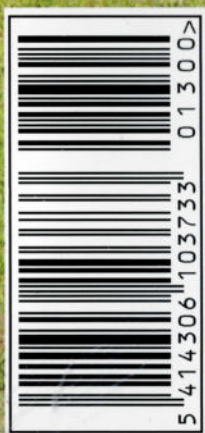


EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 130 - DÉCEMBRE 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

Chers lecteurs, chers amis,

A l'heure où je vous écris, la saison touche à sa fin sur la ligne du Bocq; les activités d'entretien et de débroussaillage vont bientôt reprendre. Les différents sites d'activités de notre asbl sont aussi à la recherche de nouveaux bénévoles.

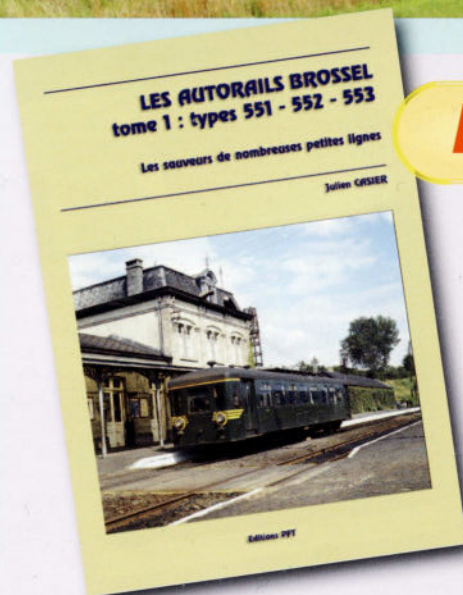
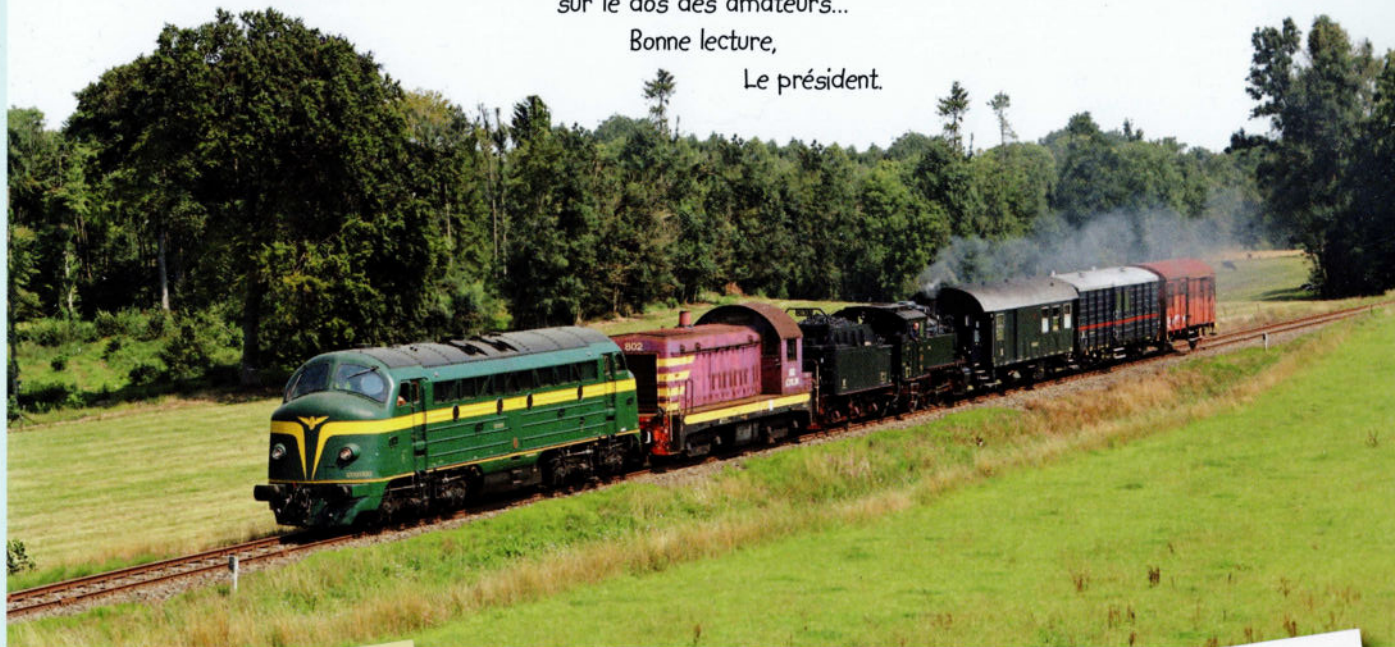
N'hésitez pas à venir donner un coup de main si le cœur vous en dit !

Cette année 2015 se termine aussi, c'est le moment des débriefings. Il faudra encore du courage et de la motivation pour faire face aux vents et marées qui ne nous sont pas favorables.

Merci à tous pour vos bonnes intentions et pour votre soutien en vous réabonnant à EN LIGNES, une des rares revues qui investit l'intégralité de ses recettes dans la préservation de notre patrimoine et non dans l'enrichissement personnel sur le dos des amateurs...

Bonne lecture,

Le président.



Nouveautés



voir encart central

Petites annonces

Annnonce privée : gratuite pour les abonnés (max. 10 lignes sans photos ou dessins). Pour les non abonnés : €3 pour 5 lignes; par ligne supplémentaire : €1. 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.

Nous avons appris le décès de Jean-Yves Rahir. Il était un lecteur de longue date de notre revue et participait régulièrement à nos voyages et activités. Toute l'équipe du PFT présente à sa famille ses plus sincères condoléances.

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) :

Michel AERTS, Armand BEERLANDT, Johnny BRAUNS, Alain BREYSEM, Julien CASIER, Lucien CLAES, Thierry COCHIN, Roger CRIKELAIRE, Michel de ESCH, Freddy DELARBRE, Simon DERIDDER, Wim DE RIDDER, Alain ELOOT, Andy ENGELEN, Michel de ESCH, Luk GIBENS, Philippe GOUSSET, le GTF, Michel HANSSENS, Remy den HARTOG, Alain JANMART, Jean-Yves LAMBIET, Bruno MALFAIT, Hideki MATSUOKA, Daniel MOENS, Charles OCSINBERG, Gwenaël PIERART, Jean-François POLET, Marc RIGUELLE, Stéphane RICKLI, Maarten SCHOUBBEN, Siemens, Guy SMETZ, la SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Philippe STERCK, Daniel THIELEMANS, Michel THIRY, Christian VANHECK, Jef VAN OLMEN, Dennis VANSUMMEREN.

EN LIGNES

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

Adresse

PFT-asbl - Boîte Postale 40 - BE-7000 MONS 1 - 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 2016

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 2016". L'abonnement débute avec le premier numéro de l'année, quelle que soit la date de l'abonnement.

Modalités de paiement

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

N'oubliez pas de mentionner les articles souhaités.

Changement d'adresse

Il suffit de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

Courrier

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

Restauration du matériel et exploitation

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

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

Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

Dépôt légal : à la parution

PHOTO 130-01 L'automotrice quadruple ALe 54.961 du Transporto Ferroviari Toscana est formée de nos anciennes automotrices postales 961 et 965 ! Un article sera publié dans notre prochain numéro. Gwenaël PIÉART.

EN LIGNES 130 - DÉCEMBRE 2015

sommaire



4 Une nouvelle vapeur pour le Bocq



26 Suède : 100 ans de traction électrique



34 La remise vapeur de Liège



50 Wagons-citernes 91551 - 91568



2 PFT-Service - Éditorial

4 News PFT

- 4 matériel
- 6 nouvelles du Bocq

8 Actualité belge

- 8 locomotives - statistiques
- 10 automotrices - TGV
- 12 voitures
- 14 radiations
- 16 divers

18 Sociétés privées

22 Actualité étrangère

- 22 Allemagne - Suisse
- 23 Pays-Bas - Russie
- 24 Royaume-Uni

26 Suède : 100 ans de traction électrique

34 La remise de Liège

50 Wagons-citernes 91551 à 91568 de l'Etat Belge

59 Hier - aujourd'hui

60 Nées en Belgique

62 Il y a ...

64 Images du monde

66 La page des trams

COUVERTURE ARRIÈRE

PHOTO 130-02

La 9147 a été repeinte dans une nouvelle décoration à base de gris. Salzinnes, 28 août 2015. Pierre HERBIET.

PHOTO 130-03

La 5205 a sa sortie de restauration. Elle est aujourd'hui en service sur le Chemin de fer du Bocq. Schaerbeek, 30 août 2015. PFT



Deux nouvelles locomotives pour le PFT

La collection du PFT s'est enrichie cet été de deux nouveaux engins : la locomotive Diesel 802 CFL et une locomotive à vapeur à trois essieux.

802 CFL

La 802 des Chemins de fer luxembourgeois (CFL) fut la dernière 800 en activité. Elle fut réformée dans le courant de 2010.

Construite par *Anglo-Franco-Belge* à La Croyère sous le numéro de construction AFB 115, elle fut livrée aux CFL en mai 1954.

Ce n'est pas le PFT qui l'a acquise mais bien un de ses membres qui en confie sa gestion au PFT. Notre association possède ainsi deux locomotives de ce type dans sa collection, la première étant la 806 acquise en 2010, également par des membres.

La 802 est techniquement en meilleur état que la 806. Elle a été transférée de Pétange à Spontin le 12 août 2015 en même temps que la locomotive à vapeur *Energie 507* de la *Collection Thiel - Boon* pour sa participation au grand spectacle vapeur sur le Bocq durant le week-end du 15 août dernier. La 802 a ensuite été acheminée à l'atelier de Schaerbeek le 30 août 2015, simultanément avec le matériel revenant du Chemin de fer du Bocq.

Au sujet de l'histoire des 800 CFL, nous vous renvoyons au *EN LIGNES 101* pages 38 à 45.

Ct Knapsack

A la fin du mois d'août 2015, le PFT a

acheté une nouvelle machine à vapeur. Il s'agit d'une grosse locomotive-tender industrielle allemande à trois essieux construite par *Krupp* en 1953. De par sa forme trapue, ce type d'engin est communément baptisée "Knapsack", ce qui signifie "sac à dos" en allemand.

Cette locomotive a été acquise dans le but d'exploiter plus économiquement la ligne du Bocq; la P8 est en effet trop grosse et trop gourmande lors des journées normales de circulation. De plus, sa préparation et sa mise sous pression demanderont beaucoup moins de temps et de personnel que la P8.

Elle est techniquement en excellent état; sa chaudière devra toutefois être retubée et son foyer en cuivre devra subir quelques réparations mineures. Il est prévu de la remettre en service sur la ligne du Bocq pour la saison 2017.

La "Knapsack" a été acheminée par camion de la région de Berlin vers Schaerbeek le 16 septembre 2015.

Un dossier complet sur cet engin avec son historique sera publié dans le prochain *EN LIGNES*.

PHOTO 130-04 Notre nouvelle locomotive à vapeur peu après son arrivée à Schaerbeek. Comme nous pouvons le constater, son état général est excellent. Schaerbeek, 19 septembre 2015. PFT.





PHOTO 130-05 Le 12 août 2015, la 77036 a remorqué de Pétange à Ciney la 802 CFL et la locomotive "Energie 507". Le train stationne ici en gare d'Arlon. Simon DERIDDER / PFT.

LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

La saison 2015 s'est achevée sur un bilan de fréquentation stable et une très bonne note délivrée par l'autorité de sécurité ferroviaire belge (SSICF) sur le plan de l'organisation et de la sécurité. Mais cette saison restera dans les mémoires des bénévoles comme une saison stressante et amère sur certains points. En effet, un nombre d'heures incalculable ont été investies en préparation afin de garantir le respect des prescriptions imposées par la nouvelle loi régissant l'utilisation des lignes musées. D'autre part, cette importante modification dans l'exploitation de la ligne tombe la même année que les travaux effectués par *Infrabel* entre Ciney et Braibant, coupant la ligne du Bocq du reste du réseau; c'est cette année également que l'application de la nouvelle loi pour les circulations de matériel historique sur le réseau rend ces dernières impossibles.

PHOTO 130-06 Le 30 août 2015, la 6515 de DB Schenker a remorqué la 5205 entre Schaerbeek et Spontin. C'est la première fois qu'une 6500 de DB Schenker circule sur la ligne 128. La voici en gare de Spontin. PFT/CFB.





PHOTO 130-07 La 6515 de DB Schenker devant le signal de départ de la gare de Spontin ! PFT/CFB.

Quant à la coupure provisoire de la voie entre Ciney et Braibant, elle est rendue nécessaire pour la modernisation de la ligne Bruxelles - Luxembourg. Les voies principales subiront une légère rectification de tracé, de l'ordre de 50 cm par rapport aux axes existants. Ajouté à cela le placement de caniveaux de drainage et les fondations des nouveaux supports caténaire, la voie unique de la ligne 128 qui longe la ligne 162 sur 4 kilomètres devra également suivre ce ripage. Par endroit, elle devra être abaissée de quelques centimètres. La solution technique la plus rationnelle était d'enlever la voie et de refaire la plate-forme à son nouvel emplacement.

Malheureusement, bien que ces travaux soient imposés au PFT par *Infrabel*, il revient à l'asbl de financer et réaliser le démontage de la voie, et plus tard, son remontage! En "compensation", *Infrabel* prend à sa charge les travaux de génie civil (adaptation des ouvrages d'art et talus, ainsi que la remise en état de la plate-forme à son futur emplacement). Le dimanche 30 août vers 21.30, un dernier convoi est passé sur ce tronçon en vue de rapatrier du matériel utilisé lors du festival vers Schaerbeek et Saint Ghislain. Dès le lendemain, une vaillante équipe de bénévoles était sur cette voie

afin d'enlever les éclisses et procéder à l'enlèvement des coupons de voie et à leur stockage. Le travail a duré 9h par jour pendant 6 jours. Deux puissantes grues rail-route ont été louées pour per-

mettre la manutention des coupons entiers de 18m.

En ce qui concerne la loi sur les circulations de matériel historique sur le réseau,



PHOTO 130-08 Le démontage de la ligne 128 entre Braibant et Ciney a été exécuté en 6 jours à l'aide de deux grues rail-route Atlas. La voie a été retirée par coupons de 18 m, lesquels ont été stockés en attendant leur remontage. PFT-CFB.

Cette photo a été prise à hauteur de l'ancien passage à niveau de Braibant, lequel fut supprimé au début du mois d'août.
Guy SMETZ, 10 septembre 2015.

des contacts avec le ministère compétent ont été pris dès septembre dans le but d'entreprendre la révision de la loi, actuellement inapplicable sur le terrain.

Car les premiers effets ne se sont pas fait attendre : le PFT et le Patrimoine historique de la SNCB doivent désormais faire remorquer leur matériel par une entreprise ferroviaire commerciale, avec un coût multiplié par 3 ! De plus, les circulations de matériel historique étranger, même aux normes UIC et autorisé dans les pays voisins, sont devenues impossibles en Belgique.

à suivre...

→ **Voici le nouveau tunnel routier qui remplace le passage à niveau de Braibant. Dans le cadre de la modernisation de la ligne du Luxembourg, Infrabel s'est engagé à supprimer tous les passages à niveau existant sur la ligne.**
Guy SMETZ, 10 septembre 2015.



→ **Depuis plusieurs mois, la gare de Ciney est en plein chantier. L'actuel passage à niveau sera bientôt supprimé, remplacé par un pont en cours de construction au milieu de la gare.** PFT.



RECTIFICATION

Dans *EN LIGNES* 128 page 12, "sortie de révision", il y a :

2814 : 12-05-2015 RI, il faut 2804.

MUTATIONS

4109 : FHS → FKR 22-06-2015

4124 : FKR → FHS 22-06-2015

7821 : GCR → FKR 29-04-2015

7855 : FNND → FKR 29-04-2015

7856 : GCR → FKR 29-04-2015

08051 à 08110 : FKR → GCR 28-09-2015

08536 à 08595 : GCR → FKR 28-09-2015

SORTIES DE RÉVISION

432 : -10-2015 MOD

433 : -09-2015 MOD

509 : -09-2015 RI

541 : -10-2015 RI

544 : -09-2015 RI

556 : -09-2015 RI

565 : -09-2015 RI

904 : -08-2015 MOD

907 : -09-2015 MOD

921 : -09-2015 MOD

2803 : 15-07-2015 RI

2806 : 22-06-2015 RI

2813 : 31-08-2015 RI

2824 : 17-08-2015 RI

2834 : 07-10-20105 RI

2835 : 28-09-2015 RI

2838 : 14-09-2015 RI

2839 : 06-07-2015 RI

4109 : 30-06-2015 RI

4133 : 03-07-20105 GR

3006 (CFL) : 30-06-2015 RI

5501 : 27-08-2015 RI

6217 : 24-06-2015 RI (bleu)

6229 : 17-07-2015 RI (bleu)

6236 : 19-06-2015 RI (bleu)

6249 : 16-09-2015 RI (bleu)

DÉMOLITIONS

615 : 09-2015 ECORE, Aubange

620 : 09-2015 ECORE, Aubange

688 : 09-2015 ECORE, Aubange

702 : 09-2015 ECORE, Aubange

2002 : 09-2015 ECORE, Aubange

8232 : 09-2015 ECORE, Aubange

9111 : 09-2015 ECORE, Aubange

9119 : 09-2015 ECORE, Aubange

9134 : 09-2015 ECORE, Aubange

ABRÉVIATIONS

CFL : Chemins de fer luxembourgeois

FHS : Hasselt

FKR : Merelbeke

FNND : Antwerpen-Noord

GCR : Charleroi-Sud

GR : Grande Révision

LK : Kortrijk

MOD : modernisée

NK : Kinkempois

RI : Révision Intermédiaire



PHOTO 130-09 Depuis sa radiation intervenue le 12 novembre 2012, la 2320 se trouvait à Hasselt pour servir de poste mobile de préchauffage des trains de voyageurs. A la fin du mois d'août, elle a été transférée vers le port de Gent, en attente de démolition au chantier de ferrailage Van Heyghen. La voici à Gent-Darsen, en compagnie des 1601 et 1604. Maarten SCHOUBBEN, 10 octobre 2015.

PHOTO 130-10 Pour fêter son 10e anniversaire, Infrabel a organisé entre le 1er juin et le 31 juillet 2015 un concours de dessins pour enfants de cheminots sous le titre "Pimp My Train". La trentaine de dessins plébiscités par un jury furent appliqués sous forme adhésive sur la 6317 d'Infrabel. Sur la paroi latérale de la locomotive, trois inscriptions ont été placées : "Spirit of Infrabel" sous le numéro et à l'autre extrémité de la caisse, et "10 years" vers le milieu de la caisse. Lors de la journée "Portes ouvertes" organisée dans différentes entreprises du pays le dimanche 4 octobre 2015, Infrabel décida de présenter la 6317 au Centre Logistique Infrastructure de Muizen vu sa position centrale, en présence des enfants gagnants. La 6317 circulera ainsi décorée durant un an sur les différents chantiers d'Infrabel. Muizen, 4 octobre 2015. Armand BEERLANDT.



Locomotives

série 21

● Durant le mois de septembre 2015, les locomotives de la série 21 ont fait leur retour en trafic marchandises après un retrait durant la période estivale. Depuis le 7 septembre 2015, le roulement de la série chez *B-Logistics* ne comporte plus que deux journées de réserve. Elles restent malgré tout régulièrement engagées sur les trains diffus Antwerpen - Charleroi et Antwerpen - Liège.

● La 2121 a été vendue au chantier de démolition *Ecore* à Aubange. Elle sera ainsi la première 21 à disparaître...

série 23

● La 2320, qui était garée depuis longtemps à Hasselt, a été transférée fin août dans le port de Gent, à Gent-Darsen, et a rejoint les 1601 et 1604, en attente de ferrailage chez *Van Heyghem*.



↑ La 6219 a rafraîchi sa robe verte. Pour rappel, elle est la dernière locomotive Diesel de ligne à porter une livrée verte. Elle est ici photographiée à Zottegem, lors de sa première sortie le 31 août 2015. Alain ELOOT.



← PHOTO 130-11 Après les 9136 et 9138 de l'atelier d'Oostende (voir EN LIGNES 121 pages 12-13), et la 9123 de Merelbeke (voir EN LIGNES 128 page 13), c'est la 9147 utilisée à l'Atelier Central de Salzinnes qui a été repeinte dans une nouvelle décoration à base de gris. Un logo FAZ (abréviation télégraphique de Salzinnes) a été peint sur la paroi de la cabine. Voir également la photo de couverture arrière. Salzinnes, 24 août 2015. Pierre HERBIET.

Retour des 77 en Allemagne

PHOTO 130-12 → Depuis le 3 septembre 2015, SNCB-Logistics a repris à DB Schenker le trafic de chaux circulant entre Hermalle-sous-Huy et Oberhausen. DB Schenker avait en septembre 2014 repris ce train à SNCB-Logistics...

La traction est assurée sur la totalité de son trajet jusqu'à Oberhausen West, par un couplage de locomotives de la série 77/78. Le premier train fut remorqué par les 7867 et 7866, ici en passage à Herzogenrath, le 3 septembre 2015. Cela faisait plusieurs années que les 77/78 n'avaient plus circulé en Allemagne. Jean-Yves LAMBIET.



Automotrices - TGV

série 151 à 204

● L'automotrice 204 qui avait été garée dans l'atelier de Stockem dans l'espoir d'une éventuelle sauvegarde, a finalement été acheminée à Athus, en attente de démolition chez *Ecore* à Aubange.

Desiro

● La SNCB a procédé au regroupement à Merelbeke et Schaerbeek des automotrices *Desiro* toujours sous garantie, nécessitant un important échange de rames entre les ateliers de Merelbeke et de Charleroi-Sud. Cette décision est directement liée au départ courant de ce mois de décembre du personnel *Siemens* chargé de seconder celui de la SNCB à l'atelier de Charleroi-Sud.

Eurostar

● Comme indiqué dans *EN LIGNES 129*, la motrice Eurostar 3308 est conservée au *National Railway Museum* à York. Du 3 mars au 4 août 2015, avant son transfert vers York, elle fut exposée à Rudington, sur le chemin de fer touristique *Great Central Railway North*.

Lors de la création du service *Eurostar* reliant la Grande-Bretagne au Continent, 38 rames furent commandées le 31 décembre 1989 à un consortium composé de GEC-Alsthom, ANF, De Dietrich, BN, ACEC, Bush et Metro-Cammel et livrées



PHOTO 130-13 Le 29 septembre 2015, l'ICE 16 Frankfurt Hbf - Bruxelles-Midi est tombé en panne entre Aachen Hbf et Welkenraedt. Il fut secouru par la 1822 qui a remorqué la rame jusqu'à Liège-Guillemins. A Welkenraedt, les voyageurs furent invités à descendre et prendre un IC à destination de Bruxelles et Oostende. L'ICE qui avait quitté Aachen Hbf vers 12.20 est arrivé à Welkenraedt à ... 16.20 ! Bruno MALFAIT.

de 1993 à 1996. Outre les 31 rames de 18 voitures (11 pour *London and Continental Railways* (3001/3002 à 3021/3022), 4 pour la SNCB (3101/3102 à 3107/3108) et 16 pour la SNCF (3201/3202 à 3231/3232) et une motrice de réserve (3999), 7 rames courtes (14 voitures) ont été construites pour *London and Continental Railways*. Ces 7 rames, numérotées 3301/3302 à 3313/3314 et dénommées NOL (North Of London), devaient être utilisées pour des relations entre Paris ou Bruxelles et des grandes

villes au nord de London (Birmingham, Manchester et l'Ecosse), projet finalement jamais réalisé. Après la location, entre 2000 et 2005, de cinq rames à la société britannique GNER pour London - York et London - Leeds (voir *EN LIGNES 44*, page 19), six des sept rames NOL ont été louées par la SNCF et engagées en service intérieur au départ de Paris vers le nord de la France d'avril 2007 à octobre 2014 (*EN LIGNES 81*, page 45). La rame 3307/3308 n'a jamais effectué le moindre service commercial.

PHOTO 130-14 Le 23 juillet 2015, la motrice 3308 était exposée sur le parking du *Great Central Railway North*, au dépôt de Rudington, près de Nottingham. Philippe DE GIETER.





PHOTO 130-15 Les mouvements de voitures d'automotrices quadruples entre les ateliers centraux de Mechelen, Salzennes et Gentbrugge se suivent. Le 4 septembre 2015, la 7760 transfère une voiture intermédiaire entre les Ateliers Centraux de Gentbrugge et Mechelen. Le convoi exceptionnel passe à Wichelen. Wim DE RIDDER.

Quelques jours plus tard, c'est un élément de tête de l'automotrice 833 qui est transféré de Merelbeke à Ronet. L'Atelier de Salzennes se chargera de remonter les équipements de son poste de conduite. Le voici de passage à Ligny, sur la ligne 140 (Ottignies - Charleroi-Sud) remorqué par la 7800. La voiture 16 (M4 pour la photo ci-dessus) sert de poids-frein. Jean-François POLET.



Voitures

Deux voitures radiées

La SNCB a réformé par le PV n° 15-005 du 11 septembre 2015 les voitures I10 Resto 16.006 (61 88 8890 006-4) et M4A 51.046 (50 88 1978 046-3).

La voiture Resto 16.006 est celle se trouvant désormais au *Train World*. Garée à l'extérieur de la gare, sur un coupon de voie à l'arrière du bâtiment, elle assurera un support au restaurant du musée (voir *EN LIGNES* 129 page 39).

Voiture bistro 12.780

La SNCB a vendu la voiture-bistro 12.780 au "*Train Logde*" d'Amsterdam. Cette voiture du type I10 fut mise en service en 1987. C'est en 1991 qu'elle fut transformée en voiture-bistro et incorporée dans l'*EC Memling*.

Le *Train Logde* est un hôtel aménagé dans une rame placée sur un coupon de voie le long de la Changiweg à Amsterdam-Sloterdijk. La rame comprend cinq voitures, dont quatre voitures-lits d'origine suisse (CFF type WLABmh175) et la voiture-bistro 12.780 ex. SNCB.

Les voitures-lits se trouvaient depuis plusieurs années garées à Utrecht après la faillite du *Bergland Express*. Chaque voiture comprend 11 compartiments.

La 12.780 sera aménagée en restaurant et comportera une terrasse.

↑ PHOTO 130-16

Photo du haut : dans l'ancienne cour à marchandises de la gare de Schaerbeek, chargement de la voiture-bar 12.780 sur un camion à destination d'Amsterdam.
Pierre HERBIET, 21 août 2015.

→ *Vue d'artiste du "Train Lodge" après réaménagement du site.*



←↑ *Photos du milieu et du bas* : Le train Lodge est placé le long de Changiweg à Amsterdam-Sloterdijk. La voiture 12.780 est intercalée entre les voitures-lits. Le prix par nuitée devrait être très abordable, aux alentours de € 25. Le Train Lodge pourra également être loué pour des fêtes et célébrations diverses.
Remy den HARTOG, 4 septembre 2015.



PHOTO 130-17 La voiture Resto 16.006 est placée au Train World, sur un coupon de voie à l'arrière de la gare de Schaerbeek, pour servir de support au restaurant du musée. Schaerbeek, 14 septembre 2015. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 130-18 Le groupe Crocodile a ouvert un nouveau restaurant à Tourcoing. Une voiture du type L fait partie du restaurant et est aménagée en salle à manger. Il n'a pas été possible d'identifier la voiture. Bruno MALFAIT.



198

Livraison à la SNCB : 06-03-1963

Numérotation : 228.198 : 06-03-1963 ⇒ 198 : 01-01-1971

Dépôts successifs : ⇒ Schaerbeek : 06-03-1963

⇒ Oostende : 28-12-1964 ⇒ Schaerbeek : 06-10-1967

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

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

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

⇒ Oostende : 07-01-2002 ⇒ Merelbeke : 16-06-2002

⇒ Oostende : 15-12-2002 ⇒ Charleroi-S : 15-06-2003

⇒ Schaerbeek : 11-12-2005

Mise hors exploitation : 04-10-2013

PHOTO 130-19 Merelbeke, 28 avril 1992. Y. STEENEBRUGGEN.



221

Livraison à la SNCB : 23-08-1963

Numérotation : 228.221 : 23-08-1963 ⇒ 221 : 01-01-1971

Dépôts successifs : ⇒ Schaerbeek : 23-08-1963

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

⇒ Oostende : 01-06-1973 ⇒ Stockem : 01-06-1974

⇒ Ronet : 28-09-1981 ⇒ Kinkempois : 10-01-1983

⇒ Hasselt : 03-06-1984 ⇒ Merelbeke : 30-09-1993

⇒ Kortrijk : 31-01-1994 ⇒ Merelbeke : 01-02-1996

⇒ St-Ghislain : 24-05-1998 ⇒ Merelbeke : 21-12-1998

⇒ Schaerbeek : 28-01-2001 ⇒ Merelbeke : 16-06-2002

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

Mise hors exploitation : 04-10-2013

PHOTO 130-20 Rhode-St-Genèse, 29-11-1986. JL VDH.



