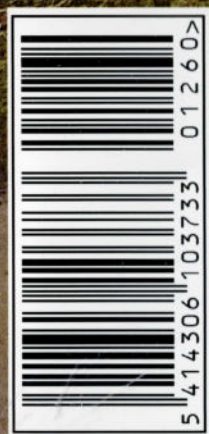


EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 126 - AVRIL 2015 - € 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

Le mot du Président

L'année 2015 s'annonce fertile en défis, notamment sur le Chemin de fer du Bocq. C'est en effet cette année que le prolongement jusqu'à Evrehailles-Bauche sera mis en service, soit deux kilomètres supplémentaires de voies exploitées, et certainement dans un des plus beaux décors de la ligne. Tandis qu'à l'autre extrémité de la ligne, la voie doit être démontée pour permettre la modernisation de la ligne 162...

A Saint-Ghislain, l'attrait suscité par "Mons 2015, Capitale européenne de la Culture" engendrera la venue de nombreux touristes dans la région montoise, et Rétrotrain, le musée du PFT, devrait être ouvert plus souvent pour l'occasion.

Il y aura aussi la gestion des circulations touristiques sur le réseau, dont la réglementation change en juin, et qui nécessitera probablement de profondes adaptations si l'on veut continuer à rouler.

Si ces défis vous intéressent, n'oubliez pas que nous sommes toujours à la recherche de bénévoles...
Les coordonnées des responsables se trouvent en page 3.

Bonne lecture.

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 : EN LIGNES n° 70 à 124, soit 54 numéros au prix de €50, et *Transfer* du GTF années 2010 à 2014.
Marc FALISSE, ☎ +32.(0)476/66.88.08.

A VENDRE : maquettes de bâtiments, gares, etc. échelle HO. Liste sur demande. S'adresser à VREUX Frederik.
☎ +32.(0)470/43.80.05. Courriel : fredvieux75@hotmail.be

Rectifications - précisions

EN LIGNES 123

- **page 61** : sur la photo du bas, le bâtiment visible derrière la 712 est celui de l'ancien hôpital militaire **Saint-Laurent** qui regroupe aujourd'hui des services administratifs de la Défense nationale ; plus à droite on voit la basilique **Saint-Martin**.
- **pages 62 et 63** : les photos montrant la 171 ont été prises à Liège-Vivegnis. C'est là que l'usine **Saint-Léonard** (qui n'était pas raccordée au chemin de fer dont elle était distante d'environ 500 m mais séparée de celui-ci par le vieux quartier du Nord au tissu urbain très serré) livrait au chemin de fer les machines qu'elle fabriquait.

EN LIGNES 124

- **page 33** : la relation L-20 a été oubliée dans le tableau du week-end. Il s'agit de trains L Mechelen - Leuven assurés en automotrices doubles classiques.

EN LIGNES 125

- **page 9** : dans la fiche de la 2021, à la rubrique Date de naissance, il y a 02-11-1974, il faut 02-11-1977
- **page 14** : la date de radiation de la 175 est 17-07-2003.
- **page 67** : la photo du bas est prise à Rocleng-sur-Geer dans l'ancienne rue de la Gendarmerie, devenue rue du Pont. Le tram est d'ailleurs arrêté sur le pont sur le Geer. Il a quitté la station de Rocleng (à +/- 200 à 300 m) et route vers Bassenge et effectivement sans doute vers Maastricht.

AS.MO.CO

L'AS.MO.CO organise le 10 mai 2015 de 9h à 13h en la salle St. Raphaël à Aywaille sa 68e Bourse Internationale de trains miniatures, voitures et jouets anciens.

Renseignements et réservations :

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

Un grand homme du rail nous a quitté : malade et très affaibli, André Dagant s'est éteint le 20 janvier dernier à Houffalize. Il allait avoir 85 ans en juin...

Né dans la région du Centre, à l'ombre des terrils et à proximité du dépôt d'Haine-St-Pierre, André Dagant était devenu un des plus grands historiens de nos chemins de fer. Véritable encyclopédie vivante, il était tout particulièrement intéressé par les constructeurs belges de locomotives et avait une connaissance approfondie des listes des constructeurs. Passionné par le *Nord-Belge*, il pouvait citer de mémoire l'histoire de chaque machine de cette Compagnie. Préoccupé par la préservation du patrimoine, il était aussi un expert en matière d'archéologie industrielle. Il avait étudié les canaux et chemins de fer charbonniers.

On aura une idée de ses connaissances en parcourant les livres et brochures publiés dans une série dénommée "Souvenir de la Vapeur" qui comporte pas moins de 41 titres. Parmi ceux-ci, deux ouvrages sont considérés comme des références dans le domaine des locomotives à vapeur : "125 ans de construction de locomotives à vapeur en Belgique" (Liège, 1974), et "Les locomotives à vapeur de l'Etat Belge à la SNCB (1835-1966)" (Tielt, 1982). Depuis quelques années, des liens s'étaient établis avec l'équipe de rédaction du PFT, auquel André a confié la publication de ses dernières contributions à l'histoire ferroviaire de notre pays : "La Compagnie du Nord-Belge et ses Locomotives", "Les Forges, Usines et Fonderies d'Haine-St-Pierre" et les locomotives "Lilliputs" de l'Exposition de 1935.

Au cours de sa vie, André avait réuni une documentation (photos, archives...) prodigieuse, ainsi qu'une des plus importantes collections de plaques de constructeurs belges et de lanternes. L'ensemble est préservé par le PFT.

Homme au caractère certes pas toujours facile, André Dagant était un "passeur de mémoire", un des derniers témoins d'une époque révolue.

Merci André, pour nous avoir légué tes connaissances et transmis ton savoir.



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, Armand BEERLANDT, BOMBARDIER, Johny BRAUNS, Herman BRULMANS, Julien CASIER, Thierry COCHIN, Marc COULON, Michel de ESCH, Simon DERIDDER, Wim DE RIDDER, Deken DE WITTE, Andy ENGELEN, Michel de ESCH, Philippe GOUSSET, Michel HANSSSENS, Georgy LEJEUNE, Roger LOTHAIRE, Daniel MOENS, Luc NINANE, Charles OCSINBERG, Paul PASTIELS, Philippe PIRNAY, Guy SMETZ, la SNCB, STADLER, Dennis VANSUMMEREN, Philippe VERELST, William VERVLIMMERE, Sylvie WUSTENBERGS.

EN LIGNES

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

Adresse

PFT-asbl - Boîte Postale 40 - BE-7000 MONS - Belgique
☎ GSM : +32.(0)473/39.35.54 FAX : +32.(0)65/66.45.41
✉ pfttsp@gmail.com Internet : www.pfttsp.be

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2015

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 2015". L'abonnement débute avec le premier numéro de l'année, quelle que soit la date de l'abonnement.

Modalités de paiement

- si vous habitez la Belgique, il suffit de verser la somme sur le compte bancaire BE57 0011 2017 8935 du PFT Mons;
- si vous habitez l'étranger, vous pouvez effectuer un virement bancaire international (Bic-code : GEBABEBB; IBAN-code BE57 0011 2017 8935) ou utiliser un mandat postal international;
 - si vous habitez en France, vous pouvez virer la somme sur le compte postal 1374917V026 du PFT (Lille);
- si vous utilisez un bulletin de virement européen, indiquez vos nom et adresse dans la rubrique "communication" en plus de l'article commandé;
- dans tous les cas, vous pouvez payer par carte Visa ou Eurocard, en indiquant les nom et adresse de l'émetteur, le numéro et la validité de la carte et la somme en euros.

N'oubliez pas de mentionner les articles souhaités.

Changement d'adresse

Il suffit de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

Courrier

Pour toute correspondance, veuillez joindre une enveloppe timbrée self-adressée ou un coupon réponse international.

Restauration du matériel et exploitation

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

Schaerbeek : Pierre Herbiet : ☎ +32.(0)473/39.35.54
St-Ghislain : Thierry Maroil : ☎ +32.(0)489/05.39.66
Ligne 128 : Alain Defechereux : ☎ +32.(0)477/98.91.23
Modélisme et bourses : philipperousman@yahoo.fr

Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

Dépôt légal : à la parution

PHOTO 126-01

Passage de l'automotrice 843 modernisée à Langdorp lors d'un parcours d'essai le 10 mars 2015. Alain JANMART.

EN LIGNES 126 - AVRIL 2015

sommaire



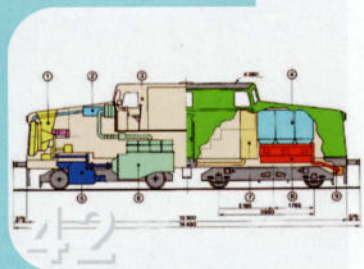
6

La 6077 du PFT



35

Les E181 quittent la Moselle



Une loco à gazogène pour la SNCB



66

Hier - aujourd'hui : Lamorteau

2 PFT-Service - Editorial

4 News PFT

6 la 6077 du PFT

14 Actualité belge

14 locomotives - statistiques

21 automotrices

22 radiations

24 divers

25 trains blocs, où est est-on?

26 la passerelle de Renaix

28 Touristiques

30 Sociétés privées

30 DB Schenker Nederland

32 Crossrail

33 Actualité étrangère

33 Danemark

34 Pays-Bas - Norvège

35 Les 181 quittent la Moselle

38 La fin des BB 9300

40 Allemagne - Italie

41 USA

42 Histoire : étude d'une locomotive à gazogène

48 Le projet du type 21

53 Les voitures-tramways de 1874 et 1896 du N-B

58 Nées en Belgique

62 La page des trams

64 Il y a ...

66 Hier - aujourd'hui

COUVERTURE ARRIÈRE

PHOTO 126-02 Le 31 janvier 2015, les nouvelles rames ICE 7 407 714 et 407 705 de la DB ont été transférées d'Aachen West à l'atelier TGV de Bruxelles-Midi par la PB03 de Crossrail. Passage du convoi à Scholen. Andy ENGELEN.

PHOTO 126-98 La révision de la 5509 touche à sa fin. Salzinnes, 10 mars 2015. Marc Coulon.



Le Chemin de fer du Bocq prolongé jusqu'à Bauche

Les travaux de reconstruction de la voie se sont poursuivis chaque dimanche depuis le début de l'année, si bien qu'à l'heure d'écrire ces lignes, les premières maisons du village sont en vue.

Après nivellement de l'assiette de la voie, les traverses sont réparties par une grue sur la longueur d'un rail. Elles sont ensuite ajustées de quelques centimètres avec des barres à mine par les bénévoles. Cette opération terminée, à l'aide d'une seconde grue (opérant sur la voie), les rails sont soulevés et posés sur le lit de traverses. Pendant qu'une équipe réalise l'éclissage et la fixation des attaches rail/traverse, une autre équipe pose les traverses pour le coupon de voie suivant, et ainsi de suite. Il restera encore à faire réviser la structure métallique du pont inférieur à l'entrée du village, ballaster et niveler la voie. L'inauguration officielle du nouveau et superbe tronçon de 1 km est prévue pour le mois de juin. Un événement à ne manquer sous aucun prétexte !

Parallèlement, les premières réservations pour groupes commencent à arriver, lançant *de facto* la nouvelle saison touristique 2015.

En ce qui concerne l'application de la nouvelle loi sur les lignes touristiques et sur les circulations du matériel historique sur le réseau *Infrabel*, toutes les forces administratives du PFT sont engagées dans une course contre la montre pour terminer les dossiers dans les délais. A l'heure actuelle, le colossal travail de création d'un système de gestion de sécurité efficace permettra les circulations sur la ligne musée et vraisemblablement aussi en gare de Ciney. Pour étendre cette autorisation à l'ensemble du réseau, certains processus devront encore être développés dans les semaines à venir. Il s'agit ici d'un travail très important de réflexion, de rédaction et de structuration de l'association, peut-être trop en regard du nombre de kilomètres parcourus par le PFT sur le réseau chaque année. Ce travail est quasiment identique à celui d'une entreprise ferroviaire qui fait circuler plusieurs trains par jour, tous les jours de l'année.

A l'aide d'une grue, les nouvelles traverses, la plupart en béton, sont placées une à une à leur emplacement.
PFT-CFB, 11 janvier 2015.



La première opération consiste à démonter l'ancienne voie, dont les traverses sont irrécupérables. Les nouvelles traverses sont posées sur le bas côté. Ici, une vue prise en direction de Bauche le 11 janvier 2015. PFT-CFB.



L'assiette de la voie est ensuite nettoyée et nivelée, comme sur cette vue prise en direction de Purnode. PFT-CFB, 11 janvier 2015.





Les rails sont ensuite posés sur le lit de traverses, à l'aide de deux grues, dont une opère à l'avant de la voie (notre photo) et l'autre sur la voie déjà posée.
PFT-CFB, 11 janvier 2015.



Après leur mise en place, les rails sont éclissés puis fixés aux traverses. Ce travail est entièrement réalisé à la main. PFT-CFB, 11 janvier 2015.

Comme sur les photos de la "belle époque", les bénévoles qui ont rejoint l'équipe du CFB posent fièrement devant le premier train de chantier ayant emprunté le nouveau tronçon entre Purnode et Bauche. Bauche, 11 janvier 2015. PFT-CFB.

Le Chemin de fer du Bocq recherche toujours des volontaires; aucune qualification n'est nécessaire, il faut juste de la motivation et de la bonne humeur. Vous pouvez contacter Alain DEFECHEREUX : ☎ +32.(0)477/98.91.23.



Matériel

Schaerbeek

La période hivernale froide et humide n'a pas permis d'effectuer des travaux de carrosserie et de peinture; elle a été mise à profit pour remettre de l'ordre et nettoyer les postes de travail.

La caisse du **4333** a été entièrement poncée afin de rafraîchir sa peinture. Dès que la température le permettra, elle sera repeinte.

Les travaux à la **5205** concernent le nettoyage de la salle des machines et la restauration des cabines de conduite. Dès que les conditions climatiques le permettront, la caisse sera enduite de polyester. Sur le petit Brossel **551.26**, les portes sont en cours de remontage.

Son grand frère, le **553.29** (4906) attend toujours le remontage du dispositif d'ouverture et fermeture des portes, et la finalisation du renouvellement de son circuit de freinage.

La voiture M1 n° **42.097** a reçu un dispositif de sonorisation, et est maintenant entièrement terminée.

La remise en état de la **5927** se poursuit lentement, ce chantier n'étant pas prioritaire.

Vous désirez rejoindre nos bénévoles à Schaerbeek ? N'hésitez pas à venir nous rendre visite. Contactez Pierre HERBIET au +32.(0)473/39.35.54.

Saint-Ghislain

A l'ATD de St-Ghislain, actuellement, la majeure partie des travaux porte sur le bâtiment. Et ce n'est pas le travail qui manque ! L'intérieur, et aussi le pourtour de l'atelier, ont été nettoyés en profondeur et débarrassés des déchets abandonnés par des citoyens peu délicats...

En vue de la réalisation de travaux destinés à remédier aux nombreuses fuites de la toiture, nos bénévoles ont nettoyé celle-ci, et c'est plus de 6m³ de pierre, poussière et autre mousse qui ont ainsi été évacués. Un entrepreneur de la région a remplacé pas moins de 150 vitres des verrières. Avec le beau temps, le revêtement en goudron fera l'objet d'une attention particulière.

A l'intérieur, l'électricité du bâtiment est en cours de révision afin de permettre la restauration du matériel dans les meilleures conditions. Lorsque le PFT a repris ce bâtiment, un système d'alarme a rapidement été installé. Au vu de l'isolement du lieu par rapport à la voie publique et suite à plusieurs intrusions en 2014, la surveillance est actuellement assurée par une société spécialisée.

La 6077 du PFT - 25 ans déjà !



PHOTO 126-03 La 6077 a effectué un grand nombre de voyages spéciaux sur le réseau belge, et même en dehors de nos frontières. Le 7 août 1993, accompagnée de la 6041 de Kinkempois, elle effectua une très longue excursion jusqu'à Gerolstein en Allemagne, via Liège, Raeren, la Vennbahn et Jünkerath. Ce jour était pourtant très particulier et fort triste pour tous les participants; c'est en effet ce jour-là qu'eurent lieu les funérailles du regretté Roi Baudouin. PFT.

Le 17 juillet 1989, le PFT acheta sa toute première toute locomotive : la 6077. Voici donc un peu plus de 25 ans que la machine est active au PFT, soit plus qu'à la SNCB où elle ne circula que durant un peu plus de 20 ans. Voici son histoire.



La carrière de la 6077 à la SNCB fut peu mouvementée, sans grand événement.

Cockerill la livra à la SNCB le 8 septembre 1965, sous le numéro de construction 4108. Elle fut mise en service à l'atelier de Kinkempois et portait alors le numéro 210.077.

Durant les cinq années pendant lesquelles elle fut affectée à Kinkempois, la 210.077 eut l'occasion de remorquer les trains de fonte en fusion entre les hauts fourneaux de Seraing et d'Ougrée vers la nouvelle aciérie d'Espérance-Longdoz à Chertal. Vers 1969, elle amène un wagon-torpille tout neuf vers Seraing. Elle passe au passage à niveau de Mar-nix, entre Ougrée et Seraing. A gauche, on voit un train de lingots remorqué par une locomotive à bogies de la série 80 à 87 de Cockerill.

Photo HEROUFOSSE, collection Georgy LEJEUNE.



ATELIER DE KINKEMPOIS.
Bureau Technique.
TF 4159.
N°6/223.5.3/JH.

Kinkempois, le 11 octobre 1967.

DIRECTION M.A.
Bureau 24/21. Section 8. BRUXELLES.

RECEPTION DEFINITIVE DE LA LOCOMOTIVE DIESEL-ELECTRIQUE 210.077.

Nous vous confirmons notre communication téléphonique de ce matin.

De l'avis des contremaîtres "Electromécanicien" et "Mécanicien", rien ne s'oppose à la réception définitive de la locomotive dont question sous rubrique.

L'Ingénieur Principal

M. PREUMONT.

Document certifiant la réception définitive de la 210.077. Collection PFT.

La réception définitive de sa caisse et de ses bogies fut notifiée deux ans plus tard, le 8 septembre 1967. La réception définitive de la locomotive fut acceptée après l'expiration de la date de garantie, en octobre 1967 (voir copie ci-contre).

A la suite d'un gros problème à sa génératrice principale nécessitant son remplacement, elle séjourna une première fois à l'Atelier Central de Salzinnes du 7 au 18 novembre 1968.

Elle ne resta que cinq années à Kinkempois, avant d'être mutée au dépôt de Hasselt le 1er octobre 1970.

Quelques jours après, lors de la mise en application de la nouvelle numérotation à quatre chiffres le 1er janvier 1971, la 210.077 fut rebaptisée 6077.

Du 4 au 27 avril 1972, son moteur Diesel, qui avait atteint les 400.000 kilomètres, subit son premier grand entretien.

A la suite d'une avarie grave à son moteur Diesel, la 6077 entra une seconde fois à l'Atelier Central de Salzinnes. Ce séjour dura près d'un an, du 29 juin 1978 au 26 juin 1979 !

A cette occasion, à titre d'essai, on équipa son moteur Diesel de nouvelles chemises chromées.

Cet essai ne s'avéra pas concluant (le chrome n'a pas tenu), ce qui occasionna quelques mois plus tard un gripage du moteur.

Elle fut ainsi une nouvelle fois dirigée vers Salzinnes, où elle arriva le 26 septembre 1980. A ce moment, on s'orientait vers sa réforme. Un événement salutaire allait toutefois la sauver. En effet, le 16 décembre 1980, la 6108 de Merelbeke fut victime d'une grave collision à Muizen qui entraîna sa radiation (mise hors écritures le 1er avril 1981). Pas de chance pour cette locomotive qui venait de sortir de révision générale à Salzinnes le 24 juin 1980... Comme son moteur Diesel était donc en parfait état avec seulement 53.000 km au compteur, il fut alors décidé de le monter sur la 6077. Ainsi équipée, elle ressortit de Salzinnes le 11 février 1981.

La 6077 ne subit plus aucune révision ni intermédiaire, ni générale à Salzinnes, et resta dans son aspect original tant technique qu'esthétique jusqu'à sa réforme. Celle-ci est intervenue avec le PV n° 154 établi le 12 juin 1986, avec mise hors écritures le 1er août suivant.

INFORMATIONS
S.N.C.B.

B	Bulletin de la Direction Commerciale des Chemins de fer belges	
	384	mai
Publication mensuelle sauf les 1 ^{er} , 4 ^{er} , 7 ^{er} , 8 ^{er} et 10 ^{er} mois	5000 NAMUR 1	
	P.P.I.	7 45



La 210.077 eut l'honneur de figurer en couverture du mensuel "Informations S.N.C.B." n°3 de 1984, dédié au service marchandises. Collection PFT.



→ Une autre photo de la 210.077 en tête d'un train de fonte en fusion, à l'approche de Chertal.

Photo SNCB.



← Le 10 juillet 1971 en gare d'Has-selt, la machine, désormais numérotée 6077, attend l'heure de départ (17.05) pour assurer l'omnibus 4358 à destination d'As.

Le train n'est composé que d'une seule voiture : la type L n° 39.005. Photo Robert BODDEWIJN, collection PFT.

C'est la 6077 qui, le 17 avril 1972, remorqua le tout dernier convoi sur l'ancien tronçon Tongeren - Glons de la ligne 34. Il s'agissait d'un train de démontage et de récupération de matériel, opérant ici en gare de Nerem-Noord.

La ligne 24 Montzen - Visé - Glons - Tongeren, construite par les Allemands durant la Première Guerre mondiale, fut mise en service le 15 février 1917 pour le trafic militaire, et le 15 mai 1919 pour le service voyageurs. A ce moment, la ligne 34 Tongeren - Glons - Liège la croisait en passant en-dessous à Glons. Il y avait alors deux gares à Glons : Glons-Bas sur la ligne 34, et Glons-Haut sur la ligne 24. En 1972, la SNCB mit en service une liaison entre les deux lignes à hauteur de Glons. A partir de ce moment, la section Tongeren - Glons (Bas) de la ligne 34 fut supprimée, tandis que la section Glons (Haut) - Tongeren de la ligne 24 fut reprise administrativement dans la ligne 34.

Photo Gustin WERCK, collection Herman BRULMANS.





← En mai 1984, la 6077 assure la desserte locale le long de la ligne 19 entre Neerpelt et Mol. La voici au passage à Balen Berkelbossen. Photo Louis AERTS, collection PFT.

→ Le 2 juin 1984, c'est la 6077 qui assura le tout dernier train de voyageurs remorqué par une locomotive de la série 60 du dépôt d'Hasselt. La voici en gare d'Hasselt peu avant le départ vers Mol.

Dès le lendemain, les dernières 60 de ce dépôt ne furent plus utilisées qu'au trafic local des marchandises, en particulier au départ de Winterslag vers tout le zoning industriel de Genk.

Photo Julien CASIER, collection PFT.



← Une photo prise en gare de Mol avant son dernier retour vers Hasselt.

Photo Louis AERTS, collection PFT.



↑ **PHOTO 126-04** Les dernières 60 du dépôt d'Hasselt furent arrêtées avec la mise en vigueur du service d'été de 1986. Le 27 février 1986, la 6077 assurait la desserte des raccords de la ligne 19 entre Neerpelt et Mol. Elle passe ici à Overpelt en direction de Mol. Serge MARTIN.

↓ **PHOTO 126-05** Le 24 avril 1986, les derniers jours des 60 d'Hasselt étaient comptés. La 6077 remorque une rame de wagons Kubbels chargés de charbon entre Winterslag et la centrale électrique de Genk. Le train est photographié sur la ligne 21C entre la gare de Winterslag et le zoning industriel de Genk, et passera dans quelques mètres au-dessus de la ligne 21D menant à la gare voyageurs de Genk. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





↑ **PHOTO 126-06** Le 27 mai 1986, la 6077 vit ses dernières heures. Elle remorque une rame de charbon vide vers Waterschei, ici en passage à Zwartberg (ligne 21A entre Winterslag et Waterschei). Pierre HERBIET.

↓ **PHOTO 126-07** Le jeudi 29, l'avant dernier jour d'engagement des 60 d'Hasselt, la 6077 quitte Winterslag avec un train de desserte locale à destination du zoning industriel de Genk. Dès le lundi 2 juin, les 60 furent remplacées par des locomotives de la série 51. Serge MARTIN.





Ce PV n° 154 du 12 juin 1986 avait en fait mis fin à l'utilisation des 60 au dépôt d'Hasselt, dont l'effectif comportait alors quatre unités : les 6011, 6030, 6074 et 6077.

La 6077 avait parcouru un total de 1.180.964 km, soit une moyenne journalière de 157 km. Nous donnons ci-après le détail par année :

1965 :	20.979
1966 :	71.465
1967 :	68.845
1968 :	47.571
1969 :	49.656
1970 :	57.400
1971 :	61.889
1972 :	42.441
1973 :	68.525
1974 :	68.517
1975 :	78.871
1976 :	71.339
1977 :	78.907
1978 :	26.430
1979 :	36.233
1980 :	67.362
1981 :	82.701
1982 :	61.440
1983 :	45.153
1984 :	29.430
1985 :	25.256
1986 :	6.903



PHOTO 126-08 La 6077 vient de recevoir sa couche de peinture verte primer. Atelier de Salzinnes, 18 décembre 1990. PFT.

C'est en juillet 1980 qu'elle parcourut le plus grand nombre de kilomètres : 10.483.

Comme la SNCB ne désirait pas préserver un exemplaire de cette série jugée non représentative (malgré ses 106 unités...), le PFT décida alors de sauvegarder un exemplaire. Son choix se porta d'abord sur la 6056 qui avait été mise hors service à Hasselt le 1er août 1984. Il était apparu que la 6077 était en bien meilleur état technique avec, comme

nous l'avons vu, un moteur Diesel excellent. Malheureusement, cette locomotive avait déjà été vendue au ferrailleur Dubail. Un accord put être trouvé entre la SNCB, Dubail et le PFT, pour échanger la 6056 contre la 6077. Finalement, la machine fut officiellement vendue au PFT le 17 juillet 1989.

Garée à l'extérieur depuis quatre ans, la locomotive avait besoin d'une bonne révision. Plusieurs défauts furent constatés, dont les plus importantes

PHOTO 126-09 La 210.077 photographiée à Ronet le 7 mai 1991, quelques jours après sa sortie de l'Atelier central de Salzinnes. A noter que la machine du PFT présente deux numéros : 210.077 sur une face, 6077 sur l'autre. PFT.





concernaient la génératrice principale - dont le remplacement s'avérera nécessaire -, la turbo-soufflante qui était calée et la chaudière à vapeur qui présentait plusieurs serpents percés. Vu l'importance des travaux, il fut décidé de l'envoyer à l'Atelier Central de Salzinnes, où elle entra le 25 janvier 1990. Simultanément au remplacement de la génératrice principale réalisé par la SNCB, les bénévoles du PFT s'attelèrent à sa révision et à sa restauration.

L'équipe du PFT oeuvra sans relâche toute l'année. La machine fut entièrement déshabillée, démontée et dégarinée de nombreux accessoires comme par exemple les fenêtres, les pare-brise, les portes, les grilles d'aération, les différents éléments de la toiture, etc. Les bogies furent nettoyés et révisés. La caisse fut traitée tant extérieurement qu'intérieurement.

Au début du mois de mars 1990, la génératrice principale était replacée et alignée. La salle des machines fut alors entièrement repeinte. Après leur révision, les fenêtres, pare-brise, portes et grilles furent remontés. La caisse reçut alors sa première

couche de peinture "primer" au début du mois d'avril 1990.

La restauration fut ensuite suspendue quelques semaines pour permettre l'organisation des voyages. Les travaux reprirent en novembre, avec l'application de la couche de peinture définitive.

Sa mise en route fut retardée par un court-circuit accidentel, si bien que la machine ne fut en définitive fin prête qu'en avril 1991. C'est finalement le 24 avril qu'elle ressortit de l'atelier entièrement restaurée. Elle fut présentée pour la première fois au public le 25 mai 1991 à Braine-le-Comte, lors des festivités liées aux 150 ans du rail.

Le 8 août 1992, après homologation par la SNCB, elle assura sa toute première sortie pour les amateurs, avec un long voyage qui l'a conduit de Mons jusqu'à la Vennbahn via Bruxelles - Liège - Raeren - Sourbrodt - Malmédy - Trois-Ponts et retour vers Liège et Mons. Depuis lors, la 6077 a assuré un grand nombre de trains d'amateurs, mais également de nombreux convois de service pour le PFT ou des tiers, sans jamais connaître la moindre défaillance.

CARTE D'IDENTITE

Nom : 6077 / 210.077
 Date de naissance : 08-09-1965
 Lieu de naissance : Seraing
 Parents : Cockerill n° 4108/
 Domiciles : 08-09-1965 Kinkempois
 01-10-1970 Hasselt
 Mise à la retraite : 01-08-1986
 Sauvegardés : PFT, 17-07-1989



PHOTO 126-10 Jünkerath, 7 août 1993.
PFT.

PHOTO 126-11 Le 8 août 1992, la 6077 effectua son premier voyage sur la Vennbahn. Au départ de Mons, elle a rejoint Liège via Bruxelles en double traction avec la 212.144 (6244). Cette dernière a ensuite été envoyée à vide à Sourbrodt via Trois-Ponts, tandis que la 6077 poursuivait le trajet seule jusqu'à Raeren, ensuite en double traction avec la 201.030 (alias la 5930) jusqu'à Sourbrodt. Le retour à Mons fut organisé via Trois-Ponts, en double traction avec la 212.144 (cette dernière, appartenant à la SNCB, ne pouvait pas circuler sur la ligne Raeren - Sourbrodt exploitée alors par l'association Vennbahn). La photo montre l'arrivée du train spécial à Raeren. PFT.



Locomotives

série 18

● L'homologation des locomotives de la série 18 sur le réseau français a été relancée au début du mois de février. Après des essais préliminaires au centre d'essais ferroviaire *Siemens* situé à Wegberg-Wildenrath en Allemagne, les 1807 et 1862 ont rejoint Caen afin de réaliser des parcours dynamiques du 4 février au 27 mars entre Caen et Cherbourg. Ces nouveaux tests font suite à ceux, infructueux, qui avaient eu lieu en septembre 2011 avec la 1875 (Voir *EL 106* p. 11).

série 27

● La 2726, qui avait été victime d'un important incendie le 8 octobre 2013, est sortie de l'Atelier Central de Salzinnes au début de cette année.

série 28

● Au moment de clôturer ce numéro, nous apprenons que SNCB-Technics a pris en location auprès de Railpool la TRAXX E 186 183. Le 3 mars, la machine a effectué un aller-retour entre Antwerpen et Roosendaal, pour tester son logiciel. La machine devrait curieusement être numérotée 2861.

PHOTO 126-13

Le 3 février 2015, passage à Charleroi-Sud du train 52700 Antwerpen-Noord 13.04 - Châtelet 15.56, assuré par deux locomotives de la série 21 accouplées en unité multiple. Ce parcours circule du lundi au vendredi (voir *EN LIGNES 125* page 11). Sylvie WUSTENBERGS.



PHOTO 126-12 Le 26 janvier 2015, avant départ pour la France, la 1851 a effectué des parcours d'essai entre Oostende et Zeebrugge avec des rames de 6 et de 11 voitures des types 16/110. Passage du convoi à Zwankendamme en direction de Brugge. C'est probablement la première fois qu'une 18 a circulé jusqu'à Zeebrugge. Daniel MOENS.



