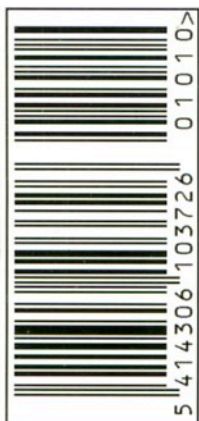


# EN LIGNES



**REVUE BIMESTRIELLE**  
**N° 101 - FEVRIER 2011 - € 8,50**  
**SUISSE : 13,70 CHF**  
N° AGREATION : P501041 - BUREAU DE DEPOT : 9000 GENT 1  
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



**P.F.T. . T.S.P**



Toerisme en Spoorpatrimonium



# Editorial

Formidable succès pour le numéro 100 de la revue ! On ne compte plus les marques de sympathie et les félicitations reçues des lecteurs, des amateurs ... et de l'imprimeur !

De nombreux nouveaux lecteurs nous ont rejoints. Nous leur souhaitons la bienvenue et de belles heures de lecture.

L'année 2011 s'annonce déjà passionnante, même si aucune grande manifestation n'est programmée. On continuera ainsi à développer les sites de Saint-Ghislain et la ligne du Bocq et, succès oblige, nous engagerons notre premier travailleur, à mi-temps pour commencer. L'objectif est de rencontrer plus encore vos souhaits, mais aussi de faire connaître nos activités par le biais d'expositions, de salons, et de publicité.

Côté publication, deux nouveaux ouvrages sortiront de presse ce printemps, tandis que deux autres sont en préparation.

Un autre défi nous attend : les voyages. Depuis quelques années, avec notamment l'attrait moindre du réseau belge, le succès n'est plus au rendez-vous. On recherche donc d'autres créneaux pour continuer cette activité qui nous permet de vous faire profiter de nos réalisations en matière de matériel roulant.

Bonne lecture.



## Petites annonces

**Annnonce privée** : gratuite pour les abonnés (max. 10 lignes sans photos ou dessins). Pour les non abonnés : € 3 pour 5 lignes.

Par ligne supplémentaire : € 1. Photos et dessins : € 15 / pièce

**Annnonce commerciale** : € 25 par surface de 6 x 9 cm. Photos et dessins : € 25 / pièce. A envoyer par courrier, fax ou courriel.

**A VENDRE** : magazines RAIL ET TRACTION de l'ARBAC de 1956 à 1971 (14 numéros manquants). Bulletins TTZ de novembre/décembre 1985 (n°18) à septembre-octobre 1999 (n°92). Prix à débattre. Contact par [✉ andre\\_biaumet@yahoo.fr](mailto:andre_biaumet@yahoo.fr) ou [☎ 00.32.\(0\)478/48.04.49](tel:00320478480449) ou [☎ 00.32.\(0\)65/58.25.17](tel:00320465582517)

**A VENDRE** : revues RAIL PASSION, numéros 2 à 126. Prix : 100 €. Contacter le PFT par [✉ pftsp@gmail.com](mailto:pftsp@gmail.com) ou [☎ 00.32.\(0\)475/95.68.93](tel:00320475956893). Enlèvement Saint-Ghislain.

## PFT-agenda

- **2 avril 2011** : voyage PFT : en autorail le long de la Sambre. Détails en pages centrales.

- **30 avril & 1 mai 2011** : festival du Stoomcentrum Maldegem. Participation du PFT.

- **4 juin 2011** : voyage PFT à définir.

- **octobre 2011** : attention, le voyage PFT au Maroc est postposé à une date ultérieure

## NOUVEAUTÉ

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

VOIR ENCART CENTRAL





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

### Remerciements (par ordre alphabétique) :

Alessandro ALBE, Hervé ALLARD, Christian AUQUIERE, Robin BEUZET, M. BUCH, J. CLAUS, Roger CRICKELAIRE, Albert DEBIEVRE, Michel DE ESCH, Freddy DELARBRE, Johan DE MAEYER, M. DE MARNEFFE, Simon DE RIDDER, Wim DE RIDDER, G. DESBARAX, Philippe DIEU, Yannick DREYER, Alain ELOOT, Michel DE ESCH, Sascha ENDRES, GORLITZ, Tim HAESEVOETS, Michel HANSSENS, Manfred HIRTZ, Philippe HOMBROECKX, Emil KONRAD, Lars LAENEN, Gilbert LAURENT, Thierry LELEU, Charles OCSINBERG, Christian RUQUOY, Michele SACCO, Maarten SCHOUBBEN, SCM, SIEMENS, Thierry SIMON, le Groupe SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Jean-Pierre STEFFEN, Daniel THIELEMANS, Christian VANHECK, Ed VAN HENGEL, Tim VAN ROOY, Sergio VIGARO, Sylvie WUYSTENBERG.

### EN LIGNES

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

### Adresse

PFT-asbl - Boîte Postale 40 - BE-7000 MONS 1 - Belgique  
☎ GSM : +32.(0)473.39.35.54 FAX : +32.(0)65.66.45.41  
✉ pftsp@gmail.com Internet : www.pftsp.be

Numéro de TVA : BE 435.339.562

### Abonnement 2011

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de verser une cotisation annuelle de € 37 (étranger : € 43) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant "ABO 2011". 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 BE 57 0011 2017 8935 du PFT Mons;
- si vous habitez l'étranger, vous pouvez effectuer un virement bancaire international (Bic-code : GEBABEBB; IBAN-code BE57 0011 2017 8935) ou utiliser un mandat postal international;
- si vous habitez en France, vous pouvez virer la somme sur le compte postal 1374917V026 du PFT (Lille);
- si vous utilisez un bulletin de virement européen, indiquez vos nom et adresse dans la rubrique "communication" en plus de l'article commandé;
- dans tous les cas, vous pouvez payer par carte Visa ou Eurocard, en indiquant les nom et adresse de l'émetteur, le numéro et la validité de la carte et la somme en euros.

N'oubliez pas de mentionner les articles souhaités.

### Changement d'adresse

Il suffit de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

### Courrier

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

### Restauration du matériel et exploitation

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

Schaerbeek : Pierre Herbiet : ☎ +32.(0)473/39.35.54  
St-Ghislain : Dieu Baudouin : ☎ +32.(0)475/95.68.93  
Ligne 128 : Alain Defechereux : ☎ +32.(0)477/98.91.23

### Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

Dépôt légal : à la parution

### PHOTO 101-01

La 806 CFL dans le décor magique que nous offre la ligne du Bocq durant la grande offensive hivernale de décembre. Tranchée de Sovet, 7 décembre 2010.

Alain DEFECHEREUX / PFT.

## EN LIGNES 101 - FEVRIER 2011

# sommaire



Plaisir d'hiver sur le Bocq



Les AM postales en service en Italie



Terminus pour les 800 CFL



Les voitures "Brochet"



**COUVERTURE ARRIERE**  
Difficile de la reconnaître ! Il s'agit pourtant bien de l'ancienne automotrice postale 969 après transformation, en service sur le TFT en Italie. Rassina, 14 octobre 2010. Michele SACCO.

**PHOTO 101-02** Le 5 décembre, la 1184 remorque un train organisé par B-Holding vers le marché de Noël de Spa. Passage à Theux. Simon DE RIDDER.

2 PFT-Service - Editorial

4 News PFT

10 Actualité belge

- 10 statistiques - locomotives
- 14 départ des 7363 et 7374
- 16 la 7365 chez Borsari
- 17 automotrices
- 18 les Desiro sur l'Athus-Meuse
- 20 Les AM postales en Italie
- 22 radiations
- 24 actualité diverses
- 27 passage de Jules en Belgique
- 28 sociétés privées
- 32 touristiques

34 Actualité étrangère

- 34 Kazakhstan - Telex
- 35 Allemagne - Italie - France
- 36 Suède - Telex
- 37 Autriche

38 Les 800 CFL

46 Il y a 75 ans : mise en service des AM de 1935

56 Les plus beaux sites

57 Nées en Belgique

58 Il y a ...

60 Les voitures "Brochet"

67 Hier - aujourd'hui





## Matériel

L'hiver, synonyme de saison creuse d'un point de vue touristique, laisse plus de temps à nos bénévoles de s'occuper du matériel afin de lui apporter les soins qu'il réclame. Il nous permet des démontages plus conséquents que nous ne pouvons nous permettre quand le matériel est en exploitation.

### Autorails

#### 551.26

Le 551.26 a bien quitté Schaerbeek par la route le 8 décembre. Il est monté par ses propres moyens sur la remorque d'un convoi exceptionnel dans l'ancienne cour à marchandises de Schaerbeek, puis s'est baladé dans Bruxelles, a traversé le Vlaams Brabant et le Limbourg pour arriver à l'école technique TIO à Overpelt en début d'après-midi.

Il a été déchargé sur une voie provisoire et légère par un froid perçant, dans la cour de l'école complètement verglacée. Il trône à présent à côté de l'atelier de menuiserie (dont l'équipement est impressionnant) où son aménagement intérieur sera entièrement reconstruit.

Dès le lendemain, les écoliers très motivés démontaient déjà ce qui restait du plafond afin de faire place nette pour le chantier à venir.

#### 553.29 (4906)

Dans le même temps, les travaux vont être repris sur l'autre *Brossel*, le 553.29 (ex. 4906), grand frère (à 8 cylindres et à bogies) du 551.26. Ici, il ne s'agit pas de rénover l'équipement intérieur qui n'en a nullement besoin, mais bien de l'équiper des équipements nécessaires pour transporter nos voyageurs en toute sécurité: asservissement des portes, installation d'un enregistreur de vitesse et d'une veille automatique, détection de l'épuisement du frein. Il s'agit donc uniquement d'adaptations électriques et pneumatiques.

La peinture extérieure suivra dans la phase ultime de la rénovation.

#### PHOTO 101-03 ↗

*Durant son transfert, le 551.26 a rencontré ce moulin à vent, à la sortie d'Aarschot. PFT / Sylvie WUYSTENBERG.*

#### PHOTO 101-05 →

*A son arrivée à l'école technique TIO à Overpelt, l'autorail a pris place par ses propres moyens sur une voie provisoire installée le long de l'atelier de menuiserie. PFT / Freddy DELARBRE.*



**PHOTO 101-03** C'est par ses propres moyens que le 551.26 est monté sur la remorque routière, un exercice particulièrement spectaculaire. PFT / Philippe HOMBROECKX.







## 554.18 (4618)

Il est toujours question d'acheminer le 554.18 sur le raccordement de l'Armée belge à Kapellen. Il semblerait, d'après le quotidien *Gazet van Antwerpen*, que des subsides aient été accordés à l'asbl "Kempens Landschap" pour faire de cette ligne un centre touristique-récréatif à l'horizon 2014, dans le cadre du programme "100 Jaar Groot Oorlog".

Cette ligne, qui avait été posée par le Bataillon des Chemins de Fer en mars 1927 en remplacement d'une ligne construite par les allemands durant la Première Guerre mondiale, musarde entre bois et champs sur les 6 km qui séparent la gare de Kapellen du camp de Brasschaat. Dans son état actuel, elle est parcourable sur sa première section jusqu'au dépôt militaire. Le reste sera remis à neuf avec une partie des subsides obtenus.

## Voitures voyageurs

Le parc de voitures à voyageurs s'est enrichi au début de cette nouvelle année de deux voitures du type K1 supplémentaires, que le PFT a achetées à l'association néerlandaise "Stoom Stichting Nederland" (SSN) de Rotterdam : la voiture de première classe (A) n°21.019 en version internationale et la mixte seconde classe-fourgon (BD) avec aménagement en bois (n°29.126).

Elles sont dans un état de conservation parfait. Par contre, elles devront être remises en peinture extérieure, le vert qui leur a été appliqué ne correspondant en rien avec le vert SNCB de l'époque.

La voiture BD est encore équipée, au point de vue frein, d'une triple valve, ce qui n'est plus autorisé depuis belle lurette sur le réseau belge. Un nouveau distributeur devra donc être installé, ce qui ne constitue cependant pas un obstacle insurmontable.

Bien que nous ayons déjà deux voitures K de service intérieur, la voiture de 1<sup>e</sup> classe a un attrait supplémentaire : celui de la version Internationale qui manquait à notre collection.

Les deux voitures seront rapidement réimmatriculées en Belgique pour renforcer notre parc de voitures à voyageurs, portant notre rame "K" à 4 voitures.

## Locomotives

### 5927

La caisse de la 5927 a été entièrement poncée extérieurement. Les pupitres de conduite sont en cours de remontage. Son circuit de refroidissement a été remonté, et nous pourrons la remettre sous eau dès que les gelées auront disparu. Ce n'est qu'à ce moment-là que nous pourrons tenter de remettre son gros moteur en marche, lequel n'a plus tourné depuis plusieurs années, ce qui promet un beau spectacle au niveau sonore et fumigène...

### 6003

Un groupe de passionnés s'est manifesté pour le sauvetage de la carcasse de la 6003 qui aurait dû être ferrillée à Ronet. Une proposition de revente est sur la table. Leur but est de la restaurer, puis de la placer en monument devant l'ancienne gare de Wilderen, près de St Truiden, qui a été très joliment restaurée et reconvertie en *Bed & Breakfast*.

### CCB 216 - WR360C14

Les capots et portes du locotracteur ex-CCB 216 ont été entièrement démontés, grenailés et remis à l'anti-rouille. L'équipe de Schaerbeek va en profiter pour faire un nettoyage en règle de la mécanique dès que la température permettra de jouer du nettoyeur haute pression dans l'atelier Diesel, où la température intérieure descend régulièrement sous le 0°C en hiver !

Le but final est de remettre la locomotive en version SNCB 230.01.

### P8 - 64.169

Notre P8 a aussi besoin de petites réparations. Elle s'est certes comportée de façon irréprochable durant la saison, mais des entretiens en profondeur sont toujours nécessaires, notamment à la pompe à air, aux injecteurs d'eau et au circuit électrique, qui ne peuvent tomber en panne durant la saison.

### 26.101

Le 24 novembre 2010, la chaudière de rechange que nous avons acquise en mai 2009 (voir *EN LIGNES* 97 page 4) au Royaume-Uni et qui se trouvait sur le ré-

seau touristique du *Nene Valley Railways* (NVR), a été transférée de Wansford vers l'atelier de Chatham où elle sera entièrement révisée avant d'être envoyée en Belgique où elle remplacera la chaudière originale de la 26.101.

Quant à la Ty2-7173 acquise simultanément, elle devrait être transportée par camion en Belgique dans le courant du mois d'avril. Le PFT mettra cette locomotive en vente.

Cette machine est complète, mais pas en état de marche. Dans le cas d'un achat rapide, le prix du transport pourrait être nettement réduit.

Les amateurs intéressés peuvent contacter sans tarder le PFT.

Si l'envie vous prend de poncer, nettoyer, peindre, restaurer, réparer, n'hésitez pas une seule seconde à vous joindre à l'équipe de Schaerbeek qui se réunit chaque samedi et occasionnellement en semaine.

Si vous désirez, il vous est même possible de venir un samedi visiter nos chantiers en cours.

Nous avons toujours besoin de plus de bénévoles pour mener notre œuvre à bien. N'hésitez pas à contacter Pierre Herbiet au +32.(0)473/39.35.54.



**PHOTO 101-06** La Ty2-7173 à Wansford. Il est prévu de transférer cette locomotive en Belgique dans le courant du mois d'avril. Elle sera ensuite mise en vente. Avis aux amateurs... Jean-Luc VANDERHAEGEN, 1<sup>er</sup> octobre 2010.





## Saint-Ghislain

Pour une fois, la bourse d'échange du mois de décembre n'a pas rencontré le succès espéré. Il faut dire que les conditions climatiques en ont repoussé plus d'un et qu'il gelait à pierre fendre même à l'intérieur ! Gageons qu'il fera meilleur le 7 mai, date de la prochaine bourse.

Au rayon des bonnes nouvelles, l'ancien atelier de traction Diesel, situé à quelques centaines de mètres du Musée du rail, nous a été loué par la SNCB en ce mois de janvier. En attendant la signature d'un bail emphytéotique, c'est un contrat de location original qui nous a été proposé. De ce fait, le lieu, devenu la proie des vandales depuis plusieurs années, pourra être sécurisé et, progressivement, adapté à ses nouvelles fonctions : la restauration et l'entretien de notre matériel.

Grâce à ce nouveau lieu, les activités muséales - dans l'ancien atelier des wagons - pourront être dissociées des activités de restauration et d'entretien, pour qu'un véritable « musée » puisse enfin être proposé au public.

Pour nous aider dans cette tâche, la Région wallonne nous a autorisé à embaucher notre premier employé, qui travaillera à mi-temps pour commencer. Les bénévoles pourront alors se consacrer plus aux tâches de restauration du matériel plutôt qu'à celui de l'entretien du bâtiment...

Si l'envie vous tente de nous rejoindre, n'hésitez pas à appeler Baudouin Dieu au +32.(0)475/95.68.93 ou par courriel adressé à [pftsp@gmail.com](mailto:pftsp@gmail.com)



↑ ↓ Avant son transbordement sur une remorque routière, il a fallu virer la chaudière. Cette opération a été réalisée sur la plaque tournante du dépôt de Wansford à l'aide d'un locotracteur; celui-ci est originaire de British Steel Corporation, a été construit par 'Yorkshire Engine Co.' à Meadowhall (numéro de constructeur 2670) et livré le 30 septembre 1958 à l'aciérie Stanton à Ilkeston.

PFT / Sylvie WUYSTENBERG, 24 novembre 2010.



A gauche, départ de la chaudière de Wansford. A droite, 5 heures plus tard, déchargement à l'atelier de Chatham .  
PFT / Thierry SIMON.





← Depuis janvier 2010, l'ancien atelier de traction de Saint-Ghislain est loué au PFT. Vu le nombre croissant de matériel préservé par le PFT et le manque de place qui en découle au Musée du Rail (dans l'ancien atelier des wagons), il s'était avéré nécessaire de disposer de plus de place. L'atelier de traction sera utilisé pour assurer l'entretien et la restauration du matériel, et pour garer des véhicules non restaurés. Baudouin DIEU.

## CHEMIN DE FER DU BOCQ

La saison 2010 s'est officiellement terminée le 12 décembre 2010 à 18h00 avec le dernier trajet du train à vapeur hivernal. C'est un nombre toujours plus élevé de touristes qui sont venus (re)découvrir les charmes de la vallée du Bocq grâce à sa ligne de chemin de fer. L'exceptionnel week-end du 14-15 août aura certainement dopé le taux de fréquentation général de l'été.

Grâce aux bons résultats, les projets de développement continuent à progresser. Parmi ces projets, on peut citer la reconstruction de la voie entre Purnode et Evrehailles-Bauche, l'installation de la signalisation mécanique à Spontin, le prolongement de la voie de garage à Dorinne-Durnal et la construction d'une nouvelle voie en impasse à Spontin. Viennent s'ajouter à cela les inévitables travaux d'entretien de l'infrastructure (remplacement de traverses, élagage des talus, ...). Malheureusement, les équipes oeuvrant les week-ends sont souvent réduites à 2 ou 5 bénévoles, ce qui est peu vu l'ampleur de la tâche. L'équipe actuelle ne se démotive pourtant pas, bien au contraire, mais des mains supplémentaires seraient les bien-

venues, même épisodiquement. Il s'agit d'une addition gagnante : plus on est, plus le travail est facile, donc plus agréable et avance plus vite ! Il n'y a pas besoin de compétences particulières; de la bonne volonté et de la bonne humeur suffisent, le reste vient tout seul lorsqu'on est dans l'ambiance du groupe... Les

séances de travail sont généralement organisées tous les samedis ou dimanches, chacun venant suivant ses possibilités et disponibilités personnelles. Pour connaître les lieux de rendez-vous et le programme de travail, envoyez un mail à [info@cfbocq.be](mailto:info@cfbocq.be) ou par gsm au 0477/989.123.



PHOTO 101-07 Deux vues prises à Dorinne-Durnal durant notre voyage hivernal, qui a mis en scène la P8, la 806 CFL et le 4602. Photos PFT.

## LE MUSÉE DU RAIL ET LA FONDATION ROI BAUDOIN

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

Le procédé mis en place par la *Fondation Roi Baudouin* est simple : un numéro de compte est attribué au projet, et tous les versements qui y arrivent sont fiscalement déductibles. Une attestation est établie par elle chaque année pour les donateurs, pour autant que le montant total versé soit supérieur à € 30.

De nombreux travaux ont déjà pu être effectués grâce au soutien financier des donateurs, comme la sécurisation du lieu, le remplacement de volets mécaniques, le remplacement de boiseries extérieures, le renouvellement de la toiture du bâtiment principal, le remplacement de la toiture des voies 1 et 2.

Les dons sont obligatoirement affectés à la réhabilitation du site de Saint-Ghislain; ils doivent être effectués sur le compte bancaire de la Fondation Roi Baudouin (IBAN : BE10 0000 0000 0404; BIC : BPOTBEB1), rue Brederode, 21 à BE-1000 BRUXELLES. En communication du bulletin de virement, il est indispensable de mentionner, sous peine de ne pas voir le montant attribué au projet, le terme : "L78599-asbl Patrimoine Ferroviaire et Tourisme".

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

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





PHOTO 101-08 ↓ - PHOTO 101-09 ↑ Ci-dessus, lors de notre voyage hivernal, sortie spectaculaire de la P8 du tunnel de Lèche. Ci-dessous, le 7 décembre, la 806 s'est baladée sur le Bocq pour une séance de photos. Christian AUCQUIERE - Alain DEFECHEREUX.

# PLAISIR D'HIVER SUR LE BOCQ







**PHOTO 101-10** ↑ *Toujours le 7 décembre, passage au-dessus du Bocq juste avant le tunnel de Durnal. La 7305 est accouplée en queue de la rame.* Christian AUCQUIERE.

