
EN LIGNES



REVUE TRIMESTRIELLE EDITEE PAR L'ASBL

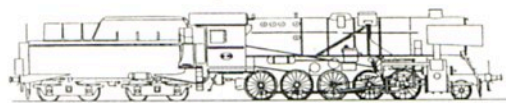
*Patrimoine
Ferroviaire
Touristique*

N° 16 - DECEMBRE 1993

VALEUR : 160 FB

Bureau de dépôt : 1180 Bruxelles 18

Editeur responsable : DIEU Baudouin, Route de Mons, 348 - 7361 HORNU



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



EN LIGNES

Revue trimestrielle éditée par l'ASBL

PFT PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE



ADRESSE

PFT-asbl
Avenue des Eglantines, 15
B-1150 Bruxelles
☎02/770.51.82

NUMERO DE TVA

BE 435.339.562

ABONNEMENT

Pour recevoir "EN LIGNES"; il suffit de vous faire membre du PFT en versant la somme de 500 FB (pour l'étranger 600 FB) sur le compte 001-1201789-35 avec la mention "membre 1994" ou de nous envoyer un chèque bancaire barré libellé au nom du P.F.T. Bruxelles.

MODALITES DE PAIEMENT

* si vous habitez la Belgique, il suffit de verser la somme requise sur le compte bancaire 001-1201789-35 de PFT-Bruxelles.

* si vous habitez l'étranger

-et possédez un compte courant postal, vous virez la somme, libellée en francs belges, sur le compte postal du PFT Bruxelles 000-1318999-90.

-et ne possédez pas de compte courant postal, vous nous adressez soit un Eurochèque barré, libellé en francs belges au nom du PFT-Bruxelles, soit un mandat postal international, libellé en francs belges.

CHANGEMENT D'ADRESSE

Il suffit simplement de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

COURRIER

Pour toute correspondance, veuillez joindre une enveloppe timbrée self-adressée.

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.

RESTAURATION DU MATÉRIEL

Les personnes désirant participer bénévolement à la restauration de notre matériel peuvent nous joindre par téléphone ou par écrit.

DEPOT LEGAL

A la parution

Le mot du Président

Le 11 août dernier, à peine remise d'un voyage mémorable dans l'Eifel allemand, notre association fêtait ses cinq ans d'existence... C'est en effet le 11 août 1988 que paraissaient au "Moniteur" les statuts du PFT.

Cinq ans, un bel âge. Celui où l'on sort de l'enfance pour entrer dans l'adolescence et la maturité. C'est l'âge qui permet déjà de regarder derrière soi mais plus encore d'envisager l'avenir. C'est l'âge où l'on se rend compte de ses possibilités, mais aussi de ses limites. Bref, c'est l'âge où il faut s'orienter pour ne pas faire de mauvais choix.

Cet anniversaire, nous le commémorons par la présentation nouvelle de votre revue; le travail par photocopies, s'il avait atteint un bon niveau de qualité, n'était plus tenable. Imaginez-vous le tirage de 850 exemplaires de "En Lignes" et "Op de Baan", quatre fois par an, une cinquantaine de pages!

N'est-ce pas là le plus bel encouragement que nous pouvions recevoir de nos lecteurs et de nos membres?

Des progrès, pendant cinq ans, nous en avons accompli dans tous les domaines qui nous concernent, que ce soit l'acquisition du matériel (une vingtaine de véhicules), leur restauration (sept pour l'instant), la publication (deux livres, plusieurs brochures et deux autres en préparation), les voyages, etc.

J'aurai l'occasion de revenir, dans le prochain numéro, sur le bilan de nos cinq ans d'activités.

Mais la fin de l'année approchant, nous pouvons déjà dresser un premier aperçu de 1993.

En tête de liste, les voyages. Nous avons pu sillonner, au début d'avril, les lignes 73 et 55, avec un train de voitures M3 tracté par les 5916 et 6041. Au mois de mai, c'est en autorail que nous avons effectué le "Circuit des Carrières, tandis que la fin juin voyait l'adieu aux automotrices "Marelli" et type 55. Enfin, au mois d'août, c'est à Gerolstein que nous nous sommes rendus avec un train de 10 voitures tiré par les 6077 et 6041.

Nos activités "voyages" ne se sont pas limitées à ces quatre parcours, puisque, en plus, nous avons roulé pour les journées Portes Ouvertes de Charleroi et effectué trois parcours de promotion entre Ciney et Spontin.

Au niveau des publications, nous avons édité, en collaboration avec l'AFCC (Cheminots de Charleroi), un livre retraçant l'histoire du rail au Pays Noir. Une brochure, qui traite de la signalisation, a également été publiée.

Quant aux restaurations de matériel, le 4333 est dans la phase finale de finition tandis que la remorque 732.10, sortie des Ateliers de Braine-le-Comte, est prête à peindre. La voiture-buffet est maintenant immatriculée et peut circuler sur le réseau de la SNCB.

Que nous réserve 1994? Nous allons poursuivre les différentes démarches pour obtenir l'exclusivité des circulations entre Ciney et Dorinne-Durnal; nous espérons aussi obtenir l'accord des différentes instances politiques pour (enfin) occuper le site de l'ancienne remise aux locomotives de Braine-le-Comte.

Nous comptons aussi publier deux livres, qui s'annoncent déjà comme deux imposants volumes...

Quant aux autres activités, nous les programmerons suffisamment longtemps à l'avance pour que chacun puisse y prendre part, et contribuer ainsi à la sauvegarde du patrimoine ferroviaire belge.

Bonne lecture.

Photos de couverture

Première page : PHOTO 16-01. Notre voyage Vennbahn organisé le 7 août connu un franc succès. Notre convoi composé de 10 voitures fut remorqué par les 6077 et 6041, ici photographié à Junkerath.

Dernière page : PHOTO 16-02. Les premières automotrices du type "54" de la SNCB revendues en Italie circulent depuis le début de l'année sur le réseau privé ATCM entre Modena et Sassuolo. Ici la ALe228.056 en gare de Modena-ATCM. 21 juillet 1993.

Photos : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

EN LIGNES 16

DECEMBRE 1993

sommaire

Le mot du Président :	2
Patrimoine du PFT :	4
Restauration du matériel :	5
Fiche technique vapeur : locomotive type 81 :	6
Courrier des lecteurs :	9
Nos voyages : - voyage AM 500 et Marelli :	12
- voyage à Gerolstein :	15
Le matériel marchandises II :	18
Les automotrices SNCB en Italie :	21
Actualité étrangère :	30
Actualité SNCB : -	
- matériel moteur :	33
- la 8070 prototype :	34
- affectation HLE + AM :	36
- la fin des autorails 46 :	38
- voitures :	40
- infrastructure :	40
- les travaux TGV :	41
- les suppressions :	43
- nouvelles diverses :	44
- la fin du tram 90 :	48
Radiations :	50
Grand voyage PFT en Pologne II :	56

Réalisation

VANDERHAEGEN Jean-Luc

Rédacteur en chef

VANDERHAEGEN Jean-Luc

Rédaction

Baudouin DIEU, Philippe DIEU, Pierre HERBIET, Marc HERKELBROEK, Jean-François HUART, Serge MARTIN, Jan MAHIEU, Marco MARELLI, Jean-Luc VANDERHAEGEN, Eric VAN HOECK.

Remerciements

Tanguy BADIE, Georges BADIE, Yves STEENEBRUGGE, Pierre BERCIEM, Stefan DENAYRE, Philippe GOUSSET, Clément SCHOLL, Paul JACOBS, Christian VANHECK, Christian MICHEL, Christian DOSSOGNE, Michel DUMOULIN, Guy SMETZ, Yves HÉNOUMONT, Bernard SCORIEL, Jean-Marc VAN DYCK.

RENOUVELLEMENT DES COTISATIONS

Avec le dernier numéro de l'année arrive le temps du renouvellement des cotisations...

Comme les années précédentes, la cotisation vous abonnera d'office aux quatre numéros de "En Lignes", qui paraîtront dorénavant en offset.

Son montant est fixé, pour l'année 1994, à 500F minimum pour les membres résidant en Belgique et à 600F minimum pour ceux résidant à l'étranger.

Pour se réaffilier, il suffit de verser la somme correspondante selon les modalités suivantes :

vous habitez en Belgique: vous versez la somme de 500F sur le compte 001-1201789-35 de PFT-Bruxelles en mentionnant en communication : "Membre 1994"; vous pouvez également envoyer au siège social un chèque barré libellé au nom du PFT, en indiquant le motif de votre envoi;

vous habitez à l'étranger et possédez un compte courant postal : vous versez la somme de 600 francs belges sur le CCP n° 000-1318999-90 de PFT Bruxelles en indiquant en communication "Membre 1994"; cette procédure évite des frais de change parfois importants;

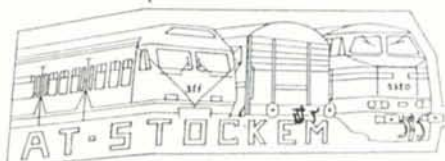
vous habitez à l'étranger et ne possédez pas de compte courant postal : vous envoyez un chèque barré, libellé en francs belges au siège social en mentionnant le motif de votre envoi.

Nous vous remercions encore de la confiance que vous témoignez envers notre association.

L'Amicale des Cheminots de l'Atelier de Stockem est heureuse de vous annoncer la sortie de son pin's baptisé : "Pin's de la cohabitation". En effet, fort de ses 300 cheminots, l'Atelier de Stockem comprend : la traction électrique, les wagons, et depuis le 1er juin 1992, la traction diesel de Latour.

Le pin's, en 9 couleurs, représente la Break "triple" 311 (c'est la première venue à l'entretien à Stockem), un wagon type "messagerie" et la loco diesel 5320 (rendant ainsi les honneurs au dernier "gros nez" modifié en cabine flottante).

Le pin's peut être obtenu en versant la somme de 220 francs (réduction possible par quantité) ou 300 francs par recommandé sur le compte 001-0948135-36 de l'Amicale des Cheminots de Stockem, c/o Michel DUMOULIN, 2 rue du Panorama, 6760 Virton. ☎ après 16h30 : 063/57.61.15.



AGENDA PFT

Afin de satisfaire de nombreux amateurs qui désirent participer activement à la restauration du matériel, nous allons reprendre cet hiver, à raison d'une fois par mois, la possibilité pour vous de nous aider à l'ancien atelier de traction de Haine-Saint-Pierre (gare de La Louvière-Sud). Aux dates indiquées, au moins un responsable du PFT sera présent pour attribuer les tâches et accueillir les volontaires. L'accès se fait par la porte de la voie 15 de l'atelier, à partir de 9h30. L'endroit est plutôt frais et non chauffé. Munissez-vous de vêtements de travail en conséquence, puisque les tâches sont souvent ingrates (démontage, décapage, peinture, etc). Si le grand air vous convient mieux, nous vous donnons également rendez-vous sur la ligne 128 pour remise en état de propreté du tronçon Ciney-Dorinne. Là aussi, équipez-vous en conséquence...

Samedi 11 décembre :	travaux de restauration à Haine-Saint-Pierre;
Dimanche 19 décembre :	débroussaillage ligne 128;
Samedi 15 janvier :	travaux de restauration à Haine-St-Pierre;
Dimanche 23 janvier :	débroussaillage ligne 128;
Samedi 12 février :	travaux de restauration à Haine-St-Pierre;
Dimanche 20 février :	débroussaillage ligne 128;
Samedi 12 mars :	travaux de restauration à Haine-St-Pierre;
Dimanche 20 mars :	débroussaillage ligne 128.

LA DERNIERE ACQUISITION DU PFT L'AUTOMOTRICE 502

Après le voyage d'adieu aux automotrices "Marelli" et "Type 55", l'idée a surgi de préserver un engin électrique automoteur...

Contact fut donc pris avec les services concernés de la SNCB pour sauvegarder une automotrice. Ce projet fut accueilli

chaleureusement au niveau des Services Généraux de la SNCB, d'autant plus que la Société Nationale désirait aussi préserver un tel engin... Mais n'ayant ni le lieu pour le garer, ni les moyens de le préserver, elle préféra en confier la gestion au PFT. Dès lors, il ne restait plus au PFT qu'à s'associer avec la SNCB pour parvenir à un accord... L'engin sélectionné fut l'automotrice 502, dont l'état général est satisfaisant, tant au point de vue carrosserie que parties électriques. Le contrat prévoit que la SNCB conserve la 502 mais la cède pour sa gestion au PFT pour le franc symbolique. Nous en avons donc la jouissance... et l'entretien !

Cet engin devrait servir à point nommé pour emmener les amateurs rapidement à un lieu de rendez-vous, en lieu et place d'effectuer les déplacements trop longs en autorail.



PHOTO 16-63

La dernière acquisition du PFT : l'automotrice 502, ici photographiée à Macheleu/Brabant (ligne 27) le 25 juin 1993.

Photo : Serge MARTIN.

NOUVEAUTES

Photo-thème n°7

Voyage 6005 Gent - Trois-Vierges

7-1	6005 + 6215 Martinrive
7-2	parallèle 6005 - 6215 - 5529 à Trois-Ponts
7-3	6005 + 6215 + 5529 tunnel de Trois-Ponts
7-4	6005 + 6215 + 5529 Rencheux
7-5	6005 Hautbellain
7-6	6005 + 6215 + 5529 Bovigny
7-7	6005 sur le viaduc de Roanne-Coo
7-8	6005 à Bovigny
7-9	6005 devant le bâtiment de la gare de Trois-Vierges
7-10	6005, 1604 et 6215 devant le dépôt de Trois-Vierges

Prix : 400 FB, frais d'envoi inclus.
Communication : Photo-thème 7.

Cartes de Voeux

Comme chaque année, le PFT vous propose une nouvelle série de 5 cartes de Voeux. Les cartes, au format 9 x 18 cm, se présentent comme une photo 9 x 13 avec en colonne les mentions " Bonne Année - Gelukkig Nieuwjaar - Happy New Year - Glückliches Neues Jahr". Les sujets, tous photographiés dans un paysage enneigé, représentent :

série D (1993) - 2603 + 2356 à Libramont
- 4607 à Lessines
- 2101 à Beert-Bellingen
- 317 à Libramont
- 8427 à Libramont

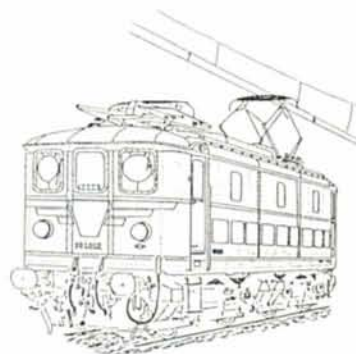
Les cartes sont fournies avec les enveloppes correspondantes et vendues 200 FB la série indissociable, frais de port compris. Quelques séries B (1991) et C (1992) sont encore disponibles jusqu'à épuisement du stock (voir EN LIGNES 8 page 48 et EN LIGNES 12 page 64).

Notre nouveau Pin's

Notre collection de pin's s'agrandira bientôt avec la locomotive électrique 101.012. Elle présentera la livrée bicolore vert clair - vert foncé et les moustaches jaunes.

Taille : +/- 38 mm.
Sa date de parution est prévue pour le début de 1994. Il est vendu au prix de 200 F/pièce, plus les éventuels frais d'envoi (voir PFT-Boutique).

Communication Pin's 101.012.



Restauration du matériel

6077

Depuis la mi-mai notre locomotive diesel a rejoint son lieu de garage habituel.

Sa prestation irréprochable lors du voyage du 7 août dernier dans l'Eifel allemand, fut une belle récompense pour les quelques rares courageux ayant travaillé d'arrache-pied à la remise en état de son moteur diesel en avril.

Pendant le voyage aucun ennui particulier ne fut constaté. Depuis, divers petits réglages ont été opérés, améliorant encore le rendement de sa mécanique. Petit à petit, nous arrivons à avoir un engin parfaitement fiable (même si elle n'égale pas la puissance d'une 51 n'est ce pas Pierre?).

Depuis le 7 août, la 6077 a déjà effectué plusieurs nouvelles sorties :

- 12 septembre : circulation sur la ligne 98 pour le CFTB;
- 23 octobre : Mons-Bruxelles-Sourbrodt et retour via Trois-Ponts pour un particulier;
- 25 octobre : acheminement de nos deux ex. V36 de Havinnes à Braine-le-Comte et Haine-St.-Pierre;
- 4 décembre : circulation avec le CFTB lors de la Ste-Barbe entre Mons-St.Ghislain et la Malogne (ligne 98).

Ty2-3554

Pour résumer : encore et toujours un peu de patience aux amis vaporistes.

Les démarches administratives se terminent. Nous espérons enfin pouvoir vous la présenter en action au tout début de l'année 1994!

4333

Cet autorail est à présent au stade de la finition. La peinture de la caisse est entièrement terminée et donne un fort joli résultat. Les portes de l'autorail ont été restaurées et remontées. Les travaux restant à exécuter se traduisent par :

- quelques pièces de l'aménagement intérieur (tablettes de fenêtres, réglettes, plafonniers);
- finition et réglage des circuits électriques dans les deux postes de conduite (en voie d'achèvement);
- apposer les différentes marques de sérigraphie et les numéros sur la caisse de l'autorail;
- quelques petits éléments extérieurs doivent encore être remontés tel que les essuie-glaces, lave-glaces, portes de coffre, etc.

Le 4333 inaugurera le programme des voyages PFT en 1994.

551.26

Les tout premiers travaux de tolérances vont débiter prochainement. Suivra ensuite la reconstruction de son aménagement intérieur.

Savez-vous que le 551.26 est le plus ancien engin diesel de la SNCB subsistant ?

4605 et 554.18

Ces deux engins sont à présent bien connus dans le monde des amateurs ferroviaires. Ils effectuent régulièrement des sorties pour le PFT, mais également pour le compte d'autres associations (tel que le PTVF avec un voyage jusqu'à Virton), ou en collaboration avec la SNCB dans le cadre de journées "Portes ouvertes".

Signalons que le 554.18 recevra cet hiver une révision complète de sa carrosserie, avec remise en couleurs en deux tons de vert!

CCB 215 et CCB 216

Les deux ex. V36 ont été transférés le 25 octobre par la 6077 d'Havinnes à Braine-le-Comte (CCB 215) et Haine-St.-Pierre (CCB 216).

Rappelons que le CCB 215 sera restauré en version SNCB comme 231.002, tandis que le second conservera les couleurs des carrières CCB de Gaurain.

5204

Notre gros-nez attend patiemment des jours meilleurs...

Voiture-buffet 11.901

Le retour en scène de notre voiture-buffet fut unanimement apprécié lors de notre grande escapade dans les Fagnes en août dernier. Cependant, son long garage à l'extérieur à Oostende ne lui aura pas fait que du bien. Aussi, cet hiver devrait-elle subir une révision de sa carrosserie. En même temps des améliorations seront apportées à son aménagement intérieur.

Remorque 732.10

Les travaux de restauration de la remorque à deux essieux se termineront simultanément avec ceux du 4333. Les deux véhicules pourront ouvrir ensemble la saison 1994. La carrosserie est entièrement terminée et repeinte. Seule, l'aménagement intérieur doit encore être reconditionné.

Voitures type M1

Nos cinq voitures M1 sont en attente de restauration.

Automotrice 502

Voir notre article page à la page précédente.

Serge MARTIN



En septembre, la peinture de la caisse du 4333 était terminée.

Seuls les numéros et la sérigraphie doivent encore y être apposés.

Haine-St.-Pierre, 29-09-1993.

Photo : Laurent ROBERT.

Fiche technique vapeur

LOCOMOTIVE TYPE 81

suite et fin des numéros 12-13-14-15

Remarques concernant les tableaux

(a) ancien numéro attribué par la SNCB (1926-1945) et l'Etat-Belge (1925-1926)

(b) numéro d'origine attribué par les Chemins de Fer Prussiens (KPEV)

(c) constructeur - numéro de construction - année

(d) dépôt d'affectation en 1958 et 1962 :

ANS : Ans	FKR : Merelbeke	FTM : Tamines
ATH : Ath	FLU : Luttre	FVY : Gouvy
FBC : Braine-le-Comte	FLV : Leuven	GMN : Montzen
FCV : Berchem	FMS : Mons	GT : Haine-St.Pierre
FGH : St.Ghislain	FMY : Montignies	LHY : Statte
FHR : Herbesthal	FNO : Antwerpen-Oost	LNC : Monceau
FHS : Hasselt	FNSD : Antwerpen-Zuid	LWC : Walcourt
	FR : Brugge	NK : Kinkempois

(e) date de radiation et dépôt

(f) dernier tender accouplé

(g) date de restitution par l'Allemagne après la seconde guerre. Certaines locomotives enlevées une première fois au début de la guerre et restituées à la Belgique, furent une seconde fois enlevées par le Reich durant l'offensive von Runstedt, et par la suite à nouveau restituées.

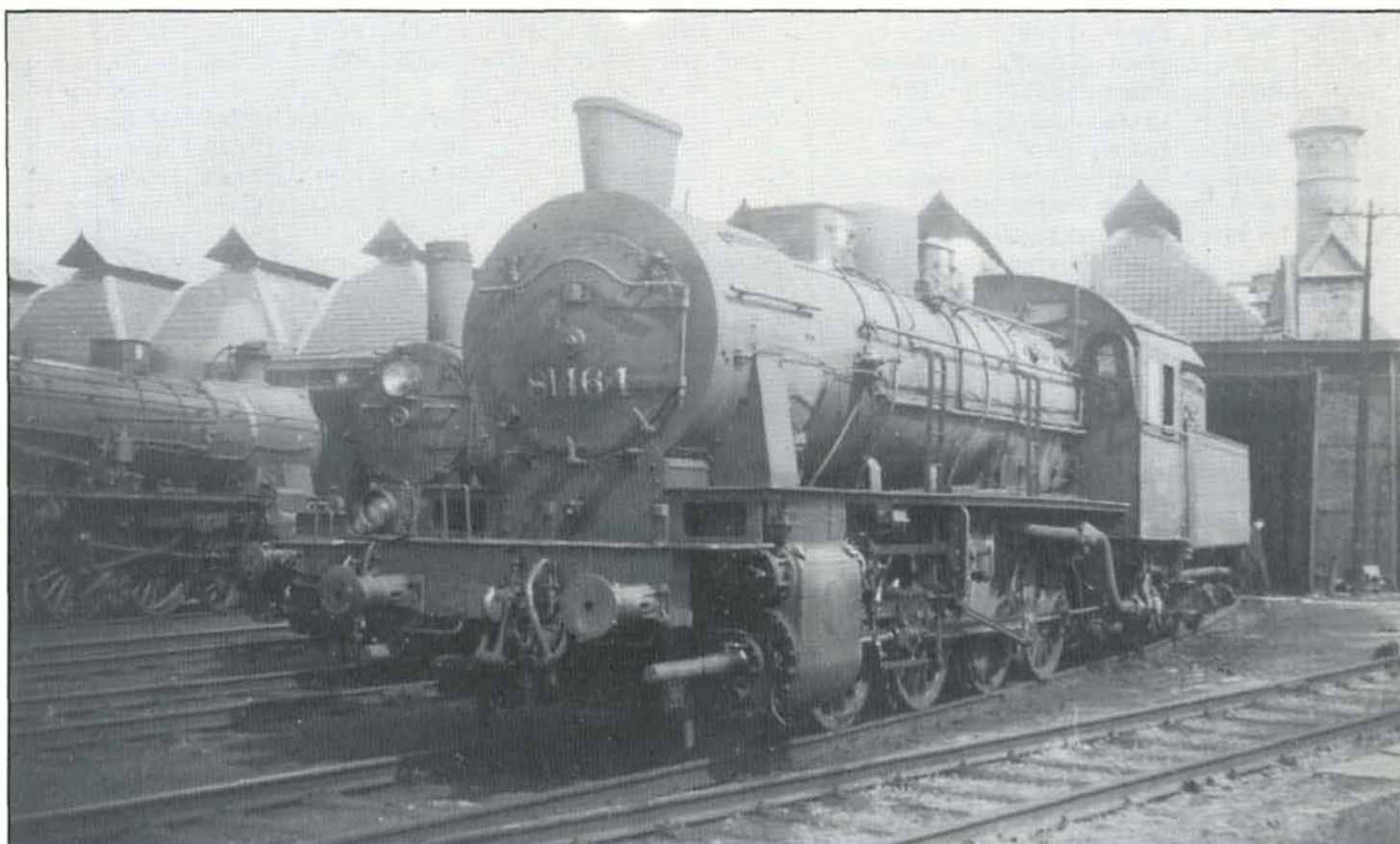
- (h) remarques :
- (1) ex. Eupen-Malmédy 55.5697 (dépôt Stolberg), après la seconde guerre : Biélorussie (écartement 1,524m)
 - (2) ex. Eupen-Malmédy 55.5698 (dépôt St.Vith), après la seconde guerre : DB 55.5698
 - (3) après la seconde guerre s'est retrouvée dans les pays Baltes (URSS)
 - (4) après la seconde guerre : DR
 - (5) après la seconde guerre : DR (+ vers 1953)
 - (6) pas réparée après sa restitution
 - (7) démolie à Blainville en France des suites d'un acte de sabotage durant la seconde guerre
 - (8) ex. DRG 55.5693 dépôt Stolberg
 - (9) radiée en Pologne en 1946
 - (10) Après la seconde guerre : PKP (non renumérotée), radiée en 1946 à Gdansk
 - (11) après la seconde guerre : SNCF 040D602
 - (12) après la seconde guerre : PKP Tp4-286
 - (13) après la seconde guerre : DR
 - (14) après la seconde guerre : PKP Tp4-287
 - (15) après la seconde guerre : PKP Tp4-288
 - (16) après la seconde guerre : DR, radiée vers 1953
 - (17) ex. Eupen-Malmédy 55.5699 (dépôt Aachen West), après la seconde guerre : Biélorussie (écartement 1,524m)
 - (18) après la seconde guerre : PKP Tp4-186
 - (19) non réparée après sa restitution. La chaudière fut montée sur la 81.547
 - (20) ex. Eupen-Malmédy 55.5684 (dépôt Düren), après la seconde guerre : Biélorussie (écartement 1,524m)
 - (21) ex. DRG 55.5028, confisquée par les autorités belges le 1-10-1944, rendue à la DB en 1950
 - (22) ex. DRG 55.5032, confisquée par les autorités belges le 25-9-1944, rendue à la DB en 1950
 - (23) ex. DRG 55.5146, confisquée par les autorités belges le 7-10-1944, rendue à la DB en 1950
 - (24) ex. DRG 55.5414, confisquée par les autorités belges le 25-9-1944, rendue à la DB en 1950
 - (25) ex. DRG 55.5443, confisquée par les autorités belges le 25-9-1944, rendue à la DB en 1950
 - (26) emportée par les Allemands pendant la guerre et numérotée DRG 55.5693. Après la seconde guerre elle fut restituée et erronément numérotée comme 5689/81.581. Elle fut rendue à la DB en juin 1950. La DB la renvoya en Belgique le 23 septembre 1950 avec mention de son vrai numéro : 8565 (81.465) et accouplée au tender hors type 40.000; confisquée par les autorités belges le 25-9-1944, rendue à la DB en 1950
 - (27) ex. DRG 55.3192, confisquée par les autorités belges le 18-10-1945, rendue à la DB en 1950
 - (28) ex. Alsace-Lorraine AL5254, rendue à la SNCB en 8-1944 pour le dépôt de Kortemark, elle retourna à la DR en 9-1944 comme 55.8676, elle fut à nouveau rendue erronément à la SNCB en juin 1950 et renumérotée sur papier uniquement comme 81.583 + tender 17.652. Elle resta garée à l'atelier de Schaerbeek jusqu'au 23-8-1950 date à laquelle elle fut cédée à la SNCF qui la numérotait 040D254

Abréviations :

DB : Chemins de fer Ouest Allemands
DR : Chemins de fer Est Allemands
PKP : Chemins de fer Polonais
DRG : Chemins de fer Allemands du Reich

SNCB	(a)	KPEV (b)		(c)			1958 (d)	1962 (d)	+ (e)		HT (f)	(g)	(h)
----	8602	Essen	5654	Henschel	13518	1915	-	-	-	-	?	-	(1)
81.503	8603	Hannover	5654	Hanomag	8752	1918	FHR	FHR	05/66	FHR	17.005	01/45	
81.504	8604	Hannover	5660	Jung	2909	1919	-	-	12/52	FLU	17.481	10/45	
81.505	8605	Essen	5662	Henschel	13526	1915	FVY	NK	12/65	NK	17.065	09/43	
81.506	8606	Hannover	5662	Jung	2904	1919	-	-	03/53	FVY	17.532	-	
81.507	8607	Münster	5662	Jung	2804	1918	-	-	12/52	FNSD	17.002	08/46	
81.508	8607	Hannover	5663	Jung	2905	1919	-	-	03/53	FKR	17.162	01/46	
81.509	8609	Hannover	5664	Jung	2906	1919	GT	FKR	05/66	FKR	17.438	07/46	
81.510	8610	Münster	5666	Jung	2908	1918	FMY	FGH	07/66	FGH	17.583	-	
81.511	8611	Essen	5667	Henschel	13531	1915	NK	NK	06/66	NK	17.259	06/44	
81.512	8612	Münster	5671	Vulcan	3459	1918	FVY	-	03/61	FVY	17.055	01/46	
81.513	8613	Essen	5672	Henschel	13546	1915	-	-	11/52	NK	17.017	11/45	
----	8614	Münster	5672	Vulcan	3460	1918	-	-	-	-	?	-	(2)
81.515	8615	Essen	5678	Henschel	13618	1915	-	-	02/53	FMY	17.580	02/43	
81.516	8616	Essen	5680	Henschel	13620	1915	-	-	06/57	FMY	17.141	04/45	
81.517	8617	Münster	5680	Wolff	946	1918	-	-	06/53	FKR	17.271	09/43	
----	8618	Essen	5681	Henschel	13621	1915	-	-	-	-	?	-	(3)
81.519	8619	Essen	5687	Henschel	13627	1915	FKR	-	12/58	FKR	17.419	06/44	
81.520	8620	Essen	5688	Henschel	13688	1915	-	-	11/52	LHY	17.375	10/45	
----	8621	Essen	5693	Henschel	13633	1915	-	-	-	-	?	-	(4)
81.522	8622	Essen	5695	Henschel	13635	1915	FLU	LNC	12/65	LNC	17.506	01/46	
81.523	8623	Essen	5703	Henschel	13643	1915	-	-	01/53	GMN	17.211	08/44	
81.524	8624	Essen	5711	Hanomag	7777	1916	FMY	-	05/60	FCV	17.412	07/46	
81.525	8625	Essen	5713	Hanomag	7779	1916	FBC	FMS	07/66	FGH	17.039	09/43	
81.526	8626	Essen	5722	Hanomag	7788	1916	FBC	GT	05/66	NK	17.118	08/43	
----	8627	Essen	5727	OŞK	8120	1916	-	-	-	-	?	05/44	(5)
81.528	8628	Essen	5738	OŞK	8131	1916	FGH	-	05/60	FGH	17.284	08/44	
81.529	8629	Essen	5742	OŞK	8135	1916	FVY	-	09/59	FVY	17.618	10/45	
81.530	8630	Essen	5751	Hanomag	8045	1917	-	-	12/52	FKR	17.469	06/50	(6)
81.531	8631	Essen	5754	Henschel	14381	1917	-	-	06/52	NK	17.080	10/45	
81.532	8632	Essen	5757	Henschel	14384	1917	FGH	FHS	04/67	FLV	17.446	07/44	
81.533	8633	Essen	5768	Henschel	14395	1917	FTM	NK	04/67	FLV	17.042	08/44	
81.534	8634	Essen	5770	Henschel	14397	1917	FTM	-	12/57	NK	17.364	05/45	
81.535	8635	Essen	5771	Henschel	14398	1917	FGH	-	06/61	FGH	17.527	11/44	
81.536	8636	Essen	5772	Henschel	14399	1917	-	-	11/52	GT	17.105	08/44	
----	8637	Essen	5773	Henschel	14400	1917	-	-	10/45	FHS	?	-	(7)
81.538	8638	Essen	5775	Jung	2515	1917	FNO	-	12/58	FNO	17.136	09/44	
----	8639	Essen	5776	Jung	2516	1917	FMY	-	05/60	FCV	17.334	-	(8)
----	8640	Essen	5777	Hanomag	8192	1917	-	-	-	-	?	08/44	(9)
81.541	8641	Essen	5781	Hanomag	8196	1917	-	-	-	-	?	-	(10)
81.542	8642	Essen	5782	Hanomag	8197	1917	-	-	-	-	?	-	(11)
81.543	8643	Essen	5786	Hanomag	8201	1917	-	-	12/52	FHS	17.269	08/44	(6)
81.544	8644	Essen	5788	Hanomag	8203	1917	LHY	-	09/58	LHY	17.420	-	
----	8645	Essen	5791	Hanomag	8206	1917	-	-	-	-	?	-	(12)
81.546	8646	Essen	5794	Hanomag	8209	1917	FLU	LNC	10/66	LNC	17.032	-	
81.547	8647	Essen	5797	Hanomag	8212	1917	-	-	03/53	NK	17.209	12/45	
----	8648	Essen	5798	Hanomag	8213	1917	-	-	-	-	?	-	(13)
81.549	8649	Essen	5901	Hanomag	8216	1917	FHS	FHS	11/65	FHS	17.459	01/46	
81.550	8650	Essen	5908	Hohenzollern	3686	1917	-	-	11/52	FVS	17.645	02/43	(6)
81.551	8651	Essen	5910	Hohenzollern	3688	1917	-	-	02/53	ATH	17.098	04/44	
81.552	8652	Essen	5921	Hanomag	8277	1917	FGH	FGH	04/65	LNC	17.366	12/45	
81.553	8653	Essen	5934	Hanomag	8357	1918	-	-	01/53	FGH	17.215	09/43	
81.554	8654	Essen	5935	Hanomag	8358	1918	LHY	NK	04/66	NK	17.204	06/44	
81.555	8655	Essen	5936	Hanomag	8359	1918	-	-	12/52	FMY	17.106	07/44	
----	8656	Essen	5941	Hanomag	8364	1918	-	-	-	-	?	08/44	(14)
----	8657	Essen	5943	Hanomag	8366	1918	-	-	-	-	?	-	(15)
81.558	8658	Essen	5945	Hanomag	8368	1918	GT	GT	08/63	GT	17.079	08/46	
81.559	8659	Essen	5947	Hanomag	8370	1918	NK	-	05/60	NK	17.355	08/46	
81.560	8660	Essen	5954	Hanomag	8377	1918	FMY	FMY	08/64	FMY	17.546	12/44	
81.561	8661	Essen	5955	Hanomag	8378	1918	-	-	12/52	FSR	17.323	04/45	
----	8662	Essen	5959	Hanomag	8382	1918	-	-	-	-	?	09/43	(16)
81.563	8663	Essen	5960	Hanomag	8383	1918	NK	-	12/58	NK	17.263	07/44	
----	8664	Essen	5962	Hanomag	8385	1918	-	-	-	-	?	-	(17)

SNCB	(a)	KPEV (b)		(c)			1958	1962	+ (e)		HT (f)	(g)	(h)
							(d)	(d)					
81.565	8665	Essen	5963	Hanomag	8386	1919	NK	-	09/59	NK	17.052	07/46	
81.566	8666	Essen	5966	Hanomag	8389	1919	FR	FR	08/63	FR	17.463	09/44	
81.567	8667	Essen	5969	Hanomag	8392	1919	LWC	ATH	05/66	LNC	17.499	09/43	
81.568	8668	Essen	5977	Vulcan	3333	1919	FGH	FGH	04/66	NK	17.286	07/46	
----	8669	Essen	5978	Vulcan	3334	1919	-	-	?	?	?	-	(18)
81.570	8670	Essen	5979	Vulcan	3335	1919	LHY	FVY	06/66	FVY	17.558	02/43	
81.571	8671	Essen	5982	Vulcan	3338	1919	-	-	12/51	FMY	?	06/50	(19)
81.572	8672	Essen	5993	Vulcan	3349	1919	FMY	FGH	05/66	LNC	17.172	-	
81.573	8673	Essen	5994	Vulcan	3350	1919	FCV	FMY	01/66	LNC	17.225	09/43	
----	8674	Essen	5995	Vulcan	3351	1919	-	-	?	?	?	-	(20)
81.575	8675	Essen	5999	Vulcan	3355	1919	-	-	12/52	FNSD	17.350	09/44	
81.576	8684	Hannover	5368	Hanomag	8590	1918	-	-	?	FVS	17.632	-	(21)
81.577	8685	Hannover	5378	Hanomag	8600	1918	-	-	?	FLU	17.637	-	(22)
81.578	8686	?	?	Schichau	2665	1918	-	-	?	LWC	17.640	-	(23)
81.579	8687	?	?	Jung	2930	1920	-	-	?	ANS	17.635	-	(24)
81.580	8688	?	?	Jung	2960	1920	-	-	?	FHR	17.630	-	(25)
81.581	8689	Kattowitz	5162	Linke-Hof.	1252	1915	FHR	NK	04/67	FLV	17.346	-	(26)
81.582	8690	Königsb.	4899	Humboldt	1030	1911	-	-	?	GT	17.634	-	(27)
81.583	8676	?	?	?	?	?	-	-	08/50	FSR	17.652	08/44	(28)



En 1959, deux locomotives du type 40 et deux locomotives du type 81 furent munies à titre d'essai d'un échappement Giesl, reconnaissable à la forme oblongue et très étroite de sa cheminée. Ce dispositif comportait un éjecteur percé de sept ou de huit ouvertures fixé directement sur la tuyère de la cheminée. Il était utilisé conjointement avec une tôle pivotante logée dans la boîte à fumée et qui forçait les gaz à traverser les gros tubes (où étaient logés les tubes du surchauffeur) de préférence aux petits afin de tirer un meilleur parti de la surchauffe.

