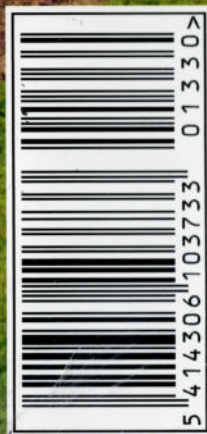


EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 133 - JUIN 2016 - € 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



Le mot du Président

Tout comme la société belge, le PFT est confronté à de nombreux défis, dont l'impact sur ses activités ne doit pas être minimisé. Des priorités ont été dégagées lors de notre dernière Assemblée Générale ; elles visent toutes à consolider nos objectifs qui restent la préservation de notre patrimoine ferroviaire. Elles concernent autant la mise en valeur des sites de Saint-Ghislain et du Chemin de fer du Bocq qu'une saine gestion du matériel, des chantiers et de l'infrastructure. La sécurité continuera à être notre maître-mot. A ce titre, de nombreux challenges seront à relever, que ce soit au niveau du matériel ou des infrastructures. Nous n'avons pas à rougir des débats internes que traverse notre Association. Notre environnement évolue, devient de plus en plus contraignant, et face à de nouvelles contraintes financières ou techniques, il est parfois nécessaire de réfléchir à de nouvelles orientations et de modifier la voilure, sans pour autant mettre en péril la poursuite de l'objet social. Les différents secteurs d'activité ont prouvé leur dynamisme en 2015 ; il en sera de même en 2016. Nous continuerons d'œuvrer en toute transparence pour que la saison 2016 soit à nouveau la preuve, non seulement pour tous les membres actifs de l'association mais aussi et surtout pour notre public, les associations sœurs, les autorités politiques et les sociétés privées et publiques de transport par rail, de la qualité du travail et de l'offre du PFT dans les domaines des circulations, préservation, publications et dynamisme de la vie associative. Nos équipes de bénévoles y consacreront toute leur volonté et leurs compétences.

Bonne lecture.



Bientôt disponible



**voir
encart
central**



Petites annonces

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

CHERCHE : EN LIGNES n° 1 à 12, 20, 23, 24, 26, 27 et 80. Contacter Monsieur Klein.
☎ : +32.(0)68/45.48.378.

A VENDRE : importants lots de revues, magazines, livres, trains miniatures, outillage pour modélisme. Liste sur demande.

Contacter Paul HOUARDY, 1410 Waterloo, au
☎ : +32(0)475/93.04.59.

PFT-agenda

18 juin 2016 : voyage d'adieu aux automotrices *Sprinter* en bordeaux. Voir encart central.

18 juillet 2016 : visite du réseau touristique néerlandais du RTM. Voir encart central.

10 septembre 2016 : Grande bourse d'échange au *Retrotrain* de Saint-Ghislain.

Rectification

EN LIGNES 132

- **page 19** : - série 800 : retirer la 808 (entrée en atelier pour incendie et non pour modernisation). Depuis lors, les 812 et 828 sont entrées pour modernisation respectivement le 8 mars et le 18 avril 2016.

- **page 35** : - les locomotives de la série 75000 utilisées par OSR sont les 75007, 75010 à 75015 (en livrées OSR) et les 75064 et 75068 (en prêt de Fret SNCF).

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 AQUÏÈRE, Baudouin DIEU, Philippe DE GIETER, Serge MARTIN, Alain DEFECHE-REUX, Eric VANHOECK, Walter PINET.

Remerciements (par ordre alphabétique) :

Hervé ALLARD, Günther BARTHS, Armand BEERLANDT, Julien CASIER, Lucien CLAES, Roger CRIKELAIRE, Michel de ESCH, Wouter DE HAECK, Simon DERIDDER, Wim DE RIDDER, Alain ELOOT, le Fonds ACEC, Norman GOTTBORG, Philippe GOUSSET, Georgy LEJEUNE, Michel HANSENS, Lars LAENEN, Gérard MARTIN, Gwenaël PIÉRART, Jean-François POLET, Maarten SCHOUBBEN, Guy SMETZ, la SNCB, Yves STEENBRUGGEN, Michel THIRY, Marc VAN BOSSUYT, Dieter VAN HOOYDONK, Arno VERHAEGEN, Martin WELZEL, Wim WINDEY.

EN LIGNES

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

Adresse

PFT-asbl - Boîte Postale 40 - BE-7000 MONS - Belgique
☎ GSM : +32.(0)475/95.68.93 FAX : +32.(0)65/66.45.41
✉ pfttsp@gmail.com Internet : www.pfttsp.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 : P. Hombroeckx : ☎ +32.(0)475/76.23.17
St-Ghislain : Dieu Baudouin : ☎ +32.(0)475/95.68.93
Ligne 128 : Alain Defechereux : ☎ +32.(0)477/98.91.23
Modélisme et bourses : philippousman@yahoo.fr
Guy Stiévenart 0488/26.86.28

Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

Dépôt légal : à la parution

Depuis le 3 avril, Thalys propose sous le nom "Izy" des TGV low cost. Le 5 avril 2016, passage d'un Izy à Marcq, assuré par la rame 4551. Wouter DE HAECK.

EN LIGNES 133 - JUIN 2016

sommaire



14

Départ des 12 vers la Tchèque



20

Izy : le Thalys low cost



33

wagon à plancher surbaissé 377.489



38

Les premiers signaux lumineux



2 PFT-Service - Editorial

4 News PFT

6 La Knapsack du PFT

12 Actualité belge

12 Locomotives - statistiques

14 Départ des 12 pour la Tchèque

20 Izy : le Thalys low cost

21 Voitures

22 Divers

24 Travaux à Braine-le-Comte

27 Iris et Vauban : adieu

28 Sociétés privées

30 Railtraxx : location de la DE 6607

31 Nouveau trafic pour Europorte

32 Actualité étrangère

32 Pays-Bas - Telex

33 Wagon à plancher surbaissé 377.489

37 Hier - aujourd'hui

38 Histoire : les premiers signaux lumineux

58 Nées en Belgique

62 Images du monde

64 Il y a ...

66 La page des trams

COUVERTURE ARRIÈRE

Les locomotives de la série 12 ont finalement quitté la Belgique le 4 mars à destination de la République tchèque. Le 6 mars, elles passent à Zeithain, entre Leipzig et Dresden, remorquées par la 139 558 de la société RailAdventure.
Norman GOTTBORG.



Saint-Ghislain

Lors de la journée Portes Ouvertes du 23 avril 2016, les visiteurs ont pu admirer notre collection de locomotives électriques. Deux parallèles furent organisés. Le premier avec les engins monocourant 2021, 2201, 2309 et 2629; le second avec les polycourant 1504, 1608, 1805 et 2551.

Dans les prochaines semaines, la 2801 en provenance de l'abri-musée d'Haine-Saint-Pierre viendra rejoindre cette belle collection. Quant à la 2913, elle est abritée à Schaerbeek en attente de restauration.

Schaerbeek

Afin de pouvoir poursuivre la location de l'atelier de Schaerbeek, la SNCB nous a demandé d'effectuer des travaux. Cela concernait les opérations suivantes :

- assainir le béton de la toiture. Ce travail a été fait durant tout le mois de février par une société privée à l'aide d'une nacelle posée sur un wagon plat;

- le remplacement complet et la mise en conformité de l'installation électrique. Ce ne fut pas une mince affaire vu l'étendue du site;
- sécuriser le bâtiment au point de vue incendie et évacuation d'urgence;
- nettoyer les gouttières de la toiture.

Toutes ces opérations très coûteuses ont été menées à bien et nous remercions Philippe qui y a oeuvré sans relâche de-

puis le début de l'année.

En principe, si les travaux sont approuvés, le PFT pourra rester à Schaerbeek durant trois ans, après quoi la situation sera à nouveau réévaluée.

Pendant ce temps, les travaux de restauration de la locomotive à vapeur *Knap-sack* se sont poursuivis, ainsi que la révision de la caisse de la voiture K n° 21.127.



Notre collection de locomotives électriques a été exposée lors de la grande bourse d'échange du 23 avril 2016 au Retrotrain de Saint-Ghislain. Cette photo a pu être réalisée durant une des brèves apparitions du soleil. Arno VERHAEGEN.

PHOTO 133-01 Vue d'ensemble des deux parallèles sur les voies du faisceau du Retrotrain le 23 avril 2016. PFT.



LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

Les travaux de remise en état de la bourreuse que nous avons achetée se poursuivent. Avant le début des premières circulations, elle a néanmoins déjà pu effectuer une première sortie afin de bourrer les tronçons de voie reconstruits cet hiver.

Pour rappel, le bourrage consiste à damer le ballast sous les traverses afin de stabiliser la voie. Préalablement à cette opération, la voie doit être nivelée à l'aide de crics, c'est à dire mise à niveau pour supprimer les défauts provoquant des bosses ou des gauches dans la voie. Comme vous vous en doutez, cette opération de bourrage est très physique si elle est faite à la main, et la bourreuse remplace avantageusement une trentaine de bénévoles !

Les travaux en gare de Bauche avancent à grands pas en attendant de pouvoir remonter la voie de l'autre côté de la ligne, à savoir de la BK4 peu avant Braibant jusqu'à l'entrée de Ciney. Ces travaux ne pourront commencer que lorsqu'*Infrabel* aura fini la construction d'une piste de service et le réaménagement de la plate-forme de la ligne. Comme le délai restant avant la haute saison ne permettra pas de terminer le remontage complet jusque Ciney, la voie ne sera, dans un premier temps, reposée que jusque Braibant afin de pouvoir y assurer des correspondances avec des bus vers Ciney lors de l'exploitation estivale.

En raison de cette coupure du réseau *Infrabel*, il ne nous sera pas possible d'inviter du matériel d'autres associations au traditionnel spectacle du 15 août. Les animateurs du CFB ont donc imaginé une autre forme d'activité pour maintenir un événement sur la ligne 128. Cette année, les 13 et 14 août, le *Chemin de Fer du Bocq* organisera une *Féerie du rail* décrite ci-dessous.

Le 15 août, la journée sera plus destinée aux amateurs avec la mise en circulation de quelques trains aux compositions variées, voir inhabituelles, tout en tenant compte du nombre très restreint de véhicules de la collection du PFT présents sur la ligne 128 pour le moment.



Le 24 mars, la bourreuse oeuvre à la sortie du tunnel de Purnode. CFB-PFT.



Les travaux de reconstruction de la voie en gare de Bauche. CFB-PFT.

**Vous désirez aider sur le *Chemin de Fer du Bocq* ?
Contactez Alain DEFECHEREUX au 0477/98.91.23.**

Féerie du Rail

Cette année, les 13 et 14 août, *Le Chemin de Fer du Bocq* organise une *Féerie du rail*. Autour de circulations en bus historique, autorail et train à vapeur, s'articulera un spectacle à destination des enfants (4-12 ans) avec pour principale figurante, la locomotive *Yvonne* du SCM. De nombreuses activités seront proposées tant dans les gares de Spontin que de Dorinne : vapeur vive, boutique, petite restauration, musée en plein air, salle de jeux pour enfant, exposition de trains miniatures (ALAF) mais aussi démonstration et circulation d'un train à voie étroite (*Chemin de Fer de Sprimont*).

Afin de garantir le bon déroulement des activités et du spectacle une réservation sera obligatoire et sera possible à partir du 1er juin sur notre site web cfbocq.be.

Concours photo

Le Chemin de Fer du Bocq organise un concours photo à l'occasion de la *Féerie du Rail* qui se déroulera les 13 et 14 août 2016. Les photographies retenues par le jury y seront exposées et soumises au vote du public. Les lauréats, annoncés le 31 août 2016, seront gratifiés de nombreux prix, dont l'exposition de leur oeuvre dans les voitures MITROPA et dans *EN LIGNES*.

Pour participer, envoyez-nous vos photos (max 3 et 8 Mo/photo) à communication@pftsp.be avant le 20 juin 2016. Les photos doivent avoir été prises entre le 1er janvier 2010 et le 31 mai 2016 sur la ligne du Bocq.

N'oubliez pas de mentionner votre nom, prénom ainsi qu'un descriptif succinct des photographies avec les dates de prises de vue dans le courriel. Le règlement complet est disponible sur www.cfbocq.be.



Notre locomotives au charbonnage de Neukirchen-Vluyn le 2 janvier 1973. Nous remarquons sa génératrice électrique placée sur la soute à eau. A cette époque, elle n'était pas pourvue d'un frein à air dont elle ne sera équipée qu'en 1978 après avoir été acquise par le Eisenbahnfreunde Zollernbahn. Günther BARTHS.

La nouvelle locomotive vapeur type Knapsack du PFT - II

Suite et fin de notre précédent numéro

Petite histoire de la Knapsack 3115 du PFT

La locomotive *Knapsack*, construite par les usines *Krupp* sous le numéro de constructeur 3113, fut livrée en 1953 à la *Lindener Hafenbahn* officiellement appelée *Städtische Hafenverwaltung der Hauptstadt Hannover*.

Elle se distingue à la livraison de ses consœurs par l'implantation particulière des fenêtres d'injection d'eau sur le sommet de la chaudière, entre le dôme de prise de vapeur et les soupapes de sé-

curité. Découlant de cela, elle est aussi la seule à être équipée d'un sifflet localisé à droite, directement sur le dôme de prise de vapeur. Enfin, elle est également la seule à être livrée pourvue d'un éclairage par lampes au pétrole, déjà fort désuet en...1953.

Notre *Knapsack* assure les manœuvres locales dans le port de Hannover sous le n° 10 jusque fin 1967.

Peu après, une révision générale auprès de la *Westfälische Lokomotivfabrik Karl Reuschling* (société sise à Hattingen(D)) au sud de Bochum, fondée en 1914 et toujours active aujourd'hui dans le domaine de la réparation, de l'entretien et de la restauration d'engins ferroviaires) est entreprise sur la locomotive.

Lors de cette révision, elle bénéficie de deux modifications importantes : le remplacement de la commande de distribution à vis sans fin par une commande crantée (afin d'accélérer les manœuvres) ainsi que le placement d'une génératrice de courant à l'avant de la soute à eau gauche pour disposer d'un éclairage électrique.

En 1969, la 3113 est réceptionnée par la NBAG - *Niederrheinische Bergwerks AG* à Moers(D). Elle est alors affectée au service du puits *Niederrhein I/III/V*, sur la commune de Neukirchen-Vluyn. Elle y circule sous la dénomination "NBAG Lok III" et est pourvue d'une jolie livrée noire (chaudière), verte (soutes à eau et cabine) et rouge (châssis et roulement).

Après le regroupement des charbonnages du bassin de la Ruhr sous la bannière RAG - *Ruhrkohle AG* - survenu le 1er janvier 1970, notre locomotive ne change ni d'affectation, ni de livrée. Seul changement notoire : le charbonnage où elle officie s'appelle désormais "puits Niederberg".

Elle y conserve jusqu'à sa revente ses marquages et sa livrée.

En 1976, elle est vendue à l'association *Museumsbahn Aschaffenburg* à Aschaffenburg, qui l'utilise plutôt comme locomotive de démonstration suite à l'absence d'un compresseur d'air et d'une alimentation de chauffage vapeur lui permettant de tracter des trains de voyageurs. De ce fait, la 3113 est fort peu utilisée et mise en valeur par cette association.

Un changement majeur se produit alors en 1978, qui voit notre locomotive transférée à Balingen(D), à l'est de la Forêt Noire et rachetée par l'association *Eisenbahnfreunde Zollernbahn* (EFZ). Elle est de fait énergiquement prise en main et équipée d'un système de frein *Knorr* performant.

C'est de cette époque également que date le placement d'un compresseur sur le tablier avant droit.

Le même jour, elle manoeuvre un wagon de charbon. Sa cabine est surmontée d'une antenne pour la réception d'ordres par radio.
Martin WELZEL.



La voici un an plus tard, toujours à Neukirchen-Vluyn, le 5 janvier 1974.
Martin WELZEL.

La 3113 est alors entièrement repeinte en noir excepté le châssis et le roulement, peints en rouge façon locomotive à vapeur DB. Elle récupère également son numéro "10" datant de l'époque de son premier propriétaire. Ce qui lui vaudra par la suite l'appellation de "*Zehnerle*" (qu'on peut traduire par "*petite dix*" en faisant référence à sa taille modeste) auprès des amateurs.

Après ces transformations lui permettant maintenant d'être alignée en tête de

trains de voyageurs sur le réseau DB, elle effectue un parcours inaugural de réception le 3 juillet 1979 sur le trajet aller/retour Ebingen - Ontsmettingen et assure avec succès diverses marches dans la région, notamment au départ de Ebingen et de Hechingen.

Ces parcours s'achèvent le 8 juin 1980, date de sa chute de timbre. L'EFZ décide alors d'entamer une grande révision de la machine.





Encore deux vues de notre Knapsack en action dans le charbonnage de Neukirchen-Vluyn. Ci-dessus le 29 septembre 1974. Ci-dessous, le 2 janvier 1973. Nous remarquons le sifflet raccordé au dôme de prise de vapeur et la cloche Latowski. Martin WELZEL - Günther BARTHS.



→ Après son retrait du service actif vers 1975, la 3113 fut acquise en 1976 par le Museumsbahn Aschaffenburg à Aschaffenburg. La voici à Kahl am Main en mars 1977. Günther BARTHS.

Celle-ci s'étale sur l'entièreté de l'année 1981 et est diligentée de manière à répondre aux prescriptions de l'EBO (*Eisenbahn bau und betriebsordnung*). On profite de la révision pour l'équiper d'une conduite de chauffage vapeur afin de garantir un confort minimal aux voyageurs en cas de météo peu clémente. Son foyer se voit par la même occasion équipé d'un second indicateur de niveau d'eau et sa génératrice de courant est finalement placée à gauche de la cheminée, selon l'usage habituel de placement sur les locomotives à vapeur. Remise en état de marche en 1982, notre 3113 est vue à de nombreuses reprises en tête de trains spéciaux et s'acquitte honorablement de sa tâche jusqu'en 1992.

Cette année-là, probablement victime indirecte de la chute du mur de Berlin permettant aux associations ouest-allemandes de s'équiper à l'est de locomotives plus prestigieuses, elle est vendue à la société EUROVAPOR, section des amis de la *Kandertalbahn* à Kandern qui l'aligne pour assurer le service touristique sur la *Kandertalbahn*, dans le sud de la Forêt Noire (D) entre Haltingen et Kandern. Le 4 avril 1996, elle sort à nouveau de révision et reprend son service sur la *Kandertalbahn* jusqu'en 1999.

En 2000, elle est achetée par le WAB - *Westfälische Almetalbahn GmbH*, propriété de la *Deutsche Privatbahn GmbH* sise à Altenbeken (D). Cette deuxième société met alors, durant la même année, la 3113 en service sur le KOE - *Klützer-Ostsee-Eisenbahn*, ligne touristique entre Klütz (D) et Grevesmühlen (D). Elle y circule jusqu'à la fin de la saison touristique 2002.

Dans le courant de l'année 2003, notre *Knapsack* revient à Altenbeken où elle est abritée dans l'ancien dépôt jusqu'en janvier 2007, date à laquelle elle est proposée à la vente. Elle est acquise cette année-là par la société *Draisinenbahn* et remise à proximité de la gare de Mittenwalde-Ost, au sud de Berlin. L'idée originale de cette acquisition était d'initier à relativement court terme un service voyageur touristique au départ de cette gare. Ce projet n'aboutira finalement pas.

→ Après avoir été vendue en 1992 à Eurovapor, notre *Knapsack* a subi une nouvelle révision. 30 avril 1995. Collection Philippe GOUSSET.



↑ En 1978, la 3113 fut acquise par l'Eisenbahnfreunde Zollernbahn. C'est à ce moment qu'elle subit une révision en profondeur et est équipée d'un frein à air. Nous pouvons voir sa pompe à l'avant de tablier. Collection Philippe GOUSSET.



A nouveau proposée à la vente, le PFT, après visite sur place entame les démarches pour le rachat de cette locomotive en bon état général. Le 16 septembre 2015, l'achat de la 3113 est finalisé. Celle-ci est placée le jour même à Mittenwalde sur une remorque surbaissée et entame son acheminement vers Schaerbeek.

Les travaux de restauration ont commencé début octobre 2015 et vont bon train, si on peut dire. La locomotive est déjà entièrement débarrassée, la cabine a été ôtée ainsi que les tôles d'habillement du foyer. Une visite approfondie de la chaudière sera bientôt réalisée. Celle-ci permettra d'estimer l'ampleur réelle des travaux de restauration. Une mise en service sur la ligne du Bocq est planifiée pour l'été 2017.



Après sa révision, la locomotive fut remise en service le 4 avril 1996 sur le Kanderthalbahn. La voici en pleine action le 20 avril 1996 entre Haltingen et Kandern. Collection Philippe GOUSSET.

Sources Bibliographiques :

- Werner Wilhaus : Die Knapsack. Lok-Magazin Nr. 153 (1988).
- Werner Wilhaus : Die EFZ Lok 10 und die anderen Lokomotiven vom Typ Knapsack. Autoédition EFZ. Balingen (1981).
- Joachim Leitsch, Harald Sydow : Bau-dampflokomotiven in Nordrhein-Westfalen. Editeur : Arbeitsgemeinschaft Drehscheibe, 2ème édition (Novembre 2011).
- Site internet : Dampflokotivarchiv.de



Remerciements :

Dieter Spillner, Martin Welzel, Werner Wilhaus

↓ Le 16 septembre 2015, notre Knapsack est chargée sur une remorque routière à Mittenwalde. Philippe GOUSSET.





*En route pour Schaerbeek avant d'entamer de nouvelles aventures sur la ligne du Bocq.
Philippe GOUSSET, 26 septembre 2015.*

Carrière de la Krupp 3113 / 1953

- 26-08-1953 : livraison au Städtische Häfen Hannover, Hannover - n° "10";
- 31-12-1967 : mise hors service;
- 00-00-1969 : vendue au NBAG - Niederrheinische Bergwerks-AG, Moers - n° "III";
- 00-00-1969 : Utilisation à la mine de Niederberg I / II / V, à Neukirchen-Vluyn;
- 01-01-1970 : RAG - Ruhrkohle AG, Essen, BAG Niederrhein, Moers - n° "NBAG III" . Utilisée à la mine de Niederberg I / II / V, à Neukirchen-Vluyn;
- 00-00-1976 : préservée par le Museumsbahn Aschaffenburg, Mainschaff - n° "10";
- 00-00-1978 : vendue au Eisenbahnfreunde Zollernbahn e. V., Balingen - n° "10";
- 00-00-1992 : vendue à Eurovapor, Freunde der Kandertalbahn, Kandern - n° "10";
- 00-00-2000 : vendue au Westfälische Almetalbahn GmbH, Altenbeken - n° "10";
- 00-00-2000 : utilisée sur le Klützer Ostsee-Eisenbahn GmbH, Klütz - n° "10";
- 16-09-2015 : vendue au PFT, Schaerbeek.

→ En 1968, lors d'une révision complète de la locomotive, la commande de distribution à vis sans fin a été remplacée par une commande par levier cranté permettant d'accélérer la commande de la coulisse. Philippe GOUSSET.