**PHOTO 101-11** ↓ *Le 11 décembre, arrivée à Spontin du train de marchandises remorqué par la 64.169. On remarquera le nouveau signal mécanique implanté en octobre 2010 au bout du quai.* Alain DEFECHEREUX.





## Locomotives

### série 13

● Après plusieurs reports, les 1301 à 1331 ont été mutées de l'atelier de Merelbeke vers celui d'Antwerpen-Noord. Ces machines sont normalement affectées aux services marchandises *Sibelit*. Par contre, les 11 n'avaient toujours pas quitté Schaerbeek au moment de mettre ce numéro sous presse.

### série 18

● Les parcours d'homologation des 18 se poursuivent toujours. Aucune date de mise en service commercial n'est avancée, mais il semblerait que les premières 18 seraient d'abord rodées en tête de trains P avant d'être engagées sur les IC-A Oostende ↔ Eupen.

### série 20

● Depuis le 12 décembre 2010, les 20 ont repris aux locomotives de la série 26 la traction des trains suivants :

- 39940 ①-⑤ : Gent-Zeehaven 09.50 - Genk-Goederen 12.17;
- 39746 ①④ : Genk-Zeehaven 14.29 - La Louvière-Gare-Industrielle 17.05
- 39746 ①④ : La Louvière-Gare-Industrielle 18.08 - Gent-Zeehaven 20.20.

### série 57 (G2000)

● Comme déjà mentionné dans notre précédent *EL*, la SNCB a bien repris à ECR (Euro Cargo Rail) quatre locomotives du type G2000. Elles sont arrivées à l'atelier d'Antwerpen-Noord à la fin du mois de décembre (5706, ex. ECR 2006 et 5707, ex. ECR 2009) et début janvier (5708 et 5709).

**PHOTO 101-14** Les dernières 22 ont été ferrailées en octobre 2010 chez Keyser à Courcelles. Il ne subsiste désormais plus qu'une seule 22 au monde : la 2201 préservée par le PFT. Pierre HERBIET.



L'usine Opel d'Antwerpen a fermé ses portes au mois de décembre 2010, marquant la fin des trains Opel qui circulaient au départ de Bochum. Alors que le train 48550 (Bochum - Antwerpen) circulait normalement via Enschede - Arnhem et s'Hertogenbosch, il dut être détourné le samedi 21 août via Venlo et Tilburg en raison de gros travaux à Arnhem. Passage du train à Oosterwijk, gare située entre Eindhoven et Tilburg. Michel DE ESCH.



#### RADIATIONS

2303 : 12-2010 FNND  
2306 : 12-2010 FNND  
2308 : 12-2010 FNND  
2318 : 12-2010 FNND  
2326 : 12-2010 FNND  
2331 : 12-2010 FNND  
2332 : 12-2010 FNND  
2333 : 12-2010 FNND  
2337 : 12-2010 FNND  
2353 : 12-2010 FNND  
2356 : 12-2010 FNND  
2359 : 12-2010 FNND  
2369 : 12-2010 FNND  
2373 : 12-2010 FNND  
2377 : 12-2010 FNND  
2381 : 12-2010 FNND  
2382 : 12-2010 FNND

#### SORTIES DE RÉVISION

400 : 01-12-10 RI2  
414 : 27-10-10 RI2  
421 : 16-12-10 RI2  
476 : 03-12-10 RI  
614 : 16-12-10 RI2  
652 : 10-11-10 RI2  
661 : 08-12-10 RI2  
819 : 24-11-10 GR  
975 : 17-12-10 CR  
980 : 13-12-10 CR

#### RENUMÉROTATION

681 → 975 (17-12-10)  
710 → 980 (13-12-10)

#### DÉMOLITION

962 : 12-10 Keyser à Courcelles  
970 : 12-10 Keyser à Courcelles  
972 : 12-10 Keyser à Courcelles

2226 : 12-10 Keyser à Courcelles  
2229 : 12-10 Keyser à Courcelles  
2248 : 12-10 Keyser à Courcelles  
2250 : 12-10 Keyser à Courcelles  
5118 : 12-10 Recylux, à Aubange  
6252 : 12-10 Recylux, à Aubange  
7357 : 12-10 Keyser à Courcelles  
7370 : 12-10 Keyser à Courcelles  
7371 : 12-10 Keyser à Courcelles  
7375 : 12-10 Keyser à Courcelles  
7379 : 12-10 Keyser à Courcelles

#### MUTATIONS

240 : MKM → NK  
241 : MKM → NK  
1301 à 1331 :  
FKR → FNND13-12-10  
2309 : FNND → NK13-12-10  
2311 : FNND → NK13-12-10

2315 : FNND → NK13-12-10  
2334 : FNND → NK13-12-10

#### ABRÉVIATIONS

ATC : Angel Trains Cargo  
CR : CityRail  
FHS : Hasselt  
FKR : Merelbeke  
FNND : Antwerpen-Noord  
FSD : Oostende  
FSR : Schaerbeek  
GCR : Charleroi-Sud  
GR : grande révision  
IFB : Inter Ferry Boats  
M CR : modernisation City Rail  
MKM : Stockem  
MOD : modernisée  
NK : Kinkempois  
RI : révision intermédiaire  
RI2 : 2e révision intermédiaire





**PHOTO 101-12** En décembre 2010, la SNCB a repris quatre G2000 d'Euro Cargo Rail (ECR), afin de renforcer le parc des 57. Le 3 janvier 2011, l'ex. 2009 d'ECR était déjà renumérotée 5707. Sylvie WUYSTENBERG.

**PHOTO 101-13** Du 30 novembre au 3 décembre 2010, des parcours d'essai furent organisés entre Bertrix et Virton, avec les 1811 et 1860 encadrant une rame de 8 voitures (6 fourgons Dms + 2 voitures I6). Le 30 novembre, passage à Florenville en direction de Virton. Christian AUQUIERE.





La 6255 se trouve en révision depuis octobre 2009 à l'Atelier Central de Salzannes. Elle ressortira enfin vers le mois de février, pourvue de la nouvelle décoration Infrabel (voir EN LIGNES 98 page 11). Le 9 décembre, elle est photographiée devant le hall de peinture, en couleur de fond bleu foncé. La décoration sera placée sous forme de pelliculages.  
Robin BEUZET.

PHOTO 101-16 ↓ - PHOTO 101-15 ↘  
A la fin du mois de décembre 2010, les 5118 et 6252 ont été démolies chez Luxfer à Aubange.  
Pierre HERBIET, 30 décembre 2010.



↓ Le 19 novembre 2010, à la suite d'une pénurie de TRAXX de la série 28, le train de charbon 48565 Antwerpen-Zandvliet - Man-nheim Rheinau, a du être remorqué par une tripléte de locomotives série 77/78. Passage à Schulen sur la ligne 35 entre Diest et Hasselt, du train remorqué par les 7776 + 7773 + 7779. Maarten SCHOUBBEN.





## série 23 : grand élagage

Pas moins de 17 locomotives de la série 23 ont été mises hors exploitation en décembre 2010. Il s'agit des 2303, 2306, 2308, 2318, 2326, 2331, 2332, 2333, 2337, 2353, 2356, 2359, 2369, 2373, 2377, 2381 et 2382. L'effectif se retrouve ainsi réduit à seulement 47 unités, dont 4 à Kinkempois pour assurer les allèges sur les plans inclinés de Liège (2309, 2311, 2315 et 2334).

Le roulement B3, le dernier des 23 (à l'exception des 23 assurant les allèges à Liège), comporte depuis le 13 décembre 26 journées voyageurs. A noter que, contrairement à ce qui a été indiqué dans notre précédent numéro, les 23 ont conservé la remorque en unité multiple des trains P7724 Châtelet 06.41 - Schaerbeek 08.22 et P8724 Bruxelles-Nord 17.36 - Châtelet 18.53.

Les 23 peuvent toujours intervenir hors roulement en trafic marchandises mais, étant donné que leur effectif est fortement réduit, elles se feront de plus en plus rares en tête de ces trains.

L'avenir des 23 est directement lié à la mise en service des 18.



*Une locomotive belge en Espagne. Le 17 octobre 2010, la 2903 attend à Portbou son prochain service : la remorque du train 43197 à destination de Ronet. Thierry LELEU.*

**PHOTO 101-17** ↓ Le 5 décembre 2010, B-Holding a organisé au départ de Bruxelles un train spécial à destination du marché de Noël de Spa. Le train, composé de 7 voitures historiques du type M2, devait initialement être encadré par la 201.010 (voir page 26) et la 5515 qui devait assurer le chauffage électrique. A la suite d'une avarie, la 5515 dut être remplacée au pied levé par la 1181. Sur cette photo, le train vient de changer de sens de marche à Pepinster et la 1181 s'est alors retrouvée en tête jusqu'à Spa. Tim VAN ROOY.





# Départ des 7363 et 7374 pour l'Italie



Après le départ de la 7365 en Italie le 22 septembre 2010, les 7363 et 7374 ont pris la même direction le 10 novembre dernier.

Ces deux locomotives ont été acquises en octobre 2010, toujours par la société italienne *Gleisfrei*, cette fois pour le compte de *Logyca srl*, une entreprise spécialisée dans la construction d'installation de logistique ferroviaire. Avant leur départ, elles ont été remises en ordre de marche et ont été repeintes en jaune. Ce travail a été réalisé par une entreprise privée à Monceau.



↑↑ PHOTO 101-18

↑ PHOTO 101-19

Deux vues du chargement de la 7363 sur le camion. Leur destination en Italie est Novara Boschetto. Monceau, 10 novembre 2010.

← PHOTO 101-20

Le chargement sur camion a nécessité l'utilisation de deux grues. Ici, c'est au tour de la 7374.

Monceau, 10 novembre 2010.  
Photos Sylvie WUYSTENBERG.





↑ **PHOTO 101-21**

*Cet itinéraire n'était pas le plus court pour aller en Italie puisque, au départ de Monceau, les deux camions ont pris la route de l'Allemagne via Charleroi centre, Eghezée, Gembloux, Tienen, Visé Fourons et Eynatten ! Les deux locomotives sont photographiées dans les environs de Visé.*

Sylvie WUYSTENBERG.

← **PHOTO 101-22**

*Un tel convoi doit emprunter un itinéraire bien étudié à l'avance. Il n'est pas facile de s'intercaler au milieu de la circulation : il faut tenir compte du gabarit du convoi, de la charge autorisée par les routes et les ouvrages d'art. Passage devant l'église de La Calamine (Kelmis) le 10 novembre 2010.*

Pierre HERBIET.

→ *A peine arrivés en Allemagne, sur le parking de l'autoroute E40 à Lichtenbusch, à cheval sur la frontière, les deux convois ont subi un contrôle par la Polizei. Il s'avéra que les deux camions n'étaient pas conformes à la charge transportée, puisqu'en surcharge de 30 t. Le transporteur se vit dès lors dans l'obligation de décharger les deux 73 sur le parking de Lichtenbusch ! Les deux machines y restèrent jusqu'au 23 novembre avant d'être transférées sur deux autres camions. Si les opérations de déchargement se sont passées sans heurts, celles de rechargement ont causé des dégâts aux deux locomotives, suite au mauvais positionnement des élingues réalisé par du personnel peu scrupuleux. Sur cette photo, on peut voir les deux locomotives posées sur blocs sur le parking de Lichtenbusch.*

Manfred HIRTZ.





### La 7365 en service en Italie

On se rappellera que la 7365 fut acquise en juillet 2010 par la société italienne *Gleisfrei*. Elle avait quitté la Belgique le 23 septembre, transportée par camion vers l'Italie.

Elle a entamé sa seconde carrière au début du mois d'octobre 2010, utilisée par la société de céréales *Borsari*, à Nonantola.



↑ PHOTO 101-23

← PHOTO 101-24

La 7365 sur le raccordement de la société Borsari à Nonantola, le 12 octobre 2010.

Pierre HERBIET.

↓ PHOTO 101-25

Deux autres locomotives sont également présentes sur ce raccordement : un locotracteur ex-FS et un locotracteur allemand entièrement modernisé.

Pierre HERBIET.





## Automotrices

### série 151-270

● Cinq automotrices supplémentaires seront mises hors service prochainement, dès leur prochaine entrée en atelier pour un entretien prévu ou une réparation imprévue. Il s'agit de la 165 de Stockem, et des 245, 251, 259 et 262 de Kinkempois. A noter que les 165, 251 et 262 avaient déjà été radiées le 12 décembre 2009, mais étaient restées en service par manque de matériel. Kinkempois a reçu en compensation les 240 et 241 en provenance de Stockem.



#### ↑ PHOTO 101-26

L'automotrice postale 972 en cours de démolition au chantier de ferrailage Keyser à Courcelles. Pierre HERBIET, 5 novembre 2010.

#### ← PHOTO 101-27

Les 24 et 26 novembre 2010, la rame FYRA 4881 a effectué un trajet entre Antwerpen-Schijnpoort - Gent - Leuven - Liège-Guillemins et retour, afin de tester le fonctionnement du GSM-R. La voici à Liège-Guillemins, une gare que ces rames ne relieront jamais dans le futur.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

#### ↓ PHOTO 101-28

Depuis quelques mois, les automotrices Break sont apparues sur la ligne 44 Pepinster - Spa, où elles partagent les trains locaux avec les automotrices doubles classiques. Le 19 décembre 2010, arrivée à Spa de la 377 assurant le train L5464 Spa-Géronstère - Welkenraedt.

Simon DE RIDDER.







## LES DESIRO SUR L'"ATHUS-MEUSE"

Les essais d'homologation des nouvelles automotrices du type 08 "Desiro" ont débuté en septembre 2010 (voir *EN LIGNES* 100 pages 25-27). Depuis lors, la SNCB met les bouchées doubles pour obtenir le plus rapidement possible l'autorisation de mise en service commercial. Dès l'homologation reçue, la SNCB engagera les premières *Desiro* sur l'"Athus-Meuse", en remplacement des autorails de la série 41. Ces derniers pourront

alors être mutés à Hasselt où l'effectif est beaucoup trop réduit. On se rappellera d'ailleurs qu'il avait été envisagé d'augmenter leur capacité en leur insérant une voiture intercalaire, projet qui, entre-temps, fut abandonné.

Les premières automotrices qui seront mises en service commercial seront donc les bitension 3 + 25 kV, de la sous-série 08501 à 08595.

Les essais entrepris fin 2010 concernaient surtout des marches en survitesse pour contrôler la bonne stabilisation du roulement. Parmi les parcours, citons ceux-ci :

- du 15 au 19 novembre, du 22 au 25 novembre, et du 13 au 16 décembre 2010, parcours entre Namur et Bertrix;
- les nuits du 21 au 24 novembre 2010, parcours en survitesse entre Pepinster et Spa;



↑ Le 8 novembre 2010, la 08501 débouche du tunnel d'Houyet, lors d'un parcours d'essai en direction de Bertrix.  
Maarten SCHOUBBEN.

← PHOTO 101-29  
Le 10 novembre 2010, la même automotrice passe en gare de Houyet, en direction de Dinant. Une image qui pourrait rapidement devenir quotidienne.  
Christian AUQUIERE.





← **PHOTO 101-30**

Passage en gare de Gendron-Celles. *Christian AUQUIERE.*

↓ **PHOTO 101-31**

Le 4 décembre 2010, arrivée à Aachen West, en provenance du centre d'essai Siemens de Wildenrath, de la 08503. Son transfert a été assuré par la locomotive Diesel du type G800BB 92 80 1278 005-4 D-VL (Vossloh 1001320/2002) appartenant au centre d'essai.

*Simon DE RIDDER.*

↓↓ **PHOTO 101-32**

Le 13 septembre 2010, passage de la 08502 à Orgéo, lors d'une marche d'essais entre Bertrix et Virton. *Christian AUQUIERE.*

- des nuits du 29 novembre au 1er décembre 2010 : essais de la 08501 entre Tournai et Mons;
  - nuits du 6 au 9 décembre 2010 : divers essais entre Leuven - Bruxelles-Nord, Leuven - Schaerbeek et Leuven - Leuven (via les lignes 53 - 27 et 36);
  - les nuits du 12 au 16 et du 19 au 22 décembre 2010 : parcours en survitesse entre Tournai et Mons;
  - les nuits du 14 au 23 décembre 2010 : parcours sur la L4 entre Antwerpen-Luchtbal et Noorderkempen;
  - le 11 + 14 janvier : essais TBL1+ entre Bruxelles et Charleroi et Charleroi et Luttre.
- De nombreux transferts ont dû être organisés entre les différents lieux d'essais, et également de et vers l'Allemagne.





# La première «postale» en service en Italie

La première des trois automotrices postales acquises par le TFT (*Trasporto Ferroviario Toscana*, ex. LFI - *La Ferroviaria Italiana*) a été mise en service au début du mois de janvier 2011.

On se rappellera que les automotrices postales 961 (ex. 080), 965 (ex. 117) et 969 (ex. 091) avaient été acquises par la société italienne *Visali* en 2004 pour le compte de LFI et de l'ATC.

A ce moment, *Visali* aurait dû acquérir

trois rames supplémentaires - les 962, 970 et 972 - plus deux autres en option, mais ce projet fut abandonné.

En décembre 2004 et janvier 2005, elles furent transférées à l'atelier RSI (Rail Services International) d'Oostende (ex. atelier CIWLT) pour y être entièrement métamorphosées en automotrices à voyageurs. Les travaux de transformation avaient débuté en mars 2005 (voir *EN LIGNES* 68 pages 36-37).

Toutefois, en 2007, victime de graves problèmes financiers, RSI a été déclaré en faillite, laissant les trois automotrices dans un état loin d'être achevé. *Visali* a alors pris contact avec plusieurs ateliers SNCB et privés dans le but d'achever les travaux. Comme aucun terrain d'entente ne put être trouvé, et après accord des curateurs, il fut décidé de transporter les trois rames par convois routiers exceptionnels en Italie. Ce transfert eut lieu en janvier 2009 (voir *EN LIGNES* 90 page 23) vers l'usine OMS (Officine Meccaniche Stanga) à Porrena (Padova), qui s'est chargée de terminer le travail.

Les travaux ont été extrêmement importants. Citons le déshabillage complet des caisses, la reconstruction des cabines de conduite et le déplacement du poste de droite à gauche; le percement de l'emplacement des fenêtres; le montage de l'aménagement intérieur avec des sièges disposés à raison de 2 + 2 de face (240 places assises); le placement d'un troisième feu blanc; l'équipement d'un dispositif d'air climatisé; sur la 965 uniquement, le placement d'une porte d'intercirculation sur les deux faces avant; le placement de nouvelles portes; le remplacement du groupe moteur-générateur par un convertisseur statique.

La transformation a été calquée sur les automotrices du FER (Ferrovie Emilia Romagna - voir *EN LIGNES* 68 page 68). La première rame transformée fut la 969, renumérotée ALe 054 969 + Le 054 969 (ALe pour la voiture équipée du pantographe). Elle a effectué son premier parcours d'essai le 9 septembre 2010 et est engagée en service régulier depuis le mois de janvier 2011.

Les deux autres automotrices, les ALe 054 961 + Le 054 961 et ALe 054 965 + Le 054 965 devraient sortir d'atelier respectivement en février 2011 et en juillet 2011.

## La Ferroviaria Italiana (LFI)

Le LFI exploite les lignes Arezzo - Sina et Arezzo - Sinalunga (voir *EN LIGNES* 40 pages 43-46). Le 1er janvier 2005, le LFI avait été scindé en deux sociétés : le RFT (Rete Ferroviaria Toscana SpA) chargé de l'infrastructure, et le TFT responsable du service voyageurs et marchandises.



Vue de face de la ALe 054 961 au dépôt d'Arezzo Pesciola. Cette automotrice a été baptisée "Leprina" (lièvre). Michele SACCO, 14 octobre 2010.





Deux vues de la 965, future ALe 054 965 + Le 054 965, en attente de prise en mains à l'atelier OMS de Porrena, le 8 août 2010. Cette rame devrait sortir de transformation en juillet 2011. Les anciennes automotrices de la SNCB affichent cette année 56 à 57 ans; grâce à cette rénovation, elles seront reparties encore pour de nombreuses années ! Michele SACCO.



Lors de son premier parcours d'essai le 9 septembre 2010, la décoration des faces avant était différente : la couleur vert pâle occupait toute la partie supérieure de la face depuis le haut des phares jusqu'à la toiture. A droite de la rame, on distingue une ancienne automotrice Budd (le LFI / TPT possède 5 Budd : les ex. 137, 142, 143, 144 et 149). Michele SACCO, 14 octobre 2010.