Les deux machines de la série 81 munies de cet échappement furent les 81.253 et 81.464. Ce document montre la 81.464, accouplée au tender 17.048, photographiée au dépôt de Berchem le 30 mai 1959. Cette locomotive fut construite par Hanomag en 1915 (n° 7535) et immatriculée aux KPEV "Elberfeld 5164". Après la première guerre, elle fut cédée à l'Etat Belge et numérotée 8564. Elle fut radiée au dépôt de Mons en juin 1964. A sa gauche on distingue la 93.055 du dépôt de Berchem (construite par Wolff en 1909), laquelle fut retirée du service peu après en novembre 1959, et la 64.014 du dépôt de Mol (construite par Schwartzkopff en 1918 et déclassée en mai 1965).

Photo : collection Guy SMETZ

Courrier des lecteurs

A propos des machines "Schuster".

Monsieur Michel VERLINDEN nous signale qu'il reste au moins deux machines fonctionnant quotidiennement, mais pas en service commercial.

En effet, la C.I.W.L.T. dispose de deux Schuster, l'une à Bruxelles, l'autre à Oostende, c'est-à-dire dans les deux Sections des Wagons-Lits en Belgique. Elles délivrent les billets "haut-le-pied" permettant au personnel de circuler, soit entre ces deux gares, soit entre la gare de Bruxelles-Midi et les dépôts de Forest-Voitures et de Schaerbeek.

Ces billets, dont un exemplaire est reproduit ci-contre, sont valables 4 jours, à

dater de celui dont la date est écrite (toujours à la main). Toutefois, le voyage "aller" doit avoir lieu à la date indiquée. Les inscriptions, pas toujours très lisibles (caractéristiques de ces machines!) mentionnent : C.I.W.L.T. "Brussel N.Z.V. (Noord-Zuid-Verbinding) - Oostende - Dienst - Geldig 4 dagen - H.T. (heen/terug) - 2 (2ème classe). Quant aux billets utilisés pour circuler dans l'agglomération bruxelloise, ils portent la mention "Forest-Vorst / Haren-Buda (gare d'où l'on peut accéder au plus court aux groupes R et G de la formation de Schaerbeek).

Voici donc des intéressantes précisions. Merci à Monsieur Verlinden.



De Monsieur Pierre BERCHEM

Sur Bruxelles-Paris les suppléments ne valent que s'ils sont payés par le plus grand nombre !

On serait tenté de transformer de cette façon le célèbre slogan publicitaire des chemins de fer français, la SNCF, "Le progrès ne vaut que s'il est partagé par tous" en examinant les suppléments exigés pour l'emprunt d'un train entre Bruxelles et Paris durant certaines périodes assez longues de la journée. Est-ce cela le progrès, faire payer des suppléments pour pouvoir embarquer dans un train ?

En effet, si l'on a raté à Bruxelles-Midi le train 284 pour Paris (départ 14 h 13), il faudra patienter jusqu'à 19 h 07 (train 286) pour pouvoir emprunter un train à destination de Paris sans supplément ! Les trains de 15 h 04 (TEE 88 Watteau), de 16 h 00 (EC 38 Jacques Brel), de 17 h 11 (TEE 84 Rubens) et de 18 h 13 (TEE 86 Brabant) sont des trains à supplément. En 2ème classe le supplément coûte 180 F pour les TEE 88, 84 (le dimanche seulement) et 86 (tous les jours sauf le vendredi). Par contre les autres jours de circulation de ces TEE, il faut payer 360 F de supplément en 2ème classe. En 1ère classe ces suppléments sont respectivement de 360 et 600 F. Ces suppléments variables en fonction de la plage horaire de départ et du jour de circulation d'un train sont caractéristiques du système tarifaire de la SNCF.

Sachez que les suppléments de 180 F en 2ème classe et de 360 F en 1ère classe sont de "niveau 2" car il s'agit de trains très demandés en 1ère classe. Les suppléments de 360 F en 2ème classe et de 600 F en

1ère classe sont de "niveau 4" car il s'agit de trains très demandés dans les deux classes. Signalons que dans le jargon tarifaire de la SNCF existent encore des suppléments de "niveau 1", trains ayant des places disponibles dans les deux classes (sans blague !) et des suppléments de "niveau 3" pour les trains très demandés en 2ème classe.

Avec ces suppléments variables, on essaie sans doute de déjà accoutumer les voyageurs aux pratiques tarifaires qui seront en vigueur pour l'accès aux futurs TGV Bruxelles-Paris et trains Eurostar. Le prix du billet sera donc variable en fonction de la demande.

Notons que la catégorie de train TEE, signifiant Trans Europ Express, sup-primée depuis la création du réseau des trains Eurocity en 1987, réapparaît en 1993 mais uniquement sur la relation Paris-Bruxelles-Amsterdam. C'est peut-être la preuve que le train TEE est resté dans l'esprit des voyageurs synonyme de train de qualité ou de prestige. Doit-on penser que le train Eurocity n'était pas, commercialement parlant, synonyme de train de qualité sur cet axe puisqu'il n'y subsiste plus qu'un seul train de cette catégorie et seulement entre Bruxelles et Paris ? Par contre les TEE, version 1993, comportent également des voitures de 2ème classe. Dans un tract horaire de la SNCF on qualifie cette nouveauté comme : "... une amélioration de l'offre ...". Les voitures de 2ème classe des TEE sont d'anciennes voitures TEE de 1ère classe transformées. On a réussi le tour de force de disposer 76 fauteuils à l'intérieur d'une voiture à couloir central qui à l'origine n'en comportait que 46 ! De plus, certains de ces fauteuils, perfidement désignés "place côté fenêtre" par le système électronique de réservation de places,

n'offrent en réalité qu'une magnifique vue sur le trumeau. Le voyageur de 2ème classe désirant regarder le paysage et héritant d'une place pareille risque d'être déçu, surtout s'il a payé 360 F de supplément. Doit-on déjà habituer les voyageurs aux futurs TGV Bruxelles-Paris et Eurostar dont quelques places tant de 2ème que de 1ère classe, une nouveauté, n'offriront comme seul panorama la contemplation d'un trumeau pendant toute la durée du voyage ? Certaines voitures TEE de 1ère classe à 8 compartiments à 6 places assises ont également été transformées en voitures de 2ème classe. Elles comportent toujours 8 compartiments mais à 8 places assises. Pour obtenir ce résultat, la porte des compartiments a été sup-primée, car le passage de 3 à 4 places de front rendait déjà le couloir latéral fort étroit ! On est bien loin du niveau de confort d'une voiture Eurofima de 2ème classe. N'aurait-il pas été préférable de former des rames mixtes pour les nouveaux TEE, à savoir les voitures TEE pour les voyageurs de 1ère classe, une voiture-restaurant TEE et des voitures corail ou Eurofima pour les voyageurs de 2ème classe ? Il est vrai que la SNCF tient fort à un aspect extérieur homogène de ses trains de prestige. Mais n'a-t-on en réalité pas réinventé la voiture de 3ème classe par ces aménagements intérieurs pour le moins étriqués ? Etait-ce cela, l'amélioration de l'offre ?

Quant aux temps de parcours des nouveaux TEE, ils ont été allongés par rapport aux anciens TEE. Rappelons qu'en 1963, première année de circulation des TEE en traction électrique entre Bruxelles et Paris, un train sans arrêt reliait les 2 capitales en 2 heures et 20 minutes. Les meilleurs temps de parcours actuels demandent 2 heures et demie (TEE 86 et 83). Le trainard de la famille TEE, version

1993 est le TEE 89 Watteau quittant Paris à 12 h 26 et arrivant à Bruxelles-Midi 3 heures et une minute plus tard, car il s'offre le luxe d'un arrêt de service à Quévry vu qu'il n'est même pas remorqué par une locomotive polytension. Le plaisir de découvrir les charmes d'un arrêt de service à Quévry nécessite, pour faire bonne mesure, le paiement de suppléments de "niveau 2".

On exige 180 ou 360 F de supplément selon la classe choisie pour faire le voyage de Bruxelles à Paris à bord de l'EC 38 Jacques Brel. Ce train, dont les voitures sont fournies par la SNCF, relie les 2 capitales en 3 heures et 1 minute en desservant Mons, Aulnoye et Saint-Quentin mais en s'offrant en plus un arrêt de service à Quévry, car lui aussi n'est pas remorqué par une locomotive polytension. Cet EC est composé en 1ère classe de 2 voitures Eurofima et d'une voiture Corail à couloir central, 2 types de matériel offrant un excellent confort équivalent, à mon avis, à celui des voitures TEE de 1ère classe. En 2ème classe on a le choix entre la B 10 tu, la célèbre voiture de 2ème classe climatisée à couloir central de la SNCF et la B11u, une voiture climatisée à 11 compartiments à ... 8 places ! La B 10 tu est, toujours à mon avis, nettement plus confortable que la voiture TEE de 2ème classe à couloir central. La B11 u est équipée de 8 strapontins par compartiment déguisés en

sièges et l'éclairage de cette voiture ne parvient pas, à mon avis, à "neutraliser" la sombre décoration intérieure. La voiture B 11 u à 88 places est-elle plus confortable que la voiture TEE de 2ème classe à 8 compartiments à 8 places ? Assurément, la réponse à cette question est difficile. Mais pourquoi la SNCF n'a-t-elle pas engagé dans ce train un autre modèle de B11 u qu'elle possède également, mais avec seulement 6 places assises par compartiment ?

Au fait, j'allais oublier que des voitures voyageurs identiques à celles engagées sur l'EC Jacques Brel équipent les trains normaux de l'axe Paris-Bruxelles (Amsterdam) ainsi que des I6 et I 10 de la SNCB. Par train normal il faut comprendre un train dont l'accès n'est pas soumis au paiement d'un supplément. Certains de ces trains sans supplément sont même légèrement plus rapides que l'EC 38 Jacques Brel !

Que penser également de l'impact sur l'image de marque du chemin de fer des retards parfois importants des trains de la relation Bruxelles-Paris, retards occasionnés par des travaux de voie ou par les avaries fréquentes de certaines locomotives polytension ? Ces retards sont d'autant plus difficilement acceptables s'ils affectent un train à supplément de "niveau 4". Pour mémoire, le billet Bruxelles-Paris aller-

retour coûte 2800 F en 2ème classe au plein tarif auxquels il faut ajouter 720 F de suppléments si les voyages aller et retour s'effectuent à bord de trains très demandés.

Qu'en est-il de la qualité de la restauration à bord des trains à supplément sur cet axe ? On a eu l'occasion de lire récemment un article dans une revue ferroviaire française assez critique à ce sujet.

En fin de compte, sur l'axe Bruxelles-Paris le supplément ne sert-il plus qu'à dissuader certains voyageurs d'emprunter quelques trains circulant dans des sillons horaires fort demandés ? N'a-t-on pas un peu oublié qu'auparavant le train à supplément était un train plus rapide et plus confortable que les trains sans supplément ?

N'a-t-on peut-être plus pu sur la ligne classique Bruxelles-Paris améliorer la qualité du service, car on parlait du principe que les travaux de construction d'une ligne et d'un train à grande vitesse nécessiteraient des moyens financiers si importants qu'il ne resterait plus rien pour la ligne classique ou alors que des miettes pour "tenir le coup" jusqu'à l'inauguration de la ligne nouvelle ? Bien sûr le progrès sur la ligne Bruxelles-Paris, comprenez le futur TGV, ne vaudra que s'il est partagé par tous, mais n'aura-t-il pas déjà un avant-goût amer ?

Râlons un peu ...

L'électricité, cela coûte cher, mais encore plus que vous ne le croyez...

La SNCB paie un facteur d'électricité assez croquignolet d'environ 300 millions de francs par mois. Si vous comptez bien, cela fait près de 4 milliards par an ! Ce qu'on connaît moins, c'est la façon dont cette facture est établie. En réalité, elle comporte deux tarifs: la consommation réelle, comptée à environ 1,2 Fr/kWh (heures normales) ou 0,8 Fr/kWh (heures creuses) pour un montant mensuel approchant les 100 millions de francs, et le supplément de puissance mensuel dont le mode de calcul est plus tarabiscoté: il est proportionnel à la puissance maximale consommée par l'ensemble du réseau pendant un quart d'heure dans le courant du mois. Ce compteur est remis à zéro au début de chaque mois après relevé. La puissance maximale se situe naturellement pendant les heures de pointe du matin et de l'après-midi. Ce supplément de puissance est justifié par les tout-puissants producteurs d'électricité, qui doivent calibrer leurs installations afin de pouvoir assurer l'alimentation, même au plus fort des périodes de pointe. Rien de plus normal, pensez-vous. Ce qui est moins

normal, c'est que le kWh de puissance mensuel est facturé à plus de **600 Fr/kWh**, et que ce supplément équivaut aux deux tiers de la facture totale, soit plus de **deux milliards par an** !! Et ce, pour la seule SNCB (car l'industrie paie aussi son écot). On peut raisonnablement penser que depuis le temps, les producteurs d'électricité ont amorti leurs installations et que ces tarifs exorbitants devraient être revus à la baisse, mais comme il s'agit d'importants fournisseurs de dividendes et qu'ils jouissent d'une position de force face à des pouvoirs publics eux-mêmes actionnaires, l'espoir est faible. Toujours est-il que si ces producteurs voraces réduisaient de moitié leurs exigences, la SNCB ferait une économie de près d'un milliard par an: l'équivalent de son déficit annuel. On peut alors se poser la question de savoir si la SNCB ne gagnerait pas à construire ses propres centrales, à l'instar de la DB et des CFF. A-t-on jamais calculé le rendement à long terme d'un tel investissement ? En attendant, on bride les engins de traction (limitateurs de courant sur les locomotives, suppression d'un cran de traction sur les "break", réglage inférieur des relais d'accélération) pour éviter de consommer de trop, décision également motivée par le sous-équipement en sous-stations. Mais à propos d'engins de traction, peut-être avez-

vous remarqué de drôles d'inscriptions sur le flanc de certaines "break" (et dans le PC de locos 21) ainsi que de petites plaques à caractères jaunes sur fond bleu apposées sur des locomotives 21 - 27! Le texte nous apprend que ces engins ont été vendus à des sociétés de leasing (dont Wilmington et IKEA (si! si!)) qui les louent à la SNCB, laquelle paiera bien sûr au bout du compte beaucoup plus cher. Ont ainsi été bradées: les locos série 20 et des AM 800. L'entretien reste à charge de notre bonne Société qui est en train de vendre ses meubles.

Et puisqu'on en est au matériel, parlons-en. On peut se demander pourquoi la SNCB s'est obstinée à laisser rouler sur des lignes telles que la 73, des rames tractées diesel, lourdes et d'une lenteur d'escargot grâce à la puissance misérable d'engins de traction pourtant qualifiés "de grande puissance", alors que des autorails bien conçus auraient rendu de bien meilleurs services, et auraient finalement coûté moins cher que de devoir ferrailer des locomotives poussives qui avaient à peine 20 ans et commandées en surnombre. Ailleurs, ce sont de malheureuses carcasses brinquebalantes de 40 ans qui acheminent péniblement les quelques héroïques irréductibles qui s'entêtent à encore prendre le train sur des lignes dont

la fermeture est décidée depuis longtemps. Curieuse politique anti-autorail de dirigeants qui ont cependant poussé à l'extrême l'option automotrice. Question matériel de traction électrique, c'est l'horreur: alors que la SNCB s'était dotée avec les locomotives de la série 20 d'engins enfin convenables et capables de rivaliser avec les réalisations des réseaux voisins malgré quelques maladies de jeunesse, "on" s'est empressé de reprendre des options ridicules dont la construction des locomotives série 21 constitue un affligeant exemple: faire moins bien, mais tout aussi cher avec une fiabilité médiocre. Ne parlons même pas des 12, avec lesquelles atteindre le 160 km/h relève de la science-fiction dès que la charge s'élève un peu. Il y a bien les "break", me direz-vous ! Exact: ces automotrices étaient munies d'un

équipement électrique performant, qui aurait pu donner toute sa mesure, installé dans un engin destiné au trafic omnibus: accélération élevée et freinage par récupération. Rassurez-vous: on les fait circuler sur les relations IC, souvent accouplées par six, là où un train tracté aurait coûté bien moins cher à la place assise: 12 postes de conduite, 6 fourgons, deux fois trop de première classe, et un équipement de traction surabondant ! Quant à l'intercirculation, n'en parlons pas. Il est vrai que l'aménagement intérieur ne se prêtait pas au trafic omnibus: portes et plate-formes étroites, couloirs exigus, et on avait espéré que les automotrices "sprinter", conçues spécialement dans le but d'assurer les trains omnibus, auraient bénéficié des leçons apprises. Pour l'aménagement intérieur, bel effort, mais l'équipement de

traction est bâclé: hacheur identique à celui des automotrices classiques, et si on a gagné en accélération en modifiant le rapport d'engrenages, force est de constater qu'une fois passé les 80 km/h, il n'y a "plus personne à la maison". Une break triple fait aussi bien. Pendant ce temps, nos voisins allemands mettent au point une machine universelle de 6400 kW, de conception modulaire. Mais Alléluia ! le TGV, nouveau Messie, est là !

Pauvre chemin de fer, mis en coupe réglée par des politiciens sans scrupules esclaves du clientélisme, et soumis aux impératifs du profit à court terme. Ressemblera-t-il bientôt à la SNCF ? Il est en tout cas à craindre que le progrès ne sera pas partagé par tous...

Un râleur...

Curiosité ferroviaire

Dans notre numéro précédent, nous vous avons présenté dans notre rubrique "curiosité ferroviaire" un bien curieux chasse-neige provenant d'un avion de chasse reconverti.

En disant que les pays de l'Est avaient ainsi peut-être trouvé une parade pour réutiliser le matériel militaire en surplus, nous ne croyions pas si bien dire.

En effet, Stéfán DENAYRE a rencontré le 23 septembre dernier au dépôt de Poznan-Glowny en Pologne, un char reconverti en véhicule pour train de secours !! En cas de déraillement, cet engin peut rapidement être amené sur place et entamer sans tarder le déblaiement de la voie à l'aide de la lame placée à son avant, et même effectuer des opérations de relevage. Il est déchargé du wagon à l'aide d'une passerelle mobile visible à l'arrière.

Voici donc un second engin de terreur devenu bien inoffensif...



Petites annonces

☐ **Cherche** Afin de réaliser une série d'émissions à thème ferroviaire, la télévision locale namuroise CANAL C recherche des documents filmés ayant trait au rail à Namur.

Si vous possédez de tels documents et pensez pouvoir les prêter, vous pouvez contacter :

CANAL C, rue Froidebise, 1 à 5000 NAMUR (Madame Joëlle JANSSENS ou Anne FOURNY).

☐ **A vendre** La gare de Roisin-Autreppe est à vendre! Située sur l'ancienne ligne 90A Dour-Bavay, cette ancienne gare frontière est située sur la commune des Honnelles, dans les Hauts-Pays. Le bâtiment est constitué de deux corps de logis réunis par une grande aile de 16 mètres, le tout implanté sur un terrain de 60 ares.

Le propriétaire actuel, souffrant, désire vendre son bien. Pour ceux qui seraient intéressés, il faut contacter :

Monsieur. FAUVIAUX, rue Rose Nesse, 35 à 7040 WASMES.

☎ : 065/667785.

Le prix de vente tourne aux alentours de 2.500.000F. Avis aux amateurs!

Les petites annonces sont publiées gratuitement pour nos membres

Nos voyages

26 juin 1993

Voyage d'adieu aux automotrices "Marelli" et "500"

Le 26 juin 1993, à 8.05 en gare du Nord, deux automotrices allaient devenir les vedettes d'un jour, joie d'un côté pincement de coeur de l'autre. En effet, il s'agira de leur consacrer une dernière journée avant leur retraite bien méritée. Nous les présentons, levons le voile et...les voici, la 048 "Marelli" et, en tête, la 531 dont la face avant de sa voiture ABD avait pour l'occasion retrouvé son état presque d'origine avec des simples phares blancs.

Le départ est donné, la rame se tire allègrement dans les aiguilles pour ensuite rejoindre le grill de l'atelier électrique de Schaerbeek. Là nous attendent trois autres automotrices pour une photo de famille : respectivement les 051, 502, 147 et 531.

Quelques minutes plus tard, après changement de front, nous nous dirigeons vers la ligne 161. La Marelli en tête, notre train traverse la gare du Quartier Léopold en pleine mutation, puis celle d'Ottignies.

Après une première étape photo à Gembloux, nous changeons de cap pour circuler sur les lignes 144 et 130 jusqu'à Namur. Les premiers arrêts photos feront la joie des riverains; se posant certes quelques questions quant à notre empressement à photographier ce train pour le moins banal !

A Namur, nos vedettes prirent la direction de Liège (ligne 125). La Meuse ne nous quittera plus jusqu'à la Cité Ardente.

Nous continuons notre route : de notre compartiment de première, nous pouvions "écouter" l'évolution des crans du relais d'accélération, des couplages et du shuntage. A nouveau quelques arrêts, dont Marche-les-Dames, Huy et sa célèbre collégiale. Le paysage se métamorphose et devient de plus en plus industriel. Les entrepôts anciens et les corons se succèdent avec comme arrière-décor, les hauts-fourneaux et les grandes halles de Cockerill-Phenix.

Le train entre à Liège pour s'immobiliser quelques minutes, le temps d'une photo et de changer de front.

Il est 13h40, la 531 à nouveau en tête, la 048 en seconde position, nous évoluons sur le faisceau sud des Guillemins. Le pont du Val Benoît est franchi; celui-ci est un exemple de pont poutre conçu par l'ingénieur Vierendeel.

La Vesdre nous tiendra compagnie jusqu'à Dolhain-Gileppe. Les gares de Trooz, Pépinster et de Verviers-Central, dont



PHOTO 16-21 *A notre connaissance, c'est la première fois qu'une automotrice "Marelli" circulait entre Namur et Liège. Cet événement fut immortalisé en plusieurs endroits de la ligne, dont Marche-les-Dames.*

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

l'architecture fraîchement rénovée vaut la visite, feront l'objet d'arrêts photos.

Les courbes et contre-courbes se succèdent, interrompues ça et là par quelques beaux tunnels en maçonnerie.

A Welkenraedt, nous sommes obligés de quitter notre confortable "Marelli" pour rejoindre la 531 qui, seule, continuera

jusqu'à Aachen Hbf.

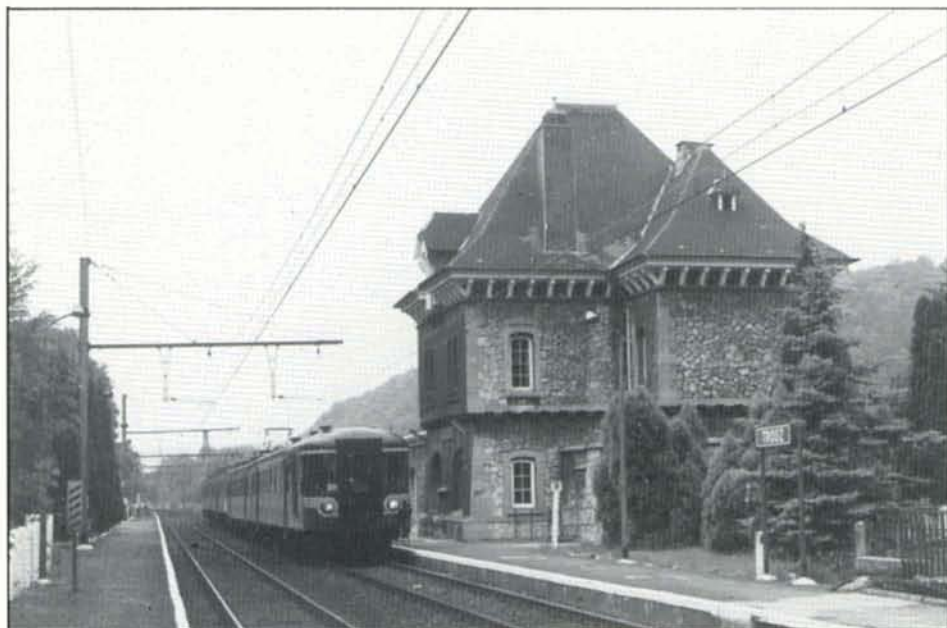
15h15, le signal de départ est donné et notre 531 quitte la gare, accélère et roule sur les derniers kilomètres de rail belge. Un bel ouvrage métallique est traversé et nous voici enfin en Allemagne.

Nous laissons les losanges de changement d'administration ferroviaire et au kilomètre

PHOTO 16-22 *L'architecture des gares de la ligne 125 ne laisse planer aucun doute quant à leur origine "Nord-Belge". Ici la gare de Statte.*

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN





← **PHOTO 16-23**

Autre ligne, autre architecture, la gare de Trooz, certainement une comptant parmi les plus belles de Belgique.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

kilomètre 74,9, nous passons un ouvrage d'art qui nous permet le report de notre voie à droite, avant l'entrée du "Buschtunnel". Le premier signal DB est franchi et nous descendons le plan incliné à Aachen Süd (26 ‰) pour enfin nous immobiliser sous la superbe verrière de Aachen Hbf. Quelques minutes plus tard nous devons évoluer de la gare vers la voie en impasse 74.

Quelques caractéristiques de Aachen Hbf :

- en gare, la tension caténaire des voies 6, 7, 8, 9, ainsi que celle de la voie 11 en impasse est commutable.

- les deux voies principales entre Welkenraedt et l'entrée de Aachen Hbf, la gare de Aachen Süd et la voie 74 sont électrifiées exclusivement en 3 kV =.

- enfin, les autres voies en gare de Aachen Hbf sont électrifiées en 15.kV 16 hz 2/3.

Quelques engins moteurs de quatre réseaux différents seront observés et photographiés dont :

- l'autorail des NS De II 171;
- la E 103.238-2, locomotive de 14.000 CV, la plus puissante du monde à une seule caisse (en nouvelle livrée "crevette");
- la E 143.629-4 de la DR tirant un marchandise;
- la E 140.820-2 dans sa livrée d'origine verte;
- la E 110.307-6 devant un train régional;
- la 1606 de la SNCB démarant le train IC 320 à destination d'Oostende, la 215.127-2 assure la pousse en queue du convoi;
- la machine de manoeuvres 360.608-4, semblable aux types 80 de la SNCB.

Certains membres "non photographes" ont pu perfectionner ou échanger leur connaissance de la signalisation DB et échanger leurs idées à ce sujet. Notons que

⌘ **PHOTO 16-24**

Sous la superbe marquise de la gare d'Aachen Hbf, on peut admirer du matériel moteur de quatre réseaux différents : DB - DR - NS et SNCB. La photo nous montre, outre la 531, l'autorail De II 171 des NS et la locomotive électrique 110.445-4 de la DB.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

← **PHOTO 16-25**

La 531 prête au départ vers Welkenraedt côtoie de la E 103.238-2 et sa nouvelle et disgracieuse livrée rouge "crevette".

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



➔ **PHOTO 16-26**

La présence d'une "Marelli" sur la ligne de La Vesdre ne constitue pas en soi une première. Autrefois, il était déjà possible d'en apercevoir occasionnellement une en remplacement d'automotrices postales, sur la relation vers Verviers. Par contre, pour la première, mais hélas, aussi la dernière fois, une automotrice Marelli, la 048, a parcouru la ligne 43 d'Angleur à Marloie, photographiée ici à Rivage.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

les installations fixes tout comme le matériel roulant sont dans un état de propreté digne de la réputation de ce pays

Le signal Sh1 nous autorise à revenir en gare et, à 16h10, le départ est donné pour le retour vers la Belgique. Nous remontons le plan incliné, roulons encore quelques kilomètres sous caténaire DB pour ensuite rejoindre notre "Marelli" à Welkenraedt. Après le réaccouplement nous sommes à nouveau prêt à poursuivre le périple en "tandem". Notre automotrice à "rivets apparents" est à nouveau en tête. Nous redescendons à toute vitesse la vallée de la Vesdre jusqu'à Liège-Guillemins pour à nouveau changer de sens de marche et s'élancer sur la ligne 43 récemment électrifiée depuis la fin du mois de mai. La nature devient de plus en plus belle. Au passage, on remarqua quelques splendides granges ou fermes-château, toutes construites en pierre du pays. La ligne encore armée de barres courtes nous fait rêver au temps où la signalisation mécanique y était encore reine. Nos vedettes traversent les gares paisibles. Nos yeux s'attardent quelques peu sur le château de Vieuxville construit par Delamarck, dénommé alors le Sanglier des Ardennes.

Vers 16h35, nous arrivons à Marloie. Dans le faisceau, la 5401 attend, en tête d'un train de marchandises, le départ. Après un dernier changement de front, nous quittons Marloie non sans jeter un dernier coup d'oeil furtif à cette vieille cabine de signalisation, située à notre gauche, avant d'attaquer la courbe limitée à 90 km/h.

Le temps passe, l'impressionnant chantier DROUARD opérant entre Courrières et Nannine nous oblige à ralentir à 60 km/h

➔ **PHOTO 16-27**

La gare de Comblain-au-Pont était encore desservie le 26 juin dernier. Depuis le nouveau service d'hiver les trains ne s'y arrêtent plus...

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

➔ **PHOTO 16-28**

Un arrêt fut organisé dans la remarquable entité de Sy, où notre train est photographié devant le tunnel.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 16-29 Pour l'occasion, la face avant de la voiture ABD de la 531 avait retrouvé son aspect d'origine, avec des simples phares blancs. En outre, de Bruxelles à Trooz, elle fut présentée avec sa numérotation d'origine à petits chiffres. Notre train est ici visible lors d'un arrêt-photo à Barvaux.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN

puis à 40, vitesse qui nous permet d'apercevoir un instant l'armada de matériels utilisés.

La nostalgie se fera de plus en plus pinçante à mesure que nous approchons de Bruxelles. Pouvons nous imaginer un instant que nos chères automotrices vivent leurs dernières minutes... Ce voyage merveilleux empreint de la reconnaissance que nous avons pu témoigner à ces rames qui, quarante ans durant, n'ont jamais failli à leur devoir, de transporter par tous les temps ces hommes et ces femmes vers leur lieu de travail ou leur foyer. Puisse-t-on ne jamais les oublier, nous, les passionnés du chemin de fer. L'image de leur silhouette restera, "ad vitam eternam", gravée dans nos mémoires et nos cœurs.

Adieu MARELLI et 500...

□

Après notre voyage, la 048 et la 531 furent d'abord garées à l'atelier de Schaerbeek avant d'être transférées à l'atelier central de Mechelen. Leur mise hors écriture est intervenue le 1er juillet.

Samedi 7 août 1993

Escapade à Gerolstein

Notre grand voyage "Vennbahn", avec cette année une prolongation jusqu'à Gerolstein en Allemagne, a connu un inespéré succès. Malheureusement, le cœur de la plupart d'entre-nous n'était pas de la fête. C'est en effet ce jour-là que fut inhumé notre regretté Souverain, le Roi Baudouin. Nous n'avons pas pu différer ce voyage pour des raisons pratiques d'organisation. Les autorisations reçues ne sont valables qu'un seul jour et reporter celui-ci aurait inévitablement conduit à engendrer des frais supplémentaires difficilement supportables pour notre association. Aussi, nous avons marqué cette journée de deuil en pavaisant les locomotives du drapeau belge, témoin de notre profond recueillement.