RADIATION	MUTATIONS		DÉMOLITIONS
6306 : 02-03-2015 FSR	634 : NK → FSD 02-02-2015	645 : 22-01-2015 NK	5182 : 02-2015 Raeren (cette machine appartenait à la société italienne Global Fer. Sa mécanique a été récupérée pour être remplacée dans la 5182 qui se trouve en Sicile).
RÉCEPTIONS	635 : NK → FSD 02-02-2015	661 : 22-01-2015 NK	8234 : 01-2015 FNND
08.196 : 30-01-2015 GCR	636 : NK → FSD 02-02-2015	672 : 22-01-2015 NK	8239 : 01-2015 FNND
SORTIES DE RÉVISION	637 : NK → FSD 02-02-2015	696 : 17-01-2015 GCR	8270 : 01-2015 FNND
352 : 17-12-2014 MOD	638 : NK → FSD 02-02-2015	698 : 23-01-2015 GCR	ABRÉVIATIONS
430 : 05-12-2014 MOD	639 : NK → FSD 02-02-2015	743 : 17-01-2015 FSD	FNND : Antwerpen-Noord
436 : 05-12-2014 MOD	640 : NK → FSD 02-02-2015	753 : 24-01-2015 LK	FSD : Oostende
477 : 11-12-2014 RI	649 : GCR → FSD 02-02-2015	771 : 21-01-2015 LK	FSR : Schaerbeek
478 : 20-10-2014 RI	700 : GCR → FSD 02-02-2015	774 : 30-01-2015 LK	GCR : Charleroi-Sud
521 : 05-01-2015 RI	744 : FSD → LK 02-02-2015	775 : 17-01-2015 LK	GR : Grande Révision
540 : 12-12-2014 RI	745 : FSD → LK 02-02-2015	776 : 23-01-2015 LK	LK : Kortrijk
914 : 16-12-2014 MOD	746 : FSD → LK 02-02-2015	778 : 20-01-2015 LK	MKM : Stockem
1333 : 04-02-2015 RI	747 : FSD → LK 02-02-2015	779 : 29-01-2015 LK	MOD : modernisée
1335 : 23-01-2015 RI	748 : FSD → LK 02-02-2015	781 : 23-01-2015 LK	NK : Kinkempois
2830 : 13-02-2015 RI	749 : FSD → LK 02-02-2015	812 : 22-01-2015 GCR	RI : Révision Intermédiaire
6263 : 30-01-2015 RI (bleu)	750 : FSD → LK 02-02-2015	825 : 29-01-2015 GCR	
6317 : 22-01-2015 RI (bleu)	751 : FSD → LK 02-02-2015	SORTIES DE PARC	
	MISES EN PARC	907 : 23-12-2014 FSR	
	635 : 20-01-2015 NK	931 : 09-12-2014 FSR	
		7763 : 26-12-2014 FNND	



↑ PHOTO 126-14 - ↓ PHOTO 126-15 ATTENTION, les âmes sensibles sont priées de passer à la page suivante...
La démolition des 20 au chantier de ferrailage d'Ecore à Aubange a débuté le 6 janvier 2015, avec la 2011. La malheureuse machine a tenté de s'enfuir en levant une dernière fois son pantographe, mais en vain... Les 2015, 2017, 2008 et 2016 ont subi le même sort les jours suivants, tandis que les 2003, 2004, 2006, 2007, 2009 et 2024 ont été acheminées de Stockem à Athus en attente de transfert vers ce chantier de ferrailage. Pierre HERBIET.





PHOTO 126-16 Le nouveau service appliqué le 14 décembre 2014 a amené une certaine redistribution de l'utilisation du matériel, dont nous avons déjà fait écho dans notre numéro 124 pages 28 à 33. Sur la belle ligne 35 entre Aarschot et Hasselt, des rames de voitures M4 encadrées par deux 27 ont ainsi fait leur apparition sur certains IC-20 Tongeren - Gent-Sint-Pieters. L'IC 2236 Tongeren - Gent, encadré par les 2722 et 2704, passe à Schulen le 6 janvier 2015. Andy ENGELEN.

PHOTO 126-17 Autre nouveauté, les IC-35 "Benelux" Bruxelles-Midi - Amsterdam CS circulent dorénavant via la ligne 25N et le "diabolo", en desservant au passage l'aéroport de Bruxelles-National. Le 7 février 2015, passage à Peutie (entre Mechelen et Schaerbeek) de l'IC (35) 9228 Amsterdam CS - Bruxelles-Midi. Wim DE RIDDER.





PHOTO 126-18 La 186 240 prise en location par la SNCB depuis le 14 décembre 2014 chez Macquarie Rail et renumérotée 2844, est utilisée sur le trafic Benelux. La voici au départ à Bruxelles-Midi en tête du train 9247 (IC-35) à destination d'Amsterdam CS le 18 janvier 2015. Cette locomotive avait déjà circulé en Belgique en 2011 : voir EL 103 p. 25, et pour CAPTRAIN en 2013. Johny BRAUNS.

PHOTO 126-19 Le 17 janvier 2015, elle attend le départ à Rotterdam CS avec le train 9227 (IC-35) Bruxelles-Midi - Amsterdam CS. Nous remarquons au passage que les travaux de modernisation de la gare sont achevés. Sur les quais, très larges, les voyageurs disposent de deux aubettes où ils peuvent acheter des boissons, friandises, livres et journaux; ce qui est courant dans les grandes gares aux Pays-Bas. Armand BEERLANDT.





PHOTO 126-20 Une à une, les 62/63 d'Infrabel subissent une révision intermédiaire (RI) durant laquelle elles sont repeintes dans la nouvelle décoration bleue. La 6317 est sortie de l'Atelier Central de Salzinnes le 22 janvier 2015. La voici en gare de Lier le 8 février 2015. Eddy VERVOORT.

PHOTO 126-21 La 6315 est sortie de RI à l'Atelier Central de Salzinnes le 22 janvier 2015 en bleu. TUC-Rail aurait voulu mettre ses propres couleurs sur ses machines, mais Infrabel a refusé. Dommage... Vu qu'il s'agit d'une machine TUC-Rail, l'inscription Infrabel n'apparaît pas sur sa caisse. Schaerbeek, 9 février 2015. Pierre HERBIET.





Le 9 avril 2014, les 7336, 7376 et 7377 se trouvaient à Ronco Scrivia, une gare située au nord de Genova sur le tronç commun des lignes de Genova vers Torino et Milano. Nous nous rappelons que ces locomotives ont été vendues en novembre 2013 (7376 et 7377) et janvier 2014 (7336) à la société Genova Interporta. P. GREGOROS, collection Alessandro ALBE.

PHOTO 126-22 Plusieurs trains d'écoliers ont été mis en marche vers Sierre en Suisse. Le 5 janvier, les 2709 et 2705 amènent une rame vide en provenance de Münster vers Bruxelles. Les voitures appartiennent à la société allemande Euro-Express. Le train est photographié à la sortie de la gare de Tienen. Simon DE RIDDER.





On Site Rail (OSR) a de grosses difficultés financières et se trouverait au bord de la faillite.

OSR a procédé à un grand nettoyage dans son parc de traction. Une dizaine de locomotives de la série 82 ont été ferrillées en janvier 2015. Il semblerait que cette mesure ait été prise afin de disposer de moyens financiers nécessaires pour payer certaines factures. Pourtant, dans ce lot, il y avait des locomotives en très bon état qui auraient pu être revendues à un bon prix.

Simultanément, un locotracteur *Baume & Merpent* à deux essieux de 1952 a également été démoli. Il s'agit d'une machine qui était utilisée sur le raccordement *Evian* à Kessel-Lo (Leuven), et la dernière de ce type utilisée en Belgique. Jusqu'en 1986 elle était en service à l'usine F.N. d'Herstal (voir également *EN LIGNES* 47 page 44).

PHOTO 126-24 →
Les 82 en cours de dépeçage à Antwerpen-Noord.
Eric VERPLAETSE.

PHOTO 126-25 ↓
La 8216 est quant à elle toujours utilisée pour manoeuvrer les wagons avariés à Antwerpen-Noord.
Eric VERPLAETSE.



PHOTO 126-23 ↑ *Les 82 et la locomotive Baume et Merpent en attente de démolition à Antwerpen-Noord, le 9 janvier 2015.* Eric VERPLAETSE.



Automotrices

Atelier de Kortrijk

● Les plus attentifs l'auront remarqué dans le tableau de la situation du parc du *EN LIGNES 125* : l'atelier de Kortrijk est de nouveau propriétaire de matériel moteur depuis le 23 décembre 2014. Il s'agit des 26 automotrices suivantes : 752, 753, 755 à 757, 760 à 762, 764, 765, 767 à 782. Cet établissement n'était plus titulaire de matériel depuis le 1er février 1996. Huit autres automotrices - les 744 à 751 d'Oostende - ont également été mutées à Kortrijk le 2 février 2015 pour compenser la mise en parc des 753, 771, 774, 775, 776, 778, 779 et 781 (voir dates dans le tableau page 14).

série 601 à 782

L'année 2015 s'annonce difficile pour les automotrices doubles modernisées puisque la SNCB a entamé leur retrait du service. Depuis le début de l'année, près d'une vingtaine de rames ont été mises en parc et stockées à Leuven en attendant leur dernier voyage. On peut se poser des questions sur la pertinence de ce choix alors que la SNCB fait actuellement face à un manque criant de matériel et que les automotrices *Desiro* sont toujours sujettes à d'importants problèmes de fiabilité.

série 801 à 844

Durant le mois de janvier, les 812 et 825 ont à leur tour été mises en parc en attendant leur possible modernisation. Afin de soulager l'Atelier Central de Mechelen, une voiture de l'automotrice 801 a été prise en mains par l'Atelier Central de Salzinnes.

série 901 à 952

Les derniers exemplaires des automotrices *Sprinter* encore maintenus en parc ont été remis en service au mois de décembre, à l'exception de la 909 qui est entrée en atelier pour modernisation. Ces rames avaient été garées en juillet 2014 à la suite des importants retards pris par l'Atelier Central de Mechelen dans la modernisation de cette série (voir *EN LIGNES 123* page 11).

FYRA

● La dernière rame *Fyra*, la 4801, a quitté les Pays-Bas le 22 novembre 2014. Les rames "SNCB" ont été réexpédiées comme suit :

- la 4881 : 01-11-2014
- la 4883 : 25-10-2014
- la 4882 n'a jamais quitté l'Italie.

Elles sont désormais toutes garées chez *Interporto Toscana Centrale* à Prato dans l'espoir d'une nouvelle vie.

Eurostar

● Compte tenu des projets de liaisons vers Amsterdam en 2016 et de desserte régulière du Sud de la France à partir de cette année, *Eurostar* a décidé d'ajouter sept trains à grande vitesse *Siemens* aux dix déjà commandés en 2010. Il s'agit là du modèle *Velaro* du constructeur allemand, rebaptisé E320 pour *Eurostar*.

Voitures

Six I6 radiées

Six voitures I6 ont été radiées : les 12.608 et 12.620 par le PV n° 15-001 du 21 janvier 2015, et les 12.609, 12.616, 12.651 et 12.659 par le PV n° 15-002 du 6 février 2015. L'effectif est ainsi réduit à 68 unités, dont 19 A, 34 B et 15 couchettes BC.

L'effectif total du parc de voitures s'élève à 1553 unités.

Retour des I10 louées à HKX

Depuis le nouveau service du 14 décembre 2014, la société allemande HKX (voir *EL 119* p. 16-17) n'engage plus qu'un seul aller-retour entre Köln et Hamburg (certains jours, une seconde relation est mise en ligne). De ce fait, les 9 voitures du type I10 louées depuis le 23 juillet 2012 ont pu être rendues à la SNCB.

PHOTO 126-26 Le 10 mars 2015, l'automotrice 843 modernisée, a effectué un parcours d'essai entre l'Atelier Central de Mechelen, Leuven et Hasselt. Elle ne devrait pas reprendre le service avant le mois de septembre. Passage à Testelt. Alain JANMART.



202

Livraison à la SNCB : 06-05-1963

Numérotation : 228.202 : 06-05-1963 ⇨ 202 : 01-01-1971

Dépôts successifs : ⇨ Schaerbeek : 06-05-1963

⇨ Oostende : 22-05-1966 ⇨ Schaerbeek : 18-09-1967

⇨ Oostende : 01-10-1973 ⇨ Kinkempois : 14-03-1980

⇨ Hasselt : 24-05-1982 ⇨ Merelbeke : 03-06-1984

⇨ Kortrijk : 25-05-1990 ⇨ Merelbeke : 01-02-1996

⇨ Schaerbeek : 16-06-2002 ⇨ Charleroi-S : 15-06-2003

⇨ Oostende : 11-12-2005

Mise hors exploitation : 10-08-2013

PHOTO 126-28 *Bruxelles-Midi, 18 février 1982.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



207

Livraison à la SNCB : 09-09-1963

Numérotation : 228.207 : 09-09-1963 ⇨ 207 : 01-01-1971

Dépôts successifs : ⇨ Schaerbeek : 09-09-1963

⇨ Oostende : 26-05-1968 ⇨ Schaerbeek : 09-12-1970

⇨ Oostende : 01-10-1973 ⇨ Kinkempois : 17-03-1980

⇨ Merelbeke : 24-05-1982 ⇨ Hasselt : 25-05-1990

⇨ Kortrijk : 25-05-1990 ⇨ Merelbeke : 01-02-1996

⇨ Schaerbeek : 16-06-2002 ⇨ Charleroi-S : 15-06-2003

⇨ Oostende : 11-12-2005

Mise hors exploitation : 31-12-2013

PHOTO 126-29 *Hennuyères, 26 mars 2010.*
Philippe DE GIETER.



213

Livraison à la SNCB : 29-05-1963

Numérotation : 228.213 : 29-05-1963 ⇨ 213 : 01-01-1971

Dépôts successifs : ⇨ Schaerbeek : 29-05-1963

⇨ Oostende : 26-05-1968 ⇨ Schaerbeek : 29-01-1971

⇨ Oostende : 01-10-1973 ⇨ Ronet : 05-04-1982

⇨ Kinkempois : 10-01-1983 ⇨ Hasselt : 03-06-1984

⇨ Merelbeke : 30-09-1993 ⇨ Kortrijk : 31-01-1994

⇨ Schaerbeek : 28-02-2001 ⇨ Charleroi-S : 15-06-2003

⇨ Oostende : 11-12-2005

Mise hors exploitation : 25-06-2013

PHOTO 126-30 *Mévergnies, 14 septembre 2007. S. MARTIN.*



215

Livraison à la SNCB : 19-06-1963

Numérotation : 228.215 : 19-06-1963
215 : 01-01-1971

Dépôts successifs : ⇨ Schaerbeek : 19-06-1963

⇨ Oostende : 26-05-1968 ⇨ Schaerbeek : 01-01-1972

⇨ Oostende : 01-06-1973 ⇨ Stockem : 28-09-1981

⇨ Kinkempois : 10-01-1983 ⇨ Hasselt : 03-06-1984

⇨ Merelbeke : 30-09-1993 ⇨ Kortrijk : 31-01-1994

⇨ Merelbeke : 01-02-1996 ⇨ Schaerbeek : 28-01-2001

⇨ Charleroi-S : 15-06-2003 ⇨ Oostende : 11-12-2005

Mise hors exploitation : 30-09-2013

PHOTO 126-31 *Hennuyères, 23-07-1990. J-L VANDERHAEGEN.*



220

Livraison à la SNCB : 13-08-1963

Numérotation : 228.220 : 13-08-1963 ⇒ 220 : 01-01-1971

Dépôts successifs : ⇒ Schaerbeek : 13-08-1963
⇒ Oostende : 26-05-1968 ⇒ Schaerbeek : 01-01-1972
⇒ Oostende : 01-06-1973 ⇒ Stockem : 01-06-1974
⇒ Ronet : 28-09-1981 ⇒ Kinkempois : 10-01-1983
⇒ Hasselt : 03-06-1984 ⇒ Merelbeke : 30-09-1993
⇒ Kortrijk : 31-01-1994 ⇒ Merelbeke : 01-02-1996
⇒ Schaerbeek : 28-01-2001 ⇒ Merelbeke : 16-06-2002
⇒ Charleroi-S : 15-06-2003 ⇒ Oostende : 31-12-2005

Mise hors exploitation : 30-09-2013

PHOTO 126-32 Hennuyères, 02-07-1982. J-L VANDERHAEGEN.



224

Livraison à la SNCB : 11-09-1963

Numérotation : 228.224 : 11-09-1963 ⇒ 224 : 01-01-1971

Dépôts successifs : ⇒ Schaerbeek : 11-09-1963
⇒ Oostende : 26-05-1968 ⇒ Schaerbeek : 16-06-1971
⇒ Oostende : 01-06-1973 ⇒ Stockem : 01-06-1974
⇒ Ronet : 19-05-1982 ⇒ Kinkempois : 10-01-1983
⇒ Hasselt : 03-06-1984 ⇒ Merelbeke : 26-09-1993
⇒ Kortrijk : 31-01-1994 ⇒ Saint-Ghisl. : 24-05-1998
⇒ Merelbeke : 21-12-1998 ⇒ Schaerbeek : 28-05-2000
⇒ Charleroi-S : 08-01-2001 ⇒ Schaerbeek : 07-01-2002
⇒ Oostende : 03-07-2006

Mise hors exploitation : 30-09-2013

PHOTO 126-33 Holleken, 20 avril 1982. J-L VANDERHAEGEN.



226

Livraison à la SNCB : 26-09-1963

Numérotation : 228.226 : 26-09-1963 ⇒ 226 : 01-01-1971

Dépôts successifs : ⇒ Schaerbeek : 26-09-1963
⇒ Oostende : 26-05-1968 ⇒ Stockem : 01-06-1974
⇒ Ronet : 18-09-1981 ⇒ Kinkempois : 10-01-1983
⇒ Hasselt : 03-06-1984 ⇒ Saint-Ghisl. : 28-09-1992
⇒ Merelbeke : 30-09-1993 ⇒ Kortrijk : 31-01-1994
⇒ Saint-Ghisl. : 24-05-1998 ⇒ Schaerbeek : 28-05-2000
⇒ Charleroi-S : 08-01-2001 ⇒ Schaerbeek : 07-01-2002
⇒ Merelbeke : 16-06-2002 ⇒ Charleroi-S. : 15-12-2002
⇒ Oostende : 11-12-2005

Mise hors exploitation : 21-10-2013

PHOTO 126-34 Lot, 22 février 1980. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



229

Livraison à la SNCB : 14-05-1963

Numérotation : 228.229 : 14-05-1963
229 : 01-01-1971

Dépôts successifs : ⇒ Schaerbeek : 14-05-1963
⇒ Oostende : 26-05-1968 ⇒ Stockem : 01-06-1974
⇒ Ronet : 19-11-1982 ⇒ Kinkempois : 10-01-1983
⇒ Hasselt : 03-06-1984 ⇒ Haine-S.P. : 30-09-1991
⇒ Saint-Ghisl. : 01-06-1992 ⇒ Schaerbeek : 28-05-2000
⇒ Charleroi-S. : 08-01-2001 ⇒ Oostende : 03-07-2006

Mise hors exploitation : 11-08-2013

PHOTO 126-35 Aachen Hbf, 08-07-2013. J-L VANDERHAEGEN.



Un parking de 10.000 places à Stockem ?

Tous les matins, le radio-guidage nous apprend que la circulation automobile est fortement ralentie sur l'autoroute E411 entre Arlon et Luxembourg. En cause, le flux de travailleurs belges employés au Luxembourg.

Afin de réduire et peut-être supprimer ces embouteillages, la SNCB étudie la possibilité de réhabiliter le site de l'atelier de Stockem en un vaste Park & Ride de 10.000 places. L'atelier de Stockem sera abandonné dans les prochaines années, remplacé par un nouvel atelier en cours de construction à Arlon. Il faut donc tenter de trouver une nouvelle utilisation au site. Ce projet est largement poussé par le ministre luxembourgeois des Transports, qui espère ainsi non seulement décongestionner l'E411 mais également désengorger la ville de Luxembourg. Il a demandé aussi bien à la SNCB qu'aux CFL de poursuivre leurs analyses avec l'objectif d'une mise en service à court terme. La décision finale est attendue pour le mois de juillet. La SNCB prévoit de supprimer les points d'arrêts de Stockem et de Viville (distants de moins d'un kilomètre), et de construire une nouvelle gare entre les deux, avec accès au P&R. Simultanément, le passage à niveau de Stockem sera supprimé, remplacé par un pont ou un tunnel.

Billets dans les trains

Depuis le 1er février, tous les voyageurs doivent être en possession d'un titre de transport avant d'embarquer dans un train. A défaut, un supplément de 7,5 € est automatiquement ajouté au prix du billet. Toutes les gares et points d'arrêt du réseau ont été munis de distributeurs de billets activés au plus tard le 1er février. Comme il fallait s'y attendre, le vandalisme a tôt fait de rendre bon nombre de distributeurs hors service, avec les désagréables conséquences pour les voyageurs devant embarquer dès lors sans billet...



Ligne 18 Hasselt - Neerpelt

Depuis quelques années, la réouverture de la ligne 18 entre Hasselt (Houthalen) et Neerpelt (24 km) est à l'étude dans le cadre du plan *Spartacus* de la société *De Lijn*. Ce plan ne prévoyait à l'origine que l'utilisation de trains-trams. Toutefois, en fonction de nouveaux éléments privilégiant le train, toute la procédure a redémarré en mai 2013.

Selon une étude toute récente réalisée par la SNCB, *Infrabel* et *De Lijn*, elle attirerait quotidiennement plus de 6400 navetteurs, dont plus de 5600 utilisent aujourd'hui leur voiture et plus de 800 le bus.

La réouverture de la ligne aurait un impact limité sur l'environnement, aussi bien dans l'option d'un train que de celui d'un tram rapide.

Les deux tracés de préférence sont soit l'assiette de la ligne 18 entre Neerpelt et Houthalen, soit un nouveau tracé établi le long d'un axe nord-sud entre Neerpelt et Houthalen. A Houthalen, le tracé rejoindra la ligne 15 jusqu'à Hasselt. Dans le cas où le tram est choisi, il faudrait alors aménager une nouvelle ligne entre Houthalen et Hasselt, vu que le tram ne pourrait circuler sur la ligne 15 en raison de problèmes de sécurité.

L'établissement d'un tram était envisagé pour la période 2018-2020. Pour l'option train, cela pourrait en principe se réaliser plus rapidement vu que l'assiette existe déjà.

En septembre 2013, le gouvernement flamand a décidé de bloquer un budget de 185,5 millions d'euros pour la réouverture de la ligne 18 et de l'inscrire comme

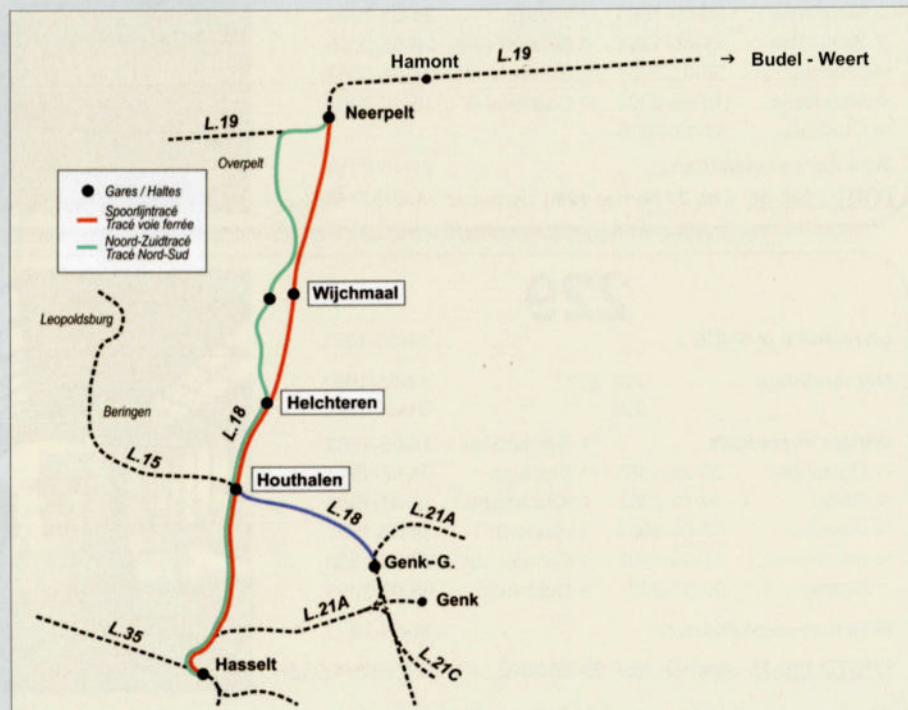
projet ferroviaire prioritaire. Toutefois, *Infrabel* n'a pas inscrit ce projet dans son plan d'investissement 2013-2025. Les procédures se poursuivent, toujours en tenant compte aussi bien de l'option train que tram.

Le train permettrait de relier Hasselt à Neerpelt en 25 minutes avec arrêts intermédiaires à Zonhoven, Houthalen ou Helchteren, et Peer (Wijchmaal). La ligne serait desservie par deux trains par heure. Pour Neerpelt, cela apporterait un important potentiel supplémentaire de voyageurs, +/- 3000 par jour, qui pourraient prendre une correspondance vers Antwerpen. D'après les chiffres de 2010, le nombre de voyageurs s'établirait journalièrement à 867 à Houthalen, 839 à Helchteren, 1213 à Peer, ainsi que 513 voyageurs supplémentaires à Hasselt et 3003 à Neerpelt.

Affaire à suivre donc, qui comme toujours en Belgique, s'éternise sur des périodes anormalement longues...

Ligne 19 Neerpelt - Weert

Ici aussi, la réouverture au trafic voyageurs tant souhaitée par les communes et habitants de toute la région s'éternise. Pourtant, avec un peu de bonne volonté, on pourrait facilement prolonger les trains Antwerpen - Hamont jusqu'à Weert. Les trains stationnent en effet 40 minutes à Hamont avant de retourner à Antwerpen, et ce temps pourrait être mis à profit pour réaliser un aller-retour jusqu'à Weert, dont la distance n'est que de 9 km. Une pétition a réuni plus de 10.000 signatures demandant la réintroduction du service voyageurs.



Trains-blocs : où en est-on ?

Pour rappel, le 23 décembre 2013, la SNCB lançait un appel d'offres pour la fourniture de nouveaux "trains-blocs" à double étage, d'un montant de quelque 3 milliards d'euros. Cette adjudication concerne la fourniture de quatre types de voitures : voitures motrices Bmx équipées d'un poste de conduite; voitures B non motorisées; voitures AB non motorisées; voitures BDx non motorisées avec poste de conduite.

Ces trains formeront des rames composées d'une automotrice à une seule caisse pourvue d'un seul poste de conduite, qui remorquera un certain nombre de voitures. Ce matériel devra être accouplable et compatible avec les voitures des types M5 et M6. Leur vitesse devra être au minimum de 200 km/h. Les voitures motrices devront être bicourant 3 et 25 kV.

Ce matériel est appelé à faire face à l'augmentation du nombre d'usagers et de mettre hors service non seulement les voitures du type M4 (et les locomotives des séries 21 et 27), mais également toutes les automotrices à l'exception des nouvelles *Désiro* et des type 96 (441 à 490 et 501 à 570).

Lors de sa réunion du 12 mai 2014, le Conseil d'Administration de la SNCB a analysé et approuvé les différentes offres. En fonction des critères de sélection, il en ressort que le consortium formé par *Bombardier* et *Alstom* est le seul candidat retenu.

Le 18 juillet 2014, le Conseil d'Administration a approuvé les grandes lignes du cahier des charges et a demandé de le finaliser.

Le 23 janvier 2015, la ministre de la Mobilité Jacqueline Galant a confirmé que *Alstom-Bombardier* est l'unique candidat sélectionné. Aucun accord n'est toutefois conclu car il reste des problèmes à régler, dont une plainte introduite devant Conseil d'Etat par la société suisse *Stadler*, ainsi que les nouvelles économies imposées à la SNCB et les conséquences qu'elles auront pour cette commande.

Il s'agit bien évidemment d'une commande de première importance pour l'industrie belge et en particulier pour l'usine *Bombardier* de Brugge qui risque la fermeture dans le cas où la commande échapperait au groupe.

Quoi qu'il en soit, le début de la livraison prévue pour 2017 sera fortement retardée.



La famille TWINDEXX Vario de Bombardier est un produit qui pourrait satisfaire les désirs de la SNCB. Cette gamme de trains se décline en plusieurs variantes, une composition pouvant varier à la carte. La traction peut être concentrée dans une ou deux voitures. Le document ci-dessus montre la rame TWINDEXX Vario commandée par la DB, et constituée de deux motrices encadrant deux voitures intermédiaires. Ci-dessous, la rame TWINDEXX pour les Chemins de fer suisses et la rame TWINDEXX Vario de la DB.



Le concept TWINDEXX permet une composition variable selon le souhait du client.



La passerelle de Renaix

Les passerelles pour piéton sont devenues très rares sur notre réseau. La gare de Renaix en possède une fort belle qui, malheureusement, est en piteux état. Elle surplombe la ligne 86 à la sortie de la gare en direction d'Oudenaarde.

En juillet 2014, *Infrabel* décidait subitement de la fermer, en justifiant sa décision sur l'état de délabrement avancé de l'ouvrage... (A ma connaissance, il n'y a jamais eu d'entretien régulier à part une couche de peinture il y a plus de 20 ans...).

Revenons en arrière pour un rapide historique. La première passerelle fut inaugurée le 1er septembre 1888. Deux jours avant l'Armistice de 1918, elle fut dynamitée par les troupes allemandes en retraite. Elle fut reconstruite en 1920, principalement avec des matériaux de récupération provenant de l'ancienne.

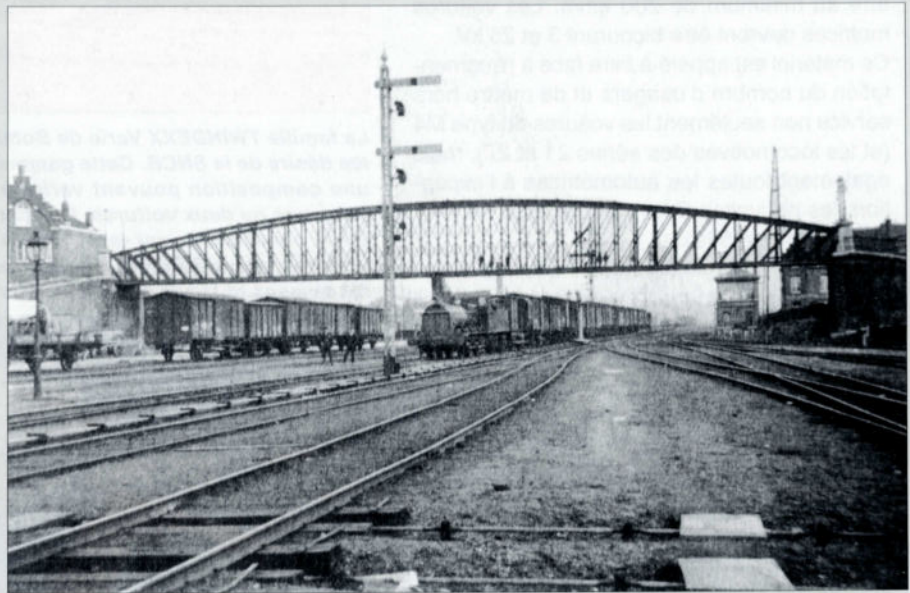
Cet ouvrage est important car il relie, avec le pont routier de l'autre côté de la gare, les deux parties de la ville séparée en deux par le chemin de fer. Sans elle, les piétons doivent faire un long détour pour se rendre de l'autre côté de la ville.