### 7341

<b>Livraison à la SNCB :</b>		03-09-1973
<b>Numérotation :</b>	7341 :	03-09-1973
<b>Dépôts successifs :</b>	Kinkempois :	03-09-1973
	Monceau :	01-06-1983
	Ronet :	01-06-1986
	Stockem :	26-09-1993
<b>Mise hors exploitation :</b>		02-11-2009

**PHOTO 101-33** *Ronet, 18 décembre 1986.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



### 7346

<b>Livraison à la SNCB :</b>		05-10-1973
<b>Numérotation :</b>	7346 :	05-10-1973
<b>Dépôts successifs :</b>	Kinkempois :	18-10-1973
	Monceau/ Charleroi-Sud :	06-06-1994
<b>Mise hors exploitation :</b>		02-11-2009

**PHOTO 101-34** *Monceau, 21 juillet 1995.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



### 7349

<b>Livraison à la SNCB :</b>		29-10-1973
<b>Numérotation :</b>	7349 :	29-10-1973
<b>Dépôts successifs :</b>	Monceau :	29-10-1973
	Kinkempois :	14-11-1973
	Monceau :	21-02-1997
	Merelbeke :	06-04-2001
	Charleroi-Sud :	12-12-2004
<b>Mise hors exploitation :</b>		02-11-2009

**PHOTO 101-34** *Mouscron, 26 mai 2004.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



### 7358

<b>Livraison à la SNCB :</b>		11-01-1974
<b>Numérotation :</b>	7358 :	11-01-1974
<b>Dépôts successifs :</b>	Merelbeke :	11-01-1974
	Charleroi-Sud :	12-12-2004
<b>Mise hors exploitation :</b>		02-11-2009

**PHOTO 101-36** *Gent-Zeehaven, 11 septembre 1998.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





# 7361

**Livraison à la SNCB :** 08-02-1974  
**Numérotation :** 7361 : 08-02-1974  
**Dépôts successifs :** Merelbeke : 08-02-1974  
Monceau : 30-04-1994  
Merelbeke : 01-06-1995  
Charleroi-Sud : 12-12-2004  
**Mise hors exploitation :** 02-11-2009

**PHOTO 101-37** Merelbeke, 20 janvier 1986.  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 7362

**Livraison à la SNCB :** 06-02-1974  
**Numérotation :** 7362 : 06-02-1974  
**Dépôts successifs :** Merelbeke : 06-02-1974  
Monceau : 30-04-1994  
Merelbeke : 01-06-1995  
Charleroi-Sud : 12-12-2004  
**Mise hors exploitation :** 02-11-2009

**PHOTO 101-38** Clabecq, 21 septembre 2006.  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 7363

**Livraison à la SNCB :** 12-02-1974  
**Numérotation :** 7363 : 12-02-1974  
**Dépôts successifs :** Merelbeke : 12-02-1974  
Monceau : 30-04-1994  
Merelbeke : 01-06-1995  
Charleroi-Sud : 12-12-2004  
**Mise hors exploitation :** 02-11-2009

**PHOTO 101-39** Gent-Sifferdok, 23 février 1996.  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 7364

**Livraison à la SNCB :** 07-03-1974  
**Numérotation :** 7364 : 07-03-1974  
**Dépôts successifs :** Merelbeke : 07-03-1974  
Kinkempois : 01-01-1980  
Merelbeke : 15-01-1988  
Monceau / Charleroi-Sud : 30-04-1994  
Merelbeke : 01-09-1995  
Charleroi-Sud : 12-12-2004  
**Mise hors exploitation :** 02-11-2009

**PHOTO 101-40** Merelbeke, 12-08-1993  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





## Chaos sur les rails

Les conditions climatiques exceptionnelles que nous avons connues fin 2010 ont semé un véritable chaos sur le réseau belge. Un grand nombre de trains ont été supprimés, tandis que les autres accusaient des retards importants, en particulier les trains à grande vitesse dont la vitesse a dû être limitée à 220 km/h en Belgique et 170 km/h en France afin d'éviter des dégâts qui auraient pu être occasionnés par les blocs de neige se détachant du dessous des caisses et des bogies lors du croisement de deux trains. Il est à noter que le matériel roulant et l'infrastructure ne sont pas les seuls responsables de cette situation, mais également l'arrivée tardive du personnel roulant souvent bloqué dans les embouteillages provoqués par la neige et le verglas.

Un phénomène climatique exceptionnel s'est même produit entre Jemelle et Marbehan la nuit du jeudi 23 au vendredi 24 décembre. De la bruine verglaçante a envahi cette région ardennaise et enrobait les caténaires, rendant impossible la circulation des engins électriques. Une partie des autorails de Bertrix a été réquisitionnée du 24 au 26 décembre pour assurer des navettes entre Jemelle et Arlon. Des essais ont démontré que le



*Le 3 décembre 2010 vers 07.30, un essieu d'une automotrice assurant un CityRail Braine-le-Comte - Leuven a déraillé à faible vitesse peu après Lembeek, sur une coulée de boue provoquée par la rupture d'une canalisation d'eau. Il s'en est suivi l'arrêt des circulations sur les deux voies entre Tubize et Halle, occasionnant un chaos indescriptible sur l'ensemble du réseau. D'autres incidents sont survenus à peu près au même moment, aggravant encore la situation. Ainsi, l'IC-B 9209 Bruxelles-Midi - Amsterdam est tombé « en détresse » en gare de Bruxelles-Central et a obstrué la voie 5 de la Jonction durant 3 heures ! Des centaines de voyageurs sont restés bloqués dans trois trains qui suivaient; pourtant, Infrabel aurait dû prendre l'initiative de les laisser descendre pour rejoindre à pied le quai de Bruxelles-Central, distant de quelques dizaines de mètres. De nombreux voyageurs se rendant à l'aéroport ont raté leur avion. Pauvres voyageurs, pauvre chemin de fer bloqué, tout comme les routes, par quelques centimètres de neige... Notre photo montre le retour à Braine-le-Comte d'un train P Quévy - Schaerbeek resté bloqué à Tubize, à l'aide de la 7792. Alain ELOOT.*

**PHOTO 101-41** *Le train P8600 Bruxelles-Midi - Luxembourg, normalement assuré par une locomotive de la série 13 et des voitures M6, a été assuré durant deux jours par un couplage d'automotrices doubles de Namur à Arlon. A Arlon une correspondance était assurée vers Luxembourg. Le P8600 vu ici a son arrivée à Arlon le mardi 28 décembre 2010, composé des automotrices 240 et 985 (ex. 715). Alain DEFECHEREUX.*





matériel électrique moderne était incapable d'assurer le service dans de telles conditions, les circuits de protection de l'équipement de traction ne résistant pas aux brusques variations de tension et de coupure de courant dues au mauvais contact avec la caténaire. Dès le lundi 27 décembre, il fut décidé d'interdire les automotrices du type 96 et les locomotives de la série 13 entre Namur et Arlon. Le service fut organisé comme suit : des anciennes automotrices doubles, majoritairement du type 62 (série 151 à 270), ont assuré des navettes entre Namur et Arlon en remplacement des automotrices du type 96 (501 à 570). Les voyageurs devaient donc changer de train dans ces deux dernières gares. Seuls les IC-J Bruxelles-Midi - Luxembourg habituellement composés de voitures à deux niveaux du type M6 ont circulé normalement, remorqués par des locomotives de la série 20 (cela a permis de revoir sur la ligne 162 des locomotives de la série 20 - 2008 à 2025 - attachées au dépôt d'Antwerpen, rapatriées dans le sud du pays pour l'occasion). Le dégel a permis de réintroduire progressivement des automotrices du type 96 à partir de 20h00 le mardi 28 décembre.

La question que tous les cheminots se posent, est de savoir ce qu'il sera encore possible de faire en pareille circonstance lorsque le matériel de l'ancienne génération n'existera plus. Et dire que la direction de la SNCB et le monde politique déclarent à la presse que la régularité s'améliorera au fur et à mesure de l'entrée en service de matériel moderne pour remplacer l'ancien, soi-disant cause de tous les maux... Tous les cheminots du terrain espèrent que cette mutation n'arrivera pas trop tôt !



**PHOTO 101-42** ↑ Les trains ont été confrontés à des conditions climatiques très rudes comme en témoignent ces deux photos. L'IC-H 1910 Mouscron - Schaerbeek arrive à Bruxelles-Midi; les phares blancs ne sont même plus visibles !  
Jean-Luc VANDERHAEGEN, 24 décembre 2010.

**PHOTO 101-43** ↓ La 2145 en queue de l'IC-H 1907 Mouscron - Schaerbeek, à Bruxelles-Midi. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 24 décembre 2010.



**PHOTO 101-xx** Arrivée à Leopoldsburg de l'IR-e 4435 Hasselt - Mol. Les quais sont à peine visibles. Tim VAN ROOY, 24 décembre 2010.







SNCB Logistics a développé une offre ferroviaire complète dans le nord de la France par le biais de ses membres Xpedys, entreprise spécialisée dans les solutions logistiques pour le transport conventionnel et OSR France (On Site Rail France), opérateur ferroviaire.

A l'origine, OSR France a été créée pour réaliser des opérations au sol sur les sites des clients et dans les terminaux. L'entreprise, établie à Lille, est active sur une dizaine de sites et emploie plus de 80 personnes.

OSR France est dotée de nouveaux moyens de production afin d'élargir l'offre de services entre la Belgique et le nord de la France. En plus des trains complets, SNCB Logistics a créé un système de trafic diffus,

Le 19 novembre 2010, OSR France a obtenu de l'EPSF (Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire) un certificat de sécurité indispensables pour circuler comme opérateur ferroviaire autonome sur le réseau français. Elle dispose de moyens propres et suffisants pour développer des transports ferroviaires fiables en toute sécurité ; ainsi, elle dispose de ses propres locomotives et conducteurs de ligne et peut compter sur le support de B-Cargo en cas de besoins supplémentaires.

OSR France, en qualité d'opérateur ferroviaire à part entière, organise, pour cette nouvelle offre, la production et l'organisation du transport en wagons isolés (trafic diffus) et en trains complets dans le nord et l'est de la France, ainsi que des trains entiers régionaux entre Le Havre, Paris et Strasbourg (voir EN LIGNES 99 page 14), incluant la desserte finale sur l'embranchement particulier des entreprises. Avec cette offre commercialisée, SNCB Logistics répond à la demande croissante d'une série d'entreprises industrielles françaises et belges touchées par la contraction et la complexification de l'offre du trafic diffus en France, en proposant désormais un service ferroviaire complet et autonome dans le nord de la France. Les principaux hubs se situent à Aulnoye et Tergnier. En Belgique, Monceau sera la gare de triage dédiée au trafic diffus pour cette zone en France. Xpedys, filiale commerciale de SNCB Logistics, spécialisée en solutions logistiques durables pour le transport conventionnel, commercialise et assure la gestion de cette nouvelle offre. A cette fin, l'équipe commerciale a été renforcée



Après une réparation subie chez Bombardier à Kassel, la TRAXX E186 112 de HSA est revenue aux Pays-Bas pourvue d'un nouveau logo FYRA. La voici en gare de Rotterdam CS, le 27 décembre 2010. Ed VAN HENGEL.

et a déjà engrangé quelques succès en conquérant de nouveaux trafics ou en reprenant des trafics à d'autres opérateurs ou à d'autres modes de transport. Il s'agit surtout de trafics pour le secteur chimique, l'industrie du papier et la métallurgie.

Ces transports ferroviaires sont réalisés en étroite collaboration entre B-Cargo et OSR France, mais aussi avec d'autres opérateurs ferroviaires travaillant déjà en France.

SNCB Logistics confirme ainsi ses ambitions de développer davantage ses services internationaux et de mettre en place des solutions logistiques de bout en bout.

## Trains Benelux

Depuis le 13 juin, une seconde rame composée de voitures du type I10/I16 de la SNCB a été engagée sur les IC-B Bruxelles-Midi ↔ Amsterdam CS. Ces deux rames (VM52 et VM52) assurent les relations suivantes (FBM = Bruxelles-Midi, FN = Antwerpen-Centraal, XNASD = Amsterdam CS) :

du lundi au vendredi :

**VM51** : 9201 FBM 06.18 - XNASD 09.06  
9232 XNASD 10.54 - FBM 13.42  
9237 FBM 15.18 - XNASD 18.06  
9264 XNASD 18.54 - 21.42

**VM52** : P7211 FN 06.58 - FBM 07.45  
9209 FBM 08.13 - XNASD 11.06  
9240 XNASD 12.54 - FBM 15.42  
9245 FBM 17.18 - XNASD 20.06  
9272 XNASD 20.54 - FBM 23.42

les samedi et dimanche :

**VM51** : 9205 FBM 07.18 - XNASD 10.06  
9236 XNASD 11.54 - FBM 14.42  
9241 FBM 16.18 - XNASD 19.06  
9268 XNASD 19.54 - FBM 22.42

**VM52** : 9209 FBM 08.18 - XNASD 11.06  
9240 XNASD 12.54 - FBM 15.42  
9245 FBM 17.18 - XNASD 20.06  
9272 XNASD 20.54 - FBM 23.42

## Voitures type I10

Depuis le 13 décembre, deux voitures du type I10 aptes à 200 km/h, sont incorporées, dans deux rames assurant les IC-O Bruxelles-Midi - Maastricht (une voiture par rame).

## Ligne 20 Lanaken - Maastricht

Depuis la fin du mois d'octobre 2010, Lanaken est de nouveau reliée par rail à Maastricht. Longue de 6,4 km, dont 4,2 km en territoire néerlandais et 2,2 km en territoire belge, cette ligne aboutit à la papeterie SAPPI à Lanaken. Un raccordement dessert le nouveau terminal "Albertterminal" situé sur le zoning industriel Europark, lequel compte 4 voies. Les travaux de voies côté néerlandais étaient déjà achevés depuis 2009. Le coût total de ce projet s'élève à €26 millions, dont €8,5 pour l'Albertterminal.



## Passage de Jules en Belgique

Le 16 novembre 2010, l'automotrice de mesure "Jules" de *Eurailscout*, a traversé une partie de la Belgique pour se rendre à Terneuzen, dans l'enclave néerlandaise de Flandre zélandaise (Zeeuws-Vlaanderen), afin de procéder au contrôle des différents paramètres des équipements des voies de ce réseau, comme par exemple le contrôle des détecteurs de boîtes chaudes, le Teleraïl, etc.

"Jules" provient de la transformation de l'ancienne automotrice postale mP 3032, sortie de l'atelier central d'Haarlem le 24 avril 1992.



↑ Le transfert jusqu'à Sas-van-Gent fut assuré par la 6512 de DB Schenker. Passage du convoi à Deurne. Johan DE MAEYER.

PHOTO 101-45 →

PHOTO 101-46 ↓

Passage en gare de Mechelen.

Les 35 automotrices postales de la série mP des NS (3001 à 3035) furent mises en service de 1965 à 1966. Elles furent retirées du service postal en 1996. La plupart des mP (27 unités) a été ferraillée. Sept furent réutilisées : quatre par les NS pour assurer le transport de pièces entre les ateliers des NS; deux par Railion; la mP 3032 transformée en voiture de mesure; et la mP 3031 conservée par le musée d'Utrecht. Pierre HERBIET.







● Petit à petit, *Crossrail* applique sa nouvelle livrée rouge sur une partie de son matériel (les locomotives louées chez *Ascendos Rail Leasing* ne peuvent pas être repeintes - voir *EN LIGNES 98* page 28). Ainsi, outre la PB03 et la PB13 (ressortie le 30 décembre 2010), la TRAXX 185 595 et des Re 436 sont également revêtues de la nouvelle tenue rouge.

● Le 25 novembre 2010, *Crossrail Benelux* a obtenu de l'EPSF (*Etablissement Public (français) de Sécurité Ferroviaire*) la partie B de son certificat de sécurité qui lui permet d'assurer des services de transport ferroviaire de fret sur le réseau ferré national français. *Crossrail*, opérera dans le nord et l'est de la France.

● Depuis le 8 novembre 2010, *Crossrail* a pris en location chez *Ascendos Rail Leasing* une Class 66 numérotée 29002. Cette locomotive fut mise en service chez HHPI (*Heavy Haul Power Interna-*



*Le Re 436 111 habillée de la nouvelle décoration Crossrail. Il s'agit de l'ex Re 4/4 III 111 du RM (Regionalverkehr Mittelland) reprise par Crossrail le 1er janvier 2006 lors de la fusion du RM avec le BLS, et ex. Re 4/4 III 111 de l'EBT (Emmentalbahn), mise en service en 1969. Crossrail possède 5 machines de cette série : les Re 436 111 à 115 (ex. RM 111 à 115, ex. EBT 111 à 113, 141 VHB et 181 SMB). La Re 436 113 a été très gravement endommagée le 28 janvier 2010 lors d'une collision frontale survenue à Brig. Sascha ENDRES.*

*tional GmbH*) en 2001 (GM n° 20008254-4 / 2001), simultanément avec la 29001 et la 29003. Avant son arrivée chez *Crossrail*, elle a subi une révision à l'atelier de Brühl du HGK, au cours de laquelle elle a été repeinte dans la

décoration verte d'*Ascendos*.

Sa location permet d'envoyer les PB12, PB13, PB14 et PB15 en révision à Brühl, de novembre 2010 à janvier 2011.

La 29002 ne peut être utilisée qu'en Belgique et en Allemagne.

**PHOTO 101-47** La PB13 est ressortie de révision le 30 décembre 2010 dans sa nouvelle livrée rouge. En outre, elle a été baptisée "Ilse". Montzen, 2 janvier 2011. Michel HANSSSENS.





→ PHOTO 101-48 La 185 595 (NEV 91 80 6185 595-6 D - XRAIL) évolue à Aachen West le 3 novembre 2010. Bombardier a mis cette locomotive en service le 25 août 2008 (Bombardier 34233/2008). Elle a été vendue le 1er octobre 2008 à la société américaine de leasing BTMU Capital Corporation, à Boston puis louée à Crossrail à partir d'octobre 2008. Depuis le 14 janvier 2009, la locomotive est propriété de la société de leasing britannique Beacon Rail Leasing Ltd à London. *Simon DE RIDDER.*

↓ PHOTO 101-49 Le 16 décembre 2010, la 29.002 attend son prochain service à Genk-Zuid, le long de la ligne 21C Genk-Goederen-Bilzen. Cette locomotive a d'abord été prise en location par HHPI (du 28-03-2002 au 29-03-2003), ensuite par Shortlines (du 30-03-2003 au 25-04-2003), à nouveau par HHPI (du 26-04-2003 à 2005), par le HGK (numérotée DE54) et enfin, depuis octobre 2010, par Crossrail. *Simon DE RIDDER.*



### en bref...

- La STIB a commandé 65 trams supplémentaires du type "Flexity Outlook" à Bombardier, dont 46 du type 3000 (longueur 32 m) et 19 du type 4000 (longueur 43 m). Leur livraison débutera en janvier 2013. Avec cette commande, la STIB possédera une flotte de 220 trams de ce type.

- La nouvelle société RailTraxx (voir *EN LIGNES* 98 page 29) a obtenu son certificat de sécurité pour le réseau belge le 22 décembre 2010. Elle est ainsi la dixième entreprise ferroviaire à avoir reçu un certificat pour le réseau belge.

↓ Le 27 novembre, un train de conteneurs MSC a été remorqué du port d'Antwerpen à Aachen West par les PB02 et PB20. Passage à Hoeselt, sur la ligne 34 entre Bilzen et Tongeren. *Maarten SCHOUBBEN.*







Depuis le début du mois de novembre 2010, Captrain a repris à SNCB-Logistics la desserte des silos de la "Mouterij Albert" à Ruisbroek (Province d'Antwerpen). Ce raccordement est situé au terminus de la ligne industrielle 270. La desserte est réalisée les lundi, mercredi et vendredi selon les horaires suivants ;

**50245** : (train de céréales à charge):  
Antwerpen-Schijnpoort 05.55 - Boom  
06.29/44 - raccordement Mouterij Albert 06.55. Le train est poussé de Boom vers le raccordement.

**50247** : (rame vide) raccordement de Mouterij Albert 17.30 - Boom 17.43/18.23 - Antwerpen-Schijnpoort 19.00. Le train est poussé du raccordement jusqu'en voie principale à Boom.



*Ces trois photos prises le 3 novembre, montrent la 6607 de Captrain à son arrivée à vide à Boom (ci-dessous), son envoi sur la ligne industrielle 270 (à gauche) et son arrivée à la Mouterij Albert! (en haut). Depuis le 12 décembre, la desserte n'est plus assurée par Captrain, mais bien directement par Fret SNCF, en principe à l'aide de BB67400. Wim WINDEY.*



## MRCE

Les essais pour l'homologation des EuroSprinter du type ES64F4 de la société de leasing japonaise MRCE (Mitsui Rail Capital Europe) se poursuivent. Les 8 et 9 novembre 2010, la 189 101 a effectué des parcours d'essais TBL1+ et GSM-R entre Bruxelles et Charleroi. Les essais TBL1+ se déroulaient de Bruxelles à Charleroi via Halle, Braine-le-Comte, Manage et Luttre, tandis que les tests GSM-R se déroulaient sur la ligne 124 Bruxelles - Charleroi.

### PHOTO 101-50

Le 8 novembre, passage en gare de Godarville. Le bâtiment a été transformé en habitation et le nouveau toit cache malheureusement le nom de gare toujours présent. Christian VANHECK.





## ALZ-Genk

Des navettes de wagons transportant de la ferraille d'inox circulent entre le ferrailleur *Cronimet* de Zutendaal et l'usine sidérurgique ALZ de Genk. Les deux sites ne sont distants que de quelques centaines de mètres et sont reliés par la ligne industrielle 230 (Genk-Zuid-Rechteroever - Zutendaal) établie le long du canal Albert.

Les wagons sont loués chez *Locon* et ne sont utilisés que pour ce trafic.

Les navettes sont assurées par une locomotive Diesel *Henschel* du type DH 500 datant de 1962 et portant le numéro de construction 30329 / 1962. Cette machine débuta sa carrière le 10 mai 1962 chez *Burbach-Kaliwerke AG*, à Nörten-Hardenberg. En 1970, *Kaliwerke* devient *Kali und Salz GmbH*. La locomotive fut par la suite transférée au siège *Siegfried-Giesen* à Groß Giesen puis, en 1999, à celui de *Bergmannsseggen-Hugo*, à Lehrte. Le 3 octobre 2010, elle fut acquise par la société *Unirail Recke* qui la revendit le 11 décembre 2006 à *Cronimet Belgium N.V.*

*Deux vues du trafic de ferraille d'inox entre Cronimet à Zutendaal (photo de droite) et l'usine ALZ de Genk. La photo ci-dessous a été prise sur la ligne 230 entre les deux sites, le long du canal Albert, le 5 novembre 2010.*  
*Maarten SCHOUBBEN.*



*Le 5 novembre 2010, la 8267 d'OSR (On Site Rail) manoeuvre une rame de coils en provenance de Châtelet pour l'usine ALZ à Genk-Zuid-Rechteroever, sur la ligne industrielle 230, le long du canal Albert. Maarten SCHOUBBEN.*





### SCM : une locomotive «Liliput» sauvée

Le 9 novembre 2010, le Stoomcentum Maldegem (SCM) a pris possession d'une locomotive Pacific à voie étroite « Liliput » qui a circulé aux Expositions universelles de Bruxelles en 1935 et de Liège en 1939. Oubliée dans un hangar, elle y reprendra vie après une restauration complète.