Le nombre de participants fut tel que notre rame initialement composée de six voitures K1 de première classe et de notre voiture-buffet, dû être renforcée par trois voitures supplémentaires du type K3, soit un total de 10 véhicules !

Au départ de Mons et ce jusqu'à Liège-Guillemins, ce long et lourd convoi fut remorqué par la 6077, non sans l'assistance d'une locomotive électrique placée en tête : la 2501.

Arrivée dans la Cité Ardente, la 2501 a cédé sa place à la 6041 de l'ATF-Kinkempois.

Rapidement, nous voici dans les courbes de la ligne de l'Amblève, entre Rivage et Trois-Ponts, bercés par le mélodieux

concert métallique des joints des barres courtes.

Le train repartira de Trois-Ponts après un changement de front, la 6077 se retrouvant alors en première position devant la 6041.

Le point fort du voyage fut bien sûr le parcours au-delà de Butgenbach, qui dévoilera des superbes paysages des Hautes Fagnes et ensuite de l'Eifel allemand.

A Junkerath, nous rejoignons la ligne principale Köln - Trier. Un arrêt prolongé y sera marqué et mis à profit pour photo-

graphier le dépassement d'un train régulier remorqué par une locomotive diesel de la série 215 de la DB. Avant de repartir, notre convoi sera encore fixé sur pellicule parmi la superbe batterie de signaux mécaniques implantés à la sortie de la gare.

Tous les participants furent frappés et stupéfaits de constater la qualité remarquable de la voie allemande, pas le moindre choc ni le moindre mouvement de lacet ! Mais quel est donc la recette de la DB pour obtenir un tel résultat ?



PHOTO 16-46 - L'arrivée de notre convoi à Trois-Ponts. La 6041 est pavaisée du drapeau belge, témoin de notre recueillement en cette journée de deuil. Après un changement de front nous prendrons la direction de la Vennbahn.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

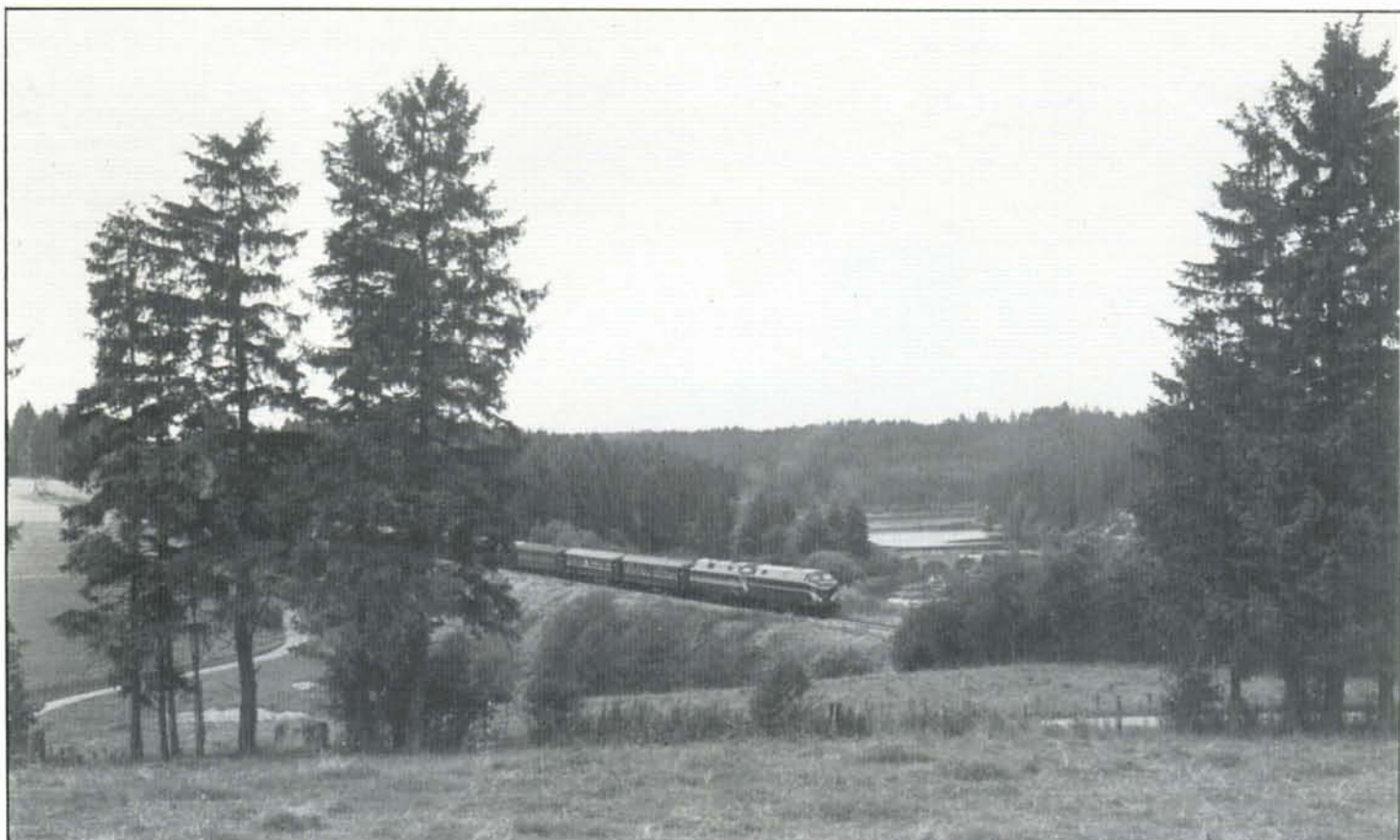


PHOTO 16-50 *Un magnifique point de vue vers la ligne et le lac s'offre aux regards à +/- 2 kilomètres de la gare de Butgenbach. On ne pouvait pas y passer sans marquer un arrêt-photo.*

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN



PHOTO 16-51 *A Junkerath, nous avons rejoint la ligne principale Köln - Trier. Un arrêt prolongé y fut marqué pour permettre à un train régulier de nous dépasser. Celui-ci était remorqué par la locomotive diesel 215.048-0 du dépôt de Trier, revêtue de la nouvelle livrée rouge "crevette". La DB a récemment décidé de stopper les révisions générales sur plusieurs type d'engins diesel, dont les V215. Ces locomotives furent construites à 150 exemplaires de 1968 à 1969. Elles sont pourvues d'un moteur diesel de 1.900 CV et de la traditionnelle transmission hydraulique Voith.*

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 16-49

A Pelm, le site de la ligne est dominé par le château de Kasselburg. A cet endroit vient s'embrancher la ligne en provenance de Mayen, visible à droite, dont le service voyageurs est supprimé depuis le 11 janvier 1991. Actuellement, cette antenne secondaire est encore desservie quotidiennement par quatre parcours marchandisiers aller-retour.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

La propreté omniprésente, que ce soit le long des voies, dans les gares ou le matériel roulant, n'est également pas passée inaperçue...

Des arrêts-photos furent programmés dans les sites les plus pittoresques de la ligne. A Lissendorf, notre train sera immortalisé devant la remarquable cabine de signalisation dont le nom est peint en caractères gothiques.

Non loin de Gerolstein, plus précisément à Pelm, la petite ligne locale en provenance de Mayen vient s'embrancher. Cet endroit est dominé par les ruines du Kasselburg de Pelm, nouvelle occasion pour les photographes d'exercer leur talent.

Vers 16H00, nous arrivons enfin à Gerolstein. La petite surprise du jour fut la manoeuvre de notre 6077 sur la plaque tournante du dépôt de Gerolstein. Mais déjà, il est temps de réembarquer, c'est que nous sommes loin de Bruxelles !

Beaucoup ont regretté le nombre réduit d'arrêts-photos proposés, mais la longueur du périple et la durée nécessaire pour réaliser certains arrêts-photos, ne permettait pas d'en projeter d'avantage.

Au retour, la voiture-buffet, pour qui ce fut la grande rentrée en service après deux longues années d'inactivité, fut prise d'assaut par les quelque 500 participants. Rapidement d'ailleurs, les victuailles et les boissons firent défaut.

Mais il est déjà temps de se quitter non sans s'être donné rendez-vous à l'année prochaine pour une journée que tous espèrent aussi belle.

Marco MARELLI

➤ PHOTO 16-52

A près de 9 heures de trajet depuis le départ de Mons, notre train vient enfin de s'immobiliser dans la gare extrême de notre excursion : Gerolstein. Pas pour longtemps toutefois, moins de 50 minutes plus tard, il sera déjà temps de réembarquer pour le retour.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

➔ PHOTO 16-53

La petite surprise du jour fut la manoeuvre de la 6077 sur la plaque tournante du dépôt de Gerolstein.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Le matériel marchandises

Les marquages - suite -

B) Marquage des wagons

Chaque wagon comporte, apposés en des endroits précis, des marquages réglementaires donnant toutes les informations utiles quant au réseau propriétaire, le régime d'échange auquel il est soumis, son type, son numéro de série, ses dimensions, les

conditions de chargement et d'exploitation, ses capacités de freinage, etc... Qui sait "lire" ces codes connaîtra donc la carte d'identité du wagon. Nous allons essayer d'y voir clair.

1. L'immatriculation unifiée

31 RIV	codes du régime d'échange
88 B	réseau propriétaire
696 1112 - 5	n° de série
Fads	type

1.1 Régime d'échange

Les réseaux se sont groupés et ont élaboré des règles d'utilisation commune de leur parc marchandises, dans un même souci de rentabiliser au maximum un investissement parfois considérable. Les wagons répondant à certains critères sont ainsi exploités en pool, c'est à dire qu'il n'est pas obligatoire de les renvoyer à leur réseau propriétaire après chaque voyage. Lorsqu'une avarie est décelée, elle sera réparée par le réseau sur lequel l'avarie a été constatée (les wagons de particuliers sont en général entretenus par leur propriétaire).

Les wagons répondant aux critères d'exploitation en commun sont marqués **RIV**

(**R**igolamento **I**nternazionale **V**eicoli). Quelques réseaux (neuf au total) européens ont élaboré un régime d'échange particulier; les wagons correspondants portent le sigle **EUROP** (ou **RIV - EUROP**). Sept réseaux de l'ancien Bloc de l'Est s'étaient réunis au sein d'un autre organisme, appelé **OPW** (**O**bshtchij **P**ark **W**agonow); leurs wagons portent le sigle **RIV - OPW**.

Le groupe de deux chiffres figurant à gauche du sigle RIV donne le code du régime d'échange, qui fournit des indications au sujet de l'écartement, fixe ou variable, ou du régime d'exploitation. Sont réservés aux wagons à marchandises les nombres de 01 à 49 et 80 à 89.

1.1.1 Caractéristiques générales du premier chiffre:

régime d'exploitation:	0 - 1 RIV - RIV/OPW exploités en commun
	2 - 3 RIV - RIV/OPW non exploités en commun
	4 - 8 non RIV - non OPW
trains de roues:	0 - 2 - 4 wagons à essieux
	1 - 3 - 8 wagons à bogies

1.1.2 Caractéristiques générales du deuxième chiffre: (seuls les chiffres 0 à 6 sont utilisés en régime RIV):

propriétaires:	0 - 1 - 2 wagons réseau
	3 - 4 wagons privés
	5 - 6 wagons privés loués
écartement:	0 - 1 - 3 - 5 fixe
	2 - 4 - 6 variable

Ces chiffres sont banalisés, lorsqu'utilisés avec le premier chiffre = 8

Quelques détails:

00, 20 et 30	: réservés
10	: wagons d'usine
01 - 11	: wagons réseau parc EUROP
02 - 12	: OPW à écartement variable
03 - 04 - 13 - 14	: pour les wagons de type I, wagons propriété de la société INTERFRIGO
15 - 16 - 25 - 26	: pour les wagons de type I, wagons privés loués, exploités sous régime Interfrigo, bien que n'appartenant pas à cette société.
40 - 80	: wagons de service
41 - 43 - 45 - 81 - 83 - 85	: wagons admis en trafic international par accords spéciaux
42 - 44 - 46 - 82 - 84 - 86	: wagons réservés au trafic intérieur.

Noter qu'en Belgique, pour les wagons de service ou réservés au trafic intérieur, le sigle RIV est remplacé par un triangle.

1.2 Réseau propriétaire:

Figurent sur le wagon le code chiffré et l'abréviation du réseau propriétaire (à noter que le réseau SNCB est le seul à apposer son logo commercial). Sont susceptibles d'apparaître sur le réseau belge:

10	VR	Finlande	72	JZ	Yougoslavie
20	SZD	ancienne Union Soviétique (comprend actuellement les chemins de fer russes, ukrainiens, lettons (LVD), lituaniens (LG), estoniens et moldaves)	73	CH (OSE)	Grèce
			74	SJ	Suède
			75	TCDD	Turquie
43	GySEV	Gyor - Sopron (Hongrie)	76	NSB	Norvège
50	DR	Deutsche Reichsbahn	78	HZ	Croatie
51	PKP	Pologne	79	SZ	Slovénie
52	BDZ	Bulgarie	80	DB	Allemagne
53	CFR	Roumanie	81	ÖBB	Autriche
54	CD	Tchéquie	82	CFL	Luxembourg
55	MAV	Hongrie	83	FS	Italie
56	ZSR	Slovaquie	84	NS	Pays-Bas
62	SP	Privés suisses	85	SBB-CFF	Suisse
63	BLS	BLS	86	DSB	Danemark
65	MZ	Macédoine (Makedonske Železnici)	87	SNCF	France
70	BR	Grande Bretagne	88	SNCB	Belgique
71	RENFE	Espagne	89	ZBH	Bosnie-Herzégovine
			94	CP	Portugal



Les wagons appartenant à une firme privée portent en outre, à côté du chiffre d'autocontrôle, la lettre P encadrée.

1.3 Numéro de série

Le numéro de série comprend huit chiffres, en trois groupes. Les quatre premiers fournissent les caractéristiques d'exploitation codifiées; les trois suivants donnent le numéro du wagon dans sa série; le dernier est le chiffre d'autocontrôle.

Exemple de détermination de ce chiffre:

31 88 696 1112
x 21 21 212 1212 multiplication chiffre à chiffre (pas de report !)
61 168 12912 1214 addition de tous ces chiffres pris isolément = 45. La différence entre ce nombre et la dizaine supérieure est égal à 5, ce qui donne le chiffre d'autocontrôle. Le numéro complet est donc: 31 88 696 1112 - 5

1.4 Type du wagon

Il s'agit d'un code-lettre donnant les caractéristiques constructives du wagon. La première lettre est une majuscule et détermine la catégorie du wagon. Il existe huit grandes catégories: les wagons tombereaux (**E-F**), les wagons couverts (**G-H**), les wagons frigorifiques (**I**), les wagons plats (**K-L-R-S**), les wagons à toit ouvrant (**T**), les mixtes plats-tombereaux (**O**), les wagons citernes (**Z**) et les wagons spéciaux n'entrant dans aucune autre catégorie (**U**). Tous ces wagons, sauf **E-G-K-O**, peuvent être à caisse unique, ou articulés/multiples.

Chaque lettre de catégorie est complétée, lorsque c'est nécessaire, par d'autres lettres, minuscules, dont la signification varie en fonction de la catégorie (voir les tableaux en annexe). Certaines de ces lettres sont communes à toutes les catégories:

q	le wagon est équipé d'une conduite de chauffage électrique (par exemple les wagons porte-autos destinés à être incorporés dans les trains d'autos accompagnées (TAA))
qq	le wagon est équipé d'une conduite et d'une installation de chauffage électrique
s	wagon autorisé à circuler en régime s (100 km/h)
ss	wagon autorisé à circuler en régime ss (120 km/h)

Les lettres **t à z** sont des lettres de valeur nationale. Leur signification n'est pas unifiée. Par exemple, sur les wagons DB, la lettre minuscule **u** combinée avec les lettres E, F ou S, signifie que le wagon est équipé d'un équipement de basculement hydraulique.

Toutes les lettres sont disposées dans l'ordre alphabétique.

Noter que le matériel SNCB porte un numéro de type qui lui est propre, appliqué du côté droit des parois latérales du wagon. C'est ce qu'on appelle le "type M". Ce numéro comporte un groupe de quatre chiffres, suivi d'une lettre et d'un cinquième chiffre. Nos wagons **Fals** sont ainsi type M **1000F2** à **1000F9**, et nos **Eaos** sont **1415A1** à **1415A3**, tandis que les **Seks** sont catalogués **3000D5**. Il y en a plusieurs centaines. Un **disque blanc** est souvent peint à côté du numéro de type M: il signifie que certaines modifications planifiées ont été apportées à ce véhicule, ceci afin de le distinguer des autres non encore modifiés.

2. Vitesse et charge

Chaque wagon est conçu pour pouvoir transporter une charge d'un poids maximum déterminé, en fonction de l'armement de la voie parcourue. Il ne pourra en outre circuler à une vitesse donnée que si certains critères de charge sont respectés (intervient ici la notion de poids-frein, qui sera détaillée plus loin). Toutes ces données sont regroupées sous forme de tableau, qu'on retrouve à côté de l'immatriculation unifiée, à gauche de la paroi latérale du wagon. Signification des inscriptions:

2.1 Vitesse:

SS ou 90P	120 km/h
S ou 90	100 km/h
120	120 km/h uniquement à vide (00.0t)
90	90 km/h
	80 km/h en l'absence de toute marque

Le tout dans les limites de charge correspondantes, bien entendu. Les étoiles signifient que le wagon qui en est muni est autorisé à circuler à une vitesse supérieure à 90 km/h, bien que le frein ne réponde pas à toutes les prescriptions des régimes SS ou S.

2.2 Armement de la voie:

Il y a en fait deux critères: la *charge par essieu*, et la *charge par mètre courant*. Les charges par essieu sont classées par lettres: A = 16 t/essieu; B = 18 t/essieu; C = 20 t/essieu; D = 22,5 t/essieu. On adjoint encore à ces lettres un chiffre donnant la charge admise au mètre courant: pas de chiffre pour A; 4,8 t/m; 1 = 5 t/m; 2 = 6,4 t/m; 3 = 7,2 t/m; 4 = 8 t/m.

On essaie de faire circuler les trains les plus lourds possibles mais aussi les plus courts possibles. Les trains dits "lourds" d'avant-guerre avaient une longueur démesurée par rapport aux trains actuels; l'augmentation du tonnage admis au mètre courant a joué un rôle déterminant dans le raccourcissement des rames. Les rames les plus "compactes" sont évidemment les rames circulant sous charge D4 (22,5 t/essieu et 8 t/m).

Les illustrations donnent plusieurs exemples de tableaux. Notons que malgré le fait que les trains sous charge D4 soient autorisés à y circuler, certains ouvrages d'art ou portions de lignes ne sont pas assez résistants que pour supporter des charges de catégorie D4. C'est la raison pour laquelle on implante alors des signaux de vitesse spéciaux portant la mention D4 (se reporter aux articles concernant les signaux de vitesse, dans les numéros précédents de En Lignes).

3. Marquages UIC

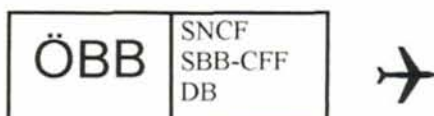
3.1 Wagons unifiés:

Certains types de wagons sont unifiés au niveau international. Ces wagons portent, à droite des parois latérales, le signe UIC. Lorsque ce wagon est d'un modèle standard (c'est à dire construit d'après des plans communs à plusieurs réseaux), il porte le signe UIC St.

3.2 Wagons non unifiés

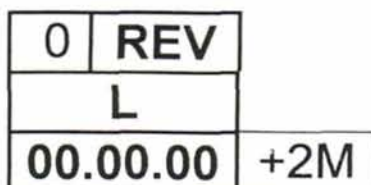
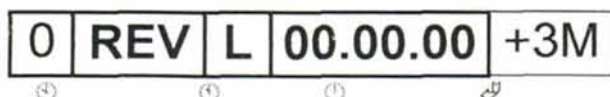
Les wagons ne portant pas le signe RIV (et donc ne répondant pas à toutes les prescriptions de construction), mais dont l'acceptation a fait l'objet d'accords spéciaux entre réseaux, portent un cadre spécial, dans lequel figurent le réseau propriétaire (à gauche) et les réseaux avec lesquels les accords ont été conclus (à droite). Les wagons de particuliers doivent en plus porter une astérisque, si un ou plusieurs réseaux appliquent des restrictions commerciales au wagon

Exemple:



3.3 Révisions:

Les wagons doivent subir périodiquement un entretien. Un cartouche mentionne la période de révision Ⓢ, le type Ⓢ et la date Ⓢ de la dernière révision, ainsi que le retard Ⓢ éventuellement admis par le réseau propriétaire.



Les automotrices SNCB en Italie

En avril 1992, un premier contingent de quatre automotrices du type "54" de la SNCB, les 056, 064, 072 et 101, prenait la direction du sud, vers l'Italie, pour y vivre une seconde jeunesse.

Elles furent suivies, un an plus tard, au début de l'année 1993, par quatre autres rames, dont une du type "55" soit les 058, 061, 099 et 529.

D'autres automotrices en quête d'une retraite assurée et paisible prendront également la voie de l'Italie. Ainsi, cinq candidates, les 062, 073, 075, 078, 098 et 517, mise hors service en juin et juillet 1993, attendent à St.Ghislain leur transfert vers l'Italie. Dix rames supplémentaires, non encore désignées, devraient également être vendues.

Pourquoi l'Italie s'intéresse-t-elle tant au matériel de la SNCB?

Depuis quelques années, des firmes privées, spécialisées dans les travaux de voie¹, et des chemins de fer privés ou industriels recherchent, dans toute l'Europe, des engins d'occasion. Après une révision complète, ces engins se retrouvent souvent dans un état quasiment neuf. Rénover du matériel acheté d'occasion coûte en effet considérablement moins cher que l'acquisition de matériel neuf.

La SNCB a ainsi revendu 32 locomotives diesel dont : quinze de la série 60 (6012, 6016, 6027, 6034, 6036, 6039, 6042, 6045, 6047, 6048, 6060, 6067, 6070, 6073, 6089), une de la série 59 (5933), onze de la série 80 (8005, 8013, 8014, 8021, 8022, 8023, 8029, 8038, 8042, 8043, 8048) et cinq de la série 84 (8411, 8436, 8438, 8445, 8446).

Plus récemment, des réseaux privés ont acquis des automotrices du type "54" et "55".

Actuellement, l'Italie dispose encore d'une quarantaine de réseaux privés, parfois à voie étroite, assurant du trafic voyageurs ou marchandises ou les deux à la fois. Ces réseaux sont malheureusement fort peu connus et visités par les amateurs. Pourtant, leur diversité et leur attrait ne manquent pas d'intérêt et de richesse, d'autant plus que le personnel y est généralement des plus serviable et des plus

¹ En Italie, l'entretien et la pose de voie en Italie sont confiés totalement au secteur privé. Les nombreuses firmes se partageant ces chantiers disposent de leurs propres engins de traction et ne font quasi jamais appel aux F.S.

dévoué. Ces qualités se font, hélas bien rares de nos jours !

Certaines lignes sont électrifiées en 3.000 volts continu à l'image de la tension adoptée par les F.S. (Ferrovie dello Stato ou Chemins de Fer de l'Etat Italien) et... la SNCB.

Le matériel qui y circule est bien souvent vétuste, datant de l'époque des premières électrifications (la plupart peu après la première guerre mondiale).

Quelques réseaux ont bien tenté de renouveler une partie de leur matériel en rachetant des véhicules déclassés des F.S. mais ceux-ci datent eux-mêmes de la même époque, ce qui en définitive ne change pas grand chose...

Compte tenu de leur budget limité, plusieurs compagnies possédant des lignes électrifiées en 3.000 V = s'intéressèrent à la Belgique en vue d'acquérir du matériel plus récent à un prix plus abordable. En effet, la SNCB a entamé la radiation des premières automotrices datant des années cinquante (type "54-55") pouvant sans aucune adaptation circuler en Italie. Ce matériel, quoi qu'ancien, peut fort bien, après une cure de rajeunissement et une réfection approfondie de la caisse, encore circuler très valablement durant une dizaine d'années. Leur appareillage électrique est robuste, seule la caisse présente une très forte corrosion au niveau du bas des flans latéraux. Celle-ci fut causée par les infiltrations d'eau répétées entre l'espace libre des dormants et des fenêtres ouvrantes des châssis, ceci résultant d'une mauvaise conception.

Une bonne partie du parc électrique de la SNCB mis en service dans les années cinquante et soixante pourrait "couler" ses derniers jours sous le soleil d'Italie. Il pourrait constituer un potentiel non négligeable de matériel d'occasion susceptible, un jour, d'être mis en circulation sur différents réseaux privés.

Actuellement deux réseaux disposent d'automotrices ex-SNCB : l'ATCM et la SATTI. Elles circulent déjà depuis le début de 1993 sur le premier réseau tandis que le second attend la rénovation des rames qui lui sont destinées.

1. L'ATCM

L'ATCM ou AZIENDA TRASPORTI CONSORZIALI MODENA (Administration des Transports de Modena) exploite une petite ligne de quinze kilomètres entre Modena et Sassuolo. Elle gère, en plus, un important réseau suburbain de bus et de trolleybus qui desservent la ville de Modena et sa proche banlieue.

1.1. Situation

Modena est une ville moyenne de près de 200.000 habitants située à moins de 40 kilomètres de Bologna (Bologne), au cœur de la charmante et paisible province de l'Emilie Romane (Regio Emilia), en des lieux qui furent ceux de Don Camillo. Cette région, une des rares non montagnaise de l'Italie, est formée d'une morne plaine alluviale du Pô s'étendant entre la dorsale des Apennins et la côte Adriatique. Modena est une des cités les plus importantes de cette province et est située à la croisée de grandes voies de communication. Elle vit le jour sur la fameuse Via Emilia (route rectiligne établie par les Romains reliant les Alpes à la mer Adriatique). Aujourd'hui, cette voie fait place à l'autostrada del sole (autoroute du soleil). La grande transversale ferroviaire Milano - Bologna - Roma / mer Adriatique y passe également. Modena connaît une activité commerciale et industrielle très importante dans des domaines très variés (carrelages, faïences, assemblages d'automobile (Ferrari, Maserati), chaussures,...) et une agriculture intensive (blé, vignobles, tomates, melons, cerises, betteraves, orge, riz...).



La Piazza Grande de Modena

Cependant, Modena a pu conserver un caractère de ville paisible. Son centre historique s'orne de places spacieuses bordées d'arcades et de galeries. Les églises et les palais (dont le palais ducal du XVII^e siècle de Francesco 1^{er} d'Este) sont autant de chefs-d'œuvre inestimables qui l'enrichissent sans oublier sa magnifique cathédrale du XI^e siècle, expression la plus parfaite de l'architecture romane. Modena est également une ville universitaire et gastronomique.

Revenons en, après cette brève description de Modena, au réseau de l'ATCM.



1.2. Origine

Vers les années 1880-1890, fut mis en service un vaste réseau ferré secondaire à voie étroite (écartement 0,950 m), formé de 4 lignes partant toutes de Modena :

- Modena-Vignola (25,8 km, mise en service : 1888)
- Modena-Sassuolo (15,86 km, mise en service : 1883)
- Modena-Villafranca-Mirandola (+/- 35 km)
- Modena-Villafranca-Finale Emilia (+/- 47 km)

La gare principale, l'atelier et le dépôt étaient situés au sud de la ville, tandis qu'un raccordement d'environ trois kilomètres, inauguré en 1883, reliait la gare à celle des F.S. (située au Nord de la ville).

Un bouleversement complet du réseau intervint en 1932. L'ensemble des lignes fut reconverti à l'écartement normal (1,435m) et électrifié en 3.000 V =. C'est à ce moment que fut créée la SEFTA : "SOCIETA EMILIANA DI FERROVIE, TRAMVIE ED AUTOMOBILI" autrement dit la "Société Emilienne de Transport Ferroviaire, de Tramways et de Bus".

Le milieu des années soixante vit le déclin de cette société. Ainsi, en septembre 1963, la section vers Finale Emilia fut fermée au trafic, rapidement suivie en 1964 par la suppression totale de la ligne Modena - Mirandola. En 1969, le service voyageurs fut suspendu sur la ligne de Vignola, tandis que le transport des marchandises y fut maintenu jusqu'en 1972 principalement grâce à la culture intensive des fameuses cerises de Vignola.

Le trafic voyageurs important justifia le maintien en exploitation de la ligne de Sassuolo mais le service marchandises y fut toutefois supprimé. Dans les années futures, elle sera même, comme nous le

verrons, entièrement modernisée et devrait voir son trafic doubler.

1.3. Description de la ligne

La ligne est composée d'une voie unique, armée de rails courts de 30 kg au mètre posés en joints alternés.

La vitesse de référence est limitée à 60 km/h maximum.

Actuellement, la seule gare intermédiaire de Formigine permet encore le croisement des trains. Il existe toutefois une possibilité de croisement à Fornaci, mais cette gare n'est plus desservie par du personnel.

La ligne comporte un grand nombre de passages à niveau.

La déclivité de la ligne est généralement nulle; on dénote toutefois de très courtes sections à 16‰.

L'ensemble de la caténaire est extrêmement légère et simple. Les poteaux sont constitués de deux poutrelles en U triangulées par une série de cornières plates pliées et rivetées. Ils ne sont pas sans rappeler les anciens poteaux métalliques de la lignes 25 entre Schaerbeek et Antwerpen. La caténaire n'est constituée que d'un fil support et d'un fil de contact. Depuis l'origine, aucune modification n'a été apportée à l'ensemble de la caténaire, même les fils de contact sont ceux de 1932 !

Au départ de Modena ATCM, la ligne dessert huit gares ou points d'arrêt :

BK 0 MODENA-ATCM	
BK 4 Fornaci	point d'arrêt
BK 7 Baggiovara	point d'arrêt
BK 8 Casinalbo	point d'arrêt
BK 10 Formigine	gare
BK 10 Fossa	point d'arrêt
BK 13 Fiorano	point d'arrêt
BK 14 Quattroponti	point d'arrêt
BK 16 SASSUOLO	

A noter la particularité de Sassuolo de disposer de deux gares en impasse distantes de 100 mètres à peine et situées perpendiculairement l'une à l'autre. La seconde

gare est le terminus de la ligne en provenance de Reggio Emilia dont l'exploitation est assurée par une autre société privée : l'ATC-Reggio Emilia (Azienda Consorziali Trasporti Reggio Emilia). Ce réseau n'est pas électrifié.

1.4. La gare de Modena-ATCM

La gare de Modena ATCM était le centre névralgique du réseau. Actuellement elle est toujours le point de départ des trains vers Sassuolo. Le raccordement venant de la gare FS n'est plus utilisé que pour le transfert du matériel comme par exemple ce fut le cas pour les ex-automotrices de la SNCB. Il est toutefois question de rétablir cette liaison au trafic voyageurs.

La gare ne dispose actuellement plus que de trois voies à quai. Une bonne dizaine de voies de garage permet le rangement des engins moteurs et du matériel de service.

L'important dépôt-atelier qui, à l'origine, comportait 12 voies, ne compte plus que quatre voies servant pour l'entretien du matériel ferroviaire. Les huit dernières voies qui n'existent plus à l'heure actuelle ont été reconverties pour l'aire de stationnement et les installations d'entretien des autobus urbains.

En gare, tous les supports de caténaire se trouvant à quai sont constitués d'élégantes ferronneries stylées afin de les embellir.

Les dimensions imposantes du bâtiment de la gare témoignent de l'importance que connut jadis ce prospère réseau. Sa façade nous rappelle quelques peu l'architecture des Palazzi Florentins de par ses bossages et fenêtrures géminées. La salle d'attente est un petit "palace" dont les murs sont recouverts de boiseries ouvragées et en particulier les guichets. Ceux-ci sont au nombre de quatre et correspondent chacun à une des lignes du réseau comme en témoignent les noms des gares gravés au dessus de chaque guichet (Sassuolo, Mirandola Vignola, et Finale Emilia).



1.5. Le matériel roulant de l'ATCM

Le parc actuel des engins moteur en état de marche se compose de :

- 3 automotrices anciennes datant de 1932 (une quatrième sert comme magasin de pièces);
- 2 automotrices modernes acquises en 1984;
- 3 automotrices rachetées à la SNCB (une quatrième est utilisée comme magasin);
- 2 fourgons automoteurs datant de 1932 (un troisième fourgon sert de magasin).

A côté de ce parc moteur s'ajoute une dizaine de voitures anciennes à bogies (construction 1932) pouvant être tractées par les automotrices ou les fourgons automoteurs, ainsi que plusieurs véhicules de service dont un wagon équipé d'éperons chasse-neige.

1.5.1 Les automotrices anciennes

Trois automotrices datant de l'origine de l'électrification (1932) sont maintenues dans un parfait état de marche. Depuis l'arrivée des rames ex-SNCB, elles sont inscrites au rôle de réserve.

Ces voitures motrices à caisse unique (longueur hors-tout 17,250m) furent construites par BREDA en 1932. Elles sont équipées de quatre moteurs de traction (type Bo'Bo') développant une puissance totale de 472 kW. Leur masse totale atteint 42,10 tonnes et leur vitesse maximale est limitée à 55 km/h.

L'aménagement intérieur comporte 48 places assises de classe unique ainsi qu'un compartiment à bagages (à l'origine il existait deux classes).

Les deux premières automotrices, numérotées A5 et A7, arborent l'ancienne livrée brun clair de l'ATCM. La troisième, numérotée A8, est récemment sortie de révision générale en mai 1993 et repeinte à cette occasion dans la livrée d'origine bleu et crème, couleurs qui caractérisaient à l'époque les réseaux privés en Italie.

1.5.2. Les fourgons automoteurs

Pour assurer le trafic marchandises et la traction des rames voyageurs, la SEFTA commanda simultanément des fourgons automoteurs lesquels possédaient le même équipement électrique (Bo'Bo' - 472 kW). Leur masse totale atteint 36,85 T, leur longueur hors-tout 12,250 m et leur vitesse maximale 55 km/h.