222

Livraison à la SNCB : 30-09-1963

Numérotation : 228.222 : 30-09-1963 ⇒ 222 : 01-01-1971

Dépôts successifs : ⇒ Schaerbeek : 30-09-1963

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

⇒ Oostende : 01-06-1973 ⇒ Stockem : 01-06-1974

⇒ Ronet : 28-09-1981 ⇒ Kinkempois : 10-01-1983

⇒ Hasselt : 03-06-1984 ⇒ Merelbeke : 30-09-1993

⇒ Kortrijk : 31-01-1994 ⇒ Merelbeke : 01-02-1996

⇒ St-Ghislain : 24-05-1998 ⇒ Merelbeke : 21-12-1998

⇒ Schaerbeek : 28-01-2001 ⇒ Merelbeke : 16-06-2002

⇒ Charleroi-S : 15-12-2002 ⇒ Oostende : 11-12-2005

Mise hors exploitation : 01-09-2013

PHOTO 130-21 Mons, 25 avril 2007. Serge MARTIN.



231

Livraison à la SNCB : 30-05-1963

Numérotation : 228.231 : 30-05-1963 ⇒ 231 : 01-01-1971

Dépôts successifs : ⇒ Schaerbeek : 30-05-1963

⇒ Oostende : 26-05-1968 ⇒ Stockem : 01-06-1974

⇒ Ronet : 28-09-1981 ⇒ Kinkempois : 10-01-1983

⇒ Hasselt : 03-06-1984 ⇒ Schaerbeek : 01-06-1986

⇒ Hasselt : 30-05-1988 ⇒ Schaerbeek : 26-09-1988

⇒ Hasselt : 29-05-1989 ⇒ Haine-St.-P. : 30-09-1991

⇒ St-Ghislain : 01-06-1992 ⇒ Merelbeke : 01-06-1996

⇒ St-Ghislain : 29-05-1998 ⇒ Schaerbeek : 28-05-2000

⇒ Charleroi-S : 08-01-2001 ⇒ Oostende : 11-12-2005

Mise hors exploitation : 28-11-2013

PHOTO 130-22 La Louvière-Sud, 13 mars 1993.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2001

Livraison à la SNCB :		17-07-1975
Numérotation :	2001 :	17-07-1975
Dépôts successifs :	⇒ Ronet :	17-07-1975
	⇒ Stockem :	27-09-1993
Mise hors exploitation :		02-01-2014

PHOTO 130-23 *Schaerbeek, 9 novembre 1983.*
Yves STEENEBRUGGEN.



2003

Livraison à la SNCB :		13-10-1975
Numérotation :	2003 :	13-10-1975
Dépôts successifs :	⇒ Ronet :	13-10-1975
	⇒ Stockem :	27-09-1993
Mise hors exploitation :		02-01-2014

PHOTO 130-24 *Chapois, 22 octobre 1982.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2004

Livraison à la SNCB :		30-10-1975
Numérotation :	2004 :	30-10-1975
Dépôts successifs :	⇒ Ronet :	30-10-1975
	⇒ Stockem :	27-09-1993
Mise hors exploitation :		02-01-2014

PHOTO 130-25 *Forêt de Soignes, 21 septembre 1986.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



5523

Livraison à la SNCB :		02-11-1961
Numérotation :	205.023 :	02-11-1961
	5523 :	01-01-1971
Dépôts successifs :	⇒ Kinkempois :	02-11-1961
	⇒ Montzen :	11-01-1974
	⇒ Kinkempois :	22-06-1977
	⇒ Jemelle :	22-08-1979
	⇒ Gouvy :	16-09-1982
	⇒ Kinkempois :	08-08-1986
Mise hors exploitation :		02-01-2014

PHOTO 130-26 *Ronet, 25 avril 1978.*
Yves STEENEBRUGGEN.





Un logo pour le réseau RER

La SNCB a dévoilé le logo du futur réseau RER de Bruxelles. Le logo présente un S (pour réseau suburbain) de couleur bleue inscrit dans un cercle jaune. Il sera appliqué aussi bien dans toutes les gares et points d'arrêt concernés que dans les horaires s'y référant. Le S est un symbole utilisé partout en Europe pour identifier les réseaux *Suburbains*.

Ce réseau, qui s'étendra dans un rayon de 30 km autour de la capitale, mettra à la disposition des usagers une offre combinée de train, métro et bus. Même si les travaux du réseau sont très loin d'être achevés, le RER sera lancé commercialement le 15 décembre 2015. A cette date, de nouvelles relations et dessertes verront le jour. Un pas important sera la mise en service du tunnel Schuman-Josaphat qui permettra de relier la ligne 161 en provenance de Namur à la ligne 26 (Halle - Vilvoorde) à hauteur de Bruxelles-Schuman. En heures de pointe, cinq trains y transiteront par heure et par sens et quatre en heures creuses. Ainsi, par exemple, les IC Charleroi - Bruxelles-Luxembourg seront prolongés jusqu'à Bruxelles-Aéroport National en empruntant le tunnel Schuman - Josaphat avec arrêt à Bruxelles-Schuman et Bordet. Bruxelles-Schuman sera alors à 15 minutes de l'aéroport.

Une autre relation qui empruntera le nouveau tunnel est l'IC Schaerbeek - Namur - Dinant.

Les deux autres trains qui emprunteront le tunnel sont ceux de la relation RER S5 Geraardsbergen - Mechelen (via la ligne 26)

L'ouverture du tunnel marquera la fin des travaux en gare de Bruxelles-Schuman. Elle sera un modèle d'intermodalité entre le train, le métro et le bus.

Autre nouveauté de décembre 2015, l'ouverture de deux points d'arrêt.

Le premier concerne en fait une réouverture, celle de Pannenhuis, rebaptisé en Tour-et-Taxis, situé sur la ceinture Ouest de Bruxelles (ligne 28) à quelques minutes à pieds du site de Tour & Taxis où se trouvent de nombreuses entreprises et administrations importantes. C'est tout un quartier qui est en réalité en plein développement économique, immobilier et culturel. Le point d'arrêt va bénéficier d'un nettoyage complet ainsi que de nou-

veaux escaliers, clôtures, éclairages et sonorisation. Il sera desservi deux fois par heure par la relation RER S10 (Dendermonde - Bruxelles - Aalst).

Le second concerne le point d'arrêt de Gerموir, situé sur la ligne 161 entre Etterbeek et Bruxelles-Luxembourg. Il sera desservi deux fois par heure par les trains des relations S5 Geraardsbergen - Mechelen (via la ligne 26) et S9 Leuven - Braine-l'Alleud. Offrant une correspondance directe avec les trams, le point d'arrêt disposera d'abris de quai, d'escaliers et d'un ascenseur.

Au 15 décembre, 12 relations RER seront opérationnelles. Chacune se distingue par une couleur propre.

S1	S1	NIVELLES - BRUXELLES/BRUSSEL - MECHELEN
S2	S2	BRAINE-LE-COMTE - BRUXELLES/BRUSSEL - LEUVEN
S3	S3	ZOTTEGEM - BRUXELLES/BRUSSEL - DENDERMONDE
S4	S4	AALST - SCHUMAN - MERODE - VILVOORDE
S5	S5	GERAARDSBERGEN - HALLE - SCHUMAN - MECHELEN
S6	S6	AALST - BRUXELLES/BRUSSEL - SCHAARBEEK SCHAARBEEK
S7	S7	HALLE - MERODE - MUIZEN - MECHELEN
S8	S8	BRUXELLES/BRUSSEL - OTTIGNIES - LOUVAIN-LA-NEUVE
S81	S81	SCHAARBEEK SCHAARBEEK - OTTIGNIES
S9	S9	LEUVEN - SCHUMAN - BRAINE-L'ALLEUD
S10	S10	DENDERMONDE - BRUXELLES/BRUSSEL - AALST
S20	S20	OTTIGNIES - LEUVEN

Fermeture de guichets

La SNCB continue sa politique de rationalisation. Ainsi, depuis le 1er juillet 2015, 23 guichets peu fréquentés ont été fermés. Il s'agit des gares de : Asse, Aywaille, Beauraing, Beernem, Bilzen, Bornem, Duffel, Flémalle-Haute, Fleurus, Haacht, Jemeppe-sur-Sambre, Koksijde, Landegem, Leopoldsborg, Lommel, Londerzeel, Nijlen, Pepinster, Vielsalm, Walcourt, Wervik, Yvoir et Zele.

Dix autres guichets seront fermés en 2016 : Bertrix, Boom, Gouvy, Mariembourg, Poperinge, Quiévrain, Rivage, Temse, Willebroek, Wondelgem.

Et c'est sans compter les 25 guichets qui seront fermés les week-ends ou dont les heures d'ouverture sont raccourcies.

La SNCB justifie ces mesures par le fait que la part des automates dans les différents canaux de vente a quadruplé en moins de deux ans pour atteindre 35 %. La part des guichets dans les ventes a diminué durant la même période de 72 % à 57 %.

Les voyageurs concernés doivent ou devront désormais faire usage d'internet ou des distributeurs automatiques de billets avec tous les inconvénients que cela implique (problème d'utilisation par les personnes âgées, file, vandalisme, plus personne pour les renseigner sur le choix du meilleur billet; l'automate ne va certainement pas avertir le voyageur qu'il peut bénéficier d'un billet ou d'une formule plus attrayante sur le plan tarifaire, etc.).



Pour permettre l'élargissement du canal Albert et l'augmentation du gabarit des bateaux l'empruntant, la ligne industrielle 207 va être déplacée dans les environs de Punt (Olen). Andy ENGELÉN, 13 octobre 2015.

Treski

Le *Treski*, le train de nuit saisonnier mis en marche vers les stations autrichiennes de ski, sera cette saison assuré conjointement par la SNCB et la société néerlandaise *Rail-promo*. Cette dernière a en fait repris la relation qui existait au départ des Pays-Bas vers l'Autriche, qui était assurée auparavant par la défunte société *European Express Train Charter* (EETC); elle a trouvé un accord avec la SNCB pour fusionner avec le *Treski*.

Le *Treski* circulera tous les vendredis à l'aller et les samedis au retour du 18 décembre 2015 au 19 mars 2016. Il partira de Bruxelles pour ensuite se rendre aux Pays-Bas avec arrêt à Antwerpen-Berchem, Roosendaal, Rotterdam, Utrecht, s'Hertogenbosch et Venlo. En Autriche, il desservira les gares de Kufstein, Wörgl, Westendorf, Kirchberg-in-Tirol, Kitzbühel, St.-Johann-in-Tirol, Fieberbrunn, Saalfelden, Zell-am-See, Schwarzach-St.-Veit, St.-Johann-im-Pongau, Bischofshofen, Jenbach, Innsbrück, Ötztal, Imst-Pitztal, et Landeck-Zams. La traction sera assurée par une locomotive de la série 28 jusqu'à la frontière allemande.

PHOTO 130-27 ↓ *Durant le mois d'août 2015, Infrabel a procédé à la démolition du block 31 de Ronet. Les activités de ce poste de signalisation ont été reprises par Namur. A droite, une photo de la cabine dans les années '1960.*

Alain DEFECHEREUX, 26 août 2015.



En octobre, l'ancienne halle à marchandises de la gare de Vilvoorde a été rasée. La vue ci-dessus date du 19 septembre 2010. Ci-dessous, lors de sa démolition le 9 octobre 2015.

Lucien CLAES.





Des TRAXX pour Railtraxx

Actuellement, *Railtraxx* loue quatre locomotives électriques du type TRAXX, toutes chez *Alpha Trains* :

- 186.123 : depuis le 3 mai 2013 (ex. 2801 de la SNCB);
- 186.225 : depuis avril 2012 (ex. 2833 SNCB);
- 185.510 : depuis mai 2015;
- 185.515 : depuis 2012.

Deux autres TRAXX ont déjà été louées durant quelques mois en 2015 par *Railtraxx* :

- 185.511 de mai 2015 au 1er septembre 2015 (aujourd'hui chez *TX Logistik*);
- 185.514 : du début 2015 au 18 juillet 2015 (aujourd'hui chez *Erfurt Bahnservice Gesellschaft*).

Nouveaux trafics pour Railtraxx

Depuis fin août, *Railtraxx* dessert deux raccordements dans le zoning de Genk. Ce trafic concerne des rouleaux de tôles, le premier pour l'usine *Arcelor* de Genk dans laquelle se trouve une ligne de galvanisation électrolytique. L'usine est raccordée à la ligne industrielle 231 à Genk-Zuid Paniswijer; le second pour la firme *SML* (*Service Magasin Limburg*), raccordée à la ligne 230 à Genk-Zuid-Rechterover.



↑ PHOTO 130-28 Le 1er octobre 2015, la Class 66 n° 266.118 manoeuvre des wagons de coils dans l'usine Arcelor-Mittal de Genk. Johny BRAUNS.

PHOTO 130-29 Le 10 septembre 2015, passage à Düren du train 41534 à destination d'Antwerpen-Noord, tracté par la 185.510. Cette TRAXX est prise en leasing par Railtraxx depuis mai 2015. Elle fut livrée par Bombardier (n° 33510) à Locomotion Capital en 2002 (société de leasing rebaptisée ensuite Angel Trains Cargo puis Alpha Trains). A partir d'octobre 2002, elle fut louée à TX Logistik puis, par la suite, successivement à ITL - Eisenbahngesellschaft mbH, Häfen and Güterverkehr Köln AG, D&D Eisenbahngesellschaft mbH, Holzlogistik and Güterbahn GmbH et finalement du 7 mars 2013 à mai 2015, par la société tchèque Metrans. Julien CASIER.





↑ **PHOTO 130-30** Le 3 septembre, la G2000 n° 92 80 1272 402-9 de Railtraxx transfère une rame de coils entre Genk-Goederen et Genk-Zuid. Ligne 21C, Winterslag. Johnny BRAUNS.

↓ **PHOTO 130-31** Revoici la G2000 poussant la rame dans le hall de SML. Johnny BRAUNS.





Le quotidien



PHOTO 130-32 Les 6500 de DB Schenker sont désormais visibles sur une grande partie du réseau. Le 22 août 2015, la 6515 manoeuvre dans le port de Renory le long de la Meuse un train de coils en provenance de Bremen. Le viaduc franchissant la Meuse est celui de la ligne 36A Voroux - Kinkempois. *Johny BRAUNS.*

PHOTO 130-33 Chaque jour ouvrable, DB Schenker dessert au départ de Kijfhoek plusieurs clients implantés dans le port d'Antwerpen. Le 13 août 2015, les 6512 et 6508 franchissent le pont-levant de Lillo en tête d'une rame de citernes à destination du raccordement de Oiltanking. *Johny BRAUNS.*





← PHOTO 130-34

Le 25 août 2015, un autorail d'auscultation des voies appartenant à Eurailscout France (numéro NEV 99 84 916 0 555-1 NL - EUSCT) a transité par Antwerpen-Schijnpoort.
Alain JANMART.



PHOTO 130-35 →

Le 23 octobre 2015, PKP Cargo a remorqué à titre d'essai un train de charbon entre Antwerpen-Zandvliet et Dillingen. N'ayant pas encore de licence pour le réseau belge, c'est Railtraxx qui a assuré la traction entre Antwerpen et Roosendaal. La rame était composée de 21 wagons du type Falns de Xpedys.

Le 23 octobre 2015, passage du train à Horst-Sevenum, tracté par la EU45-205 (189.205 - Siemens 21235 / 2006) louée par PKP-Cargo à la société MRCE depuis mars 2012.

Michel de ESCH.



PHOTO 130-36 ←

Depuis le 1er octobre 2015, DB Schenker a repris à SNCB-Logistics le train Mercedes qui circule entre l'Allemagne et le port de Zeebrugge. La traction entre Aachen West et Zeebrugge est assurée par une locomotive Diesel de la Class 77 d'ECR. A partir de janvier 2016, la traction sera reprise par une TRAXX d'ECR.

Le 8 octobre 2015, passage à Brugge-Sint-Pieters du train Mercedes 47528 (②④⑤⑥ Aachen West 07.12 - Zeebrugge-Ramskapelle 11.32), remorqué par la Class 77 d'ECR. La rame vide circule de nuit (47529 ②④⑤⑥ Zeebrugge-Ramskapelle 01.43 - Aachen West 06.12).

Dennis VANSUMMEREN.



Allemagne

Arrivée du premier ICx

La toute première rame ICE de la nouvelle génération ICx construite par Siemens a circulé pour la première fois le 25 septembre 2015.

Avant la mise en service commercial de la série qui ne devrait pas intervenir avant 2017, les rames subiront une batterie importante de tests qui porteront sur les fonctionnalités du train, notamment les bogies, mais aussi sur l'interaction avec l'infrastructure existante et en particulier les systèmes de commande et de sécurité ainsi qu'entre roues et rails, pantographe et caténaire. Pour rappel, en mai 2011, la DB a commandé une première tranche de 130 rames ICx destinées à remplacer les rames tractées sur les relations à longue distance, mais également ultérieurement les ICE1 et ICE2.



La première rame ICx lors de sa sortie d'usine le 23 août 2015. SIEMENS.



Suisse

Stadler a entamé la livraison des 17 automotrices à voie métrique commandées conjointement par le MBC, TRAVYS, les TPF et le MOB. Le 18 août 2015, la première rame (composée des éléments Be 4/4 31 et 32) des Transports de la région Morges-Bière-Cossonay (anciennement BAM, Bière - Apples - Morges) a été acheminée sur un wagon à voie normale depuis l'usine Stadler de Bussnang jusqu'au dépôt MBC à Morges. De Cossonay-Penthalaz à Morges, c'est la Re 420 506 du MBC qui a assuré la remorque. Cette locomotive est l'ex-Re4/4 II 11142 des CFF, acquise par le MBC en février 2013. Stéphane RICKLI.



Pays-Bas

PHOTO 130-37 ↓ Plus rapidement que prévu, les dernières automotrices Plan V (mat '64) des NS pourraient bien être retirées du service pour la fin de 2015. Il reste à voir si les NS pourront s'en passer en 2016 étant donné qu'il y a actuellement un manque de matériel. Il n'est pas certain que les 18 rames à double étage du type DD-AR remises en service suffiront (voir EN LIGNES 129 page 28). Le 10 septembre 2015, départ d'Oosterwijk du Sprinter 5256 (Eindhoven - Tilburg Universiteit). Michel de ESCH.



PHOTO 130-38 → Chaque jeudi et samedi, Railpromo met en marche le "Panorama Rail Restaurant", un train touristique effectuant un tour des Pays-Bas au départ d'Amsterdam CS vers Den Haag Hollands Spoor. La traction est assurée par la 1252, ex. EETC.

Le 26 septembre 2015, passage du train à Loenersloot. La rame est composée d'une voiture panoramique ex. DB et de deux voitures-restaurants ex-Herik Rail, ex-NS, ex-Grill Express SNCF.

Ce train aurait dû circuler en Belgique le dimanche 11 octobre 2015 au départ de Weert vers Antwerpen-Centraal via Neerpelt et Mol. Quelques jours avant, le SSICF a interdit la circulation du train. Michel de ESCH.

■ Luxembourg

La fin des 1800 est proche au Grand-Duché de Luxembourg. Début octobre, seule roulait encore la 1818 cantonnée à son service de train de pétrole entre Bettembourg et Bertrange. CFL Cargo compte remplacer fin décembre la 1818, dont les essieux arrivent à limite d'usure, par une 1500. La 1818 est destinée au patrimoine historique des CFL.

Les trois autres 1800 sont garées : la 1809 depuis 5 ans à Belval Usines, la 1815 pour vibrations suite à un tamponnement, et la 1817 pour usure des essieux. La démolition de deux de ces locomotives est à l'ordre du jour.

Sur l'entrefaite, la 1806 est retournée à Magdebourg, et les 1805 et 1812 envoyées à Padborg (Danemark) où les 1807 et 1814 sont toujours actives. La 1805 en bon état devrait reprendre rapidement du service au Danemark.

■ Russie

Tout comme la SNCB, les Chemins de fer russes (RZhD) ont choisi la plate-forme *Desiro* de *Siemens* pour rajeunir leur parc d'automotrices. Livrées en deux sous-séries - ES1 (bitension) et ES2G (monotension 3 kV) - elles circulent sous le nom commercial "*Lastochka*" (hirondelle).

Le 29 décembre 2009, en vue des Jeux Olympiques d'hiver de Sotchi organisés en 2014, les RZhD commandèrent à *Siemens* une série de 54 automotrices bitension (3 kV/25 kV) du type *Desiro*, adaptées aux caractéristiques du réseau russe, au prix de €12.8 millions par rame. Chacune comporte deux voitures motrices encadrant trois voitures non motorisées. Elles peuvent circuler à 160 km/h.



PHOTO 130-39 Le 21 août 2015, l'automotrice ES1-008 arrivant de St.Petersburg comme train Lastochka 711A approche du terminus à Veliky Novgorod et traverse le point d'arrêt de Mendeleevskaya. Philippe DE GIETER.

Construites pour circuler sur les voies à écartement large (1520 mm), elles sont plus massives que les *Desiro* ML de la SNCB (hauteur 4.85 m, largeur 3.48 m pour le *Desiro* RUS, contre respectivement 4.25 m et 2.84 m pour le *Desiro* ML) et doivent résister aux conditions climatiques extrêmes rencontrées en Russie. Livrées à partir du 6 mars 2012, elles assurèrent le premier service commercial *Lastochka* le 23 janvier 2013 entre St. Petersburg et Veliky Novgorod. Elles furent ensuite utilisées en service suburbain à Sotchi pendant la période des Jeux avant d'être redirigées vers des relations directes circulant sous les deux types de tension. On les retrouve maintenant au départ de St. Petersburg, Moskva, Krasnodar et Sotchi. La livraison des 54 ES1 fut achevée fin 2014. Les ES1 046 à 054 ont un aménagement "Premium", plus

adapté aux services sur de plus longues distances (sièges plus confortables, 332 places assises par automotrice au lieu de 443 dans la version de base, un WC par voiture, prises de courant et Wi-Fi). Les *Lastochka Premium* circulent sur les relations St. Petersburg - Petrozavodsk (402 km, 4h55) et Moskva - Kursk (537 km, 5h55).

Alors que les 54 ES1 furent construites à Krefeld en Allemagne, les ES2G sont fabriquées en Russie par *Oural Locomotives*, une joint-venture entre *Siemens* et *Sinara*, qui dispose d'une nouvelle usine près de Ekaterinbourg, avec une capacité de production de 200 voitures par an. Le 7 septembre 2011, une commande pour 240 automotrices type ES2G a été signée. La première est sortie d'usine en mai 2014. En septembre 2015, 14 rames avaient été livrées, toutes affectées à Moskva.





PHOTO 130-40 Au Royaume-Uni, la plus grande partie du trafic voyageurs est aujourd'hui assurée par des autorails et des automotrices. Les rames tractées ont quasiment disparu du réseau. Des rames tractées sont toutefois réapparues momentanément sur deux lignes en attendant la livraison de nouveaux autorails. Ces rames, fournies par la compagnie Direct Rail Services (DRS), étaient remorquées par de vétustes locomotives de la Class 37 construites de 1960 à 1966. Ainsi, jusqu'au 4 septembre 2015, une rame de trois voitures encadrée par deux Class 37 a été intégrée dans le roulement des autorails desservant les lignes Norwich - Great Yarmouth et Norwich - Lowestoft dans le Norfolk. Le 28 août 2015, le train 2J67 Lowestoft - Norwich longe la rivière Waverney. Le train est encadré par les Class 37.409 et 37.422. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 130-41 Le 25 août 2015, départ de Reedham du train 2J80 Lowestoft - Norwich. Cette ligne est toujours intégralement équipée d'une signalisation mécanique. Yves STEENEBRUGGEN.





PHOTO 130-42 La seconde ligne relie Carlisle à Barrow-in-Furness dans la splendide région du Cumberland. Ici, ce sont deux rames tractées qui sont engagées dans le roulement. Depuis la mi-août, elles sont devenues réversibles par l'adjonction d'une voiture-pilote. Le 24 août 2015, passage du train 2C34 Carlisle 14.35 - Barrow-in-Furness 17.22, poussé par la 37.402. Cette ligne compte parmi les plus belles du royaume. Sur sa plus grande partie, elle est établie contre la côte de la mer d'Irlande. De plus, elle est toujours presque intégralement équipée d'une signalisation mécanique, le tout dans des gares qui n'ont pas changé d'aspect depuis plus d'un siècle ! Les amateurs de Diesel se régaleront également par le bruit spectaculaire des Class 37, qui n'est pas sans rappeler celui de nos 59 ! Yves STEENEBRUGGEN.

PHOTO 130-43 Le 24 août, le train 2C40 Carlisle 08.42 - Barrow-in-Furness 11.30 passe à Parton et va bientôt arriver à Whitehaven. Chaque rame assure deux allers-retours sur la ligne; un train est même prolongé jusqu'à Preston. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Suède : 100 ans de traction électrique



PHOTO 130-44 Le dimanche 13 septembre 2015, la "Crocodile" suisse a effectué deux allers-retours entre Gävle et Krylbo-Avesta. Passage à Byvalla. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Durant toute l'année 2015, les Chemins de fer suédois - Statens Järnvägar (SJ) - ont fêté le 100e anniversaire de la traction électrique. C'est en effet en 1915 que fut électrifiée la première ligne des SJ - la ligne du fer - entre Kiruna et la frontière norvégienne. La Suède est ainsi un des pays précurseurs de la traction électrique dans le monde. Pour marquer cet événement, plusieurs manifestations furent organisées, avec comme point d'orgue le week-end des 12 et 13 septembre 2015, avec la venue d'une "Crocodile" des Chemins de fer fédéraux suisses !

Bref historique

La traction électrique était déjà apparue en Suède en 1895, avec l'électrification de la ligne à voie étroite (écartement

0,891 m) reliant Egelbredspla (Stockholm) à Framnäsrike (longueur 10 km). La tension choisie était alors le 440 V continu, qui sera convertie plus tard en 1500 V continu.

Les premières lignes à voie normale électrifiées furent celles reliant Tomtebodå à Jära en 1905, et Karlberg à Värtan en 1907. La tension était alors le 20 kV avec des fréquences qui varient entre



PHOTO 130-45 Arrivée à Gävle de la "Crocodile" qui a assuré le premier aller-retour vers Krylbo-Avesta le 13 septembre 2015. A gauche, la Rc6-1344 (ASEA 1983) des SJ, peinte depuis 2009 dans la nouvelle décoration entièrement noire. Alain BREYSEM.

15 et 20 Hz.

Après ses premières expériences convaincantes, les SJ décidèrent d'électrifier le réseau, le charbon étant rare alors que l'énergie électrique pouvait être abondamment fournie par les sources hydrauliques provenant des montagnes. Un rapport prévoyait l'électrification de 4332 km. Comme tension d'alimentation, les SJ optèrent pour le 15 kV 15 Hz et l'appliquèrent sur la ligne du fer entre Kiruna et Riksgransen (frontière norvégienne), longue de 119 km. C'est *Siemens Schuckert* qui fournit les équipements et locomotives.

Pour son exploitation, plusieurs séries de locomotives furent mises en service avec des configurations d'essieux 2B (1914, ASEA, Z 31), 2B2 (1914-15, Falun, Pa 27 et 28), D (1922, 10 unités, Od42 à 51) et 1C + C1 (13 locomotives doubles, Oa 1 à 26, prévues pour 1915, mais mises en service en 1921, Siemens).

Cette première électrification fut un succès total; le coût d'exploitation était nettement plus bas que la traction à vapeur

et le service plus régulier, avec des charges de 1500 à 2000 t.

Durant la Première Guerre, malgré le manque de matières premières, 800 km de lignes furent électrifiés.

Les électrifications se poursuivirent ensuite activement pour atteindre 7060 km après la Seconde Guerre, soit 63 % du réseau.

Aujourd'hui, sur les 13.388 km du réseau suédois, 7918 km sont électrifiés.

Le parc de traction électrique

Le parc de traction électrique des SJ était très remarquable. La majorité des locomotives a été construite par ASEA (Allmänna Svenska Elektriska AB) pour la partie électrique. En 1988, cette société a fusionné avec le suisse BBC (Brown, Boveri & Cie) pour former le groupe ABB (ASEA Brown Boveri). Pour la partie mécanique, plusieurs firmes participèrent à leur construction : *NoHAB*, *Falun* et *Motala*.

Longtemps, les SJ adoptèrent la transmission par bielles.

Un autre aspect caractéristique de nombreuses séries de locomotives était leur caisse souvent construite en bois.

Les premières locomotives furent construites par *Siemens* en 1914-1915. Toutefois, le déclenchement de la Première Guerre mondiale reporta leur mise en service en 1921. Il s'agissait de 13 machines doubles du type 1C + C1, classées dans le type Oa. Elles possédaient une puissance de 1200 kW pour une masse de 137 t et une vitesse de 60 km/h.

En 1917, ASEA fournit une série de huit locomotives doubles semblables aux Oa classées dans le type Ob, mais avec caisse en bois, et une vitesse portée à 100 km/h.