Les six locomotives à vapeur *Liliput* furent construites en 1934-1935 par les Ateliers Métallurgiques de Nivelles, pour participer aux expositions universelles organisées à Bruxelles en 1935 et à Liège en 1939. On avait choisi comme modèle une version réduite de la locomotive SNCB *Pacific* Type 1, qui était à l'époque la plus lourde et la plus puissante locomotive européenne, fleuron du savoir-faire belge. Ces petits engins, à l'échelle 1/3, très imposants et très lourds pour circuler sur une voie de 60 cm d'écartement, furent surnommés « Liliput ».

Après l'exposition universelle de Liège en 1939, les locomotives, les voitures, et peut-être les rails, furent enlevés par la firme *Frater* pour le compte de l'exploitant du réseau des Expositions - la firme *Verhaeren* - en compensation d'une dette.

La *Pacific Liliput* devant la remise du SCM à Maldegem, le 9 novembre 2010. Pendant la guerre, cette locomotive, ainsi que celle se trouvant actuellement en Pologne, reçurent, probablement posées par les Allemands, de nouvelles cabines de conduite permettant au personnel de se tenir debout. Elles avaient également perdu leurs cuivres. SCM.



Une des six locomotives *Liliput* à l'Exposition de Bruxelles en 1935.  
Photo Albert DEBIEVRE, collection PFT.

Le matériel fut transporté par train jusque Boom, mais il est toutefois improbable que les six locomotives aient rejoint Boom.

En 1942-1943, l'occupant allemand (et plus précisément, la société allemande *Zettlmayer*) évalua le matériel en vue de l'utiliser sur des voies de chantier, comme par exemple pour la construction du « Mur de l'Atlantique ».

À la fin du conflit, il restait une locomotive à Boom et une autre se trouvait dans l'est de l'Allemagne; en raison de la nouvelle situation géopolitique de l'Europe, cette dernière revint automatiquement à la Pologne (numérotée Tm135-013). Elle se trouve maintenant au musée de la voie étroite de Wenecja.

On n'a pas de trace des autres locomo-

tives, sauf qu'un exemplaire aurait terminé sa carrière en France.

Les six machines reçurent un prénom : Adolphe, Adrien, Charles, Edouard, Raymond et Joseph; elles sortirent des ateliers de Nivelles avec le numéro 2177 à 2183. Certains prénoms furent changés par la suite.

L'Exposition universelle de Bruxelles nous livre quelques chiffres de leur activité : 191 jours d'exploitation; six trains en service composés chacun de 4 voitures (deux ouvertes et deux fermées); 6 locomotives *Liliput* en service; 6 gares, 5 francs pour un tour, etc.

1.826.094 voyageurs ont été transportés pour une recette de 8.481.468 francs... 26.163 "tours" de l'exposition ont été assurés, soit 77.172 kilomètres.





La *Liliput* préservée est la première de la série. Elle a été construite en 1934 avec le numéro 2177 et est prénommée « Adolphe », en hommage à Adolphe Max, bourgmestre de Bruxelles. Après l'exposition, elle a rejoint directement la société *Frteur* à Boom et y est restée oubliée jusqu'en 2003.

À l'époque, le PFT avait été contacté pour reprendre à la fois la locomotive, mais aussi tout le matériel à voie étroite, dont six locomotives Diesel et de nombreux panneaux de voie *Decauville*, aiguillages, wagons, ... Le but du PFT n'étant pas de se lancer dans la voie étroite, l'affaire en était restée là, et les autres associations avaient été contactées.

En 2010, au décès de M. Frateur, l'ensemble de ce matériel a été à nouveau proposé à la vente. Le 29 septembre, c'est finalement le SCM – *Stoomcentum Maldegem* – qui s'est porté acquéreur, avec le soutien du ministère flamand du Patrimoine culturel.

Nul doute que cette pièce de collection purement belge trouvera sa place sur la voie étroite du SCM, association qui, rappelons-le, exploite une ligne-musée



**PHOTO 101-51** Une *Liliput* se retrouva abandonnée en Pologne au lendemain de la guerre. Elle fut renumérotée Tm135-013. Aujourd'hui, elle se trouve au musée de la voie étroite de Wencja. Philippe DE GIETER.

à voie normale entre Eeklo et Maldegem, mais aussi une voie de 60 cm de Maldegem à Donk, sans oublier le site

même de la gare de Maldegem, complètement rénové et adapté à l'exploitation touristique.



**HOLDING**

Historisch Patrimonium  
Patrimoine Historique

**PHOTO 101-52**

La *SNCB-Holding* a organisé le 19 décembre 2010 un train spécial vers le marché de Noël de Spa. La rame, composée de 7 voitures historiques du type M2, était tractée par la 201.010 et chauffée par la 1181 (voir page 13). Notre photo montre le train à Spa, sous une belle couche de neige.

Lars LAENEN.

**PHOTO 101-53**

Le 23 décembre 2010, une voiture historique du type L a rejoint l'Atelier Central de Cuesmes pour y subir une révision. Ce même jour, une autre voiture L révisée a quitté cet établissement. C'est la 6041 qui a assuré le transfert entre l'atelier de Schaerbeek et Cuesmes, et retour. Notre photo montre l'acheminement de la voiture non révisée vers l'atelier de Cuesmes, au passage à Ghlin. Tim HAESEVOETS.





## Kazakhstan

### Des PRIMA pour les KTZ

Les Chemins de fer du Kazakhstan (KTZ - Kazakhstan Temir Zholy) ont signé le 27 octobre 2010 avec Alstom et Transmashholding un contrat de 1.3 milliard d'euros pour la livraison de 295 locomotives électriques. La commande porte sur 200 locomotives doubles Bo'Bo' + Bo'Bo' série KZ8A pour les trains de marchandises (8800 kW, 120 km/h) et 95 locomotives Bo'Bo' à une caisse, série KZ4A, pour les trains de voyageurs (4800 kW, 200 km/h). Elles seront une version 25 kV 50 Hz de la Prima et doivent être capables de circuler à des températures atteignant -50 degrés. Les KZ4A, avec leur vitesse maximale de 200 km/h, permettront de réduire de 3 heures le temps de



Vue d'artiste des futures PRIMA pour les KTZ.

parcours entre Almaty et Astana, les deux villes principales du pays, distantes de 1335 km. Certains composants seront fabriqués en Russie, mais les premières locomotives seront assemblées à Belfort,

en France, et les suivantes dans une nouvelle usine à construire à Astana. La première KZ8A devrait sortir d'usine en 2012, la KZ4A apparaissant deux ans plus tard.

## TELEX....

### USA - AMTRAK

● Siemens a annoncé le 29 octobre 2010 la commande par Amtrak de 70 locomotives ACS64 "Cities Sprinter", pour une valeur de l'ordre de €338 millions et destinées à renouveler le parc de locomotives électriques (les AEM-7 et les HHP-8) utilisées sur le corridor nord-est, une des rares lignes principales électrifiées aux USA. C'est la première fois que Siemens obtient un contrat de ce type outre-Atlantique. Ces engins seront aptes à développer une puissance de 6400 kW sous trois alimentations électriques différentes (25 kV 60 Hz, 12,5 kV 60 Hz et 11 kV 25 Hz) afin de tracter des trains de 18 voitures à 200km/h. Ils seront équipés du frein à récupération, permettant de réduire la consommation énergétique globale. Les locomotives seront construites à Sacramento, en Californie, et seront engagées sur la relation Boston - Washington et en Pennsylvanie. Les livraisons commenceront en 2013.



Vue d'artiste des futures ACS64 "Cities Sprinter". SIEMENS.

### LUXEMBOURG

● De juillet 2010 à février 2011, les CFL ont pris livraison des 10 automotrices supplémentaires triples à deux niveaux du type 2200 (Z2213 à Z2222). Elles seront engagées principalement sur les lignes Luxembourg - Esch - Rodange et Luxembourg - Pétange, afin d'accroître la fréquence et la capacité.

### ITALIE

● Depuis le 15 novembre, la société privée Arenaways (voir EN LIGNES 99 page 48) assure des trains directs entre Milano et Torino, en concurrence avec les Chemins de fer italiens (FS). Les rames, remorquées par des locomotives TRAXX E483 louées à Alpha Trains, sont composées de voitures construites par Astra, en Roumanie. Dans un premier temps, quatre rotations sont effectuées quotidiennement.

### SIEMENS

● Siemens a développé une version Diesel de la Vectron (voir EN LIGNES 99 page 49). Elle est équipée d'un moteur Diesel MTU du type 16V 4000 R84 de 2400 kW. La Vectron Diesel pourra remorquer aussi bien des trains de voyageurs à 160 km/h que des trains de marchandises.

### PAYS-BAS

● HSL Logistik, une société allemande de fret, a reçu le 9 septembre 2010 son certificat de sécurité des autorités néerlandaises. HSL Logistik devrait très rapidement démarrer des relations vers l'est de l'Europe, comme par exemple entre Rotterdam et Amsterdam vers Hamburg et Warschau.

### FRANCE

● Depuis le 12 décembre 2010, les TGV de la liaison Paris - Genève empruntent la ligne du Haut-Bugey, une voie ferrée de 65 kilomètres ouverte entre les villes françaises de Bourg-en-Bresse et Bellegarde (est de la France). Cette liaison a permis de raccourcir le trajet de 47 km avec, à la clé, un gain de 17 minutes. Le trajet Paris - Genève est désormais réalisé en 3h05 contre 3h22 auparavant.

Les travaux pour le TGV sur la ligne du Haut-Bugey ont coûté 310 millions d'euros, financés à hauteur de 130 millions par l'Etat français, 110 millions par la Confédération helvétique et 70 millions par Réseau ferré de France (RFF). La nouvelle gare construite à Bellegarde a coûté 31 millions de plus. L'itinéraire permettra également de décharger la ligne actuelle passant par Ambérieux-en-Bugey (Ain), un axe très important pour le fret.

### ALLEMAGNE - LUXEMBOURG

● La ligne internationale Luxembourg - Wasserbillig - Trier comprend deux goulots d'étranglement à simple voie. Le premier, long de 2,9 kilomètres, se situe entre la frontière (Wasserbillig) et la gare allemande d'Igel; le second est le pont franchissant la Moselle entre Igel et Konz.

L'Allemagne et le Luxembourg ont décidé de supprimer ces goulots en les mettant à double voie. Le coût total de €19 millions seront supportés par l'état allemand (€10 millions), le Land de Rheinland-Pfalz (€1 million) et l'état luxembourgeois (€8 millions).



## Allemagne

### Eichholz EIVEL en faillite

La société *Eichholz EIVEL GmbH* (une filiale du groupe autrichien *Strabag*), en difficulté financière, a mis fin à ses activités ferroviaires le 29 octobre 2010. *Eichholz EIVEL* disposait de 10 «gros nez» de la série MY originaires des DSB, circulant sur le réseau allemand dans une variété de livrées. Deux locomotives (MY1127 et MY1143) étaient déjà garées depuis plusieurs années au dépôt d'Eichholz EIVEL à Haldensleben et cannibalisées pour maintenir les huit autres en service. *Strabag* conservera deux locomotives, les MY 1147 (en livrée GM bleue) et MY 1155 (en livrée brune NSB), mais les huit autres ont été mises en vente. Sept «gros nez» ont rapidement trouvé de nouveaux propriétaires :

- MY 1125 (en livrée "Santa Fe") : vendue à un particulier hongrois;
- MY 1127 (en livrée NEG bleue et grise) : acquise par un particulier, elle sera remise en livrée brune DSB et représentera le Danemark au *Bahnpark Augsburg*;
- MY 1131 (en livrée GM verte) : acquise par la société *Erfurter Bahn* service;
- MY 1138 (en livrée brune DSB) : ven-

due à *Cargo Logistik Rail Service* à Barleben Magdeburg;

- MY 1142 (en livrée *Strabag* blanche et rouge) : vendue à un particulier à Braunschweig;
- MY1149 (en livrée *Strabag* blanche et rouge) et MY 1151 (en livrée jaune et rouge) : acquises par *Altmark Rail* à

*Oebisfelde*, qui les proposera à la location.

La 1143 restera temporairement à Haldensleben et servira de réserve de pièces. Nul doute que certaines locomotives vont revêtir des livrées inédites !



La V170 1142 (ex. DSB MY 1142) aux couleurs de *Strabag*, en tête d'un train spécial à *Schenkenezell* le 27 décembre 2009. Yannick DREYER.

## France

### Le tram-train de Mulhouse inauguré

Le tram-train de Mulhouse a été inauguré le 12 décembre 2010. Reliant Mulhouse à Thann (22 km), cette ligne est la première de ce type en France. Son exploitation est assurée à l'aide de 12 rames *Siemens* du type *Avanto*, offrant chacune une capacité de 231 places et pouvant faire des pointes à 100 km/h.

Les responsables espèrent soulager les axes routiers saturés entre Mulhouse et les vallées vosgiennes, et ainsi doubler la fréquentation de la ligne qui était de l'ordre de 3000 voyageurs par jour avant le 12 décembre. Les usagers de la ligne Thann - Saint-Amarin, dans le fond de la vallée, doivent désormais changer de moyen de transport en gare de Thann, alors qu'auparavant leur TER les menait directement jusqu'à la gare de Mulhouse. Pour mettre en oeuvre ce projet, il a fallu surmonter une importante contrainte juridique, celle qui réserve à la SNCF l'exploitation des réseaux ferroviaires gérés par RFF. C'est la société d'économie mixte *Soléa* qui exploite ce tram-train.

Le coût du projet s'élève à 150 millions d'euros, dont les trois plus gros pour-

voyeurs de fonds sont la région Alsace (47 %), le syndicat intercommunal des transports (20,9 %) et l'Etat (18,7 %).

Le transport ferroviaire demeure une priorité en Alsace. Le budget que s'approprie à voter l'assemblée régionale réserve près de 150 millions d'euros au fonctionnement de son réseau TER

(60.000 passagers par jour) et près de 70 millions d'euros aux investissements.

Trois autres trams-trains devraient entrer en service rapidement en France : dans les Pays de la Loire entre Nantes et Châteaubriant, dans l'ouest de l'agglomération lyonnaise, et sur la tangentielle nord en Ile-de-France.

## FRANCE - RUSSIE

Comme indiqué dans notre précédent numéro page 67, une nouvelle relation *Moskwa - Nice* a été inaugurée le 23 septembre. Voici une photo de ce train en route vers *Nice*, réalisée à *Chiaravalle* dans la banlieue de *Milano*, le 27 novembre 2010. Sergio VIGARO.





## Suède

### Les Dm3 du MTAB restent actives

Le MTAB (*Malmtrafik i Kiruna AB*) a annoncé la signature d'un contrat avec *EuroMaint Rail* pour l'entretien des locomotives du type Dm3. Le contrat porte sur une durée de trois ans, avec une option pour deux années supplémentaires.

Les Dm3 ont été construites par ASEA pour les chemins de fer suédois SJ (*Statens Järnvägar*) entre 1953 et 1971, ini-

tialement sous la forme de 39 locomotives doubles 1'D + D1' série Dm avec transmission à bielles, et ont toujours été basées à Kiruna pour le trafic de minerai de fer. Les Dm pouvaient remorquer des trains de 3400 tonnes, mais dans les années '60, cela devint insuffisant et 19 sections centrales furent commandées par les SJ. Dix-neuf locomotives triples furent formées, avec une disposition d'essieux 1'D + D + D1' et une puissance de 7200 kW, ce qui permit de former des trains de 5400 tonnes. La société minière LKAB, particulièrement mécontente des tarifs prohibitifs pratiqués par les Chemins de fer norvégiens NSB, profita de la libéralisation du trafic ferroviaire pour assurer elle-même le transport du minerai et, en date du 1er juillet 1995, toutes les

Dm3 et quelques Dm furent transférées des SJ au MTAB, une filiale du LKAB créée pour assurer le transport du minerai par voie ferrée.

Il reste maintenant 13 Dm3 en service, et elles seront désormais principalement engagées au départ de Malmberget vers le port de Lulea, alors que les IORE seront utilisées pour le trafic au départ de Kiruna et Svappavaara, vers le port norvégien de Narvik. L'entretien des Dm3 sera transféré de Kiruna vers Lulea.

Malgré la mise en service de l'ensemble de la commande de locomotives du type IORE de *Bombardier* (13 locomotives doubles), le MTAB n'a donc pas l'intention de réformer ses locomotives du type Dm3, et ce pour le plus grand plaisir des amateurs!

**PHOTO 101-54** Le 27 juillet 2009, passage à Stenbacken, d'un train de minerai tracté par la Dm3-1201-1231-1202. Philippe DE GIETER.



## TELEX....

### PAYS-BAS

● Le 1er janvier 2010, les collections du musée des chemins de fer d'Utrecht se sont enrichies de l'automotrice Plan V 876, de la locomotive électrique 1856 (*Alstom* 1983) et de la voiture-pilote Benelux 50 84 28 70101-7.

### RUSSIE

● Pendant les trois prochaines années (2011-2013), les Chemins de fer russes (RZD) vont investir 3 milliards d'euros pour l'acquisition de 1250 locomotives, construites en partenariat entre les industries locales et les leaders européens dans le domaine (*Siemens*, *Bombardier* et *Alstom*). Depuis 2003, les RZD ont modernisé 3700 locomotives du parc existant et mis en service plus de 2000

nouvelles locomotives.

### MAROC

● Le 10 décembre 2010, *Alstom* a signé à Tanger un contrat de près de 400 millions d'euros pour la fourniture de 14 rames TGV duplex. Elles doivent être mises en service en décembre 2015 sur la future LGV Tanger - Casablanca (350 km). Le temps de parcours sera réduit de 4h45 à 2h10.



## Autriche

### Nouveau départ pour la Mariazellerbahn

Le *Mariazellerbahn*, une ligne à voie étroite à écartement de 76 cm reliant St-Pölten à Mariazell, est exploitée depuis le changement d'horaires du 12 décembre dernier par le *Niederösterreichischen Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH. (NÖVOG)*, qui a pris le relais des Chemins de fer nationaux ÖBB.

Depuis une dizaine d'années, les ÖBB souhaitaient se débarrasser de cette ligne et de son matériel roulant d'un autre âge, mais le Land de Niederösterreich s'y opposait et subsidiait l'exploitation, conscient de l'importance de la ligne pour le tourisme et l'économie locale. La reprise par le NÖVOG assure l'avenir de la ligne principale, électrifiée en 6500 V 25 Hz, mais coïncide aussi avec la fin de l'exploitation de l'antenne non électrifiée reliant Ober-Grafendorf à Mank (19 km).

Le NÖVOG a aussi signé un accord avec la firme Suisse *Stadler* pour la livraison de neuf nouvelles automotrices destinées à remplacer les rames tractées par les locomotives électriques de la série

### ÖBB : nombreuses fermetures

Le changement d'horaire du 13 décembre 2010 a non seulement coïncidé avec la reprise du *Mariazellerbahn* par le NÖVOG, mais également par la fermeture de quelques lignes locales et la suppression de nombreux raccourcis et cours à marchandises.

Parmi les lignes supprimées, on trouve les deux suivantes :

- Scheibbs - Kienberg-Garming (11 km), avec pour conséquence que la ligne touristique à voie étroite Kienberg-Garming - Lunz am See se retrouve totalement isolée, vu que la section à voie étroite vers Lunz (*Ybbstalbahn*) avait été fermée en 2008;
- Schwarzenau - Zwettl - Martinsberg-Gutenbrunn (58 km). Le service voyageurs y était déjà suspendu depuis 1986. L'importante ville régionale de Zwettl n'est de ce fait plus reliée par rail.

1099. Les 16 locomotives Bo'Bo' de la série 1099 ont été livrées entre 1911 et 1914 et ont été modernisées dans les années '60. Ce sont les plus anciennes locomotives électriques encore en service régulier sur la ligne pour laquelle elles ont été livrées. Le service touristique "*Ötscherbär*", introduit en 2007, continuera à être assuré par des locomotives de la série 1099, même après la mise en ser-

vice des rames *Stadler*, prévue en 2013. Une tentative de remplacement des 1099 avait déjà été réalisée par les ÖBB avec la mise en service en 1995 de deux automotrices prototypes (série 4090, construites par SGP), mais sans réel succès.