Actuellement, il subsiste 2 engins en état de marche. Un troisième est cannibalisé pour le maintien des autres en bon état. Le premier fourgon, numéroté n° L5, est

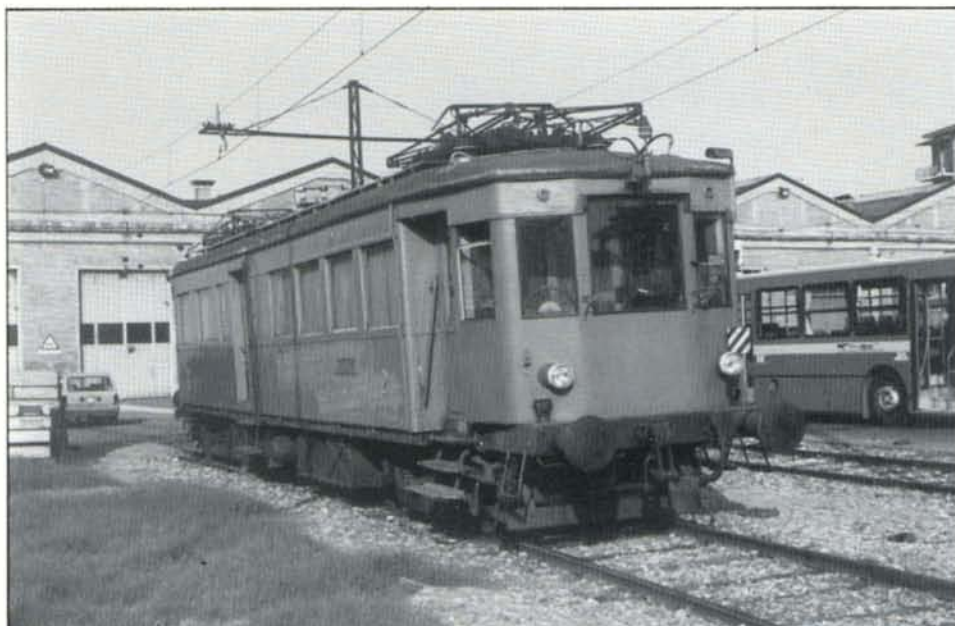


PHOTO 16-31 L'ATCM possède toujours trois automotrices anciennes datant de 1932. Ce matériel, dans un état technique et de propreté impeccables, sert comme réserve. L'automotrice A7 est actuellement revêtue de l'ancienne livrée brune de l'ATCM. Dépôt ATCM de Modena, 24 juillet 1993.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

utilisé pour assurer les trains de travaux ou la remorque de convois historiques spéciaux. Il a également subi une révision générale en juin 1993, au cours de laquelle il fut repeint dans la belle décoration d'origine bleu et crème.

Le second est principalement destiné à manoeuvrer les automotrices ex-SNCB. Ses deux traverses de têtes furent à cet effet équipées de l'attelage semi-automatique Henricot ! Ce fourgon présente toujours l'ancienne livrée brune de l'ATCM.

1.5.3. Les automotrices FIREMA

Afin de renouveler le parc de 1932, l'ATCM commanda en 1984 deux rames automotrices identiques aux Ale 640 des F.S. La première se compose de deux éléments : voiture motrice + voiture pilote. La seconde possède une voiture intermédiaire supplémentaire formant ainsi une rame triple.



PHOTO 16- 32 Lors de sa dernière révision générale subie en mai 1993, la seconde automotrice numérotée A8 a retrouvé ses couleurs d'origine. Cette décoration (bleu et crème) caractérisait le matériel des réseaux privés italiens durant la période de l'entre-deux guerres. Dépôt ATCM de Modena, 21 juillet 1993.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



← PHOTO 16-33

Deux fourgons automoteurs datant de l'électrification du réseau sont encore conservés en état de marche. Le 152 a entièrement été révisé en juin 1993 et repeint dans sa livrée d'origine bleu et crème. Il est utilisé pour remorquer les trains de travaux et les convois spéciaux ou historiques.

Modena, 21 juillet 1993.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Elles furent assemblées par les ateliers STANGA à Padova, CITADELLA et CASARALTA à Bologna. Immatriculées E125 et E126, elles furent officiellement mises en service le 10 novembre 1985.

La voiture motrice est équipée de quatre moteurs de traction (type Bo'Bo') développant une puissance totale de 760 kW. L'équipement de traction fait appel aux contacteurs électropneumatiques et le frein électrique rhéostatique double le freinage pneumatique. La rame triple présente une masse totale de 107,5 T, une longueur hors-tout de 69,06 m., une capacité de 272 places assises et de 340 debout. A noter que tout le matériel ATCM est exclusivement non-fumeurs.

Ces automotrices ont récemment atteint leur limite de kilométrage avant révision. Elles sont actuellement garées en bon état pour des raisons d'économie.

1.5.4. Les automotrices SNCB

Plutôt que de procéder à la révision générale des deux rames FIREMA, l'ATCM a préféré racheter du matériel d'occasion à la SNCB. Certaines raisons orientèrent la société vers un tel choix. En effet, les deux rames modernes ne permettent pas d'assurer un service d'une manière continue, en cas d'entretien ou d'avarie à l'une d'entre elles. De plus, la hausse du trafic prévue dans les prochaines années, exigera l'engagement régulier de quatre rames dans



↗ PHOTO 16-34

Le second fourgon automoteur (151) est utilisé pour manoeuvrer les ex-automotrices SNCB. A cet effet on remarquera l'attelage Henricot installé sur la traverse de tête. Cet engin a conservé la livrée brune de l'ATCM.

Dépôt ATCM de Modena, 24 juillet 1993.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

← PHOTO 16-35

Les deux automotrices FIREMA acquises en 1984 sont actuellement placées en réserve en attendant un éventuel passage en révision générale. Ici la E125, à deux caisses, au côté de la ALe 228.064.

Modena, 21 juillet 1993.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

le roulement.

En vue d'assumer une exploitation plus rationnelle (conduite, entretien, etc...) la société s'est engagée dans une politique de standardisation du matériel. Ces critères d'exploitation sont les vecteurs qui guidèrent l'ATCM vers une acquisition d'un "nouveau matériel", en l'occurrence d'engins achetés à la SNCB, dont le prix d'achat s'avéra nettement plus bas que celui d'une commande de deux ou trois nouvelles rames FIREMA.

Au total 4 automotrices furent rachetées, toutes du type 54 de la SNCB soit les 056, 064, 072 et 101. Toutes furent radiées le 1er mars 1992 et transférées en Italie en avril 1992.

Leur modernisation

Si sur le plan électrique nos anciennes automotrices ne présentaient aucun signe de fatigue, on ne pouvait pas en dire autant de leur carrosserie, victime d'une forte corrosion particulièrement au niveau de la moitié inférieure de la caisse. Une rénovation des chaudrons s'avérait absolument indispensable avant toute remise en service.

Les travaux de rajeunissement furent menés à bien par la firme S.E.N. Milano implantée à Costa Masnaga (le long de la ligne F.S Monza-Lecco). Certaines parties furent révisées par les ateliers OFFICINE

DEL CITTADILLA et CASARALTA à Bologna :

caisse : découpage des tôles trop corrodées de la moitié inférieure de la caisse et remplacement par de nouvelles tôles, après un traitement antirouille adéquat des long-pans intérieurs. Remplacement complet des marchepieds de toutes les portes;

châssis de fenêtre : pose de nouveaux joints afin d'éviter l'introduction d'eau dans la partie inférieure de la carrosserie;

partie électrique : révision complète de tout l'équipement et remplacement des raquettes SNCB des pantographes par des archets cintrés du modèle courant en Italie;

aménagement intérieur : l'aménagement intérieur n'a pas changé, seul un nettoyage très approfondi a été réalisé. Une nouvelle peinture fut appliquée sur les plafonds, toutes les parois du fourgon et des postes de conduite, tout comme un vernis sur l'ensemble des boiseries intérieures.

Il n'y a plus qu'une seule classe, les anciens compartiments de première classe n'ont toutefois pas été modifiés. Toutes les tablettes de fenêtres ont été démontées.

Les postes de conduite ont gardé intact leur aspect SNCB. Même les dispositifs de répétition des signaux (mémor, sifflet), inutiles sur le réseau italien, ont été conservés à titre nostalgique !

Toutes les inscriptions en français/néerlandais figurant à l'intérieur des voitures ont été conservées et complétées par un

texte en italien. Un autocollant a été apposé sur chaque porte afin d'indiquer à la clientèle la manière d'ouvrir les portes;

décoration et aspect extérieur : le plus surprenant est sans nul doute leur aspect extérieur avec en tout premier lieu leur remarquable et flamboyante livrée qui s'harmonise si bien dans l'environnement de la ligne. La partie inférieure de la caisse est peinte en blanc, toute la partie ceinturant les fenêtres, le pavillon et les faces frontales en gris anthracite et une bande gris souris de +/- 40 cm de hauteur comprise entre la ligne délimitée par le sommet des ouvertures vitrées et la naissance du pavillon est peinte en couleur bleu foncé, laquelle redescend obliquement aux extrémités de l'automotrice pour se terminer au droit de la bande gris souris.

Les portes pliantes sont signalisées en leur partie supérieure par une bande jaune et les portes d'intercirculation ont conservé int-act leur aspect SNCB !

Comme de coutume en Italie, les pantographes sont entièrement peints en rouge.

Deux autres aspects surprendront les personnes qui ont côtoyé ces engins en Belgique. Tout d'abord leur numérotation qui est restée inchangée et visible sur les portes d'intercirculation. Originalité du système, l'immatriculation visible sur la bande latérale inférieure au milieu des caisses est "à la sauce belgo-italienne" et

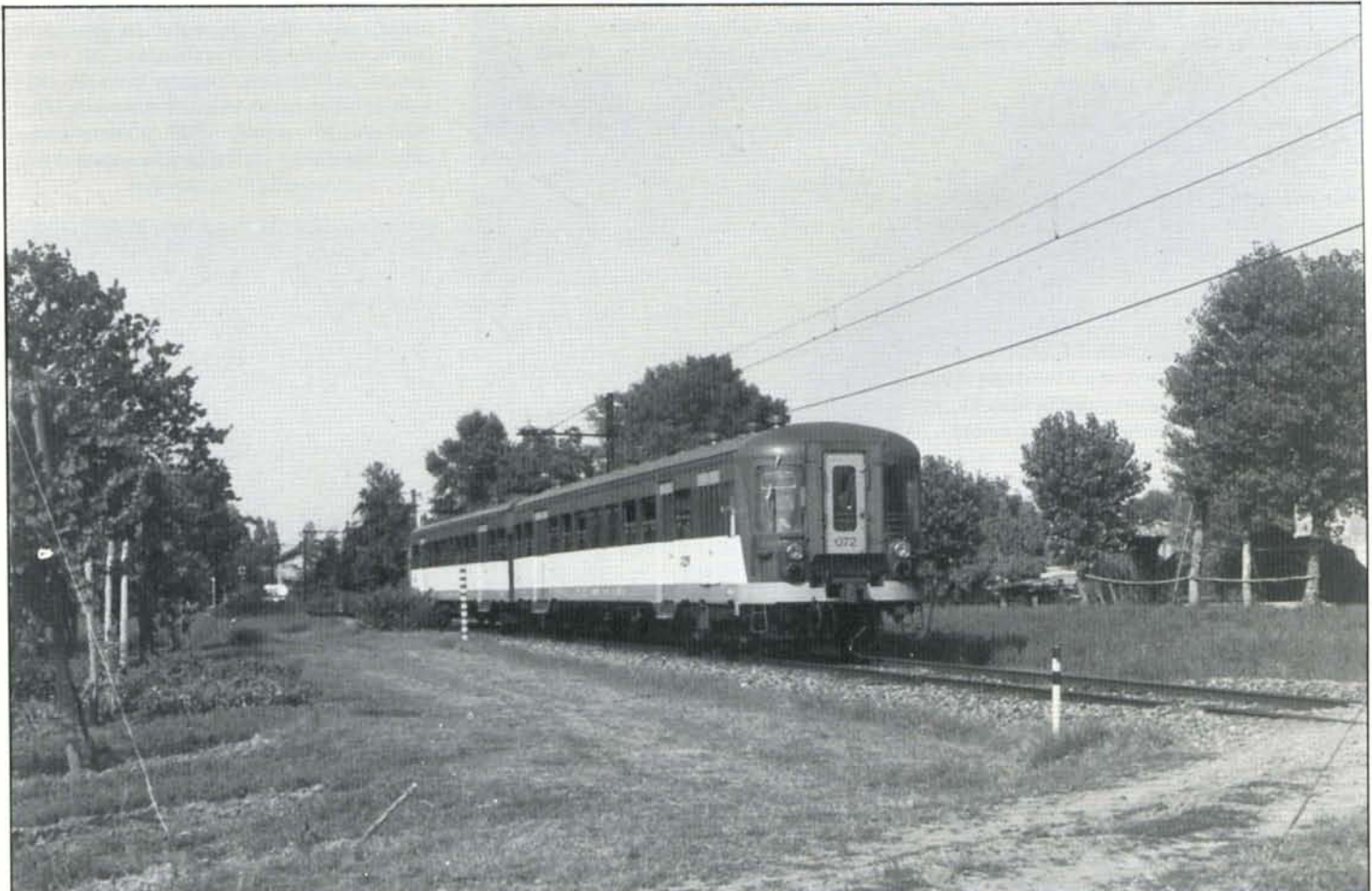


PHOTO 16-36 Les ex-automotrices de la SNCB ne manquent certainement pas d'allure dans leur nouvelle robe. La 072 fut la première des trois rames sortie de rénovation. Rebaptisée ALe 228.072, elle est ici visible près de Fornaci, le 24 juillet 1993.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

est précédée par ALe pour ensuite devenir par exemple ALe 228.056. Dans le principe d'identification pratiqué en Italie, A signifie AUTOMOTRICE, L : LEGGERA et E : ELETTRICA, soit automotrice électrique légère. Il est en effet courant que les réseaux privés italiens conservent l'immatriculation des réseaux d'origine pour leurs nouvelles pensionnaires.



Il est de coutume en Italie de conserver le numéro d'origine du réseau duquel émane le matériel acquis d'occasion. Les ex-automotrices de la SNCB portent ainsi leur ancien numéro à six chiffres précédé de l'abréviation ALe. Ici la ALe 228.056 ATCM, ex. 228.056 SNCB.

Second détail qui frappe : l'avertisseur sonore SNCB. Celui-ci n'a pas été supprimé mais doublé par le sifflet italien. Imaginez un instant cette automotrice aux couleurs flamboyantes traversant les vignobles avec pour fond sonore, le coup de sifflet et le chant des cigales. Délirant tout simplement !!!

La première automotrice transformée, la 072, n'avait pas été équipée de ce sifflet. Ce n'est qu'après, à la demande du personnel de conduite, que celui-ci fut rajouté sur les autres rames au moment de leur rénovation. Heureuse initiative, le son du sifflet n'est-il pas plus agréable à entendre que l'avertisseur SNCB ? Sans compter que son action est tellement plus aisée que le bouton poussoir au plancher.

La première rame modernisée fut donc la 072. Elle est sortie d'atelier le 18 novembre 1992 et suivie le 17 décembre par la ALe 228.064 et enfin, par la ALe 228.056 le 16 février 1993.

Officiellement, leur entrée en service fut inaugurée le 26 février 1993.

L'ATCM a commandé une quatrième rame qui devrait être reconditionnée l'année prochaine aux ateliers S.E.N. Milano. Son numéro n'est actuellement pas encore désigné.

L'avis du personnel ATCM

Les conducteurs apprécient beaucoup les anciennes automotrices SNCB et en particulier leur démarrage rapide et la facilité d'utilisation du robinet de frein type



PHOTO 16-37 L'automotrice 101 a été acquise dans le seul but de disposer d'un stock de pièces de rechange pour le bon maintien des autres rames. Comme on peut le distinguer sur cette photographie, les fenêtres, portes et phares ont été démontés et sont soigneusement colmatés à l'aide de panneaux de bois.

Modena-ATCM, 21 juillet 1993.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FVEL5. Cependant, la distance de freinage est légèrement supérieure à celle des rames FIREMA.

Seul point négatif, d'où une certaine hantise du personnel de conduite : la peur d'une collision aux passages à niveaux très nombreux sur cette ligne. Bien souvent, les barrières ne s'abaissent qu'à quelques mètres du train ! L'ancien matériel constitué d'un lourd châssis, de grosses traverses de tête et de tampons classiques protégeait efficacement le personnel en cas de heurt.

1.6. Le service

Le service est cadencé et prévoit, au départ de Modena-ATCM, un train dans chaque sens, toute les heures, de 6h05 à 19h40. Le matin, cette offre est renforcée par deux trains supplémentaires obligeant un croisement à Formigine. Aucun train ne circule les dimanches et jours fériés. A Modena ATCM, un autobus de la même compagnie assure la correspondance immédiate vers le centre ville et la gare F.S.



PHOTO 16-38 La seule gare intermédiaire desservie par du personnel est celle de Formigine. Chaque matin, on peut assister aux deux seuls croisements réguliers de trains. La ALe 228.072 marque l'arrêt en gare. On remarquera la plaque de fin de convoi placée à gauche des phares, et des raquettes de pantographes courbées. 24 juillet 1993.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO N° 16-39 Cette vue bucolique, montre la ALe 228.072 passant à côté d'une ancienne maison de garde-barrière impeccablement entretenue. Fornaci, 24 juillet 1993. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO N° 16-40 La ligne sera entièrement modernisée dans les années à venir. Déjà, trois ponts dont celui visible sur ce document ont été remplacés dans le courant des mois d'août et septembre 1993, ayant entraîné l'interruption totale du trafic durant 44 jours. La seconde étape sera le remplacement des caténaires datant de 1932. Fornaci, 24 juillet 1993. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

208 Modena-Casinalbo-Formigine-Sassuolo

K.		feriale	feriale	feriale	feriale	feriale	feriale	feriale	feriale	feriale	feriale	feriale	feriale	feriale	feriale	feriale	
-	ATCM FERR. PROV. p	6 05	6 30	7 15	7 56	8 30	9 10	10 30	11 30	12 30	13 30	14 30	15 30	16 30	17 30	18 30	19 40
4	Fornaci	6 11	6 36	7 21	8 02	8 36	9 16	10 36	11 36	12 36	13 36	14 36	15 36	16 36	17 36	18 36	19 46
7	Baggiovara	6 14	6 39	7 24	8 05	8 39	9 19	10 39	11 39	12 39	13 39	14 39	15 39	16 39	17 39	18 39	19 49
8	Casinalbo	6 17	6 42	7 27	8 08	8 42	9 22	10 42	11 42	12 42	13 42	14 42	15 42	16 42	17 42	18 42	19 52
10	Formigine	6 20	6 46	7 31	8 12	8 46	9 26	10 46	11 46	12 46	13 46	14 46	15 46	16 46	17 46	18 46	19 56
10	Fossa	6 23	6 49	7 34	8 15	8 49	9 29	10 49	11 49	12 49	13 49	14 49	15 49	16 49	17 49	18 49	19 59
13	Fiorano	6 25	6 51	7 36	8 17	8 50	9 30	10 50	11 50	12 50	13 50	14 50	15 50	16 50	17 50	18 50	20 01
14	Quattroporti	6 27	6 53	7 38	8 19	8 52	9 32	10 52	11 52	12 52	13 52	14 52	15 52	16 52	17 52	18 52	20 03
16	SASSUOLO #	6 29	6 55	7 40	8 21	8 54	9 34	10 54	11 54	12 54	13 54	14 54	15 54	16 54	17 54	18 54	20 05

K.		feriale	feriale	feriale	feriale	feriale	feriale	feriale	feriale	feriale	feriale	feriale	feriale	feriale	feriale	feriale
-	SASSUOLO p	6 34	7 18	8 00	8 00	10 00	11 00	12 00	13 00	14 00	15 00	16 00	17 00	18 00	19 10	20 10
2	Quattroporti	6 36	7 20	8 02	8 02	10 02	11 02	12 02	13 02	14 02	15 02	16 02	17 02	18 02	19 12	20 12
3	Fiorano	6 38	7 22	8 04	8 04	10 04	11 04	12 04	13 04	14 04	15 04	16 04	17 04	18 04	19 14	20 14
3	Fossa	6 40	7 24	8 06	8 06	10 06	11 06	12 06	13 06	14 06	15 06	16 06	17 06	18 06	19 16	20 16
6	Formigine	6 45	7 30	8 11	8 11	10 10	11 10	12 10	13 10	14 10	15 10	16 10	17 10	18 10	19 20	20 20
8	Casinalbo	6 48	7 34	8 14	8 14	10 13	11 13	12 14	13 13	14 14	15 13	16 13	17 13	18 14	19 24	20 23
9	Baggiovara	6 50	7 36	8 16	8 16	10 15	11 15	12 16	13 15	14 16	15 15	16 15	17 15	18 16	19 26	20 25
12	Fornaci	6 54	7 40	8 20	8 20	10 19	11 19	12 20	13 19	14 20	15 19	16 19	17 19	18 20	19 30	20 29
16	ATCM FERR. PROV. #	6 59	7 45	8 25	8 24	10 24	11 24	12 25	13 24	14 25	15 24	16 24	17 24	18 25	19 35	20 34

Le tableau-horaire de la ligne Modena-Sassuolo de l'ATCM, été 1993.

Il est de même en sens contraire où le train attend l'arrivée du bus. Ce dernier vient d'ailleurs se ranger le long du quai, ce qui facilite la correspondance. Il n'en n'est pas de même dans tous les pays...

Le tarif applicable est très simple : pour 1.800 Lires, soit +/- 40 FB, on vous délivre un billet qui, une fois validé, est valable 60 minutes sur toutes les lignes de l'ATCM (trains, bus, trolleybus).

Le personnel en service sur la ligne de Sassuolo est, comme sur les chemins de fer privés en général, extrêmement chaleureux et dévoué. La motivation est certainement une de leurs principales qualités.

Il faut encore préciser que le personnel est très important. Dans chaque train, il n'y a pas moins de quatre employés : le conducteur, le convoyeur, le contrôleur et un employé dont la seule fonction apparente



PHOTO N° 16-41 L'automotrice ALe 228.056 photographiée à Sassuolo, gare terminus de la ligne, le 21 juillet 1993.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

11 93 99 4P 6 5

Salita e N. macchina	Settim.	Giorno M/P	Ora	Min.
----------------------	---------	------------	-----	------

Atcm
C.F. e P. IVA 00162960363
P.zza Manzoni, 21 - Modena

CONVALIDA

BIGLIETTO ORARIO URBANO MODENA

TARIFFA CUS U

VALIDO 60 MINUTI

N° 3701909 /93

VALE COME SCONTRINO FISCALE CONSERVARE INTEGRO E RICONOSCERE

Le billet valable 60 minutes pour l'ensemble du réseau exploité par l'ATCM, et donc sur les automotrices SNCB.



PHOTO N° 16-42 La petite ville de Sassuolo présente la particularité de disposer de deux gares en impasse, distantes de 100 mètres et situées perpendiculairement l'une à l'autre ! Cette vue montre la gare ACT où l'autorail AIn 2456 (FIAT 1959, 155 kW) attend son prochain départ pour Reggio Emilia, le 21 juillet 1993.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

→ **PHOTO N° 16-43** *Le grill d'entrée de la gare ATCM de Modena. A gauche on distingue l'automotrice 101, à droite quelques voitures anciennes garées.*

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

que nous avons pu observer, était le placement du disque de queue (plaque rouge à rayures blanches). Les feux blancs ou rouges ne sont jamais allumés de jour.

1.7. Le futur

La ligne de Sassuolo peut voir son avenir en rose. Elle subira en effet prochainement une profonde modernisation, dont l'organigramme des chantiers s'établira comme suit :

- remplacement des fils de contacts de la caténaire d'origine, datant de 1932, par une caténaire tendue par contrepoids;
- réarmement de la voie;
- création d'un nouveau point d'arrêt en vue de desservir un vaste ensemble hospitalier en voie de réalisation;
- augmentation de la fréquence de l'offre à deux trains par heure dans chaque sens;
- rétablissement du service voyageurs entre Modena ATCM et la gare FS ce qui ne sera pas une tâche facile vu la pénétration de la ligne dans le centre urbain et le nombre très important de passages à niveau. Il existe bien des projets de mise partielle en tunnel, mais le prix d'une telle opération est prohibitif.

Récemment, du 8 août au 20 septembre dernier, la circulation des trains a été suspendue pour permettre le remplacement de trois tabliers de ponts. Un de ceux-ci nécessitait d'ailleurs une limitation de vitesse à 10 km/h.. Les autres travaux seront échelonnés dans le temps, en fonction de l'enveloppe budgétaire disponible.

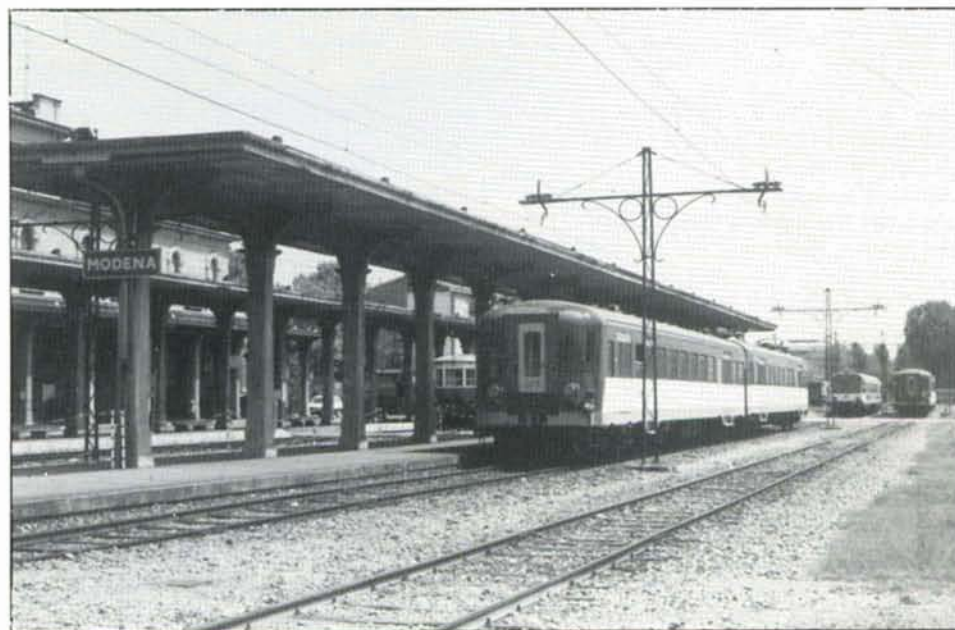
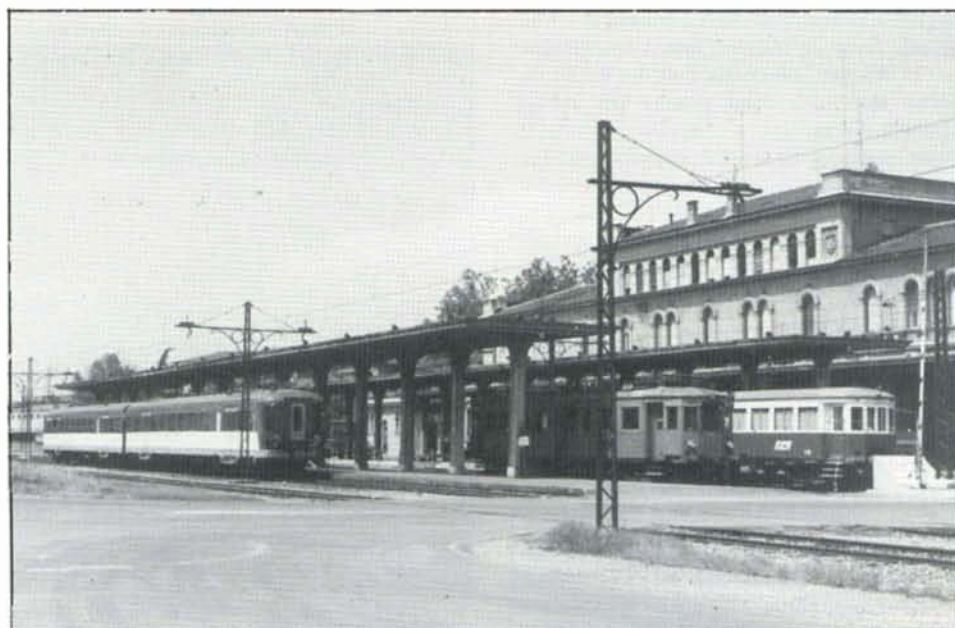
L'avenir de ce sympathique réseau est donc bien assuré...

Cet article vous incitera peut-être à visiter ce réseau ? Dans ce cas, n'oubliez surtout pas d'emporter des photographies d'automotrices types "54" et "55" SNCB. Le personnel de l'ATCM en raffole!

Marco MARELLI
Jean-Luc VANDERHAEGEN

➤ **PHOTO N° 16-44** *La gare ACTM de Modena telle qu'elle se présente aujourd'hui. On remarquera les dimensions imposantes du bâtiment témoignant de l'importance que connut jadis le réseau. De droite à gauche, on voit une voiture à bogies datant de 1932 en couleurs d'origine, l'automotrice A7 en livrée brune, et la ALe 228.072 ex-SNCB.*

➔ **PHOTO N° 16-45** *La gare vue dans l'autre sens. On remarquera la forme superbement stylée des poteaux de caténaires situés à proximité des quais.*
Photos J-L VANDERHAEGEN, 21-7-1993.



Autriche

Radiation des 1061/1161

Après la première guerre mondiale, les chemins de fer autrichiens (O.St.B.) entamèrent un vaste programme d'électrification, en particulier dans les régions du Tyrol et de Salzbourg.

Pour pouvoir éliminer complètement la traction à vapeur, laquelle était encore utilisée aux services de manoeuvres, il fallait disposer d'engins électriques spécialement adaptés à cette tâche.

En 1925-1926, cinq locomotives électriques de manoeuvres furent mises en service, suivies de 1928 à 1932 par seize autres engins. Ces machines très robustes et d'une grande force de traction furent assemblées par la Wiener Lokomotiv Fabrik (WLF), la partie électrique étant fournie par AEG-Union à Wien.

Elles possédaient quatre essieux couplés par bielles, système Winterthur. L'unique moteur de traction d'une puissance de 700 kW unihoraire et 530 kW continu, entraînait un faux essieu lequel agissait par l'intermédiaire d'une bielle motrice sur le troisième essieu.

Ces engins ne disposaient que d'une cabine de conduite occupant une position centrale et procurant une bonne visibilité.

Type :	D
Puissance unihoraire :	700 kW (1061), 750 kW (1161)
Puissance continue :	530 kW (1061), 560 kW (1161)
Longueur totale :	9,90 m (1061), 10,50 m (1161)
Masse totale :	55 T (1061), 56 T (1161)
Diamètre des roues :	1,140 m

Les cinq premières locomotives furent numérotées 1070.01 à 05, et les suivantes 1070.101 à 116.

Durant la seconde guerre mondiale, la DR (Deutsche Reichsbahn) commanda en 1940 aux mêmes constructeurs six machines supplémentaires désignées E61.117 à 122. Les 1070 étaient à ce moment renumérotées comme E61.01 à 05 et E61.101 à

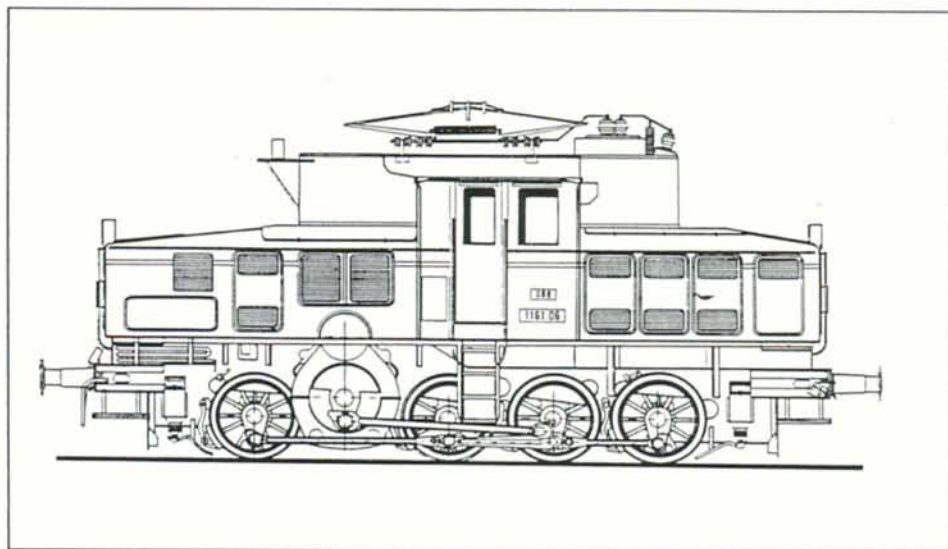


PHOTO N° 16-30 Avec la radiation des dernières 1061/1161, c'est encore une série intéressante qui quitte la scène ferroviaire autrichienne. Ici, la 1061.001 manoeuvre une rame à Saalfelden le 31 août 1987. Cette locomotive a été mise hors service après une carrière de...68 ans !

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

122 (le réseau autrichien étant annexé à celui du Reich).

Une locomotive, la E61.103 fut perdue des suites de la guerre.

En 1950 l'ensemble du parc fut renuméroté 1061.01-05 et 1161.01-02, 04-22.

Elles étaient visibles dans les grandes gares du Tyrol et de la région de Salzbourg (Innsbruck, Salzburg, Wörgl, Kufstein, Vil-

lach, Saalfelden, Bischofshofen, Selzthal). Outre les services de manoeuvres, elles étaient également utilisées à des dessertes locales.

L'arrivée des nouvelles machines de la série 1063 a permis leur radiation progressive à partir de 1986.

Voici donc encore une série originale qui disparaît.

Comme les locomotives électriques anciennes, le matériel diesel cède également la place aux engins modernes. Ainsi, l'année 1993 verra la disparition de trois séries d'engins : les locomotives type 2045, les autorails type 5081 (voir E. L. 13 p. 27) et les autorails type 5144.

La fin des 2045

Continuant leur vaste programme de renouvellement des engins moteurs anciens, les OBB ont retiré du service en avril dernier les dernières locomotives diesel de la série 2045.

Les 20 machines de ce type (2045.01 à 2045.20) furent construites de 1952 à 1955 par SGP (Semmering-Graz-Pauker) et BBC (Brown-Boveri, Wien). Elles étaient en fait les premières véritables locomotives diesel acquises en grande série par les OBB. De conception américaine sur base des lo-

comotives diesel de l'US-Army, les 2045 possédaient deux groupes moteurs renfermés chacun dans un capot symétrique, la cabine de conduite unique étant située entre ces deux capots.

Chaque moteur (SGP S12a) développait 370 kW et entraînait une génératrice alimentant les deux moteurs de traction d'un même bogie (type Bo'Bo'). Leur vitesse maximale était de 80 km/h.

