

# EN LIGNES



**REVUE BIMESTRIELLE**  
**N° 105 - OCTOBRE 2011 - € 8,50**  
**SUISSE : 13,70 CHF**  
N° AGREATION : P501041 - BUREAU DE DEPÔT : 9000 GENT 1  
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



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



Toerisme en Spoorpatrimonium

# Editorial

Que d'activités en cette année 2011 ! Quel spectacle que ce gala de locomotives le week-end du 15 août ! Et ce n'est pas fini... Ces succès nous incitent à poursuivre dans la même voie cette année encore avec la programmation de plusieurs : activités voyages, une grande bourse d'échange en décembre, des trains spéciaux sur la ligne du Bocq. Et puisque ce programme plaît, on recommencera l'année prochaine, avec autant de variété et de plaisir pour les

photographes. Si vous n'avez pas eu l'occasion de visiter notre ligne touristique, n'hésitez pas, les trains roulent jusqu'au 30 octobre et vous profitez maintenant des merveilleuses couleurs automnales. C'est aussi le meilleur moyen de récompenser les nombreux bénévoles qui œuvrent, jour après jour, à



## NOUVEAUTÉ

UN SIECLE DE VAPEUR 4  
EEN EEUW STOOM 4

VOIR ENCART CENTRAL



## Petites annonces

**Annonce privée** : gratuite pour les abonnés (max. 10 lignes sans photos ou dessins). Pour les non abonnés : € 3 pour 5 lignes. Par ligne supplémentaire : € 1. Photos et dessins : € 15 / pièce

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

## AS.MO.CO

L'AS.MO.CO organise le 2 octobre 2011 de 9h à 13h en la salle St. Raphaël à Aywaille sa 61e Bourse Internationale : trains miniatures, voitures, jouets anciens. **INFOS** ☎ et fax : +32-(0)4 367.55.55 en soirée.



L'ALAF (Association Liégeoise des Amateurs de Chemins de fer asbl) organisera une grande exposition de trains miniatures le samedi 5 et le dimanche 6 novembre 2011, de 9 à 17 h, dans ses locaux, 77 rue de la Gare, BE-4102 Ougrée.

Entrée : €3. Infos : [www.alaf.be](http://www.alaf.be)  
☎ : 0032(0)479.32.41.72.

## PFT-agenda

- **Samedi 29 octobre** : voyage PFT. « A la découverte de nos régions », voir encart central.
- **Dimanche 6 novembre** : la RTBF diffusera à 20h15 un reportage "Ma terre", avec la participation du PFT (voir page 6).
- **Samedi 26 et dimanche 27 novembre** : Train de Saint-Nicolas sur le Chemin de fer du Bocq. Renseignements et inscriptions sur [www.cfbcq.be](http://www.cfbcq.be).
- **Samedi 3 décembre** : bourse d'échange au musée du rail de Saint-Ghislain. Présence de la locomotive à vapeur 64.169; diverses animations sur les sites. Réduction de 10% sur tous vos achats à la boutique PFT sur présentation de la carte de membre.

## EN LIGNES

Revue bimestrielle éditée par l'ASBL

PFT

PATRIMOINE FERROVIAIRE ET TOURISME



Rédacteur en chef : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

### Comité de rédaction

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Christian AUQUIERE, Philippe et Baudouin DIEU, Philippe DE GIETER, Pierre HERBIET, Serge MARTIN, Alain DEFECHEREUX, Eric VANHOECK, Walter PINET.

### Remerciements (par ordre alphabétique) :

Dominique ALLARD, ALSTOM, Frank BACHMANN, Paul BARTLETT, Armand BEERLANDT, Eric BINAME, William BOECKX, BOMBARDIER, Lucien CLAEYS, Roger CRICKELAIRE, Michel DE ESCH, Simon DERIDDER, Firmin DE RIDDER, Wim DE RIDDER, Hubert DESCHPEPPER, Philippe GOUSSET, Tim HAESVOETS, Sergi-Stefan HANNA, Michel HANSENS, Philippe HOMBROECKX, Jean-François HUART, Marc HUYBENS, Laurent JOSEPH, Tommy MAEREMANS, Bruno MALFAIT, Matthias MÜLLER, Charles OCSINBERG, Marc RIGUELLE, Christian RÜQUOY, Viktor SCHIFFER, Maarten SCHOUBBEN, Ron SMITH, la SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Christian VANHECK, Tim VAN ROOY, Eddy VERVOORT, Wim WINDEY.

### EN LIGNES

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

### Adresse

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

Numéro de TVA : BE 435.339.562

### Abonnement 2011

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de verser une cotisation annuelle de € 37 (étranger : € 43) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant "ABO 2011". L'abonnement débute avec le premier numéro de l'année, quelle que soit la date de l'abonnement.

### Modalités de paiement

- si vous habitez la Belgique, il suffit de verser la somme sur le compte bancaire 001-1201789-35 du PFT Bruxelles.
- si vous habitez l'étranger, vous pouvez effectuer un virement bancaire international (Bic-code : GEBABEBB; IBAN-code BE57 0011 2017 8935) ou utiliser un mandat postal international;
  - si vous habitez en France, vous pouvez virer la somme sur le compte postal 1374917V026 du PFT (Lille);
  - si vous utilisez un bulletin de virement européen, indiquez vos nom et adresse dans la rubrique "communication" en plus de l'article commandé;
- dans tous les cas, vous pouvez payer par carte Visa ou Eurocard, en indiquant les nom et adresse de l'émetteur, le numéro et la validité de la carte et la somme en euros.

N'oubliez pas de mentionner les articles souhaités.

### Changement d'adresse

Il suffit de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

### Courrier

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

### Restauration du matériel et exploitation

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

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

### Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

Dépôt légal : à la parution

### PHOTO 105-01

Pour la première fois, la 270.005 circule sur le Bocq, ici en double traction avec la 806 CFL à la sortie du tunnel de Purnode, le 14 août 2011. PFT.



# EN LIGNES 105 - OCTOBRE 2011

# sommaire



4 La 2551 du PFT



10 Le gala historique du Bocq



16 Les 18 arrivent



52 L'automotrice historique de 1935

## 2 PFT-Service - Editorial

## 4 News PFT

- 4 la 2551 du PFT
- 6 Musée du Rail
- 7 transfert de matériel
- 10 le gala historique sur le Bocq

## 14 Actualité belge

- 14 statistiques - locomotives
- 16 les 18 en service
- 19 les 19 arrivent
- 24 automotrices
- 25 voitures
- 26 radiations
- 28 la fin pour la ligne 156
- 30 la courbe de Ter Doest
- 31 actualités diverses
- 35 touristiques

## 36 Sociétés privées

- 36 divers
- 38 Antwerp Rail Feeding

## 40 Actualité étrangère

- 40 Hongrie
- 41 Slovaquie
- 42 Pays-Bas
- 44 Allemagne
- 45 telex
- 46 Autriche

## 48 Le rail en Mongolie

## 52 75 ans de traction électrique en Belgique

## 59 Les plus beaux sites

## 60 Le wagon ferry 5030H0

## 64 Nées en Belgique

## 66 Il y a ...

### COUVERTURE ARRIERE

← PHOTO 105-02

✓ PHOTO 105-03

Deux rencontres insolites.  
En haut, la 64.169 et la 6255 en gare de Ciney le 24 juillet.  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

En bas, la 29.013 et la motrice A9515 de l'ASVi à Lobbes, le 26 juin (voir page 35).  
Eric BINAME.



**Depuis le 17 juin, la 2551 fait officiellement partie de notre impressionnante collection de matériel.**

Jusqu'au milieu des années '70, le service *Benelux* était assuré d'une part par les automotrices *Benelux*, et d'autre part par des rames tractées qui nécessitaient un changement de front à Antwerpen-Centraal et un changement de locomotives à Roosendaal.

Afin d'améliorer ce service, qui drainait de plus en plus de voyageurs depuis son introduction en 1957, la SNCB et les *Nederlandse Spoorwegen* (NS) décidèrent de créer de nouvelles rames réversibles qui permettraient d'augmenter la capacité des trains et de gagner un temps appréciable en supprimant les arrêts prolongés à Antwerpen-Centraal et Roosendaal.

Les NS fournirent le plus gros des voitures, y compris les voitures-pilotes, tandis que la SNCB transforma 8 locomotives de la série 25 en engin bicourant 1,5 / 3 kV. Il s'agissait des 2515 à 2522, qui furent renumérotées 2551 à 2558. En outre, la SNCB fournit également les deux voitures type 14 A et AB incorporées dans chaque rame.



**PHOTO 105-04** Le 25 août 1990, le PFT organisait un grand voyage avec des locomotives GM, qui mit en scène les 202.017 (alias la 5403 relookée), 1602 CFL, 804 et 806 CFL. Au départ de Bruxelles, le train effectua un long périple via Liège - Gouvy - Libramont - Bertrix - Athus et Luxembourg. Le retour vers Bruxelles fut assuré par la 2551. On était alors loin de s'imaginer que trois de ces cinq locomotives allaient plus tard être préservées par le PFT : 1602 CFL, 806 CFL et 2551 ! Notre photo montre la 2551 prête au départ en gare de Luxembourg. PFT.

La transformation du matériel débuta en 1972. La première locomotive de la série 25.5 sortit de l'Atelier Central de Mechelen le 7 janvier 1974. Il s'agissait de la 2553, ex. 2517. La dernière ma-

chine, la 2557, fut livrée le 28 juin 1974. La 2551 sortit de modification le 26 mars 1974.

Les nouvelles rames réversibles furent mises à l'essai dès le 1er avril 1974

**PHOTO 105-05** Le 22 juin 1982, la 2551 remorquait le direct 776 Bruxelles-Midi - Liège-Guillemins, à Bruxelles-Nord. Ce train fut tracté durant quelque temps par une 25.5. Il s'agissait là du premier service non *Benelux* assuré par les 25.5. P. HERBIET.





entre Bruxelles et Amsterdam (2 allers-retours). Le service débuta officiellement avec l'horaire d'été le 26 mai 1974, avec à la clé un gain de 15 minutes.

A partir de 1986, ce matériel vieillissant - y compris les automotrices *Benelux* - qui ne répondait plus aux normes de confort moderne, fut progressivement remplacé par les nouvelles rames réversibles formées de voitures ICR des NS et de locomotives de la série 11.

A ce moment, les 25.5 tombèrent en léthargie. Suite à la décision des NS de ne plus autoriser la circulation des locomotives de la série 15 sur leur réseau, la traction des trains internationaux et TEE entre Amsterdam CS et Bruxelles-Midi fut reprise par les 25.5.

Durant l'été, elles furent également utilisées pour remorquer des trains de vacanciers jusqu'à Quévy.

A la fin des années '80, les 25.5 apparurent sporadiquement en tête de trains de marchandises, notamment vers Leuven et Charleroi via Ottignies.

Au roulement d'été du 28 mai 1995, cinq locomotives étaient nécessaires pour assurer le roulement en tête des trains internationaux vers les Pays-Bas.

La mise en service des *Thalys* vers Amsterdam marqua la fin des rames tractées

internationales. Les 25.5 furent dès ce moment réutilisées au trafic des marchandises, notamment entre Kijfhoek et Antwerpen, mais également, suivant les époques, vers Gent-Zeehaven, Mouscron, Muizen, Leuven et même Montzen.

A partir de mars 1998, quatre locomotives furent louées à la nouvelle société privée *Lovers Rail* qui assurait des services entre Amsterdam et Haarlem, ainsi que vers Leiden. Les rames étaient composées de voitures du type M2 acquises à la SNCB, encadrées par deux 25.5. *Lovers Rail* cessa ses activités en septembre 1999.

A partir de 2000, elles apparurent entre Sittard et Kinkempois.

C'est finalement au début de 2009 que les 25.5 furent réformées, simultanément avec les séries 15, 16, 22 et 25, victimes de la mise en service des TRAXX de la série 28. La 2554 avait toutefois déjà été radiée en juillet 2007.

Le PFT décida de préserver une machine de la série. Son choix se porta sur la 2551. Elle fut transférée d'Antwerpen-Noord à Schaerbeek le 9 juillet dernier. Toutes les autres 25.5 sont démolies ou sur le point de l'être. Le PFT possède donc une nouvelle pièce unique.