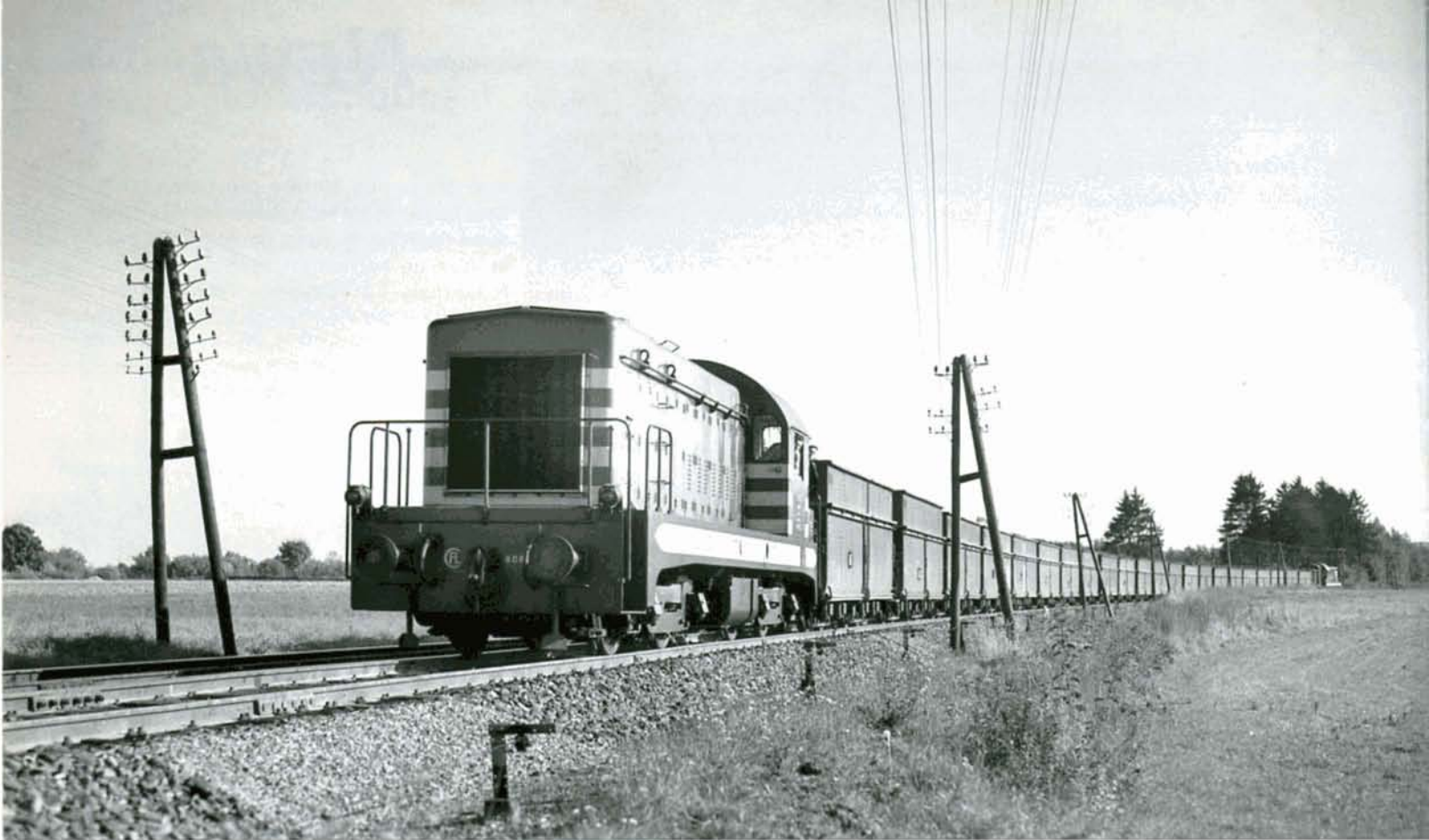


**PHOTO 101-55** Le 9 mai 2005, passage de l'autorail 5090 014 à Kilb, sur la ligne Ober-Grafendorf - Mank, fermée à tout trafic depuis le 13 décembre. La section Mank - Wieselburg avait déjà été supprimée en 2001. L'ensemble de la ligne n'était plus desservi par le trafic marchandises depuis 2000. Les bourgmestres des villages le long de la ligne ont entamé une initiative afin d'exploiter la ligne à des fins touristiques. Espérons que ce projet puisse se concrétiser. Pierre HERBIET.



**PHOTO 101-56** Le 18 septembre 2007, passage d'un train local de marchandises à Peuentenburg, sur la ligne Scheibbs - Kienberg-Garming. En tête, l'"Hercule" 2016 021. Wim DE RIDDER.





**PHOTO BD-10110** Le 30 septembre 1955, les 806 et 802 furent testées sur l'"Athus-Meuse" à la remorque d'un train de minerais. Passage à Lacuisine en direction de Bertrix, 806 en tête, 802 en queue. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

## Terminus pour les 800 CFL

*En 2010, quelques amateurs ont décidé de sauvegarder la 806 CFL et d'en confier la gestion au PFT.*

De cette série qui compta 6 unités, il ne subsiste aujourd'hui plus qu'une seule machine en service commercial aux CFL : la 802.

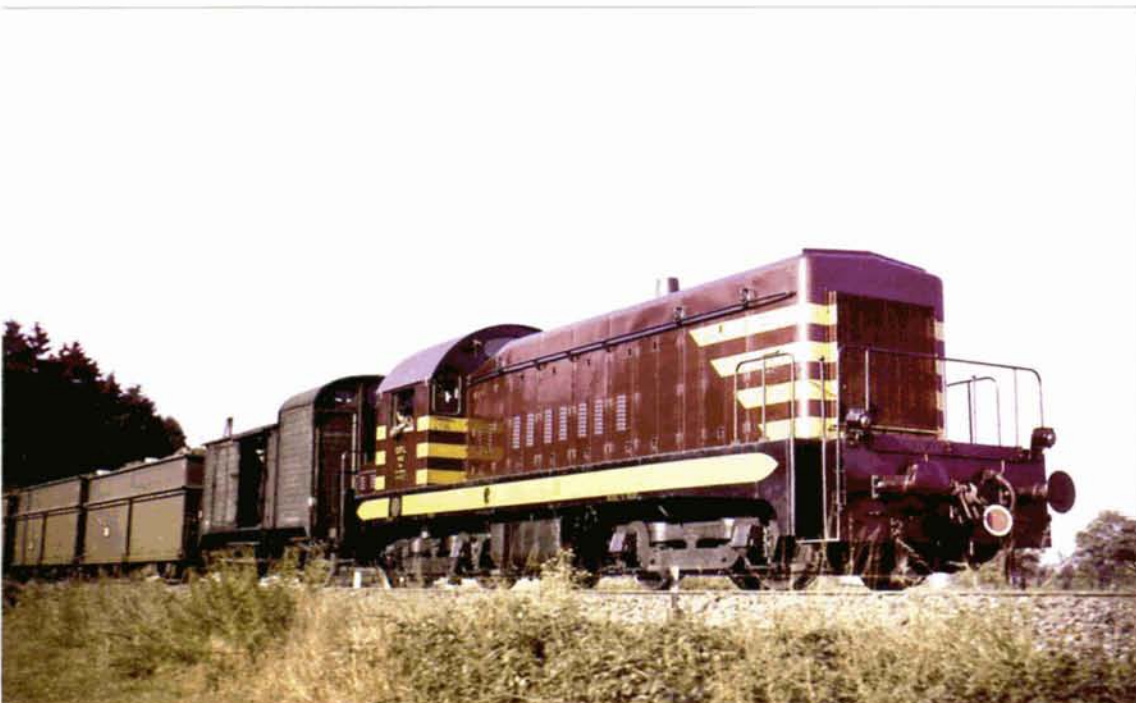
Ces 6 locomotives diesels-électriques Bo'Bo' pour manœuvres lourdes furent commandées le 28 février 1953 à la firme belge Anglo-Franco-Belge (AFB) à La Croyère et furent construites sous licence GM-EMD (numéros de constructeur 114 à 119).

Pour GM-EMD, la 800 faisait partie de la

variante "export G8" de la locomotive américaine du type SW8 produite de 1950 à 1954 en 374 exemplaires pour les USA et le Canada.

Les CFL furent les seuls intéressés par cette machine hors d'Amérique, mais ils n'ont pas eu à regretter leur choix, les 800 s'étant montrées robustes et fiables, restant en service plus d'un demi-siècle!

Les 800 étaient aptes à 80 km/h et leur poids en ordre de marche s'élevait à 74t. Leur moteur GM-EMD 8-567-B délivrait une puissance de 800 CV (600 kW).



*Une seconde photo du train d'essai, cette fois de l'arrière où se trouvait la 802. Lacuisine, 30 septembre 1955. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.*





**PHOTO 101-57** Les 800 CFL sont directement basées sur le modèle SW8 de GM-EMD. Voici une SW8 - la 2021 de l'U.S. Air Force - photographiée au Air Force Space & Missile Museum à Cap Canaveral, en Floride, le 19 février 2010. La 2021 est une des 41 locomotives (2000-2040) livrées par GM-EMD au 724e Bataillon de Transport de l'armée américaine en 1951 pour la guerre de Corée. Revenue de Corée après l'armistice de 1953, elle fut utilisée jusqu'en 2005 par le 3e Escadron de Lancement Spatial sur le site de lancement des fusées Titan à Cap Canaveral, avec les 2000 et 2021, qui ont aussi été garées en 2005 et transférées vers la base de Hill, dans l'Utah. Philippe DE GIETER.

**PHOTO BD-10111** La 802 photographiée au dépôt de Luxembourg le 3 mai 1962. On comparera ce document avec celui de la SW8. Les 800 furent livrées aux CFL de mai à juillet 1954. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.





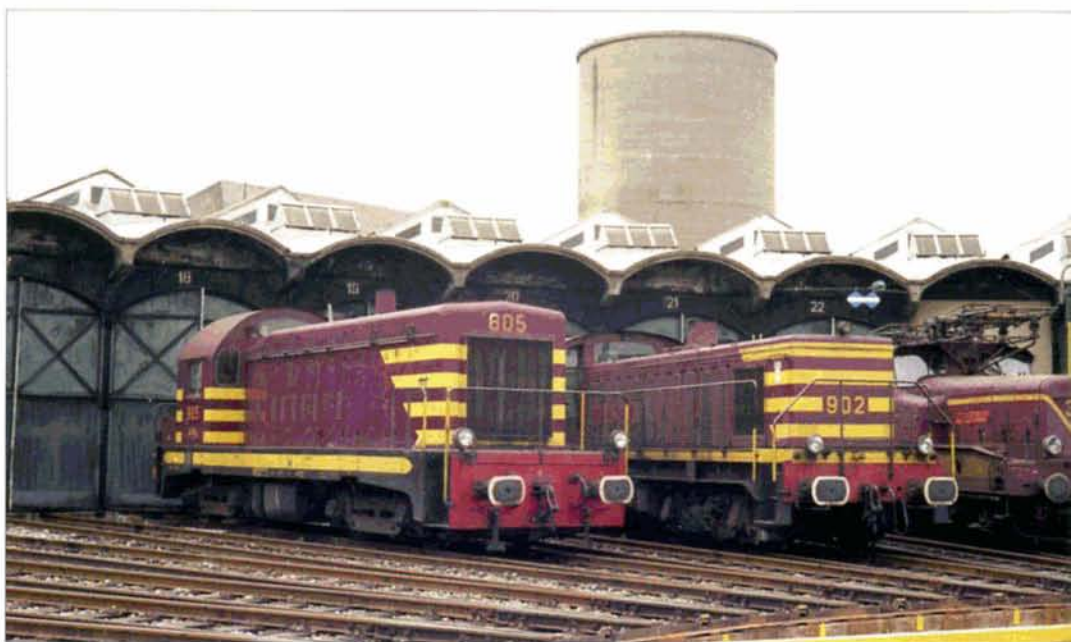


↑ *Durant toute leur carrière, les 800 ont conservé la même décoration. Seuls les marquages ont évolué. Ci-dessus, les marquages d'origine de la 806. Photo Bruno DE-DONCKER, collection PFT ©.*

**PHOTO-THEME 101** ↗ *Le 19 juillet 1984, la 801 manoeuvre une rame de voitures Wegmann en gare de Luxembourg. Pierre HERBIET.*

**PHOTO-THEME 101** → *Le 19 juillet 1984, la 805 attend son prochain service à la rotonde du dépôt de Luxembourg. Pierre HERBIET.*

**PHOTO-THEME 101** ↓ *Régulièrement, les 800 étaient visibles en gare de Luxembourg, pour assurer les mouvements des rames vides. Le 28 décembre 1995, la 803 manoeuvre une rame de voitures Corail de la SNCF. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*





Les 800 furent livrées de mai à juillet 1954. Le premier parcours d'essai fut réalisé par les 801 et 802 le 10 mai 1954.

Les 800 étaient principalement visibles à Bettembourg où elles assuraient les manœuvres; mais leur terrain d'action comprenait aussi le bassin sidérurgique dans le sud-ouest du pays. Elles intervenaient aussi occasionnellement pour les manœuvres des rames voyageurs en gare de Luxembourg.

Ces dernières années, leurs tâches ont été reprises par des locomotives *Vossloh G1000BB* et *G1206BB* prises en location chez *Angel Trains Cargo* (aujourd'hui *Alpha Trains*) et *MRCE-dispolok*.

La première locomotive radiée fut la 801, victime d'un accident à Bettembourg le 30 mars 2004.

La 806 préservée par le PFT avait été réformée en novembre 2006.

Depuis fin 2007, seules les 802 et 804 étaient encore en activité. Début 2009, la 804 rejoignait l'effectif du Service des Sites et Monuments du Luxembourg.



**PHOTO-THEME 101** Le 17 avril 2004, les 805 et 851 manoeuvrent au triage de Bettembourg. Yves STEENEBRUGGEN.

**PHOTO-THEME 101** Le 12 février 1999, la 806 assure le service de rangement des voitures, derrière les rotondes du dépôt de Luxembourg. Alain DEFECHEREUX.







PHOTO-THEME 101 ↑ Deux vues de la 806. Le 26 septembre 1980, après avoir assuré la desserte du dépôt de produits pétroliers de Bertrange, la 806 arrive à Luxembourg avec une rame de citernes vides. A gauche, on aperçoit la locomotive Deutz 453 qui manoeuvre. La 806 a officiellement été radiée le 5 novembre 2006. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO-THEME 101 ↓ Le 15 mars 1985, elle passe à Dommeldange en tête d'un train local de marchandises. Michel HANSENS.







Entretemps, les 801, 803 et 805 ont été ferrillées à l'atelier de Pétange.

Seule, la 802 est aujourd'hui encore utilisée, le plus souvent au triage de Bettembourg, mais pour combien de temps encore? Quoi qu'il en soit, ses jours sont comptés.

*Philippe DE GIETER.*

**PHOTO-THEME 101** ↑  
 Les deux dernières locomotives actives furent les 802 et 804. Aujourd'hui, seule la 802 est toujours en service. Le 20 juillet 2010, elle manoeuvre au triage de Bettembourg, aux côtés de la 1101 (Vossloh type G1000BB).  
 Pierre HERBIET.

**PHOTO-THEME 101** →  
 Depuis le début de 2009, la 804 est préservée par le Service des Sites et Monuments du Luxembourg. Le 18 novembre 2004, elle assurait le service de manoeuvres au carwash de Luxembourg.  
 Pierre HERBIET.

**PHOTO 101-60** ↓  
 Le 5 août 2010, la 802 manoeuvre au triage de Bettembourg.  
 Pierre HERBIET.







**PHOTO-THEME 101** Les 800 furent à plusieurs reprises choisies pour effectuer des parcours spéciaux pour les amateurs. Le 23 juin 2002, à l'occasion de la fête nationale luxembourgeoise, le GAR organisa un voyage de Luxembourg à Spa, remorqué de bout en bout par la 804. Au départ de Luxembourg, le train emprunta la ligne 42 jusque Liège, ensuite la ligne 37 jusque Welkenraedt en effectuant au passage un crochet sur la ligne 44 Verviers - Spa. Le chemin du retour était tracé par les lignes 39 Welkenraedt - Montzen, 24 Montzen - Visé, 40 Visé - Angleur et 42 jusque la frontière luxembourgeoise puis la ligne du Nord. La rame était formée de trois voitures Wegmann dont la voiture "Rendez-Vous" et un fourgon-vélo. Passage en gare de Pepinster. Pierre HERBIET.

**PHOTO 101-58** A une reprise, le PFT sollicite les 800 CFL. C'était le 25 août 1990, lors d'un grand voyage "Anglo-Franco-Belge" qui mit à l'honneur la 5403 maquillée pour l'occasion en 202.017, la 1602 CFL et les 804 et 806. Ces deux dernières remorquèrent une partie du train entre Trois-Ponts et Gouvy. Arrêt-Photo à l'entrée de la gare de Bovigny. Philippe DIEU.







**PHOTO 101-61** C'est en juillet 2010 que plusieurs amateurs décident de réunir leurs économies pour sauvegarder la 806 CFL et la céder en gestion au PFT. Le 5 août 2010, elle attend son départ vers la ligne du Bocq, devant l'atelier de Pétange. La 804 est garée dans le bâtiment. Pierre HERBIET.

**PHOTO 101-59** Depuis son arrivée au PFT, la 806 se trouve sur la ligne du Bocq. Le 18 octobre 2010, elle manoeuvre en gare de Spontin. Alain DEFECHEREUX.







PHOTO BD-10106 En juin 1953, la rame n°6 vient de quitter la gare de Bruxelles-Midi et arrive à Bruxelles-Chapelle. On remarquera son feu blanc entouré d'un cerclage blanc. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

## Il y a 75 ans : mise en service de la traction électrique à la SNCB

suite des numéros 98 et 99

### Les dernières années des automotrices de 1935

Après 20 ans de service, les automotrices de 1935 avaient déjà parcouru chacune une distance moyenne de 2.700.000 km, soit 68 fois le tour de la terre !

Le 29 août 1958, la direction de la SNCB décida toutefois de débiter leur réforme et de les remplacer par les nouvelles automotrices des types 50, 53 (228.010 à 049) et 54, 55, 56 (228.050 à 150 et 501 à 539). La raison principale est le mauvais comportement des bogies à la suspension très dure et abîmant la voie.

Dès le nouveau service du 18 octobre 1958, le roulement ne prévoyait plus que l'engagement de 6 rames de six voitures et 4 rames de 4 voitures. Les deux autres rames quadruples et les 4 voitures intercalaires restantes furent garées en réserve. Ce plan prévoyait de ne conserver pour le 5 janvier 1959 que 5 rames, dont 3 en réserve !

Un premier lot de 5 voitures fut mis hors service par le PV 372 du 11 septembre 1959. Il s'agissait des motrices 213.009, 217.002 et des remorques 213.213, 213.215 et 215.204.

Le 4 octobre 1952, la Jonction Nord-Midi était inaugurée. Quelques jours plus tard, le direct 1252 Antwerpen-Centraal - Bruxelles-Midi arrive à Bruxelles-Central, assuré par la rame n° 4. Il faudra attendre l'achèvement complet des travaux du pertuis 3 (voies 5 et 6) pour que des relations directes entre Antwerpen et Charleroi soit créées. En attendant, les voyageurs devant prolonger leur voyage devaient changer de train électrique à Bruxelles-Midi.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.





Un mois plus tard, le PV 437 du 22 octobre 1959 mettait fin à pas moins de 39 autres voitures :

- les motrices ACEC 213.001, 002, 003, 004, 008, 010;
- les motrices SEM 217.001, 003, 004, 006, 009 et 010;
- les remorques 212.203, 204, 205, 206, 207, 209 et 212;
- les remorques 213.201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 214 et 216;
- les remorques 215.202, 203, 206, 207, 209 et 212.

Les 20 voitures restantes formant 5 rames (10 motrices et 10 remorques) furent maintenues en service jusqu'au 20 août 1962 mais ne circulaient plus que d'une manière sporadique. Leur entretien était réduit au strict nécessaire. Il s'agissait des rames formées des voitures suivantes :

**A5 :**

213.005 + 212.210 + 215.211 + 217.005

**A7 :**

213.006 + 212.202 + 215.210 + 217.007

**A8 :**

213.011 + 212.208 + 215.201 + 217.008

**A11 :**

213.007 + 212.201 + 215.208 + 217.011

**A12 :**

213.012 + 212.211 + 215.205 + 217.012



*En avril 1950, la rame n°8 assure un semi-direct vers Charleroi-Sud. Elle est photographiée entre Holleken et Rhode-Saint-Genèse.*

*Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.*

**PHOTO BD-10102** En 1950, les travaux de construction de la Jonction Nord-Midi sont bien avancés. Trois voies déjà surélevées - les actuelles voies 10, 11 et 12 - permettaient de traiter le trafic des trains électriques entre Bruxelles et Antwerpen. La caténaire de la gare "basse" a déjà disparu avec le rehaussement des voies. A gauche, on voit le grill d'entrée de l'ancienne gare ainsi que le signal électrique de signalisation De Rechter. A droite, une rame de 1935 à six caisses entre en gare. Elle est toujours habillée de la livrée bleue et crème d'origine Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.







**PHOTO BD-10103** Le 12 novembre 1955, la rame n°A3 vient de quitter la gare de Marchienne-au-Pont et se dirige vers Bruxelles et Antwerpen. Son feu blanc a été agrémenté de moustaches jaunes afin d'améliorer la visibilité. En outre, depuis novembre 1953, le numéro des rames a été modifié de 1 à 12 vers A1 à A12. A droite du train, on voit les deux voies de la ligne 124A, parallèle à la ligne 124 et, à l'extrême droite, les deux voies de la ligne 112 vers Piéton. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

**PHOTO BD-10104** Le 15 février 1955 en gare de Charleroi-Sud, les voyageurs embarquent à bord de la rame n° A2 devant assurer un semi-direct vers Bruxelles et Antwerpen. A gauche, une locomotive électrique de la série 101 attend le départ avec un train local. On remarquera la vapeur s'échappant des voitures M1 qui étaient préchauffées à la vapeur à l'aide d'une installation fixe. A Charleroi-Sud, seules les trois voies latérales, en impasse, étaient électrifiées. Ces voies n'existent plus aujourd'hui. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.







**PHOTO BD-10105** Le 21 avril 1956, une rame non identifiée en provenance d'Antwerpen vient de passer sous la ligne 26 à Haren, et se dirige vers Schaerbeek. Ses compartiments ont été reclassés en 1e et 2e classes. Un bandeau jaune est peint au-dessus des fenêtres des compartiments de 1e classe. Cet endroit est aujourd'hui en pleine mutation : la nouvelle ligne 25 vers le Diabolo de Zaventem et Mechelen franchira ce site grâce à un énorme viaduc en cours de montage.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

Notons au passage que, à partir de novembre 1953, la lettre A fut ajoutée devant le numéro des rames de 1935, devenant ainsi A1 à A12. Le numéro 1 à 12 correspondait au numéro d'ordre des motrices SEM du type 217. Ainsi, la rame formée par exemple de la motrice SEM 217.007, est renumérotée A7.

A la même date, le numéro de rame des automotrices doubles de 1939 (13 à 20) devenait 1 à 8.