Afin d'assurer le chauffage des trains de voyageurs, un générateur de vapeur était placé, vu le manque de place, dans la cabine de conduite !

Les 2045 commencèrent leur carrière aux dépôts de Linz, Lienz, Villach et Wien-Süd. Elles remorquaient des trains de voyageurs de charge moyenne sur les lignes principales non encore électrifiées. Leur masse par essieu trop importante (masse totale 73 T) les empêchait de circuler sur la majorité des petites lignes locales et secondaires.

Vers 1967, chassées par la progression des électrifications, les 2045 furent regroupées au dépôt de Linz et, vers 1977, à Krems où elles terminèrent leur vie le plus souvent en tête de trains de desserte locale ou de services de manoeuvre en gare.

Actuellement, trois locomotives sont préservées : la 2045.01 par la "Martinsber-



PHOTO N° 15-25 Les 2045 ont terminé leur carrière dans la région de la "basse Autriche", remplacées par les locomotives de la série 2048 (ex. V211 de la DB rachetées et reconditionnées par les ÖBB). Sur notre document, la 2045.001-1 (ex. 2045.01) évolue dans la gare de Schwarzenau (ligne Wien-Gmünd); 4 septembre 1988.

Photo : J-L VANDERHAEGEN

ger Lokalbahn Verein", la 2045.17 est placée en monument à Sigmundsherg, et la

2045.20 conservée en état de marche par les ÖBB.

Autorails 5044-5144

En 1937, les BBÖ commandèrent à la firme Maschinen- und Waggonbauabrieks AG à Wien Semmering, une série de 19 autorails à bogies. Désignés VT44, ces engins furent livrés après l'annexion de l'Autriche par l'Allemagne. La DR porta la commande à 26 exemplaires

Ils étaient équipés d'un moteur diesel du même constructeur de 425 CV, et d'une transmission hydraulique par arbres à cardans. Leur vitesse maximale était fixée à 115 km/h. Le nombre de places assises était de 64.

La plupart n'ont pas survécu à la guerre. Le 5044.17, dernier survivant, a été déclassé à Wiener Neustadt le 1-7-1988. En 1951, à partir de pièces de rechange pour les VT44, les ÖBB construisirent dans leurs propres ateliers une série de 5 autorails, numérotés

VT44.50 à 54 (en 1953 : 5144.01 à 05, les VT44 étant renumérotés 5044). Seule leur masse fut portée de 52,3 T à 53,5 T, et leur longueur de 21,440 m à 22,540 m. Ils étaient toujours propulsés par le même moteur diesel R8 de la firme de Wien Semmering. Leur vitesse maximum atteignait 120 km/h.

A la fin des années 70, ils furent équipés d'un nouveau moteur type S12a, plus puissant, identique à celui dont furent munis les autorails des séries 5045-5145-5046-5146 et les locomotives 2045. Le chauffage était assuré par une chaudière à vapeur, seul le 5144.03 possédait un

Webasto.

Ces engins ont terminé leur carrière dans la région de Vienne (dépôt de Vienne Nord), évincés par la mise en service massive des nouveaux autorails types 5047 et 5147. Le dernier exemplaire fut le 5144.04, radié le 1-2-1993.

C'étaient les derniers autorails de conception d'avant guerre des ÖBB.

Quatre unités sont actuellement préservées dont deux par les ÖBB : le 5044.06 (au dépôt de St.Pölten) et le 5144.04; les deux autres sont placés comme monument à Semmering (5144.01) et à Sigmundsherg (5144.03)

L'autorail 5144-003-0 (ex. 5144.03, ex. VT43.52), photographié le 7 novembre 1990 en gare de Engelhartstetten, à la frontière Hongroise (ligne Wien-Süd - Siebenbrunn/Leopoldsdorf - Engelhartstetten). Cet engin fut retiré du service le 1er juillet 1992. Il est actuellement conservé comme pièce historique au dépôt de Sigmundsherg.

Photo : Kurt GOZDAL.

Collection : Yves STEENEBRUGGEN.



CFL

Kautenbach - Trois-Vierges électrifié !

Les premiers parcours d'essai en traction électrique entre Luxembourg et Trois-Vierges, à l'aide d'une locomotive électrique de la série 3600, se sont déroulés le mercredi 15 (train 1745 Luxembourg - Trois-Vierges et retour avec le train 1766) et le jeudi 16 septembre 1993 (train 110 Luxembourg - Liège et retour avec le train 121, ces deux parcours en double avec une locomotive diesel du type 55 SNCB !). Depuis le 26 septembre, la ligne est exploitée par du matériel électrique. Il faudra attendre le mois de décembre pour la mise sous tension du tronçon Trois-Vierges - Gouvy.

Bientôt des nouveaux autorails

Les CFL ont commandé deux nouveaux autorails doubles à l'industrie allemande. Ils seront en tous points identiques aux VT628.4 de la DB, même en ce qui concerne la livrée.

Dès le prochain service d'été en mai 1994, ils assureront les trains entre Luxembourg et Trier en remplacement des actuelles rames tractées par les locomotives électriques bifréquence E181.2 de la DB et par les locomotives diesel type 1600 et 1800 CFL.

Ces autorails seront en fait intégrés dans le roulement des VT628.4 affectés au dépôt de Kaiserlautern. Leur entretien se fera également dans ce dépôt.

Le mode de traction "autorail" a été jugé comme étant la meilleure solution pour desservir cette courte antenne internationale.

NS

Automotrices "Hondekoppen"

Les NS ont entamé depuis le début de 1993 la radiation massive des anciennes automotrices type "54" mieux connues sous le nom de "Hondekoppen" (têtes de chien). Ainsi, depuis le mois de mars 1993, ce n'est pas moins de 40 automotrices doubles et 41 automotrices quadruples de ce type qui ont été retirées du service.

Il subsiste actuellement 21 rames doubles et 13 rames quadruples. Celles-ci devraient totalement être éliminées après 1995.

Tunnel de Rotterdam

Les NS ont inauguré le 15 septembre dernier le nouveau tunnel de Rotterdam. Celui-ci remplace l'ancien tracé via le fameux pont-levant au-dessus du Rotterdam Koningshaven qui constituait un énorme goulot d'étranglement entravant fortement la régularité des trains. Seules

deux voies sur les quatre que comptera le tunnel sont actuellement accessibles. Les deux dernières voies seront ouvertes au trafic en septembre 1994.

Le nouveau tracé a une longueur de 3,3 km dont 2,8 en tunnel. Deux nouvelles gares ont été inaugurées : Rotterdam-Zuid et Rotterdam-Blaak. Le tunnel comporte des mesures de sécurité très importantes comme par exemple des sas de fermeture en cas d'inondation, un système d'alimentation électrique de secours, des détecteurs de fumées et de gaz, des installations de lutte contre les incendies, un système de communication...

Voitures M2

Les 8 voitures M2 toujours louées aux NS (7 voitures A et une voiture BD) assurent les trains suivant entre Roosendaal et Zwolle : 3627/3636/3653/3662

SUISSE

Les Re 460 s'exportent !

Depuis le début de l'année, les premières locomotives électriques de la série Re 460 "2000" des CFF (Chemins de Fer Fédéraux Suisses) sont entrées en service régulier.



FOTO 16-54 L'avenir des Re 460 est assuré puisque déjà deux réseaux, les chemins de fer finlandais et indiens, ont commandé des machines similaires. Depuis le début de 1993, les locomotives "2000" sont entrées dans les roulements réguliers. Ici la Re 460.012-8 en tête d'un train de marchandises pour Lausanne, photographiée à Essert-Pittet le 26 juillet 1993.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Elles assurent essentiellement des services marchandises sur l'axe Basel-Lausanne-Simplon et sur la ligne du St.Gotthard. On peut également les voir en tête de quelques trains de voyageurs IC entre Domodossola-Genève et Bern, et entre Zurich et St.Gallen.

Dans la lutte très serrée que se livrent les grands constructeurs européens, la Re 460

s'est déjà taillée une belle part du marché. Ainsi, après les 99 unités en cours de construction pour les CFF (+ une option supplémentaire portant sur près de 100 unités) et les 8 machines pour le Bern-Loechtberg-Simplon (type Re 465 BLS), les chemins de fer finlandais (VR) ont passé commande de 40 locomotives semblables (dont 20 en option) livrables à partir de 1995 (type Sr 2 des VR). Plus récemment, c'est les chemins de fer indiens (IR) qui ont commandés une série de 20 machines. Ces engins seront construits sous licence en Finlande et en Inde. Elles se distingueront des Re 460 par leur tension d'alimentation : 25.000 V - 50 Hz et, pour les finlandaises, par leurs bogies adaptés à l'écartement large du réseau (1.524 mm).

Prochainement, une Re 460 entamera une campagne d'essai et de promotion en Norvège qui débouchera peut-être sur une nouvelle commande.

Des fermetures en perspective

Afin de réduire leur déficit, les CFF se voient dans l'obligation de supprimer des services peu rentables. Même si ces suppressions sont en fait fort limitées, c'est néanmoins avec beaucoup de regret et après mûre réflexion que les CFF les ont décidées. Ainsi, il est prévu de supprimer au nouvel horaire d'été 1994, les trains omnibus entre Laufenbach-Koblentz, Flüelen-Göschenen, Airola-Bellinzona et Lyss-Solothurn. De plus, la ligne Monthey-St.Gingolf devrait être fermée.

POLOGNE - PKP

Toujours des panaches de fumée...

La vapeur n'est toujours pas vaincue à Wolsztyn. Elle survivra même jusqu'au prochain service d'été en mai 1994.

Le nouveau service d'hiver n'a apporté que quelques adaptations par rapport au roulement publié dans le EN LIGNES 15 pages 53-54.

En ce qui concerne le service voyageurs, les horaires des trains vers Poznan et retour sont les suivants : Wolsztyn départ à 5h20, 8h16, 11h05 et 16h30, Poznan départ à 13h40, 14h40, 15h40 et 19h40. Le train vers Lezno est reporté en fin de journée : Wolsztyn 20h16 - Lezno 21h21/22h30 - Wolsztyn 23h36.

Le service marchandises est resté inchangé. A noter qu'il n'y a aucun service vapeur le dimanche et les jours fériés.

Vu le succès de notre grand voyage en Pologne organisé en avril 1993, et les possibilités inchangées sur place à Wolsztyn, le PFT envisage la possibilité de reconduire un voyage similaire en 1994 durant les vacances de Pâques. Avis aux amateurs...

1. LOCOMOTIVES ELECTRIQUES

série 12

1208 : les deux hacheurs et le transformateur ont été remontés. Les travaux de tôlerie sont achevés. Elle a été reposée sur ses bogies le 21 octobre et ensuite envoyée à la peinture. Sa sortie de Salzinnes est programmée vers le 3 novembre (bien que peu probable).

série 20

2010 : les travaux de reconstruction à Salzinnes, arrêtés par manque de personnel, ont repris, principalement au niveau du câblage.

série 21

2130 : les travaux de câblage effectués par les ACEC progressent très lentement. Sa sortie pour janvier 1994 paraît plus qu'hypothétique... En outre, des travaux complémentaires de renforcement de sa structure ont dû être opérés.

série 22

La **2219**, déclassée, est en cours de démontage avant son ferrailage à l'atelier central de Mechelen.

série 23

La **2381** et la **2389** sont ressorties de révision générale (AC Mechelen) dans la nouvelle livrée bleue (ex. livrée jaune) respectivement le 21 septembre et en novembre 1993.

La **2377** (livrée jaune) est entrée à l'AC Salzinnes pour révision générale le 9 septembre. Il s'agit de la première RG de type 23 à Salzinnes. Sa sortie est prévue pour le 16 décembre.

série 25

La **2512** a subi en octobre un échange de bogies à Salzinnes. Il s'agit de la première entrée d'une type 25 dans cet atelier central.

série 26

La **2611** entrée en révision générale le 2 juin, est ressortie le 13 octobre dans la livrée bleue (ex. jaune).

La **2603** qui depuis le 11 décembre 1991 se trouvait à Salzinnes pour réparation, a finalement été prise en main le 7 octobre pour réparation + révision.

2. LOCOMOTIVES DIESEL

série 53

La **5302** accidentée à Chapois le 12 octobre, est arrivée le 15 octobre à l'atelier central de Salzinnes pour réparation, opération qui nécessitera plus de 1.000 heures de travail. Déjà, son moteur diesel a été démonté et remplacé sur la 5202.

La **5320** entrée à l'atelier de Salzinnes le 17 février pour RG et transformation avec cabines flottantes, est enfin sortie le 14 octobre dernier.

série 55

La **5508** est sortie de révision générale (AC Salzinnes) le 24 septembre, en livrée jaune.

La **5537**, entrée à Salzinnes le 28 mai pour RG et réparation après tamponnement, ne devrait pas ressortir avant la fin novembre / début décembre.

série 80

Locomotive prototype **8070** : voir notre article pages 34-35.

série 82

Le "veau" d'Antwerpen-Dam : la **8275** (machine dépourvue de sa cabine de conduite) est entrée en révision générale le 14 octobre à Salzinnes.

série 84

La **8461** est sortie de révision générale à l'Atelier Central de Salzinnes le 26 août. Elle est désormais équipée des doubles phares rouge-blanc.



Dans notre précédent EN LIGNES, nous avons parlé de la, ou plutôt des renumérotations de la 5209. Yves HENOMONT a pu saisir cette curieuse valse de numéros. Stokem, 14 juillet 1993.

3. AUTOMOTRICES ELECTRIQUES

AM "62-64"

En septembre, la 173 a été victime d'un incendie entre Gent et Brugge, à Bellem. Vu les dégâts très importants, sa radiation semble inévitable.

AM 300

Depuis la mise en vigueur du nouveau service d'hiver, les automotrices série 300 triples ont fait leur apparition sur la relation IC F Blankenberge/Knokke - Bruxelles - Genk/Maastricht. En conséquence, les automotrices doubles sont engagées sur tous les IC "L" Dinant-Gent.

AM type "55"

La 505 a été acheminée de Muizen à l'atelier de St.Ghislain le 6 octobre. Le lendemain, elle prenait la direction de l'Italie via Erquelinnes.

AM "Sabena"

La 599 est sortie le 25 octobre de l'atelier central de Mechelen, après révision, en livrée bordeaux. Il ne subsiste donc plus qu'une seule automotrice dans la livrée "Sabena" : la 595...

La nouvelle locomotive prototype de Cockerill Mechanical Industries, conçue spécialement pour le service des manœuvres, présente des caractéristiques techniques entièrement nouvelles, notamment en ce qui concerne sa transmission hydrostatique et le fonctionnement des organes auxiliaires à l'aide de moteurs hydrauliques.

Description technique

Généralités

Cet engin possède deux essieux. Il peut rouler à une vitesse maximale de 65 km/h (limité en service à 60 km/h), et circuler dans des courbes de 35 mètres de rayon. Sa masse totale très élevée atteint +/- 42 T, soit 21 T par essieu.

La locomotive est constituée d'un châssis entièrement soudé extrêmement robuste. Les traverses de têtes font partie intégrante du châssis.

L'unique cabine de conduite est située au centre du châssis. Elle est flanquée de deux capots symétriques.

Le capot avant renferme le moteur diesel et sa turbosoufflante ainsi que les différentes pompes à huile.

Le capot arrière renferme le compresseur, les réservoirs principaux d'air, le réservoir d'huile de la transmission, le sècheur d'air, le groupe de refroidissement du moteur diesel (radiateur, ventilateur et moteur hydraulique). Une armoire électrique est située sur la paroi avant du capot.

Moteur diesel

La locomotive est équipée d'un moteur diesel CATERPILLAR du type 3408BTA à 4 temps et possédant 8 cylindres placés en V à injection directe. Il développe une puissance de 386 kW (525 CV) à 2100 tr/min. Il est suralimenté par une turbosoufflante entraînée par les gaz d'échappement.

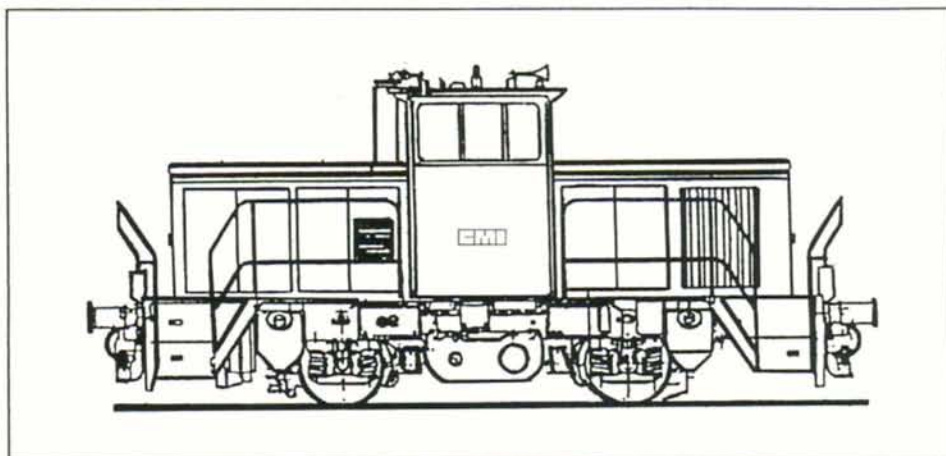
Son lancement se fait à l'aide d'un démarreur électrique.

Le refroidissement du moteur est assuré par une circulation d'eau. Le groupe de refroidissement est constitué d'un radiateur et d'un ventilateur entraîné par un moteur hydraulique.

Le graissage est opéré sous pression d'huile. Cette huile est contenue dans un carter d'une capacité de 45 litres. Le circuit de graissage assure également la lubrification de la turbosoufflante.

L'arbre du moteur diesel entraîne les deux pompes à huiles de la transmission et trois pompes à huile auxiliaires.

Deux réservoirs à gasoil d'une capacité totale de 1.000 litres sont installés sous la cabine de conduite.



Transmission

La transmission du type hydrostatique est fournie par SAUER & SUNDSTRAND.

Elle se compose de deux pompes accouplées à l'arbre du moteur diesel via un accouplement élastique et une boîte de transfert qui augmente la vitesse du moteur diesel dans un rapport de 1/7. Ces pompes à cylindrées variables alimentent 4 moteurs de traction hydraulique par l'intermédiaire de deux réducteurs. Les réducteurs, fournis par CMI, sont montés sur chacun des essieux et maintenus en position horizontale au moyen d'un bras de réaction articulé.

Le réservoir d'huile de la transmission a une capacité de 400 litres. L'huile est refroidie par deux groupes de radiateurs avec ventilateurs, entraînés par des moteurs hydrauliques, installés sous la traverse de tête avant.

Le refroidissement des moteurs de traction est assuré par le débit de l'huile.

La pression dans les conduites flexibles amenant l'huile vers les moteurs de traction peut atteindre des valeurs de 500 bars !

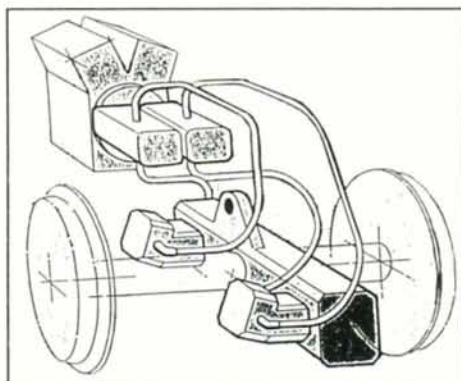


Schéma de principe de la transmission hydrostatique SAUER & SUNDSTRAND. L'arbre du moteur diesel entraîne deux pompes à huile. Celles-ci alimentent les moteurs de traction au nombre de deux par essieu. La pression d'huile dans les conduites peut atteindre des valeurs proches de 500 bars !

Équipement pneumatique

La locomotive est équipée d'un distributeur Knorr, de deux robinets de frein direct à impulsion, de deux robinets de frein automatique à impulsions, de 4 cylindres de frein (un par roue).

Les deux unités de frein de l'essieu arrière sont équipées d'un frein dynamique agissant par la transmission, et d'un dispositif antiblocage des roues en cas d'une décélération trop importante.

Équipements divers

Cet engin est muni de tous les équipements de sécurité en vigueur à la SNCB.

La cabine de conduite est très ergonomique et offre une visibilité excellente. Elle dispose de deux pupitres, un par sens de marche. Deux sièges très confortables sont placés au droit de chaque pupitre. Les fenêtres et pare-brise sont teintés.

La locomotive peut être télécommandée à distance par un poste portatif. Elle peut également fonctionner en UM.

Tout le travail de la machine est contrôlé et régularisé électroniquement par un ordinateur.

Deux gammes de vitesse sont possibles :

- gamme 1 : de 0 à 16 km/h. Dans cette gamme, la locomotive peut travailler à vitesse constante (par exemple pour pousser des rames sur une bosse de triage). L'effort de traction peut atteindre 13 tonnes et le frein dynamique 4 tonnes.
- gamme 2 : de 0 à 65 km/h.

Diverses nouveautés équipent encore cet engin, citons entre autre : la climatisation de la cabine de conduite, la présence de lampes sur les traverses de têtes permettant l'éclairage lors des accouplements (commandé par un boîtier se trouvant sur l'extrémité des rambardes. Le même boîtier peut également commander l'éclairage général de la locomotive avant que le conducteur ne monte dans la cabine à la prise de service (avec une temporisation d'une minute).

Livraison

Cet engin prototype fut construit suite à une commande de 30 locomotives + 20 en option faite par les chemins de fer danois (DSB), pour remplacer les anciennes locomotives de la série MH datant de 1957-1965.

Il est sorti de construction aux ateliers CMI de Seraing au début de 1991 et effectua d'abord divers essais sur le réseau de la SNCB avant d'être expédié au Danemark où il fut officiellement réceptionné par les DSB le 24 avril 1992 au dépôt de Kobenhavn.

Après une campagne d'essai, il s'avérait toutefois que cet engin ne répondait pas vraiment aux exigences des DSB qui interrompirent momentanément la commande. La locomotive était notamment trop lourde pour pouvoir circuler sur toutes les voies danoises. De plus, la transmission donne lieu à de nombreuses pertes d'huile au niveau des joints.

C'est ainsi que ce prototype est revenu en Belgique dans le courant de 1993.

Au milieu de l'année, CMI a conclu un contrat avec la SNCB pour tester la locomotive durant une période de six mois. Après un court passage à Kinkempois, la machine arriva le 3 août à l'atelier de Schaerbeek. Elle fut immatriculée comme 8070 (pour rappel, les types 80 sont numérotés de 8001 à 8069) et intégrée dans le roulement. Le numéro est inscrit sur chaque paroi latérale de la cabine de conduite en dessous des baies vitrées.

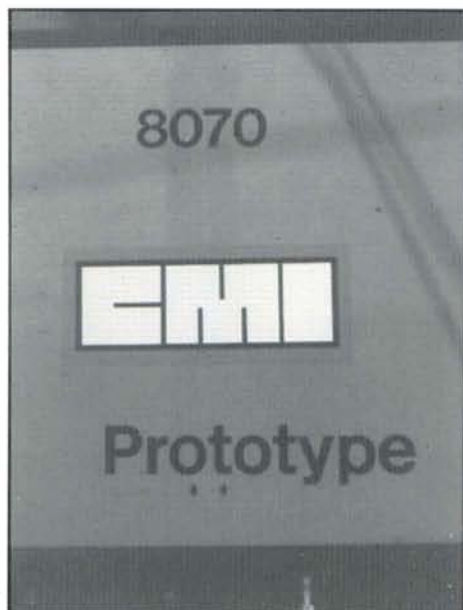
Pour diverses raisons, elle n'emporta pas les suffrages des conducteurs initiés à sa conduite. Tout d'abord, elle manque de puissance par rapport aux locomotives de la



PHOTO 16-47 Gros plan sur la 8070. Le capot avant renferme notamment le groupe de refroidissement du moteur diesel et le compresseur. Atelier de Schaerbeek, 18 août 1993.
Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 16-48 Deux locomotives bien différentes pourtant immatriculées dans la même série : la 8047 et la 8070. Atelier de Schaerbeek, 18 août 1993.
Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Pour des raisons pratiques, la locomotive fut immatriculée 8070. Au Danemark elle était désignée "MJ Prototype", MJ désignait le type DSB. Cette inscription a été effacée dès son retour en Belgique.

série 80, et sa traction ne répond pas aussi rapidement. Elle donne toujours lieu à de nombreuses pertes d'huile aux différents joints des raccords. De plus, de violents chocs se produisent notamment lorsque l'on passe de la traction vers une marche en roues libres ou inversement, ce qui à la longue peut provoquer des ruptures de certains organes.

Durant son premier mois d'utilisation à Schaerbeek, elle ne fut guère utilisée que quelques jours car toujours en panne...

Les nombreuses pertes d'huile ont nécessité régulièrement des rajoutes. Il semblerait que cette huile rajoutée n'était pas de la qualité requise, si bien que tous les joints en caoutchouc ont été détériorés. La 8070 a

dû retourner le 7 septembre chez Cockerill pour réparation.

Au cours des rares services assurés par cet engin, on a pu la voir à Etterbeek, Forest-Midi, Bruxelles-T.T. et sur les services de pouce à la bosse de triage. Quelques parcours d'initiation se sont déroulés au début du mois d'août, et plus spécialement la remorque d'une rame de tombereaux à deux essieux de Schaerbeek à Schaerbeek via Josaphat - Etterbeek et Bruxelles-Q.L.

D'après des bruits de couloir, la SNCB devrait tester deux autres engins diesel de manoeuvres : une locomotive de la série 1031-1033 des CFL (construite par Jenbach en Autriche) et une machine du type 6400 des NS.

Nouvelle répartition du matériel moteur électrique au 26-09-1993

Le nouveau service d'hiver coïncide avec une complète réorganisation de l'entretien des engins moteurs électriques. Parmi les principales modifications, on notera pour les locomotives, le transfert de la série 12 de Bruxelles-Midi à Oostende, de la série

25.5 de Bruxelles-Midi à Antwerpen-Dam, de la série 20 de Ronet à Stockem, de la série 26 de Ronet à Monceau, des 2111 à 2150 de Merelbeke à Oostende, des 2151 à 2160 de Merelbeke à Antwerpen-Dam; et pour les automotrices, le regroupement de

toutes les AM 900 à Hasselt, le transfert des 37 AM 300 triples vers Hasselt (première affectation d'AM 300), et le transfert des 365 à 415 d'Oostende à Merelbeke. De nombreux échanges d'automotrices ont encore été opérés dont le détail figure dans

1. locomotives électriques

type dépôt	11		12		15		16		18		20			21			22		23			
	FBM (FSR)	FSD	FSD	FSD	NK	MKM	FSD	FKR	FNDM	FGH	FEO	FEO	FEO	FEO	FEO	FEO	FEO	FEO	FEO	FEO	FEO	
<i>numéro</i>	1181	1201	1501	1601	1801	2001	2101	2111	2131	2151	2201	2226	2301	2326	2351	2376						
	1182	1202	1502	1602	1802	2002	2102	2112	2132	2152	2202	2227	2302	2327	2352	2377						
	1183	1203	1503	1603	1803	2003	2103	2113	2133	2153	2203	2228	2303	2328	2353	2378						
	1184	1204	1504	1604	1804	2004	2104	2114	2134	2154	2204	2229	2304	2329	2354	2379						
	1185	1205	1505	1605	1805	2005	2105	2115	2135	2155	2205	2230	2305	2330	2355	2380						
	1186	1206		1606	1806	2006	2106	2116	2136	2156	2206	2231	2306	2331	2356	2381						
	1187	1207		1607		2007	2107	2117	2137	2157	2207	2232	2307	2332	2357	2382						
	1188	1208		1608		2008	2108	2118	2138	2158	2208	2233	2308	2333	2358	2383						
	1189	1209				2009	2109	2119	2139	2159	2209	2234	2309	2334	2359							
	1190	1210				2010	2110	2120	2140	2160	2210	2235	2310	2335	2360							
	1191	1211				2011		2121	2141		2211	2236	2311	2336	2361							
	1192	1212				2012		2122	2142		2212	2237	2312	2337	2362							
						2013		2123	2143		2213	2238	2313	2338	2363							
						2014		2124	2145		2214	2239	2314	2339	2364							
						2015		2125	2145		2215	2240	2315	2340	2365							
						2016		2126	2146		2216	2241	2316	2341	2366							
						2017		2127	2147		2217	2242	2317	2342	2367							
						2018		2128	2148		2218	2243	2318	2343	2368							
						2019		2129	2149			2244	2319	2344	2369							
						2021		2130	2150		2220	2245	2320	2345	2370							
						2022					2221	2246	2321	2346	2371							
						2023					2222	2247	2322	2347	2372							
						2024					2223	2248	2323	2348	2373							
						2025					2224	2249	2324	2349	2374							
											2225	2250	2325	2350	2375							
total	12	12	5	8	5	24	10	40	10	49	83											
effectif	12	12	5	8	6	24		60		49	83											

25	25.5	26		27		28
FBM (FSR)	FNDM	LNC		FSD	NK	FBM (FSR)
2501	2551	2601	2627	2701	2721	2746
2502	2552	2602	2628	2702	2722	2747
2503	2553	2603	2629	2703	2723	2748
2504	2554	2604	2630	2704	2724	2749
2505	2555	2605	2631	2705	2725	2750
2506	2556	2606	2632	2706	2726	2751
2507	2557	2607	2633	2707	2727	2752
2508	2558	2608	2634	2708	2728	2753
2509		2609	2635	2709	2729	2754
2510		2610		2710	2730	2755
2511		2611		2711	2731	2756
2512		2612		2712	2732	2757
2513		2613		2713	2733	2758
2514		2614		2714	2734	2759
		2615		2715	2735	2760
		2617		2716	2736	
		2618		2717	2737	
		2619		2718	2738	
		2620		2719	2739	
		2621		2720	2740	
		2622			2741	
		2623			2742	
		2624			2743	
		2625			2744	
		2626			2745	
14	8	34		20	40	2
14	8	34		60		2

les tableaux .

On constate ainsi que deux ateliers : Monceau et Antwerpen-Dam, ont pour la première fois reçu des locomotives électriques en attribution. L'atelier de Merelbeke n'a plus aucune locomotive et devient ainsi, pour ce qui concerne sa partie "électrique", un atelier purement "automotrices"

Abréviations

FBM : Bruxelles-Midi
 FNDM : Antwerpen-Dam
 FEO : Ronet
 FHS : Hasselt
 FKR : Merelbeke
 FSD : Oostende
 FSR : Schaerbeek
 LK : Kortrijk
 LNC : Monceau
 MKM : Stockem
 NK : Kinkempois

Total : 377 locomotives
 633 automotrices

<i>type</i>	"50" - "53"	"54"	Budd	"62-63-64"62"				"break"				Sab	"66-0 JH-70-73-74"						800	900	post	
<i>dépôt</i>	FSR	FGH	FGH	MKM	LK	FKR	FGH	LK	MKM	FHS	FKR	NK	FSR	FSR	LK	NK	FSR	FHS	FSD	FSR	FHS	NK
<i>numéro</i>	010	053	129	153	168	207	228	245	301	327	365	420	595	601	641	665	724	731	752	801	901	961
	011	060	130	154	169	208	229	246	302	328	366	421	596	602	642	666	725	732	753	802	902	962
	013	063	132	155	170	209	230	247	303	329	367	422	597	603	643	667	726	733	754	803	903	963
	014	067	133	156	171	210	231	248	304	330	368	423	598	604	644	668	727	734	755	804	904	964
	015	077	134	157	172	211	232	249	305	331	369	424	599	605	645	669	728	735	756	805	905	965
	016	081	135	158	173	212	233	250	306	332	370	425	600	606	646	670	729	736	757	806	906	966
	017	082	136	159	174	213	234	251	307	333	371	426		607	647	671	730	737	758	807	907	967
	018	083	137	160	175	214	235	252	308	334	372	427		608	648	672		738	759	808	908	968
	019	090	138	161	176	215	236	253	309	335	373	428		609	649	673		739	760	809	909	969
	020	092	139	162	177	216	237	254	310	336	374	429		610	650	674		740	761	810	910	970
	022	094	140	163	178	217	238	255	311	337	375	430		611	651	675		741	762	811	911	971
	023	095	141	164	179	218	239	256	312	338	376	431		612	652	676		742	763	812	912	972
	024	096	142	165	180	219	240	257	313	339	377	432		613	653	677		743	764	813	913	973
	025	100	143	166	181	220	241	258	314	340	378	433		614	654	678		744	765	814	914	974
	027	102	144	167	182	221	242	259	315	341	379	434		615	655	679		745	766	815	915	975
	029	104	145		183	222	243	260	316	342	380	435		616	657	680		746	767	816	916	
	030	106	146		184	223	244	261	317	344	381	436		617	658	681		747	768	817	917	
	031	107	147		185	224		262	318	345	382	437		618	659	682		748	769	818	918	
	032	108	148		186	225		263	319	346	383	438		619	660	683		749	770	819	919	
	033	113	149		187	226		264	320	347	384	439		620	661	684		750	771	820	920	
	034	114	150		188	227		265	321	348	385	440		621	662	685		751	772	821	921	
	035	119			189			266	322	349	386			622	663	686			773	822	922	
	036	121			190			267	323	350	387			623	664	687			774	823	923	
	037	122			191			268	324	351	388			624		688			775	824	924	
	038	124			192			269	325	352	389			625		689			776	825	925	
	039	125			193			270	326	353	390			626		690			777	826	926	
	040				194					354	391			627		691			778	827	927	
	041				195					355	392			628		692			779	828	928	
	042				196					356	393			629		693			780	829	929	
	043				197					357	394			630		694			781	830	930	
	044				198					358	395			631		695			782	831	931	
					199					359	396			632		696				832	932	
					200					360	397			633		697				833	933	
					201					361	398			634		698				834	934	
					202					362	399			635		699				835	935	
					203					363	400			636		700				836	936	
					204					364	401			637		701				837	937	
					205						402			638		702				838	938	
					206						403			639		703				839	939	
											404			640		704				840	940	
											405					705				841	941	
											406					706				842	942	
											407					707				843	943	
											408					708				844	944	
											409					709					945	
											410					710					946	
											411					711					947	
											412					712					948	
											413					713					949	
											414					714					950	
											415					715					951	
											416					716					952	
											417					717						
											418					718						
											419					719						
																720						
																721						
																722						
																723						
<i>total</i>	31	26	21	15	39	21	17	26	26	37	55	21	6	40	23	59	7	21	31	44	52	15
<i>effectif</i>	31	26	21		118					139			6	63		118				44	52	15

4. AUTORAILS

Série 44

La révision générale du 4401 se poursuit à l'AC Mechelen.

