

EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 129 - OCTOBRE 2015 - € 9,00
SUISSE : 9,50 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

Ce fut un plaisir de vous voir nombreux participer à notre traditionnel festival du 15 août. Malgré les caprices de la météo et les diverses contraintes liées aux nouvelles règles d'exploitation, le bilan est positif et nous avons même eu les félicitations des autorités de contrôle ! Je profite également de ces quelques lignes pour remercier tous les bénévoles qui ont contribué de près ou de loin à l'organisation de ce festival !

Nous ne manquerons pas de vous parler des futurs défis qui nous attendent : coupure de notre ligne touristique le long la ligne 162, circulation d'engins historiques sur le réseau, ... Je pense que l'avenir nous réserve encore bien des challenges.

N'hésitez pas à venir profiter de la fin de l'été et des belles couleurs d'automne sur le Chemin de fer du Bocq. Il roule encore tous les dimanches jusqu'au 8 novembre.

Bonne lecture !

Amicalement, Le Président.



Nouveautés

voir
encart
central



Petites annonces

Annonce privée : gratuite pour les abonnés (max. 10 lignes sans photos ou dessins). Pour les non abonnés : €3 pour 5 lignes; par ligne supplémentaire : €1. Photo et dessin : €25 / pièce par surface de 9 x 13 cm.

CHERCHE : en prêt, films (digitaux, VHS, Super 8) anciens et contemporains sur la ligne 126 Statte - Marchin - Ciney. Philippe Sterck ☎ : +32.(0)479/350.428 ou philippe.sterck@arcelormittal.com.

A VENDRE : ancienne maison d'aiguilleur, berceau du Rail-Rebecq-Rognon (RRR) sise chemin du Blocu à 1430 REBECQ. La maison comprend : 3 chambres, 2 salles de bains, 1 bureau, 2 garages et dépendances. 25 ares. PEB en cours. Prix : 350.000 €. S'adresser à : DEBEKKER Danielle, chemin du Blocu, 59 1430 REBECQ. ☎ : +32.(0)67/63.72.13.

CHERCHE : photos et documents sur les remises à locomotives de Renory et Fragnée (Liège). MICHA Gilbert, rue de la Résidence 9/21 - 4031 ANGLEUR. ☎ : +32.(0)4/365.37.36.

CHERCHE : EN LIGNES hors série n°2 "Les 1600 CFL". Claude VANDECASTEELE, Rue de la Cible, 5/Bte 211, 1210 BRUXELLES.

AS.MO.CO

L'AS.MO.CO organise le 4 octobre 2015 de 9h à 13h en la salle St. Raphaël à Aywaille sa 69e 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.

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) :

Geoffrey BARAS, Johny BRAUNS, Julien CASIER, Lucien CLAES, Roger CRİKELAIRE, Michel de ESCH, Simon DERIDDER, Andy ENGELEN, Michel de ESCH, Stephan GE-LAUDE, Luk GIBENS, Philippe GOUSSET, Tim HAESEVOET, Michel HANSENS, David HAYDOCK, Manfred HIRTZ, Hans JOOSEN, Terrence LABAR, Jean-Yves LAMBIET, Gilbert LAURENT, Georgy LEJEUNE, Geert MAES, Daniel MOENS, Denis MOINIL (SNCB), Charles OCSINBERG, Gwenaël PIÉRART, Marie-Françoise PLISSART (SNCB), Marc RI-GUELLE, Guy SMETZ, Armand SCHMIT, la SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Michel THIRY, Johan VAN DER EYCKEN, Wim WINDEY.

EN LIGNES

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

Adresse

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

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 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

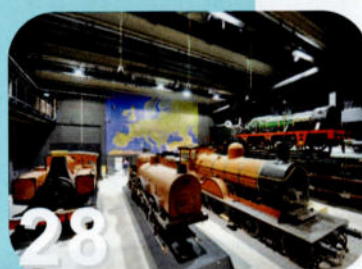
EN LIGNES 129 - OCTOBRE 2015

sommaire



6

Le spectacle vapeur des 15 et 16 août



28

Ouverture du Train World



44

Les voitures du type N (suite et fin)



58

Nées en Belgique, locomotives 25 kV pour l'Inde



2 PFT-Service - Éditorial

4 News PFT

4 matériels et transferts

6 le grand spectacle Vapeur

8 Actualité belge

8 locomotives - statistiques

12 automotrices - autorails

14 voitures

16 radiations

18 divers

20 Sociétés privées

23 Touristiques

24 Actualité étrangère

24 Luxembourg

25 Allemagne - France

26 Pays-Bas - Hongrie

27 France

28 Ouverture de Train World

44 Les voitures métalliques à bogies du N-B

57 Hier - aujourd'hui

58 Nées en Belgique

62 Images du monde

64 La page des trams

66 Il y a ...

COUVERTURE ARRIÈRE

PHOTO 129-02

Nous l'avons déjà écrit à maintes reprises : la ligne du Bocq est la plus belle du réseau. En témoigne encore cette photo prise le 2 août 2015 depuis un site jamais visité et extrêmement difficile d'accès. Le 4602 vient de sortir du tunnel de Purnode et traverse le Bocq. PFT.

PHOTO 129-01 La P8 vient de quitter Bauche en direction de Purnode et Spontin. Cela faisait plus de 50 ans qu'un train à vapeur n'avait plus circulé à Bauche ! PFT.



Matériel

Pas moins de trois véhicules sont sortis de rénovation au début du mois d'août. Ces travaux ont été réalisés par l'équipe de Schaerbeek. Il s'agit de :

- la voiture M1 n° 42.097, qui a subi une révision et une rénovation complètes;
- la 7341 qui a simplement été repeinte;
- la 5205 qui a fait l'objet d'une rénovation complète tant extérieure qu'intérieure (au sujet de cette locomotive, voir *EL* 124 pages 4 à 9).

Ces trois véhicules ont rejoint le *Chemin de fer du Bocq*. La voiture M1 et la 7341 ont été acheminées le 12 juillet simultanément avec la P8. La 5205 a rejoint Spontin à la fin du mois d'août, juste avant la coupure de la ligne entre Ciney et Braibant. Elle remplace la 5215, dont la caisse a bien besoin d'une révision complète.

L'équipe de Schaerbeek pourra maintenant poursuivre les travaux sur les deux autorails *Brossel* : le 553.29 et le 551.26.

Les travaux sur la 8051 se poursuivent également. Un moteur Diesel de réserve a remplacé son moteur d'origine. Il a été placé le 6 août à l'aide d'une grue. Pour rappel, cette locomotive rejoindra la 26.101 devant l'entreprise de Frans Bevers à Oostmalle (voir *EL* 118 page 5).

Par ailleurs, un de nos membres a acquis la 802 CFL. Celle-ci a été acheminée à Spontin le 13 août 2015 en même temps que l'*Energie* 507 (voir page 6); nous en reparlerons dans notre prochain numéro.



PHOTO 129-03 Placement du moteur Diesel dans la 8051. Schaerbeek, 6 août 2015. PFT.



PHOTO 129-03 La caisse de la 5205 est peinte. Il reste à traiter les bogies, les traverses de tête et la toiture. Schaerbeek, 6 août 2015. PFT.



PHOTO 129-04 La 7341 après remise en peinture. Elle épaula aujourd'hui la 7305 sur la ligne du Bocq. Schaerbeek, 11 juillet 2015. PFT.



PHOTO 129-05 La voiture M1 42.097. Elle a rejoint la voiture M1 43.045 sur le Bocq. Ces deux voitures ont assuré les trains à vapeur ayant circulé les dimanches de juillet et août. Schaerbeek, 11 juillet 2015. PFT.



← PHOTO 129-06

Depuis le 13 juin 2015, le PFT ne peut plus circuler sur le réseau Infrabel. Pour assurer les acheminements du matériel, le PFT s'est tourné vers DB Schenker Nederland, dont l'offre était plus avantageuse que SNCB-Logistics. Le 13 juillet, la 77006 de DBSNL a assuré le premier transfert entre Schaerbeek et Ciney. La rame était composée, dans l'ordre, de la P8, de la M1 43.045, de la 7341, de la M1 42.097 et de la 6077. Le train entre en gare de Ciney.

Tim HAESEVOET / PFT.

PHOTO 129-07 →

Avant de prendre le départ vers Ciney, un parcours circulaire dût être mis en marche de Schaerbeek vers Bruxelles-Midi via la ligne 28 (ceinture Ouest de Bruxelles) et retour par la Jonction Nord-Midi afin de virer la P8. Voici le convoi sur la voie 4 de Bruxelles-Midi; il est 03.12 du matin. C'est une des rares fois qu'une Class 66 d'ECR emprunte la Jonction Nord-Midi. PFT.

PHOTO 129-08 ↓

D'autres transferts furent assurés. Le 12 août, les quatre voitures K1 du PFT, les quatre voitures L du patrimoine historique de la SNCB et la 202.020 furent acheminés de Schaerbeek à Spontin pour les besoins du Spectacle de trains à vapeur des 15 et 16 août. Passage à Lonzée. Terrence LABAR / PFT.



Le grand spectacle vapeur du 15 août



Comme de coutume, pour clôturer les festivités du week-end, le dernier train vers Ciney a été assuré par toutes les locomotives à vapeur. En tête, l'Energie et la P8; en queue, Bison. Le convoi passe à Gemenne, au point culminant de la ligne du Bocq, le 16 août 2015. Manfred HIRTZ.

C'est désormais une tradition, le Chemin de fer du Bocq a organisé son grand spectacle vapeur - le quatrième - lors du week-end du 15 août. Il sera aussi le dernier avant trois ou quatre ans vu que la ligne 128 a été coupée entre Ciney et Braibant pour permettre à Infrabel de poursuivre les travaux de modernisation de la "ligne du Luxembourg". Ce fut également un sérieux challenge, car il a fallu appliquer les mesures démesurément restrictives imposées par la nouvelle loi régissant l'exploitation des lignes touristiques.

Cette année, cinq locomotives à vapeur furent rassemblées : la P8 du PFT, l'Energie 507 de la Collection Thiel-Boon, la TKh 5387 et la petite "Yvonne" du Stoomcentrum Maldegem, et la Ct "Bison" construite par La Meuse de nos amis néerlandais du Stoomtrein Goes - Borsele.

PHOTO 129-09 Samedi matin, départ de Bauche, le nouveau terminus de la ligne, d'un train remorqué par "Bison" et la P8. Gwenaël PIÉRART / PFT.



Dès le début de l'après-midi de la journée du 15 août, c'est un déluge qui s'est abattu sur le Bocq sans interruption jusqu'au soir. Le personnel a particulièrement souffert, comme en témoigne cette vue prise à Dorinne, une gare décidément très humide...





PHOTO 129-10 Le premier train vers Ciney de la journée du 15 août fut remorqué par l'Energie 507, avec la TKh 5387 en pousse. Lors de ce parcours, la TKh a malheureusement subi une importante avarie à sa chaudière (perforation d'un tube), l'obligeant à jeter les feux et se déclarer forfait pour le reste du week-end. Gwenaël PIÉRART / PFT.

PHOTO 129-11 "Bison" en plein effort entre Purnode et Dorinne, aidée en queue par l'Energie 507. "Bison" fut construite par La Meuse en 1928 (n° 3292) pour les charbonnage d'Oranje-Nassau à Heerlen, où elle portait le n° 16. Elle a déjà été décrite en détail dans EN LIGNES 110 page 64. Gwenaël PIÉRART / PFT, 15 août 2015.



Locomotives

série 20

● Les sept dernières machines de la série 20 encore présentes à Antwerpen-Noord ont été transférées vers Athus le 16 août 2015. Ces engins rejoindront ensuite le ferrailleur *Ecore* à Aubange où se jouera le dernier acte de leur existence. Trois exemplaires ont échappé au chalumeau : la 2001, sauvegardée par la SNCB; la 2005, maintenue dans les effectifs de *SNCB-Technics*; et la 2021 sauvée par le PFT.

série 51

● La 5131, qui était garée depuis longtemps à l'atelier de Kinkempois, a été transférée le 15 juillet 2015 vers l'île de Monsin dans le port fluvial de Liège, où elle sera démolie sur le chantier du ferrailleur *Georges*.



La 5131 est arrivée le 15 juillet 2015 sur l'île Monsin, dans le port de Liège, pour démolition, laquelle a débuté le 18 août.

Georgy LEJEUNE, 15 juillet et 18 août 2015.



CORRECTIONS

Dans EN LIGNES 128 page 122, dans la rubrique "Mise en parc", il y a : 610 : 13-03-2015 NK, il faut : **19-05-2015 NK**

MISES EN SERVICE

2861 : 20-04-2015 FNND
2862 : 20-04-2015 FNND

MUTATIONS

362 : NK → FSD 14-06-2015
363 : NK → FSD 14-06-2015
364 : NK → FSD 14-06-2015
365 : NK → FSD 14-06-2015
366 : NK → FSD 14-06-2015
367 : FHS → FSD 14-06-2015
368 : FHS → FSD 14-06-2015
368 : FHS → FSD 14-06-2015
369 : FHS → FSD 14-06-2015
370 : FHS → FSD 14-06-2015
371 : FHS → FSD 14-06-2015
372 : FHS → FSD 14-06-2015
373 : FHS → FSD 14-06-2015

374 : FHS → FSD 14-06-2015
375 : FHS → FSD 14-06-2015
376 : FHS → FSD 14-06-2015
685 : FSD → NK 14-06-2015
686 : FSD → NK 14-06-2015
689 : FSD → NK 14-06-2015
697 : GCR → NK 14-06-2015
706 : FSD → NK 14-06-2015
709 : FSD → NK 14-06-2015
731 : FSD → LK 14-06-2015
732 : FSD → LK 14-06-2015
733 : FSD → LK 14-06-2015
734 : FSD → LK 14-06-2015
735 : FSD → LK 14-06-2015
736 : FSD → LK 14-06-2015
737 : FSD → LK 14-06-2015
738 : FSD → LK 14-06-2015
739 : FSD → LK 14-06-2015
740 : FSD → LK 14-06-2015
772 : LK → GCR 14-06-2015
773 : LK → GCR 14-06-2015

SORTIES DE PARC

7800 : 23-12-2014 FNND

MISES EN PARC

601 : 15-06-2015 NK
603 : 15-06-2015 NK
605 : 02-07-2015 NK
607 : 24-06-2015 NK
608 : 15-06-2015 NK
609 : 13-06-2015 NK
611 : 24-06-2015 NK
612 : 15-06-2015 NK
613 : 12-06-2015 NK
614 : 02-07-2015 NK
615 : 24-06-2015 NK
616 : 15-06-2015 NK
618 : 15-06-2015 NK
620 : 24-06-2015 NK
684 : 13-06-2015 FSD
688 : 24-06-2015 FSD
693 : 14-06-2015 FSD
695 : 13-06-2015 GCR
700 : 02-07-2015 FSD
703 : 24-06-2015 FSD

SORTIES DE RÉVISION

331 : -06-2015 MOD

333 : -06-2015 MOD
336 : -04-2015 MOD
340 : -08-2015 MOD
427 : -07-2015 MOD
459 : -07-2015 RI
501 : -07-2015 RI
522 : -06-2015 RI
526 : -06-2015 RI
543 : -06-2015 RI
903 : -07-2015 MOD
905 : -07-2015 MOD
912 : -07-2015 MOD

DÉMOLITION

5131 : -08-2015 Monsin

ABRÉVIATIONS

FHS : Hasselt
FNND : Antwerpen-Noord
GCR : Charleroi-Sud
LK : Kortrijk
MOD : modernisée
NK : Kinkempois
RI : Révision Intermédiaire



← **PHOTO 129-12**

Tôt le matin le 16 août 2015, passage dans les environs de Libramont des sept dernières 20 transférées d'Antwerpen-Noord vers Athus par les 7791 et 7755. Il s'agit, dans l'ordre, des 2014, 2025, 2018, 2023, 2022, 2019 et 2013.
Daniël MOENS.

↓ **PHOTO 129-13**

Par manque de place, les 9115 et 9130 ont été placées sur le bas-côté des voies à l'atelier de Charleroi-Sud. Ces machines sont destinées à la ferraille.
Pierre HERBIET, 18 juin 2015.



↓ **PHOTO 129-14**

Durant plusieurs semaines de fin juin à début août, d'importants travaux de voie ont été exécutés entre Aachen et Düren avec interruption totale du trafic. Durant toute cette période, les trains de marchandises ainsi que les ICE et Thalys Bruxelles ↔ Köln ont été détournés via Mönchengladbach.
Le 29 juillet 2015, le train 44518 Gremberg - Antwerpen-Noord, tracté par la 2811, vient de franchir la rampe de Kohlscheid et traverse la gare.
Michel de ESCH.





PHOTO 129-15 L'atelier de Roosendaal est aujourd'hui occupé par la société Spoorijzer spécialisée dans l'entretien de wagons de marchandises. Le 29 juin 2015, la 7868 ramène vers Antwerpen-Noord deux wagons-citernes révisés. En principe, la circulation en solo des locomotives de la série 77 est interdite sur le réseau néerlandais. Michel de ESCH.

PHOTO 129-16 Le 29 juin, passage en gare de Krefeld Hbf du train 41590 Falcorana - Genk circulant en open access. Jean-Yves LAMBIET.





PHOTO 129-17 ↑ - PHOTO 129-18 ↓ Le 19 août 2015, la 186 017 des NS a procédé à des essais ETCS entre Schaerbeek et Florenville. La voici ci-dessus en passage à Houyet, et ci-dessous à Namur. Les NS ont commandé une seconde série de 18 TRAXX, ce qui portera leur effectif total à 36 unités. Guy SMETZ - Terrence LABAR.



Automotrices - autorails

série 601 à 782

● La disparition des automotrices doubles classiques se poursuit avec la mise en parc de pas moins de 20 rames durant de mois de juin.

A l'occasion du changement d'horaire du 14 juin 2015, l'atelier d'Oostende s'est vu retirer l'entretien des automotrices doubles. Les exemplaires qui y étaient affectés ont été soit mis en parc soit mutés vers d'autres ateliers.

Les 75 automotrices toujours en activité sont maintenant réparties entre les ateliers de Kinkempois (45 rames), Kortrijk (28 rames) et Charleroi (2 rames).

série 301 à 440

● L'atelier d'Oostende est titulaire depuis le changement d'horaire du 14 juin 2015 de quinze automotrices *Break* en provenance des ateliers de Kinkempois (362 à 366) et Hasselt (367 à 376).



PHOTO 129-19 ↑ - **PHOTO 129-20** → *Des images se suivent et se ressemblent, sauf que maintenant, c'est au tour des premières automotrices de la série 601 à 782 à passer au chantier de démolition d'Ecore à Aubange. Ci-dessus la 668, page de droite, la 615. Pierre HERBIET, le 5 août 2015.*

série 41

● En complément à notre précédent numéro concernant la réforme du 4131, seule la voiture ABx (41311) a été réformée. La voiture Bx (41312) a été utilisée pour recomposer le 4137 dont la partie

Bx 41372 avait également été victime d'un incendie le 18 mai 2007 (soit la veille de l'incendie du 4131 !) à Berchem alors que l'autorail assurait l'IR 3231 Hasselt - Antwerpen-Centraal. La voiture Bx (41372) du 4137 est placée en parc à Salzinnes depuis le 14 décembre 2008.

Départ de l'automotrice Benelux vers les Pays-Bas

C'est le 29 septembre 1957, lors de la mise sous tension de la ligne Antwerpen - Roosendaal, que furent engagées les 12 automotrices doubles "Benelux" entre Bruxelles et Amsterdam. Quatre furent financées par la SNCB (220.901 à 220.904, puis 901 à 904) et huit par les NS (1201 à 1208) (voir l'historique paru dans le *EN LIGNES 81* pages 14 à 27).

Ces automotrices "Hondekop" ("tête de chien") furent réformées avec l'arrivée des nouvelles rames réversibles composées de voitures ICR des NS et des locomotives de la série 11 de la SNCB. Le tout dernier parcours international officiel fut assuré le 30 mai 1987 avec l'IC 190 Bruxelles-Midi - Amsterdam CS, assuré par la 902 et la 1208.

Aux Pays-Bas, les automotrices *Benelux* furent alors engagées en trafic intérieur entre Amsterdam CS et Vlissingen à la suite du retard pris dans la livraison de nouveaux matériels. C'est le 15 janvier 1988 que circula l'ultime parcours.