## CARTE D'IDENTITE

Nom : 2551 (ex. 2515, ex. 125.015)  
Date de naissance : 13-02-1961  
Lieu de naissance : Nivelles  
Parents : AMN, ACEC, SEM  
Domiciles : 13-02-1961 Bruxelles-Midi  
30-09-1990 Schaerbeek  
22-01-1995 Antw.-Noord  
Transformation en 2551 : 26-03-1974  
Mise à la retraite : 05-06-2009  
Sauvegarde : PFT, 17 juin 2011



**PHOTO 105-06** Le 2 juillet 1993, la 2551 remorquait un train de vacanciers néerlandais en route vers la Côte d'Azur, entre Amsterdam et la gare frontalière de Quévy. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





## MUSEE DU RAIL SAINT-GHISLAIN

Au Musée du Rail (ancien atelier des wagons), les travaux d'aménagement se poursuivent. La conduite d'alimentation en eau a dû être renouvelée suite aux importantes fuites constatées dans les canalisations en fonte âgées de près de septante ans... Un nouveau raccordement à l'installation existante a été effectué et les anciennes conduites ont été mises hors service. Le musée dispose donc maintenant d'une installation d'eau neuve, correspondant à ses besoins.

Pour la beauté du site, les vasques à fleurs en béton « Expo 58 » que l'on trouvait



Placement de la nouvelle conduite d'eau au Musée du Rail. PFT / Marie CANARD.



Le 7 juin 2011, tournage d'une séquence pour l'émission "Ma terre" produite par la RTBF, qui sera diffusée le 6 novembre à 20h15. PFT.

dans toutes les gares, ont été repeintes et agrémentées de fleurs. De même, la façade a été rafraîchie par mise en peinture des châssis et de divers éléments de décoration. Parallèlement, les descentes d'eau côté ligne 97 ont toutes été remplacées. La voiture M2 qui était stockée le long de l'atelier et appartenant à un particulier a été évacuée vers son nouveau domaine : l'ancienne gare de Solre-Saint-Géry, sur la ligne 109 entre Beaumont et Chimay.

Elle servira de lieu de détente pour les nombreux « ravellistes » qui circulent sur cette ligne réaménagée en lieu de promenade.

Le Musée du rail a été, du 7 au 9 juin, le lieu de tournage de l'émission « Ma terre » produite par la RTBF et consacrée aux chemins de fer. D'autres séquences ont aussi été tournées à Liège (Musée Natalis) et en Angleterre.

Le 16 juillet, ce sont les « ancêtres » automobiles (voitures et motos) qui ont rendu visite au Musée. Pas moins de 145 équipages dans des véhicules âgés parfois de près de cent ans, se sont succédé sur l'esplanade. Cette manifestation était

organisée par le *Kiwanis Dendre Orientale* et les bénéficiaires sont consacrés à diverses actions sociales.

### Atelier de traction

Pour être opérationnel, l'ancien atelier de traction de Saint-Ghislain doit subir de nombreux aménagements, dont la sécurisation du lieu. La première chose à faire était donc d'obturer portes et fenêtres afin d'empêcher toute intrusion. Les actes de vandalisme ont été tels que tout l'équipement ayant une certaine valeur marchande (câbles électriques, moteurs, mitrilles) a été volé; il ne reste donc que la superstructure. Si elle est suffisante pour nos activités, quelques éléments doivent néanmoins être reconstruits ou réadaptés.

Le but est de séparer physiquement les activités muséales, qui restent dans l'atelier des wagons, des activités techniques (réparations, entretien, restauration) qui auront lieu dans l'atelier de traction, nettement plus adapté à ce travail (passe-relles, fosses profondes, etc).

Vous désirez participer activement aux activités de Saint-Ghislain ? Contactez Baudouin Dieu au 00.32.(0)475/95.68.93.

## LE MUSÉE DU RAIL ET LA FONDATION ROI BAUDOIN

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

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

De nombreux travaux ont déjà pu être effectués grâce au soutien financier des donateurs, comme la sécurisation du lieu, le remplacement de volets mécaniques, le remplacement de boiseries extérieures, le renouvellement de la toiture du bâtiment principal, le remplacement de la toiture des voies 1 et 2. La prochaine étape est la réfection complète de la toiture des voies 3 et 4.

Les dons sont obligatoirement affectés à la réhabilitation du site de Saint-Ghislain; ils doivent être effectués sur le compte bancaire BE 10 0000 0000 0404 de la *Fondation Roi Baudouin*, rue Brederode, 21 à BE-1000 BRUXELLES. En communication du bulletin de virement, il est indispensable de mentionner, sous peine de ne pas voir le montant attribué au projet, le terme : "L78599-asbl Patrimoine Ferroviaire et Tourisme".

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

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

### **Transferts de matériel**

Le 9 juillet, l'autorail ES205 du Stoomtrein Dendermonde-Puurs (SDP) qui se trouvait en révision à Schaerbeek, est retourné à Dendermonde au crochet de la 6077. La locomotive a alors poursuivi jusque Antwerpen-Noord où elle a pris en charge notre 2551 jusque Muizen; là, la 2913 de la SNCB-Holding, qui se trouvait depuis de nombreuses années en monument au CW Mechelen avec deux voitures de l'ancien train-école, a été accrochée au train jusque Schaerbeek, où elle a trouvé un abri provisoire.

Les 11, 15 et 28 août, la 202.020 a assuré les divers transferts nécessaires au « Gala de locomotives » des 13, 14 et 15 août sur la ligne 128.



#### **↑ PHOTO 105-07**

Arrivée de l'autorail ES205 à Dendermonde. La 6077 va ensuite pousser l'engin vers la ligne 52 Dendermonde - Puurs du SDP. Maarten SCHOUBBEN.

#### **← PHOTO 105-08**

Passage à Deurne de la 6077 remorquant la 2551. Le convoi est accompagné de deux voitures K du PFT pour servir de poids-frein. Tommy MAEREMANS.

#### **↓ PHOTO 105-09**

A Muizen, la 2913 a été incorporée dans le train. La voici lors des manoeuvres à Muizen. Pierre HERBIET.





## dimanche 26 juin : inauguration de la gare rénovée de Charleroi-Sud

Le PFT a participé activement aux festivités organisées par la SNCB-Holding les 25 et 26 juin à Charleroi dans le cadre de l'inauguration de la gare du Sud rénovée. Pendant que la 29.013 de la SNCB-Holding assurait quelques trains spéciaux, la 64.169 évoluait en gare. Elle dut toutefois intervenir en tête de quelques trains pour pallier à une défaillance de la 29.013... L'accent était mis essentiellement sur le modélisme, avec la présentation, dans l'ancien tri postal jouxtant la gare, de nombreux réseaux miniatures à différentes échelles. Un concours, dénommé *Train Climbing Contest*, permettait aux candidats de mesurer les performances de leurs locomotives en poussant, sur une rampe, des wagons spéciaux, le but étant évidemment d'aller le plus haut possible... Dommage que seule la SNCB-Holding avait pris part à l'événement, un peu léger dans son programme. Il n'y avait pas de visite prévue ni de l'atelier de traction ni du poste de signalisation pourtant proches du lieu de la manifestation. Vous avez dit entreprise intégrée ?

## Voyages

Le week-end des 2 et 3 juillet, le *Stoom-*

*Le 26 juin, la rame expédiée à vide à Charleroi-Sud pour les festivités liées à l'inauguration de la gare rénovée, fut remorquée au départ de Schaerbeek par la 29.013 et notre P8. La 5404, non visible, est accouplée en queue. Passage du train non loin de Jemeppe-Froidmont, sur la ligne 144 entre Gembloux et Jemeppe-sur-Sambre.* Maarten SCHOUBBEN.



**PHOTO 105-10** Le convoi au complet en route vers Schaerbeek, en passage à Epegem. Maarten SCHOUBBEN.

*train Dendermonde-Puurs* (SDP) organisait son festival annuel, avec mise en circulation sur la ligne de nombreux convois et en proposant diverses animations.

Le PFT s'est associé à l'événement en mettant d'une part à disposition la locomotive 64.169 et quelques voitures, et d'autre part en organisant un parcours spécial en train vapeur le samedi au départ de Bruxelles.

Environ 200 participants ont profité de ce train pour découvrir les activités du SDP.

Le 21 juillet, ce sont 80 participants qui ont embarqué à Bruxelles-Nord dans le train spécial vapeur à destination de Ciney et de la vallée du Bocq.

La nécessité d'acheminer sur place la 64.169 et les voitures pour la haute saison touristique a été transformée en voyage d'un jour, combinant la découverte de la vallée du Bocq, la visite de la brasserie de Purnode ou celle du village de Crupet. Un autobus historique du *Chemin de fer de Sprimont* (CFS) assurait la jonction entre les différents lieux.





↑ **PHOTO 105-11** Le 26 juin, la P 8 assure seule la traction du dernier train historique de la journée entre Charleroi-Sud et Nivelles, en passage à La Chaussée. La 5404 est accouplée en queue. PFT / Christian AUQUIERE.

↓ **PHOTO 105-12** Le 3 juillet, la P8 remorque pour la première fois une voiture GCI du SDP, accompagnée d'un fourgon, entre Puurs et Baasrode. L'étrange convoi passe à Oppuurs. PFT / Marc HUYBENS.





## CHEMIN DE FER DU BOCQ

**Gala de locomotives Vapeur et Diesel historiques...  
13, 14, 15 août 2011**

Tout le monde se souvient du "Grand spectacle de trains à vapeur" organisé à Spontin en 2010 et qui fut un énorme succès ayant dépassé toutes les espérances... Ne voulant pas banaliser cet événement, le PFT a souhaité organiser un autre type de rassemblement, mettant prioritairement en scène le matériel Diesel de sa collection. En effet, une grande partie de ce matériel est habituellement présentée lors des portes ouvertes de l'abri-musée de St Ghislain, mais sans jamais sortir de ce cadre. La quasi totalité de la collection du PFT étant fonctionnelle, il aurait été dommage de ne pas effectuer de démonstration à plus grande échelle, notamment en remorquant des trains dans la superbe vallée du Bocq !

Ces 3 journées de circulations intensives ont donc permis à tout un chacun de découvrir en pleine action des locomotives peu habituelles, telles la 270.005 (7005) et la 5941. La 5183, la 202.020, la 806 CFL et l'incontournable 6077 étaient aussi de la partie. Pour les inconditionnels de la vapeur, la 64.169 du PFT partageait la vedette avec la Tubize 2069 du *Stoomtrein Dendermonde-Puurs* (SDP), invitée pour l'occasion !

Deux rames assuraient les trains Ciney-Purnode, avec croisement à Spontin. Une rame était composée de trois voi-

**La 270.005 (7005) et la 806 CFL, en démonstration devant la gare de Spontin. Les curieux pouvaient visiter les cabines de conduite, tandis que les portes ouvertes (côté gare) des capots permettaient de découvrir l'"intimité" des machines.** PFT.



**Quel succès ! Près de 6000 personnes ont visité le Bocq durant le long week-end du 15 août. Arrivée à Spontin d'un train bondé de voyageurs en provenance de Ciney.** PFT

tures K1 et une L, tandis que l'autre était composée de deux voitures M2 et d'une M1. Pour renforcer le parc du PFT, quatre de ces voitures ont été louées au patrimoine historique de la *SNCB-Holding*.

Un roulement des locomotives extrêmement élaboré permettait, pour un même trajet, d'être remorqué par 2, voir 4 locomotives différentes puisqu'un changement de locomotive était chaque fois prévu à Spontin et Dorinne-Durnal. De plus, de nombreuses doubles tractions, aussi spectaculaires qu'insolites, étaient organisées pour assurer la remontée en rampe de 16 ‰ entre Purnode et Spontin. Les trains remorqués par la 64.169 entre Spontin et Ciney étaient allégés en queue par une autre machine, vapeur ou Diesel, jusque Braibant.

En dehors de la présence des trains dans

les gares, les locomotives disponibles paraissaient devant le public, avec des possibilités de visites intérieures et exposition des moteurs tournants grâce à l'ouverture des capots.

A Spontin, l'animation du site était assurée par hauts-parleurs avec la présentation de l'historique et des caractéristiques de chaque machine en passage devant la gare. L'accueil des visiteurs était complété par une exposition de photos et aquarelles, la boutique PFT, une buvette, des stands de restauration, des démonstrations du chemin de fer à vapeur vive de 5"1/4 du KMYCA d'Antwerpen et la présence du simulateur de conduite de la section TMS du PFT-St-Ghislain.

A Dorinne-Durnal, le réseau d'exposition HO de l'Association Liégeoise des Amateurs de chemins de Fer (ALAF) était présenté dans la gare.

Si la météo morose du samedi et du dimanche matin a quelque peu modéré la venue des visiteurs, le reste du week-end fut à nouveau couronné de succès du point de vue de la fréquentation et de l'ambiance. Les visiteurs sont venus de tous les coins du pays et même de l'Europe entière puisque nous avons rencontré des Anglais, Français, Néerlandais, Allemands, Luxembourgeois, Polonais, Espagnols, et... Bulgares !

