	514	538	614	630	769		814	914	973	08014	08064	08107	08514	
315	369	427	456	515	539	615	631	770		815	915	974	08015	08065	08108	08515	
316	370	428	457	516	540	616	632	771		816	916	975	08016	08066	08109	08516	
317	371	429	458	517	541	617	633	772		817	917	976	08017	08067	08110	08517	
318	372	430	459	518	542	618	634	773		818	918	977	08018	08068	08111	08518	
319	373	431	460	519	543	619	635	774		819	919	978	08019	08069	08112	08519	
320	374	432	461	520	544	619	636	775		820	920	979	08020	08070	08113	08520	
322	375	433	462	521	545	619	637	776		821	921	980	08021	08071	08114	08521	
323	376	434	463	522	546	619	638	777		822	922	981	08022	08072	08115	08522	
324	377	435	464	523	547	619	639	778		823	923	982	08023	08073	08116	08523	
325	378	436	465	524	548	619	640	779		824	924	983	08024	08074	08117	08524	
326	379	437	466		549	619	642	780		825	925	984	08025	08075	08118	08525	
327	380	438	467		550	700	643	781		826	926	985	08026	08076	08119	08526	
328	381	439	468		551	701	644	782		827	927	986	08027	08077	08120	08527	
329	382	440	469		552	702	645			828	928	987	08028	08078	08121	08528	
330	383		470		553	703	646			829	929	988	08029	08079	08122	08529	
331	384		471		554	704	647			830	930	989	08030	08080	08123	08530	
332	385		472		555	705	648			831	931	990	08031	08081	08124	08531	
333	386		473		556	706	649			832	932	991	08032	08082	08125	08532	
334	387		474		557	709	650			833	934	992	08033	08083	08126	08533	
335	388		475		558	731	651			834	935	993	08034	08084	08127	08534	
336	389		476		559	732	652			835	936	994	08035	08085	08128	08535	
337	390		477		560	733	653			836	937	995	08036	08086	08129	08536	
338	391		478		561	734	654			837	938	996	08037	08087	08130	08537	
339	392		479		562	735	655			838	939	997	08038	08088	08131	08538	
340	393		480		563	736	657			839	940	998	08039	08089	08132	08539	
341	394		481		564	737	658			840	941	999	08040	08090	08133	08540	
342	395		482		565	738	659			841	942		08041	08091	08134	08541	
343	396		483		566	739	660			842	943		08042	08092	08135	08542	
344	397		484		567	740	661			843	944		08043	08093	08136	08543	
345	398		485		568	741	662			844	945		08044	08094		08544	
346	399		486		569	742	663				946		08045	08095		08545	
347	400		487		570	743	664				947		08046	08096		08546	
348	401		488			744					948		08047	08097		08547	
349	402		489			745					949		08048	08098		08548	
350	403		490			746					950		08049	08099		08549	
351	404					747					951		08050	08100		08550	
352	405					748					952					08551	
353	406					749										08552	
354	407					750										08553	
	408					751										08554	
	409					752										08555	
	410					753											
	411					754											
	412					755											
53	58	28	49	24	46	58	46	27	8	44	51	40	50	50	36	55	12
139			49	70		139				44	51	40	136			67	

LOCOMOTIVES DIESEL



57	77/78					
FNND	FNND		FKR	GCR	NK	
5701	7701	7737	7811	7711	7809	7767
5702	7702	7738	7814	7712	7817	7768
5703	7703	7739	7816	7713	7822	7769
5705	7704	7740	7819	7714	7824	7770
5710	7705	7771	7821	7715	7825	7812
	7706	7772	7826	7716	7827	7837
	7707	7773	7835	7856	7828	7838
	7708	7774	7846	7857	7829	7839
	7717	7775	7847	7858	7830	7840
	7718	7776	7848	7859	7831	7841
	7719	7777	7849	7860	7832	7842
	7720	7778	7850	7861	7833	7843
	7721	7779	7851	7862	7834	7844
	7722	7780	7852	7863		7845
	7723	7781	7853			7864
	7724	7782	7864			7865
	7725	7783	7865			
	7726	7784	7866			
	7727	7797	7867			
	7732	7803	7868			
	7733	7806	7869			
	7735	7807	7870			
	7736	7810				
	en parc					
	7734	7813	7820			
	7804	7815	7823			
	7805	7818	7836			
	7808					
5	68 + 10		14	13	15	
5	110 + 10					
	115 + 10					

AUTORAILS



41				
FKR		FHS		GCR
4111	4152	4101	4170	4102
4112	4153	4108	4171	4103
4115	4154	4118	4172	4104
4116	4155	4122	4173	4105
4121	4156	4127	4174	4106
4123	4158	4130	4176	4107
4124	4159	4132	4178	4110
4125	4160	4133	4180	4113
4126	4164	4135	4183	4114
4128	4165	4136	4184	4119
4129	4166	4137	4185	4120
4134	4167	4139	4187	
4138	4168	4140	4189	
4142	4169	4141	4191	
4143	4175	4157	4192	
4144	4177	4161	4193	
4145	4179	4162	4194	
4146	4181	4163	4196	
4147	4182			
4148	4188			
4149	4190			
4150	4195			
4151				
		en parc		en parc
		4131		4109
45	36 + 1		12 + 1	
93 + 2				

TUC RAIL

55	62/63
NK	FNND
5503	6244
5505	6250
5515	6296
5518	6297
5519	6315
5528	6331
5529	
5531	
5532	
5535	
5539	
5540	
en parc	
5508	
5537	
12 + 2	6
18 + 2	

GROS OUTILLAGE (total 24)



FAZ	FNND	FHS	FKR	GCR	NK	MKM	FSD
7404	7401	7403	9109	9128	9156	9146	9136
7410	7402	7406	9123	9149	9158	9153	9138
8218	8250	9111	9150				
9147	8274	9116	9152				
4	4	4	5	2	2	2	2

PHOTO 120-15

Les six locomotives subsistantes de la série 74 ont été reversées comme "gros outillage" et ne peuvent désormais plus circuler sur le réseau Infrabel. Malgré cette dégradation, elles continuent à oeuvrer, même le jour de Noël, comme ici la 7401 à l'atelier des voitures d'Antwerpen-Schijnpoort.

Simon DE RIDDER,
25 décembre 2013.





L'atelier d'Oostende dispose de deux locotracteurs de la série 91 utilisés comme "gros outillage" : les 9136 et 9138. A la surprise générale, le 9136 a été repeint au début de l'année par Oostende dans la nouvelle livrée grise. Le 28 février, il se trouvait devant les portes de l'atelier.
Pierre DEVEUSTER.

62/63					73				82
FSR	FNND	FKR	NK	GCR	FSR	NK	GCR	MKM	NK
6223	6207	6202	6215	6213	7338	7350	7352	7340	8221
6237	6236	6203	6216	6214	7354	7351	7359		8222
6249	6264	6210	6241	6217	7355				8252
6253	6291	6212	6243	6218					
6254	6292	6219	6251	6231					
6282	6295	6222	6255	6242					
6283	6312	6228	6257	6246					
6299	6317	6229	6267	6256					
	6330	6238	6274	6261					
		6247	6288	6262					
		6260	6305	6263					
		6304	6309	6274					
			6319	6278					
			6329	6285					
				6311					
				6316					
				6320					
				6323					
				6328					
8	9	12	14	19	2	2	2	1	3
62					7				3
72									

PHOTO 120-16 Les Desiro ont déjà fait un grand ménage dans le parc de traction, notamment en éliminant les automotrices des séries 151 à 270 et 595 à 600. Et ce n'est pas tout, puisqu'au total 116 Desiro doivent encore être mises en service. Elles permettront de débuter l'amortissement des premières automotrices de la série 600 et des locomotives de la série 21.
Le 2 février, passage à Marche-les-Dames de l'omnibus 5684 Namur - Huy assuré par la 08528. Pierre HERBIET.





On se souviendra que Joe et Hilde, les actuels propriétaires de l'ancienne gare de Racour située sur la défunte ligne 147 Landen - Ramillies, avaient racheté en 2011 les deux voitures M2 BDx 49212 et 49264 (voir *EN LIGNES 104* pages 22-23). Le but était de les réaménager en chambres d'hôtes. Le travail a été réalisé et comporte plein d'inventivité et d'innovations.

A l'occasion de la fin de la transformation de la première voiture - la 49212 (photo 1) -, Jo et Hilde ont organisé un week-end portes-ouvertes les 7 et 8 décembre 2013.

Le nouvel aménagement de la voiture comprend :

- une chambre pour les enfants (photo 2) avec trois lits et une salle de bain. Cette chambre est située du côté de l'ancien poste de conduite;
- une grande salle de séjour (photo 4) dans laquelle on trouve une cuisine entièrement équipée, une table, plusieurs banquettes, un WC et le hall d'entrée;

- une chambre pour les parents (photo 3) comprenant un grand lit pour deux personnes et une salle de bain.

Le tout est discrètement décoré avec d'anciennes plaquettes indicatrices qui se trouvaient dans la voiture, les pare-soleil du poste de conduite, des lanternes, disques de fin de convoi, clé à boyaux, etc.

La seconde voiture est en cours de réaménagement et sera prête probablement pour le printemps.



INFO
info@stationracour.be
www.stationracour.be



5201

Livraison à la SNCB : 31-03-1955

Numérotation : 202.001 : 31-03-1955
5201 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Haine-Saint-Pierre : 31-03-1955 ⇨
Latour : 02-04-1955 ⇨ Ronet : 06-03-1959 ⇨ Latour 14-01-1960
⇨ Ronet 26-05-1978 ⇨ *cabines flottantes* : 29-09-1983 ⇨
Latour : 28-05-1990 ⇨ Stockem : 01-06-1992 ⇨ Tuc-Rail
(Stockem) : 15-12-2002 ⇨ en parc : 27-04-2010

Mise hors exploitation : aucune date publiée

PHOTO 120-17 Jemappes, 09-09-1980. Pierre HERBIET.



5205

Livraison à la SNCB : 09-06-1955

Numérotation : 202.005 : 09-06-1955
5205 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Haine-Saint-Pierre : 09-06-1955
⇨ Ronet : 11-06-1955 ⇨ Schaerbeek : 12-09-1961 ⇨ Stockem :
28-08-1962 ⇨ Latour 01-03-1965 ⇨ Bertrix : 28-05-1965 ⇨
Ronet : 01-04-1976 ⇨ *cabines flottantes* : 09-02-1983 ⇨ Latour :
28-05-1990 ⇨ Stockem : 01-06-1992 ⇨ Tuc-Rail (Stockem) :
17-04-2009 ⇨ en parc : 17-04-2009

Mise hors exploitation : aucune date publiée

PHOTO 120-18 Montzen, 14-04-1988. Laurent GARY.



5209

Livraison à la SNCB : 21-05-1955

Numérotation : 202.009 : 21-05-1955 ⇨ 5209 : 01-01-1971
⇨ 5321 : -05-1993 ⇨ 5209 : 14-07-1993

Dépôts successifs : Haine-S-P : 09-06-1955 ⇨ Latour :
21-05-1955 ⇨ Ronet : 17-05-1955 ⇨ Latour : 18-05-1962 ⇨
Ronet 22-02-1964 ⇨ Latour : 02-05-1964 ⇨ Bertrix :
28-05-1965 ⇨ Ronet : 03-06-1984 ⇨ Latour : 27-01-1989 ⇨
⇨ Stockem : 01-06-1992 ⇨ *cabines flottantes* : 24-12-1992 ⇨
⇨ Tuc-Rail (Stockem) : 15-12-2004 ⇨ en parc : 14-12-2008

Mise hors exploitation : aucune date publiée

PHOTO 120-19 Givet, 08-09-1981. Serge MARTIN.



5211

Livraison à la SNCB : 06-06-1955

Numérotation : 202.011 : 06-06-1955 ⇨ 204.009 : 28-02-1958
⇨ 202.011 : 06-11-1958 ⇨ 5211 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Haine-S-P : 06-06-1955 ⇨ Ronet :
07-06-1955 ⇨ Latour : 09-06-1955 ⇨ Ronet : 24-08-1955 ⇨
Expo 58 : 13-12-1957 ⇨ Ronet : 31-12-1958 ⇨ Schaerbeek :
21-08-1961 ⇨ Stockem : 17-08-1962 ⇨ Latour : 23-08-1962 ⇨
Bertrix : 05-06-1964 ⇨ *cabines flottantes* : 27-12-1983 ⇨ Ronet :
03-06-1984 ⇨ Latour : 28-05-1990 ⇨ Stockem : 14-12-2003 ⇨
Tuc-Rail (Stockem) : 14-12-2003 ⇨ en parc : 01-03-2009

Mise hors exploitation : aucune date publiée

PHOTO 120-20 Namur, 05-06-1980. J-L VANDERHAEGEN.



5215

Livraison à la SNCB : 14-07-1955

Numérotation : 203.002 : 14-07-1955
5302 : 01-01-1971
5215 : 03-06-1983

Dépôts successifs : Haine-S-P : 14-07-1955 ⇒ Latour :
15-07-1955 ⇒ *cabines flottantes* : 03-06-1983 ⇒ Ronet :
01-07-1983 ⇒ Latour : 28-05-1990 ⇒ Stockem : 01-06-1992
⇒ Tuc-Rail (Stockem) : 15-12-2002 ⇒ en parc : 05-07-2010

Mise hors exploitation : aucune date publiée,
vendue au PFT en 03-2013

PHOTO 120-21 Houyet, 04-06-1980. J-L VANDERHAEGEN.



5216

Livraison à la SNCB : 22-09-1955

Numérotation : 203.017 : 22-09-1955
5317 : 01-01-1971
5216 : 12-04-1984

Dépôts successifs : Haine-S-P : 22-09-1955 ⇒ Ronet :
13-03-1979 ⇒ Bertrix : 15-04-1979 ⇒ Ronet : 08-02-1980 ⇒
cabines flottantes : 12-04-1984 ⇒ Tuc-Rail (Stockem) :
14-12-2003 ⇒ en parc : 01-03-2009

Mise hors exploitation : aucune date publiée

PHOTO 120-22 Lustin, 12-04-1979. J-L VANDERHAEGEN.



5217

Livraison à la SNCB : 30-09-1955

Numérotation : 203.018 : 30-09-1955
5318 : 01-01-1971
5217 : 12-04-1984

Dépôts successifs : Haine-S-P : 30-09-1955 ⇒ Latour :
05-10-1955 ⇒ Stockem : 11-11-1966 ⇒ Latour : 21-11-1966
⇒ Stockem : 22-11-1967 ⇒ Latour : 29-05-1972 ⇒ *cabines*
flottantes : 14-08-1984 ⇒ Stockem : 01-06-1992 ⇒ Tuc-Rail
(Stockem) : 15-12-2002 ⇒ en parc : 05-10-2010

Mise hors exploitation : aucune date publiée,
vendue au PFT en 03-2013

PHOTO 120-23 Godinne, 05-06-1980. J-L VANDERHAEGEN.



7373

Livraison à la SNCB : 20-06-1974

Numérotation : 7373 : 20-06-1974

Dépôts successifs : Monceau : 20-06-1974
Kinkempois : -1977
Monceau : 15-04-1979
Hasselt : 11-05-1985
en parc : 03-07-2006

Mise hors exploitation : aucune date publiée

PHOTO 120-24 Genk-Goederen, 10-01-2005.
Pierre HERBIET.



Bifurcation Blauwe Toren

Infrabel établit un saut-de-mouton à la bifurcation *Blauwe Toren*, entre la ligne 51 Brugge - Blankenberge et la 51A menant vers Zeebrugge (et Knokke). Actuellement, les trains venant de Blankenberge coupent la voie A (ligne 51A) des trains provenant de Brugge et se rendant à Zeebrugge ou à Knokke. Le nouveau viaduc en cours de construction permettra aux trains venant de Blankenberge de passer au-dessus de la voie A de la ligne 51A, permettant une bien meilleure régularité du trafic et l'augmentation de la vitesse dans la bifurcation. Cette modernisation de la ligne sera complétée par la mise à trois voies de la section Dudzele - Brugge.



PHOTO 120-25 ↗↑

PHOTO 120-26 ↗

PHOTO 120-27 →

Ces trois photos montrent l'avancement des travaux en date du 5 janvier 2014. Sur la photo du haut, on voit l'ouvrage du saut-de-mouton en construction.

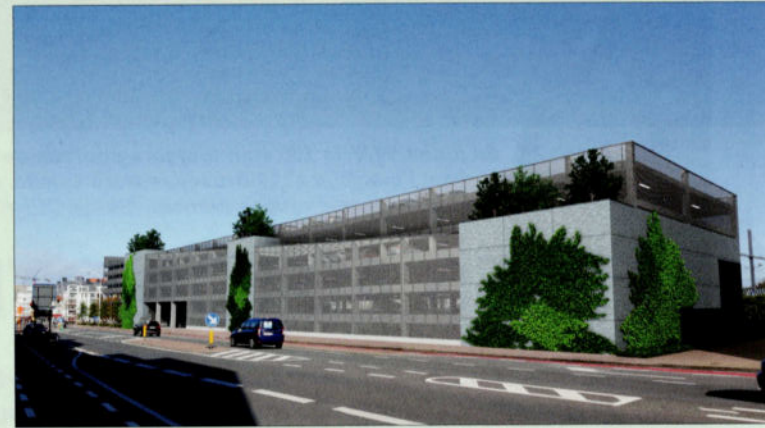
Sur la photo du milieu, on voit, à gauche, les deux voies vers Blankenberge et, à droite, passant sous le viaduc, les voies vers Zeebrugge (et Knokke).

Ci-contre à droite, l'IC-E 1536 Liège-Guillemins - Blankenberge bifurque vers la gauche, poussé par la 1903. Simon DERIDDER.



Gare de Blankenberge

Comme illustré dans notre précédent numéro, la gare de Blankenberge a été rasée en décembre 2013. Tous les services de la gare ont temporairement été logés dans l'ancien bâtiment qui abritait une bibliothèque et à l'origine le hall à marchandises (photo en haut à droite). Le nouveau complexe de la gare aura une forme en L. L'entrée de la gare se situera sur le coin entre la place de la gare (le long de la Koning Albert I laan) et la Kerkstraat (à droite sur la vue d'artiste ci-dessous à gauche). Dans le bâtiment, on trouvera 23 appartements, un vaste parking sur plusieurs étages pour 740 autos (vue d'artiste en bas à droite), un hôtel Mercure de 64 chambres et une piscine, et un hôtel Ibis de 79 chambres. L'ensemble du complexe sera construit jusqu'en 2018. L'ouverture de la nouvelle gare est prévue pour le début de 2017. Photos du haut : Andy ENGELEN, 12 janvier 2014.



Gros travaux à Verviers

Un grand chantier a débuté en novembre 2013 à Verviers-Central et durera probablement jusqu'en 2018. La phase la plus spectaculaire fut la démolition de la dalle en béton qui recouvrait une partie des voies côté Welkenraedt. Cette dalle était en effet trop basse pour le passage des voitures à deux niveaux du type M6. Une nouvelle voûte plus haute la remplacera. La gare subira une rénovation complète, avec la réfection de sa toiture, le déplacement des guichets, l'établissement d'une nouvelle boutique et brasserie, la réfection de la salle des pas perdus. Les quais seront également réaménagés.

La démolition de la dalle de béton sur laquelle se trouvait la gare des bus, a débuté en novembre 2013. Manfred HIRTZ, 29 janvier 2014.





PHOTO 120-28 En juillet 1977, la 193 était toujours pourvue de ses phares d'origine. Elle quitte le point d'arrêt de Moensberg en direction de Halle, avec l'omnibus 4816 Bruxelles-Nord - Halle. Après une révision de sa caisse, elle ressortit d'atelier le 11 avril 1979 pourvue des doubles phares rouges-blancs. Stefan DENAYRE.

LES AUTOMOTRICES 151 - 270

Plus de 50 ans après leur mise en service, les dernières automotrices des types 62, 63 et 65 - série 151 à 270, ont été réformées, victimes de l'arrivée massive des nouvelles automotrices Desiro. La toute dernière circulation fut assurée par la 204 le 8 novembre 2013, avec le train L5871 Libramont - Arlon.

1. Origine

En 1935, la SNCB inaugura la première ligne électrifiée de son réseau entre Bruxelles et Antwerpen (L25). La desserte était assurée par 12 automotrices quadruples, composées chacune de deux voitures motrices avec poste de conduite encadrant deux remorques intercalaires.

Pour assurer les omnibus sur la ligne 25, huit nouvelles automotrices doubles furent livrées en 1939 (numérotées 228.001 à 008 le 15 avril 1948). Chaque voiture était motrice. En outre, elles étaient pourvues du même attelage central *Henricot* que les rames de 1935.

En 1946, une automotrice double prototype est livrée (numérotée 228.009 le 15 avril 1948). Elle configure la conception générale qu'auront toutes les futures gé-

nération d'automotrices doubles que la SNCB mettra en service durant 35 ans jusqu'en 1981 (la dernière fut la 782 livrée le 20 janvier 1981). Toutes ces séries pourront circuler ensemble, accouplées en unité multiple.

La 009 était pourvue à chaque extrémité d'une porte d'intercirculation. Les portes d'accès n'étaient plus coulissantes mais pliantes. Les bogies sont désormais tous moteurs avec un essieu moteur et un essieu porteur, ce qui donne la configuration suivante pour l'automotrice : A1 1A + A1 1A.

Cette automotrice donnera naissance aux rames de 1950 (numérotées 228.010 à 034) et 1953 (numérotées 228.035 à 049), commandées pour l'électrification de la ligne 124 Bruxelles - Charleroi.

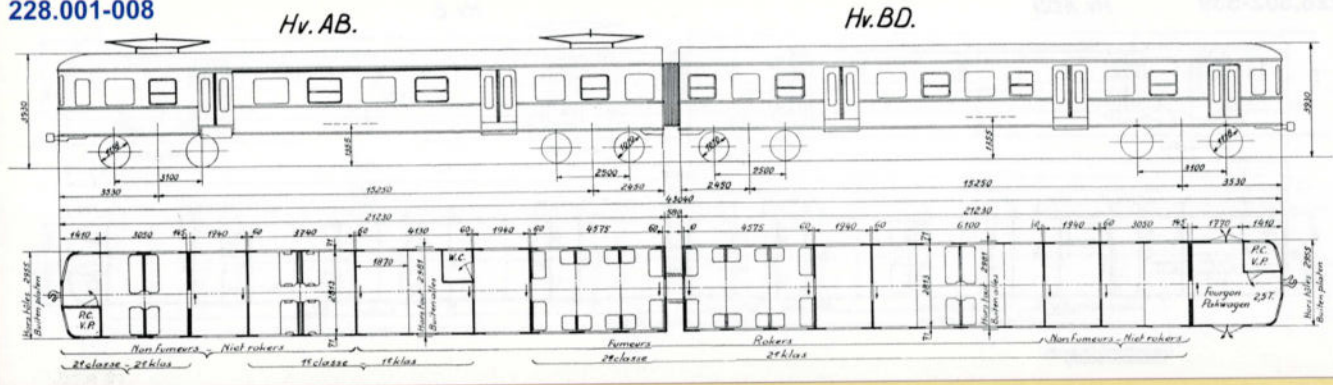
Toutes ces premières générations d'automotrices ne pouvaient circuler que sur

les lignes à quais hauts, c'est-à-dire l'axe Antwerpen - Bruxelles - Charleroi.

En 1951, la SNCB réalisa dans son Atelier Central de Mechelen, une automotrice prototype en vue des futures électrifications : les lignes Oostende - Bruxelles - Liège et Bruxelles - Luxembourg. Elle reçut le numéro 228.501 (puis 501, puis 050).

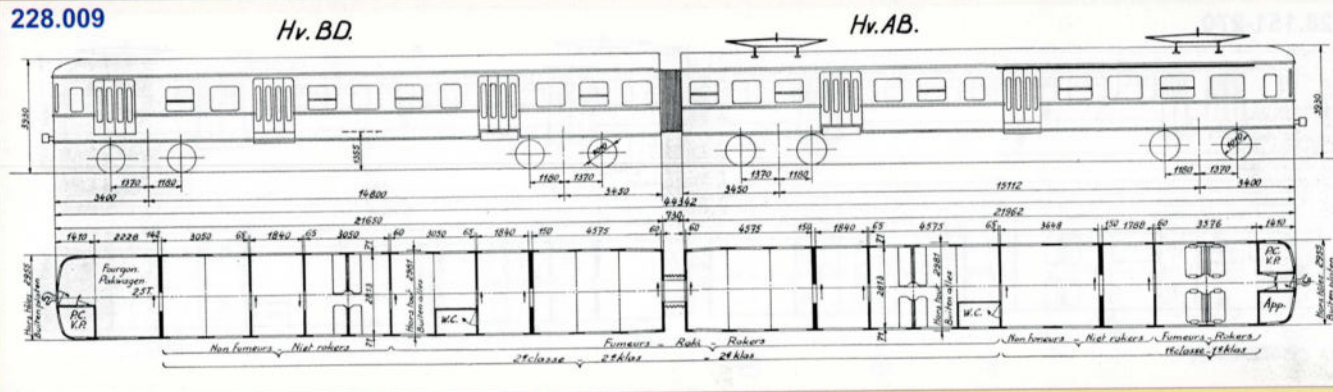
Pour l'électrification des lignes citées ci-avant, apparurent en 1954 les rames 228.050 à 128 qui avaient la même conception de base que les automotrices de 1950. Elles étaient équipées d'un emmarchement permettant de desservir aussi bien les quais hauts que les quais bas, et pouvaient donc être engagées sur toutes les lignes électrifiées du réseau. Elles étaient également beaucoup plus légères et pourvues d'un nouveau type de bogie de construction plus légère.