PHOTO 129-21 *L'automotrice Benelux 902 de la SNCB garée à Leuven le 5 janvier 1989. A ce moment, son état était encore très bon. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

Sur les 12 rames, une seule a été préservée : la 902 de la SNCB; toutes les autres ont été démolies. Durant plus d'une décennie, la 902 fut malheureusement garée à l'extérieur à Leuven, si bien qu'elle se dégrada rapidement. Elle fut seulement entreposée à l'abri au début des années 2000, mais le mal était fait... C'est d'autant plus bien dommage qu'elle avait été garée en ordre de marche.

La SNCB a cédé cette automotrice à l'association néerlandaise *Stichting Hondekop*. L'acquisition a été effectuée sous la direction de l'entreprise *QRail* de Prague. Elle sera entièrement restaurée en état de marche; il est même prévu qu'elle puisse circuler en Belgique (vu les réglementations en vigueur actuellement sur le réseau belge, nous doutons fortement de la réussite de ce projet).

Au moment de clôturer ce numéro, l'automotrice était en cours de préparation pour son transfert vers les Pays-Bas.



↓ Comme déjà signalé précédemment, l'Atelier Central de Gentbrugge assure la révision des caisses de certaines automotrices de la série 800 subissant une rénovation. Le 5 juin 2015, la caisse 8013 révisée de l'automotrice 801 a été transférée de l'Atelier Central de Gentbrugge vers l'Atelier Central de Mechelen. Le convoi exceptionnel passe à Oudegem (ligne 53 entre Gent et Dendermonde). Wim WINDEY.



Voitures

Voitures type I6

Pas moins de neuf voitures I6 ont été réformées par le P.V. 15-004 du 14 juillet 2015 :

- la I6 A n° 11.607;
- la I6 A n° 11.612;
- la I6 A n° 11.615;
- la I6 A n° 11.616;
- la I6 A n° 11.620;
- la I6 B n° 12.618;
- la I6 B n° 12.629;
- la I6 B n° 12.643;
- la I6 B n° 12.658.

Ces véhicules sont garés depuis plusieurs mois à Antwerpen-Noord.

L'effectif des I6 tombe ainsi de 65 à 56 unités, tandis que l'effectif total du parc à voyageurs descend de 1519 à 1510 voitures.

↓ → **Le 13 août, la voiture Bistro-Bar 17.903 a effectué un parcours spécial pour une conférence de presse de Bruxelles à Antwerpen et retour, encadrée par les 2105 et 2158, à l'occasion du "Laundry Day Antwerpen", le plus important festival d'un jour. Celui-ci s'est déroulé le 5 septembre. Un train de nuit a été mis en marche entre Genk - Turnhout - Bruxelles - Roeselare et Oostende pour ramener les festivaliers.**

A noter que cette voiture a été incorporée certains jours dans les trains P 7305 et 8305 Tongeren ↔ Bruxelles-Midi, afin de la maintenir en parfait état de marche. Ci-contre : PHOTO 129-23 → le train prêt au départ à Antwerpen-Centraal. Thierry HEYLEN.

Ci-dessous, passage à Weerde lors du retour vers Bruxelles. Lucien CLAES.



PHOTO 129-22 La voiture Bistro-Bar 17.903 relookée a effectué plusieurs sorties cet été. Le 15 juillet, elle fut incorporée dans le train spécial E18001 mis en marche entre Liège-Guillemins et Saint-Ghislain à l'occasion du Festival rock de Dour. La rame, composée de 8 voitures M4 et de la SR3, était encadrée par les 1844 et 1802. Le train spécial passe à Morlanwelz. Geoffrey BARAS.



"Tweakers Express"

Le 9 août, Railpromo (voir EN LIGNES 128 page 27) a organisé un train spécial baptisé "Tweakers Express", de Rotterdam à Köln Deutz via Amsterdam, Utrecht et Arnhem, à l'occasion de la grande foire sur les jeux d'ordinateur "Gamescom".

La rame, composée à Forest-Voitures, comprenait 13 voitures, dont 11 SNCB. Dans l'ordre : trois I10 B, une ex. voiture-restaurant Grill-Express, la voiture Bar-Resto 16.008, deux I10 B, une I6 B, une seconde voiture-restaurant ex. Grill-Express, la voiture Bar-Resto 16.007 et trois voitures I10 B. Pour l'occasion, les deux Grill Express et les deux Bar-Resto ont reçu un péliculage spécial placé à l'atelier de Forest. La rame vide a été acheminée le 8 août par la 2733 jusqu'à Roosendaal. Ces deux photos montrent le péliculage de ces quatre véhicules. Passage à Sint-Mariaburg sur la ligne 12 Antwerpen - Essen, le 8 août.

Luk GIBENS.

↓ PHOTO 129-24

Le 7 août 2015, sept voitures du type I6 ont été louées à une société allemande qui a organisé un train spécial de Münster à Budapest à l'occasion du festival Sziget. La rame vide passe à Herrath, sur la ligne Mönchengladbach - Köln, tractée par la 185.529. Cette TRAXX est prise en leasing par MSM Gruppe, une société organisant des trains spéciaux. De Münster à Budapest, en plus des I6, la rame comportait 9 voitures de la société Euro Express.

Michel HANSENS.



160

Livraison à la SNCB : 24-08-1962

Numérotation : 228.160 : 24-08-1962 ⇨ 160 : 01-01-1971

Dépôts successifs : ⇨ Schaerbeek : 24-08-1962

⇨ Oostende : 29-09-1963 ⇨ Schaerbeek : 01-06-1968

⇨ Oostende : 09-07-1976 ⇨ Kinkempois : 17-03-1980

⇨ Merelbeke : 01-06-1984 ⇨ Ronet : 28-05-1990

⇨ Stockem : 23-05-1993 ⇨ Kinkempois : 12-12-2006

Mise hors exploitation : 04-10-2013

PHOTO 129-25 Braibant, 25 avril 1991.
Yves STEENEBRUGGEN



180

Livraison à la SNCB : 14-09-1962

Numérotation : 180 : 14-09-1962 ⇨ 180 : 01-01-1971

Dépôts successifs : ⇨ Schaerbeek : 14-09-1962

⇨ Oostende : 29-09-1963 ⇨ Schaerbeek : 01-02-1964

⇨ Oostende : 31-05-1964 ⇨ Schaerbeek : 01-01-1968

⇨ Oostende : 01-06-1974 ⇨ Kinkempois : 17-03-1980

⇨ Merelbeke : 03-06-1984 ⇨ Kortrijk : 25-05-1990

⇨ Merelbeke : 01-02-1996 ⇨ Oostende : 07-02-2002

Mise hors exploitation : 13-08-2013

PHOTO 129-26 Halle, 12 mai 1980.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



183

Livraison à la SNCB : 02-11-1962

Numérotation : 228.183 : 02-11-1962 ⇨ 183 : 01-01-1971

Dépôts successifs : ⇨ Schaerbeek : 02-11-1962

⇨ Oostende : 29-09-1963 ⇨ Schaerbeek : 01-02-1964

⇨ Oostende : 31-05-1964 ⇨ Schaerbeek : 01-01-1968

⇨ Oostende : 01-06-1974 ⇨ Kinkempois : 17-03-1980

⇨ Merelbeke : 03-06-1984 ⇨ Kortrijk : 25-05-1990

⇨ Merelbeke : 01-02-1996 ⇨ Oostende : 07-02-2002

Mise hors exploitation : 10-09-2013

PHOTO 129-27 Anderlecht, 17 mars 2002.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



185

Livraison à la SNCB : 06-12-1962

Numérotation : 228.185 : 06-12-1962
185 : 01-01-1971

Dépôts successifs : ⇨ Schaerbeek : 06-12-1962

⇨ Oostende : 31-05-1964 ⇨ Schaerbeek : 01-01-1968

⇨ Oostende : 01-06-1974 ⇨ Kinkempois : 17-03-1980

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

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

⇨ Charleroi-S. : 14-12-2003 ⇨ Oostende : 11-12-2005

Mise hors exploitation : 08-08-2013

PHOTO 129-28 Lens, 15 avril 2010. Pierre HERBIET.



186

Livraison à la SNCB : 13-07-1962

Numérotation : 228.186 : 13-07-1962
186 : 01-01-1971

Dépôts successifs : ⇒ Schaerbeek : 13-07-1962

⇒ Oostende : 31-05-1964 ⇒ Schaerbeek : 06-10-1967

⇒ Oostende : 01-06-1974 ⇒ Kinkempois : 14-03-1980

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

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

⇒ Charleroi-S. : 12-12-2003 ⇒ Oostende : 11-12-2005

Mise hors exploitation : 01-08-2013

PHOTO 129-29 Hansbeke, 22 octobre 2007.
Yves STEENEBRUGGEN.



189

Livraison à la SNCB : 14-09-1962

Numérotation : 228.189 : 14-09-1962
189 : 01-01-1971

Dépôts successifs : ⇒ Schaerbeek : 14-09-1962

⇒ Oostende : 31-05-1964 ⇒ Schaerbeek : 06-10-1967

⇒ Oostende : 01-06-1974 ⇒ Kinkempois : 14-03-1980

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

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

⇒ Charleroi-S. : 12-12-2003 ⇒ Oostende : 11-12-2005

Mise hors exploitation : 30-09-2013

PHOTO 129-30 Lot, 14 avril 1980. J-L VANDERHAEGEN.



191

Livraison à la SNCB : 06-10-1962

Numérotation : 228.191 : 06-10-1962
191 : 01-01-1971

Dépôts successifs : ⇒ Schaerbeek : 06-10-1962

⇒ Oostende : 31-05-1964 ⇒ Schaerbeek : 06-10-1967

⇒ Oostende : 01-06-1974 ⇒ Kinkempois : 14-03-1980

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

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

⇒ Charleroi-S. : 12-12-2003 ⇒ Oostende : 11-12-2005

Mise hors exploitation : 17-09-2013

PHOTO 129-31 Holleken, 24 février 1981. J-L VANDERHAEGEN.



195

Livraison à la SNCB : 18-01-1963

Numérotation : 228.195 : 18-01-1963
195 : 01-01-1971

Dépôts successifs : ⇒ Schaerbeek : 18-01-1963

⇒ Oostende : 31-05-1964 ⇒ Schaerbeek : 06-10-1967

⇒ Oostende : 01-06-1974 ⇒ Kinkempois : 14-03-1980

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

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

⇒ Charleroi-S. : 12-12-2003 ⇒ Oostende : 11-12-2005

Mise hors exploitation : 30-09-2013

PHOTO 129-32 Wetteren, 22 mai 1980. J-L VANDERHAEGEN.





Le 29 juillet 2015, une demi-rame Eurostar a été transférée de l'atelier d'Hellemmes (près de Lille) vers un chantier de démolition à Valenciennes. Le train, remorqué par la 72074, est ici en passage dans les environs de Douai. Il s'agit de la rame SNCB 3102. On se souviendra qu'elle avait été garée en 2003 à la suite d'un déraillement, et jamais remise en état de marche malgré qu'elle était alors âgée d'à peine dix ans ! Vers 2008, l'affaire avait fait scandale dans le monde politique, si bien que la SNCB décida de la transférer de l'atelier TGV de Bruxelles-Midi vers London St-Pancras, pour la "cacher". Elle quitta ainsi la Belgique le 30 juillet 2008 (voir EN LIGNES 87 page 23). Cette demi-rame a servi pour parfaire la rénovation des rames Eurostar. L'autre demi-rame (3101) se trouverait à Thouars, auprès d'une société qui a participé à la modernisation des rames Eurostar. Les deux motrices se trouvent toujours au Royaume-Uni, au dépôt londonien de Temple Mills. Il serait question de ramener une des motrices pour préservation en Belgique. A noter que la motrice 3308 est préservée au Royaume-Uni et sera présentée au musée d'York. David HAYDOCK.

Le 23 juillet 2015, le TGV "Iris 320" stationne en gare de Bruxelles-Midi. Pour rappel, cette rame portant le numéro 4530 (motrices 380.059 et 060) est utilisée pour effectuer des mesures à l'infrastructure (voie, caténaire, signalisation, télécommunication) sur tous le réseau TGV en France, et en Belgique jusqu'à Bruxelles-Midi. Johan VAN DER EYCKEN.





↑ Gros plan sur la voiture-restaurant de la société Bahn TouristikExpress en gare de Blankenberge le 31 juillet 2015. Stephan GELAUDE.

PHOTO 129-33 Cette année, le Luxembourg-Blankenberge Express qui a circulé tous les dimanches du 19 juillet au 30 août, était composé pour la première fois de voitures de deux sociétés allemandes : Euro-Express Sonderzüge et Bahn TouristikExpress GmbH (BTE). Les voitures BTE sont originaires d'Allemagne de l'Est (Halberstadt UIC Z); les Euro-Express appartenaient aux armées américaine et française stationnées en Allemagne. Le 26 juillet 2015, passage à Braibant du train vers Blankenberge. La ligne 128 du Bocq est visible à droite de la 3019. Gwenaëli PIÉRART.

PHOTO 129-34 Le 23 juillet 2015, passage en gare de Ath de deux rames Velaro de la DB (rames 705 + 714) transférées de Paris-Est à Forest. Philippe GOUSSET.





Le train de cuivre pour Olen

Deux fois par semaine, un train de cuivre circule entre Pirdop en Bulgarie et l'usine Aurubis d'Olen. Entre Aachen West et Olen, c'est Rurtalbahn qui assure la remorque du train, généralement avec une G2000, et parfois avec une Class 66. En Allemagne et en Autriche, c'est l'opérateur autrichien LTE Logistics & Transport qui prend le train en relais.

La rame chargée en provenance de Bulgarie n'est pas photographiable en Belgique. Elle circule le lundi et le jeudi (arrivée 01.59 ou 02.22 à Olen).

Le parcours à vide est par contre bien photographiable, et est mis en marche le lundi et le jeudi avec l'horaire suivant :

46679

Olen : 15.24

Herentals : 15.33/16.03

(changement de front)

Leopoldsburg : 16.34/16.44

Aachen West : 18.47.

↗ **Le 25 mai, la rame vide s'apprête à quitter l'usine Aurubis à Olen, remorquée par la V204.** Eddy VERVOORT.

→ **PHOTO 129-35** Le 21 juin 2015, passage à Gambach (sur la ligne Gemünden - Frankfurt) du train chargé, tracté par la Vectron 193 207 de LTE louée à la société ELL (European Locomotive Leasing). Yves STEENEBRUGGEN.

↓ **PHOTO 129-36** Le 20 avril, passage du train vide à Beringen, tracté par la V204. Anndy ENGELEN.





← **PHOTO 129-37**

Le 4 août 2015, la locomotive Diesel 82 de l'usine DUFERCO-NMLK (ex. Usines Gustave Boël) à La Louvière, a été transportée jusqu'à l'atelier de traction de Schaerbeek pour passer au tour en fosse. L'usine Boël disposait à l'origine de cinq locomotives de ce type, construites par Baume & Merpent et numérotées 80 à 84.

Pierre HERBIET.

→ Le 8 août 2015, un train de meulage de rail Speno est arrivé par camion à Raeren pour effectuer des essais et l'écolage du personnel. Le 15 août, il a repris la route en direction du métro de Bruxelles. Manfred HIRTZ.



↓ **PHOTO 129-38**

DB Schenker a repris un trafic à SNCB-Logistics. Il s'agit d'un train de coils circulant entre Bremen Stahlwerk et Renory. Ce train circule maintenant via Venlo, Sittard et Visé. Le 9 août 2015, passage du train 41582 à Cheratte, tracté par les 6506 et 6513.

Michel de ESCH.





PHOTO 129-39 Depuis le mois de juillet, les locomotives louées par RAILTRAX ont été marquées du logo de l'entreprise. Le 16 juillet 2015, la 266 118 (ex. numéro 653-08) passe à Schulen avec un train en provenance d'Antwerpen-Waaslandhaven à destination de l'usine Voestalpine à Linz (Autriche). Johny BRAUNS.



PHOTO 129-40 Le 23 juillet, le même train est cette fois remorqué par la Class 66 grise 266 035 (ex. numéro 513-8), également en passage à Schulen. Johny BRAUNS.





← Dans notre précédent numéro page 31, nous annonçons la vente à la commune de Raeren des voitures K3 22.483 et M1 42.005. Les voici garées en gare de Raeren le 16 juillet 2016.

La M1 n° 42.005 fut livrée par les Ateliers Métallurgiques de Nivelles en décembre 1936. Après sa mise hors service par le P.V. n° 1 du 5 avril 1982, elle fut acquise en 1983 par le MSTB (Museum Stoomtrein der Twee Bruggen) à Vilvoorde où elle fut aménagée en voiture-bar, puis s'est retrouvée au StoomCentrum Maldegem.

La K3 n° 22483 fut construite par l'Atelier Central de Mechelen et mise en service le 21 janvier 1958; elle portait alors le n° 23.447. Elle a été mise hors service par le P.V. n° 4 du 9 novembre 1998.

Geert MAES.

Une seconde locomotive à vapeur pour le parc Pairi Daiza

Une seconde locomotive à vapeur a été mise en service dans le courant du mois d'août au parc *Pairi Daiza* à Cambron-Casteau (voir *EN LIGNES* 127 pages 25 à 31). Il s'agit d'une locomotive *Brigadelok* construite par *Henschel* en 1917 (n° de construction 14968) sur ordre de l'armée allemande. Elle fut utilisée sur le front, en France et fut ensuite saisie par les troupes britanniques. Après la guerre, elle disparut au Mozambique où elle fut utilisée dans une sucrerie. En 1998, elle fut sauvegardée et ramenée en Angleterre par un collectionneur. Elle fut acquise en 2014 par le parc hennuyer.

PHOTO 129-41 Le 10 août, la petite Ct et son train de trois voitures stationnent à la gare de *Pairi Daiza*. Pierre HERBIET.



Luxembourg

Les ex. 628 CFL au NEG

Suite à la réorganisation du service voyageurs entre Luxembourg, Trier et Koblenz, les deux autorails série 628.4 (628 505 et 506) qui avaient été acquis auprès de la DB par les CFL en 1994 pour équilibrer les prestations du matériel DB et CFL, sont devenus inutiles. Ils ont été cédés au *Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH* (NEG), une filiale des CFL active dans le nord de l'Allemagne et exploitant la relation voyageurs Niebüll - Dagebüll. A partir des deux autorails doubles composés chacun d'une voiture-motrice 628.4 et d'une voiture-pilote 928.4, le NEG a composé un autorail double plus puissant en accouplant les deux voitures motrices, tandis que les deux remorques ont été garées. Le NEG a besoin d'autorails puissants bien que le profil de la ligne soit plat, car à certaines heures, des voitures directes *Intercity* de la DB en provenance ou à destination de Köln, Dresden, Berlin, Frankfurt ou Karlsruhe sont remorquées entre Niebüll et Dagebüll Mole. Le NEG disposait déjà d'un autorail de ce type, numéroté VT71.

PHOTO 129-42 → Le 2 décembre 2002 en gare de Luxembourg, le 628 506 va assurer le RE 5211 pour Trier Hbf.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



↑ Passage à Blocksberg, entre Dagebüll Mole et Niebüll, de l'autorail 628 505/506 remorquant deux voitures IC de la DB et un fourgon.
Armand SCHMIT, juillet 2015.



Les 1800 Power Rail

En juin 2012, les 1801 et 1806 CFL ont été vendues à la société allemande *Power Rail* basée à Magdeburg. La 1806 a été révisée et remise en service (voir *EN LIGNES 111*, page 61 et *EN LIGNES 112* page 47), tandis que la 1801 a été cédée le 20 février 2015 à l'association *Magdeburger Eisenbahnfreunden*. Elle est visible, ainsi que les autres locomotives de l'association, dans le "Wissenschaftshafen" ("Port de la Connaissance"), le long des anciens docks du port de Magdeburg.

PHOTO 129-43
La 1801 à Magdeburg le 2 août 2015. Philippe DE GIETER.



Allemagne

■ Südwestexpress

Depuis décembre 2014 et pour une durée de 15 ans, DB Regio exploite sous le nom commercial *Süwex* (*Südwestexpress*), les relations suivantes :

- RE1 Koblenz - Trier - Saarbrücken - Mannheim;
- RE2 Koblenz - Mainz - Frankfurt;
- RE4 Mainz - Ludwigshafen - Frankfurt;
- RE11 Luxembourg - Trier - Koblenz;
- RE14 Mainz - Ludwigshafen - Mannheim.