Locomotives

séries 18/19

● Le 12 février 2016, le SSICF a délivré l'autorisation définitive de mise en service des locomotives des séries 18 et 19. Cette autorisation lève les dernières restrictions qui frappaient ces séries et permettent enfin l'utilisation en service commercial des attelages automatiques GF équipant les machines de la série 19.

série 21

● Depuis le mois de décembre, B-Logistics dispose de cinq locomotives de la série 21. Ces machines assurent des trains du trafic intérieur au départ de Genk-Goederen vers Gent-Zeehaven et Châtelet. Une machine reste en permanence à Genk comme réserve. Voici les horaires théoriques des trains circulant de jour :

33740 ①

Genk-Goederen 06.57 - Châtelet 10.18

37340 ①

Châtelet 11.45 - Genk-Goederen 14.44

33740 ②③④⑤

Genk-Goederen 05.59 - Châtelet 09.13

37340 ②③④⑤

Châtelet 10.45 - Genk-Goederen 13.46

33741 ①②③④⑤

Genk-Goederen 14.27 - Châtelet 17.18

37341 ①②③④⑤

Châtelet 18.23 - Genk-Goederen 21.13

39340 ①②③④⑤

Gent-Zeeh. 09.10 - Genk-Goederen 11.46



A l'issue de sa Grande Révision, la 5511 a effectué un essai le 14 avril 2016 entre Salzinnes et Mariembourg. La voici en passage à Walcourt. Une 55 TVM doit encore sortir de Grande Révision : la 5506 entrée à Salzinnes le 22 janvier 2016.
Georgy LEJEUNE.



PHOTO 133-02 L'ex. 5706 de la SNCB appartenant à la société de leasing Alpha Trains Cargo est aujourd'hui louée par la société française ETMF (Entreprise de Transport de Matériel Ferroviaire). Elle porte toujours le même numéro NEV 92 87 0002 006-6 E-ECR. Le 17 février 2016, elle fut surprise sur un chantier de renouvellement de voie dans les environs de Sens, sur la grande artère Paris - Lyon.
Gwenaël PIÉRART.

RADIATION	2735 : 14-01-2016 RI	3014 CFL : 08-04-2016 RI	5510 : ECORE, Aubange
217 : 21-08-2013 FSD	2802 : 05-02-2016 RI	4101 : 08-04-2016 GR	5530 : ECORE, Aubange
	2808 : 27-01-2016 RI	5512 : 08-01-2016 GR	6225 : ECORE, Aubange
SORTIES DE RÉVISION	2809 : 07-12-2015 RI	5514 : 05-11-2015 GR	6227 : ECORE, Aubange
345 : -03-2016 MOD	2812 : 30-10-2015 RI	6282 : 19-11-2015 RI	6271 : ECORE, Aubange
346 : -04-2016 MOD	2814 : 03-03-2016 RI		9159 : ECORE, Aubange
375 : -03-2016 MOD	2817 : 31-03-2016 RI	DÉMOLITIONS	
419 : 20-04-2016 MOD	2821 : 12-01-2016 RI	2010 : ECORE, Aubange	ABRÉVIATIONS
443 : -03-2016 RI	2825 : 17-11-2015 RI	2111 : ECORE, Aubange	CFL : Ch. de fer luxembourgeois
520 : -03-2016 RI	2826 : 14-12-2016 RI	2113 : ECORE, Aubange	FSD : Oostende
533 : -03-2016 RI	2827 : 19-02-2016 RI	2130 : ECORE, Aubange	GR : Grande Révision
545 : 22-04-2016 RI	2833 : 17-03-2016 RI	5302 : ECORE, Aubange	MOD : modernisée
901 : 13-04-2016 MOD	2836 : 15-04-2016 RI	5303 : ECORE, Aubange	RI : Révision Intermédiaire
928 : -03-2016 MOD	2842 : 30-10-2015 RI	5305 : ECORE, Aubange	
930 : 21-04-2016 MOD	3011 CFL : 19-11-2015 RI	5313 : ECORE, Aubange	
945 : -03-2016 MOD	3013 CFL : 08-02-2016 RI	5401 : ECORE, Aubange	



Les locomotives de la série 21 assurent les navettes de brames et de coils entre Genk-Goederen et Châtelet. Le 17 mars, les 2160 et 2154 remorquaient le train 37340 en direction de Genk, en passage devant les falaises de Marche-les-Dames. Guy SMETZ.

PHOTO 133-03 Le train de glaces Lannutti circule de nouveau depuis le Dry Port de Charleroi vers l'Italie. Le 13 mars 2016, le train 43578 Torino Orbassano - Châtelet passe à Jupille (ligne 40 Visé - Liège). Ce train circule le dimanche avec l'horaire suivant : Aachen West 17.12 - Châtelet 19.48. Le parcours en sens inverse circule la nuit du samedi au dimanche. Michel de ESCH.





Départ des 12 pour la Tchéquie

C'est finalement le 3 mars 2016 que les locomotives de la série 12 ont quitté l'atelier de Stockem à destination d'une seconde carrière en République tchèque. Elles furent remorquées jusqu'à Aachen West par les 7839 et 7844.

Ci-dessus, passage en gare de Grupont. Dans l'ordre derrière les Diesel, les 1205-1204-1208-1206-1209-1207-1212-1202-1210-1201 et 1211. Lucien CLAES.

Ci-dessous - PHOTO 133-04 - passage du train spécial en gare de Marloie. Armand BEERLANDT.





En Allemagne, c'est la société RailAdventure GmbH qui a assuré le transfert jusqu'à la frontière tchèque, le 6 mars 2016, à l'aide de la 139 558. Cette locomotive, construite par Krauss Maffei, fut mise en service à la DB le 14 janvier 1965 à Hannover. Elle était alors numérotée E40 1558. Elle reçut le numéro 139 558 lors de l'application de la nouvelle numérotation le 1er janvier 1968. Radiée le 22 septembre 2010 à Nürnberg, elle fut acquise le 1er avril 2012 par RailAdventure et baptisée "Albert Jonker".

Ci-dessus, passage à Bad Kösen, sur la ligne Erfurt - Leipzig. Norman GOTTBORG.

Ci-dessous, passage un peu plus loin sur la même ligne à Bad Dürrenberg, où le convoi franchit la Saale. Norman GOTTBORG.



Grand nettoyage de printemps

Durant le mois de mars, un grand nettoyage a été réalisé à l'Atelier de Stockem et à l'Atelier Central de Salzinnes. Pas moins de 15 locomotives ont été envoyées à la casse.

Au départ de Salzinnes : les 2010, 2111, 2113, 2130, 5510, 5530, 6225, 6227 et 6271; au départ de Stockem, les 5302, 5303, 5305, 5313, 5401 et 9159. La plupart ont été transportées par camion vers le chantier de démolition *Ecore* à Aubange.

PHOTO 133-05 ↗

PHOTO 133-06 →

PHOTO 133-07 ↓

Le 20 mars 2016, les caisses des 2010 et 2130 posées sur des remorques routières stationnaient pour le week-end à Malonne, près de Flawinne. Les bogies ont été expédiés séparément par camion vers Aubange.

Après la démolition de la 2010, il ne subsiste désormais plus que trois machines de cette série : la 2005 garée en parc chez SNCB-Technics, la 2021 préservée par le PFT et la 2001 par la SNCB Patrimoine historique.

Photos : Jean-François POLET (↗ et →) et Gwenaël PIÉART (↓).



PHOTO 133-08 →

Le 10 mars 2016, les 5510 et 5530 ont pris la route d'Aubange. Les voici sur la N4 à hauteur de Ciney. La 5510 est visible dans le lointain.

Gwenaël PIÉRART.



PHOTO 133-09 →

Quelques heures plus tard, la 5510 traverse le centre de Habay-la-Neuve.

Gwenaël PIÉRART.



PHOTO 133-10 ↓

Les 6227 et 6271 ont passé le week-end du 12 au 13 mars à Malonne. Le lundi 14 mars, les deux convois vont bientôt reprendre la route d'Aubange.

Gwenaël PIÉRART.



PHOTO 133-11 →

Au fil des mois, les images se ressemblent. Le 15 mars 2016, la 2121 vivait ses derniers instants dans le chantier de ferrailage Keyser à Courcelles.

Gwenaël PIÉRART.



PHOTO 133-12 →

Le 16 mars 2016, chez Ecore à Aubange, les 9129, 5510, 5303 et 6225 attendent leur ferrailage...

Gwenaël PIÉRART.

Pas moins de 8 locomotives sont visibles sur ces photos. Il s'agit des 1305 (victime de l'accident de Beuvreilles (F) le 14 janvier 2016), 5303, 5510, 5530, 6225, 6227, 6271 et 9159.



PHOTO 133-13 ↓

Le 30 mars 2016, il ne faudra que quelques minutes aux deux engins de démolition pour dévorer la malheureuse 2111. Au total, pas moins de 12 locomotives sont visibles sur cette photo.

Gwenaël PIÉRART.





PHOTO 133-14 Les 5215 et 5217 sont arrivées le 19 février 2016 à la base TGV de Montpellier (F). Le 17 février, elles passent à Montereau, remorquées par la 37054. Gwenaël PIÉRART.

PHOTO 133-15 Les deux locomotives à la base travaux de Montpellier. Elles sont utilisées pour remorquer des trains de ballast sur la ligne nouvelle TGV de contournement de Nîmes et de Montpellier. Gwenaël PIÉRART.





Izy : le Thalys low cost



Le 5 avril, un Izy Bruxelles-Midi - Paris Nord assuré par la rame 4551, passe à Marcq. Wouter DE HAECK.

Depuis le 3 avril 2016, la compagnie ferroviaire met en marche des Thalys low cost, sous le nom commercial de Izy. Le but est de séduire une clientèle loisirs, en particulier les jeunes, et ainsi de contrer la concurrence par auto ou autocar.

Pour cela, les tarifs sont particulièrement attractifs, avec quatre catégories de places dont les prix débutent à € 10 (ce tarif ne garantit pas une place assise), € 15 (strapontin), € 19 (siège standard), € 29 (siège standard XL correspondant à la première classe), pour un prix maximum pouvant aller jusqu'à € 59. Les enfants de moins de 12 ans paient un tarif unique à € 10.

Pour arriver à cette offre, Thalys a réduit ses coûts de production de 30%. Pour cela, les trains circulent sur la ligne classique entre Paris Nord et Arras (dont les sillons horaires coûtent moins chers que ceux des LGV), ensuite sur la LGV jusqu'à Bruxelles-Midi. Les temps de parcours sont en contrepartie allongés d'une durée variant entre 2h08 et 2h30 au lieu de 1h22 pour les Thalys classiques. Le temps de parcours est donc semblable à ceux des TEE Bruxelles - Paris en ... 1968 !

D'autres sources d'économie sont la suppression de la restauration à bord.

Seul un bagage à main est admis. Pour tout bagage supplémentaire, le voyageur devra payer € 10 s'il a été pré-enregistré, ou € 30 si l'enregistrement se fait à la dernière minute.

Les billets ne sont ni échangeables ni remboursables.

L'offre prévoit en moyenne deux Izy par jour, trois le week-end.

Le service est assuré par deux rames TGV Réseau : les 4521 et 4551, qui ont été repeintes dans les couleurs vert et violet d'Izy. Leur maintenance a été optimisée, s'opérant aux moments creux.

C'est le personnel même de Thalys qui assure l'entièreté des prestations. Le personnel portera toutefois de nouveaux uniformes à partir de l'été.

Avec Izy, Thalys espère reconquérir la clientèle, après une année 2015 qui s'est soldée par un résultat en baisse de 0,1% par rapport à 2014 et un chiffre d'affaire en baisse de 1,7%. Les attentats de Paris

ont joué un rôle majeur dans cette chute, avec des ventes ayant baissé de 30 à 40% immédiatement après, entraînant un manque à gagner évalué à € 14 millions d'euros pour un chiffre d'affaires de € 487,5 millions.

HORAIRES

Au départ de Bruxelles-Midi :

Bruxelles	08.29	- Paris	10.42	⑥
	10.28	-	12.50	①⑤
	14.46	-	17.00	②-⑤
	16.29	-	18.44	⑦
	18.21	-	20.32	⑥
	18.59	-	21.39	①-⑤
	20.31	-	22.43	⑦

Au départ de Paris Nord :

Paris	09.49	- Bruxelles	12.08	①
	11.34	-	13.44	②-⑥
	13.44	-	13.52	⑦
	15.06	-	17.14	⑥
	15.36	-	17.55	⑤
	17.28	-	19.53	⑦
	19.46	-	22.11	⑦
	20.01	-	22.12	①-⑤

Voitures

Le 9 février 2016, quatre voitures sans utilisation ont été mises hors service :

- 00215 : ex. voiture i1 n° 12.062 transformée en voiture-lits;
- 00216 : ex. voiture i1 n° 12.018 transformée avec cuisine et réfectoire;
- 00217 : ex. voiture i1 n° 12.033 transformée en voiture-lits;
- 17.817 : ex. fourgon Dms n° 17.430 transformé en 1993 en fourgon-générateur 220 V pour l'alimentation d'installations dans les trains expos ou dans les gares.

Les voitures 00215 à 0217 étaient incorporées dans le train de renouvellement des voies P811 d'*Infrabel*.

Au 1er mars 2016, le parc des voitures compte donc 1.535 unités au lieu de 1.539 auparavant.



PHOTO 133-16 Le 14 mars 2016, la 7741 a remorqué deux voitures I6 et deux voitures M4 entre Gent et l'Atelier Central de Cuesmes. Le train spécial passe à Schellebelle. Wim DE RIDDER.



PHOTO 133-17 La voiture-lits 00215. Vilvoorde, 25 avril 2012. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 133-18 La voiture-cuisine et réfectoire 00216. Vilvoorde, 25 avril 2012. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 133-19 La voiture-lits 00217. Vilvoorde, 25 avril 2012. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 133-20 Le fourgon-générateur Dms 17.817 utilisé pour alimenter des installations en 220 V. J-L VANDERHAEGEN.

Les beaux voyages des 28 en Autriche



PHOTO 133-21 Le 13 mars 2016, passage à Nispen (entre Roosendaal et la frontière belge) du Treski Landeck - Bruxelles, tracté par la 2825. La machine est pelliculée avec l'adresse internet de la plate-forme MODAL SHIFT (www.modal-schift.be), oeuvrant pour une révision profonde de notre mobilité et contre l'élargissement des infrastructures routières qui ne feraient qu'aggraver le problème du trafic routier et de la pollution qu'il engendre. Gwenaël PIÉRART.

PHOTO 133-22 Les samedis 20 et 27 février 2016, la société néerlandaise Railpromo a mis en marche deux trains de ski baptisés "Krokus Express" à destination de l'Autriche. Ces trains circulaient de jour et avaient pour destinations finales Bludenz et Schladming; le train était scindé en deux parties en gare de Wörgl. La rame était composée de voitures SNCB du type I6 couchettes en position places assises, et de la voiture Resto 16.007. Ces trains circulaient en charge à partir de Den Haag et étaient tractés par une TRAXX de la série 28 de la SNCB jusqu'à Wörgl, tandis que la suite des deux parcours était assurée par le Wiener Lokal Bahn. Les retours se sont opérés les samedis 27 février et 5 mars 2016. Ci-dessous, le 28 février 2016, passage à Zevenbergen, entre Dordrecht et Roosendaal du Treski auquel a été ajoutée la rame vide du Krokus Express. A sa tête les 2829 et 2822. Michel HANSSSENS.





PHOTO 133-23 Le 27 février 2016, passage à Fieberbrunn de la tranche Wörgl - Zell am Zee du Treski, remorqué par la Vectron 193 873 de MRCE. Le paysage d'arrière-plan est dominé par le Kaisergebirge (massif de l'Empereur). Lars LAENEN.

PHOTO 133-24 Le 27 février 2016, passage du Krokus Express Gau-Algesheim, entre Koblenz et Mainz, sur la rive gauche du Rhin, en route vers l'Autriche. Michel HANSSENS.



Grands travaux en vue à Braine-le-Comte



PHOTO 133-25 Le 17 mars 2016, les abords de la remise ont été nettoyés de la végétation qui avait envahi tout le site. Des immeubles à appartements et un parking vont bientôt occuper le site. A l'avant-plan, la grue manuelle. Baudouin DIEU.

Dans les prochaines semaines, l'ancienne remise de Braine-le-Comte va être rasée; toute la végétation qui recouvrait les abords du bâtiment a été enlevée dans le courant du mois de mars. Sur l'emplacement rendu libre, un vaste parking sera aménagé et des immeubles à appartements seront construits. En outre, le passage sous-voies pour les

voyageurs sera prolongé afin de donner accès à ce site.

Le bâtiment actuel de la remise de Braine-le-Comte a été construit en 1923, à l'arrière de la remise primitive devenue trop exigüe. Environ trois hectares de terrains ont été expropriés et ont dû être remblayés pour se mettre au niveau du

reste des installations.

Le grill d'entrée de la gare a été agrandi et remanié, et le tunnel Lincluse, qui passe sous les voies, a été allongé.

La remise compte onze voies d'une centaine de mètres, dont certaines étaient sur fosse. La structure est en béton et briques, et de nombreux éléments, comme les hottes intérieures, sont en préfabriqué. Elle disposait de tous les services nécessaires à l'entretien et à l'approvisionnement des locomotives : forge, appareil à descendre les roues, parc à charbon, lampisterie, tournerie, plaque tournante, château d'eau, etc.

Elle a été en activité jusqu'au 8 octobre 1963, date de sa fermeture, victime d'une part de l'électrification de la ligne 96 (Bruxelles-Midi - Braine-le-Comte le 6 janvier 1963 et Braine-le-Comte - Mons le 28 mai 1963), et d'autre part de la diésélisation.

La petite grue manuelle qui servait à maintenir les coupons de rails, a enfin pu être dégagée et envoyée au Retrotrain de Saint-Ghislain.

Baudouin DIEU, 17 mars 2016.





PHOTO 133-26 Le 6 août 1985, la 6006 manoeuvre des wagons à la voie 5 de la remise de Braine-le-Compte. Sur la première voie se trouvent des wagons de tôles destinés aux ABT. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Durant les derniers mois d'exploitation, elle avait à son effectif des locomotives à vapeur des types 53, 64 et 81, lesquelles tournaient dans des roulements comportant respectivement 2, 6 et 4 journées.

Après sa fermeture, six des onze voies ont été démontées et le faisceau de voies a été simplifié. Dans les années sep-

tante, deux des cinq voies ont été louées à Gefco pour l'entretien de wagons porte-autos.

Peu après sa création en 1988, le PFT souhaitait y établir son musée; ce beau projet ne fut malheureusement pas soutenu bien que plusieurs éléments déjà sauvegardés y étaient abrités.

La remise est alors laissée à l'abandon et le reste des voies est enlevé avec la disparition des *Ateliers de Braine-le-Compte et Thiriau Réunis* (ABT, ex. *Usines de Braine-le-Compte*) en 1992. Cette importante industrie était embranchée sur une voie de la remise... tout comme le ferrailleur *Delwarte* qui avait son chantier à proximité.

PHOTO 133-27 Le 25 mai 1991, un rassemblement de locomotives historiques fut organisé devant la remise de Braine-le-Compte, à l'occasion du 150e anniversaire de l'arrivée du rail à Braine-le-Compte. Il s'agit du dernier parallèle de locomotives organisé devant cet atelier. De gauche à droite : la 210.077, la 204.003 et le 554.18 du PFT, et la 212.144 SNCB. Magnifique décor pour le musée projeté ! Serge MARTIN.



Entre la remise et l'actuelle voie 9 se trouvait la remise primitive transformée en atelier des wagons à la mise en service du nouvel atelier. Ces bâtiments furent démolis lors des travaux d'électrification et d'agrandissement du faisceau marchandises.

Seuls vestiges de l'activité passée : la petite grue manuelle identique à celle en provenance d'Haine-St-Pierre (voir *EL 131* page 4), cachée dans la végétation, a été enlevée et a pris le chemin de Saint-Ghislain. Son heureux propriétaire aura attendu 25 ans pour prendre possession de son bien ! Et un abri anti-aérien en béton muni d'une entrée principale et d'une sortie de secours avec portes blindées, pouvait abriter une cen-

taine de personnes. Toujours dans un état présentable, il mériterait d'être préservé dans son nouveau cadre.

Voici un bref aperçu des séries de locomotives affectées à Braine-le-Comte depuis 1922 (entre parenthèses sauf pour 1882, le nombre de journées de leur roulement) :

- en juillet 1882 : type 1 n° 172, 301, 392, 644, 648; type 2 n° 215, 216 et 217; type 28 n° 111, 170 et 311, type 30 n° 86, type 33 n° 167, 268, 275 et 276; type 51 n° 837 et 1145; locomotives hors type n° 462 et 463;
- au 1er juin 1922 : 15S (future type 16) (3), 32S (future type 41) (9), 51 (3) et G.5³ (future type 74) (9);
- au 4 octobre 1925 : 16 (3), 31 (10), 50 (1), 51 (3), 71/72 (8), 74 (8);
- au 5 février 1933 : 41 (13), 51 (2), 57 (4) et 71/72 (3);

- en octobre 1939 : 41 (18), 51 (1), 57 (3), 71/72 (1);
- au 6 octobre 1941 : 41 (6), 44 (5), 51 (1), 57 (2), 64 (6);
- au 10 mai 1947 : 40 (10), 57 (5), 81 (6);
- au 5 octobre 1952 : 40 (9), 57 (2);
- au 4 octobre 1959 : 64 (7), 814 (7), 53 (2).

Brussels Airport - Zaventem

Le 4 avril 2016, la gare de Bruxelles-National-Aéroport a été rebaptisée "Brussels Airport - Zaventem", et ce dans les quatre langues utilisées : français, néerlandais, anglais, allemand.

C'est le 26 octobre 2015 que le Comité de Direction de la SNCB avait validé le changement de nom.

Une vue aérienne de la gare de Braine-le-Comte datée du 14 août 1963, soit moins de trois mois avant la fermeture de la remise. En (1) nous voyons la nouvelle remise de 1923; en (2) la remise primitive reconvertie en atelier de wagons; en (3), le premier atelier de wagons; en (4) les Ateliers de Braine-le-Comte et Thiriau Réunis (ABT, ex. Usines de Braine-le-Comte); en (5) le ferrailleur Delwarte. Collection Maurice HENNEQUIN / PFT.





Adieu Iris et Vauban



PHOTO 133-28 Le 1er avril 2016, l'EC 90 "Vauban" Basel - Bruxelles-Midi, passe à Mellier (entre Marbehan et Libramont). A l'occasion de la suppression des deux derniers trains directs vers la Suisse, les Chemins de fer fédéraux suisses avaient incorporés deux voitures panoramiques dans la rame. Gwenaël PIÉRART.

Les deux derniers trains internationaux classiques - les EC *Iris* et *Vauban* Bruxelles-Midi ↔ Basel - ont finalement été supprimés comme prévu le 3 avril 2016. Les voyageurs ne disposent désormais plus de relation directe de et vers la Suisse. Au moins un changement de train est désormais nécessaire à Luxembourg où il existe des correspondances en TGV, et avec cela l'obligation de réserver à l'avance; fini donc de voyager à l'improviste...

L'*Iris* était né le 26 mai 1974. C'était alors un nouveau TEE reliant Zürich à Bruxelles-Midi à l'aide d'une rame électrique quadricourant RAe TEE des CFF. Il fut dégradé en EC le 31 mai 1981 et assuré depuis en rame tractée.