228.001-008



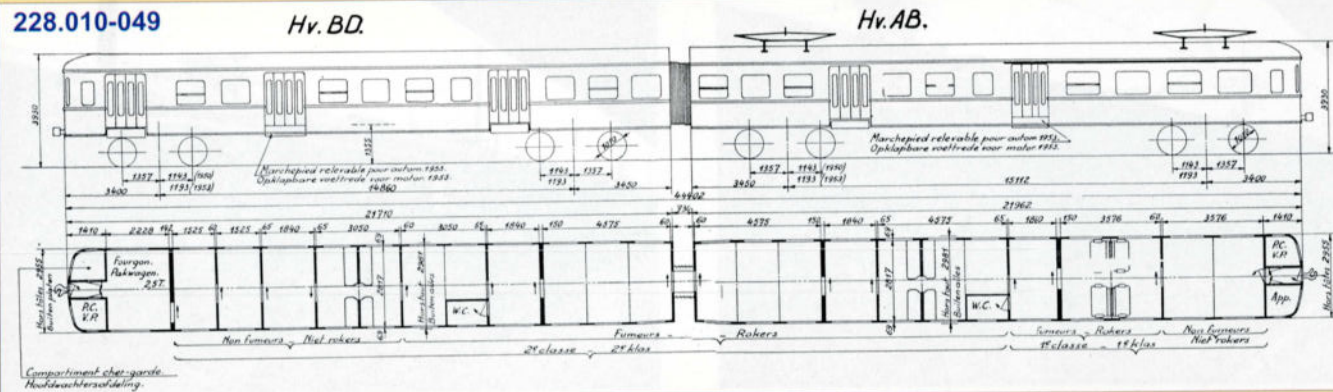
Les automotrices de 1939 (228.001 à 008) préfiguraient déjà la configuration des futurs modèles.

228.009



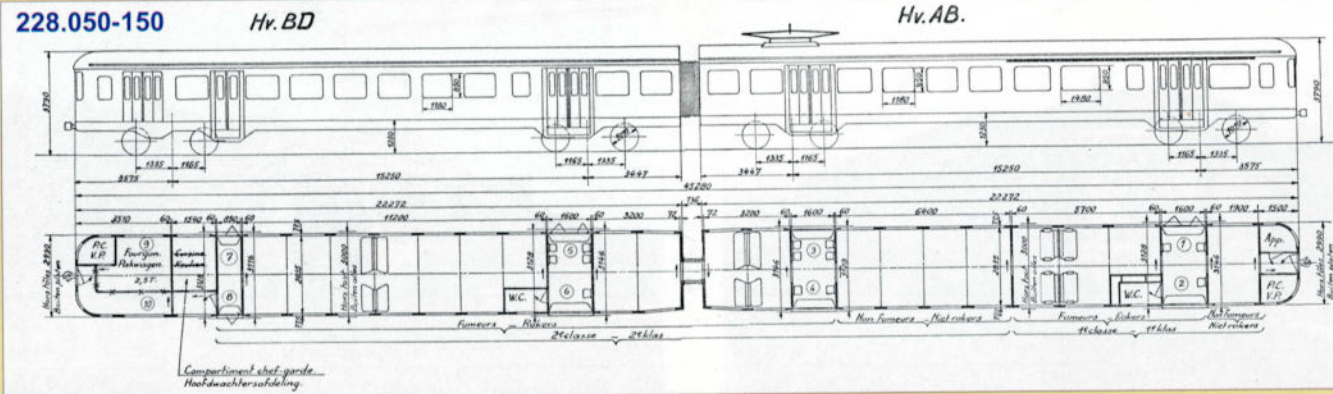
L'automotrice prototype de 1946 (228.009) présentait toute la morphologie de la longue lignée d'automotrices doubles que la SNCB mettra en service jusqu'en 1981 : aménagement intérieur, les portes coulissantes remplacées par des portes pliantes, armoire haute tension à gauche de la cabine de conduite 1. L'automotrice est pourvue de portes d'intercirculation. Les bogies sont désormais tous moteurs (un essieu moteur et un essieu porteur).

228.010-049



Les automotrices des types 1950 et 1953 (série 228.010 à 049) sont directement basées sur la rame de 1946, mais plus légères.

228.050-150

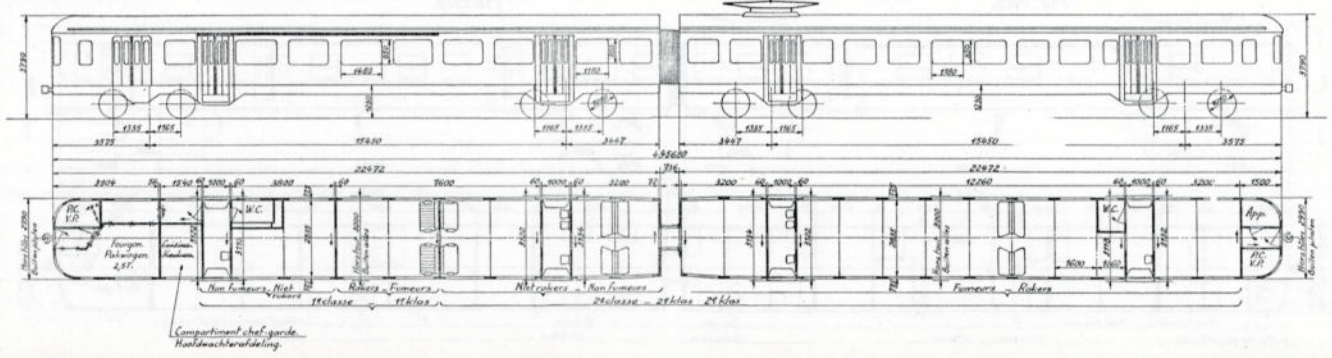


Les automotrices des types 1954 (228.050 à 128) et 1956 Budd (228.129 à 150) ont conservé la conception générale des rames précédentes, mais d'allure beaucoup plus moderne. Afin de pouvoir desservir aussi bien les quais hauts que les quais bas, les plateformes d'accès ont été déplacées vers les extrémités des voitures afin de faciliter l'embarquement aux quais en courbe.

228.502-539

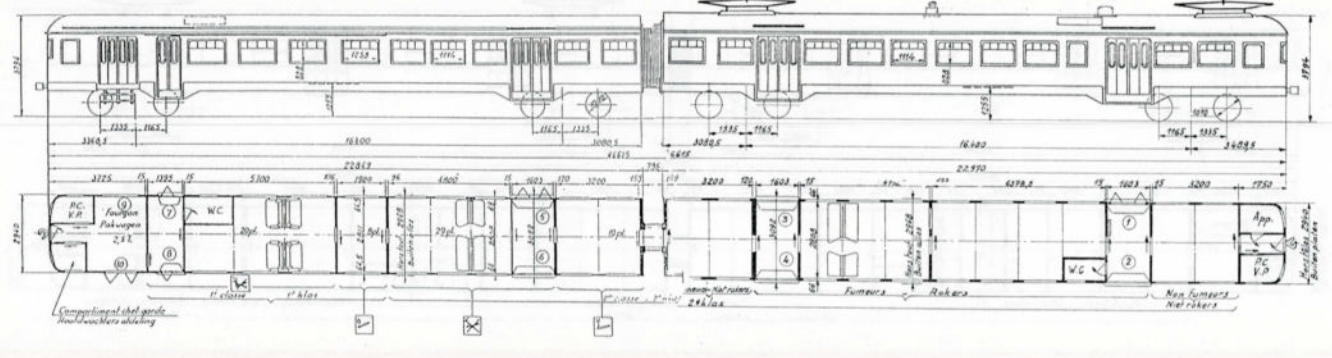
Hv. ABD

Hv. B.



Les automotrices de 1956 (228.502 à 539) sont pratiquement identiques au type 1954. Elles diffèrent par les plates-formes d'accès étroites, vu qu'elles étaient destinées aux trains directs.

228.151-270



Et voici les automotrices types 1962, 1963 et 1965. De même configuration, elles ont une allure beaucoup plus moderne, avec notamment un aménagement intérieur agréable, un nouveau type de baies, freinage par frein à disques, bogies Schlieren.



Type 1939 - La 008 à Bruxelles-Nord. Date inconnue.
Photo Julien CASIER, collection PFT.



Type 1946 - La 009 à Bruxelles-Midi. Date inconnue.
Photo Julien CASIER, collection PFT.



PHOTO 120-29 - Types 1950-1953 - La 048 à Schaerbeek
le 3 novembre 1977. Jean-Luc VANDERHAEGEN



Type 1954 - La 228.109. Date et lieu inconnus.
Photo André WITMEUR, collection PFT.



TYPE 1955 - PHOTO 120-30 - La 531 maquillée en 228.531 par le PFT pour le voyage adieu des automotrices types 1950, 1953 et 1955. Huy, à 26 juin 1993. Photo PFT.



Type 1956 - En 1968, une automotrice Budd non identifiée, quitte la gare de Namur en direction de Charleroi. Photo Henri CHAUVEHEID, collection PFT.



TYPE 1962 - PHOTO 120-31 - La 228.009 a évolué pour donner naissance seize ans plus tard au type 1962. La 171 attend en gare de Namur le départ vers Arlon. Photo Julien CASIER, collection PFT.

En 1955, la SNCB mit en service une nouvelle série de 38 automotrices - le type 1955 - très semblables (228.502 à 539) mais spécialement adaptées pour les liaisons directes à grande distance sur Oostende - Bruxelles - Liège.

En 1956 arrivèrent les 22 automotrices Budd (228.129 à 150), commandées pour l'électrification de la ligne du Luxembourg. A l'exception de leur caisse en inox, elles sont identiques aux types 1954 (228.050 à 128).

2. Les automotrices type 1962

Fin des années '1950 début '1960, la traction électrique gagnait rapidement du terrain. Désormais, l'électricité avait couvert de ses caténaires les lignes 12 Antwerpen - Essen, 21 Landen - Hasselt, 50 Bruxelles - Aalst - Gent, 53 Mechelen - Leuven, 96 Bruxelles - Mons - Quévy, 97 Mons - Saint-Ghislain, 130 Namur - Charleroi, 139 Leuven - Ottignies, 144 Gembloux - Jemeppe-sur-Sambre, 161-

162 Bruxelles - Namur - Arlon - Luxembourg, tandis que d'autres étaient en cours d'électrification : lignes 37 Liège - Herbesthal, 125 Liège - Namur, 130B Charleroi - Erquelinnes.

La SNCB se trouvait ainsi dans l'obligation d'accroître son parc d'automotrices. C'est ainsi qu'elle commanda une nouvelle série de 60 rames destinées à circuler sur l'entièreté du réseau. Elles étaient classées dans le type 1962 et numérotées de 228.151 à 228.210.

Elles avaient toujours les mêmes dispositions que les automotrices précédentes, avec deux voitures d'aspect beaucoup plus moderne. Chaque bogie comportait, tout comme sur les automotrices des types 1946, 1950, 1953, 1954, 1955 et 1956, un essieu moteur et un essieu porteur.

3. Caractéristiques techniques

Caisse

Extérieurement, les caisses se distinguaient des automotrices précédentes par les baies à châssis extérieur avec double vitrage. A la partie supérieure des baies se trouvaient deux petits vitrages simples et deux petits châssis coulissants à vitrage simple que le voyageur pouvait ouvrir.

Les postes de conduite et le local pour le chef de train ne disposaient plus que d'un petit pare-brise procurant une plus grande sécurité.

L'ossature des caisses était de construction soudée en acier doux, avec des profilés pliés pour les longs pans. L'ossature était revêtue de tôles fixées par soudure.

La toiture était composée d'un ossature soudée recouverte de tôles soudées.

L'accouplement se faisait toujours par l'attelage central *Henricot*. Les deux voitures d'une automotrice étaient accouplées par un attelage classique, avec buttoirs.

L'intercirculation vers une autre automotrice était réalisé par une demi-passerelle relevable et un soufflet escamotable.

Leur masse en ordre de marche s'élevait à 101 t à vide et 124 t en charge.

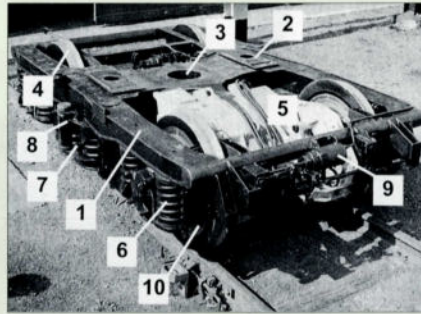
Bogies

Les bogies étaient du type *Schlieren*, qui restera utilisé jusqu'aux automotrices du type 1986 (série 900).

Le châssis était en caisson en tôles d'acier soudées (1).

Les points d'appui de la caisse (2) étaient constitués par des cuvettes contenant de l'huile dans lesquelles plongeaient les pieds de caisse. Le pivot central (3) et les lissiers étaient décalés de 100 mm vers l'essieu porteur (4). Le moteur de traction (5) était suspendu par le nez.

La suspension était réalisée par des ressorts en hélicoïde (6), sommier, traverse danseuse (7) et amortisseurs verticaux (8).



Le bogie *Schlieren*, qui équipera toutes les automotrices construites après les 151 à 270 (601 à 782, 801 à 844 et 901 à 952. En (9), le cylindre de frein; en (10), le disque de frein sur lequel s'appliquent les semelles.

Aménagement intérieur

L'agencement de l'aménagement intérieur était semblable aux rames de 1954 et 1956.

Voiture B

La voiture B se composait de :

- un poste de conduite placé à droite et l'armoire haute tension placée à gauche du poste de conduite, séparés par le sas d'intercirculation;
- un compartiment de 2e classe non fumeurs de 19 places assises;
- une plate-forme d'accès;
- un grand compartiment de 2e classe fumeurs offrant 66 places assises. Ce compartiment était divisé en deux, séparé par une cloison avec porte coulissante. Une toilette était disposée dans le compartiment, avec accès depuis la première plate-forme;
- une seconde plate-forme d'accès;
- un petit compartiment de 2e classe fumeurs de 19 places assises.

Voiture ABD

- à l'avant se trouvait un poste de conduite disposé à droite et un local pour le chef de train disposé à gauche, séparés par le sas d'intercirculation. A l'arrière se trouvait le compartiment à bagages;
- une petite plate-forme d'accès;
- un compartiment de 1e classe fumeurs de 16 places assises. Une toilette était disposée dans le compartiment, avec accès depuis la petite plate-forme;
- un petit compartiment de 1e classe non fumeurs de 8 places assises;
- un compartiment de 2e classe non fumeurs de 25 places assises;
- la seconde plate-forme d'accès;
- un petit compartiment de 2e classe fumeurs de 19 places assises.

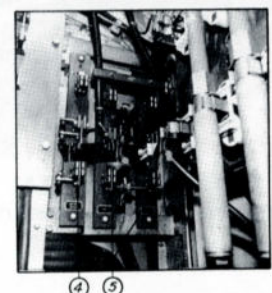
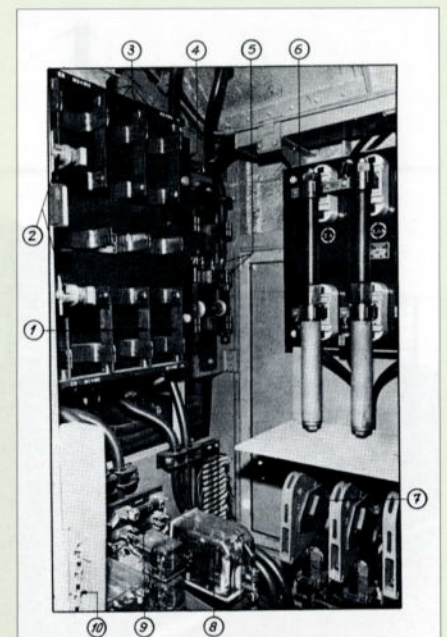
Le nombre total de places assises s'élevait à 180, dont 152 en 2e classe et 28 en 1e classe. Le nombre de places debout s'élevait à 92, dont 76 en 2e classe et 16 en 1e classe.

Les sièges de 1e classe étaient revêtus de velours vert (fumeurs) ou rouge (non fumeurs); ceux de seconde classe étaient garnis de simili-cuir vert (fumeurs) ou bleu (non fumeurs). Les cloisons étaient recouvertes de panneaux stratifiés. Le plafond était en panneaux perforés de bakélite. Des tablettes étaient fixées sous chaque fenêtre, entre les banquettes.

Des porte-bagages étaient disposés transversalement au-dessus des sièges. Le chauffage était assuré par des radiateurs électriques dissimulés sous les sièges.

Les portes d'accès ont la même disposition que celle appliquée depuis l'automotrice prototype de 1946, avec des vantaux pliants vers l'intérieur et à commande électropneumatique.

L'éclairage était produit par des tubes fluorescents.



Armoire haute tension

1. Sectionneurs d'élimination des moteurs de traction 1 et 2
2. Verrouillage des sectionneurs
3. Sectionneurs d'élimination des moteurs de traction 3 et 4
4. Sectionneurs voltmètre H.T. et RTN
5. Sectionneurs des pantographes
6. Tableau des fusibles H.T.
7. Contacteurs H.T.
8. Relais d'accélération
9. Relais à maxima et de signalisation
10. Chaîne de sécurité

Partie électrique

On avait ici aussi gardé la même disposition que sur les automotrices précédentes.

Les quatre moteurs de traction étaient du type CF 260 ACEC suspendus par le nez. Ils fournissaient une puissance continue de 208 CV et unihoraire de 250 CV.

La vitesse maximale était à l'origine fixée à 120 km/h, portée par la suite à 130 km/h.

L'appareillage de traction du type J.H. se composait toujours de contacteurs mécaniques commandés par un arbre à cames et un servo-moteur électrique

basse-tension. Le tout était disposé sous la caisse de la voiture B.

Il y avait 5 contacteurs de couplage, 7 contacteurs d'élimination des résistances de démarrage, 2 contacteurs de shuntage. Les crans de marche se composaient de :

- un cran de marche en manoeuvre;
- 6 crans série sur résistance;
- 1 cran de série plein champ;
- 7 crans série-parallèle sur résistances;
- 1 cran de série-parallèle plein champ;
- 1 cran de shuntage.

L'accélération se faisait sous la dépendance d'un relais d'accélération. Le manipulateur du conducteur ne disposait en fait que de 3 crans : manoeuvre, série et série-parallèle. Le cran de shuntage était manoeuvré par un interrupteur

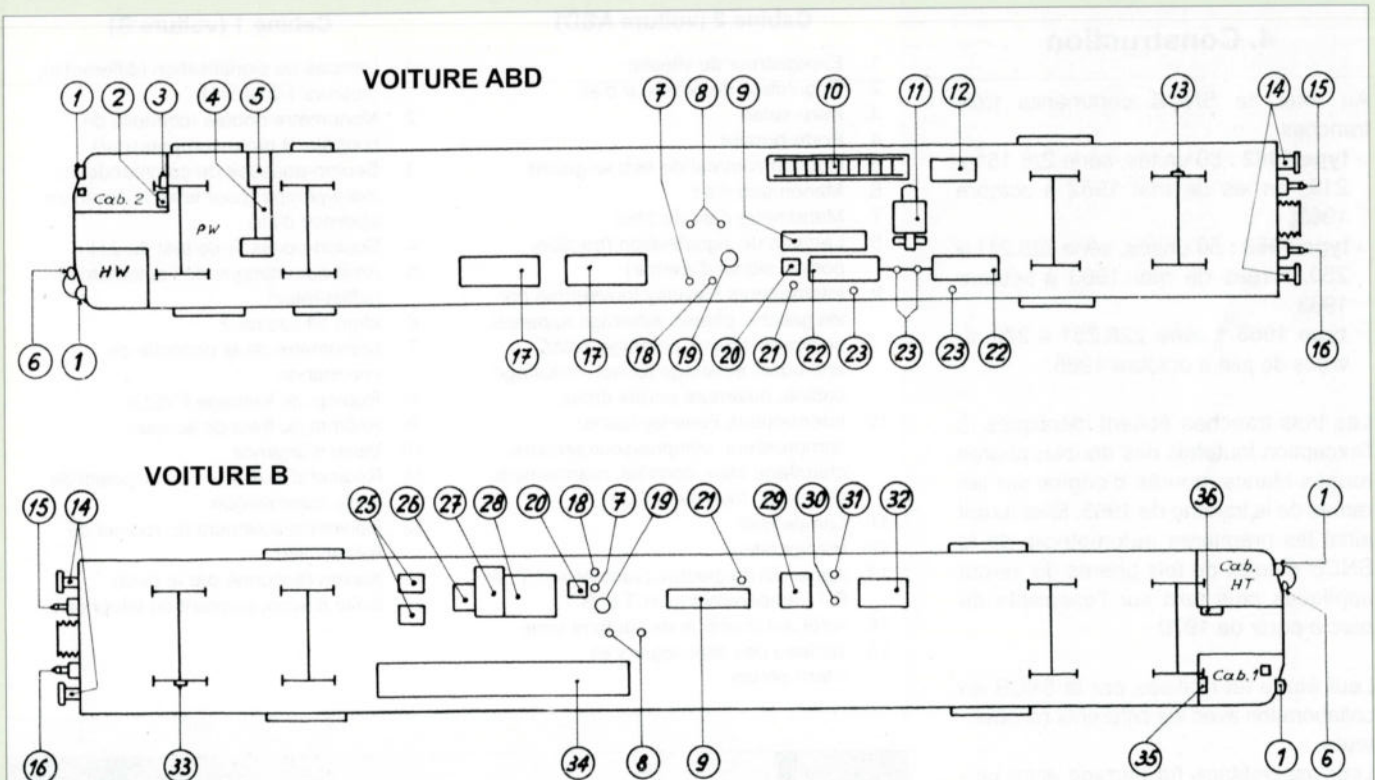
indépendant sur la boîte à interrupteurs *Faiveley*.

Les résistances de démarrage étaient normalement éliminées à 27,5 km/h en couplage série, et à 58 km/h en couplage série-parallèle.

Les automotrices étaient pourvues initialement de deux pantographes ACEC montés sur la toiture de la voiture B.

Circuits auxiliaires

Ils comportaient le circuit de chauffage des deux voitures et le groupe moteur-compresseur. Ce dernier, disposé sous la caisse de la voiture ABD, se composait d'un moteur 3 kV de 12 kW qui entraînait un compresseur à pistons et une dynamo de charge batterie 72 V.



Emplacement des appareils

- | | |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Boîte d'accouplement pour l'unité multiple 2. Armoire contenant les dispositifs du circuit pneumatique 3. Armoire contenant la perche de mise à la terre 4. Armoire contenant le relais d'éclairage 5. Coffre d'outillage 6. Boîte de repos pour le coupleur d'unité multiple 7. Robinet d'isolement du distributeur de frein 8. Robinet d'isolement des cylindres de frein 9. Réservoir d'air auxiliaire 10. Echelle de secours 11. Groupe moteur-compresseur-dynamo 12. Résistance de limitation du groupe 11 13. Mécanisme d'entraînement de l'appareil de vitesse "Deuta" 14. Butoirs 15. Coupleurs des fils trains entre les voitures 16. Coupleurs des fils de liaison entre les voitures 17. Caisse d'accumulateurs | <ol style="list-style-type: none"> 18. Robinet d'isolement du réservoir auxiliaire 9 19. Distributeur de frein 20. Réservoir de commande 21. Robinet d'isolement de la conduite d'asservissement 22. Réservoir d'air principal 23. Robinet d'isolement du réservoir principal 25. Shunts inductifs 26. Moteur du J.H. 27. Caisse avec contacteurs de couplage et inverseur 28. Caisse avec tambour d'asservissement du J.H. et contacteurs 29. Rupteur de ligne 30. Robinet d'isolement du rupteur 29 31. Robinet d'isolement de la conduite de contrôle 32. Fusible principal (haute tension 300 A) 33. Mécanisme d'entraînement de l'appareil de vitesse "Teloc" 34. Résistances de démarrage et de shuntage 35. Robinets d'isolement des pantographes 36. Dispositif de sécurité "boîte à clés" |
|---|--|

Freinage

Les automotrices du type 1962 présentaient une grande innovation avec l'emploi de freins à disques alors que, jusque là, le matériel était pourvu de freins à blocs en fonte. Lors d'un freinage, les plaquettes des freins s'appliquaient sur des deux disques calés sur les essieux. Les essieux moteurs étaient munis de deux paires de disques disposés de part en part des roues. Les plaquettes de frein s'appliquaient comme une tenaille sur chaque paire de disques.

Le freinage était commandé par un robinet *Oerlikon* type FVEL5 à commande électrique, qui équipait déjà les séries précédentes et qui était tant apprécié par les conducteurs.

4. Construction

Au total, la SNCB commanda trois tranches :

- **type 1962** : 60 unités, série 228.151 à 210, livrées de mai 1962 à octobre 1963;
- **type 1963** : 50 unités, série 228.211 à 250, livrées de mai 1963 à octobre 1963;
- **type 1965** : série 228.251 à 270, livrées de juin à octobre 1965.