DB Regio engage sur ces relations des nouvelles automotrices du type *Flirt 3* de Stadler, numérotées dans la série 429.1 (28 automotrices à cinq caisses, offrant 271 places assises et pouvant circuler à 160 km/h).

Alors que l'exploitant est la DB elle-même, la livrée appliquée sur les nouveaux trains n'est pas le désormais omniprésent rouge "verkehrsrot", mais le gris clair. De plus en plus souvent, la livrée du matériel ne fait désormais plus référence à la société auquel il appartient, mais est liée au contrat d'exploitation. Cette diversité ne pourra que ravir



PHOTO 129-44 Le 13 juin 2015, les automotrices DB Regio 429 118 et CFL 2301 assurant le train RE4124/5124 Koblenz - Saarbrücken / Luxembourg, longent la Moselle à Winnigen. Philippe DE GIETER.

les amateurs.

La relation vers Luxembourg est assurée en collaboration avec les CFL, qui mettent en ligne des automotrices à 2 niveaux du type KISS (série 2300 CFL, un autre produit Stadler). La rame CFL venant de Luxembourg est accouplée à Trier avec une rame *Flirt 3 Süwex* assurant une relation RE1 Mannheim - Saar-

brücken - Koblenz, et le couplage mixte poursuit vers Koblenz par la ligne de la Moselle. Le même principe est appliqué en sens inverse, les deux automotrices circulant ensemble de Koblenz à Trier. La mise en place de ces circulations a entraîné la suppression de la relation IC Koblenz - Luxembourg (voir *EN LIGNES* 126 page 35).

France

■ Un TGV au musée

La *Cité du Train* à Mulhouse accueille plusieurs éléments d'une rame TGV de première génération, dont la série est en cours d'amortissement.

Il s'agit de la motrice 23121 (en réalité l'ex. 23119), de la voiture-bar, d'une voiture de 1^e classe de la rame 61, et de la partie avant de la motrice 23105 de la rame 53. Le tout a été remis en version d'origine par le Technicentre de Bischheim début 2015;



La partie avant de la motrice 23105, désormais exposée à la Cité du Train à Mulhouse. Hans JOOSEN, 13 juillet 2015.

La réforme des TGV Sud-Est a débuté en 2012 avec les rames 33, 61, 110, 111, 113 et 115. Elles furent suivies en 2013 par la radiation des rames 9, 10, 28, 30,



PHOTO 129-45 La motrice 23121 présentée sur la plaque tournante du musée le 13 juillet 2015. Hans JOOSEN.

32, 43, 47, 53, 94, 112, 114, 115, 116, 117 et 118 (notons que les motrices 23092 et 23139 ont été réformées accidentellement respectivement en novembre 2009 et en mars 1989).

Les rames TGV Sud-Est, caractérisées à l'origine par leur livrée orange, furent construites à 102 exemplaires entre 1978

et 1984 (rames 1 à 102, motrices 23001/002 à 23203/204), auxquelles ils faut ajouter 9 rames tricourant livrées en 1983 et 1985 (rames 110 à 118, motrices 33001/002 à 33017/018; la rame 118 est en réalité la rame 88 modifiée), et 3 rames postales + une demi en réserve (demi-rames 901 à 907, la rame 906-907 est l'ex. 38 transformée).

TELEX....

PAYS-BAS

● Nouvelle commande de TRAXX

Les NS ont commandé 18 TRAXX supplémentaires chez *Bombardier*, ce qui portera l'effectif total à 36 unités.

MACEDOINE

● Du matériel chinois en Europe

Le 24 juin 2014, les Chemins de fer Macédoniens (MZ) ont commandé deux rames électriques 25 kV à trois caisses et quatre rames Diesel identiques, à la société chinoise *China South Locomotive & Rolling Stock Corporation Limited* (CSR). C'est la première fois que du matériel voyageur chinois est commandé par une compagnie européenne.

La première rame électrique est sortie d'usine et les rames Diesel doivent arriver en janvier 2016.

Ces rames peuvent rouler à 140 km/h et accueillir 200 voyageurs.

C'est la Banque Européenne pour le Développement qui a accordé un prêt de 50 millions d'euros, dont 25 pour l'achat de ces rames; le solde sera utilisé pour rénover le parc existant. L'Europe finance donc un pays qui n'est pas dans l'Union Européenne pour acheter du matériel en Chine !



PHOTO 129-46 Le 31 juillet 2015, arrivée à Vught de la 1757 avec la rame 7334 assurant le Sprinter 9641 's-Hertogenbosch - Deurne. Michel de ESCH.

Pays-Bas

Des rames à deux niveaux du type DD-AR sont réapparues sur le réseau néerlandais (voir *EN LIGNES 105* page 42). Au total, 18 rames ont été réactivées, composées chacune de trois voitures remorquées par des locomotives de la série 1700. Elles sont principalement engagées sur les *Sprinter* (trains locaux) entre Utrecht et Zwolle, et entre Nijmegen et Deurne.

Hongrie

C'est désormais une tradition, chaque week-end d'été (du 27 juin au 30 août), la M61 017 assure un train supplémentaire entre Budapest et Tapolca, dans la région du lac Balaton. La M61 017 (2761 017 dans la nouvelle numérotation hongroise) est la dernière M61 en service régulier aux MAV et elle est affectée à la division Infrastructure. Elle a été modifiée pour pouvoir circuler à 120 km/h pour la remorque de trains de mesures.

PHOTO 129-47 Le 25 juillet 2015, le train 19793 Tapolca 14.42 - Budapest-Déli 18.19, quitte la gare de Badacsonyördemic-Szigliget. Philippe DE GIETER.



France

Mi-temps pour le Régiolis

En quoi le 1er juillet 2015 aurait-il pu constituer une date particulière ? Peut-être pour ceci : cette date, qui marque le début de la période estivale, devait aussi coïncider avec le moment où la consistance du parc *Régiolis* atteindrait la stricte moitié du total attendu, soit 92 rames livrées (depuis mars 2014) sur les 184 commandées. Les rames bimodes B-83500 (périurbain) et B-84500 (régional) affichant proportionnellement une petite longueur d'avance (livrées à 52%) sur les bicourant Z-51500 (régional) et Z-54500 (périurbain) légèrement à la traîne (45%). Mais les événements en ont décidé autrement. Et pour cause : malgré les fortes contraintes financières qui pèsent désormais sur les Régions, le constructeur a engrangé coup sur coup deux compléments de commande portant sur un total de 25 automotrices. Soit huit Z-54500 pour Midi-Pyrénées et dix-sept Z-51500 pour Rhône-Alpes, ces dernières étant spécifiquement destinées au futur RER genevois alias CEVA (Genève-Cornavin - Genève-Eaux-Vives - Annemasse). Résultat : la livraison des 209 rames régionales qui constituent désormais le carnet de commande d'*Alstom* (compte non tenu du lot de 34 commandé par l'Etat pour les services inter-régionaux dits TET) n'était finalement effective qu'à hauteur de 44%. Soit 69 rames bimodes et 23 bicourant,



Celles qui s'effacent : ce 19 mai 2014, c'est un ensemble 67400 + Corail qui, pour l'une des dernières fois, assure le 849934 Laon - Paris-Nord vu alors qu'il débouche du tunnel de Vierzy à la BK 94. Gilbert LAURENT.

donc respectivement 52% et 30% des 133 bimodes et 76 bicourant commandées. Cependant que, sur le plan des compositions, les rames de 4 et 6 caisses étaient présentes à hauteur de 41% et 54% (65/159 et 27/50). On peut relever que, après ce coup de pouce et forte de ses 33 rames, Midi-Pyrénées est amenée à détenir 16% du total, confortant ainsi sa place de premier utilisateur de ce matériel.

Conséquence prévisible de cette multiplication du nouveau chouchou des Régions : l'ensemble de la série devrait être opérationnel pour le service de décembre 2016. Conséquence directement visible : l'émergence, bien que de façon variable

d'une Région à l'autre et souvent au compte-gouttes, de compositions doubles, y compris dans la formule 2x6 caisses. C'est par exemple le cas aux abords de la Belgique par le biais des rames picardes qui assurent sous cette forme du lundi au vendredi deux rotations entre Lille et Amiens et une autre entre Laon et Paris-Nord. Ainsi que de façon plus anecdotique le train dominical des "Bains de mer" qui circule les samedis et dimanches entre Laon et Le Tréport-Mers. Le tout avec en toile de fond les conséquences que l'on sait : la disparition programmée des BB-67400 comme des *Corail* et RRR qui leur sont associées.

Gilbert LAURENT.

Ceux qui s'imposent progressivement : quatorze mois ont passé, et c'est un couplage de deux Régiolis en version longue, soit douze caisses, qui traverse le même site le 2 août 2015 sur une mission équivalente. Gilbert LAURENT.





PHOTO 129-48 C'est dans la superbe gare de Schaerbeek que sont accueillis les visiteurs, dans la partie de droite datant de 1913. Le bâtiment de gauche, datant de 1887, accueille maintenant les voyageurs et le personnel de la gare.
Jean-Luc VANDERHAEGEN 28 juillet 2015.

Le 24 septembre 2015, Sa Majesté le Roi Philippe a inauguré le musée des Chemins de fer de Schaerbeek - le *Train World* - dont la première pierre avait été posée le 29 août 2012.

Cela faisait près d'un demi-siècle que la Belgique attendait la création d'un musée national. Pourquoi un tel délai, alors que pratiquement tous les pays d'Europe possèdent leur musée depuis bien longtemps ? Certainement par le manque d'intérêt que suscitent les chemins de fer dans le monde politique et dirigeants de notre pays en général.

Le *Train World* est un musée très modeste et laissera certainement les amateurs avertis très déçus, mais il a été fait avec les moyens financiers disponibles (le coût de construction et des aménagements s'élève quand même à € 20,55 millions) et s'adresse avant tout au grand public. Les visiteurs sont accueillis dans la partie de la gare datant de 1913, où se

Les visiteurs sont accueillis dans la salle des guichets de la partie de la gare datant de 1913. Des maquettes y sont exposées et des expositions permanentes et temporaires s'y tiendront.
Marie-Françoise PLISSART/SNCB.

trouvaient les guichets et la salle des pas perdus. La partie de la gare datant de 1887 a été réaménagée pour accueillir toutes les fonctions encore opérationnelles de la gare, ses agents et les voyageurs. Le matériel roulant est exposé dans un tout nouveau bâtiment de 8.000 m², qui se divise en quatre halls principaux jouxtés de petites salles.

Dans ce numéro, nous allons décrire

l'ensemble du matériel roulant qui y a trouvé une place qui, comme nous allons le voir, est très limitée. Ainsi, seuls une locomotive électrique, un autorail, une automotrice, une locomotive Diesel de ligne sont visibles pour représenter leur mode de traction respectif, ce qui n'est vraiment pas représentatif de notre parc de traction qui était pourtant tellement étoffé et varié. Ce matériel est réparti dans les quatre halls :



- le hall 1 est dédié à la traction à vapeur;
- le hall 2 est consacré à l'avancée technologique. Il expose des engins des trois grands modes : vapeur, électrique et Diesel;
- le hall 3 présente le transport voyageurs dans les années 1930-1940. C'est dans ce hall que s'est retrouvée enclavée l'ancienne maison de garde-barrière;
- le hall 4 concerne les transports voyageurs et marchandises. La 1503 et la 211.006 sont placées côte à côte, partiellement au-dessus d'une grande fosse de façon à pouvoir découvrir leurs dessous. Le tablier conservé du pont du Luxembourg (Namur) se trouve dans ce hall.

Traction à vapeur

La traction à vapeur est représentée par 7 engins, par date de construction :

- *L'Eléphant* (1835), hall 1;
- *Le Belge* (1835), exposée dans le hall d'entrée du musée où se trouve la librairie;
- *La Pays de Waes* (1844), hall 1;
- la type 51 n° 1152 (1880), hall 1;
- la type 18 n° 18.051 (1905), hall 1;
- la type 10 n° 10.018 (1910), hall 1;
- la type 12 n° 12.004 (1939), hall 2.

Traction électrique et Diesel

Ces deux modes de traction sont sous-représentés, puisque seul un engin de chaque type est exposé :

- locomotive électrique 1503, hall 4;
- locomotive Diesel 211.006, hall 4;
- voiture 7724 d'une automotrice électrique de 1935, hall 2;
- autorail Diesel *Brossel* 551.48, hall 2.

Voitures - wagons

Six voitures et trois wagons sont présents dans le musée :

- voiture royale A1 de 1901, hall 4;
- voiture royale 1 de 1939, hall 4;
- voiture postale d'origine allemande de 1930, hall 4;
- voiture GCI 91.001 de 1921, hall 3;
- voiture M1 63.105 de 1937, hall 3;
- voiture TEE n° 135 de 1974, hall 4;
- truck royal pour le transport d'équipage n° F4, hall 4 exposé sur le tablier du pont du Luxembourg;
- wagon-citerne 91578 de 1901, hall 4 exposé sur le tablier du pont du Luxembourg;

Le hall 1 abrite cinq locomotives à vapeur : la type 51, la "Pays de Waes", la type 18, l'"Eléphant" et la type 10. Une scénographie très recherchée met en valeur chaque pièce exposée.

Marie-Françoise PLISSART/SNCB.



Après avoir été accueillis dans la gare de Schaerbeek, les visiteurs seront dirigés vers le musée proprement dit. Ils y pénétreront sur le côté gauche du bâtiment via une rampe qui les amènera directement au premier étage du musée. De là, ils auront une vue plongeante et imprenable du hall 1 où sont exposées cinq locomotives à vapeur. La boutique du Train World est située au rez-de-chaussée, dans un local où trône en hauteur "Le Belge". Jean-Luc VANDERHAEGEN, 2 août 2015.

- wagon fermé de 1914, hall 3.

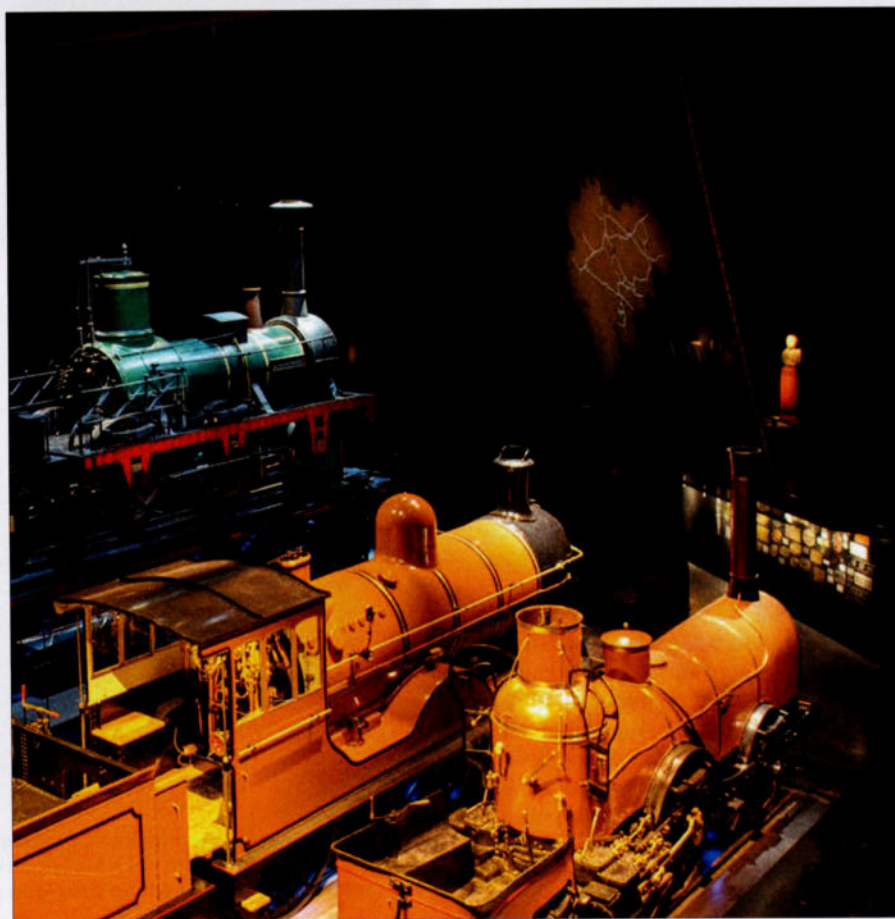
Matériels divers

Cinq véhicules divers sont encore présents au *Train World* :

- la grue à vapeur *Juliette* de 1912, exposée à l'extérieur;
- la draine 701 de 1949, hall 4;

- la locomotive à vapeur MF33, placée à 45° dans un bac à sable pour les enfants;
- la voiture-resto 16.006, placée à l'extérieur.

De plus, une chaudière de locomotive à vapeur du type 25 de l'Etat Belge est exposée.

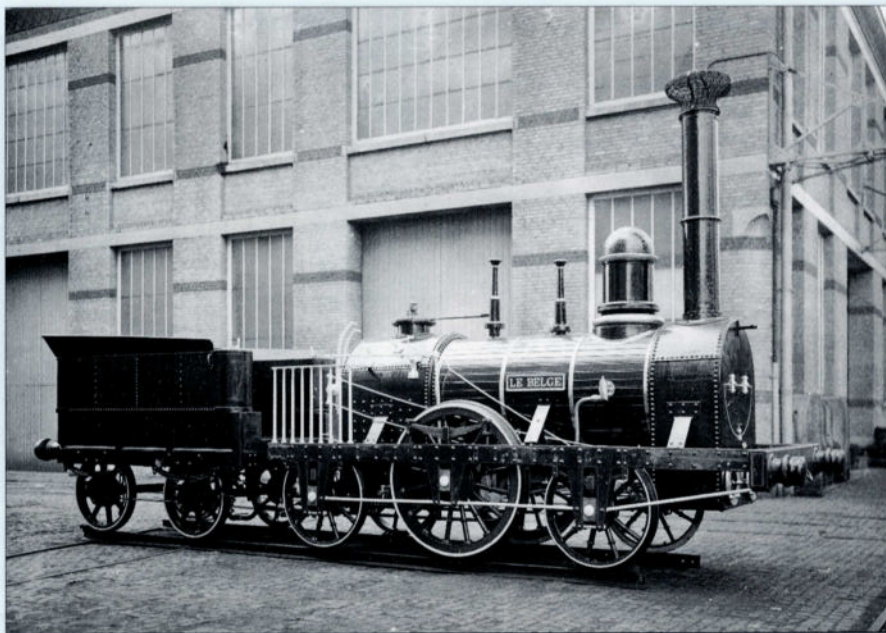


Le Belge

"Le Belge" est présentée à l'entrée du *Train World*, dans le "book-shop" et est visible de la rue. Il ne s'agit pas de la locomotive originale mais d'une maquette en bois grandeur nature construite par les ateliers *Cockerill*.

Le Belge fut la toute première locomotive construite en Belgique par *Cockerill* et reçut le numéro de construction 1. Livrée le 30 décembre 1835 à l'*Etat Belge*, elle reçut le n°6. Elle était identique aux locomotives n° 1, 3, 4 et 5 livrées en 1835 par *Stephenson* à Newcastle.

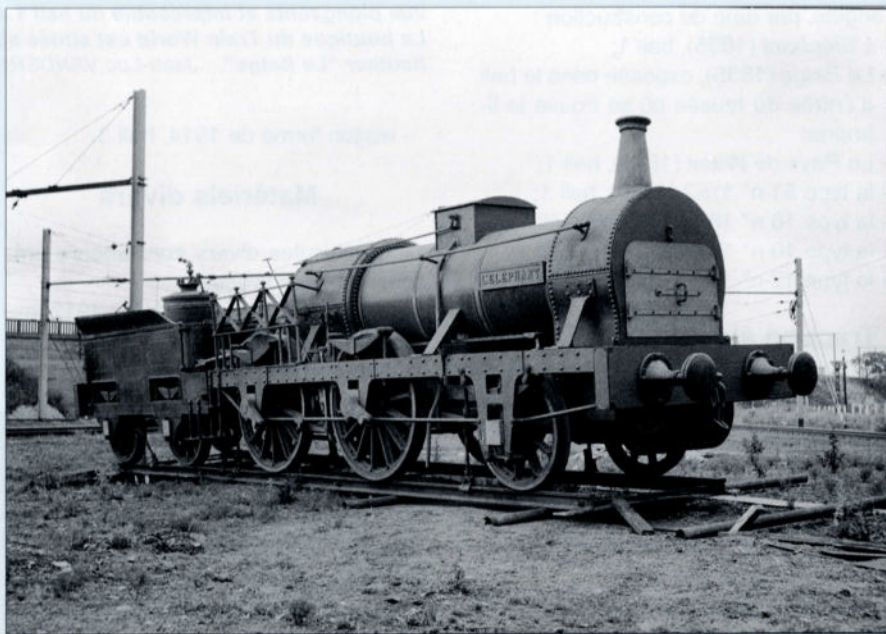
PHOTO 129-49 NB La maquette de la machine "Le Belge" devant les ateliers *Cockerill de Seraing*. Photo *COCKERILL*, collection *André DAGANT / PFT*.