C'est sur insistance des élus communaux et une pétition sur Internet, qu'*Infrabel*, après maintes tergiversations, a mis en place une passerelle provisoire (échafaudage serait plus correct) qui permet à nouveau de franchir la voie en toute sécurité.

En effet, les anciennes barrières en béton, cassées, qui clôturaient le site,



Deux vues de la première passerelle de Renaix datant de 1888, prises au début des années 1900. Collection PFT.



avaient été enlevées et certains voyageurs prenaient un raccourci en traversant la voie à leurs risques et périls.

installées et *Infrabel* prévoit le début de la restauration de la passerelle vers 2016.

Depuis, des clôtures modernes ont été

William VERVLIMMEREN.



La passerelle et ses abords sont restés inchangés depuis des décennies. Vu son état de délabrement, elle a été fermée en juillet 2014, forçant les piétons à faire un très long détour. Afin d'éviter ce détour, de nombreux usagers traversaient les voies.
William VERVLIMMEREN.



← En attendant la réfection de l'ancien ouvrage dont les travaux ne débuteront pas avant 2016, Infrabel a installé une passerelle provisoire.
William VERVLIMMEREN, 21 janvier 2015.

→ Comme pour beaucoup d'installations du réseau, la gare de Renaix fait l'objet d'une simplification à outrance. Toutes les voies de débord sont en cours de démontage et il ne subsistera bientôt plus que les trois voies à quai et une seule voie de garage visible entre le camion et voie principale. Jadis, les installations de Renaix étaient très importantes comme le prouvent les deux cartes postales de la page de gauche.
William VERVLIMMEREN, 21 janvier 2015.



Ligne 163 Libramont - Bastogne

La ligne 163 vient d'être défermée entre Bastogne et Libramont. L'assiette est en cours d'aménagement en sentier pour les randonneurs. Au vu du travail qui a été effectué, il est probable que le tracé sera aménagé prochainement en RAVEL, ce qui fera une belle balade pour les amateurs de vélo : de Gouvy à Bastogne puis Libramont (60 km) et éventuellement l'ancienne ligne 164 de Bastogne à Wiltz déjà équipée en RAVEL.

A noter que les bus sont toujours accessibles aux voyageurs munis d'un billet de train et/ou libre-parcours, un cas unique en Belgique. Peut-être plus pour longtemps car, si l'assiette de la voie est cédée au MET (Ministère wallon de l'Équipement et des Transports), la ligne disparaîtra des inventaires et le service

sera repris par le TEC.

Quant au bâtiment de la gare de Bastogne-Sud, il est occupé par une association d'élevage d'ânes qui a aussi repris tous les terrains des installations côté Libramont.

Luc NINANE.

Electrification en 25 kV Kleinbettingen - Luxembourg

La ligne 5 (frontière belge) Kleinbettingen - Luxembourg sera alimentée en 25 kV à partir du 16 septembre 2017. Afin de réaliser les travaux de reconversion, la ligne Kleinbettingen frontière - Luxembourg sera complètement barrée du 15 juillet au 15 septembre 2017. Le 14 juillet 2017 sera le dernier jour où les automotrices SNCB du type 96 monotension pourront circuler jusqu'à Luxembourg.



↑ A Neerpelt, les travaux de modernisation de la gare touchent à leur fin. Voici une vue de la cabine de signalisation qui se trouve à la sortie de la gare côté Hamont, conservée à titre historique. Un aiguillage est placé en monument à son pied.

Dennis VANSUMMEREN, 24 novembre 2014.

La 5142 quitte Kinkempois

Le 29 janvier 2015, la 5142 a quitté l'atelier de Kinkempois pour rejoindre l'abri musée de Brugge. Il ne subsiste ainsi plus aucun engin historique à Kinkempois puisque c'est la 6041 qui a assuré le transfert.

La 5142 n'est pas en état de marche. Elle fut la première locomotive Diesel à avoir reçu une décoration jaune prototype, du 28 juillet 1976 au 5 décembre 1985. Elle avait rejoint le patrimoine historique de la SNCB le 21 juillet 2008 pour servir de banque de pièces pour la 5166. Auparavant, elle avait été repeinte dans sa livrée jaune prototype à l'atelier de Kinkempois, à l'occasion des 20 ans de l'ATF (Amicale du Transport Ferroviaire) de Kinkempois et de sa sortie en miniature chez Rocky Rail.



Passage à Wijgmaal, sur la ligne 53 entre Leuven et Mechelen. Simon DE RIDDER.



Renaissance de la 5114 !

En 2014, le traditionnel "Zotte maandag" (le lundi fou) organisé chaque année à Pittem (près de Tielt, Flandre occidentale) à l'occasion de la kermesse annuelle, s'est tenu le 14 juillet. Ce jour, un cortège folklorique parcourt les rues du village. Un char très original a participé à ce "carnaval" : il s'agissait d'une maquette en bois de la 5114 construite par Monsieur Deken De Witte. Elle avait pour but de montrer un prototype de locomotive fonctionnant à l'énergie verte. Le moteur n'était plus alimenté en gasoil, mais bien par un bar généreusement fourni en bière !



La photo du haut prise dans la matinée du 14 juillet 2014, montre la "nouvelle" 5114 prête à rejoindre le cortège folklorique.
Deken DE WITTE.

Photo du bas : beaucoup de monde pour admirer ce char très original.
Deken DE WITTE.

Retour de la 5922 en Belgique

La 5922 a finalement quitté l'Allemagne le 5 février 2015 à destination de Schaerbeek. Pour rappel, après la faillite de l'association *Vennbahn*, cette machine ainsi que la 5930 avaient été acquises par une personne proche de la société allemande *Rurtalbahn* (RTB) et expédiées le 27 novembre 2007 à Düren où se trouve une base du RTB. Ces machines n'ont jamais été remises en état de marche et furent vendues fin 2013 au ferrailleur *Wertz* à Aachen-Rothe Erde. Ce ferrailleur a proposé ces machines à la vente, et seule la 5922 a trouvé un sauveur, un amateur belge proche du *Stoomtrein Dendermonde-Puurs*. La 5930 a entretemps été démolie.



↑ **PHOTO 126-36** Au vu des difficultés administratives devenues quasi insurmontables et des délais irrationnels pour un transport par rail (plusieurs mois !), le transfert de la 5922 fut confié à la route (pauvre chemin de fer...). Vu son poids élevé, il a fallu lui retirer ses bogies, lesquels ont été placés sur deux autres remorques routières. La photo ci-dessus montre le levage de la 5922 au chantier de démolition *Wertz* à Aachen-Rothe Erde.

← **PHOTO 126-37** La machine quitte le ferrailleur à destination de Schaerbeek.

↓ **PHOTO 126-38** Le 7 février, la 5922 a été remise sur rail à Schaerbeek avec l'aide de la firme *Saerens*. Les bogies vont pouvoir être poussés sous la 5922. Pierre HERBIET.





DB Schenker Nederland accroît sa présence en Belgique

DB Schenker Nederland est de plus en plus présent en Belgique. Ainsi, depuis le 14 décembre 2014, DB Schenker, en collaboration avec ECR, assure un trafic d'acier entre Rotterdam Botlek aux Pays-Bas et Port Talbot au Royaume-Uni. La traction est confiée aux 6500 de DB Schenker entre Rotterdam et Antwerpen-Schijnpoort où une Class 66 série 77000 d'ECR prend le relais jusque Calais-Frethun.

46446 ⑥

Rotterdam Botlek	00.07
Kijfhoek	00.34/11.36
Essen	12.43 P
Antwerpen-Schijnpoort	13.14/14.59
Mouscron	17.00 P
Calais-Frethun	18.54

46447 ①

Calais-Frethun	10.01
Mouscron	11.42 P
Antwerpen-Schijnpoort	13.47/18.13
Essen	18.43 P
Kijfhoek	19.55/21.20
Rotterdam Botlek	21.42



PHOTO 126-99 Les locomotives Diesel de la série 6500 "Vlaamse Reuzen" de DB Schenker Nederland reçoivent de plus en plus de service depuis Kinkempois. Le 4 janvier 2015, une locomotive supplémentaire destinée au trafic de ferraille vers Genk-Aperam fut incorporée dans le train 49663 Beverwijk - Jemelle. Passage du train à Oost-Maerland, tracté par les 6506 + 6507 + 6512. Michel de ESCH.

46449 ③

Calais-Frethun	10.07
Mouscron	12.03 P
Antwerpen-Schijnpoort	14.17/15.45
Essen	16.15 P
Kijfhoek	17.26/22.10

Depuis le début de janvier 2015, l'opérateur néerlandais assure également un trafic de ferraille en provenance d'Allemagne à destination de l'usine Aperam (ex. Ugine & ALZ) de Genk circulant via

Maastricht et Venlo aux Pays-Bas. Ce trafic a été repris à SNCB Logistics. De Sittard à Genk, le train est remorqué par des locomotives de la série 6500. Depuis le 2 février 2015, cette relation circule avec l'horaire suivant :

48553 ②-⑥

Köln-Kalk	02.56
Sittard	06.54
Visé	07.34/08.14
Genk-Goederen	09.14 (09.10 ⑥)

PHOTO 126-39 Le 17 janvier 2015, passage à Hoeselt, sur la ligne 34 entre Bilzen et Tongeren, du train de ferraille vide 48552 Genk-Aperam - Köln Gremberg, remorqué par les 6507 + 6509 + 6506 de DB Schenker Nederland. A Sittard, les locomotives Diesel cèdent la traction à une locomotive électrique. Dennis VANSUMMEREN.



DB Schenker Nederland engage

→ En vue d'assurer des nouveaux trafics en Belgique, DB Schenker recrute des conducteurs tant francophone que néerlandophone, comme en témoigne cette demande pelliculée sur la cabine de la 6518. Armand BEERLANDT.

48552

Genk-Goederen	11.56 ①-⑤
Kinkempois	13.15 / 05.05 (②-⑥)
Visé	07.28/08.08
Sittard	06.09 / 07.48
Gremberg	12.01

Depuis le 1er septembre 2014, DB Schenker assure un nouveau trafic de chaux entre Hermalle-sous-Huy et Oberhausen. Ce train circule le lundi à charge et les lundi et jeudi à vide; il a la particularité pour les photographes de circuler de jour, avec les horaires suivants :

48566 ①④

Oberhausen	07.00
Sittard	10.44/11.54
Kinkempois	12.45

48567 ①

Kinkempois	09.27
Sittard	10.33/11.19
Oberhausen	15.00



PHOTO 126-41 ↓ Le 26 octobre 2015, passage près de Cheratte du train 49663 Beverwijk - Jemelle, tracté par les 6505 et 6513. Michel de ESCH.

PHOTO 126-40 ↑ En raison de travaux sur le réseau néerlandais, le trafic de calcaire entre Hermalle-sous-Huy et Beverwijk a été détourné durant plusieurs week-ends via le point frontière de Essen / Roosendaal. Le 9 novembre, passage à Hoeselt (ligne 24 entre Hasselt et Tongeren) du train 49663 Beverwijk - Hermalle-sous-Huy. Johnny BRAUNS.





PHOTO 126-42 →

Durant environ un an, Crossrail a assuré une relation de conteneurs entre le Rail Terminal Chemelot à Geleen (NL) et Novara en Italie, via Visé et Montzen. Ce train a été repris par Locon et circule désormais via Venlo. Le 29 novembre 2014, la DE 6302 vient de franchir la frontière près de Eijsden en tête du train 48542 Geleen - Novara.
Michel de ESCH.



↑ PHOTO 126-43

Crossrail assure un train entre Schwarzheide BASF et Antwerpen Combinant. Il circule via le point frontière de Montzen, sauf le mercredi où il est tracé par Roosendaal et Essen. Le 31 décembre 2014, passage à Heikant, près de Essen, du train 41586 en route vers Antwerpen.
Michel de ESCH.

← PHOTO 126-44

Comme annoncé dans notre précédent numéro, Crossrail a pris en location depuis le 11 décembre 2014 la TRAXX 186 150. La voici à Lissewege, juste après son départ à vide de Zeebrugge pour un parcours d'écolage des conducteurs, le 23 janvier 2015. Daniel MOENS.

Danemark



PHOTO 126-45 ↑ Le 23 juillet 2014, à Brorup, la MZ 1453 (Nohab 3019/1977) remorque le train de marchandises GD847411 de Fredericia à Esbjerg, où il sera repris par une locomotive allemande. Cette ligne est en cours d'électrification, avec une mise sous tension prévue fin 2015. Philippe DE GIETER.



PHOTO 126-46 ↑ La MY 28 (ex-MY1152 DSB, Nohab 2603 / 1965) du Midtjyske Jerbaner avec logo DB en gare de Fredericia en compagnie de la 1807 de CFL-Cargo, le 22 juillet 2014. Armand SCHMIT.

PHOTO 126-47 ↓ La 232 568-6 (Lugansk 0828/1978) vient de quitter Ribe, sur la ligne Bramming - Niebüll, en tête du train GD47415 pour Hamburg. Ces locomotives d'origine soviétique n'avaient jamais été utilisées au Danemark auparavant. Lustrup, le 23 juillet 2014. Philippe DE GIETER.

Entre le 14 juillet et le 3 août 2014, pour permettre les travaux de mise à double voie, la circulation des trains a été complètement suspendue entre Padborg et Lunderskov, sur l'importante ligne de transit reliant l'Allemagne à la Scandinavie. Alors que les trains de voyageurs étaient remplacés par des autobus, l'important trafic marchandises fut détourné entre Lunderskov et Hamburg par l'itinéraire non électrifié via Esbjerg, Tonder et Niebull. Une aubaine pour les amateurs de traction Diesel ! Entre Fredericia et Esbjerg, les dernières MZ des Chemins de fer danois furent réquisitionnées. A Esbjerg, elles étaient relayées par des Diesel est-allemandes des séries 232 et 233 construites en URSS entre 1973 et 1982.

Toutes les MZ encore en service étant nécessaires pour la remorque des trains détournés, DB-Schenker Denmark a pris en location les "Gros Nez" ex-DSB MX 1023 et 1029 et MY 1146 de CFL-Cargo, et la MY 1152 du VLTJ pour assurer le trafic intérieur danois habituellement aux mains des MZ. En août, la ligne Padborg - Lunderskov fut rouverte au trafic mais en traction Diesel uniquement, et les "gros nez" furent encore mis à contribution pour remorquer les trains sur la section mise hors tension.

L'utilisation des "gros nez" de CFL Cargo par DB-Schenker a aussi permis aux 1800 CFL d'assurer des services inhabituels, notamment un train de ciment au départ de Taulov et la desserte du raccordement Koppers à Nyborg.



Pays-Bas

Des automotrices Stadler pour les NS

Les Chemins de fer néerlandais (NS) se sont lancés dans une grande campagne d'acquisition de nouvelles automotrices.

Tout d'abord, faisant suite à un appel d'offre européen lancé en mai 2013, la firme espagnole CAF a été choisie pour livrer 118 automotrices destinées aux trains locaux (Sprinter). Le modèle *Civity*, déjà en service en Italie et au Monténégro, a été sélectionné. Les premières rames devraient entrer en service en 2018. Ce contrat a une valeur de l'ordre de 500 millions d'euros.

Par contre, la commande de 58 rames *Flirt 3* de *Stadler* (triples et quadruples), également destinées aux services *Sprinter*, est venue comme une surprise, les NS justifiant le fait de réaliser cette commande sans appel d'offre par l'urgence, pour faire face à l'augmentation du nombre de voyageurs attendue suite à une modification de la tarification pour les étudiants. Cette commande vaut 290 millions d'euros et les *Flirt 3 Sprinter* devraient apparaître dès 2016.

Du côté du réseau Intercity, une autre adjudication est en cours pour de nouvelles rames bitension 1,5 kV / 25 kV destinées tant au réseau classique qu'à la ligne à grande vitesse Amsterdam - Rotterdam - Breda. Quatre constructeurs sont encore en course et les premiers trains devraient entrer en service en 2021. Au total, les nouveaux trains, pouvant circuler à 200 km/h, offriront 30.000 places assises supplémentaires. Une option existe pour une version internationale pour les trains vers Bruxelles.



Impressie van de Sprinter Nieuwe Generatie

Vue d'artiste des nouvelles automotrices Stadler commandées par les NS. Stadler/NS.

Et ce n'est pas tout : la filiale *Abellio* du Groupe, active hors des Pays-Bas, a aussi passé commande chez *Stadler* de deux séries de *Flirt 3* qui entreront en service en décembre 2016 : 20 rames quintuples pour la concession *Nieder-rhein-Netzes* en *Nordrhein-Westfalen* en Allemagne, comprenant aussi une nouvelle relation transfrontalière entre *Düsseldorf* et *Arnhem* (Pays-Bas), et 6 rames doubles pour la relation *Gouda - Alphen aan de Rijn* (vue d'artiste ci-dessous).

Le contrat pour l'exploitation de la rela-

tion *Gouda - Alphen aan de Rijn* a également été attribué à *Abellio*, qui devient donc un nouveau compétiteur pour les contrats de service public aux Pays-Bas. Les rames porteront la livrée rouge et gris du réseau *R-Net*, progressivement appliquée sur les moyens de transport public dans la *Randstad* (conurbation s'étendant de *Almere* à *Dordrecht* et de *Den Haag* à *Utrecht*, englobant aussi *Amsterdam* et *Rotterdam*) (vue d'artiste ci-dessous).

* une conurbation est un ensemble urbain constitué de plusieurs villes dont les banlieues finissent par se rejoindre.



Norvège

Sur l'île du *Svalbard*, dans l'archipel du *Spitzberg*, à *Ny Alesund* exactement, se trouve exposé cet étrange convoi. La locomotive, une *Bt* construite en 1909 par *Borsig* (n° 7095) à Berlin, a d'abord été utilisée par une entreprise de *Tromsø* jusqu'en 1917. Elle a alors été transportée par bateau vers *Ny Alesund* pour travailler aux manoeuvres dans un des charbonnages de l'île, le *King's Bay Kull Kompani*, où elle portait le n° 2. Les wagonnets ont un châssis et une caisse en bois. L'écartement des voies était de 90 cm. Ce convoi est conservé en plein air comme un souvenir du passé de l'île; en plus du climat, l'indifférence locale est en train de le laisser rouiller et pourrir sur place. En 2014, il a été décidé de ne plus donner l'accès à *Ny Alesund* aux touristes, car un *Centre International de Recherche sur le Climat*, la fonte des glaces, la faune et la flore s'y est installé. Seuls les chercheurs et le personnel du Centre vivront dorénavant avec les rares habitants sédentaires.



Ny Alesund, 6 juillet 2014. Philippe PIRNAY.

9 MAI 2015

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 9 mai 2015.

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 Liège - Mouscron (dorsale wallonne) et L Mons - Quiévrain (correspondance à Mons avec les trains de Bruxelles) 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 2015.



21ème bourse d'échange organisée par

L'alaf asbl

Le dimanche 12 avril 2015 de 9 à 13 h
à l'ancienne école du Château,
rue de Berloz à 4000 Sclessin (Liège)

Renseignements et réservations obligatoires :
FX Leemans 0479/32.41.72
Info : www.alaf.be

Vaste parking, boissons et sandwiches sur places

LE PETIT TRAIN A VAPEUR DE FOREST



SAISON 2015
30 ans de circulation !



Horaires :

Fin avril, mai et juin, ouvert
le samedi et le dimanche de 14 H
à 18 H

Juillet, août et septembre, ouvert
le dimanche de 14 H à 18 H

Accueil personnalisé durant toute la saison
pour les participants intéressés



Dates particulières :



Ouverture de la saison : 25 et 26 avril

Journées des écoles : 19, 20, 21 mai

Circulation spéciale : 21 juillet et 15 août



Grande fête de la vapeur : 3 et 4 octobre
(10 H à 18 H), fin de la saison
et journées anniversaire

Circuit de petit train à vapeur (Site internet : www.pftf.be)
Parc de BE-MPT, Chaussée de
Nervèlle 323 à 1190 BRUXELLES—Belgique
Téléphone : 02/36 69 96 Courriel : pftfast@gnat.com

CHANGEMENT D'ADRESSE : il est demandé aux abonnés changeant d'adresse de nous communiquer leur nouvelles coordonnées au moins un mois avant la parution du *EN LIGNES*.

**Train touristique / Toeristische trein: Spontin - Ciney - Purnode (Yvoir).**

Venez découvrir la ligne de chemin de fer la plus spectaculaire de Belgique et les multiples charmes de la vallée du Bocq, tout en voyageant à bord d'un omnibus des années '50. (Promenade ferroviaire commentée – accueil, cafétéria et boutique à la gare de Spontin les jours d'ouverture et durant les heures de circulation du train).

Le Chemin de Fer du Bocq est exploité par l'asbl Patrimoine Ferroviaire et Tourisme depuis 1992 et permet de découvrir la vallée du Bocq sous un angle insolite. Construite de 1890 à 1907, fermée au trafic voyageurs en 1960 et au trafic marchandises en 1983, la ligne fut remise en service par des bénévoles passionnés qui souhaitent vous faire découvrir un patrimoine exceptionnel.

"Le Chemin de Fer du Bocq" maakt het U mogelijk om de verbazende charmes van deze wondermooie lijn te ontdekken aan boord van een typische stoptrein uit de jaren '50 (spoorwegwandeling met commentaar, onthaal, cafeteria en boetiek in het station van Spontin).

Le Chemin de Fer du Bocq wordt sinds 1992 uitgebaat door de vzw Toerisme en Spoor Patrimonium. Ze laat toe om de vallei van de Bocq vanuit een uitzonderlijk perspectief te ontdekken. Deze lijn werd gebouwd tussen 1890 en 1907; de laatste reizigerstreinen reden in 1960 en het goederenvervoer werd in 1983 beëindigd. De lijn werd heropend door gepassioneerde vrijwilligers die U dit uitzonderlijke erfgoed wilden laten ontdekken

Nouveau: Ligne prolongée: terminus à BAUCHE !

Jours de circulation (voir couleurs) / Rijdagen (zie kleuren):

2015	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	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	
Mai	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	D
Juin	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	M	
Juillet	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	V
Août	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	D	L
Septembre	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	
Octobre	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
Novembre	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	
Décembre	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	V

L: lundi/maandag – M: mardi/dinsdag – M: mercredi/woensdag – J: jeudi/donderdag – V: vendredi/vrijdag – S: samedi/zaterdag – D: dimanche/zondag

Horaires / Dienstregeling: pour effectuer un aller-retour complet sur la ligne:

(Horaires complets sur www.cfbcq.be)

départs de / vertrek uit Spontin:				
Di-Zo: 5+12+19/04 Di-Zo: 17/05, 21+28/06 Sa-Za: 4+11+18+25/07 Sa-Za: 1+8+22+29/08	Di-Zo: 6+13+20+27/09 Di-Zo: 4+11+18+25/10 Di-Zo: 1+8/11	Di-Zo: 5+12+19+26/07 Di-Zo: 9+23+30/08	Di-Zo: 2/08 Brocante de Spontin Rommelmart te Spontin	Sa-Za: 15/08 Di-Zo: 16/08
Autorail / Motorwagen	Autorail / Motorwagen	Vapeur+Autorail Stoomtrein+motorwagen	2 Autorails	Multiples Vapeur Stoomtreinen
- 12h05 14h05 16h05	10h05 12h05 14h05 16h05	10h05 12h05 14h05 16h05	toutes les heures de om het uur van 8h05 à / tot 19h05	9h45 à / tot 17h00

départs de / vertrek uit Ciney (gare SNCB voie 4 / station Ciney spoor 4):		
Di-Zo: 5+12+19+26/07 Di-Zo: 9+23+30/08	Di-Zo: 2/08 Brocante de Spontin Rommelmart te Spontin	Sa-Za: 15/08 Di-Zo: 16/08
Vapeur+Autorail Stoomtrein+motorwagen	2 Autorails	Multiples Vapeur Stoomtreinen
10h30 12h30 14h30	toutes les heures de om het uur van 8h30 à / tot 18h30	10h00 à / tot 17h30

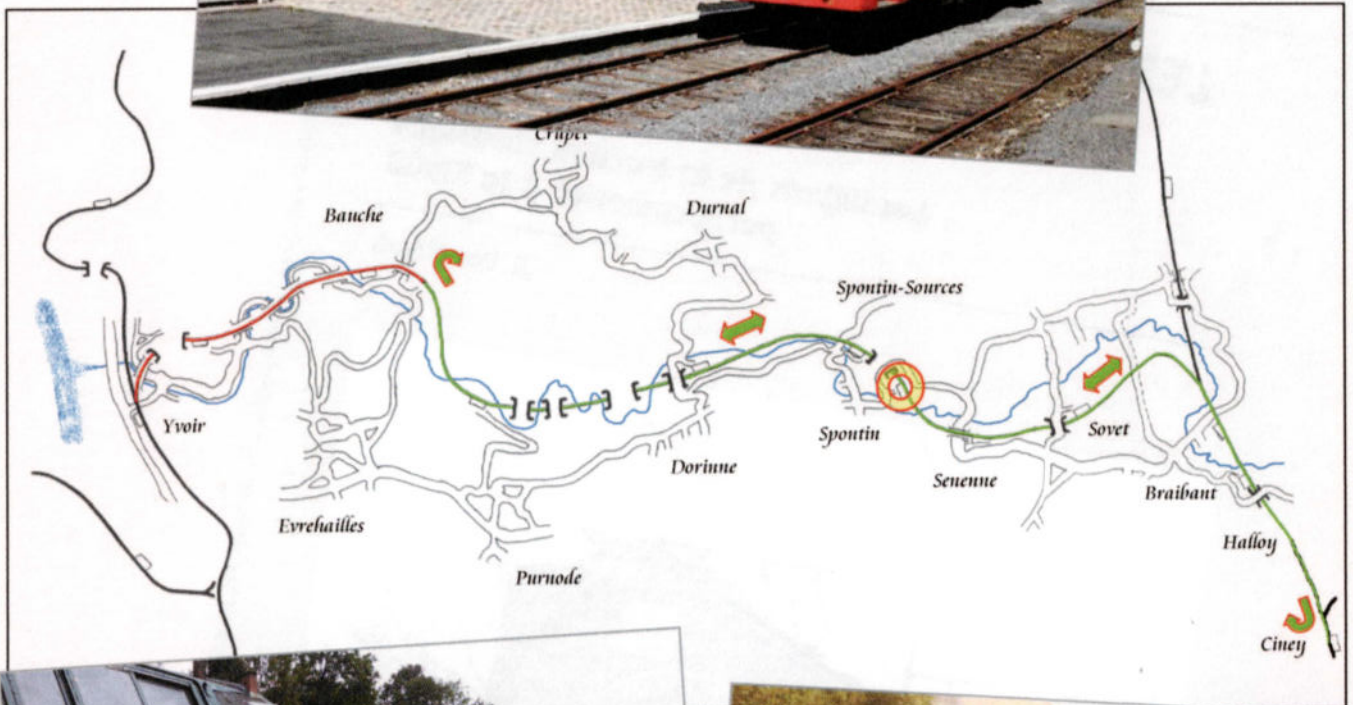
Tarifs / Tarieven:

Prix / Prijzen 2015	Aller-retour/ Heen-Terug		Aller simple/ Enkele rit		Forfait 1 jour/ Dagpas	
	Autorail	Autorail + Vapeur/Stoom	Autorail	Autorail + Vapeur/Stoom	Autorail	Autorail + Vapeur/Stoom
Adultes / Volwassenen	12 €	15 €	10 €	12 €	15 €	17 €
Enfants / Kinderen (-12a.J.)	6 €	7,50 €	5 €	6 €	7,50 €	8,50 €

Groupes / Groepen:

Location de trains pour groupes: sur demande toute l'année / *Treinverhuur voor groepen: op verzoek.*

→ mail: groupes@cfbocq.be



Nouveauté !

LES LOCOMOTIVES TYPES 101-120-121

L'ouvrage d'Eric Van Hoeck consacré aux premières locomotives électriques de la SNCB, est en vente.

Il présente en détail les locomotives des types 101, 120 (futurs séries 29 et 28) et 121, véritables pionnières de la traction électrique en Belgique.

On découvre ainsi les origines de leur conception, les différentes étapes de leur construction, les raisons du choix final, leur utilisation, leurs roulements par dépôts, les services qu'elles ont rendu, leur résurrection et la fin de leur carrière.

Sans aucun doute, un ouvrage qui se doit de figurer dans toutes les bibliothèques.

L'ouvrage est disponible en français uniquement.

LES LOCOMOTIVES ELECTRIQUES séries 101 - 120 - 121

Les débuts de la traction électrique
par locomotive à la SNCB

E. Van Hoeck



€45

Format A4 - 280 pages - 425 photos et plus de 75 plans, dessins, graphiques et tableaux
Couverture cartonnée rigide - Reliure au fil de lin - Textes unilingues français.

Prix : € 45 + frais de port 1550 gr - Communication : "loco 120"

Nouveauté !

LES TRANSPORTS PUBLICS EN BELGIQUE 1960-1970

Le deuxième tome de l'histoire des Transports en Belgique est sorti de presse. Il nous fait découvrir l'ensemble des transports en commun belges pendant la période de 1960 à 1970 et fait suite au tome 1 relatif à la période 1945-1960.

Après un aperçu général de la situation des transports en commun, les sociétés sont analysées en profondeur, avec les moyens mis à leur disposition, l'effet de la concurrence automobile, les mesures prises pour enrayer leur déclin, etc.

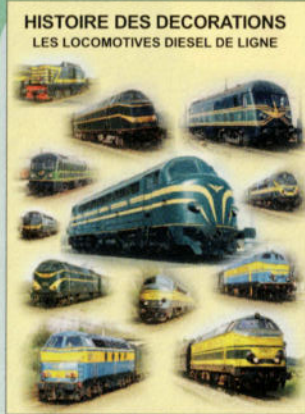
Les transports publics en Belgique 1960 - 1970 Les années sombres JACQUES PEETERS

€45



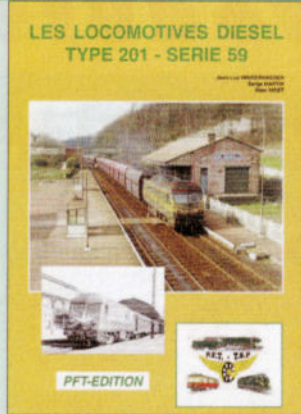
Format A4 - 369 pages - plus de 500 photos - Couverture cartonnée rigide - Reliure au fil de lin
Il existe également une version néerlandaise.