Les trois tranches étaient identiques, à l'exception toutefois des doubles phares rouges-blancs montés d'origine sur les rames de la tranche de 1965. Elles furent ainsi les premières automotrices de la SNCB munies de tels phares qui seront appliqués plus tard sur l'ensemble du parc à partir de 1970.

Leur étude fut réalisée par la SNCB en collaboration avec les différents constructeurs.

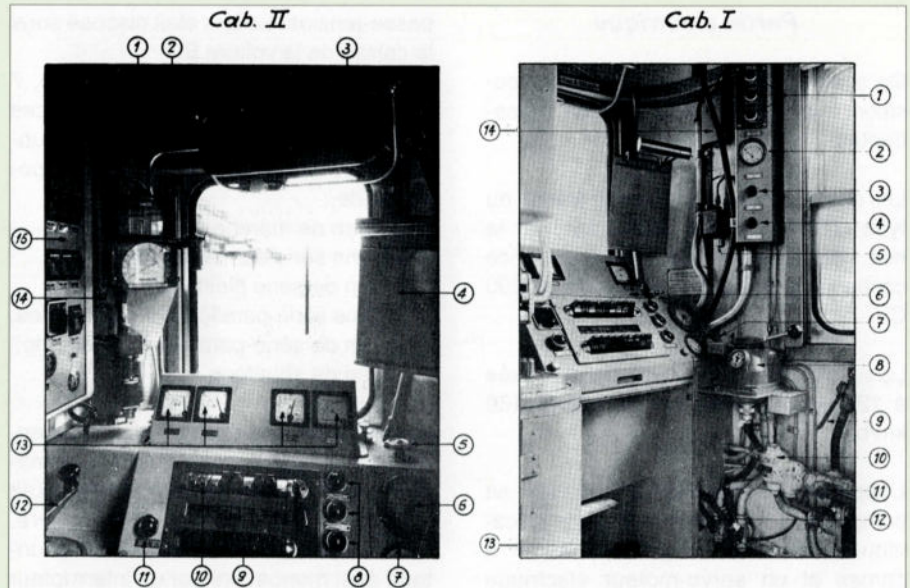
Leur assemblage fut partagé entre plusieurs constructeurs. Les ACEC fournirent l'ensemble de l'équipement électrique.

Les bogies ont tous été construits par l'Atelier Central de Salzinnes.

Les constructeurs suivants ont assemblé les automotrices :

- *La Brugeoise et Nivelles* à Brugge;
- *Raghen* à Mechelen;
- les *Ateliers Germain* à Monceau;
- Les *Usines de Braine-le-Comte*;
- Les *Ateliers Belges Réunis* à Familleux;
- l'Atelier Central de Mechelen de la SNCB.

→ Le 12 août 1965, un train mené par la 228.226 vient de quitter Bruxelles-Midi et file vers Charleroi. Photo Bruno DE-DONCKER, collection PFT.



Cabine 2 (voiture ABD)

1. Enregistreur de vitesse
2. Régulateur de presseur d'air
3. Pare-soleil
4. Porte-horaire
5. Robinet commande essuie-glaces
6. Manomètre d'air
7. Manomètre d'air du frein
8. Lampes de signalisation (traction, portes, signal d'alarme)
9. Interrupteurs Faiveley (ouvertures portes gauche, phares, éclairage appareils, éclairage cabine, pointage Télloc, anti-buée, éclairage tunnel, chauffage cabine, ouverture portes droite)
10. Interrupteurs Faiveley (panto, compresseur, compresseur secours, chauffage train, contrôle, réarmement, shuntage, frein électrique)
11. Lampe frein
12. Manipulateur
13. Appareils de mesure (voltmètre H.T., et B.T., ampèremètres H.T et B.T.)
14. Arrêt automatique de l'automotrice
15. Tableau des disjoncteurs et interrupteurs

Cabine 1 (voiture B)

1. Lampes de signalisation (différentiel, moteurs 1/2 et 3/4)
2. Manomètre double (conduite de contrôle et moto-compresseur)
3. Bouton-poussoir de commande du moto-pompe (pour lever le panto en absence d'air)
4. Bouton-poussoir de test du J.H.
5. Arrêt automatique de l'automotrice (sifflet-téloc)
6. idem 13 cabine 2
7. Manomètre de la conduite de commande
8. Robinet de freinage FVEL5
9. Robinet du frein de secours
10. Valve d'urgence
11. Robinet d'isolement du dispositif de veille automatique
12. Robinet d'isolement du robinet de mécanicien
13. Klaxon (actionné par le pied)
14. Boîte d'accouplement du téléphone



PHOTO 120-32 → Le 4 avril 1965, un semi-direct Bruxelles - Luxembourg composé de trois automotrices du type 1962-1963-1965 et mené par la 228.195, va arriver au sommet de la ligne du Luxembourg, à Libramont. Le train va bientôt aborder la bifurcation du Serpont juste avant la gare de Libramont.
Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.

5. Modifications

Les 151 à 270 n'ont pratiquement pas subi de modifications durant leur vie. Les principaux changements visibles furent le placement des doubles phares sur les 151 à 250, le placement du câblot d'unité multiple et son support à l'avant droit vers la fin des années '1960, les changements de décoration, le démontage du pantographe avant dans les années '1970, et le remplacement des phares "métalliques" par des phares plastique.

6. Livraison

Les 100 premières automotrices furent toutes livrées à l'atelier de Schaerbeek tandis que les 20 dernières furent réceptionnées à l'atelier de Ronet.

Dans les cinq années qui suivirent, Schaerbeek cédera progressivement ses 100 automotrices à l'atelier d'Oostende :

- 151 à 180 le 29-09-1963;
- 181 à 197 le 31-05-1964;

- 198 le 28-12-1964;
- 199 à 205 le 22-05-1966;
- 206 le 09-01-1967;
- 207 à 238 le 26-05-1968;

et à celui de Ronet :

- 239 à 250 le 01-01-1968;

Quant aux 251 à 270, elles furent mutées le 26 mai 1968 de Ronet à Oostende.

A Schaerbeek, elles étaient principalement engagées au départ de Bruxelles

vers Mons - Quévy, Liège et Landen - Hasselt.

Oostende engageait ses unités vers Bruxelles, et entre Mechelen et Leuven.

En pratique toutefois, comme c'est souvent le cas à la SNCB, les roulements n'étaient pas respectés et on retrouvait les automotrices des types 1954, 1955, 1956, 1962, 1963 et 1965 mélangées dans toutes les séries.

↓ **PHOTO 120-33** En juin 1968, passage à Florée d'un semi-direct Bruxelles - Luxembourg assuré par la 228.221 et une automotrice du type 1966 (série 228.601 à 640) reconnaissable à son pantographe unijambiste. Photo Bruno DEDONCKER, coll. PFT.



7. Décoration

Les automotrices 151 à 270 n'ont porté que deux décorations : la livrée vert foncé (ton 30) et la décoration bordeaux (RAL 3003).

Livrée vert foncé

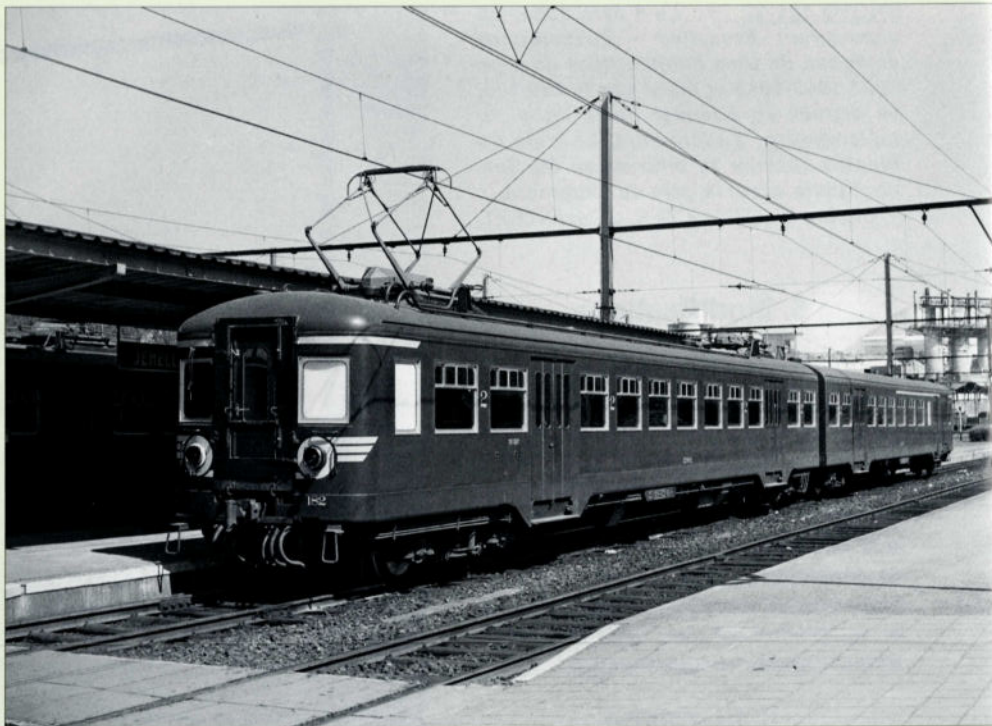
A l'origine, les 228.151 à 250 étaient pourvues de simples phares blancs. A partir de 1970, elles furent progressivement équipées de doubles phares rouges-blancs. Les 228.251 à 270 sortirent de construction directement pourvues de doubles phares.

Le 1er janvier 1971, date d'application de la nouvelle numérotation à quatre chiffres, les 228.151 à 270 sont devenues les 151 à 270. L'application des nouveaux numéros ne changea rien à la décoration.

Le placement des doubles phares changea quelque peu la physionomie des parois d'about, par l'application de nouvelles moustaches jaunes.

Les premières automotrices équipées reçurent des moustaches jaunes à fines lignes, identiques aux moustaches des 251 à 270.

A noter que sur les 251 à 270, les doubles phares étaient montés horizontalement, alors que sur les 151 à 250 ils furent montés verticalement.



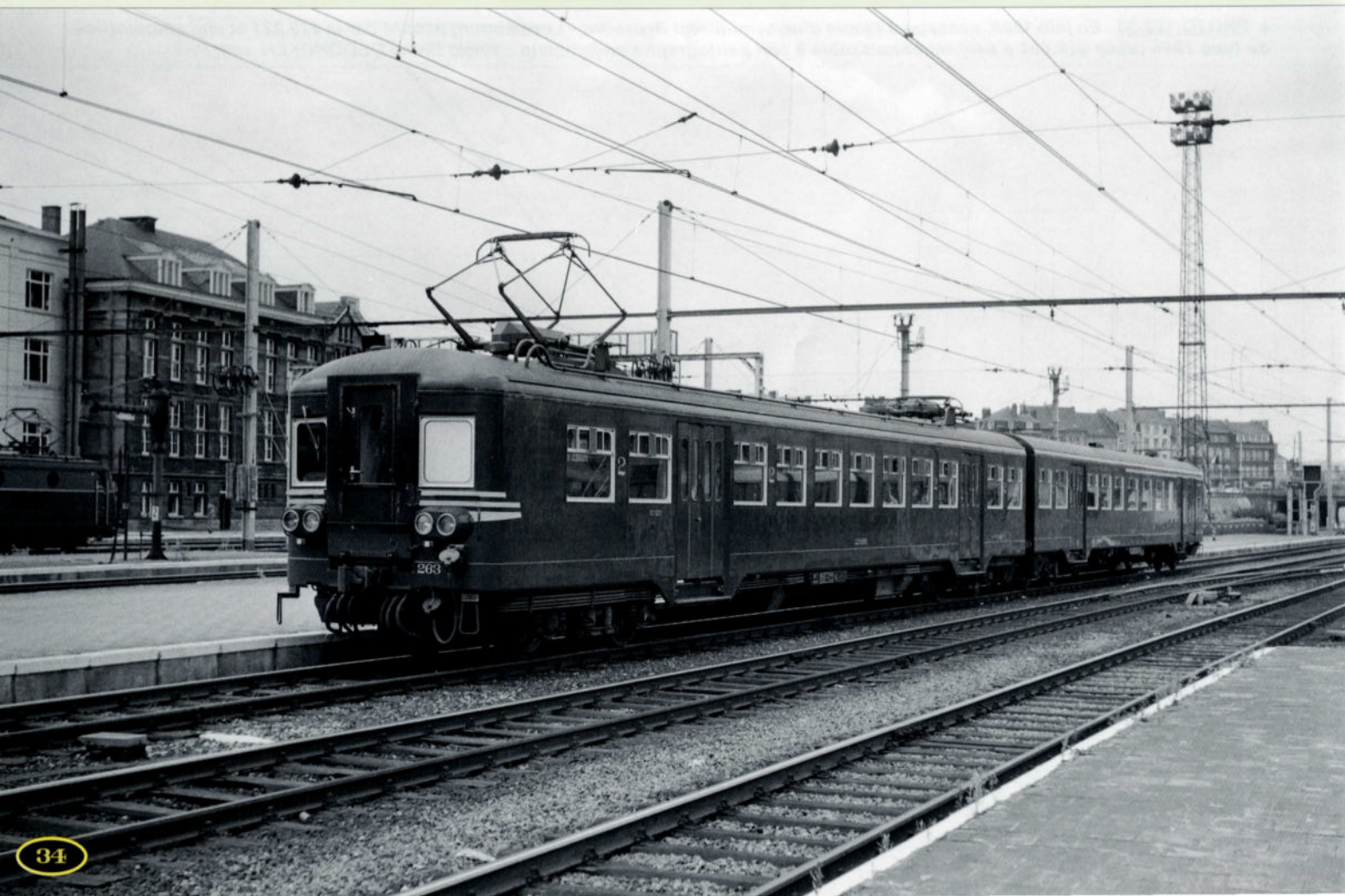
VERSION D'ORIGINE

↑ **PHOTO 120-34** En juin 1964, la 228.182 est en service sur la ligne du Luxembourg. Elle attend son départ en gare de Jemelle en direction de Namur. Les chiffres indiquant son numéro et la classe des compartiments sont inscrits dans un caractère style "Santa Fe". On remarquera l'absence du câblot d'unité multiple et sa boîte de repos. Le câblot était alors amovible et placé dans le fourgon.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.

↓ La 228.263 à Namur le 14 juillet 1966. Les 228.251 à 270 étaient équipées d'origine de doubles phares rouges-blancs, qui étaient disposés horizontalement. Le câblot d'unité multiple et sa boîte de repos se trouvent sous les phares de droite.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.



10 MAI 2014

Grande bourse d'échange au MUSÉE DU RAIL DE SAINT-GHISLAIN

Le Musée du Rail de Saint-Ghislain ouvrira ses portes au public le samedi 10 mai 2014.

Les principales attractions de la journée sont :

- présentation du matériel ferroviaire préservé par l'ASBL Patrimoine Ferroviaire et Tourisme, gestionnaire du Musée;
- découverte de l'aile restaurée (voies 3 et 4) et du nouveau chemin d'accès;
- grande bourse d'échange, la plus grande du pays, et vente de trains miniatures; nombreux commerçants et exposants;
- librairie et boutique présentant les productions du PFT; présentation des nouveaux livres;
- ouverture au public de la section " Modélisme ", avec ses réseaux de trains miniatures.
- buvette et petite restauration;

Le Musée est situé près de la gare de Saint-Ghislain; parking aisé devant la gare. Comment accéder ?

- par route : autoroute E19-E42, sortie Saint-Ghislain, direction Hornu ;
- par train : les trains IC D (dorsale wallonne) et IR j (Bruxelles-Quévrain) desservent Saint-Ghislain toutes les heures ;
- par le bus : gare de Saint-Ghislain.

L'entrée est gratuite de 10 à 17 heures. Les abonnés à la revue " EN LIGNES " ou « OP DE BAAN » bénéficient d'une réduction de 10% sur tous leurs achats effectués au stand PFT, sur présentation de leur carte d'abonnement 2014.



Centre Associatif et
Culturel de Géronsart
Jambes-Namur



VILLE DE
NAMUR



NAMUR

Dimanche 1 juin 2014

de 9h à 13h

11^{ème} Bourse ferroviaire

Organisée par le

Rail Miniature Mosan

association sans but lucratif

à l'Institut Technique Henri Maus

en collaboration avec l'Association des Professeurs

Rue Courtenay [N 50° 27' 55,4" - E 4° 52' 29,4"]

Renseignements :

secretaire@club-rmm.be ou ffn-rmm@club-rmm.be
<http://www.club-rmm.be>



Asbl Le petit train à vapeur de Forest
Chaussée de Neerstalle 323 b
B-1190 Forest - Bruxelles
Belgique

Téléphone: 32 (0)2 376 69 96 (10 h à 18 H)
Courriel : infos@ptvf.be
Site web : www.ptvf.be

PTVF - SAISON 2014

PTVF – Programme de la saison 2014

Du samedi 26 avril au dimanche 5 octobre

Circulations ferroviaires :

En avril, mai et juin, chaque samedi et dimanche de 14.00 H à 18.00 H

En juillet, août et septembre, chaque dimanche de 14.00 H à 18.00 H

Journées spéciales, voir ci-après.

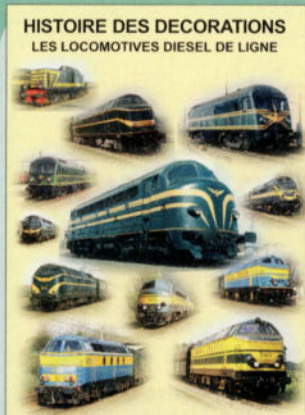
Renseignements au secrétariat :

Claude Magdelyns : claudc.magdelyns@gmail.com
Tél : 02 673 44 65 (après 17 H)
GSM : 0477 24 67 23

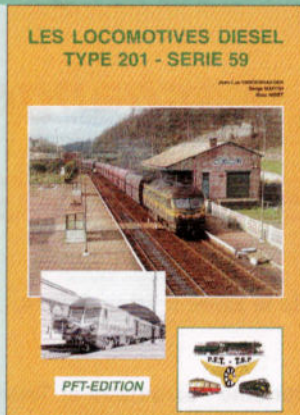
Jérémy Ferret : bigboyvapeur@hotmail.com
Tél : 02 331 13 66 (après 17 h)
GSM : 0477 93 90 92

Clubhouse :
Tél : 02 376 69 96
Courriel : pvfashb@gmail.com





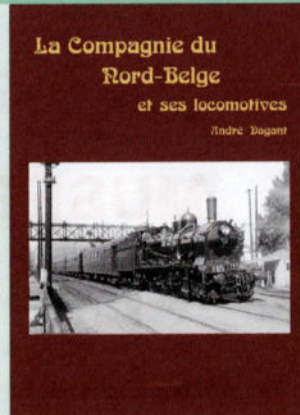
LES DÉCORATIONS DU MATERIEL MOTEUR DE LA SNCB
TOME I
LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE
Cet imposant ouvrage décrit en détail toutes les décorations portées par les locomotives Diesel de ligne.
A4 - 288 pages - plus de 500 photos, dessins et plans, la plupart en couleurs - couverture cartonnée - € 59,00 - kp 2



LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SÉRIE 59
Cet ouvrage consacré à l'histoire complète des locomotives de la série 59 traite des nombreux projets étudiés, des caractéristiques techniques, la construction, les services assurés, les affectations, les décorations, leur descendance en Belgique et à l'étranger, etc.
A4 - 280 pages - 570 photos, plans et tableaux - couverture cartonnée - € 49 - kp 2



IC-IR 1984-2004
Le "Plan IC-IR" en images, avec une illustration de toutes les gares et points d'arrêt supprimés et rouverts durant cette période.
A4 - 216 pages
400 photos en couleurs
couverture cartonnée
€ 35,00 - kp 2



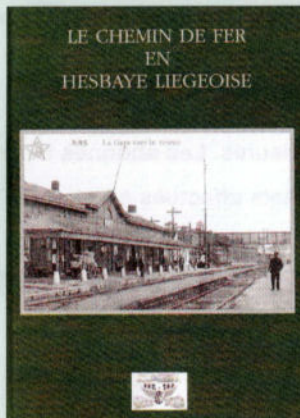
LA COMPAGNIE DU NORD-BELGE
Cet ouvrage exceptionnel écrit par André Dagant traite de la genèse du réseau, des grandes étapes de la traction, et décrit en détail toutes les séries de locomotives avec leurs caractéristiques et numérotations.
Format A4 - 356 pages
400 photos et plans
couverture cartonnée
€ 59 - kp5



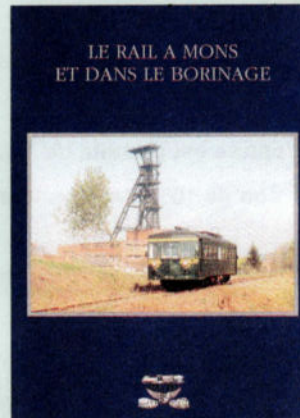
HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome I
Ce premier tome traite de tous les signaux mobiles.
A4 - 191 pages
278 photos et plans
couverture cartonnée
€ 24,50 - 950 g



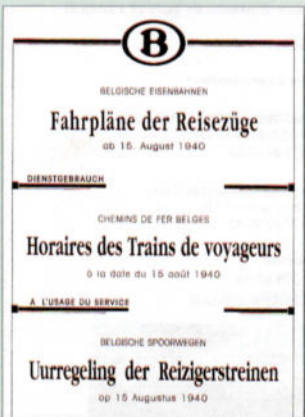
HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome II
Ce deuxième tome traite de la signalisation mécanique.
A4 - 252 pages
220 photos et plans
couverture cartonnée
€ 35,00 - kp 2



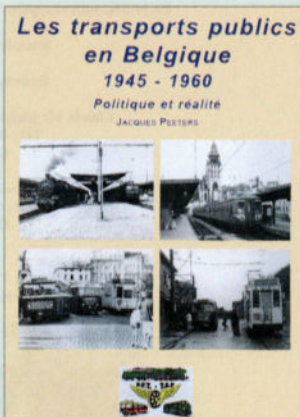
LE CHEMIN DE FER EN HESBAYE LIÉGEOISE
Description et histoire des lignes 31, 32 et 36 (Liège-Haut-Pré - Waremme).
A4 - 168 pages - 276 photos
couverture cartonnée
€ 23,50 - 750 g



LE RAIL A MONS ET DANS LE BORINAGE
Histoire de toutes les lignes de la région montoise.
A4 - 160 pages - 258 photos
couverture souple
€ 23,50 - 750 g



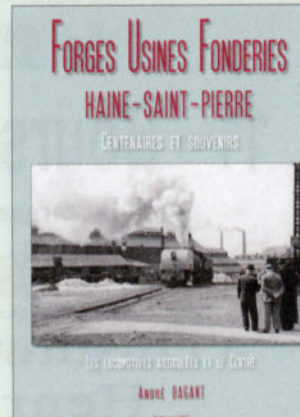
INDICATEUR DE 1940
Réédition de l'indicateur de 1940 sous l'occupation allemande.
A4 - 48 pages
€ 6,50 - 250 g



LES TRANSPORTS
Histoire des transports publics en Belgique de 1945 à 1960.
A4 - 287 pages - +/-300 photos en noir-blanc - couverture cartonnée
€ 45 - kp2



RAILEXPO 2010
Description de tout le matériel SNCB ayant existé de 1950 à 2010.
A4 - 52 pages couleurs - bilingue français-néerlandais
€ 10,00 - 250 g



F.U.F.
L'histoire des Forges, Usines et Fonderies d'Haine-Saint-Pierre.
A4 - 280 pages
unilingue français
€ 38,00 - KP2



UN SIECLE DE VAPEUR II

EEN EEUW STOOM II

UN SIÈCLE DE VAPEUR 2

Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 - 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales; vapeurs NS, SNCF, DB et CFL.

21 x 27 cm - 134 photos N-B - couverture cartonnée - € 27,00 - 750 g



UN SIECLE DE VAPEUR 3

EEN EEUW STOOM 3

UN SIÈCLE DE VAPEUR 3

Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 - 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales.

21 x 27 cm - 128 photos N-B + 8 photos couleurs - couverture cartonnée - € 32,00 - 750 g



UN SIECLE DE VAPEUR 4

EEN EEUW STOOM 4

UN SIÈCLE DE VAPEUR 4

Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 - 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales.

21 x 27 cm - 128 photos N-B + 8 photos couleurs - couverture cartonnée - € 32,00 - 750 g



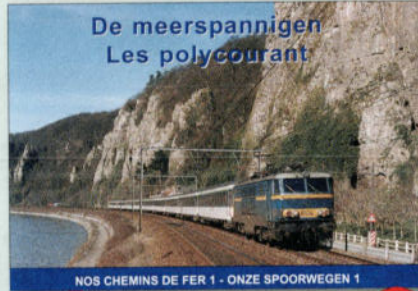
UN SIECLE DE VAPEUR 5

EEN EEUW STOOM 5

UN SIÈCLE DE VAPEUR 5

Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 - 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales.

21 x 27 cm - 128 photos N-B + 8 photos couleurs - couverture cartonnée - € 32,00 - 750 g



De meerspannigen
Les polycourant

NOS CHEMINS DE FER 1 - ONZE SPOORWEGEN 1

**NOS CHEMINS DE FER 1
Les polycourant**

Recueil photo ayant pour thème les locomotives polycourant belges et étrangères circulant sur le réseau belge.