L'Eléphant

Autre pièce de choix, même s'il s'agit également d'une maquette grandeur nature, *L'Eléphant* est exposée dans le hall 1, sur un piédestal surplombant la type 10. Construite par *Taylor* en Angleterre, elle fut une des trois premières locomotives de l'*Etat Belge* mises en service avec l'inauguration de la ligne Bruxelles - Malines le 5 mai 1835. Du type B1, elle possédait une puissance de 55 CV et pesait 14,22 t (sans le tender). En 1847, *L'Eléphant* fut entièrement reconstruite à l'arsenal de Malines, reçut une nouvelle chaudière *Couillet* et une disposition des essieux 1B. Sa puissance s'éleva alors à 100 CV et son poids à 20 t.

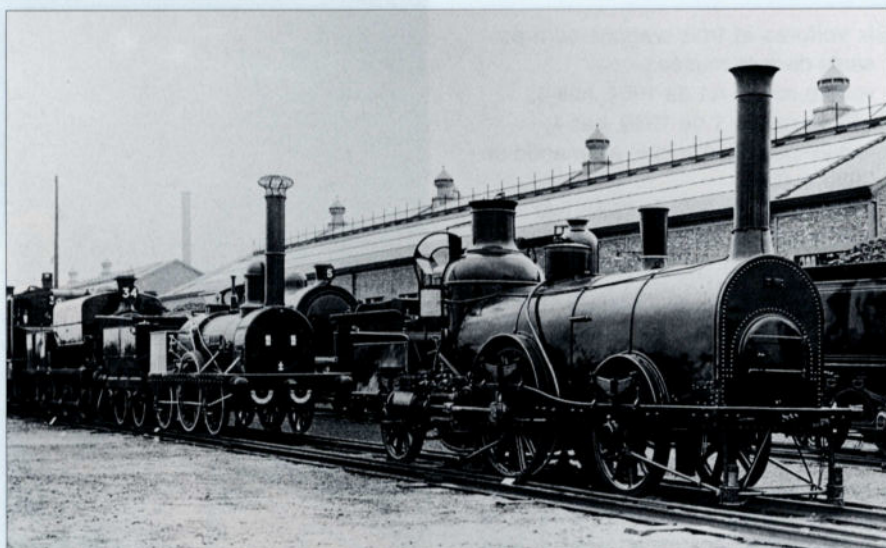
PHOTO 129-50 NB La maquette de *L'Eléphant*. *Forest-Midi*, 12 juillet 1959. *Bruno DEDONCKER*, collection *PFT*.



Pays de Waes

La *Pays de Waes* trône dans le hall 1 entre la type 18 et la type 51.

Elle fait partie d'une série de 9 machines construites par *De Ridder* de 1844 à 1846 pour la *Compagnie d'Anvers à Gand*, dont la ligne était établie à l'écartement de 1,100 m. Il s'agissait de locomotives-tenders de configuration d'essieu 1A1t, avec des roues motrices de 1,5 m. La soute à eau se trouvait en selle sur la chaudière. Numérotées 1 à 9, elles pesaient en ordre de marche 17,55 t et furent réformées entre 1880 et 1890. La n° 2 *Pays de Waes* est une des plus anciennes locomotives conservées en Europe et mérite incontestablement sa place dans le musée. Avant son entrée dans le *Train World*, elle était exposée dans le musée de la gare de Bruxelles-Nord.



En 1925, la *Pays de Waes* et *Le Belge* furent exposées à *Darlington* à l'occasion du centenaire du chemin de fer de *Stockton à Darlington*. Collection *A. DAGANT / PFT*.

Type 51 n° 1152

La type 51 n° 1152 est exposée à côté de la *Pays de Waes*. Elle a été restaurée dans sa version *Etat Belge* des années '1920.

Construite par *Evrard* (n° de construction 316), elle fut mise en service à Monceau en février 1880.

Le type 51 avait été étudié par Belpaire pour le service des manoeuvres. Très réussi, le type fut produit de 1866 à 1905 à 470 unités pour l'*Etat Belge*. La dernière machine fut réformée à Monceau en septembre 1961.

La 1152 fut réformée à la remise de Bruxelles-Midi et vendue à la *Carbochimique* à Tertre où elle fut utilisée quelques années. Elle fut par la suite rachetée et préservée par la SNCB. Elle constitue une pièce très intéressante de notre parc vapeur.

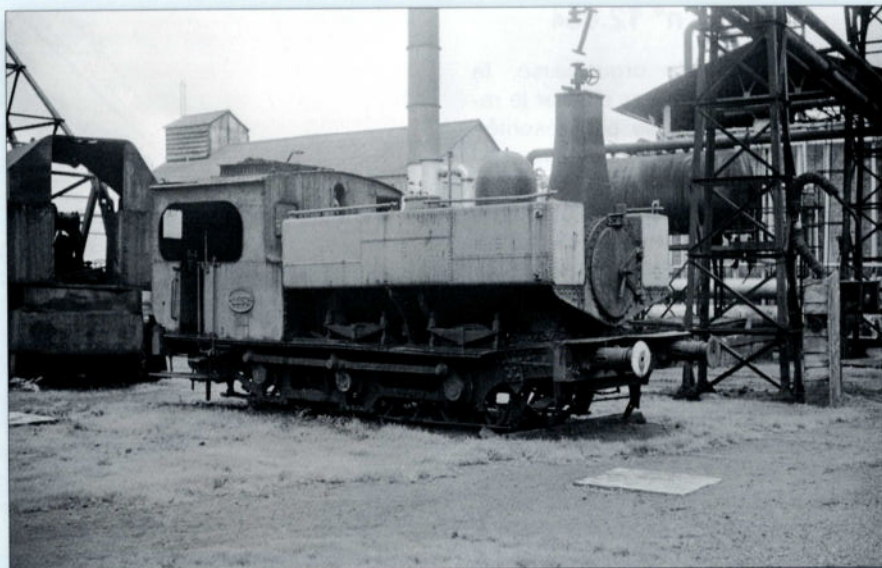


PHOTO 129-51 NB La type 51 n° 1152 garée à la Carbochimique à Tertre, le 13 septembre 1965. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.

Type 18 n° 3251

La type 18 n° 3251 est placée dans le musée entre la *Pays de Waes* et *L'Eléphant*. Elle est restaurée dans sa version brune *Etat Belge*.

Livrée par *St-Léonard* (n° de construction 1405), elle fut mise en service au dépôt de Kortrijk le 15 mai 1905.

Sa présence au *Train World* symbolise l'époque *Mac Intosh* (1898-1914) qui vit l'introduction des types 17, 18, 18S (19), 18 bis (20), 15 et 15S (14, 15, 16), 30, 32 (44), 32S (41) et 35.

Le type 18 fut construit à 134 exemplaires de 1902 à 1907. La 3251 fut renumérotée 1851 en octobre 1931. Après sa réforme à Sint-Niklaas, elle fut réutilisée à partir de 1945 comme générateur de vapeur (A621/47). C'est en 1959 qu'elle fut officiellement préservée par la SNCB.



PHOTO 129-52 La type 18 fut restaurée dans la livrée bleue du Caledonian Railway à l'occasion de l'exposition "Chemin de fer d'hier et d'aujourd'hui" qui fut organisée en gare de Bruxelles-Nord en septembre et octobre 1966. Collection PFT.

Type 10 n° 10.018

La 10.018 est certainement la plus belle pièce du *Train World*. Elle est restaurée dans sa version finale SNCB et trône à côté de *L'Eléphant*.

Le type 10 fut mis en service à partir de 1910 pour faire face à l'accroissement des charges sur les lignes Bruxelles - Arlon et Bruxelles - Welkenraedt. Étudiées par Flamme, ces locomotives furent les *Pacific* les plus puissantes et les plus lourdes d'Europe. Au total, l'*Etat Belge* mit en service 58 type 10 de 1910 à 1914. La 10.018 fut livrée par *Cockerill* et mise en service le 7 février 1913 à la remise de Verviers. Elle portait alors le numéro 4518; elle fut renumérotée par la SNCB 1018 en octobre 1931 et 10.018 en janvier 1946. Elle fut la dernière type 10 active, radiée à Bruxelles-Midi le 30 janvier 1959.



PHOTO 129-53 NB La 10.018 à Bruxelles-Midi le 10 juin 1958. Photo Major E.A.S. COTTON, collection Maurice HENNEQUIN / PFT.

Type 12 n° 12.004

Avec sa silhouette orgueilleuse, la 12.004 ne manquera pas d'attirer le regard des visiteurs. Elle est présentée dans le hall 2, entre l'automotrice de 1935 et l'autorail *Brossel* 551.48.

Les six *Atlantic* du type 12 (1201 à 1206 puis 12.001 à 12.006) furent livrées en 1939 par le *Consortium belge de constructeurs de locomotives*. Ces machines, destinées à la traction des express légers entre Bruxelles et Oostende, développaient 2264 CV et atteignaient 140 km/h. Le 12 juin 1939, la 1202 obtint le Ruban Bleu mondial de vitesse des trains à vapeur, en parcourant le trajet de Bruxelles à Oostende en 57 minutes sans arrêt, avec une pointe à 165 km/h. La 1204 fut mise en service à Schaerbeek le 15 juillet 1939 et radiée le 27 septembre 1962.



PHOTO 129-54 La 12.004 fut remise en ordre de marche à l'occasion du 150^e anniversaire du rail en Belgique. Le 1^{er} juin 1986, elle assure un train spécial entre Aarschot et Diest, et arrive à Diest. Julien CASIER, collection PFT.

1503

On regrettera que la seule locomotive électrique représentant la traction électrique dans le *Train World* est la 1503, une série certes intéressante mais limitée à seulement 5 engins.

Elle est remise dans sa version du début des années '1970, avec toutefois les nouveaux phares en plastique. Elle se trouve dans le hall 4.

Les locomotives polytensions du type 150 (futurs série 15) furent commandées pour l'électrification de l'artère Bruxelles - Paris et mises en service entre octobre 1962 et janvier 1963.

La 150.003, future 1503, fut réceptionnée au dépôt de Bruxelles-Midi le 4 décembre 1962. Elle fut par la suite mutée à Oostende le 25 mai 1990 et à Kinkempois le 2 juin 1996, où elle termina sa carrière le 19 mai 2009.



PHOTO 129-55 La 1503 à Honvelez, en tête d'un train P Gouvy - Liers. Elle fut repeinte en jaune le 12 mars 1979 et dans la nouvelle décoration bleue le 29 avril 1985. Philippe DE GIETER.

211.006

Si tous les engins que nous avons déjà présenté avaient leur place dans le musée, celle de la 211.006 est très discutable. Il s'agit en effet d'une machine faisant partie d'une série de six prototypes à transmission hydraulique. Ce type d'engins n'est vraiment pas représentatif de notre très riche traction Diesel; nous aurions préféré voir une locomotive de la série 51 ou 52.

Les 211 ont été construites par ABR à Familleureux, avec moteur Diesel *Cockerill* et transmission hydraulique *Voith*. La 211.006, future 6406, fut mise en service à Schaerbeek le 23 octobre 1962. Mutée à Hasselt le 1^{er} février 1966, elle y restera jusqu'à sa réforme le 1^{er} août 1983. Elle fut la seule 64 à avoir conservé ses phares d'origine, ce qui a motivé sa préservation.



PHOTO 129-56 En juillet 1980, la 6406 quitte la gare de Hasselt avec un omnibus à destination de Leuven. Julien CASIER, collection PFT.

Automotrice de 1935

Pour représenter les automotrices électrique, seule une voiture d'une rame quadruple de 1935 est exposée dans le musée. Ici aussi, on peut critiquer ouvertement ce choix; il faut toutefois bien admettre à décharge que ce genre de matériel occuperait beaucoup de place dans un musée. C'est la voiture motrice avec poste de conduite n° 7724 qui a été restaurée dans sa version d'origine. Elle est placée parallèlement à la 12.004 et à l'autorail *Brossel* 551.48.

Ces automotrices, construites à 12 exemplaires, furent les premiers véhicules électriques de la SNCB, commandés pour l'électrification de la ligne Bruxelles - Antwerpen inaugurée en mai 1935. Après leur réforme, 12 motrices furent transformées en 1967 et 1968 pour former 8 automotrices postales.



PHOTO 129-57 L'automotrice de 1935 fut entièrement restaurée dans sa version d'origine et remise en ordre de marche à l'occasion du 150e anniversaire des chemins de fer en Belgique en 1985. Elle conserva toutefois ses deux phares blancs alors qu'elle aurait dû n'en conserver qu'un seul placé au milieu. Verviers-Central, 19 octobre 1985. Julien CASIER, collection PFT.

Autorail Brossel 551.48

Malgré le fait que la SNCB ait possédé un parc très varié et fort intéressant d'autorails, c'est le petit 551.48 qui a été choisi pour représenter ce mode de traction, ce qui est plus que dommage. Il a été restauré dans sa version d'origine avec le numéro 551.48, et est placé dans le hall 2. Construit à l'Atelier Central de Mechelen, il fut mis en service le 14 novembre 1939 avec le numéro 622.43. Après modification avec gazogène, il reçut le numéro 550.20 puis, après remise au type, le numéro 551.48 (29 août 1947). Après sa réforme à Bertrix le 25 avril 1962, il fut réutilisé jusqu'en 1978 pour manoeuvrer les lourds bogies moteurs des autorails du type 603 (série 43), à Bertrix. Préservé depuis le 28 juin 1978, il fut remis en état de marche et restauré dans sa livrée d'origine en 1986.



PHOTO 129-58 Les autorails à deux essieux du type 551 étudiés par Brossel furent construits à 56 unités en 1938 et 1939 dans le but d'exploiter économiquement les petites lignes secondaires. Le 15 août 1986, le 551.48 en route vers Zolder, vient de franchir le chandelier d'entrée de Leopoldsburg. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Tracteur 38.025.701.60

Le tracteur - ou draine - 38.025.701-60 est exposé dans le hall 4.

Ce type de draine fut construit à 16 unités (701 à 716) en 1949 par *Alfa Klinkhamers*. D'une masse à vide de 10,5 t et totale de 15,5t, elles pouvaient transporter 3 personnes dans la partie centrale où se trouve le poste de conduite, et 2 x 10 places dans les compartiments avant et arrière. Elles étaient équipées d'un moteur Diesel *Perkins* de 172 CV et pouvaient tracter un ou deux wagons. La transmission se fait par chaîne et leur vitesse atteignait 70 km/h. Dans les années 1970-1980, elles ont été modernisées à l'AC Mechelen. Au fil des ans, chaque draine a souvent été adaptée et révisée dans sa remise d'affectation, si bien qu'elles présentaient toutes des aspects différents en fin de carrière.



PHOTO 129-59 La draine 701 dans le port d'Antwerpen. Photo Julien CASIER, collection PFT.

Voiture royale A1

La voiture royale A1 avait été commandée en 1899 par le Roi Léopold II. Elle est placée dans le hall 4.

Elle fut construite en France en 1901 par la *Compagnie Générale de Construction*, à Saint-Denis. Sa caisse était en bois et comportait un salon d'apparat, une chambre à coucher pour le Roi, une chambre pour la Princesse Clémentine, un cabinet de toilette, une cuisine et deux compartiments pour sa suite. Elle fut utilisée pour la dernière fois les 21 et 24 novembre 1938 avant d'être réformée le 1er avril 1939 à la suite de la mise en service des trois premières voitures du nouveau train royal en mai 1939.

Cette voiture a été décrite dans notre *EL 127* p. 22 à 24, auquel nous vous renvoyons pour plus de détails.



PHOTO 129-60 NB La voiture royale A1 à Schaerbeek le 25 août 1966.
Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.

Voiture royale 1

La voiture royale 1 se trouve également dans le hall 4.

Cette voiture-salon, construite par l'Atelier Central de Mechelen, fut mise en service en avril 1939. Elle comporte, dans l'ordre, un office, une toilette avec douche, un petit salon, un hall d'entrée accessible de chaque côté par une double porte, un grand salon, trois compartiments (jour/nuit) pour les dignitaires et une W.C. Son poids s'élève à 61 t et sa vitesse maximale est fixée à 150 km/h. En 1964, ses bogies *Pennsylvania* d'origine furent remplacés par des *Schlieren*. Elle dispose d'un dispositif d'air conditionné très original, basé sur des blocs de glace ventilés.

PHOTO 129-61 NB La voiture royale 1 en gare de Bruxelles-Midi, le 2 juin 1960
Photo Bruno DEDONCKER, coll. PFT.



Voiture postale 70302

La voiture postale 70.302 est exposée dans le hall 4. Le choix de cette voiture est très discutable puisque son origine est allemande. Elle fut en effet construite en 1930 par *Wagonfabrik Credé* pour la *Deutsche Reichspost*, où elle reçut l'immatriculation "Hannover 4364". Au total, 410 voitures de ce type furent livrées à la *Deutsche Reichspost*.

Dès la libération en septembre 1944, elle fut intégrée dans le parc de la SNCB sous le numéro 70.302 (renumérotée 70.803 en 1957) et mise à disposition de la Poste Belge en tant que propriétaire. Après sa mise hors service en 1981, elle fut initialement prévue pour le musée de la Poste à Bruxelles. La Régie des Postes a cédé cette voiture à la SNCB pour le futur musée national des chemins de fer.

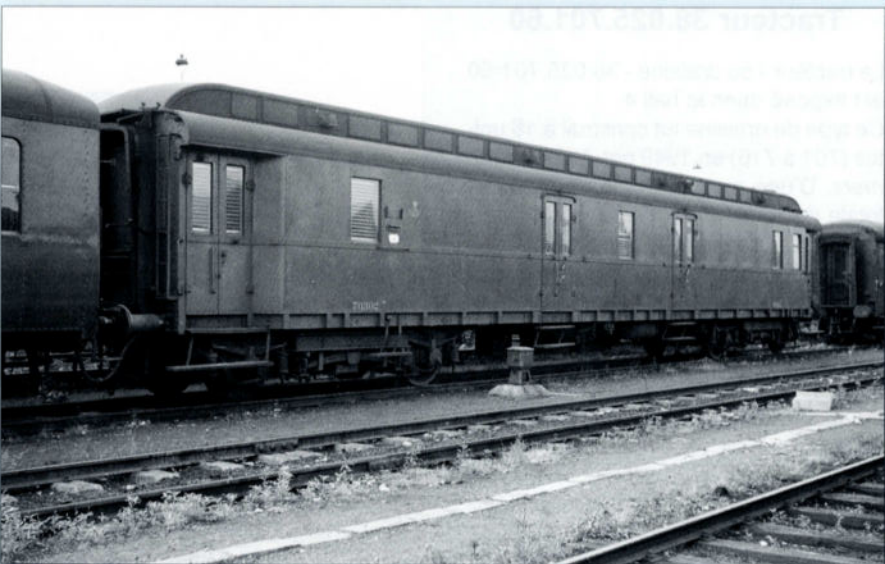


PHOTO 129-62 NB La voiture postale 70.302 à Forest-Midi le 28 août 1953.
Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.

RÉTROTRAIN SAINT-GHISLAIN

Samedi 5 décembre


Grande bourse d'échange

RÉTROTRAIN Saint-Ghislain ouvrira ses portes au public le samedi 5 décembre prochain de 09h00 à 16h00.

Les principales attractions de la journée sont :

- grande bourse d'échange, la plus importante du pays, vente de trains miniatures, livres, photos, nombreux commerçants;
- ouverture de la Boutique PFT présentant toutes les productions du PFT, dont le calendrier LOCO 2016, le livre sur les autorails Brossel, le tome 7 de la série "100 ans de vapeur" et le tome 2 des "Trams en images";
- buvette et petite restauration;
- présentation du matériel ferroviaire préservé par l'ASBL.
- ouverture au public de la section " Modélisme ", avec ses réseaux de trains miniatures.