Le *Vauban* fut créé le 29 mai 1988. Il reliait alors Milano Centrale à Bruxelles-Midi en remplacement de l'international 390/391 Milano ↔ Bruxelles-Midi. A partir de décembre 2004, il fut limité à Brig, supprimant ainsi la dernière relation directe entre l'Italie et la Belgique.

Au fil des ans, les prestations de ces deux EC se dégradèrent tant au point de vue de leur confort que de leur temps de parcours. Depuis 15 décembre 2015, l'*Iris* et le *Vauban* étaient limités au trajet Basel ↔ Bruxelles.



La SNCF a tenu à marquer l'évènement par ce marquage placé sur la 26166. Hervé ALLARD.

Le lendemain matin, les deux voitures panoramiques furent incorporées dans le tout dernier EC 91 "Vauban" en direction de Basel. De plus, la voiture Resto 16008 accompagna le train, vu lors de son passage en gare de Haversin. Alain ELOOT.



→ Le 15 mars 2016, la PB14 d'Ascendos Rail a effectué des parcours d'essais ETCS sur "l'Athus-Meuse". La voici en passage devant l'ancienne gare de Signeux, entre Virton et Athus.
Gérard MARTIN.

PHOTO 133-29 ↘

Le 13 avril 2016, la PB03 de Crossrail a transféré à Aachen West la 88001, première locomotive bi-mode électrique-Diesel de la Class 88, acheminée vers le circuit d'essais de Velim (en Tchéquie). Dix locomotives ont été commandées par l'opérateur britannique Direct Rail Service (DRS) à l'usine Stadler de Valencia (anciennement Vossloh). Ces locomotives Bo'Bo' bi-modes peuvent circuler sous 25kV 50Hz ou en traction diesel.

Passage à Begijnendijk sur la ligne 16 entre Lier et Aarschot.
Andy ENGELEN.

PHOTO 133-30 ↓ Depuis le début de l'année, Captrain assure 5 fois par semaine un nouveau train intermodal entre le Rail Terminal Chemelot (RTC) à Geleen et à destination Høje-Taastrup au Danemark. Le parcours terminal entre Geleen RTC et Sittard est transféré par une ex. 73 de Rail Feeding louée à Captrain (RF 102 et 105, ex. 7394 et 7383). Le 25 février 2016, la RF 105 remorque le train 41551 entre Sittart et Geleen RTC. En queue de la rame se trouvait la locomotive Diesel 1797 de Captrain qui a remorqué ce train entre Wanne-Eickel et Sittard. Michel de ESCH.





Cet opérateur français, filiale du géant allemand *DB-Schenker*, développe graduellement ses activités en Belgique au fil des nouveaux services. Aux habituels trains vers Zeebrugge en provenance de France sont venus s'ajouter des relations Calais - Kinkempois et Ambérieu - Antwerpen-Noord. La traction de ces trains est principalement confiée aux TRAXX série 186 ECR ou DB, mais il arrive occasionnellement qu'une Class 66 série 77000 soit utilisée.

Voici la liste des trains circulant de jour :

42814 ①②③④⑤⑥

Antwerpen-Noord 12.10 - Mouscron 14.38

42821 ①②③④⑤

Calais-Frethun 14.00 - Erquennes 17.14/
18.00 - Kinkempois 20.19

42821 ⑥

Calais-Frethun 14.00 - Erquennes 17.17/
17.29 - Kinkempois 19.27

42827 ②③④⑤⑥

Mouscron 05.23 - Zeebrugge 06.45

42834 ①②③④⑤

Kinkempois 05.05 - Erquennes 07.44/08.18 -
Calais-Frethun 12.47

42834 ⑥

Kinkempois 05.18 - Erquennes 07.24/07.43
- Calais-Frethun 12.47



Le 11 février 2016, le train à destination de BP Geel était assuré par la 77017 d'ECR. Il est photographié à Herentals, sur la ligne industrielle 207, le long du canal Albert. Dieter VAN HOOYDONK.

48832 ③④

Zeebrugge 09.32 - Mouscron 10.44

48840 ②⑤

Zeebrugge 09.32 - Mouscron 10.44

48840 ⑥

Zeebrugge 09.26 - Mouscron 10.43

PHOTO 133-31 Depuis le mois de décembre 2015, ECR assure un trafic d'eau entre Ambérieu et le port d'Antwerpen. Le 29 février, le train 42814 Antwerpen 12.10 - Mouscron 14.38 passe à Beervelde sur la ligne 59, avec en tête les 186 305 et 186 180 (en véhicule). Christian AUQUIERE.





PHOTO 133-32 ↑ - PHOTO 133-99 ↓ Pour remplacer la Class 66 n° 266 118 partie en révision, Railtrax a pris temporairement en location depuis le 7 avril 2016, et ce pour une durée de 5 semaines, la DE 6607 (266.026) (numéro NEV 92 80 1266 026-4 D-BRLL) appartenant à la société de leasing Beacon Rail.

Ci-dessus, passage à hauteur de l'ancien blok 2 de Genk Ford sur la ligne 21 C Genk-Goederen - Bilzen, avec le train 42565 Antwerpen-Noord - Genk-Goederen - Aachen West - Linz (Autriche). Ci-dessous : le même jour quelques heures plus tôt, desserte de l'usine Sikel (ArcelorMittal) sur la ligne industrielle 231 dans le zoning de Genk.

Cette locomotive, construite en 2003 par EMD (n° 20038513-2), fut acquise en août 2003 par la société de leasing anglaise HSBC Rail. Elle fut prise en location du 19 décembre 2003 au 31 décembre 2008 par ERS. Le 24 mars 2009, elle fut acquise par Beacon Rail et louée à partir de juillet 2009 à Freightliner en Pologne. Crossrail la loua ensuite à partir du 11 janvier 2010. En 2012, elle fut prise en leasing par le Lappwaldbahn GmbH. Simon DE RIDDER.





Le 2 avril 2016, Europorte a démarré à titre d'essai un nouveau trafic d'huile au départ de Sea Tank Terminal dans le port de Gent. Depuis le mois de mai, un train circule chaque semaine, en charge le samedi, et à vide le lundi. Ces deux photos montrent le départ du premier train. Par ailleurs, depuis le 15 mars 2016, Europorte assure seul le trafic de céréales au départ de Léroville (F) vers la Mouterij Albert NV à Prayon-Rupel; auparavant, ce trafic était assuré en collaboration avec Railtraxx. Le train circule une fois par semaine, le mardi (arrivée à Prayon à 06.55, départ de Prayon à 20.15). Wim WINDEY.



Pays-Bas

de nouvelles couleurs dans le paysage ferroviaire

PHOTO 133-33 → Les automotrices du type Flirt3 de Stadler commencent à apparaître aux Pays-Bas. Les premières arrivées font partie d'une commande de six automotrices doubles passée par Abellio (une filiale des NS) pour la relation Gouda - Alphen aan de Rijn. La grande nouveauté est la décoration rouge du R-Net, appliquée sur les moyens de transports publics dans la Randstad (conurbation s'étendant de Almere à Dordrecht et de Den Haag à Utrecht, englobant aussi Amsterdam et Rotterdam). Les NS ont également commandé des Flirt3 : 33 rames triples et 25 quadruples (voir EL 126 p. 34). Les trois premières sont arrivées le 29 mars 2016. D'autres Flirt3 seront livrées à Syntus (16) pour la région de Zwolle et à Arriva (36) pour la province du Limburg. Le 30 mars 2016, un parcours d'essai fut mis en marche avec deux automotrices accouplées : les 2010 et 2011, ici à leur arrivée en gare de Gouda. Michel de ESCH.

PHOTO 133-34 ↓ Le 23 mars 2016, le maire d'Amsterdam, Eberhard van der Laan, a dévoilé la toute nouvelle décoration de la 1215 de Railpromo (ex. EETC 1251, ex. ATCS 1251, ex. NS 1215), spécialement dessinée pour remorquer le "Rail Panorama Restaurant". La locomotive a été baptisée "Ville d'Amsterdam" et a été pavoisée du blason d'Amsterdam. Le 16 avril 2016, le "Rail Panorama Restaurant" est prêt au départ à Amsterdam CS pour un périple de 2h45 via Breukelen, Gouda, Rotterdam, Den Haag, Leiden et Haarlem. Maarten SCHOUBBEN.



TELEX....

ITALIE

● Reprise d'AnsaldoBreda

Le 2 novembre 2015, la société japonaise Hitachi a acquis AnsaldoBreda. AnsaldoBreda s'était tristement illustré par la construction et la débâcle des rames Benelux FYRA.

Hitachi conservera l'ensemble des activités d'AnsaldoBreda et les trois sites de productions (Pistoia, Napoli et Reggio Calabria) qui emploient 1930 personnes.

CHINE

● Investissements colossaux

Les Chemins de fer chinois continuent leur extraordinaire développement. Ainsi, dans leur nouveau plan quinquennal pour la période 2016-2020, pas moins €391 milliards vont être investis dans le

réseau ! Plus de 23.000 km de nouvelles lignes verront le jour, dont plusieurs nouvelles sections à grande vitesse.

LUXEMBOURG

● Départ des 1800

Le 20 mars 2016, les 1806 et 1817 acquises par la société Power Rail ont quitté Luxembourg à destination de Magdeburg. Par ailleurs, le moteur Diesel de la 1801 (machine exposée à Magdeburg) a été replacé dans une locomotive du type MY (ex. Chemins de fer danois).

INDE

● Bientôt la grande vitesse

Les Chemins de fer indiens vont bientôt entamer la construction de leur première ligne à grande vitesse qui reliera Bombay à Ahmedabad (508 km). La construction sera réalisée à l'aide la technologie et d'un financement japonais.



LUNDI 18 JUILLET 2016

Visite au RTM

Le lundi 18 juillet, le PFT vous propose un voyage en Zélande le long de la côte, sur le RTM (Museum 'Stichting voorheen Rotterdamsche Tramweg Maatschappij'). Nous avions présenté ce réseau dans EN LIGNES 131 pages 54 à 56. Le RTM préserve de nombreux véhicules d'origine belge, que nous ne manquerons pas de découvrir.

Sur place, nous commencerons par embarquer à bord d'un train composé de voitures en bois remorquées par un autorail; de nombreux arrêts-photos seront organisés en cours de route. Un second train sera ensuite mis en marche, composé cette fois d'un autorail remorquant un train de marchandises composés de wagons belges. Une visite du dépôt et du musée est également prévue. Notre déplacement se fera en autocar.

Les autocars quitteront la gare de Bruxelles-Midi vers 09.00. Il se rendront alors à Ouddorp où se situe le dépôt du RTM, via Gent, Zelzate, Terneuzen (tunnel sous l'Escaut) et Sloe.

Le retour à Bruxelles est programmé vers 21.00.

Si le voyage vous intéresse, ne tardez pas à renvoyer le bulletin d'inscription. Le nombre de places est limité.

Le PFT.



Ordre d'arrivée :

Ref.:10/.....

BULLETIN DE PARTICIPATION



Voyage n°159

" VISITE DU RTM "

Lundi 18 juillet 2016

Ce formulaire doit être renvoyé avant le 15 juin 2016 à l'adresse suivante, **accompagné d'une enveloppe timbrée self-adressée** :

PFT - Voyages
Bd Albert-Elisabeth 77
B - 7000 MONS 1

Le montant de votre participation doit nous parvenir pour le 7 juillet 2016 au plus tard.

Une somme de €5 sera retenue en cas de désistement et demande de remboursement. Il n'y a pas de remboursement après la date limite d'inscription fixée au 15 juin 2016.

Formulaire aussi disponible sur www.pftsp.be

Vos coordonnées :

NOM + Prénom..... N°.....Boite.....
Adresse..... N° postal.....
Localité.....
Abonné EN LIGNES n°..... Compte bancaire.....
Adresse électronique :

Votre choix :

- Participants adulte abonnés à EN LIGNES et enfants de 10 à 16 ans à €59
Enfants en-dessous de 10 ans € Déconseillé
- Participants adulte ordinaires à €75

Total : €

Mode de paiement :

- Virement sur le compte bancaire BE57 0011 2017 8935 du PFT BP 40, 7000 Mons en mentionnant en communication le numéro du voyage (voyage 159 RTM); pour les virements en provenance de l'étranger, le code BIC est GEBABEBB et le numéro complet du compte est BE57-001120178935
- Paiement par carte Visa ou Eurocard.
Numéro de la carte (en 16 chiffres).....

Validité :

Nom du Titulaire :

J.

Date et signature,

Disponibles

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 parmi 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"



Les chemins de fer militaires en Belgique

Wim DE RIDDER



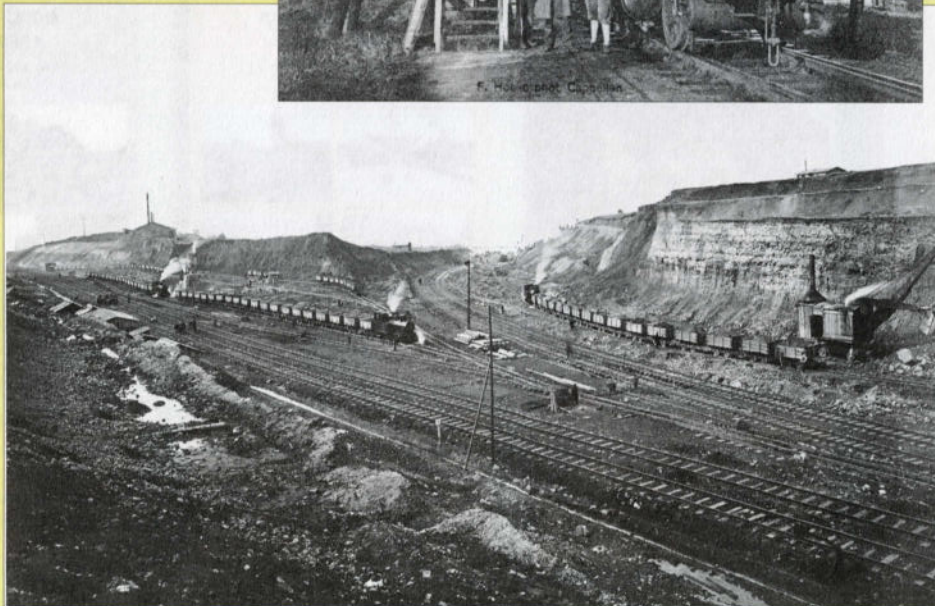
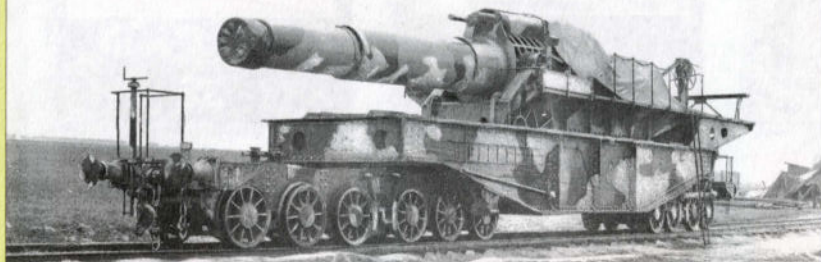
Les chemins de fer militaires en Belgique

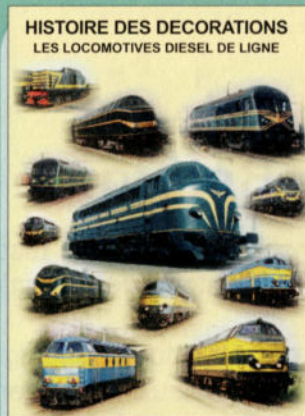
Cet ouvrage exceptionnel est consacré à une partie fascinante mais néanmoins peu connue de l'histoire des chemins de fer belges.

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.

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"**





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

Cet imposant ouvrage décrit en détail toutes les décorations portées par les locomotives Diesel de ligne.

A4 - 288 pages - plus de 500 photos, dessins et plans, la plupart en couleurs - couverture cartonnée - € 59,00 - kp 2



LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SÉRIE 59

Cet ouvrage consacré à l'histoire complète des locomotives de la série 59 traite des nombreux projets étudiés, des caractéristiques techniques, la construction, les services assurés, les affectations, les décorations, leur descendance en Belgique et à l'étranger, etc.

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



LES LOCOMOTIVES TYPES 101-120-121

L'histoire des premières locomotives électriques de la SNCB : les types 101 (future série 29), 120 (future série 20 puis 28) et 121. Un ouvrage qui se doit de figurer dans toutes les bibliothèques.

A4 - 280 pages - 425 photos, plans et schémas - Couverture cartonnée rigide

€ 45,00 - kp 2



NOUVEAU !

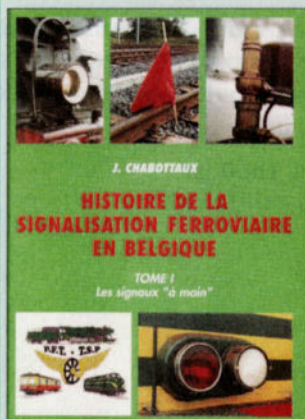
LES AUTORAILS BROSEL

tome 1 : types 551-552-553

L'histoire des autorails Brossel des types 551-552 et 553 (série 49) qui ont permis de sauver de nombreuses petites lignes. On découvre leur origine, conception, utilisation, dépôts, roulements, etc...

A4 - 356 pages - 400 photos et plans - couverture cartonnée

€ 49 - kp 2



HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome I

Ce premier tome traite de tous les signaux mobiles.

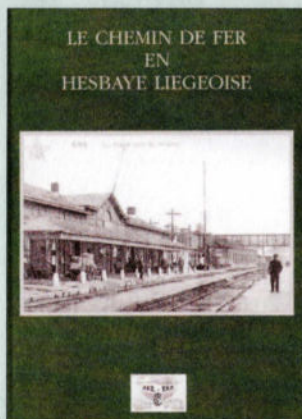
A4 - 191 pages
278 photos et plans
couverture cartonnée
€ 24,50 - 950 g



HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome II

Ce deuxième tome traite de la signalisation mécanique.

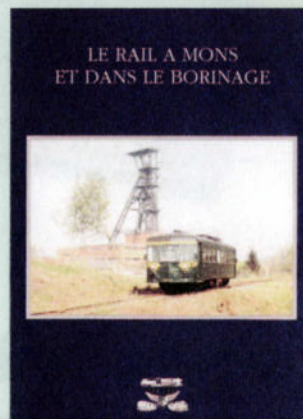
A4 - 252 pages
220 photos et plans
couverture cartonnée
€ 35,00 - kp 2



LE CHEMIN DE FER EN HESBAYE LIEGEOISE

Description et histoire des lignes 31, 32 et 36 (Liège-Haut-Pré - Waremme).

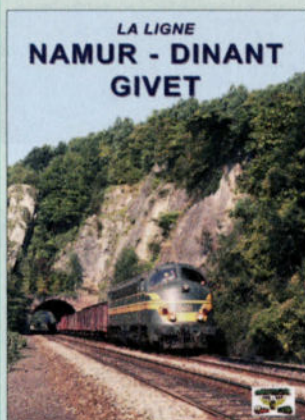
A4 - 168 pages - 276 photos
couverture cartonnée
€ 23,50 - 750 g



LE RAIL A MONS ET DANS LE BORINAGE

Histoire de toutes les lignes de la région montoise.

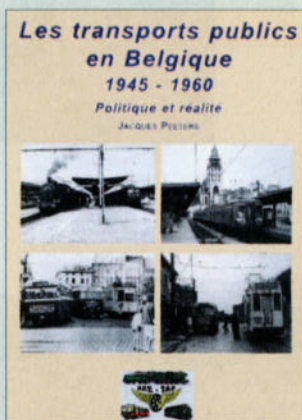
A4 - 160 pages - 258 photos
couverture souple
€ 23,50 - 750 g



LA LIGNE 154

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

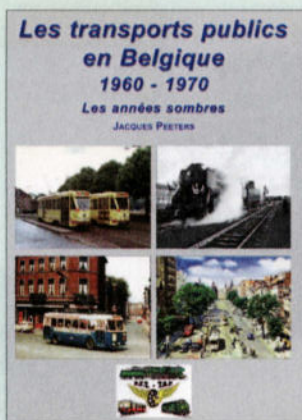
A4 - 232 pages - couverture cartonnée- couleurs
€ 39,00 - kp2



LES TRANSPORTS T 1

Histoire des transports publics en Belgique de 1945 à 1960.

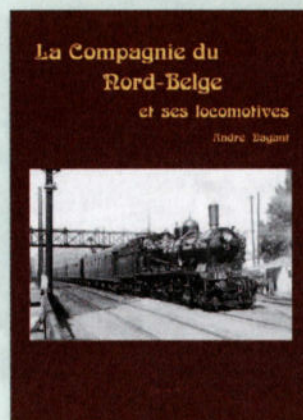
A4 - 287 pages - +/-300 photos en noir-blanc - couverture cartonnée
€ 45 - KP2



LES TRANSPORTS T 2

Histoire des transports publics en Belgique de 1960 à 1970.

A4 - 369 pages - +/-500 photos - couverture cartonnée
€ 45 - KP2



LA CIE DU NORD-BELGE

décrit en détail toutes les locomotives du Nord-Belge.

A4 - 356 pages - 400 photos et plans - couverture cartonnée
€ 59 - kp 2



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



UN SIECLE DE VAPEUR 7

EEN EEUW STOOM 7

UN SIÈCLE DE VAPEUR 7

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

NOUVEAU !



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



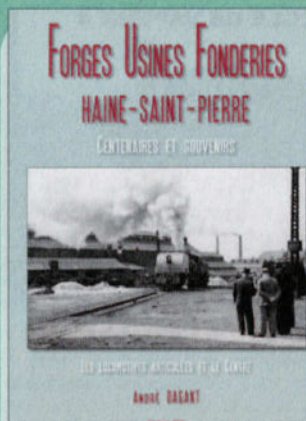
LA SERIE 22 - DE REEKS 22

NOS CHEMINS DE FER 7 - ONZE SPOORWEGEN 7

**NOS CHEMINS DE FER 7
La série 22**

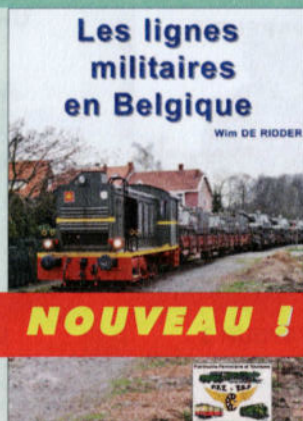
Recueil photo ayant pour thème les locomotives électriques de la série 22. Chaque machine est représentée avec deux décorations différentes.
132 pages - photos couleurs - couverture cartonnée - € 28,00 - 750 g

LIVRE EN VOIE D'ÉPUISEMENT



F.U.F.

L'histoire des Forges, Usines et Fonderies d'Haine-Saint-Pierre.
A4 - 280 pages
unilingue français
€ 38,00 - kp2



NOUVEAU !