Construites par ASEA, les Oa et Ob possédaient deux énormes moteurs de traction, un par caisse.

Chaque moteur était relié par une bielle oblique à un faux essieu. Ce dernier était relié par bielles aux trois essieux moteurs.

PHOTO 130-46 Les deux locomotives du type Pa (Pa 27 et Pa 28), construites par ASEA, furent mises en service en 1915. La Pa 27 est conservée en état de marche et compte parmi les plus anciennes locomotives à voie normale encore actives dans le monde ! Elle constituait la pièce maîtresse du centenaire. Ces locomotives du type 2B2 étaient équipées d'un énorme moteur de 665 kW qui attaquait à l'aide d'une bielle oblique un faux-essieu relié par bielles aux deux roues motrices. Elles pouvaient ainsi atteindre 100 km/h ! Leur poids s'élevait à 91 t. La Pa 27 fut mise en service le 1er mars 1915 et réformée en 1957. Elle fut officiellement préservée en 1962 et se trouve depuis 2011 au musée de Nynäshamn. Le 13 septembre 2015, elle assura un aller-retour entre Gävle et Krylbo-Avesta. Elle passe ici à Torsåker lors du voyage de retour. Michel HANSSSENS.





PHOTO 130-47 La Dm-1248 + Dm3-1247 + Dm-1246 en route vers Krylbo-Avesta. Cette locomotive fut mise en service en 1970 sur la ligne du fer. Elle est aujourd'hui préservée au musée de Gävle. Philippe STERCK, 13 septembre 2015.

Après la Première Guerre mondiale, une série d'engins de 830 kW à quatre essieux, tous moteurs, fit son apparition en 1922 : les Od. Ces 10 machines, construites par ASEA, à caisse en bois, possédaient un moteur de traction double relié par engrenages à un faux essieu, lequel entraînait par bielles les quatre essieux moteurs. Elles pouvaient circuler à 60 km/h et avaient un poids de 69 t.

Nous passons ici les petites séries d'engins prototypes.

De 1922 à 1928, les SJ mirent en service deux nouvelles séries de locomotives doubles 1C + C1 semblables aux Ob, avec caisse en bois, d'une puissance de 2130 kW pour un poids de 127 t. Les Oe furent produites à 11 unités par ASEA de 1922 à 1923. Les Of, au nombre de 10, furent livrées par ASEA de 1922 à 1928.

C'est à partir de 1925 que débuta la livraison d'une des plus célèbres locomotives suédoises : les 1C1 du type D. Très réussies, elles furent produites par ASEA à 333 exemplaires jusqu'en 1939. Ces

machines avec caisse en bois circulèrent sur tout le réseau, aussi bien en trafic voyageurs que marchandises. Elles possédaient deux moteurs de traction doubles développant 1840 kW. La transmission était toujours réalisée par bielles via un faux essieu. Avec un poids de 80 t, elles pouvaient atteindre 90 km/h. Les D pouvaient remorquer des trains de voyageurs de 550 t à 90 km/h et des trains de marchandises de 900 t à 75 km/h. Cette série fut au fil des ans modifiée en plusieurs sous-séries (Df, Dg, Dk, Dr, Ds, Du); certaines reçurent une nouvelle caisse métallique.

Une série fort semblable mais avec caisse métallique et apte à 100 km/h fut encore livrée à 93 unités par ASEA de 1952 à 1957; elles furent classées Da.



PHOTO 130-48 De 1954 à 1955, le réseau privé du TGOJ (Trafik AB Grängesberg - Oxelösunds Järnvägar) utilisait 11 Bo'Bo' construites par ASEA et numérotées dans la série Bt 301 à 311. D'une puissance de 2640 kW, elles pouvaient circuler à 105 km/h et pesaient 72,6 t. Le 12 septembre, la Bt 305 remise dans sa version d'origine, a remorqué un train spécial jusqu'à Gävle. La voici en gare de Gävle lors du voyage du retour. Michel AERTS.



PHOTO 130-49 Le 13 septembre 2015, les 1C1 D-101 et D-109 remorquèrent un train spécial entre Gävle et Krylbo-Avesta et retour. Les voici en passage à Västerhåstbo Hästbo. Ces deux superbes locomotives avec caisse en bois ont été mises en service en 1925. Elles font partie d'une série de 134 exemplaires livrés par ASEA entre 1925 et 1933. Elles disposaient d'une puissance de 1840 kW et pouvaient circuler à l'origine à 90 km/h. Après diverses modifications (sous-séries Df, Dg, Dk, Dr, Ds et Du), certaines furent autorisées à 120 km/h. La D 101 a été réformée en 1971. Depuis 1972, elle est conservée par le musée de Gävle. La D 109 a été réformée en 1976 et préservée par le Museiföreningen Östra Skånes Järnvägar. Depuis 2011, elle se trouve au musée de Kristianstad. Marc RIGUELLE.

PHOTO 130-50 Le 12 septembre 2015, un train historique effectuait des navettes toutes les 30 minutes entre Gävle et le musée. La rame était encadrée par la Mg 620 et la Hg 504. Les Co'Co' du type Mg furent produites par ASEA à 17 unités entre 1944 et 1945. Ces Co'Co' développaient une puissance de 260 kW pour un poids de 102 t et une vitesse de 80 km/h. Retirée du service en 1981, la Mg 620 acquise par le Stockholms Kultursällskap för Ånga och Järnväg, a été restaurée en état de marche de 1985 à 1994. Eric VAN HOECK.





PHOTO 130-51 Après les festivités du week-end des 12 et 13 septembre 2015, la F-701 et la Mg-620 retournent vers le dépôt du Stockholms Kultursällskap för Ånga och Järnväg, en passage à Fors. La 1D1 F-701 fait partie d'une série de 24 machines livrées de 1942 à 1949 par ASEA. Ces machines de vitesse atteignaient 135 km/h, avec 2640 kW et 102 t. La F-701 fut radiée en 1983 et vendue au Stockholms Kultursällskap för Ånga och Järnväg. Philippe STERCK, 13 septembre 2015.

PHOTO 130-52 Au musée de Gävle, les visiteurs purent admirer la remarquable 1C1 n° 41 du Nordmark-Klarälvens Järnvägar (NKIJ). Ce réseau à voie étroite (891 mm) exploitait jusqu'en 1990 la ligne Skoghäll - Karlstad - Hagfors - Filipstad (160 km). Pour l'électrification de la ligne en 1920, le NKIJ mit en service 15 machines 1C1 n° 31 à 45, construites par AEG. Elles développaient une puissance de 3255 kW, pouvaient circuler à 60 km/h et pesaient 40 t. L'unique moteur de traction entraînait à l'aide d'une bielle oblique un faux essieu, lequel était relié par biellettes aux 3 essieux moteurs. Michel HANSSENS.



De la Da 1C1, les SJ passèrent à une version d'une locomotive double à quatre essieux moteurs par élément : 1D + D1. Classées Dm, elles furent mises en service à 39 unités entre 1953 et 1971. De 1967 à 1970, on leur a adjoint une unité motrice sans poste de conduite pour former des machines triples : les célèbres Dm3. A leur sujet, nous vous renvoyons dans *EN LIGNES 119* pages 52 à 54.

De 1936 à 1951, ASEA fournit une autre série d'engins remarquables : des locomotives bi-mode pouvant aussi bien fonctionner sous caténaires qu'avec des batteries pour la circulation sur les sections non électrifiées. Elles furent construites à 137 exemplaires et réparées dans les séries Ha, Hb, Hc et Hg. Elles ne possédaient qu'une seule cabine de conduite, située au centre de la caisse et flanquée de deux longs capots. Elles étaient montées sur deux bogies à deux essieux. Leur puissance était de 1160, 1176 ou 1300 kW, pour un poids variant entre 49,5, 51, 60 et 64 t, et une vitesse de 70 ou 80 km/h.

Comme la charge des trains de voya-

geurs rapides augmentait sans cesse, les SJ mirent en service une série de 24 locomotives 1D1 de 2560 kW et 102 t, classées dans le type F, capables de circuler à 135 km/h avec 550 t. Cette fois, leur transmission ne faisait plus appel à des bielles d'accouplement.

Apparurent ensuite les 32 Co'Co' du type Ma développant 3960 kW, pour une masse de 105 t et une vitesse limitée à 105 km/h.

Pour le trafic des marchandises, une série de 17 Co'Co' fut livrée en 1944 par ASEA. Classées dans le type Mg, elles développaient 2640 kW, pouvaient circuler à 105 km/h et pesaient 102 t. Elles étaient utilisées tant en service voyageurs que marchandises.

En 1955 apparaît une série de Bo'Bo' légères à l'allure très originale puisque la caisse construite par NoHAB était calquée sur celle des célèbres locomotives Diesel américaine desquelles découle la caisse des "gros nez" danois, norvégiens hongrois et belges. Les deux premières sont livrées par ASEA en 1955, les autres

en 1961. D'une masse de 61 t et d'une puissance de 2640 kW, elles remorquaient les trains rapides à 150 km/h au départ de Stockholm vers Göteborg et Malmö. Elles furent classées dans le type Ra et baptisées "Rapid" 1 à 10.

Les SJ furent les premiers à utiliser en grande série des locomotives à thyristors, en commençant par les Rc1.

Auparavant, en 1962, les SJ avaient mis en service une série de 6 Bo'Bo' du type Rb équipées de redresseurs au silicium, toujours fournies par ASEA. Ces machines de 74 t développaient 3300 kW et pouvaient circuler à 120 km/h.

Les Rb ont donné naissance aux Rc, lesquelles étaient toutes équipées de thyristor. Au total, ASEA et NoHAB fournirent 366 locomotives, déclinées dans les types Rc1, 2, 3, 4, 5 et Rm (ces dernières pour le trafic marchandises entre Boden et Ånge). Toutes développaient 3600 kW et pouvaient circuler suivant les séries entre 135 et 180 km/h (100 km/h pour les Rm). Leur poids variait entre 74 et 76 t (90 t pour les Rm).

PHOTO 130-53 Le 13 septembre 2015, un train spécial en provenance de Stockholm passe à Morshyttan, remorqué par la machine historique Rc1-1007. Cette locomotive fut la première machine à thyristors de la série Rc, la plus importante du parc des SJ. Au total, les SJ commandèrent 366 unités, lesquelles furent livrées par ASEA entre 1967 et 1988, et déclinées en plusieurs sous-séries : Rc1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 et Rm. La Rc1-1007 fut radiée en 2014 et sauvegardée en état de marche par le Sveriges Järnvägsmuseum de Gävle. Thierry COCHIN.



SUÈDE : 100 ANS DE TRACTION ÉLECTRIQUE

Avec la réforme des chemins de fer, le parc actuel des Rc est aujourd'hui partagé entre les différentes grandes compagnies, les SJ pour le trafic voyageurs, *Green Cargo* (ex. SJ) pour le trafic marchandises et la société de leasing SSRT qui met les locomotives à la disposition d'autres compagnies comme TAGAB, *CargoNet* ou encore *Veolia*. En 2014, huit Rc3 ont été vendues à la société privée *Hector Rail*.

Les Rb et Rc ont connu une importante descendance à l'étranger, notamment en Autriche (ÖBB séries 1043 et 1044), Roumanie et Yougoslavie, mais également en Iran (8 locomotives 25 kV en 1982) et aux USA (95 machines classées AEM7 pour diverses compagnies), ainsi qu'une version à 6 essieux en Norvège (NSB type EL15), Roumanie et Bulgarie; le tout forme un total de quelque 2000 locomotives !

Les SJ ont également possédé un grand nombre de locomotives électriques de manoeuvres à deux ou trois essieux, dont les Ub de 515 kW produites par ASEA à 90 exemplaires entre 1930 et

1935, à 3 essieux et transmission par faux essieu et bielles.

Le parc de traction des SJ comprenait plusieurs séries d'automotrices que nous ne traiterons pas dans cet article.

Les festivités

Les SJ ont donc décidé de fêter le 100e anniversaire de la traction électrique durant toute l'année 2015, avec toutefois comme point d'orgue le mois de septembre et en particulier le week-end des 12 et 13 septembre.

Pour couronner l'évènement, les SJ ont réussi le pari fou d'inviter une crocodile suisse. Cette dernière, la Ce 6/8 14.305 de *CFF Historic*, s'est rendue par ses propres moyens en Suède (sauf au Danemark où le réseau est électrifié en 25 kV. Après avoir traversé l'Allemagne et le Danemark, elle est entrée en Suède à Malmö d'où elle a poursuivi son voyage, toujours par ses propres moyens, jusqu'à Gävle, au nord de Stockholm, là où se situe le musée national du chemin de fer. Le week-end des 12 et 13 septembre 2015, la "Crocodile" a effectué plusieurs

trains spéciaux. Le samedi, elle a remorqué un train spécial entre Stockholm et Gävle (114 km). Le lendemain, elle assura deux parcours spéciaux entre Gävle et Krylbo-Avesta. Le retour vers Gävle du dernier parcours fut assuré en double traction avec la locomotive triple Dm3-1246 !

D'autres trains spéciaux furent mis en marche le dimanche 13 septembre, toujours entre Gävle et Krylbo-Avesta, à l'aide des D101 et 109 (construites en 1925), de la Pa 27 (un des prototypes de 1915 !) et de la machine triple Dm-1246/1247/1248.

Afin d'amener les visiteurs à Gävle, divers trains spéciaux furent mis en marche avec du matériel historique appartenant à diverses associations. Ce genre d'évènement n'est hélas plus possible en Belgique, depuis la mise en application de la nouvelle réglementation régissant les trains touristiques. La Suède est particulièrement attentive à la préservation de son patrimoine ferroviaire. Le pays compte de multiples musées et lignes touristiques.

PHOTO 130-54 *Le dimanche 13 septembre en fin de journée, la Ra 846 a relayé en gare de Krylbo-Avesta la "Crocodile" et a poursuivi la remorque du train jusqu'à Stockholm. La voici prête au départ à Krylbo-Avesta. Les 10 locomotives du type Ra furent construites par ASEA en 1957 (les deux premières : Ra 846 et 847) et en 1961. Elles avaient la particularité d'avoir reçu une caisse NoHAB semblable à celles des "Gros Nez". Leur puissance atteignait 2640 kW pour une masse de 61 t et une vitesse limitée à 150 km/h La Ra 846 fut retirée du service en 1987 et cédée au Sveriges Järnvägsmuseum de Gävle qui la maintient en parfait état de marche.* Jean-Luc VANDERHAEGEN, 13 septembre 2015.





PHOTO 130-55 Le 13 septembre 2015, le dernier retour de Krylbo-Avesta vers Gävle fut assuré en double traction par la "Crocodile" et la Dm. Du jamais vu et un spectacle inoubliable de mouvements de bielles ! Marc RIGUELLE.

PHOTO 130-56 Le 14 septembre 2015, la "Crocodile" a pris le chemin du long retour vers la Suisse. Le 15 septembre, elle passe à Järna, sur la ligne Stockholm - Norrköping. Elle assura la tête du train, en double traction avec la Rc1-1007. Thierry COCHIN.



La remise vapeur de Liège



Une vue datant du tout début des années 1900 de la première remise de Liège, communément appelée "remise de Varin". Devant la porte de la première voie, nous voyons de gauche à droite une type 12, une type 2 et une seconde type 12. Les maisons visibles à l'arrière-plan sont situées le long de la rue Varin. Collection Maurice HENNEQUIN / PFT.

La remise de Liège (aussi dénommée familièrement "Fagnée" ou "de Varin", termes que nous utiliserons dans cet article pour différencier les différentes remises) subsista jusqu'au 4 octobre 1953, date à laquelle toutes ses activités furent transférées vers le nouvel atelier de Kinkempois. Ce dernier fut construit à l'emplacement des anciennes rotondes du Nord-Belge. Dans cet article, nous allons décrire en détail les installations de la remise de Liège en 1927, ainsi que les services assurés.

Disposition générale

Les installations de la première remise étaient situées à la sortie de la gare des Guillemins, sur un terrain situé entre les voies de la ligne vers Verviers, la rue Varin et l'actuelle place du Général Leman.

Elles se composaient d'une remise à six voies (remise de Varin) et d'un atelier de réparation. Après la Première Guerre mondiale, une remise plus grande fut construite entre la rue de Namur et le quai de Rome (remise de Fagnée). A ce moment, la remise primitive à six voies fut démolie.

A l'arrière de la remise à six voies (de Varin) se trouvait un atelier de réparation, situé en bordure de la rue Varin et de l'actuelle place du Général Leman. Cet atelier aurait été primitivement une remise, modifiée en atelier après la construction de la remise de Varin. Le bâtiment avait la particularité d'avoir une plaque tournante disposée dans un bâtiment de forme carrée.

Les 18 voies étaient réparties tout autour de la plaque tournante, laquelle avait un diamètre de 13,500 m.

Description de la remise

Les installations se composaient :

- de trois bâtiments comprenant les bureaux, la salle de théorie, la salle de bains, le réfectoire et le dortoir;
- de la remise (de Fagnée) à voies parallèles, avec atelier, tournerie, forges et locaux divers;
- d'une station hydraulique;
- d'un poste de transformation électrique;
- d'un atelier de réparation comprenant hall de montage, forges, postes de soudure à l'arc et au chalumeau, magasins.

Bâtiments et bureaux

- l'un situé sur l'actuelle place du Général Leman abrite la majeure partie des services administratifs;

- le second sur la cour de la remise est destiné au service des trains;
- le troisième abrite le restant des bureaux ainsi que la salle de théorie, la salle de bains, le réfectoire et le dortoir.

Remise du quartier de Fagnée

La remise comprend 7 voies dont quatre avec fosses de 80 m de long et une de 40 m de long. La profondeur de ces fosses est de 0,85 m.

Entre les 6^e et 7^e voie (lavage) se trouvent 6 vannes à eau froide et 12 à eau chaude.

A droite de la remise sont installées deux chaudières, dont l'une est munie d'un foyer aéro-économiseur *Genevet* fournissant alternativement la vapeur pour le lavage des locomotives, l'essorage des lavettes et la régénération du packing.

Appareils à descendre les roues

Un appareil hydraulique commandé par moteur électrique, dessert les voies 1, 2 et 3.

LIERSE MODELSPOORWEGEN
DE GEIT
 organiseert
27ste Boekenbeurs
Zondag 6 December 2015
 Zaal Karthuizershof, karthuizersvest 55 te Lier
 Van 9 tot 13.00U.



V.U.: Raets
 Jelle
www.liersemodelspoorwegen.be
info@liersemodelspoorwegen.be
 Info:
 0494311650

Le *Royal club Ferroviaire de l'Est de la Belgique* organise le 22 novembre 2015 sa 14e Bourse de Train-Auto-Modélisme.

Achat - Vente - Echange.

Adresse : salle polyvalente de Melen (itinéraire fléché)
 Rue de l'Enseignement, 2
 4633 Melen (Soumagne)

De 9h à 13 h.

Bar et petite restauration.

Info complémentaire :

☎ : 087/33.89.56
 ou 0473/63.90.09

E mail :

jean-claude.simar@skynet.be

Site internet club :

www.rcfeb.be

RETROTRAIN SAINT-GHISLAIN ET LA FONDATION ROI BAUDOUIIN

La *Fondation Roi Baudouin* encourage par son action le développement de projets sociaux et culturels, et c'est dans ce cadre que lui a été soumis le projet de réhabilitation de l'atelier des wagons de Saint-Ghislain, à transformer en musée du rail.

Le procédé mis en place par la *Fondation Roi Baudouin* est simple : un numéro de compte est attribué au projet, et tous les versements qui y arrivent sont fiscalement déductibles. Une attestation est établie par elle chaque année pour les donateurs, pour autant que le montant total versé soit supérieur à € 40.

De nombreux travaux ont déjà pu être effectués grâce au soutien financier des donateurs, comme la sécurisation du lieu, le remplacement de volets mécaniques, le remplacement de boiseries extérieures, le renouvellement de la toiture du bâtiment principal, le remplacement de la toiture des voies 1 à 4.

Les dons sont obligatoirement affectés à la réhabilitation du site de Saint-Ghislain; ils doivent être effectués sur le compte bancaire BE10-0000-0000-0404 de la Fondation Roi Baudouin, rue Brederode, 21 à BE-1000 BRUXELLES. En communication du bulletin de virement, il est indispensable de mentionner, sous peine de ne pas voir le montant attribué au projet, le terme : "L78599-asbl Patrimoine Ferroviaire et Tourisme".

Les dons peuvent aussi être reçus de l'étranger, la Fondation faisant partie du réseau TGE (Transnational Giving Europe) qui regroupe des institutions ayant les mêmes buts. Tous les renseignements peuvent aussi être obtenus en consultant le site internet www.kbs-frb.be.

Un grand merci à ceux qui soutiennent la création du Rétrotrain de Saint-Ghislain et qui se verront directement récompensés par le biais de la déduction fiscale. Sans cette aide précieuse, il est certain que tous les travaux ne pourraient être menés à bien.

RÉTROTRAIN SAINT-GHISLAIN

Samedi 5 décembre

Grande bourse d'échange

Le Musée du Rail Rétrotrain de 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, et le calendrier LOCO 2015;
- buvette et petite restauration;
- ouverture au public de la section " Modélisme ", avec ses réseaux de trains miniatures.

Le Musée est situé près de la gare de Saint-Ghislain; parking aisé devant la gare. Il est accessible :

- par route : autoroute E19-E42, sortie Saint-Ghislain, direction Hornu ;
- par train : les trains IC Liège - Mouscron (dorsale wallonne) et L Mons - Quiévrain (correspondance à Mons avec les trains de Bruxelles) desservent Saint-Ghislain toutes les heures ;
- par le bus : gare de Saint-Ghislain.

Les abonnés à la revue "EN LIGNES" ou "OP DE BAAN" bénéficient d'une réduction de 10% sur tous leurs achats effectués à la boutique PFT, sur présentation de leur carte d'abonnement 2015.

Attention : le parking du Musée ne sera pas accessible ! Parking le plus proche : celui de la gare (300 m)

Entrée €2 - gratuite pour les enfants de moins de 14 ans.

Nouveauté

LES AUTORAILS BROSSSEL

tome 1 :

les types 551 - 552 - 553

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

Les sauveurs de nombreuses petites lignes

Julien CASIER

€49



Editions PFT

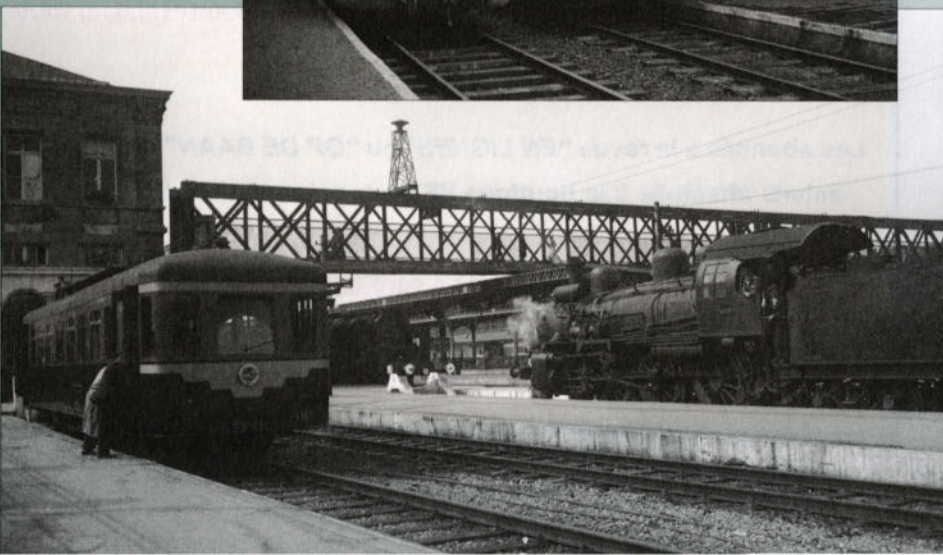
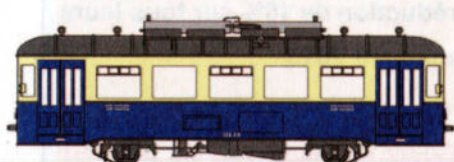
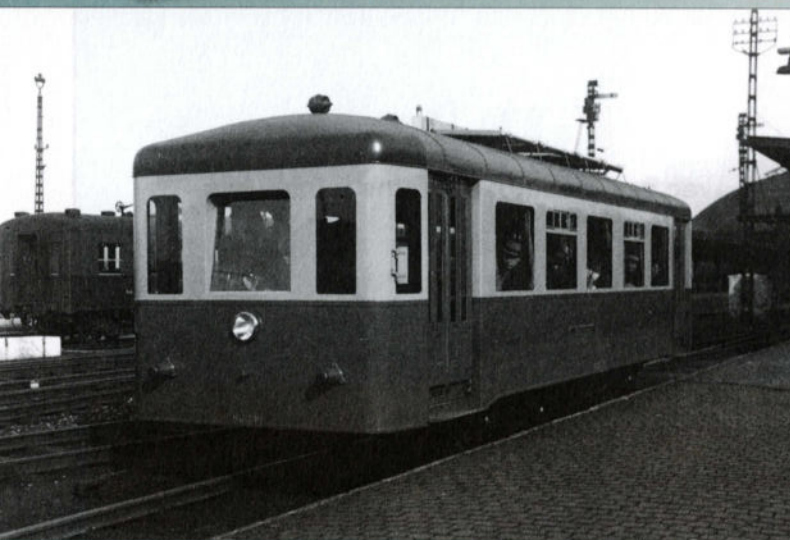
Il présente en détail les autorails *Brossel* des types 551, 552 et 553 (future série 49) ainsi que les autorails ES 100 et ES 300. Très économiques, ces autorails permirent de sauver de nombreuses petites lignes secondaires.

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 1850 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 :

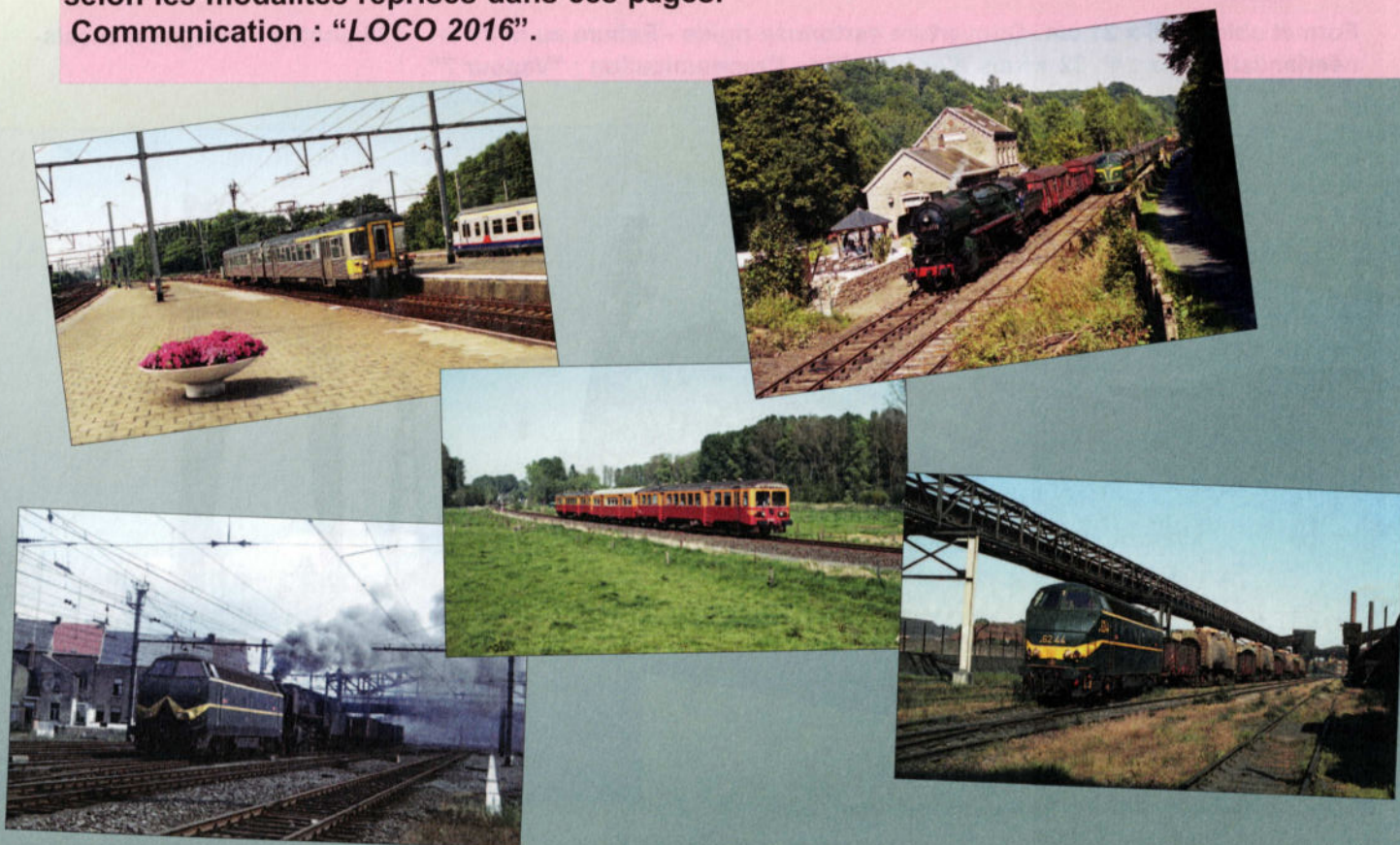
- loco Diesel 5319 et autorail 4509 à Bertrix dans la neige;
- automotrice 843 à Langdorp;
- loco Diesel 212.135 et loco vapeur à Mons;
- automotrice 130 Budd à Brugge;
- loco de manoeuvres 8062 à Bruxelles-Midi;
- loco Diesel 6244 à Marcinelle;
- loco vapeur 26.101 + Diesel 202.020 à Purnode;
- autorails 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".