Entrée : 2 €; gratuit en-dessous de 14 ans.



v.v.z. art. 188 bis

AMRA

ANTWERP MODEL RAILROAD ASSOCIATION

ONZE MODELSPOORBAAN IN WERKING


SPOORBRUG MORESNET OP SCHAAL HO (12,75M)
Fort 2 straat WOMMELGEM - Fort 2, lokalen 124-126

7 EN 8 NOVEMBER 2015

telkens van 10 tot 18 uur

www.amra-modeltreinen.be





- Petit Train à Vapeur de Forest -



Grande Fête de la Vapeur Week End de Fermeture

3 & 4 octobre 2015
de 10h à 18h

Uniquement le grand tour (3€)



- Petit Train à Vapeur de Forest -
Chaussée de Neerstalle, 323b 1190 Forest (Bruxelles)
Tel. 02/376.69.96 www.ptvf.be

Nouveauté

LES AUTORAILS BROSSSEL

tome 1 :

les types 551 - 552 - 553

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

€49

Les sauveurs de nombreuses petites lignes

Julien CASIER



Editions PFT

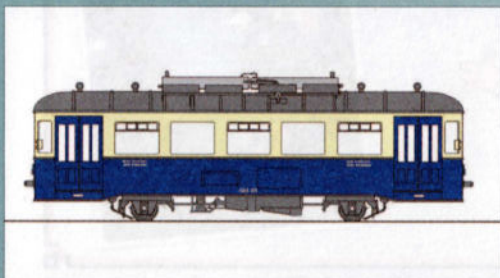
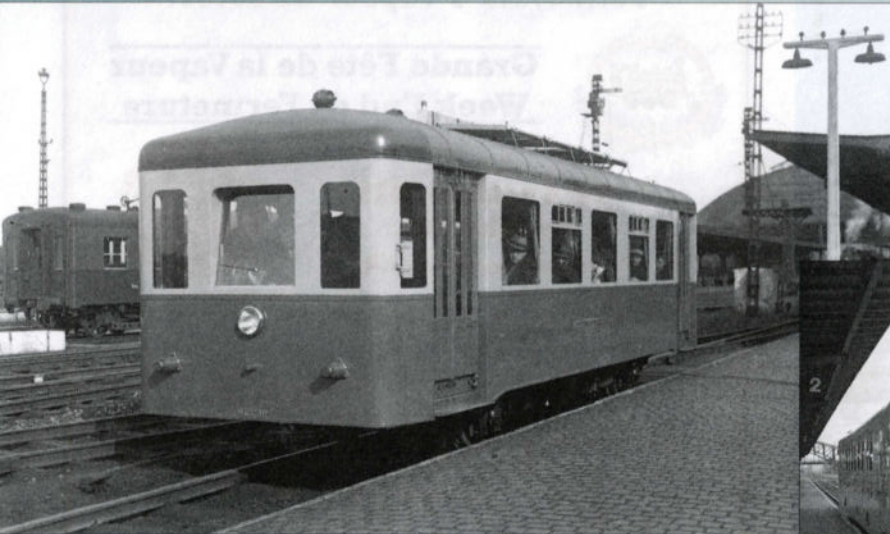
Il présente en détail les autorails *Brossel* des types 551, 552 et 553 (future série 49) ainsi que les autorails ES 100 et ES 300. Très économiques, ces autorails permirent de sauver de nombreuses petites lignes secondaires.

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'ils 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 : € 49 + frais de port 1550 gr
Communication : "Brossel 1"



LOCO 2016

Comme tous les ans, le PFT a le plaisir de vous proposer son calendrier, composé de douze photos de matériel ferroviaire belge. Le calendrier est présenté au format A3 avec couverture plastifiée et reliure spiralée et marque-date mobile.

Les sujets de 2016 sont :

- loco Diesel 5319 et autorail 4509 à Bertrix dans la neige;
- automotrice 843 à Langdorp;
- loco Diesel 212.135 et loco vapeur à Mons;
- automotrice 130 Budd à Brugge;
- loco de manoeuvres 8062 à Bruxelles-Midi;
- loco Diesel 6244 à Marcinelle;
- loco vapeur 26.101 + Diesel 202.020 à Purnode;
- autorails 4401 et 4402 + remorque à Vijfhuizen;
- autorail CFL Z110 à Luxembourg;
- loco vapeur 57.042 à la remise de Forest;
- loco V204 Rurtalbahn à Zichem;
- loco électrique 2511 à Momalle.

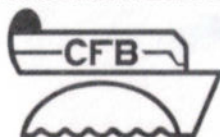


Format A3 - papier brillant - reliure spiralée

Pour recevoir le calendrier 2016, il suffit de verser la somme de €13 + frais d'envoi (850 gr.) selon les modalités reprises dans ces pages.

Communication : "LOCO 2016".





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 wondervolle lijn te ontdekken aan boord van een typische stoptrein uit de jaren '50 (spoorwegwandeling met commentaar, onthaal, cafetaria 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 Rommelmarkt 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 Rommelmarkt 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:

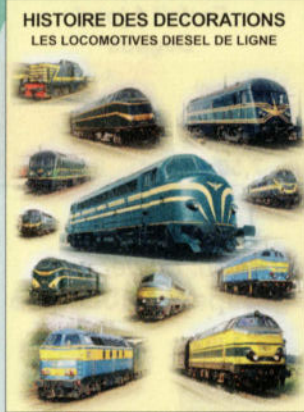
Prix / Prijzen 2015	Aller-retour/ Heen-Terug		Aller simple/ Enkele rit		Forfait 1 jour/ Dagpas	
	Autorail	Autorail + Vapeur/Stoom	Autorail	Autorail + Vapeur/Stoom	Autorail	Autorail + Vapeur/Stoom
Adultes / Volwassenen	12 €	15 €	10 €	12 €	15 €	17 €
Enfants / Kinderen (-12a./j.)	6 €	7,50 €	5 €	6 €	7,50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

Groupes / Groepen:

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

→ mail: groupes@cfbocq.be





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.

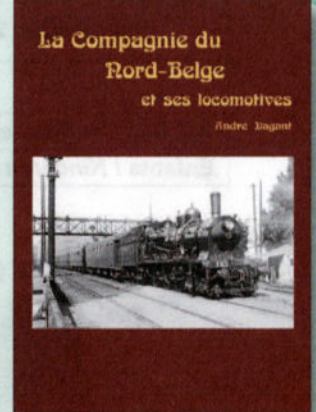
A4 - 280 pages - 570 photos, plans et tableaux - couverture cartonnée - € 49 - kp 2



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 Dagan 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.

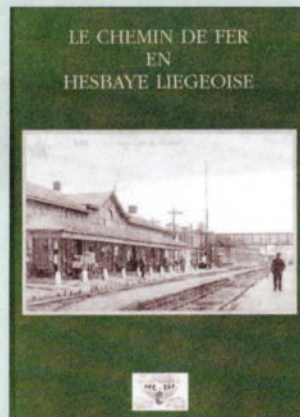
A4 - 191 pages
278 photos et plans
couverture cartonnée
€ 24,50 - 950 g



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).

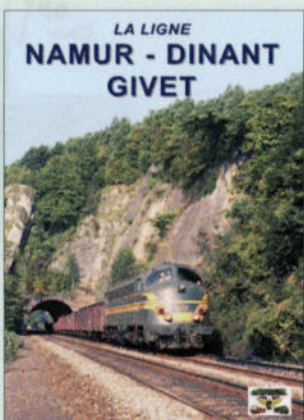
A4 - 168 pages - 276 photos
couverture cartonnée
€ 23,50 - 750 g



LE RAIL A MONS ET DANS LE BORINAGE

Histoire de toutes les lignes de la région montoise.

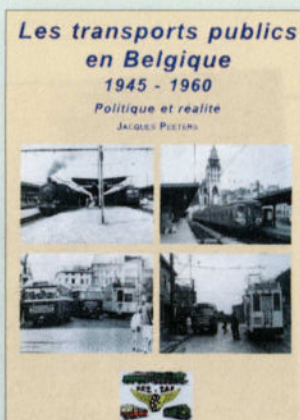
A4 - 160 pages - 258 photos
couverture souple
€ 23,50 - 750 g



LA LIGNE 154

Cet ouvrage décrit en images la ligne Namur - Dinant - Givet.

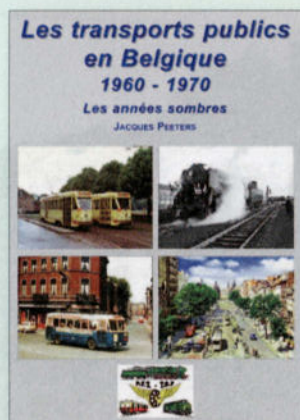
A4 - 232 pages -
Communication "Ligne 154"
€ 39,00 - kp2



LES TRANSPORTS T 1

Histoire des transports publics en Belgique de 1945 à 1960.

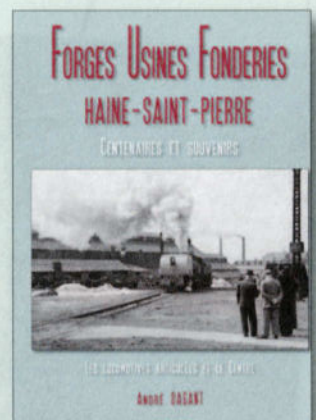
A4 - 287 pages - +/-300 photos en noir-blanc - couverture cartonnée
€ 45 - KP2



LES TRANSPORTS T 2

Histoire des transports publics en Belgique de 1960 à 1970.

A4 - 369 pages - +/-500 photos -
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 II

EEN EEUW STOOM II

UN SIÈCLE DE VAPEUR 2

Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 - 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales; vapeurs NS, SNCF, DB et CFL.
21 x 27 cm - 134 photos N-B - couverture cartonnée - € 27,00 - 750 g



UN SIECLE DE VAPEUR 3

EEN EEUW STOOM 3

UN SIÈCLE DE VAPEUR 3

Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 - 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales.
21 x 27 cm - 128 photos N-B + 8 photos couleurs - couverture cartonnée - € 32,00 - 750 g



UN SIECLE DE VAPEUR 4

EEN EEUW STOOM 4

UN SIÈCLE DE VAPEUR 4

Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 - 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales.
21 x 27 cm - 128 photos N-B + 8 photos couleurs - couverture cartonnée - € 32,00 - 750 g



UN SIECLE DE VAPEUR 5

EEN EEUW STOOM 5

UN SIÈCLE DE VAPEUR 5

Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 - 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales.
21 x 27 cm - 128 photos N-B + 8 photos couleurs - couverture cartonnée - € 32,00 - 750 g



UN SIECLE DE VAPEUR 6

EEN EEUW STOOM 6

UN SIÈCLE 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



De meerspannigen
Les polycourant

EPUISE

NOS CHEMINS DE FER 1 - ONZE SPOORWEGEN 1

**NOS CHEMINS DE FER 1
Les polycourant**

Recueil photo ayant pour thème les locomotives polycourant belges et étrangères circulant sur le réseau belge.
132 pages - 126 photos couleurs - couverture cartonnée - € 27,00 - 750 g



Autorails - motorwagens
1980-2005 - I

NOS CHEMINS DE FER 2 - ONZE SPOORWEGEN 2

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

Recueil photo ayant pour thème les autorails SNCB durant la période 1980-2005. Ce premier tome reprend les séries 40-41-43-44 et 45.
112 pages - 106 photos couleurs - couverture cartonnée - € 25,00 - 700 g



Autorails - motorwagens
1980-2005 - II

NOS CHEMINS DE FER 3 - ONZE SPOORWEGEN 3

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

Recueil photo ayant pour thème les autorails SNCB durant la période 1980-2005. Ce second tome reprend les séries 46, 49, ES et historiques.
112 pages - 110 photos couleurs - couverture cartonnée - € 25,00 - 700 g

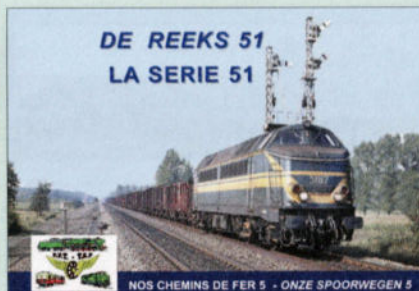


L'Europe des Gros-Nez
Door Europa met de Bolle-Neuzen

NOS CHEMINS DE FER 4 - ONZE SPOORWEGEN 4

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

Recueil photo ayant pour thème les locomotives Diesel des séries 52-53-54 de la SNCB et leurs sœurs européennes.
132 pages - 128 photos couleurs - couverture cartonnée - € 28,00 - 750 g



DE REEKS 51
LA SERIE 51

NOS CHEMINS DE FER 5 - ONZE SPOORWEGEN 5

**NOS CHEMINS DE FER 5
La série 51**

Recueil photo ayant pour thème les locomotives Diesel de la série 51. Chaque machine est représentée, ainsi que celles encore existantes.
132 pages - 128 photos couleurs - couverture cartonnée - € 28,00 - 750 g

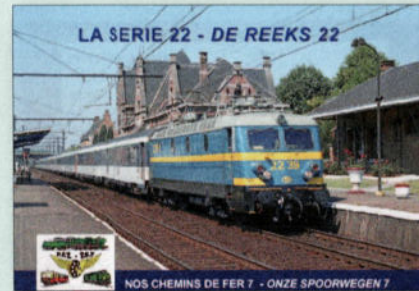


NOS TRAMWAYS 1
ONZE TRAMS 1

NOS CHEMINS DE FER 6 - ONZE SPOORWEGEN 6

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

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

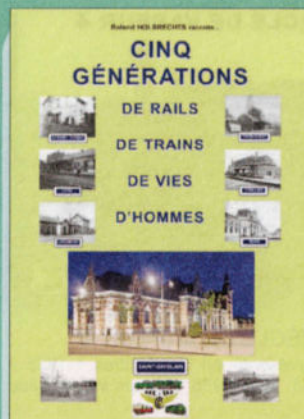


LA SERIE 22 - DE REEKS 22

NOS CHEMINS DE FER 7 - ONZE SPOORWEGEN 7

**NOS CHEMINS DE FER 7
La série 22**

Recueil photo ayant pour thème les locomotives électriques de la série 22. Chaque machine est représentée avec deux décorations différentes.
132 pages - photos couleurs - couverture cartonnée - A4 - € 28,00 - 750 g



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 rouverts durant cette période.

A4 - 216 pages
400 photos en couleurs
couverture cartonnée

€ 35,00 - kp 2

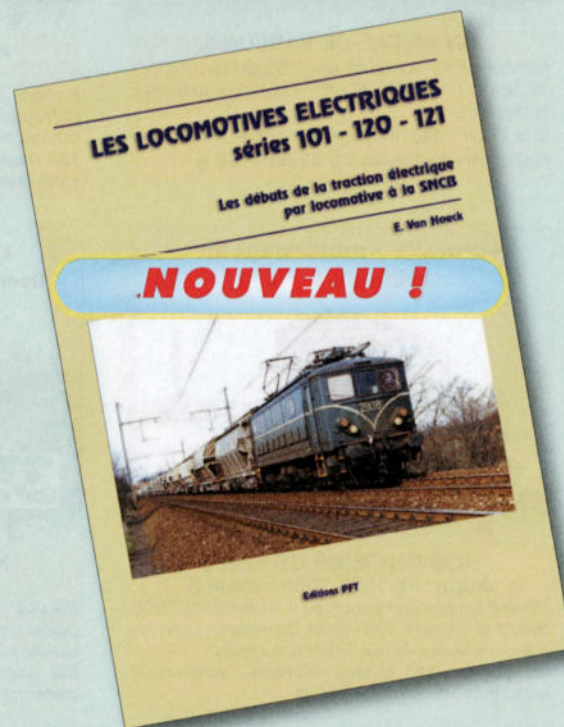


RAILEXPO 2010

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 Hoorck

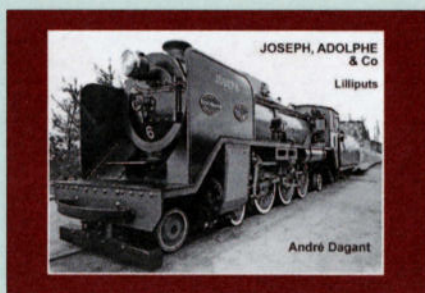
Éditions PFT



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 129-24) 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 129-29 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 30-11-2015

Date de livraison : +/- 25-12-2015

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
☐ N° 71 :	La 2302 (voir EN LIGNES 72)	€ 10,00	75 g

Photos-thèmes

☐ N° 73 :	La 5117/5001 (voir EN LIGNES 74)	€ 10,00	75 g
☐ N° 75 :	La ligne 141 Court-St-Etienne - Ganappe	€ 10,00	75 g
☐ N° 76 :	Matériel belge en Italie (voir EN LIGNES 77)	€ 10,00	75 g
☐ N° 77 :	Essais avec divers matériel (voir EN LIGNES 77)	€ 10,00	75 g
☐ N° 78 :	La 8020 des CUP	€ 10,00	75 g
☐ N° 79 :	Essais de la TRAXX en Belgique	€ 10,00	75 g
☐ N° 80 :	La P8 et la 1603 CFL sur la L128	€ 10,00	75 g
☐ N° 81 :	Les automotrices Benelux	€ 10,00	75 g
☐ N° 82 :	Les 1181 à 1192 avec des Benelux	€ 10,00	75 g
☐ N° 83 :	La ligne Liège - Gouvy en Diesel	€ 10,00	75 g
☐ N° 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 Zotegem (L122)	€ 10,00	75 g
☐ N° 116 :	10 photos prises dans le port de Gent	€ 10,00	75 g
☐ N° 117 :	10 photos prises dans le port d'Antwerpen années '80	€ 10,00	75 g
☐ N° 118 :	10 photos de la loco Diesel 211.006 (6406)	€ 10,00	75 g
☐ N° 119 :	10 photos locos série 60 sur la L140 Ottignies-Charleroi	€ 10,00	75 g
☐ N° 120 :	10 photos de Geraardsbergen et Lessines enneigés	€ 10,00	75 g
☐ N° 121 :	10 photos Diesel prises sur l'"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 Pinte et Renaix	€ 10,00	75 g
☐ N° 126 :	10 photos de l'acheminement d'une rame ICE en 1988	€ 10,00	75 g
☐ N° 127 :	10 photos d'automotrices de la série 800 en orange	€ 10,00	75 g
☐ N° 128 :	10 photos de 1800 CFL en Belgique	€ 10,00	75 g

PHOTO-THÈME 129



10 photos de locomotives polycourant de la série 15.
Communication : photo-thème 129.

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 de l'ouverture de **Rétro-train de St-Ghislain : les 1er mardis (10-12h) et 2e samedis (9-14h) de chaque mois.** 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 le Chemin de fer 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

☐ abonnement 2015 (début 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

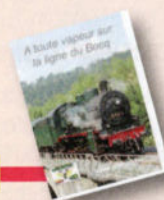
☐ Années disponibles : 2005, 2011, 2013 à 2015
 par calendrier : € 5,00 kp2

☐ **LOCO 2016 € 13,00 850 g**



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

Notre jeu-devinette

Nous n'avons reçu que quelques réponses à notre concours du mois d'août, toutes fautives. Il n'y a donc pas de gagnant ! La photo montre le 554.02 en gare d'Ottignies. L'autorail venait de sortir de construction chez Ragheno et effectuait son parcours d'essai entre Mechelen et Ottignies.



Devinette

Seules les locomotives du type 204 (série 54) ont porté cette décoration. Pourtant, cette photo montre la 202.011 à Schaerbeek en 1962. Pourquoi portait-elle cette décoration ?

N'oubliez pas d'indiquer le nombre de bonnes réponses que nous recevrons. Le gagnant recevra la photo en 13 x 19. Réponse à nous communiquer par mail à l'adresse pftts@gmail.com ou par courrier postal. Bonne chance !



UN SIECLE DE VAPEUR 7

Nouveauté !