Série 45

Le 4505 qui avait tamponné un train de marchandises près de Vonèche, est en cours de réparation à l'AC Mechelen. Il sortira prochainement dans la nouvelle livrée bleue.

Autorail historique 608.05

Exception faite des marchepieds, l'autorail est extérieurement terminé, y compris la sérigraphie. Les travaux portent actuel-

lement à la remise en état des postes de conduite. Viendra ensuite la restauration de l'aménagement intérieur.

Autorails ES série 400

L'ex-4320, futur ES-407, est en cours de transformation à l'atelier de Leuven. Il devrait présenter le même aspect que l'ES-405 (voir "En Lignes" 15 p. 36).

La fin des autorails type 46 !

Les services de navettes organisés pour le transport du personnel de la SNCB entre Montzen et Welkenraedt par la ligne 39, avec prolongation vers Verviers, ont été supprimés le 26 septembre. Disparaissent ainsi non seulement ces services typiques qui étaient assurés depuis de longues années par des autorails anciens, souvent les derniers d'une série, mais également les derniers autorails de la série 46...

Jusqu'en 1983, ces navettes étaient assurées par trois des quatre derniers autorails du type 49 (4901, 4906 et 4911). L'affectation des autorails du type 49, ex. 553 à Montzen remonte à 1966, année où arrivèrent les 553.01 (futur 4901) et 553.41.

Vers la fin de 1981, l'arrivée du 4317 en provenance de l'atelier de Kortrijk, permit la cession du 4901 et du 4911 au service ES. Peu après, il fut décidé de détacher en permanence à Montzen, deux autorails de la série 43 de Bertrix, ce qui a eu pour conséquence la radiation pour le service M des deux derniers 49.

Lorsque l'atelier de Bertrix cessa toutes activités d'entretien en juin 1984, le dépôt de Montzen se vit attribuer les 4301, 4304 et 4310. En plus des navettes pour le

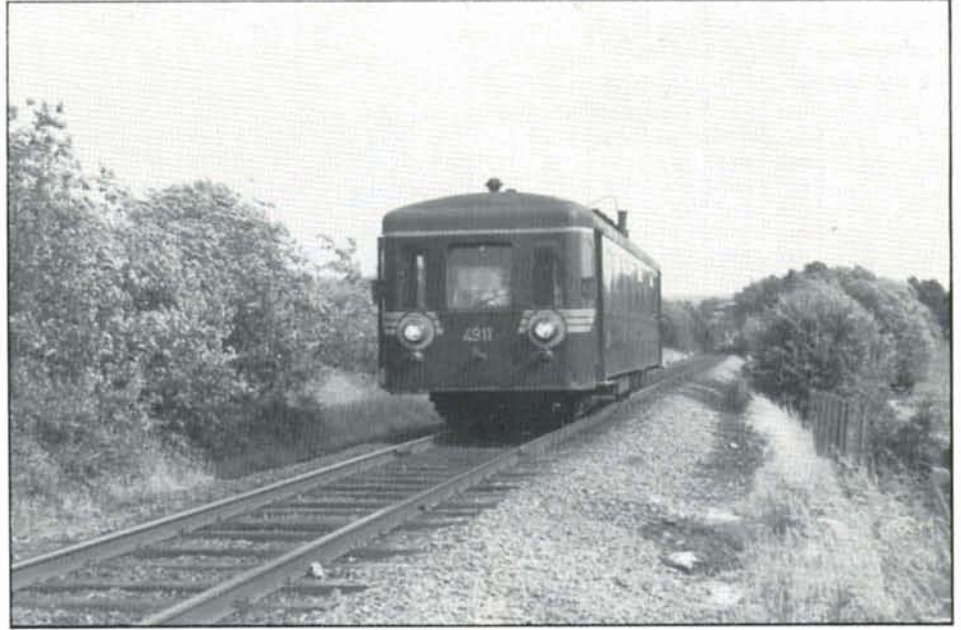


PHOTO 16-55 Longtemps, les navettes pour le personnel entre Montzen et Welkenraedt furent assurées par les antiques autorails de la série 49. Le 4911, ici visible à la sortie de Welkenraedt le 15 juin 1981, termina ainsi sa carrière.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 16-56 Depuis 1987, tous les parcours étaient prolongés jusqu'à Verviers. Ici, le 4609 en provenance de Verviers est photographié à Hetten peu avant Welkenraedt, le 5 août 1991.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

→ **Le 4911, de nuit à Liège-Guillemins, attend l'heure de départ vers Montzen. 24 avril 1979.**

Photo : Pierre HERBIET

personnel, ils assuraient également la nouvelle relation internationale entre Welkenraedt et Aachen-Hbf (service supprimé le 28 mai 1988)

En juin 1987, les 43 furent remplacés par les 4608 et 4609 mutés de Ath suite à l'électrification de la ligne Ath - Geraardsbergen, mettant ainsi un terme à l'utilisation des autorails de la série 43.

Suite à la fermeture de l'atelier d'Haine St.Pierre le premier juin 1992, les deux autorails "musée" 4601 et 4603 furent transférés à Montzen.

Depuis de longue date, ces navettes permettaient aux cheminots de rejoindre la gare de Montzen. Deux allers-retours étaient organisés entre Montzen et Welkenraedt à chaque pause : 6h00, 14h00, 22h00, ainsi que pour le personnel sédentaire et administratif, à 8h00 et 16h00. Jusqu'au début des années 1980, certains parcours de nuit étaient même prolongés jusqu'à Liège-Guillemins. Depuis 1987, tous les parcours effectuaient les navettes entre Montzen - Welkenraedt et Verviers.

La ligne 39 est ainsi privée de son unique trafic régulier subsistant et il est fort à parier qu'elle sera à très court terme fermée à tout trafic... On connaît l'empressement du district Sud-Est pour démanteler le réseau... Un signe de mauvaise augure est depuis le 18 octobre dernier la limitation de la vitesse de référence à 20 km/h ... Pourtant, cette petite antenne pourrait jouer un rôle important si elle avait été électrifiée comme initialement prévu.

Quant aux 46, le 4601 restera conservé comme pièce historique par la SNCB, le 4603 servira de réserve, enfin les 4608 et 4609 seront déclassés.

➤ **PHOTO 16-57**

Le 4317 en provenance de l'atelier de Kortrijk fut le premier autorail de ce type qui arriva à Montzen, vers la fin de 1981. Cet engin termina également sa carrière à Montzen. Après sa radiation intervenue le 8 mars 1983, il fut expédié à l'atelier central de Mechelen et démolé.

Henri-Chapelle, 18 janvier 1982.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN

➤ **PHOTO 16-58**

Les deux derniers 43 terminèrent leur carrière au dépôt de Montzen. Notre document montre le 4304 dans la neige à Henri-Chapelle le 24 février 1987.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Bientôt des nouveaux autorails ?

Selon des rumeurs qui circulent, un groupe de travail de la SNCB étudierait la possibilité d'acquérir des nouveaux autorails basés sur le type VT627/628 de la DB. Ils seraient destinés à assurer le service vers Neerpelt, sur l'"Athus-Meuse", sur la ligne Charleroi-Couvin ainsi que les weekends en remplacement de rame tractées diesel.

Si cette initiative se révèle être exacte (on parle d'une commande de 21 rames) on ne peut toutefois que déplorer qu'elle survienne beaucoup trop tard. Des nouveaux autorails en grand nombre auraient en effet été les bienvenus au début des années quatre-vingts en remplacement de toute une série de ruineuses électrifications...

5. VOITURES

Voitures restaurants "Grill Express"

Dans notre précédent numéro page 37, nous parlions de 4 voitures "grill-espress" louées par la SNCB à la SNCF. En fait, ce n'est pas ces voitures qui seront modernisées l'année prochaine par l'atelier central de Mechelen, mais bien quatre autres, lesquelles sont effectivement rachetées par la SNCB.

La numérotation SNCF de ces voitures est la suivante :

61 87 88 70 126-6 (radiation : 10-1992)

61 87 88 70 140-6 (radiation : 8-1992)

61 87 88 90 146-9 (radiation : 9-1992)

61 87 88 90 142-8 (radiation : 9-1992)

Après leur radiation, ces voitures furent garées à Périgueux. Dans le courant du mois d'août, elles furent expédiées de Périgueux à Forest-Midi, ensuite, le 23 septembre, à l'atelier des voitures de Schaerbeek.

IC "I" Schaerbeek - St. Ghislain

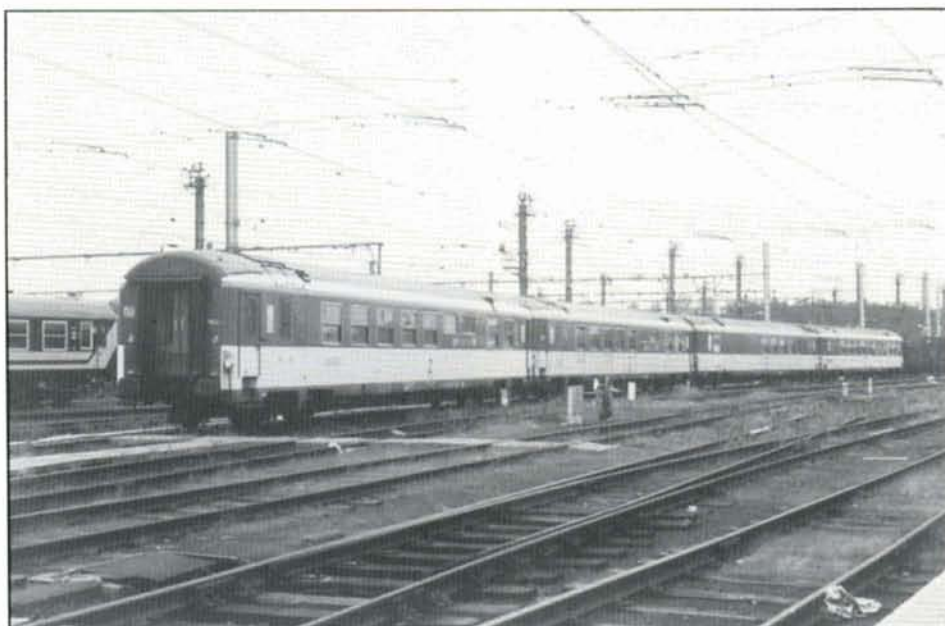
Plusieurs trains de cette relation ne sont plus assurés par des automotrices quadruples de la série 800, mais par des rames tractées M4 et M5! Il s'agit des trains 807-833 (composés d'une rame réversible M4) et du train 815 (rame réversible M5)

Un IC Schaerbeek - Oostende assuré par une rame à deux étages! (Pierre BERCHEM)

Nous avons déjà observé les 23 juin, 6 et 14 juillet que le train E 717 (Schaerbeek dep. 18 h 13, Oostende arr. 20 h 36) était composé d'une rame de 8 voitures M5 poussées par une HLE 21 ou 27!

Clin d'oeil aux modélistes : un EC Memling inédit. (P. BERCHEM)

Les modélistes désirant faire rouler sur leur réseau HO une rame de l'actuel EC



Les quatre voitures grill-express rachetées par la SNCB. On distingue le grand Z apposé par la SNCF sur les parois latérales, signifiant qu'il s'agit de matériel déclassé.

Forest-Midi, 26 août 1993.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Memling sont confrontés à plusieurs problèmes jusqu'à présent insolubles. Les voitures I10 en livrée "Memling", à savoir les voitures de 2ème classe et la voiture bar-bistro (et l'I 4 ABR) ne sont pas, ou pas encore (?), reproduites par les grands fabricants de trains miniatures. Voici une composition inédite présentant l'avantage d'être reproductible à l'échelle HO aussi bien avec des voitures dont la longueur est traitée au 1/87ème qu'avec des voitures raccourcies. Cette composition bizarre a été vue le 1er juin 1991 :

HLE 1604

Avmz 111.1 de la DB en livrée TEE

Avmz 111.1 de la DB en livrée TEE

I6 B de la SNCB en livrée "Memling"

I6 B de la SNCB en livrée "Memling"

Bm 235 de la DB en livrée turquoise beige

Bm 235 de la DB en livrée turquoise beige

Bm 235 de la DB en livrée turquoise beige

A partir du lendemain, le 2 juin 1991, premier jour du service d'été 1991, la SNCB fournissait toutes les Hv de cet EC. Notons au passage que les voitures entrant dans la composition de l'EC Memling du 01.06.1991 sont aussi reproduites à l'échelle N, ce qui n'est malheureusement pas le cas de l'HLE 16!

Quelques exemples de rames de voitures M4 "spéciales".

(Pierre BERCHEM)

Le train P E4066, Schaerbeek dep. 17 h 17, Oostende arr. 19 h 00, N 67, composé de 8 Hv M4, achemine régulièrement des Hv internationales non accessibles aux voyageurs entre FSR et FSD. Le 26 juillet on observait la composition suivante : HLE

2112 + 6 Hv M4 B + 1 Hv M4 A + 1 Hv M4 ADX + 3 HV I3 + 1 Hv I5. Deux jours plus tard l'HLE 2712 remorquait 8 Hv M4 (6B, 1A et 1 ADX) et 3 Hv I5! Durant l'horaire d'hiver 1992/1993 on a pu observer différents types de voitures-lits ou de voitures-restaurants accrochées en queue du E 4006.

- Le train E 529, un IC Welkenraedt départ. 5 h 07 - Oostende arr. 8 h 09, achemine entre Liège (dep. 5 h 46) et Oostende 3 voitures de la DR, une Hv de 2ème cl., une Hv couchettes et une Wl. (en hiver une seule Hv couchette). Il s'agit de voitures directes Berlin-Oostende décrochées à Liège de l'HKI E 242 Berlin-Paris. Au retour, c'est le train E 520, Oostende dep. 21 h 34 - Liège arr. 23 h 58, qui est chargé d'acheminer les voitures directes de la DR Oostende - Berlin jusqu'à Liège afin de les y remettre à l'HKI E243 Paris-Berlin.

6. INFRASTRUCTURE

Travaux divers

Namur

Les premiers travaux en vue de recouvrir la gare de Namur ont débuté fin septembre. Le faisceau marchandises et les faisceaux de garages "Meuse et Amérique" ont respectivement été mis hors service les 20 et 27 septembre 1993. Les installations sont actuellement en cours de dépose.

Aalst

La gare de Aalst subit actuellement une profonde cure de modernisation. Dans une première phase, le bâtiment a été complè-

tement restauré. On n'a laissé debout que les façades et le bâtiment principal. L'intérieur a été complètement rénové. L'inauguration de la "nouvelle" gare s'est déroulée le 27 mars.

La seconde phase de rénovation est actuellement en cours. Elle concerne le recouvrement de sol et la décoration murale du couloir sous voies et des escaliers d'accès, ainsi que la reconstruction des quais (quais hauts) avec des écrans coupe-vent, des sièges et des auvents. Suivront alors les ascenseurs et leurs cages, la sonorisation, l'emplacement pour vélos et enfin un réaménagement de la place de la gare en collaboration avec la société "De Lijn".

Electrification de l'"Athus-Meuse"

Quelle que soit la décision qui sera prise quant à l'abandon de l'électrification de l'"Athus-Meuse", la SNCB achèvera la mise au gabarit électrique de la ligne, ainsi que les gros travaux de modernisation de la voie entre Dinant et Bertrix.



Devant l'incertitude qui plane, un front commun syndical cheminots CSC-CGSP belge et CFDT français pour la défense et la survie de la ligne Athus-Meuse a tenu à Bertrix une conférence de presse en front commun. En outre, un convoi tracté par la 5303 et la 204.004 a été bloqué.

Photo : Michel DUMOULIN.

7. LE POINT SUR LES TRAVAUX TGV.

Atelier TGV de Forest

Les travaux actuels concernent le parachèvement de l'ensemble du bâtiment. Seul un hall annexe se trouve encore au stade du montage.

Dans le courant du mois d'août, on a procédé à la pose des voies du grill d'entrée sud de l'atelier.

Toutes les portes ont été placées en septembre.

Depuis la fin septembre, l'atelier accueille les premiers ouvriers et électromécaniciens en vue de la préparation de l'outillage, du matériel et des locaux, ainsi que pour suivre une formation poussée sur le futur matériel à grande vitesse.



Vue sur le grill sud de l'atelier TGV de Forest. Les portes de l'atelier ne sont pas encore montées. On distingue également à gauche de l'atelier la construction du hall annexe. 30 août 1993.

La 1ère phase de mise en service de la nouvelle cabine PLP (poste à logique programmée) a eu lieu au début du mois de septembre. Dorénavant, le faisceau "expo" à Forest-Midi est commandé par le premier poste entièrement électronique de la SNCB.

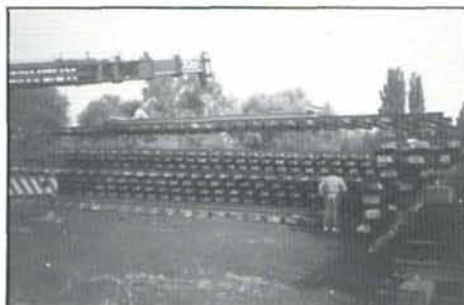
Ligne TGV

Les premiers travaux préliminaires liés à l'établissement de la nouvelle ligne TGV ont enfin débuté. Le premier coup de pioche symbolique a été donné le 2 août, sur le site du futur viaduc d'Antoing (projet 1301).

Les premiers jalons de délimitation ont fait leur apparition un peu partout sur le site de la future ligne, notamment à l'emplacement des futures bases de St.Druon à Antoing (projet 1319) et du Coucou à Ath (projet 1309). (Pour les numéros des projets : voir EN LIGNES 13 pages 18-19)

Du 10 au 15 novembre, la ligne 78 St.Ghislain-Tournai sera totalement interrompue au trafic pour permettre la pose de la liaison à 160 km/h à Maubray. Cette liaison permettra de relier la ligne TGV en provenance de Lille à la ligne 78 vers Mons. Simultanément, les aiguillages qui donneront accès à la base de St.Druon seront placés. Les trains seront détournés via la ligne 94 jusqu' Ath, ensuite la ligne 91 et 96 par Jurbise.

Depuis quelques semaines, l'immense parking longeant la ligne 78 à la sortie de la gare de Saint-Ghislain se remplit de...



Les longueurs de 18 mètres s'empilent à Saint-Ghislain, déchargées des wagons à l'aide de puissantes grues routières

Photo J-M Van Dyck.

coupons de rails!

La SNCB vient en effet de racheter à la SNCF des longueurs de 18 mètres de rails montés sur traverses en bois, provenant de la base travaux du TGV Nord d'Oxelaere. Ces rails sont destinés à être posés dans les futures bases travaux du TGV belge de Saint-Druon, près d'Antoing, et du Bois du Coucou, près d'Ath. Les rails arrivent par train entier depuis le mois d'août (en moyenne un train par jour) posés sur wagons plats. Ils sont déchargés à l'aide de grues routières travaillant sous caténaires, les wagons stationnant sur la voie principale venant de Tournai.

Lorsque les travaux de génie civil seront terminés, les rails seront rechargés et expédiés vers les bases travaux, où ils serviront à équiper une quinzaine de kilomètres de voies provisoires.

Tronçon Bruxelles-Hal

Les travaux préliminaires d'adaptation du tronçon Bruxelles-Hal ont également commencé.

Entre Forest-Midi et Lot, sens indiqué, une nouvelle rangée de poteaux pour caténaire a été implantée afin de permettre de dissocier les trois voies de la ligne 96 qui possèdent actuellement des supports caténaire communs.

A Forest-Midi, la construction d'un nouveau pont haubané enjambant la ligne 96 près de l'avenue de l'Humanité et du ring autoroutier (projet 2325) a débuté au début du mois d'août.

A la sortie de la gare de Hal, des gros travaux de terrassement ont été entrepris en septembre, à hauteur du canal et de la Senne (projet 2302). Cinq nouveaux ponts seront établis en remplacement des ouvrages actuels, dont trois métalliques sur le canal et deux sur la Senne.

Gare de Bruxelles-Midi

La gare de Bruxelles-Midi est maintenant devenue un vaste chantier, où les grues et le béton règnent en maître.

Durant le mois d'août, les nouveaux escalators menant vers les voies 21/22 et 19/20 ont été mis en service. Il y a en fait deux escalators : un pour la montée et le second pour la descente ce qui constitue une nouveauté à la SNCB. Quai après quai, tous les escalators seront ainsi remplacés ainsi que le recouvrement des murs.

Dans le grand couloir latéral, la nouvelle salle des guichets est en cours de construction. Pour rappel, elle sera située au milieu du grand couloir latéral, entre les escalators menant aux voies 7/8 à 17/18 (voir EN LIGNES 13 page 44-45).

Au niveau de la rue de France, le corps de la gare prend petit-à-petit forme. Pour prémunir le bâtiment de toute vibration, deux constructions distinctes s'élèvent simultanément. L'une sera la gare, avec ses

surfaces de bureaux, de services et de commerces. L'autre, le terminal des trains proprement dit. Les deux constructions ont des fondations distinctes. Pour lutter contre les effets de vibrations, on posera même des tapis de caoutchouc sous les traverses de béton et les voies. Au niveau de la rue, les maçons construisent les locaux dans lesquels la clientèle sera accueillie. Plus haut, au niveau des trains, on continue le montage de la structure porteuse des voies et des quais.

Pendant ce temps, un autre chantier est visible à la sortie sud de la gare. Il concerne le réaménagement du grill et le raccordement de la nouvelle troisième voie de la ligne 96B avec la gare.

□ Les premiers essais réels du TGV en Belgique

Le 24 août dernier, une rame TGV a, pour la première fois, circulé par ses propres moyens sur le réseau SNCB. Il s'agit d'une rame TGV "réseau" tricourant, destinée à assurer les futures liaisons à grande vitesse entre Paris - Bruxelles et Amsterdam. Les essais se sont déroulés entre Ath-Tournai et Tournai-Mouscron. Ils avaient pour but de déceler les éventuelles interférences causées par les champs des moteurs de traction sur la signalisation au sol. Ces tests ont été raccourcis vu les bons résultats. Un parcours d'essai du 25 août est ici visible à l'ancien point d'arrêt de Leers-Nord, entre Mouscron et Tournai.

□ Premier contact d'une rame "EUROSTAR" avec le réseau belge.

Au moment où nous mettons ce numéro sous presse, le premier contact d'une rame Eurostar avec le réseau belge aurait normalement dû se passer le lundi 8 novembre. Il était prévu de réaliser des essais statiques pendant une période de deux à trois semaines en gare de Tournai, ensuite, durant 2 ou trois jours des essais en ligne entre Ath et Silly pour détecter les harmoniques de courant sur la signalisation au sol. Les essais s'étendront par la suite progressivement entre Tournai et Enghien, puis Hal pour finalement atteindre Bruxelles en mars 1994.

□ Le locotract

Le 24 octobre, un locotract est arrivé à Schaerbeek. Il s'agit d'un tracteur rail-route destiné à assurer les manoeuvres des rames à grande vitesse dans l'enceinte du nouvel atelier TGV de Forest. Il fut testé à Schaerbeek durant la journée du 25 octobre. Par ailleurs, après la 8001, une seconde locomotive de la série 80, la 8020, a reçu un sécheur d'air durant le mois d'octobre et début novembre.



Prévus à l'origine du 24 août au 3 septembre 1993, les premiers essais d'une rame TGV sous 3.000 Volts continu en Belgique ne durèrent que trois jours : les 24, 25 et 26 août. La journée du 24 fut consacrée aux essais d'incidence et de compatibilité entre les circuits de voie et signaux SNCB et l'équipement électronique des TGV entre Ath et Silly. Les 25 et 26 août furent consacrés à des essais de traction entre Tournai et Mouscron. Les divers essais prévus furent à ce point concluants qu'ils ont pu être radicalement écourtés.

Un parcours d'essai Mouscron - Tournai est ici visible à l'ancien point d'arrêt de Leers-Nord le 25 août 1993.

Photo : Philippe GOUSSET



Les essais furent réalisés par la rame TGV "réseau" tricourant 4501. La SNCF a commandé 110 rames de cette troisième génération de TGV dont 80 (501 à 580) bi-tension (1.500 Volts continu et 25.000 Volts 50 Hz) et 30 (4501 à 4530) tri-tension (1.500 et 3.000 Volts continu, et 25.000 Volts 50 Hz), ces dernières étant destinées à circuler vers la Belgique. Ces rames se composent de 10 véhicules : 2 motrices, 3 voitures de première classe, 5 voitures de seconde classe dont une avec un bar. Chaque motrice développe une puissance de 4.400 kW.

Acheminée vers Ath par la locomotive diesel BB 66.004 de la SNCF, la rame 4501 est retournée en France par ses propres moyens.

La rame est photographiée en gare de Tournai le 25 août 1993.

Photo : Philippe GOUSSET.

8. Les suppressions de septembre

Outre les suppressions de gares et points d'arrêts et de la réduction de l'offre (voir "EN LIGNES 15"), le nouveau service d'hiver a également entraîné la fermeture des gares de triage de St.Ghislain et d'Hasselt. A noter que le point d'arrêt de Stockem n'est pas fermé pour tout le monde! En effet, tous les trains L y marquent un arrêt de service obligatoire, pour déposer ou embarquer le personnel, notamment les conducteurs voyageant haut-le-pied.

Le point frontière de Mont-St.Martin a été fermé au trafic, entraînant la suppression du tronçon Athus - Mont-St. Martin de la ligne 167. Au départ du point extrême du réseau à Athus, il faut maintenant rouler jusqu'à Erquelines pour trouver le premier passage frontalier avec la France!

L'atelier de Ronet a stoppé toutes ses activités d'entretien des engins diesel le 27 septembre. Les machines de la série 73 (7337 à 7342) ont trouvé un nouvel atelier titulaire à Stockem. Les locomotives électriques de la série 23 y sont encore temporairement entretenues-jusqu'à la fin de l'année.

Mons - Lille

Quelques améliorations sont toutefois à noter. Ainsi, en semaine, quatre trains aller-retour ont été mis en circulation entre Mons et Lille, permettant une correspondance avec le TGV. Le dimanche, l'offre est limitée à un seul aller-retour. Ces trains sont curieusement notés comme "L" dans l'indicateur !

Du nouveau sur la ligne 26

On en parlait depuis longtemps, c'est maintenant chose faite; depuis le 27 septembre, la ligne 26 est exploitée à la fréquence de 30 minutes. La nouvelle relation instaurée relie Hal à Vilvoorde en empruntant donc la ligne 26 dans son entièreté. Même si cette relation évite Bruxelles, elle permet une excellente correspondance à Delta ou Mérode avec le Métro.

Pour indiquer aux voyageurs la destination des trains, un système de fortune a été appliqué : des plaques portant le nom des gares terminus (Hal/Halle, Vilvoorde, Schuman, Mechelen) sont appliquées à l'aide de ventouses contre le pare-brise de droite des automotrices. Le changement de plaque incombe au chef-garde du train. A noter qu'après une semaine d'utilisation, nombreuses sont les plaques déjà dépourvues d'une ou de plusieurs ventouses...

En décembre, une troisième relation sera instaurée. A ce moment, la ceinture est de Bruxelles sera donc desservie toutes les 20 minutes ! Cette relation reliera également Hal à Vilvoorde.

A noter toutefois qu'en raison des travaux d'aménagement de la ligne TGV à Hal, la ligne 26 sera coupée durant plusieurs mois à hauteur du saut de mouton de Buizingen. Des bus assureront la correspondance des

Les va et vient d'un point d'arrêt : PIN

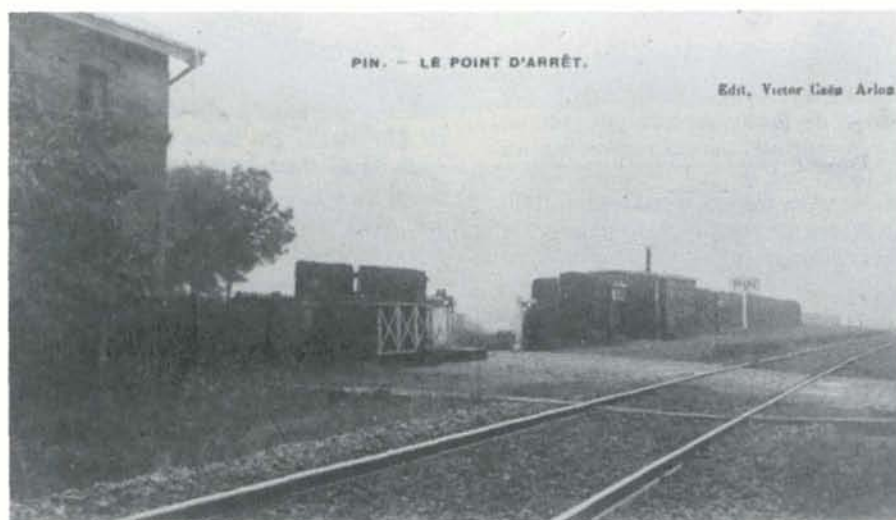
par Michel DUMOULIN

Le tronçon à simple voie "Signeulx-Florenville provisoire", de la ligne 165 a été livré à l'exploitation pour les services des voyageurs, bagages, marchandises et des finances, le 26 mars 1879.

Sur cette ligne, un point d'arrêt non gardé fut ouvert à l'essai à Pin le 18 avril 1890. Il était situé au passage à niveau de la route Arlon-Florenville.

Le chemin de fer ayant été un important facteur d'expansion économique, les villages de Pin et d'Izel se développèrent longitudinalement autour de l'axe routier Arlon-Florenville, parallèle à la ligne de chemin de fer "Athus-Meuse" au point de se rejoindre et de ne plus former qu'une agglomération.

C'est pourquoi les habitants de Pin réclamèrent le déplacement du point d'arrêt de l'extrémité du village vers le centre de celui-ci. Cette requête fut accordée dans l'entre-deux-guerres.



Le premier point d'arrêt de Pin. Date postale du 23-09-1907. Collection : M DUMOULIN.

Le plan de restructuration mis en service le 3 juin 1984 a préjudicié plus particulièrement la province du Luxembourg. En effet, sur les 147 arrêts supprimés en Wallonie, 48, soit plus d'un tiers, sont situés dans le Luxembourg ! Dans cette opération, le point d'arrêt de Pin et la gare d'Izel furent supprimés.

A la suite de pressions diverses, le point d'arrêt de Pin fut réouvert le 25 mai 1988.

Mais hélas, au grand dam des restructurations qui se suivent, cette nouvelle situation sera de courte durée...

Le 26 septembre dernier, la halte de Pin, avec son taux de fréquentation de 28 voyageurs par jour, fit partie des gares et points d'arrêts supprimés...

Les utilisateurs en sont de nouveau pour leurs frais. C'est cela la nouvelle définition de la notion "de service public". Qu'on se le dise...



COUPON : Le tout dernier coupon délivré par la gare de Virton pour un voyage de Pin à Florenville... Collection : Michel DUMOULIN.

trains entre Huizingen et Hal. Espérons que les voyageurs ne s'en lasseront pas trop vite...

Pour le service d'été 1994, il est prévu de remplacer la relation Hal - Bruxelles-Schuman par une nouvelle relation Braine-l'Alleud - Bruxelles Q.L. - Aalst en évitant Bruxelles-Nord. Ces trains seront assurés par des rames tractées. Une correspondance vers Hal ou Vilvoorde sera établie à Boondael !

9. NOUVELLES DIVERSES

□ Les détournements de septembre...

Le mois de septembre aura été marqué par une série de détournements programmés suite à d'importants travaux réalisés sur les lignes 161 et 166.

Ligne 161 : Les travaux d'aménagement du nouveau plan de voies du grill d'entrée de la gare de Bruxelles Quartier-Léopold côté Bruxelles-Nord ont nécessité l'interruption total du trafic entre Bruxelles-Nord et Bruxelles Q.L. durant 3 week-end consécutif (11/12, 18/19 et 25/26 septembre). Les trains IC furent détournés via Schaerbeek et la ligne 26 jusqu'à Watermael, les trains locaux étaient limités sur le trajet Ottignies - Bruxelles Q.L.; enfin, les trains internationaux empruntaient les lignes 36 et 139 : Bruxelles-Nord - Leuven - Ottignies. Des navettes de bus étaient mises en marche entre Bruxelles-Q.L., Bruxelles-Schuman et Bruxelles-Nord.

Ligne 166 : les week-end du 4/5, 11/12 et 18/19 septembre, la circulation a totalement été interrompue entre Houyet et Gedinne. Les trains de voyageurs furent limités à Houyet et Gedinne, tandis que les



PHOTO 16-60 Le train de sable 33790 circule tous les jours ouvrables au départ de Balen-Werkplaats (ligne 19 Mol-Neerpelt) jusqu'à Tamines, pour le compte de la firme GLAVERBEL. De Balen à Vilvoorde, il est remorqué par une locomotive diesel de la série 51 de Hasselt. Au delà il était relayé par une double traction mixte : locomotive diesel du type 51 de Monceau + une locomotive électrique de la série 22. Depuis le 27 mai, cette double traction qui existait depuis de nombreuses années, est remplacée par deux locomotives électriques. Disparaît ainsi une des rares compositions diesel + électrique du réseau. Le 29 janvier 1991, ce train était tracté par la 2214 et la 5146, ici photographié entre De Hoek et Waterloo. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

marchandises étaient détournés via la ligne 162, ce qui a donné l'occasion de voir des 1800 CFL entre Libramont et Namur.

...et ceux d' octobre...

A l'inverse de ceux de septembre, les détournements d'octobre sont dus à des causes accidentelles.

Le 1er octobre, le déraillement d'un train de marchandises à Grupont, a nécessité, une fois de plus, le détournement des trains internationaux et de marchandises par l'



Les IC Bruxelles-Luxembourg furent détournés via Schaerbeek et la ligne 26 jusqu'à Watermael. Notre photographie prise à Meiser le 18 septembre montre l'IC 961 assuré par les Break 318 et 433.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

"Athus-Meuse" pendant +/- 24 heures.

Peu après, le 7 octobre, un tamponnement à un passage à niveau à Aalter entre Brugge et Gent, a entraîné un déraillement avec obstruction complète des voies. Les trains furent détournés par la ligne 66 et 75 entre Brugge-Kortrijk-Gent.

□ Bientôt des 232 de la DR en Belgique ?