Lignes militaires

Histoire de toutes les lignes et raccordements militaires en Belgique
A4 - 266 pages - plus de 400 documents inédits
€ 41,00 - 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



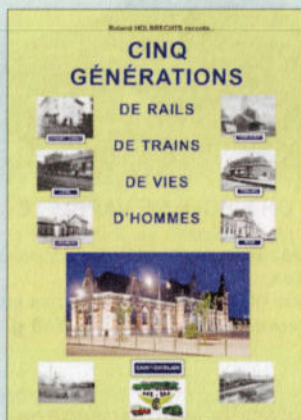
IC-IR 1984-2004

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
€ 35,00 - kp 2



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



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, et Saint-Ghislain.
A4 - 368 pages - 867 photos
couverture cartonnée
€ 40,00 - kp2



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



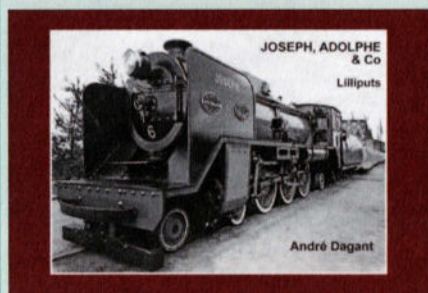
LES CHEMINS DE FER BELGES EN MOUVEMENT

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



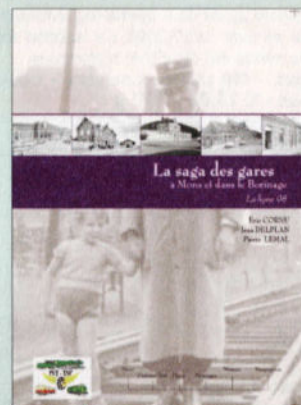
NOS CHEMINS DE FER 8 La série 20

Recueil photo ayant pour thème les locomotives électriques de la série 20. Chaque machine est représentée avec deux décorations différentes.
112 pages - photos couleurs - couverture cartonnée - A5 - € 25,00 - 700 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
€ 29,00 - 750 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

Photos EN LIGNES

Les photos publiées dans ce EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 133-24) 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 133-29 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 31-07-2016

Date de livraison : +/- 28-08-2016

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 chinoises | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 61 : | Les 62 en activité au Luxembourg | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 62 : | Les autorails avant le plan IC-IR - série 1 | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 63 : | Les autorails avant le plan IC-IR - série 2 | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 64 : | Les autorails avant le plan IC-IR - série 3 | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 66 : | Les 7301 à 7335 | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 69 : | Fourgons-générateurs (voir EN LIGNES 70) | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 70 : | Les voitures Wegmann CFL | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 71 : | La 2302 (voir EN LIGNES 72) | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 73 : | La 5117/5001 (voir EN LIGNES 74) | € 10,00 | 75 g |

Photos-thèmes

- | | | | |
|------------|---|---------|------|
| ☐ N° 75 : | La ligne 141 Court-St-Etienne - Genappe | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 76 : | Matériel belge en Italie (voir EN LIGNES 77) | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 77 : | Essais avec divers matériel (voir EN LIGNES 77) | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 78 : | La 8020 des CUP | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 79 : | Essais de la TRAXX en Belgique | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 80 : | La P8 et la 1603 CFL sur la L128 | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 81 : | Les automotrices Benelux | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 82 : | Les 1181 à 1192 avec des Benelux | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 83 : | La ligne Liège - Gouvy en Diesel | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 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 Geraardsbegen - Braine en Diesel | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 98 : | 10 photos de Class 66 (PB01, 02, 03) | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 99 : | 10 photos de locomotives de la série 57 (G2000) | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 100 : | 10 photos de locomotives de la série 23 | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 101 : | 10 photos de locomotives de la série 800 des CFL | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 102 : | 10 photos d'automotrices postales (ex. 1935) | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 103 : | 10 photos d'autorails de la série 43 à Aachen | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 104 : | 10 photos de locomotives de la série 20 en vert | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 105 : | 10 photos de l'automotrice historique de 1935 | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 107 : | 10 photos de voitures actuelles de la SNCB | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 109 : | 10 photos de 26 vertes | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 110 : | 10 photos de 26 dans leurs trois décorations | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 111 : | 10 photos du spectacle vapeur du Bocq | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 112 : | 10 photos de Benelux tractés par les Traxx de la série 28 | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 113 : | 10 photos de la gare d'Oudenarde en traction Diesel | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 114 : | 10 photos prises entre Poperinge et Comines | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 115 : | 10 photos prises entre Melle et Zattegem (L122) | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 116 : | 10 photos prises dans le port de Gent | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 117 : | 10 photos prises dans le port d'Antwerpen années '80 | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 118 : | 10 photos de la loco Diesel 211.006 (6406) | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 119 : | 10 photos locos série 60 sur la L140 Ottignies-Charleroi | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 120 : | 10 photos de Geraardsbergen et Lessines enneigés | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 121 : | 10 photos Diesel prises sur l'"Athus-Meuse" | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 122 : | 10 photos Diesel de la série 60 | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 123 : | 10 photos Diesel de la série 60 - 2e 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 |
| ☐ N° 130 : | 10 photos de locomotives série 28 à l'étranger | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 131 : | 10 photos de la ligne 15 Diesel | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 132 : | 10 photos des locos prototypes 6001 à 6003 | € 10,00 | 75 g |

PHOTO-THÈME 133



10 photos des 6004 à 6006 prototypes.
Communication : photo-thème 133.

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 mardi (10-12h) et 2e samedi (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	€ 1,60	€ 1,60	€ 4,00
jusque 350 g	€ 2,40	€ 2,40	€ 8,00
jusque 1000 g	€ 3,95	€ 3,95	€ 19,00
jusque 2000 g	€ 5,20	€ 5,20	€ 38,00
Kilopost 2 kg (kp 2)	€ 5,20	€ 5,20	€ 67,00
Kilopost 5 kg (kp 5)	€ 6,50	€ 6,50	€ 67,00
Kilopost 10 kg (kp 10)	€ 6,50	€ 18,00	€ 132,00

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 (début 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, 85 et 128 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** € 5,00 750 g



INDICATEUR DE 1940

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

A4 - 48 pages -
 € 6,50 - 250 g

DVD

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



A toute vapeur sur le Bocq

Pin's

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

Notre jeu-devinette

Réponse du numéro 132 : aucun lecteur n'a trouvé les 7 erreurs. Nous avons néanmoins plébiscité notre lecteur Francis HOLLIGNE de St-Servais, ayant donné le plus de bonnes réponses : 6 de 7. Les erreurs sont entourées d'un cercle rouge.



JEU 133

Cette photo de la 2022 présente 5 erreurs. Lesquelles ?

N'oubliez pas d'indiquer le nombre de bonnes réponses que nous recevons.

Le gagnant recevra la photo originale en 13 x 19. Réponse à nous communiquer par mail à l'adresse pftsp@gmail.com ou par courrier postal. Bonne chance !



Bientôt disponible (se

€38



LES TRAMS EN IMAGES 2

Voici le second volume "LES TRAMS EN IMAGES". Au format A4 oblong, identique aux tomes de la série "Un siècle de vapeur", il propose 200 photos en couleurs des trams vicinaux prises sur les réseaux existant encore dans les années 1960 : Bruxelles, Anvers, Côte, Hainaut et Grottes de Han. On retrouve également quelques photos des réseaux urbains.

Chaque photo est en pleine page et légendée en français et néerlandais.

Format A4 oblong - couverture cartonnée rigide - reliure au fil de lin - 208 pages - texte bilingue.

Prix : € 38 + frais d'envoi 1100g - Communication : "Trams en images 2"



PROMOTION

Pour toute commande de ces 2 ouvrages avant le 30 août 2016, le prix est fixé à € 80, frais de port inclus (Belgique et Europe).

ptembre 2016)

€45

LES AUTORAILS BROSSEL

tome 2 : type 554 - série 46

Ce second tome présente en détail les autorails *Brossel* du type 554, future série 46. Ces autorails circulèrent jusqu'en 1986. Aujourd'hui, de nombreux exemplaires sont préservés et circulent sur les lignes touristiques belges. Cet ouvrage nous fait découvrir leur utilisation, leurs roulements par dépôts, les services qu'ils ont rendu, etc. Tout comme le premier tome, il s'agit d'un ouvrage qui se doit de figurer dans toutes les bibliothèques.

Format A4 - 272 pages - plus de 500 photos, dessins et schémas - Couverture cartonnée rigide - Reliure au fil de lin - Existe également en version néerlandaise.

Prix : € 45 + frais de port 1850 gr
Communication : "Brossel 2"

LES AUTORAILS BROSSEL tome 2 : type 554 - série 46

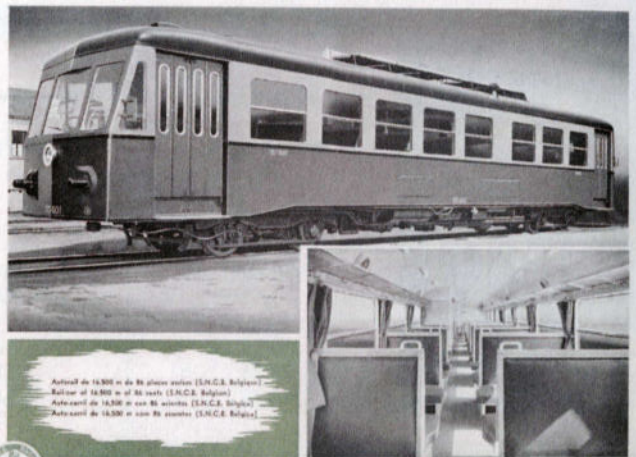
Julien CASIER



Editions PFT

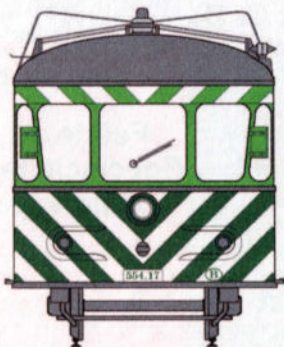


SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES



Autorail de 14.500 m de 84 places assises (S.N.C.B. Belgique)
Autorail de 14.500 m de 84 seats (S.N.C.B. Belgium)
Autorail de 14.500 m con 84 sillas (S.N.C.B. Bélgica)
Autorail de 14.500 m con 84 sillas (S.N.C.B. België)

USINES RAGHENO



ou-
prix
Bel-

Le Chemin de Fer



INFORMATION - GUIDE PRATIQUE 2016

Le Chemin de Fer du Bocq

Boîte Postale 40

BE - 7000 MONS

+32 (0)83 48 01 01 (Répondeur)

+32 (0)495 61 49 56 (Informations générales)

+32 (0)477 68 28 22 (Réservations groupes)

www.cfbcq.be

info@cfbcq.be

groupes@cfbcq.be



Horaires

Horaires complets : www.cfbcq.be

départs de **SPONTIN**

(conseillés pour effectuer un aller-retour complet sur la ligne)

27 + 28 mars 3 + 10 avril 1 + 5 + 8 + 15 + 16 mai 2 + 9 + 16 + 21 + 23 + 30 juin 6 + 20 + 27 août 4 + 11 + 18 + 25 septembre 2 + 9 + 16 + 23 octobre	30 octobre 6 novembre	3 + 10 + 17+ 24 + 31 juillet 21 + 28 août	7 août Brocante de SPONTIN	13 + 14 août Féerie du rail Spectacle familial train vapeur
autorail	autorail	vapeur + autorail	2 autorails	
- 12.15 14.15 16.15	10.15 12.15 14.15 16.15	10.15 12.15 14.15 16.15	de 8.05 jusque 19.05 toutes les heures	de 9.45 à 17.00

A PARTIR DE JUILLET

départs de **Ciney** (devant la gare SNCB)

navette bus vers le CFB (inclus dans le prix du billet CFB)

2 + 9 + 16 + 21 + 23 + 30 juillet 6 + 15 + 20 + 27 août 4 + 11 + 18 + 25 septembre 2 + 9 + 16 + 23 octobre	30 octobre 6 novembre	3 + 10 + 17+ 24 + 31 juillet 21 + 28 août	7 août Brocante de SPONTIN	13 + 14 août Féerie du rail Spectacle familial train vapeur
autorail	autorail	vapeur + autorail	2 autorails	
- 12.15 14.15	10.15 12.15 14.15	10.15 12.15 14.15	de 8.05 jusque 19.05 toutes les heures	de 9.45 à 17.00

Location de trains pour groupes: sur demande toute l'année : Mail: groupes@cfbcq.be

TARIFS 2016

	Aller-Retour		Aller simple		Forfait 1 jour	
	Autorail	Autorail et vapeur	Autorail	Autorail et vapeur	Autorail	Autorail et vapeur
Adultes	€ 12	€ 14	€ 10	€ 12	€ 15	€ 17
Enfants (-12 ans)	€ 6	€ 7	€ 5	€ 6	€ 7,50	€ 8,50

MARS						
LU	MA	ME	JE	VE	SA	DI
1	2	3	4	5	6	
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

AVRIL						
LU	MA	ME	JE	VE	SA	DI
			1	2	3	
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

MAI						
LU	MA	ME	JE	VE	SA	DI
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					



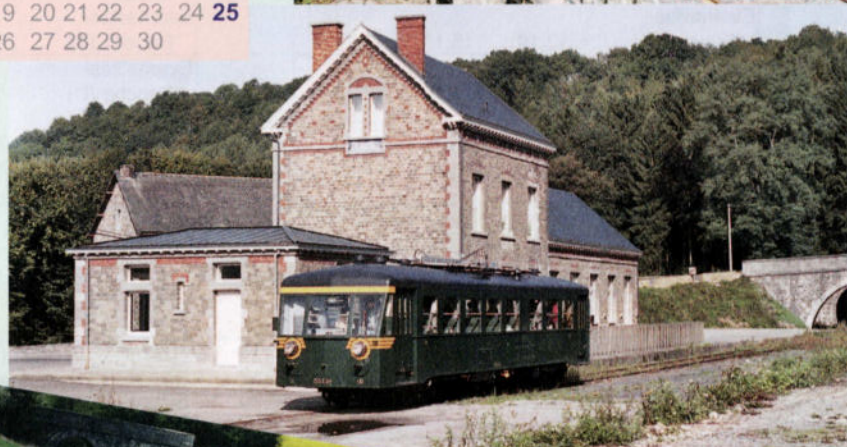
JUILLET						
LU	MA	ME	JE	VE	SA	DI
			1	2	3	
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

AOÛT						
LU	MA	ME	JE	VE	SA	DI
					6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

SEPTEMBRE						
LU	MA	ME	JE	VE	SA	DI
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

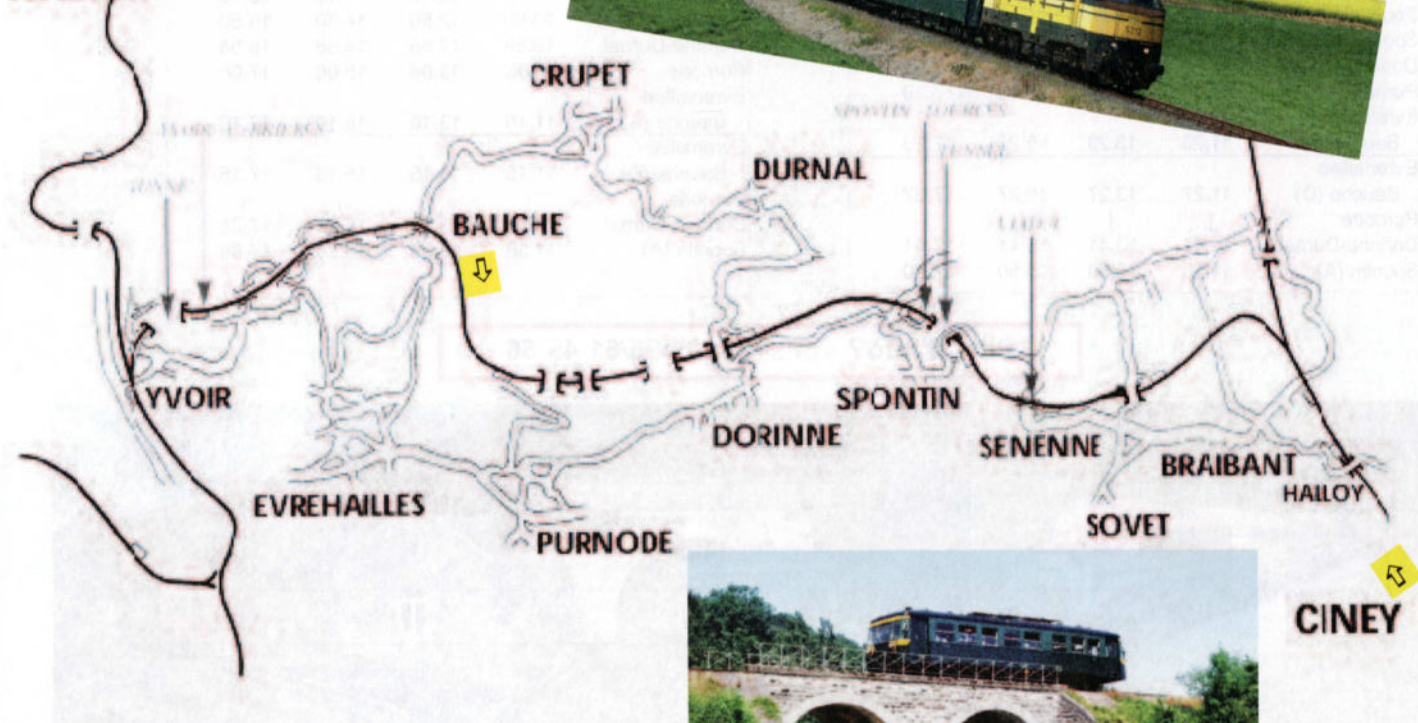
OCTOBRE						
LU	MA	ME	JE	VE	SA	DI
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

NOVEMBRE						
LU	MA	ME	JE	VE	SA	DI
						6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				



Sous réserve de modifications.

NAMUR



DINANT



HORAIRES COMPLETS 2016

En raison de travaux Infrabel entre Braibant et Ciney, la circulation est interrompue entre le point d'arrêt de Braibant et la gare de Ciney.

A partir de juillet, une navette en bus sera organisée entre la gare de Ciney et la gare de Braibant où la correspondance avec le *Chemin de Fer du Bocq* sera réalisée.

	27+28/03 1+5+8+15+16/05	3+10/04		
	Avant Juillet			
Spontin (D)	12.15	14.15	16.15	
Senenne	12.19	14.19	16.19	
Braibant	12.30	14.30	16.30	
Ciney NMBS (A)	-	-	-	
Ciney NMBS (D)	-	-	-	
Braibant	12.37	14.37	16.37	
Senenne	12.45	14.45	16.45	
Spontin	12.50	14.50	16.50	
Dorinne-Durnal	12.58	14.58	16.58	
Purnode	13.06	15.06	17.06	
Evrehailles- Bauche (A)	13.10	15.10	17.10	
Evrehailles- Bauche (D)	13.15	15.15	17.15	
Purnode				
Dorinne-Durnal	13.28	15.28	17.28	
Spontin (A)	13.36	15.36	17.36	

	2+9+16+21+23+30/07 4+11+18+25/09	6+20+27/08 2+9+16+23/10		
	A partir de Juillet			
Spontin (D)	12.15	14.15	16.15	
Senenne	12.19	14.19	16.19	
Braibant	12.30	14.30	16.30	
Ciney NMBS (A)	12.45	14.45	16.45	
Ciney NMBS (D)	12.15	14.15	16.15	
Braibant	12.37	14.37	16.37	
Senenne	12.45	14.45	16.45	
Spontin	12.50	14.50	16.50	
Dorinne-Durnal	12.58	14.58	16.58	
Purnode	13.06	15.06	17.06	
Evrehailles- Bauche (A)	13.10	15.10	17.10	
Evrehailles- Bauche (D)	13.15	15.15	17.15	
Purnode				
Dorinne-Durnal	13.28	15.28	17.28	
Spontin (A)	13.36	15.36	17.36	



	3+10+17+24+31/07	21+28/08		
	Vapeur + autorail			
Spontin (D)	10.15	12.15	14.15	16.15
Senenne	10.19	12.19	14.19	16.19
Braibant	10.30	12.30	14.30	16.30
Ciney NMBS (A)	10.45	12.45	14.45	16.45
Ciney NMBS (D)	10.15	12.15	14.15	16.15
Braibant	10.37	12.37	14.37	16.37
Senenne	10.45	12.45	14.45	16.45
Spontin (A)	10.50	12.50	14.50	16.50
Spontin (D)	11.00	13.00	15.00	17.00
Dorinne-Durnal	11.09	13.09	15.09	17.09
Purnode	11.18	13.18	15.18	17.18
Evrehailles- Bauche (A)	11.23	13.23	15.23	17.23
Evrehailles- Bauche (D)	11.27	13.27	15.27	17.27
Purnode				
Dorinne-Durnal	11.41	13.41	15.41	17.41
Spontin (A)	11.50	13.50	15.50	17.50

	30/10 et 6/11			
	Autorail			
Spontin (D)	10.15	12.15	14.15	16.15
Senenne	10.19	12.19	14.19	16.19
Braibant	10.30	12.30	14.30	16.30
Ciney NMBS (A)	10.45	12.45	14.45	16.45
Ciney NMBS (D)	10.15	12.15	14.15	16.15
Braibant	10.37	12.37	14.37	16.37
Senenne	10.45	12.45	14.45	16.45
Spontin	10.50	12.50	14.50	16.50
Dorinne-Durnal	10.58	12.58	14.58	16.58
Purnode	11.06	13.06	15.06	17.06
Evrehailles- Bauche (A)	11.10	13.10	15.10	17.10
Evrehailles- Bauche (D)	11.15	13.15	15.15	17.15
Purnode				
Dorinne-Durnal	11.28	13.28	15.28	17.28
Spontin (A)	11.36	13.36	15.36	17.36

Plus d'info? +32.(0)495/61 49 56



RAIL MINIATURE MOSAN

13^{ÈME} BOURSE FERROVIAIRE



NAMUR DIM. 5 JUIN 9:00 - 13:00

Institut Technique Henri Maus
rue Courtenay (face au n° 16) Namur
secretaire@club-rmm.be
www.club-rmm.be



LE PETIT TRAIN A VAPEUR DE FOREST

On s'en attend nombreux









SAISON 2016

Horaires :

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

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

Accueil personnalisé durant toute la saison pour les participants intéressés

Dates particulières :

Ouverture de la saison : 23 et 24 avril (de 10 H à 18 H).
Circulation spéciale : 21 juillet (14 H à 18 H) et 15 août (tour à l'envers, de 14 H à 18 H).
Grande fête de la vapeur : 1er et 2 octobre (10 H à 18 H), fin de la saison.

*Circuit de jûil train à vapeur
(Site internet : www.ptf.be, aussi sur Facebook)
Parc du BEMPT, Chaussée de Noerhalle 323 B
à B-1190 Forêt-Brocoules—Belgique*

LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

Féerie du Rail

Cette année, les 13 et 14 août, *Le Chemin de Fer du Bocq* organise une *Féerie du rail*. Autour de circulations en bus historique, autorail et train à vapeur, s'articulera un spectacle à destination des enfants (4-12 ans) avec pour principale figurante, la locomotive *Yvonne* du SCM. De nombreuses activités seront proposées tant dans les gares de Spontin que de Dorinne : vapeur vive, boutique, petite restauration, musée en plein air, salle de jeux pour enfant, exposition de trains miniatures (ALAF) mais aussi démonstration et circulation d'un train à voie étroite (Chemin de Fer de Sprimont). Afin de garantir le bon déroulement des activités et du spectacle une réservation sera obligatoire et sera possible à partir du 1er juin sur notre site web cfbocq.be.