132 pages - 126 photos couleurs - couverture cartonnée - € 27,00 - 750 g



Autorails - motorwagens
1980-2005 - I

NOS CHEMINS DE FER 2 - ONZE SPOORWEGEN 2

**NOS CHEMINS DE FER 2
Autorails 1980-2005 - tome 1**

Recueil photo ayant pour thème les autorails SNCB durant la période 1980-2005. Ce premier tome reprend les séries 40-41-43-44 et 45.

112 pages - 106 photos couleurs - couverture cartonnée - € 25,00 - 700 g



Autorails - motorwagens
1980-2005 - II

NOS CHEMINS DE FER 3 - ONZE SPOORWEGEN 3

**NOS CHEMINS DE FER 3
Autorails 1980-2005 - tome 2**

Recueil photo ayant pour thème les autorails SNCB durant la période 1980-2005. Ce second tome reprend les séries 46, 49, ES et historiques.

112 pages - 110 photos couleurs - couverture cartonnée - € 25,00 - 700 g



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

NOS CHEMINS DE FER 4 - ONZE SPOORWEGEN 4

**NOS CHEMINS DE FER 4
L'Europe des Gros Nez**

Recueil photo ayant pour thème les locomotives Diesel des séries 52-53-54 de la SNCB et leurs sœurs européennes.

132 pages - 128 photos couleurs - couverture cartonnée - € 28,00 - 750 g



DE REEKS 51
LA SERIE 51

NOS CHEMINS DE FER 5 - ONZE SPOORWEGEN 5

**NOS CHEMINS DE FER 5
La série 51**

Recueil photo ayant pour thème les locomotives Diesel de la série 51. Chaque machine est représentée, ainsi que celles encore existantes.

132 pages - 128 photos couleurs - couverture cartonnée - € 28,00 - 750 g



NOS TRAMWAYS 1
ONZE TRAMS 1

NOS CHEMINS DE FER 6 - ONZE SPOORWEGEN 6

**NOS CHEMINS DE FER 6
Nos tramways 1**

Recueil photo ayant pour thème les trams belges. Il est divisé en différents chapitres : SNCV, MIVA, STIB, STIC, MIVG, STIL et STIV. Textes bilingues.

132 pages - 128 photos couleurs - couverture cartonnée - € 28,00 - 750 g



LA SERIE 22 - DE REEKS 22

NOS CHEMINS DE FER 7 - ONZE SPOORWEGEN 7

**NOS CHEMINS DE FER 7
La série 22**

Recueil photo ayant pour thème les locomotives électriques de la série 22. Chaque machine est représentée avec deux décorations différentes.

168 pages - photos couleurs - couverture cartonnée - A4 - € 28,00 - 750 g



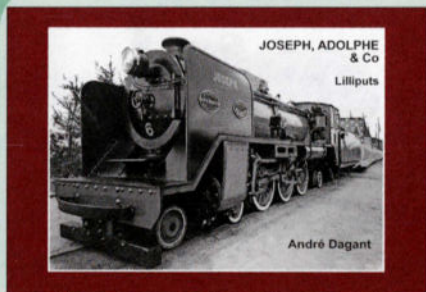
LES TRAMS EN IMAGES 1

DE TRAMS IN BEELD 1

LES TRAMS EN IMAGES 1

Recueil de 200 photos couleurs de trams vicinaux dans les années '1960 : Bruxelles, Anvers, Côte, Hainaut, Grottes de Han, et réseaux urbains.

21 x 27 cm - 208 pages - textes bilingues - couverture cartonnée - € 38,00 - 1100 g



LES LILLIPUTS
 L'histoire des six Pacifics "Lilliput" construites par Tubize pour l'Exposition de Bruxelles de 1935.
A4 oblong - 143 pages - couverture cartonnée rigide - Reliure au fil de lin - Textes bilingues 34 Nombreuses photos N-B.
€ 29,00 - 750 g



LES CHEMINS DE FER BELGES EN MOUVEMENT
 L'évolution des chemins de fer belges depuis la SNCB jusqu'aux trois sociétés (période de 1992 à 2010) - français ou néerlandais
168 pages - photos couleurs - couverture cartonnée - A4 - € 30,00 - 750 g



LA SAGA DES GARES A DOUR ET EN HAUT-PAYS
 Ce livre de 96 pages décrit en détail l'ancienne ligne 98A Dour-Roisin-Bavay (FR), par les Hauts-Pays.
A4 oblong, 106 pages - 70 photos N-B et couleurs - couverture cartonnée - € 22,00 - 750 g

En Lignes

EN LIGNES

abonnement 2014 (début au 01-01-2014, même pour les prises d'abonnement durant l'année en cours)

Belgique € 40,00
 étranger (Europe) € 46,00 (hors Europe sur demande)

- numéros 19 à 20, par numéro : € 3,97 100 g
- numéros 41 à 45, par numéro : € 7,50 210 g
- numéros 46 à 52, par numéro : € 7,50 260 g
- numéros 53 à 58, par numéro : € 7,00 260 g
- numéros 59 à 106, par numéro : € 8,50 260 g
- numéros 107 à 120, par numéro : € 9,00 260 g

Numéros 80 et 85 épuisés !

reliure pour 12 EN LIGNES € 11,50 kp 2



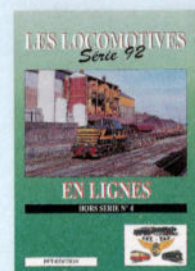
EN LIGNES - hors série



hors série n°1
LES LOCOMOTIVES SÉRIE 83
 A4 - 50 pages
 100 photos
€ 9,75 - 255 g



hors série n°3
LES LOCOMOTIVES TYPE 230-231
 A4 - 60 pages
 80 photos
€ 12,25 - 210 g



hors série n°4
LES LOCOMOTIVES SÉRIE 92
 A4 - 80 pages
 100 photos
€ 14,75 - 255 g

Articles divers

Pin's

- Pin's locomotive Diesel type 201 € 2,50 16 g
- Pin's locomotive Diesel série 60 verte € 2,50 16 g
- Pin's locomotive Diesel série 60 jaune € 2,50 16 g
- Pin's locomotive électrique 101.012 bicolor € 2,50 16 g
- Pin's locomotive électrique 101.012 vert foncé € 2,50 16 g
- Pin's locomotive à vapeur type 81 € 2,50 16 g

DVD

- Parade de Gros Nez sur la L128 : € 15,00 150 g
- A toute vapeur sur la ligne du Bocq : € 21,00 150 g



Calendriers LOCO

Années disponibles : 2005, 2011, 2013
 par calendrier : € 5,00 kp2

LOCO 2014 € 11,00 kp2



Parade Gros Nez

A toute vapeur sur le Bocq

Photos EN LIGNES

Les photos publiées dans ce EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 120-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm ou 13 x 18 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 120-29 NB) qui sont des photos noir et blanc.

ATTENTION : numéro(s) et format à préciser à la commande sur carte postale, lettre, courriel ou fax. Le cadrage des photos peut ne pas correspondre avec celui publié.

Date limite de commande : le 30-05-2014

Date de livraison : +/- 25-06-2014

Les photos des EN LIGNES précédents ne sont plus disponibles !

Renseignements et commandes :

- ☎ +32(0).65/51.07.76

- Fax : +32(0).65/66.45.41

- ✉ martinserge59@skynet.be (utiliser cette adresse obligatoirement pour les commandes par mail)

☐ Prix par photo 10 x 15 cm € 1,00 7 g
☐ Prix par photo 13 x 18 cm € 1,60 10 g



Photos-thèmes

Sauf indication, pochettes de 10 photos couleurs 10x15 cm

☐ N° 38 :	Les signaux mécaniques de Florenville	€ 10,00	75 g
☐ N° 44 :	La locomotive 8275	€ 10,00	75 g
☐ N° 49 :	Les 62/63 en vert "1970 Salzinnes"	€ 10,00	75 g
☐ N° 50 :	Les 62/63 en vert "1970 Latour"	€ 10,00	75 g
☐ N° 51 :	Voyage d'adieu des locos série 80	€ 10,00	75 g
☐ N° 52 :	Les 62/63 en vert "1970 Kortrijk"	€ 10,00	75 g
☐ N° 59 :	Les 5122 et 5135 en Italie	€ 10,00	75 g
☐ N° 60 :	Vapeurs chinoises	€ 10,00	75 g
☐ N° 61 :	Les 62 en activité au Luxembourg	€ 10,00	75 g
☐ N° 62 :	Les autorails avant le plan IC-IR - série 1	€ 10,00	75 g
☐ N° 63 :	Les autorails avant le plan IC-IR - série 2	€ 10,00	75 g
☐ N° 64 :	Les autorails avant le plan IC-IR - série 3	€ 10,00	75 g
☐ N° 65 :	Les 3600 CFL	€ 10,00	75 g
☐ N° 66 :	Les 7301 à 7335	€ 10,00	75 g
☐ N° 67 :	Les locotracteurs de la série 91	€ 10,00	75 g

Photos-thèmes

☐ N° 69 :	Fourgons-générateurs (voir EN LIGNES 70)	€ 10,00	75 g
☐ N° 70 :	Les voitures Wegmann CFL	€ 10,00	75 g
☐ N° 71 :	La 2302 (voir EN LIGNES 72)	€ 10,00	75 g
☐ N° 73 :	La 5117/5001 (voir EN LIGNES 74)	€ 10,00	75 g
☐ N° 75 :	La ligne 141 Court-St-Etienne - Genappe	€ 10,00	75 g
☐ N° 76 :	Matériel belge en Italie (voir EN LIGNES 77)	€ 10,00	75 g
☐ N° 77 :	Essais avec divers matériel (voir EN LIGNES 77)	€ 10,00	75 g
☐ N° 78 :	La 8020 des CUP	€ 10,00	75 g
☐ N° 79 :	Essais de la TRAXX en Belgique	€ 10,00	75 g
☐ N° 80 :	La P8 et la 1603 CFL sur la L128	€ 10,00	75 g
☐ N° 81 :	Les automotrices Benelux	€ 10,00	75 g
☐ N° 82 :	Les 1181 à 1192 avec des Benelux	€ 10,00	75 g
☐ N° 83 :	La ligne Liège - Gouvy en Diesel	€ 10,00	75 g
☐ N° 85 :	Embarquement des 51 SecoRail (15 photos!)	€ 15,00	105 g
☐ N° 86 :	Dix photos de 22 vertes	€ 10,00	75 g
☐ N° 87 :	Les dernières 60 radiées en 1988 (EL 87 p. 8)	€ 10,00	75 g
☐ N° 88 :	Les 20 sur l'axe Antwerpen-Montzen	€ 10,00	75 g
☐ N° 90 :	10 photos d'automotrices de la série 700 en vert	€ 10,00	75 g
☐ N° 91 :	10 photos d'automotrices de la série 800 en orange	€ 10,00	75 g
☐ N° 92 :	10 photos de la parade "Gros Nez" sur la ligne 128	€ 10,00	75 g
☐ N° 93 :	10 photos des dernières 73 de B-Cargo	€ 10,00	75 g
☐ N° 94 :	10 photos du transfert des 5167 et 5174 en Italie	€ 10,00	75 g
☐ N° 97 :	10 photos de la L123 Geraardsbergen - Braine en Diesel	€ 10,00	75 g
☐ N° 98 :	10 photos de Class 66 (PB01, 02, 03)	€ 10,00	75 g
☐ N° 99 :	10 photos de locomotives de la série 57 (G2000)	€ 10,00	75 g
☐ N° 100 :	10 photos de locomotives de la série 23	€ 10,00	75 g
☐ N° 101 :	10 photos de locomotives de la série 800 des CFL	€ 10,00	75 g
☐ N° 102 :	10 photos d'automotrices postales (ex. 1935)	€ 10,00	75 g
☐ N° 103 :	10 photos d'autorails de la série 43 à Aachen	€ 10,00	75 g
☐ N° 104 :	10 photos de locomotives de la série 20 en vert	€ 10,00	75 g
☐ N° 105 :	10 photos de l'automotrice historique de 1935	€ 10,00	75 g
☐ N° 107 :	10 photos de voitures actuelles de la SNCB	€ 10,00	75 g
☐ N° 109 :	10 photos de 26 vertes	€ 10,00	75 g
☐ N° 110 :	10 photos de 26 dans leurs trois décorations	€ 10,00	75 g
☐ N° 111 :	10 photos du spectacle vapeur du Bocq	€ 10,00	75 g
☐ N° 112 :	10 photos de Benelux tractés par les Traxx de la série 28	€ 10,00	75 g
☐ N° 113 :	10 photos de la gare d'Oudenaarde e traction Diesel	€ 10,00	75 g
☐ N° 114 :	10 photos prises entre Poperinge et Comines	€ 10,00	75 g
☐ N° 115 :	10 photos prises entre Melle et Zotegem (L122)	€ 10,00	75 g
☐ N° 116 :	10 photos prises dans le port de Gent	€ 10,00	75 g
☐ N° 117 :	10 photos prises dans le port d'Antwerpen années '80	€ 10,00	75 g
☐ N° 118 :	10 photos de la loco Diesel 211.006 (6406)	€ 10,00	75 g
☐ N° 119 :	10 photos locos série 60 sur la L140 Ottignies-Charleroi	€ 10,00	75 g



PHOTO-THÈME 120

10 photos prises dans les régions de Les-sines et Geraardsbergen dans la neige en janvier 1985 (4609, 4607, 6233, 5144, 4610, 6273, 6392, 6621, 96227).

Communication : photo-thème 120.

Commande - frais d'envoi

COMMENT COMMANDER ?

- Si vous habitez la Belgique, il suffit de verser la somme requise (articles et frais d'envoi) sur le compte BE57 0011 2017 8935 du PFT, BP 40, BE-7000 Mons
- Si vous habitez à l'étranger, vous pouvez effectuer un virement international. Le code BIC est GEBABEBB; le code IBAN est BE57 0011 2017 8935.
- Vous pouvez aussi régler par Visa ou Eurocard en indiquant votre nom, adresse, numéro de la carte (16 chiffres), la somme en euros, la date de validité et vous signez. Un formulaire est disponible sur notre site Internet.

Dans tous les cas, n'oubliez pas de mentionner en communication les articles commandés !

Tous nos articles sont disponibles lors des journées "Portes ouvertes" de notre abri-musée de St-Ghislain. Les titulaires d'une carte d'abonné bénéficient à ces occasions d'une réduction de 10%. Cette réduction est également valable au stand PFT en gare de Spontin, lors des journées de circulation sur la ligne du Bocq.

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

	BELGIQUE	EUROPE	RESTE DU MONDE
jusque 100 g	€ 1,50	€ 1,50	€ 3,80
jusque 350 g	€ 2,20	€ 2,20	€ 7,50
jusque 1000 g	€ 3,70	€ 3,70	€ 18,00
jusque 2000 g	€ 5,20	€ 5,20	€ 35,00
Kilopost 2 kg (kp 2)	€ 6,50	€ 6,50	€ 65,00
Kilopost 5 kg (kp 5)	€ 9,10	€ 9,10	€ 65,00
Kilopost 10 kg (kp 10)	€ 9,10	€ 18,20	€ 130,00

Remarque importante concernant les frais d'envoi

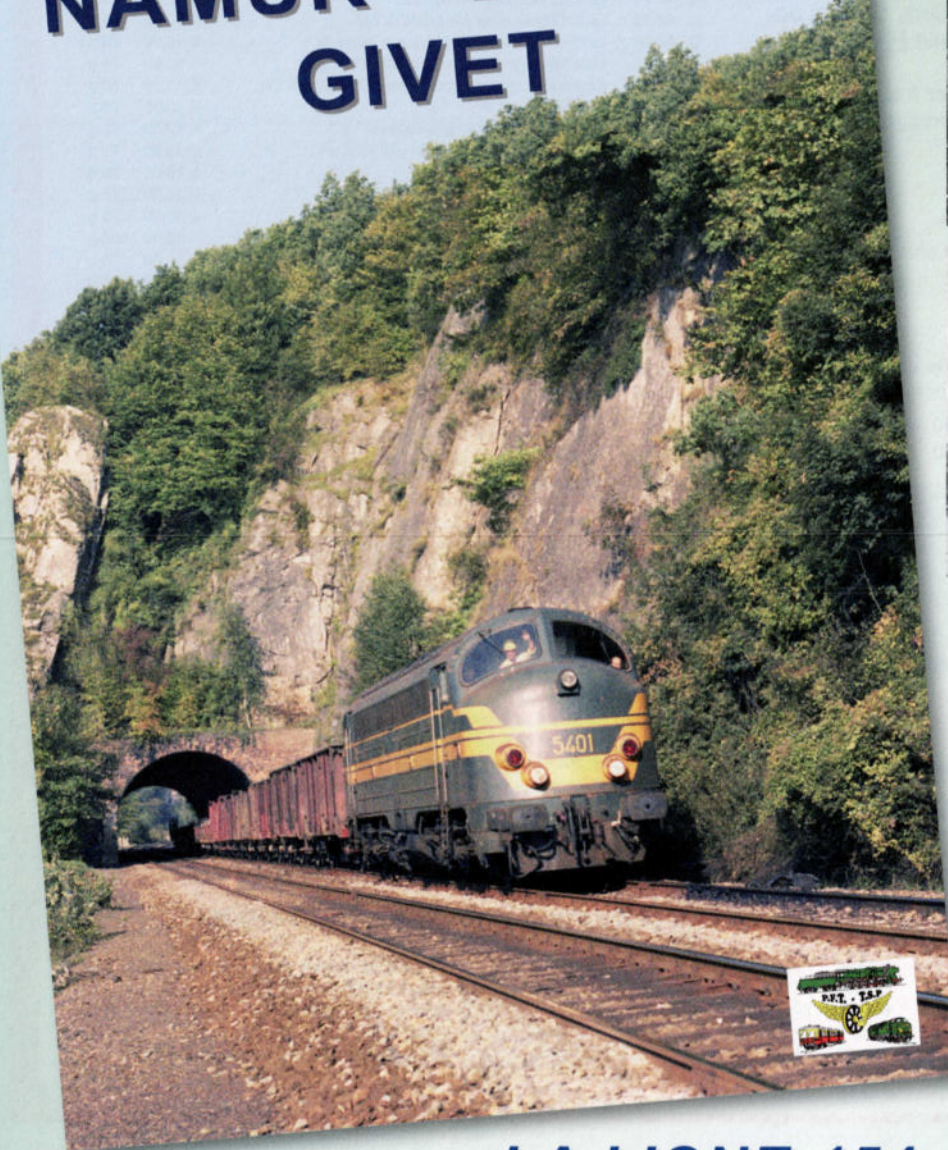
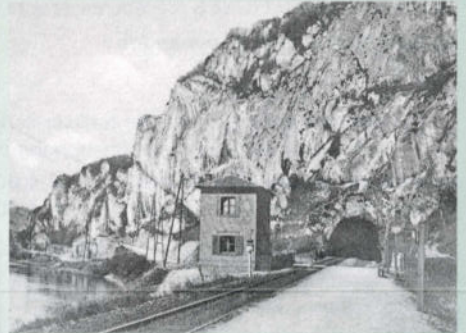
Les frais postaux sont maintenant identiques pour un envoi en Belgique ou en Europe. Il faut néanmoins compter un délai de quelques jours supplémentaires si vous habitez hors de Belgique.

Vous pouvez aussi envoyer un courriel à l'adresse pftsp@gmail.com pour connaître le montant réel des frais d'envoi avant de passer votre commande.

LA LIGNE NAMUR - DINANT GIVET

€39

Nouve



LA LIGNE 154 NAMUR - DINANT - GIVET

Tunnel de Godinne



1. Cette vue sur l'entrée du tunnel de Godinne, au nord de Namur, est la plus ancienne connue. Elle date de 1850 et est due à l'architecte et dessinateur belge Jean-Baptiste Van der Linden.

2. Une vue d'ensemble de la gare de Namur, au moment de la construction du tunnel de Godinne. On y voit la gare et les bâtiments qui l'entourent. Cette photo est due à l'architecte et dessinateur belge Jean-Baptiste Van der Linden.

3. La locomotive 5401, au moment de franchir le tunnel de Godinne. Cette photo est due à l'architecte et dessinateur belge Jean-Baptiste Van der Linden.

Construite par la compagnie du *Nord-Belge*, la ligne 154 compte parmi les plus belles de notre réseau. Elle longe sur son entièreté les rives de la Meuse dans des paysages de toute beauté. Ce livre décrit, au départ de Namur, toutes les gares et ouvrages d'art de la ligne, de l'origine à nos jours. Un livre superbe à ne pas manquer !

Il est disponible en version française et néerlandaise.

Parution : début mai.

Format A4 - Couverture cartonnée rigide - Reliure au fil de lin - 232 pages richement illustrées de photos et plans - Version française ou néerlandaise - Prix : € 39 + frais d'envoi 1100g - Communication : "Ligne 154" (version française) ou "Lijn 154" (version néerlandaise).

autés !

€40

CINQ GÉNÉRATIONS DE CHEMINOTS

Roland Holbrechts, l'auteur de cet ouvrage est né à Montigny-le-Tilleul le 15 août 1942. Il a été cheminot pendant 10 ans à Bruxelles puis à Mons, avant de suivre une carrière dans l'enseignement.

Le père de Roland, Robert, a débuté sa carrière à Thuin-Ouest en 1921.

Son grand-père, Léon, a été machiniste au dépôt de Walcourt et son arrière grand-père, Victor, était garde-barrières à l'Etat Belge.

Enfin, le premier de la lignée, Joseph Holbrechts, fut poseur de voie dans la région de Mons, où il a contribué à l'établissement de la première ligne en 1841, puis garde.

C'est le parcours de ces hommes dans les différentes gares qui est narré. Les lignes 156, 109, les gares de Chimay, Leval, Thuillies, Libramont sont décrites en détail et de nombreuses photos inédites provenant de collections privées forment l'iconographie. Enfin, la gare de formation de Saint-Ghislain est décortiquée et analysée en profondeur, avec ses remises aux locomotives, ateliers et postes de signalisation.



Une dernière photo de groupe à Leval. A gauche Marcel Maesmans, à droite Robert Holbrechts. Au milieu Robert Oubasset, Ferdinand Pommerehne, Clément Vanden, Léon Cantelias, Emile Pommerehne. La photo a été prise en 1927. Document Roland Holbrechts.



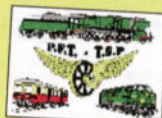
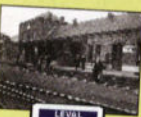
Le bâtiment de la gare de Leval avant d'être pratiquement entièrement détruit par le passage de la ligne 109 entre Haygottes et Binche, le 18 février 1992. Photo Denis, 6 juin 1993.



A l'intérieur, une machine à vapeur commande l'ensemble de la gare. En ce 4 mai 1992, il reste les deux voies principales électrifiées, 5 voies de circulation mécanisées et le raccordement de la centrale électrique de Purommes. On est loin du trafic décrit par Robert Holbrechts... Photo Denis.

CINQ GÉNÉRATIONS

DE RAILS
DE TRAINS
DE VIES
D'HOMMES



Ainsi que la gare de Saint-Ghislain est elle-même fermée le 24.10.02 de la section de Courcelles, au profit de la section S.E. via Charleroi vers Tournai de la ligne 2. Cette locomotive a été affectée à la remise de Courcelles de la septembre 1984 au 22 août 1987. Collection Roland Holbrechts.



Spécifique photo de la 10.045 de la remise de Courcelles, prise au dépôt en été 1986, avant sa vente par l'Etat belge à la collection de la gare de... Photo Hubert Philippé, collection Roland Holbrechts.



Le 26 août 1992, le personnel de la remise classe devient le 97.045 affecté au dépôt 77.039. Cette locomotive est arrivée à Saint-Ghislain le 28 mai 1987 au dépôt de Courcelles jusqu'à la fin de sa carrière le 24 mars 1987, date de sa sortie au dépôt (PV) de 19 mai 1987. Son numéro, le 77.039, venant de son dépôt d'origine (remise) à Courcelles, il a accompagné le 97.045 de 10 juillet 1987 jusqu'à la fin de sa carrière qui a été terminée le 24 mars 1987, également par PV de mise hors service. Collection Roland Holbrechts, épouse Philippine Philippé.

Format A4 - couverture cartonnée rigide - reliure au fil de lin - 867 photos, documents et plans 368 pages - Edition française - Prix : € 40 + frais d'envoi kp2 - Communication : "FGH"

DISPONIBLE EN MAI
Peut être commandé maintenant

Nous contacter

Siège social : CFS asbl
 Pierre DYKMANS (Président)
 Rue des Fosses, 11
 4140 Sprimont
 Tél/Fax : +32.4.382.20.29
 Gsm : +32.498.353.893
 pierre.dykmans@cfs-sprimont.be



Nos partenaires ...



54, rue Joseph Pstier
 4140 Sprimont - 04382 21 95
 musee.pierre.sprimont@skynet.be



16, route de Remouchamps
 4141 Louveigné - 04360 90 36
 info@etainrouxhet.be



9, rue Richard Heintz
 4020 Liège - 04361 04 19
 info@m.see-transports.be



Musée communal de Comblain
 1, place Leblanc
 4170 Comblain-au-Pont - 04369 26 44
 musee.comblain@skynet.be



Tramway Touristique de l'Asne
 rue du TTA - 3997 Erezée
 08647 72 69 - info@tta.be

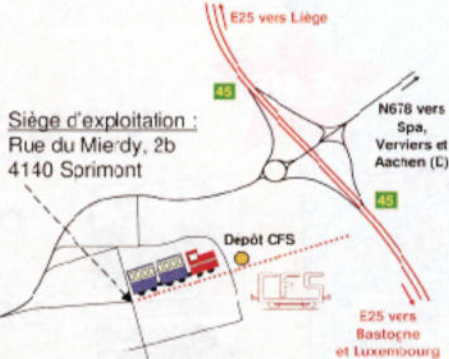


Grand'Rue, 2-6
 4870 Trooz
 0475 99 43 25



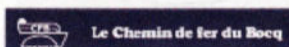
19a, Briseclé - 6957 Erezée
 08621 84 40
 contact@chocolatier-defroidmont.be

Comment nous rejoindre ?