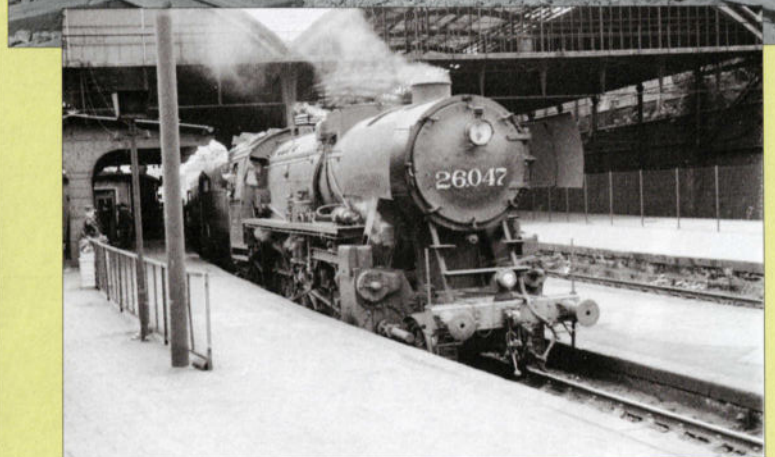


Le septième volume de la série "Un siècle de Vapeur" sera disponible lors de l'ouverture de Rétrotrain le 5 décembre prochain. Comme les précédents, il présente des photos dans trois grandes époques : 1835-1930, 1931-1945 et 1946-1966, qui correspondent aux trois systèmes de numérotation (Etat Belge, SNCB à 4 chiffres et SNCB à 5 chiffres). Deux autres chapitres complètent le livre : les chemins de fer industriels, et des vues de locomotives à vapeur sur les réseaux étrangers. L'ouvrage comprend 136 photos dont 8 en couleurs.

Format oblong 26 x 21 cm - Couverture cartonnée rigide - Reliure au fil de lin - 136 photos - bilingue français-néerlandais - Prix : € 32 + frais d'envoi 750g - Communication : "Vapeur 7"

DISPONIBLE LE 5 DÉCEMBRE

Peut déjà être obtenu au prix de €32 frais de port inclus pour toute commande passée avant le 1er décembre 2015.



Voiture TEE 135

La voiture TEE 135 est exposée dans le hall 4. Elle représente la glorieuse époque des TEE, dont les premiers apparurent en 1957.

Elle fait partie d'une série de six voitures commandées par la SNCB en 1970 afin de renforcer le parc TEE et pour faire face à la création des nouveaux TEE *Rubens* et *Memling* lancés le 29 septembre 1974.

Elles étaient du type *Mistral II* et furent construites en France par *Franco-Rail* (ex. *Carel-Fouché*). Livrées en 1974, elles furent numérotées 131 à 136.

Ces voitures de 44 t à vide pouvaient accueillir 46 voyageurs. Les sièges étaient disposés à raison de 2 + 1 en vis-à-vis, avec couloir central.



La voiture TEE 135 photographiée à son arrivée Bruxelles-Midi le 1er mars 1986, après avoir assuré l'IC 83 "Brabant" (ex. TEE Brabant reclassé comme IC) en provenance de Paris-Nord. Charles OCSINBERG.

Voiture GCI 91.001

La voiture GCI (Grande Capacité avec Intercirculation) numérotée 91.001 est intitulée "*Train des vacances*". Elle est installée dans le hall 3.

Elle comporte un aménagement mixte abp (a = 1e classe, b = 2e classe, p = compartiment à bagages), avec couloir latéral, WC et frein à vis. Une plateforme extérieure est aménagée à l'extrémité du côté du compartiment à bagages.

Cette voiture a été construite en 1921 par la S.A. *Compagnie Centrale de Construction* (Hiard) à Haine-Saint-Pierre. Suivant le plan d'origine, il s'agit d'une 2e classe avec WC et frein à vis, portant le numéro 30.348.

Renumérotée 91.808 par avis du 10 décembre 1932, elle est notée dans les listes comme mixte ab avec WC et frein à vis.

Par décision du Conseil d'Administration (C.A.) de la SNCB, cette voiture est transformée en version abp pour train léger (un compartiment de 2e classe devenant compartiment à bagages).

Suivant la numérotation, il s'agit de la première voiture d'une tranche de cinquante unités dont la transformation débute en 1933. D'après le rapport annuel du C.A. de la SNCB pour l'exercice de 1933, deux voitures étaient terminées et mises en exploitation au 31 décembre 1933, la modification et la mise en service des 48 autres unités devant se poursuivre au cours de l'année 1934.

Le rapport annuel de 1934 confirme cette mise en exploitation des cinquante premières voitures abp et annonce la transformation prévue au cours de l'année 1935 de cent unités supplémentaires.

Les dernières GCI ont cessé de circuler



Dans le cadre du 150e anniversaire du rail en Belgique, la voiture GCI 91.001 fut exposée à Bruxelles-Nord. Charles OCSINBERG, 25 mai 1985.



La 91.001 garée devant l'abri-musée de Leuven. Ch. OCSINBERG, 18 septembre 1988.

en service régulier en 1963 dans le Limbourg.

La mise hors service de la voiture 91.001 fut prononcée par le P.V. n° 238 du 30 juin 1972.

Cette voiture fut présentée au public lors des diverses expositions avec matériel GCI au cours des années '1970. Elle est arrivée au musée le 24 novembre 2014.

Voiture M1 63.105

La voiture M1 n° 63.105 est intitulée "Train des ouvriers". Elle est exposée dans le hall 3.

Il s'agit de la voiture M1 "Croix Rouge" identifiée sous le numéro 42.087 jusqu'à sa préparation pour le *Train World*.

Elle présente actuellement un aménagement triple. A une extrémité, l'aménagement comme voiture sanitaire a été conservé. Dans la partie centrale, les sièges propres à la troisième classe d'origine ont été réinstallés, tandis qu'à l'autre extrémité, quelques sièges garnis de velours représentent la première classe de 1956.

Cette voiture a été construite par *Anglo-Franco-Belge* à La Croyère en avril 1937. Suivant les listes de numérotation, celle-ci est devenue la 42.087 en 1957. Cependant, sur la voiture (tôle pour car touche sous châssis), un autre constructeur est identifiable par sa plaque de fabrication. Il s'agit de *Baume et Marpent* à Morlanwelz. Deux hypothèses sont plausibles mais il n'a pas été possible de vérifier et de faire la part des choses. En atelier, une interversion des tôles sous châssis aurait pu être réalisée par erreur entre deux voitures au cours de leur présence simultanée pour grande révision. Il est également possible qu'à l'issue de la seconde guerre mondiale, les dégâts engendrés à la



PHOTO 129-63 La voiture de la Croix-Rouge était généralement garée entre la gare de Schaerbeek et le pont "Rampe du Lion". Le *Train World* occupe aujourd'hui partiellement ce site. Schaerbeek, 10 avril 1981. Photo André WITMEUR, collection PFT.

présente voiture "Croix Rouge" ne permettait pas une lecture convenable du numéro. Une confusion aurait ainsi été possible avec, entr'autres, la voiture 63.136 construite par *Baume et Marpent*. Celle-ci n'a jamais été recensée et a été considérée comme perdue définitivement. Le doute subsistera donc toujours à propos de l'origine exacte de cette voiture. Ainsi va l'histoire...

Cette voiture faisait partie de 73 M1 de 3e classe (série 63.000) modifiées au

début de 1940 sur demande du *Ministère de la Défense Nationale*, de manière qu'en cas de guerre, elles puissent être rapidement adaptées pour le transport de blessés par la suppression des banquettes. Après la guerre, toutes les voitures retrouvèrent leur état primitif, sauf la 42.087. Elle fut mise à disposition de la Croix-Rouge et garée à Schaerbeek.

Sa réforme est intervenue avec le PV n° 1 de 1987, avec la mention "destinée au musée de Leuven".



PHOTO 129-64 En 1982, la voiture M1 de la Croix-Rouge a été utilisée à plusieurs reprises pour transporter jusqu'en gare de Trooz des personnes se rendant en pèlerinage à Banneux. La voici garée à Trooz le 21 août 1982. Pierre HERBIET.

Wagon 8938

Ce wagon particulier est présenté sur le tablier du pont du Luxembourg, dans le hall 4, sur lequel il a été placé le 6 novembre 2013.

Il s'agit d'un ancien truck pour le transport d'équipage de luxe de la cour royale.

Il faisait partie d'une sous-série de 15 wagons construits en 1899 par la S.A. *Forges et Ateliers de Seneffe* et portant les numéros 8936 à 8950. Quatre de ces wagons, les 8937, 8938, 8942 et 8945, furent transférés à la Cour royale où ils reçurent les numéros F3 à F6. Cette sous-série de 15 wagons faisait partie d'une série de 49 trucks mis en service entre 1886 et 1903 et portant les numéros *Etat Belge* 8916 à 8965.

Après sa réforme du parc voyageurs par le P.V. n° 316 du 6 août 1953, le F4 (ex. 8938) fut réutilisé dans le parc "wagons" avec le 88.806. Ce numéro était probablement lié à une utilisation pour le transport d'œuvres d'art, de tableaux.

Par la suite, il devint wagon de service



Le truck F4 fut reconverti en véhicule de service 92.347 et servit de magasin pour l'atelier de Schaerbeek. Georges DESBARAX, 16 mars 1963; collection PFT.

par le P.V. n° 337 du 13 août 1959 établi à Braine-le-Comte.

Renuméroté 92.347, il fut utilisé à l'atelier de Schaerbeek où il servait de ma-

gasin. Le 25 septembre 1969, il reçut le n° UIC 30 88 949 2116-9.

Sa radiation fut actée très tardivement, par le P.V. n° 286 du 9 mai 1990.

Wagon citerne 91.578

Ce wagon est également présenté sur le tablier du pont du Luxembourg, dans le hall 4, sur lequel il a également pris place le 6 novembre 2013.

Il fut construit en 1901 par *La Brugeoise* sur avis d'adjudication du 27 mars 1901, en même temps que 5 autres unités. Cette série reçut les numéros *Etat Belge* 91.573 à 91.578.

Cinq autres wagons identiques avaient déjà été livrés en 1898, avec les numéros 91.568 à 91.572.

Ils pesaient 9,880 t à vide et 19,880 t en charge

A l'origine, ils étaient destinés au transport de pétrole et avaient une capacité de 12,01 m³.

Dès avril 1931, le wagon 91.578 fut soustrait du parc commercial et affecté comme véhicule de service au transport d'huile pour l'Atelier Central de Gentbrugge.

A l'introduction de la numérotation UIC, il reçut le numéro 30 88 948 7001-0.

A partir du 19 janvier 1966, il fut affecté comme wagon-navette pour l'atelier de traction de Kortrijk.

Le 18 mars 1970, il fut renuméroté 30 88 942 7844-6.

Par PV n° 334 du 31 août 1983, il fut reclassé comme Gros Outillage avec le



PHOTO 129-65 L'ex. wagon citerne 91.578 de l'Etat Belge, utilisé comme G.O. 942/728 à l'atelier de Kortrijk. 20 avril 1984.

Photo André WITMEUR, collection PFT.

n° 942/728 et utilisé pour la récupération d'huile en provenance des moteurs SEM des autorails Diesel des séries 40 et 43, toujours à l'atelier de Kortrijk.

Devenu sans utilisation, il est récupéré

pour le Patrimoine Historique et est arrivé à l'abri musée de La Louvière-Sud le 11 décembre 2002.

Il est présenté dans sa version *Etat Belge* d'origine.

Wagon de la Déportation

Ce wagon témoigne de la sombre période de la Seconde Guerre mondiale durant laquelle des millions de personnes furent déportées en Allemagne. Il est exposé dans le hall 3.

Il s'agit d'un wagon "Armistice" cédé à l'Etat Belge en 1919. Il a été construit en 1914 par la *Machinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.G.* (MAN) sous le n° de fabrication 91133. Il a été pris en écriture dans la catégorie des wagons couverts de 15 tonnes de capacité et numéroté 276.501.

Plus tard, la SNCB l'identifia dans le type 2021, 2021A2 avec le code lettre Gm.

Le 31 mai 1957, il fut renuméroté 3.316.249.

Le 1er décembre 1964, par le P.V. 421 de la Commission de Réforme, il reçut le numéro UIC 30 88 948 2202-9 et est attribué comme wagon magasin à la remise royale de Bruxelles-Midi. Il fut transféré d'Haine-Saint-Pierre à Bruxelles-Midi le 28 janvier 1965.

Le 25 mars 1991, par le P.V. 338 de la Commission de Réforme, il fut déclassé en Gros Outillage sous le numéro 948/287.

Lors de l'application de la "solution fi-



Le "wagon de la Déportation" garé à l'abri-musée d'Haine-Saint-Pierre le 6 juin 2013. Michel THIRY.

nale", les Nazis avaient pour préférence l'utilisation de ce type de wagon à toiture plate. Les soldats allemands pouvaient plus facilement s'y tenir pendant la marche du train. Les wagons de construction belge possédaient pour leur part des toitures à deux pans. Tous les

types de wagons fermés ont toutefois été réquisitionnés, y compris ceux du type "Ferry-Boat" au gabarit plus étroit. Tous ces wagons fermés pouvaient être utilisés pour le transport de bétail; ainsi est apparu un marquage particulier : "15 chevaux en long ou 50 hommes".

Locomotive MF33

Pour le plaisir des enfants, la petite locomotive MF33 a été placée dans un bac à sable aménagé à l'extrémité du hall 4. La machine a été placée avec un angle de 45° et noyée à moitié dans le sable.

Cette Bt fut construite en 1912 par les *Forges, Usines et Fonderies* (FUF) d'Haine-Saint-Pierre, sous le numéro de construction 1204, et livrée aux *Charbonnage de Monceau-Fontaine* où elle reçut le n° MF 33.

Cette petite machine de 20 t à vide et 25 t en ordre de marche développait une puissance de 56 CV. Le timbre de sa chaudière était de 11 bars.

Avant d'être cédée au Patrimoine Historique de la SNCB, elle fut présente durant plus de 30 ans sur le CFV3V à Mariembourg.

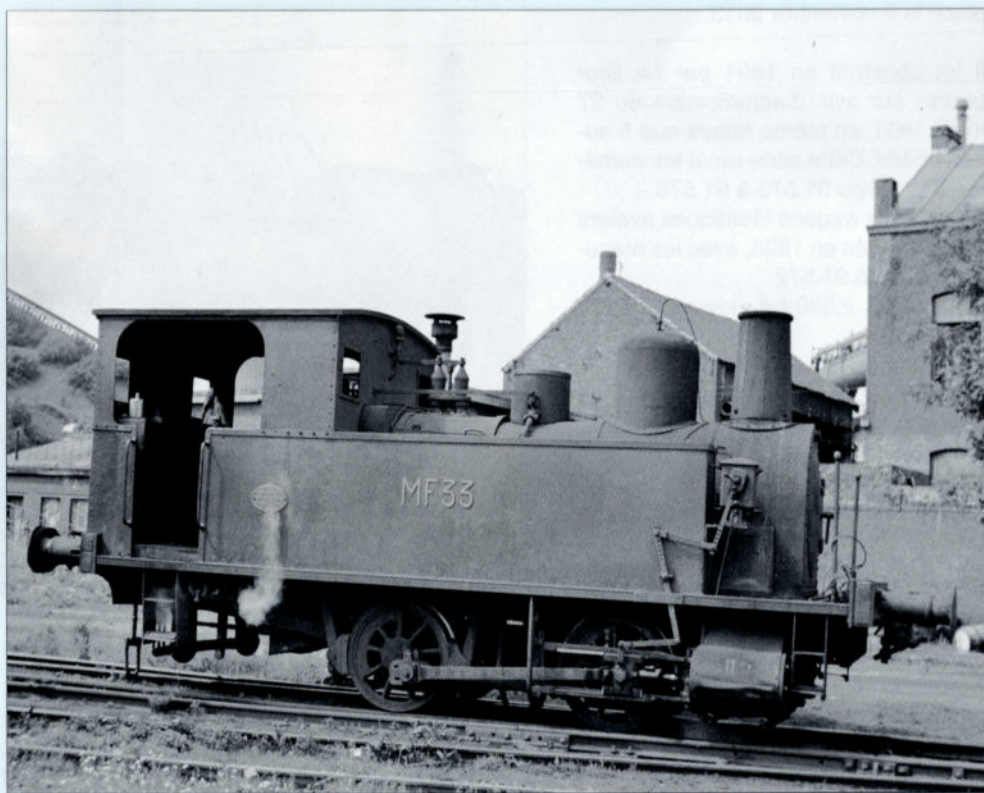


PHOTO 129-66 NB La MF33 en action à Monceau le 4 juillet 1958. Photo H.-G. HESSELINK, collection PFT.

Voiture resto 16.006

La voiture Resto 16.006 est garée à l'extérieur du *Train World*. Elle servira de support au restaurant du musée et est garée sur une portion de voie à l'arrière de la gare. Elle a été repeinte dans une livrée basée sur la livrée *Pullman*.

Ce véhicule provient de la transformation de la voiture du type I10 n° 12.776 datant de 1987. Au total, quatre I10 furent transformées en Resto (16.005 à 16.008). Elles furent surtout incorporées dans les Trains-Autos jusqu'à leur suppression. Depuis lors, leurs sorties sont devenues fort rares. La 16.006 n'est pas radiée mais fait toujours partie du parc de voitures.

PHOTO 129-67 La voiture Resto 16.006 garée à Mons le 14 mars 2001.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Grue Juliette

La grue à vapeur "Juliette" et son wagon-allonge sont exposés à l'extérieur du *Train World*, à l'arrière de la gare.

Cet impressionnant engin d'une force de levage de 35 t a été construit en Grande-Bretagne par *Craven-Brothers Ltd* à Manchester en 1912.

Cette grue fut utilisée par l'armée anglaise durant la Première Guerre. Comme elle était en surplus, elle fut rachetée par l'*Etat Belge* en janvier 1925. Elle resta affectée durant toute sa carrière au dépôt de Liège puis, après sa fermeture le 23 décembre 1953, à l'atelier de Kinkempois.

Elle reçut le numéro A310/4 et fut baptisée "Juliette". Après sa mise hors service en 1985 à la suite de la mise en service des deux nouvelles grues *Gottwald*, elle fut préservée comme pièce historique.

PHOTO 129-68 ↗

En novembre 1983, "Juliette" participa au relèvement de la 5522 et des véhicules impliqués dans une collision survenue le 15 novembre à Remersdael.
Pierre HERBIET.

PHOTO 129-69 →

Juliette en action à Kinkempois lors du déraillement de la 5402 le 23 mars 1984. Pierre HERBIET.





Le Train World comme si vous y étiez

Le Train World se veut original. Il fait ainsi largement appel à la scénographie qui met en valeur les objets exposés. Une sélection rigoureuse a dû être réalisée, mais le résultat se veut d'être représentatif de l'histoire des Chemins de fer dans sa globalité et à travers différentes facettes. Outre le matériel roulant, Train World présente également au public des centaines d'objets du monde ferroviaire, comme des uniformes, des peintures ou des maquettes de trains et de gares, ainsi que d'innombrables photos et séquences vidéo.

Ci-dessus, le hall deux dans lequel se trouvent le 551.48, la 12.004 et la voiture 7724 de l'automotrice de 1924.

Ci-dessous : l'Atlantic 12.004 impressionnera au plus haut point les visiteurs, ce d'autant plus qu'elle se trouve sur un piédestal déjà surélevé par rapport à la hauteur du sol. Photos Marie-Françoise PLISSART / SNCB.





Dans le hall 3, les visiteurs découvriront la voiture M1 63.105, la voiture GCI 91.001 et la maison de garde-barrière. Cette dernière a été réaménagée comme dans les années '1950; un réseau de trains miniatures a été placé dans son grenier. Le "wagon de la Déportation" se trouve également dans ce hall, placé à gauche de la maison de garde-barrière. Photo Marie-Françoise PLISSART / SNCB.

Les amateurs ne pourront pas réaliser de bonnes photos à cause, d'une part, de l'exiguïté des halls, et d'autre part du faible éclairage nécessaire pour la bonne vision de la scénographie. Pour réaliser cette photo, il faut être en possession d'un objectif à très grand angle comme en témoigne la déformation de la 1503 et de la 211.006 dans le hall 4. Photo Marie-Françoise PLISSART / SNCB.





Une vue du hall 3 dans lequel sont exposés le 551.48, la 12.004 et l'automotrice de 1935. Photo Denis MOINIL / SNCB.

Les visiteurs pénétreront dans le musée par la passerelle visible à gauche, offrant une vue époustouflante sur les cinq locomotives à vapeur. De gauche à droite, la type 51 n° 1152, la "Pays de Waes", la type 18 n° 3251, "L'Eléphant" qui se trouve en hauteur et la type 10 n° 10.018. Photo Denis MOINIL / SNCB.