UN SIECLE DE VAPEUR 7

Nouve



EEN EEUW STOOM 7

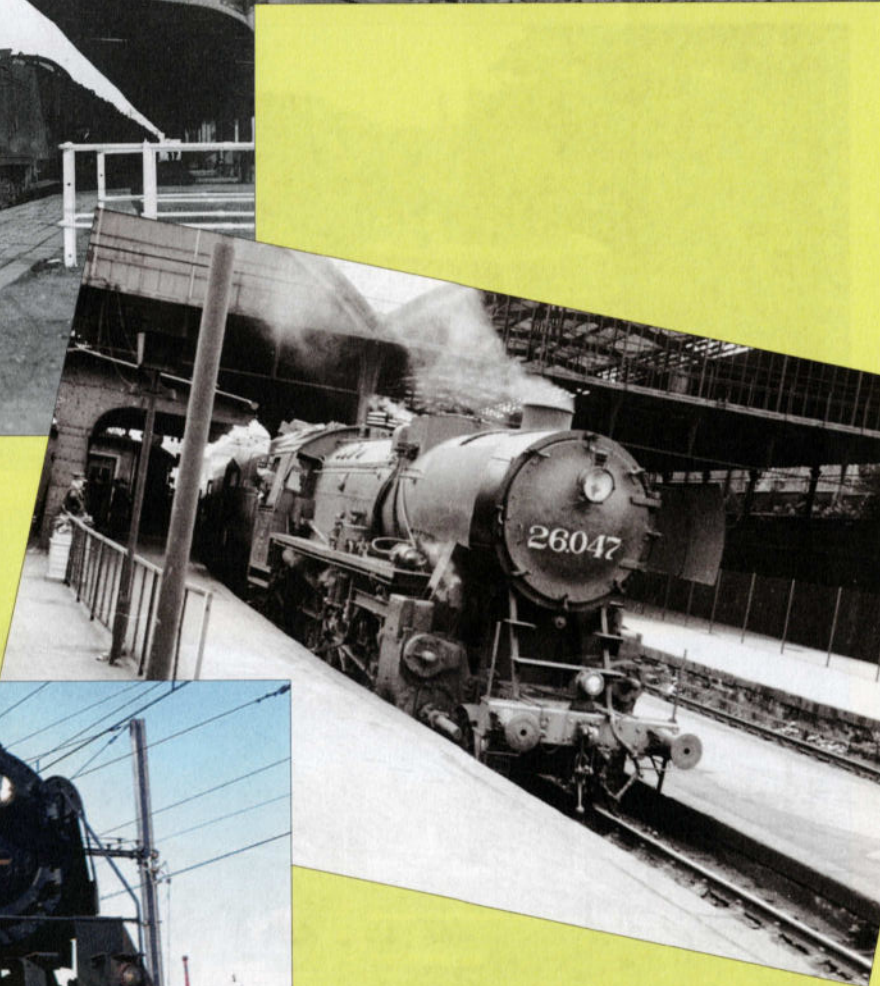
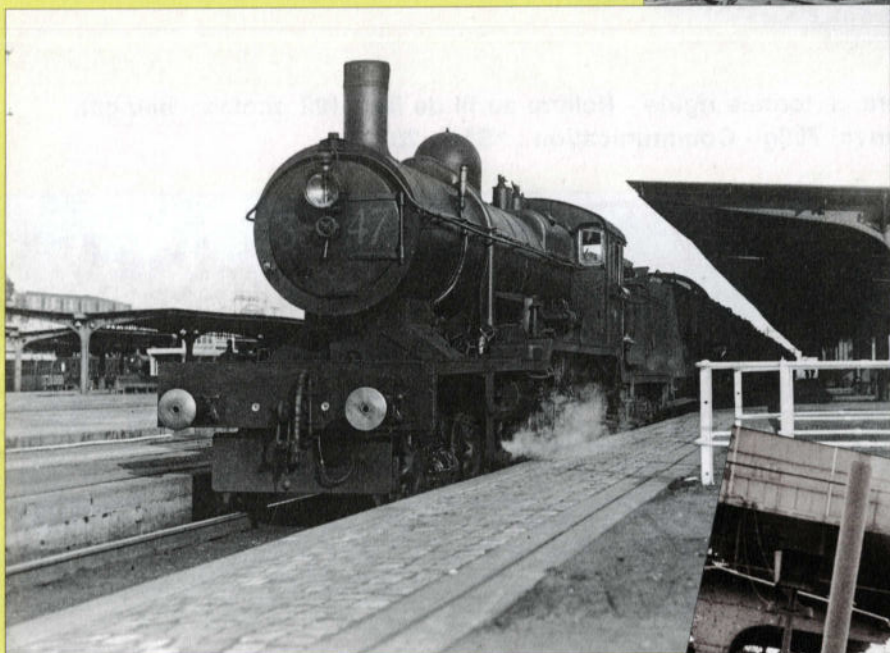


Format oblong 26 x 21 cm - Couverture cartonnée rigide - Reliure au fil de lin - 136 photos - bilingue français-néerlandais - Prix : € 32 + frais d'envoi 750g - Communication : "Vapeur 7"



beauté !

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 des réseaux étrangers. L'ouvrage comprend 136 photos dont 8 en couleurs.



Bientôt di

La série 20

Le huitième volume de la série "Nos chemins de fer" est consacré aux mythiques locomotives de la série 20 construites à 25 exemplaires entre 1975 et 1978. Avec leur 7000 CV, elles étaient les plus puissantes locomotives électriques à courant continu dans le monde.

Cet ouvrage comprend quatre photos par locomotive, deux dans la livrée verte d'origine (jaune pour les deux dernières) et deux dans la nouvelle décoration bleue.



Format oblong 23 x 16 cm - Couverture cartonnée rigide - Reliure au fil de lin - 109 photos - bilingue français-néerlandais - Prix : € 25 + frais d'envoi 700g - Communication : "Série 20"



DISPONIBLE POUR MA

**Jusqu'au 1er février 2016, les deux ouvrages pe
exceptionnel de € 60 frais de port inclus (com**

Disponible

Les chemins de fer militaires en Belgique

Wim DE RIDDER



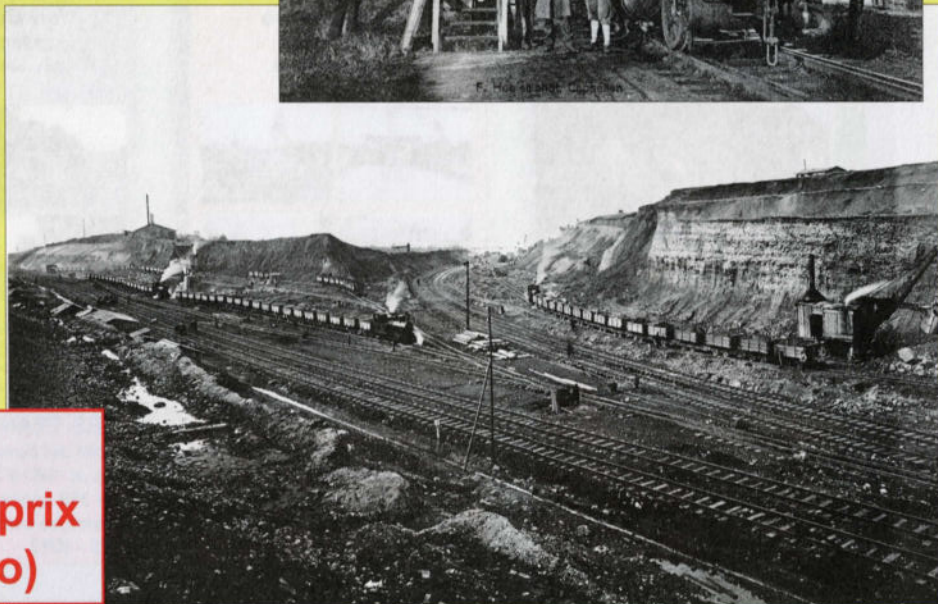
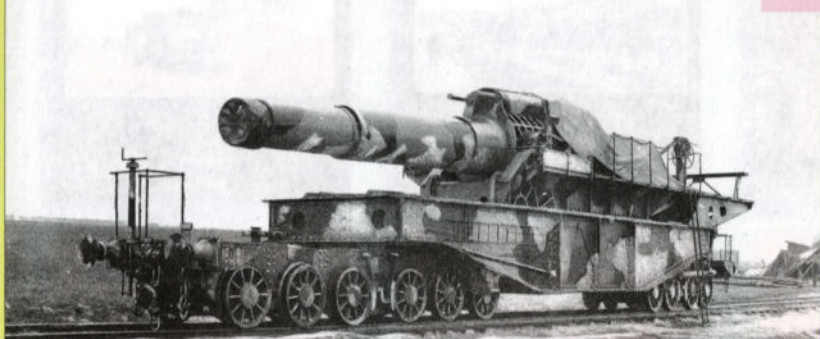
Les chemins de fer militaires en Belgique

Cet ouvrage exceptionnel est consacré à une partie fascinante mais néanmoins peu connue de l'histoire des chemins de fer belges.

La première partie du livre est dédiée à toutes les lignes à voie normale, aux lignes vicinales et aux raccordements ferrés qui furent posés pendant la Première Guerre mondiale par les armées belge, britannique et allemande. On y traite également des trains sanitaires belges et de l'organisation du trafic ferroviaire sur le front. La seconde partie propose un aperçu par province de toutes les lignes, des raccordements et des réseaux à voie étroite de l'armée. D'autres chapitres sont consacrés aux trains blindés et à l'artillerie sur voie ferrée de l'armée belge. Tout ceci est illustré par des centaines de photos qui n'ont, pour la plupart, jamais été publiées auparavant.

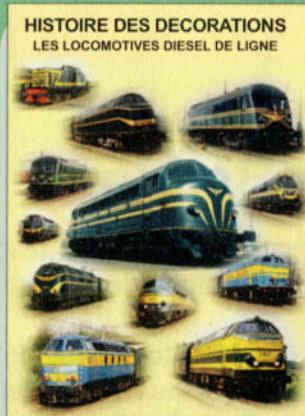
Format A4 - 266 pages - plus de 400 photos, dessins et plans - Couverture cartonnée rigide - Reliure au fil de lin - Il existe également une version néerlandaise.

Prix : € 41 + frais de port 1550 gr
Communication : "Lignes militaires"

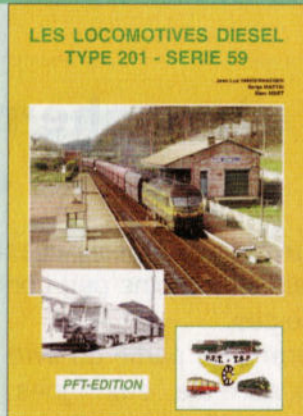


RS 2016

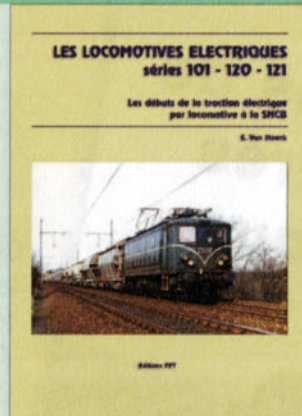
peuvent être commandés au prix
communication: 20 + LM promo)



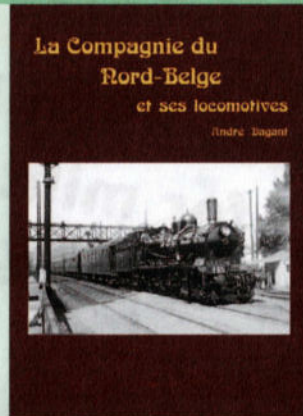
LES DÉCORATIONS DU MATERIEL MOTEUR DE LA SNCB
TOME I
LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE
Cet imposant ouvrage décrit en détail toutes les décorations portées par les locomotives Diesel de ligne.
A4 - 288 pages - plus de 500 photos, dessins et plans, la plupart en couleurs - couverture cartonnée - € 59,00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



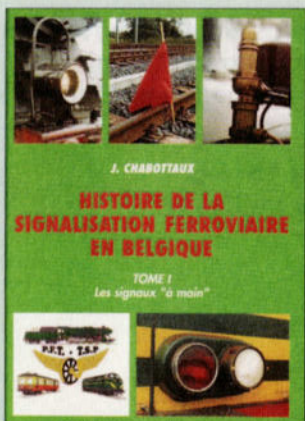
LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SÉRIE 59
Cet ouvrage consacré à l'histoire complète des locomotives de la série 59 traite des nombreux projets étudiés, des caractéristiques techniques, la construction, les services assurés, les affectations, les décorations, leur descendance en Belgique et à l'étranger,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



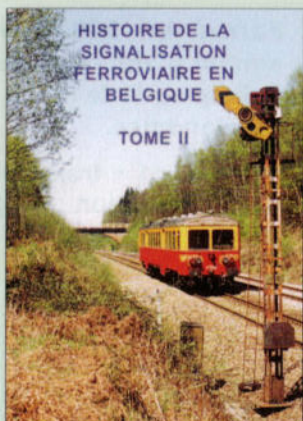
LES LOCOMOTIVES TYPES 101-120-121
L'histoire des premières locomotives électriques de la SNCB : les types 101 (future série 29), 120 (future série 20 puis 28) et 121. Un ouvrage qui se doit de figurer dans toutes les bibliothèques.
Format A4 - 280 pages - Couverture cartonnée rigide - 425 photos, plans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



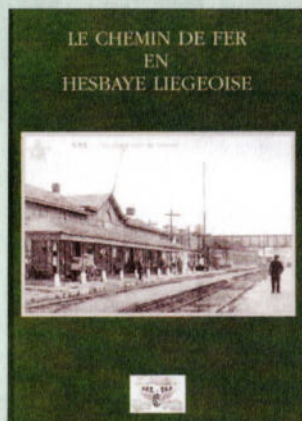
LA COMPAGNIE DU NORD-BELGE
Cet ouvrage exceptionnel écrit par André Dagant traite de la genèse du réseau, des grandes étapes de la traction, et décrit en détail toutes les séries de locomotives avec leurs caractéristiques et numérotations.
Format A4 - 356 pages 400 photos et plans couverture cartonnée
€ 59 - kp 2



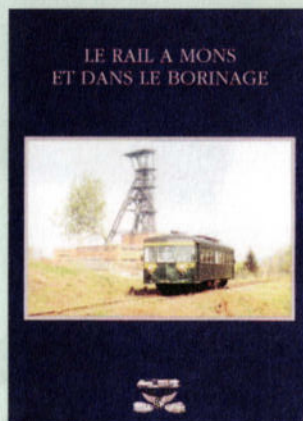
HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome I
Ce premier tome traite de tous les signaux mobiles.
A4 - 191 pages
278 photos et plans
couverture cartonnée
€ 24,50 - 950 g



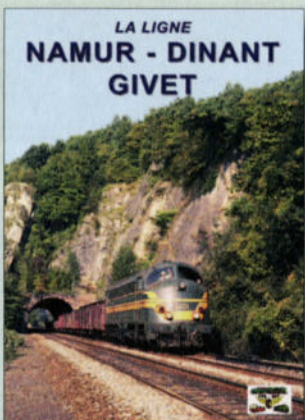
HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome II
Ce deuxième tome traite de la signalisation mécanique.
A4 - 252 pages
220 photos et plans
couverture cartonnée
€ 35,00 - kp 2



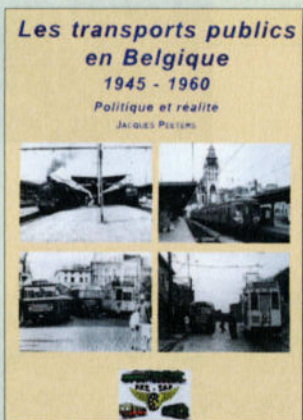
LE CHEMIN DE FER EN HESBAYE LIEGEOISE
Description et histoire des lignes 31, 32 et 36 (Liège-Haut-Pré - Waremme).
A4 - 168 pages - 276 photos
couverture cartonnée
€ 23,50 - 750 g



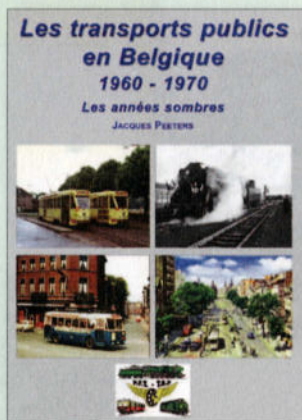
LE RAIL A MONS ET DANS LE BORINAGE
Histoire de toutes les lignes de la région montoise.
A4 - 160 pages - 258 photos
couverture souple
€ 23,50 - 750 g



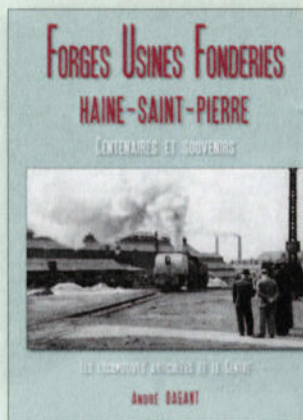
LA LIGNE 154
Cet ouvrage décrit en images la ligne Namur - Dinant - Givet.
A4 - 232 pages - Communication "Ligne 154"
€ 39,00 - kp2



LES TRANSPORTS T 1
Histoire des transports publics en Belgique de 1945 à 1960.
A4 - 287 pages - +/-300 photos en noir-blanc - couverture cartonnée
€ 45 - KP2



LES TRANSPORTS T 2
Histoire des transports publics en Belgique de 1960 à 1970.
A4 - 369 pages - +/-500 photos - 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 soeurs 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

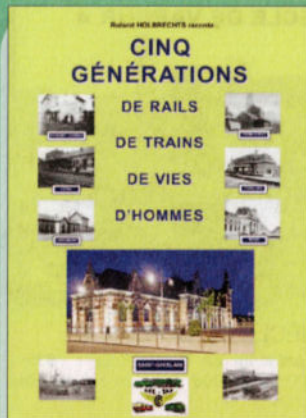
NOS CHEMINS DE FER 7 - ONZE SPOORWEGEN 7

**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

LIVRE EN VOIE D'ÉPUISEMENT



CINQ GENERATIONS

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

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



INDICATEUR DE 1940

Réédition 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.

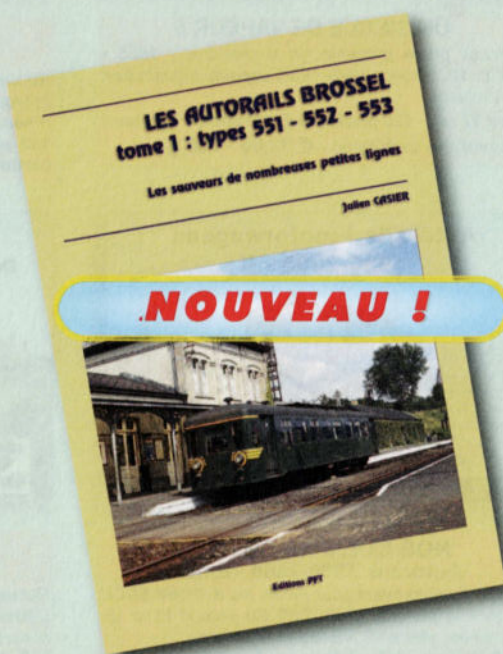
A4 - 216 pages
400 photos en couleurs
couverture cartonnée
€ 35,00 - kp 2



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 AUTORAILS BROSSEL tome 1 : types 551 - 552 - 553

Les sauveurs de nombreuses petites lignes

Julien CASIER

NOUVEAU !

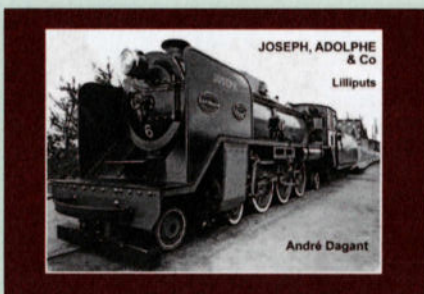


Éditions PFT



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 130-24) 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 130-29 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 31-01-2016

Date de livraison : +/- 28-02-2016

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 chinois | € 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 - Gerappe | € 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 - Gouvry 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° 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 Zottegem (L122) | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 116 : 10 photos prises dans le port de Gert | € 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 |
| ☐ N° 129 : 10 photos de locomotives série 15 | € 10,00 | 75 g |

PHOTO-THÈME 130



10 photos de locomotives de la série 28 à l'étranger.
Communication : photo-thème 130.

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

EN LIGNES

abonnement 2016 (débuté au 01-01-2016, même pour les prises d'abonnement durant l'année en cours) :

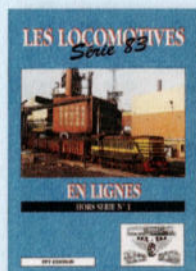
Belgique € 40,00
 étranger (Europe) € 46,00 (hors Europe sur demande)

- numéros 19 : € 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 !



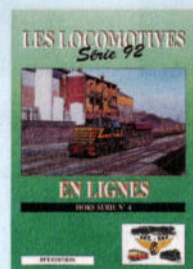
EN LIGNES - hors série



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 kp2



DVD

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



A toute vapeur sur le Bocq

Pin's

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

Notre jeu-devinette

Vous avez été nombreux à trouver la bonne réponse. La 202.011 fut maquillée en 204.009 pour l'Exposition Universelle de 1958. Après l'exposition, elle retrouva son numéro 202.011 mais garda quelque temps la décoration 204.

Le gagnant est : Jacques HERLANT, de Templeuve.

Par ailleurs, pour notre jeu-concours du n° 129, nous avons reçu une bonne réponse après le départ du *EN LIGNES* chez l'imprimeur. Il s'agit de Michel HERBIET de Namur.



Devinette

Cette photo montre la TRAXX 186.181 de la société tchèque *Metrans*, photographiée le 30 juin 2012 à Horst-Sevenum aux Pays-Bas, avec le train 43304 Praha-Uhrineves - Rotterdam-Waalhaven.

Quel rapport y a-t-il entre cette locomotive et la SNCB ?

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 pfttsp@gmail.com ou par courrier postal.

Bonne chance !



Le 4001 est à vendre

Il y a un peu plus de 10 ans, le PFT avait échangé avec le CF3V deux voitures M1 contre l'auto-rail 4001 qui était garé de longue date en panne en gare de Mariembourg. Ni les deux voitures M1, ni le 4001 n'étaient déjà plus à ce moment en bon état.

Victime des vandales, le 4001 avait 16 fenêtres cassés et les caisses étaient déjà bien corrodées. Les boiseries intérieures ont toutes été fortement altérées par les infiltrations d'eau.

Faute de place et de moyens financiers, le 4001 fut garé à l'extérieur à Saint-Ghislain en proie aux vandales et continua à se dégrader au fil des ans.

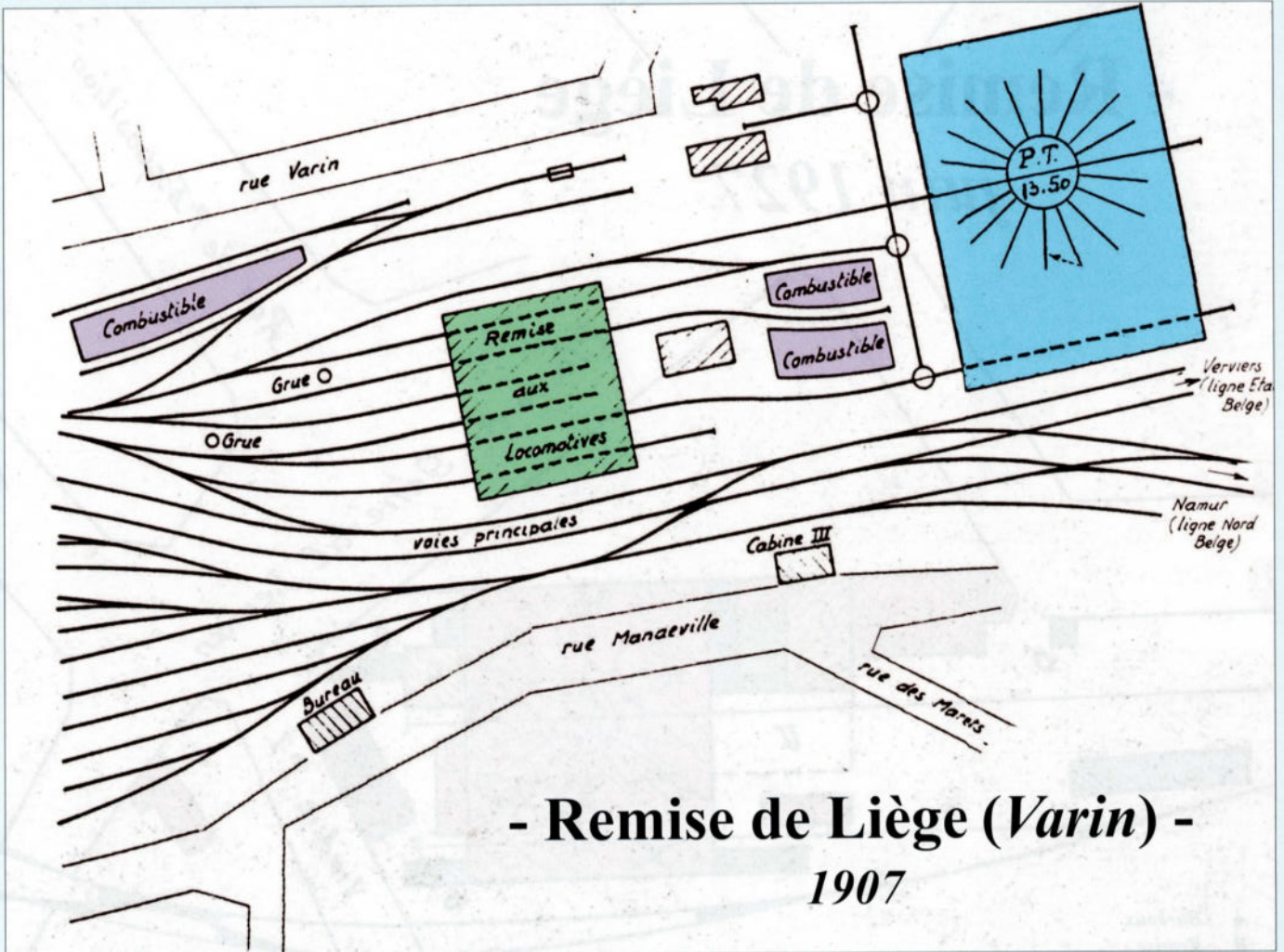
Ce n'est pas faute d'avoir essayé de trouver un avenir pour cet autorail unique au passé glorieux. L'élément moteur, construit en 1957 par l'Atelier Central de Mechelen, était équipé de deux moteurs Diesel avec transmission SEM. Les deux voitures l'accompagnant sont deux des quatre voitures M2 prototypes construites par *Ragheno* à Mechelen. Durant toute sa carrière longue de 27 ans, il roulera en Flandre. Il fut ainsi le seul et unique engin conçu, fabriqué et utilisé entièrement en Flandre (cherchez, il n'y en a pas d'autre...). Il fut le premier engin moteur à parcourir le tunnel sous la Manche avec des voyageurs de bout en bout. Nous avons cherché des aides en jouant sur ces aspects mais, en Belgique, le monde politique n'a aucun intérêt dans notre passé ferroviaire. Aucune démarche n'a abouti. Echec et mat donc. En Wallonie, s'il y a de l'argent pour le patrimoine ferroviaire, c'est pour l'entretien d'autorails SNCF, CFL ou DB

Nous avons donc décidé de nous séparer du 4001 ex. 630.01, soit totalement, soit en partie. Jusqu'au 15 janvier il est à vendre au poids de 100 tonnes à €100 la tonne à négocier en fonction du cas. Soit €10.000.

Après le 15 janvier, toutes les pièces, banquettes, portes, etc... seront à vendre et à démonter par l'acheteur. Faute d'amateur, nous le ferons démolir, la boule au ventre, croyez le bien.

Vous êtes intéressé ? Contactez le PFT par mail ou contactez Pierre HERBIET au 0473/39.35.54.