Prix : € 45 + frais de port 1550 gr - Communication : "Transport 2"



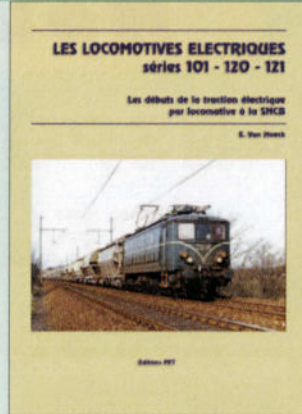
LES DECORATIONS DU MATERIEL MOTEUR DE LA SNCB
TOME I
LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE

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



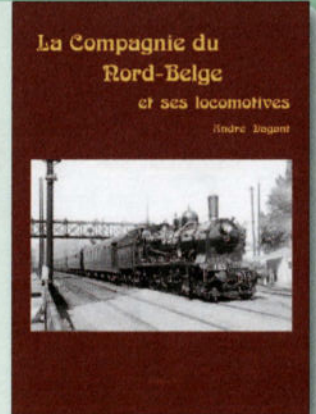
LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SÉRIE 59

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



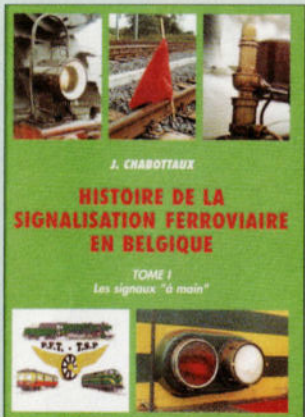
LES LOCOMOTIVES TYPES 101-120-121

L'histoire des premières locomotives électriques de la SNCB : les types 101 (future série 29), 120 (future série 20 puis 28) et 121. Un ouvrage qui se doit de figurer dans toutes les bibliothèques.
Format A4 - 280 pages - Couverture cartonnée rigide - 425 photos, plans et schémas
€ 45,00 - 1500 g



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 - kp 2



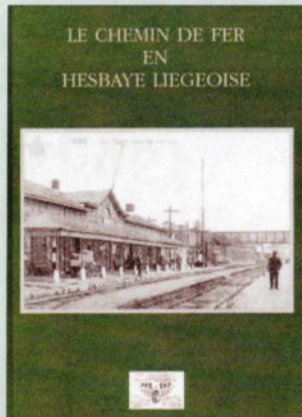
HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome I

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



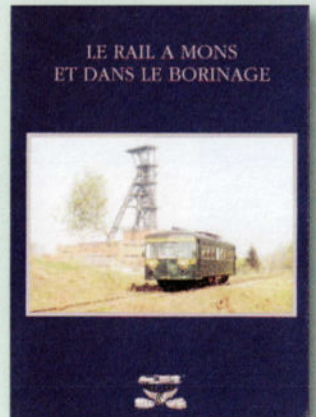
HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome II

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



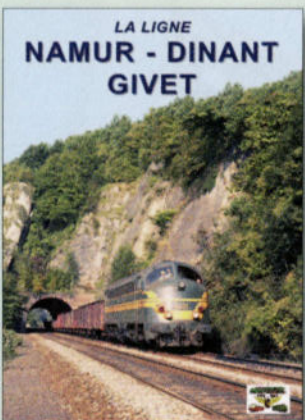
LE CHEMIN DE FER EN HESBAYE LIEGEOISE

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



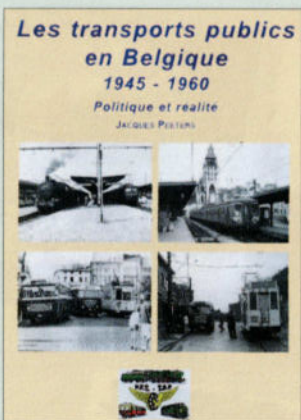
LE RAIL A MONS ET DANS LE BORINAGE

Histoire de toutes les lignes de la région montoise.
A4 - 160 pages - 258 photos
couverture souple
€ 23,50 - 750 g



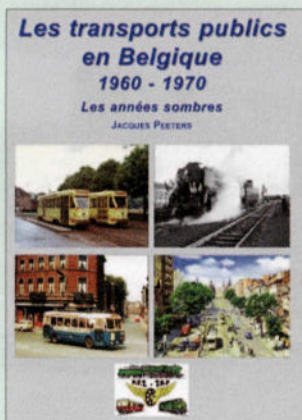
LA LIGNE 154

Cet ouvrage décrit en images la ligne Namur - Dinant - Givet.
A4 - 232 pages - Communication "Ligne 154"
€ 39,00 - kp2



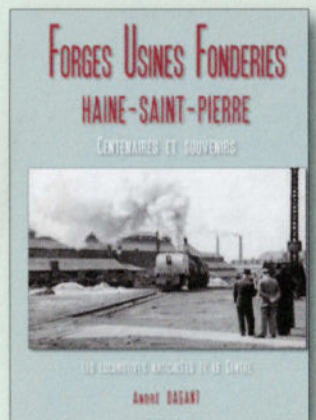
LES TRANSPORTS T 1

Histoire des transports publics en Belgique de 1945 à 1960.
A4 - 287 pages - +/-300 photos en noir-blanc - couverture cartonnée
€ 45 - KP2



LES TRANSPORTS T 2

Histoire des transports publics en Belgique de 1960 à 1970.
A4 - 369 pages - +/-500 photos en noir-blanc - couverture cartonnée
€ 45 - KP2



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 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
 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
 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
 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 6
 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



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



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



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



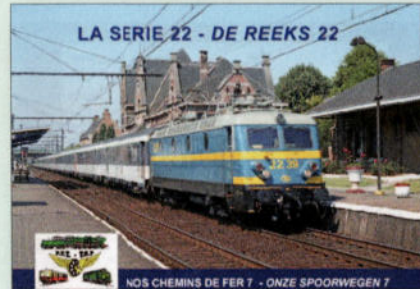
NOS CHEMINS DE FER 4
 L'Europe des Gros Nez
 Recueil photo ayant pour thème les locomotives Diesel des séries 52-53-54 de la SNCB et leurs soeurs européennes.
 132 pages - 128 photos couleurs - couverture cartonnée - € 28,00 - 750 g



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

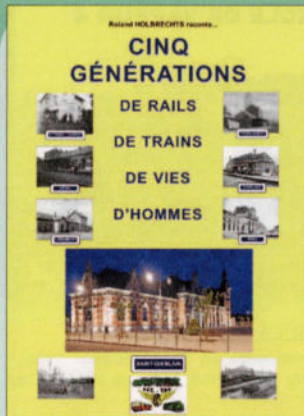


NOS CHEMINS DE FER 6
 Nos tramways 1
 Recueil photo ayant pour thème les trams belges. Il est divisé en différents chapitres : SNCV, MIVA, STIB, STIC, MIVG, STIL et STIV. Textes bilingues.
 132 pages - 128 photos couleurs - couverture cartonnée - € 28,00 - 750 g



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

LIVRE EN VOIE D'ÉPUISEMENT



CINQ GENERATIONS

La famille Holbrechts compte cinq générations de cheminots dont l'histoire est décrite dans ce livre. Toutes les gares et lignes où ils ont travaillé sont décrites : Chimay, lignes 109 et 156, Libramont, Leval. Le chapitre le plus important présente la gare de Saint-Ghislain.

A4 - 368 pages - 867 photos
couverture cartonnée
€ 40,00 - kp2



INDICATEUR DE 1940

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

A4 - 48 pages -
€ 6,50 - 250 g



LA SAGA DES GARES DE LA LIGNE 98

L'histoire de la principale ligne du Borinage et de ses antennes. On découvre ainsi la ligne 98 de Mons à Warquignies, l'ancienne ligne 96, les gares de Mons.

A4 - 174 pages
nombreuses photos et cartes.
couverture cartonnée
€ 30,00 - 1100 g



IC-IR 1984-2004

Le "Plan IC-IR" en images, avec une illustration de toutes les gares et points d'arrêt supprimés et ouverts durant cette période.

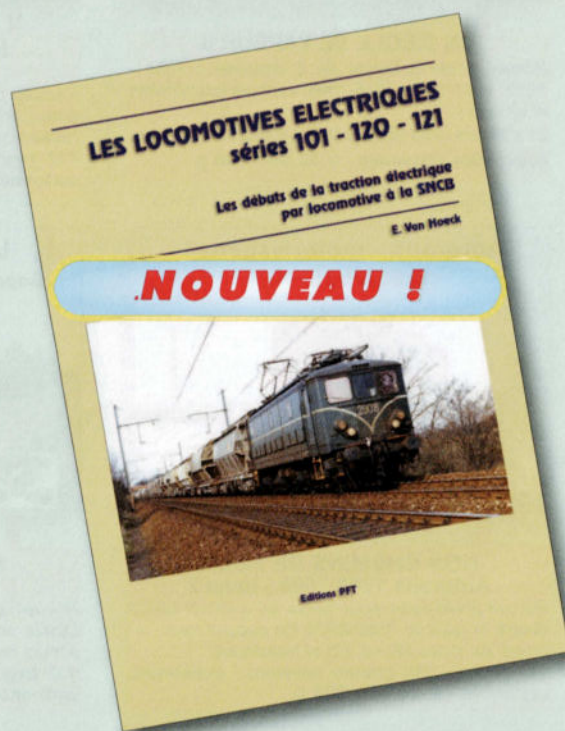
A4 - 216 pages
400 photos en couleurs
couverture cartonnée
€ 35,00 - kp 2



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



LES LOCOMOTIVES ELECTRIQUES séries 101 - 120 - 121

Les débuts de la traction électrique par locomotive à la SNCB

NOUVEAU !

E. Van Hoek

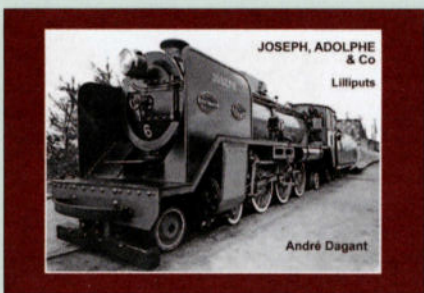
Éditions PFT



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
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

Photos EN LIGNES

Les photos publiées dans ce EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 126-24) 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 126-29 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 à celui publié.

Date limite de commande : le 30-05-2015

Date de livraison : +/- 25-06-2015

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° 66 :	Les 7301 à 7335	€ 10,00	75 g
☐ N° 69 :	Fourgons-générateurs (voir EN LIGNES 70)	€ 10,00	75 g
☐ N° 70 :	Les voitures Wegmann CFL	€ 10,00	75 g

Photos-thèmes

☐ 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 L.128	€ 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° 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° 90 :	10 photos d'automotrices de la série 700 en vert	€ 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'Oudenarde en 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 Zottgem (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
☐ N° 120 :	10 photos de Geraardsbergen et Lessines enneigés	€ 10,00	75 g
☐ N° 121 :	10 photos Diesel prises sur "Athus-Meuse"	€ 10,00	75 g
☐ N° 122 :	10 photos Diesel de la série 60	€ 10,00	75 g
☐ N° 123 :	10 photos Diesel de la série 60 - 2ème série	€ 10,00	75 g
☐ N° 124 :	10 photos de E110 allemandes avec trains belges	€ 10,00	75 g
☐ N° 125 :	10 photos d'autorails 44 entre De Finte et Renaix	€ 10,00	75 g



PHOTO-THÈME 126

10 photos d'acheminement d'une rame ICE de la DB et d'un TGV exposés à Liège en juin 1988. Les photos sont visibles sur notre site internet.

Communication : photo-thème 126.

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	€ 4,00
jusque 350 g	€ 2,20	€ 2,20	€ 8,00
jusque 1000 g	€ 3,70	€ 3,70	€ 18,50
jusque 2000 g	€ 5,20	€ 5,20	€ 37,00
Kilopost 2 kg (kp 2)	€ 6,50	€ 6,50	€ 67,00
Kilopost 5 kg (kp 5)	€ 9,10	€ 9,10	€ 67,00
Kilopost 10 kg (kp 10)	€ 9,10	€ 17,00	€ 135,00

Remarque importante concernant les frais d'envoi

Si vous désirez connaître le montant réel des frais d'envoi avant de passer votre commande, vous pouvez envoyer un courriel à l'adresse pftsp@gmail.com.

En Lignes

EN LIGNES

☐ abonnement 2015 (débuté au 01-01-2015, 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
- ☐ à partir du numéro 107 : € 9,00 260 g

Numéros 66, 80 et 85 épuisés !



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

Calendriers LOCO

☐ Années disponibles : 2005, 2011, 2013, 2014
 par calendrier : € 5,00 kp2

☐ **LOCO 2015** € 11,00 kp2



DVD

☐ A toute vapeur sur la ligne du Bocq : € 21,00 150 g



A toute vapeur sur le Bocq

Pin's

- ☐ Pin's locomotive Diesel type 201 € 2,50 16 g
- ☐ Pin's locomotive électrique 101.012 bicolore € 2,50 16 g
- ☐ Pin's locomotive électrique 101.012 vert foncé € 2,50 16 g
- ☐ Pin's locomotive à vapeur type 81 € 2,50 16 g

Nouveauté

LES AUTORAILS BROSSEL

tome 1 :

les types 551 - 552 - 553

LES AUTORAILS BROSSEL
tome 1 : types 551 - 552 - 553

Les sauveurs de nombreuses petites lignes

Julien CASIER

€49

**SORTIE DE PRESSE PROGRAMMEE
POUR JUIN-JUILLET 2015**



Il présente en détail les autorails Brossel des types 551, 552 et 553 (future série 49); ainsi que les autorails ES 100 et ES 300. Très économiques, ces autorails permirent de sauver de nombreuses petites lignes secondaires.

On découvre ainsi les origines de leur conception, les différentes étapes de leur construction, les raisons du choix final, leur utilisation, leurs roulements par dépôts, les services qu'elles ont rendu, leur résurrection et la fin de leur carrière.

Sans aucun doute, un ouvrage qui se doit de figurer dans toutes les bibliothèques.

Format A4 - 352 pages - plus de 700 photos, dessins et schémas - Couverture cartonnée rigide - Reliure au fil de lin - Il existe également une version néerlandaise.

Prix : € 45 + frais de port 1550 gr
Communication : "Brossel 1"

FETE DU TRAIN A VAPEUR MALDEGEM 2015 'RAIL-ROAD TO VICTORY'

Les **1, 2, 3 mai**, le train à vapeur de Maldegem (www.stoomcentrum.be) tiendra son festival, avec **8 locomotives à vapeur**. Le train circulera vers le Front où d'intenses batailles ont eu lieu en 1944. Quelques mois plus tard, le 8 mai 1945, la paix régnait de nouveau en Europe, soit il y a exactement 70 ans! On pourra voir **d'anciens véhicules militaires**, un **camp militaire**, ...

Un train à vapeur circulera toutes les heures. On pourra voir une authentique locomotive de guerre, la 'Enter', construite pour la Libération par la USA Army Transportation Corps!

Sur la **voie étroite** circuleront 2 locomotives venues de Grande-Bretagne et des voitures ouvertes, pour le plus grand plaisir des enfants (et de leurs parents!). Une bourse ferroviaire avec **livres, jouets et vidéos** et divers stands de **catering** seront organisés.

A Eeklo, il y aura correspondance avec les trains SNCB de et vers Gand.

Consultez www.stoomcentrum.be, mail: info@stoomcentrum.be ou tél: (050) 71.68.52



Foto: Geert Maes

Notre jeu-mystère

Vous avez été nombreux à nous répondre, par contre nous n'avons reçu que 2 bonnes réponses. La solution était que la photo a été imprimée à l'envers, il s'agit donc de la 1008 et non de la 8001. Le gagnant est Jacques Quoitin.



Cherchez l'erreur

Cette photo présente une erreur. Laquelle ? Le gagnant sera tiré au sort et recevra une photo de la locomotive. Réponse à nous communiquer par mail à notre adresse pftts@gmail.com Bonne chance.



Allemagne

Les 181 de la DB n'atteignent plus Luxembourg

Les locomotives bitension 15 kV / 25 kV des Chemins de fer allemands ne se rendent plus à Luxembourg depuis le changement d'horaire du 13 décembre 2014. En réalité, c'est déjà le 21 novembre que la 181 220 a assuré le dernier service, en tête du train IC132 Norddeich Mole - Luxembourg, la ligne étant interrompue pour travaux entre le 22 novembre et le 13 décembre ...

Dans le cadre du plan *Rheinland-Pfalz-Takt 2015*, le trafic voyageurs sur la relation Koblenz - Trier - Luxembourg a été totalement réorganisé en décembre, avec la création d'une relation *RegioExpress* circulant entre Koblenz et Trier, chaque heure, sous la forme d'une rame *Flirt 3* (série 429.1) de la DB accouplée à une rame à deux niveaux *Kiss* des CFL (série 2300), toutes deux produites par *Stadler*. A Trier, le train est scindé, la rame allemande continuant vers Kaiserslautern et Mannheim via Saarbrücken, l'autre circulant vers Luxembourg. Comme souvent en Allemagne, l'homologation (pour circuler en unité multiple hybride) n'a pu être délivrée à temps et les automotrices CFL circulent temporairement entre Luxembourg et Trier, où



PHOTO 126-48 La 181 202 (Krupp 5268, mise en service le 25 novembre 1974, radiée le 08 mars 2004, démolie à Dessau le 11 janvier 2006). manoeuvre en gare de Luxembourg. A gauche, une 1600 va assurer un train vers Troisvierges.
Photo Julien CASIER, collection PFT, août 1980.

une correspondance vers Koblenz est assurée, ou entre Luxembourg et Koblenz (trois aller-retours par jour).

Les dernières 181.2 (10 locomotives sur un effectif initial de 25) sont encore utili-

sées entre Karlsruhe et Strasbourg en tête des EN452/453 Moskva - Paris et en tête de quelques trains IC au sud-ouest de Frankfurt (Main), atteignant Heidelberg, Karlsruhe, Saarbrücken et Basel-Bad.

PHOTO 126-49 Le 25 août 1990, un train pour Koblenz est prêt pour son départ de Luxembourg. La 181 205 (Krupp 5271, mise en service le 31 décembre 1974, toujours en activité dans la livrée rouge "verkehrsrot") était encore habillée de sa livrée bleue d'origine.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 126-50 La 181 201 (Krupp 5267, mise en service le 25 novembre 1974) longe les vignobles de la Moselle. Elle est aujourd'hui toujours en activité, maintenue en livrée bleue d'origine par DB Fernverkehr. Hatzenport, 13 avril 2003. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Les 181 furent spécialement commandées pour l'électrification de la ligne de la Moselle et de la Sarre, de Koblenz à Sarrebruck, et des antennes vers Luxembourg, Apach (FR) et Kehl (FR). Elles faisaient suite aux quatre prototypes E310.01 à 04 (puis 181.001 à 004, à partir de 1969) et furent construites en 1968 par Krupp et AEG. En 1974-1975, une seconde série (181.201 à 181.225) complète la première. Elles développent 3240 kW, pèsent 83 t et peuvent circuler à 160 km/h.

PHOTO 126-51 Jusque dans les années '1990, les 181 ont assuré des trains régionaux sur le réseau des CFL. Le 26 septembre 1980, passage à Berchem (entre Luxembourg et Bettembourg) d'un train à destination d'Esch-sur-Alzette tracté par la 181 224 (Krupp 5290, mise en service le 3 avril 1975, radiée le 15 août 2008, démolie chez Steil à Eschweiler-Aue le 13 février 2013. Pierre HERBIET.





PHOTO 126-52 Désormais, les 181 ne serpentent plus en service régulier le long des merveilleuses rives de la Moselle. Le 7 avril 2005, passage à Kattenes d'un IC vers Luxembourg, tracté par la 181 223 (Krupp 5298, mise en service le 20 mars 1975).

PHOTO 126-53 Passage à Hatzenport d'un IC vers Koblenz, tracté par la 181 210 (Krupp 5276, mise en service le 20 novembre 1974; elle a été garée le 7 décembre 2014). Photos : Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 126-54 La BB 9337 en tête d'un train Corail en gare de Narbonne en juillet 1981. Elle se présente ici dans la décoration d'origine des BB 9300. Mise en service le 13 juillet 1969 à Villeneuve, elle fut retirée de l'exploitation le 31 mai 2011 à Toulouse. Julien CASIER.

France : les BB 9300 s'inclinent à leur tour

L'arrivée en masse de nouvelles automotrices pour le trafic régional entraîne la disparition progressive des rames tracées sur le réseau électrifié et la disparition des locomotives électriques les plus anciennes. Dernières victimes en date : les BB 9300, ultimes représentantes de la famille des BB Jacquemin (BB 9200, BB 9300 et BB 9700 en 1,5 kV, BB 16000 et BB 16100 en 25 kV et BB 25100, BB 25150 et BB 25200 bitension). Ces 40 locomotives 1,5 kV, représentaient

une version améliorée de la 9200, dont les derniers exemplaires ont été radiés en 2011 (voir *EL 103*, page 33). Les principales différences sont au niveau de la suspension et du poste de conduite, et la présence du frein rhéostatique. Elles ont été construites par le groupement *Jeu-mont-Schneider*, MTE et CEM de décembre 1967 à novembre 1969 et affectées au dépôt parisien de Villeneuve-St.-Georges. D'une puissance de 3850 kW, elles pouvaient circuler à 160 km/h.

Elles accomplirent leur début de carrière en tête des trains rapides dans le sud-est de la France, y compris le TEE *Mistral* Paris - Nice avant l'arrivée des CC 6500 en 1970, le TEE *Catalan Talgo* Genève - Barcelona de Genève à Narbonne et le TEE *Barcelona-Talgo* Paris - Barcelona de Paris à Toulouse.

L'arrivée des puissantes BB 7200 à partir de 1977 a entraîné la mutation progressive des BB 9300 vers Toulouse, où la série est regroupée en 1981. Elles continuèrent la remorque de trains rapides entre Paris et Toulouse ou Bordeaux et dans le Sud-Ouest. Elles apparaissaient désormais aussi en tête de trains de marchandises.

Le déclin commence avec le changement de siècle, même si les radiations ne commenceront qu'en 2006. Entretemps, la 9302 a été radiée le 11 août 1993 suite à un accident au passage à niveau de Chéry-Lury survenu le 21 septembre 1990).

Le 18 août 2006, la BB 9310 attend le départ en gare d'Avignon Centre avec un TER à destination de Cerbère. Elle a changé sa robe pour la livrée "gris béton". Elle débuta sa vie à Villeneuve le 19 juillet 1968, et prit sa retraite à Toulouse le 20 janvier 2011. Thierry COCHIN.





PHOTO 126-97 Le 23 juillet 2008, un Talgo Montpellier - Carthagène via Cerbère longe la Berre, à hauteur de l'île Sainte Lucie. A sa tête, la BB 9326 en livrée "en voyage". Elle fut réceptionnée à Villeneuve le 10 mars 1969 et réformée à Toulouse le 13 décembre 2012. M. HANSSSENS.

L'affectation à Toulouse en 2012 de BB 7200 cédées par Fret SNCF entraîne une radiation massive dans les rangs des BB 9300, et seules quatre locomotives étaient encore actives en avril 2013. Deux

d'entre-elles (BB 9301 et BB 9319) passeront le cap de la fin 2013, bénéficiant d'un sursis en raison du retard pris dans la livraison des rames Régiolis d'Alstom. Arrêtées le 30 juin, elles ont été radiées

le 2 septembre 2014.

Les BB 9301 et BB 9337 sont conservées par la Cité du Train, respectivement à Mulhouse et à Mohon.

Le 15 juillet 2008, la BB 9315 habillée de la décoration "multiservice", arrive à Port-la-Nouvelle, gare située entre Narbonne et Perpignan, avec le TER 876435 Avignon - Cerbère. Cette machine fut mise en service au dépôt de Villeneuve le 12 octobre 1968 et radiée à Toulouse le 1er février 2011. Thierry COCHIN.



Allemagne - Italie

Adieu Pendolino

610 DB

Pour ne pas laisser certaines régions de Bavière à l'écart du réseau rapide ICE, la *Deutsche Bundesbahn* commanda en 1988 une série de 10 autorails doubles pendulaires, permettant l'utilisation des lignes existantes avec une vitesse plus élevée que les trains classiques grâce à l'inclinaison des caisses dans les courbes. En 1990, une seconde série de 10 autorails fut commandée.

Classés dans la série 610, ces 20 autorails ont été livrés en 1992 par MAN (partie mécanique) et *Siemens* (partie électrique), avec un système de pendulation *Fiat*. Ils étaient équipés de deux moteurs MTU type TU12V 183TD12 de 485 kW chacun et pouvaient circuler à 160 km/h. Ils offraient 136 places assises et pouvaient s'incliner de 8° maximum.

Affectés à Nürnberg-West, ils sont entrés en service le 23 mai 1992 entre Nürnberg et Bayreuth, réduisant le temps de parcours entre ces deux villes de 30 minutes, et entre Nürnberg et Hof (gain de 20 minutes). Par la suite, ils se rendirent aussi à Neustadt an der Waldnaab, Weiden, Schwandorf et Regensburg.

Le système pendulaire hydraulique *Fiat* fut la source de nombreux problèmes. En 2000, suite à l'apparition de fissures, les 610 furent retirés du service pendant un an sur ordre de l'EBA (l'organisme chargé de veiller à la sécurité ferroviaire sur le réseau ferré allemand), le temps de procéder aux modifications nécessaires.

Handicapés par l'absence d'air conditionné et par les coûts d'entretien élevés liés au fait qu'ils constituaient une petite série techniquement atypique, les 610 ont été mis hors service par la DB au changement d'horaire de décembre 2014. Le déclin commença déjà en décembre 2012, avec leur remplacement par des 612 sur de nombreux services : les 610 n'étaient plus visibles que sur les *Regio Express* (RE) Furth im Wald - Nürnberg et Nürnberg - Neustadt an der Waldnaab ou sur les *Region Bahn* (RB) Nürnberg - Schwandorf et Bayreuth - Pegnitz, dans un roulement de 8 journées.

La DB dispose encore de deux séries d'autorails pendulaires : les 611 (50 autorails livrés par *ADTranz* en 1996 et 1997 équipés d'un système pendulaire électrique de conception allemande) et



PHOTO 126-55 Le 610 518 / 610 018-3 de la DB en gare de Marktredwitz le 18 juillet 2004. Cet autorail avait été mis en service le 26 octobre 1992. Yves STEENEBRUGGEN.

les 612 (192 autorails, constituant une évolution du 611, construits entre 1998 et 2003). Les 20 rames ICE TD, série 605, équipées à l'origine d'un système de pendulation *Siemens*, l'ont perdu suite à des problèmes de bris d'essieu.

Deux autorails sont conservés : le 610 011 par *DB Museum* et le 610 012 par le *Verkehrsmuseum Dresden*.

ETR 450 FS

La firme italienne *Fiat Ferroviaria* avait déjà commencé le développement du système pendulaire dans les années '1960 et une rame prototype, numérotée ETR 401, est sortie d'usine en 1976 (ETR = ElettroTreno Rapido). Cette automotrice quadruple, pouvant circuler à

250 km/h, servit aux essais jusqu'en 1978, avant d'être utilisée en service régulier sur la relation Roma - Ancona, jusqu'à sa mise hors service en 1993.

L'ETR401 ayant donné satisfaction, les Chemins de fer italiens (FS) passèrent commande en 1984 d'une série de 15 rames type ETR 450, les premières rames pendulaires destinées au service commercial, composées de 9 voitures, toutes motorisées à l'exception de la voiture-restaurant, située en position centrale. Livrées entre 1987 et 1992 par *Fiat* et *Ansaldo*, elles disposaient d'une puissance de 5000 kW et pouvaient circuler à 250 km/h. Testé en 1987 sur la Direttissima Firenze - Roma, l'ETR 450 permit dès le service d'été 1988, de parcourir les 630 km séparant Milano de Roma en

PHOTO 126-56 La rame pendulaire ETR 401 des FS en gare de Roma Termini en juillet 1981. Cette automotrice prototype radiée en 2002 est aujourd'hui préservée par la Fondazione FS Italiana. Pierre HERBIET.



moins de 4 heures, approchant ainsi les 160 km/h de moyenne, en alternant ligne classique et nouvelle. Le champ d'action des 15 rames fut très étendu et de Roma, elles atteignirent Bolzano, Milano, Venezia, Ancona, La Spezia, Perugia, Potenza, Reggio di Calabria, Tarento et Vicenza.

Depuis 2004, leur système de pendulation est isolé par manque de pièces de rechange, et elles sont limitées à 200 km/h. Ce qui, combiné à la mise en service de lignes et de rames à grande vitesse, réduisit progressivement leur engagement; aux horaires de décembre 2011, la tâche des ETR 450 se limite aux services Roma - Reggio di Calabria (quatre paires d'IC), Roma - Perugia (une paire) et Roma - Ancona (une paire), puis en 2013 à quelques trains seulement, entre Roma et Reggio di Calabria, relation sur laquelle elles ont assuré leur dernier service le 6 janvier 2015.



PHOTO 126-57 Le 6 avril 2003, départ de Roma Termini de la rame ETR 450 003, mise en service le 29 décembre 1987. Yves STEENEBRUGGEN.

USA : remise en état de marche d'une Big Boy !

L'Union Pacific a entamé les travaux de restauration en état de marche de la vapeur 4014, une des 25 locomotives "Big Boy", des locomotives articulées à 4 cylindres et disposition d'essieux 2'D-D 2', construites par ALCO entre septembre 1941 et novembre 1944. Avec une masse totale en service de 567 t (25 t de charbon et 90 m³ d'eau) et une longueur de 40,5 m, elle deviendra la plus grosse locomotive à vapeur en service dans le monde, détrônant une autre locomotive Union Pacific, la 3985 "Challenger" : (487 t et 37,1m). A titre de comparaison, les type 26 SNCB telles que la 26.101 du PFT pèsent 147 t et mesurent 23 m...

La 4014 avait été arrêtée le 21 juillet 1959 et radiée le 7 décembre 1961. Après avoir passé 52 ans en monument dans le parc Fairplex à Pomona près de Los Angeles, la 4014 (ALCO 65572 / 1941) a été acheminée vers les ateliers de Cheyenne le 26 janvier 2014. L'Union Pacific espère terminer la remise en état entre 2016 et 2018, à temps pour célébrer les 150 ans de la première ligne de chemin de fer transcontinentale, en mai 2019.

Voici une photo de la X4012, une soeur de la 4014. Elle est exposée au Steamtown National Historical Site à Scranton, Pennsylvania. Philippe VERELST, 31 juillet 1998.



Histoire : étude d'une locomotive à gazogène pour la SNCB

Contexte

L'étude des conditions dans lesquelles doit s'effectuer l'exploitation des liaisons locales et des lignes secondaires, caractérisées notamment par la faiblesse du trafic, par la valeur réduite des vitesses limite des convois et par le rendement peu élevé des recettes, a été entreprise en 1938 et a abouti à l'établissement d'un programme complet d'exploitation qui était en voie de réalisation dès 1939. Ce projet, qui était dans une phase bien avancée, fut abandonné au début de 1944, peu avant la Libération.

L'importance de ce programme est en rapport à la longueur même des lignes intéressées qui représentaient alors 2300 km sur les 4800 du réseau.

Le programme étudié embrassait tous les services de l'Exploitation. Pour ce qui a trait au service du Matériel, il comportait la mise en ligne d'un matériel roulant nouveau.

C'est ainsi que, en ce qui concerne le transport des voyageurs, il était prévu que, d'une façon générale, il s'effectuerait exclusivement au moyen d'autorails, lesquels devaient être conçus de telle sorte que leur prix de revient par kilomètre soit particulièrement bas.

Le problème des autorails avait été résolu par la mise en service des autorails légers *Brossel* des types 622 (futurs 551) à deux essieux et des types 609 (futurs 552) et 553 (future série 49). Ces autorails furent équipés durant la guerre

d'une installation à gazogène qui donna satisfaction.