Autre fait survenu entretemps : le 3 juin 1956, la première classe est supprimée sur tout le matériel à voyageurs. Les compartiments de 3e classe (C) sont reclassés en 2e classe (B), et les compartiments de 2e classe en 1e classe (A). Ce n'est qu'à partir de 1957 qu'une bande jaune fut apposée au-dessus des compartiments de 1e classe afin de pouvoir plus facilement distinguer leur emplacement.

**Le 15 mai 1952, la rame n° 8 en provenance d'Antwerpen arrive à Schaerbeek. Elle arbore la livrée à deux tons de vert, avec son feu blanc cerclé de blanc.**

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.







← Départ de Bruxelles-Midi vers Antwerpen d'une rame à six caisses non identifiée. Date inconnue (située entre 1953 et 1956).  
Photo Groupe SNCB.

↓ A l'entrée de la gare de Mechelen, une automotrice traverse le pont Vierendeel, lequel franchit les voies menant vers Muizen (ligne 53A) et Leuven (ligne 53). Cette rame non identifiée se dirige vers Bruxelles. Date inconnue, située entre 1953 et 1956.  
Photo Groupe SNCB.

### A propos des quais hauts

Monsieur Michel Pâques nous apprend que la raison principale qui avait conduit la SNCB à relever les quais des lignes 25 et 124, était la taille impressionnante des moteurs de traction des premières automotrices (automotrices de 1935, 001 à 049 et 501). C'est leur isolation qui prenait énormément de place; de ce fait, les bogies avaient un gabarit important qui empêchait de concevoir un emmarchement pour quais bas.



← Les motrices 217.001 et 213.008, faisant partie de la rame n° A1, sont garées devant l'atelier de traction électrique de Schaerbeek le 21 mars 1959. Ce matériel est repeint uniformément en vert foncé et la motrice est pourvue de deux feux blancs. Ces deux voitures seront radiées 7 mois plus tard, par le PV 437 du 22 octobre 1959.  
Photo Groupe SNCB.



C'est finalement le 20 août 1962 que deux automotrices de 1935 furent engagées pour la dernière fois. La rame A11 était en service de planton à Bruxelles-Midi mais elle n'a pas dû intervenir, tandis que la rame A12 assurait les trains 223 et 2934, accouplée à l'automotrice 228.050.

Les 20 dernières voitures furent officiellement radiées par le PV 67 du 3 mars 1964.

Durant toute leur carrière, elles furent donc cantonnées à l'axe Antwerpen - Bruxelles - Charleroi. Pour les engager sur les autres lignes électrifiées à partir des années 1950, il aurait fallu surhausser tous les quais, ce qui se serait révélé extrêmement onéreux. Seules les grandes gares reçurent des quais hauts.



↑ ↓ Deux vues des deux motrices qui composaient la rame A5 : les 217.005 et 213.005, garées le long de l'atelier de traction Diesel de Schaerbeek en 1965. Ces deux véhicules seront transformés pour former la rame postale 221.802 (future 802, puis 852, et enfin 002) qui sortira de l'Atelier Central de Mechelen le 1er février 1968. Il s'agit de l'automotrice postale conservée à l'abri-musée d'Haine-Saint-Pierre pour le futur musée du Groupe SNCB. Photos Daniel THIELEMANS.



↓ Après leur retrait du service, les rames furent garées à Schaerbeek. Ici, non loin de l'atelier de traction électrique, on voit trois rames attendant des jours meilleurs...

Daniel THIELEMANS, 1965.



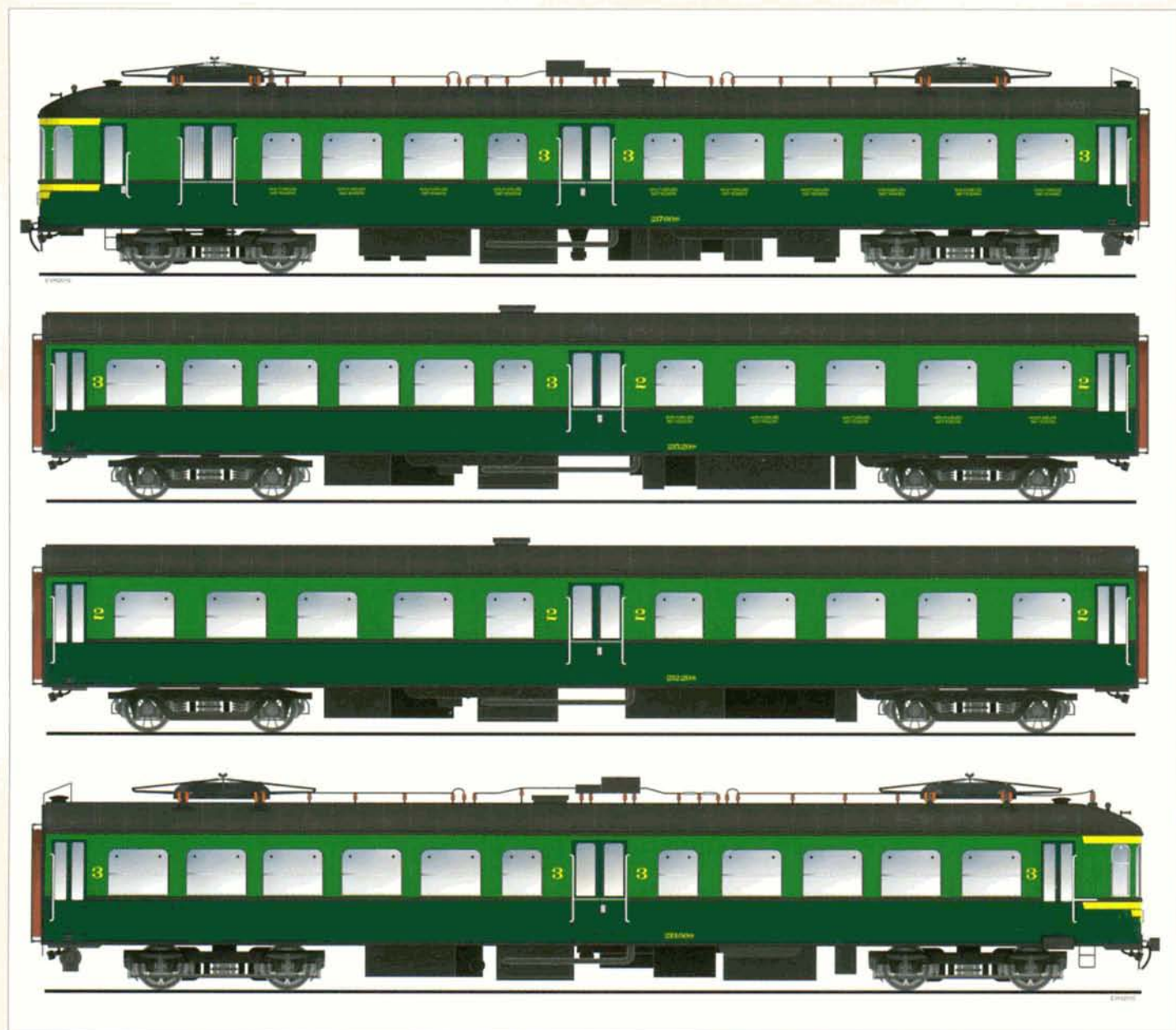


## Décorations

Comme la livrée bleu et crème d'origine se révélait fort salissante, surtout pour le matériel électrique exposé aux salissures provoquées par les raquettes des pantographes principalement par temps de pluie, la SNCB décida, en novembre 1947, de repeindre les automotrices en deux tons de vert : vert foncé pour la partie inférieure de la caisse (en-dessous des fenêtres) et vert clair pour la partie supérieure; la toiture était en noir. Les portes étaient toutefois peintes entièrement en vert foncé. Une ceinture de couleur noire était peinte à la séparation des deux teintes (en fait sur la bande de rivets de la caisse). De même, la rangée inférieure de rivets tout en bas des caisses était également peinte en noir.



*Gros plan sur la rame n°11 avec, en tête, la motrice 213.007 en deux tons de vert et déjà pourvue de deux feux bancs. La date de ce cliché réalisé à Bruxelles-Midi n'est pas connue, mais se situe après 1956 puisqu'une bande jaune (1e classe) est appliquée au-dessus de la seconde voiture. En toute logique la rame devrait porter le numéro A7. Photo Groupe SNCB.*







↑ La rame A5 photographiée à Antwerpen-Centraal en 1954. Elle est en deux tons de vert, avec un seul feu blanc et moustaches jaunes. Une bande jaune de visibilité est également peinte au-dessus de la cabine de conduite. Les deux ceintures de rivets, à mi-hauteur et en bas de caisse, sont peintes en noir, tout comme la toiture. La motrice de tête est la 217.005 (SEM), qui deviendra plus tard une des deux voitures de l'automotrice postale 228.802. Photo Groupe SNCB.

← Page précédente : vue latérale de l'automotrice de 1935 en deux tons de vert, avec simple phare et moustaches jaunes.

↓ Ci-dessous, vue de face des trois décorations en deux tons de vert portées par les automotrices de 1935. De gauche à droite : deux tons de vert simple phare; deux tons de vert simple phare avec moustaches jaunes; deux tons de vert doubles phares et moustaches jaunes. Dessins Eric VAN HOECK.







Comme les peintures vertes étaient déjà appliquées sur les voitures, cette décision permettait non seulement de standardiser les décorations du matériel à voyageurs, mais également de réaliser des économies tant sur le point de vue peinture que celui de la main d'oeuvre.

A partir de 1953, dans le but d'améliorer la visibilité des automotrices, principalement pour le personnel de la voie, des «moustaches» jaunes furent ajoutées autour du phare blanc, ainsi qu'une bande jaune au-dessus

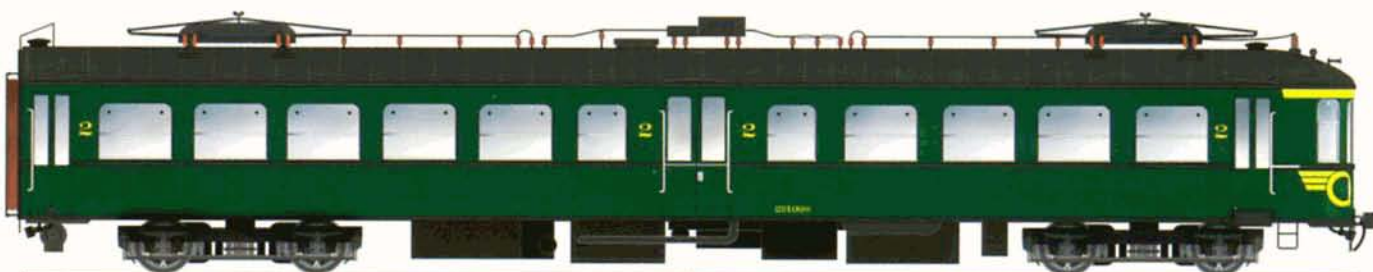
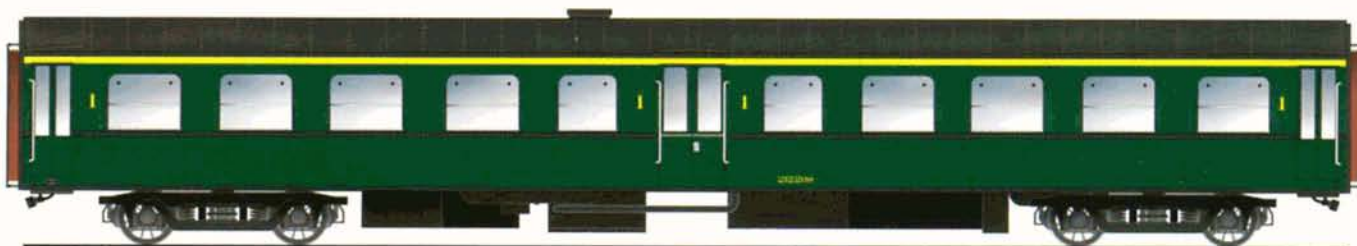
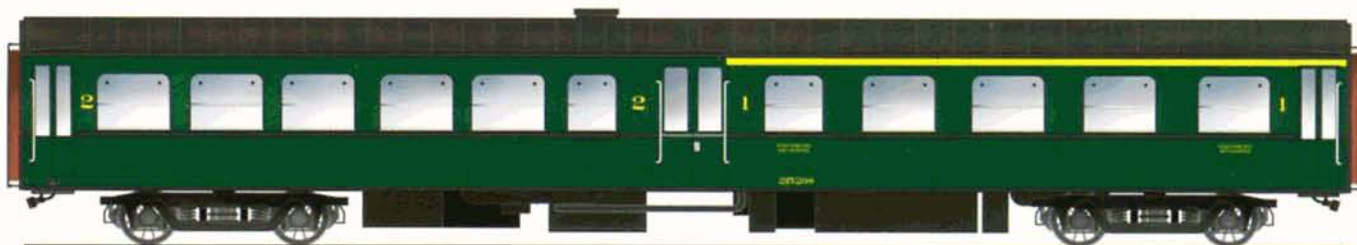
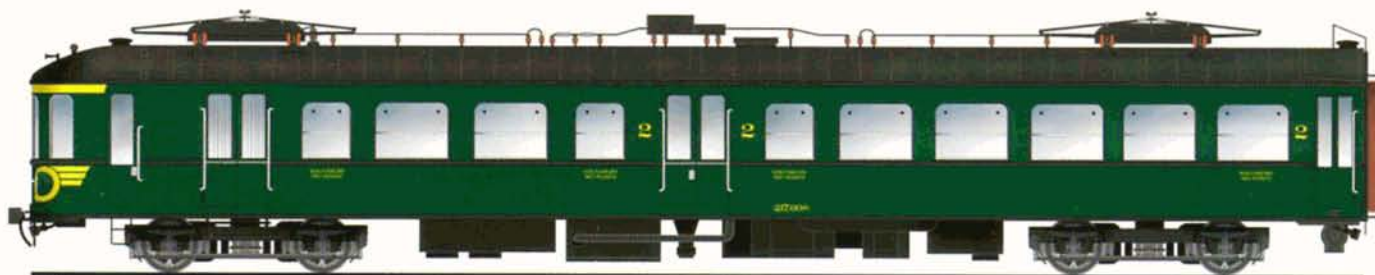
des pare-brise de la cabine de conduite.

En 1954, on généralisa le montage de deux feux blancs sur tout le matériel moteur.

C'est en date du 30 juin 1955 qu'il fut décidé de repeindre progressivement les caisses entièrement en vert foncé, dans un souci de simplification. C'est dans cette version qu'elles ont terminé leur carrière en tant qu'automotrices à voyageurs.

*A suivre.*

*Ci-dessus et ci-dessous, vues de face et latérales dans la version finale en vert foncé uni, doubles phares avec moustaches jaunes. Cette décoration fut appliquée après le 30 juin 1955. Dessins Eric VAN HOECK.*

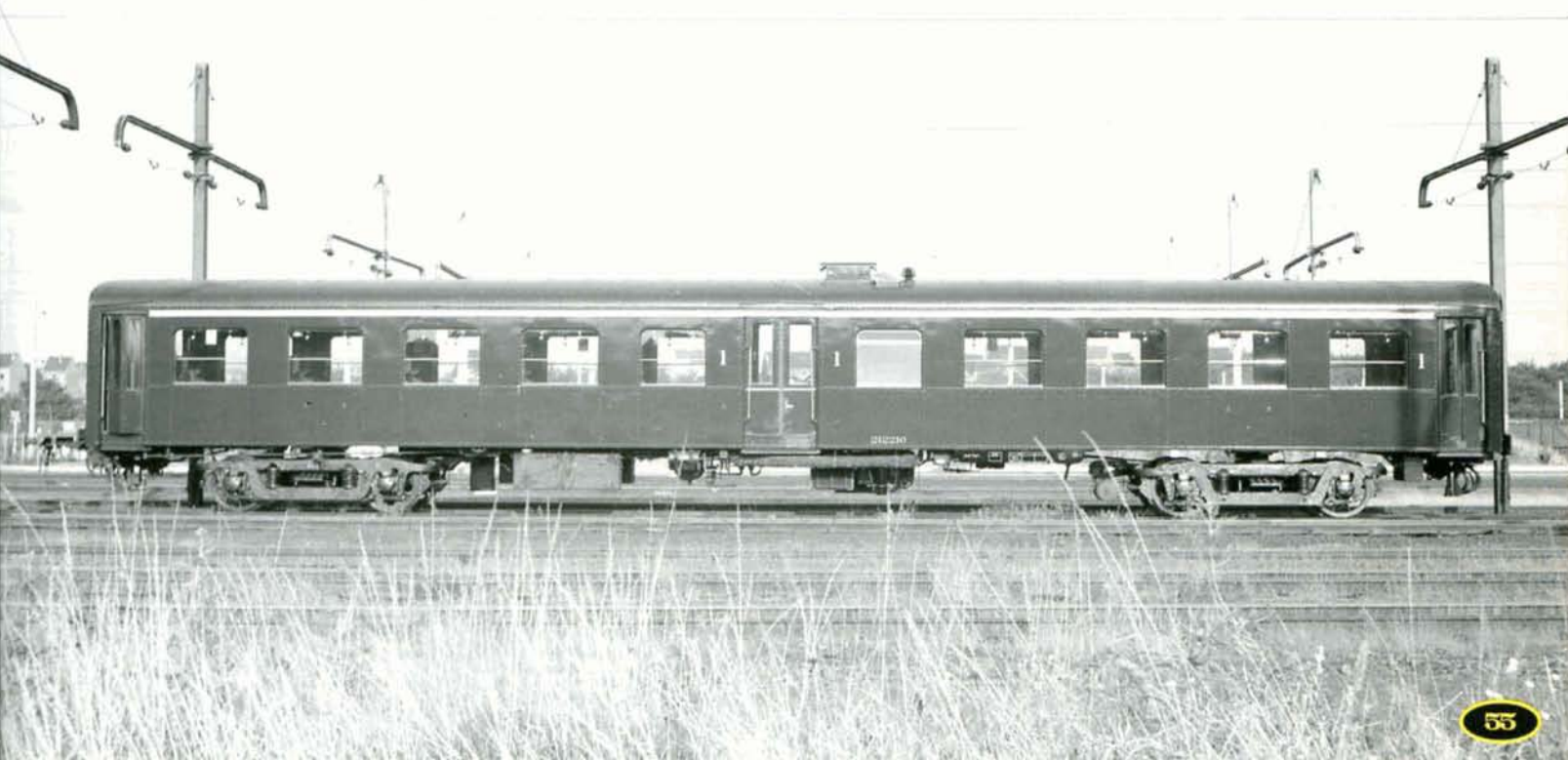






↑ **PHOTO BD-10107** Le 7 juin 1959, un train en provenance d'Antwerpen composé d'une automotrice de 1935 accouplée à deux automotrices doubles de 1939, arrive à Bruxelles-Midi. La rame de 1935 se présente ici dans sa version finale, en vert foncé et deux feux blancs. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

↓ **PHOTO BD-10108** Vue latérale de la voiture intercalaire 212.210 (ex. 8210) sortant de révision, photographiée à l'atelier de traction électrique de Schaerbeek le 19 juillet 1958. Elle est peinte dans la nouvelle livrée vert foncé et à été reclassée en 1<sup>e</sup> classe (ex. 2<sup>e</sup> classe). Cette voiture, réformée par le PV 64 du 3 mars 1964, sera réutilisée à partir du 15 mars 1976 comme magasin à l'Atelier Central de Mechelen. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.







## Les plus beaux sites de Belgique

Flohimont

Deux kilomètres après la gare de Libramont en direction de Luxembourg, se trouve le site de Flohimont, particulièrement bien dégagé des deux côtés de la voie.

**PHOTO 101-62** ↑ Le 21 avril 1992, passage d'une rame vide de voitures CFF retournant en Suisse après avoir assuré un train de vacanciers. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

**PHOTO 101-63** ↓ Le même site vu de l'autre côté des voies, lors du passage d'un IC-J Bruxelles-Midi - Luxembourg le 15 octobre 2006. Les automotrices du type 96 dominent actuellement le matériel sur la ligne du Luxembourg. Michel HANSSENS.





# Nées en Belgique



## Iran :

### Fourgons générateurs

L'usine américaine Gregg, qui était située à Lot et spécialisée dans la construction de wagons et de voitures pour l'exportation, a construit en 1972 une série de 10 fourgons générateurs à vapeur pour les chemins de fer iraniens.