Siège d'exploitation :
 Rue du Mierdy, 2b
 4140 Sprimont

... et autres amis



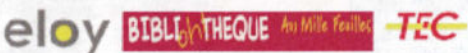
BP40 - 7000 Mons
 info@cfb.be pftsp@gmail.com
 083/48.01.01 065/66.45.41



19, avenue de l'Abbaye
 4160 Arthines
 04383 63 90
 info@avouerie.be



Chemin de la Procession, 337
 7000 Mons
 065/31.15.45



Le Chemin de Fer de Sprimont

Saisons 2014 et 2015

Musée vivant d'archéologie ferroviaire industrielle à voie étroite de 600 mm



CFS asbl

www.cfs-sprimont.be

info@cfs-sprimont.be

Le train à voie étroite



Le Chemin de Fer de Sprimont est établi sur une partie de l'assiette de l'ancienne ligne vicinale Pousseur - Sprimont - Trooz. Véritable musée d'archéologie industrielle ferroviaire à voie de 600 mm, le CFS a rassemblé, depuis 1981, toute une collection de matériel ancien dont une vingtaine de locomotives et environ 70 wagonnets.



Les autobus parisiens

Deux autobus parisiens à plateforme datant des années 30 effectuent les navettes entre le site du CFS et le Musée de la Pierre qui est installé dans les bâtiments de l'ancienne centrale électrique de la carrière de Sprimont.



L'autobus vicinal

Datant de 1976, le bus vicinal nous permet

d'organiser des circuits découvertes vers différents sites muséaux de la région.

Jours et horaire de circulation

Numéro du train : Jours de circulation :	4491 D	4403 ED	4405 D	4407 ABCD	4409 ABCD	4411 BD
Musée de la Pierre	10h00	11h30	13h00	14h30	16h00	17h30
Damré gare	10h15	11h45	13h15	14h45	16h15	17h45

A : le dimanche au Printemps des Musées Ourthe-Vesdre-Ambiève en mai.
 B : les premier et dernier dimanches de juillet.
 C : le dimanche de clôture des Rencontres de Sculpture en août.
 D : le dimanche des Journées du Patrimoine en septembre.

Tarif	Adultes	3 à 12 ans
Musée de la Pierre	2 €	1 €
Damré gare	4 €	1,50 €

Gratuit pour les moins de 3 ans.
 Gratuit lors des Journées du Patrimoine.



Pour les groupes

Nous accueillons toute l'année des groupes d'au moins 20 personnes au tarif adultes.

Formules pour les groupes

Différentes formules d'excursions sont à votre disposition qui vous permettront de visiter des musées traitant d'autres moyens de transport dans notre région ainsi que des musées communaux, de vous informer sur l'extraction de la pierre et de son utilisation, des transports sur l'Ourthe, son canal et évidemment en chemin de fer vicinal ou encore la découverte d'une chocolaterie !

Ces formules ont des durées allant de 2h à une journée. Aussi, nous pouvons toujours adapter une formule suivant vos desideratas.

Un repas peut être réservé par nos soins mais n'est pas inclus dans le tarif ci-après.

Offre	Durée	Adultes	3 à 12 ans
1 Musée de la Pierre + bus parisien + train	2h	7 €	4,50 €
2 Balade nature et patrimoine à Damré	3h	3 €	5,00 €
3 Route du Tram	1/2 journée	11 €	6,5 €
4 Route de la Pierre	1/2 journée	13 €	7 €
5 Histoire d'Ecartement	1 journée	22,50 €	13,00 €
6 Transports d'Antrn	1 journée	25 €	14 €
7 Maisons vicinales	1 journée	28 €	15 €
8 Parcours 'rain - Tram - Bus	1 journée	33 €	18 €

Pour plus d'informations, consultez : www.cfs-sprimont.be

Si une exposition temporaire est organisée dans un musée visité, le supplément éventuel sera perçu sur place.

Les tarifs peuvent varier en fonction des prix demandés par nos partenaires.



Fête d'anniversaire d'enfants

Animation d'un groupe de +/- 20 enfants de 5 à 12 ans pendant 2h à l'occasion d'un anniversaire.

Coût : 80 € y compris une boisson soft.





Chemin de Fer de Sprimont asbl

www.cfs-sprimont.be



Qualité Village Wallonie asbl

Sauvegarde, mise en valeur et promotion
du patrimoine en milieu rural
www.qualitevillagewallonie.be

La loco vapeur O&K n° 1826 de 1905 a encore besoin de vous !

Où en sommes-nous avec le projet de restauration de la locomotive à vapeur O&K n° 1826 ? Depuis 2011 et grâce à votre soutien financier (près de 4.000 €), nous avons pu effectuer la restauration du châssis, des organes de roulement (boîtes d'essieu, bielles, ...), des pistons et cylindres ainsi que de la majeure partie de la tôle et d'une série de petites pièces en tout genre !

Parallèlement à ces activités, nous sommes sur le point d'aboutir à la fin de la réalisation des plans de la nouvelle chaudière puisque l'originale est absolument irréparable ! Dès lors, c'est un virage important qui se profile à l'horizon avec la mise en fabrication de la nouvelle chaudière.

Pour ce faire des moyens financiers importants vont être nécessaires ! Dès lors, nous vous proposons de devenir copropriétaire de notre nouvelle chaudière en achetant au moins une part de celle-ci. Les parts, toutes numérotées, sont vendues au prix de 50 € et vous pouvez en acquérir autant qu'il vous plaira !

De plus, en versant le montant de votre participation sur le compte « Fonds du Patrimoine » de l'asbl Qualité-Village-Wallonie, vous bénéficierez de l'exonération fiscale et une attestation vous sera adressée en fin d'exercice. L'argent ainsi récolté ne peut être utilisé que sur présentation des factures correspondant à la réalisation des travaux de restauration et de mise en valeur. C'est la garantie que votre argent soit investi dans le projet concerné.

Quelle que soit l'importance de votre geste, nous vous en remercions d'avance.

Votre achat de parts est à verser sur le compte :

BE26 0002 4526 7929
Qualité-Village-Wallonie asbl
Fonds du Patrimoine
Chaussée d'Argenteau, 21
4601 ARGENTEAU

Communication : **Locomotive vapeur CFS**

Contacts pour tous renseignements :

• Marie Humble,
Secrétaire de l'asbl Qualité-Village-Wallonie
Tél. : +32.4.379.05.0
contact@qualitevillagewallonie.be

• Pierre Dykmans,
Président du CFS asbl
Tél. : +32.4.382.20.29
pierre.dykmans@cfs-sprimont.be



Loco O&K n° 1826



L'O&K n° 1826 restaurée mécaniquement



L'ancienne chaudière à remplacer

asbl CFS – Chemin de Fer de Sprimont. Siège social : rue des Fosses, 11 – 4140 Sprimont
Tél + Fax : +32.4.382.20.29 – E-Mail : info@cfs-sprimont.be – Web : www.cfs-sprimont.be
TVA : BE 423 484 182 - Fortis BE47-001-2448478-8C

LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

De Bocqspoorweg



P.F.T. asbl

Boîte Postale 40 B - 7000 Mons 1

00.32.(0)83/48.01.01 (répondeur)

00.32.(0)495/61.49.56 (Informations générales)

00.32.(0)477/989.123 (Réservations groupes, administration)

E-mail: info@cfbocq.be

www.cfbocq.be



2014	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Avril	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	
Mai	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S
Juin	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	
Juillet	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J
Automotrice à Vapeur																															
Stoomtrein-Motorwagen																															
Entre Spontin et Purnode																															
Ontdek de Bocqspoorlijn in 2 etappes																															
Tussen Spontin en Purnode en terug																															

Automotrice à Vapeur
 Découvrez la ligne du Bocq en 2 étapes; trajet commenté en autorail suivi d'un trajet en TRAIN VAPEUR avec voitures de 1935!
Entre Spontin et Purnode et retour: horaire retardé de 15 minutes.
 Zondagen van Juli en Augustus (behalve 3 en 17 Augustus):
 Ontdek de Bocqspoorlijn in 2 etappes; een traject met commentaar per motorwagen gevolgd met een traject per STOOMTREIN in een rijtuig uit 1935!
Tussen Spontin en Purnode en terug: urengeling vertraagd met 15 minuten.

Dimanches du 6 juillet - Zondagen van 6 juli tot 2 November (behalve 3+17 augustus)

CINEY	BRAIBANT	SENNENNE	SPONTIN	DORINNE-DURNAL	PURNODE
10.25	10.18	10.09	10.05	10.58	11.06
10.30	10.37	10.45	10.50	11.19	11.06
12.25	12.18	12.09	12.05	11.30	13.06
12.30	12.37	12.45	12.50	12.58	13.06
14.25	14.18	14.09	14.05	13.30	13.06
14.30	14.37	14.45	14.50	14.58	15.06
16.25	16.18	16.09	16.05	15.19	15.06
16.30	16.37	16.45	16.50	16.58	17.06
			17.30	17.19	17.06



Dimanches 6, 13, 20 avril / 4 mai / 1er juin / 21 juillet - Zondagen 6, 13, 20 April / 4 mei / 1 juni / 21 juli
 Samedis du 5 juillet au 30 août (sauf 16 août) - Zaterdag van 5 juli tot 30 augustus (behalve 16 augustus)

CINEY	BRAIBANT	SENNENNE	SPONTIN	DORINNE-DURNAL	PURNODE
X	12.18	12.09	12.05	12.58	13.06
X	12.37	12.45	12.50	13.19	13.06
X	14.18	14.09	14.05	13.30	13.06
X	14.37	14.45	14.50	14.58	15.06
X	16.18	16.09	16.05	15.19	15.06
X	16.37	16.45	16.50	16.58	17.06
X			17.30	17.19	17.06



Brocante / Rommelmarkt te Spontin
 Dimanche 3 août - Zondag 3 augustus
500 EXPOSANTS Trains navettes toutes les heures - Treinen rijden elk uur

CINEY	BRAIBANT	SENNENNE	SPONTIN	DORINNE-DURNAL	PURNODE
8.25	8.18	8.09	8.05	9.14	9.23
8.30	8.37	8.45	8.50	9.37	9.23
9.25	9.18	9.09	9.05	9.14	9.23
9.30	9.37	9.45	9.50	9.37	9.23
19.25	19.18	19.09	19.05	17.14	17.23
			17.45	17.37	17.23



Jours spéciaux Speciale ritdagen

15+16+17 août / augustus	Grand spectacle de locomotives à vapeur. Circulations non-stop de trains à vapeur entre 10H00 et 18H00. Horaires sur www.cfbocq.be Groot spektakel van stoomlocomotieven. Er rijden non-stop stoomtreinen tussen 10u00 en 18u00. Dienstregeling op www.cfbocq.be
23+24 août / augustus	Commémoration de la première guerre mondiale. Circulations de trains à vapeur. Animations à Spontin. Horaires sur www.cfbocq.be Herdenking van de Eerste Wereldoorlog. Er rijden stoomtreinen. Animatie te Spontin. Dienstregeling op www.cfbocq.be
29+30 Novembre / november	Train de Saint Nicolas. Goûter et animation. Réservation obligatoire sur le site www.cfbocq.be à partir du 01/10/2014. Sinterklaastrein. Animatie en proeverij. Reservatie verplicht via de website www.cfbocq.be vanaf 01/10/2014.

La ligne de chemin de fer à voie unique permet de découvrir les paysages enchanteurs de la vallée sous un angle insolite. Construite de 1898 à 1907, la ligne du Bocq est la plus spectaculaire de Belgique car elle compte un nombre impressionnant de tunnels et viaducs!

La ballade en train est commentée pour mieux apprécier les différentes vues, apprendre certaines anecdotes de l'histoire locale ou encore quelques particularités géographiques...

La vallée du Bocq et ses environs regorgent d'éléments intéressants à découvrir, tel que le moulin de Spontin, la Brasserie du Bocq, l'Île d'Yvoir, ...

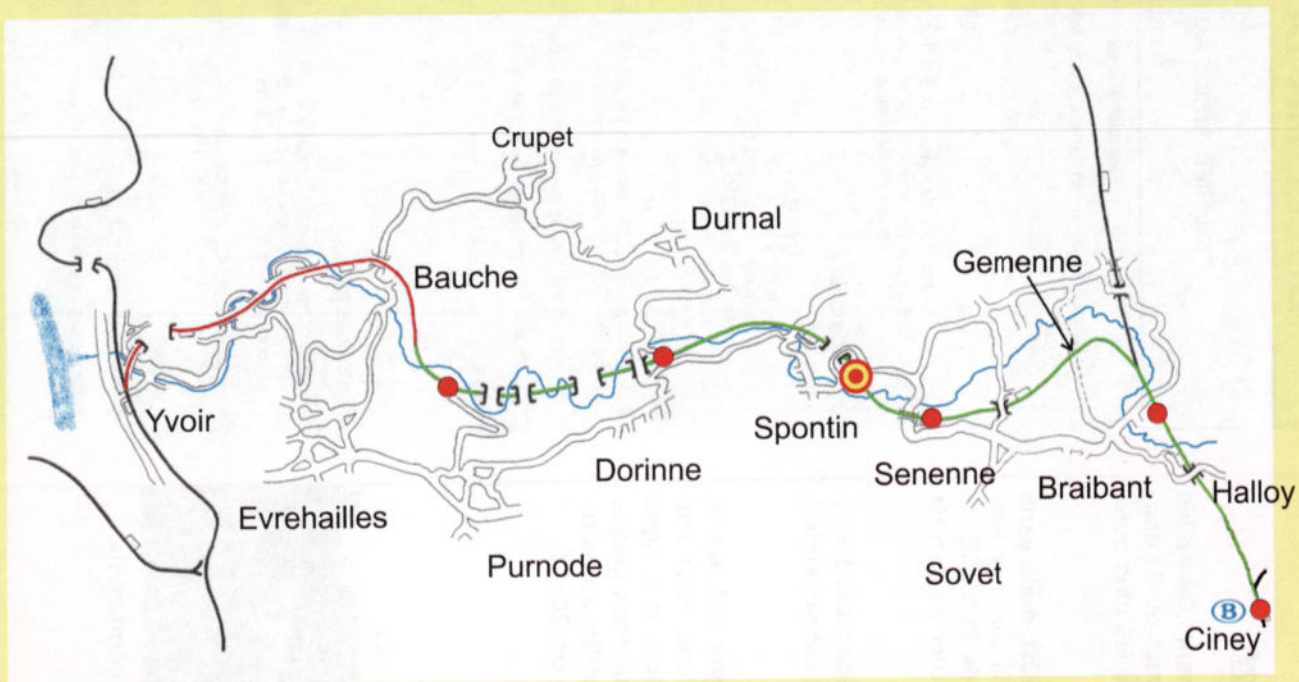
Il est aussi possible de prendre du bon temps dans les restaurants, brasseries et auberges à Ciney, Spontin, Purnode, Crupet et Yvoir.

Vous pouvez combiner votre visite sur le Chemin de Fer du Bocq avec une autre activité accessible sans voiture; le trajet en train peut être scindé en utilisant le même ticket. En fonction des horaires du train publiés au verso, vous savez déterminer votre programme librement.

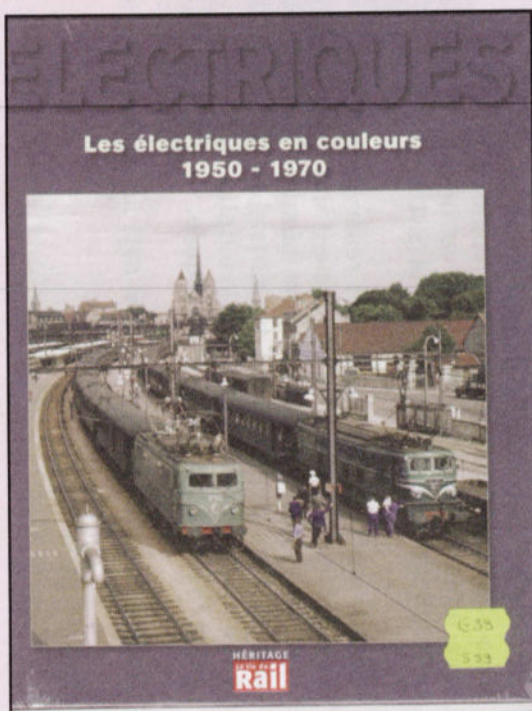
† **promenade à pied entre deux gares:** de nombreux chemins existent, vous trouverez les infos sur www.circuits-de-belgique.be (tapez Spontin, Durnal, Dorinne ou Purnode suivant la gare d'où vous souhaitez débiter/terminer votre balade).

† **visite du moulin de Spontin:** à 8 minutes à pied de la gare de Spontin > visite guidée de 40 minutes sur rendez-vous au 083/69 95 73.

† **visite à la Brasserie du Bocq:** à 30 minutes de la gare de Purnode > départ de la visite de 50 minutes à 14H00 et 17H00, réservation conseillée au 082/61/07.90.



Nouveauté de France



De 1950 à 1970, la SNCF électrifie les lignes les plus chargées de son réseau. Le courant continu connaît son ultime application de grande ampleur avec la ligne Paris – Lyon –Marseille ; il sera remplacé par le monophasé 25kV, qui a l'avantage d'utiliser le courant général de distribution.

Les engins moteurs bénéficient d'un allègement de leur masse et d'une augmentation de puissance, en étant parallèlement polytension.

Cet ouvrage montre en images la traction électrique durant ces deux décennies où les locomotives des anciens réseaux sont encore bien présentes.

Les électriques en couleurs

Format 22 x 27 cm – 144 pages – couleurs – 39 € -
1000 gr – communication : Electriques en couleurs

SAMEDI 24 MAI 2014

ULTIME ADIEU AUX LOCOS SERIE 20

Elles nous ont quittés définitivement en décembre de l'année passée. On ne les reverra donc plus jamais en tête de trains, qu'ils soient de voyageurs ou de marchandises. Elles, ce sont les locomotives électriques série 20, jadis les plus puissantes d'Europe.

Un exemplaire sera bien conservé, soit par le PFT, soit par la SNCB, mais sans doute ne roulera-t-il jamais en tête de trains spéciaux. Aussi, pour pouvoir leur rendre un ultime hommage, grâce à la collaboration exemplaire de la SNCB, la 2005 n'a pas été radiée des effectifs. Elle a été choisie pour effectuer ce dernier parcours avant sa radiation.

Nous vous proposons un périple au départ de Bruxelles. Le départ est fixé à Bruxelles-Midi vers 8h30 et Bruxelles-Nord 8h40. L'embarquement est possible à Bruxelles-Luxembourg (8.55) et Ottignies (9h20).

Nous nous dirigerons ensuite vers Gembloux et Namur par la ligne 144. Après Namur, nous rejoindrons Jemelle et, après un changement de front, nous emprunterons la ligne 43 jusqu'Angleur. Ensuite, c'est par Kinkempois et la ligne 125A que nous aboutirons à Flémalle, sur la ligne 125, que nous suivrons jusque Namur. De là, nous continuerons vers Erquelinnes par Charleroi ; enfin, après remise en tête, nous regagnerons Bruxelles où l'arrivée est prévue vers 20h15.

Comme à l'accoutumée, de nombreux ar rêts-photos seront prévus. Les voitures que nous utiliserons seront les voitures M2 du Patrimoine historique de la SNCB.

Cette excursion est avant tout réservée aux amateurs ; mais ceux qui veulent simplement voyager en train sont les bienvenus. Si elle vous intéresse, ne tardez pas à renvoyer votre formulaire d'inscription avant la date limite qui y est indiquée.

Nous vous souhaitons d'ores et déjà un agréable voyage en notre compagnie.

Le PFT asbl.



BULLETTIN DE PARTICIPATION

Voyage n°155

" ULTIME ADIEU AUX LOCOMOTIVES SÉRIE 20 "

Samedi 24 mai 2014

Formulaire également disponible sur www.pfttsp.be

Ce formulaire doit être renvoyé avant le 14 mai 2014 à l'adresse suivante, accompagné d'une enveloppe timbrée self-adressée :

PFT - Voyages
Boîte Postale 40
BE-7000 MONS

Le montant de votre participation doit nous parvenir pour le 16 mai au plus tard.
Une somme de 5 euros sera retenue en cas de désistement et demande de remboursement. Il n'y a pas de remboursement après la date limite d'inscription fixée au 14 mai 2014.

Vos coordonnées :

NOM + Prénom.....
Adresse..... N°.....Boîte.....
Localité..... N° postal.....
Abonné EN LIGNES n°.....(fac) Compte bancaire.....
Adresse électronique :.....@.....

Votre choix :

- Participants adultes abonnés EN LIGNES, agents du Groupe SNCB et d'entreprises ferroviaires, enfants de 6 à 16 ans à 49 euros
- Participants adultes ordinaires à 55 euros
- Enfants en-dessous de 6 ans : déconseillé

Total :€

Mode de paiement :

- Virement sur le compte bancaire BE 57 0001-1201789-35 du PFT Mons en mentionnant en communication le numéro du voyage (voyage 155) et votre nom; le code BIC est GEBABEBB et le numéro complet du compte est BE57-0011 2017 8935
- Paiement par carte Visa ou Eurocard.
Numéro de la carte (en 16 chiffres).....

Validité

Nom du Titulaire :

Je déclare renoncer à tout recours contre le PFT en cas d'accident ou changement inopiné de la composition ou de la traction du train.

Date et signature,

Inscription "on line" possible sur www.pfttsp.be



**VERSION D'ORIGINE
NUMÉROS À QUATRE CHIFFRES**

↑ **PHOTO 120-35**

L'application de la nouvelle numérotation à quatre chiffres en 1971 ne changea pas la décoration. La 171 à Antwerpen-Berchem, en route vers Gent-Sint-Pieters, garda ses simples phares jusqu'en 1978.

Photo Julien CASIER, collection PFT.

**DOUBLES PHARES
ANCIENS NUMÉROS**

↗ *Avec le montage des doubles phares à partir de 1970, les premières automotrices reçurent les mêmes moustaches jaunes que celles appliquées d'origine sur les 251 à 270, avec des lignes de 6 cm de largeur, séparées entr'elles par 5,5 cm. Ici, la 228.163 à Bruxelles-Nord, une des rares rames pourvues des doubles phares avant la renumérotation à quatre chiffres.*

Photo Daniel THIELEMANS.

**DOUBLES PHARES
NOUVEAUX NUMÉROS**

PHOTO 120-36 →

La 235 fait partie des rares automotrices pourvues des moustaches à fines lignes. La voici à Namur. Elle fut équipée des doubles phares à l'Atelier Central de Mechelen en septembre 1970.

Photo Julien CASIER, collection PFT.

A suivre...



ATHUS-MEUSE : DIX ANS DE TRACTION ÉLECTRIQUE (3)



Sous les feux du couchant, la seconde et dernière relation Athus – Antwerpen du jour trace sa route dans la forêt ardennaise le 1er août 2013. Gilbert LAURENT.

Après cinq années de prospérité, l'Athus-Meuse va subir de plein fouet la contraction du trafic marchandises...

Décembre 2007

L'Athus-Meuse a plus que jamais le vent en poupe et va d'ailleurs connaître un pic de fréquentation mémorable. Le

combiné y est à son apogée, avec 20 trains par jour en moyenne (25 du mardi au vendredi), ce qui ne suffit d'ailleurs pas à dépouiller la L162 qui en écluse encore six. Sont principalement reliés

les sites d'Antwerpen (44%), Ronet (28%), Zeebrugge et Muizen (11% chaque), à la Suisse (27%), l'Italie (37%), et... l'Espagne via Cerbère (13%), le tout essentiellement pour le compte de TRW (70%). Résultat : cette ligne absorbe 54% du trafic combiné échangé entre la Belgique, le Luxembourg et la France, donc plus que Mouscron, Blandain, Quévy, Erquelinnes et Sterpenich réunis. Et si les chiffres sont plus nuancés en terme de trafic total, l'Athus-Meuse n'en confirme pas moins son rôle clé : en moyenne quotidienne, les passages aux frontières se montent à 27 à Mouscron, 5 à Blandain, 12 à Quévy, 23 à Erquelinnes, 12 à Sterpenich, et... 49 à Aubange avec pointe à



Été 2002 : l'Athus-Meuse est encore en hibernation et la L162 écoule quotidiennement près de 70 convois marchandises en milieu de semaine, illustrés ici par ce train d'essence Antwerpen - Basel qui traverse Grupont le 16 août. Gilbert LAURENT.



Ce 1er août 2013, c'est une 3000 CFL qui est en charge du 32682, un mouvement généralement fort bien garni qui relie Antwerpen-Berendrecht et Athus sur un rythme trihebdomadaire. Gilbert LAURENT.

63 du mercredi au vendredi ! Force est donc de constater que, sa part atteignant ainsi 38% du total, cette ligne qui fut menacée de fermeture par le passé détient le leadership des échanges internationaux vers le sud.