Certains amateurs ont profité de ce week-end de 3 jours pour combiner les visites au *Chemin de fer du Bocq*, au festival du *Stoomcentrum Maldegem* et au festival du tram de l'ASVi à Thuin.

La sécurité des circulations en ligne était

assurée par le block-system par téléphone et la protection des convois par des signaux mobiles. Vu la fréquence des mouvements de manœuvre, l'ambiance "exploitation nostalgique" était garantie. A l'heure de la surabondance de technologies complexes dans les postes de signalisation EBP, c'était une bonne manière de montrer au public cette méthode d'exploitation ancestrale, rustique et simple mais quasi infaillible...

Deux incidents sont toutefois venus très légèrement perturber les circulations. Pour le premier, il s'agissait d'une panne de ventilation sur la 7005; avarie légitime dans la mesure où cela fait presque 10 ans que cette machine ne dépasse guère les 10 km/h et à vide sur le faisceau du musée de St Ghislain. La panne fut partiellement levée en attendant une réparation plus appropriée en atelier et la machine a pu reprendre ses démonstrations en gare. Le second incident s'est produit le lundi où un défaut dans la voie a été détecté par le conducteur du premier convoi entre Purnode et Dorinne-Durnal. Une équipe de bénévoles s'est très rapidement mobilisée pour réparer l'avarie, si bien que seuls trois trains sur la journée n'auront pas pu atteindre le terminus de Purnode.

Une trentaine de bénévoles étaient mobilisés chaque jour pour faire fonctionner l'évènement qui aura accueilli plus de 6000 personnes; que ce soit les vendeurs à Ciney et Spontin, les contrôleurs à bord des trains, les sous-chef de gare, les aiguilleurs, les conducteurs, l'animateur, les gardes-barrières de Braibant, les

**PHOTO 105-XX** *Un troisième signal mécanique a été implanté à l'entrée de la gare de Spontin. Les signaux devraient être opérationnels l'année prochaine. Départ d'un train à destination de Ciney, tiré par la P8 et poussé par la Tubize 2069.* Alain DEFECHEREUX.



**PHOTO 105-13** *Départ de Spontin de la 210.077 (6077) vers Ciney. La composition réduite à trois voitures et le temps sec ne nécessitent pas d'allège en queue sur cette section particulièrement difficile de la ligne.* PFT / Serge MARTIN.

agents de manœuvre, les dépanneurs, le répartiteur traction, le chargeur de charbon, les tenanciers/tenancières de la buvette et de la boutique, sans oublier le poste le plus important pour assurer un accueil correct de nos clients: "Madame pipi". Un merci tout particulier leur est adressé!

Un autre évènement, encore différent des deux premiers, est dans les cartons pour 2012 puisqu'il s'agira - déjà - du 20e anniversaire du *Chemin de Fer du Bocq*.

Pour le reste des activités usuelles du

*Chemin de Fer du Bocq*, les travaux de maintenance de la voie ont repris progressivement, parallèlement à l'accueil des groupes en semaine. Un nouveau signal mécanique a été implanté à l'entrée de Spontin en venant de Ciney. Par contre, la construction du bâtiment de la cabine de signalisation a du être reportée par la société mandatée.

N'hésitez pas à nous rejoindre pour faire vivre la ligne du Bocq, que ce soit pour des tâches liées à l'exploitation, l'accueil ou l'entretien...

Contactez nous au 0477/989.123 ou par mail : [info@cfbocq.be](mailto:info@cfbocq.be).





**PHOTO 105-14** Départ en puissance de la gare de Purnode de la locomotive Tubize 2069 du SDP assistée par la 270.005, le tout allégé en queue par 806 CFL (non visible sur la photo). Situé en rampe de 16 ‰ et en courbe, les trois machines ne sont pas de trop pour décoller le train. Du grand spectacle ! PFT / Geert MAES.

**PHOTO 105-15** La gare de Dorinne-Durnal est enfumée par l'arrivée d'un train en provenance de Purnode tracté par la Tubize 2069 et la P8. PFT / Christian AUQUIERE.





**PHOTO 105-16** La 270.005 a eu un week-end difficile. Après 10 ans d'absence de service en ligne, elle a causé quelque souci au niveau de son groupe de ventilation. La voici à la sortie du tunnel de Purnode, en double avec la 806 CFL. PFT / Jean-Luc VANDERHAEGEN.

**PHOTO 105-17** Durant les trois jours, chaque train connut une composition différente, comme ici la P8 en double avec la 202.020, photographiée à l'entrée de Dorinne-Durnal. PFT / Yves STEENEBRUGGEN.



## Locomotives

### séries 13 et 20

● Les 13 engagées sur les IC-A Oostende ↔ Eupen sont progressivement remplacées par les 18, et deviennent ainsi disponibles pour d'autres services. Elles pourraient dès le mois de décembre reprendre la roulement A0 des 2001 à 2007 sur la ligne du Luxembourg.

● Le jeu de chaises musicales entre les 26 et les 20 continue. Depuis le 5 septembre, les trains Aisemont – Gent Zeehaven retournent aux 20 ainsi que tous les trains de brames à destination de Clabecq :

33181 ⓐ FKGG 16.57 – LZR 20.57  
33181 ⓐ FKGG 14.34 – BRAM 17.56  
37910 ⓐ FCL 14.39 – FGZH 17.38  
37910 ⓐ FCL 17.54 – FGZH 20.50  
37941 ⓐⓑⒸ FEQ 17.41 – FGZH 19.09  
37951 ⓐⓑⒸ FEQ 07.25 – FGZH 10.02  
39715 ⓐ FGZH 18.51 – FLN 19.57  
39710 ⓐ FGZH 10.52 – FCL 13.37  
39710 ⓐ FGZH 13.25 – FCL 16.56  
39741 N367 FGZH 13.29 – FEQ 16.04  
39751 ⓐⓑⒸ FGZH 04.10 – FEQ 06.33

Abréviations : BRAM : Zeebrugge-Ramskapelle, FCL : Châtelet, FEQ : Clabecq, FKGG : Genk-Goederen, FGZH : Gent-Zeehaven, FLN : Lessines, LZR : Zeebrugge.

### série 15

● La 1501 a été vendue au chantier de démolition Recylux d'Aubange. Il ne subsiste ainsi plus que la 1503 préservée par B-Holding, et la 1504 sauvegardée par le PFT.

### série 16

● Malgré que plusieurs sociétés s'étaient montrées intéressées dans le rachat des 16, dont les chemins de fer de Moldavie, aucun accord n'a finalement été trouvé. De ce fait, elles sont toutes proposées à la vente pour démolition, ouvrant ainsi la porte aux associations d'amateurs pour préserver certaines d'entr'elles. Le PFT a marqué son intérêt pour la 1605, tandis que B-Holding souhaite préserver la 1602. Enfin, le musée *Bahn Park* d'Augsburg envisage d'acquérir la 1601.

### série 1801 à 1806

● Deux anciennes locomotives de la série 18 appartenant à la société *Rails & Traction International*, les 1803 et 1806, se trouvant toujours à Raeren, ont été vendues à la mi-août à une société privée tchèque.

### série 25

● Les dernières locomotives de la série 25 ont été ferrillées dans le courant du mois de juillet chez *Recylux* à Aubange. La dernière à succomber sous les chalumeaux fut la 2510. Aucune des 14 machines n'a été préservée.



↑ PHOTO 105-18 - ↓ PHOTO 105-19 Les dernières 25 ont été démolies dans le courant du mois de juillet chez *Recylux* à Aubange. La dernière machine fut la 2510, ici visible à côté d'un énorme tas de ferrailles formé en partie des restes déchetés de ses soeurs. À gauche, on voit encore le châssis de la 2505. Pierre HERBIET, 13 juillet 2011.



### série 25.5

● C'est le chantier de ferrillage *Keyser* de Courcelles qui a obtenu le marché pour la démolition des 25.5. Les 7 locomotives ont été transférées d'Antwerpen-Noord à Monceau entre le 10 et le 13 août. Il ne subsistera bientôt plus qu'une seule machine : la 2551 du PFT...

### série 26

● Depuis le 29 août, une des trois rames de voitures M6 encadrées par deux 26 et assurant des IR-I Binche ↔ Louvain-la-Neuve a été reprise par deux 18 (voir page 16), signifiant le début de leur réforme. Depuis le 5 septembre, les 18 ont repris tous les services des 26 sur Binche. Les

#### RECTIFICATION

EN LIGNES 104 page 8 :  
il y a : 1311 26-001-11 RI,  
il faut 26-05-11 RI

#### MISES EN SERVICE

1801 : 01-05-11 NK  
1802 : 19-05-11 NK  
1803 : 01-05-11 NK  
1807 : 20-05-11 NK  
1808 : 27-05-11 NK  
1809 : 27-05-11 NK  
1810 : 27-05-11 NK  
1812 : 11-05-11 NK

#### SORTIES DE RÉVISION

302 : 06-11 RI

382 : 06-11 RI  
383 : 06-11 MOD  
409 : 06-11 RI  
685 : 06-11 RI2  
736 : 06-06-11 RI2  
738 : 06-11 RI2  
740 : 06-11 RI2  
827 : 07-11 GR  
964 : 06-11 M CR  
1212 : 06-07-11 RI  
1323 : 12-08-11 RI  
2714 : 27-07-11 RI  
2724 : 10-06-11 RI  
2758 : 07-04-11 RI  
4106 : 22-06-11 RI  
4163 : 10-06-11 RI  
4170 : 08-07-11 RI  
4172 : 20-07-11 RI

#### RENUMÉROTATION

669 → 964 (06-11)

#### DÉMOLITIONS

2503, 2505, 2507, 2510, 2513,  
6314 : 08-11 Keyser, Cou  
7320 : 08-11 Keyser, Cou

#### ABRÉVIATIONS

Au : Aubange  
Cou : Courcelles  
CR : CityRail  
FAZ : At. Central Salzinnes  
GR : grande révision  
M CR : modernisation  
City Rail  
MOD : modernisée  
NK : Kinkempois  
RI : révision intermédiaire

2613, 2619 et 2628 ont déjà été garées en attente de radiation.

48582 Ⓞ NK 14.26 – LNC 16.08  
48582 Ⓞ NK 14.07 – LNC 15.41

Le 5 septembre, le graphique marchandises s'est vu diminuer d'une journée, passant de 6 à 5, toujours au profit des 20. Pour le mois de décembre, les roulements des 26 ne devraient plus comporter qu'une seule journée, uniquement voyageurs, avec la traction des trains P7215 (Aarschot - Antw.-Schijnpoort), 8215 (Berchem - Aarschot) et 8281 (Antw. Noorderdokken - Aarschot).

### série 28 (TRAXX)

● Depuis le 5 septembre, la traction du train 48582 entre Kinkempois (NK) et Monceau (LNC) est assurée par une 28 :

*Le 27 juin, un train spécial pour des enfants a été mis en marche entre Namur et Blankerberge. La rame ayant assuré ce parcours était une de celles utilisées sur les IR-I Binche - Louvain-la-Neuve-Université, encadrée par les 2611 et 2615. En conséquence, cette rame a été remplacée sur les IR-I par une automotrice double, ce qui a entraîné une colère terrible des voyageurs, notamment à Tubize où une émeute a bien failli avoir lieu...*

→ Passage du train à Marke, entre Kortrijk et Mouscron, lors du retour vers Namur. Bruno MALFAIT.

↓ Après son arrivée à Blankerberge, la rame se prépare à évoluer vers le faisceau de garage, où elle attendra le parcours de retour vers Namur en fin d'après-midi. Dominique ALLARD.

### série 51

● Les 5103, 5125 et 5162 garées depuis longtemps à Montzen, ont été vendues à Recylux d'Aubange pour démolition. Elles ont été transférées de Montzen à Kinkempois le 14 juin (voir photo p. 22).

### série 62/63

● Après une période de test, la 6255 a repris son service. Au début du mois de juin, elle était active en gare de Ciney. In-

frabel, satisfait de la révision de la 6255, a finalement décidé de réviser une quarantaine de locomotives. Dès 2012, Infra-bel prévoit le passage en révision de 15 machines par an.

### série 82

● Depuis le mois de juin, les 8269 et 8270 d'OSR ont été mises à disposition de TUC-Rail. Elles sont engagées à la base de travaux de Schaerbeek pour le chantier du *Diabolo*.