Une étude est actuellement en cours en vue d'agréer l'interpénétration de locomotives diesel de la série 232 (ex. V132) de la DR (Chemins de Fer Est Allemands). Celles-ci remplaceront une partie des locomotives de la série 215 de la DB qui assurent des trains de marchandises jusqu'au port d'Antwerpen et Kinkempois. Elles pourraient même circuler jusqu'à Zeebrugge ! Les 232 d'origine russe, sont de très grosses et impressionnantes CC de 3000 CV, cons-



PHOTO 16-59 Durant trois week-ends consécutifs, les trains internationaux empruntant la ligne 161 furent détournés via Bruxelles-Leuven-Ottignies. Ici l'EC 91 "Iris" remorqué par la 2008, en passage à Herent le 19 septembre 1993.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN

□ Arrêts-photo à Quévy? (Pierre BERCHEM)

Contrairement à ce que l'on pourrait croire en consultant les tableaux de la ligne 96, Quévy est une gare bien plus animée qu'il n'y paraît en trafic voyageurs. En effet, il faut y ajouter tous les trains internationaux qui n'y marquent pas d'arrêt. De plus, suite aux problèmes de disponibilité des locomotives polytension le nombre de trains internationaux, dont un EC et un ... TEE, effectuant un arrêt de service à Quévy, a augmenté depuis l'entrée en vigueur de l'horaire d'été 1993.

Ci-après le trafic voyageurs international transitant par Quévy au service d'hiver 93-94.

02 h 42	ARR	INT	288	TLJ	ACS-PNO
02 h 57	DEP	INT	288	TLJ	ACS-PNO
03 h 27	ARR	INT	289	TLJ	PNO-Amsterdam
03 h 42	DEP	INT	289	TLJ	PNO-Amsterdam
06 h 51	ARR	INT	1283	R5*	Bourg St.Maurice-FSR
06 h 55	ARR	TAC	1363	R7*	La Tour de Carol-FSR
07 h 06	DEP	INT	1283	R5*	Bourg St.Maurice-FSR
07 h 12	DEP	TAC	1363	R7*	La Tour de Carol-FSR
07 h 51	PAS	TEE	80	N7*	"IdF" FBMZ-PNO
07 h 59	ARR	INT	1181	*	Ventimiglio-ACS
08 h 14	DEP	INT	1181	*	Ventimiglia-ACS
08 h 52	PAS	TEE	81	N67*	"RUB" PNO-FBMZ
08 h 53	PAS	INT	482	TLJ	FSR-PNO
09 h 08	DEP	INT	1181	*	Ventimiglia-ACS
10 h 01	PAS	INT	281	TLJ	PNO-ACS
10 h 52	PAS	INT	282	TLJ	ACS-PNO
12 h 29	PAS	INT	283	TLJ	PNO-ACS
12 h 41	PAS	TEE	82	N7*	"EdN" ACS-PNO
13 h 18	PAS	TEE	83	N7*	"BRA" PNO-FBMZ
14 h 20	ARR	TEE	89	*	"Wat" PNO-FBMZ
14 h 38	DEP	TEE	89	*	"Wat" PNO-FBMZ
15 h 00	PAS	INT	284	TLJ	ACS-PNO
15 h 53	PAS	EC	39	TLJ	"J.B." PNO-Dortmund
15 h 53	PAS	TEE	88	TLJ	"Wat" FBMZ-PNO
16 h 50	ARR	EC	38	TLJ	"J.B." Dortmund-PNO
16 h 53	PAS	INT	285	TLJ	PNO-ACS
17 h 05	DEP	EC	38	TLJ	"J.B." Dortmund-PNO
17 h 57	PAS	TEE	84	N6*	"RUB" FBMZ-PNO
18 h 44	ARR	INT	287	TLJ	PNO-ACS
18 h 59	DEP	INT	287	TLJ	PNO-ACS
19 h 00	PAS	TEE	86	N6*	"BRA" FBMZ-PNO
19 h 14	PAS	TEE	85	*	"IdF" PNO-FBMZ
19 h 57	PAS	INT	286	TLJ	ACS-PNO
20 h 12	ARR	TAC	1363	R5*	FSR-La Tour de Carol
20 h 25	PAS	TEE	87	N6*	"EdN" PNO-ACS
20 h 28	DEP	TAC	1363	R5*	FSR-La Tour de Carol
20 h 53	ARR	INT1	280	TLJ	FBMZ-PNO
21 h 08	DEP	INT	280	TLJ	FBMZ-PNO
21 h 41	PAS	INT	487	TLJ	PNO-FSR
21 h 46	ARR	INT	1184	R5*	FSR-Bourg-St.Maurice
22 h 03	DEP	INT	1184	R5*	FSR-Bourg St.Maurice

Signification des abréviations utilisées :

*	: pour les jours de circulation précis, voir indicateur
ACS	: Amsterdam Centraal Station
ARR	: arrivée du train
Bra	: "Brabant"
DEP	: départ du train
EC	: train Eurocity
EdN	: "Etoile du Nord"
FBMZ	: Bruxelles-Midi
FSR	: Schaerbeek
IdF	: "Ile de France"
INT	: train international
J.B.	: "Jacques BREL"
N6, N7	: ne roule pas les samedis (N6), les dimanches (N7)
PAS	: passage du train sans arrêt
PNO	: Paris-Nord
R1...R7	: roule les lundis (R1), les mercredi (R3), les vendredi (R5), les dimanches (R7)
RUB	: "Rubens"
TAC	: train auto-couchettes
TEE	: train Trans Europe Express
TLJ	: train roulant tous les jours
Wat	: "Watteau"

Attention : les trains 288 et 289 effectuent un arrêt commercial et de service !



Les taggeurs encore et toujours. Durant la nuit du samedi 21 au dimanche 22 août dernier, c'est la "triplette" 328 a fait le bonheur des pseudo-artistes. Suivirent le même sort les 325 et 309... Stockem, 23 août 1993.

Photo : Yves HENOUMONT.

□ Des K3 sur Liège-Luxembourg !

Par suite d'une pénurie de voitures du type M4 dans la région de Liège, une rame de voitures anciennes du type K3 en remplacement a déjà été aperçue à plusieurs reprises durant cet automne sur la relation IR Liège-Luxembourg !

□ Ligne 25

Dans le cadre de la réélectrification de la ligne 25 dont les premiers travaux avaient débuté en 1984, des nouveaux poteaux ont été plantés le long de la voie Vilvoorde - Mechelen (sens indiqué). Les derniers poteaux d'origine (en béton) vivent donc leurs dernières semaines...

□ Ligne 119

La ligne 119 Chatelet-Gilly est bien condamnée. Un butoir a été posé sur la ligne 119 à la sortie de Chatelet...

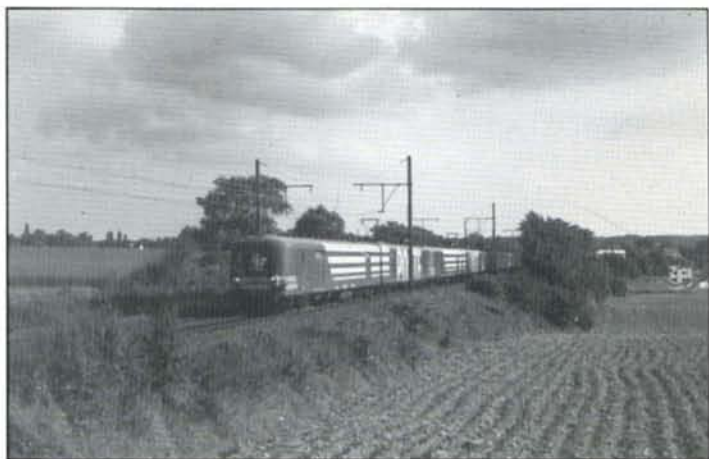


PHOTO 16-61 Comme chaque année, l'organisation de la grande randonnée cycliste autour de la région bruxelloise, le "Gordel", a nécessité le 5 septembre dernier la mise en marche de trains supplémentaires et le renforcement des convois du service régulier. Afin de transporter les milliers de vélos, les automotrices postales et des fourgons furent incorporées dans le service. Ici, un train supplémentaire composé de 2 automotrices postales et de trois automotrices du type "50-53" (970 + 968 + 014 + 011 + 030), photographié entre St.Genesius Rode et Holleken.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

❑ A propos des rames du métro sur la ligne 26

Le projet de la STIB d'assurer les travaux de peinture sur les rames du métro à l'atelier d'Haren se confirme (voir EN LIGNES 13 page 35). Les rames seront acheminées de l'atelier de Delta à celui d'Haren par les locotracteurs diesel Cockerill. A cet effet, deux des six locomotives ont déjà été équipées d'un enregistreur de vitesse. Par ailleurs, la pose de l'aiguillage qui donnera accès de la ligne 26 vers l'atelier d'Haren se fera tout prochainement.

❑ série 11

Nous apprenons au moment de boucler ce numéro que la 1187 est entrée en révision générale à l'atelier central de Salzinnes le 28 octobre dernier.

❑ Bizarre, bizarre !

(Pierre Berchem)

Le vendredi 29 octobre 1993 le trafic sur le réseau de la SNCB a été fortement perturbé ou même totalement interrompu par suite de mouvements sociaux. Cela a donné lieu à quelques circulations de trains réguliers plutôt spéciaux que j'ai eu l'occasion d'observer au passage à Bruxelles-Central.



PHOTO 16-62 Le retour des "baleines" à Oostende

L'année passée, plusieurs parcours spéciaux avaient été mis en marche de l'Allemagne vers Oostende, assurés par du matériel historique de la DB, notamment une rame diesel du type VT601. A partir du mois de septembre et ce jusqu'à la fin du mois d'octobre, c'est tous les week-ends que la rame historique a amené des touristes à la côte belge. Comme l'année dernière, l'aller s'effectuait le vendredi et le retour le dimanche. Ici, le retour du 26 septembre est photographié le long de l'atelier de Schaerbeek.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



La 5519 fut la vedette incontestée de Mariembourg le 25 et 26 septembre dernier. La série 55 des CFL fut construite à 20 exemplaires de 1947 à 1948 par la Wiener Lokfabrik. Ces locomotives prévues pour la DR (BR 42) étaient inachevées au moment de la capitulation de l'Allemagne. Devant le besoin urgent de nouvelles locomotives puissantes, elles furent achetées par les CFL. Les BR 42 de la DR ne sont pas à confondre avec les BR 52 avec lesquelles elles se différencient par une chaudière plus grosse et donc plus puissante, une masse totale plus élevée (85,5 T au lieu de 75,7 T) et une construction encore plus simplifiée. A noter que les CFL ont récupéré après la guerre une locomotive abandonnée par la DR : la 42.1503 (constructeur : Esslingen 1944). Celle-ci fut incorporé dans le parc comme 5501 ensuite 5521. Les dernières 55 furent retirées du service en juin 1964.

Notre document montre le retour via l'Athus-Meuse de la 5519, laquelle fut admirablement restauré et remise en service en 1992.

Photo : Tanguy BADIE.

Le train E 8090, un train L Nivelles - Bruxelles-Nord desservant Bruxelles-Central à 18h08/19h09 (retard d'environ 4 minutes), a été assuré par une rame de quatre automotrices Break doubles, les AM 368+393+398+372 au lieu de la rame d'AM "quais hauts" normalement prévue.

Le train E 515, un IC Oostende - Eupen (Bruxelles-Central 17h50/52) a effectué ce jour-là le parcours Oostende - Bruxelles-Nord - Oostende ! A Bruxelles-Nord, au lieu d'être dirigé sur la ligne 36, le E 515 a été envoyé sur la ligne 50 et après avoir desservi à titre exceptionnel Denderleeuw il a rejoint sa gare de départ. A itinéraire exceptionnel, composition exceptionnelle (et retard de 20 minutes). Au lieu de la rame habituelle de voitures M 4, on a pu observer la composition suivante : HLE 2718 + 4 Hv I10 B + 1 Hv I6 B + 1 Hv I4 AB + 2 Hv I10 A + 1 Hv Dms RIC !

Notons que les IC "H" de la relation Gent Sint-Pieters - Dinant ont également circulé quasi normalement mais ont été limités au parcours Gent - Bruxelles-Nord. Les trains IR "h" Gent Sint-Pieters - Sint Niklaas via Bruxelles et Dendermonde ont également été assurés, mais certains d'entre eux ont desservi toutes les gares entre Bruxelles et Dendermonde. Les trains L de la relation Aalst - Bruxelles-Midi et de la relation L Dendermonde - Oudenaarde via Bruxelles ont circulé quasiment normalement.

On a également pu entendre des annonces plutôt bizarres diffusées sur les quais; en voici deux exemples.

Le matin, vers 8h00 à la gare de Bruxelles-Central des annonces invitaient les voyageurs à destinations d'Antwerpen à embarquer dans le train E 1831, un IC "H" à destination de Gent d'où il y avait possibilité d'attendre Antwerpen-Centraal. De là il était possible d'atteindre Roosendaal par train Omnibus !

Le soir, vers 17h45 une annonce conviait les voyageurs à destination d'Antwerpen, Leuven, Tienen et Landen d'emprunter le métro jusqu'à Bruxelles-Shuman d'où des trains effectuaient un service navette jusqu'à Vilvoorde où des correspondances étaient organisées en direction de ces gares.



→ L'automotrice postale historique 002 a également participé aux festivités de Mariembourg le 25 et 26 septembre. Elle fut acheminée sur place le 24 septembre par la 5126 de Monceau, ici visible à Mariembourg.

Photo : Tanguy BADIE.



Le 22 mars 1993, l'association soeur BVS organisa un voyage pour ses membres entre Erps-Kwerps et Baasrode avec arrêts voyageurs à Schaerbeek (notre photo), Boekstael et Dendermonde. L'autorail 4302 avait pour la circonstance été entièrement repeint la veille!

Photo : Christian DOSSOGNE



Lors du festival vapeur de Mariembourg, une navette autorail SNCF composée de la "caravelle" modernisée X 4364 + XR 8354 au couleur TER "Champagne Ardennes" fit un aller et retour (voyageurs) entre Mariembourg et Walcourt le samedi et dimanche. Peut-être enfin le prélude à une desserte autorail pour la ligne 132 ? L'autorail fait arrêt devant les anciens signaux lumineux qui sont désormais remplacés par des nouveaux lumineux commandés par Charleroi-Sud, qui à terme commandera toute la ligne 132 jusqu'à Couvin!

Photo : Christian DOSSOGNE, 25 septembre 1993.



LA FIN DU TRAM 90

Dimanche 28 août. Jour de deuil pour les amateurs de rail à écartement métrique...

Après un an et demi de sursis, la dernière ligne typiquement vicinale exploitée par la SRWT (Société Régionale Wallonne des Transports), a été rayée du paysage hennuyer.

L'éclatement de la SNCV et la création de 5 entités d'exploitation TEC de la SRWT ont eu raison du tram 90. C'est que la ligne occupe à la fois le "territoire" du TEC-Hainaut (Mons-Centre-Tournai) et du TEC-Charleroi; et le TEC-Hainaut ne voulait pas prendre à sa charge les frais d'entretien et d'exploitation d'un embryon de ligne ferrée qui, somme toute, le gênait.

Faute de moyens en matériel (autobus) et en personnel, le TEC-Hainaut n'avait pu supprimer le 90 au lendemain de sa création le 1er janvier 92; et le 90 profita ainsi d'un sursis pendant lequel il convenait de décider des modalités de transfert sur route.

A l'origine, la ligne 90 reliait Mons à Charleroi en longeant *grosso modo* la route nationale qui relie les deux villes hennuyères.



La motrice S 10279 quitte Mons vers Binche et Charleroi et marque l'arrêt à la chaussée du Roelux avant de s'élancer vers la Bascule. Mons, 31.05.1973.

Photo DIEU.

Un premier tronçon est ouvert le 17 décembre 1887 entre Mons et Saint-Symphorien, où une importante phosphatière est desservie. La ligne quitte alors la chaussée de Binche à Mons pour se diriger vers St-Symphorien par la chaussée du Roelux. Il faudra attendre 1923 pour qu'une extension exploitée en traction vapeur soit mise en service jusque Bray; la ligne Mons-Bray est ensuite électrifiée le 24 décembre 1930 avant que la jonction avec Binche soit opérée le 15 février 1931. La mise en service de cette nouvelle voie permet l'instauration d'un service direct entre Mons et Charleroi, circulant sous plaque MC. Une modification de tracé est encore effectuée en 1934 entre Mons et St-Symphorien, où la voie longe dorénavant intégralement la chaussée de Binche.

Au delà de Binche, le tronçon Anderlues-Leval est exploité à partir du 4 mai 1915.

Mais il faudra attendre le 30 juin 1929 pour que la totalité du tracé soit parcourable entre Binche et Leval.

En 1937, le MC devient, lors de l'attribution de numéros aux lignes, le 90. La situation ne changera plus jusqu'au 2 juin 1973, date à laquelle la SNCV abandonne l'exploitation des lignes à Mons et dans le Borinage. Le 90 est alors limité au tronçon Charleroi-Binche et fusionné avec le 36 qui relie Binche à La Louvière pour former une ligne Charleroi-La Louvière par Anderlues et Binche. Le film 90 voit simplement la mention "Mons" mutée en "La Louvière" et la desserte est assurée par les infatigables motrices type "S". L'accès à la gare de Binche au départ de l'avenue Wanderpepen est supprimé à cette occasion.

Le tronçon La Louvière - Trivières - Péronnes - (Estinnes) fut autorisé en 1896 et ouvert en traction vapeur le 21 février 1903 entre Binche et Saint-Vaast avec prolongation jusque Bois-du-Luc; le dépôt fut construit à Trivières et existe toujours aujourd'hui, revendu à un particulier. C'est en 1907 que les premiers trams relient Saint-Vaast à La Louvière. La ligne directe La Louvière-Binche est électrifiée en 1911 en courant 500 volts.

En 1979, la SNCV entreprend la modernisation de ses lignes ferrées carolorégiennes, nécessaire d'une part par la mise en service du pré-métro de Charleroi et d'autre part par le gabarit trop généreux des nouvelles motrices commandées à la BN...

La ligne 90 est donc fermée provisoirement de 1979 à 1982 pour permettre son renouvellement complet.



La motrice S 9061 avec le film 90 Charleroi-La Louvière traverse la route nationale Charleroi-Mons à Leval Point du Jour. La ligne est exploitée à "1 agent" comme en témoigne la plaque frontale.

Leval, 21.04.1979.

Photo DIEU.



C'est fini! Les trams ne relieront plus le Borinage au Pays Noir. Un des derniers 90 pose devant la gare de Mons. Nous sommes le 2 juin 1973. Motrice type S numéro 10.494.

Photo DIEU.



A l'occasion de l'abandon de la desserte ferrée de la ligne 90, l'A.S.V.I. eut la bonne idée d'affréter la motrice type S 9974 munie de l'ancien film de la ligne 36 La Louvière - Binche, ici photographiée à Binche.

Photo : Clément SCHOOL

L'infrastructure est totalement remplacée : les rails de 32 kg font place au rail de 50 kg placé sur traverses de bois et fixés par crapauds, le ballast remplace la cendrée, la caténaire fait peau neuve. Même la traversée de Marchienne est renouvelée, alors que le gros oeuvre du pré-métro traversant la localité est en chantier!

A Binche, une maison située au coin de la Grand'Place est démolie pour permettre d'atténuer la courbe fort serrée. Les voies des gares vicinales sont même remplacées intégralement! Certaines n'ont d'ailleurs jamais connu un seul roulement de roues... Hélas, l'ampleur des travaux n'a pas été mis à profit pour améliorer le profil et donc la vitesse : rectification de courbes, croisements, etc.

La nouvelle ligne est inaugurée en 1982, directement exploitée à l'aide des motrices bidirectionnelles BN. Les types "S" ne seront plus vues sur le 90 que le jour du Carnaval de Binche, circulant en navette entre La Louvière et Binche, dont le centre est interdit à toute circulation.

Ainsi donc, "l'honneur" est revenu aux motrices 6125 en livrée TEC et 6114 en livrée orange, accouplées, d'effectuer le dernier trajet entre Anderlues, La Louvière et retour.

Vers 17h30, la motrice 6125 venant seule de Charleroi, est accrochée à la 6114 prête à Anderlues. L'accouplement entre les deux engins n'a pas été simple, le choc nécessaire étant manifestement trop doux.

C'est avec une demi-heure de retard environ que le convoi, chargé d'amateurs ou simplement de nostalgiques, s'est lancé, précédé de quelques voitures suiveuses dont celle de la RTBF.

Les organisateurs avaient même prévu des arrêts-photos aux meilleurs endroits. A l'arrivée à Binche avec plus d'une heure de retard, un parallèle entre le tram et le bus a même été possible, provoquant un embouteillage monstre, les photographes n'étant manifestement pas pressés...

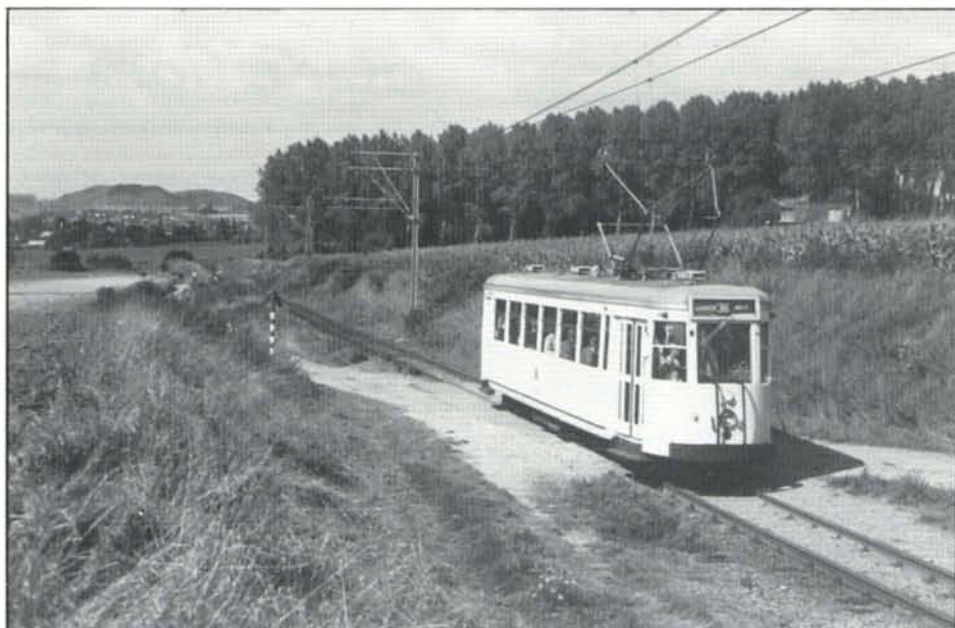
Au retour, klaxon à deux tons chantant sans arrêt, plusieurs haltes rafraîchissantes ont parsemé le parcours : à Binche, Ressaix, Leval et Anderlues. A Bouvy, un bienheureux commerçant avait eu la bonne idée de rester ouvert jusqu'au passage du dernier tram; il fut littéralement pris d'assaut, après avoir pris soin de "retourner les pancartes", dimanche oblige...

Qu'a prévu le TEC en remplacement des trams?

Une nouvelle ligne d'autobus est créée sous indicatif 136; elle relie La Hestre à Ressaix et dessert le centre de cette localité.

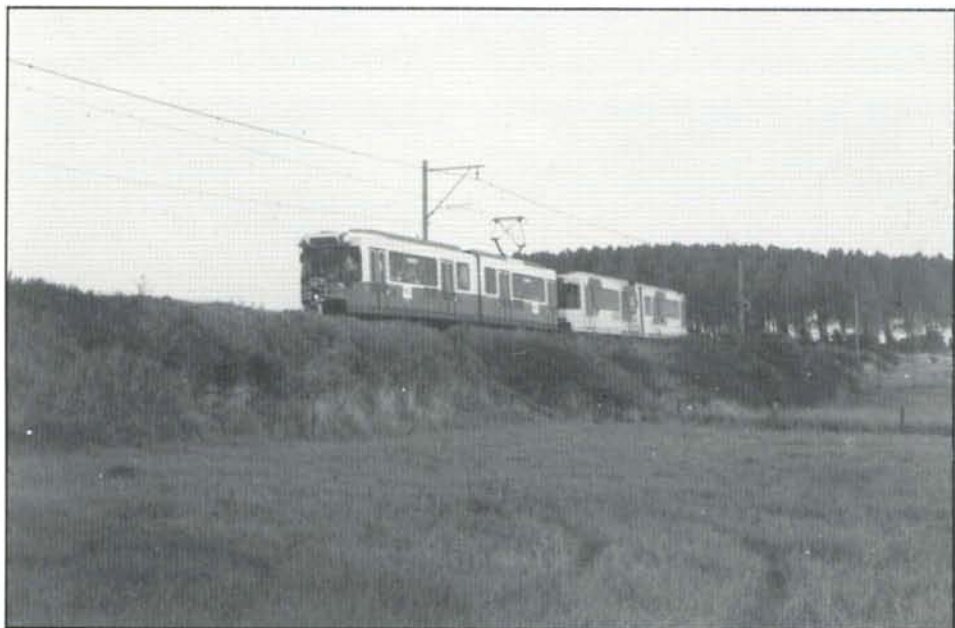
La ligne 30 Bracquegnies-La Louvière-Anderlues est quant à elle prolongée toutes les heures jusque Binche, en longeant la route nationale Charleroi-Mons.

Bref, maintenant, pour aller de Charleroi à Binche, il faut prendre une correspondance à Anderlues; pour se rendre à Ressaix, Péronnes ou Saint-Vaast, deux. Est-ce l'amélioration des transports en commun en Wallonie et en Hainaut plus particulièrement?



Encore le 36 et la motrice S 9974, photographié entre Péronnes et Binche sur un tronçon typique de la ligne.

Photo : Clément SCHOLL.



Le dernier tram régulier fut exceptionnellement assuré en unité multiple par les motrices BN 6146 et 6125, pavoisées pour la circonstance d'une couronne mortuaire. On le voit ici un peu avant Péronnes.

Vu l'évènement, le retour à Anderlues prévu vers 20h15, eut lieu vers 23h00 !! De nombreux arrêts imprévus ponctuèrent le trajet...

Photo : Philippe GOUSSET.

Le dernier tram sur la ligne 90 entre La Louvière gazomètre et Anderlues Monument fut assuré par la motrice S 10.308 de l'A.S.V.I. On la voit ici entre Péronnes et Binche sur fond de terril désaffecté et de soleil couchant. Tout un symbole !!

Photo : Philippe GOUSSET, 5-9-93.



Radiations

suite du numéro 15



098

Construction : 1954

La Brugeoise Nicaise & Delcuve,
Familleureux, Ragheno, Germain.

Numérotations :

/ /1954 - 31/12/1970 : 228.098

01/01/1971 - 01/07/1993 : 098

Radiation : suite déstandardisation

Mise hors écriture : 01-07-1993 (vente
prévue en Italie)

PHOTO 16-03

*La 098 assure le train L 7134 Namur-Liège.
Namèche, 21 juin 1989.*

Photo : J-L. VANDERHAEGEN.



103

Construction : 1954

La Brugeoise Nicaise & Delcuve,
Familleureux, Ragheno, Germain.

Numérotations :

/ /1954 - 31/12/1970 : 228.103

01/01/1971 - 01/07/1993 : 103

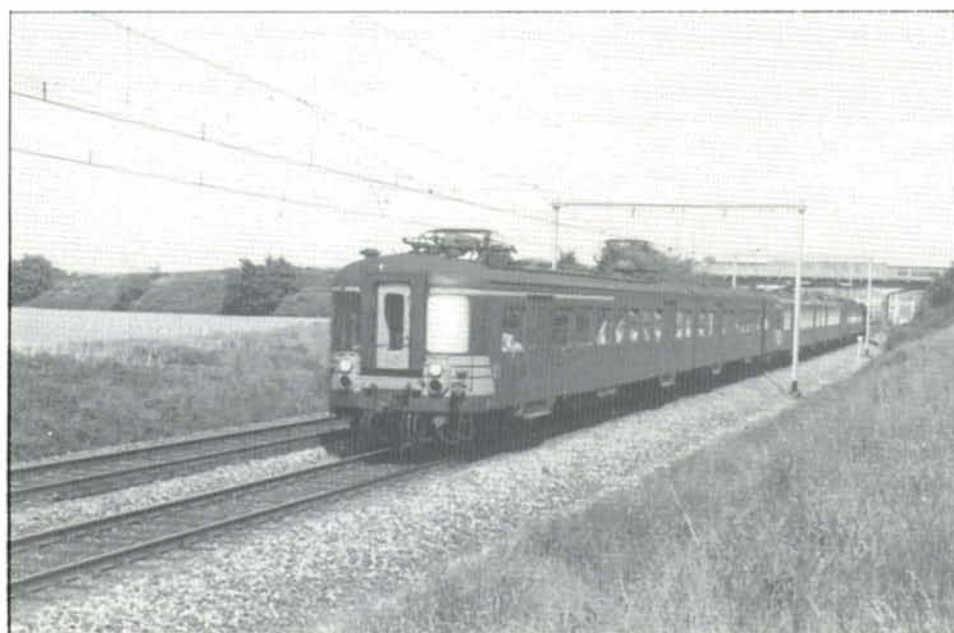
Radiation : suite déstandardisation

Mise hors écriture : 01-07-1993

PHOTO 16-04

*Le train local 7359 Bruxelles-Nord -
Louvain-la-Neuve, composé des automotrices
103 et 782, traverse la forêt de
Soignes. Groenendaal, 4 mai 1992.*

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



105

Construction : 1954

La Brugeoise Nicaise & Delcuve,
Familleureux, Ragheno, Germain.

Numérotations :

/ /1954 - 31/12/1970 : 228.105

01/01/1971 - 01/08/1993 : 105

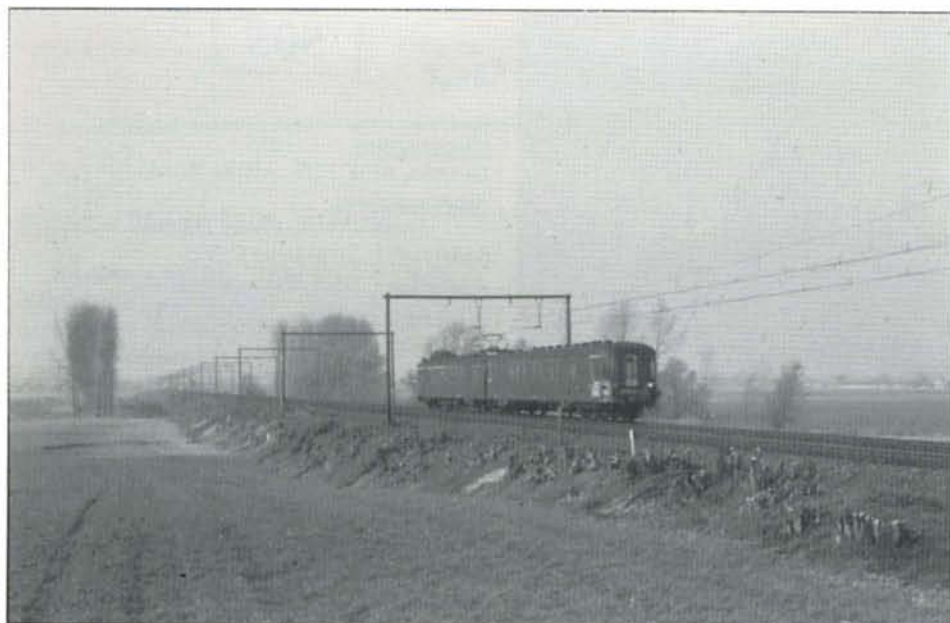
Radiation : suite déstandardisation

Mise hors écriture : 01-08-1993

PHOTO 16-05

*Un train semi-direct à destination d'Aalst
quitte les faubourgs de Bruxelles.
Itterbeek (ligne 50A), 26 mai 1982.*

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



112

Constructeur : 1954

La Brugeoise Nicaise & Delcuve,
Familleureux, Ragheno, Germain.

Numérotations :

/ /1954- 31/12/1970 : 228.112
01/01/1971 - 01/08/1993 : 112

Radiation : suite déstandardisation

Mise hors écriture : 01-08-1993

PHOTO 16-06

*La 112 assurant un train local Quévy -
Soignies, photographiée entre Neufvilles et
Soignies, 10 avril 1992.*

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



127

Constructeur : 1954

La Brugeoise Nicaise & Delcuve,
Familleureux, Ragheno, Germain.

Numérotations :

/ /1954- 31/12/1970 : 228.127
01/01/1971 - 01/08/1993 : 127

Radiation : suite déstandardisation

Mise hors écriture : 01-08-1993

PHOTO 16-07

*La 127 encore parée de ses anciennes
moustaches jaunes.
Itterbeek (ligne 50A), 19 mai 1983.*

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



502

Constructeur : 1955

Atelier de La Dyle, FUF, AFB, ACEC, SEM.