Est ainsi mise en évidence l'ampleur de la redistribution des rôles depuis l'été 2002 : dans un contexte de légère dé-

crue globale (-15%), les passages dans la région lilloise (Mouscron + Blandain) sont restés stables (28 > 32 tr/j), ont été divisés par deux dans le Hainaut (62 > 35), divisés par quatre à Sterpenich (47 > 12), réduits à néant à Gouvy (5 > 0), et multipliés par 7 sur l'Athus-Meuse (7 > 49).

Un succès qui, trois ans après son ouver-

ture, profite largement au raccordement de Moni-St.-Martin : alors qu'elle avait évolué dans les mêmes proportions que le trafic de l'Athus-Meuse en restant voisin d'un train sur trois, son utilisation grimpe alors à un sur deux. Soit 24 trains en moyenne et 28 à 33 du mardi au jeudi. L'idée de sa remise en service était loin d'être mauvaise.

Susceptibles d'avoir à convoier 2000 t pour l'un et 2300 t pour l'autre, les deux inter-triages Antwerpen - Woippy bénéficient systématiquement d'une UM. Train 45861 vu entre Bertrix et Florenville le 1er août 2013. Gilbert LAURENT.



Mais tout n'est pas rose pour autant : revers de la médaille dans un contexte de relative pénurie d'engins, le taux de recours à l'UM s'écroule à 65%. Et c'est encore pire pour le combiné pris isolément avec un taux de 50% seulement alors que, parallèlement, la masse moyenne des convois reste inchangée (1370 t). Et ce n'est qu'un début...

Autre fait marquant : les P120 émergent enfin, bien que de façon embryonnaire. Ne sont en effet concernées que les deux relations *Hupac* Antwerpen - Aarau qui, au demeurant, n'en retirent aucun bénéfice horaire. Qui plus est, ce ne sera là que feu de paille : chacun à leur tour, les quatre mouvements concernés (42907, 42908, 42921 et 42922) seront progressivement réintégrés dans le flot G90, G100 et P100 au cours des années suivantes. Qu'en est-il aujourd'hui ? Un unique exemplaire roule depuis 2012 sous le numéro 42906 entre Antwerpen et Aarau, comme P100 au nord de Bertrix et P120 au sud. Pour le reste et comme c'était le cas auparavant, tous les ME120 SNCF et ME120 CFL sont déclassés en Belgique.

Juin 2009

Le ralentissement de l'activité économique est passé par là et le trafic ferroviaire est en berne. Première sacrifiée, la



Sous la caténaire 3 kV de la ligne 154, une rame de produits sidérurgiques remonte le cours de la Meuse à l'approche de Dinant le 5 septembre 2013. Gilbert LAURENT.

L162 : son trafic a chuté des trois quarts en 18 mois (de 12 à 3 tr/j) et seules les navettes assurant la liaison entre Antwerpen et le terminal d'Athus (dont le nombre a parallèlement fondu de trois à deux) lui sont restées fidèles. Et ce n'est guère mieux pour l'Athus-Meuse : bien

qu'elle profite de reports, les 49 trains qui l'empruntaient en décembre 2007 ne sont plus que 28 (7). La chute est particulièrement brutale pour les inter-triages (d'Antwerpen et Monceau vers Bettembourg et Woippy) dont le nombre est réduit de moitié (de 14 à 7 tr/j).

Dans le même site et quelques heures plus tôt, c'est une 13 solitaire qui conduit le 44713 d'Antwerpen-Noord à Bettembourg. Gilbert LAURENT.





Ce 5 septembre 2013, c'est une locomotive immaculée qui conduit un 44715 Antwerpen-Noord - Bettembourg à la composition fortement connotée "produits sidérurgiques". Gilbert LAURENT.

Prise dans la tourmente, la relation directe Antwerpen - Sibelin disparaît corps et bien. Sur le terrain comme sur le graphique horaire, le changement est palpable : les intervalles de trois heures séparant deux trains de même sens deviennent monnaie courante. L'Athus-Meuse tel qu'imaginée au départ a du plomb dans l'aile...

Pour couronner le tout, l'heure n'est plus aux grandes ambitions : à contre-courant des évolutions passées, les P100 et G100 qui dominaient le jeu en décembre 2007 sont en perte de vitesse (55%) alors que les G90 qui avaient quasiment disparu sont de retour (45%).

Reste un domaine où les choses évoluent dans le bon sens : la conduite. Les interpénétrations se développent, les étapes gagnent en longueur et les relais se raréfient. Une évolution permise notamment par la création à Thionville d'un pôle de conducteurs "spécialisés Belgique" dont la connaissance de ligne s'étend régulièrement. Et si l'arrêt systématique à Bertrix reste la règle, les changements de conducteurs s'y sont notablement raréfiés. Résultat : si ceux de Bertrix atteignent toujours Mulhouse

(42921 le lundi, 43824 le mardi...), c'est par exemple un Français qui prend les commandes du 42907 au départ de Muizen deux fois par semaine, et un Luxembourgeois qui conduit le 44726 de Bettembourg à Muizen du mardi au vendredi. Pas de doute, *Sibelit* porte ses fruits.

Juin 2010

D'autant que la chasse aux relais à Bertrix comme à Ronet ou encore Muizen ne connaît pas de trêve, avec à la clé un décuplement des étapes Antwerpen - Bettembourg sans relais. Et si les conducteurs de Muizen et surtout d'Antwerpen sont les premiers concernés par cette évolution, leurs collègues européens ne sont pas tenus à l'écart. C'est ainsi que les Luxembourgeois font une dizaine d'apparitions hebdomadaires à Antwerpen-Noord, principalement avec les trains 44726 à l'arrivée et 44715 au retour; de même que les Français avec une préférence marquée pour les mouvements du courant Antwerpen - Suisse. Sachant que les années suivantes connaîtront encore d'autres développe-

ments, comme l'accès des Français à Châtelet et Monceau où ils prendront régulièrement en charge le train *Arcelor* 47864 Châtelet - Digoin. Bref, l'Athus-Meuse est devenue une artère internationale dans tous les sens du terme.

Juin 2011

Comme quoi le thème des gains de productivité est devenu omniprésent : généralement limité à une dizaine de circulations hebdomadaires, le nombre de convois de plus de 2000 t s'envole pour atteindre 36, soit 5 par jour en moyenne avec pointe à 9 le mercredi. Relations concernées : Antwerpen - Bettembourg pour du combiné (2300 t), Feluy - Luxembourg pour du pétrole (2350 t), Antwerpen - Woippy pour du trafic de détail et Antwerpen - Creutzwald pour du charbon (2400 t). Mais cette envolée fera long feu : les efforts de productivité s'étant par la suite portés sur le volet traction, donc sur une limitation du recours à l'UM, il en résultera un recul des trains lourds dont le nombre, bientôt divisé par quatre, retrouvera ainsi son niveau antérieur.



Ouvrage le plus spectaculaire de la ligne dont on ne voit ici qu'une partie : le viaduc de Thanville; il livre passage à un 36280 Athus – Antwerpen modérément garni le 5 septembre 2013. Gilbert LAURENT.

Juin 2013

L'UM serait-elle devenue un luxe ? L'hypothèse paraît plausible au vu de l'insistance avec laquelle les gestionnaires n'ont cessé d'en réduire l'utilisation. D'abord stabilisé dans la fourchette comprise entre 80 et 90% jusqu'en 2007, puis réduit aux environs de 75% de 2008 à 2011, son taux d'utilisation s'est finalement effondré à 50% en 2012 puis à 35% en 2013. Rupture de taille avec les usages du passé, la chute est encore plus brutale pour le combiné : dans ce secteur où le 100% fut longtemps la règle, l'usage de l'UM n'est plus que de 20% alors même que les charges, avec une moyenne de 1550 t, sont restées stables.

En résumé et de façon schématique, la décomposition suivante semble devenue la règle : aux convois de 1600 t et moins les US, aux convois de 2000 t et plus les UM. On se rappellera qu'il fut un temps où l'UM bénéficiait à tous les convois d'au moins 1300 t. Une manière de réduire les coûts afin de mieux concurrencer le transit de Montzen ? Peut-être, car là réside une autre préoccupation : si le corridor naturel que représente l'Athus-Meuse conserve l'avantage sur celui qui passe par Montzen vis-à-vis du (maigre) trafic avec la Suisse (3 trains par jour d'un côté et 2

de l'autre), il en va bien différemment pour le flux italien : avec 20 convois par jour en moyenne à son actif, Montzen en absorbe trois fois plus que l'Athus-Meuse.

Pour couronner le tout, la période de croissance continue des années 2003-2007 appartient bel et bien au passé. Nonobstant de légères fluctuations avec des creux à 28 trains par jour (2009), et des remontées à 33 (2011), le trafic moyen plafonne à une trentaine de mouvements depuis 2009. Soit moitié moins que n'en écoulait l'ensemble des L162 et Athus-Meuse en 2007. Pas vraiment conforme aux prévisions initiales. Or cette chute du trafic conjuguée au tour de vis exercé sur les UM n'est pas sans conséquence sur la consistance du parc moteur dédié à *Sibelit* : d'ores et déjà réduit à 27-28 lignes au cours des années 2009-2010, le roulement des 13-3000 n'en comporte plus que 23 depuis 2012, soit moitié moins que dans les années fastes.

Et l'avenir pourrait encore s'assombrir : les incertitudes qui planent sur la pérennité des subventions attribuées au transport combiné constituent une sérieuse menace pour *Narcon* (National Rail Container Network), ce réseau centré sur le port d'Antwerpen mis en place en juin 2004 afin de couvrir les liaisons

intérieures vers Athus, Charleroi, Kortrijk, Mouscron et Zeebrugge; réseau aujourd'hui réduit aux terminus d'Athus, Zeebrugge et Lauwe. Vu de l'Athus-Meuse, c'est le sort d'une douzaine de rotations hebdomadaires vers Athus qui est en jeu.

Reste une question : au terme de ces dix années au cours desquelles les péripéties n'ont pas manqué, quelle place l'Athus-Meuse occupe-t-elle dans le concert des axes marchandises du royaume de Belgique ? Or quel meilleur moyen d'aborder cette question que de comparer son trafic à celui de l'axe qui domine tous les autres : l'ensemble formé par les lignes 35, 34 et 24, maillon central du corridor Antwerpen - Aachen, un axe placé sous la dépendance de *Cobra* (l'équivalent de *Sibelit*) depuis décembre 2009. Voyons donc ce qu'en disent les documents horaires de juin 2013...

Sachant en préalable que la densité des circulations y varie d'une section de ligne à l'autre, les valeurs s'échelonnent de 44 entre Aarschot et Hasselt à 57 entre Bilzen et Visé et 61 de Visé à Montzen (et respectivement de 56 à 69 et à 74 pour la période allant du mardi au vendredi). D'où cette première constatation que, schématiquement, le trafic écoulé par l'Athus-Meuse représente la moitié (30/61) de celui qui tra-

verse Montzen. Pour le reste, outre le fait que l'Athus-Meuse se caractérise par une absence totale des opérateurs privés (alors que *TrainsPort* et surtout *CrossRail* assurent 20% des mouvements entre Bilzen et Montzen), les différences ne s'arrêtent pas là...

Les structures de trafics sont très dissemblables : alors qu'il représente 55% de l'activité (un record, ce trafic ayant moins décliné que les autres), le combiné demeure prépondérant sur l'Athus-Meuse, ce qui n'est pas le cas à Montzen (37%). À l'inverse, les autres trafics spécialisés (charbon, pétrole, produits sidérurgiques...) ne comptent que pour 22% sur l'Athus-Meuse alors qu'ils représentent 30% à Montzen. De leur côté les inter-triages (d'Antwerpen à Woippy et surtout Bettembourg) apparaissent comme le point faible de l'Athus-Meuse (20%) alors qu'ils comptent pour 28% à Montzen (de Kinkempois et surtout Antwerpen à Gremberg). Et qu'en est-il du côté des trains lourds ? Les charges ne dépassent pas 2300-2400 t sur l'Athus-Meuse, cas de trois liaisons de sens nord-sud (Antwerpen - Bettembourg pour IFB, Feluy - Bettembourg pour des produits pétroliers et Antwerpen - Creutzwald pour du charbon), alors qu'elles atteignent 2600 t à Montzen pour du granulat (d'Yves-Gomezée vers Millingen), 3600 t pour des produits pé-



Service 2011 : réduite à une seule liaison depuis 2008, la relation Antwerpen-Nord - Woippy se voit doublée avec la mise en marche de ce 44864 vu le 30 septembre à l'entrée du tunnel de Vonèche. Gilbert LAURENT.

troliers (d'Antwerpen vers Basel), et 4000 t pour du charbon (d'Antwerpen vers Mannheim). Pour autant, le recours à l'UM (série 28) reste bien inférieur à ce qu'il est sur l'Athus-Meuse et n'atteint au mieux que 10% sur le tronçon central, là où les convois de produits sidérurgiques de 3400 t échangés entre Genk et Châtelet se combinent avec les précédents. Bref et ce point

particulier mis à part, la hiérarchie entre les deux axes est respectée...

Gilbert LAURENT.

(7) La répartition entre les deux itinéraires n'est pas toujours stricte : ainsi le 40404 Novara - Muizen circule via la L162 les lundis et via l'Athus-Meuse les mercredis et vendredis.

Un mal endémique : c'est avec 75 minutes de retard (mais sous une lumière devenue idéale) que le 40317 Zeebrugge - Milano se présente dans l'objectif du photographe dans le secteur d'Orgéo le 4 septembre 2013. Gilbert LAURENT.





Comme déjà indiqué dans *EN LIGNES* 118 page 31, la traction des trains d'eau circulant entre Evian et Volvic vers Zeebrugge ont bien été repris depuis le mois de février par des TRAXX d'ECR, en remplacement des locomotives Diesel de la Class 77.

Fin janvier, les conducteurs de *Crossrail* qui assurent la conduite de ces trains entre Somain et Zeebrugge, ont suivi une formation sur les TRAXX. Durant l'éco-lage, les conducteurs de *Crossrail* ont assuré les trains entre Somain et Zeebrugge à l'aide de la 186.304 le 27 janvier 2014, et la 186.327 de *DB Schenker* les 27 et 28 janvier suivants. C'est probablement la première fois qu'une TRAXX 186 de *DB Schenker* assure un train en Belgique. Pour Rappel, ECR est la filiale française de *DB Schenker*.

PHOTO 120-37 ↗ *Le 27 janvier, alors que la nuit tombe, la 186.327 assurant un train d'autos entre Somain et Zeebrugge, passe à Brugge.*
Simon DERIDDER.

PHOTO 120-38 → *Lors d'une évolution à Zeebrugge, la 186.327 rencontre ses soeurs belges.*
Simon DERIDDER, 28 janvier 2014.

PHOTO 120-39 ↓ *La 186.304 en tête du train d'eau vide 48832 attend le départ à Zeebrugge.* Simon DERIDDER.





PHOTO 120-40 ↑ Le 27 janvier, passage de la 186.327 à Tourcoing, avec le train d'autos à destination de Zeebrugge-Ramskapelle. *Simon DERIDDER.*

PHOTO 120-41 ↓ Le 29 janvier, la 186.327 vient de quitter la gare de Zeebrugge avec le train d'eau vide 48832 et passe au point d'arrêt de Zwankendamme. A l'arrière-plan, on remarque la construction d'un nouveau pont routier qui remplacera le passage à niveau se trouvant juste devant ce point d'arrêt. *Daniel MOENS.*





PHOTO 120-42 ↑ Le 6 janvier 2014, deux locomotives de la Class 77 se trouvent en tête du train d'eau vide 48832 Zeebrugge - Somain - Volvic / Evian. Le convoi arrive à la bifurcation de Dudzele, située entre Zeebrugge et Brugge (voir petit plan page 24). C'est ce parcours qui est repris depuis le mois de février en traction électrique par des TRAXX. *Simon DERIDDER.*



PHOTO 120-43 ↓ Le 1er décembre 2013, la G2000 n° 1446 de Rail Feeding remorque une rame de wagons porte-autos vide vers Aachen West, ici en passage à Testelt. Cette machine fut livrée à Angel Trains Cargo (devenu Alpha Trains le 01-01-2010) le 9 mai 2005, et prise en leasing par rail4chem. A partir du 1er novembre, elle fut louée par la société néerlandaise HTRS, ensuite par Rail Feeding depuis le 25 octobre 2013. *Simon DERIDDER.*





PHOTO 120-44 ↑ Depuis le début du mois de janvier, SNCF-Fret assure en open access l'intégralité du trafic Arcelor circulant entre Dunkerque-Grande Synthe et Kinkempois. Tous ces trains sont assurés par une locomotive de la série 36000, à l'exception de la rotation suivante, composée d'une rame de 4000 t, assurée par deux locomotives du type TRAXX louées par SNCF-Fret à Akiem : 47861 Dunkerque 06.09 - Blandain-Frontière 08.18 - Kinkempois 11.52 (ⓈⓉ 11.30); retour avec le 47842 Kinkempois 14.04 (ⓈⓉ 13.50) - Blandain-Frontière 17.40 (ⓈⓉ 17.13 R67) - Dunkerque 19.42 (ⓈⓉ 18.420). Ces trains roulent tous les jours. Le 2 février 2014, passage à Marche-les-Dames du 47861. Pierre HERBIET.



PHOTO 120-45 ↓ Le 10 octobre 2013, un train OSR est garé à Somain, avec en tête deux des sept locomotives Diesel de la série 75000 louées à Akiem. Simon DERIDDER.





↑ Depuis le 1er janvier 2014, DB Schenker n'assure plus le train de coke pour ArcelorMittal à destination de Bremen. Le 8 septembre 2013, la rame vide 48551 (Bremen - Seraing) passe à hauteur de l'ancienne gare de Gronsvelt, non loin de la frontière belge. Michel de ESCH.



PHOTO 120-46 ↓ De temps en temps, le lundi, un train MSC assuré par Crossrail circule via la ligne 15 Hasselt - Mol - Lier, afin d'entretenir la connaissance de ligne des conducteurs. Le 6 janvier, la DE6307 de Crossrail passe à Beringen-Mijnen. L'ancien faisceau de cette gare, qui était autrefois très importante, a été entièrement démantelé en août 2013. Johny BRAUNS.



Un locotracteur Deutz en monument à Wijgmaal

Un locotracteur *Deutz* a été placé en monument près de la société *Remy* à Wijgmaal. Construite sous le numéro de construction 55034 et du type *Deutz* F2L514R, la locomotive fut mise en service par *Locorail S.A.* à Bruxelles le 22 février 1952 pour le compte de *Remy* à Wijgmaal. Elle avait été baptisée "Rosalie".

La société *Remy* a été fondée en 1855 par Edouard Remy. A l'origine, l'usine possédait un moulin à huile, un moulin à farine et un moulin à riz. En une trentaine d'années, elle était devenue l'une des entreprises les plus prospères du pays. Vers 1900, elle devint la plus grande usine d'amidon d'Europe occidentale, avec plusieurs succursales à l'étranger. Elle était raccordée à la gare de Wijgmaal par un embranchement.



Rosalie, placée en monument chez *Remy* à Wijgmaal. Ce locotracteur fut construit en 1952 par *Deutz* (n° 55034). Roger CRIKELAIRE, janvier 2014.

Une locomotive Cockerill en monument à De Klinge

Come on le sait, la SNCB-Holding a cédé plusieurs de ses véhicules qu'elle ne souhaite pas conserver à diverses associations de Belgique. Plusieurs pièces qui étaient préservées à l'abri-musée de Leuven ont été cédées à des tiers, dont une locomotive *Cockerill* et un wagon fermé de 16 t à caisse en bois.

Ces deux véhicules ont été placés en monument sur le site de l'ancienne gare de De Klinge, située en bordure de la frontière néerlandaise, sur l'ancienne ligne 54 Mechelen - Sint-Niklaas - Terneuzen (ligne de l'ancienne compagnie de *Malines - Terneuzen*).

C'est sous l'initiative de la commune de

Sint-Gillis-Waes, dont dépend De Klinge, qu'a été complètement réaménagé sur le site de la gare un point de ralliement pour les activités touristiques de la région, avec comme thème central le passé du chemin de fer. La place a été baptisée "Klingspoor", tandis que l'ancien café "De Oude Statie" est transformé en musée. Ce sont nos amis du *StoomCentrum Maldigem* qui ont restauré la locomotive et le wagon. Les deux véhicules ont été posés sur un coupon de voie le long d'un nouveau quai, le tout protégé par une toiture. Un gabarit pour wagon et une grue de prise d'eau complètent l'aménagement du site.

Le site a été officiellement inauguré le 5 juillet 2013.

La locomotive a été construite par *Cockerill* en 1927 sous le numéro 3145. Elle était à chaudière verticale, du type

V de *Cockerill*. Elle fut d'abord utilisée par les sablières de Noucelles à Braine-l'Alleud; elle fut par la suite vendue aux Docks du port de Gent, où elle reçut le numéro 1. Depuis 1981, elle était préservée à l'abri-musée de Leuven.

Le wagon est d'origine allemande, construit avant la Première Guerre, et cédé à la France en 1919.

En 1957, la SNCF revendit à la SNCB une série de 173 wagons en surplus. Ils furent classés dans le type 2020 puis 2021A2, code-lettres Gklm, série 3.316.331 à 510. Le wagon qui nous intéresse porta le numéro SNCF 7.417.290, puis SNCB 3.316.423. En 1968, il reçut le n° UIC 30 88 948 1562-7 (type 9481A1) puis, en 1969, le n° 30 88 949 2088-0 (type 9192L1). Le 6 octobre 1986, il est déclassé en "Gros Outillage" et numéroté 948/194.



La locomotive *Cockerill* 3145 de 1927 et le wagon couvert de 16 t, en monument sur le site de l'ancienne gare de De Klinge. Sur la photo de gauche, on voit l'ancien café "De Oude Statie" transformé en musée. Roger CRIKELAIRE, janvier 2014.

Renaissance de la 3608 CFL



PHOTO 120-47 ↑ Après 9 ans de restauration menée à bien par l'équipe "1604 Classics", la 3608 des CFL vit à nouveau. Le 31 janvier 2014, elle a, pour la première fois depuis 2004, à nouveau circulé par ses propres moyens. Au départ de l'atelier de Luxembourg, elle a rejoint à vide Bettembourg. Au départ de cette gare, accompagnée par la 1818, elle remorqua le train de marchandises 36009 jusqu'à Belval-Usines. Ensuite, retour à Bettembourg avec le 36010. Elle assura un second parcours jusqu'à Belval-Usines, le train 36011 (notre photo), puis regagna à vide l'atelier de Pétange. Gwenaël PIERART.

PHOTO 120-48 ↓ La 3608 en gare de Luxembourg le 21 novembre 1977. Cette machine fut livrée aux CFL le 14 août 1959 et réceptionnée le 6 décembre de la même année. Après sa radiation en 2005, elle fut sauvegardée par le Service des Sites et Monuments Nationaux (SSMN). A propos des 3600 CFL : voir EN LIGNES 65 page 24. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 120-49 ↑ Retour de Belval Usines vers Bettembourg, avec cette fois la rame 36010 chargée de palplanches. Pierre HERBIET.

PHOTO 120-50 ↓ La 3608 a remarquablement été restaurée dans sa version originale, livrée gris-bleu, avec plaques de construction, numéro et logo CFL, et petits feux rouges. Passage à Berchem, lors du parcours à vide entre Luxembourg et Bettembourg. Gwenaël PIERART.



Le rail en Corée du Sud



La Corée du Sud est une république d'Asie de l'Est. D'une superficie de 100.000 km², elle est peuplée de 50 millions d'habitants, ce qui en fait un des pays du monde avec la densité de population la plus élevée (500 hab./km²). Le réseau de transport sud-coréen est très développé et compte 3378 km de voies ferrées, dont 1672 km électrifiés en 25kV 60Hz. La première ligne fut ouverte en 1899 entre Séoul et Incheon, et les axes principaux du réseaux furent construits pendant la période d'occupation japonaise, de 1910 à 1945.

↑ **PHOTO 120-51** Le riz représente la majeure partie de l'agriculture coréenne (4 millions de t par an) et est cultivé principalement dans l'ouest et le centre du pays. Le 30 mai 2013, la 7471 traverse les rizières de Mungyeong en tête d'un train Mugunghwa (train grandes lignes bon marché) Gangneung - Busan. Les 7400 sont des GT26CW-2 construites par Hyundai et GM-EMD entre 1998 et 2001 en 84 exemplaires. Elles disposent de 2240kW fournis par un moteur GM 16-645E3 à 16 cylindres et peuvent circuler à 150 km/h.

↓ **PHOTO 120-52** Après la mise en service en 1999 de deux prototypes (8101 et 8102) livrés par Siemens et dérivés de l'Europrinter série 152 de la Deutsche Bahn, une série de 83 locomotives (8201 à 8283) a été livrée par Rotem entre 2003 et 2009, suite à un accord de transfert de technologie signé avec Siemens. Leur arrivée a permis d'éliminer les 8000 Alstom/BN des services voyageurs. Ces cousines des 18 et 19 SNCB ont une puissance de 5200 kW et peuvent circuler à 150 km/h. Le 3 juin 2013, la 8229 marque l'arrêt en gare de Jecheon avec un train Mugunghwa Gangneung - Séoul-Cheongnyangni. Philippe DE GIETER.