# MISE EN SERVICE DES 18 ARRIVEE DES PREMIERES 19



**PHOTO 105-20** Depuis le 1er août, les 18 assurent seules la traction des IC-A Oostende ↔ Eupen, sans la présence d'une locomotive de la série 13. La 1801, en tête de l'IC-A 539 Eupen - Oostende, en plein effort dans les plans inclinés de Liège, le 1er août 2011. Christian VANHECK.

Après de longs mois d'essais, de procédures d'homologation, et même de conflits avec Siemens, les 18 ont finalement été mises en service commercial le 6 juillet, avec l'engagement de deux locomotives sur les IC-A Oostende ↔ Eupen. A ce moment, elles étaient toujours accompagnées par une locomotive de la série 13. Jusqu'au vendredi 29 juillet, ce sont les 1801 et 1803 qui étaient utilisées, mais toujours accompagnées d'une locomotive de la série 13 laissée en véhicule dans le train. Du 1er au 5 et du 8 au 12 août, deux machines étaient engagées, à tour de rôle, parmi les 1801, 1803 et 1808, mais cette fois sans le soutien d'une 13. La pre-

mière machine assurait les IC-A 505 - 532 - 512 - 539 - 519, tandis que la seconde assurait les IC-A 529 - 509 - 536 - 516 - 543.

Depuis le 29 août, les roulements B635 et 636 des locomotives de la série 26 (voir EN LIGNES 100 page 18) ont été repris par les 18. La rame encadrée par deux 18 assure les IR-I Binche ↔ Louvain-la-Neuve-Université 3907, 3931,

3913 et 3937.

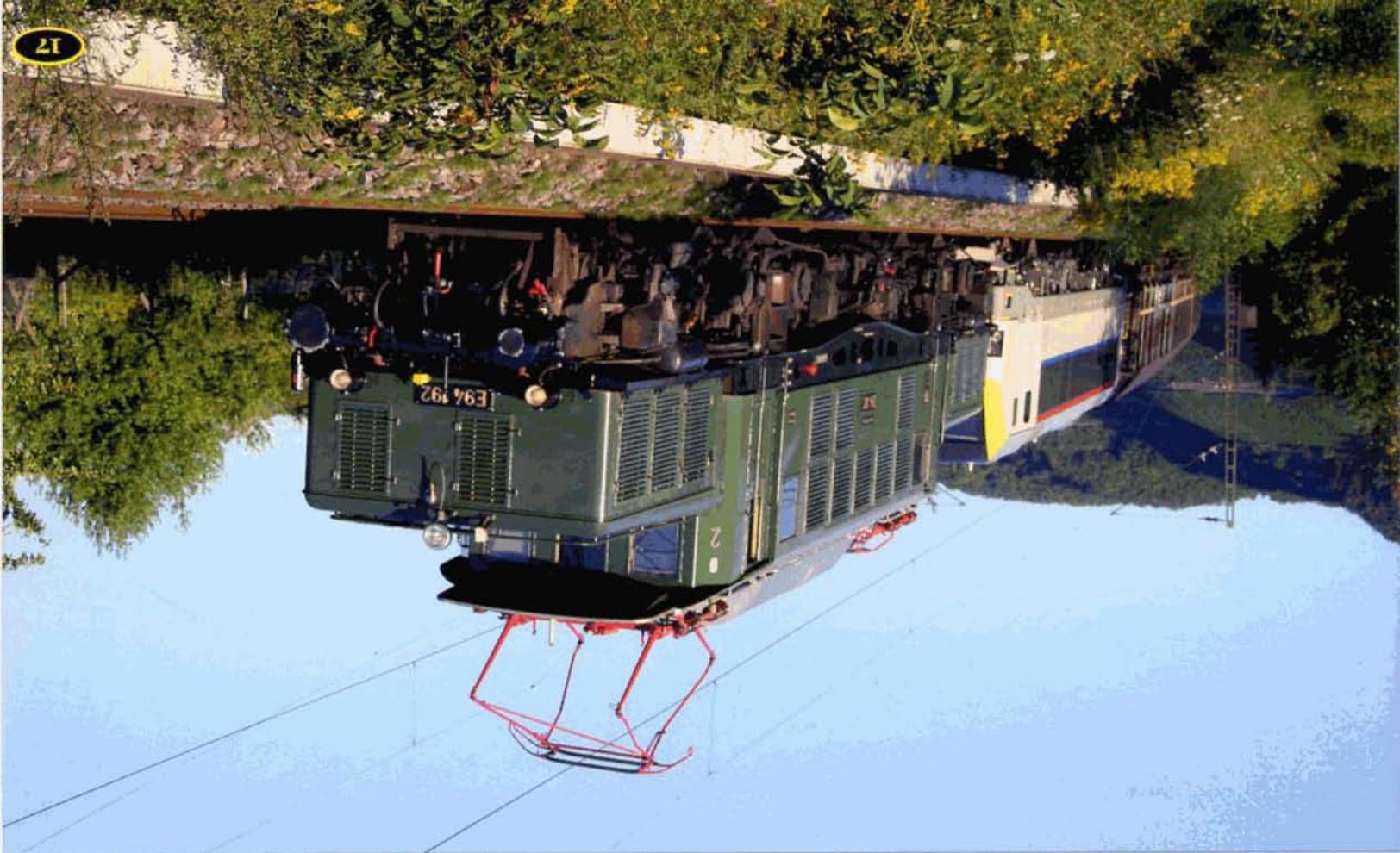
Fin août, 8 locomotives étaient en service, les 1801, 1802, 1803, 1807, 1808, 1809, 1810 et 1812. Depuis le 31 août, deux 18 sont mises en service chaque semaine.

Le changement d'horaire du prochain mois de décembre promet un bouleversement inédit dans la traction des trains. Il serait en effet prévu d'engager une cinquantaine de 18 !

→ Les 18 ont finalement repris leurs parcours d'essais et d'initiation pour le personnel de conduite à la fin du mois de juin. Le 13 juillet, les 1809 et 1810 ont effectué un parcours d'essai entre Kortrijk et De Panne, avec une composition originale, dans l'ordre : une voiture-pilote M6 Bx, la 1810, une voiture M6 A et la 1809, le tout fonctionnant en unité multiple et en réversibilité. Notre photo montre le train prêt au départ pour le retour vers Kortrijk.

Wim WINDEY.





↑ Le 19 juillet 2011, les 1810 et 1807 accouplées en unité multiple, accomplissent leur parcours de rodage de Ronet à Kinkempois, via l'"Athus-Meuse", Arlon - Marloie et la ligne 43. Passage du train en gare de Tiff. Maarten SCHOUBBEN.

↑ Le 11 août 2011, la 1804 en route vers la Belgique est incorporée en tête d'un train de marchandises remorqué par la locomotive historique E94 192 (AEG / Krauss Maffei 1955, mise en service à München Freimann le 19 janvier 1956, radée à Nürnberg le 28 juin 1988). Cette machine appartenant au Bayerischen Eisenbahnmuseum Nördlingen (BEM) circule pour le compte de la BayerBahn Betriebs Gesellschaft mbH. Le train passe à Filsen, sur la ligne Frankfurt - Köln, le long de la vive droite du Rhin. Matthias MÜLLER.





↑ PHOTO 105-22 Le 1er août, passage à Anderlecht de l'IC-A 536 Eupen - Oostende, remorqué pour la première fois par la 1808 sans la présence d'une locomotive de la série 13. Wim DE RIDDER.

↓ Le 1er juillet 2011, passage à Angleur sur la ligne 43, avec 151 minutes de retard, de la 1808 en tête d'un parcours d'homologation. Le trajet l'a amené de Kinkempois vers Ronet (changement de front), Namur - Dinant - Bertrix - Athus - Libramont - Marloie et retour à Kinkempois par la ligne 43. Maarten SCHOUBBEN.





← Rappelons que les 24 dernières locomotives de la série 18 seront équipées à une de leurs extrémités d'un attelage automatique GF et formeront la série 1901 à 1924. Le 5 août, les deux premières machines - les 1901 et 1902 - ont quitté l'usine Siemens de München-Allach à destination du centre d'essai Siemens de Wildenrath. Passage en gare de Regensburg Hbf.  
Sergi-Stefan HANNA.



↓ Le transfert a été assuré par la Re 421 383 (ex. Re 4/4 11383 des CFF modifiée en avril 2003 pour la circulation en Allemagne pour CFF-Cargo et renommée 421 383-1) prise en leasing par Railadventure. Il s'agit d'une société basée à München-Neuhausen dont les activités ont débuté en 2006 avec le projet de record du monde réalisé avec la 1216 050. En 2010, la société, devenue société à responsabilité limitée (GmbH), s'est spécialisée dans la réalisation de parcours ferroviaires de haute qualité pour événement haut de gamme, de trains d'essais et de parcours d'acheminement de matériel.  
Sergi-Stefan HANNA.





**PHOTO 105-23** Depuis le 4 juillet, un nouveau trafic de ballast de porphyre à l'exportation a démarré au départ de Lessines à destination du nord de la France. On voit ici l'acheminement d'une rame de wagons vides en provenance de Tergnier et à destination de Lessines, tractée par la 1204. Il s'agit de la deuxième rotation du genre, prise au passage à Papignies le 12 juillet à 11h36. Philippe GOUSSET.

Le 27 juillet 2011, un match de football opposant le Standard de Liège et le FC Zurich s'est déroulé à Sclessin, dans le cadre du troisième tour des préliminaires de la Champions League. Les supporters suisses sont arrivés à Liège à bord d'un train spécial composé de cinq voitures CFF. La 2725 a pris le train en relais à Aachen Hbf. Après avoir débarqué les supporters à Liège-Guillemins, la rame a continué à vide jusqu'à Liers. Notre photo montre le passage du train à Herstal. Maarten SCHOUBBEN.





**PHOTO 105-24** Le 10 juin, la 1201 remorque un train de pèlerins en provenance des Pays-Bas à destination de Lourdes. La longue rame passe à Lobbes, sur la ligne 130A Charleroi - Erquelinnes. Dominique ALLARD.

**PHOTO 105-25** Le 20 juillet, un train de pèlerins a été mis en marche au départ de Tournai à destination de Lourdes. La rame vide, composée de 14 voitures SNCF (10 Bc10, 1 B5d, 1 D et 2 Amb) en provenance de France, a été remorquée entre Jeumont et Châtelet par la 2903. La voici au passage à Erquelinnes avec pas moins de 6 heures de retard... A Châtelet, la rame sera reprise par la 1205 qui assurera le reste du parcours vers Tournai puis le train en charge jusque Jeumont. Christian AUQUIERE.





**PHOTO 105-26** ↑ Le 14 juin 2011, les 5535 et 5517 de TUC-Rail ont assuré le transfert des 6298, 6271, 5162, 5125 et 5103 de Montzen à Kinkempois. Toutes ces locomotives, sauf la 6271, seront vendues à des démolisseurs. Le convoi était limité à 20 km/h et le train de secours de Kinkempois l'accompagnait en cas de problème. Passage à Warsage. Michel HANSSSENS.

**PHOTO 105-27** Depuis le début du mois d'août, le train Aalst - Nesle (F) est détourné via Denderleeuw, Ath, Mons et Quévy suite à des travaux sur le réseau français. Le 17 août, le train 49804 passe à Cambron-Casteau, tracté la 5703. Christian AUQUIERE.





*De temps en temps, il arrive encore de voir des 77/78 en route vers Kijfhoek. Cela arrive le plus souvent lorsqu'une TRAXX est indisponible. Le 27 juin, les 7867 et 7866 ont ainsi assuré le train 44603 Kijfhoek - Antwerpen, ici en passage à Zevenbergen. A la suite de la suppression des trains directs vers la France, cette relation a souvent une charge importante. Michel de ESCH.*

**PHOTO 105-28** La 6255 a enfin repris son service normal durant la seconde moitié du mois de juillet. Elle était alors active en gare de Ciney, où stationnait un train-dortoir d'Infrabel pour un chantier à Yvoir (L154). Jean-Luc VANDERHAEGEN, 24 juillet 2011.





↑ **PHOTO 105-29** Après des essais sous 25 kV entre Bertrix et Virton, quatre automotrices Desiro ont été transférées vers Leuven pour des essais de nuit sur la ligne 36N. Le 25 juin, passage à Beuzet sur la ligne 161 de la 7842 emmenant dans l'ordre les 08503, 08502, 08504 et 08501, soit les quatre Desiro 3 kV / 25 kV actuellement construites. Christian AUQUIERE.

↓ Le 2 juillet, la Re 421 383 de la société Railadventure (voir page 19) a transféré deux automotrices Desiro de la SNCB vers la frontière tchèque où elles ont ensuite poursuivi leur voyage jusqu'au centre d'essai de Velim. Le train est photographié lors de son passage sur le viaduc d'Altenbeken. Frank BACHMANN.