- Remise de Liège (Varin) - 1907

Plan de l'ensemble des installations de la remise de Liège (Varin) en 1907. En vert, la remise à six voies. En bleu, l'atelier de réparation dans lequel se trouve une plaque tournante autour de laquelle sont distribuées les 18 voies. Il semblerait que ce bâtiment était à l'origine une remise à locomotives, dont l'utilisation a été modifiée en atelier de réparation après la construction de la remise à six voies. Extrait du livre "Le rail passe par Liège, du remorqueur au TGV", édité en 1988 par le GTF asbl.

Deux autres appareils commandés à la main desservent les voies 4 et 5.

Menuiserie

Elle se trouve dans une petite loge contiguë à la soudure.

Poste de soudure

Pour les travaux de soudure, la remise dispose d'un appareil oxyhydrique mobile.

Packing

Le packingman se trouve dans un local accolé au bâtiment des chaudières. Il dispose d'une presse et d'une installation pour le nettoyage et les accessoires.

Appareil à peser les locomotives

Une fosse située entre la remise et l'entretien est disposée pour le pesage des locomotives au moyen de balances Ehrhardt.

Séchoir à sable

Un abri en bois abrite le séchoir. Il contient un four ordinaire pouvant stocker 100 tonnes de sable. Le déchargement des wagons se fait à la pelle.

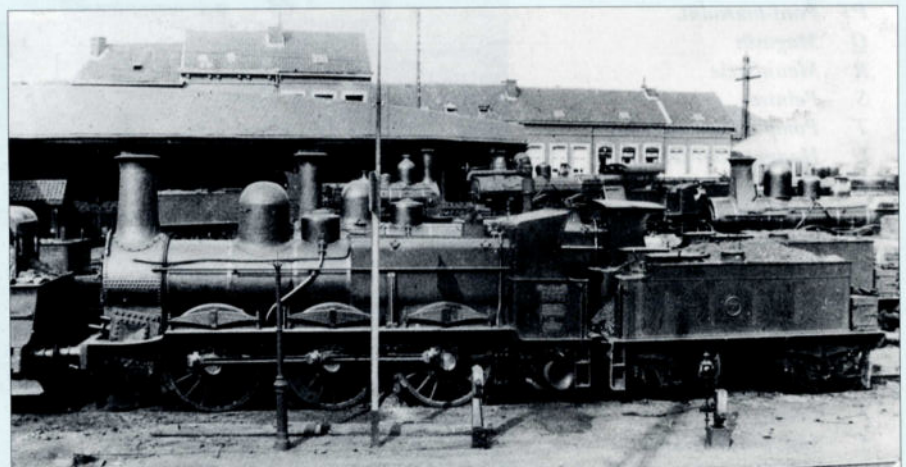
Combustibles

Le déchargement des wagons à charbon menu s'effectue au moyen d'une grue Ardel.

Le déchargement des briquettes se fait à la main. Le chargement dans les locomotives est assuré par une grue à vapeur de

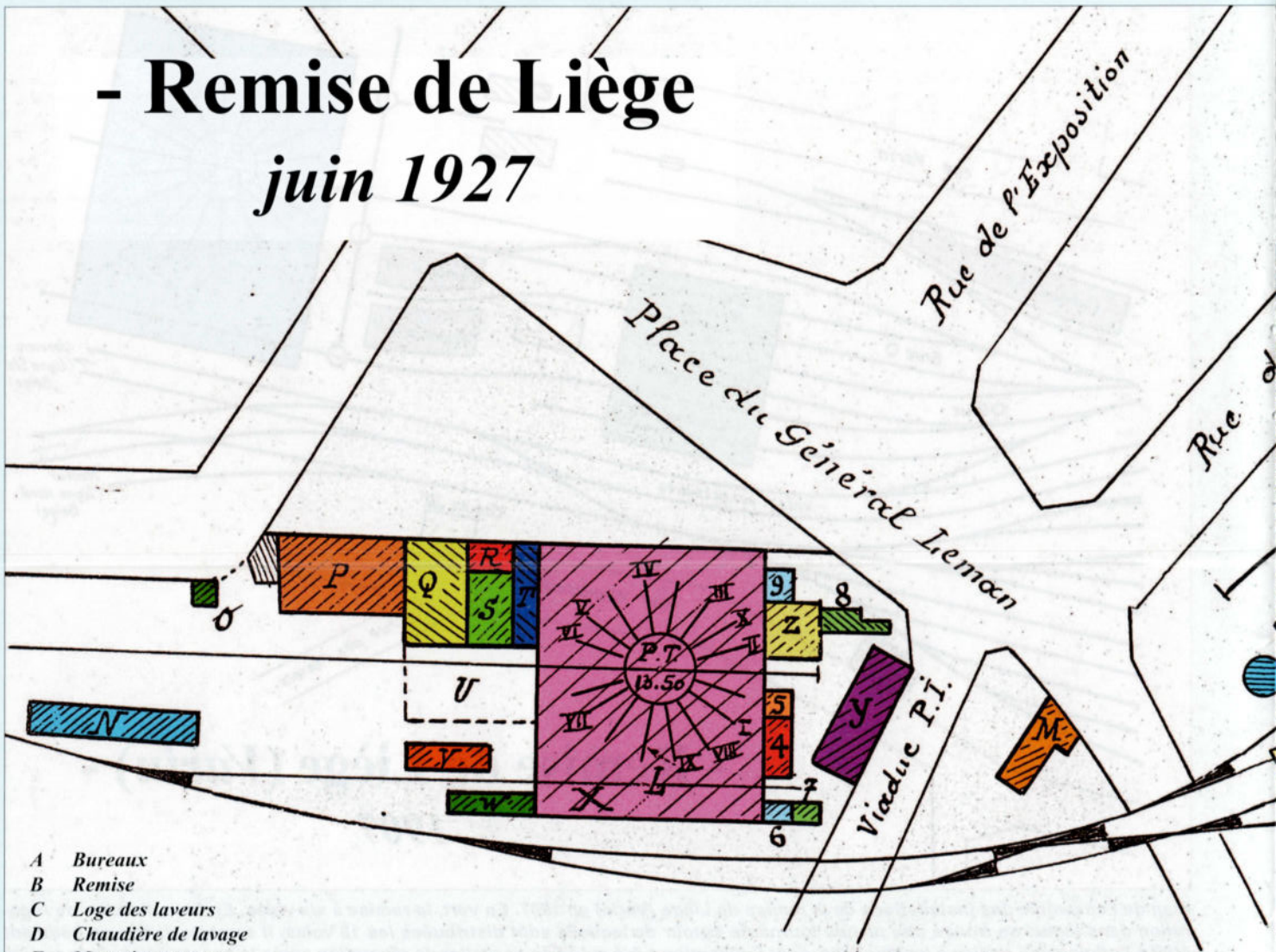
1500 kg pour ce qui concerne le menu et par une grue électrique pour les briquettes.

Les cendrées sont chargées sur wagon par la grue à vapeur de 1500 kg.

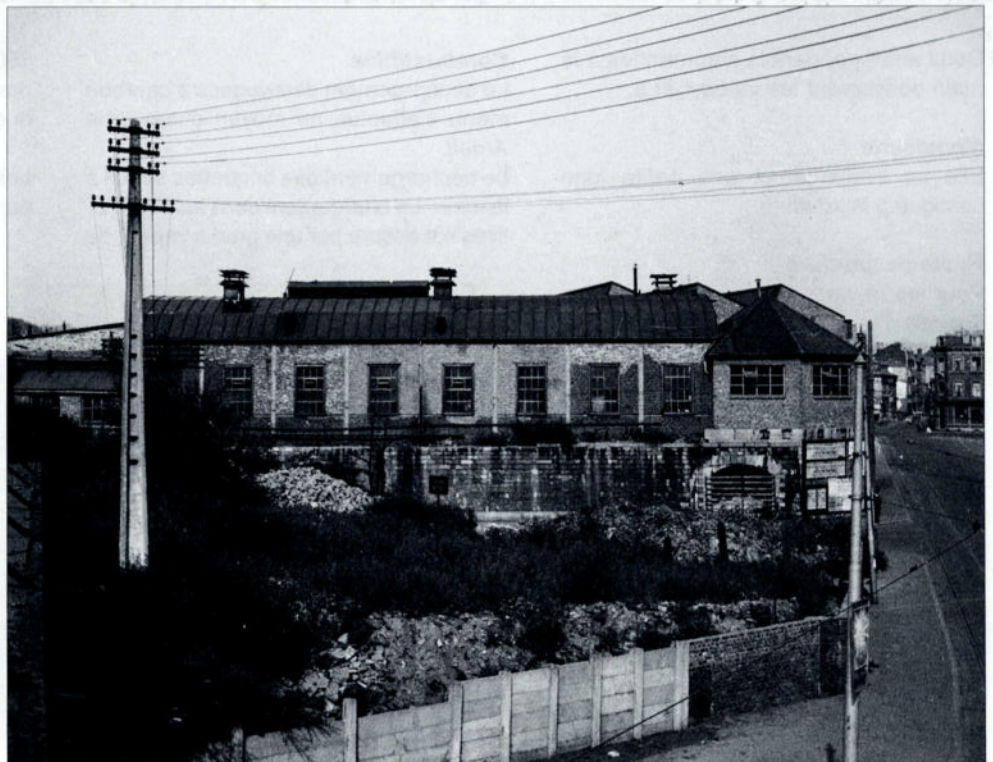


La type 2 n° 1005 stationne devant la remise de Liège (Varin), laquelle est située à droite en dehors de l'image. Cette locomotive, construite par Carels (n° 75), fut mise en service à la remise de Liège en avril 1876. Elle fut détruite durant la Première Guerre mondiale. Collection Maurice HENNEQUIN / PFT.

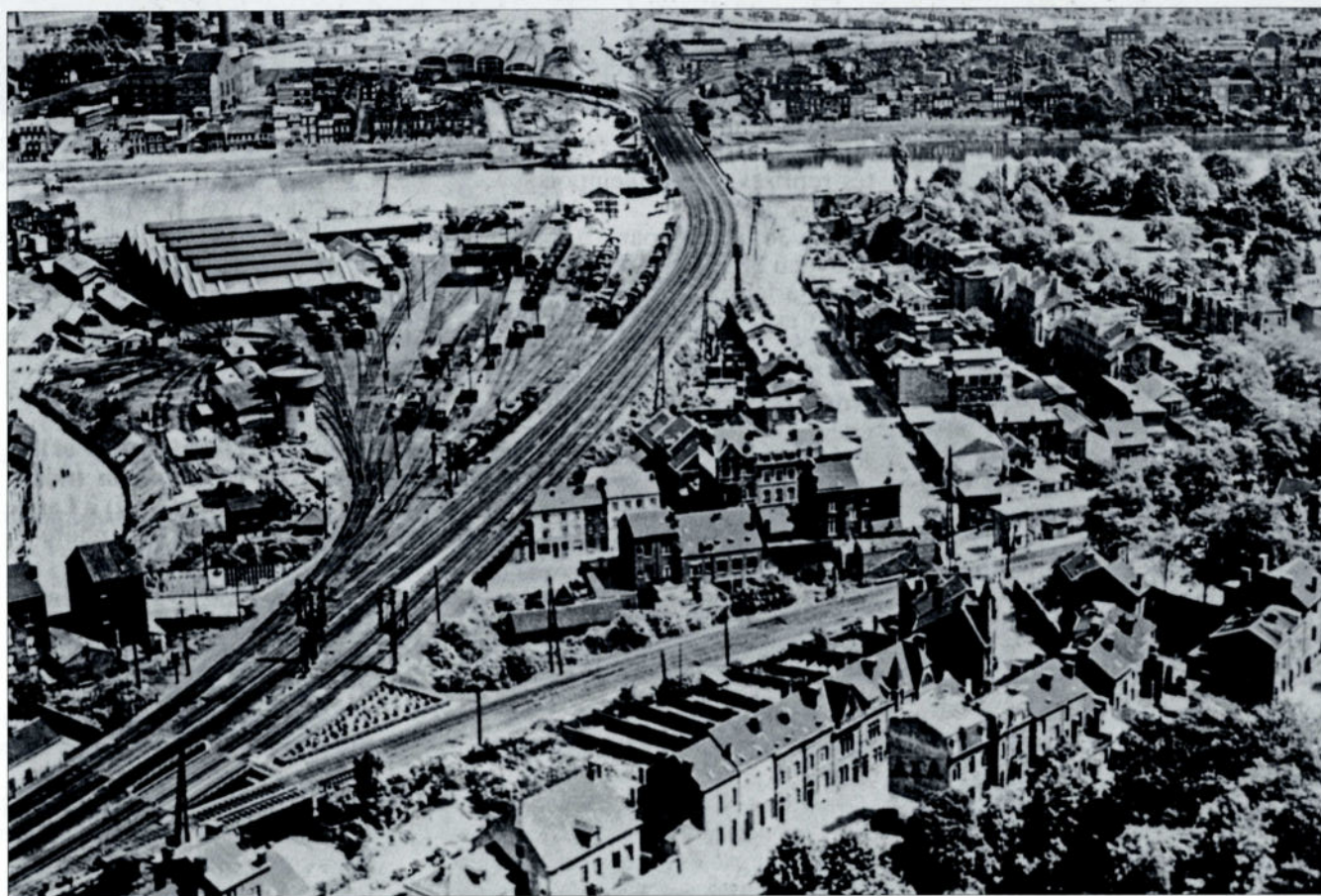
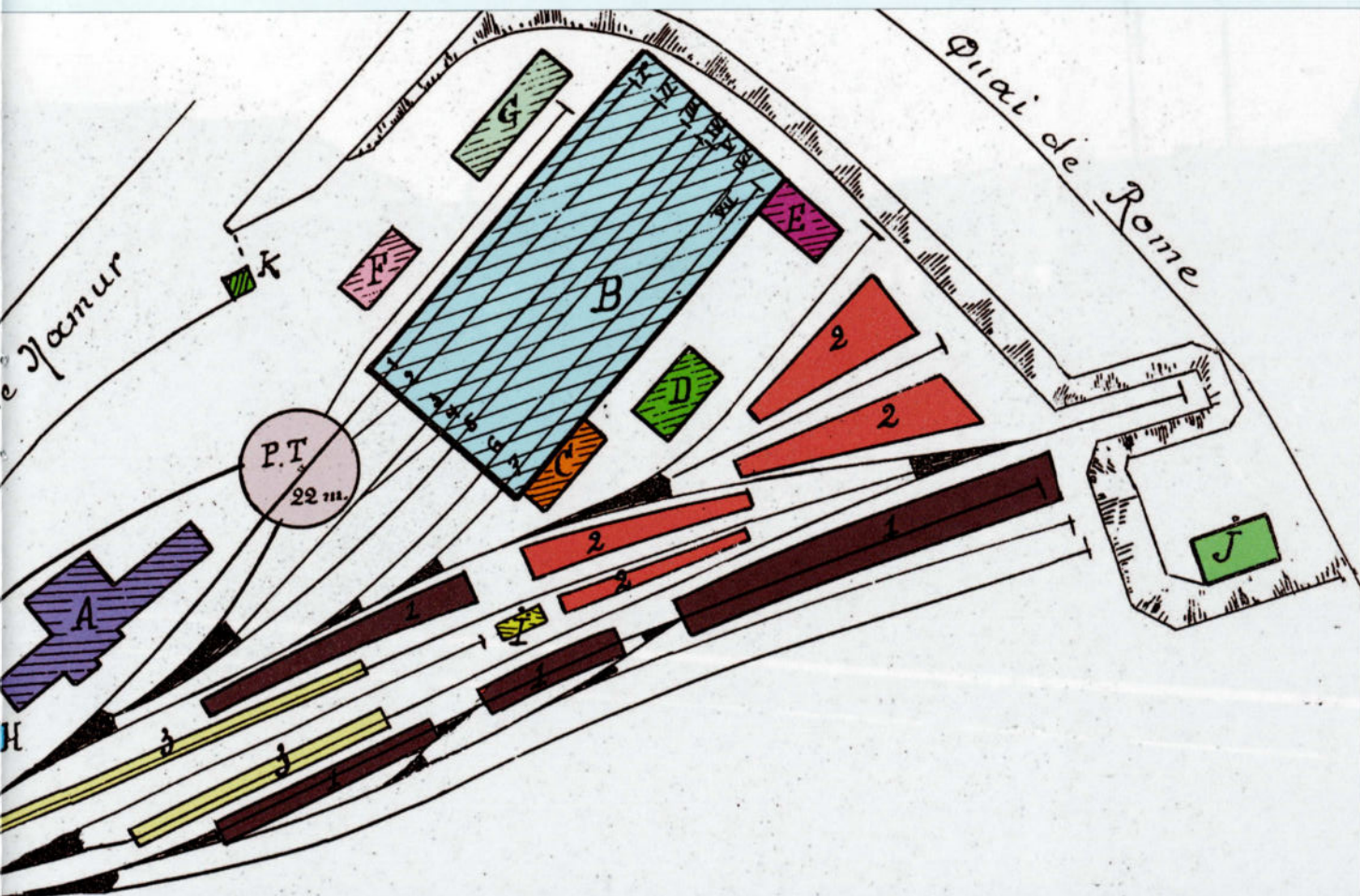
- Remise de Liège juin 1927



- A Bureaux
- B Remise
- C Loge des laveurs
- D Chaudière de lavage
- E Magasin annexe
- F Découpage du bois
- G Atelier d'entretien
- H Château d'eau
- I Séchoir à sable
- J Pomperie
- K Loge du portier
- M Bureaux
- N Bureaux
- O Loge du portier
- P Bureau chef d'atelier
- PT Pont-tournant.
- Q Magasin
- R Menuiserie
- S Peintres
- T Pompes Westinghouse
- U Hangar pour tender
- V Tour à roues
- W Robinetterie
- X Tournerie
- Y Forge
- Z Tubes pour chaudière
- 1 Charbon menu
- 2 Briquettes
- 3 Fosse à piquer les feux
- 4 Fonderie
- 5 Soudure électrique
- 6 Compresseur
- 7 Chaudronnerie
- 8 Soudure autogène
- 9 W.C.



La remise du quartier de Varin. A droite : la place du Général Leman. Contre le mur du bâtiment (vraisemblablement la forge - Y sur le plan), nous distinguons la rue du Viaduc.
Photo SNCB.



Ce panorama montre la sortie de la gare de Liège-Guillemins avant 1940. Nous y voyons le dépôt établi dans le quartier de Fraignée, avec la remise à 7 voies (B) et la plaque tournante (P.T.). La remise du quartier de Varin se trouve en dehors de l'image, à gauche. A l'avant-plan, la ligne 125 vers Flémalle-Haute et Namur.

Collection F. Beckers, Extrait du livre "Le rail passe par Liège, du remorqueur au TGV", édité en 1988 par le GTF, asbl.



Cette photo a été prise vers 1910 devant la remise à six voies de Varin. L'horloge placée sur la remise indique 15.20. Un bon nombre de locomotives stationnent devant les portes. A l'avant-plan se trouve la machine 213 "Roulers" du Nord-Belge. Cette dernière est une "Bicyclette" de la série 201 à 215, livrée par Cockerill en 1881 et 1882 (n° 1241 à 1255). La 213 fut démolie en 1924. Photo J.-F. de MARNEFFE, collection Maurice HENNEQUIN / PFT.

Station hydraulique

Elle est située au pied du pont du Val-Benoît. Les pompes prennent l'eau à la Meuse et la refoulent dans les châteaux d'eau. Le refoulement se fait par un conduit de 200 mm de diamètre, par 2 groupes moteur-pompe électrique à courant alternatif 50 périodes, moteur 20 HP 100 tr/min.

Les pompes marchent alternativement, l'une étant la réserve de l'autre. Elles ont chacune un débit horaire de 106 m³.

Le degré hydrotimétrique de l'eau est de 18°.

Poste de transformation électrique

Le courant est fourni par le service d'électricité de la ville de Liège à 6000 V. Le poste comprend trois transformateurs : un de 225 kVA, un de 125 kVA et un de 60 kVA.

Le poste fournit l'éclairage et la force motrice pour les remises, ateliers et locaux divers.

La consommation moyenne est de 1450 kWh.

La ville de Liège fournit le courant à raison de 0,4516 franc le kW/h. Transformé il coûte 0,60057 franc le kW/h.

Atelier de réparation

C'est une ancienne remise en rotonde qui dispose de 18 voies avec fosses au centre desquelles se trouve une plaque tournante de 13,50 m.

Les établis d'ajusteurs se trouvent le long des murs de l'atelier.

Quelques étagères pour placer les pièces du mécanisme sont disposées en différents endroits.

Dans une petite loge accolée à la remise et communiquant avec celle-ci, s'effectuent l'entretien et l'essai des pompes *Westinghouse*.

Tournerie

La tournerie comprend :

- trois tours à chariotier et à fileter;
- une foreuse verticale;
- une meule en grès;
- un bâti meule en émeri;
- une raboteuse;
- un étai-limeur;
- une machine à affuter les tarauds et alésoirs;
- une machine à cisailer et à poinçonner;
- une mortaiseuse.

Appareils à descendre les roues

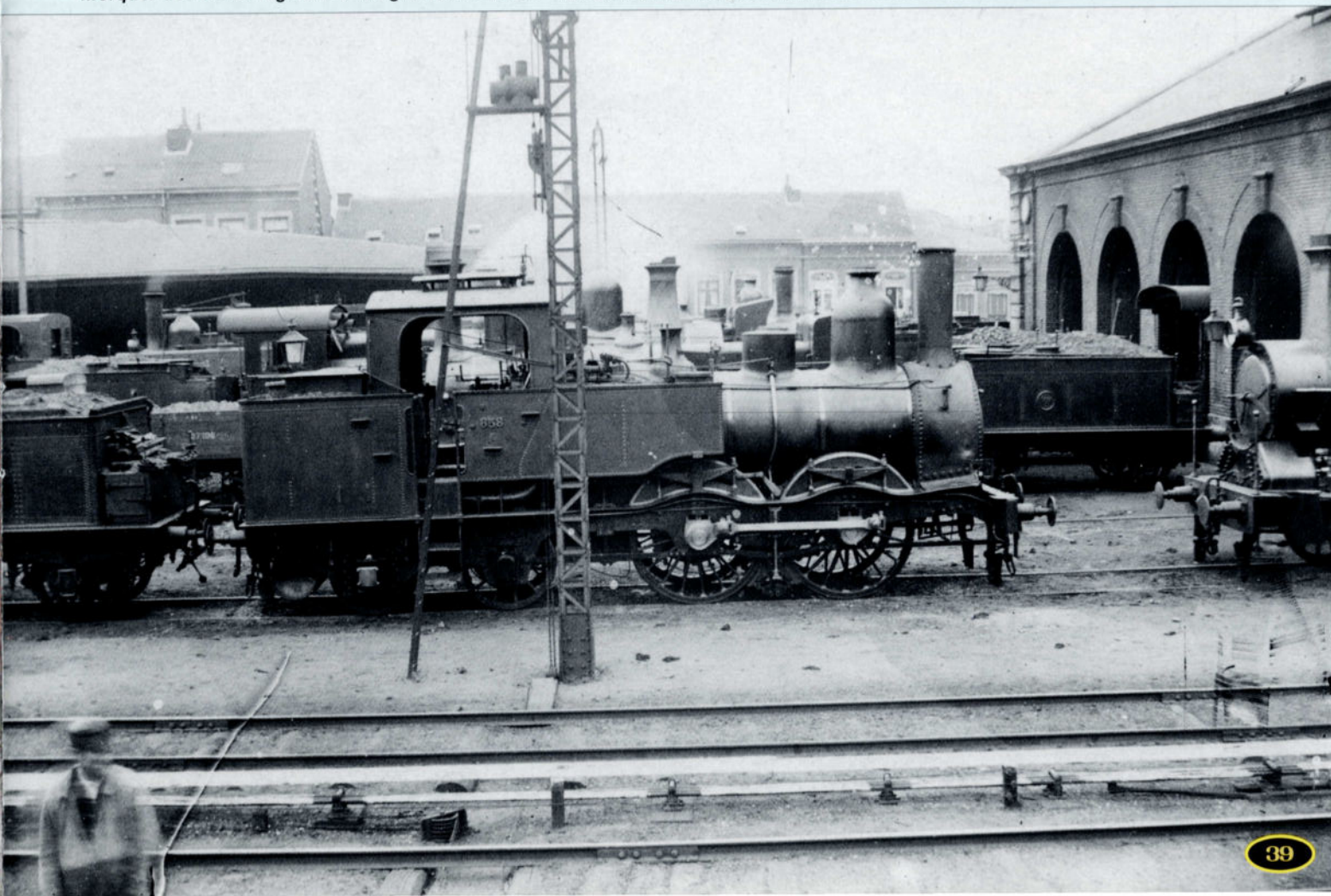
Ils sont constitués de :

- un appareil hydraulique avec transbordeur actionné par une pompe. La hauteur de levée est de 2,60 m. Le diamètre du grand piston est de 230 mm. Le diamètre des deux petits pistons est de 180 mm. Le diamètre du piston pompe est de 45 mm;
- un appareil transbordeur avec descente maximum de 1,000 m et une longueur du rail coupé de 2,200 m.



Devant la remise de Varin, stationnent deux "Columbia" du type 12 et, à droite une type 51. A l'arrière-plan sur trouve la rue Varin.
Collection Maurice HENNEQUIN / PFT.

Toujours devant les portes de la remise de Varin, vers 1910, gros plan sur la machine 858. Il s'agit de l'ex. B1 n° 17 "Assesse" de la Grande Compagnie du Luxembourg (série 15 à 17, livrée par Saint-Léonard en 1855 avec les n° de constructeur 135 à 137), tendérisée en B2t et pourvue d'une nouvelle chaudière à l'arsenal de Malines en 1881. La 858 affectée à Liège était utilisée pour remorquer des trains légers sur la ligne de l'Ourthe. Photo JACQUET, collection Maurice HENNEQUIN / PFT.



Appareils à lever les locomotives

L'atelier de réparation dispose de 10 appareils :

- n° 1 d'une force de 60 t;
- n° 2, 3, 4 et 5 d'une force de 80 t;
- n° 6 d'une force de 70 t;
- n° 7 et 8 d'une force de 60 t;
- n° 9 et 10 d'une force de 70 t.

Forges et chaudronnerie de cuivre

Elles sont constituées par une forge double et à désantimoier.

Tous ces appareils sont manœuvrés au moyen du tour électrique commandant la plaque tournante et ce par l'intermédiaire de transmissions rigides avec joints universels.

Tournerie et machines-outils

Elle dispose de :

- 2 tours à cylindrer et à fileter;
- 2 tours à charioter et à fileter;
- 2 tours à roues dont un commandé par moteur électrique;
- un tour à fusée;
- 2 tours verticaux à plateau horizontal;
- 2 tours en l'air;
- un tour revolver;
- 2 machines portatives à aléser pour cylindres et chapelles;
- une machine à tarauder;

- 5 foreuses sensibles;
- 2 foreuses verticales sur colonne;
- une foreuse double pour entretoise;
- 2 foreuses radiales;
- 7 foreuses électriques à moteur de 1,5 HP;
- 2 foreuses électriques sur chariot à moteur de 2,5 HP;
- 11 foreuses pneumatiques portatives;
- 3 fraiseuses horizontales;
- une scie alternative;
- 3 fraiseuses verticales;
- 2 raboteuses;
- 5 étaux-limeurs ;
- 2 mortaiseuses ;
- une meule en grès ;
- une meule double à aiguiser ;
- une machine à polir ;
- un bâti de meule émeri commandé par moteur électrique;
- une machine à affûter les scies à ruban, commandée par moteur électrique;
- une machine à affûter les mèches hélicoïdales;
- une machine à affûter les tarauds et alésoirs;
- une machine à rectifier universelle;
- une machine à rectifier les surfaces planes;
- une machine à ébarber;
- un marteau pneumatique rotatif à river

- les entretoises;
- 3 marteaux pneumatiques à river et à buriner;
- un marteau pneumatique à buriner;
- 2 marteaux pneumatiques à river les entretoises;
- une rapure-lime à main;
- un compresseur d'air horizontal "Flottman";
- une cisaille-poinçonneuse double;
- une machine à tensionner les cercles de piston;
- une machine double à détartre les tubes à eau;
- un palan pneumatique.