Concours photo

Le Chemin de Fer du Bocq organise un concours photo à l'occasion de la *Féerie du Rail* qui se déroulera les 13 et 14 août 2016. Les photographies retenues par le jury y seront exposées et soumises au vote du public. Les lauréats, annoncés le 31 août 2016, seront gratifiés de nombreux prix, dont l'exposition de leur oeuvre dans les voitures MITROPA et dans *EN LIGNES*. Pour participer, envoyez-nous vos photos (max 3 et 8 Mo/photo) à communication@pftsp.be avant le 20 juin 2016. Les photos doivent avoir été prises entre le 1er janvier 2010 et le 31 mai 2016 sur la ligne du Bocq. N'oubliez pas de mentionner votre nom, prénom ainsi qu'un descriptif succinct des photographies avec les dates de prises de vue dans le courriel. Le règlement complet est disponible sur www.cfbocq.be.

SAMEDI 18 JUIN 2016

Adieu aux AM Sprinter bordeaux + visite Train World

Le samedi 18 juin 2016, nous-vous proposons un voyage d'adieu aux automotrices *Sprinter* en livrée bordeaux. Ces engins sont assez peu connus parce qu'ils ne circulent pas partout en Belgique. On les rencontre essentiellement dans la région bruxelloise. Conçus à une époque de disette, ils présentent un intérieur assez spartiate et une face avant assez originale, en forme de scaphandre. La SNCB leur donne actuellement un coup de jeune, et la livrée bordeaux qu'ils sont encore les seuls à porter avec les AM 800, est en train de disparaître.

Aussi avons-nous décidé d'organiser un voyage en leur compagnie. Nous partirons de Bruxelles vers 8h30 heures. Nous atteindrons d'abord Schaerbeek où vous aurez le choix entre une visite du Train World (+/- 2h30) ou une visite extérieure de l'atelier de Schaerbeek. Ensuite, direction la ceinture Est vers Halle et Clabecq puis Braine-le-Comte. De là, nous repartirons vers la ligne 26 jusque Malines et retour à Bruxelles. De nombreux arrêts-photos sont prévus.

Le retour est programmé vers 19h30.

Si ce voyage vous intéresse, ne tardez pas à renvoyer le bulletin d'inscription. Le nombre de places est limité.

Le PFT.



Ordre d'arrivée :

Ref :10/.....



BULLETIN DE PARTICIPATION

Voyage n°158

" AM Sprinter bordeaux "

Samedi 18 juin 2016

Ce formulaire doit être renvoyé avant le 1er juin 2016 à l'adresse suivante, **accompagné d'une enveloppe timbrée self-adressée** :

PFT - Voyages
Bd Albert-Elisabeth 77
B - 7000 MONS 1

Le montant de votre participation doit nous parvenir pour le 1er juin 2016 au plus tard.

Une somme de €5 sera retenue en cas de désistement et demande de remboursement. Il n'y a pas de remboursement après la date limite d'inscription fixée au 1er juin 2016.

Formulaire aussi disponible sur www.pftsp.be

Vos coordonnées :

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

Votre choix :

- Adulte abonnés à EN LIGNES et enfants de 10 à 16 ans à €45
 - Adulte abonnés à EN LIGNES et enfants de 10 à 16 ans + visite Train World à €50
 - Participants adulte ordinaires à €55
 - Participants adulte + visite Train World ordinaires à €60
- Total :** €

Mode de paiement :

- Virement sur le compte bancaire BE57 0011 2017 8935 du PFT BP 40, 7000 Mons en mentionnant en communication le numéro du voyage (voyage 158 - AM 900); pour les virements en provenance de l'étranger, le code BIC est GEBABEBB et le numéro complet du compte est BE57-001120178935
- Paiement par carte Visa ou Eurocard.
Numéro de la carte (en 16 chiffres).....

Validité

Nom du Titulaire :

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

Date et signature,

SNCB : wagon spécial à plancher surbaissé 377.489

Après la Seconde guerre, la SNCB incorpora dans son parc un wagon spécial à 4 bogies comptant au total 12 essieux, à plancher surbaissé, d'une capacité de 145 tonnes. Il s'agit du plus grand et du plus lourd wagon du parc de la SNCB.

Ce wagon d'origine allemande a été construit en 1943. Tout comme pour les wagons traités dans notre précédent numéro, nous ignorons son origine (prise de guerre, achat, échange, ou matériel en construction en Belgique sous contrainte de l'occupant).

Il fut numéroté 377.489. En 1956, lors de l'application de la numérotation à 7 chiffres, le numéro 1.099.950 lui fut attribué (appliqué le 27 mars 1961).

Lors de l'application de la numérotation UIC, il reçut le numéro 21 88 999 0004-5 (appliqué le 16 novembre 1966). En date du 1er avril 1968, le numéro UIC deviendra 20 88 999 0004-6.

Il fut classé dans le Type 3000S1 avec le code-lettre Uaai (U = wagon spécial, aa = à huit essieux ou plus, i = aménagé pour le transport de pièces engageant le gabarit si elles étaient chargées sur des wagons ordinaires).

Ce wagon se composait d'un énorme châssis d'une longueur de 20,706 m. La longueur utile de la partie surbaissée était de 9,000 m.

Le châssis repose à chacune de ses extrémités sur deux longerons qui reposent à leur tour sur les quatre bogies (2 bogies à 3 essieux par longeron).

La longueur totale du wagon atteignait 30,600 m. Son poids à vide s'élevait à 85,2 t.

Il pouvait transporter une charge maximum de 145 tonnes,

valable pour l'indice C4. Celui-ci est fonction de l'armement de la voie. Les valeurs autorisées furent révisées à la fin des années 1950. La charge autorisée pour ce wagon passa alors à 150 tonnes. La valeur maximum s'applique sous condition que la charge soit bien répartie sur la totalité des 9 mètres de longueur de plancher.

Il pouvait circuler à une vitesse maximale de 60 km/h et emprunter des voies à rayon de courbure de 75 m, ce qui est assez exceptionnel pour ce type de wagon.

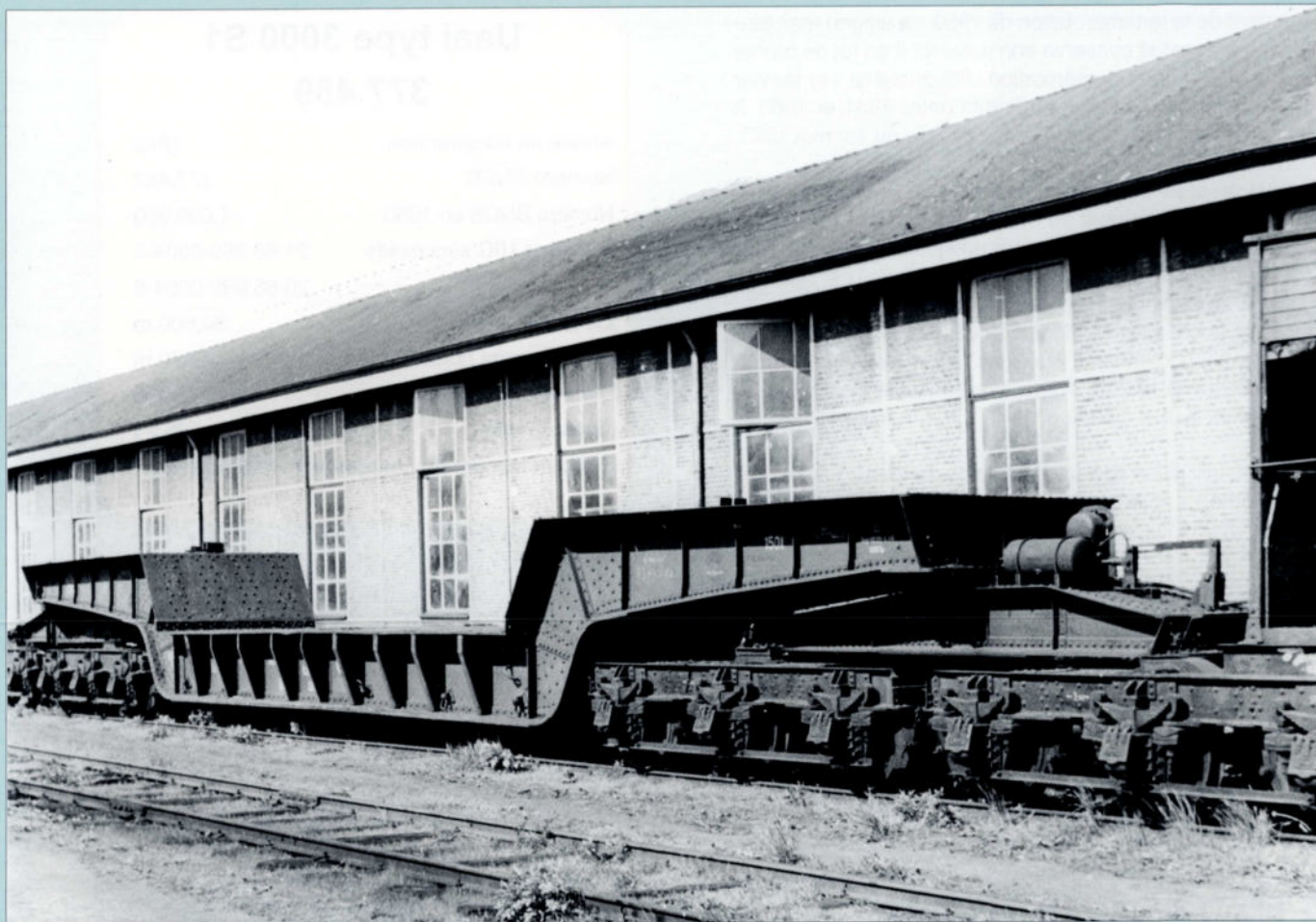
Seuls les essieux extrêmes de chaque bogie étaient freinés. Les boîte d'essieu étaient à huile.



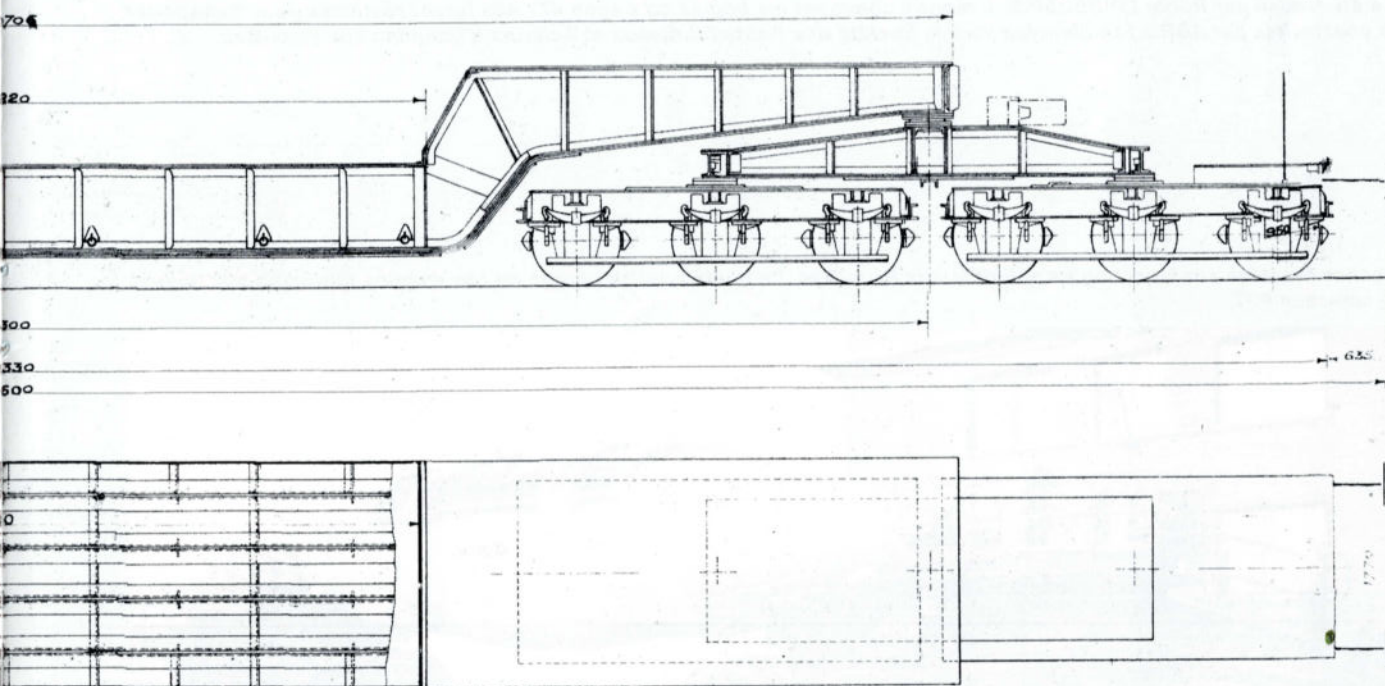
Le wagon alors numéroté 20 88 9990 004-6 photographié à Gentbrugge en 1981. Roger CRIKELAIRE.

Le wagon 377.489 fut le plus grand et le plus lourd du parc de la SNCB. Le voici dans le port d'Antwerpen.
Collection Marc VAN BOSSUYT.





Et dans le port d'Antwerpen. Collection Marc VAN BOSSUYT.



Au moment de la renumérotation de 1980, ce wagon était toujours bien présent et conserva son numéro. Il en fut de même dans le tableau de la numérotation UIC publié le 1er janvier 1981. Ce wagon disparut des effectifs entre 1981 et 1983. Il ne figurait en effet plus dans le tableau publié au 1er mai 1983.

Les deux groupes de bogies ont été réutilisés en 1967 pour permettre l'acheminement au départ des usines ABR de Familleureux, de six mélangeurs (wagons-poches) d'une capacité de 450 tonnes, destinés aux *Hauts fourneaux et Aciéries d'Ijmuiden* aux Pays-Bas.

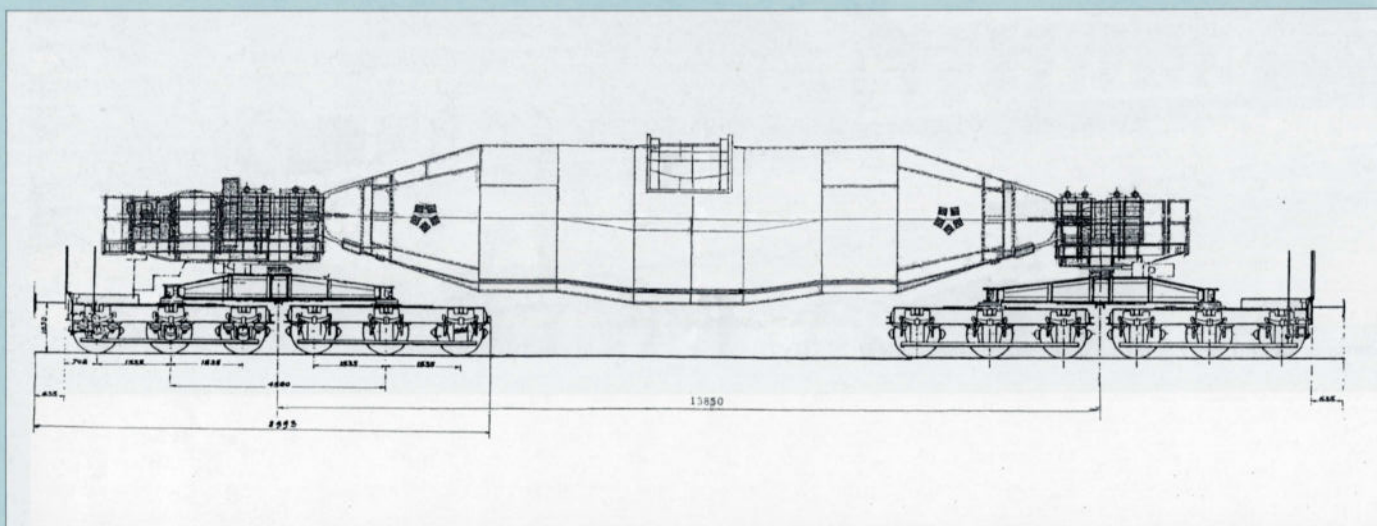
La tare des poches acheminées était de 350 tonnes. L'ensemble, largement hors gabarit, était limité à la vitesse de 30 km/h aussi bien sur le réseau belge que sur celui des NS. Les poches furent livrées à partir de juillet 1967, à raison d'une par mois.

Après cette utilisation spéciale des trains de roues, l'ensemble sera remonté.

Uaai type 3000 S1

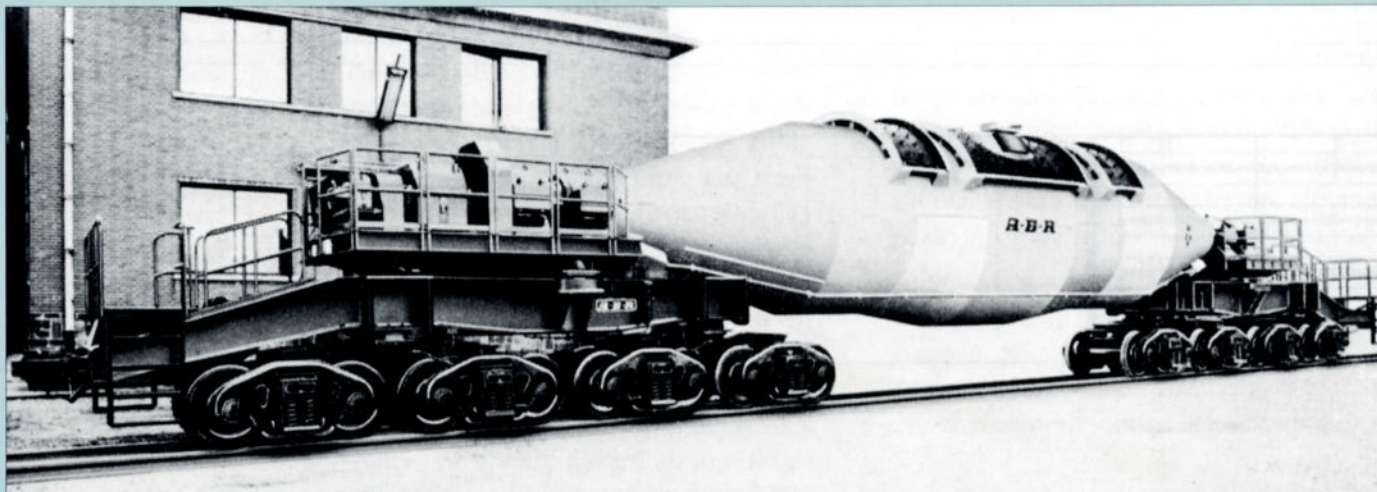
377.489

Année de construction :	1943
Numéro SNCB :	377.489
Numéro SNCB en 1956 :	1.099.950
Numéros UIC successifs :	21 88 999 0004-5 20 88 999 0004-6
Longueur totale :	30,600 m
Empattement bogies :	3,070 m
Diamètre des roues :	0,950 m
Masse à vide :	85,2 t
Poids maximum du chargement :	145 puis 150 t



Ce dessin a été réalisé par Roger CRIKELAIRE. Il montre comment les bogies du wagon 477.489 furent réutilisés pour transporter six poches construites par ABR à Familleureux vers la Société des Hauts fourneaux et Aciéries d'Ijmuiden aux Pays-Bas.

Voici les poches montées sur leurs bogies définitifs aux Pays-Bas. Le poids total en charge de ces wagons atteignait 800 tonnes. Photo ABR, collection PFT.



Hier



OOSTENDE-STAD

Nous avons déjà décrit l'histoire de la gare d'Oostende-Stad dans notre numéro 100 pages 66-67. Rappelons qu'elle fut ouverte le 1er juillet 1844 et fermée au trafic voyageurs le 5 avril 1946. Elle resta encore accessible aux marchandises jusqu'en 1951. Voici maintenant une vue "hier-aujourd'hui" de la gare vue côté intérieur. Elle ne comprenait que quatre voies sous la marquise. Nous y voyons la locomotive type 44 n° 4414 (Couillet 1340 / 1902 - Etat Belge type 32 n° 2914 - future 44.014 en 1946 - réformée à Mol le 27 avril 1949) de la remise de Brugge évoluant en dehors de la marquise. Aujourd'hui, plus aucun vestige de la gare n'existe, tandis que tout l'environnement a été radicalement remanié. Photos SNCB - PFT

Aujourd'hui



Histoire : les premiers signaux lumineux



Au début des années '1950, le direct 1072 Tournai - Liège-Vivegnis vient de traverser le point d'arrêt de Ham-sur-Sambre. Il est remorqué par la 29.180 de la remise de Liège. A gauche se trouve le signal avertisseur du signal d'entrée de la gare de Jemeppe-sur-Sambre en venant de Namur. Ce signal peut présenter trois aspects : deux feux jaunes horizontaux (au-dessus) indiquant que le signal suivant impose l'arrêt; un feu vert (en bas à droite) pour le passage autorisé sans restriction au signal suivant; et un feu jaune + un feu vert horizontaux (en bas) si le signal suivant est ouvert avec une restriction de vitesse. Photo SNCB.

En 1933, la SNCB testa pour la première fois une signalisation lumineuse. Elle fut installée sur la ligne Charleroi - Namur. En 1935, une autre forme de signalisation lumineuse fut testée sur la ligne 25 entre Bruxelles-Nord et Antwerpen-Centraal lors de son électrification. Voici l'histoire de cette signalisation.

Avec l'augmentation du trafic et de la vitesse des trains, mais également avec les projets d'électrification du réseau, il s'avéra nécessaire d'installer un nouveau système de signalisation et d'instaurer la circulation par block automatique le long des lignes principales du réseau. La signalisation mécanique ne se prêtait plus guère à ce genre d'exploitation; il fallait pour cela motoriser les palettes, ce qui n'était pas très pratique. De plus, le long des lignes qui seront électrifiées, la vision des signaux mécaniques serait fortement gênée par les poteaux supports et les caténaires.

C'est ainsi que la SNCB décida de tester deux types de signalisation lumineuse dite : "de jour et de nuit" :

- la type "Charleroi-Namur" sur la ligne 130 et en gare d'Antwerpen-Centraal, conçue pour les lignes exploitées en traction vapeur;
- la type "Bruxelles-Anvers" (ligne 25 électrifiée), étudiée spécialement pour les lignes électrifiées, et ne diffère de la précédente que par la forme des écrans et la disposition des feux sur les signaux.

A l'origine, c'est la ligne 124 Bruxelles-

Midi - Charleroi-Sud qui aurait dû être équipée de cette signalisation.

Toutefois, un accident grave survenu à Jemeppe-sur-Sambre par temps de fort brouillard incita la SNCB à tester cette nouvelle signalisation d'abord sur la ligne 130.

La ligne 130 Charleroi - Namur longeant la Sambre est non seulement sinueuse, mais également fréquemment noyée dans le brouillard. Imaginez-vous les trains circulant à 100 km/h par temps de brouillard épais, un vrai cauchemar pour les machinistes!

Ces brouillards étaient encore plus opaques qu'ailleurs, car à l'époque tout s'y mélangeait : poussières et fumées des nombreuses industries, vapeurs des eaux chaudes déversées par les laminoirs et usines. Parfois, on ne voyait pas à un mètre... C'est à peine si le machiniste apercevait les palettes des signaux qui plus est, étaient haut perchées, ou leurs feux la nuit, ce d'autant plus que les lampes des signaux mécaniques n'étaient déjà pas très lumineuses. Et il ne fallait pas se fier aux crocodiles, car ils n'existaient pas !