↑ Le train P8903 Schaerbeek - Oudenaarde du 22 juillet fut le tout dernier train assuré par une rame de voitures du type M5 non rénovée. Le voici à son départ de Denderleeuw et ci-dessous lors de son retour à vide vers Zottegem. Photos Lucien CLAEYS.

### **Voitures type M5 : arrêt de la dernière rame non rénovée**

Les dernières voitures à deux niveaux du type M5 non modernisées sont entrées à l'Atelier Central de Cuesmes pour rénovation. Le tout dernier parcours fut assuré le vendredi 22 juillet; il s'agissait du train P8903 Schaerbeek - Oudenaarde.

Le parc de voitures à voyageurs de la SNCB ne comporte ainsi plus aucune voiture en décoration bordeaux; seules quelques voitures de service arborent encore cette livrée.



← Depuis la fin du mois de juillet, les voitures autrichiennes louées par NS-Hispeed et engagées dans les IC-B Amsterdam - Bruxelles, ont perdu leur logo ÖBB au profit de celui des NS. Roosendaal, 30 juillet 2011.

### 1601

<b>Livraison à la SNCB :</b>		26-06-1966
<b>Numérotation :</b>	160.001 :	26-06-1966
	1601 :	01-01-1971
<b>Dépôts successifs :</b>	Bruxelles-Midi :	26-06-1966
	Oostende :	27-05-1990
<b>Mise hors exploitation :</b>		26-03-2010

**PHOTO 105-30** *Stolberg, 28 septembre 1997.*  
Michel HANSSSENS.



### 1602

<b>Livraison à la SNCB :</b>		05-07-1966
<b>Numérotation :</b>	160.002 :	05-07-1966
	1602 :	01-01-1971
<b>Dépôts successifs :</b>	Bruxelles-Midi :	05-07-1966
	Oostende :	27-05-1990
<b>Mise hors exploitation :</b>		26-03-2010

**PHOTO 105-31** *Köln Hbf, 10 avril 2002.*  
Michel HANSSSENS.



### 1604

<b>Livraison à la SNCB :</b>		12-08-1966
<b>Numérotation :</b>	160.004 :	12-08-1966
	1604 :	01-01-1971
<b>Dépôts successifs :</b>	Bruxelles-Midi :	12-08-1966
	Oostende :	27-05-1990
<b>Mise hors exploitation :</b>		26-03-2010

**PHOTO 105-32** *Welkenraedt, 13 mars 2008.*  
Jean-Yves LAMBIET.



### 1605

<b>Livraison à la SNCB :</b>		25-04-1966
<b>Numérotation :</b>	160.021 :	25-04-1966
	1605 :	01-01-1971
<b>Dépôts successifs :</b>	Bruxelles-Midi :	25-04-1966
	Oostende :	27-05-1990
<b>Mise hors exploitation :</b>		26-03-2010

**PHOTO 105-33** *Köln Hbf, 28 décembre 1993.*  
Michel HANSSSENS.



# 1608

**Livraison à la SNCB :** 25-07-1966

**Numérotation :** 160.024 : 25-07-1966  
1606 : 01-01-1971

**Dépôts successifs :** Bruxelles-Midi : 25-07-1966  
Oostende : 27-05-1990

**Mise hors exploitation :** 23-06-2009

**PHOTO 105-34** *Goffontaine, 5 août 1981.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 2319

**Livraison à la SNCB :** -1956

**Numérotation :** 123.019 : -1956  
2319 01-01-1971

**Dépôts successifs :** Kinkempois : 1956 ⇒ Stockem :  
01-10-1956 ⇒ Ronet : 29-06-1957 ⇒ Stockem : 09-11-1964  
⇒ Ronet : 27-09-1970 ⇒ Bruxelles-Midi : 10-01-1983  
⇒ Ronet : 03-06-1984 ⇒ Merelbeke : 31-01-1994  
⇒ Antwerpen-Dam/Noord : 22-01-1995

**Mise hors exploitation :** 13-12-2010 (suite accident)

**PHOTO 105-35** *Ekeren, 10 avril 1981.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 2327

**Livraison à la SNCB :** -04 -1956

**Numérotation :** 123.027 : -04-1956  
2327 01-01-1971

**Dépôts successifs :** Kinkempois : 04-1956 ⇒ Stockem :  
01-10-1956 ⇒ Ronet : 01-02-1958 ⇒ Stockem : 28-09-1958  
⇒ Bruxelles-Midi : 10-01-1983 ⇒ Ronet : 03-06-1984  
⇒ Merelbeke : 31-01-1994 ⇒ Antwerpen-Dam/Noord :  
22-01-1995

**Mise hors exploitation :** 13-12-2010

**PHOTO 105-36** *Jemelle, 8 mai 2002.*  
Pierre HERBIET.



# 254

**Livraison à la SNCB :** 19-07-1965

**Numérotation :** 228.254 : 19-07-1965  
254 : 01-01-1971

**Dépôts successifs :** Ronet : 19-07-1965 ⇒ Oostende : 01-06-  
1968 ⇒ Stockem : 27-09-1970 ⇒ Kinkempois : 17-03-1980  
⇒ Kortrijk : 01-06-1986 ⇒ Saint-Ghislain : 28-08-1995 ⇒  
Charleroi-Sud : 28-05-2000 ⇒ Kinkempois : 10-12-2006

**Mise hors exploitation :** 22-12-2010

**PHOTO 105-37** *Boitsfort, février 1985.*  
Pierre HERBIET.





# LA FIN DE LA LIGNE 156

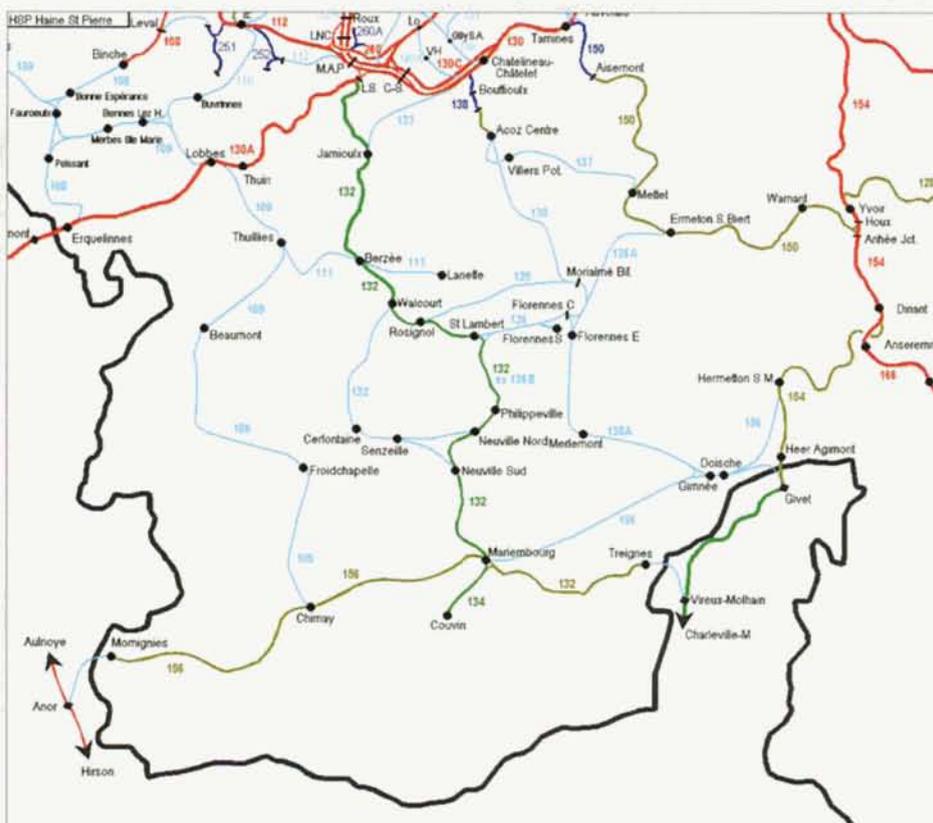
Encore un maillon de notre réseau qui a vécu. En effet, à la fin du mois de juillet, la dernière section encore exploitée de l'ancienne ligne 156 Hermeton-sur-Meuse - Doische - Mariembourg - Chimay - Anor (F) a été mise hors service. Il s'agit du tronçon Momignies - frontière française - Anor qui était utilisé par la carrière CCM (Comptoir des Calcaires et Matériaux) de Wallers-en-Fagne (Momignies) pour acheminer des trains de ballast pour le réseau français.

CCM vient en effet de mettre en service une nouvelle ligne de 4 km exclusivement en territoire français, le long de la frontière belge. Cette ligne s'inscrit dans un vaste projet d'extension de la carrière qui double sa surface d'exploitation sur le sol français.

Devant ce projet d'extension et l'augmentation du trafic ferroviaire attendu, les riverains de la ligne ont vivement protesté dès 2007 et ont finalement eu gain de cause, puisque CCM a opté pour une nouvelle ligne en sol français. Le train décidément dérange, alors que le trafic ne concernait qu'un à deux trains par jour... La porte est désormais ouverte pour créer un RaVel (piste cyclable) entre Chimay et la France.

↑ **PHOTO 105-38** Le 12 mars 2007, un train de ballast tracté par les 6086 et 6019 traverse le bois d'Anor. Laurent JOSEPH.

↓ **Carte montrant l'extension maximale du réseau dans l'Entre-Sambre-et-Meuse.**



**Une vue de la nouvelle ligne reliant la carrière CCM à Anor, entièrement établie en territoire français.**

Laurent JOSEPH, 20 octobre 2009.

La ligne 156 avait été ouverte par la *Compagnie de Chimay* en plusieurs étapes :

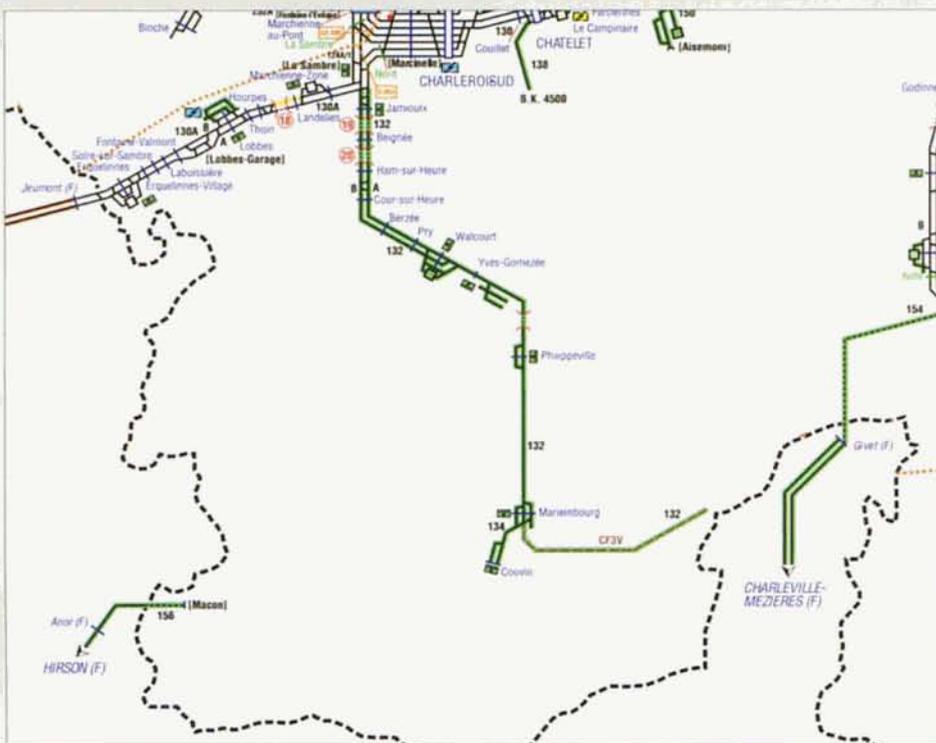
- Chimay - Mariembourg : 01-09-1858;
- Chimay - frontière française : 08-11-1859;
- Mariembourg - Doische : 30-04-1864
- Doische - Hermeton-sur-Meuse : 05-03-1866.

La SNCB reprit l'exploitation de la *Compagnie de Chimay* le 1er février 1948, et débuta son démantèlement dans les années '50. Ainsi, le trafic voyageurs fut suspendu le 15 novembre 1953 entre Chimay et la frontière française, le 17 octobre 1954 entre Mariembourg et Hermeton-sur-Meuse, et le 14 septembre 1964 entre Mariembourg et Chimay.