PHOTO 129-70 Après avoir été accueillis dans la gare, les visiteurs seront dirigés vers le musée en passant par l'extérieur où ils pourront admirer la grue à vapeur Juliette. La voiture Resto 16.006 est placée à droite en dehors de l'image. Pour accéder au musée, les visiteurs emprunteront le chemin aménagé à gauche de la grue et sur lequel se trouvent un tas de sable, une voiture et le camion. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 19 août 2015.

La petite MF33 a été placée à l'extrémité du hall 4, dans un bac à sable pour le plaisir des enfants. Cette vue montre sa délicate mise en place, inclinée à 45°. Photo Denis MOINIL / SNCB.



NORD-BELGE

voitures métalliques à bogies pour trains express

suite et fin des EN LIGNES 127 et 128

Après leur radiation

Après leur réforme, sur les 18 voitures, neuf trouvèrent une nouvelle utilisation comme véhicule de service, sept furent sauvegardées "musée" et deux ne trouvèrent pas d'affectation et furent démolies.

Les sept voitures "musée" furent peintes à l'atelier des voitures de Mons entre 1977 et 1978 puis garées à Leuven, à l'extérieur. Avec le temps, ces belles voitures se dégradèrent pour devenir des épaves. Trois furent démolies à Haine-Saint-Pierre en mai 2000 et une à Leuven en 2002, tandis que les trois autres se trouvent actuellement garées dans l'abri-musée d'Haine-Saint-Pierre. Leur avenir semble malheureusement

bien sombre.

Outre les trois voitures "musée" garées à Haine-Saint-Pierre, il ne subsiste actuellement plus qu'une autre voiture, l'ex. 32.204 reconvertie en bar à Kalterherberg.

Pour conclure, vous trouverez l'historique de chaque voiture et ce qu'elles sont devenues.

Avec l'aide précieuse de Michel THIRY.

Nord-Belge	SNCB 1940 (1)	SNCB 1957 (2)	N° UIC	Constructeur	Radiation
------------	---------------	---------------	--------	--------------	-----------

A³B'ÿfi 1	A3B4 1001	B7 32.201	50 88 27-26 401-3	AFB, 1930	17-09-1976
-----------	-----------	-----------	-------------------	-----------	------------

Réutilisation : voiture de service n° 30 88 973 0529-5 (type 9730L1) pour le service ES Groupe de Bruxelles (commande du 17-09-1976, suivant PV n° 300 du 03-12-1976). Par le PV n° 8 du 27-02-1986, devient Gros Outillage n° 947/240; garée à Schaerbeek-Formation, à côté du bureau du personnel. Démolie dans les années '1990.



PHOTO 129-71 Les quatre voitures A3B4 furent réutilisées comme véhicules de service. L'ex. 32.201 utilisée par le service ES du Groupe de Bruxelles fut longtemps garée contre le bâtiment du personnel à Schaerbeek-Formation. Elle avait reçu une attrayante livrée à deux tons de bleu. Photo Christian DOSOGNE, collection PFT, avril 1991.

A³B'ÿfi 2	A3B4 1002	B7 32.202	50 88 27-26 402-1	AFB, 1930	17-09-1976
-----------	-----------	-----------	-------------------	-----------	------------

Réutilisation : voiture de service n° 30 88 973 0528-7 (type 9730L1) pour le service ES Groupe de Charleroi à Auvélais (commande du 28-12-1976, suivant PV n° 300 du 03-12-1976). A démolir suivant décision du PV n° 68 du 24-07-1980.



PHOTO 129-72 L'ex. 32.202 utilisée par le service ES en gare d'Auvelais. Roger CRIKELAIRE.

A'B'ysi 3	A3B4 1003	B7 32.203	50 88 27-26 403-9	AFB, 1930	17-09-1976
-----------	-----------	-----------	-------------------	-----------	------------

Réutilisation : voiture de service n° 30 88 973 0530-3 (type 9730L1) pour le service ES Groupe de Charleroi à Piéton (commande du 24-12-1976, suivant PV n° 300 du 03-12-1976). Renumerotée 80 88 983 0200-1. A démolir suivant décision du PV n° 6 du 11-02-1985. Démolie au cours du 1er trimestre 1986.

A'B'ysi 4	A3B4 1004	B7 32.204	50 88 27-26 404-7	AFB, 1930	17-09-1976
-----------	-----------	-----------	-------------------	-----------	------------

Réutilisation : voiture de service n° 30 88 973 0531-1 (type 9730L1) pour le service ES Groupe de Namur (commande du 03-09-1976, suivant PV n° 274 du 04-11-1976). Par le PV n° 272 du 20-03-1990, devient Gros Outillage n° 947/858, garée à Ronet à proximité de l'atelier. Rachetée en 2012 par une personne privée, utilisée comme bar-restaurant "Waffel Time" à côté de l'ancienne gare de Kalterherberg.



PHOTO 129-73 L'ex. 32.204 utilisée par le service ES en gare de Namur. 27 juillet 1981. Photo André WITMEUR, collection PFT.



PHOTO 129-74 L'ex. 32.204 a terminé sa carrière à la SNCB comme "Gros Outillage" n° 947/858 à Ronet, à proximité de l'atelier de traction. Ronet, 20 octobre 2000. Photo Christophe HOLLANDE, collection PFT.



PHOTO 129-75 L'unique survivante des quatre voitures AB est l'ex. 32.204 réaffectée en bar près de l'ancienne gare de Kalterherberg sur la Vennbahn. Geert MAES, 16 juillet 2015.

B'ysi 9**B9 1201****B9 32.301**

50 88 29-26 401-1

AFB, 1930

18-10-1973

Réutilisation : voiture de service n° 30 88 973 0533-7 (type 9730L1) pour le service ES Groupe de Mons (commande du 12-12-1975, suivant PV n° 337 de novembre 1975). Par le PV n° 53 du 18-04-1979 devient Gros Outillage n° 947/742, garée à Mons. Date de démolition inconnue.



PHOTO 129-76 L'ex. 32.301 cédée au service ES en gare de Mons, en mai 1985. Photo André WITMEUR, collection PFT.

B'ysi 10**B9 1202****B9 32.302**

50 88 29-26 402-9

AFB, 1930

17-09-1976

Réutilisation : voiture de service n° 30 88 973 0532-9 (type 9730L1) pour le service ES Groupe de Namur à Arlon (commande du 16-11-1976, suivant PV n° 274 du 04-11-1976). Au début des années '1980, la voiture est réaffectée à Ronet. Par le PV n° 302 du 23-07-1990 devient Gros Outillage n° 947/859, garée à Ronet à proximité de l'atelier des wagons. Date de démolition inconnue.



PHOTO 129-77 L'ex. 32.302 à Ronet le 5 mai 1979, avant son départ pour Arlon. Photo Louis AERTS, collection PFT.



PHOTO 129-78 La revoici à Arlon, le 17 août 1980. Photo André WITMEUR, collection PFT.



PHOTO 129-79 Après son retour à Ronet, l'ex. 32.302 fut repeinte en vert. Cette photo a été prise le 11 novembre 1984, peu après sa remise en peinture. Serge MARTIN.

Réutilisation : sauvegardée "musée", toujours garée à l'abri-musée d'Haine-Saint-Pierre.



PHOTO 129-80 La 32.303 garée à Schaerbeek le 26 février 1977 peu après sa mise hors service.
Photo Louis AERTS, collection PFT.



PHOTO 129-81 Revoici la 32.303 garée à Leuven, le 24 avril 1982. Photo André WITMEUR, collection PFT.



PHOTO 129-82 *Toujours la 32.303 à Leuven, le 23 juillet 1984. Serge MARTIN.*

C"yi 15 **C11 1301** **B11 32.401** 50 88 21-26 401-9 Baume & Marpent, 1930 16-12-1976

Réutilisation : sauvegardée "musée", démolie en 2002 à Leuven.



PHOTO 129-83 *La 32.401 fraîchement repeinte, garée à Leuven en septembre 1979. Photo André WITMEUR, collection PFT.*

C"yi 16**C11 1302****B11 32.402**

50 88 21-26 402-7

Baume & Marpent, 1930

16-12-1976

Réutilisation : sauvegardée "musée", toujours garée à l'abri-musée d'Haine-Saint-Pierre.**C"yi 17****C11 1303****B11 32.403**

50 88 21-26 403-5

Baume & Marpent, 1930

16-12-1976

Réutilisation : voiture de service n° 30 88 974 025-2 (type 9740A1) pour le Poste d'Entretien (P.E.) des voitures de Welkenraedt (commande du 13-12-1978, suivant PV n° 423 du 04-12-1978). A démolir suivant décision du PV n° 28 du 02-05-1985. Rachetée par le *Stoomtrein Dendermonde Puurs*, démolie en 2005.**PHOTO 129-84** Après sa réforme, la 32.403 servit de local au P.E. de Welkenraedt. La voici garée sur un tronçon de voie à Welkenraedt le 27 septembre 1980. Photo André WITMEUR, collection PFT.**PHOTO 129-85** La 32.403 fut préservée quelques années par le SDP, avant d'être ferrillée. Baasrode, 6 juillet 1997. Photo André WITMEUR, collection PFT.

C"yi 18

C11 1304

B11 32.404

50 88 21-26 404-3

Baume & Marpent, 1930

16-12-1976

Réutilisation : sauvegardée "musée, mise en vente pour mitraille par appel d'offre en février 2000. Démolie le 21 avril 2000.



PHOTO 129-86 Après sa réforme, la 32.404 fut conservée "musée". Elle sera démolie le 21 avril 2000. Leuven, 24 avril 1982.
Photo André WITMEUR, collection PFT.

C"yi 19

C11 1305

B11 32.405

50 88 21-26 405-0

Baume & Marpent, 1930

17-11-1975

Réutilisation : voiture de service n° 30 88 973 0032-0 pour le service ES Groupe de Namur (commande du 03-12-1975, suivant PV n° 308 du 03-10-1975). Renumérotée 30 88 973 0519-6, affectée au service ES Mons à Haine-Saint-Pierre. Renumérotée 80 88 983 0009-6. Par le PV n° 333 du 18-02-1991, devient Gros Outillage n° 947/882; garée à Ronet à proximité de l'atelier des wagons. Date de démolition inconnue.



PHOTO 129-87 L'ex. 32.405 comme "Gros Outillage" à Ronet. Photo Christian DOSOGNE, collection PFT.

C"yi 20

C11 1306

B11 32.406

50 88 21-26 406-8

Baume & Marpent, 1930

17-11-1975

Réutilisation : voiture de service n° 30 88 973 0031-2 pour le service ES à Manage (commande du 03-12-1975, suivant PV n° 308 du 03-10-1975). Par le PV n° 53 du 18-04-1979, devient Gros Outillage n° 947/741; garée à Mons. Date de démolition inconnue.



PHOTO 129-88 Après sa réforme, la 32.406 servit pour la brigade ES en gare de Manage. Elle fut ensuite classée comme "Gros Outillage" à Mons. Mons, mai 1985. Photo André WITMEUR, collection PFT.

C'Ddyi 27

C7D 1701

B7D 39.101

50 88 82-26 430-4

Baume & Marpent, 1930

16-12-1976

Réutilisation : sauvegardée "musée". Mise en vente pour mitraille par appel d'offre en février 2000. Démolie le 5 mai 2000.



PHOTO 129-89 Quatre des sept voitures "musée", garées à Leuven. La rouille ronge petit-à-petit ces belles voitures. Quel gâchis... La première voiture est la 39.101. Leuven, 17 avril 1985. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Quatre des sept voitures "musée" ont été ferrillées à Haine-Saint-Pierre en avril-mai 2005. Le chalumeau s'attaque au châssis de la 39.101 tandis que la 39.103 sera la prochaine. Roger CRIKELAIRE, 5 mai 2000.

C'Ddyi 28 C7D 1702 B7D 39.102 50 88 82-26 431-2 Baume & Marpent, 1930 28-09-1978

Réutilisation : bien qu'elle figurait sur un PV spécial, cette voiture n'a jamais été réutilisée comme véhicule de service. Elle est restée garée à l'atelier des voitures de Mons. Démolie au cours du 1er trimestre de 1986.



PHOTO 129-90 Après sa réforme, la 39.102 est restée garée sans réutilisation quelques années à Mons puis a été démolie. Mons, 8 juin 1982. Photo André WITMEUR, collection PFT.



PHOTO 129-91 Une autre vue de la 39.102 à Mons le 8 juin 1981. Photo André WITMEUR, collection PFT.

C'Ddyi 29 C7D 1703 B7D 39.103 50 88 82-26 432-0 Baume & Marpent, 1930 16-12-1976

Réutilisation : sauvegardée "musée". Mise en vente pour mitraille par appel d'offre en février 2000. Démolie le 18 mai 2000.



La 39.103 devant l'abri-musée de Leuven. Les voitures sont fraîchement repeintes. Auteur inconnu, collection PFT.

Réutilisation : sauvegardée "musée", toujours garée à l'abri-musée d'Haine-Saint-Pierre.



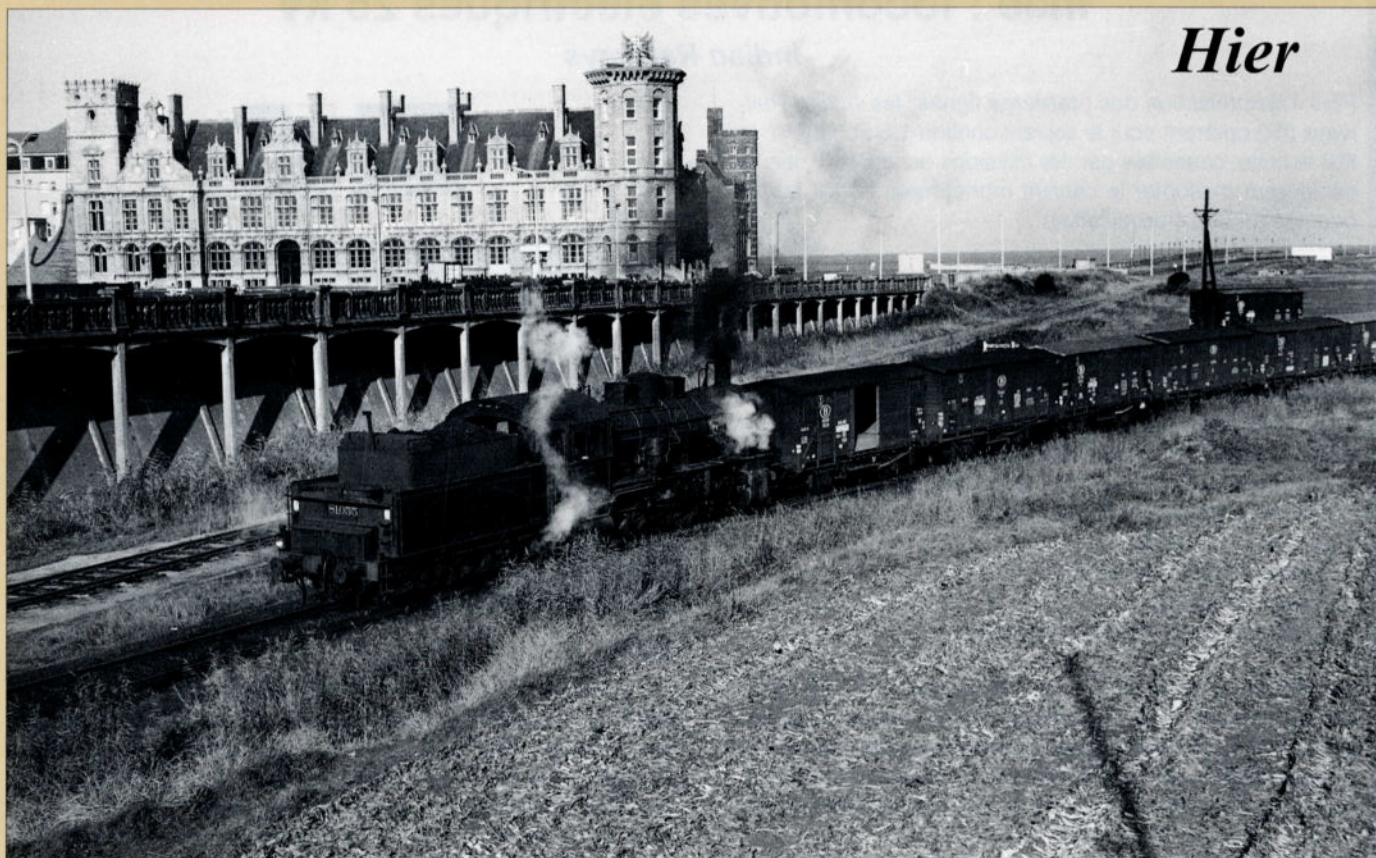
PHOTO 129-92 La 39.104 garée à Leuven, après sa remise en peinture. Cette voiture est actuellement garée dans l'abri-musée d'Haine-Saint-Pierre. Photo André WITMEUR, collection PFT.



PHOTO 129-93 Trois voitures N dont la 39.104 en tête, ainsi que des voitures des types L et K, garées à Leuven. La rouille commence son oeuvre... Jean-Luc VANDERHAEGEN, 24 octobre 1987.

Réutilisation : cette voiture n'a pas été réutilisée après sa réforme. Date de démolition inconnue.

ZEEBRUGGE



Hier

Ces dernières années, le port de Zeebrugge s'est considérablement agrandi. L'entrée de la localité a subi de ce fait un remodelage complet, surtout de ses voiries. La photo du haut date de 1961. La 81.055 (Henschel 11854 / 1913, ex. 8155 SNCB, ex. KPEV "Essen 4955") de la remise de Brugge manoeuvre un train vers le faisceau Voorhaven-West. Daniel THIELEMANS.

PHOTO 129-94 ↓ Le même site aujourd'hui. La 7711 transfère une rame de conteneurs entre le faisceau de Voorhaven-West et le triage de Zeebrugge. A l'avant-plan à droite se trouve un dispositif pour détecter la présence de clandestins. Simon DERIDDER, 3 août 2013.



Aujourd'hui

Inde : locomotives électriques 25 kV

Indian Railways

Pour l'électrification des premières lignes, les *Indian Railways* (IR) optèrent pour le courant continu 1,5 et 3 kV.

Par la suite, conseillés par des missions de la SNCF, les IR décidèrent d'adopter le courant monophasé 25 kV 50 Hz pour les futures électrifications.



BBM1 (WAM1)

De 1957 à 1960, les IR mirent en service une première série 100 locomotives 25 kV construites en Europe par le *Groupeement 50 Hz* (Groupeement d'Etudes et d'Electrification des chemins de fer en monophasé 50 Hz). Ces machines, classées dans le type BBM1 puis WAM1 (W = écartement large indien 1,676 m, A = courant alternatif, M = pour service mixte voyageurs-marchandises) et numérotées 20.201 à 20.299, furent assemblées par quatre firmes :

- *Alstom* : 40 unités;
- *Krauss-Maffei* : 25 unités;
- *Krupp* : 25 unités;
- *La Brugeoise & Nivelles* : 10 unités.

Les WAM1 affichaient une puissance de 2140 kW. Leur masse s'élevait entre 74 et 75,5 t et leur vitesse maximale fixée à 116 km/h. Elles étaient équipées d'un frein électrique à récupération, de quatre moteurs de traction et de deux bogies pratiquement identiques à ceux des locomotives de la série BB 9200 de la SNCF.