Forges et chaudronnerie

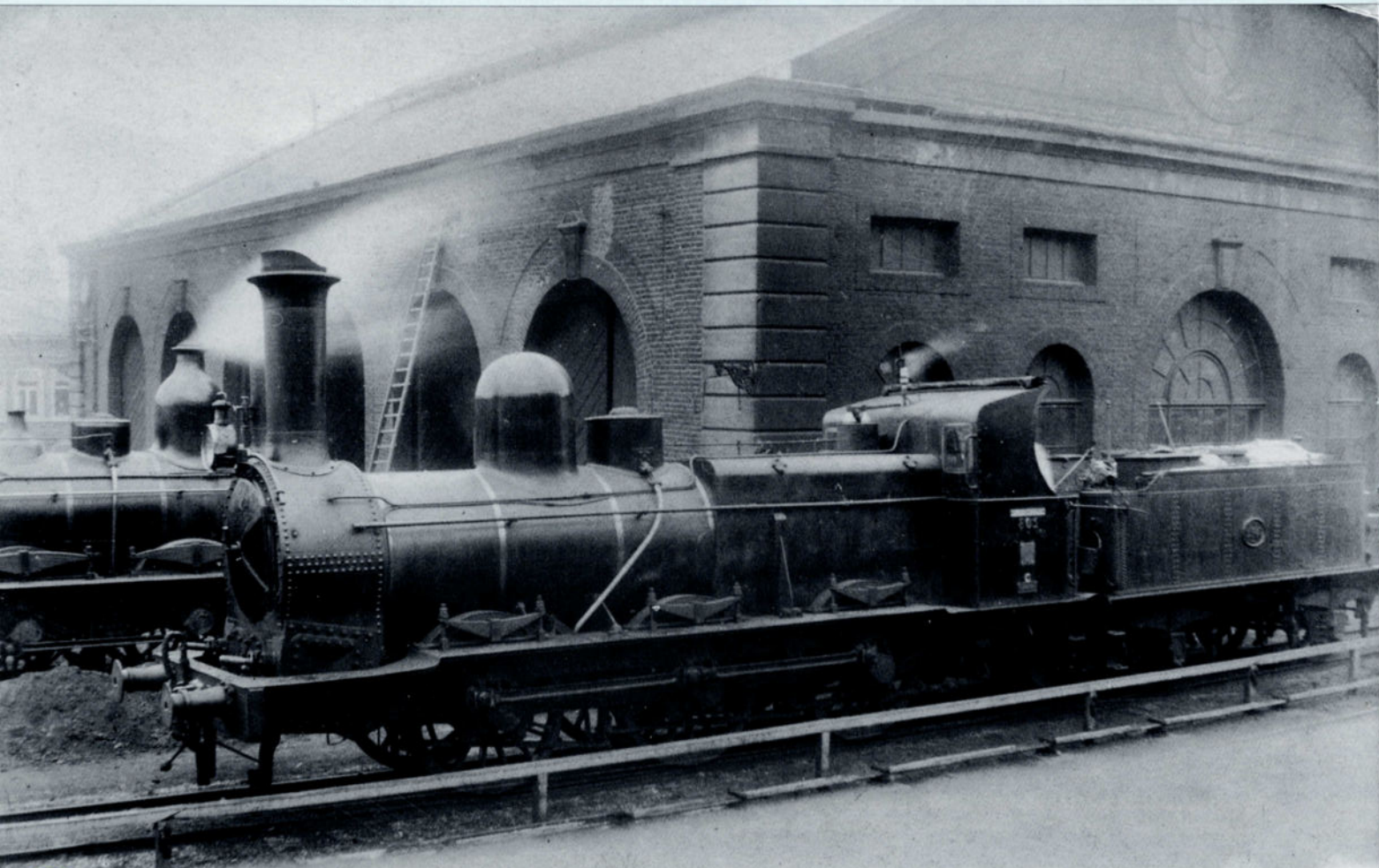
Elles sont situées à côté de l'atelier de réparation. Elles possèdent les outillages suivants :

- un marteau-pilon à air comprimé de 50 kg de masse tombante;
- un marteau-pilon à air comprimé de 100 kg de masse tombante;
- un marteau-pilon à air comprimé de 356 kg de masse tombante.

Ces trois marteaux sont commandés par levier et pédale.

- un four à cémenter;
- un four à antimoier;
- une pompe hydraulique avec pompe à main d'une puissance de 48 t;

Cette photo de la type 28 n° 801 nous permet de distinguer la remise de Varin sous un autre angle. Cette machine, construite par Couillet en août 1873 (n° 307), fut réformée entre 1921 et 1924. Collection Maurice HENNEQUIN / PFT.





L'énorme locomotive Mallet prototype 940 stationne sur le côté de la remise de Varin. Pour plus de détails concernant cet engin, nous vous renvoyons dans EN LIGNES 123 pages 64-65 Collection André DAGANT / PFT.

- 6 forges doubles alimentées par le compresseur;
- une forge ronde pour chaudronnerie en cuivre.

L'air comprimé nécessaire pour actionner les forges, marteaux, marteaux pneumatiques et palans pneumatiques, est fourni par le compresseur "Flottman".

Outillage

Le local d'outillage est situé dans le coin gauche de l'atelier, sous la loge du contremaître.

Outre l'outillage habituel, on dispose dans ce local;

- d'une affûteuse;
- d'une meule;
- d'une foreuse;
- d'une machine à tensionner les cercles.

Magasins

Ils sont situés sur l'avant de l'atelier. Une voie longe le bâtiment pour l'acheminement des wagons.

Matériel de secours

On dispose à cet effet de :

- une grue de 35 t;
- une voiture de 3e classe pour le personnel;
- 3 wagons pour le matériel;
- un chariot à 2 essieux;
- 2 crics hydrauliques de 80 t;
- 12 crics à manivelles;
- 12 crics à vis à déplacement latéral;
- le nécessaire pour la soudure automatique (coupage, etc.);
- différents petits câbles;
- un câble de 50 m d'un diamètre de 32 mm;
- 2 câbles de 25 m d'un diamètre de 32 mm;
- poulies de renvoi, griffes pour rail, traverses en bois, 2 échelles de 3 m et petit outillage divers.

Matériel d'incendie

Il se compose de :

- un réservoir à eau monté sur chariot;
- une charrette à deux roues pour transport;

- échelles;
- pompes à bras;
- boyaux;
- haches;
- ceinture en cuir pour pompier.

Installations en gare de Liège-Guillemins

Chauffage préalable

Il comprend 2 chaudières de locomotives du type 25 timbrées à 10,5 atm. La salle des chaudières est située dans les locaux des dépendances de la gare.

La consommation moyenne mensuelle en combustible de ces chaudières est de 90 t.

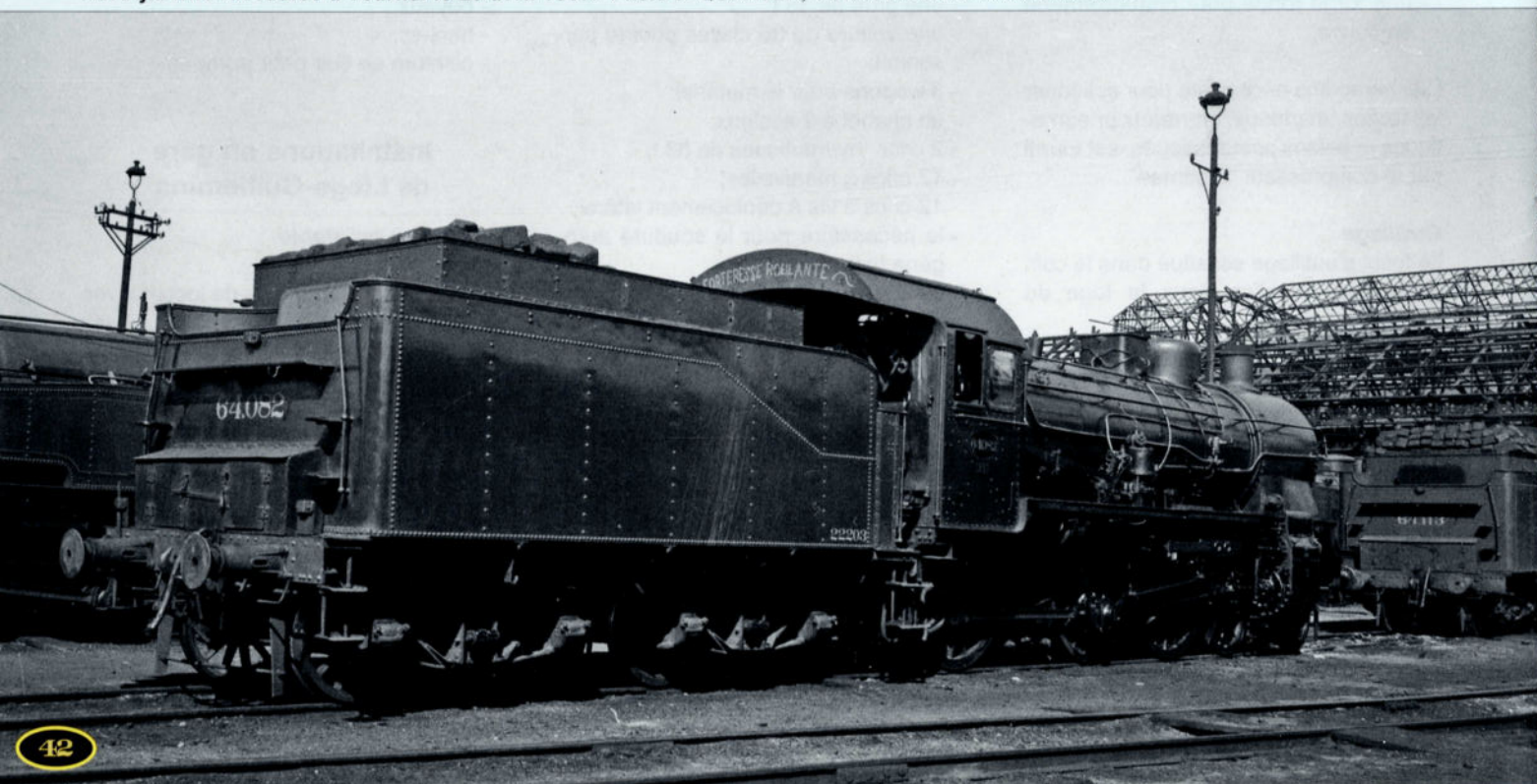
Usine de compression à gaz

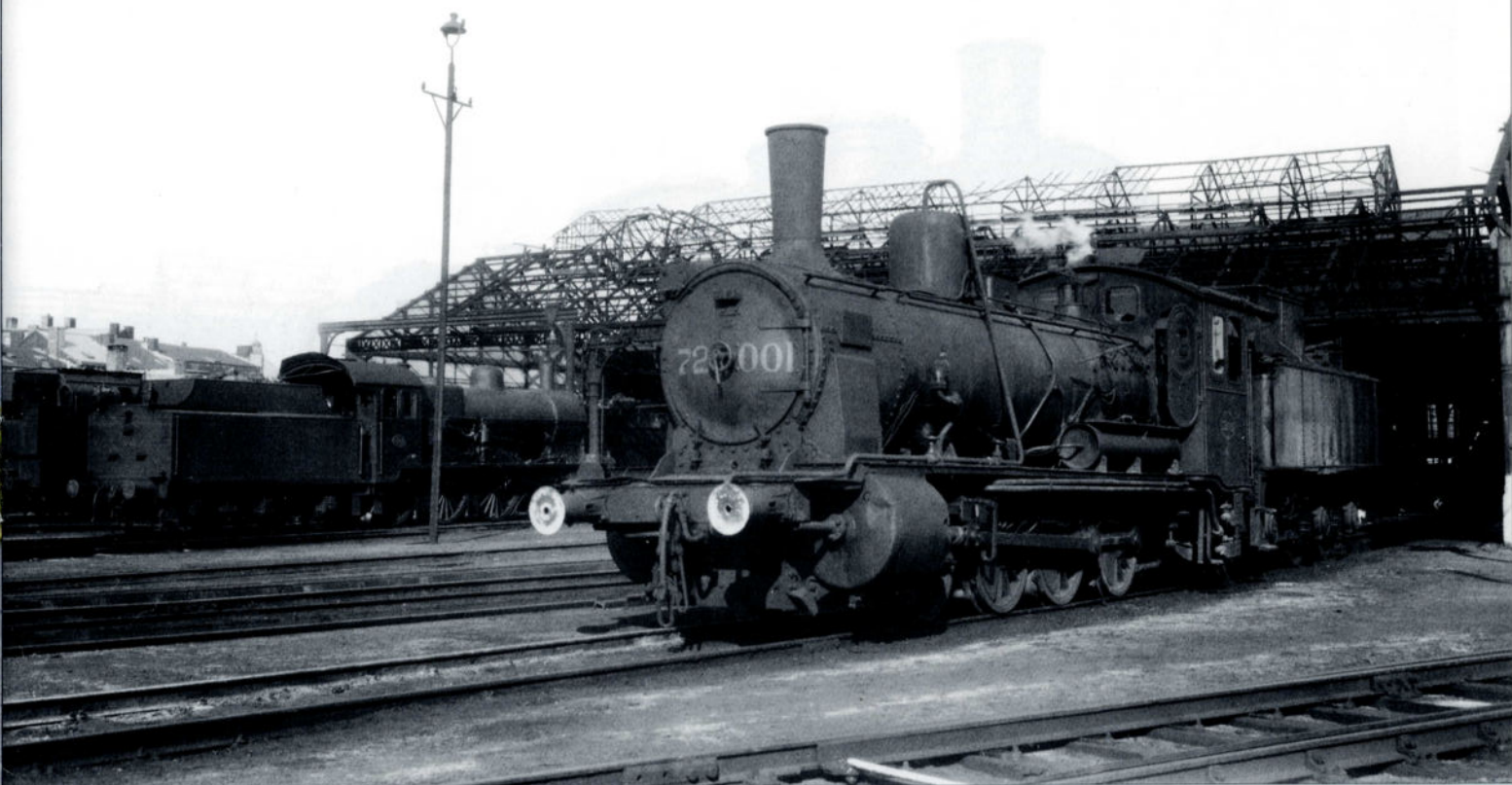
Elle est constituée par 2 compresseurs. Le premier du système *François* a une compression horaire de 100 m³; l'autre du système *Burckaert* a une compression horaire de 75 m³.



La nouvelle remise à 7 voies de Fragnée était établie entre la rue de Namur et le quai de Rome. Cette photo prise le 5 avril 1931 montre la type 8 bis n° 4607 du dépôt d'Herbesthal, photographiée dans son état d'origine devant la remise de Liège. Construite par Cockerill (n° 2969), elle fut livrée à l'Etat Belge le 22 juillet 1922 et mise en service à Liège. En octobre 1931, elle devint la type 7 n° 707 puis, le 1er janvier 1946, la 7.007. Evincée par la traction Diesel, elle sera définitivement éteinte le 11 mai 1960 au dépôt de Bruxelles-Midi. Le petit bâtiment en bois accolé à droite de la remise est la loge des laveurs.
Collection Maurice HENNEQUIN / PFT.

La remise de Fragnée a subi de gros dégâts durant la Seconde Guerre mondiale; une partie de sa toiture ne fut jamais réparée. Le 17 août 1947, la 64.082 (ex. 6482, ex. KPEV "Hannover 2482" - Schwartzkopff 6444 / 1918) stationne devant la remise. Elle était à ce moment titulaire de Liège. Le 8 octobre 1952, elle déménagea vers Landen et poursuivit ensuite sa carrière à Aarschot, Leuven et Kortrijk. Elle fut radiée à Tournai le 20 avril 1967. Photo J. QUANJER, collection André DAGANT / PFT.



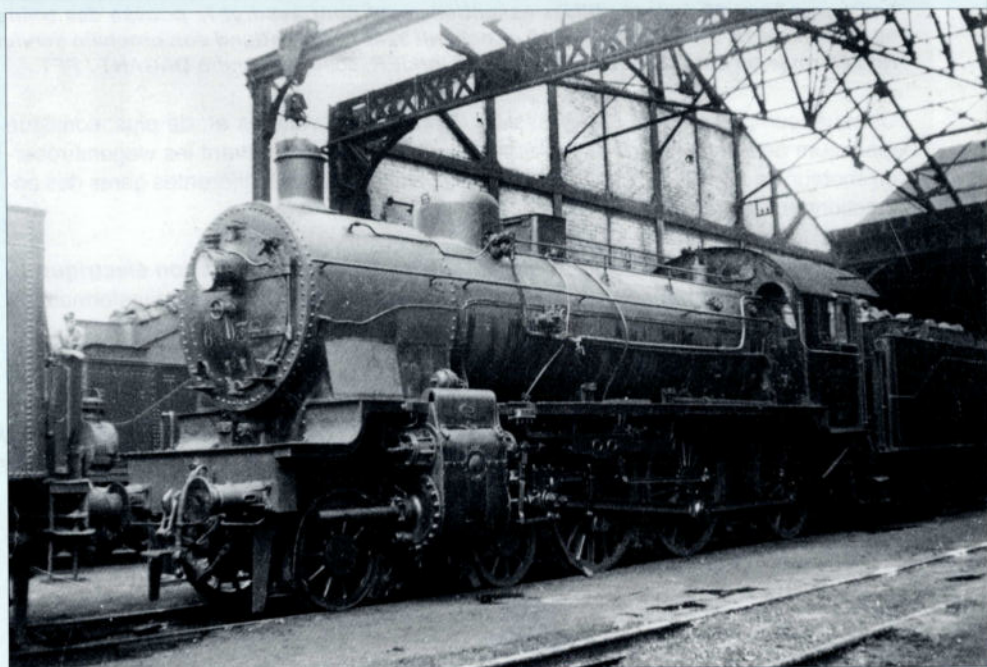


↑ Ce document datant du 3 septembre 1949 montre la 72.001 stationnant devant la voie 7. Cette machine sera utilisée comme "laveuse" mobile depuis la fin de 1945, et ce jusqu'en 1952. Il s'agit d'une G7² prussienne construite par Linke-Hofmann en 1902 et immatriculée "4636 Breslau". Elle fut cédée au Nord-Belge en 1919 et numérotée 4636.

Lors de la reprise du Nord-Belge par la SNCB le 10 mai 1940, elle fut classée dans le type 75 avec le numéro 7536. Le 1er janvier 1946, elle fut reclassée dans le type 72 avec le numéro 72.001. Sa mise hors écritures est intervenue le 7 juillet 1948, mais elle était toujours utilisée comme générateur mobile de vapeur.

La locomotive visible à gauche est la 3758 des Nerderlandse Spoorwegen, en attente de repartir vers Maastricht avec l'international 34 Bâle - Amsterdam.

Collection Maurice HENNEQUIN / PFT.



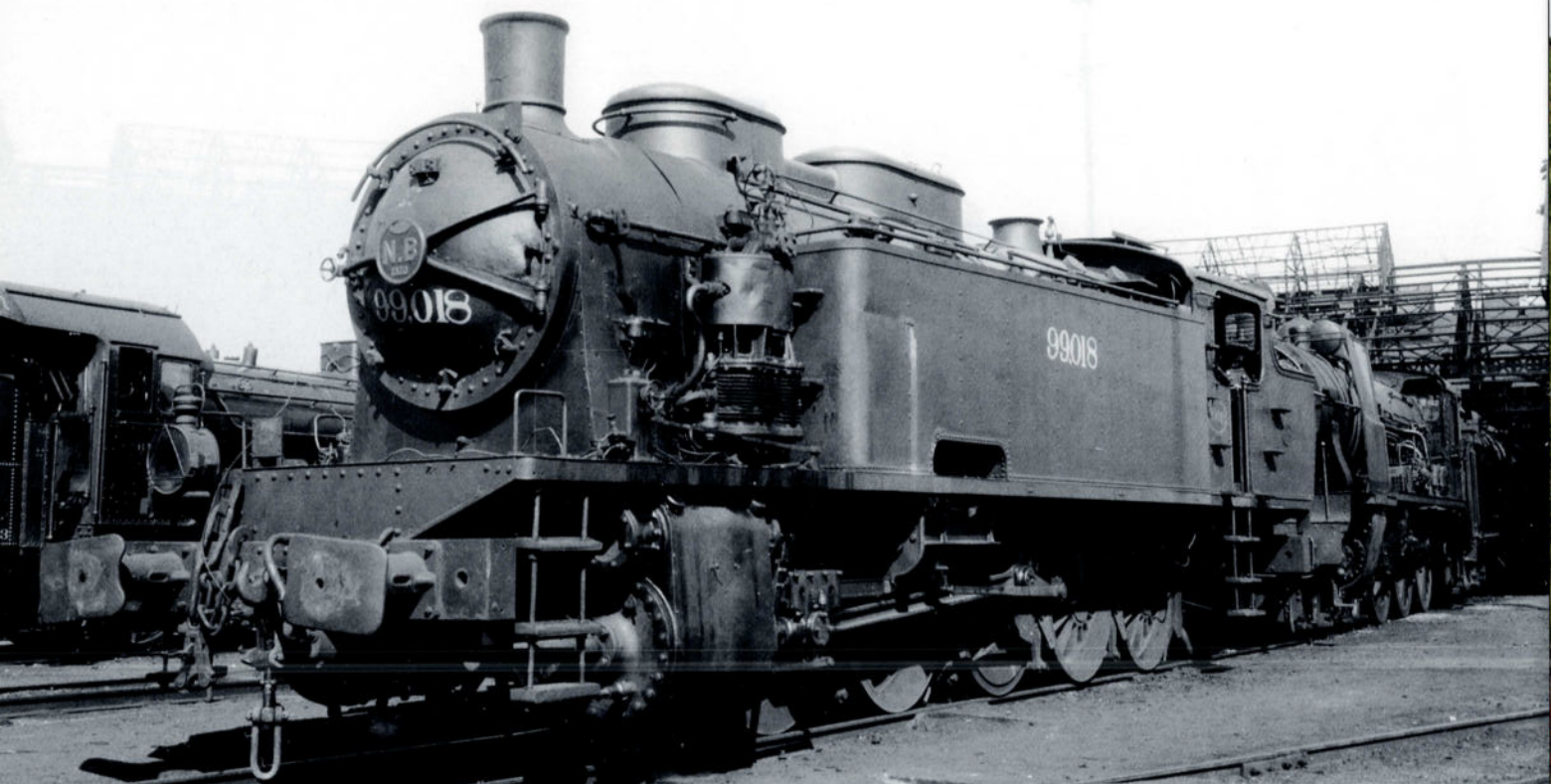
↗ Le 27 juillet 1949, la 64.058 est garée sur la voie 1 de la remise de Fragnée. Cette P8, construite par Henschel (n° 15728), fut livrée aux Chemins de fer prussiens en 1918, avec l'immatriculation "Münster 2458". Cédée à l'Etat Belge en 1919, elle fut renumérotée 6458 en octobre 1931 puis 64.058 en janvier 1946. Elle fut affectée à Liège du 9 avril 1949 au 16 mai 1953. Elle fut radiée à Leuven le 27 août 1964.

Collection André DAGANT / PFT.

→ Dans la remise de Fragnée, la 10.021 (ex. 1021, ex. 4521 - Franco-Belge 1966 / 1912) est bichonnée avant son prochain départ. Cette machine, mise en service le 28 août 1912, fut réformée à Bruxelles-Nord le 14 septembre 1955.

Collection André DAGANT / PFT.





Les types 98 et 99 étaient utilisés essentiellement pour assurer la pousse des trains sur les plans inclinés. Le 31 juillet 1946, la 99.018 (ex. 9918, ex. Nord-Belge 518 - Cockerill 3247 / 1932) attend son prochain service devant la remise de Fragnée. Cette machine fut réformée en octobre 1955. Photo J. QUANJER, collection André DAGANT / PFT.

Chaque compresseur à une pression maximum de 12 atm et est actionné par un moteur de 20 HP, 220 V. Ils peuvent fonctionner séparément.

Sortant du compteur de la ville, le gaz arrive par les compresseurs pour être emmagasiné dans la batterie de réserve. Cette batterie comprend 24 réservoirs. Le gaz est utilisé pour l'alimentation des

rames de voitures et, de plus, constitue la réserve desservant les wagons-réservoirs destinés à différentes gares des environs.

Poste de transformation électrique

Il est composé de deux transformateurs de 100 kVA.

Le courant est fourni par la société

d'électricité de la ville de Liège à 6000 V, et est transformé en 225 V et 125 V.

Le poste fournit le courant pour l'éclairage des locaux de la gare, des cours et divers endroits.

La force motrice pour l'usine de compression de gaz et l'alimentation des accumulateurs pour le service de la signalisation électrique, est fournie par ce poste.

Le 31 juillet 1946, la 40.027 (ex. 4027, ex. 4927, ex. ROD 821 - Baldwin 47676 / 1917) du dépôt de Hasselt fait le plein d'eau devant la remise de Fragnée. Les bureaux à gauche présentent toujours les dégâts subis durant les bombardements de mai 1944. Photo J. QUANJER, collection André DAGANT / PFT.

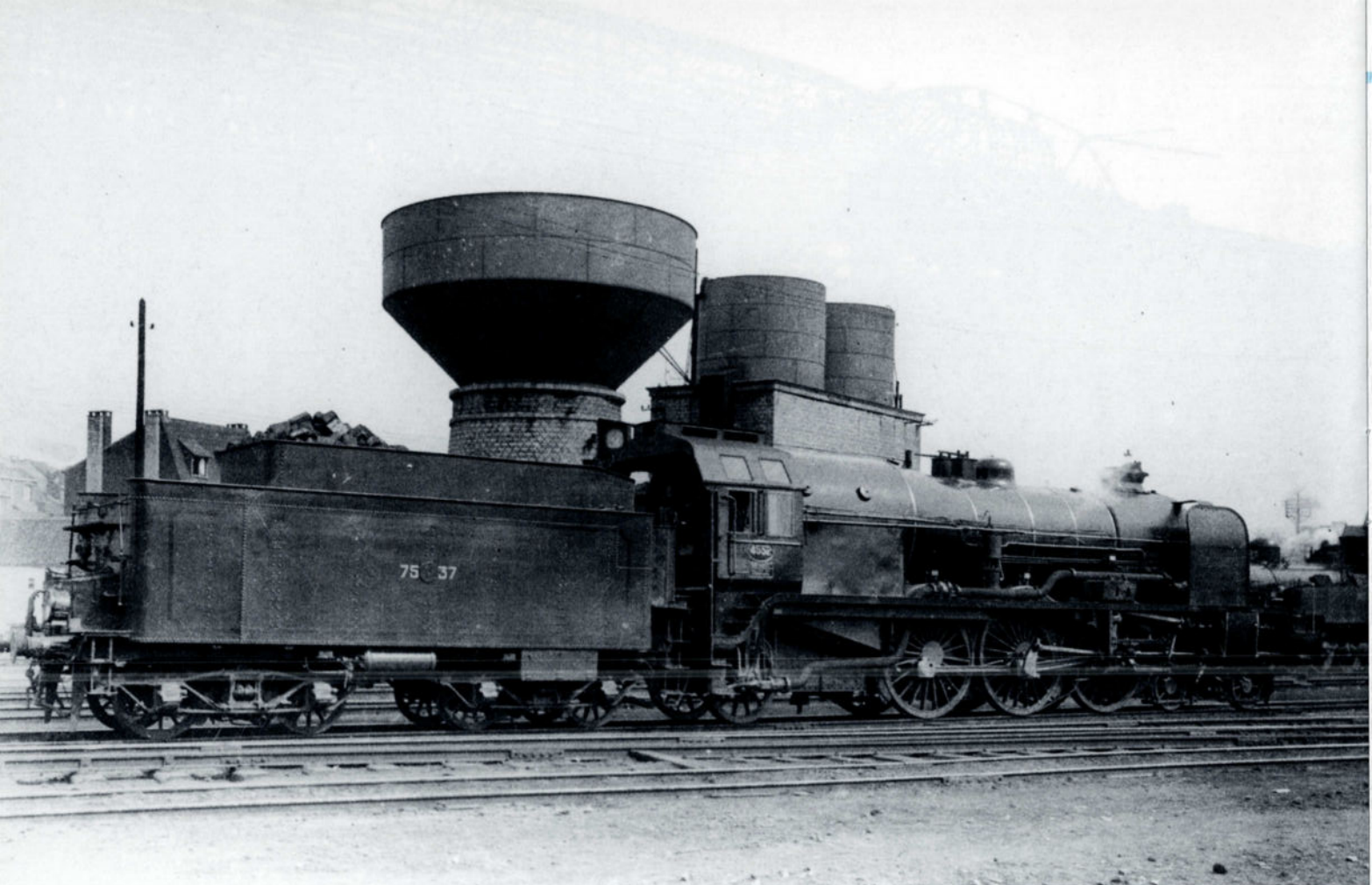




Le 27 juillet 1949, la 22.024 (ex. 2252, ex. Nord-Belge 352 - Cockerill 2449 / 1907) attend sa prochaine mission devant la remise de Fragnée. Cette machine a été réformée au dépôt de Montignies le 6 janvier 1950. Photo J. QUANJER, collection André DAGANT / PFT.

L'équipe de conduite de la type 8 n° 3368 assure le graissage de la pompe à air. Le bâtiment visible à l'arrière renferme les chaudières de lavage. Cette locomotive, construite par la Franco-Belge (n° 1627 de 1907), fut mise en service le 8 décembre 1907 au dépôt de Verviers. Elle termina sa carrière à Tamines le 5 juin 1948. Collection André DAGANT / PFT.





Le 4 mai 1931, la type 10 n° 4554, future 1004 et 10.004 (Franco-Belge 2102 / 1914) stationne à proximité des châteaux d'eau de la remise de Fragnée. Cette Pacific fut prise dans les écritures à Bruxelles-Nord le 18 août 1914 et radiée à Jemelle le 11 mars 1954. Collection Maurice HENNEQUIN / PFT.