La ligne 130 fut équipée entre la fin de 1932 et le début de 1933.

Cette nouvelle signalisation reprenait en fait les mêmes feux que ceux présentés par les signaux mécaniques, à l'exception toutefois des feux jaunes des avertisseurs.

Ces signalisations lumineuses "prototypes" allaient donner naissance à la signalisation lumineuse que nous connaissons toujours aujourd'hui.

Les avantages de la signalisation lumineuse étaient multiples :

- les signaux présentaient les mêmes feux de jour comme de nuit, permettant des réflexes plus rapides des conducteurs;
- l'absence de tringleries et mécanismes de commande;
- un entretien aisé;
- une meilleure visibilité, surtout le long des lignes électrifiées où les caténaires et poteaux peuvent brouiller la visibilité des palettes;
- une association très facile avec l'installation d'un block automatique.

La signalisation lumineuse n'a toutefois pas que des avantages, citons par exemple :

- sa très mauvaise visibilité lorsqu'un soleil bas sur l'horizon darde ses rayons en ligne droite vers les feux;
- toujours lors d'un soleil bas, apparition de feux fantômes résultant de rayons réfléchis par une des lentilles du signal;
- coût d'implantation beaucoup plus élevé, de l'ordre de trois fois;
- l'alimentation des feux exige une source d'électricité;
- la position des signaux est invisible par l'arrière, empêchant un conducteur de rectifier une erreur commise. De plus, le personnel travaillant le long des voies à l'arrière d'un signal lumineux ne peut pas voir si le signal est ouvert ou fermé, et donc anticiper l'arrivée d'un train.

Construction

Les signaux lumineux étaient constitués d'écrans en tôles qui avaient pour but d'assurer une meilleure visibilité des feux. Ils étaient peints en noir bordés de blanc, et percés de trous ronds pour les feux. Les écrans étaient placés sur des mâts semblables à ceux des signaux mécaniques.

Tout comme pour la signalisation mécanique, il y avait des "chandeliers" lumineux à l'entrée des gares et aux bifurcations.

Sous l'écran principal, on pouvait trouver un écran plus petit s'adressant aux mouvements de manoeuvres.

Les signaux mécaniques à fleur de sol (signaux d'arrêt simplifié ou signaux de manoeuvres) étaient remplacés par des signaux lumineux. Les feux n'étaient pas montés derrière un écran, mais séparés l'un de l'autre.

Les écrans avaient des formes différentes suivant les indications qu'ils devaient donner : rectangulaire, carré ou encore en losange, toujours avec les angles arrondis.

Sur la ligne 130 Charleroi - Namur, les écrans rectangulaires étaient disposés horizontalement. Sur la ligne 25 Bruxelles - Antwerpen qui était électrifiée, on ne trouvait que des écrans rectangulaires disposés verticalement, de façon à s'intercaler entre l'étroit espace se trouvant entre les poteaux supports de caténaire et le gabarit du train.

Les lampes utilisées avaient une puis-

sance de 16 watts et étaient alimentées à une tension de 8 volts à l'aide d'un transformateur placé au pied du signal. L'alimentation du transformateur était assurée par une ligne de 110 volts alternatifs à 50 Hz.

Chaque lampe était alimentée par un câble distinct. Elles étaient remplacées après 1500 heures, bien que leur durée de vie était calculée pour 4000 heures. Elles pouvaient toutefois encore servir par la suite pour une voie secondaire. Les lampes avaient deux filaments alimentés en parallèle. Ainsi, si l'un des filaments venait à se briser, l'autre continuait de fonctionner.

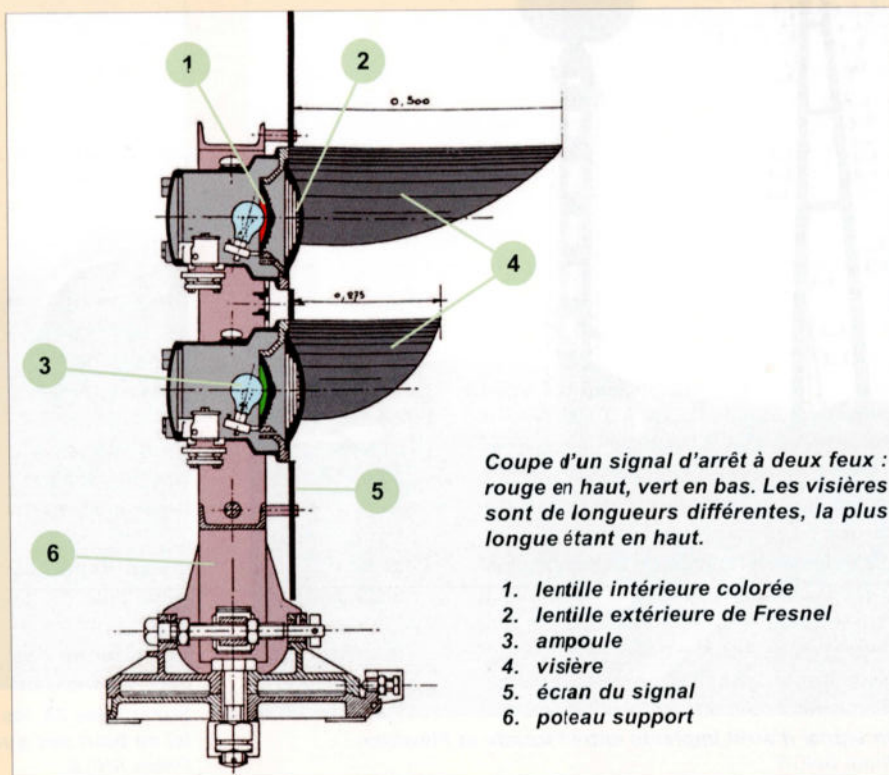
Le système optique était constitué par deux lentilles à échelons placées l'une derrière l'autre.

La lentille intérieure était du type *Torrie* (convexe). Suivant le feu à obtenir, elle était de couleur rouge, jaune ou verte pour les feux principaux, et violette, jaune ou verte pour les feux de manoeuvres.

La lentille extérieure était du type *Fresnel* (lentille constituée de tranches de sphères) en verre clair, afin d'amoin-drir les effets de feux fantômes. Sa face avant était lisse de manière à éviter l'adhérence des poussières ou de la neige.

Les boîtiers des lentilles n'avaient pas de déflecteur et étaient intérieurement peints en noir, toujours pour éviter les feux fantômes.

Des visières étaient placés au-dessus de chaque feu afin d'atténuer l'effet du soleil et pour protéger les lentilles de la neige.



Coupe d'un signal d'arrêt à deux feux : rouge en haut, vert en bas. Les visières sont de longueurs différentes, la plus longue étant en haut.

1. lentille intérieure colorée
2. lentille extérieure de Fresnel
3. ampoule
4. visière
5. écran du signal
6. poteau support

Aspects et indications

Les feux adoptés étaient les mêmes que ceux donnés, la nuit, par la signalisation mécanique à trois positions. Cependant, la position d'arrêt d'un avertisseur était marquée par deux feux jaunes horizontaux, au lieu d'un feu jaune unique dans la signalisation mécanique. L'adoption par la SNCB de deux feux jaunes pour représenter un avertisseur à l'arrêt résultait du fait qu'au cours des essais préliminaires, certains machinistes distinguaient mal, le jour, le feu jaune du

feu rouge. Ils les voyaient rouge tous les deux. Cette situation n'était en soi pas dangereuse mais imposait inutilement un arrêt aux trains (ou tout le moins un ralentissement si le feu rouge passait ultérieurement au vert).

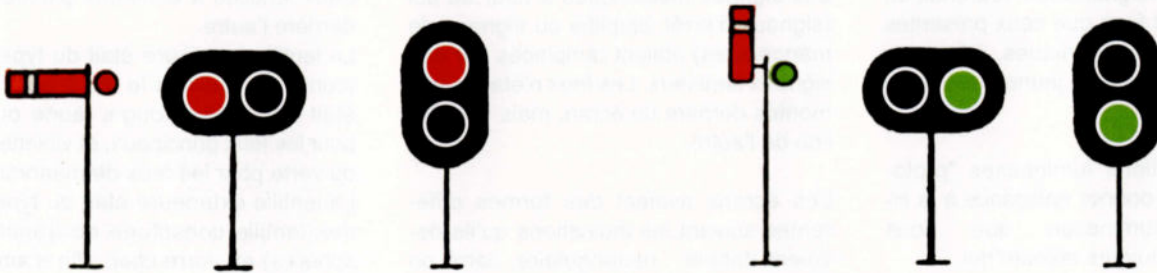
En vue de lever tout doute et d'éviter toute confusion, il avait été décidé que, en position d'arrêt :

- le signal d'arrêt absolu fut représenté par un feu rouge;
- le signal avertisseur par deux feux jaunes disposés horizontalement.

Toute confusion était ainsi devenue impossible et il en résultait une règle que, en signalisation lumineuse, sur un panneau principal, un feu jaune n'est jamais seul, contrairement au feu rouge qui est toujours seul.

Sur la ligne Charleroi - Namur, plusieurs types de panneaux lumineux furent créés : horizontaux, carrés ou en losange. Par contre, sur la ligne Bruxelles - Antwerpen, tous les panneaux étaient verticaux pour s'intégrer dans le gabarit de la traction électrique.

Signal d'arrêt à deux feux (écran horizontal sur la ligne 130)



- le feu rouge ordonne l'arrêt (*palette mécanique à 0°*)

- le feu vert autorise le passage (*palette mécanique à 90°*)

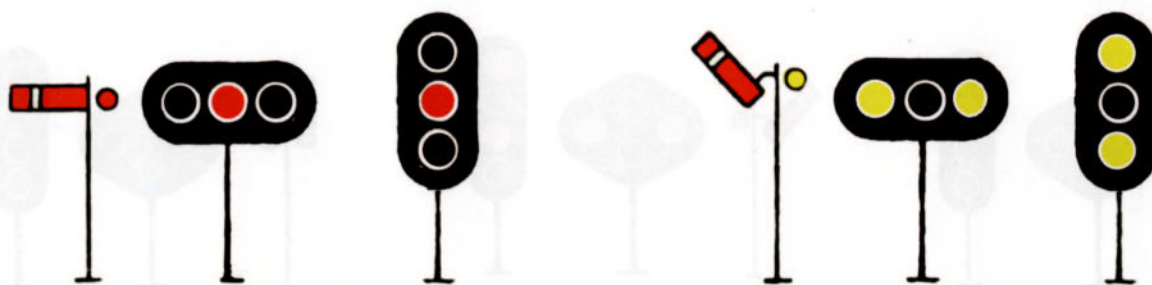


Un signal d'arrêt implanté entre Floreffe et Flawinne.
Photo SNCB.



Sur la ligne 25, les écrans étaient placés verticalement, comme ici au bout des quais de la gare de Vilvoorde.
Photo SNCB.

Signal d'arrêt à trois feux (écran horizontal sur la ligne 130)



- le feu rouge ordonne l'arrêt (palette mécanique à 0°)

- deux feux jaunes autorisent le passage (palette mécanique à 45°)

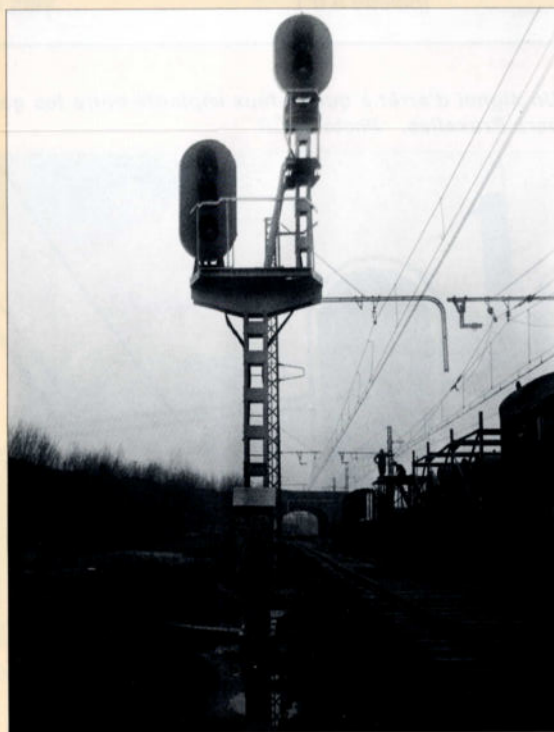


Signaux d'arrêt à trois feux.

← A gauche : signal couvrant l'entrée de la gare d'Aiseau, en venant de Charleroi.

→ A droite : ce chandelier était situé entre Schaerbeek et Haren-Buda. Le pont visible en aval est celui de la ligne 26 Schaerbeek - Halle. L'écran de droite s'adressait aux trains poursuivant en voie principale vers Vilvoorde.

L'écran de gauche s'adressait aux trains bifurquant vers la voie de garage d'Haren-Nord. Photos SNCB.



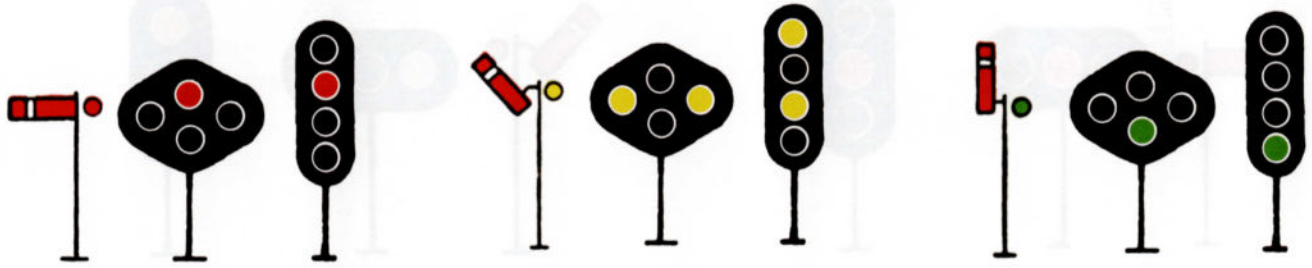
← A gauche : signal implanté à la sortie de Charleroi, vers Couillet. L'écran supérieur s'adresse aux trains poursuivant en voie principale, l'écran de gauche aux mouvements bifurquant vers - Charleroi-Sud-Quai.

→ A droite : la gare de Bruxelles-Midi fut également équipée de signaux lumineux du type "Bruxelles-Anvers". Ce signal était accompagné d'un panneau de manœuvres.

Fonds ACEC, collection Bois du Cazier.



Signal d'arrêt à quatre feux (écran en losange sur la ligne 130)



- le feu rouge ordonne l'arrêt;
(palette à 0°)

- deux feux jaunes autorisent le passage;
vers un signal fermé (palette à 45°)

- le feu vert autorise le passage;
(palette à 90°)

Un signal d'arrêt à quatre feux implanté entre les gares de Vilvoorde et Weerde. Sur l'autre voie, la 228.030 assure un omnibus vers Bruxelles. Photo SNCB.





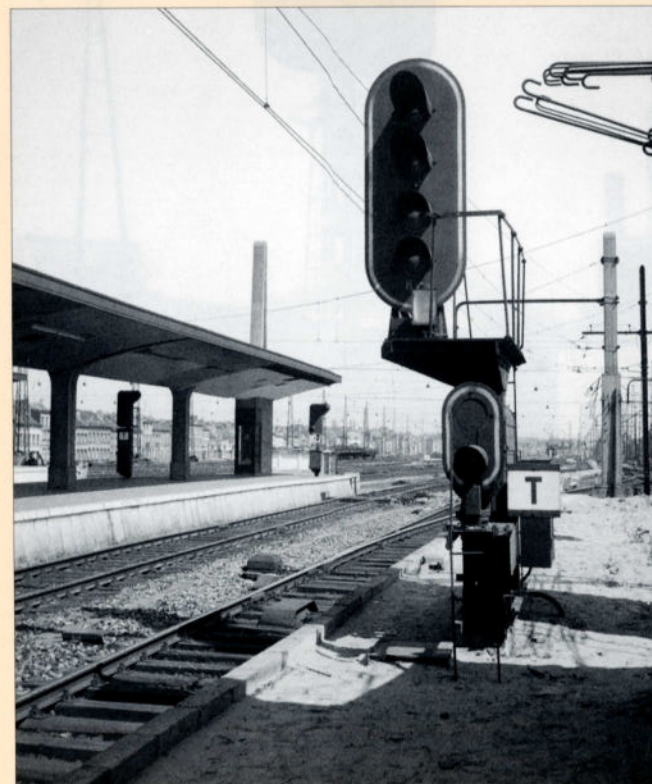
Le signal d'arrêt à quatre feux implanté à l'entrée de la gare de Couillet en venant de Charleroi-Sud. Photo SNCB.



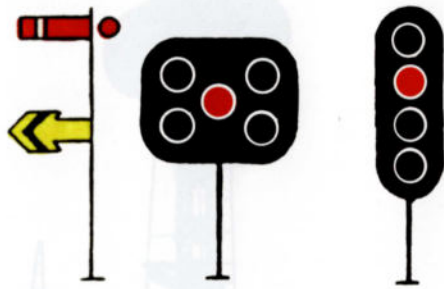
Signal à quatre feux couvrant l'entrée de la gare d'Aiseau en venant de Namur. Photo SNCB.

Le signal d'arrêt à quatre feux implanté sur la ligne 25 à l'entrée de la gare de Schaerbeek. Photo SNCB.

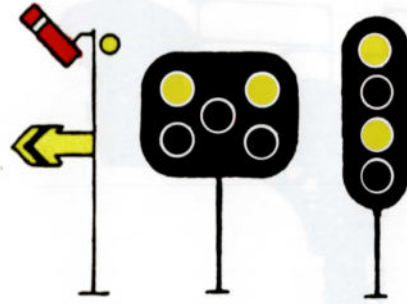
Signal à quatre feux couvrant la sortie de la voie 9 de Bruxelles-Nord en direction de Schaerbeek. Le signal est pourvu d'un second écran pour les manoeuvres; toutefois seul le feu violet est présent vu que les travaux de voie ne sont pas terminés. Nous sommes en 1953, les travaux de la nouvelle gare et l'électrification ne sont pas encore totalement achevés. Les autres voies sont équipées des nouveaux signaux lumineux de 1946. Photo SNCB.



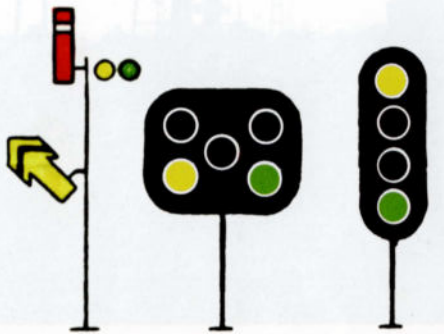
Signal d'arrêt combiné à cinq feux (écran carré sur la ligne 130 - quatre feux sur ligne 25)



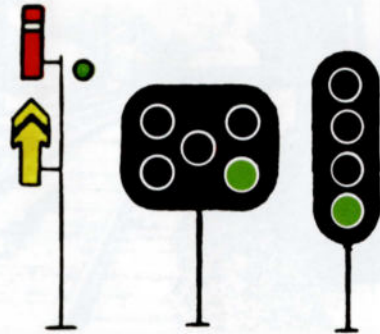
- le feu rouge ordonne l'arrêt;
(palettes rouge et jaune à 0°)



- deux feux jaunes autorisent le passage vers un signal fermé;
(palette rouge à 45° - palette jaune à 0°)



- feux jaune et vert : le signal suivant impose une restriction;
(palette rouge à 90° - palette jaune à 45°)



- le feu vert autorise le passage;
(palettes rouge et jaune à 90°)



Un signal combiné à cinq feux implanté entre Charleroi-Sud et Couillet. Fonds ACEC, collection Bois du Cazier.

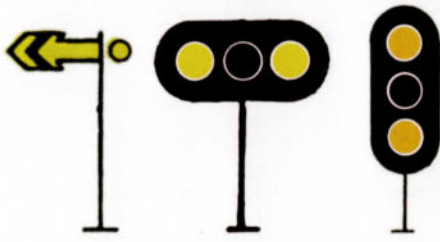


Un signal combiné à cinq feux implanté entre Couillet et Charleroi-Sud. Photo SNCB.

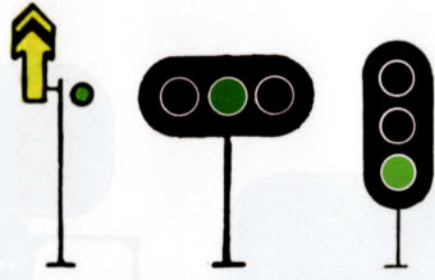


Un chandelier "lumineux" protégeait l'entrée de la gare de Tamines en venant de Charleroi, juste avant le pont franchissant la Sambre. Il était composé de signaux d'arrêt combinés à cinq feux chacun. L'écran de droite s'adressait aux trains poursuivant en voie principale, l'écran de gauche aux trains bifurquant dans les installations de la gare. A gauche se trouve la remise de Tamines.
Photo SNCB.

Signal avertisseur à trois feux (écran horizontal + vertical sur la ligne 130)



- les feux jaunes indiquent que le signal suivant impose l'arrêt
(palette à 0°)



- le feu vert indique que le signal suivant est ouvert sans restriction
(palette d'arrêt à 90°)

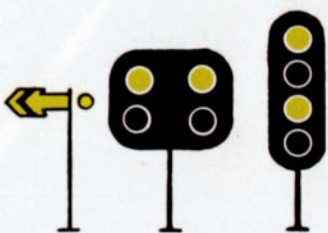


Signal avertisseur à trois feux implanté à la sortie de la gare de Couillet en direction de Charleroi-Sud.
Fonds ACEC, collection Bois du Cazier.

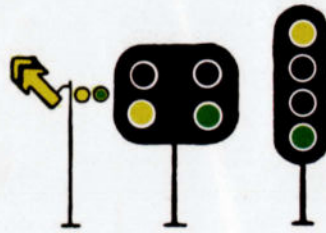


Signal avertisseur à trois feux implanté à l'entrée de la gare de Vilvoorde en venant d'Antwerpen Photo SNCB.