Numérotations :

/ /1955- 31/12/1970 : 228.502
01/01/1971 - 01/07/1993 : 502

Radiation : suite déstandardisation

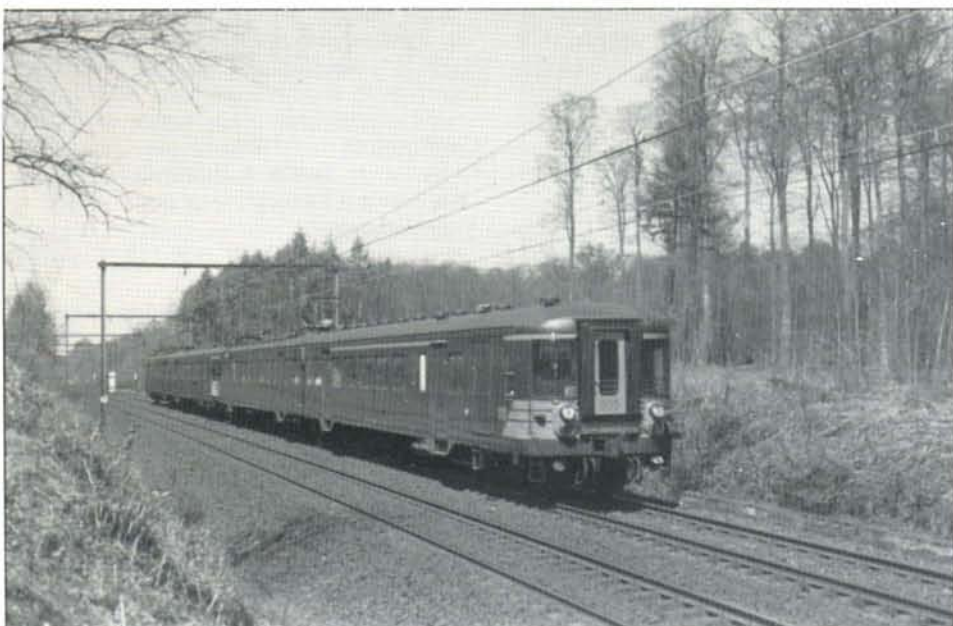
Mise hors écriture : 01-07-1993

Préservation : par le PFT, 7-1993

PHOTO 16-08

*La 502 sera la seule automotrice du type
"55" à être préservée en Belgique. Le
PFT a en effet obtenu sa sauvegarde. Elle
est ici visible à Sclaigieux avec le train
local 7135 Namur-Liège, 2 avril 1993.*

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN



505

Construction : 1955
 La Dyle, AFB, FUF, ACEC, SEM.
Numérotations :
 / /1955 - 31/12/1970 : 228.505
 01/01/1971 - 01/07/1993 : 505
Radiation : suite déstandardisation
Mise hors écriture : 01-07-1993

PHOTO 16-09

La 505 accouplée à la 121 assure le train local 7359 Bruxelles-Nord - Louvain-la-Neuve. Forêt de Soignes, 28 avril 1989.
 Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



509

Construction : 1955
 La Dyle, AFB, FUF, ACEC, SEM.
Numérotations :
 / /1955- 31/12/1970 : 228.509
 01/01/1971 - 01/06/1993 : 509
Radiation : suite déstandardisation
Mise hors écriture : 01-06-1993

PHOTO 16-10

La 509 fut la dernière automotrice du type "55" à être équipée de doubles phares rouge-blanc. Elle est ici à Arlon, prête au départ avec le train 5818 à destination de Luxembourg; 12 mai 1993.
 Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



510

Construction : 1955
 Atelier de La Dyle, FUF, AFB, ACEC, SEM.
Numérotations :
 / /1955- 31/12/1970 : 228.510
 01/01/1971 - 01/07/1993 : 510
Radiation : suite déstandardisation
Mise hors écriture : 01-07-1993

PHOTO 16-11

La 510 garée à l'atelier de traction électrique de Schaerbeek; 5 août 1992.
 Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



517

Construction : 1955
La Dyle, AFB, FUF, ACEC, SEM.

Numérotations :
/ /1955 - 31/12/1970 : 228.517
01/01/1971 - 01/07/1993 : 517

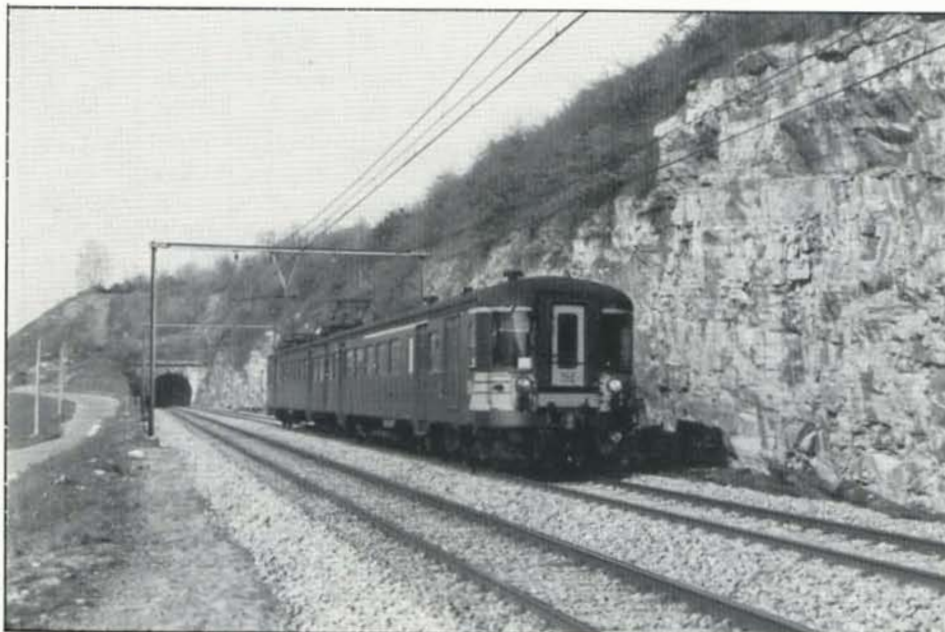
Radiation : suite déstandardisation

Mise hors écriture : 01-07-1993 (vente prévue en Italie).

← **PHOTO N° 16-12**

En gare de Ciney, le train local 7784 pour Namur, assuré par la 517, va bientôt prendre le départ; 7 septembre 1992.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



518

Construction : 1955
La Dyle, AFB, FUF, ACEC, SEM.

Numérotations :
/ /1955- 31/12/1970 : 228.518
01/01/1971 - 01/08/1993 : 518

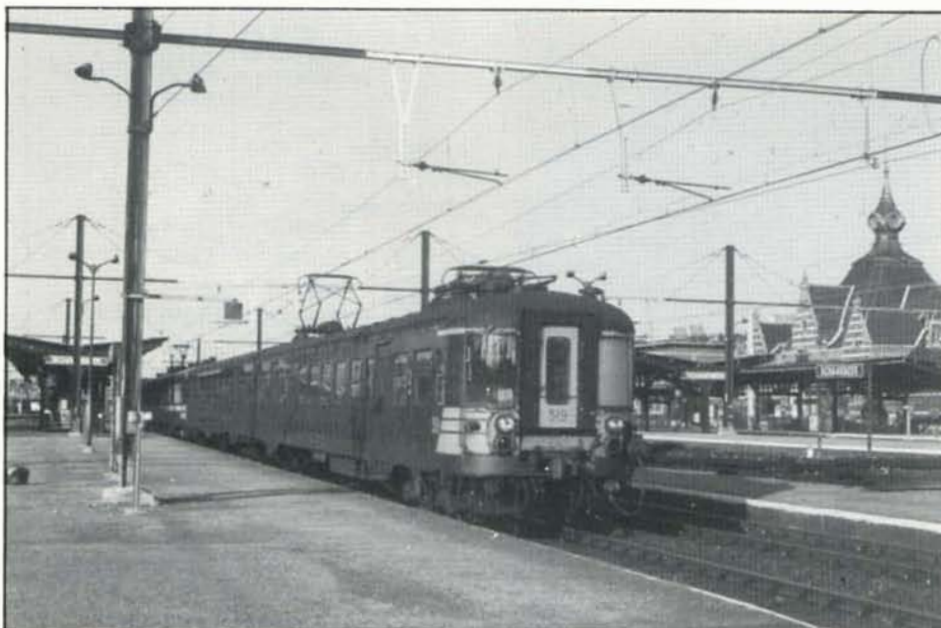
Radiation : suite déstandardisation

Mise hors écriture : 01-08-1993

← **PHOTO N° 16-13**

Le dernier service commercial effectué par une automotrice type "55" fut assuré le 16 juillet 1993 par la 518 (train 7431 Louvain-la-Neuve-Université - Leuven). Le 13 mars 1990 la 518 était engagée sur les services locaux entre Namur et Liège, ici photographiée à Château de Seilles.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



519

Construction : 1955
Atelier de La Dyle, FUF, AFB, ACEC, SEM.

Numérotations :
/ /1955- 31/12/1970 : 228.519
01/01/1971 - 01/06/1993 : 519

Radiation : suite déstandardisation

Mise hors écriture : 01-06-1993

← **PHOTO N° 16-14**

La 519 photographiée peu avant sa radiation à Schaerbeek; 5 mai 1993.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



520

Construction : 1955
 La Dyle, AFB, FUF, ACEC, SEM.
Numérotations :
 / /1955 - 31/12/1970 : 228.520
 01/01/1971 - 01/07/1993 : 520
Radiation : suite déstandardisation
Mise hors écriture : 01-07-1993

PHOTO 16-15

Le train omnibus 5509 Bruxelles-Nord - Charleroi assuré par l'automotrice 520. Holleken, 24 avril 1979.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



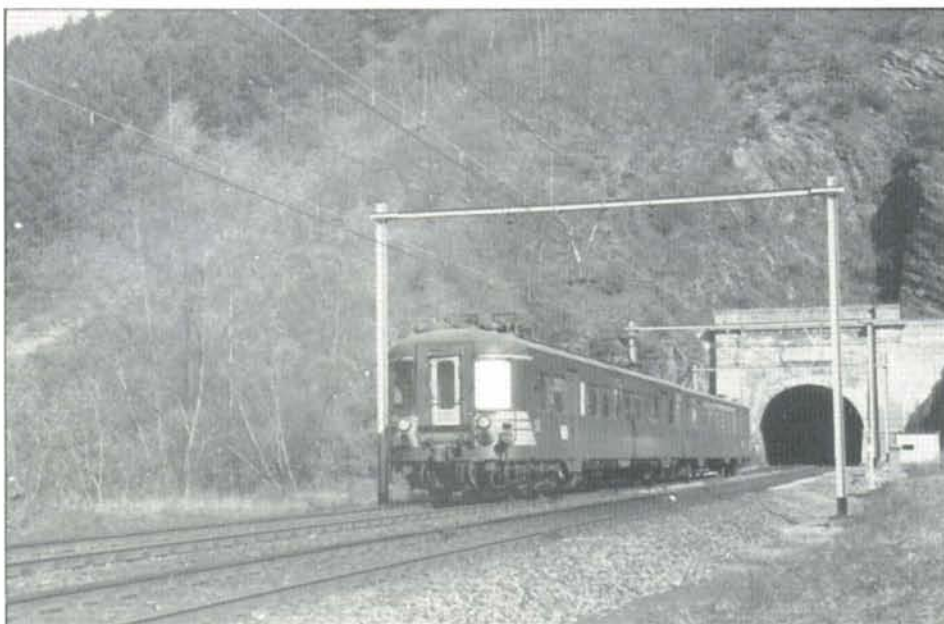
527

Construction : 1955
 La Dyle, AFB, FUF, ACEC, SEM.
Numérotations :
 / /1955 - 31/12/1970 : 228.527
 01/01/1971 - 01/08/1993 : 527
Radiation : suite déstandardisation
Mise hors écriture : 01-08-1993

PHOTO 16-16

Un train local Leuven - Manage photographié entre Hennyères et Braine-le-Comte, le 5 novembre 1987.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



530

Construction : 1955
 Atelier de La Dyle, FUF, AFB, ACEC, SEM.
Numérotations :
 / /1955 - 31/12/1970 : 228.530
 01/01/1971 - 01/07/1993 : 530
Radiation : suite déstandardisation
Mise hors écriture : 01-07-1993

PHOTO 16-17

Dans quelques instants, la rame 530 va pénétrer dans le tunnel de Goffontaine; 28 septembre 1984.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



531

Construction : 1955
 La Dyle, AFB, FUF, ACEC, SEM.
Numérotations :
 / /1955 - 31/12/1970 : 228.531
 01/01/1971 - 01/07/1993 : 531
Radiation : suite déstandardisation
Mise hors écriture : 01-07-1993

PHOTO 16-18

La 531 attend son prochain service sur une voie de garage à Bruxelles-Nord, le 10 mai 1993.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



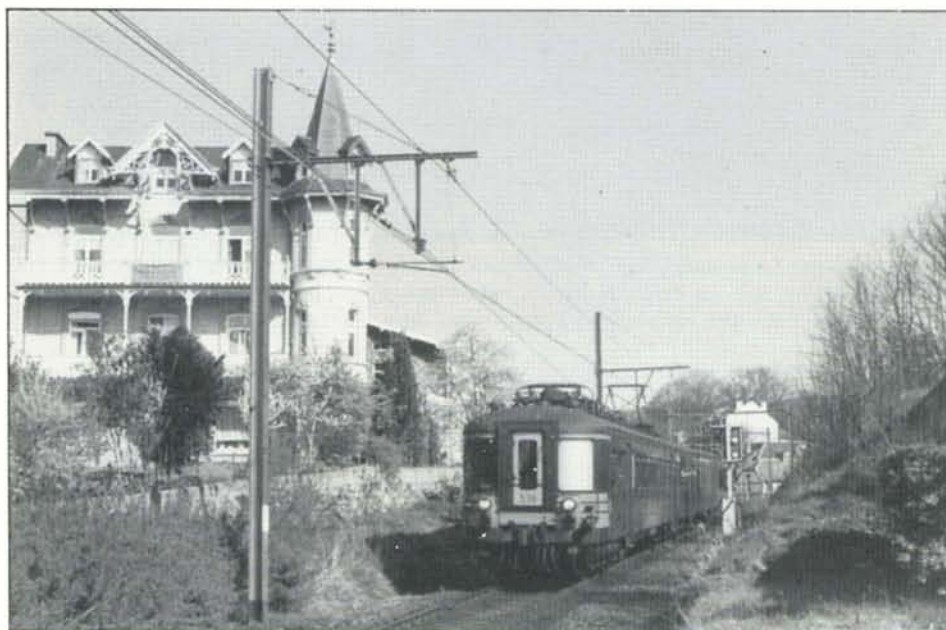
532

Construction : 1955
 La Dyle, AFB, FUF, ACEC, SEM.
Numérotations :
 / /1955 - 31/12/1970 : 228.532
 01/01/1971 - 01/08/1993 : 532
Radiation : suite déstandardisation
Mise hors écriture : 01-08-1993

PHOTO 16-19

La 532 dans la rampe d'Hennuyères vers Braine-le-Comte; 19 janvier 1988.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



538

Construction : 1955
 Atelier de La Dyle, FUF, AFB, ACEC, SEM.
Numérotations :
 / /1955 - 31/12/1970 : 228.538
 01/01/1971 - 01/07/1993 : 538
Radiation : suite déstandardisation
Mise hors écriture : 01-07-1993

PHOTO 16-20

Un train local Géronstère-Welkenraedt photographié à l'entrée de la gare de Spa, le 13 avril 1991.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

VOYAGE PFT EN POLOGNE

(2ème PARTIE)

Mardi 13 avril 1993

Après une nuit réparatrice, le groupe se retrouve dès 7h00 le 13 avril au restaurant du "Park Hotel" pour un petit déjeuner relativement copieux. Celui-ci est quelque peu troublé par l'annonce, par l'un des chauffeurs de notre car, du vol des plaques minéralogiques. Stupéfaction bien entendu parmi les membres du PFT ! La décision est toutefois prise de s'en passer et de circuler comme si de rien n'était. C'est le "Petit Gousset" qui se porte alors volontaire pour entreprendre les démarches auprès de la *Policja*. Tout comme les douaniers de la veille, ces représentants des forces de l'ordre sont attirés par quelques petits "à-côtés" et c'est tout à fait "normalement" qu'ils réclament des espèces sonnantes et trébuchantes en échange d'une attestation de vol. Devant un tel état de chose, il est fait appel à l'ingénieur-chef de dépôt (qui semble manifestement être un des notables influents de la ville), dont l'arrivée sur les lieux solutionne ce petit problème. De fausses plaques seront d'ailleurs confectionnées le jour même par un cheminot de l'atelier. Pendant ce temps, le groupe a pris la direction de Rakoniewice, petit village situé à +/- 15 kilomètres de Wolsztyn sur la ligne 332 en direction de Poznan. C'est dans cette gare qu'a son origine le train TKlm 11185; la remorque en est assurée par l'Ok 1-359 (ex-P 8 prussienne). Après les clichés d'usage, nous reprenons la direction de Wolsztyn en procédant toutefois à quelques arrêts-photos, tant pour ce train de desserte que pour l'omnibus 4437 se dirigeant vers Poznan et composé de voitures omnibus à deux niveaux.

Après cette entrée en la matière, le groupe se retrouve en gare de Wolsztyn pour le plat de résistance, à savoir l'accompagnement du train de marchandises TKlm 44988 à destination de Slawa Slaska. Ce train comprend trois wagons Gas et deux Faos, ainsi qu'une voiture omnibus Bh; il est remorqué par la Ty 3-2. A l'origine, cette machine appartenait à la série BR 42 de la Deutsche Reichbahn; sa construction date de 1943. 129 locomotives de ce type ont été récupérées par les PKP après la Seconde Guerre mondiale (tout comme d'ailleurs certaines Kriegsloks BR 52, devenues par la suite les Ty 2 et Ty 42 polonaises), et numérotées dans la série Ty 43. Les trois dernières rescapées ont, en fin de carrière, été rebaptisées sous l'appellation Ty 3¹. Du type 1-5-0, elles développent une puissance de 1800 CV et peuvent atteindre une vitesse de 80 km/h.

¹ Ty 3-2 = ex-Ty 43-126 = ex-DRG 42.1427.



PHOTO 16-64 La Ty3-2 est une ex locomotive de guerre de la série 42 de la DR. Au lendemain de la seconde guerre, les PKP ont récupéré 129 machines de ce type à ne pas confondre avec la série 52. Voir également à ce sujet la photo de la 5519 des CFL publiée à la page 46 de ce numéro. La locomotive est ici visible au dépôt de Wolsztyn prête pour remorquer le train de marchandises de Slawa-Slaska, 13 avril 1993.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 16-66 La journée du 13 avril débuta avec la poursuite photographique du train de marchandises Rakoniewice - Wolsztyn, remorqué ce jour par la dernière P8 en service en Europe : la OK1-359, ici visible à Rakoniewice durant des opérations de manoeuvres.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

La première partie du voyage se déroule sur la ligne 348, Wolsztyn-Nowa Sol, jusqu'à Konotop. Après l'évolution de la machine, nous rebroussons chemin en direction de Kolsko où nous empruntons la ligne 347 jusqu'à Slawa Slaska². Cette gare

² La ligne 347 relie en fait Kolsko à Glogow; seule la section Kolsko-Lipinka Glogowska est en service actuellement.

Jusqu'au 23 mai 1993, elle était réservée exclusivement au trafic marchandises. Toutefois, depuis cette date, la nouvelle compagnie privée LKR (Lubuska Kolej Regionalna) fait circuler des trains de voyageurs bi-quotidiens entre Kolsko et Slawa Slaska; ces derniers ont comme origine ou destination, soit Wolsztyn, soit Nowa Sol (ligne 348).

→ **PHOTO 16-67**

La Ty3-2 en plein effort lors d'un arrêt-photo à Krzyż Rudno.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

typique du réseau polonais présente la particularité d'abriter un pigeonnier, nous n'avons cependant pu savoir si ses occupants remplaçaient le block téléphonique lorsqu'il était défaillant ... Les manoeuvres de retrait des wagons étant terminées, nous regagnons alors Kolsko puis Wolsztyn.

L'après-midi étant loin d'être finie, l'organisateur propose alors au groupe de "prendre en chasse" le train omnibus 44434 Wolsztyn-Sulechow remorqué par une locomotive appartenant à l'omniprésente série OI 49. A titre d'information, sachez que le trajet de 39 kilomètres séparant ces deux gares est couvert en +/- 75 minutes, sept arrêts étant réalisés.

Depuis le mois de mai, le service (fortement réduit : trois aller-retour quotidiens) est assuré en traction diesel par des rames MA ex-DSB (Chemins de fer danois)¹². Après quelques photos en gare de Sulechow, nous reprenons le chemin de Wolsztyn, en marquant toutefois une pause pour photographier un nid de cigognes (!) au détour d'un chemin.

Le repas du soir se déroule au "Park Hotel" où nous est servi le déjà traditionnel steak haché/pommes de terre/crudités.

A SUIVRE...



➤ **PHOTO 16-65**

Au retour de Slawa-Slaka vers Kolsko, notre train de marchandises a marqué un arrêt dans la petite gare de Ciosaniec.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

➤ **PHOTO 16-68**

La journée du mercredi 14 avril fut consacrée à la découverte des dernières et extraordinaires voies étroites à traction vapeur de Pologne.

Nous y reviendrons dans notre prochain EN LIGNES.

Ici, la Px48-1927 remorque un train de marchandises composé de trois wagons à voies normales posés sur des trucks porteurs. Photo prise entre Gniezno et Niechanowo.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



1

Pour l'occasion, la ligne a été renumérotée KBS 331 entre Wolsztyn et Sulechow.

Voyages en LUFTHANSA AIRPORT EXPRESS

suite de EN LIGNES 15

Longs préludes aéronautiques

Après avoir découvert les charmes d'un "vol" en ET403 entre Frankfurt-Flughafen et Düsseldorf en février 1993 je partis le 6 mars 1993 à la découverte de la 2ème liaison ferroviaire assurée par la Lufthansa, à savoir Frankfurt-Flughafen - Stuttgart Hbf.

Je m'embarquai à nouveau à Zaventem dans un Airbus A 320 de la Lufthansa à destination de Frankfurt. L'atterrissage du vol LH 4329 se fit avec 20 minutes de retard ce qui me permit d'apprécier l'utilité du battement théorique de 67 minutes entre l'arrivée de l'avion et le départ du train.

Le trajet entre l'avion et la gare de l'aéroport fut toujours aussi compliqué qu'un mois auparavant : descente de l'avion immobilisé loin de l'aérogare au moyen d'un escalier n'offrant aucune protection contre les intempéries suivi d'un long trajet en bus jusqu'au bâtiment de l'aérogare en se frayant un chemin parmi les avions en stationnement ou en mouvement. Ensuite dans l'aérogare, je me soumis aux contrôles de la douane et de la police des frontières allemandes et me dirigeai vers le fameux comptoir E99 situé à bord du train de la Lufthansa. On me proposa, au choix, une place à bord d'une voiture à couloir central ou à compartiments. J'optai pour une place à droite dans le sens de la marche dans une voiture coach. Espérons que le système de réservation des futurs trains Eurostar soit aussi performant. La perspective de rester assis contre le sens de marche à 300 km/h ne m'enchanterait pas particulièrement.

Pas moins de 35 minutes s'écoulèrent entre le moment où les roues de l'Airbus touchèrent le tarmac de la piste d'atterrissage et le moment où je foulai le quai de la voie 2.

Un train d'une capacité totale de 108 places !

Peu après 9 heures le LH 1022 entra en gare en provenance de Kelsterbach où l'on avait procédé au nettoyage de la rame. Le convoi entièrement en livrée Lufthansa était remorqué par la E 103.101-2 et composé de 3 voitures : une Bpmz 296, une Avmz 106 et une Bpmz 296, soit une charge remorquée de 155 tonnes, une masse bien légère pour une E103 d'une puissance de 10.000 kW !

Trois voitures profondément transformées

La Bpmz 296 avait été obtenue par transformation d'une Bpmz 291, une voiture

climatisée à couloir central. Les 80 fauteuils avaient été remplacés par 39 fauteuils du même type que ceux équipant la 1ère classe des ICE, mais recouverts d'un tissu identique à celui des sièges des avions de la Lufthansa. Ces sièges étaient disposés par trois dans le sens de la largeur (disposition 2+1). Au tiers de la longueur de la voiture avaient été installés 2 vestiaires du plus pur style ICE. À côté d'une des plates-formes d'embarquement on trouvait une soute à bagages, une cabine téléphonique et un petit local de service destiné à l'agent d'accompagnement de la DB n'assurant que les fonctions de sécurité. À côté de l'autre plate-forme était installé le local d'entreposage des plateaux-repas. En résumé, après ces transformations la Bpmz 291 ressemblait beaucoup à une voiture de 1ère classe d'ICE mais intégralement aménagée en formule coach.

L'Avmz 106 provenait de la transformation d'une Avmz 207, ou si vous préférez, d'une voiture 1ère classe Eurofima de la DB. Un compartiment était devenu une soute à bagages par enlèvement des 6 sièges. Un 2ème compartiment avait été transformé en local d'entreposage des plateaux-repas. Un troisième compartiment servait de local de service pour le personnel de la Lufthansa. Les 6 autres compartiments étaient destinés aux passagers et avaient subi d'importantes transformations. On avait également remplacé les sièges d'origine par un siège d'ICE mais recouvert du tissu "Lufthansa". Un compartiment n'offrait plus que 5 places au lieu de 6, par enlèvement d'un siège. On trouvait également 2 grands compartiments, l'un d'une capacité de 15 places assises, l'autre de 10 places assises. Ces 2 grands compartiments avaient une disposition des sièges fort semblable à celle des voitures InterRegio de 1ère classe de la DB, plus précisément dans la partie "coach" de la voiture. La capacité de l'Avmz 106, après toutes ces transformations passait de 54 à seulement 30 places assises. Notons que dans les 2 types de voitures du train pour Stuttgart, tout comme dans l'ET 403 et les avions de la Lufthansa, il n'existait pas de rangée de sièges portant le numéro 13 !

A bord du vol LH 1022 Frankfurt Airport - Stuttgart City.

Le conducteur de la E 103 ne reçut l'autorisation de départ qu'à 9h28, au lieu de 9h17 comme prévu. Immédiatement après le "décollage" une annonce de bienvenue en allemand et en anglais fut diffusée. On nous expliqua également que le train avait dû attendre l'arrivée d'un vol long-courrier retardé.

À 9h36 le convoi traversa la gare de Neu Isenburg (à quelques kilomètres à peine de l'aéroport), point de départ des TAC à destination de l'Allemagne, la Suisse, l'Autriche, l'Italie et de la France. Peu de temps après les hôtesse et les stewards de la Lufthansa servirent le drink de bienvenue, jus d'orange ou mousseux accompagné d'une serviette en papier frappé du sigle de la Lufthansa. Aussitôt débuta dans les voitures la séance d'installation de la tablette qui étaient repliée sous un des accoudoirs du siège quand elle n'était pas utilisée. Les hôtesse apportèrent immédiatement assistances aux voyageurs ayant des difficultés à déployer cet accessoire.

Une fois les verres du drink de bienvenue vidés et repris par le personnel, une hôtesse effectua le contrôle des titres de transport consistant à collecter le coupon adéquat du billet d'avion et à contrôler la carte d'embarquement du même format que le billet Sabin de la SNCB.

À 9h46 le LH 1022 traversa sans marquer d'arrêt la gare de Darmstadt Hbf (à 21 km de Neu Isenburg) dont le bâtiment voyageurs chevauche les voies. À partir de Darmstadt jusqu'à la gare de Weinheim on apercevait à gauche dans le sens de la marche du train le versant ouest de l'Odenwald. Sur ce versant poussent les raisins servant de base à la fabrication des vins blancs appelés "Bergstraesser Weissweine". On peut également apercevoir sur ce versant quelques châteaux et ruines. Hélas en ce 6 mars 93 le temps assez brumeux ne permit pas d'apprécier pleinement le paysage.

Vers 10h00 un copieux petit déjeuner fut présenté sur le plateau-repas standard aéronautique. Le repas était identique à celui offert dans le LH 1002 un mois auparavant : tranches de jambon cuit et fumé, fromage, confiture, salade, jus d'orange, thé ou café, petits pains et croissants à volonté, les couverts emballés dans un sachet transparent et une superbe serviette en tissu. Tout comme à bord du train de la Lufthansa à destination de Düsseldorf le personnel veilla à ce que chaque voyageur ne manquât de rien.

À 10h09, un peu avant la gare de Mannheim-Friedrichsfeld (à 50 km de Darmstadt), le LH 1022 traversa le Neckar sur un pont. Peu après cette gare un raccordement direct long d'environ 9 km permet d'atteindre la ligne Mannheim-Karlsruhe sans effectuer de rebroussement à Mannheim Hbf.

A SUIVRE...

PFT BOUTIQUE

Les commandes sont reçues uniquement par virement sur le compte 001-1201789-35 du PFT Bruxelles. Pour les membres étrangers : voir les modalités de paiement à la page 2. N'oubliez pas de mentionner les ouvrages ou articles désirés. Tous nos articles sont également disponibles lors de nos voyages ou activités diverses.

ARTICLES		PRIX (BEF)		frais d'envoi	
		nombre	non-membre	Belgique	Etranger
<input type="checkbox"/>	LIVRES				
<input type="checkbox"/>	Les Chemins de Fer Belges en couleurs (150 photos couleurs).....	1595	1595	110	170
<input type="checkbox"/>	SNCB 1988-1990 (C. HERTOGS).....	1590	1590	95	95
<input type="checkbox"/>	Réédition de l'indicateur SNCB de 1935 (PFT-Edition).....	895	995	90	120
<input type="checkbox"/>	Les locomotives séries 60-61 (PFT-Edition).....	300	350	45	60
<input type="checkbox"/>	Les locomotives type 204 (PFT-Edition).....	550	650	60	120
<input type="checkbox"/>	Historique de la ligne Bruxelles-Paris (PFT-Edition).....	350	350	45	120
<input type="checkbox"/>	Les lignes ferrées de Mons et du Borinage (PFT-Edition).....	390	450	60	120
<input type="checkbox"/>	Aperçu de la signalisation ferroviaire belge (PFT-Edition).....	395	395	60	120
<input type="checkbox"/>	La ligne de chemin de fer 128 Ciney-Yvoir.....	295	295	45	60
<input type="checkbox"/>	Promenade ferroviaire au pays d'Ath (PFT-Edition).....	850	950	95	170
	couverture souple.....	1050	1200	95	170
	couverture cartonnée.....	850	950	95	170
<input type="checkbox"/>	150 ans de Rail à Charleroi (PFT-Edition).....	360	360	45	120
<input type="checkbox"/>	La gare de Ath à 100 ans.....	695	695	60	100
<input type="checkbox"/>	Chemin de Traverses (voir En Lignes 15 page 14).....	840	895	90	170
<input type="checkbox"/>	Le Rail au pays de Herve (voir En lignes 15 page 4).....	1800	1950	110	170
<input type="checkbox"/>	Vapeur en Belgique, tome I (Phil Dambly).....	350	450	45	120
<input type="checkbox"/>	Petite Histoire de la gare de Namur de 1843 à 1935.....				
<input type="checkbox"/>	FICHES D'IDENTITE				
<input type="checkbox"/>	séparées 6001-6091 (accompagnée d'une pochette plastifiée) - par fiche :.....	35	40	60 (1)	70
<input type="checkbox"/>	séparées 6101-6115 (accompagnée d'une pochette plastifiée) - par fiche :.....	35	45	60 (1)	70
<input type="checkbox"/>	brochure 6001-6015 (avec photos couleurs 9x13).....	400	450	60	70
<input type="checkbox"/>	brochure 6016-6030 (avec photos couleurs 9x13).....	400	450	60	70
<input type="checkbox"/>	brochure 6031-6045 (avec photos couleurs 9x13).....	400	450	60	70
<input type="checkbox"/>	brochure 6046-6060 (avec photos couleurs 9x13).....	400	450	60	70
<input type="checkbox"/>	brochure 6061-6075 (avec photos couleurs 9x13).....	400	450	60	70
<input type="checkbox"/>	brochure 6076-6091 (avec photos couleurs 9x13).....	400	450	60	70
<input type="checkbox"/>	brochure 6101-6115 (avec photos couleurs 9x13).....	400	450	60	70
<input type="checkbox"/>	EN LIGNES				
<input type="checkbox"/>	numéros 1 à 8le numéro :.....	80	80	25	54
<input type="checkbox"/>	numéros 9 à 11le numéro :.....	120	120	25	54
<input type="checkbox"/>	numéros 12 à 15le numéro :.....	140	140	25	54
<input type="checkbox"/>	Cartes postales				
<input type="checkbox"/>	série 1 (12 vues SNCB + CFL) (PFT-Edition/Ediblanchart).....	150	150	25	54
<input type="checkbox"/>	série 2 (12 vues SNCB + CFL) (PFT-Edition/Ediblanchart).....	150	150	25	54
<input type="checkbox"/>	série 3 (12 vues SNCB + CFL) (PFT-Edition/Ediblanchart).....	150	150	25	54
<input type="checkbox"/>	série 4 (12 vues SNCB) (PFT-Edition/Ediblanchart).....	150	150	25	54
<input type="checkbox"/>	série 5 (12 vues SNCB) (PFT-Edition/Ediblanchart).....	150	150	25	54
<input type="checkbox"/>	série 6 (12 vues SNCB) (PFT-Edition/Ediblanchart).....	150	150	25	54
<input type="checkbox"/>	PIN'S				
<input type="checkbox"/>	locomotive à vapeur 26.101 (PFT-Edition).....	200	250	30	30
<input type="checkbox"/>	locomotive diesel série 201 (PFT-Edition).....	200	250	30	30
<input type="checkbox"/>	locomotive diesel série 60 verte (PFT-Edition).....	200	250	30	30
<input type="checkbox"/>	locomotive diesel série 60 jaune (PFT-Edition).....	200	250	30	30
<input type="checkbox"/>	autorail 4333 + remorque 732.10 (PFT-Edition).....	200	250	30	30
<input type="checkbox"/>	locomotive électrique 101.012 (PFT-Edition).....NOUVEAU !..	200	250	30	30
<input type="checkbox"/>	Autocolants				
<input type="checkbox"/>	locomotive à vapeur 29.013	30	40	15	15
<input type="checkbox"/>	voyage PFT-ASVI, 554.18 + tram.....	30	40	15	15
<input type="checkbox"/>	voyage PFT Bruxelles-Paris (locomotives type 204).....	30	40	15	15
<input type="checkbox"/>	autorail 4605..... NOUVEAU !..	30	40	15	15
<input type="checkbox"/>	Photos PFT				
<input type="checkbox"/>	thème n° 1 : voyage PFT locomotives type 204 (14 mai 1988).....	400	500	0	0
<input type="checkbox"/>	thème n° 2 : essai locomotive espagnole 252.001 en Belgique.....	400	500	0	0
<input type="checkbox"/>	thème n° 3 : locomotive 6036.....	400	500	0	0
<input type="checkbox"/>	thème n° 4 : locomotive 6215.....	400	450	0	0
<input type="checkbox"/>	thème n° 5 : autorails étrangers en Belgique.....	400	500	0	0
<input type="checkbox"/>	thème n° 6 : locomotives diesel SNCF en Belgique.....	400	500	0	0
<input type="checkbox"/>	thème n° 7 : voyage 6005 + 6215 (description voir page 3) NOUVEAU !..	400	500	0	0
<input type="checkbox"/>	Cartes de Voeux				
<input type="checkbox"/>	série B (5 cartes + enveloppes).....	200	250	30	30
<input type="checkbox"/>	série C (5 cartes + enveloppes).....	200	250	30	30
<input type="checkbox"/>	série D (5 cartes)..(description voir page 3).....NOUVEAU !..	200	250	30	30
<input type="checkbox"/>	Photos "EN LIGNES" N° 16 (les photos publiées, portant un numéro, peuvent être obtenues au format 10x15 cm (papier brillant). Prix par photo, numéro(s) à préciser à la commande sur carte postale. ATTENTION : date limite de commande avant le 1-1-1994, date de livraison : +/- 20/01/1994. Les photos des "EN LIGNES" précédents ne sont plus disponibles !.....	40	40	0	0

(1) frais d'envoi par tranche de 16 fiches