La 29.212 (Canadian Locomotive Company 2339) manoeuvre devant la remise de Liège (Fragnée). Cette machine a été affectée à Liège du 29 janvier 1949 au 3 octobre 1953. Le site est dominé par l'église du Sacré-Coeur de Cointe et le Mémorial Interallié. Auteur inconnu, collection Maurice HENNEQUIN / PFT.



Roulements des locomotives

Services

Au service du 1er juin 1927, le dépôt de Liège engageait ses locomotives et son personnel de conduite dans 13 séries, et uniquement en trafic voyageurs :

- série A : 12 personnes en double équipe pour la desserte des locomotives type 10 qui assuraient la remorque des trains vers Bruxelles-Nord et Aachen;
- série B : 12 personnes en double équipe pour la desserte des locomotives du type 7 assurant la remorque des trains vers Bruxelles et Tournai;
- série C : 12 personnes en double équipe pour la desserte des locomotives du type 7 assurant la remorque des trains vers Bruxelles, Oostende et Aachen;
- série D : 24 personnes en double équipe pour la desserte des locomotives du type 64 assurant la remorque des trains vers Bruxelles, Jemelle, Troisvierges, Tongeren et Tienen;
- série E : 12 personnes en double équipe pour la desserte des locomotives du type 97 assurant des trains vers Herbesthal et Plombières;
- série F : 2 personnes en réserve;

- série P : 12 personnes en double équipe pour la desserte des locomotives du type 98 assurant les allèges sur les plans inclinés de Liège;
- série R : 2 personnes en double équipe pour la desserte des locomotives du type 51 assurant des services de manoeuvres;
- série R1 : 1 personne pour la desserte des locomotives de manoeuvres du type 51;
- série R2 : 2 personnes en double équipe pour la desserte des locomotives de manoeuvres du type 51;
- série R3 : 12 personnes en triple équipe pour la desserte des locomotives de manoeuvres des types 22 (futur type 57) et 23 (futur type 53);
- série R4 : 1 personne pour la desserte des locomotives de manoeuvres du type 22 (futur type 57);
- série R5 : 1 personne pour assurer les repos (relais 6 machinistes).

Kilométrages parcourus - consommations - dépenses

Le nombre de kilomètres-trains de voyageurs s'élevait à 216.579 km. Le nombre de kilomètres "montées des plans et manoeuvres" s'élevait à 41.173 km.

La consommation totale de charbon s'élevait mensuellement à 4.705 t.

La dépense mensuelle moyenne en salaires pour les bureaux (fonctionnaires et employés, agents de surveillance) s'élevait à 111.157,50 francs

La dépense mensuelle moyenne en salaires pour les machinistes et chauffeurs et personnel sédentaire s'élevait à 694.461,20 francs.

La dépense en charbon pour services voyageurs s'élevait à 574.554,62 francs.

La dépense en charbon pour la montée des plans inclinés et des services de manoeuvres s'élevait à 4.106,48 francs.

Parc de traction

L'effectif en locomotives s'élève à 98 unités dont :

- 13 locomotives type 10 ;
- 19 locomotives type 7 ;
- 23 locomotives type 64 ;
- 14 locomotives type 97 ;
- 14 locomotives type 98 ;
- 8 locomotives type 22 (ancien) ;
- 2 locomotives type 23 (futur type 53) ;
- 4 locomotives type 51
- 1 locomotive type 50.

Personnel roulant

L'effectif en personnel roulant comptait :

- 118 machinistes et chauffeurs en série;
- 9 machinistes et chauffeurs en cadre flottant.

Les trois types d'autorails à vapeur de la SNCB étaient affectés à Liège. Le 5 avril 1931, le S.2, futur 500.02, est garé sur une voie devant la plaque tournante. Les trois autorails du type 500 furent construits en 1930 par Sentinel en Grande-Bretagne. Jusqu'en 1933, ils portaient les numéros S1 à S.3, puis 500.01 à 03. Tous furent fortement endommagés durant la guerre et furent radiés en 1945 et 1946. Collection Maurice HENNEQUIN / PFT.





En 1938, l'autorail Diesel 650.01 stationne sur la même voie que la photo précédente. Cet autorail a été construit en 1938 en Suède par ASEA. Il était équipé d'un moteur Diesel danois Burmesiter de 200 CV et d'une transmission électrique ASEA. Gravement endommagé lors des bombardements de Liège en mai 1944, il fut radié le 18 avril 1945. Cet engin a été décrit en détail dans EN LIGNES 112 pages 58 à 62. Collection PFT.

Locomotives affectées à Liège

Entre parenthèses, les numéros des locomotives.

En juillet 1882, Liège comptait 117 locomotives à son effectif :

- Type 1 : 15 locomotives (38, 159, 174, 257, 322, 327, 328, 329, 360, 363, 364, 556, 604, 654, 658).
- Type 2 : 17 locomotives (119, 194, 822, 823, 824, 826, 829, 996, 998, 1002, 1004, 1005, 1006, 1007, 1047, 1053, 1059).
- Type 8 (ancien) : 2 locomotives du type 1A1t (106 et 112).
- Type 51 : 14 locomotives (349, 407, 501, 509, 527, 693, 695, 743, 756, 757, 787, 842, 850, 1249).
- Type 28 : 16 locomotives (32, 113, 282, 389, 594, 621, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 679, 721, 725, 801).
- Type 29 : 22 locomotives (535, 1016, 1031, 1068, 1157, 1291, 1339, 1350, 1395, 1397, 1398, 1401, 1414, 1415, 1423, 1535, 1537, 1550, 1538,

1564, 1566, 1567).

- Type 20 : 16 locomotives utilisées pour les allèges dans les plans inclinés de Liège (3, 35, 50, 55, 85, 162, 191, 692, 768, 770, 772, 774, 776, 790, 795, 796).
- Type 21 : 10 locomotives (502, 503, 504, 505, 507, 508, 510, 511, 513, 514).
- Type 22 : 4 locomotives (701, 705, 707, 710).
- Type 52 : 1 locomotive (89).

En 1907/1908, la remise de Liège comptait à son effectif 20 locomotives des types 2, 4, 11, 12, 15, 17, 23 et 51.

Le tableau ci-contre reprend en détail par année à partir de 1922 et ce jusqu'à la fermeture de la remise en 1953, le nombre de services prévus aux roulements par type de locomotive.

A noter que Liège hébergea les trois types d'autorails à vapeur de la SNCB (500.01, 501.01 à 03, 502.01), ainsi que l'autorail Diesel suédois 650.01.

Le tableau comprend quelques remarques dont voici la signification :

- (1) autorails à vapeur;
- (2) autorail *Brossel* à deux essieux, futur type 551;
- (3) autorail Diesel suédois (voir EL 112 pages 58 à 62);
- (4) type 8 (2 services).

Fermeture de la remise

La remise de Liège fut supprimée le 4 octobre 1953, l'ensemble de ses activités étant alors repris par le nouvel atelier de Kinkempois. Cet atelier fut construit à l'emplacement des anciennes rotondes de la remise du Nord-Belge détruites durant la Seconde Guerre mondiale. La construction du nouvel atelier de Kinkempois débuta en 1946, il fut mis en service le 12 septembre 1950. Le 2 octobre 1950, il reprit les activités de la remise de Renory.

Jean-Luc VANDERHAEGEN, sur base d'un texte de Maurice HENNEQUIN.

NOMBRE DE SERVICES À ASSURER PAR TYPE DE LOCOMOTIVES

Types	8bis	9	10	11	15	22	23	25	29	37	48	51	52	58	P8	P6	T12	T14	T16	99	500	501	502	622	650
<i>Nouveau type</i>	7					57	53								64	66	96	97	98		(1)	(1)	(1)	(2)	(3)
01/06/1922	2	-	-	-	-	6	-	-	-	6	-	-	8	-	19	-	-	9	10	-	-	-	-	-	-
08/10/1922	6	-	-	-	-	4	-	-	-	9	-	-	2	-	14	-	-	9	10	-	-	-	-	-	-
01/06/1923	10	-	-	-	-	4	-	-	-	6	-	1	2	-	11	-	-	10	10	-	-	-	-	-	-
01/10/1923	12	-	5	-	-	4	-	-	-	3	-	1	2	-	12	-	-	9	10	-	-	-	-	-	-
01/02/1924	15	-	5	-	-	4	-	-	-	-	-	1	2	-	11	-	-	11	13	-	-	-	-	-	-
01/06/1924	12	-	5	-	-	4	-	-	-	-	-	1	2	-	12	-	-	6	13	-	-	-	-	-	-
01/02/1925	12	-	6	-	-	4	2	-	-	-	-	1	-	-	16	-	-	6	14	-	-	-	-	-	-
05/06/1925	10	-	7	-	-	4	2	-	-	-	-	1	-	-	12	-	-	6	14	-	-	-	-	-	-
01/02/1926	12	-	7	-	-	5	2	-	-	-	-	1	-	-	12	-	-	6	13	-	-	-	-	-	-
15/05/1926	12	-	8	-	-	6	2	-	-	-	-	-	-	-	10	-	-	6	8	-	-	-	-	-	-
01/02/1927	12	-	6	-	-	2	4	-	-	-	-	1	-	-	12	-	-	6	8	-	-	-	-	-	-
15/05/1927	12	-	6	-	-	2	4	-	-	-	-	2	-	-	11	-	-	5	8	-	-	-	-	-	-
02/10/1927	12	-	6	-	-	2	4	-	-	-	-	2	-	-	8	-	-	6	12	-	-	-	-	-	-
01/02/1928	12	-	6	-	-	2	4	-	-	-	-	3	-	-	12	-	-	6	12	-	-	-	-	-	-
15/05/1928	9	-	6	-	-	3	3	1	-	-	-	3	-	-	9	6	-	6	12	-	-	-	-	-	-
07/10/1928	9	-	5	-	-	3	5	1	-	-	-	3	-	-	10	6	-	6	12	-	-	-	-	-	-
01/02/1929	6	-	5	-	-	3	6	1	-	-	-	3	-	-	16	3	-	6	12	-	-	-	-	-	-
15/05/1929	6	-	6	-	-	3	3	-	-	-	-	3	-	-	16	6	-	4	12	-	-	-	-	-	-
03/02/1930	8	-	6	-	-	3	4	-	-	-	-	3	-	-	17	6	-	4	13	-	-	-	-	-	-
15/05/1930	6	4	6	-	-	3	3	-	-	-	-	6	-	-	19	6	-	4	13	-	-	-	-	-	-
02/02/1931	6	6	6	-	1	3	2	-	-	-	-	3	-	-	15	4	-	4	13	-	-	-	-	-	-
15/05/1931	7	8	6	1	-	3	2	-	-	-	-	2	-	-	12	-	-	4	13	-	-	-	-	-	-
04/10/1931	7	8	6	1	-	3	1	-	-	-	-	3	-	-	12	-	-	4	13	-	-	-	-	-	-
01/02/1932	7	6	6	1	-	3	1	-	-	-	-	3	-	-	15	-	-	4	13	-	-	-	-	-	-
02/10/1932	6	6	7	-	-	3	1	-	-	-	-	2	-	-	12	-	1	4	13	-	-	-	-	-	-
05/02/1933	6	6	7	-	-	3	1	-	-	-	-	1	-	-	13	-	1	4	13	-	-	-	-	-	-
15/05/1933	6	6	7	-	-	4	1	-	-	-	-	-	-	-	12	-	4	3	12	-	-	-	-	-	-
02/10/1933	6	5	7	-	-	4	1	-	-	-	-	1	-	-	12	-	7	1	12	-	-	-	-	-	-
04/02/1934	6	5	7	-	-	4	1	-	-	-	-	1	-	-	12	-	6	2	13	-	3	1	-	-	1
15/05/1934	6	6	7	-	-	5	1	-	-	-	-	1	-	-	12	-	6	2	12	-	3	1	-	-	-
07/10/1931	6	6	6	-	-	4	1	-	-	-	-	1	-	-	12	-	6	2	13	-	3	1	-	-	1
03/02/1935	5	6	7	-	-	4	1	-	-	-	-	2	-	-	12	-	6	2	12	-	3	1	-	-	1
15/05/1935	6	5	7	-	-	4	1	-	-	-	-	1	-	-	12	-	5	2	12	-	3	1	-	-	1
06/10/1935	5	9	7	-	-	4	1	-	-	-	-	1	-	-	6	-	6	3	12	-	2	1	-	-	1
02/02/1936	5	8	7	-	-	4	1	-	-	-	-	2	-	-	10	-	7	3	12	-	3	1	-	-	1
15/05/1936	4	8	7	-	-	3	1	-	-	-	-	1	-	-	10	-	7	3	12	-	3	1	-	-	1
01/02/1937	4	6	7	-	-	3	1	-	-	-	-	1	-	-	11	-	7	3	12	-	2	1	-	-	1
22/05/1937	4	6	7	-	-	3	1	-	-	-	-	1	-	-	13	-	9	2	12	-	2	1	-	-	1
01/02/1938	4	6	7	-	-	3	2	-	-	-	-	2	-	-	10	-	8	3	14	-	2	1	-	-	1
15/05/1938	4	6	7	-	-	3	1	-	-	-	-	1	-	-	12	-	7	3	12	-	1	-	-	-	1
02/10/1938	4	6	7	-	-	3	1	-	-	-	-	1	-	-	12	-	6	5	13	-	-	1	-	-	1
16/04/1939	4	5	8	-	-	3	2	-	-	-	-	1	-	-	11	-	6	2	12	-	-	1	-	-	1
15/03/1940	7	7	9	-	-	2	2	-	-	-	-	-	-	-	8	-	5	2	10	-	-	1	-	1	1
01/05/1940	8	8	11	-	-	2	3	-	-	-	-	-	-	-	10	-	6	3	12	-	-	-	-	-	-
09/12/1940	7	7	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-
08/05/1941	6	(4)	6	-	-	5	5	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	4	9	-	-	-	-	-	-
06/10/1941	5	-	6	-	-	4	5	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	2	10	-	-	-	-	-	-
06/05/1946	-	-	6	-	-	4	-	-	-	-	10	-	-	1	1	-	-	-	-	13	-	-	-	-	-
07/10/1946	-	-	6	-	-	3	-	-	-	-	11	-	-	-	15	-	-	-	12	-	-	-	-	-	-
04/05/1947	-	-	8	-	-	3	-	-	-	-	10	-	-	-	17	-	-	-	12	-	-	-	-	-	-
05/10/1947	-	-	8	-	-	3	-	-	-	-	9	-	-	-	15	-	-	-	12	-	-	-	-	-	-
09/05/1948	-	-	8	-	-	4	-	-	-	-	-	6	-	-	12	-	-	-	13	-	-	-	-	-	-
15/05/1949	-	-	8	-	-	4	-	-	9	-	-	-	-	-	10	-	-	-	12	-	-	-	-	-	-
08/10/1950	-	-	8	-	-	3	-	-	9	-	-	-	-	-	10	-	-	-	11	-	-	-	-	-	-
20/05/1951	-	-	8	-	3	-	-	-	10	-	-	-	-	-	10	-	-	-	6	5	-	-	-	-	-
07/10/1951	-	-	8	-	3	-	-	-	10	-	-	-	-	-	9	-	-	-	6	5	-	-	-	-	-
05/10/1952	-	-	8	-	3	-	-	-	10	-	-	-	-	-	9	-	-	-	6	5	-	-	-	-	-

ÉTAT-BELGE

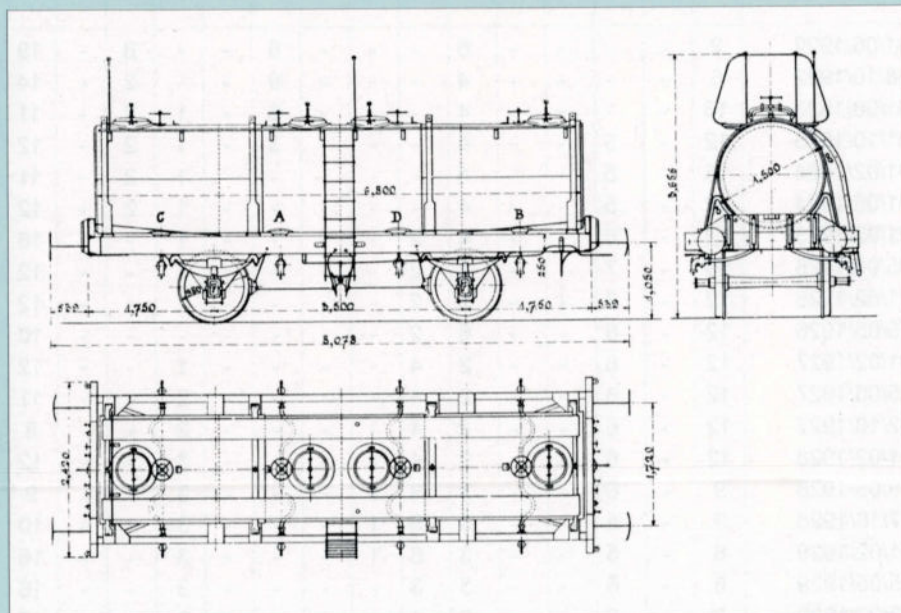
wagons-citernes 91551 à 91598

Entre 1892 et 1909, l'*Etat Belge* mit en service une série de 48 wagons-citernes à deux essieux pour le transport de pétrole au départ d'Antwerpen-Kiel.

Numérotés 91551 à 91598, ils se subdivisaient en cinq sous-séries, toutes fort semblables l'une par rapport à l'autre. Tous avaient une citerne divisée en quatre compartiments numérotés A - B - C et D. Au-dessus de chaque compartiment, une portelle permettait le remplissage. Pour le déchargement, un robinet se trouvant en bas de chaque compartiment. Suivant les sous-séries, ils pouvaient emporter 12,01 ou 12,07 m³ de pétrole.

Les cinq sous-séries se distinguaient par quelques petits détails, notamment les points d'attaches de la citerne (voir les schémas des wagons vus de face).

Durant toute leur carrière, ils conservèrent leurs boîtes d'essieux à palier lisse.



Wagon-citerne du type I, série 91551 à 91567.

Wagon-citerne type I

La série comptait 17 unités :

- 91551 à 91560, commande adjugée le 27 janvier 1892;
- 91561, commande adjugée le 10 août 1893;
- 91562 à 91566 : commande adjugée le 8 avril 1896;
- 91567, commande adjugée le 28 mai

↓ Le wagon 91564 du type I utilisé comme véhicule de service pour le transport d'huile de graissage pour l'Atelier Central de Gentbrugge.
Auteur inconnu, collection PFT.



Wagon 91563

Ce wagon est soustrait du parc commercial le 31 janvier 1931. A partir du 9 juin 1932, il est réaffecté au parc de service pour le transport de pétrole au départ d'Antwerpen Kiel.

Lors de l'introduction de la numérotation UIC, il reçoit le n° UIC 30 88 942 7073-2. Il est alors affecté à l'atelier de traction de Kortrijk.

Le n° UIC est changé le 18 mars 1970 et devient 30 88 942 7843-8.

Son utilisation dès cette époque se limite au niveau local à Kortrijk, à la récupération des huiles en provenance des moteurs SEM des auto-rails séries 40 et 43.

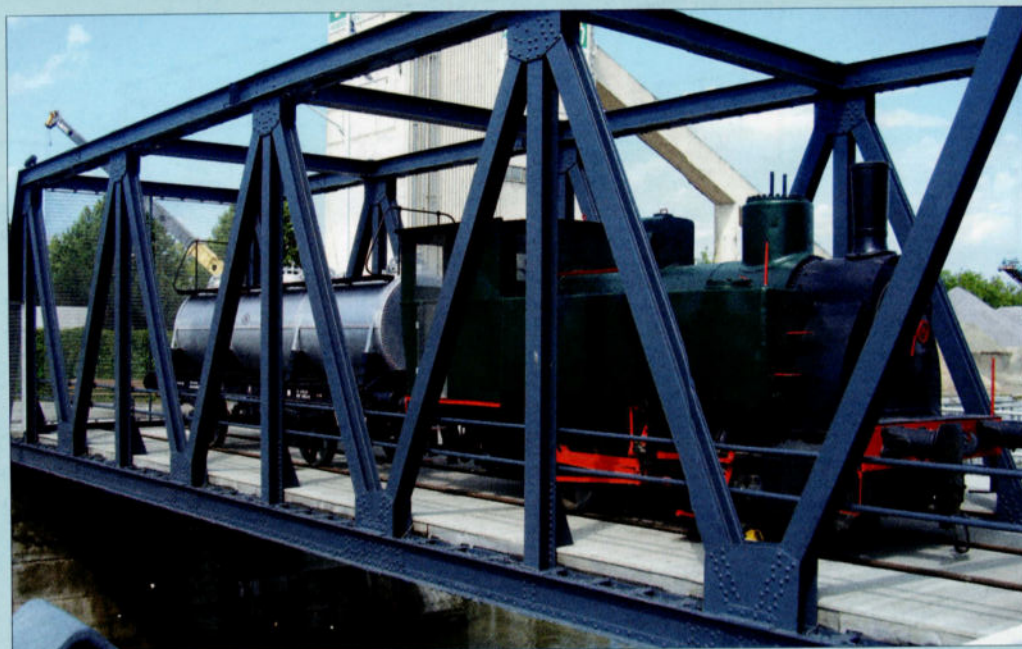
Par PV n° 411 du 21 novembre 1984, il est déclassé comme Gros Outillage n° 942/732.

A l'occasion des portes ouvertes organisés à l'atelier de Kortrijk le 23 septembre 1989 dans le cadre du 150e anniversaire de l'arrivée du rail dans cette ville, le wagon 91563, devenu sans utilisation, fut restauré par le personnel de l'atelier et placé le 22 septembre 1989 en monument près de l'atelier de traction. Il est ensuite transféré vers le Museumbehaarplaats de Leuven au début des années 2000. Restauré par l'atelier de Schaerbeek, il est présenté en monument sur le pont au-dessus du canal près de la Place des Armateurs à Bruxelles et est confié aux autorités du Port de Bruxelles depuis décembre 2010 (prêt).

↑ **PHOTO 130-57** Le wagon 91563 à l'atelier de Kortrijk le 20 mars 1984. Photo André WITMEUR, collection PFT.

↗ **PHOTO 130-58** En monument à l'atelier de Kortrijk le 23 septembre 1989. Wim DE RIDDER.

→ **PHOTO 130-59** Le wagon 91563 en compagnie de la locomotive n° 4 (La Hestre n° 39 / 1923) de la SA Cokeries de Willebroek (ASED) sur le pont au-dessus du canal. Ce monument fut érigé dans le cadre de l'amélioration de l'intégration du Port de Bruxelles et du 175e anniversaire des chemins de fer en Belgique. Les deux véhicules ont été placés le 21 décembre 2010 et l'inauguration de cet ensemble eut lieu le 18 mars 2011 (voir à ce sujet le EL 106 p. 33). Bruxelles, 23 août 2011. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Wagon-citerne type II

La seconde série comptait 11 unités :

- 91568 à 91572, commande adjugée le 23 mars 1898;
- 91573 à 91578, commande adjugée le 27 mars 1901 à La Brugeoise, à Brugge. Le 91578 est exposé au *Train World* à Schaerbeek (voir *EN LIGNES* 129 page 37).

→ Wagon-citerne du type II, série 91568 à 91578.

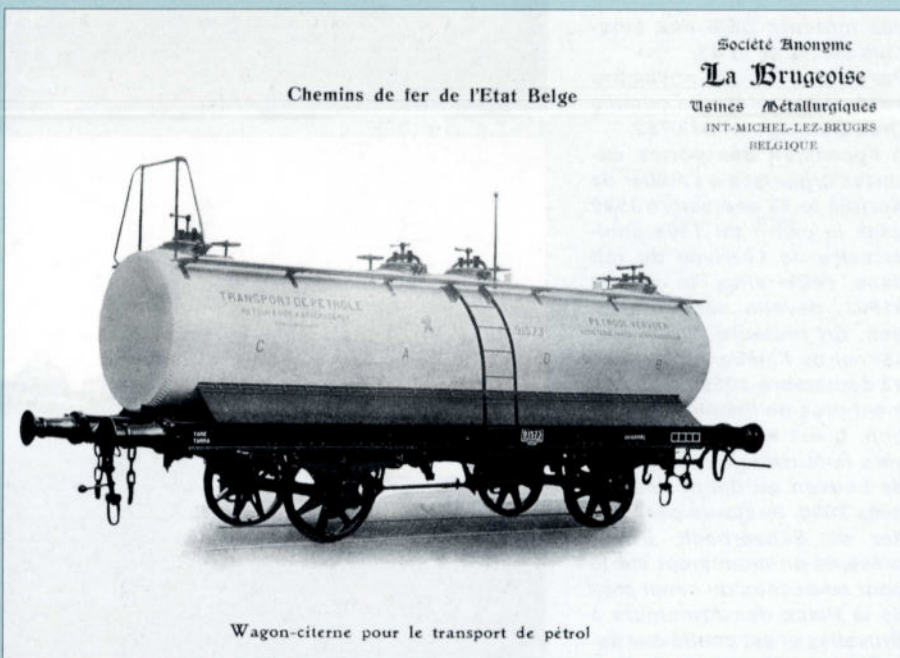
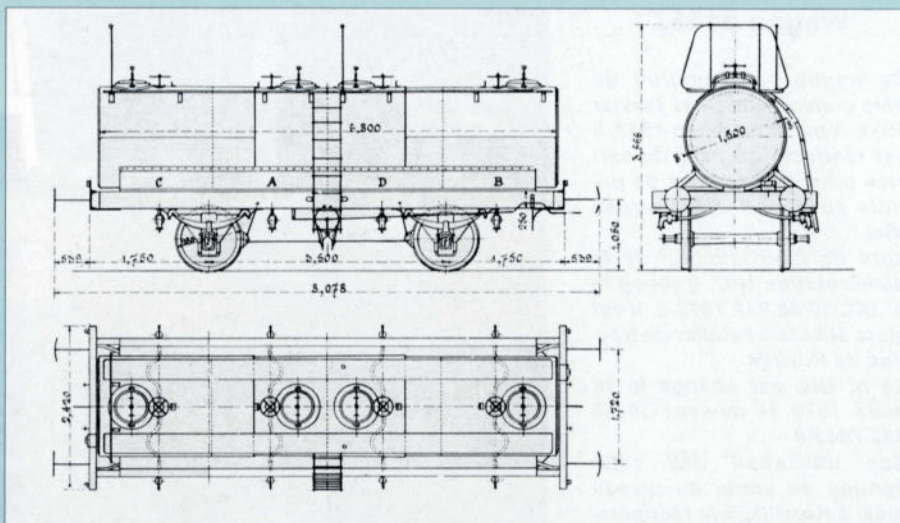
→ Le wagon-citerne 91573 figura comme illustration dans plusieurs catalogues de La Brugeoise. Ici, une page extraite du catalogue de 1910. Il faisait partie des wagons du type II, reconnaissables par la tôle placée en biais au bas de la citerne et fixée sur le châssis.

Collection Michel THIRY.

↓ PHOTO 130-60

Longtemps, deux wagons-citernes furent utilisés à l'Atelier Central de la Voie à Schaerbeek (cet établissement est aujourd'hui dénommé CPI : Centre Production Infrastructure). Le premier véhicule est du type II, le second du type IV.

Photo Christian DOSOGNE, collection PFT.





Wagon 91578

↑ PHOTO 130-61

Le wagon 91578 est aujourd'hui exposé au Train World à Schaerbeek.

En fin de vie, ce véhicule était utilisé à l'atelier de Kortrijk pour la récupération des huiles en provenance des moteurs SEM des autorails des séries 40 et 43 (pour les détails concernant ce véhicule, nous vous renvoyons dans EN LIGNES 129 page 37).

Le voici garé à l'atelier de Kortrijk le 20 avril 1984.