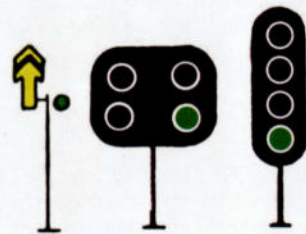
Signal avertisseur à quatre feux (écran carré sur la ligne 130)



- les feux jaunes indiquent que le signal suivant impose l'arrêt
(palette à 0°)

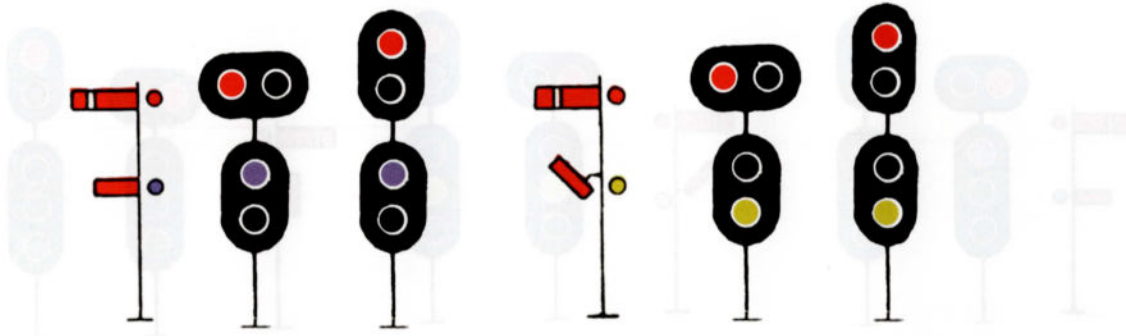


- Le feu jaune et vert indiquent que le signal suivant est ouvert mais impose une réduction de vitesse
(palette d'arrêt à 45°)



- le feu vert indique que le signal suivant est ouvert sans restriction
(palette d'arrêt à 90°)

Signal de manoeuvres sur signal d'arrêt (écrans horizontal + vertical sur la ligne 130)



- les feux rouge et violet ordonnent l'arrêt
(les deux palettes à 0°)

- feu rouge + feu jaune : manoeuvre autorisée
(palette d'arrêt à 0° - palette de manoeuvre à 45°)

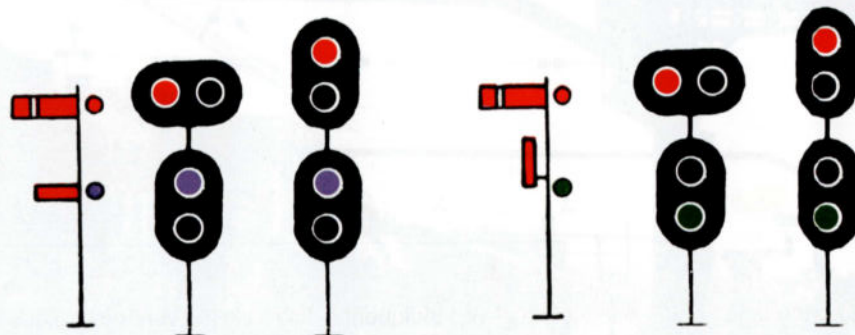


Un signal d'arrêt portant un écran de manoeuvres en gare de Schaarbeek. Nous remarquons que l'écran d'arrêt ne possède que le feu rouge. Le signal ne peut donc être ouvert que pour autoriser une manoeuvre. Fonds ACEC, collection Bois du Cazier.



Ce signal d'arrêt implanté à la sortie de l'ancienne gare de Bruxelles-Nord en direction de Schaarbeek possède un écran de manoeuvres. Photo SNCB.

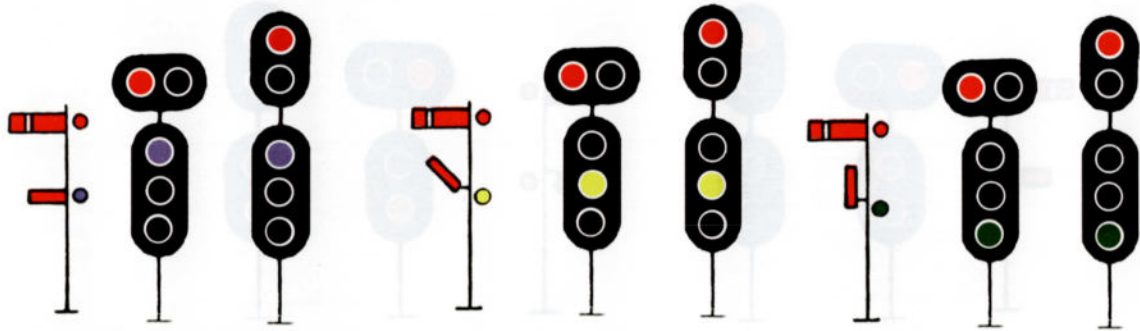
Signal de manoeuvres par rebroussement sur signal d'arrêt (écrans horizontal + vertical sur la ligne 130)



- les feux rouge et violet ordonnent l'arrêt
(les deux palettes à 0°)

- feu rouge + feu vert : manoeuvre autorisée
(palette d'arrêt à 0° - palette de manoeuvre à 90°)

Signal de manoeuvres à trois feux sur signal d'arrêt (écrans horizontal + vertical sur la ligne 130)



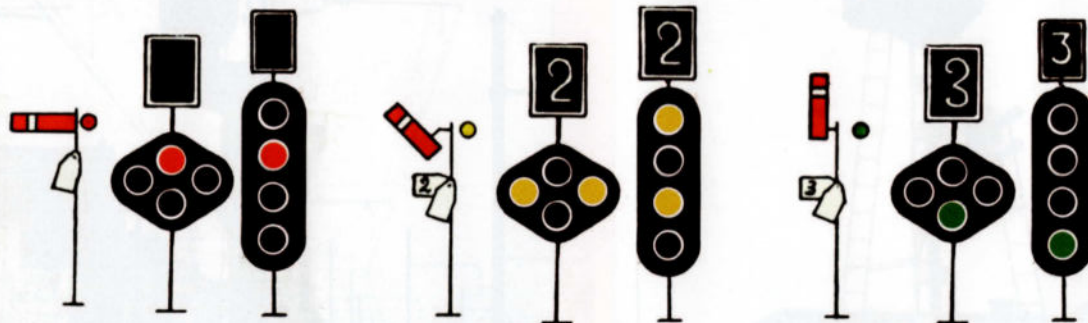
- les feux rouge et violet ordonnent l'arrêt
(les deux palettes à 0°)

- feu rouge + jaune : manoeuvre autorisée
(palette d'arrêt à 0°
palette de manoeuvre à 45°)

- feu rouge + feu vert : manoeuvre par rebroussement autorisée
(palette d'arrêt à 0°
palette de manoeuvre à 90°)

Signal d'arrêt avec indication d'itinéraire (écran en losange sur la ligne 130)

Les signaux pouvaient être accompagnés d'un boîtier complémentaire dans lequel apparaissait un numéro ou une lettre indiquant la direction ou l'itinéraire pour lequel le signal était au passage. Le boîtier comportait 35 lampes : 7 rangées horizontales avec chacune 5 lampes. Un certain nombre de lampes s'allumaient suivant l'indication à communiquer.



- feu rouge : arrêt
(palette à 0°)

- deux feux jaunes + indication d'itinéraire
(palette à 45°)

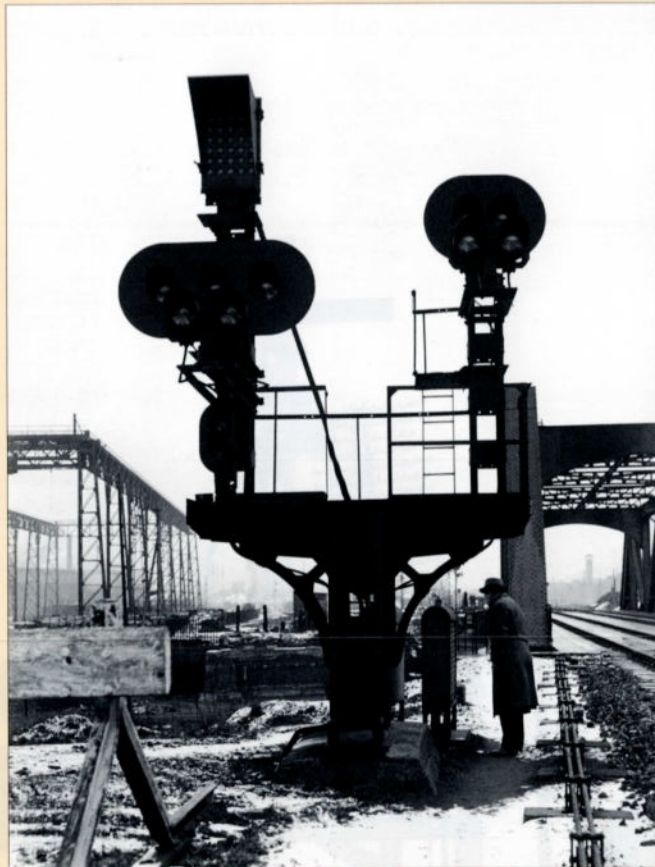
- feu vert + indication d'itinéraire
(palette à 90°)

A l'extrémité des quais de la gare d'Antwerpen-Centraal se trouvait une sorte de chandelier. En fait, les écrans de droite s'adressaient à la voie de droite tandis que les écrans supérieurs s'adressaient à la voie de gauche. Ces signaux étaient du type "Charleroi-Namur". Sur le mât du chandelier se trouvait un écran de manoeuvres surmonté d'un indicateur d'itinéraire. Ce dernier ne s'allumait que lorsque le signal de manoeuvres était au passage. Le 22 mai 1939, la 606 arrive en gare avec l'express 90 München - Antwerpen-Centraal. Ce train circulait via Mönchengladbach - Budel - Neerpelt - Mol. Photo J. QUANJER, coll. M. HENNEQUIN / PFT.





Ce chandelier était placé au bout du quai de la gare de Franière en direction de Charleroi. Au milieu se trouve le signal d'arrêt principal pour les trains continuant en voie directe. Le signal de gauche s'adressait aux trains entrant dans le faisceau de gauche. L'écran était surmonté d'un boîtier avec indication d'itinéraire. A droite, le signal était destiné aux mouvements bifurquant vers la droite. Nous remarquons également la présence de deux panneaux de vitesse : 25 km/h pour les trains bifurquant vers la gauche et 20 km/h pour les trains bifurquant vers la droite. Photo SNCB.



Ce signal chandelier était placé à l'entrée de la gare de Montignies, juste devant un pont franchissant la Sambre. Il comporte deux signaux : à droite pour les trains poursuivant en voie principale vers Namur; à gauche pour les mouvements entrant à Montignies. L'écran de gauche est encadré, en haut, par un boîtier indiquant l'itinéraire et, en bas, par un signal de manoeuvres. Photo SNCB.

Signal d'arrêt à fleur de sol



- feu rouge ordonnant l'arrêt
(plaque du signal mécanique de face)



- feu vert pour le passage autorisé
(plaque du signal mécanique effacée)



Signal de manoeuvres à fleur de sol



- le feu mauve ordonne l'arrêt
(plaque ronde du signal mécanique de face)



- le feu jaune autorise la manoeuvre
(plaque ronde du signal mécanique effacée)





Voici un bel exemple de la signalisation lumineuse type "Charleroi-Namur". Ce pont-signal était placé au bout de quai de la gare de Châtelet en direction de Charleroi. Il était composé, à droite, d'un ensemble de trois écrans s'adressant aux trains circulant sur la voie principale de la ligne 130. L'écran principal s'adressait aux trains continuant en voie principale. L'écran de gauche concernait les trains bifurquant vers la gauche (ligne 138 vers Acoz). Enfin, l'écran de droite s'adressait aux mouvements bifurquant vers la droite (faisceau de Montignies); il était muni d'un boîtier avec indication de l'itinéraire. Le signal mécanique situé à gauche du pont-signal s'adressait aux trains se trouvant sur la première voie de la gare. La signalisation lumineuse n'était placée que le long des deux voies de la ligne 130. Fonds ACEC, collection Bois du Cazier.



Un signal d'arrêt à deux feux, rouge ou vert, monté sur un ancien chandelier. Lieu non déterminé entre Charleroi et Namur. Photo SNCB.

Ce signal était l'avertisseur du signal d'entrée de la gare de Jemeppe-sur-Sambre en venant de Namur. Il était implanté peu avant le point d'arrêt de Ham-Sur-Sambre visible après le pont. Photo SNCB.



Ce chandelier était placé à Jemeppe-sur-Sambre en direction de Namur. L'écran de droite était un signal d'arrêt à quatre feux s'adressant aux trains poursuivant leur marche en ligne principale. L'écran de gauche était un signal d'arrêt à cinq feux s'adressant aux trains bifurquant vers la gauche. Les deux écrans étaient associés à des panneaux de manoeuvres. Fond ACEC, collection Bois du Cazier.

Encore un signal avertisseur à quatre feux implanté le long de la ligne 130. Un ancien signal à disque rouge est visible de dos derrière l'avertisseur. Photo SNCB.





La ligne 25 Bruxelles-Nord - Antwerpen-Centraal fut équipée de la signalisation lumineuse lors de son électrification. Des signaux d'arrêt à quatre feux étaient implantés à l'extrémité des quais de Bruxelles-Nord. Un écran de manoeuvres complétait les signaux. Photo SNCB.

Lors des travaux de construction de la nouvelle gare de Bruxelles-Nord, la signalisation implantée fut celle de 1935. Les voies 10, 11 et 12 de la nouvelle gare étaient déjà en service et surélevées. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.





Le 1er octobre 1949, arrivée à Bruxelles-Nord d'un train encadré par les 101.005 et 101.009. A gauche, le signal d'arrêt à quatre feux + écran de manoeuvres implanté à l'extrémité de la voie 11. Photo J. QUANJER, collection SNCB.

Un signal d'arrêt à deux feux, rouge et vert, était implanté à l'extrémité du quai de la gare de Vilvoorde en direction d'Antwerpen. La ligne 27 courant parallèlement à la ligne 25 était équipée d'une signalisation mécanique. Photo SNCB.

Un signal avertisseur était placé entre Vilvoorde et le point d'arrêt d'Haren-Buda. Son écran était toutefois prévu pour supporter quatre feux. Photo SNCB.





PHOTO 133-35 NB Le 14 février 1956, la signalisation lumineuse de 1932 était toujours présente sur la ligne 130. Passage en gare de Couillet d'un train de marchandises circulant en direction de Charleroi, tracté par la 81.026 de la remise de Luttre. Le train vient de franchir un signal d'arrêt à cinq feux, à écran carré. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.

PHOTO 133-36 NB Le même jour, une locomotive Diesel du type 201 non identifiée vient de franchir la Sambre à la sortie de Couillet et se dirige en direction de Namur. Un chandelier électrique est visible derrière le pont. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.





PHOTO 133-37 NB Passage le long de la gare marchandises de Montignies, en direction de Charleroi, d'un train de voyageurs composé de voitures du type GCI tracté par la 64.044 de la remise de Montignies. Le convoi vient de franchir un signal d'arrêt à quatre feux à écran en losange. A l'arrière du train, sur l'autre voie, nous devinons un signal à cinq feux présentant les deux feux jaunes. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.

Suppression

Ces deux premiers essais de signalisation lumineuse survécurent jusque dans les années '1950.

Sur la ligne 25, elle disparut au début des années '1950.

Sur la ligne 130, son remplacement alla de pair avec son électrification opérée en deux étapes : Namur - Moustier en février 1957 et Moustier - Charleroi en mai 1959.

Ces premiers essais de signalisation lumineuse donnèrent naissance aux signaux que nous connaissons toujours aujourd'hui, avec leur écran en forme d'oreille épousant parfaitement le gabarit de la voie. La première ligne équipée de ces nouveaux signaux fut la 124 entre Bruxelles et Charleroi, à l'occasion de son électrification en 1949. Notre signalisation lumineuse actuelle est une des plus simples, claires et efficaces qui soit dans le monde.

Aujourd'hui, toutes les lignes du réseau sont équipées de cette signalisation à l'exclusion des lignes à grande vitesse (L1, 2, 3 et 4). Sur ces lignes, seuls les signaux de sortie vers le réseau classique ainsi que les signaux de manoeuvres - d'un type spécial - sont lumineux.



Cette photo a été réalisée à la sortie de la gare de Tamines, vue en direction de Namur. La ligne 130 était alors en cours d'électrification, les poteaux supports de caténaire étaient déjà visibles à l'horizon. Un chandelier lumineux commandait l'entrée de la gare pour les trains venant de Namur. A gauche de ce dernier, un signal lumineux du nouveau type était installé mais pas encore en service. La signalisation de 1932 sera supprimée lors de la mise en service de la traction électrique. La ligne bifurquant vers la gauche est la ligne 147 vers Fleurus; celle bifurquant vers la droite, la ligne 150 vers Aisemont, Ermeton et Dinant. Photo SNCB.



La gare de Bruxelles-Midi fut également pourvue de quelques signaux du type "Bruxelles-Anvers". Des signaux d'arrêt à quatre feux étaient implantés à l'extrémité des quais côté sud. Un écran de manoeuvres complétait les signaux. A l'arrière-plan, le block 2 équipé d'un bâti du type "Electrique ACEC". Fonds ACEC, collection Bois du Cazier.

Une autre photo de la gare de Bruxelles-Midi dont les travaux n'étaient pas encore achevés. Seule la partie gauche de la nouvelle gare est en service. La partie droite, non visible, se trouve toujours en contrebas. Photo SNCB.





Voici deux photos de la gare d'Antwerpen-Centraal réalisées durant la transition de la signalisation. Deux anciens signaux du type "Charleroi-Namur" étaient toujours en fonction, mais plus pour longtemps puisque deux nouveaux signaux sont déjà implantés et prêts à prendre la relève. Au centre de la gare, nous voyons la 7.040 de la remise de Leuven. A gauche, se trouvaient deux trains remorqués par deux locomotives électriques des types 120 et 101. Photos SNCB.



Danemark : Bt Cockerill

Sjaellandske Jernbaneselskab M92

En 1892, la compagnie danoise *Sjaellandske Jernbaneselskab* (SJS) mit en service une petite locomotive-tender à deux essieux construite par *Cockerill* sous le numéro 1733. Elle fut numérotée dans la série M avec le numéro 92. Après la reprise par les DSB (Chemins de fer danois) en 1893, elle fut renumérotée Ms 301, et ensuite Ms 361.

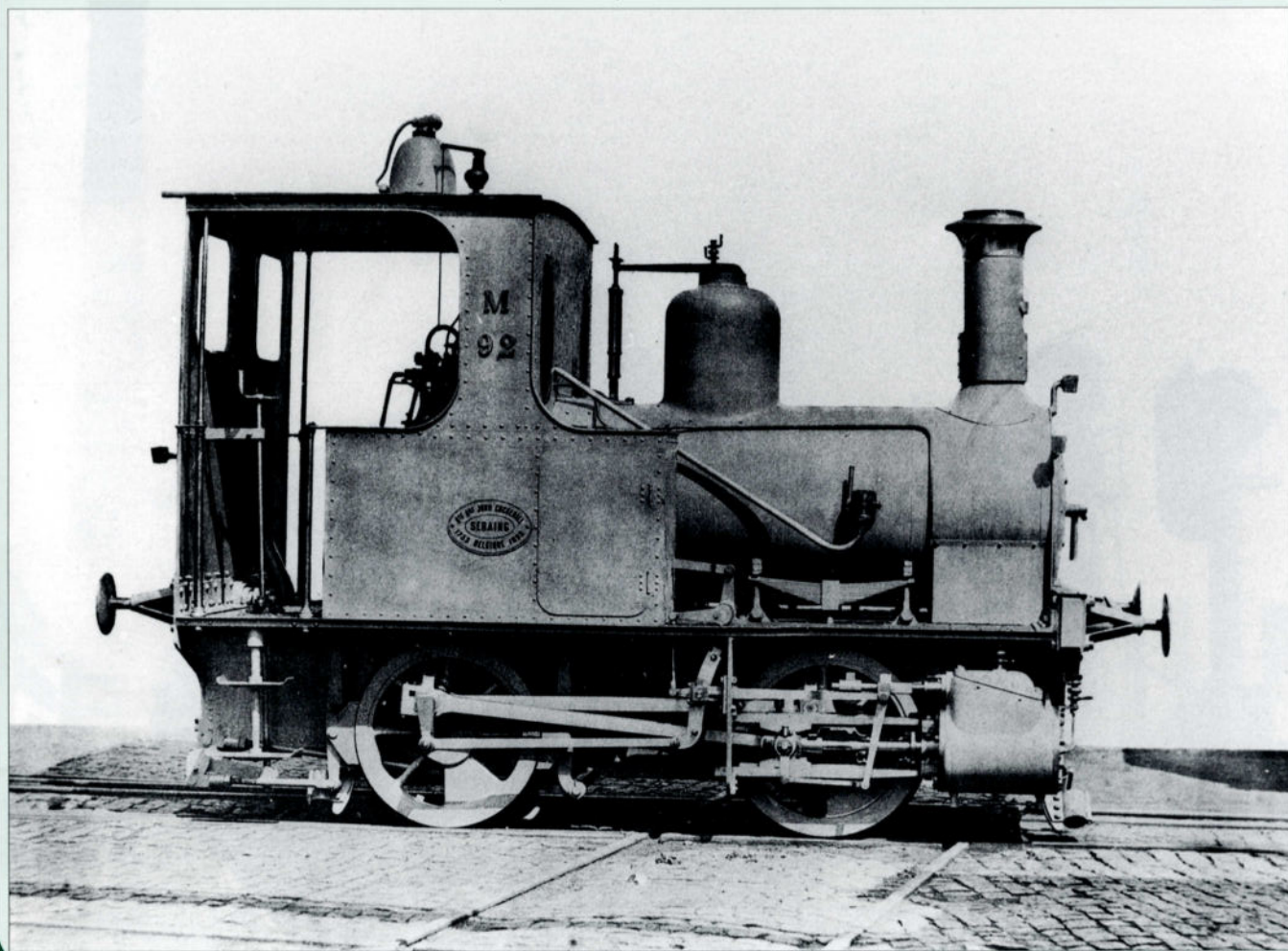
Cette compagnie fut celle qui construisit et exploita les premiers chemins de fer dans le royaume danois. La première ligne fut inaugurée le 26 juin 1847 entre Copenhague et Roskilde. Le 1er janvier 1880, la société fut reprise par l'Etat.

La M92 a été spécialement acquise par le SJS pour assurer les manoeuvres dans l'ancienne gare centrale de Copenhague. A cette époque, la gare était munie d'une très courte plaque tournante, ce qui compliquait énormément les manoeuvres des voitures. C'est pour cette raison que le SJS commanda cette petite locomotive qui pouvait évoluer sur la plaque tournante avec une voiture à deux essieux. Après l'inauguration de la nouvelle gare en 1911, la locomotive fut utilisée à l'atelier central de Copenhague. Vers 1930, les premiers locomoteurs Diesel firent leur apparition, entraînant la réforme de la petite machine le 21 septembre 1932.

Caractéristiques principales

Effectif :	1
Constructeur :	Cockerill
Numéro de construction :	Cockerill 1733
Année de construction :	1892
Numéro SJS :	M92
Numéros DSB :	Ms 301 puis Ms 361
Configuration des essieux :	Bt
Masse vide :	11,7 t
Masse totale :	14,8 t
Longueur totale locomotive :	5,000 m
Diamètre des roues :	0,890 m
Timbre :	10 kg/cm ²
Distribution :	Heusinger
Vitesse maximum :	25 km/h
Frein :	à levier agissant sur les roues arrière
Contenance des soutes à eau :	1,6 m ³
Contenance en charbon :	0,5 t
Radiation :	21 septembre 1932

La M92 à sa sortie d'usine en 1892. La cabine fut par la suite partiellement fermée. Photo COCKERILL, coll. André DAGANT / PFT.



France : 2C n° 3.078 à 3.080 et 3.303 à 3.354

compagnie du NORD

En 1896, la *Compagnie du Midi* obtint de très bonnes performances avec deux nouvelles séries de locomotives 2C compound à 4 cylindres, du système *Glehn-du-Bousquet* (Midi séries 1300 et 1400). Ces résultats incitèrent la *Compagnie du Nord* à tester la 1301 de novembre 1896 à janvier 1897. La machine se montra capable de remorquer des express de 200 t à plus de 100 km/h et des trains de marchandises de 1000 t à 35 km/h. Devant les excellents résultats obtenus, le *Nord* commanda immédiatement un lot de cinquante locomotives construites sur la base de celle du *Midi*. Elles furent livrées de 1897 à 1898 et reçurent les numéros Nord 3.121 à 3.170. La construction de la série fut poursuivie jusqu'en 1913. Au total, elle comprendra 277 unités numérotées 3.078 à 3.354 (la numérotation ne suivait pas l'ordre de construction).