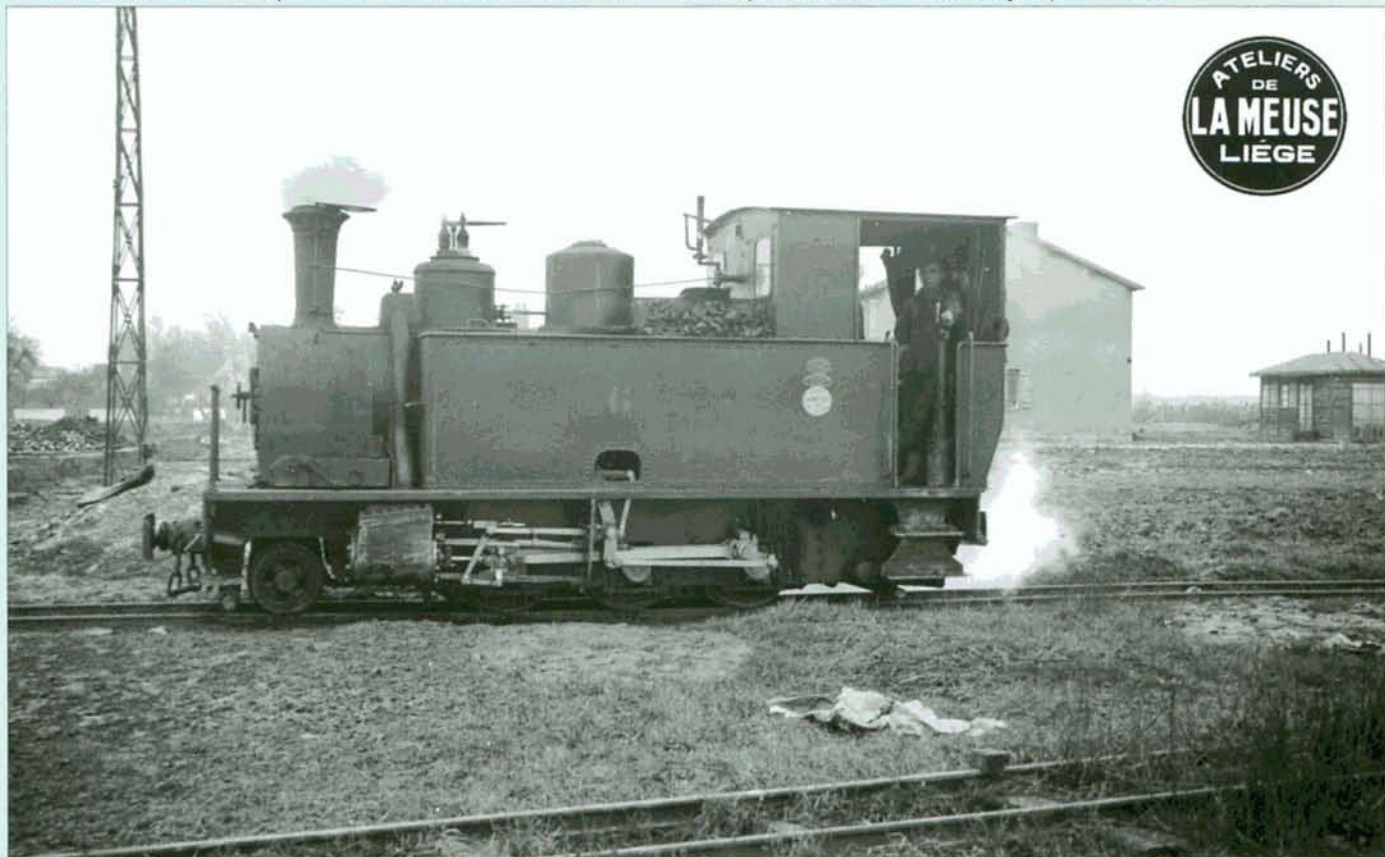
Le site, proche du viaduc de la ligne 96N, est aujourd'hui occupé par un dépôt Collishop de la firme Colruyt.

*Plusieurs fourgons générateurs, dont le DL-14 en tête, garés au dépôt de Téhéran en octobre 2008. A droite, on voit une des 100 locomotives Diesel du type PRIMA construites par Alstom en 1999. En médaillon, la plaque de construction du fourgon DL-15.*

*Photo Alessandro ALBE.*

## France : 1'Ct n°6 Sucrerie de Mitry-Mory

La sucrerie de Mitry-Mory était située dans le département de Seine et Marne, non loin de l'actuel aéroport de Roissy-Charles de Gaulle. Cette sucrerie déployait dans la région un réseau à voie étroite établi à l'écartement de 0,600 m, afin de s'approvisionner en betteraves chez les fermiers. Elle possédait une locomotive-tender du type 1'Ct construite par La Meuse sous le numéro 3228 en 1925. L'exploitation ferroviaire cessa en 1964 tandis que la sucrerie survécut jusqu'en 1964.



*La locomotive n°6 photographiée à la sucrerie de Mitry-Mory le 29 décembre 1956.*

*Photo A.E. DUSTY-DURRANT, collection Hervé ALLARD.*



**il y a 80 ans ...**



Les premières voitures entièrement métalliques développées dans le but d'augmenter la sécurité des voyageurs apparurent sur le réseau en 1931. Il s'agissait des voitures internationales du type I1. Au total, 240 voitures de ce type furent produites de 1931 à 1934 et en 1939, dont 120 voitures A2B6 numérotées 10.101 à 10.105 (puis 10.001 à 10.005 en 1932), 10.001 à 10.005 (puis 10.006 à 10.010 en 1932), 10.011 à 120, et 120 voitures C11 numérotées 12.901 à 12.905 (puis 13.001 à 13.005 en 1932), 12.401, à 12.405 (puis 13.006 à 13.010 en 1932), 13.011 à 13.120. Six constructeurs se partagèrent leur construction : Les Ateliers Métallurgiques de Nivelles (10.101 à 10.105), La Brugeoise (10.001 à 10.005 et 10.011 à 10.120), Baume & Merpent (12.901 à 12.905), Germain (12.401 à 12.405), Ragheno (13.011 à 13.060) et Familleureux (13.061 à 13.120). Ce document montre la 10.040 construite par La Brugeoise et mise en service le 11 juillet 1933. Photo Groupe SNCB.

**PHOTO BD 10109** Il y a 50 ans, la SNCB prenait livraison des six locomotives électriques du type 140. Elles faisaient suite aux 16 locomotives du type 125 desquelles elles ne se distinguaient techniquement que par leur vitesse maximale fixée à 140 km/h, pour leur circulation sur l'axe Liège - Bruxelles - Oostende (la vitesse maximale autorisée sur Liège - Bruxelles fut relevée de 120 à 140 km/h le 5 mai 1959). Les 140 étaient reconnaissables par leur enjoliveur triangulaire situé au milieu de leurs faces frontales. De 1967 à 1968, les 140.001 à 006 furent mises en conformité avec le type 125 et furent renumérotées à cette occasion 125.101 à 106. Lors de l'application de la nouvelle numérotation de 1971, elles devinrent les 2517 à 2522. En 1974, elles furent transformées en 25.5 et reçurent les numéros 2553 à 2558. Cette photo montre la 140.005 garée à Bruxelles-Midi le 9 avril 1961. Livrée le 28 février 1961, elle deviendra successivement la 125.105, 2521, 2557 et enfin 2504". Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

**il y a 50 ans ...**







**Il y a 30 ans...**

**PHOTO 101-64.** Le 12 novembre 1977, les 5 dernières automotrices du type 1939 - les 001, 002, 004, 005 et 006 - furent retirées de l'exploitation. Le 20 janvier 1981, les 001, 004 et 006 furent transférées de l'Atelier Central de Mecheleu vers Halle en vue d'être démolies chez le ferrailleur Berger à Lot. Le même jour, la 004 fut acheminée la première vers l'échafaud, de Halle à Lot. Sa démolition fut achevée fin janvier. La 001 arriva à Lot le 11 février 1981 et démolie pour la fin du mois. Enfin, la 006 effectua ses derniers tours de roues le 19 mars 1981, son ferrailage fut terminé à la fin du même mois. Notre photo montre les derniers moments de la 004, le 21 janvier 1981. J.-L. VANDERHAEGEN.

**PHOTO 101-65.** A la fin des années 1970, lorsque l'on décida d'entamer la réforme des grosses locomotives de manœuvres de la série 72, se posa la question de trouver des machines pour assurer les services de pousses du triage d'Antwerpen-Noord. La SNCB décida de transformer les trois locomotives à transmission hydraulique de la série 66 (ex. type 222), datant de 1962-1963. Elles reçurent un nouveau moteur Diesel ABC et furent renuées 7101 à 7103. La première machine transformée, la 7103 (ex. 6603, ex. 222.003) fut testée le 16 décembre 1980 en tête d'un train de marchandises Ronet - Givet, photographié au passage à Wausort le long de la Meuse. P. HERBIET.



**Il y a 30 ans...**



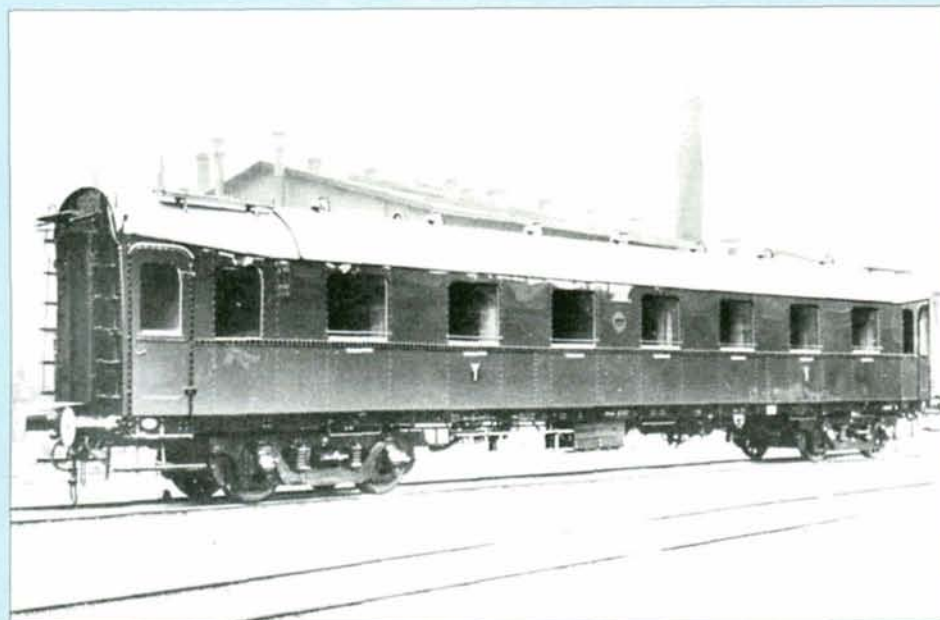
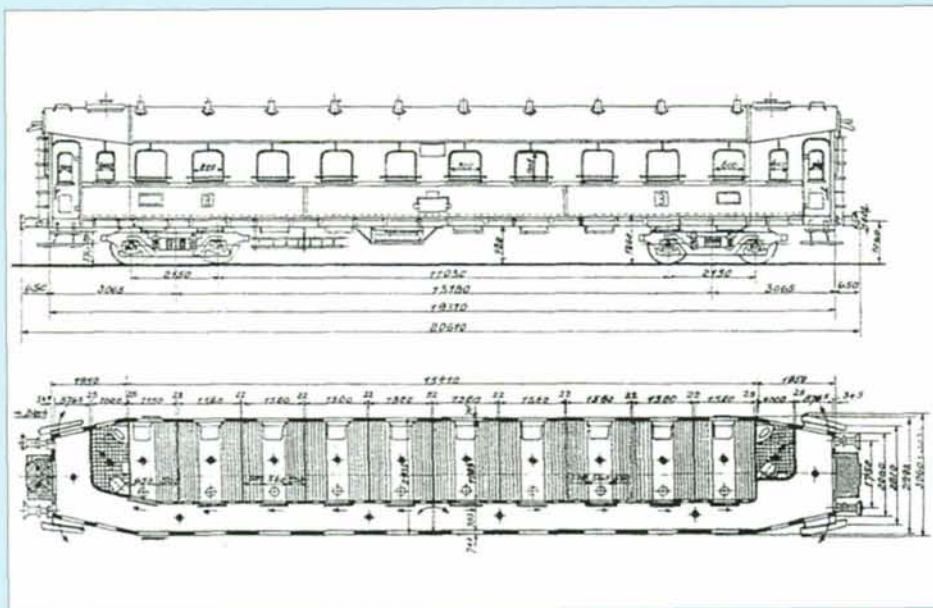
# Des voitures "Hechte" (Brochet) à la SNCB et aux CFL

## Les voitures "Hechte" (Brochet) de la DRG

De 1922 à 1925, la DRG (*Deutsche Reichbahn Gesellschaft*) commanda 251 voitures "Hechte" (Brochet) de la première génération. Leur toiture montait à hauteur des portes, ce qui les différen- ciaient de toutes les autres "Brochet" qui seront construites par après. Elles avaient une longueur totale de 20,610 m. Petit à petit, elles furent remplacées par les voitures "Brochet" provenant des PKP, qui avaient été trouvées sur le ré- seau allemand après la guerre.

↓ → *Schéma et photo d'une voiture "Hechte" de la première génération, du type C4ü-23. Produites de 1923 à 1924 par différents constructeurs pour la DRG, elles portaient les numéros 16079 à 16091. En 1938, 5 de ces véhicules reçurent une cuisine (les 16083, 16085 à 16088).*

*Photo FUCHS, collection DEPPMEYER.*



### Les voitures "Brochet"

Ces voitures étaient ainsi baptisées à cause de la forme de leur caisse qui se rétrécissait à ses deux extrémités, à hauteur des plates-formes d'accès. D'une allure effilée, elles avaient ainsi la forme de ce poisson.

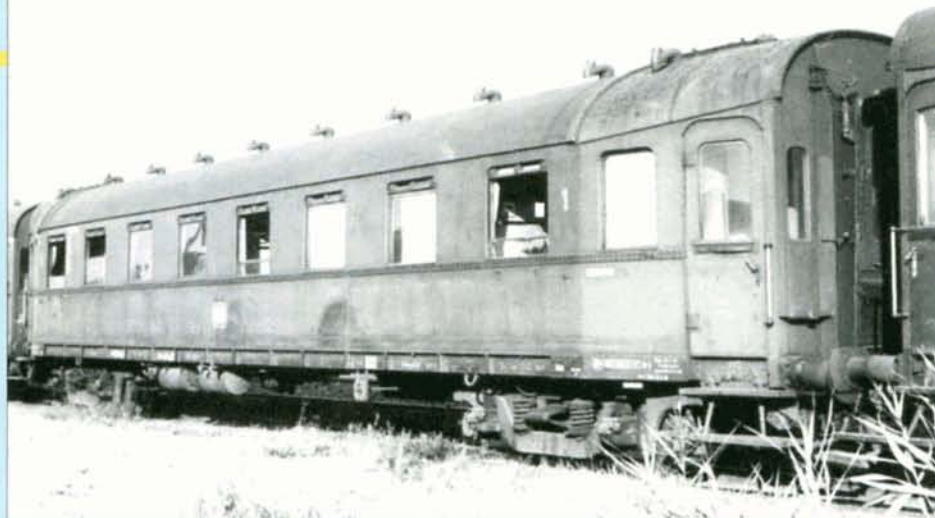
De 1926 à 1928, différents construc- teurs livrèrent à la DRG 150 voitures type "Hechte" de la seconde génération. Ces véhicules avaient une toiture recti- ligne. Leur longueur totale était plus longue que les "Hechte" de la première génération, soit 21.720, 22.020, 22.100 ou 22.140 mm.

Comme beaucoup de véhicules ferro- viaires ils se retrouvèrent dispersés après la guerre sur tous les réseaux eu- ropéens. Lors de la formation de la DR en 1949 et de la DB le 18 décembre 1951, les voitures restantes furent incor- porées dans leurs parcs respectifs. A la DB, elles furent petit à petit rempla- cées par les "Brochet" des PKP, les- quelles étaient plus modernes.

← *Voiture "Hechte" de la première gé- nération, du type A4ü-23, dont six exem- plaires furent construits pour le compte de la DRG en 1925. Elles portaient les numéros 11001 à 11006 et étaient de construction du type "Hapag Lloyd". On remarquera la toiture montant aux deux extrémités de la caisse, caractérisant les "Hechte" de cette génération. Photo GÖRLITZ, collection DEPPMEYER.*



# PORTRAIT



Une voiture "Hechte" de la première génération, du type B4ü "Hapag Lloyd", de la série 15001 à 15015 de la DRG, construite par Van der Zijpen en 1923-1924. Celle-ci est photographiée lorsqu'elle était en service à la DB. Toutes les voitures de ce type seront remplacées plus tard par des voitures "Brochet" provenant des PKP.

Photo J. CLAUS, collection Charles OC-SINBERG.



Encore une "Hechte" de la première génération, cette fois une voiture-lits, dont 10 furent construites par différents constructeurs dont Görlitz, de 1923 à 1924. Elles sont du type WL4ü-23 et numérotées à la DRG 0332 à 0341. Remarquez la toiture oblique au-dessus des portes. Ces voitures furent louées plus tard à la MITROPA.

Photo GÖRLITZ, collection DEPPMEYER.

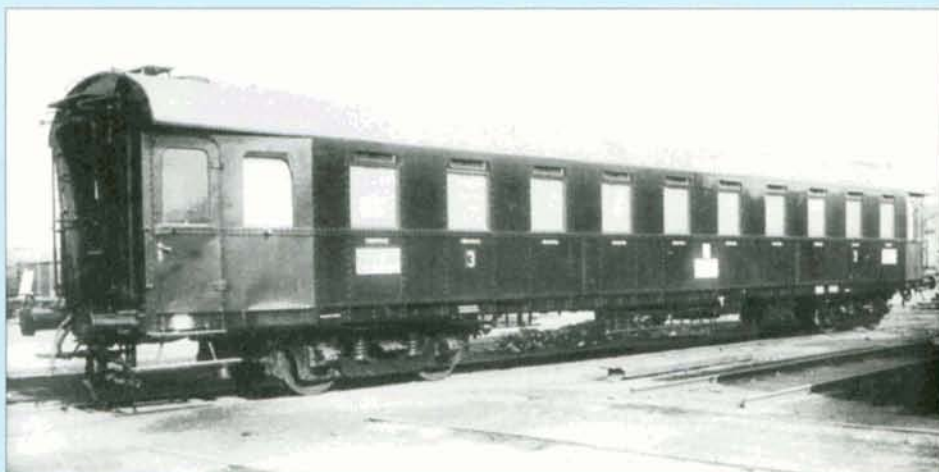
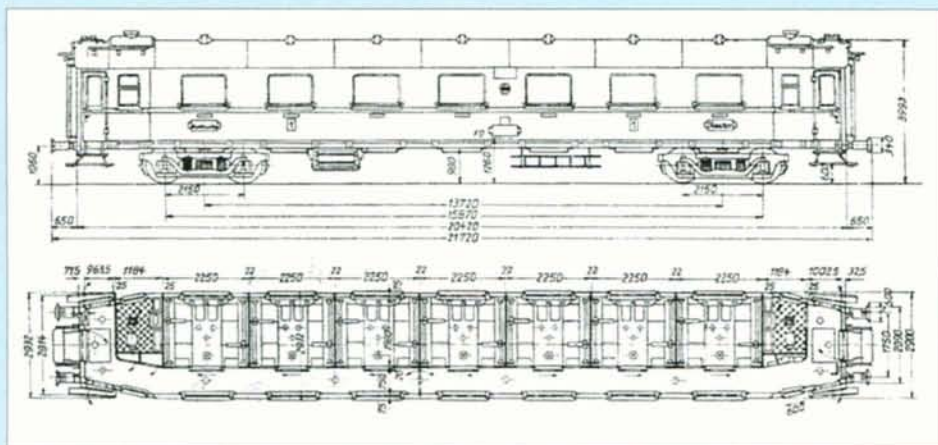
Schéma d'une voiture "Hechte" de la seconde génération. Il s'agit ici d'une voiture de 1<sup>e</sup> classe du type A4ü-26 de la sous-série 11007 à 11026 de la DRG, produite à partir de 1926.

Dans la classification de la DRG, la première lettre indiquait la classe (A = 1<sup>e</sup> classe, B = 2<sup>e</sup> classe, C = 3<sup>e</sup> classe, D = fourgon, WL = voiture-lit); le premier chiffre indique le nombre d'essieux, la lettre ü signifie qu'il s'agit d'une voiture avec intercirculation; enfin, les deux derniers chiffres indiquent l'année de création du type. A4ü-26 signifie donc qu'il s'agit d'une voiture de 1<sup>e</sup> classe à 4 essieux, pourvue de l'intercirculation, dont les plans datent de 1926.

Si deux dates se suivent, par exemple A4ü-26/52, cela signifie que la voiture a été modernisée suivant des plans de 1952.

Une voiture "Hechte" de la seconde génération, 3<sup>e</sup> classe, type C4ü-26, numéros 16092 à 16126 et 16135 à 16191 de la DRG, et type C4ü-26a, numéros 16127 à 16134, de la DRG. Elles furent produites par différents constructeurs de 1928 à 1930. Remarquez la toiture rectiligne, qui est la différence la plus visible entre ces voitures et celles de la première génération.

Photo BUSCH, collection DEPPMEYER.





## Les voitures "Brochet" polonaises

A partir de 1928, les Chemins de fer polonais (PKP) firent construire 924 voitures métalliques du type "Brochet", presque copiées sur le modèle des voitures "Hechte" de la seconde génération de 1926 de la DRG.

A cela s'ajoutent encore 129 voitures "Brochet" spéciales, telles des salons, restaurants, etc. Leur longueur totale variait de 22,020 m à 22,140 m (22,200 à 22,450 m pour les voitures spéciales).

De ce minimum de 1053 voitures construites jusqu'en 1943, au moins 167 seront utilisées par la DRB (*Deutsche Reichsbahn*, ex. DRG jusque vers 1937), et furent renumérotées. Le nombre exact de voitures PKP construites n'est pas connu avec certitude, car plusieurs pages des inventaires manquent à l'appel. Les autres véhicules - au moins 886 - garderont leurs numéros PKP, qu'ils soient encore polonais ou inscrits dans les listes de la DRB. Toutes ces voitures seront bien souvent utilisées dans les trains allemands et resteront éparpillées au lendemain de la seconde guerre dans toute l'Europe.

## Les voitures "Brochet" hongroises

Les Chemins de fer hongrois sont considérés comme ayant été les premiers à avoir fait construire du matériel métallique.

A partir de 1926, différents constructeurs hongrois livrèrent 102 voitures "Brochet" à la DSA et aux MAV (deux des trois grandes compagnies de chemins de fer de la Hongrie). Ces voitures permirent de moderniser leur parc qui n'était constitué que de voitures en bois. Elles avaient une toiture rectiligne et une longueur totale variant de 19,188 à 20,400 m. Six fourgons de 20,333 m furent également construits.

A la fin des hostilités, deux voitures "Brochet", une hongroise MAV (ex. DSA) et une DRB, furent retrouvées en Belgique en 1945, et deux ex. PKP au Luxembourg.