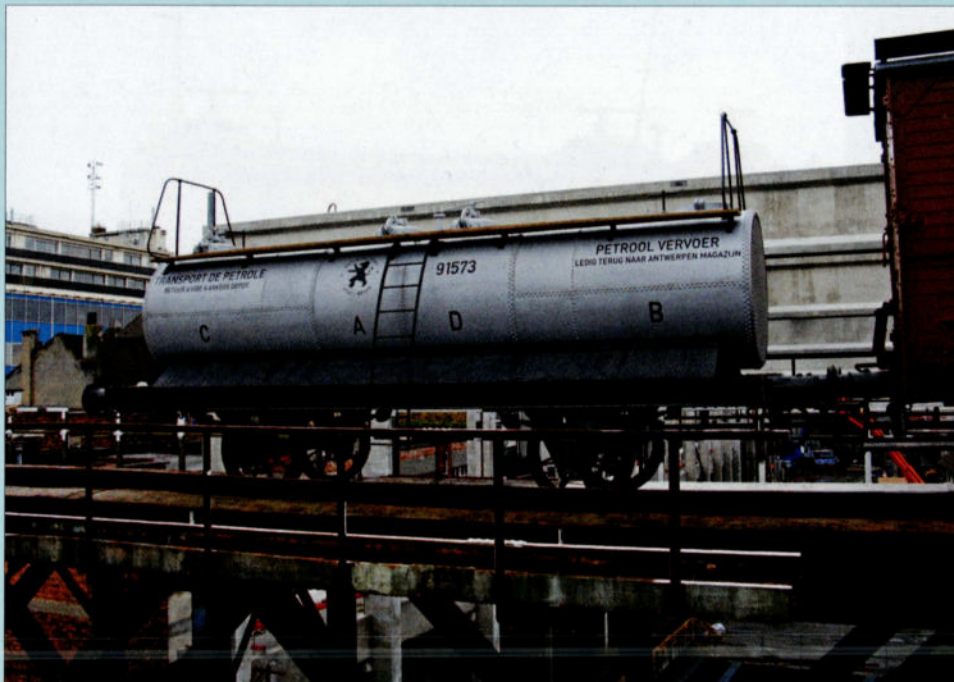
Photo André WITMEUR, collection PFT.

→ La photo du milieu le montre à l'abri musée d'Haine-Saint-Pierre avant sa restauration. Photo SNCB.



→ Le wagon est arrivée au Train World le 6 novembre 2013. Lors de sa restauration dans sa version d'origine, une erreur a été commise dans la transcription de son numéro : 91573 au lieu de 91578. Le numéro a toutefois été corrigé en août 2015 au Train World.

Pierre HERBIET.



← Le 6 novembre 2013, placement du wagon 91578 sur le tablier en provenance du pont du Luxembourg (Namur).
Pierre HERBIET.



← Sur le tablier, il est placé à côté du wagon pour transport d'équipage 8938.
Jean-Luc VANDERHAEGEN,
9 octobre 2013.

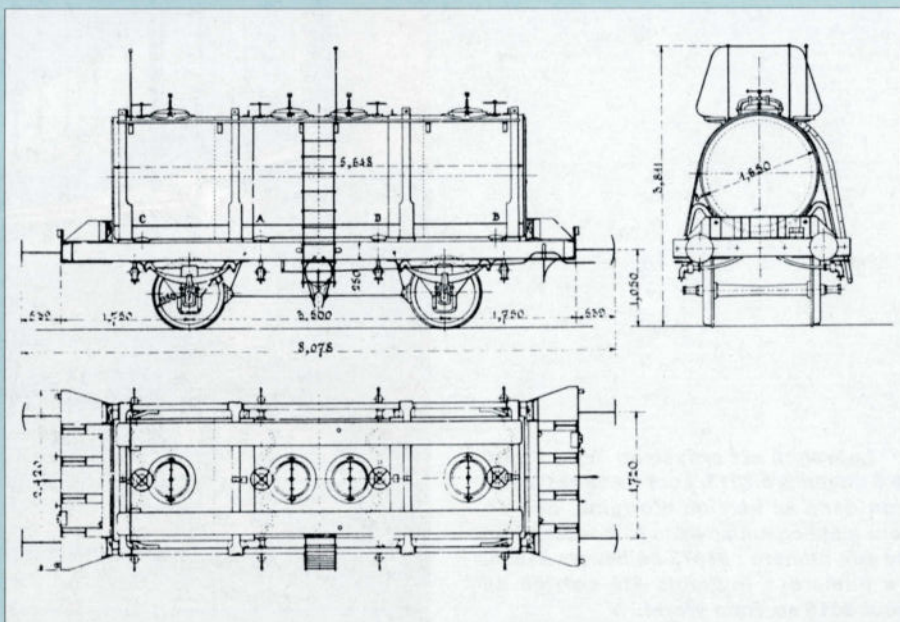
Wagon-citerne type III

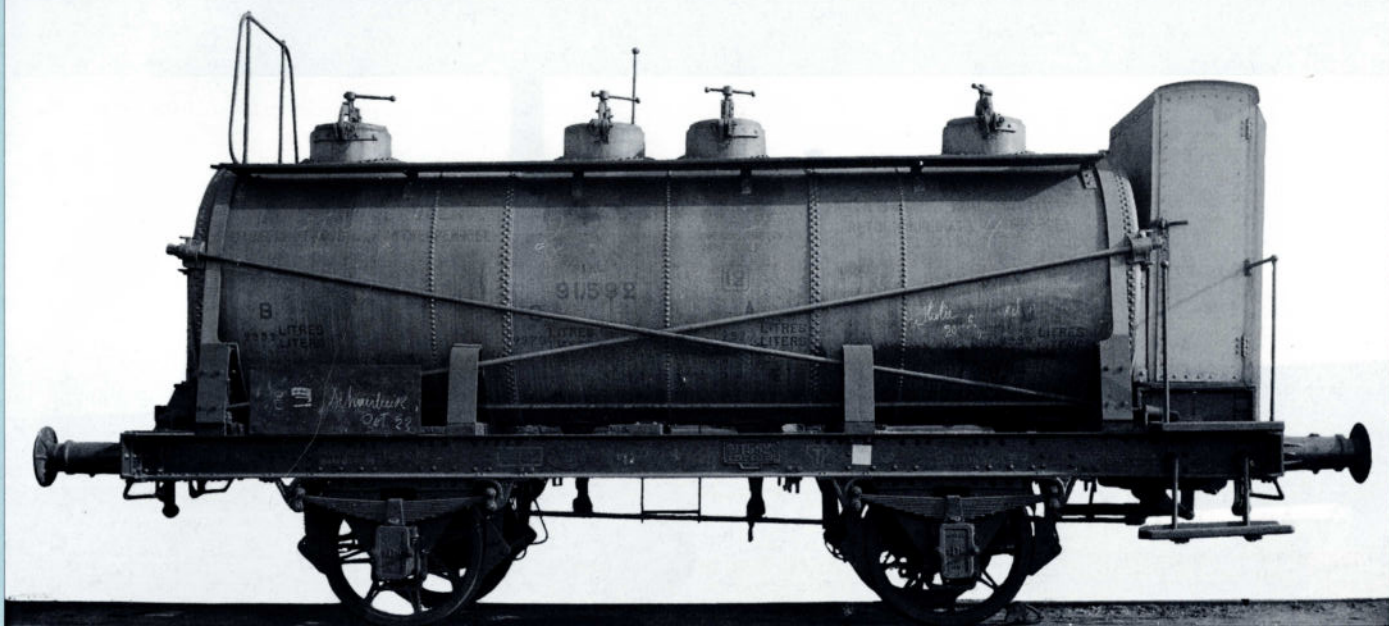
La série comptait 7 unités :

- 91579 à 91584 et 91592, commande adjugée le 8 avril 1903.
- 91592 commande adjugée le 3 septembre 1909. Ce wagon fut présenté à l'Exposition Universelle de Bruxelles de 1910 par la société V. Wanderpepen de Mons. Classé dans le type III (bis), il possédait une guérite pour le serre-frein.

Les wagons du type III possédaient un châssis allongé des deux côtés.

→ Wagon-citerne du type III, série 91579 à 91584.





Wagon type III (bis) 91592

↑ Le wagon 91592 fut présent à l'Exposition Universelle de Bruxelles en 1910. Voici une photo de ce wagon réalisée après la Première Guerre mondiale. Nous remarquons la guérite pour le serre-frein.

Collection PFT.

↓ PHOTO 130-62

En 1965, ce wagon reçut le numéro UIC 30 88 942 9004-7 puis, le 8 décembre 1972 : 30 88 947 7800-7 (type 9477 L1). Le 27 août 1984, il fut déclassé comme "gros outillage" à l'Atelier Central d'Etterbeek, avec le numéro 947/216. Il possédait toujours sa passerelle avec le frein à main, mais la guérite a disparu.

Photo Christian DOSOGNE, collection PFT.

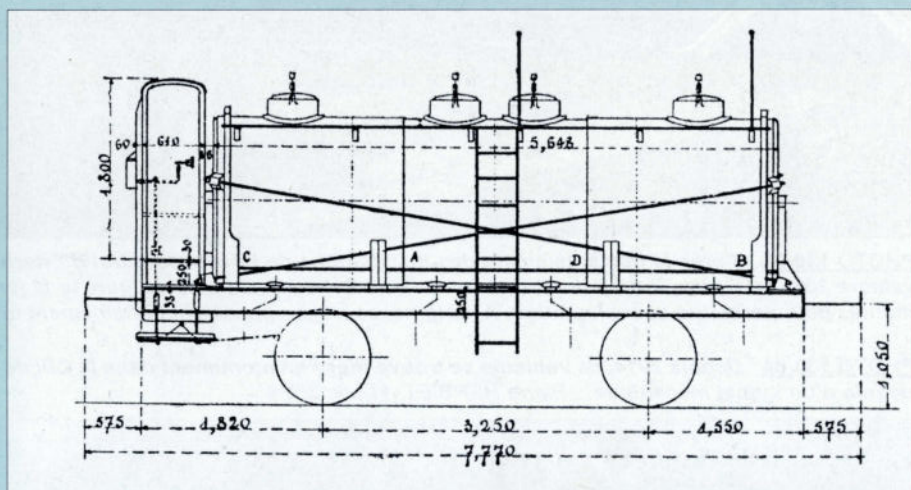


Schéma du wagon-citerne 91592 équipé d'une guérite pour le serre-frein.





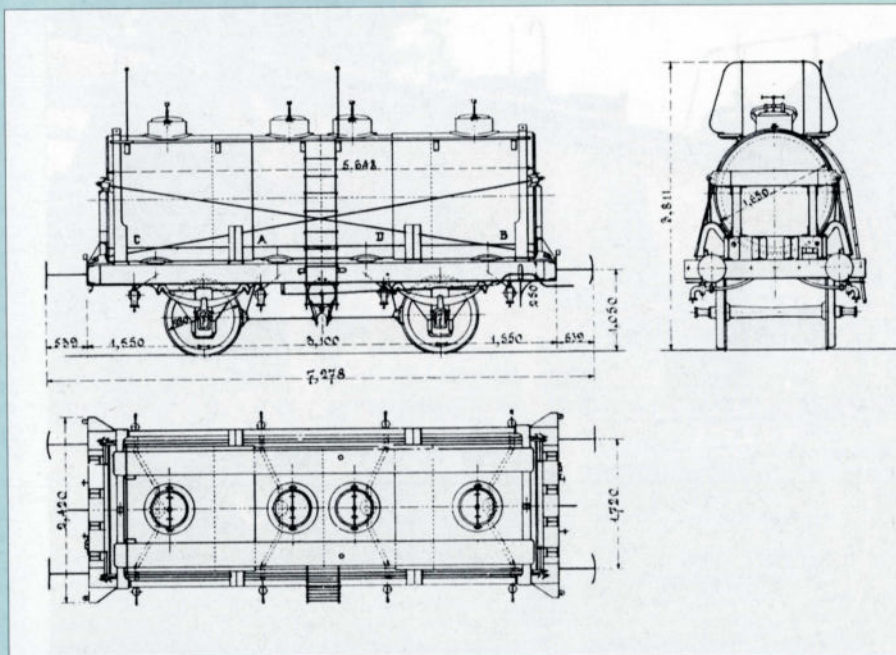
PHOTO 130-63 Après le démantèlement des installations de l'Atelier Central d'Etterbeek, le wagon 91592 a été transféré le 29 novembre 2006 au Centre Production Infrastructure de Schaerbeek. Le voici garé le 11 janvier 2007; certains éléments ont déjà été démontés pour permettre sa restauration. A l'origine, ce wagon possédait certainement une guérite pour le serre-frein. Pierre HERBIET.

PHOTO 130-64 Depuis 2014, ce véhicule se trouve placé en monument dans le CPI de Schaerbeek, sur un coupon de voie, en compagnie d'un signal mécanique. Pierre HERBIET, 11 juin 2014.



Wagon-citerne du type IV, série 91585 à 91591

Cette série comprenait 7 unités :
- 91585 à 91591, commande adjudgée le
20 décembre 1905.



→ Wagon-citerne du type V, série 91593
à 91598.



Wagon type IV 91590

← Le wagon du type IV 91590 a, durant quelques années, été placé en monument devant une maison de la Verbindingsstraat à Hove. Cette rue est située parallèlement aux lignes 25 et 27 entre Kontich et Hove. Les voyageurs pouvaient donc voir ce véhicule en passant en train. Dans les années '1990, les autorités communales prièrent le propriétaire de le retirer. Il fut à ce moment cédé au Museum Stoomtrein der Twee Bruggen (MSTB) à Vilvoorde.

Auteur inconnu, collection PFT.



← Après la cessation des activités du MSTB, tout le matériel roulant fut acquis par le Stoom Centrum Maldegem, y compris le wagon-citerne 91590. Cette photo le montre à Maldegem le 5 mai 2013.

Jef VAN OLMEN.



PHOTO 130-65 Le wagon 91587 du type IV a été construit par Canon-Legrand. Sa tare était de 11,47 t et sa cuve compartimentée en quatre éléments dont la capacité totale affichée était de 12.000 litres. La charge autorisée s'élevait à 15,5 t.

Ce wagon est soustrait du parc commercial le 29 janvier 1931.

A partir du 9 juin 1932, il est réaffecté au parc de service pour le transport de pétrole au départ d'Antwerpen Kiel.

Lors de l'introduction de la numérotation UIC, il reçoit le n° 30 88 942 7076-5. Ce dernier est changé à une date indéterminée pour devenir 30 88 942 7841-2. Il fut alors affecté au service de la Voie, Groupe de Mons, plus spécialement à l'arrondissement de Tournai.

Le numéro UIC fut changé à nouveau le 12 novembre 1969 : 30 88 943 7963-2.

Il termina sa carrière à Ath au Service de la Voie, où il servait à la récupération des huiles. Il fut définitivement mis hors service par PV n° 173 du 26 juin 1981 et garé à Leuven en attente de démolition.

Ath, août 1980.

Photo André WITMEUR, collection PFT.

Wagon-citerne type V

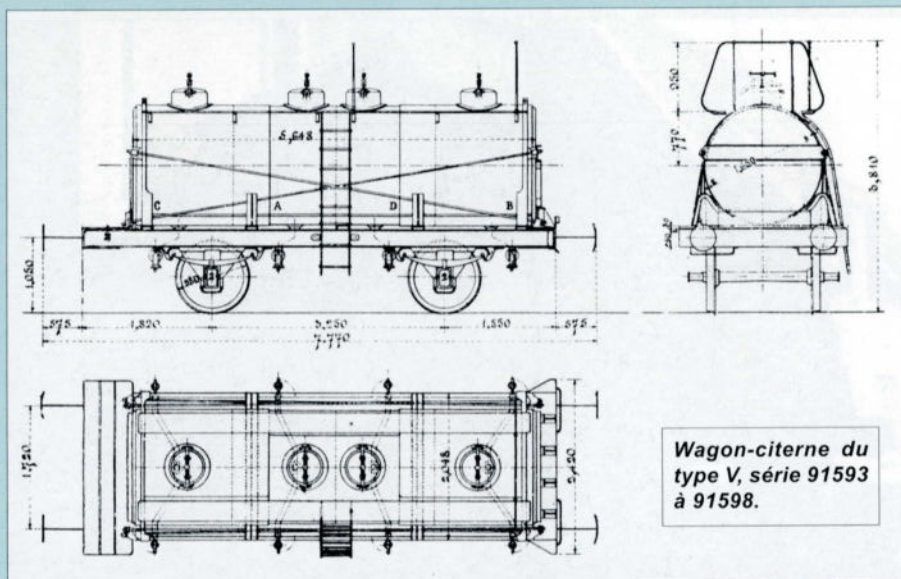
La dernière série comptait 6 unités :

- 91593 à 91598, commande adjugée le 5 octobre 1910.

Les wagons du type V possédaient un châssis allongé d'un seul côté. Certains possédaient une guérite pour le serre-frein.

Suivant un inventaire effectué durant la Première Guerre mondiale par l'occupant, l'effectif des cinq types de wagons présents sur le territoire belge s'élevait à 12 unités au 3 septembre 1915.

Après leur retrait du trafic commercial, un grand nombre de ces wagons fut réutilisé comme véhicules de service pour le transport d'huile ou de graisse vers les différents ateliers de la SNCB, ou encore pour d'autres services.



Certains wagons ont réussi à traverser le 20e siècle et existent encore aujourd'hui. Le plus connu est le wagon 91578 exposé au Train World (voir à ce sujet EN

LIGNES 129 page 37). Un autre wagon, le 91592, a été placé en monument au Centre Production Infrastructure (CPI) de Schaerbeek.

Types	I	II	III	III (bis)	IV	V
Numéros	91551-91567	91568-91578	91579-91584	91592	91585-91591	91593-91598
Constructeurs (1)	Germain, Monceau	La Brugeoise		V. Wanderpepen	Canon, Legrand	
Date	1892 à 18965	1898, 1901	1903	1909	1906	1911
Effectif	17	11	6	1	7	6
Longueur totale	8,078 m	8,078 m	8,078 m	7,770 m	7,278 m	7,770 m
Empattement	3,500 m	3,500 m	3,500 m	3,250 m	3,100 m	3,250 m
Masse à vide	9,95 t	9,880 t	12,12 t	12,22 t		11,170 t
Charge	10,00 t	10,00 t	10,00 t		10,00 t	10,00 t
Capacité	12,01 m ³	12,01 m ³	12,07 m ³		12,07 m ³	12,07 m ³
Diamètre de la citerne	1,500m	1,500 m	1,650 m	1,650 m	1,650 m	1,650 m
Longueur de la citerne	6,800 m	6,800 m	5,648 m	5,648 m	5,648 m	5,648 m

(1) il peut y avoir plusieurs constructeurs différents pour chaque type suivant les adjudications; nous avons indiqué les constructeurs connus.

Hier



La gare de Tubize fut ouverte le 18 mai 1840. A l'époque, de nombreuses et importantes industries étaient établies à Tubize et reliées par rail, comme par exemple les Ateliers Métallurgiques de Tubize. Aujourd'hui tout a disparu... Le passage à niveau et la passerelle ont fait place à un tunnel routier et un passage sous voies pour les piétons. La gare, datant de l'origine de la ligne, a été démolie en 1982 pour laisser la place à un bâtiment moderne. - Collection PFT.

PHOTO 130-66 ↓ Le même site aujourd'hui, lors du passage du train 39741 Gent-Rodenhuize - Clabecq.
Serge MARTIN, 22 août 2015.

Aujourd'hui



France : Ct n°52 à 62

Compagnie des Chemins de fer Départementaux de l'Aisne (CDA)

En 1920, la *Compagnie des Chemins de Fer Départementaux de l'Aisne (CDA)* commanda à *La Meuse* une série de 11 locomotives-tenders Ct de 35 t.

Elles furent numérotées 52 à 62 et avaient reçu les numéros de construction *La Meuse* 2981 à 2991 de 1921 et 1922.

La CDA a été fondée en 1905 dans le but de construire et exploiter des lignes de chemin de fer d'intérêt local dans le département de l'Aisne. Le 26 août 1922, la CDA fusionna avec la *Compagnie du Chemin de fer de Saint-Quentin à Guise* pour former la *Compagnie des Chemins de fer secondaires du Nord-Est*. Cette dernière compagnie fut elle-même reprise le 1er janvier 1952 par la *Régie des Transports de l'Aisne (RTA)*. Les locomotives 52 à 62 conservèrent leur numéro durant toute leur carrière.

La machine n° 55 fut transformée en locomotive Diesel, laquelle reçut le n° 255. Cet engin fut par la suite vendu à la *Coopérative Agricole Dunois*, à Châteaudun.

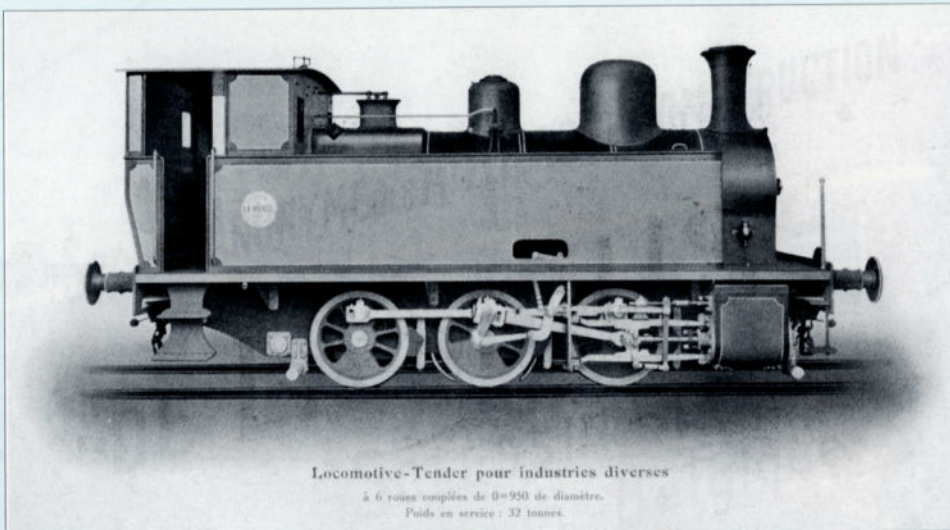
Caractéristiques principales

Effectif :	11
Numéros :	52 à 62
Constructeur :	La Meuse 1921
Numéros de construction :	2981 à 2991
Livraison :	1921-1922
Configuration des essieux :	Ct'
Masse vide :	en moyenne 28,5 t
Masse totale :	35,0 t
Diamètre des roues :	1,200 m
Empattement total :	3,000 m
Timbre :	12 kg/cm ²
Surface de la grille :	1,30 m ²
Surface de chauffe du foyer :	5,70 m ²
Surface totale de chauffe :	62,50 m ²
Nombre de cylindres :	2
Diamètre des cylindres :	360 mm
Course des cylindres :	550 mm
Capacité des soutes à eau :	4 m ³
Capacité de la soute à charbon :	1,0 t

N°	Constructeur	date de l'épreuve de la chaudière	date de livraison	masse à vide
52	La Meuse 2981	03-03-1921	17-05-1921	28,350 t
53	La Meuse 2982	03-03-1921	17-05-1921	28,270 t
54	La Meuse 2983	03-03-1921	01-06-1921	28,320 t
55	La Meuse 2984	03-03-1921	19-06-1921	28,527 t
56	La Meuse 2985	03-03-1921	19-06-1921	28,400 t
57	La Meuse 2986	03-03-1921	08-08-1921	28,365 t
58	La Meuse 2987	08-09-1921	07-11-1921	28,300 t
59	La Meuse 2988	08-09-1921	14-11-1921	28,360 t
60	La Meuse 2989	12-11-1921	12-12-1921	28,310 t
61	La Meuse 2990	12-11-1921	19-12-1921	28,355 t
62	La Meuse 2991	12-11-1921	01-01-1922	28,300 t



La locomotive 53 (La Meuse 2982 / 1921) à Soissons le 14 octobre 1959. Photo H.-G. HESSELINK, collection PFT.



← Une des 11 locomotives est illustrée dans le catalogue La Meuse de 1921. Collection PFT.

Locomotive-Tender pour industries diverses
à 6 roues complètes de 0=950 de diamètre.
Poids en service : 32 tonnes.

→ La locomotive 53 photographiée le 29 juin 1957 à Saint-Quentin. Photo J. QUANJER, collection M. HENNEQUIN / PFT.



↓ La locomotive 56 (La Meuse 2985 / 1921) à Guignicourt, en août 1960. Photo Major E.A.S. COTTON, collection PFT.



il y a 30 ans...



PHOTO 130-67 C'est fin 1995 que furent livrées les deux premières voitures à deux niveaux de la SNCB. Il s'agit des M5 B 52302 et A 51501. Cette dernière est photographiée à Schaerbeek le 28 décembre 1985, accouplée à la voiture de mesure n° 13. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 130-68 Le 12 novembre 1995, un train charter allemand a circulé jusqu'à Brugge et Oostende, assuré par une rame VT 601 de la DB. Passage sur le viaduc de Tilleur, sur la ligne 36A Kinkempois - Voroux. Christian VANHECK.

il y a 20 ans ...



il y a 20 ans ...



PHOTO 130-69 Après la 1601, c'est la 1602 qui reçoit une livrée spéciale genre "Memling" dessinée par Märklin. Elle sortit de l'Atelier Central de Salzinnes le 15 décembre 1995. La voici en gare de Köln Hbf, prête au départ avec le train 438 à destination d'Oostende. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 130-70 C'est dans le courant de 1995 que les sept dernières voitures-couchettes du type I3 ont été retirées du service. Construites à 40 exemplaires par la Brugeoise et Nivelles en 1960 et numérotées 14.001 à 14.040, elles ont sillonné une grande partie de l'Europe durant 35 ans. Voici une photo de la 14.001 à Oostende, le 30 juillet 1988. Charles OCSINBERG.

il y a 20 ans ...



Images du monde



JAPON

PHOTO 130-71 En 1936, les JNR (Chemins de fer nationaux japonais) ont mis en service une petite série de trois locomotives électriques 1500 V continu, fort originales, pour remorquer des trains de luxe. Numérotées EF 55.1 à 3, elles furent construites par Hitachi, Kawasaki et Tokyo Electric, et étaient du type 2Co'Co'1. Elles possédaient deux cabines de conduite dont la première était carénée. D'une puissance de 1350 kW et d'un poids de 100,38 t, elles pouvaient circuler à 75 km/h. Les trois machines furent garées en 1958 et officiellement radiées en 1964. La EF55.1 fut préservée en 1978 et remise en ordre de marche en 1986 pour la remorque de trains spéciaux. Elle fut définitivement arrêtée en décembre 2008. Depuis le 12 avril 2015 elle se trouve dans le JR East Museum à Omiya. Cette photo la montre lors de son tout dernier train, le 27 décembre 2008. Hideki MATSUOKA.

ALLEMAGNE

PHOTO 130-72 Pour arriver au village d'Altenahr, la ligne Remagen - Ahrbrück traverse un site d'une incroyable beauté. Le 17 avril 2013, un autorail du type 643 de la DB débouche du tunnel. Après la mise à simple voie du tronçon Ahrweiler Markt - Ahrbrück, le second tunnel, à gauche, fut désaffecté. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





NORVEGE **PHOTO 130-73** En 1997, les NSB (Chemins de fer norvégiens) ont mis en service une série de 22 locomotives semblables aux Re 460 suisses. Classées dans le type EL 18, elles développent 5880 kW, pèsent 85,2 t et peuvent circuler à 200km/h. Le 15 juin 2012, la EL 18-2255 passe à Stanghelle, sur la ligne Oslo - Bergen. Michel HANSENS.

INDE **PHOTO 130-74** Le lac de Sambhar est une vaste étendue d'eau salée de 200 kilomètres carrés à l'ouest de Jaipur au Rajasthan. 196.000 t de sel y sont produites chaque année par évaporation et les installations sont desservies par un réseau de 70 km de lignes à voies étroite (610 mm) et métrique. Le 26 février 2014, un train de wagonnets est en route vers le site d'extraction de la Sambhar Salts Limited, remorqué par une locomotive construite par OEPL (Ovis Equipment Private Limited) à Hyderabad. Philippe DE GIETER.





Le 26 juillet 1954 en gare d'Incourt, croisement entre deux autorails : l'AR.184 (Cie Centrale de Construction, 1935) à destination de Wavre et l'AR.227 (Ateliers Métallurgiques de Nivelles, 1935) vers Gembloux. Ces deux autorails terminèrent leur carrière en 1959. Photo VAN DEN BERG, collection M. STEINKAMP / PFT.

Nous voici devant la gare de Veurne en 1951 lors de l'arrivée de la motrice 9251 en service sur la ligne 20 De Panne - Veurne. Cette motrice fait partie de la série 9228 à 9251 construite par Ragheno de 1908 à 1909 pour la ligne côtière. Photo VOERMAN, collection M. STEINKAMP / PFT.





La motrice 4413 de la MIVA faisait partie de la série 404 à 471 de la Compagnie Générale des Tramways d'Anvers, S.A. (CGTA). Cette série fut construite entre 1904 et 1913 dans l'atelier de la CGTA de la Grote Hondstraat. En 1963, la motrice 413 fut renommée 4413 par la MIVA. Durant la période 1966-1968, la 4413 fut modifiée pour la desserte par un agent. Cette motrice fut retirée du service commercial en 1970 et transformée en véhicule de dépannage 5853, puis 8853. Sa carrière s'acheva définitivement en octobre 1964. Le 21 septembre 1963, au coin de la Bolivarplaats et de l'Amerikalei, la motrice 4413 de la MIVA quitte la gare d'Antwerpen-Zuid en direction de la Noorderplaats, le terminus de la ligne 1. Photo M. STEINKAMP, collection PFT.

Le 7 juillet 1962, arrivée à Coronmeuse de la motrice 192 des TULE (Tramways unifiés de Liège et Extensions). La 192 appartenait à une série de 24 trams livrée en 1930 par Baume & Merpent. A droite, la remorque 714 attend son prochain service. Photo M. STEINKAMP, collection PFT.