Caractéristiques

	WAM1	WAG1
Configuration des essieux :	Bo'Bo'	B'B'
Puissance :	2140 kW	2120 kW
Vitesse maximale :	112 km/h	80 km/h
Diamètre des roues :	1,140 m	1,140 m
Empattement des bogies :	2,600 m	2,600 m
Longueur totale :	15,892 m	17,092 m
Largeur totale :	3,109 m	3,100 m
Masse totale :	74 à 75,5 t	85,2 t
Transmission :	Jacquemin	Jacquemin

WAG1

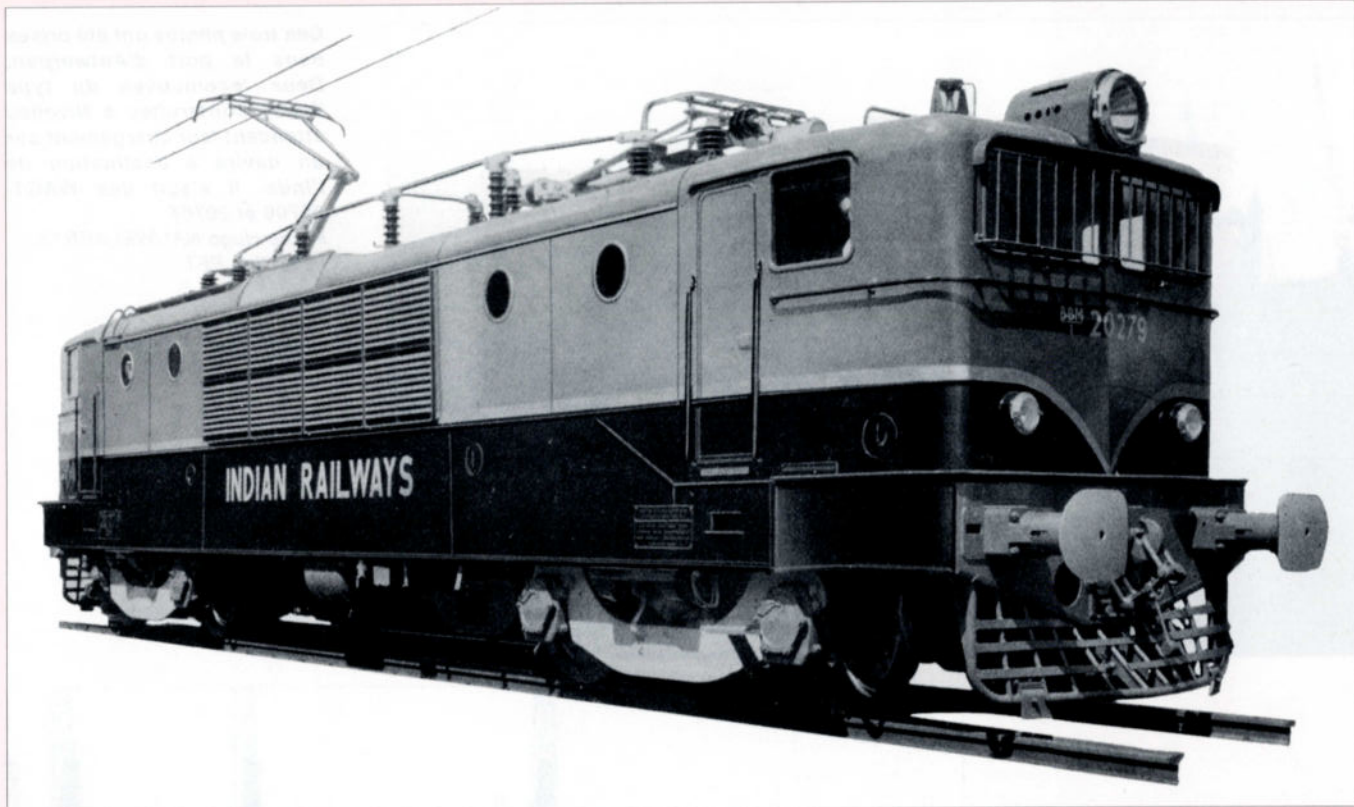
Une seconde série de 112 locomotives classées dans le type WAG1 (G = goods - marchandises) fut commandée au *Groupeement 50 Hz* en 1960. Ces machines, construites par *La Brugeoise et Nivelles*, les ACEC, *Alstom*, *Jeumont*, *Schneider*, *Siemens*, AEG, BBC et *Oerlikon*, furent livrées aux IR de 1961 à 1964.

La construction de la série fut poursuivie en Inde, par la *Chitta-*



La BBM1-20290 en cours de test sur la voie d'essai de La Brugeoise et Nivelles à Nivelles en 1959. L'influence française est indéniable, avec les bogies identiques aux BB9200 de la SNCF et la caisse calquée sur les BB16500 de la SNCF.

Photo BN, collection PFT.



ranjan Locomotive Works (CLW). La part assemblée en Belgique par La Brugeoise et Nivelles (en collaboration) avec les ACEC s'élevait à 20 unités.

Ces locomotives numérotées 20700 à 20791 et 20849 à 20868 et dédiées aux trains de marchandises, avaient une vitesse

limitée à 80 km/h pour une puissance de 2120 kW et une masse de 85 t. Elles étaient équipées de deux moteurs de traction, un par bogie.

Les dernières WAM1 et WAG1 furent radiées vers 2011.



La WAG1-20700, une des 20 WAG1 produites par la BN. Photo BN, collection PFT.



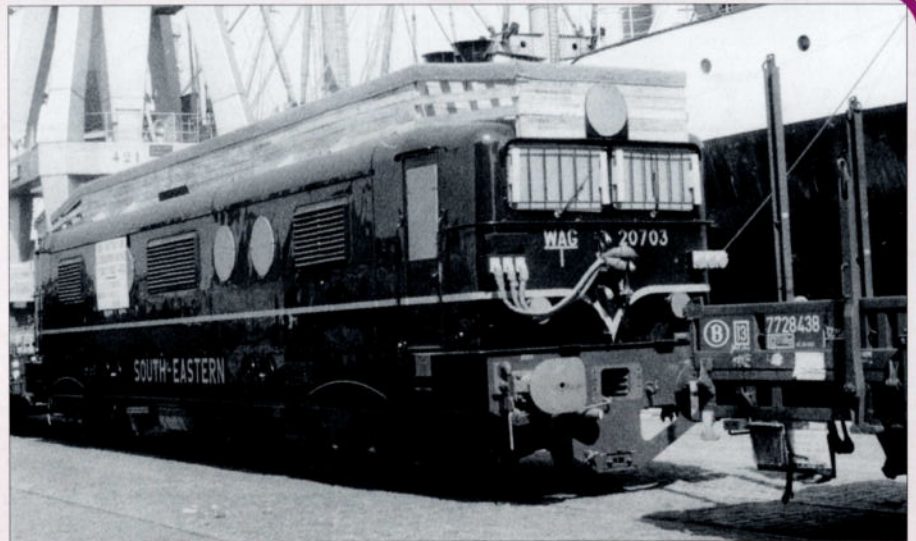
Ces trois photos ont été prises dans le port d'Antwerpen. Deux locomotives du type WAG1 construites à Nivelles attendent leur chargement sur un navire à destination de l'Inde. Il s'agit des WAG1-20706 et 20707.

Photo Hugo NAUWELAERTS, collection PFT.



→ Le 11 octobre 1963, la WAG1-20703 produite en Belgique, va bientôt embarquer dans un cargo sur le dock 123 West-Siberie du port d'Antwerpen, le long du bassin Albert.

Photo Hugo NAUWELAERTS, collection PFT.



← Le 6 mai 1965, au dock 219 Groenland du port d'Antwerpen, deux WAG1 construites à Nivelles vont bientôt prendre la mer en direction de l'Asie.

La machine ci-contre n'est pas identifiée.

La locomotive ci-dessous est la WAG1-20863.

Photo Hugo NAUWELAERTS, collection PFT.



Images du monde



HONGRIE

PHOTO 129-95 La filiale roumaine de la division marchandises des Chemins de fer allemands DB Schenker possède trois locomotives du type Phoenix construites localement par Softronic en 2008 (prototype 478 001) et 2012 (471 002 et 003). Ces locomotives Co'Co' de 5100 kW peuvent circuler à 120 km/h sous 25kV et sont autorisées en Roumanie et en Hongrie. Le 27 avril 2013, passage de la 478.001 à Uzsasz. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

TCHÉQUIE

PHOTO 129-96 Le 6 septembre 2013, l'EN 459 Zürich - Praha arrive à Praha Cedlec, une gare située dans la banlieue de Praha. La 371.005 remorquant ce train fait partie d'une série de 15 locomotives bicourant 3 kV/15 kV construites en 1986 par Škoda à Pilsen et numérotées 372.001 à 015. Six machines ont été transformées pour porter leur vitesse de 120 à 160 km/h et furent renumérotées 371.001 à 005 et 015. Elles sont utilisées pour remorquer les EC et EN entre Praha et Dresden. Marc RIGUELLE.

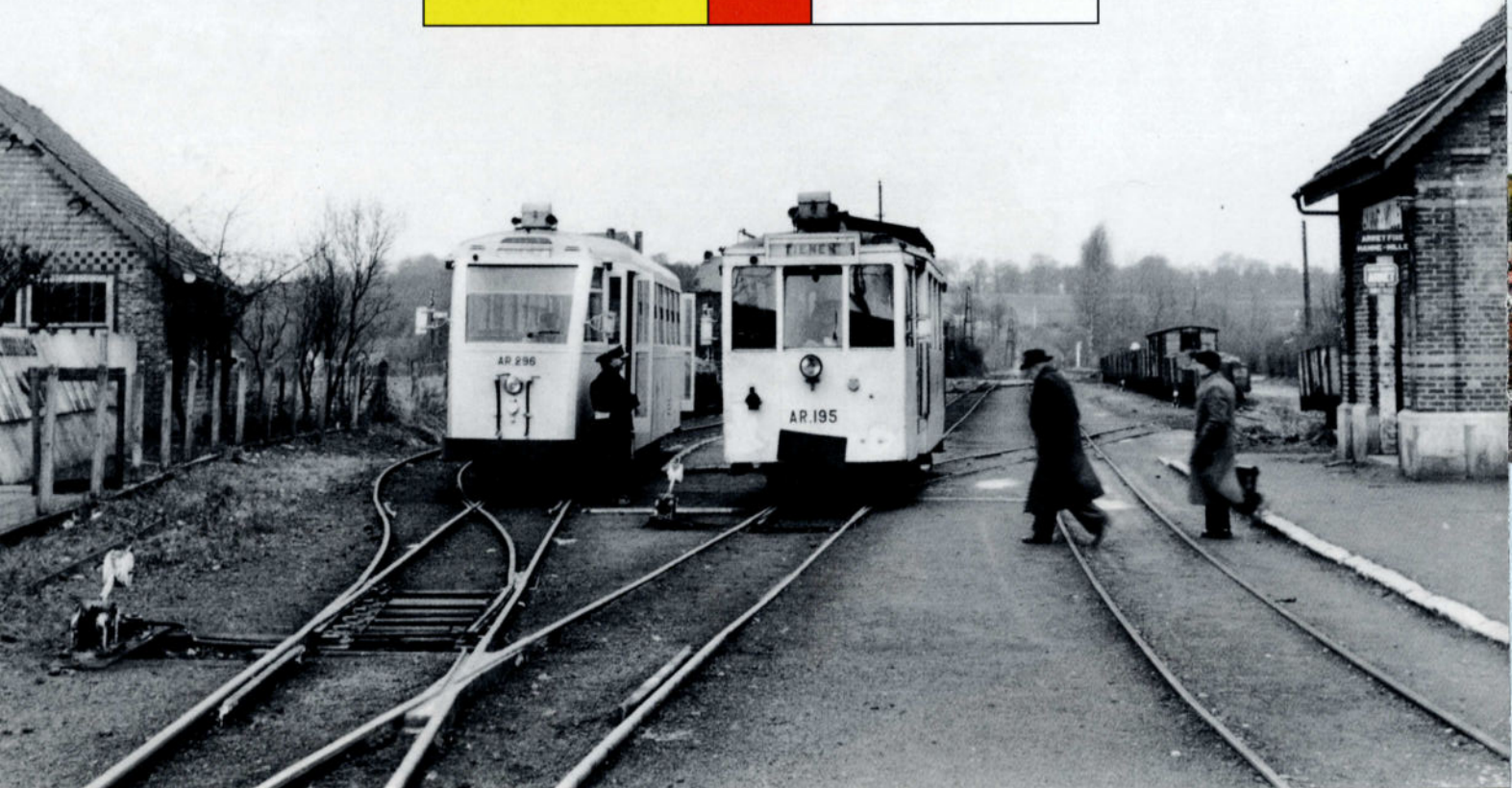




INDE **PHOTO 129-97** La ligne à voie étroite (écartement 762 mm) Kosamba- Umapada (région de Vadodara (Baroda) dans le Gujarat indien) a été construite à l'initiative du Maharadjah local, grand amateur de trains, qui voulait sa ligne personnelle. Actuellement, elle est toujours exploitée pour un train quotidien remorqué par une locomotive du type ZDM5. Le 16 février 2015, arrivée du seul train de la journée à Kevdi, remorqué par la ZDM5 521. Yves STEENEBRUGGEN.

JAPON **PHOTO 129-98** Le Chichibu Tetsudô Kabushiki-gaisha est une petite société ferroviaire exploitant deux lignes dans la région de Saitama au Japon. A côté du service voyageurs, le transport de calcaire extrait au mont Bukôest à Chichibu est l'activité principale. Pour cela, sept locomotives à voie de 1067mm, 1500 V, Bo'Bo', de 920kW série DeKi 500 ont été construites entre 1973 et 1980 par Hitachi. Le 4 août 2005, passage de la 505 à Hagure. Philippe DE GIETER.





Le 26 décembre 1954 en gare de Hamme-Mille, l'autorail AR.195 (à droite) se prépare à assurer un train vers Tienen tandis que, à gauche, l'autorail AR.296 va rejoindre Vossem. L'AR.195 fut mis en service le 15 janvier 1936 et réformé en mai 1963. L'AR.296 fut livré le 12 juin 1947 et radié en mai 1959. Photo VOERMAN, collection M. STEINKAMP / PFT.

Nous voici en 1949 à Eupen non loin de la Rathaus (Maison communale). Plusieurs trams attendent le départ, dont la motrice 9685. Cette dernière fut construite en 1911 par Herbrand à Köln pour le Aachener Gesellschaft. Elle entra dans le parc de la SNCV avec quatre autres motrices identiques (SNCV série 9683 à 9688, ex. Aachener Gesellschaft 195, 192, 194, 195 et 200) lors de la reprise de la ligne d'Eupen par la SNCV le 29 mars 1923. Photo VOERMAN, collection M. STEINKAMP / PFT.





En janvier 1965, la motrice 3512 accouplée à une remorque, passe les "Centers" dans la Mercatorstraat. A l'arrière-plan se trouve la gare d'Antwerpen-Centraal. Le tram a assuré le renfort du service à l'heure de pointe sur la ligne 2 (Hoboken - Groenplaats) et retourne vers son dépôt "Zwaantjes" à Hoboken. La section de ligne 2 entre Groenplaats et Suikerrui a été supprimée le 26 novembre 1963. La 3512 fait partie d'une série 30 motrices construites par Energie à Marcinelle dans les années 1924-25 pour la CGTA (Compagnie Générale des Tramways d'Anvers, S.A.). Cette série était numérotée 429 à 521. Ces trams ont été à plusieurs reprises transformés (portes pneumatiques, placement d'un caisson pour le film de ligne, suppression d'un poste de conduite, ...). La 512, renumérotée 3512 en 1963 par la MIVA, termina sa carrière en 1966. Daniel THIELEMANS.

Le 22 août 1948, la motrice 175 accouplée à la remorque 7126 des TULE (Tramways Unifiés de Liège et Extensions) attend le départ à Coronmeuse, pour desservir la ligne 1 vers Liège-Guillemins. Cette ligne fut supprimée le 31 août 1964. Collection M. STEINKAMP / PFT.

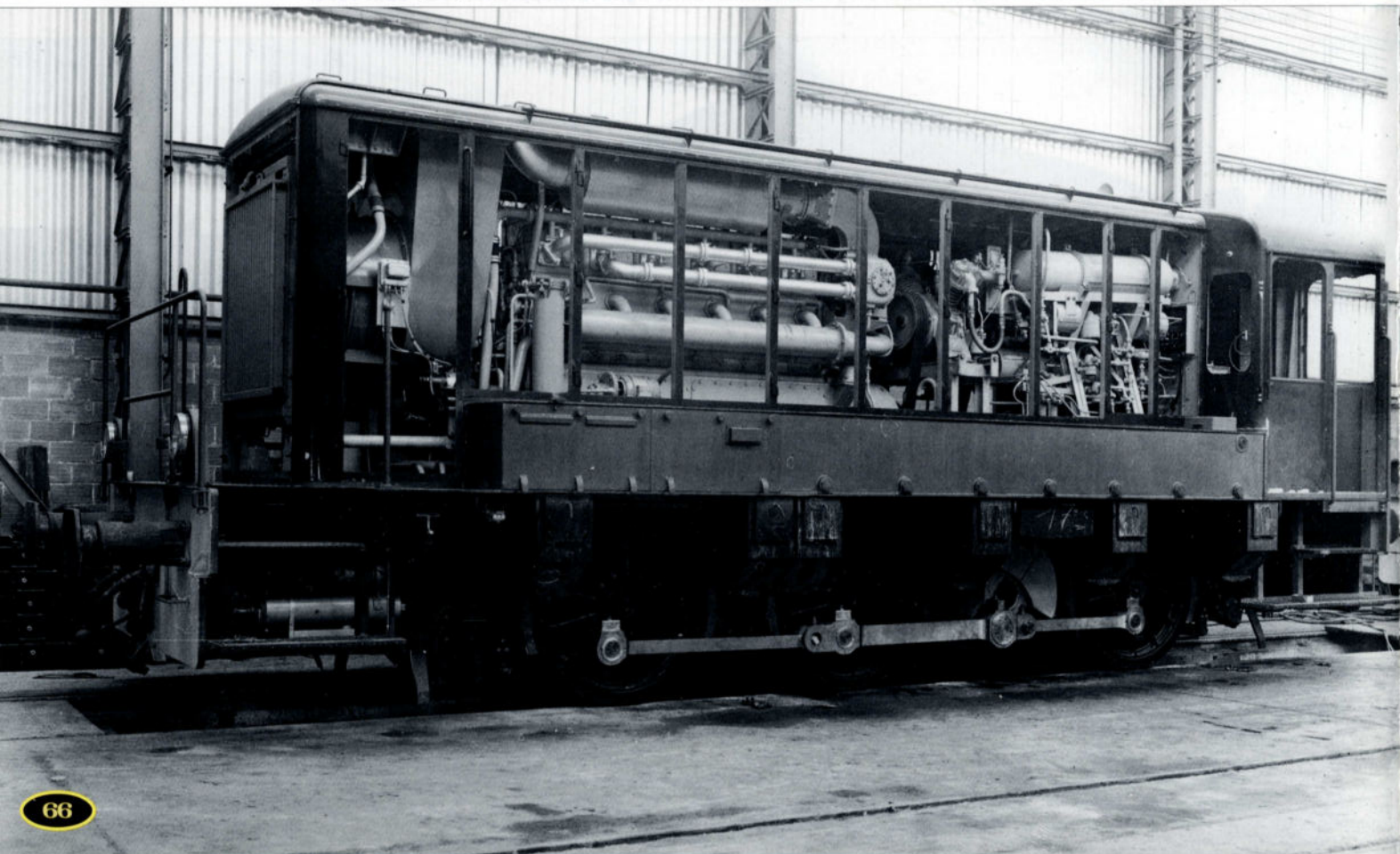


il y a 60 ans...



C'est en 1955 que la SNCB entama la mise en service de la première grande série de locomotives Diesel de manoeuvre : les 250.001 à 250.025, futures 8401 à 8425, construites par Baume et Marpent et munies d'un moteur Diesel ABC de 550 CV et d'une transmission hydraulique Voith. La 250.001 fut livrée à Schaerbeek le 4 août 1955. Quelques jours plus tard, elle fut photographiée au groupe B du triage de Schaerbeek. Photo SNCB.

Ci-dessous, la construction de la 250.017 (future 8417) est entrée dans sa phase finale. Elle sera réceptionnée le 14 décembre 1955 à Schaerbeek. Photo Baume et Marpent, collection PFT.



il y a 30 ans ...



PHOTO 129-99 Avec leur silhouette massive et impressionnante, les 15 locomotives de la série 72 étaient parmi les plus insolites du réseau. Possédant une force de traction colossale (22 tonnes pour une puissance disponible de 700 CV), ces engins, construits en 1956, furent affectés à Antwerpen-Dam; certains firent un bref séjour à Kinkempois et à Schaerbeek. Les trois dernières machines, les 7201, 7209 et 7214, furent radiées le 13 novembre 1985. Voici la 7209 assurant un de ses tout derniers services, le 17 octobre 1985, dans le port d'Antwerpen. Serge MARTIN.

PHOTO 129-100 La 674 fut la toute première automotrice repeinte dans la nouvelle décoration bordeaux, sortie de l'Atelier Central de Mechelen le 8 novembre 1985. La voici le lendemain, garée à l'atelier de Schaerbeek. Aujourd'hui, cette automotrice circule toujours, relookée depuis le 4 décembre 2008 en City Rail avec le numéro 968. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

il y a 30 ans ...