↑ PHOTO 120-53 Depuis le 1er avril 2004, la Corée du Sud dispose d'une ligne à grande vitesse conçue suivant le modèle français et reliant Séoul à la ville portuaire de Busan, dans le sud-est. Les 417 km du parcours sont effectués en 2h18. Quarante-six rames dérivées du TGV Réseau de la SNCF ont été construites par Alstom entre 1997 et 2000 (01 à 12) et par Rotem, sous licence, en 2002 et 2003 (13 à 46). Les rames sont composées de 2 motrices encadrant 18 voitures, et comme pour les Eurostar, les voitures d'extrémité ont chacune un bogie motorisé. Ces rames peuvent circuler à 305 km/h et transporter 935 voyageurs. Le 31 mai 2013, la rame 02, construite en France et assurant le train KTX333 Séoul - Busan, entre en gare de Miryang. Philippe DE GIETER.

↓ PHOTO 120-54 En vue de l'extension du réseau à grande vitesse vers Mokpo, une rame à grande vitesse de seconde génération, le KTX-II (ou KTX-Sancheon) fut conçue par Hyundai-Rotem. Alors que le KTX-I était composé de 42% de parts importées, ce chiffre tombe à 13% pour le KTX-II (pantographes, éléments semi-conducteurs utilisés dans l'électronique de puissance, carénages frontaux et attelages). Vingt-quatre rames de 8 voitures encadrées par deux motrices ont été livrées entre 2008 et 2011. Le 29 mai 2013, le KTX-Sancheon 609/707 Séoul-Yongsan - Gwangju/Yeosu-Expo, composé des rames KTX-II 21 (pour Gwangju) et 22 (pour Yeosu-Expo) marque l'arrêt en gare de Seodaejeon. Philippe DE GIETER.





↑ **PHOTO 120-55** Les 8500 ont été commandées à Hyundai Rotem et Toshiba en 87 unités. En cours de livraison depuis 2012, elles remplacent progressivement les 8000 de Alstom et La Brugeoise et Nivelles. Ces locomotives à six essieux (Co'Co') ont une puissance de 6600 kW et peuvent circuler à 165 km/h. Le 5 juin 2013, la 8522 traverse la gare de Jecheon en tête d'un des nombreux trains de ciment générés par les chantiers de génie civil en cours dans tout le pays. Philippe DE GIETER.

↓ **PHOTO 120-56** En décembre 1968, une série de 66 locomotives Bo'Bo'Bo' 25kV 60Hz pour trains de marchandises a été commandée au Groupement Européen 50Hz (ACEC, MTE, Alstom, Siemens, AEG et BBC). Les ACEC de Charleroi étaient le chef de file pour leur conception, et le montage, réalisé entre 1972 et 1974, fut partagé entre Alstom Belfort (43 unités) et La Brugeoise et Nivelles à Nivelles (23 unités). Une seconde tranche de 24 locomotives fut commandée par la suite et assemblée en 1976 chez Alstom. Ces locomotives aptes à 85 km/h sous 25kV 60Hz et développant 3900 kW sont en cours de réforme suite à l'arrivée des 8500, et seules les 8044 à 8090 sont encore en service. Toutes affectées au dépôt de Jecheon; elles ne sont plus utilisées que dans le nord et l'est du pays, en service marchandises. Le 5 juin 2013, les 8087 (Alstom) et 8047 (BN) viennent de se mettre en tête d'un train de gravier en gare de Jecheon. Philippe DE GIETER.





↑ **PHOTO 120-57** Pour les manœuvres et les dessertes marchandises locales, Korail dispose de 59 locomotives Bo'Bo' du type EMD GT18B-M équipées d'un moteur GM 8-645E3C de 1200 kW. Construites sous licence par Hyundai entre 2001 et 2005, elles sont classées dans la série 4400. Depuis le 12 avril 2013, un service voyageurs est attribué aux 4400 : le V-Train. Ce train est destiné aux touristes et parcourt les gorges de Baekdu, effectuant chaque jour trois allers-retours entre Buncheon et Cheoram. Le 1er juin 2013, la 4460, portant une livrée rappelant le pelage du tigre blanc, entre en gare de Buncheon avec les voitures panoramiques du V-Train. Philippe DE GIETER.

↓ **PHOTO 120-58** Le parc de locomotives Diesel de ligne de Korail est constitué de cinq variantes de la GT26CW-2 de GM-EMD. Les 7200 formaient une série de 40 locomotives pour trains de marchandises, équipées d'un moteur GM 16-645E3 de 2240 kW, et pouvant circuler à 150 km/h. En octobre 2013, il ne restait plus que deux locomotives en service. Le 6 juin 2013, la 7214 quitte Yeongcheon en tête d'un train de pétrole. Elle sera radiée trois semaines plus tard, le 30 juin. Philippe DE GIETER.



Allemagne

Radiation des 241 de DB Schenker

L'usine soviétique de Lugansk, en Ukraine, a livré entre 1973 et 1982 un groupe de 873 locomotives type V300 aux Chemins de fer de l'Allemagne de l'Est (DR, Deutsche Reichbahn).

Elles étaient réparties en quatre sous-séries :

- BR130 (82 locomotives pour trains de voyageurs, vitesse max. 140 km/h) ;
- BR131 (76, pour trains de marchandises, 100 km/h) ;
- BR132 (709, équipées pour le chauffage électrique des rames, 120 km/h) ;
- BR142 (6, avec motorisation de 2940 kW au lieu de 2208 kW pour les autres).

Après la réunification de l'Allemagne, la DBAG hérita de ces locomotives, qui furent renumérotées dans les séries 230, 231, 232 et 242. Les 230, 231 et 242 furent rapidement radiées, alors que les 232 bénéficièrent d'un programme de modernisation, avec la création de nouvelles va-



PHOTO 120-59 La 241.008 est l'ex. 232.008 remotorisée en 1998. Großkorbetha, 26 avril 2008. Hansjörg BRUTZER.

riantes : série 233 (65 locomotives, remotorisées avec un moteur *Kolomna* 12D49M), série 234 (64, vitesse maximale portée à 140 km/h) et série 241.

En 1997, la 232 237 fut remotorisée avec un moteur *Kolomna* type 2-5D49M

de 2980 kW à titre de prototype, et renumérotée 232 800. Elle fut suivie par deux groupes de cinq locomotives équipées de nouveaux moteurs Diesel, d'un équipement de freinage amélioré, et avec une vitesse maximale réduite à 100 km/h.

PHOTO 120-60 De 2001 à 2008, les 241.8 ont circulé en Belgique entre Aachen West et Montzen. Voici la 241 803 (ex. 232 558) à Gemmenich le 12 septembre 2006, en route vers Montzen. Michel HANSENS.



Le premier groupe - les 241 008, 338, 353, 449 et 697 - fut équipé de l'équipement de sécurité néerlandais ATB; ces engins furent utilisés pour les trains de marchandises entre l'Allemagne et les Pays-Bas, de 1999 à 2003.

Les locomotives du second groupe - les 232 580, 706, 558, 483 et 284, renumérotées 241 801 à 241 805 - furent adaptées pour la circulation en Belgique, sur la section Aachen-West - Montzen, où elles furent engagées à la remorque des trains de marchandises sur cette section, à l'époque non électrifiée, à partir de 2001. Pour s'inscrire dans le gabarit belge, certains éléments de la caisse durent être modifiés.

Leur utilisation en Belgique cessa lors de la mise sous tension de la ligne Montzen - Aachen-West le 14 décembre 2008, et les cinq locomotives furent arrêtées en février 2009 (241 801 et 802, démolies en juin 2013) et en mai 2009 (241 803 à 805).

Les cinq locomotives du premier groupe ont continué à circuler en service marchandises intérieur, au départ du dépôt de Halle (Saale), jusqu'en 2013. La dernière - la 241 697 - a été arrêtée le 16 septembre 2013.



Le 12 septembre 2006 la 241 804 (ex. 232 483) passe la frontière à Gemmenich et se dirige vers Montzen. Michel HANSENS.

PHOTO 120-61 La 241 802 (ex. 232 706) en tête une rame vide de charbon vers Montzen. Gemmenich, 20 juillet 2006. Michel HANSENS.



Pays-Bas

EETC

Depuis le 15 décembre 2013, la société EETC (Euro Express Train Charter) n'assurent plus la remonte des rames internationales à Amsterdam CS (CNL 419/418 Amsterdam - München, CNL 457/456 Amsterdam CS - Praha / Warszawa), le contrat ayant été repris par les NS. Par contre, les NS n'assurent plus la traction des trains de vacances EETC; ceux-ci sont assurés par les 1250 jusqu'à Venlo où ils sont relayés par une locomotive de TXLogistik.



PHOTO 120-62 Le 2 janvier 2011, la 1252 (ex. NS 1225) quitte Amsterdam CS avec la rame ayant assuré le CNL 418 en provenance de München. J-L VANDERHAEGEN.

TELEX....

FINLANDE

● Siemens a annoncé le 20 décembre 2013 avoir conclu un accord avec les Chemins de fer finlandais (VR) pour la livraison de 80 locomotives électriques du type Vectron (avec une option pour 97 unités supplémentaires). Ce contrat, d'une valeur de plus de €300 millions, est le premier pour une version à voie large (1520mm) et le plus important obtenu jusqu'à présent pour la gamme Vectron. Les locomotives seront livrées

entre 2016 et 2026. Destinées aux services voyageurs et marchandises, elles remplaceront les Sr1, d'origine soviétique.

FRANCE

● Fin 2014, RFF (Réseau Ferré de France), l'équivalent d'*Infrabel* en Belgique, a débuté le démontage de la ligne Dunkerque - De Panne. Cette ligne frontalière avait perdu son trafic voyageurs en 1958, et marchandises en 2003. Elle était l'une des principales voies ferrées qui alimenta le front de l'Ouest durant la Première Guerre. Il est dommage que les

autorités responsables des deux pays ont laissé mourir cette liaison qui pourtant avait un potentiel certain.

HONGRIE

● Le GySEV, une société privée active en Hongrie et en Autriche, a commandé à Siemens cinq automotrices *Desiro Mainline*, semblables aux rames de la SNCB. Elles seront livrées avant mai 2016 et seront engagées sur les services transfrontaliers de Fertőszentmiklós à Neusiedl am See et de Deutschkreutz à Wulkaprodersdorf et Eisenstadt.

La SNCF active dans les pays nordiques !

SNCF Geodis, la branche Transport et Logistique de marchandises des Chemins de fer français, a acheté l'entreprise ferroviaire *Railcare Tag AB* en Suède. *Railcare Tag AB* dispose également d'un certificat de sécurité et d'activités au Danemark. Grâce à cette acquisition, SNCF Geodis, qui opère sous le nom commercial *Captrain*, renforce son offre européenne de transport ferroviaire de marchandises en se positionnant sur le corridor Allemagne/Suède avec pour objectif, notamment, de développer les trafics de combiné et conventionnels de longue distance. La concurrence devient donc rude sur cet axe Suède - Allemagne ou cohabitent désormais *DB-Schenker*, *CFL Cargo*, *SNCF* et *HectorRail*.

Avec l'achat de *Railcare Tag*, la SNCF possède désormais la locomotive électrique Ma 882 ex-TGOJ, et un parc diesel important : les Euro 4000 T68 901 et 902, la MX1015 ex-DSB, les MY 1105, 1110, 1111, 1122, 1124, 1134, 1150 et 1157 ex-DSB, les MZ 1403, 1404, 1405, 1407, 1414, 1416, 1419 et 1422 ex-DSB, la 710 893 ex-CD, la Z43 453 ex-SJ, les Z65 530 et 551 ex-SJ et la Z67 647 ex-SJ.

PHOTO 120-63 Le 5 septembre, passage à Tinglev du train remorqué par deux MY, dont la 1134 en tête. Gwenaël PIÉRART.



Nord-Belge : fourgons à bagages n° 601 à 630

Entre 1899 et 1906, la Compagnie du *Nord-Belge* mit en service une série de 30 fourgons à bagages, numérotés 601 à 630. Ils furent construits par :

- 601 à 608 : ateliers du *Nord-Belge* de Saint-Martin, 1899;
- 609 à 616 : *Les Ateliers Métallurgiques* à Nivelles, 1902;
- 617 à 630 : ateliers du *Nord-Belge* de Saint-Martin, 1906.

La caisse des deux premiers véhicules, les 601 et 602, était en bois, tandis que les suivants avaient reçu une caisse tôle.

Comme ces fourgons n'avaient pas d'intercirculation, ils étaient munis de marche-pieds sur toute leur longueur, permettant au chef de train de passer d'un véhicule vers l'autre.

Ils comportaient trois compartiments, dont un réservé à la poste.

Leur masse à vide s'élevait à 10 t pour les 601 et 602, et 10,2 t pour les autres. Tous étaient munis d'une guérite, de l'éclairage électrique, du frein à air *Westinghouse* et d'un chauffage à vapeur ou à poêles individuels.

Lors des inventaires de janvier 1930, sept fourgons manquaient : les 603, 611, 613, 615, 623, 627 et 629.

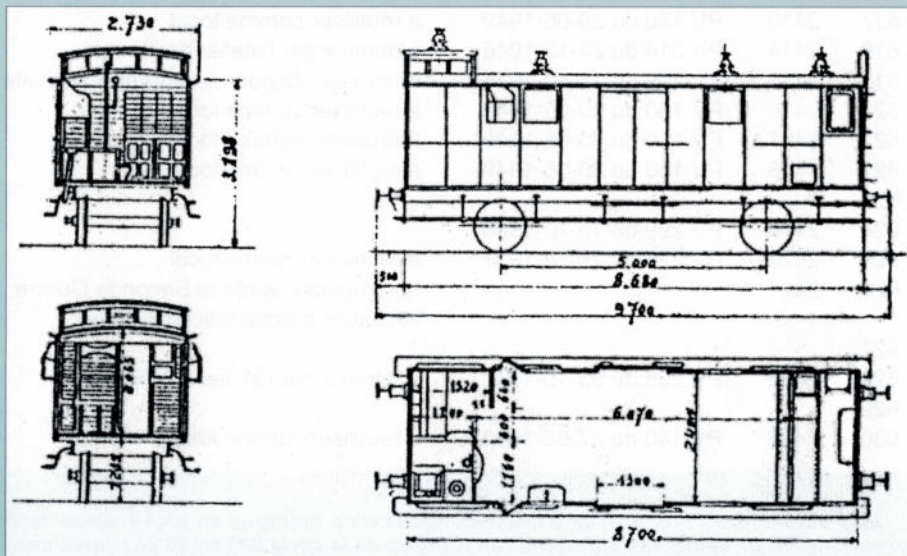
Après la reprise par la SNCB en mai 1940, 23 véhicules figuraient à l'inventaire et furent renumérotés 2401 à 2423. Il semble que seules 12 unités ont réellement été utilisées par la SNCB en service commercial : 2402, 2403, 2405, 2408, 2411, 2413, 2416, 2417, 2418, 2420, 2421 et 2423.

L'exploitation commerciale du matériel à deux essieux ex. *Nord-Belge* a été arrêtée par le PV n° 130 du 30 juin 1949. Cette décision fait suite au manque de confort et de sécurité, et l'absence de WC.

Après leur radiation, plusieurs furent ré-utilisés comme véhicule de service.

Caractéristiques

Poids à vide	10,0 t (601-608)
	10,2 t (609-630)
Longueur totale	9,700 m
Largeur totale	2,730 m
Empattement	5,000 m
Superficie du plancher	20,59 m ²
Volume	42,32 m ³
Longueur intérieure	8,580 m
Largeur intérieure	2,400 m
Hauteur intérieure max	2,055 m



↓ Le 10 août 1936, l'omnibus 1291 Givet - Namur s'apprête à quitter la gare de Dinant. La 61 du Nord-Belge fut construite par Cockerill (n° 2785) en 1911. Elle deviendra la 2461, puis 24.011 à la SNCB et sera réformée le 4 mars 1952. Le premier véhicule derrière la locomotive est un fourgon de la série 603 à 630. Photo H. G. HESSELINK, collection PFT.



NB	SNCB	Mise hors service	Remarques
601	2401	PV 111 du 17-10-1941	à démolir par l'atelier de Tienen
602	2402	PV 130 du 30-06-1949	à réutiliser comme local
603	-		
604	2403	PV 226 du 29-12-1947	à réutiliser comme local
605	2404	PV 314 du 24-12-1946	à démolir par l'atelier de Tienen
606	2405	PV 200 du 21-08-1950	fortement endommagé à son retour d'Allemagne, garé à Grimde
607	2406	PV 58 du 19-06-1942	démoli
608	2407	PV 47 du 30-08-1944	endommagé lors du bombardement de Kinkempois, à démolir par l'atelier de Tienen
609	2408	PV 166 du 04-07-1950	fortement endommagé lors de son retour d'Allemagne, garé à Muizen
610	2409	PV 45 du 24-04-1945	dommage de guerre suite au bombardement de Charleroi, à démolir
611	-		
612	2410	PV 43 du 19-05-1942	à démolir par l'atelier de Tienen
613	-		
614	2411	PV 12 du 23-02-1949	à réutiliser comme local
615	-		
616	2412	PV 58 du 19-06-1942	à démolir par l'atelier de Tienen
617	2413	PV 130 du 30-06-1949	à réutiliser comme local
618	2414	PV 314 du 24-12-1946	à démolir par l'atelier de Tienen
619	2415	PV 299 du 15-10-1945	dommage de guerre, à démolir par l'atelier de Schaerbeek
620	2416	PV 130 du 30-06-1949	à réutiliser comme local
621	2417	PV 130 du 30-06-1949	à réutiliser comme local
622	2418	PV 130 du 30-06-1949	à réutiliser comme local
623	-		
624	2419	PV 299 du 15-10-1945	
625	2420	PV 226 du 29-12-1947	à réutiliser comme local
626	2421		non recensé après la Seconde Guerre, considéré comme perdu, situation arrêtée à la clôture d'exploitation de 1954
627	-		
628	2422	PV 205 du 03-10-1946	à démolir par l'atelier de Tienen
629	-		
630	2423	PV 140 du 27-08-1948	à réutiliser comme local

↓ Le 9 septembre 1946, arrivée à Liège-Longdoz d'un omnibus en provenance de Visé. La rame est composée d'un mélange impressionnant de véhicules différents. Un fourgon de la série 603 à 630 se trouve derrière la 49.002. Cette locomotive badoise (type VI) fut cédée au Nord-Belge en 1919 où elle reçut le n° 82. Lors de la reprise du Nord-Belge en mai 1940, la SNCB lui attribua le n° 4982 (49.002 en 1946). Elle fut radiée au dépôt de Visé le 7 juillet 1948. Photo H. G. HESSELINK, collection PFT.





↑ Le même jour, toujours à Liège-Longdoz, la même rame attend le départ pour se rendre à Visé. Le fourgon de la série 603 à 630 a été placé à l'autre extrémité de la rame.
Photo H. G. HESSELINK, collection PFT.

→ Sur cette carte postale ancienne de la gare de Lobbes, on voit à droite un train de voyageurs pour Charleroi stationnant à quai; en queue est accouplé un fourgon de la série 603 à 630. Le convoi se trouvant à sa gauche est un train Etat Belge à destination de Mons ou de la région du Centre.
Collection PFT.



PHOTO 120-64 NB →
Un fourgon de la série 603 à 630 réutilisé comme véhicule de service 190.898 par le service ES. Gembloux, 12 septembre 1962.
Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.



Avec nos remerciements à Michel THIRY pour son aide.

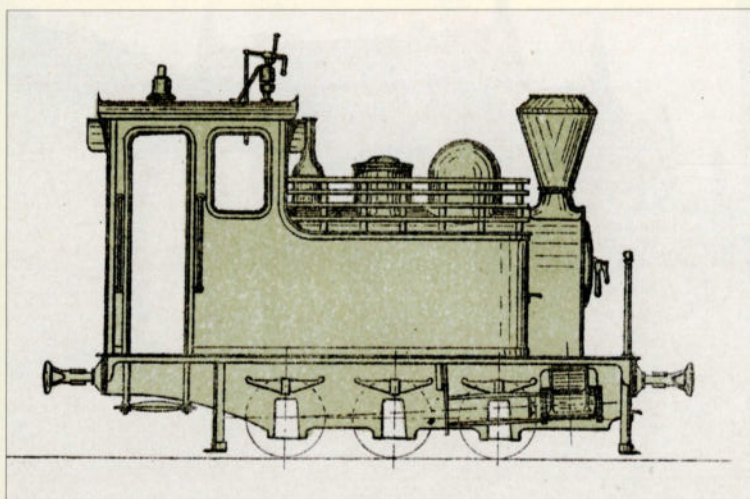
Russie : Ct type AR, AR2, 2AR, 2AR² de St-Léonard

Dans le précédent numéro, nous avons présenté les Dt des types OR et 2OR de *Saint-Léonard* construites pour la *Première Compagnie de Chemins de Fer Secondaires de Russie* (série M). Nous allons maintenant traiter la série des 14 Ct livrées simultanément.

Commandées pour les nouvelles lignes à voie étroite (75 cm) en construction dans les pays baltes et en Ukraine, ces machines furent numérotées dans la série A.1 à A.14. *St-Léonard* les avait classées dans les types AR, AR2, 2AR et 2AR².

Dans le district sud de la *Première Compagnie*, elles étaient chauffées au charbon, alors que sur les réseaux de Pernov-Reval et de Sventsyany, elles brûlaient du bois. La réserve de bois était placée au-dessus de la chaudière et des soutes à eau. Elles pouvaient circuler à 23 km/h. Deux furent construites en 1894 (A.1 et A.2), cinq en 1895 (A.3 à A.7), six en 1898 (A.8 à A.13) et la A.14 en 1899.

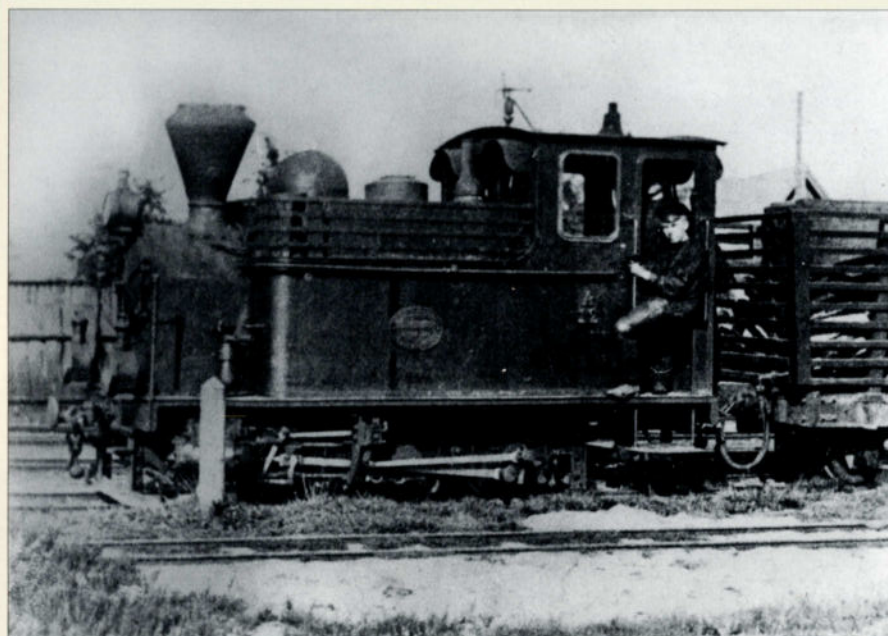
La A.1 fut affectée au réseau de Pernov-Reval où elle fut utilisée jusqu'en 1915 avant d'être envoyée en Lituanie. Les A.2 à A.6 étaient affectées à Holonevskaja et la A.7 à Gaivoron. La A.9, livrée en Estonie, ne fut pas utilisée sur les lignes de la "*Première Compagnie*", mais louée à la briqueterie *Pihlak* à Rapla. Les A.11 à A.13 ont été affectées aux manœuvres et aux trains de service de Pernov-Reval jusqu'en 1917, après quoi elles furent transférées vers d'autres districts. La A.14 était utilisée à la sucrerie *Brodetskoye* à Kiev, en Ukraine.



Dessin montrant la locomotive type AR de St-Léonard dans sa version d'origine. Document *St-Léonard*, collection Maurice HENNEQUIN / PFT.

Voici leur numéro et date de construction, suivi de leur type et du numéro donné par les chemins de fer secondaires russes :

981 / 1894 - AR - n° A.1
982 / 1894 - AR - n° A.2
1008 / 1895 - AR2 - n° A.3
1009 / 1895 - AR2 - n° A.4
1010 / 1895 - AR2 - n° A.5
1011 / 1895 - AR2 - n° A.6
1012 / 1895 - AR2 - n° A.7
1134 / 1895 - 2AR - n° A.8
1135 / 1898 - 2AR - n° A.9
1136 / 1898 - 2AR - n° A.10
1133 / 1898 - 2AR - n° A.11
1138 / 1898 - 2AR - n° A.12
1139 / 1898 - 2AR - n° A.13
1198 / 1899 - 2AR ² - n° A.14



La locomotive A.12 (St-Léonard 12138 / 1898) en service sur la ligne Wizbal - Pokow. Photo Hll Reino Kalliomäki, collection M. HENNEQUIN / PFT.