Mais, le programme d'exploitation des lignes locales et secondaires prévoyait également qu'il subsisterait sur chacune de ces lignes quelques trains à forte composition pour le transport de voyageurs le matin et le soir. Ceci impliquait la mise en service de locomotives appropriées, caractérisées elles aussi par un prix de revient par kilomètre peu élevé. Ces locomotives devaient être susceptibles, en outre, d'assurer sur les mêmes lignes la traction de trains de marchandises légers.

Le problème des locomotives restait à résoudre. Or, pour ce problème, comme pour beaucoup d'autres qui se posèrent

Pour exploiter les lignes secondaires et les liaisons locales, la SNCB avait résolu le problème en mettant en service les autorails Brossel à deux essieux du type 609 (futur type 551) et à bogies des types 609 (futur type 552) et 553 (future série 49). Ces autorails furent munis durant la guerre d'une installation à gazogène. En 1940, en gare de Ieper, essai d'une installation à gazogène sur le 622.19 (futur 550.09 puis 551.37). Photo Karl Julius HARDER, collection Maurice HENNEQUIN / PFT.



dès le lendemain de la Seconde Guerre, il paraissait intéressant de chercher à fixer la nature et les caractéristiques des engins qu'il s'agissait de commander en série importante. A cette époque, les besoins dans tous les domaines étaient considérables et pressants.

Les commandes devaient être passées dans les plus brefs délais et il n'était plus possible de se livrer à de longues études ni de procéder à l'essai de prototypes.

D'autre part, les incertitudes les plus grandes régnaient alors quant aux valeurs relatives dans l'après-guerre de la main-d'œuvre, des matières et des divers combustibles et carburants. Il importait dès lors de s'adapter aux circonstances du moment dans le minimum de temps et, à ce effet, d'avoir envisagé préalablement les diverses éventualités possibles en ce qui concernait ces valeurs.

C'est dans cet ordre d'idée qu'avait été examiné le problème de la locomotive pour lignes locales et secondaires.

Quatre types d'engins avaient été envisagés :

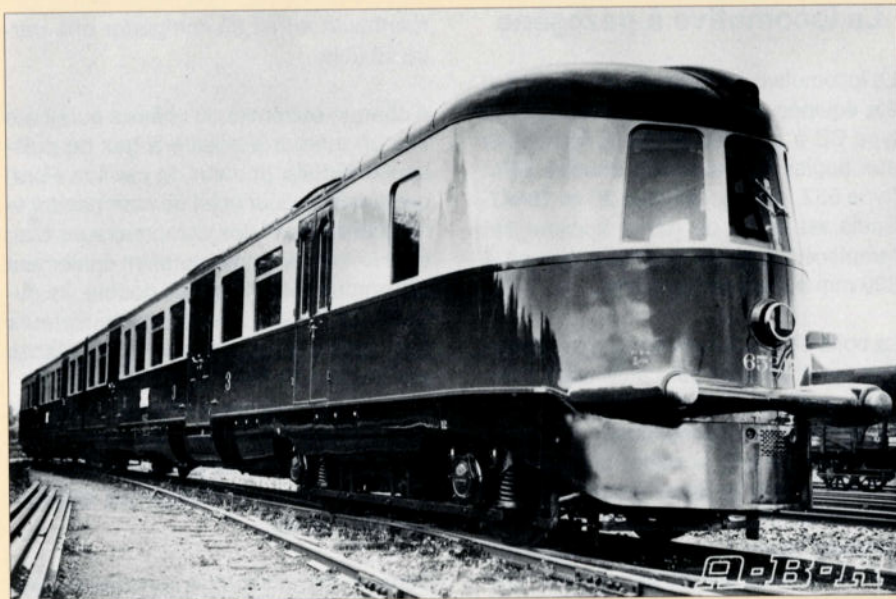
- locomotives à vapeur ;
- locomotives Diesel ;
- locomotives à gaz pauvre ;
- locomotives électriques.

L'électrification des lignes secondaires n'était pas à envisager, tout au moins dans un avenir proche, le trafic étant trop faible pour couvrir les frais. Cette solution put donc être directement rejetée.

Les locomotives Diesel et les locomotives à gaz pauvre possédaient des caractéristiques et des propriétés presque identiques.

Pour procéder à une comparaison concrète et positive de ces deux types très différents de la traction à vapeur, il importait de les définir avec autant de précision que possible.

La SNCB admit que les deux types présentaient le même poids adhérent de façon à pouvoir remorquer les mêmes charges limites; ils devaient pouvoir atteindre la vitesse extrême de 65 km/h qui était envisagée sur les lignes déficitaires. En outre, les conditions d'exploitation dans l'après-guerre imposeront des vitesses commerciales les plus élevées possible. Les locomotives affectées à des trains omnibus devront être capables d'effectuer des démarrages très rapides. C'est cette condition qui fut déterminante pour fixer la puissance des moteurs; ceux-ci devront être d'une puissance telle que les démarrages puissent s'effectuer très rapidement.



Les locomotives projetées auraient été pourvues de bogies identiques à ceux équipant les autorails doubles du type 652 (futur type 620). Ici, le 652.17, futur 620.07.

Photo ABR, collection PFT.

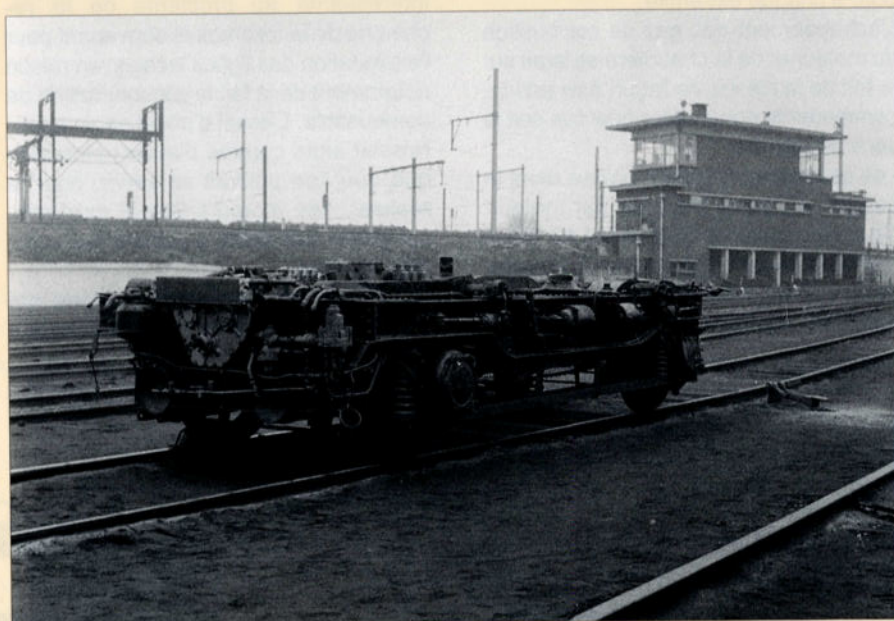
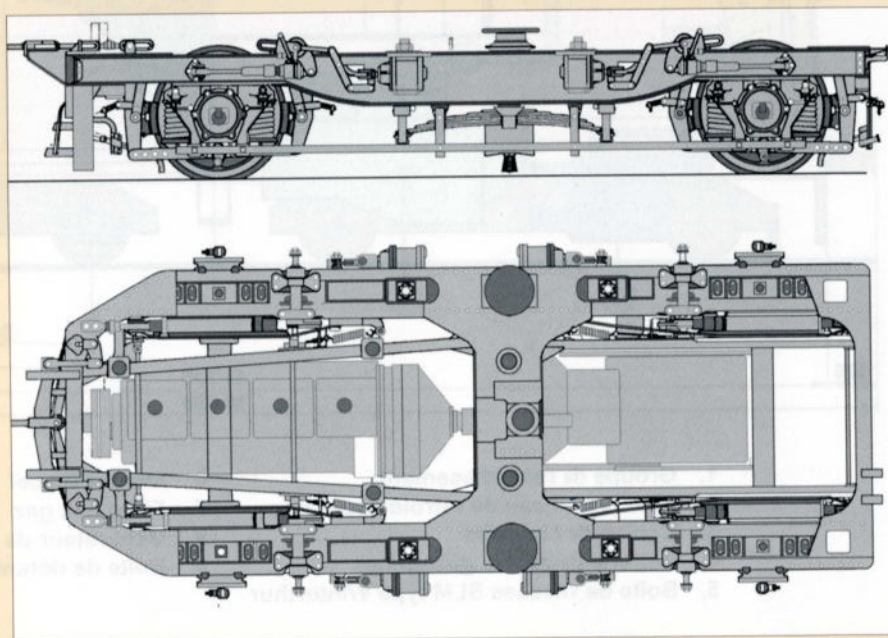


Photo et coupe du bogie équipant les autorails doubles.



La locomotive à gazogène

La locomotive à gazogène étudiée aurait été équipée de deux bogies moteurs du type BB à adhérence totale, identiques aux bogies des autorails doubles SEM (type 652, devenu le type 620 en 1946). Seuls les corps de roues auraient été remplacés, avec un diamètre ramené à 820 mm au lieu de 1010 mm.

La boîte de vitesses SLM du type *Winterthur* aurait attaqué par cardans les 2 essieux moteurs du bogie. La locomotive aurait été à adhérence totale.

Les deux bogies auraient supporté un châssis auquel auraient été fixés les appareils de chocs et de traction, dont la longueur totale aurait été de 13,300 m.

Sur le châssis aurait été montée une caisse tôle au centre de laquelle aurait été aménagée la cabine de conduite. Cette cabine aurait porté un tableau de bord à chaque extrémité.

L'échappement des gaz de combustion du moteur et de la chaudière se ferait sur le toit de la cabine de façon à ne pas incommoder le conducteur quel que soit le sens de marche.

Les gazogènes seraient prévus dans la cabine, à raison de trois par moteur. Chaque groupe de trois aurait été placé symétriquement par rapport au centre de la cabine. Comme les moteurs auraient été montés dans les bogies, l'ali-

mentation aurait dû comporter une partie flexible.

A chaque extrémité du châssis aurait été fixé un moteur auxiliaire à gaz de puissance réduite (moteur de camion *Ford*) qui aurait eu pour objet de commander le fonctionnement des compresseurs d'air pour le frein, lesquels auraient également été empruntés à l'autorail double. Ils auraient en plus actionné les ventilateurs des radiateurs qui auraient été placés aux extrémités de la locomotive.

A noter que ces deux moteurs auraient pu à volonté faire office d'un gros gazo-starters à utiliser notamment aux arrêts de longue durée pour faciliter les reprises des gazogènes.

Dans un rapport soumis au Conseil d'administration le 1er décembre 1941, il avait été exposé que la locomotive à gazogène pouvait constituer une solution intéressante au problème de la recherche de la locomotive convenant pour l'exploitation des lignes locales, en raison notamment de la faible consommation de combustible. L'essai d'un tel engin apparaissait alors comme d'autant plus indiqué que l'on pouvait se servir, pour le réaliser, des moteurs Diesel existants, construits par SEM, équipant les autorails doubles.

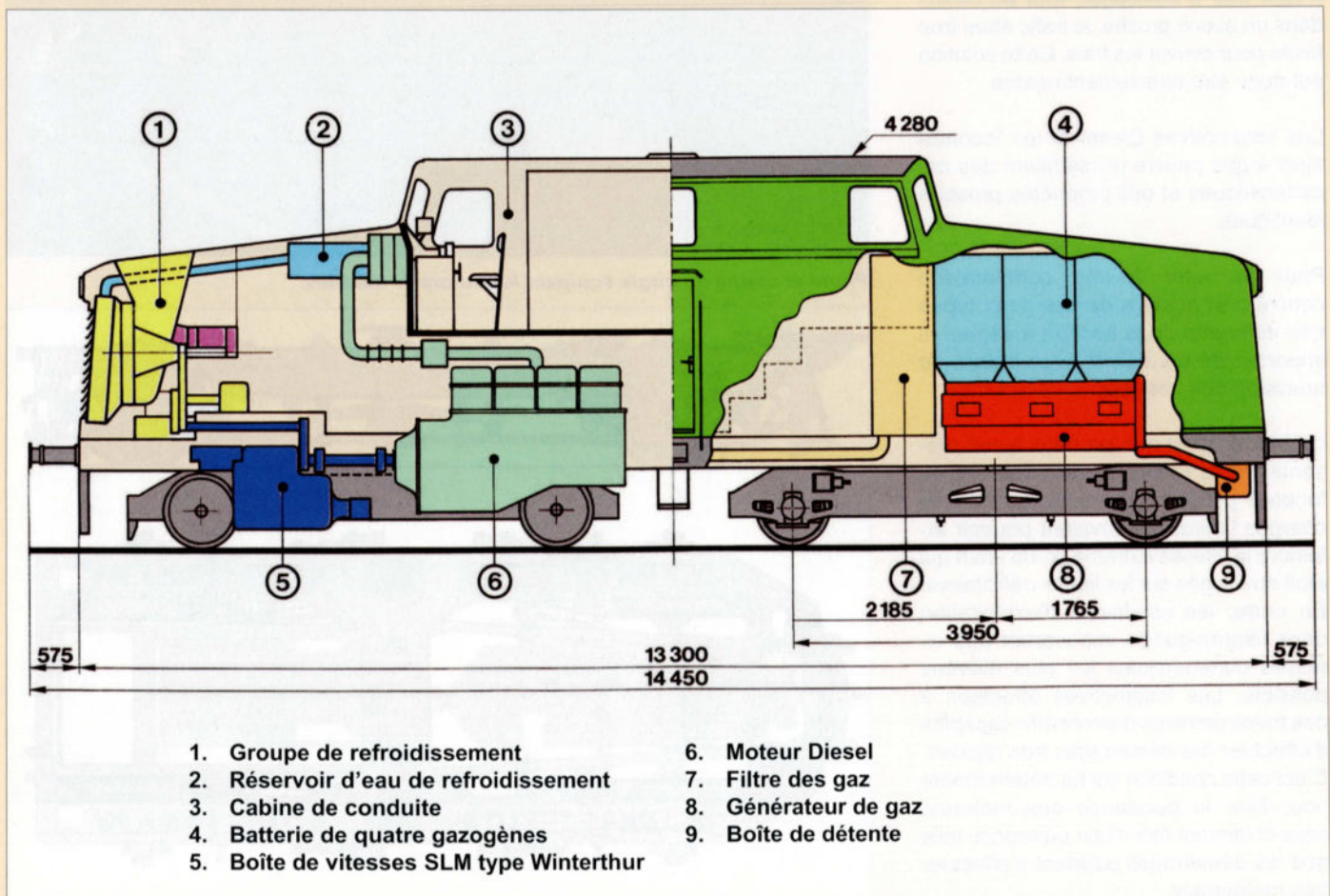
En s'imposant des performances qui avaient été fixées antérieurement lorsque

fut fixé le programme de construction de la locomotive à vapeur pour ligne locale (type 21 de Cockerill - voir page 48), la SNCB aurait été amenée à fixer comme suit les caractéristiques fondamentales de la locomotive à gazogène qui devait être étudiée et testée :

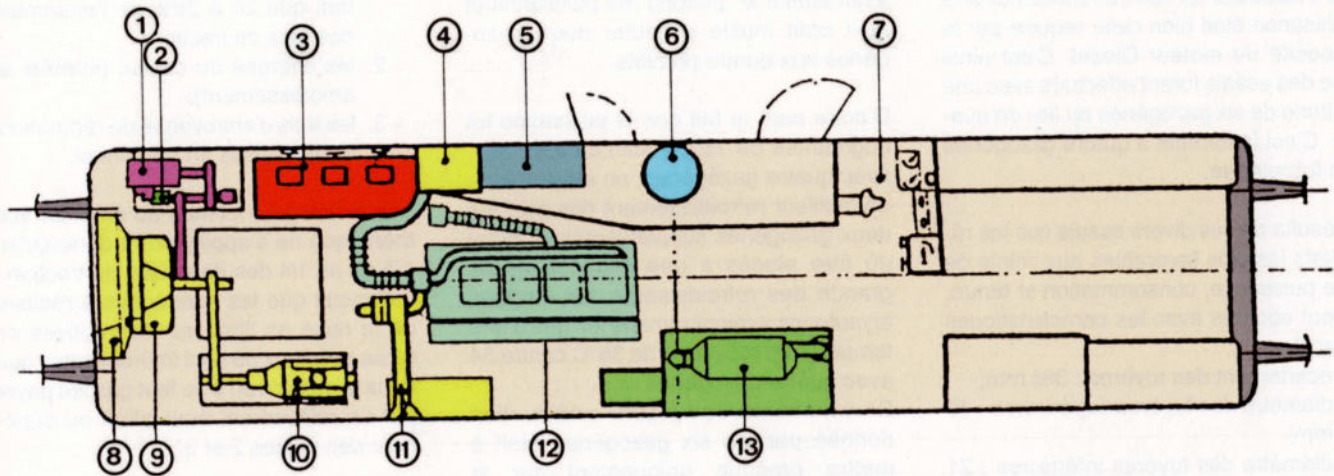
- puissance : deux moteurs Diesel SEM type 8 K 73A, à 8 cylindres en ligne, à 4 temps, développant 365 CV, soit 730 CV au total. La transformation en moteur à gaz pauvre ne devait laisser subsister qu'une partie de cette puissance à préciser dans des essais préalables;
- poids en ordre de marche : 63 t;
- performance sur ligne de niveau : 300 t à 65 km/h ; 800 t à 40 km/h.

Il avait été décidé que les essais s'effectueraient en trois phases successives, l'une d'elles n'aurait été entreprise qu'en cas de réussite de la précédente. Ces trois phases auraient été les suivantes :

- essai au banc d'un moteur SEM 8 K 73A de 365 CV prélevé sur un autorail double, transformé pour la marche au gaz pauvre et mise au point du gazogène destiné à l'alimenter;
- transformation d'un 2e moteur et installation des deux moteurs modifiés au gazogène sur un autorail du type 652 pour essais en ligne;
- construction et essais d'une locomotive prototype.



- | | |
|--|----------------------|
| 1. Groupe de refroidissement | 6. Moteur Diesel |
| 2. Réservoir d'eau de refroidissement | 7. Filtre des gaz |
| 3. Cabine de conduite | 8. Générateur de gaz |
| 4. Batterie de quatre gazogènes | 9. Boîte de détente |
| 5. Boîte de vitesses SLM type Winterthur | |



- | | |
|------------------------------------|---|
| 1. Dynamo | 8. Radiateur du groupe de refroidissement |
| 2. Compresseur d'air | 9. Ventilateur du groupe de refroidissement |
| 3. Générateur de gaz | 10. Servomoteur |
| 4. Filtre | 11. Filtre à air |
| 5. Accumulateurs | 12. Moteur Diesel |
| 6. Chaudière de chauffage à vapeur | 13. Echappement |
| 7. Poste de conduite | |

La commande des essais de la première phase avait été passée à l'usine SEM de Gent le 24 février 1942. Ils devaient être effectués dans l'usine.

Le gazogène choisi avait été le *Bernard*, lequel avait donné satisfaction sur les autorails *Brossel*. La SNCB avait fait le choix d'un type plus puissant que le type *Bernard* équipant ces autorails. La SNCB désirait, en effet, ne pas s'écarter trop fortement des données pratiques existantes au sujet desquelles elle disposait d'une expérience certaine.

La puissance requise nécessita ainsi la mise au banc d'une batterie de quatre de ces gazogènes. Leur construction et leur mise au point ont été assurées par l'Atelier Central de Luttre. Leur montage au banc et tous les travaux d'appropriation du moteur incombèrent à SEM. Les essais préliminaires ont débuté en octobre 1942 et ont porté tout d'abord sur la mise au point des gazogènes. Une difficulté sérieuse s'était présentée, car le refroidissement des gaz était insuffisant, entraînant rapidement une baisse de puissance du moteur. Cette anomalie avait nécessité le montage d'une installation spéciale de réfrigération des gaz et avait allongé la durée des travaux et recherches.

Essais

Mise au point des gazogènes

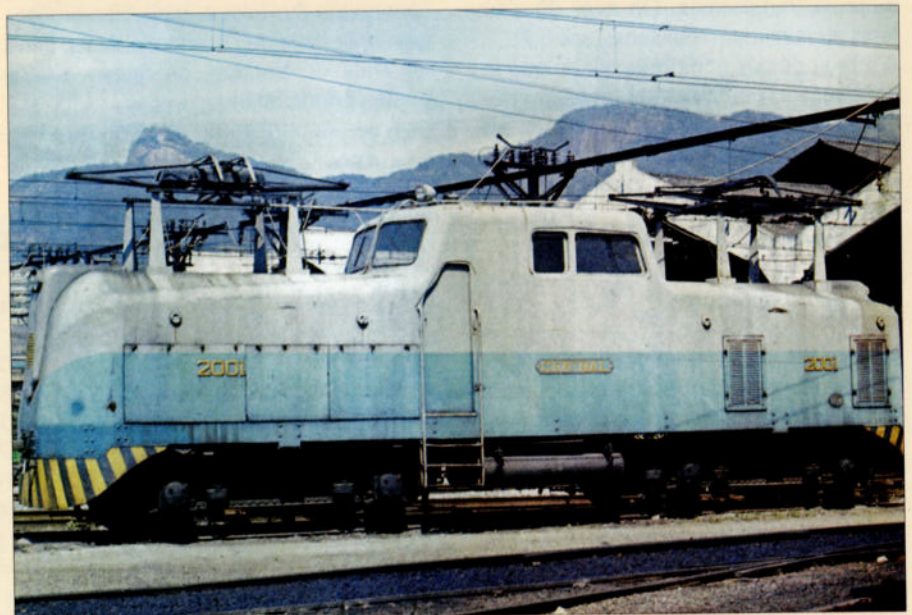
La SNCB avait recherché les meilleures caractéristiques parmi les suivantes :

- écartement des tuyères;
- diamètre des tuyères supérieures et inférieures;
- diamètre de la cheminée réfractaire;
- type de grille (à trous fixes, à rainures, à barreaux).

La SNCB avait procédé, trois jours par semaine, aux essais suivants en faisant varier l'un ou l'autre des quatre éléments cités ci-avant : une heure de marche en pleine charge, suivie d'un essai à demi puissance pendant 40 minutes.

Ensuite, arrêt de 1 heure, ensuite marche de 20 minutes à pleine puissance, puis marche au ralenti et arrêts du moteur suivis de lancements.

Les données caractéristiques - la puissance, les températures des gaz, de l'huile, de l'air, du mélange gaz-air et des dépressions - étaient relevées toutes les 10 minutes. Il était procédé en outre à plusieurs analyses des gaz à chaque essai.



En 1939, la compagnie des Chemins de fer brésiliens Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB), construisit une locomotive électrique dont l'aspect général n'est pas sans apparence avec le projet de locomotive à gazogène pour la SNCB. La machine 2001 de la EFCB fut la première locomotive électrique construite au Brésil.

Document Phil DAMBLY, collection PFT.

Outre ces essais, des expériences ont été effectuées en vue de rechercher si la puissance était bien celle requise par la capacité du moteur Diesel. C'est ainsi que des essais furent effectués avec une batterie de six gazogènes au lieu de quatre. C'est la formule à quatre gazogènes qui fut retenue.

Il résulta de ces divers essais que les résultats les plus favorables aux points de vue puissance, consommation et tenue, furent obtenus avec les caractéristiques ci-après :

- écartement des tuyères : 395 mm;
- diamètre des tuyères supérieures : 40 mm;
- diamètre des tuyères inférieures : 21 mm;
- type de grille : à rainure formée d'une tôle cylindrique perforée de trous allongés.

Mise au point du moteur

Le moteur avait reçu les modifications permettant son alimentation au gaz pauvre. En outre, des essais ont été effectués en faisant varier le degré de compression et en enregistrant chaque fois les puissances et consommations.

On avait essayé successivement les degrés de compression de 8 - 8,5 - 8,7 et 10,1. Le degré de 10,1 avait donné les meilleurs résultats; la puissance moyenne obtenue avait été de 270 CV, dépassant de 6% la puissance obtenue avec le degré de 8,7. Toutefois, le degré de 10,1 n'avait pu être réalisé que par des procédés exceptionnels qui n'étaient pas réalisables pratiquement dans les moteurs transformés. On avait dû s'en tenir au maximum réalisable, soit 8,7. A retenir de ces nombreux essais que la construction de nouveaux moteurs spécialement conçus pour fonctionner au gaz pauvre permettrait vraisemblablement de meilleures performances au niveau de la puissance et de la consommation.

Puissance obtenue

Au total, 14 essais furent réalisés avec le moteur alimenté par quatre gazogènes. La puissance maximum obtenue fut en moyenne 250 CV et la puissance moyenne de 226 CV. Cet écart était dû au fait que le refroidissement des gaz était insuffisant; leur température à l'entrée du moteur était en moyenne de 54° environ. Une série de 10 essais fut ensuite effectuée avec le moteur alimenté par 6 gazogènes. La puissance maximum obtenue fut, en moyenne, de 258 CV, et la puissance moyenne de 241 CV. Le fait que la puissance maximum n'avait

augmenté que de 8 CV prouva que l'on avait atteint le "plafond" de puissance et qu'il était inutile d'ajouter deux gazogènes aux quatre primitifs.

D'autre part, le fait que la puissance fut augmentée de 15 CV était dû à ce que, avec quatre gazogènes, on avait obtenu un meilleur refroidissement des gaz; les deux gazogènes supplémentaires ayant dû être placés à une distance assez grande des refroidisseurs, les longues tuyauteries avaient ramené les gaz à une température moyenne de 36°C contre 54 avec quatre gazogènes.

En somme, la très légère amélioration donnée par les six gazogènes était à mettre presque uniquement sur le compte du meilleur refroidissement des gaz.

La consommation moyenne d'anthracite par CV/heure au banc d'essai a été de 540 grammes (allumage compris pour une durée de 6 heures). Soit 1/3 de la consommation de charbon de la locomotive de même poids adhérent.

En présence de ces résultats, la deuxième phase (transformation d'un 2e moteur et installation des deux moteurs modifiés pour le gazogène sur un autorail du type 652) fut entreprise dès le début de 1944. Toutefois, peu après, la SNCB abandonna définitivement ce projet pour des raisons que nous ignorons.

Remarques générales

Lorsque, par la construction de types spéciaux de locomotives, on vise à réaliser de nouvelles économies, il ne faut pas se placer du seul point de vue de l'économie thermique, mais bien envisager l'ensemble de l'économie. Ainsi, dans les frais de traction, on relève quatre postes principaux :

- 1. les dépenses de charbon que l'on considère souvent les plus impor-

tantes alors qu'elles ne représentent que 20 à 25% de l'ensemble des frais de traction;

- 2. les charges du capital (intérêts et amortissement);
- 3. les frais d'entretien et de réparation;
- 4. les dépenses en personnel.

Les avantages obtenus du point de vue thermique ne s'appliqueront donc qu'au 1/5 ou au 1/4 des dépenses de traction. Il s'ensuit que les économies à réaliser de la mise en ligne de locomotives de types spéciaux ne sont intéressantes que dans la mesure où il ne faut pas les payer par un relèvement équivalent ou supérieur des postes 2 et 3.

Il faut encore que la régularité de l'exploitation n'en soit pas affectée; en d'autres termes, que les incidents en cours de route dus à la machine nouvelle ne soient pas plus fréquents et que les travaux d'entretien ne soient pas plus importants. A cet égard, on doit souligner l'influence particulièrement favorable de la traction électrique sur la régularité du service d'une autre part, et sur les frais de réparation d'autre part, du seul fait de la suppression de la chaudière.

En résumé, pour l'exploitant, le problème à résoudre est d'ordre économique : il faut, tout en poursuivant inlassablement l'obtention de la consommation minimum de combustible, chercher à réaliser une locomotive aussi peu sujette que possible aux incidents, dût-elle coûter plus cher, à la condition qu'elle puisse fournir un service intensif, c'est-à-dire produire dans le temps minimum le nombre maximum de tonnes-kilomètres, de manière, en dernière analyse, à donner aux capitaux de premier établissement la rentabilité optimum.

Jean-Luc VANDERHAEGEN,
d'après un texte de Phil DAMBLY.

PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE (VALEUR 1938)

Caractéristiques	Vapeur	Diesel	Gazogène
Poids :	50 t	48 t	48 t
Poids adhérent :	48 t	48 t	48 t
Poids en service :	60 t	48 t	48 t
Puissance :	870 CV	600 CV	600 CV
Prix :	900.000 F	1.900.000 f	2.000.000 F
Kilométrage annuel (1) :	48.500 km	68.000 km	68.000 km
Prix de revient au km (2) :	8,12 F	8,09 f	7,76 F
Prix de revient au km (3) :	9,63 F	13,85 f	8,28 F

(1) immobilisations comprises

(2) hypothèse I : coût du combustible :
charbon 200 F - gasoil 1,15 F - aggloméré 225 F

(3) hypothèse II : coût du combustible :
charbon 300 F - gasoil 4,75 F - aggloméré 330 F

Installation au gazogène

Au milieu de l'année 1939, la menace d'une guerre commençait à prendre forme. La politique impérialiste des Nazis en Allemagne conduisit à l'*Anschluss* de l'Autriche et à l'invasion de la Pologne. Partout s'installa une pénurie sur les marchés. Le commerce international était pratiquement à l'arrêt et l'activité bascula vers des objectifs militaires. L'industrie s'adapta.

Le problème le plus grave se situait du côté du ravitaillement en carburant. Pour les locomotives à vapeur, la difficulté n'était pas immédiate vu que la houille était extraite en grande quantité en Belgique. Il n'en allait pas de même pour les produits pétroliers dont le coût augmentait chaque jour et dont le ravitaillement même était compromis.

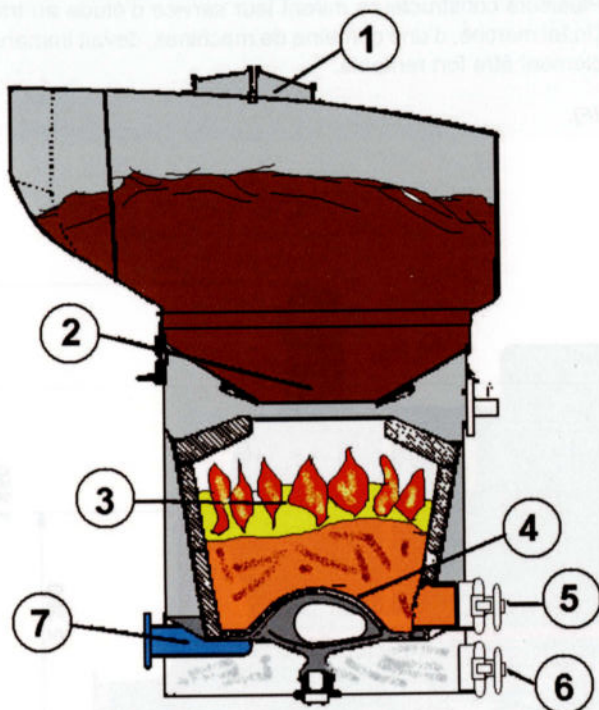
De ce fait, la SNCB se pencha sur ce problème avec, en tête, les autorails Diesel livrés ou encore à livrer. Une installation de gazéification, ou "gazogène", pourrait le résoudre. Une étude technique établit l'impossibilité d'adapter les moteurs lourds, plus anciens; par contre, d'après elle, les moteurs plus légers qui propulsaient les *Brossel*, se prêtaient bien à une alimentation au gaz.