Trois constructeurs belges participèrent à leur livraison, avec un total de 55 unités livrées en cinq lots :

- 3.078 à 3.080 : *Couillet* (n° 1649 à 1951) en 1911;
- 3.303 à 3.314 : *Couillet* (n° 1626 à 1637) en 1911;
- 3.315 à 3.320 : *Cockerill* (n° 2812 à 2817) en 1910;
- 3.321 à 3.334 : *Energie* (n° 250 à 261) en 1911;
- 3.335 à 3.354 : *Couillet* (n° 1707 à 1726) en 1912.

A l'origine, elles furent engagées pour remorquer des express. Par la suite elles assurèrent des semi-directs sur les grandes lignes ainsi que des trains de messageries et marchandises à marche rapide. Lors de la création de la SNCF en 1938, elles furent renumérotées 230 A 1 à 277.

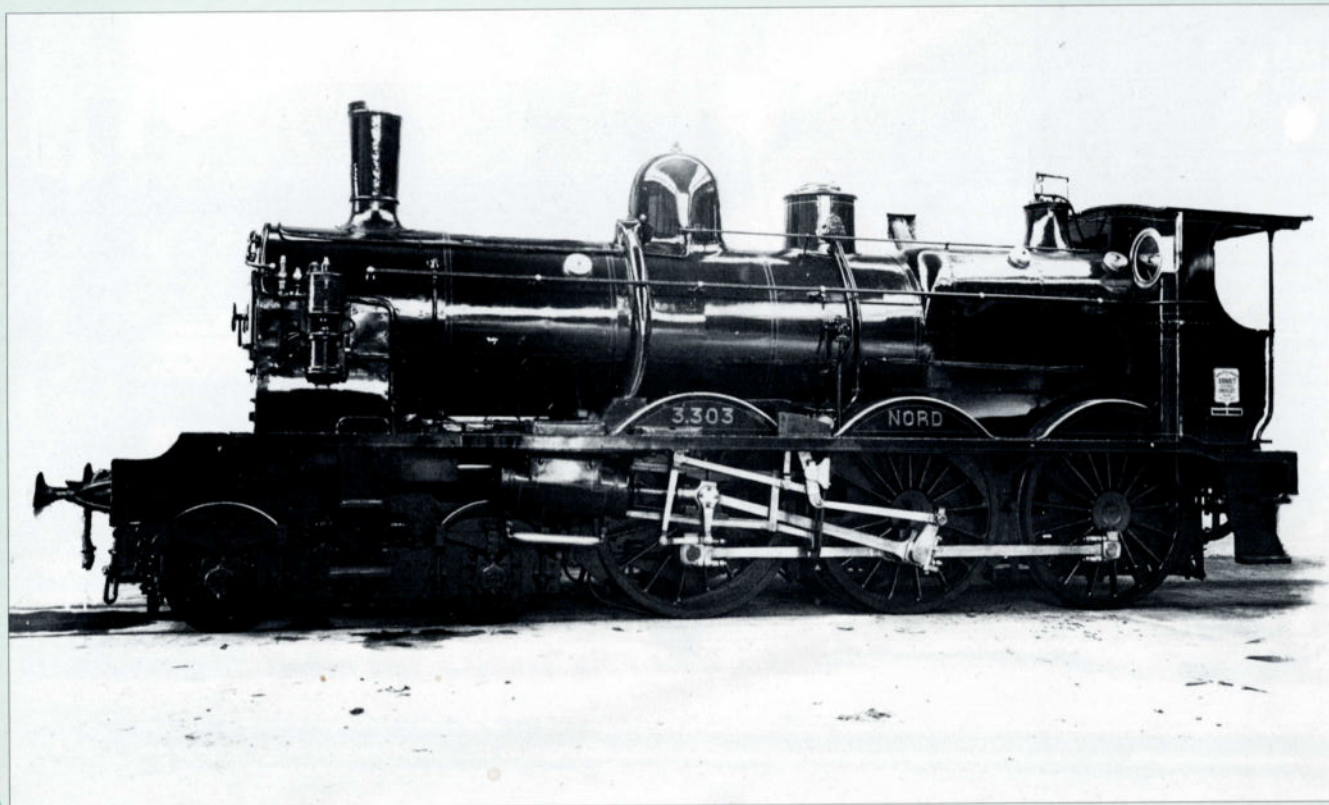
En 1946, l'effectif comprenait encore 223 unités. Il restait encore 198 machines en 1951 et 85 en 1957. La dernière fut réformée en 1962.

A noter que le *Nord-Belge* mit en service entre 1902 et 1907 une série de 34 locomotives identiques aux 3.078 à 3.354. Elles furent numérotées 321 à 362, puis SNCB type 22 n° 2221 à 2230, 2234 à 2245 et 2251 à 2262, et en 1946 22.001 à 22.034.

Caractéristiques principales

Effectif :	277
Numéros Nord :	3.078 à 3.080, 3.303 à 3.354
Numéros SNCF :	230 A 1 à 277
Livraison :	1897 à 1913
Configuration des essieux :	2C
Masse vide :	57,50 t
Masse adhérente :	44,46 t
Masse totale :	62,50 t
Diamètre des roues motrices :	1,750 m
Diamètre des roues porteuses :	0,850 m
Timbre :	15 kg/cm ²
Surface de la grille :	2,38 m ²
Surface totale de chauffe :	177,20 m ²
Nombre de cylindres :	4
Diamètre des cylindres haute pression :	350 mm
Diamètre des cylindres basse pression :	550 mm
Course des Cylindres :	640 mm
Tiroirs :	plan
Distribution :	Walschaerts
Vapeur :	saturée
Frein :	Westinghouse
Vitesse maximale :	105 km/h
Puissance :	1160 CV

Photo d'usine de la 3.303 construite par Couillet sous le numéro 1626 de 1911. Elle deviendra la 230 A 224 à la SNCF. Photo COUILLET, collection André DAGANT / PFT.



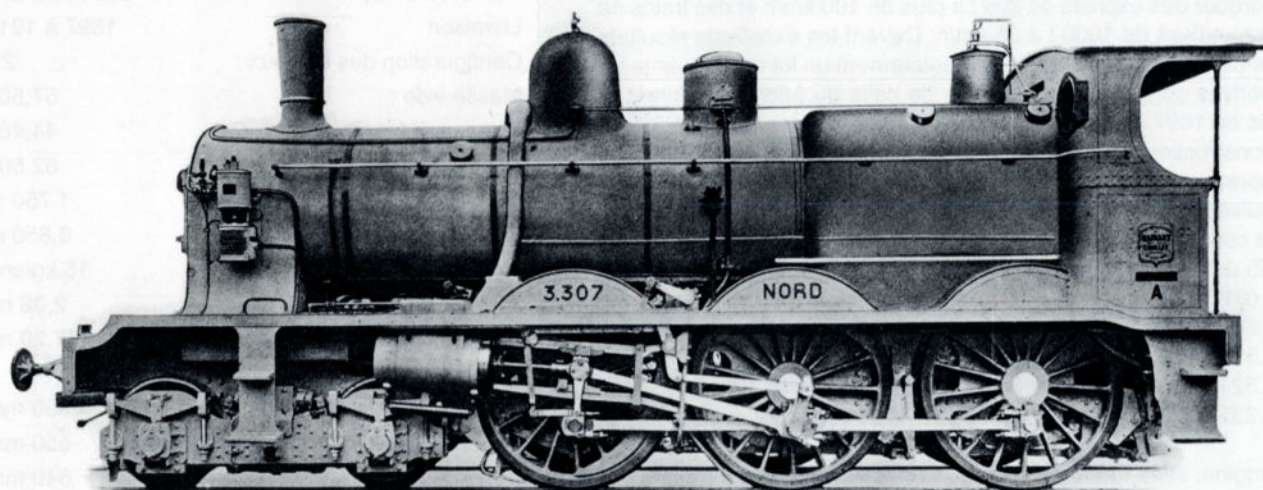
USINES METALLURGIQUES DU HAINAUT SOCIÉTÉ ANONYME À COUILLET (BELGIQUE.)

CODE : Fortune.

LOCOMOTIVE COMPOUND POUR TRAINS EXPRESS

pour la Compagnie du Chemin de fer du Nord Français.

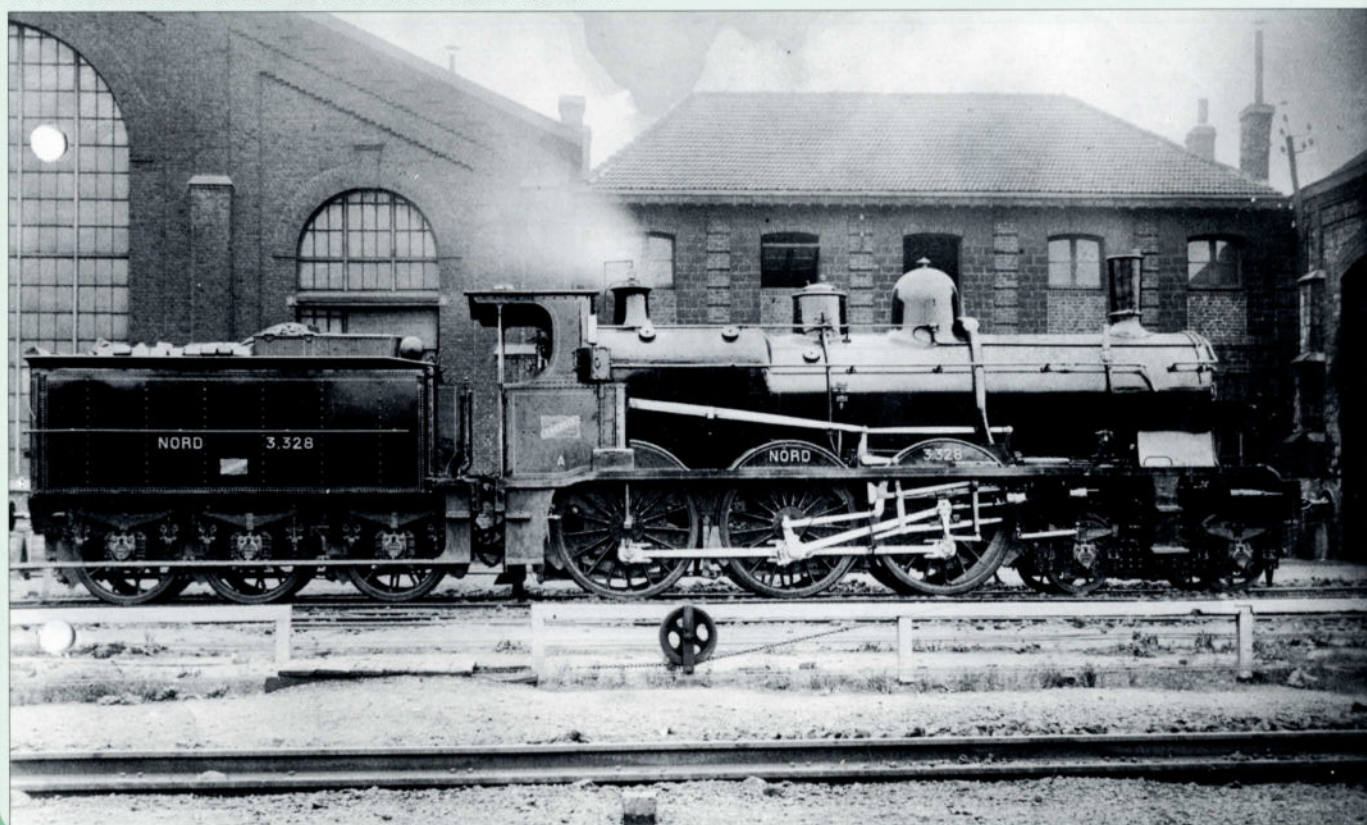
Voie de 1435 m/m.



Poids de la machine à vide	57,5 T.	Light weight of the locomotive	57,5 T.	Peso de la locomotora en vacío	57,5 T.
Poids en ordre de marche	62,5 *	Weight in working order	62,5 *	Peso en servicio	62,5 *
Diamètre des cylindres à vapeur	350 et 550 m/m	Diameter of the steam cylinders	350 and 550 mm	Diametro de los cilindros de vapor	350 y 550 m/m
Course des pistons	640 *	Stroke of the pistons	640 *	Carrera de las émbolos	640 *
Diamètre des roues accouplées	1750 *	Diameter of the coupled wheels	1750 *	Diametro de las ruedas acopladas	1750 *
Surface de chauffe	177 m ²	Heating surface	177 m ²	Superficie de cale accion	177 m ²

↑ La machine Nord 3.307 (Couillet 1630 / 1911), future SNCF 230 A 227. Extrait du catalogue Couillet de 1923. Collection PFT.

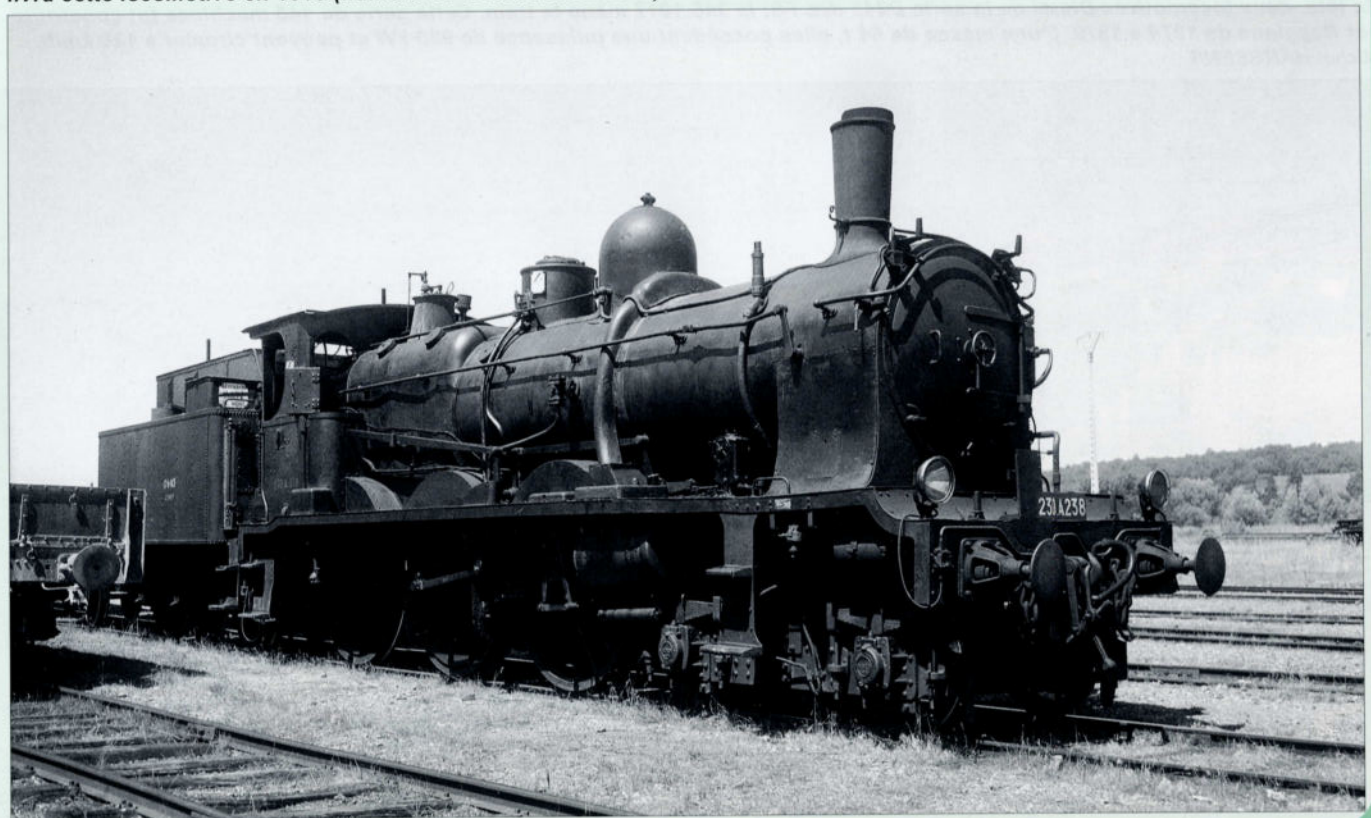
↓ La 3.328 (future 230 A 248 SNCF) fut construite par Energie en 1911 sous le numéro 257. La plaque de construction est visible sur le flanc de la cabine. Collection André DAGANT / PFT.





↑ **PHOTO 133-38 NB** La 230 A 262 (ex. Nord 3.342 - Couillet n° 1714) garée à la rotonde de Valenciennes le 29 mai 1954. Cette locomotive a été construite par Couillet en 1912, sous le numéro de construction 1711. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.

↓ La 230 A 238 (ex. Nord 3.318 - Cockerill n° 2815) du dépôt de Hirson photographiée en gare de Guise le 30 juin 1957. Cockerill livra cette locomotive en 1910 (numéro de construction 2812). Photo J. QUANJER, collection André DAGANT / PFT.



Images du monde

" au bord de la mer "



PORTUGAL PHOTO 133-39 Faro est la capitale de l'Algarve. Au départ de Faro, la ligne se dirigeant vers Huelva et la frontière espagnole contourne la ville en longeant l'océan Atlantique. Le 13 avril 1995, un train vient de quitter la gare de Faro et se dirige vers Huelva. Il est remorqué par une locomotive Diesel du type 1800, qui fait partie d'une série de dix machines livrée en 1968 par English Electric. Elles étaient équipées d'un moteur Diesel English Electric de 2700 CV; la série fut réformée en 2001. A gauche, se trouve l'aéroport international de Faro. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

ITALIE PHOTO 133-40 La ligne Bar - Reggio Calabria longe en grande partie la côte du Golfe de Raranto en Calabre. Le 2 octobre 2008, un train grande ligne en route vers Reggio Calabria surplombe la mer dans les environs de Roseto Capo Spulico. En tête, deux locomotives Diesel de la série D345 des FS; la 345.1017 mène le train. Cette série de 145 machines fut construite par Reggiane de 1974 à 1979. D'une masse de 64 t, elles possèdent une puissance de 990 kW et peuvent circuler à 130 km/h. Michel HANSSSENS.





ALLEMAGNE PHOTO 133-41 *L'île frisonne de Sylt n'est accessible que par train ou bateau. Les véhicules routiers sont obligés d'embarquer à bord de trains assurant la navette entre Niebüll et Westerland sur l'île de Sylt, via une digue sur la mer. Le 5 octobre 2010, un train de véhicules routiers assure une navette vers le continent, remorqué par deux locomotives de la série 218 de la DB. M. HANSSENS.*

ROYAUME-UNI PHOTO 133-42 *Un peu plus d'un kilomètre avant d'arriver à Dover, la ligne en provenance de London via Ashford et Folkestone (ligne alimentée en 750 V continu par 3e rail) traverse un site extraordinaire. La ligne, enclavée entre les falaises et la mer, traverse le tunnel de Shakespeare. Ce tunnel à deux pertuis de section gothique et d'une longueur de 1260 m, bénéficie en hauteur d'un gabarit surdimensionné. Sa construction, réalisée par William Cubitt, fut achevée en mai 1841.*

Le 29 août 2015, la rame à grande vitesse 395.002 assurant un train London St Pancras - Dover (compagnie du South Eastern Railway) débouche du tunnel. Ces rames à six caisses (Class 395) furent construites à 29 exemplaires par Hitachi au Japon. Elles peuvent circuler à 225 km/h sous 25 kV et 160 km/h sur les sections alimentées en 750 V par 3e rail. Yves STEENEBRUGGEN.



il y a 60 ans...



C'est durant l'année 1956 que le plus grand nombre de locomotives du type 123 fut réceptionné par la SNCB, soit 62 sur un total de 83. Le 20 juin 1956, la 123.042 va bientôt quitter l'usine des Ateliers Métallurgiques de Nivelles. Photo AMN, collection PFT.

PHOTO 133-43 NB *La ligne 37 Liège - Welkenraedt - Aachen Hbf fut mise sous tension le 16 juin 1966. A cette occasion, un train spécial fut mis en marche au départ de Bruxelles-Midi jusqu'à Verviers, tracté par les 140.002 et 140.004. Le voici en gare de Liège-Guillemins, juste avant la coupure du ruban inaugural. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.*

il y a 50 ans ...



Il y a 30 ans ...



PHOTO 133-44 Le 19 juin 1986, la 7201 se trouvait dans le chantier de démolition du Quai des Armateurs à Bruxelles. Il s'agissait en réalité de la 7214, renumérotée 7201 en novembre 1985. En effet, la 7214, retirée du service le 17 octobre 1985, fut réactivée à l'aide de pièces de rechange provenant de la 7201 qui elle n'était toujours pas réformée. Afin d'éviter de réactiver sur papier un engin radié, il fut décidé de la renuméroter 7201. Cette situation ne dura que quelques jours car les deux machines furent retirées des écritures le 1er décembre 1985. Photo Christian DOSOGNE, collection PFT.

PHOTO 133-45 Le 27 juillet 1991, le Train Auto 9295 Bressoux - Saint-Raphaël serpente dans les courbes de Cierreux entre Esneux et Gouvy. A sa tête, les 6274 et 5505. Dans cette section en très forte rampe, le hurlement de leurs moteurs Diesel poussés à pleine puissance se faisait entendre de très loin. Photo Christian DOSOGNE, collection PFT.





TULE La motrice 80 accouplée à une remorque stationne devant l'Institut St-Ambroise, rue Richard Heintz, non loin du quartier où se trouvait la gare de Liège-Longdoz. Date inconnue. Fonds ACEC, collection Bois du Cazier.

MIVG Le 29 septembre 1949, la motrice 318 approche de la gare SNCB de Gent-Sint-Pieters. Ce tram faisait partie de la série 301 à 405, à trois essieux. Toutes ces motrices sont issues de la transformation d'anciens trams réalisée entre 1926 et 1934 (1923 pour la motrice prototype 301). La série fut retirée du service commercial entre 1963 et le 31 mars 1974. Photo Hugo NAUWELAERTS, collection André WITMEUR / PFT.





SNCV En 1929, la SNCV commanda chez Carel et Fouché en France une série de six autobus sur rail, à deux essieux, dont l'arrière est moteur, et équipés d'un moteur à essence à 4 cylindres de 68CV. Ils furent livrés en octobre 1931 et numérotés AR.5 à AR.10. Les deux premiers furent affectés à la ligne Sint-Niklaas - Doel, et les quatre suivants à la ligne Jambes - Andenne - Huy. Cette photo montre un autorail de la série AR.7 à AR.10 dans les environs de Lives, en route vers Jambes, le long de l'actuelle Chaussée de Liège (N90). Les six autorails furent radiés en décembre 1949. Auteur inconnu, collection M STEINKAMP / PFT.

SNCV En juin 1968, la motrice 9983 stationne à Ninove, au Denderkaai (quai de la Dendre). Ce véhicule fait partie d'une série de 9 remorques construites en 1931 par Braine-le-Comte et immédiatement converties en motrices. La 9983 (ex. remorque 19164) fut transformée en type SE en 1957 ou 1958. Photo Firmin DE RIDDER, collection Wim DE RIDDER.