Le trafic des marchandises survécut jusqu'au 17 octobre 1954 entre Mariembourg et Hermeton-sur-Meuse. Cette section fut mise hors service peu après et défermée en 1978.

Un trafic marchandises très réduit survécut jusqu'en 1992 entre Mariembourg et Chimay. Après une éphémère exploitation touristique par le CFV3V, la section fut mise hors service en 1994.

Quant à la dernière section Momignies - Anor, elle vit le passage du dernier train de marchandises le 24 novembre 1983 et fut mise hors service le 2 janvier 1984. Elle fut réactivée en 1986 pour la carrière de Wallers qui assurait elle-même la traction de ses trains à l'aide des 6019 et 6086. Ces deux machines ont cessé de rouler en septembre 2007, remplacées par des BB *Brissonneaux & Lotz* et des G1206 de SECO-Rail (voir *EN LIGNES* 83 pages 50-52).



↑ Aujourd'hui, le réseau dans l'Entre-Sambre-et-Meuse est réduit à une peau de chagrin. Le chemin de fer se meurt. Bientôt, la ligne 156 sera définitivement effacée de la carte...

↓ Le 5 mars 2009, passage dans l'ancienne gare de Momignies d'un train de ballast Colas Rail en direction d'Anor. Laurent JOSEPH.



### La nouvelle courbe de Ter Doest

Depuis plusieurs années, de grands travaux de modernisation des installations ferroviaires du port de Zeebrugge sont entrepris. Dans ce cadre, une nouvelle courbe de raccord est en cours d'établissement depuis mars 2010 entre les lignes 51A (Brugge) - Y Blauwe Toren - Zeebrugge et 51B (Brugge) - Y Dudzele - Knokke.

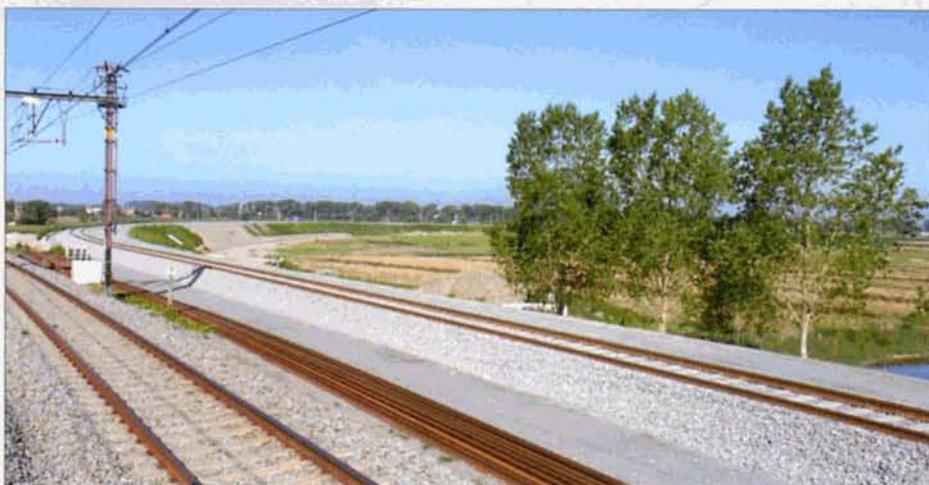
Baptisée "Ter Doest" et numérotée 51B/1, cette courbe permettra aux trains de marchandises de relier les faisceaux de la gare de Zeebrugge aux faisceaux "Pelikaan" et Ramskapelle" qui sont situés de l'autre côté du Boudewijnkanaal. Aujourd'hui, les trains circulant entre ces deux secteurs du port sont obligés de se rendre à Brugge, où un changement de front est nécessaire.

Les travaux doivent être menés avec beaucoup de précaution, car la courbe Ter Doest traverse un domaine naturel fréquenté par de nombreux oiseaux.

Cette courbe sera mise en service avant la fin de l'année. L'investissement s'élève à un peu plus de €3 millions.



↑ ① ② La bifurcation située juste après le pont au-dessus du Boudewijnkanaal, vue en direction de Zeebrugge. Hubert DESCHEPPER, 1er août 2011.



↑ ③ La voie est posée dans la nouvelle courbe Ter Doest. La gare de Zeebrugge est située au fond de l'image. A gauche, la ligne 51A vers Zeebrugge. Hubert DESCHEPPER, 10 juillet 2011.

→ ④ La courbe Ter Doest est déjà raccordée à la ligne 51A (Zeebrugge - Brugge). La vue est prise en direction de Brugge.

Eddy VERVOORT, 27 juillet 2011.



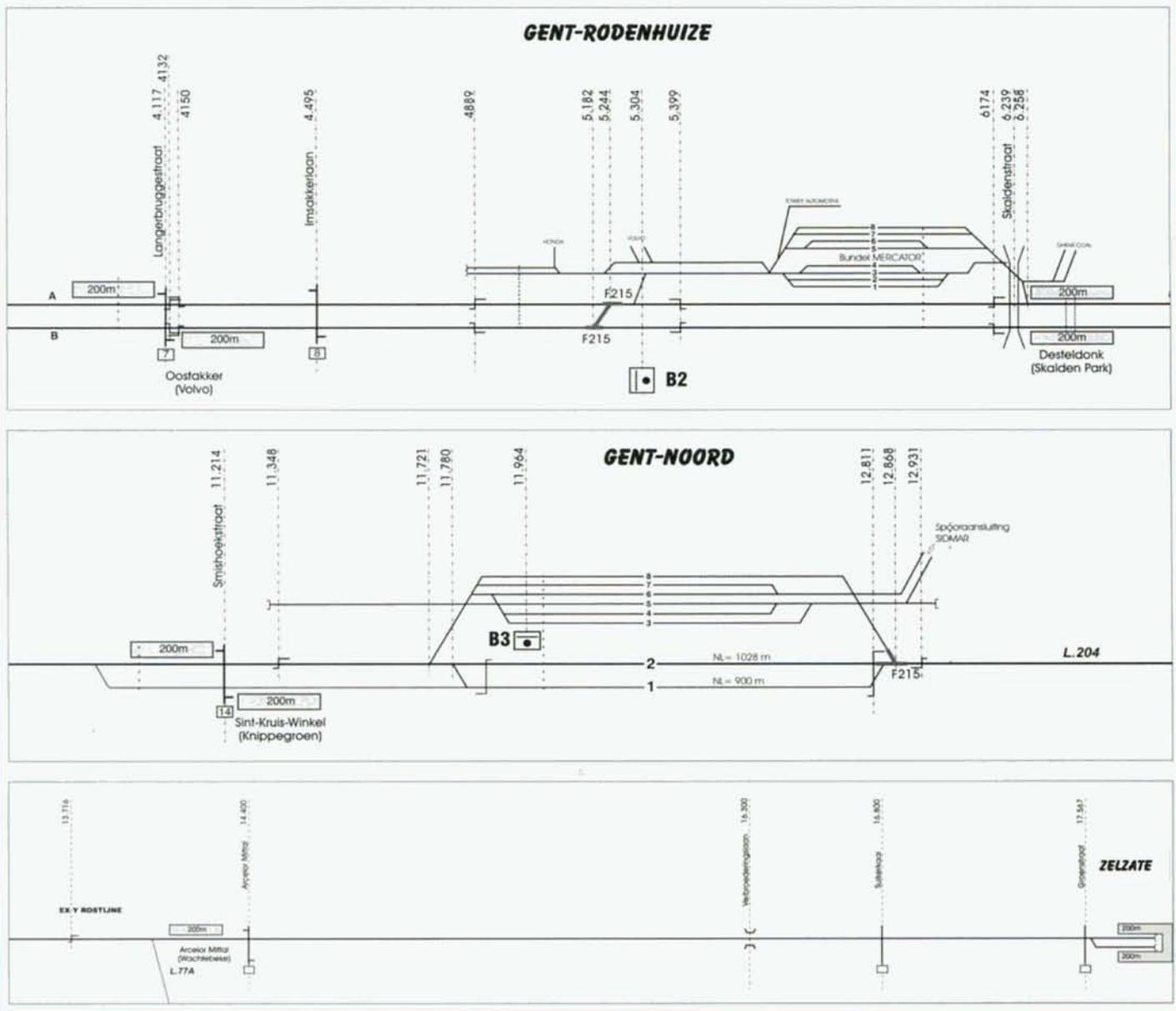
## Ligne 150

Dans le cadre de la modernisation de la dorsale wallonne, les installations de Tamines ont fait l'objet de grands remaniements. A la sortie de la gare, la bifurcation de la ligne 150 vers Aisemont a été déplacée de quelques dizaines de mètres vers Namur, avec construction d'une nouvelle courbe de +/- 500 m de longueur. Ce nouveau tronçon a été mis en service en juin, tandis que l'ancien tracé a immédiatement été défermé. Notre photo montre la nouvelle courbe se dirigeant vers Aisemont et se raccordant, à droite, à la ligne 130.



### Vers une exploitation voyageurs sur la ligne 204 ?

Dans l'éventualité future d'instaurer un trafic voyageurs sur la ligne industrielle 204 Gent-Zeehaven - Gent-Noord - Zelzate, *Infrabel* et la SNCB projettent d'établir cinq points d'arrêt entre Gent-Dampoort et Zelzate : B1 : Oostakker (usine Volvo); B2 : Desteldonk (Skalden Park); B3 : Sint-Kruis-Winkel (Knippegroen); B4 : Arcelor Mittal (Wachtebeke); et B5 : Zelzate. La ligne, qui actuellement est limitée à Wachtebeke où se situe la bifurcation avec la ligne 77A vers Moerbeke (voir 3e carte), devra donc être prolongée de 3,5 km jusqu'à Zelzate. En outre, la vitesse maximale de la ligne sera portée dans le futur de 40 à 80 km/h. L'exploitation pourrait se faire à l'aide d'un tram-train. On ne peut que se réjouir de ce projet et espérer qu'il verra rapidement le jour. Et pourquoi pas, dans la foulée, rétablir le trafic voyageurs jusqu'à Moerbeke-Waas via la ligne 77A ?



### Nouvel atelier d'Arlon

En complément à l'article paru dans *En Lignes 102* page 21 concernant le nouvel atelier d'Arlon, notre lecteur Michel Demoulin nous demande d'apporter les précisions suivantes : « Actuellement, la SNCB a juste pris une décision de principe de construire un nouvel atelier en lieu et place de celui existant à Viville (Stockem), devenu trop vétuste pour recevoir dans des conditions optimales les nouvelles rames *Desiro*. Ce qui n'empêchera toutefois pas de les recevoir dans un premier temps, moyennant divers aménagements à effectuer.

Le nouvel atelier en question, qui sera construit à Arlon, sera un "copié-collé" de l'atelier de Charleroi. Il sera implanté sur la dalle en béton du poste d'entretien

d'Arlon, en bout de la gare, en direction de Luxembourg.

Celui-ci comprendra un hall de 120 mètres de long sur 35 mètres de large, avec trois voies : deux voies d'entretien équipées de passerelles donnant accès à la toiture des rames *Desiro*, et une voie de levage. Sur le côté de l'atelier sera construit un faisceau de 4 voies : une voie d'essai bi-tension de 300 mètres de long et trois voies de garage. L'investissement est de 17,1 millions d'euros.

Une étude d'incidence et de faisabilité est actuellement en cours. La décision finale n'a pas encore été prise ».

### Vers un dédoublement de la Jonction Nord-Midi

La Jonction Nord-Midi (JNM) est un des grands points noir du réseau belge, totalement saturée aux heures de pointes. Pour supprimer ce goulot

d'étranglement, *Infrabel* et la SNCB étudient l'établissement d'une nouvelle JNM. Le but n'est pas de supprimer l'ancienne JNM, mais bien de la dédoubler. Elle aura également 6 voies, avec arrêts à Bruxelles-Midi, Central et Nord. Le tunnel devra être creusé à 50 mètres sous terre, afin de passer sous le métro bruxellois et la Senne. De ce fait, le tunnel débute côté sud à proximité de la gare de Forest-Midi, et côté nord à Schaerbeek. Des trémies d'accès permettront également un accès aux lignes 50A (Gent - Bruxelles) et 124 (Charleroi - Bruxelles). Simultanément, un autre tunnel pourrait venir s'y greffer, pour relier Bruxelles-Midi à la ligne 161 (Etterbeek) afin d'éviter de « faire le grand tour » par Bruxelles-Nord et Bruxelles-Luxembourg, ce qui permettrait de gagner une vingtaine de minutes. La durée des travaux est estimée à 10 ans.