Caractéristiques

Type :	Ct
Surface de la grille :	0,38 m ²
Surface de chauffe :	15,43 m ²
Timbre :	12 bars
Diamètre des cylindres :	195 mm
Course des pistons :	300 mm
Diamètre des roues :	0,600 m
Masse à vide :	8,50 t
Masse totale :	10,55 t
Longueur totale :	4,840 m

France : Bt Cockerill

Usines Métallurgiques de St-Eloi, Bonnières-sur-Seine

En 1924, la société *Cockerill* a livré une locomotive à chaudière verticale du type IV aux *Usines Métallurgiques de St-Eloi* à Bonnières-sur-Seine, dans la région parisienne. Elle portait le numéro de construction *Cockerill 3076*. Après sa mise hors service en janvier 1965, elle fut placée en monument à Bonnières-sur-Seine.



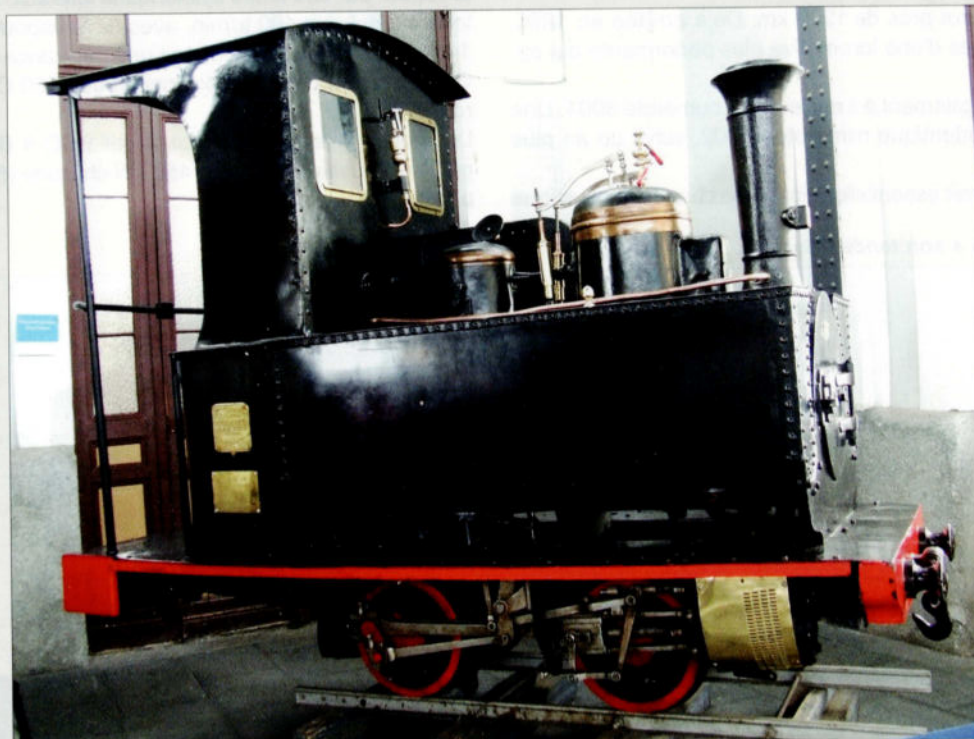
PHOTO 120-65 ↑ - **PHOTO 120-66** ➤ La locomotive Cockerill 3076 de 1924 en monument à Bonnières-sur-Seine.
Philippe DE GIETER, 8 août 2013.

ESPAGNE : Bt Couillet

La *Minas de Barruelo S. A.*, à Barruelo de Santullán, possédait six petites locomotives-tenders à deux essieux à voie étroite (0,550 m) construites par *Couillet* entre 1880 et 1882.

Pas moins de quatre d'entr'elles existent encore : la n°4 (Couillet 580/1882) est exposée au Musée des chemins de fer de Madrid Delicias; les n° 1, 2 et 3 sont préservées à Zaragoza.

- n° 1 - Couillet 478 / 1880
- n° 2 - Couillet 479 / 1880
- n° 3 - Couillet 545 / 1881
- n° 4 - Couillet 580 / 1882
- n° 5 - Couillet 581 / 1882
- n° 6 - Couillet 582 / 1882



La locomotive n° 4 (Couillet 580 / 1882) exposée à Madrid Delicias.
Alessandro ALBE, 25 janvier 2014.

Locomotives à vapeur HEILMANN à transmission électrique

A la fin des années 1800, nombreux furent les prototypes en tout genre pour tenter d'améliorer les performances des engins de traction.

En 1893, la *Compagnie des chemins de fer de l'Ouest* testa une locomotive à vapeur à transmission électrique étudiée par Jean-Jacques HEILMANN (1853-1922, ingénieur et inventeur français originaire de Mulhouse), construite par BBC et baptisée "*La Fusée électrique*". Elle fut la première locomotive électrique créée en France et fut mise en route le 9 mai 1894 sur un train spécial entre Paris Saint-Lazare et Nantes (357 km), dans lequel avaient pris place 250 invités. Elle relia les deux villes à la vitesse moyenne de 75 km/h, avec des pointes à 107 km/h.

L'expérimentation s'était révélée plutôt décevante bien que les essais révélèrent une réelle souplesse de conduite et de stabilité. L'engin, qui dépassait difficilement les 100 km/h, ne méritait pas son nom de *Fusée*.

Elle fut utilisée en service régulier sur la ligne Paris - Mantes pour

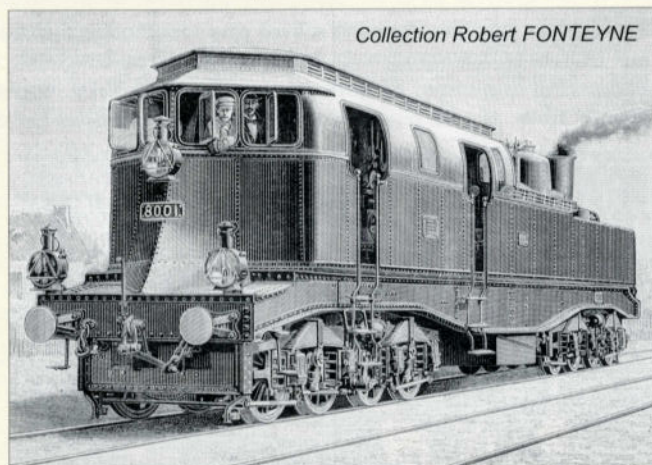


La Fusée électrique d'Heilmann, construite en 1893.

la tester, et parcourut près de 1900 km. Déjà arrêtée en 1895, elle servit aux études d'une locomotive plus performante qui apparut en 1897.

Ce nouvel engin, également à 8 essieux, fut numéroté 8001. Une seconde machine identique numérotée 8002, suivit un an plus tard.

La 8001 se composait essentiellement d'une chaudière classique



alimentant un moteur à vapeur vertical *Willans* à 12 cylindres commandant deux dynamos à courant continu, système *Brown*, montées à chacune des extrémités de l'arbre moteur. Ces deux dynamos étaient excitées séparément par une petite dynamo excitatrice actionnée par un moteur spécial, disposée sur l'une des grandes dynamos. Le courant fourni par ces deux dynamos alimentaient 8 moteurs de traction, un par essieu. Le corps de la locomotive reposait sur deux bogies à quatre essieux chacun (configuration des essieux Do'Do'). L'approvisionnement comprenait 4 tonnes de briquettes et 8 m³ d'eau. Elle était accouplée à un tender servant également de fourgon, pesant 45 tonnes en ordre de marche et contenant une réserve d'eau de 20 m³.

La chaudière, du type *Belpaire*, était classique, avec un foyer de 3,34 m² et une surface de chauffe de 185,5 m². Le moteur vertical, du système *Willans*, possédait 6 lignes de cylindres qui étaient disposés par deux l'un au-dessus de l'autre; les 12 pistons de ces cylindres agissaient sur 6 manivelles calées à 120°. Ces pistons agissaient à simple effet et les cylindres recevaient la vapeur par des tiroirs cylindriques latéraux. A la vitesse angulaire normale de 400 tr/min, avec de la vapeur à la pression de 14 bars, le moteur développait une puissance indiquée de 1250 CV pour une puissance disponible de 1000 CV aux jantes des roues.

Les deux dynamos construites par BBC à Baden étaient à 6 pôles et pouvaient produire 450 kW chacune (500 volts, 900 ampères).

La 8001 accouplée à son tender-fourgon. Collection Robert FONTEYNE.



Elles étaient excitées en dérivation par une petite dynamo à quatre pôles, fournissant 110 volts et 400 ampères environ, actionnée par un moteur *Willans* à 4 cylindres. Ce moteur recevait de la vapeur détendue à la pression de 8 bars.

Les 8 moteurs de traction recevaient directement le courant des deux grandes dynamos. Ils étaient montés en dérivation et excités en série.

Les roues motrices avaient un diamètre de 1,160m.

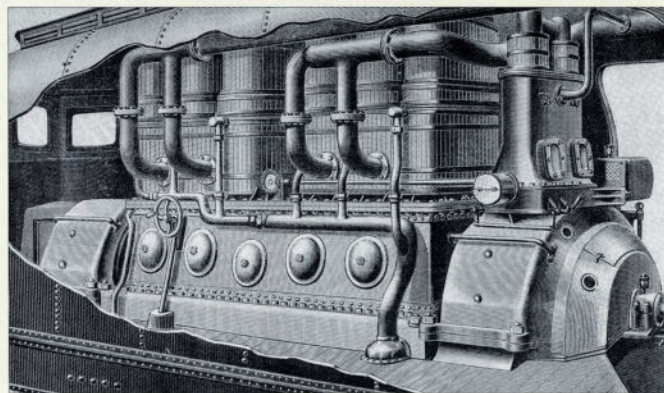
La commande de la locomotive était des plus simple mais nécessitait trois agents : un chauffeur, un mécanicien et un pilote-électricien.

Le chauffeur avait pour mission d'alimenter la chaudière et d'entretenir le foyer, ce qui n'était pas facile car, à pleine puissance, la chaudière vaporisait 13 m³ par heure et le foyer brûlait plus d'une tonne de charbon dans le même temps.

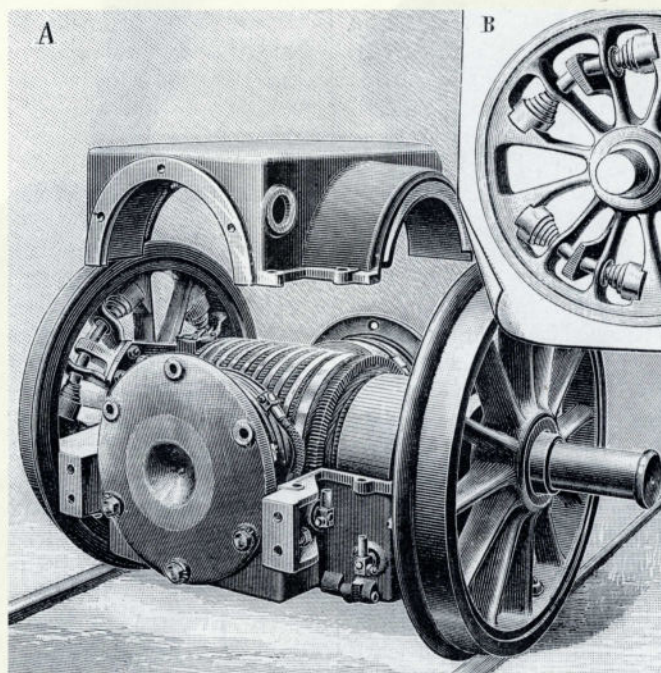
Le mécanicien surveillait et entretenait les deux moteurs, les deux dynamos, l'excitatrice, ainsi que le petit moteur à vapeur actionnant le compresseur d'air *Westinghouse* pour le frein.

Le pilote-mécanicien était chargé de conduire la locomotive. Il disposait dans ce but, à l'avant de la machine, d'un rhéostat agissant simultanément sur les excitatrices des deux dynamos, d'interrupteurs intercalés dans le circuit de chaque moteur, ce qui permettait de mettre un moteur hors circuit en cas d'avarie, et d'un inverseur général de l'excitation des moteurs pour la marche en arrière. La simple manœuvre du rhéostat d'excitation permettait de faire varier à volonté, aussi lentement ou aussi vite que le nécessitaient les besoins du service, l'effort de traction entre 0 et un maximum limité par la puissance du moteur à vapeur. A noter que la cabine de conduite disposée à l'avant de la locomotive avait une forme en coupe-vent. En cas de marche en arrière, cette forme aérodynamique ne jouait forcément plus son rôle. Vu l'empattement élevé de la machine (15,4 m), il n'était possible de virer la locomotive que sur les plaques tournantes de 16 m.

Sur les quatre qualités invoquées par M. Heilmann en faveur de son système, trois étaient incontestablement acquises : la stabilité, l'adhérence et la souplesse. La quatrième qualité, la puissance, la plus importante somme toute des quatre, ne semblait pas acquise au même degré. La raison était qu'il ne suffisait pas que la machine soit puissante pour qu'elle soit supérieure à une autre moins puissante; le facteur intéressant n'était pas la puissance, mais bien la *puissance spécifique*, c'est-à-dire le quotient de la puissance par le poids, exprimée en kg/CV. Or la nouvelle locomotive d'Heilmann pesait 125 t en ordre de marche, et le fourgon-tender qu'elle devait remorquer pour un service de 3 heures pesait 45 t, soit un total de 170 t, ce qui représentait un poids spécifique de 170 kg/CV. Les locomotives compound de l'époque ne pesaient que 80 t en ordre de marche et pouvaient développer jusqu'à 1100 CV. Il en résulte qu'à puissance égale, les locomotives compound pesaient deux fois moins que la machine Heilmann.



Le moteur *Willans* entraînait les deux dynamos disposées de part en part du moteur. Collection Robert FONTEYNE



Un moteur de traction, calé sur l'axe de l'essieu, avec transmission élastique. Collection Robert FONTEYNE

Des essais eurent lieu le 12 novembre 1897. Le premier train était composé de 12 voitures totalisant 150 t; la vitesse fut limitée à 30 km/h. Le second train pesait 250 t et la vitesse portée à 100 km/h. Ces parcours se déroulèrent sans le moindre problème. Les chiffres fournis par M. Drouin, le principal collaborateur de M. Heilmann, montraient que la puissance indiquée des moteurs *Willans* est de 1350 CV et que, en tenant compte du rendement des moteurs à vapeur des dynamos et des moteurs électriques, on ne devait pas compter sur plus de 1000 CV à la jante des roues.

En appliquant les chiffres de M. du Bousquet, ingénieur en chef du Matériel et de la Traction à la *Compagnie des Chemins de fer du Nord*, à un train composé de la locomotive (125 t) et du fourgon-tender (45 t), on trouvait que la puissance disponible ne permettait pas de dépasser une vitesse de 120 km/h sur une pente de 5‰, de 100 km/h sur palier, et de 85 km/h sur une rampe de se 5‰.

En résumé, la locomotive Heilmann permettait de remorquer un poids utile de 100 t à la vitesse réelle moyenne de marche de 100 km/h. Cette performance n'avait rien de remarquable pour l'époque, les locomotives ordinaires à vapeur à grande vitesse faisaient beaucoup mieux. On n'avait donc rien gagné, ni en vitesse, ni en poids remorqué, ni en coût d'achat. En effet, la locomotive Heilmann et son tender coûtaient 300.000 francs tandis qu'une locomotive ordinaire et son tender n'en coûtaient que 100.000. Et s'est sans parler du salaire des trois agents de conduite.

Au vu de ces résultats et conclusions, on se posa alors la question de savoir dans quelle voie il fallait s'engager pour augmenter la vitesse de l'époque des trains rapides. M. du Bousquet l'avait indiqué dans son discours inaugural à la présidence de la *Société des Ingénieurs civils de France*, le 5 janvier 1894 : il fallait diminuer le poids spécifique des locomotives. Pour cela, les compagnies devront tôt ou tard avoir recours à l'électricité, mais en laissant l'usine en place et en construisant des locomotives à trolley avec conducteurs aériens ou au niveau du sol.

La traction électrique, qui triompha au cours du 20^e siècle, doit reconnaissance à M. Heilmann pour avoir un des premiers, osé brandir les foudres électriques devant les grandes Compagnies de chemins de fer et les familiariser avec l'électricité.

il y a 50 ans ...



En février 1964, deux locomotives de la série 93 de la DB se placent à l'arrière de l'Express 51 "Wien - Oostende Express" pour le pousser sur le plan incliné d'Aachen. C'est la voiture-buffet 11.901 (préservée depuis le 10-09-1989 par le PFT) qui se trouve en queue du train. La 93 985 est une T14' prussienne qui fut radiée au dépôt d'Aachen West le 21 avril 1968. Daniel THIELEMANS.

PHOTO 120-67 *Dans le but de supprimer les pertes de temps occasionnées par le changement de locomotives à Antwerpen-Central et à Roosendaal aux trains tractés assurés des trains Benelux entre Bruxelles et Amsterdam, la SNCB et les NS mirent en service en 1974 des rames réversibles à l'aide de matériels spécialement réaménagés. Pour la traction, la SNCB transforma les 2515 à 2522 en locomotives bitension 1,5/3 kV, et fournit 16 voitures I4 (8 A et 8 AB). De leur côté, les NS équipèrent 8 voitures-restaurants d'un poste de conduite, et fournirent 18 voitures de seconde classe. Voici la 2556 (sortie de transformation le 8 février 1974, ex. 250, ex. 125.104, ex. 140.004) dans sa décoration d'origine, à Bruxelles-Midi. Photo Julien CASIER, collection PFT.*

il y a 40 ans ...



il y a 40 ans ...



Dans le but de renforcer les services vers Paris et Köln sans échange de traction, la SNCB commanda en 1971 les six locomotives quadricourant de la série 18. Semblables aux CC 40.100 de la SNCF, elles furent mises en service au début de 1974. Voici une photo de la 1805 réalisée à la sortie de l'usine La Brugeoise et Nivelles, à Nivelles, en janvier 1974. Cette locomotive est l'unique survivante de sa série, sauvegardée par le PFT depuis janvier 2001. Photo B.N., collection PFT.

PHOTO 120-68 *Le 21 janvier 1984, le service commercial de la SNCB à Liège a organisé un train hivernal sur la Vennbahn, entre Liège-Guillemins et Sourbrodt. Le train était composé de cinq voitures de type M1 formant une rame réversible; la traction était assurée par la 6047 de Kinkempois. Cette photo montre l'arrivée du train à Raeren. Il repartira vers la Vennbahn avec la voiture-pilote en tête jusqu'à Wévercé où un nouveau changement de sens de marche aura lieu. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

il y a 30 ans ...



Oostende-Stad



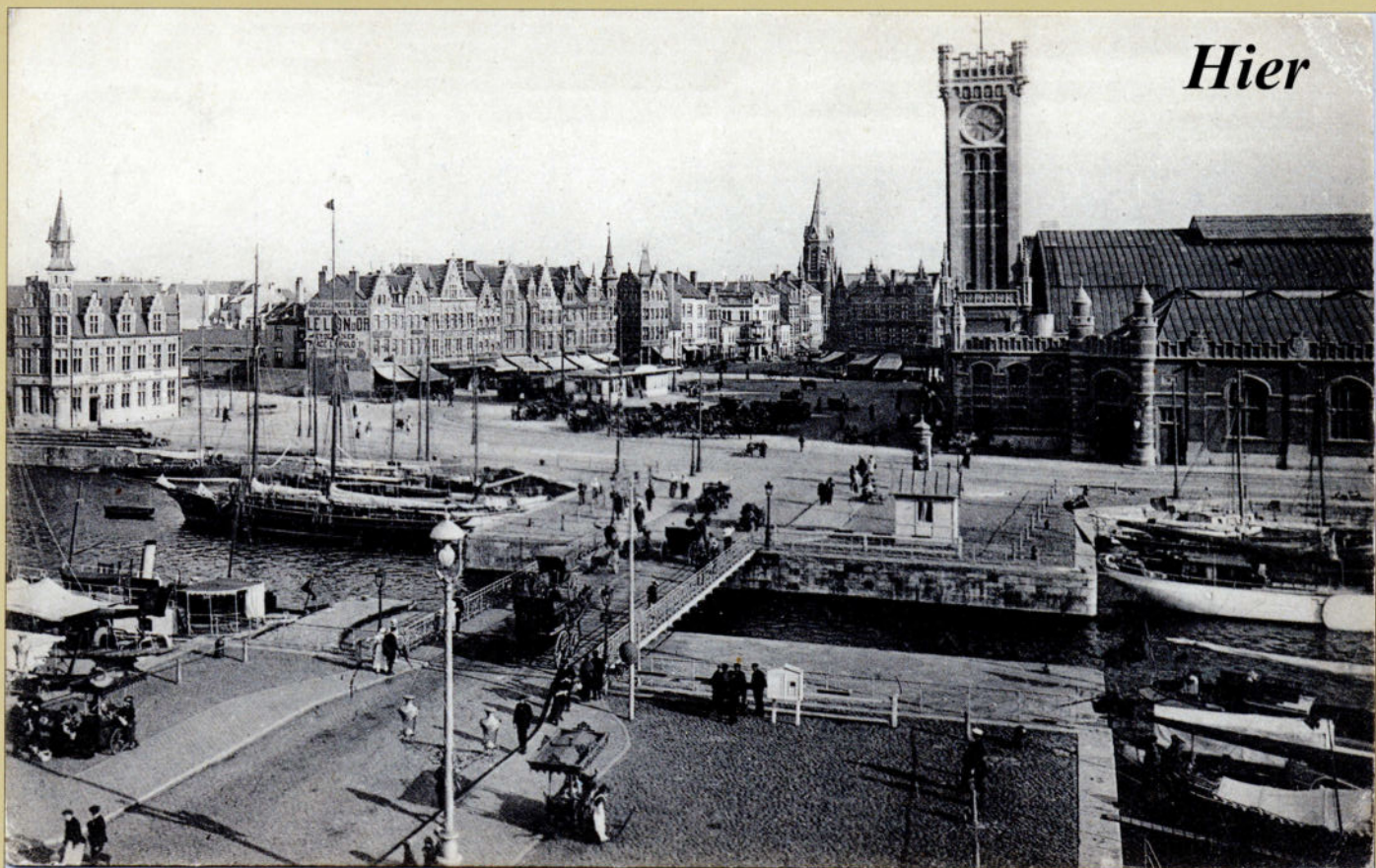
Hier

C'est le 28 août 1838 que fut inaugurée officiellement l'arrivée du premier train à Oostende. Comme les autorités militaires n'avaient pas donné leur autorisation pour la démolition des murs d'enceinte, une gare provisoire fut aménagée à l'extérieur de la ville. Non content de l'emplacement de cette gare, le conseil communal décida en janvier 1839 d'établir une gare dans la ville. Le premier train y arriva le 1er décembre 1839, mais il s'agissait toujours d'un ensemble provisoire. C'est Auguste Payen qui dessina les plans de la gare définitive, lui qui avait auparavant construit la première gare de Brugge. Ce nouveau bâtiment, imposant et de style néoclassique, fut officiellement inauguré le 1er juillet 1844. Baptisée "Oostende-Stad" (Ostende-Ville), cette gare avait le désavantage d'être fort éloignée des quais où accostaient les paquebots en provenance d'Angleterre, obligeant les voyageurs à une longue marche avec leurs bagages. C'est ainsi qu'en 1866 débutèrent des travaux d'adaptation du tracé de la ligne Brugge - Oostende, tandis qu'une nouvelle gare baptisée "Ostende-Maritime" fut construite; le tout fut mis en service en 1871.

La vue ci-dessus montre l'entrée de la gare d'Oostende-Stad datant de 1880 et la place de la gare. Ci-dessous, le même site aujourd'hui, totalement méconnaissable. Collection PFT.



Aujourd'hui



Hier

En 1888 débutèrent les travaux d'agrandissement de la gare d'Oostende-Stad; le nombre de voies passa de trois à quatre, qui furent recouvertes d'un auvent. Un nouveau bâtiment fut construit par l'architecte Félix Laureys. Il était flanqué d'une tour de 40 m de hauteur, équipée sur ses quatre côtés d'une horloge éclairée. Deux des quatre voies furent prolongées jusqu'à la gare d'Oostende-Kaai, à travers la place devant la gare. Les installations d'Oostende-Stad s'avèrent rapidement insuffisantes, mais la gare ne pouvait plus s'étendre en largeur. En 1893, le gouvernement approuva un agrandissement du port pour faire face au trafic toujours en hausse des paquebots, avec l'aménagement d'une nouvelle gare le long du quais des paquebots. Le premier train arriva au pied des bateaux le 3 novembre 1896. Un bâtiment provisoire en bois fut construit en 1903; il fut remplacé par une nouvelle gare construite à la même place, inaugurée le 1er août 1913, et baptisée "Oostende-Kaai" (Ostende-Quai). En 1919, on envisagea de fusionner les gares d'Oostende-Stad et d'Oostende-Kaai. Il fallut attendre après la Seconde Guerre pour la concrétisation de ce projet, Oostende-Kaai reprenant progressivement toutes les activités. C'est le 5 avril 1946 que la gare d'Oostende-Stad fut fermée au trafic des voyageurs, mais resta encore accessible aux marchandises jusqu'en 1951. La gare d'Oostende-Stad fut finalement démolie en 1956.

Le document ci-dessus montre la gare, dont les installations étaient parallèles au bassin Mercator (à droite du pont). Au milieu, on voit le pont-tournant de la Chapelle. Ci-dessous, le même site aujourd'hui. Les maisons qui se trouvaient en face de la gare ont conservé leur façade. Collection PFT.



Aujourd'hui