→ La voiture "Brochet" de 3e classe n° Ca 5705 des MAV, construite par MWG (*Magyar Waggon - és Gepgyar*) à Győr, en 1927. Au total, 55 véhicules de ce type furent construits par différents constructeurs. Ils étaient numérotés Ca 5700 à 5754. Photo CALL, collection Charles. OCSINBERG.

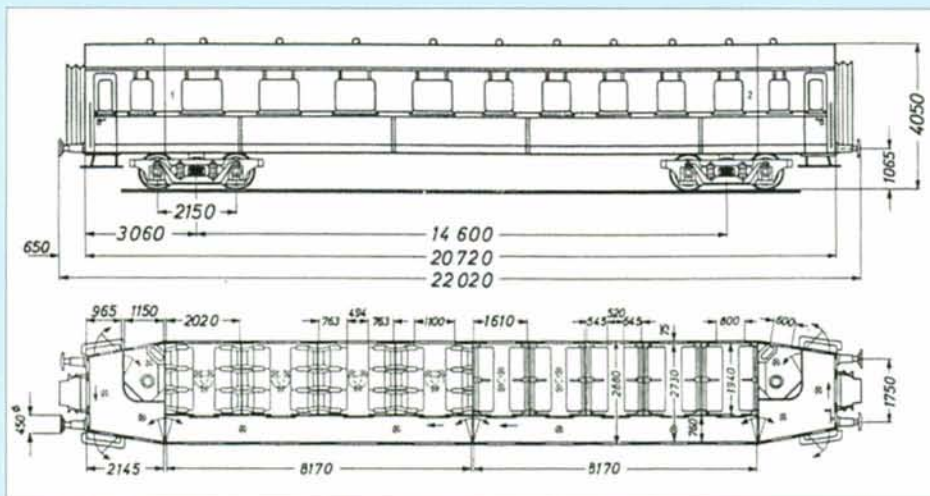


Schéma d'une voiture "Brochet" polonaise, mixte 1e et 2e classe, classée par la DRB dans le type AB4 üe-30/52a (AB üe 324. 0), immatriculée UIC 50 80 39 11 005 à 022. Après la guerre, de nombreuses voitures polonaises ne furent pas rendues à la Pologne et furent incorporées dans le parc de la DB après sa formation en 1951. En 1977, il n'y avait plus que des "Brochet" ex-PKP à la DB.



PHOTO 101-66 ↑ La voiture "Brochet" de 2e classe de la DB portant le numéro UIC 50 80 20 11 134-2, photographiée à Soest le 1er mai 1978. Elle sera mise hors service quelques semaines plus tard en octobre 1978. Il s'agissait de la voiture polonaise 15861 construite par Lilpop en 1937. Lors de son incorporation dans le parc de la DRB, elle reçut le numéro 250.595. Comme cette voiture ne faisait pas partie des échanges de matériel en 1950, elle fut incorporée dans le parc de la DB. Elle faisait partie d'une série de 41 véhicules portant les numéros UIC 50 80 20 11 120 à 170, du type Büe 371.0. Jean-Luc VANDERHAEGEN.







← La voiture "Brochet" historique n° Ca u 14821 DSA (ex. MAV Ca 5422), telle qu'elle fut présentée à l'exposition pour les 150 ans des Chemins de fer autrichiens à Wien-Nord du 2 au 11 octobre 1987. La voiture porte également le numéro UIC 30 55 117 9 002-7, afin de pouvoir circuler dans des trains touristiques. Photo E. MEMSCHIG, collection Roger CRICKELAIRE.

## Deux voitures "Brochet" à la SNCB

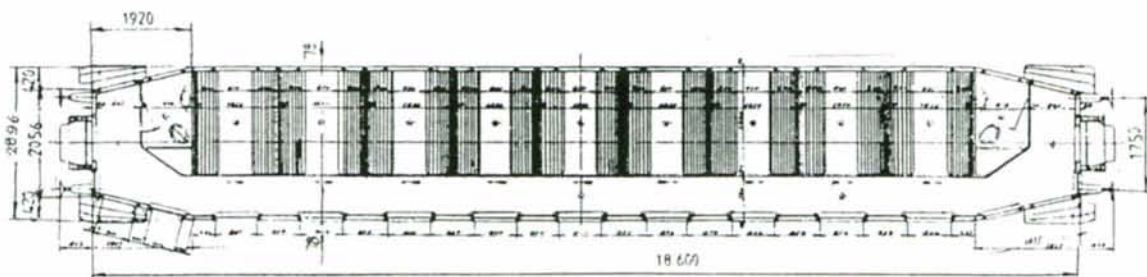
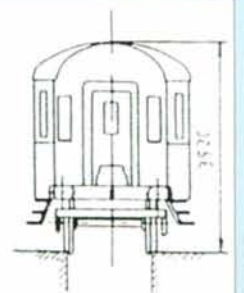
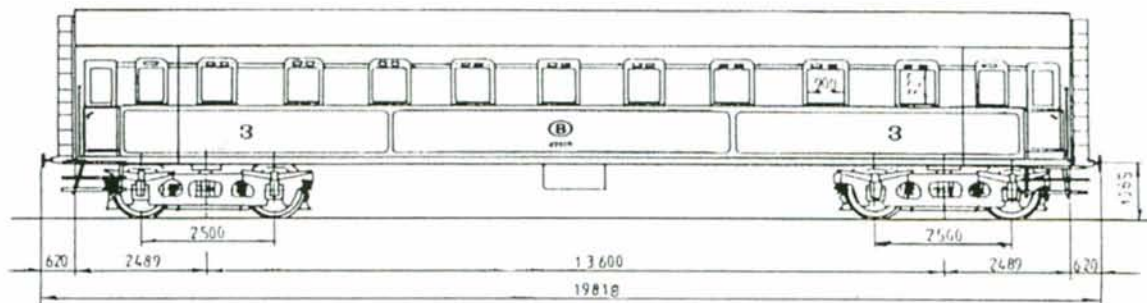
À la fin de la guerre, deux voitures "Brochet" furent retrouvées sur le réseau belge et intégrées dans le parc de la SNCB.

### La voiture hongroise

La première fut trouvée après la retraite de l'armée allemande en 1944. Il s'agissait de la voiture hongroise numérotée Ca 5425. Elle fut d'abord considérée comme un véhicule allemand. On ne savait en effet pas très bien quelles étaient les relations des états annexés par l'Allemagne nazie avec le III<sup>ème</sup> Reich.



↓ La voiture "Brochet" ex. MAV Ca 5425, incorporée après la guerre dans le parc de la SNCB sous le numéro 47.318. Schaerbeek, août 1950. Photo G. DESBARAX, collection PFT.





Cette voiture ressemblait aux "Hechte" (Brochet) de la DRB (anciennement DRG) de la seconde génération. Lorsque plus tard, on l'identifia comme une voiture hongroise, elle reçut le numéro CIRI 339 (pour le n° CIRI, voir *EL 89* page 65) afin d'être rapatriée en mai 1950. Elle fut mise en réserve par les autorités alliées pour être utilisée dans un train en partance vers le front.

Après la guerre, la SNCB prit ce véhicule en écriture le 11 avril 1945 et le mit en service commercial en 1946 comme voiture de 3e classe, sous le numéro 47.318. Le 5 août 1954, elle fut renumérotée 88.305.

Il s'agissait d'une voiture à couloir latéral, d'une longueur totale de 19,818 m. Elle avait 9 compartiments de 8 places, soit un total de 72 places. A chaque extrémité se trouvait une toilette.

Elle était équipée des freins Westinghouse et Vacuum. Son éclairage était assuré par une dynamo et des accumulateurs. Elle était chauffée à la vapeur (système Friedmann).

Ce n'est qu'après la renumérotation du véhicule en 1954 que les MAV firent la demande pour le rapatriement de la voiture, ce qui fut fait le 3 août 1954, soit 5 ans après la période prévue des échanges. Elle arriva en Hongrie le 12 août 1955 et fut rapidement remise en service avec son ancien numéro MAV : Ca 5425. Elle fut ainsi la dernière des 30 voitures hongroises disparues durant la guerre à avoir été rendue à son propriétaire.

Cette série de voitures a fort souffert pendant les hostilités. Pas moins de 17 véhicules furent détruits par faits de guerre.

Les MAV possédaient 125 voitures de ce type à son inventaire, dont 108 ABa, ABCa, Ba, Ca et Da, datant de 1926 à 1931, et les 17 voitures du même type qui avaient été construites pour la DSA et que les MAV reprirent lors de la reprise de la société fin 1931 - début 1932.

Les 125 voitures MAV portaient les numéros suivants : ABa 2300 à 2316, Ba 3300 à 3301, ABc 4000 à 4012, Ca 5500 à 5514, Ca 5700 à 5754 et Da 6031 à 6036.

Les voitures reprises par la DSA portaient les numéros ABCa ü 11910 à 11912 (constructeur Ganz, 1926), BCa ü 13.809 à 13.811 (*Schlick-Nicholson*, 1926), Ca ü 14.820 à 14.830 (RAAB : *Magyar Waggon es Gepgryar*, 1926 à 1931). Lors de la reprise par les MAV, elles furent renumérotées ABCa 4421 à 4423, BCa 3521 à 3523, Ca 5421 à 5431.



Une autre photo de la voiture 47.318 de la SNCB, réalisée à Mechelen. Le texte "Faites baisser les prix" inscrit sur le tender de la locomotive type 7, permet de situer la date du cliché entre la mi-1946 et la mi-1948. Cette voiture sera renumérotée 88.305 le 3 août 1954. Photo G. SAELENS, collection BRICMAN.

Direction M. et A.  
Bureau 23-32  
Section 11  
TF. 3825  
n° 6.15.8  
JDL/VJ.

Bruxelles, le 18 juillet 1955.

M.A. 23-22  
cc M.A. 23-12  
cc P.V. Montzen.

Voiture hongroise n° 47138/5425.

Cette voiture circulant actuellement sous le n° 88305 (rame W 501 PL) nous est réclamée par les MAV sur la base de recensement CIRI.

Etant donné que nous ne pouvons contester leur demande, nous vous saurions gré de la libérer aussitôt qu'il vous sera possible et de la faire diriger sur le Poste de visite de Montzen.

Veillez nous aviser du suivi.

NOTE pour le P.V. Montzen.

Voiture à rapatrier en Hongrie sous couvert d'un bulletin d'accompagnement modèle C, via HEGYESHALOM après apposition d'étiquettes modèles B et K du RIV.

L'Ingénieur,

*ReV*

Copie du document daté du 18 juillet 1955 demandant le renvoi en Hongrie de la voiture 88.305. Une erreur a été commise dans le titre "Voiture hongroise n° 47.138 / 5425", dont le numéro aurait dû être 47.318. Collection Charles OCSINBERG.

La Ca 5425 récupérée par la SNCB provenait donc de la série Ca 5421 à 5431. Lorsqu'elle fut rendue aux MAV, elle fut encore utilisée comme voiture de 3e classe, avec son numéro original (Ca 5425). Elle fut plus tard (date inconnue) renumérotée comme voiture de 2e classe Ba 5832, puis Ba 5748. Le 30 septembre 1968, elle devint le véhicule de service 30 55 117 6 731-4. Elle fut définitivement mise hors service le 8 mars 1976.

Le musée de Budapest possède dans sa collection la voiture Ca 5422. Cette voiture avait été reprise ensemble avec

les ABCa 4423, Ca 5421 et Ca 5423, par le GySEV (Győr - Sopron - Ebenfurti Vasut) en 1956; elles furent renumérotées BCa 221 (ex.ABCa 4423) et Ca 250 à 252 (ex. Ca 5421 à 5423), puis reclassées ABa 221 et Ba 250 à 252. En 1967, elles reçurent les numéros UIC 50 4338 28 221-4 (ex. ABa 221) et 50 5329 28 250 à 252 (ex. Ba 250 à 252). Elles étaient toutes encore en service en 1978.

Après sa mise hors service en 1978, l'ex. Ca 5422 fut rachetée par la MA-FILM (industrie hongroise du cinéma) où elle devint la voiture 011.

En 1987, en vue des festivités du



150ème anniversaire du premier chemin de fer autrichien (la ligne Florisdorf - Deutsch Wagram inaugurée le 19 novembre 1837), les MAV restaurèrent la voiture 011 (ex. Ba 251 GySEV) pour être présentée à l'exposition de Wien du 2 au 11 octobre 1987. Elle reçut son numéro d'origine DSA Ca ü 14.821, et le numéro UIC 30 56 117 9 002-7.

Extérieurement, elle est tout à fait identique à la Ca 5425 utilisée par la SNCB de 1946 à 1955.

## La voiture allemande

La seconde voiture "Brochet" retrouvée en Belgique était originaire de la DRB. Il s'agissait d'une "Hechte" de la seconde génération, du type C4ü-26, numérotée 16180, qui avait été construite en 1928, et affectée à Hamburg.

Elle fut mise dans le parc afin d'être utilisée dans un train militaire, ce qui fut fait assez rapidement semble-t-il.

Sur papier, elle avait reçu le numéro SNCB 47.313, mais pas encore de numéro CIRI.

Après son départ dans le train militaire, elle ne revint plus d'Allemagne. Il est plus que probable qu'elle ne porta donc jamais le numéro 47.313 que sur papier.

A notre connaissance, il n'existe pas de photo de cette voiture.

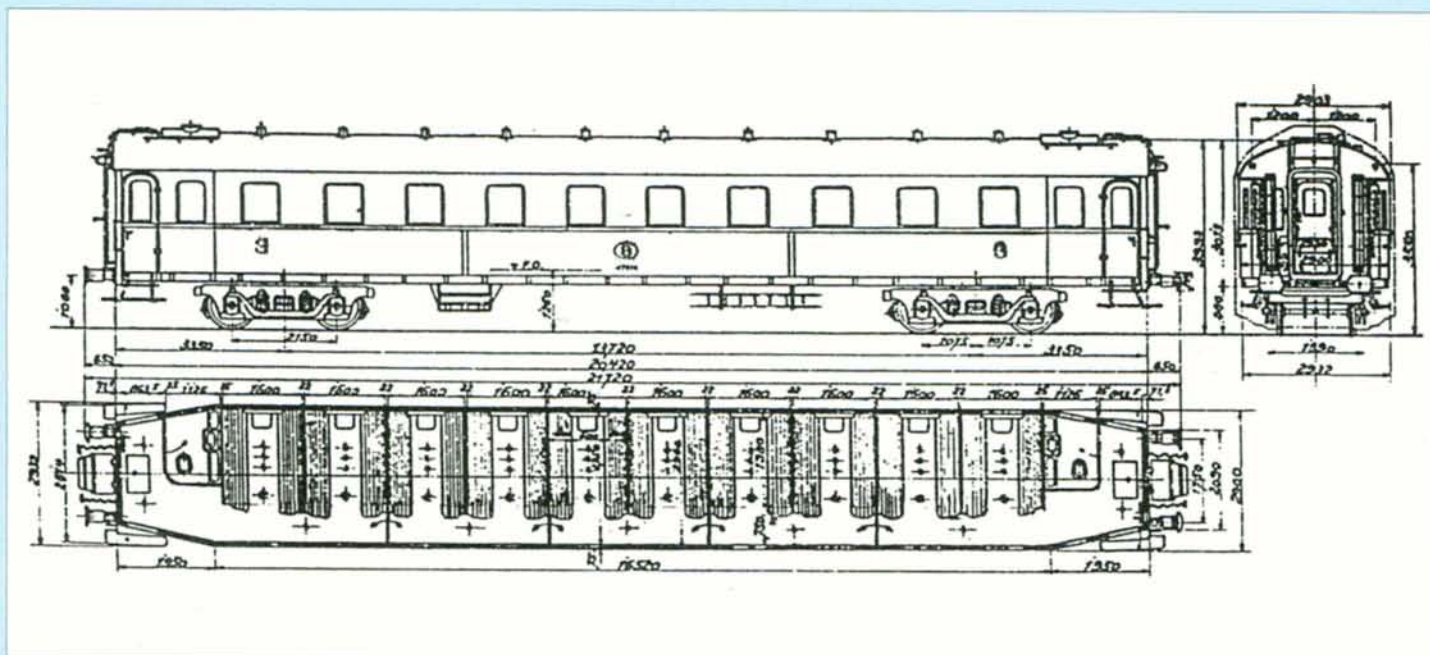


Schéma de la voiture "Brochet" SNCB 47.313, ex. DRB C4ü-26 n°16180. Elle n'a plus que probablement porté son numéro SNCB que sur papier. Collection Charles OCSINBERG.

## Les voitures "Brochet" des CFL

Après la conquête brutale de la Pologne, l'Allemagne incorpora un grand nombre de voitures polonaises dans les effectifs de la DRB. Presque toutes les voitures reçurent un numéro dans la série 250.001 à 254.999, et les fourgons à 4 essieux dans la série 255.001 à 031 et 101, nouvellement créée pour définir les voitures d'origine polonaise. Toutefois, un district de chemin de fer dans la région conquise conserva la numérotation PKP. Ces voitures furent utilisées, ensemble avec des voitures polonaises ayant réellement un numéro PKP, dans des trains en partance pour d'autres pays.

Après la guerre, on retrouva sur le réseau luxembourgeois deux voitures DR, ex. PKP du type "Brochet".

La première, une mixte 1e/2e classe, portait le numéro DRB AB 8085 (son numéro original PKP). Elle avait été construite en 1930, vraisemblablement par Lilpop.



PHOTO BD-10110 La voiture "Brochet" AB4u 1201 des CFL, photographiée à Luxembourg le 13 mai 1962. C'est une ex. polonaise trouvée sur le réseau luxembourgeois en 1945. A la DRB, ce véhicule portait le numéro AB 8085; il s'agissait du numéro que les PKP lui avaient attribué lors de sa mise en service.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



# PORTRAIT

Elle offrait 24 places en 1<sup>e</sup> classe et 28 en 2<sup>e</sup> classe. Cette voiture, d'une longueur totale de 22,080 m, fut immédiatement utilisée à partir de 1945 et reçut le n° CFL A2 B4<sup>1/2</sup> mify 1201 (numéro qu'elle conserva jusqu'en 1956). Bien que les CFL ne furent créés qu'en 1946, les véhicules reçurent déjà la dénomination CFL de 1945. En 1956, elle est renumérotée AB4u 1201. La voiture fut mise hors service en 1969 et vendue pour être ferrailée.

La seconde voiture, une de 3<sup>e</sup> classe, également originaire de Pologne, portait le numéro DRB 250.670. Elle avait été construite par Lilpop en 1939 et offrait 80 places assises. Les CFL lui attribuèrent en 1945 le numéro C10 myfi 3010. Elle garda ce numéro jusqu'en 1956 puis devint la B4 u 2010 de 2<sup>e</sup> classe. Elle fut également mise hors service en 1969 et vendue à la firme ARBED qui la fit transformer en voiture-auditoire, équipée de l'air conditionné. Des films pouvaient y être projetés lors d'expositions. En 1990, cette voiture fut rachetée par le Service des Sites et Monuments Nationaux et garée à Luxembourg dans l'attente de sa restauration.

Charles OCSINBERG.

## PHOTO BD-10111 →

Toujours la voiture B4u 2010, cette fois en gare de Luxembourg, le 11 avril 1958. Les deux voitures "Hechte" des CFL étaient couramment utilisées dans l'international Luxembourg - Liège - Maastricht. A sa droite, on remarque une voiture internationale du type I1 de la SNCB. Les deux voitures portent des plaques d'itinéraire Luxembourg - Liège - Guillemins.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



↑ La voiture CFL de 3<sup>e</sup> classe CFL n° B4u 2010 photographiée à Maastricht en 1958. Cette voiture, trouvée au Luxembourg en 1945, fut mise en service par les CFL sous le numéro C10 myfi 3010. Originnaire de Pologne, elle portait à la DRB le numéro 250.670. Elle avait été construite par Lilpop en 1939. Sa longueur totale était de 22,050 m. En 1956, lors de la suppression de la 1<sup>e</sup> classe, elle fut renumérotée comme voiture de 2<sup>e</sup> classe B4u 2010. Elle fut mise hors service en 1969 et vendue à la société sidérurgique ARBED.

Photo Emil KONRAD, collection Jean-Pierre STEFFEN.



Après sa mise hors service en 1969, la voiture CFL 2010 fut vendue à l'ARBED, qui la transforma en voiture-auditoire. Elle servait de voiture-cinéma lors de différentes expositions. En 1990, elle fut rachetée par l'Etat luxembourgeois, Service des Sites et Monuments. Elle est aujourd'hui garée en attente de restauration.

Photo de gauche ↙ : Pétange 1992. Photo Jean-Pierre STEFFEN. Photo de droite ↘ : le 4 septembre 1993, elle était garée à Luxembourg Hollerich. Elle a perdu ses inscriptions ARBED, mais portait à nouveau son numéro CFL B4u 2010. Roger CRICKELAIRE.





# Bru.-av. Fonsny / Fonsnylaan

*Hier...*



Au milieu des années 1800, un dépôt de locomotives existait le long de l'avenue Fonsny, commune de Saint-Gilles. A cette époque, les voies et la gare de Bruxelles-Midi se trouvaient au niveau de la rue. Il n'existe à notre connaissance aucun document concernant ce dépôt. Il fut remplacé par les deux nouveaux ateliers construits à la sortie de Bruxelles-Midi et à Forest-Midi. Cette photo datant du tout début des années 1900 montre la type 2 bis, ex. type 28, n° 674 (Couillet n°274 / 1873) sur la plaque tournante de Bruxelles-Avenue-Fonsny. Retransformée plus tard en type 29, cette locomotive disparaîtra durant la Première Guerre mondiale. La vue ci-dessous montre le site aujourd'hui; on y reconnaît les anciens immeubles. En face de ceux-ci se trouve l'entrée de la gare de Bruxelles-Midi via le couloir sous-voies sud. Photo DE MARNEFFE, collection PFT.

*Aujourd'hui*