### Le point d'arrêt de Beringen rebaptisé Beverlo

Depuis le 12 juin 2011, le point d'arrêt de Beringen, sur la ligne 15 Hasselt - Mol, a été renommé Beverlo. Ce changement s'explique par le fait que deux nouveaux points d'arrêt devraient voir le jour sur la ligne pour décembre 2012 : le premier à Beringen, le second à Zonhoven. Le nouveau point d'arrêt de Beringen sera situé beaucoup plus près du centre de la ville que l'actuel, lequel en est distant de 5 km. C'est pour cette raison qu'il fut décidé de le renommer Beverlo, village dont il est le plus proche.

**PHOTO 105-39** Le 23 juillet, l'IRe 4418 Mol - Hasselt assuré par le 4189, dessert le point d'arrêt de Beverlo, anciennement Beringen jusqu'au 11 juin 2011. Tim VAN ROOY.



→ Dans le port de Zeebrugge, les faisceaux Pelikaan et Ramskapelle sont totalement isolés l'un de l'autre, bien que parallèles et distants de +/- 1 kilomètre. Tous deux sont accessibles via la ligne 51B (Brugge) - Y Dudzele - Knokke. Lorsqu'un mouvement doit aller d'un faisceau vers l'autre, il fallait l'envoyer vers Zeebrugge ou Brugge puis, après changement de front, le renvoyer vers la ligne 51B. Afin de pallier à cet inconvénient, une voie de raccord a été construite entre les deux faisceaux. Cette vue montre le nouveau raccordement tournant vers la droite vers le faisceau Pelikaan. A gauche, on voit la ligne 51B Knokke - Y Dudzele - (Brugge).  
Eddy VERVOORT, 26 juillet 2011.



← Le chantier du Diabolo avance très vite; la pose des voies et caténaires est pratiquement achevée. Cette photo, prise au milieu de l'autoroute E19 (Bruxelles - Antwerpen), montre la bifurcation au nord du Diabolo. Les deux voies centrales plongeant vers le tunnel se dirigent vers l'aéroport. Les deux voies passant de part et d'autre du tunnel sont celles de la ligne 25N qui se dirige vers Schaerbeek et Bruxelles.  
Machelen, 26 juillet 2011.  
Armand BEERLANDT.

↓ L'ensemble des voies du Diabolo comporte de fortes rampes qui nécessitent des moyens de traction exceptionnels, tel ce train de ballast encadré par six locomotives de la série 55 : à l'avant-plan, les 5507 + 5533 + 5517 + 5540; en queue : les 5526 + 5523.  
Peutie, 25 juillet 2011.  
Lucien CLAEYS.



### Les travaux ont débuté en gare de Mons

A l'horizon 2018, la gare de Mons aura fait peau neuve : un nouveau bâtiment aura remplacé la gare existante - qui ne date pourtant que de 1952 ! - et la physionomie des voies aura été complètement modifiée.

La gare elle-même sera constituée d'une passerelle enjambant les cinq quais et reliera la ville au nouveau quartier des « Grands-Prés », là où se développent commerces, PME et espaces de loisirs. Elle est l'œuvre de l'architecte espagnol Santiago Calatrava, celui-là même qui a construit la gare des Guillemins à Liège. La gare de Mons sera constituée d'un « tube » établi perpendiculairement aux voies, dans lequel on trouvera les commerces et différents services offerts aux voyageurs. Il sera relié à cinq quais, soit dix longueurs : sept seront munies de voies pour la réception des trains, deux seront réservées aux autobus et la dernière concernera les taxis et la dépose-minute. Il s'agira donc vraiment d'un espace multimodal en un même lieu.

Les guichets se trouveront au niveau de la place Léopold, avant la montée vers le passage supérieur.

Divers aménagements seront menés de pair avec la construction de la gare : parkings souterrain côté ville, parking ouvert côté Grands-Prés, édification de divers bâtiments sur les friches actuelles de l'ancien centre routier, de l'entrepôt des



Le nouveau faisceau de 6 voies en cours de construction à la sortie de Mons, le long de la ligne 96 vers Bruxelles. Baudouin DIEU.

douanes et de la remise aux locomotives. La circulation des bus et voitures sur la place Léopold sera également revue.

Ces aménagements amputeront la gare des voies 13 à 22. Avant d'entamer leur démantèlement, un nouveau faisceau de six voies - dont quatre seront électrifiées - est en construction depuis le 23 mai au niveau du poste d'entretien situé au lieu-dit « Aviation », côté Bruxelles. Dès qu'il sera mis en service pour le prochain changement d'horaires du mois de décembre, l'enlèvement des voies 13 à 22 en gare commencera. Diverses phases sont ensuite prévues pour le renouvellement complet des sept voies à quai et de tous les quais.

Initialement prévue pour 2015, année où Mons sera *Capitale européenne de la Culture*, l'inauguration ne devrait avoir lieu qu'en 2018.

### Veolia bientôt entre Liège et Maastricht ?

Suite aux fréquents retards et au peu de voyageurs transportés au départ de Maastricht, la SNCB a décidé de limiter à Visé les IC-O Bruxelles-Midi - Maastricht dès le 12 décembre 2011. Un nouveau train local en correspondance assurera des navettes entre Visé et Maastricht. En réaction, *Veolia Transport* s'est montré intéressé de prolonger sa relation Kerkrade - Heerlen - Valkenburg - Maastricht - Maastricht Randwijck jusqu'en Belgique, avec arrêts à Eijsden (point d'arrêt fermé depuis 2007), Visé, Bressoux et Liège-Guillemins. Si ce projet se concrétise, il s'agira de la première société privée qui assurera un service local en Belgique.

↓ **PHOTO 105-21** Cette année, le Luxembourg-Blankenberge Express était composé de voitures historiques Wegmann des CFL, renforcées par plusieurs voitures des types I6 et I10 de la SNCB. Une voiture-bar louée au Centralbahn AG (NEV 56 80 89-80103-5 D-CBB) accompagnait le train (la 4e voiture derrière la 3014), qui arrive à Blankenberge le 31 juillet 2011. Tim VAN ROOY.



### La SNCB-Holding inaugure la nouvelle gare de Charleroi-Sud

Le dimanche 26 juin, à l'occasion de l'inauguration de la gare rénovée de Charleroi-Sud, la SNCB a organisé des parcours historiques. Au départ de Charleroi-Sud, une rame composée de voitures L et M2, encadrées par la 29.013 et la 5404, a effectué plusieurs trajets vers Walcourt, La Louvière et Lobbes. Pendant ce temps, la P8 du PFT était présentée sous pression en gare. En fin de journée, une avarie à une boîte d'essieu du tender a obligé de garer la 29.013. La P8 a alors pris le relais pour le parcours restant à effectuer entre Charleroi et Nivelles.

La rame avait été acheminée le matin de Schaerbeek à Charleroi-Sud, tractée en double traction par la 29.013 et la P8 (voir page 9), tandis que la 5404 était accouplée en queue. Le retour fut assuré par la P8 seule, avec toujours la 5404 en queue.

➤ *Passage du train historique à Berzée, lors de son retour de Walcourt. Dans ce sens, la 29.013 se trouvait en queue.*  
Maarten SCHOUBBEN.

➔ *Lors du parcours vers Lobbes, le train rencontra à Lobbes, sur le pont de la Sambre, la motrice historique A9515 appartenant à l'ASVi.* Eric BINAME.

↓ *Vu que la 29.013 a subi une avarie à une boîte d'essieu du tender, la P8 du PFT a dû la remplacer pour effectuer le dernier parcours de la journée entre Charleroi-Sud et Nivelles, d'où la rame poursuivit à vide vers Schaerbeek. Ce parcours aurait normalement dû être remorqué en double traction 29.013 + 64.069. Le convoi arrive à Luttre.* Dominique ALLARD.



## Une nouvelle machine chez Crominet

Depuis le 14 juin 2011, une seconde locomotive *Henschel* à trois essieux est arrivée chez le ferrailleur *Crominet Belgium N.V.* à Zutendaal (Genk). Elle est du même type que la première machine, DH500 (*Henschel* 30627 / 1962) (voir *EL 101* p. 31). Outre les manoeuvres internes, elle assure des navettes vers l'usine ALZ de Genk, via la ligne industrielle 230 (Genk-Zuid-Rechterover - Zutendaal).

Cette machine fut mise en service le 20 octobre 1962 chez *Rheinstahl Hüttenwerke AG* à Hattingen (D), où elle reçut le n° 40. En 1975, la société fut reprise par *Thyssen Henrichshütte AG*. En septembre 1979, elle fut renumérotée 56. Le 1er octobre 1988, la société fut une fois de plus reprise, cette fois par *Vereinigte Schmiedewerke GmbH*. En 1979, la machine est vendue au *Kali und Salz GmbH* et utilisée au siège de Heringen où elle porta le n° 1. Le 7 avril 2011, elle est acquise par *Unirail*, une société de reconditionnement de locomotives établie à Recke, et vendue à *Crominet* en juin 2011.



↑ La seconde *Henschel* (n° 30627/1962) de *Crominet*, manoeuvre un train de ferrailles sur la ligne industrielle 230 à Zutendaal (Genk), le 27 juillet 2011. A droite, sur le canal Albert, le bateau "Samoa" est en cours de chargement de sable. *Crominet* n'a rien à voir avec ce chargement. Maarten SCHOUBBEN.

↓ Le 6 juillet 2011, *Captrain* a de nouveau assuré un train jusqu'au raccordement Railport de Lanaken (voir *EN LIGNES 104* page28) pour le chargement de sable. La rame vide, tractée par la 6601, vient de passer le pont au-dessus de la Meuse à Maastricht et se dirige vers Lanaken. Michel de ESCH.



## ← Des Class 66 pour la Pologne transitent par la Belgique

**PHOTO 105-40** Le 16 juin, 4 locomotives Class 66 de DB Schenker ont été transférées d'Antwerpen-Noord à Aachen West par la 2818. Il s'agit des 66159, 66146, 66173 et 66153, en provenance du Royaume-Uni et à destination de la Pologne. Le train débouche du tunnel de La Galoppe, à Hombourg (à l'entrée de la gare de Montzen). M. HANSSENS.

## ↓ La 2349 secourt la PB14

Le 21 juin, la Class 66 PB14 de Crossrail est tombée en détresse entre Schulen et Hasselt, alors qu'elle remorquait le train 48539 Antwerpen-Berendrecht - Aachen West. C'est la 2349 qui a été sollicitée pour dégager le train et l'emmener à Hasselt. Tim VAN ROOY.



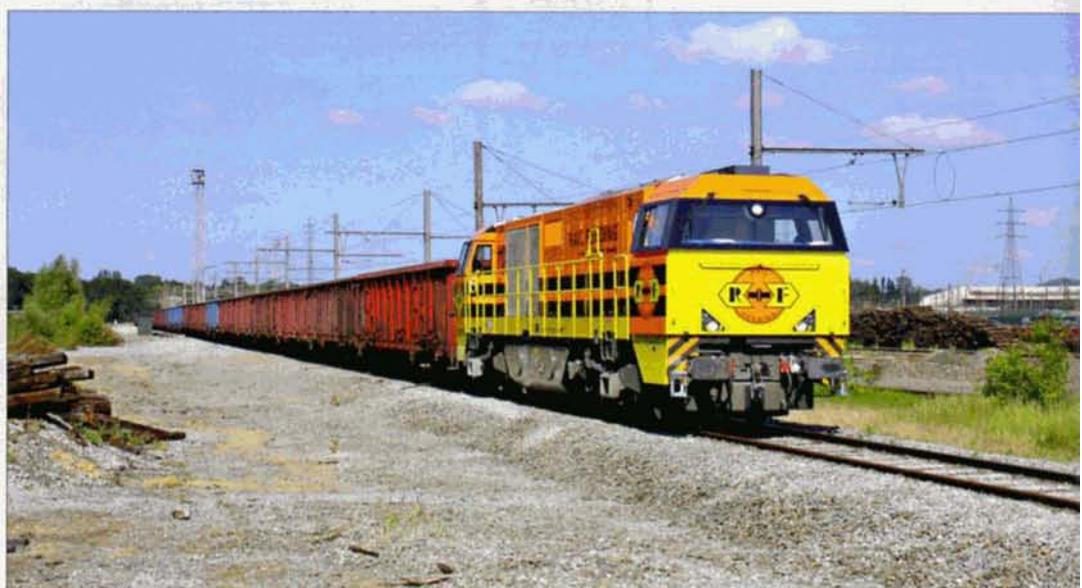
Le 13 juillet 2011, le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF), l'autorité belge de sécurité pour le transport ferroviaire, a délivré à Europorte France un certificat de sécurité - partie B pour le transport de marchandises, y compris pour les marchandises dangereuses. Ce certificat est délivré conformément à la directive de sécurité 2004/49/EC et à la législation belge en la matière. Il est valable jusqu'au 12 juillet 2014 entre les points frontaliers de Mouscron, d'Erquelinnes, de Quévy et de Baisieux et jusqu'à Lessines, Obourg et Antwerpen.