Certains camions et autobus avaient déjà été équipés d'installations de ce type, construites par deux firmes : *Delvaux* et *Gohin-Poulenc*. Cette dernière collabora d'ailleurs avec *Brossel* pour adapter les véhicules livrés.

Dans un gazogène, la houille se consume (dans une chambre partiellement fermée) et, tout comme dans les cokeries, se dégage un gaz (pauvre). Il est purifié et amené vers le moteur. Le rendement est trop faible lorsqu'on utilise de l'antracite et c'est pourquoi on ajoute une grande quantité de charbon de bois.

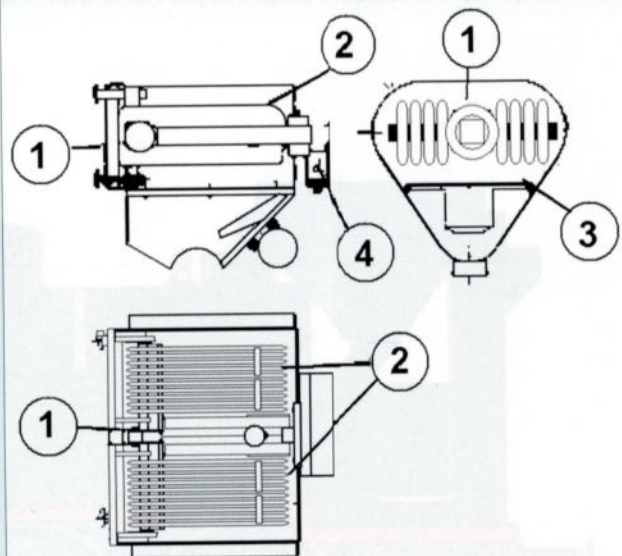
En principe, cette installation se compose d'une chambre de combustion fermée avec, dans le bas, quelques ouvertures pour l'air. Dans celle-ci, la houille et le charbon de bois sont chargés en couches avec ce qui n'est pas complètement consommé de la journée précédente. Dans le haut, on trouve une installation de filtrage qui sépare les cendres et les autres particules solides et qui élimine la condensation. Dans le cas des camions et voitures, cette chambre de combustion était placée à l'extérieur; pour les autorails à transformer, elle se trouvait tout simplement à l'intérieur.

Le conseil d'administration du 13 octobre 1939 décida d'équiper deux autorails à deux essieux d'une telle installation et *Brossel* les livra très rapidement de ses propres réserves. Après quelques essais, et au vu des résultats, il fut décidé d'équiper tous les autorails *Brossel* d'un gazogène.



Gazogène au charbon - Cuve de combustion.

1. Ouverture de remplissage
2. Entonnoir pour charbon de bois
3. Chambre de combustion
4. Grille
5. Contrôle de la combustion
6. Réglage de l'admission d'air
7. Sortie du gaz pauvre



Gazogène - Installation de filtrage.

1. Entrée du gaz pauvre
2. Éléments de filtrage
3. Récupération des impuretés
4. Purge d'eau de condensation et sortie du gaz vers le moteur

Le projet du type 21 de la SNCB

Dans le courant de l'année 1937, la SNCB avait entamé l'étude d'un nouveau concept d'exploitation des lignes locales afin de réduire les coûts d'exploitation. Si la capacité des autorails était suffisante aux heures creuses, il en était autrement aux heures de pointes où des rames tractées s'imposaient.

Les locomotives à vapeur utilisées à cette époque étaient vieillissantes et peu adaptées. La consommation des machines du type 14 était élevée tandis que les performances de celles du type 93 étaient devenues insuffisantes.

Seuls les types 16 et 96 avec surchauffeur pouvaient encore suffire aux circonstances changeantes, sauf qu'elles avaient le bel âge de quarante ans...

Une commission spéciale fut créée pour étudier le problème et rédiger les spécifications nécessaires que devraient présenter les futurs engins. Il était prévu de former de nouveaux centres d'exploitation, là où plusieurs lignes se rejoignaient. Ces centres s'occuperaient aussi bien des trains de voyageurs (un peu plus lourds) pendant les heures de pointe, que des trains légers pendant les heures creuses, ainsi que du service local de marchandises.

Les nouvelles locomotives devaient pouvoir tracter des trains de voyageurs d'une capacité supérieure à celle des autorails légers, sans dépasser une charge de 165 t (soit 6 voitures GCI), et des trains de marchandises de 200 à 300 t. Toujours dans le but de réaliser des économies, leur conduite devait se faire avec un seul agent, avec une chauffe assurée automatiquement. Elles devaient en outre être capables de parcourir des distances de 75 km sans prise d'eau, avec 150 km d'autonomie en charbon.

Une distance de 2500 mètres entre deux gares devait pouvoir être parcourue avec une charge de 50 t, avec un arrêt de 15

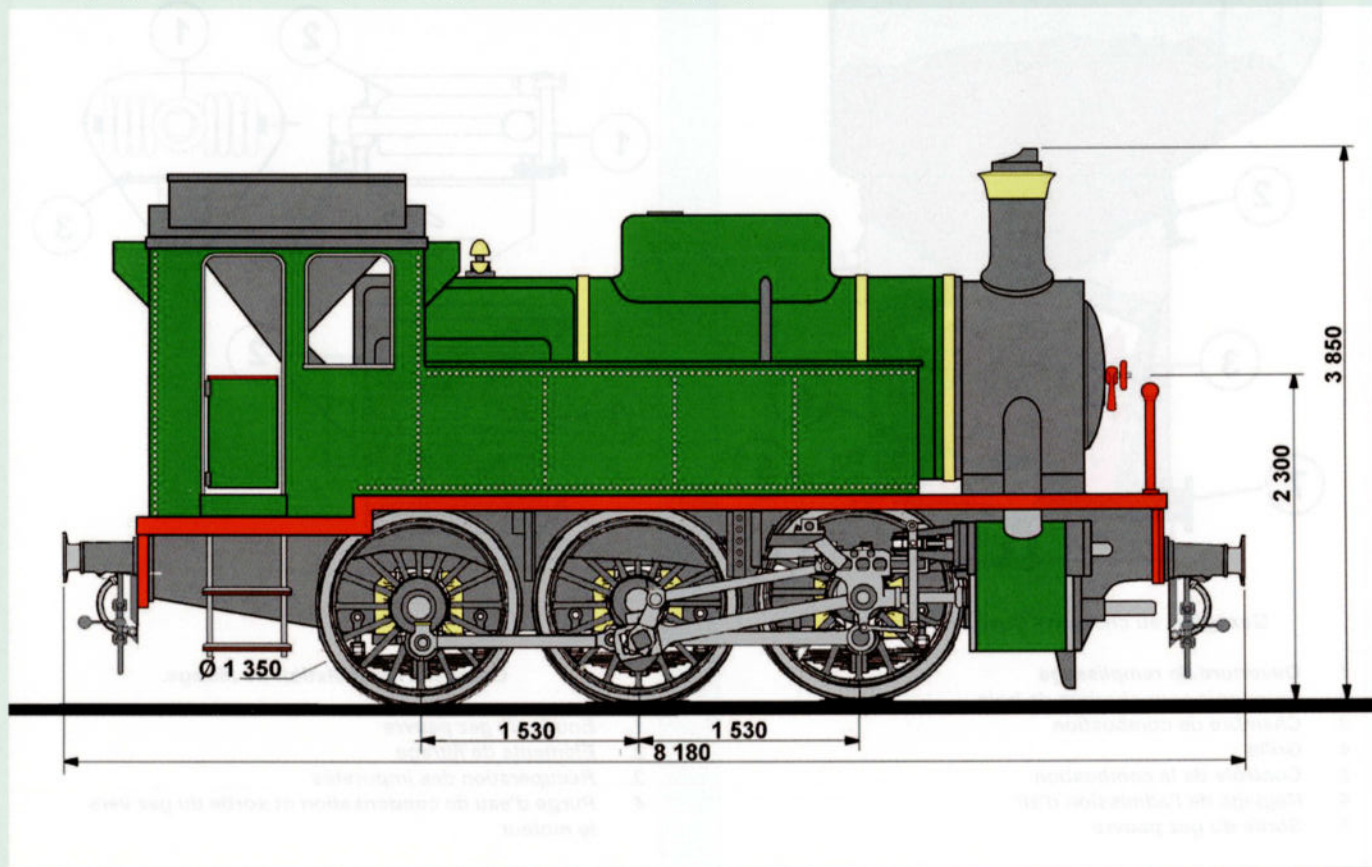
secondes, dans un délai de 3 minutes et 30 secondes. Avec une charge de 115 tonnes le temps était augmenté à 4 minutes. Dans un premier temps, la SNCB prévoyait deux centres où pourront être testés le nouveau concept d'exploitation. Le premier était la région autour de Mol, avec les lignes vers Hasselt (40 km), Budel (34 km), Tessenderlo - Diest - Zichem (- Scherpenheuvel) (42 km) et vers Achel (31 km), soit un total de 147 km. La deuxième région se situait aux alentours d'Ath, avec les lignes vers Blaton (19 km), Saint-Ghislain et Mons (43 km), Quiévrain (20 km), Leuze et Tourpes (17 km) et finalement Sirault (9 km), soit un réseau de 108 km. Ces deux dernières lignes visaient surtout l'important trafic des marchandises.

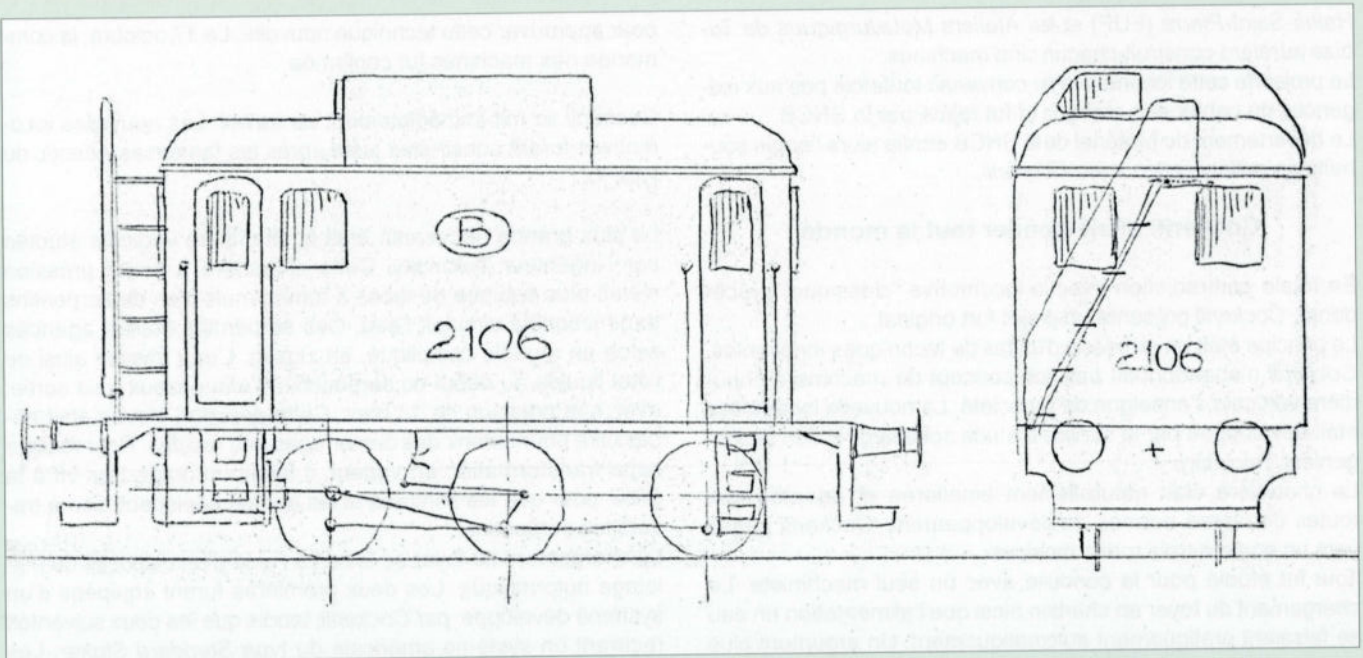
Cette étude présentée au Conseil d'administration de la SNCB le 15 mars 1938, fut approuvée. Le 1er juin 1938, une adjudication limitée fut émise. Celle-ci comprenait 10 locomotives (5 par région). Les constructeurs étaient libres de déposer leur propre projet. Les frais d'exploitation devaient rester le plus bas possible, ce qui impliquait que les locomotives étaient desservies par une seule personne. La vitesse maximale était limitée à 70 km/h et les machines devaient être pourvues d'un système "d'homme mort" (afin que le train s'arrête automatiquement dans le cas où le machiniste a un malaise). Les constructeurs pouvaient choisir pour la vapeur, mais la traction Diesel n'était pas exclue.

La première locomotive devait être fournie au plus tard le 15 janvier 1939. Après une période de test, les autres machines devaient être livrées avec un rythme de deux unités par semaine.

Plusieurs constructeurs mirent leur service d'étude au travail. Un tel marché, d'une centaine de machines, devait immanquablement être fort rentable.

L'avant-projet de la locomotive proposée par Haine-Saint-Pierre (FUF).





Voici un croquis sommaire d'un avant-projet de Cockerill. Par rapport au projet définitif (voir dessin ci-dessous), les roues ont un diamètre plus petit et un empattement plus important; l'emplacement des cylindres est inversé et la caisse est légèrement différente. Collection Maurice HENNEQUIN / PFT.

Plusieurs projets furent présentés

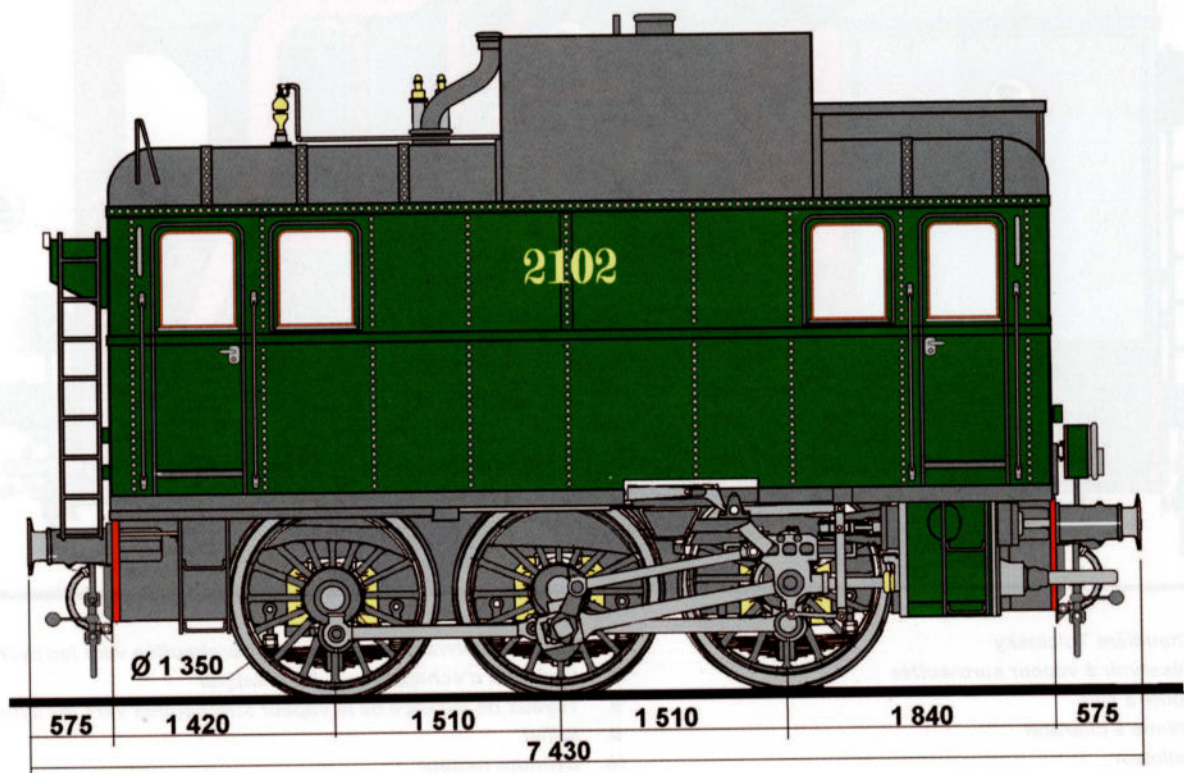
Trois sociétés présentèrent un projet, lesquels se ressemblaient fort. Il s'agissait d'une locomotive à trois essieux couplés, munie d'une chaudière classique avec un foyer relativement grand pour pouvoir chauffer avec toutes sortes de charbons, et pourvue d'un surchauffeur. La disposition du moteur était également classique, avec deux cylindres extérieurs d'assez grande di-

mension pour pouvoir fournir la puissance nécessaire.

Les roues motrices avaient un diamètre élevé, entre 1300 et 1400 mm, afin d'atteindre la vitesse demandée.

De tous ces projets, seulement celui des *Forges, Usines et Fonderies d'Haine-Saint-Pierre* a été conservé. Il donne une image correcte de la future machine qui était en fait une locomotive industrielle perfectionnée.

La type 21 définitive de Cockerill, un engin entièrement nouveau et plein d'innovations, probablement trop en avance sur son temps et malheureusement non réalisé à cause du déclenchement de la Seconde Guerre mondiale.



Haine-Saint-Pierre (FUF) et les Ateliers Métallurgiques de Tubize auraient construit chacun cinq machines.

Le projet de cette locomotive ne convenait toutefois pas aux exigences du cahier des charges et fut rejeté par la SNCB.

Le département du Matériel de la SNCB étudia alors l'engin souhaité en collaboration avec Cockerill.

Cockerill allait étonner tout le monde

En totale contradiction avec la locomotive "classique" précédente, Cockerill présenta un projet fort original.

Le principe était un ramassis d'un tas de techniques innovantes. Cockerill n'abandonnait pas son concept de machine à chaudière verticale, l'enseigne de la société. La nouvelle locomotive était développée par le service d'étude sous la direction de l'ingénieur Tulcinsky.

La chaudière était naturellement améliorée et adaptée aux toutes dernières normes du développement. Cockerill passa vers un engin à trois roues motrices.

Tout fut étudié pour la conduite avec un seul machiniste. Le chargement du foyer en charbon ainsi que l'alimentation en eau se faisaient pratiquement automatiquement. Un argument plus que convainquant pour le service sur les petites lignes secondaires avec peu de clientèle.

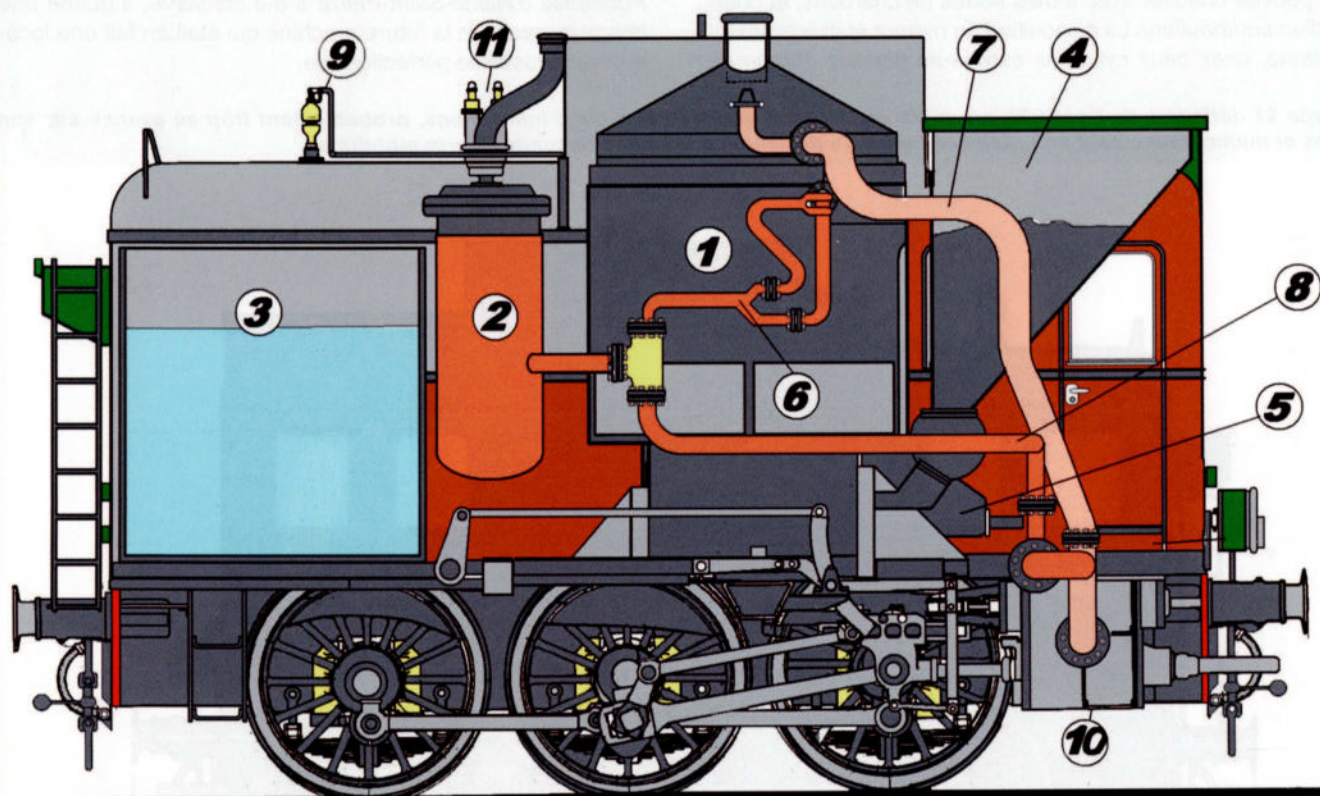
Pendant le Conseil d'Administration du 14 octobre 1938, un accord fut trouvé pour une commande (provisoire) de quatre unités. Ensuite, elle sera augmentée jusqu'à dix exemplaires. Elles deviendront le type SNCB 21 et seront testées intensivement

pour approuver cette technique nouvelle. Le 17 octobre, la commande des machines fut confirmée.

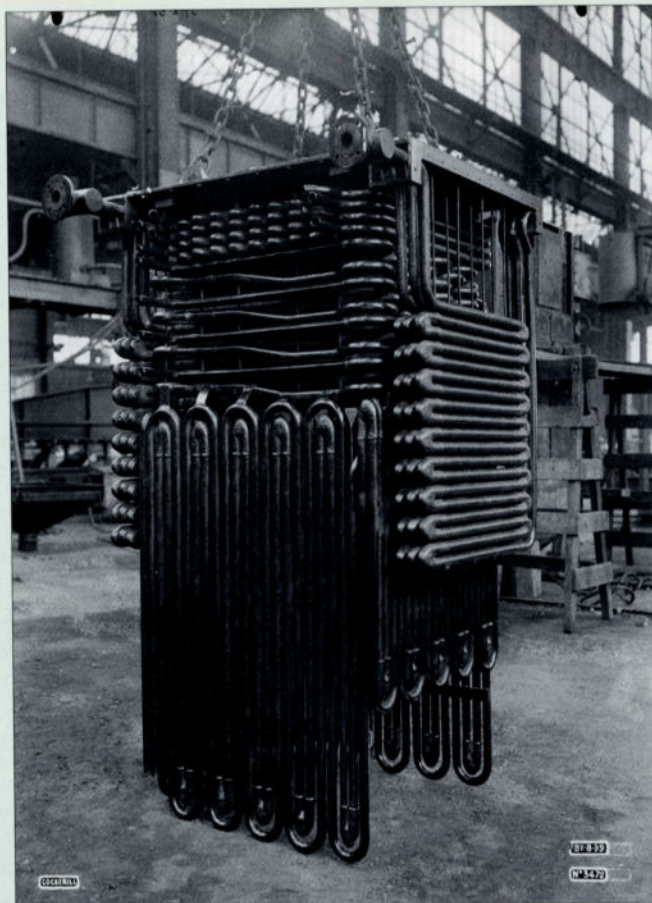
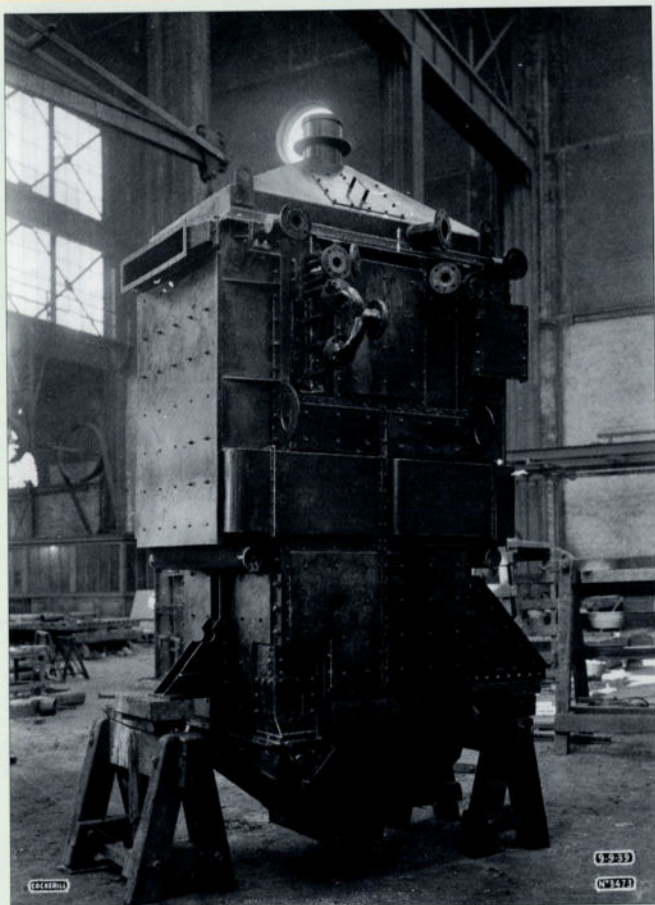
Cockerill se mit immédiatement au travail. Les nouvelles locomotives furent construites juste après les fameuses *Atlantic* du type 12.

La plus grande nouveauté était la chaudière verticale étudiée par l'ingénieur Tulcinsky. Cette chaudière à haute pression n'était plus équipée de tubes à fumée mais bien de serpentins dans lesquels circulait l'eau. Ces serpentins étaient agencés selon un modèle compliqué, en zigzag. L'eau passait ainsi de l'état liquide au début du serpentin, à l'état gazeux à sa sortie, avec une pression de 16 bars. Cette pression élevée était nécessaire pour obtenir des démarrages très rapides. Pour réaliser cette transformation en vapeur, il fallait un tirage très vif à la grille, pour que les flammes et les gaz se déplacent bien à travers les serpentins.

Le chargement du foyer se faisait à l'aide d'un dispositif de pelletage automatique. Les deux premières furent équipées d'un système développé par Cockerill, tandis que les deux suivantes reçurent un système américain du type *Standard Stoker*. Les deux systèmes étaient régulés par un thermostat à haute température sur les premières, et par un thermofeed sur les suivantes, lesquels contrôlaient si le feu donnait encore suffisamment de calories. Après son passage dans les serpentins, la vapeur était dirigée vers le surchauffeur dont les tubes se trouvaient au milieu de la chaudière. A la sortie du surchauffeur, la température de la vapeur était comprise entre 400 et 420 °C.



- | | |
|-----------------------------------|--|
| 1. Chaudière Tulcinsky | 6. Tuyaux de livraison de la vapeur surchauffée vers les cylindres |
| 2. Réservoir à vapeur surchauffée | 7. Conduits d'échappement de la vapeur |
| 3. Soute à eau | 8. Tuyaux de livraison de la vapeur surchauffée vers les cylindres |
| 4. Trémie à charbon | 9. Sifflet |
| 5. Pelleteur | 10. Cylindre moteur |
| | 11. Soupapes de sécurité |



Deux vues de la chaudière verticale à haute pression Tulcinsky. A gauche avec son enveloppe (date : 9 septembre 1939); à droite, les serpentins dont nous pouvons juger l'énorme complexité (date : 31 août 1939). Photo Cockerill, collection André DAGANT / PFT.

Il n'y avait pas de dôme de vapeur, mais un réservoir à vapeur surchauffée. La surface de la grille était de 1,233 m².

Le moteur était d'une construction classique avec deux cylindres extérieurs d'un diamètre de 325 mm et une course du piston de 500 mm, et une distribution du type *Walschaerts*. C'est l'essieu du milieu qui était moteur. Les roues avaient un diamètre de 1350 mm et étaient distantes l'une de l'autre de 1510 mm.

La locomotive était carrossée avec une caisse métallique, comme les machines électriques. La longueur totale était de 7,430 m pour une hauteur totale de 4,470 m. La masse en ordre de marche s'élevait à 32 t. Le réservoir d'eau était logé à l'arrière, tandis que la soute à charbon se trouvait à l'avant.

Mise en service

La construction s'avéra beaucoup plus difficile que prévue. Il fallut à plusieurs reprises apporter des améliorations à la chaudière. Suite à cela, la première locomotive, la 2101, quitta l'usine avec environ un mois de retard, en octobre 1939.

Les essais furent entamés immédiatement mais, dès le premier jour, des problèmes apparurent déjà lors des tests statiques.

La machine fut néanmoins testée entre Liège et Visé. Cette ligne peu accidentée convenait bien pour contrôler les spécifications demandées. En arrivant à Argenteau, elle tomba en panne à la suite de la défaillance de la pompe d'alimentation. Le niveau d'eau tomba ainsi sous la limite.

Durant le second essai, la grille du foyer trop exposée au violent tirage subit de graves détériorations. Ces essais révélèrent en outre toujours le mauvais fonctionnement de la pompe de circulation d'eau de la chaudière ainsi que l'insuffisance de tirage du dispositif d'échappement.

La locomotive retourna à Seraing et *Cockerill* fit de son mieux pour résoudre les problèmes. Après quelques améliorations, de nouveaux essais furent programmés le 25 janvier 1940. Ceux-ci n'apportèrent toujours pas les résultats escomptés; à aucun moment, la vitesse exigée de 70 km/h ne put être atteinte. La 2101 retourna chez *Cockerill* tandis que les travaux sur la deuxième machine furent suspendus.

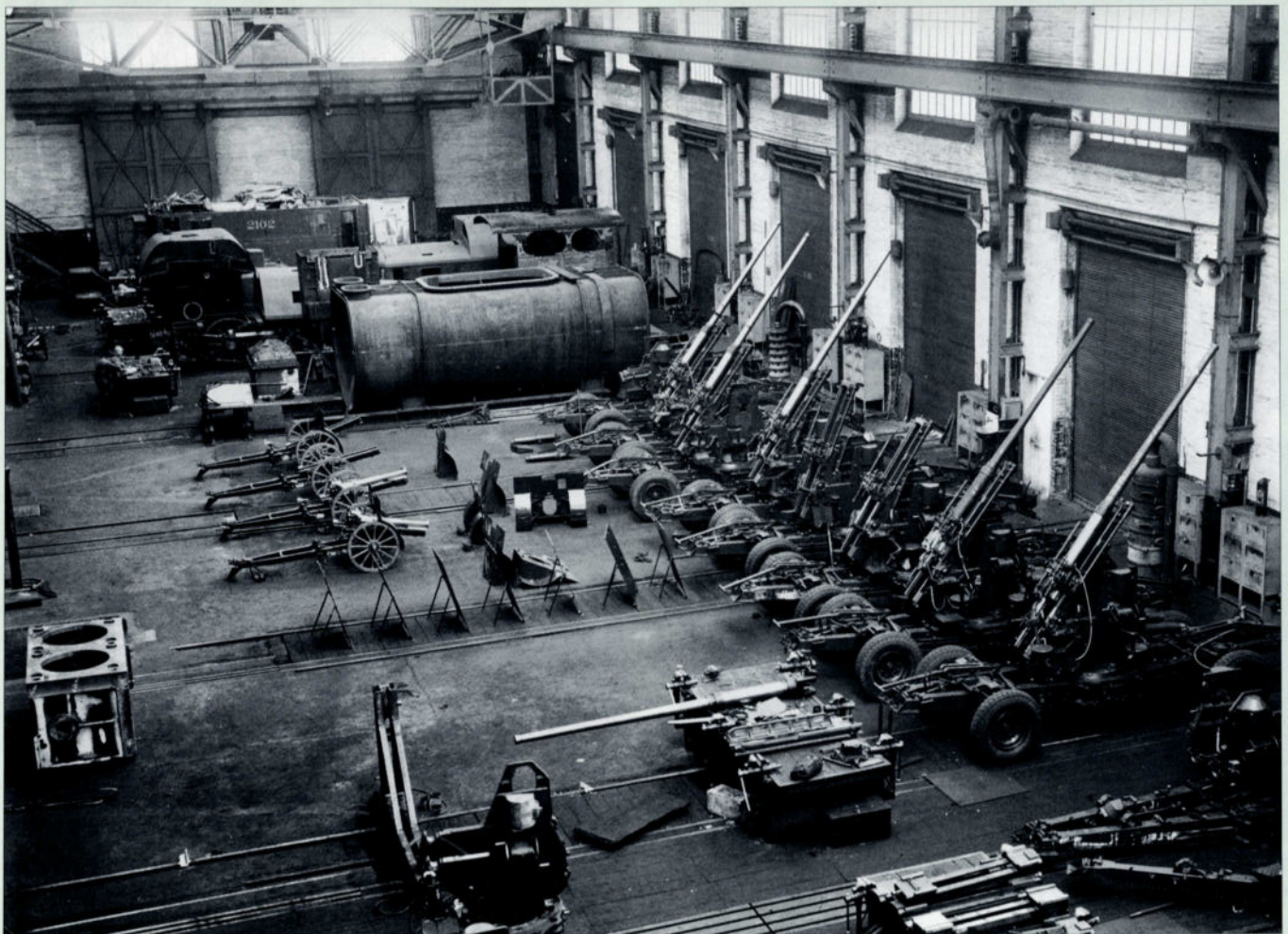
Pendant les semaines qui suivirent, les ingénieurs de *Cockerill* ne parvinrent pas à remettre la locomotive en ordre de marche, d'autant plus que les troupes allemandes envahissaient le pays et que d'importantes commandes devaient être fournies prioritairement (notamment des canons). La mise au point de la type 2101 fut ainsi interrompue dès mai 1940.

Ce n'est qu'en 1943 que le projet put reprendre. Après quelques modifications, de nouveaux essais furent réalisés sur le réseau de *Cockerill*. Mais à nouveau, cela tourna mal et la locomotive resta alors plusieurs années immobiles.

À la suite de ces essais infructueux, la SNCB décida en 1944 de remplacer la chaudière à tubes d'eau par une chaudière classique à tubes de fumée. Les nouveaux essais, qui ne devaient pas avoir lieu avant 1946, ne furent jamais réalisés.

On entendit reparler des locomotives en 1948. À ce moment, *Cockerill* demanda à la SNCB si elle était encore intéressée par le projet. Selon *Cockerill*, il était encore possible de la mettre au point et de faire de nouveaux essais.

Selon André Dagant, les deux locomotives reçurent une seconde chance. Dans quelle version ? Cela reste un mystère. Son opinion était qu'elles reçurent un réservoir à vapeur et furent utilisées comme machine à vapeur sans foyer.



Il n'existe fort malheureusement aucune photo de ces locomotives, à l'exception de celle-ci montrant l'atelier de construction de Cockerill à Seraing et datant du 19 avril 1940. Au fond de l'image, nous pouvons y voir la 2102 dont la construction a été interrompue, ainsi que plusieurs pièces : un châssis avec son train de roues, des éléments de caisses dont une complète, et une enveloppe de chaudière. Une locomotive classique à chaudière verticale est également visible sur la droite de la 2102. A l'avant-plan, Cockerill s'active au montage de divers canons. À droite sont alignés des C75 DTCA Mod.36 Fr. (Bourges) construits en Belgique sous licence vu l'impossibilité de la France de livrer ces canons. Les ACEC et la société John Cockerill seront retenus pour la production de ces canons vitaux pour notre DTCA. Ils seront produits jusque dans les derniers jours avant la guerre. Au centre de la photo, des obusiers SKODA 149 Mod.14-16 sont modernisés pour l'exportation. On y apporte une flèche articulée afin de permettre une plus grande élévation du tube (et en augmenter la portée) et on refait les boucliers.

Renseignements : Roger LOTHAIRE - Photo Cockerill, collection André DAGANT / PFT.

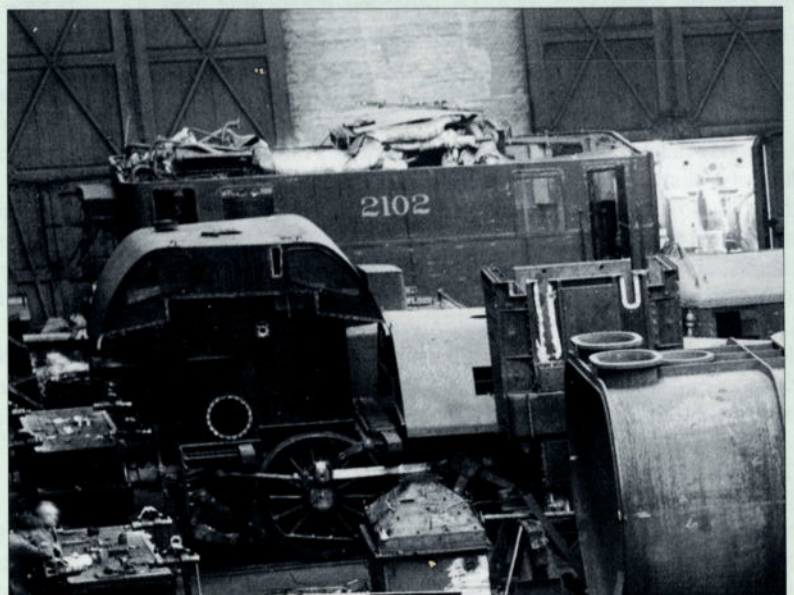
Une locomotive servit d'abord dans les installations de Cockerill pour les manœuvres légères. La seconde, trouva une utilisation dans la division sidérurgique Cockerill d'Athus. Cela put être prouvé, puisqu'un document de contrôle des appareils à vapeur fait état, à la division d'Athus, de la présence d'un engin Cockerill, portant le numéro de construction 3291 (celui de la 2102) timbré à 16 kg, en 1949. Ce timbre trop élevé pour chaudière ordinaire, était compatible pour une locomotive sans foyer. Par la suite, la première locomotive aura également rejoint la division d'Athus.

L'assemblage de la troisième et de la quatrième machine avait débuté comme nous pouvons le constater sur la photo ci-contre. Leur construction ne fut pas poursuivie.

Ajoutons que Cockerill avait attribué aux quatre premières locomotives les numéros de construction 3290 à 3293, correspondant aux 2101 à 2104.

Voici donc l'histoire d'une expérience originale ratée, probablement trop en avance sur son temps et contrée par la guerre.

Pour mieux voir la 2102, nous avons agrandi cette partie de la photo. Il semble que toutes sortes d'éléments sont entreposés en vrac dans la caisse de la locomotive.



NORD-BELGE

voitures-tramways de 1874 et 1896

Dans le dernier *EN LIGNES*, nous avons découvert les voitures-tramways à lanterneau de 1902 et 1911. Le parc du *Nord-Belge* possédait auparavant déjà deux séries de voitures-tramways livrées respectivement de 1873 à 1875 et en 1897; nous allons les décrire dans ce numéro.

Voitures modèle "Lille-Valenciennes"

De 1873 à 1875, le *Nord-Belge* mit en service une série de voitures-tramways à deux essieux et couloir central, probablement identiques à celles mises en service par la *Compagnie du Nord* entre Lille et Valenciennes. Elles se répartissaient en quatre sous-séries :

- A 91 à 95 (1e classe);
- AB 91 à 92 (1e et 2e classe);
- B 91 à 98 (2e classe);
- C 90 à 100 (3e classe).

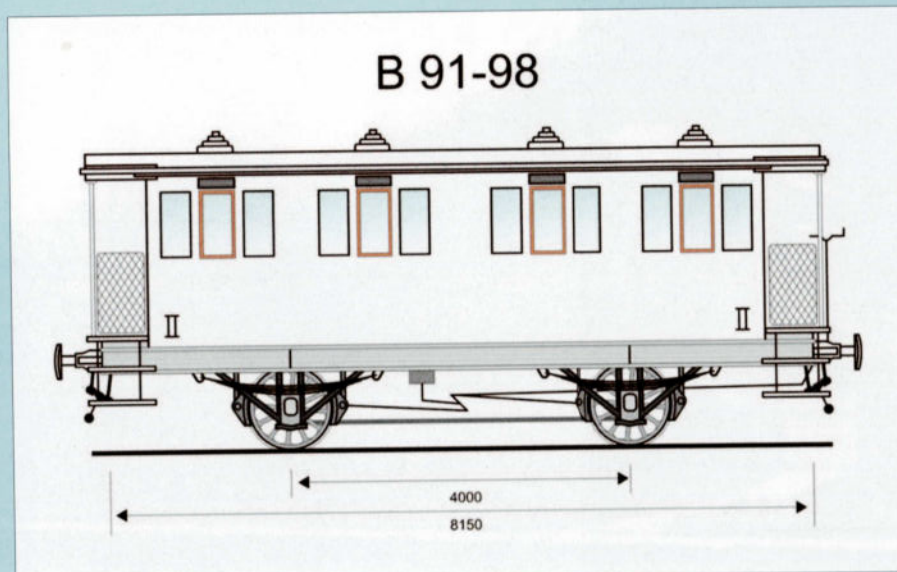
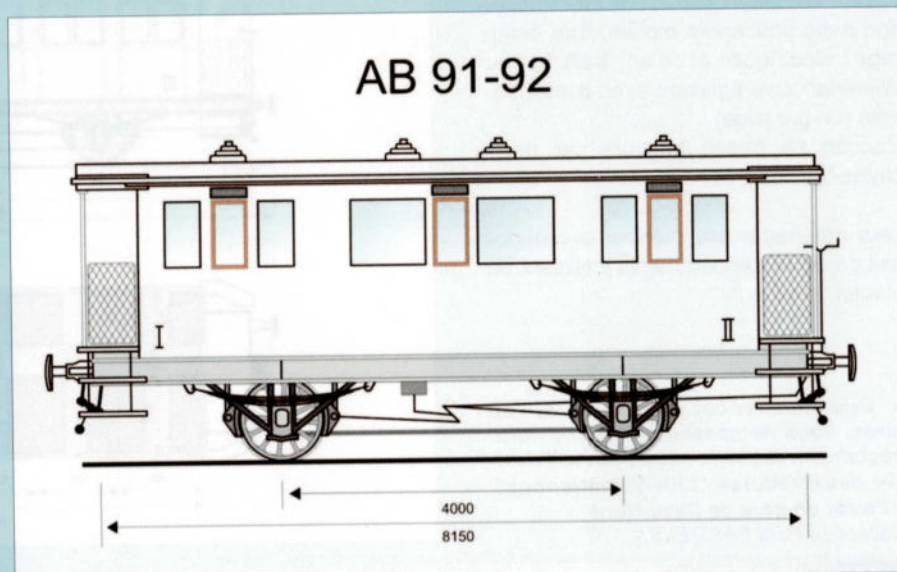
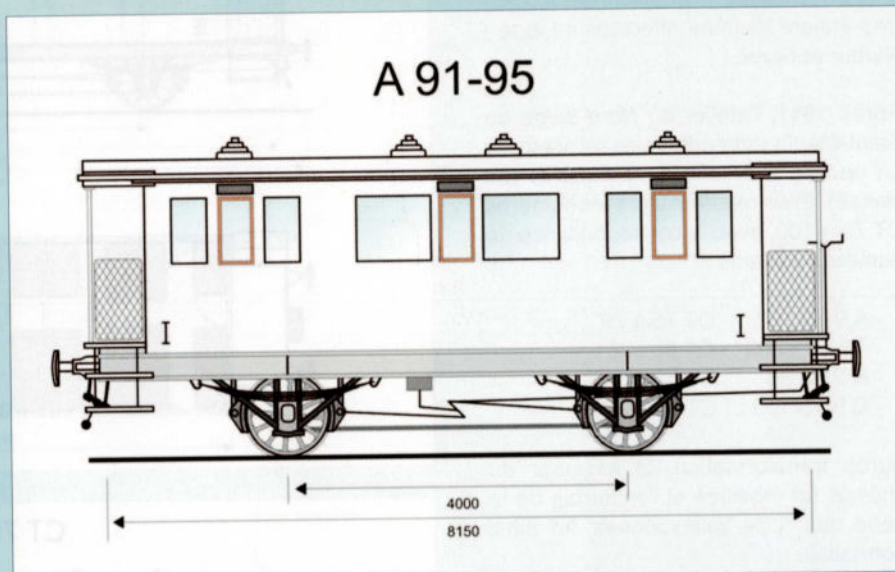
Toutes ont été construites par les *Ateliers Métallurgiques de Nivelles*, les AB 91 et 92 en 1873; les C90 à 100 en 1874, et les A 91 à 95 et B 91 à 98 en 1875.

Toutes les voitures étaient équipées d'un chauffage à vapeur par thermo-siphon, d'une intercirculation avec passerelle mobile, d'un éclairage électrique et d'un frein à air *Westinghouse* agissant avec 4 sabots (un par roue). Les voitures AB 91 et 92, et C 90 et 91 étaient équipées d'un frein à main à vis. Certains de ces équipements ne sont pas d'origines, mais furent placés par la suite.

L'accès était possible par deux plates-formes d'about ouvertes. Les portes d'accès aux compartiments avaient une ouverture de 540 mm. Aucune voiture n'était pourvue d'une toilette.

Leur aménagement intérieur se composait de plusieurs compartiments dont voici le détail :

- A 91-95 : 3 compartiments totalisant 23 places assises;
- AB 91-92 : 1 compartiment A et deux compartiments B, totalisant 27 places assises;
- B 91-98 : 4 compartiments totalisant 32 places assises;
- C 90-100 : 5 compartiments totalisant 50 places assises.



Suivant l'inventaire de 1906, l'ensemble des voitures était affecté à la ligne Liège - Namur - Givet.

Suivant l'inventaire du 1er juin 1911, les voitures C 90 à 100 étaient engagées sur la ligne Charleroi - Erquelinnes; les autres étaient toujours affectées à Liège - Namur et Givet.

Après 1911, l'atelier du *Nord-Belge* de Saint-Martin entreprit de les reconstruire en une série unique de voitures C (3e classe). Elles reçurent alors les numéros CT 75 à 100, avec la correspondance de numéros suivants :

- A 91 à 95 : CT 75 à 79
- AB 91 et 92 : CT 80 et 81
- B 91 à 98 : CT 82 à 89
- C 90 à 100 : CT 90 à 100

Après transformation, la longueur du châssis fut modifiée et l'ensemble de la série des "Lille-Valenciennes" fut ainsi normalisé.

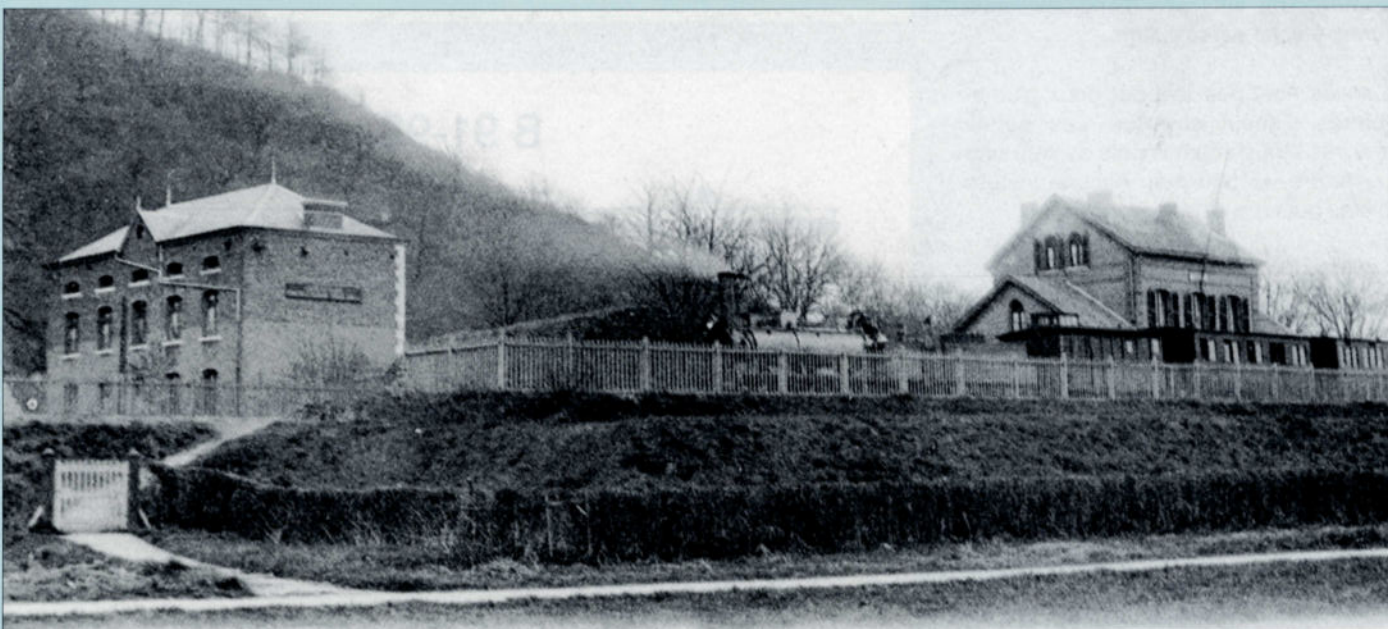
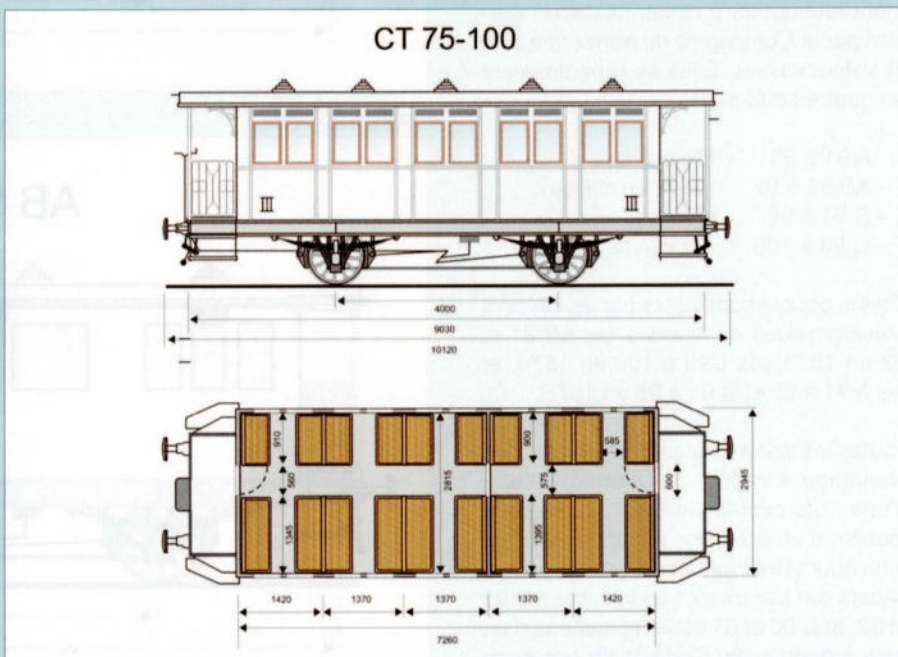
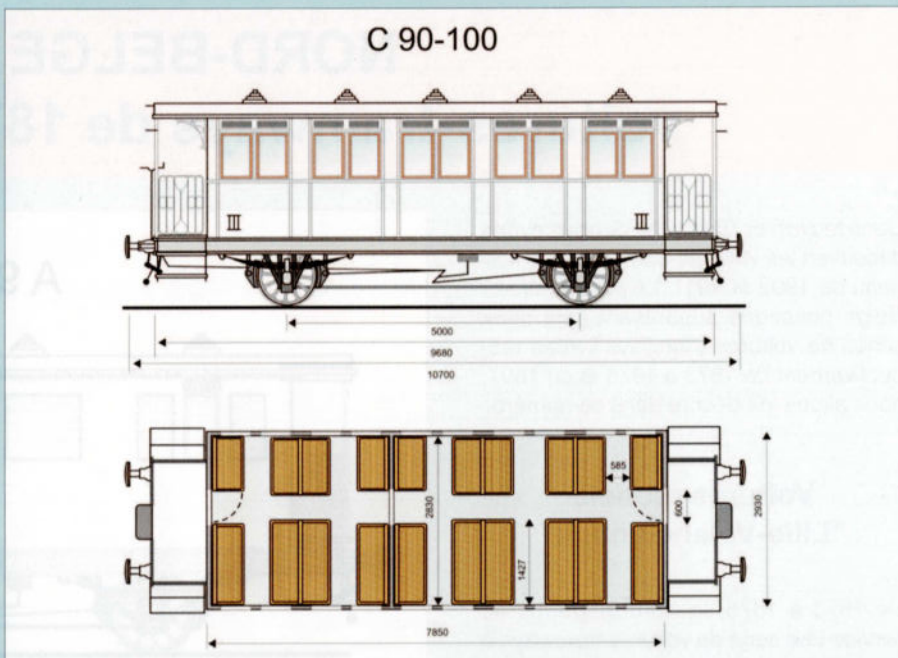
Elles furent équipées d'un chauffage à vapeur *Westinghouse*, d'une intercirculation avec passerelle mobile, d'un éclairage électrique et d'un frein à air *Westinghouse* agissant avec quatre sabots (un par roue).

L'accès se faisait toujours par deux plates-formes d'about ouvertes.

Leur aménagement intérieur se composait de deux compartiments totalisant 50 places assises.

↓ *Pour illustrer ces deux séries de voitures, nous ne possédons qu'une carte postale sur laquelle nous pouvons deviner deux voitures "Lille-Valenciennes", à l'arrêt en gare de Dave-Nord.*

Collection Paul PASTIELS.



En 1930, la série comprenait encore 21 unités. Les cinq voitures n'étant plus reprises à l'inventaire sont les CT 77, 81, 87, 89 et 90.

Lors de la reprise du *Nord-Belge* par la SNCB, sept voitures furent prises dans le parc et renumérotées 2369 à 2377. La correspondance avec les numéros *Nord-Belge* est donnée sous toutes réserves (voir également tableau page 57) :

2369 : ex. Nord-Belge CT 76
 2370 : ex. Nord-Belge CT 78
 2371 : ex. Nord-Belge CT 83
 2372 : ex. Nord-Belge ?
 2373 : ex. Nord-Belge ?
 2374 : ex. Nord-Belge CT 92
 2375 : ex. Nord-Belge ?
 2376 : ex. Nord-Belge C 95

Voitures à lanterneau de 1896

En 1897, l'atelier du *Nord-Belge* de Saint Martin livra une série de 11 voitures-tramways à deux essieux et lanterneau. Elles furent numérotées C 70 à 80.

Elles étaient équipées d'un chauffage à vapeur par thermo-siphon, d'une intercirculation avec passerelle mobile, d'un éclairage électrique et d'un frein à air Westinghouse agissant sur huit sabots (deux par roue) complété par un frein à main à vis.

L'accès était possible par deux plateformes d'about ouvertes. Les portes d'accès aux compartiments avaient une ouverture de 600 mm. Aucune voiture n'était pourvue d'une toilette.

Leur aménagement intérieur se composait de deux compartiments à couloir central, totalisant un nombre de places assises de 50.

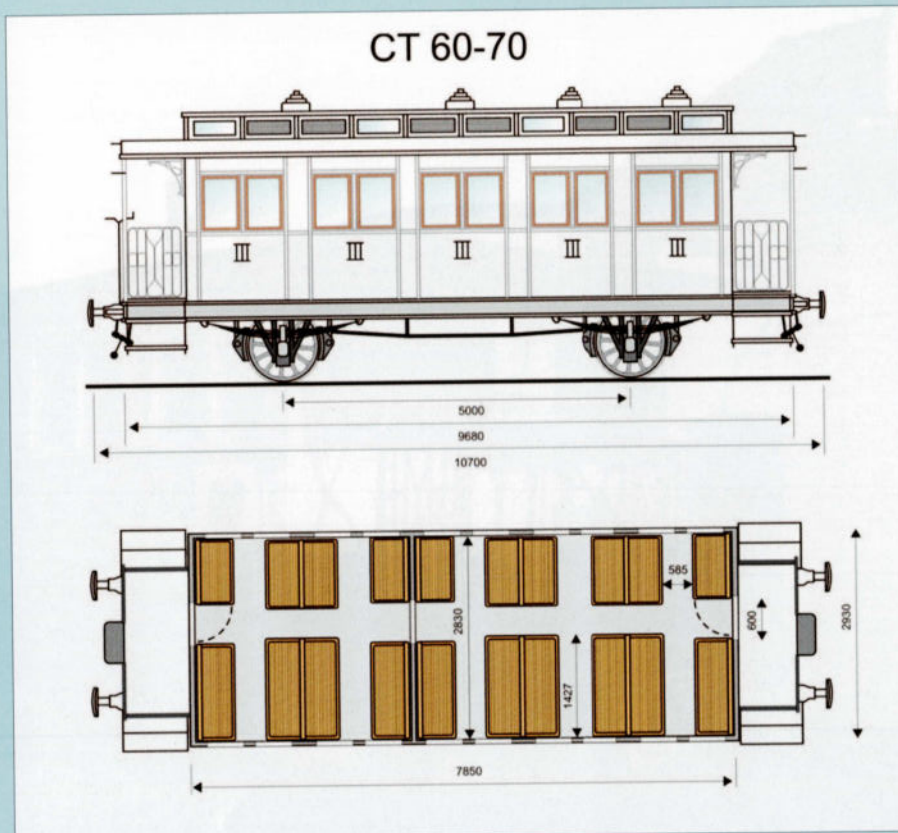
Selon l'inventaire de 1906, elles étaient affectées à la ligne Liège - Namur - Givet.

Elles furent plus tard, vraisemblablement en 1908, renumérotées C 60 à 70.

En 1930, leur effectif était amputé de trois unités, les CT 61, 65 et 66.

Lors de la reprise du *Nord-Belge* par la SNCB en 1940, six voitures furent incorporées dans le parc et renumérotées 2363 à 2368 :

2363 : ex. Nord-Belge CT 62
 2364 : ex. Nord-Belge CT 63
 2365 : ex. Nord-Belge CT 64
 2366 : ex. Nord-Belge CT 68
 2367 : ex. Nord-Belge CT 69
 2368 : ex. Nord-Belge CT 70



Une septième voiture en très mauvais état, la CT 67, a été radiée par le PV n° 56 du 9 juin 1942, sans avoir été renumérotée.

Ces voitures ne circulèrent pas longtemps à la SNCB, puisque toutes furent réformées entre 1943 et 1950 (voir tableau).

Nous remercions Michel THIRY et Charles OCSINBERG pour leur aide précieuse.

Nous avons trouvé deux photos de voitures de service qui pourraient être des CT de la série 75 à 100 du Nord-Belge. Il pourrait également s'agir d'anciennes voitures originaires de la société de Flandre Occidentale (F.O.), pratiquement identiques et construites à la même époque. L'origine F.O. semble toutefois moins probable, car ces voitures étaient hors service bien avant la guerre, et que l'attribution des numéros 191.043 et 191.045 est postérieure à 1946. Cette photo montre la voiture 191.013. Date, lieu et auteur inconnus. Collection PFT.





La voiture de service 191.045 pourrait également être une ex. CT de la série 75 à 100. Elle est photographiée le 20 février 1956 dans une gare non identifiée. Auteur inconnu, collection PFT.

Voitures-tramways de 1874 et 1896

	voitures de 1874 "Lille-Valenciennes"				voitures à lanterneau	
	A 91-95	AB 91-92	B 91-98	C90-100	après transformation C75-100	C70-80
Constructeur :	A.M. Nivelles	A.M. Nivelles	A.M. Nivelles	A.M. Nivelles	At. Saint-Martin	At. Saint-Martin
Année de construction :	1875	1873	1875	1874	?	1897
Longueur totale :	9,300 m	9,300 m	9,300 m	10,120 m	10,120 m	10,700 m
Longueur châssis :	8,150 m	8,150 m	8,150 m	9,300 m	9,300 m	9,680 m
Empattement :	4,000 m	4,000 m	4,000 m	4,000 m	4,000 m	5,000 m
Longueur intérieure :	7,110 m	7,110 m	7,114 m	7,110 m	7,130 m	7,750 m
Largeur intérieure :	2,825 m	2,825 m	2,805 m	2,825 m	2,815 m	2,830 m
Hauteur intérieure :	1,895 m	1,895 m	1,895 m	1,895 m	1,935 m	2,068 m
Hauteur du plancher :	1,320 m	1,320 m	1,320 m	1,320 m	1,320 m	1,230 m
Largeur porte :	0,540 m	0,540 m	0,540 m	0,540 m	0,540 m	0,600 m
Poids à vide :	10,1 t	10,4 t	10,5 t	10,6 t	10,8 t	12,2 t
Nombre de compartiments :	3	1A + 2 B	4	5	2	2
Nombre de places assises :	23	27	32	50	50	50
Chauffage :	à vapeur	à vapeur	à vapeur	à vapeur	à vapeur	à vapeur
Frein :	Westinghouse	Westinghouse	Westinghouse	Westinghouse	Westinghouse	Westinghouse
Frein à main :	non	oui	non	sur 90-91	oui	oui
Eclairage électrique :	oui	oui	oui	oui	oui	oui

N° N-B	N° N-B (1)	N° SNCB	Radiation et remarques
C 70	C.T. 60	-	pas de trace dans les documents SNCB disponibles (2)
C 71	C.T. 61	-	voiture ne figurant pas à l'inventaire <i>Nord-Belge</i> de 1930
C 72	C.T. 62	2363	PV n° 47 du 30-08-1944 (8)
C 73	C.T. 63	2364	PV n° 159 du 08-08-1946 - à démolir (9)
C 74	C.T. 64	2365	PV n° 151 du 27-12-1941 - voiture en très mauvais état, à démolir
C 75	C.T. 65	-	voiture ne figurant pas à l'inventaire <i>Nord-Belge</i> de 1930
C 76	C.T. 66	-	voiture ne figurant pas à l'inventaire <i>Nord-Belge</i> de 1930
C 77	C.T. 67	-	PV n° 56 du 09-06-1942 (10)
C 78	C.T. 68	2366	PV n° 200 du 21-08-1950 - voiture rentrée d'Allemagne en très mauvais état, à démolir
C 79	C.T. 69	2367	non recensée, perdue suite Seconde Guerre
C 80	C.T. 70	2368	PV n° 130 du 30-06-1949 (11)
A 91	C.T. 75	-	pas de trace dans les documents SNCB disponibles (2)
A 92	C.T. 76	2369	PV n° 140 du 28-08-1948 - véhicule vétuste, à réutiliser comme local, magasin, etc.
A 93	C.T. 77	-	voiture ne figurant pas à l'inventaire <i>Nord-Belge</i> de 1930
A 94	C.T. 78	2370	PV n° 314 du 24-12-1946 (3)
A 95	C.T. 79	-	pas de trace dans les documents SNCB disponibles (2)
AB 91	C.T. 80	-	non intégrée à l'effectif de la SNCB (4)
AB 92	C.T. 81	-	voiture ne figurant pas à l'inventaire <i>Nord-Belge</i> de 1930
B 91	C.T. 82	-	pas de trace dans les documents SNCB disponibles (2)
B 92	C.T. 83	2371	PV n° 45 du 25-04-1945 (5)
B 93	C.T. 84	-	non intégrée à l'effectif de la SNCB (4)
B 94	C.T. 85	? (6)	pas de trace dans les documents SNCB disponibles (6)
B 95	C.T. 86	? (7)	pas de trace dans les documents SNCB disponibles (7)
B 96	C.T. 87	-	voiture ne figurant pas à l'inventaire <i>Nord-Belge</i> de 1930
B 97	C.T. 88	-	pas de trace dans les documents SNCB disponibles (7)
B 98	C.T. 89	-	voiture ne figurant pas à l'inventaire <i>Nord-Belge</i> de 1930
C 90	C.T. 90	-	voiture ne figurant pas à l'inventaire <i>Nord-Belge</i> de 1930
C 91	C.T. 91	? (7)	pas de trace dans les documents SNCB disponibles (7)
C 92	C.T. 92	2374	PV n° 140 du 28-08-1948 - véhicule vétuste, à réutiliser comme local, magasin, etc.
C 93	C.T. 93	? (12)	pas de trace dans les documents SNCB disponibles (12)
C 94	C.T. 94	? (12)	pas de trace dans les documents SNCB disponibles (12)
C 95	C.T. 95	2376	PV n° 140 du 28-08-1948 - véhicule vétuste, à réutiliser comme local, magasin, etc.
C 96	C.T. 96	-	pas de trace dans les documents SNCB disponibles (2)
C 97	C.T. 97	-	pas de trace dans les documents SNCB disponibles (2)
C 98	C.T. 98	-	pas de trace dans les documents SNCB disponibles (2)
C 99	C.T. 99	2377	PV n° 314 du 24-12-1946 (3)
C 100	C.T. 100	-	pas de trace dans les documents SNCB disponibles (2)
?	?	2372	PV n° 14 du 13 mars 1943 (13)
?	? (14)	2373	pas de trace dans les documents SNCB disponibles - il pourrait s'agir de la C.T. 91
?	?	2375	PV n° 14 du 13 mars 1943 (13)

(1) nouveau numéro *Nord-Belge* appliqué après 1911.

(2) probablement mise hors service entre 1930 et 1940.

(3) voiture complètement démolie lors du bombardement de Kinkempois de 1944; à démolir "Dommage de guerre".

(4) supprimée de la liste d'origine *Nord-Belge* en avril 1941 - pas de trace de PV.

(5) véhicule ayant été bombardé, caisse complètement incendiée, à démolir "Dommage de guerre".

(6) éventuelle attribution du numéro SNCB 2372.

(7) éventuelle attribution du numéro SNCB 2372 ou 2373.

(8) voiture très fortement avariée lors du bombardement de Kinkempois; à démolir "Dommage de guerre".

(9) deux pages de ce PV sont manquantes. L'information n'a donc pas été vérifiée et le motif de radiation reste dès lors inconnu.

(10) mise hors service par la SNCB sur base du seul numéro *Nord-Belge*. Le PV porte l'indication "En très mauvais état - A démolir par l'atelier de Kinkempois".

(11) Le PV n° 130 du 30-06-1949 concerne uniquement des voitures à deux essieux ex. *Nord-Belge*. Elles sont dépourvues de WC et considérées comme désuètes. Certaines ont pu être réutilisées comme local, magasin, etc.

(12) éventuelle attribution du numéro SNCB 2375.

(13) pour les voitures 2372 et 2375, il n'a pas été possible d'établir la correspondance exacte entre numéros SNCB et *Nord-Belge*. Sur le PV de mise hors service, elles sont notées construites en 1874. Le PV porte l'indication "En très mauvais état - A démolir".

Espagne : Ct Franco-Belge Ferrocarril Carcagente a Dénia, n° 25-27

Franco-Belge livra en 1923 trois locomotives-tenders à trois essieux couplés à écartement métrique au *Ferrocarril de Carcagente a Dénia*. Elles portaient les numéros de construction 2346, 2347 et 2348 et reçurent les numéros du réseau 25, 26 et 27.

L'origine de ce réseau remonte au 2 février 1864, date de l'inauguration de la ligne Carcagente - Gandia, exploitée par le *Tranvia de Carcagente a Gandia*. La ligne était alors posée à l'écartement inusité de 1,380 m, et desservie à l'aide de tramways à traction chevaline.

→ La locomotive photographiée devant la remise de Carcagente, le 6 mai 1963. Derrière elle, on voit la machine n° 4, une des 6 2Bt livrées de 1881 à 18836 par Black Hawthorn.

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



↓ Le même jour, la n° 26 se repose avant son prochain service. Photo Major E.A.S. COTTON, collection Maurice HENNEQUIN / PFT.



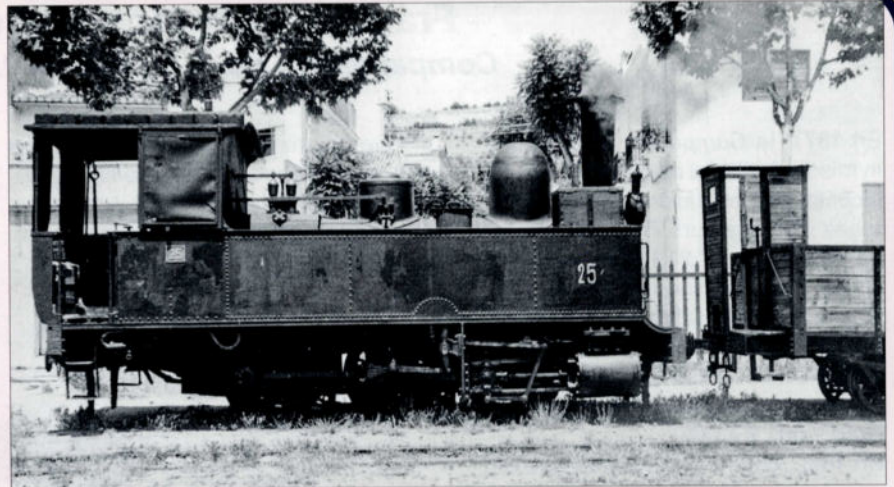
La ligne fut transformée plus tard à l'écartement métrique (1,000 m) et prolongée jusqu'à Dénia. Son inauguration eut lieu le 1er avril 1884 et son exploitation assurée en traction vapeur. Longue de 66 km, elle était la première ligne à écartement métrique ouverte en Espagne.

Le trafic des marchandises concernait principalement des produits agricoles (oranges) et du ciment en provenance de Dénia.

A partir de 1942, l'exploitation du réseau fut reprise par l'Etat (EFE, Explotacion de Ferrocarriles por el Estado). En 1965, la société fut reprise par la FEVE (Ferrocarriles de Vía Estrecha). La traction à vapeur a alors été remplacée en grande partie par des autorails et deux locomotives Diesel.

Aucune des trois locomotives AFB n'a été conservée.

Le 12 juillet 1969, la ligne fut fermée



↑ La n° 26 en gare de Gandia, le 6 mai 1963.

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

entre Carcagente et Gandia. En 1973, la section Tabernes - Gandia fut reprise par les Chemins de fer espagnols (RENFE) et transformée en voie large (1,676 m); elle fait partie aujourd'hui du

réseau RER de Valencia.

La seconde partie de la ligne, Gandia - Dénia, fut à son tour fermée le 11 février 1974.

↓ Encore la n° 26 vue sous un autre angle. A l'arrière, on distingue la locomotive n° 21. Cette dernière fait partie d'une série de six Ct construites en 1888 (n° 21 et 22) et 1912 (n° 23 et 24) par Valère Mabile.

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



France : Bt Franco-Belge Compagnie du Nord, n° 2.007 à 2.018

En 1877, la *Compagnie du Nord* prit livraison à titre d'essai d'une petite locomotive à chaudière verticale avec tubes vaporisateurs *Field*. Construite par *Fives-Lille* (n° 2197), elle était une copie des machines élaborées par *Cockerill*. Elle fut suivie en 1880 par un lot de cinq machines identiques (*Fives-Lille* n° 2305 à 2309). Ces six premiers engins reçurent les numéros Nord 2.001 à 2.006.

En 1882, une nouvelle commande fut passée pour 12 unités. Pour des raisons de prix, c'est la société *Franco-Belge* de La Croyère qui obtint le marché. Elles reçurent les numéros Nord 2.007 à 2.018 (n° de construction Franco-Belge 361 à 372).

Un dernier lot de 16 unités fut construit dans les ateliers du Nord de La Chapelle (Nord 2.018 à 2.024) et d'Hellemmes (Nord 2.025 à 2.034).

Communément baptisées "bouteilles à encre", ces petites locomotives étaient robustes et très maniables. Elles pouvaient circuler sur des voies à faible rayon de courbure et manoeuvrer dans les dépôts et magasins. Grâce à leur faible empattement, elles pouvaient être virées sur les petites

plaques tournantes. Ces manutentions aux plaques étaient habituellement assurées par des chevaux. L'objectif de la *Compagnie du Nord* était de réduire les

frais inhérents au service par les animaux, aux plaques et aux cabestans.

Elles étaient équipées d'une chaudière



Deux photos de la locomotive 2.014 (Franco-Belge 362 / 1882) du dépôt de La Plaine. Sur le document du bas, nous voyons bien sous la traverse avant la poulie du treuil-cabestan à vapeur *Brotherhood*.
Collection André DAGANT / PFT.



Field timbrée à 9 kg/cm², comportant un faisceau de 56 tubes d'eau *Field* et une grille d'une surface de chauffe de 0,49 m². La surface de chauffe totale s'élevait à 9,6 m². Les cylindres avaient un diamètre de 180 mm pour une course de 250 mm. Leur poids s'élevait à 8,53 t à vide et à 11,05 t en état de marche. Elles avaient des roues d'un diamètre de 0,62 m.

Elles avaient été munies d'un treuil-cabestan à vapeur *Brotherhood* permettant le halage sur une voie latérale perpendiculaire.

Elles étaient capables de remorquer des charges de 75 t en palier, 58 t en rampe de 5 mm, 40 t en rampe de 10 mm et 28 t en rampe de 15 mm.

En 1901, elles furent munies du frein à air *Westinghouse*.

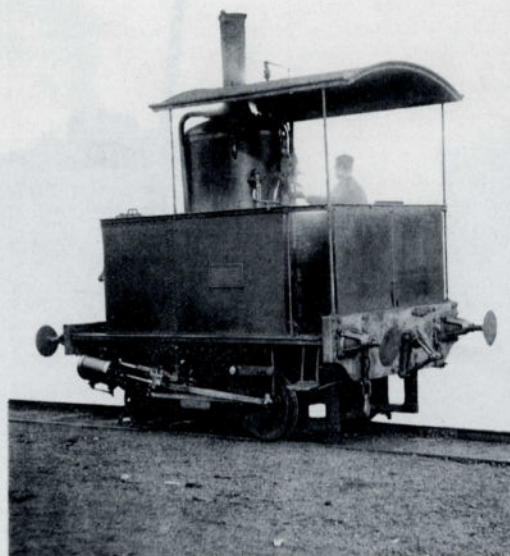
Les 12 locomotives fournies par *Franco-Belge* étaient destinées à Arras, Douai, Amiens (deux unités) (puis Longueau), Roubaix, Tourcoing, Cambrai, Fourmies Saint-Ouen, et trois en réserve.

La plupart des machines fut radiée entre 1935 et 1937. Lors de la création de la SNCF en 1938, il restait cinq unités, dont trois furent renumérotées 020 TA 1 à 3, respectivement les 2.010, 2.014 et 2.020. Les 020 TA 2 et 3 furent radiées le 16 juin 1945. La toute dernière, la 020 TA 3, une *Franco-Belge*, fut réformée peu après.

↓ La 2.017 (*Franco-Belge* 382 / 1881) photographiée à la rotonde de Valenciennes le 7 juillet 1908.

Photo René DESCLEE, collection Maurice HENNEQUIN / PFT.

SOCIÉTÉ ANONYME FRANCO-BELGE
POUR LA CONSTRUCTION DE MACHINES & DE MATÉRIELS DE CHEMINS DE FER



Locomotive de manutention C² des Chemins de fer du Nord

LÉGENDE

Poids à vide	Kgs 7.400	Surface de chauffe totale	M ² 9,60
Poids en ordre de marche	» 9.950	Taille de la chaudière	Kgs 9
Ecartement des essieux extrêmes	M 1,57	Diamètre des cylindres	M 0,180
Diamètre des roues couples	» 0,62	Course des pistons	» 0,250





PHOTO 126-58 NB Le 30 avril 1954 en gare de Warsage, la locomotive n°303 du charbonnage d'Argenteau manoeuvre des wagons porteurs transportant des tombereaux chargés de charbon. Cette machine, construite par Tubize en 1887 (n° 704), faisait partie d'une série de 68 machines lourdes construites pour la SNCV entre 1887 et 1915 (SNCV type 7). L'effectif fut complété en 1929 par trois locomotives identiques rachetées au Chemin de Fer d'Ans à Oreya. La 303 débuta sa carrière le 21 octobre 1888 sur la ligne Huy - Waremme, puis circula entre Liège et Warsage. Le 14 juin 1958, elle fut vendue au charbonnage d'Argenteau. Le 13 décembre 1965, elle fut sauvée du chalumeau par l'AMUTRA. Photo H.-G. HESSELINK, collection PFT.

PHOTO 126-59 NB En mai 1953, la motrice 10133 tractant deux remorques se promène dans la campagne de Maransart, en assurant un service sur la ligne W Bruxelles - Waterloo - Wavre. Elle faisait partie d'une série de 21 véhicules construits par Baume et Merpent en 1935. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.

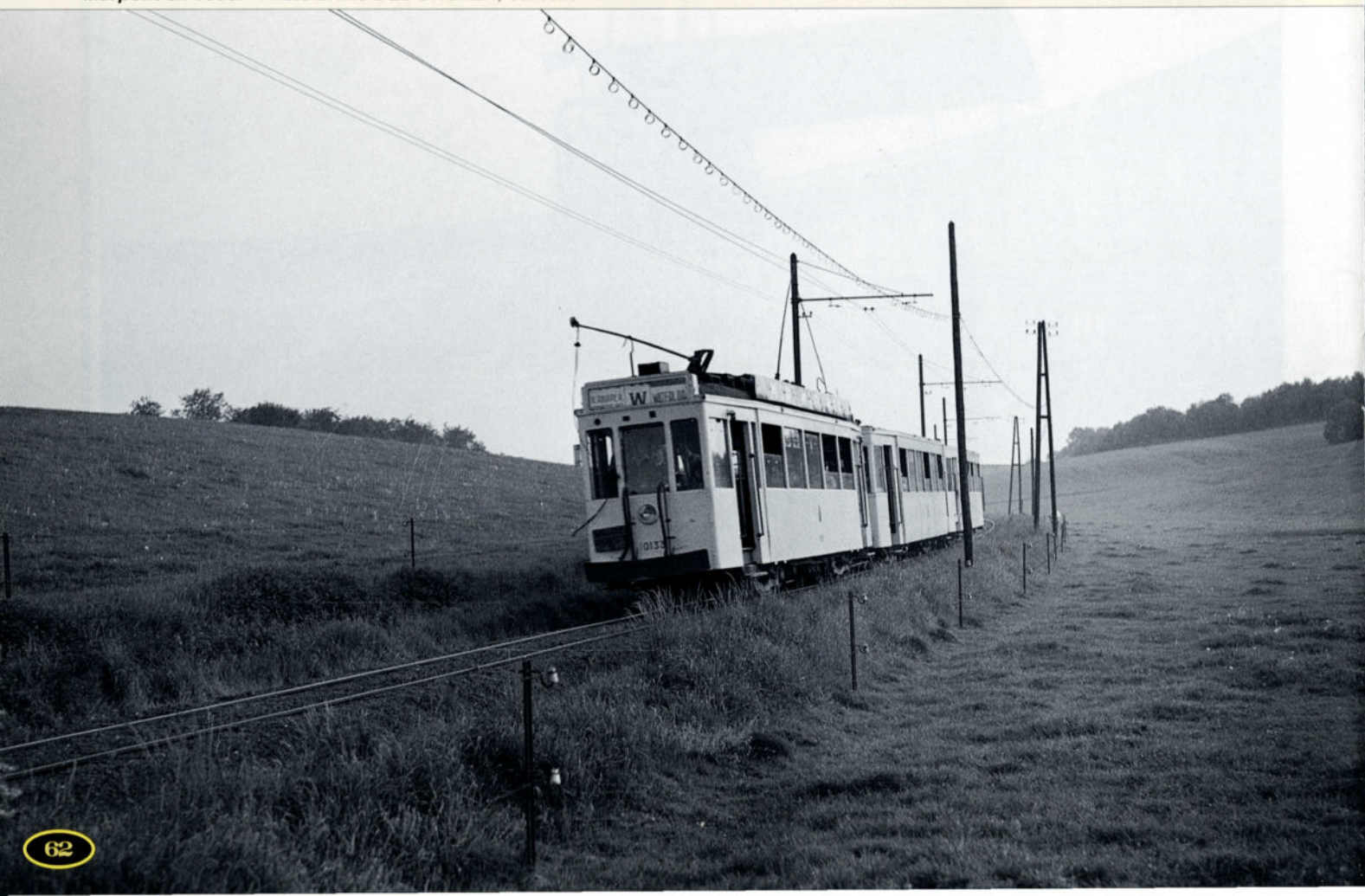
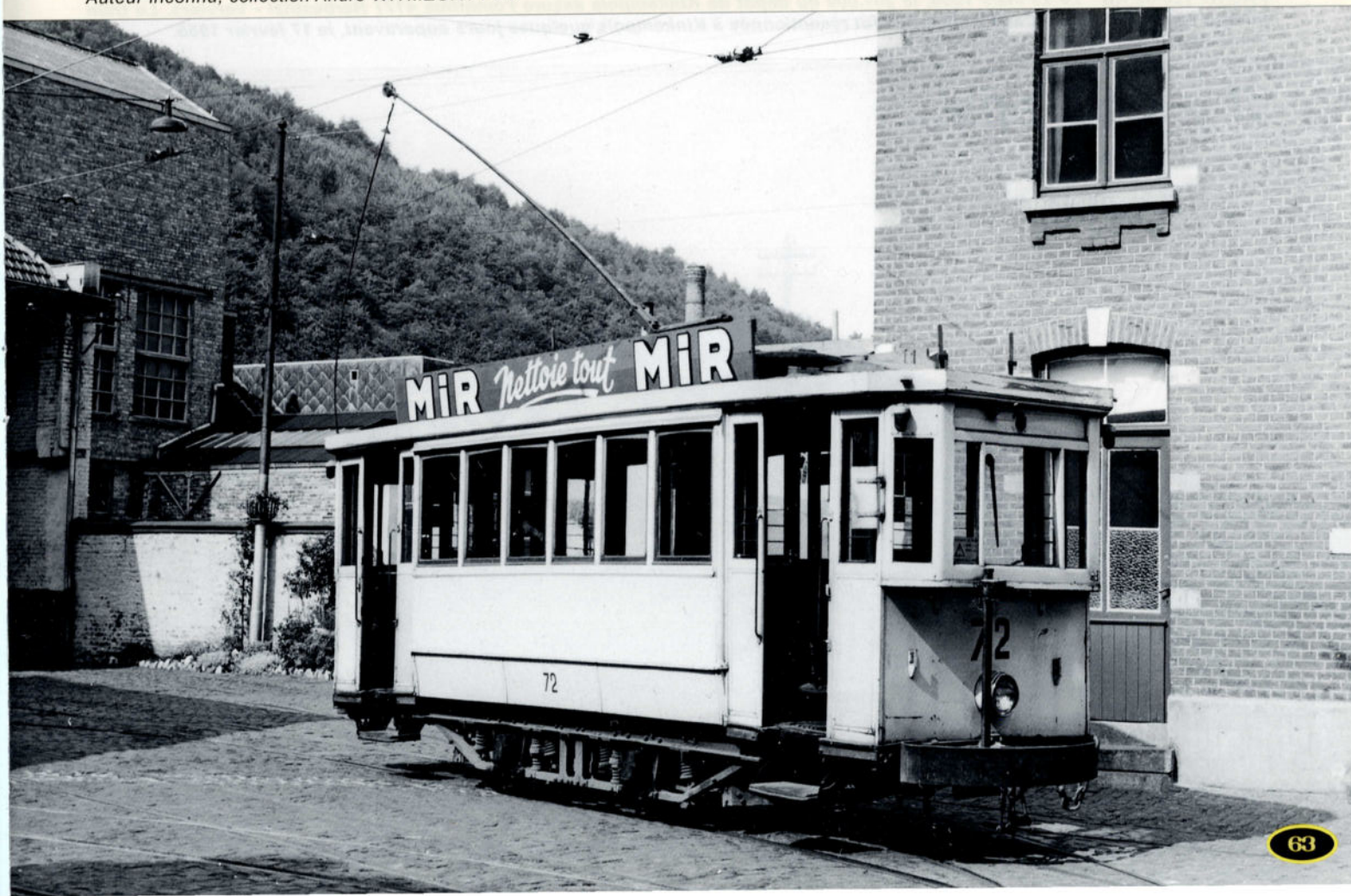




PHOTO 126-60 NB *Nous sommes à Bruxelles-Midi, à hauteur du pont du chemin de fer franchissant la petite ceinture de Bruxelles, le 16 juillet 1954. Pas moins de trois trams vicinaux sont visibles, tandis qu'une locomotive du type 101 manoeuvre sur le pont. A droite, la motrice 10335 assure un service sur la ligne O (Place Rouppe - Observatoire). Elle faisait partie de la série 10330 à 10339, prototype des types N, et fut construite par les ateliers de Cureghem de 1943 à 1949. Sous le pont, une type S non identifiée affiche le film V (Dilbeek - Midi - Vivier d'Oie). A l'avant-plan, nous remarquons les voies à écartement normal du réseau de tram de Bruxelles. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.*

Les 26 premières motrices électriques des Tramways Verviétois furent mises en service en 1900. Elles portaient les numéros 60 à 85 et furent construites par les Ateliers Métallurgiques de Nivelles. Le 7 juillet 1962, la motrice 72 se prépare à quitter le dépôt. Réformée en 1963, elle est aujourd'hui exposée au Musée des Transports en Commun du Pays de Liège, à Liège. Auteur inconnu, collection André WITMEUR / PFT.



il y a 60 ans...



PHOTO 126-61 NB Au début de 1955 commença la livraison des trois premières séries de locomotives Diesel de ligne de la SNCB : les types 201, 202 et 203. Très rapidement, elles furent engagées en service régulier; le remplacement de la traction à vapeur avait débuté... La 202.018 (future 204.008 et 5408) fut livrée à la SNCB le 7 mars 1955 à Haine-Saint-Pierre. Le lendemain, elle arriva à Latour, son dépôt titulaire. Le 2 mai 1955, elle allège une machine du type 26, ici en passage à Lacuisine.
Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.

PHOTO 126-62 NB Le 23 mars 1955, la 201.009 du dépôt de Kinkempois assure l'omnibus 4177 Herbesthal - Verviers. Le train marque l'arrêt à Dolhain. Cette locomotive fut réceptionnée à Kinkempois quelques jours auparavant, le 17 février 1955.
Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.

il y a 60 ans...



il y a 45 ans ...

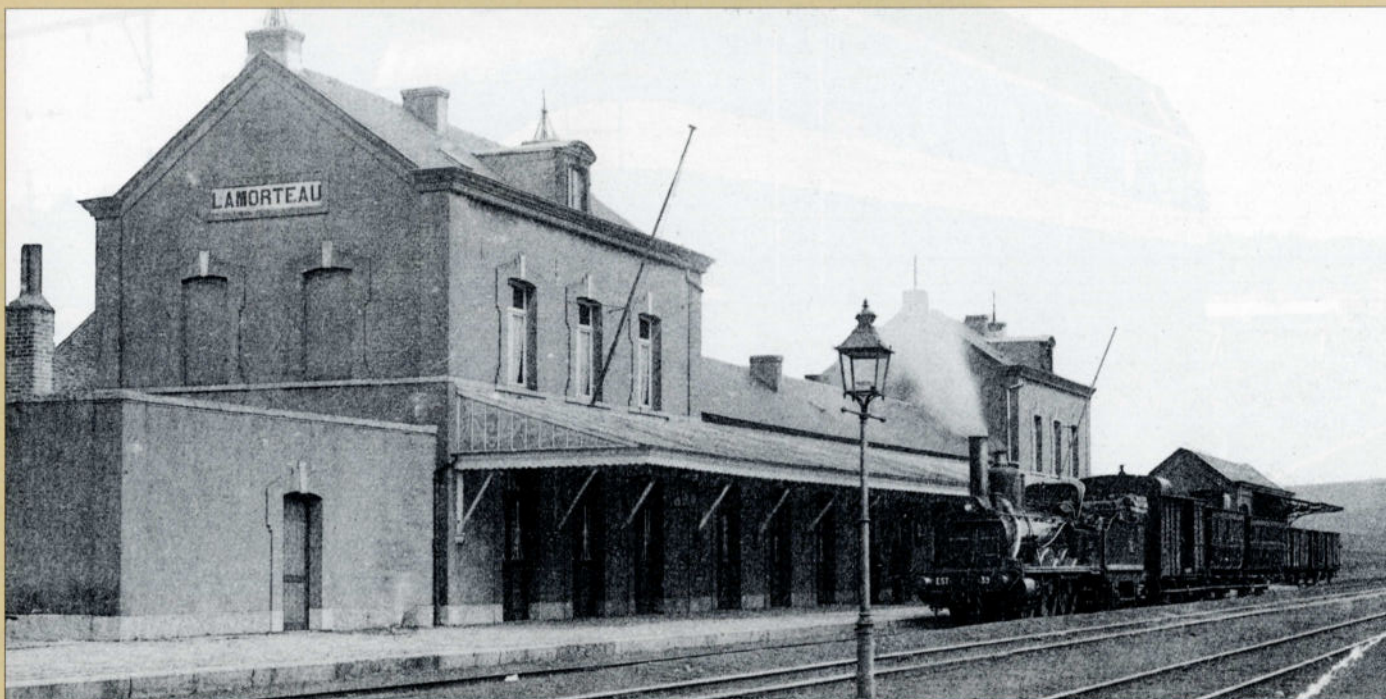


En 1964, la SNCB appliqua la nouvelle décoration "vert simplifié" sur les locomotives Diesel. Si cette nouvelle livrée était beaucoup plus facile à appliquer par rapport aux robes d'origine, elle avait le grand inconvénient d'être très foncée. Afin d'améliorer leur visibilité à l'approche des passages à niveau, gares et pour les ouvriers travaillant sur les voies, la SNCB testa en 1970 plusieurs décorations toujours à fond vert foncé, mais avec de larges bandes jaunes. La 212.195 (future 6295) de Schaerbeek, servit de mannequin et reçut plusieurs variantes sous forme de bandes adhésives jaunes. Voici une des variantes, sur laquelle la SNCB testa également les chiffres de la nouvelle numérotation à 4 chiffres qui allait être appliquée à partir du 1er janvier 1971. Ces essais allaient déboucher sur la nouvelle livrée "vert 1970". A ce sujet, nous vous renvoyons dans notre livre "Les décorations des locomotives Diesel de ligne". Photo SNCB.

PHOTO 126-63 Du 4 au 11 avril 1990, la BB 26008 de la SNCF (SYBIC, bitension 1,5 et 25 kV) a effectué une campagne d'essais en Belgique. Ils avaient pour but principal de tester la stabilité des bogies dans le cadre d'une acquisition future de locomotives aptes à 200 km/h, ce qui avait abouti à la commande de la série 13. Durant la nuit du 7 au 8 avril, elle circula entre Essen et Kapellen. Pour permettre cela, la tension à la caténaire entre Antwerpen-Luchtbal et Essen fut ramenée à 1,5 kV. Le 9 avril, la 5184 la transféra de Essen à Halle, en même temps que les véhicules participant aux essais : la voiture de mesure n° 13, trois voitures du type M4 et deux wagons-freins. Le convoi passe en gare de Lot. Photo Christian DOSOGNE, collection PFT.

il y a 25 ans ...





La ligne - Virton - Lamorteau fut mise en service le 15 mars 1881 par l'Etat Belge. Quelques jours plus tard, le 1er avril 1881, elle fut prolongée au-delà de la frontière jusqu'à Ecouvieuz et Montmédy. En tant que station-frontière, la gare de Lamorteau avait de généreuses proportions. Construite en 1880, elle se composait d'un bâtiment central à un étage, flanqué de chaque côté par deux bâtiments à étage. Ils renfermaient les services ferroviaires (à droite) et de la douane (à gauche). Vers 1888, deux petites extensions furent bâties à chaque extrémité de la gare et furent aménagées en cuisine. Un peu plus tard, deux chambres furent construites au-dessus de la cuisine du chef de gare (voir photos pages de droite). La marquise daterait de 1898.

La carte postale ci-dessus date du début du XXe siècle et montre un train de voyageurs en partance vers la France. A sa tête, la 1B n° 39 de la Compagnie de l'Est. Collection PFT.

PHOTO 126-64 Ci-dessous, le 25 septembre 1985, trois jours avant la suppression du trafic, passage à vide de la 5313 allant chercher un train à Ecouvieuz. Le bâtiment de la gare est à l'abandon depuis 1982. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



1985



PHOTO 126-65 Si le service voyageurs fut supprimé le 7 octobre 1951, le trafic des marchandises était très important. La première crise sidérurgique des années '1970 marqua le coup de grâce de la ligne. Dès ce moment, le trafic ne cessa de chuter. La gare est définitivement fermée le 15 mars 1982. Le tout dernier train commercial circula sur la ligne le 28 septembre 1985. Il s'agissait du train d'engrais 47986 Varangeville - Antwerpen-Noord remorqué entre Ecouviez et Virton par la 5315. Serge MARTIN.

PHOTO 126-66 Laissée à l'abandon, la gare fut vandalisée et pillée. Grâce à la ténacité de quelques personnes, elle fut sauvée de la démolition. Aujourd'hui, elle est transformée en centre culturel géré par l'asbl : "Salle ASBL Gare Lamorteau". Andy ENGELEN, 29 novembre 2014.

Aujourd'hui