↓ **PHOTO 105-41** Crossrail ne dessert le raccordement de Bierset que de nuit. Ce n'est qu'en cas de gros retard qu'il est possible de photographier un train de jour, comme ce fut le cas le 11 juillet, avec la PB03 et le train 47519 Bierset - Piacebza (It). Par ailleurs, contrairement à ce qui avait été écrit dans notre précédent numéro page 37, ce n'est pas la PB12 qui a quitté Crossrail le 31 mai 2011, mais bien la PB02. La location de la PB20 a cessé le 29 juillet 2011. Depuis les 29 et 30 août, Crossrail loue les DE6311 et DE6314, toutes deux repeintes dans la livrée rouge Crossrail. Simon DERIDDER.





**PHOTO 105-42** ↑  
 Comme indiqué dans notre précédent numéro, Antwerp Rail Feeding a remorqué le 26 juin un train de charbon en provenance d'Ostrava en Tchéquie à destination de Châtelet. Voici ce train tracté par la RF 1101 lors de son passage à Moustier. Serge MARTIN.



**PHOTO 105-43** ↑  
 A son arrivée à Châtelet le 26 juin, la RF 1101 manoeuvre la rame. Le train sera déchargé dans des camions.  
 Christian AUQUIERE.



← La rame vide a quitté Châtelet le 28 juin, toujours tractée par la 1101 qui cèdera la traction à une autre locomotive à Aachen West. Le train est photographié à la bifurcation de Longchamps à Visé-Haut, qui permet de relier la ligne 40 (Liège - Visé) à la ligne 24 (Tongeren - Montzen).  
 Maarten SCHOUBBEN.



← PHOTO 105-44

Le 27 juillet, la 1101 a remorqué une courte rame composée de cinq wagons porte-conteneurs vides entre le triage d'Antwerpen-Noord et Genk-Zuid-Rechter-Oever. Le train arrive ici à l'entrée de la gare de Hasselt et s'engage sur la liaison 35/1 du triangle qui permet de rejoindre la 21A vers Genk.

Tim VAN ROOY.

PHOTO 105-45 →

Au retour vers Antwerpen-Noord, la 1101 n'avait que trois wagons vides à son crochet. Le train est photographié dans le triangle de Hasselt.

Tim VAN ROOY.



## Une seconde G2000

↓ Une seconde G2000 d'ARF est arrivée à Antwerpen en juin. En provenance d'Alpha Train, elle est numérotée 1102 (Vossloh 5001634). Bien que construite en 2008, ARF est le premier utilisateur de cette locomotive. La voici à Antwerpen-Noord le 18 juin 2011.

Wim WINDEY.



## Hongrie

### Fin de parcours pour les MDmot des MAV

À la fin des années '60, pour remplacer sur les lignes secondaires les locomotives à vapeur et une flotte de petits autorails Abmot datant des années '20, Ganz-Mavag proposa, à la demande des Chemins de fer hongrois (MÁV), un autorail composé d'une locomotive avec compartiment fourgon, de 2 à 3 voitures, et d'une voiture-pilote. Le concept était similaire à celui des autorails de la série 40 de la SNCB et permettait de limiter la charge par essieu à 10,5 tonnes, autorisant l'engagement de ces rames sur les lignes faiblement armées.

Désignés MDa puis MDmot, ils furent livrés entre 1970 et 1975 en 42 exemplaires. Ils étaient équipés d'un moteur Diesel Ganz-Jendrassik 12VFE 17/24 de 590 kW et pouvaient circuler à 100 km/h. La transmission était hydromécanique, du type *Hydroganz* de Ganz.

Les voitures-pilotes étaient pourvues d'un groupe électrogène de 95,5 kW permettant d'assurer l'éclairage et le chauffage des voitures.

Les motrices étaient numérotées MDmot 3001 à 3042 (jusqu'en 1974, les 32 engins déjà livrés ont porté les numéros



**PHOTO 105-46** Le 30 avril 2008, un autorail arrive à Vasarosnameny. En tête, la voiture-pilote Btx 028. Philippe DE GIETER.

MDa 3001 à 3032), tandis que les voitures-pilotes portaient les numéros Btx 000 à 039.

Représentant une augmentation énorme du confort sur les lignes secondaires, ils furent rapidement redirigés vers des services à longues distances, et le fourgon motorisé fut aussi utilisé pour la remorque de trains de marchandises sur

lignes secondaires.

Affectés durant leur carrière aux dépôts de Szentes, Pécs, Kaposvár, Szombathely, Zalaegerszeg et Debrecen, le MDmot 3006 assura le dernier service le 17 juin 2011 sur la relation Debrecen - Nagykereki. Le MDmot 3017, remis en livrée rouge et crème d'origine en 2010, est conservé par MÁV-Nostalgia.

**PHOTO 105-47** Le 1er mai 2008, arrivée à Vasarosnameny du MDmot 3021. Philippe DE GIETER.





■ SLOVAQUIE : nouvelles couleurs pour ZSSK Cargo

PHOTO 105-48 ↑ - PHOTO 105-49 ↓ ZSSK Cargo, la division fret des Chemins de fer slovaques, applique une nouvelle décoration bleue et blanche sur son matériel sortant de révision. Ci-dessus : les 756.006 + 756.007 remorquent un train de marchandises sur la ligne Vrutki - Zvolen, au passage à Jazernika le 17 mai 2011. Au nombre de 10, les 756 sont des 750 remotorisées avec un moteur Caterpillar 3512B SCAC de 1455 kW. Marc RIGUELLE.  
 Ci-dessous : la 746.010 arrive à Banska Bystrica en tête d'un train local de marchandises. Les 746 sont construites au départ de locomotives de la série 742 dont seul le châssis est conservé (12 locomotives). Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## Pays-Bas

### NS : retrait des DDM-1 et des 1800

Mises hors service lors de l'adaptation des horaires du 6 septembre 2010, les voitures à deux niveaux du type DDM-1 et les locomotives série 1800 ont été réactivées pendant l'hiver, suite au manque de matériel. Les 2/3 de l'effectif des nouvelles automotrices *Siemens* du type SLT (séries 2400 et 2600 - voir *EN LIGNES 98* page 37) n'avaient en effet pas supporté les chutes de neige de décembre 2010... Cette résurrection fut cependant de courte durée et l'engagement des 1800 a pris fin, cette fois définitivement, en mars 2011.

Les voitures du type DDM-1 furent les premières voitures à deux niveaux mises en service sur le réseau néerlandais, en 1985. La série était composée de 13 voitures-pilotes de 2e classe, 33 voitures de 2e classe et 29 voitures mixtes 1e/2e classe (type ABv); elles étaient destinées aux trains directs

(Sneltrein et Intercity).

Initialement, les DDM-1 circulaient en rames réversibles composées de 7 voitures; par la suite, ces rames furent raccourcies, permettant d'incorporer des voitures DDM-1 en renfort dans les rames composées de voitures ICR utilisées sur la relation Intercity Haarlem - Maastricht / Heerlen (une ou deux voitures à deux niveaux par rame). Utilisées jusqu'en décembre 2006 sur la relation Alkmaar - Amersfoort, en 2010, les DDM-1 auront terminé leur carrière sur les relations Amsterdam - Haarlem - Breda, Hoofddorp - Lelystad et Amsterdam - Enkhuizen.

Les DDM-1 étaient utilisées avec les locomotives série 1800 qui, vu leur incompatibilité avec le reste du matériel réversible des NS, sont aussi victimes de la disparition des DDM-1 et ont été garées.

Les 1800 NS, dérivées de la BB 7200 SNCF, ont été livrées entre 1981 et 1983 par *Alstom*. Ces locomotives Bo'Bo' 1500 V de 4600 kW aptes à 180 km/h faisaient alors partie d'une série de 58 locomotives, numérotées 1601 à 1658. Lors de la séparation des activités voya-

geurs et marchandises des NS en 1999, les 21 locomotives attribuées à la division voyageurs "NS-Reizigers" furent renumérotées dans la série 1800 (les 1638 à 1658 devenant les 1838 à 1858). En 2002, 14 locomotives furent encore renumérotées après avoir été vendues par *NS-Cargo* à *NS-Reizigers* (1823, 1824 et 1826 à 1837).

Si les 1800 sont désormais à l'arrêt, huit locomotives marchandises de *NS-Cargo* (maintenant incorporé dans *DB-Schenker Rail*) sont encore en service, mais leur incapacité à circuler dans le port de Rotterdam et sur la Betuweroute (électrification en 25 kV 50 Hz) limite leur utilisation. Quatre locomotives (1606, 1609, 1619 et 1621) ont été vendues en 2008 à ACTS (maintenant HUSA - voir *EN LIGNES 102* page 41) et ont remplacé les couplages de 1250 (ex.NS série 1200) et 6700 (ex.SNCB série 62/63).

La 1856 a rejoint les collections du musée des chemins de fer d'Utrecht et est maintenue en état de marche; en juin 2011, les 1827 et 1834 ont été vendues à la société privée *Locon Benelux* qui les engage en tête de trains d'immondices.

**PHOTO 105-50** Le 27 avril 2010, la 1848 traverse les champs de fleurs à Hillegom en tête d'une rame de voitures DDM-1 circulant comme Sneltrein Amsterdam - Haarlem - Den Haag - Rotterdam - Breda. Philippe DE GIETER.



## La fin des 6700 chez HUSA

Le dernier train de conteneurs Leeuwarden - Maasvlakte a circulé le 30 mai 2011, assuré par HUSA (anciennement ACTS). Le transport est désormais assuré par voie fluviale. Cette suppression de service a comme conséquence la fin de l'utilisation des 6700 (ex. 63 SNCB). La 6702 (ex. 6325 SNCB), affectée aux manœuvres à Leeuwarden, était la dernière des cinq locomotives acquises par ACTS en 1999. La 6702 est garée à Waalhaven avec les 6701 (ex. 6321), 6703 (ex. 6391) et 6705 (ex. 6393). La 6704 (ex. 6392 SNCB) a été démolie en octobre 2004.



**PHOTO 105-51** Le 2 juillet 2009, la 6702 manoeuvre à Leeuwarden. Elle fut la dernière 6700 active. Son état extérieur était plus que lamentable ! Pierre HERBIET.

## Bientôt un nouveau venu aux Pays-Bas : Hermes

La société *Hermes* a remporté le marché pour l'exploitation du transport régional de voyageurs dans la région Arnhem - Nijmegen à partir de décembre 2012. Cette concession comprend le réseau

d'autobus et la relation ferroviaire Arnhem - Doetinchem, actuellement exploitée par *Syntus*. *Hermes*, une filiale du groupe *Connexion*, est un nouveau venu sur le rail et recevra 9 autorails du type GTW livrés par *Stadler* (voir vue d'artiste ci-contre).



**PHOTO 105-52** Cette année, ce n'est plus Rail Feeding qui assure les manoeuvres des trains-autos à 's Hertogenbosch. EETC (European Express Train Charter) a en effet acquis les deux machines du type V60 de l'ex. DDR. Elles ont été repeintes dans la décoration bordeaux EETC et numérotées 504 et 505 (ex. Volker Rail 106-1 et 106-2). Jean-Luc VANDERHAEGEN, 29 juillet 2011.



## Allemagne

### Nouvelle extension du tram-train de Saarbrücken

Alors que le réseau de tram de Saarbrücken fut fermé en 1965, une ligne fut rouverte en 1997, exploitée à l'aide de trams-trains. Reliant Saarbrücken à Sarreguemines en France (30,5 km), cette ligne internationale emprunte sur 14,5 km la ligne ferroviaire Brebach - Sarreguemines, sur laquelle le tram-train peut circuler à 90 km/h. Son exploitation est assurée par une série de 28 unités triples de 37 m de longueur, pouvant circuler sous 750 V continu et 15 kV sur les sections DB et SNCF. Pour cela, une voie de la gare de Sarreguemines est électrifiée en 15 kV. La fréquence d'exploitation est d'un train au minimum toutes les 30 minutes, avec des intervalles descendant sous les 7 minutes sur la partie centrale de la ligne.

Le 26 septembre 2009, la ligne fut prolongée au nord, de Riegelsberg Süd à Walpershofen Etzenhafen. Tout récemment, au mois de septembre



Le train-tram dans les rues de Saarbrücken, 14 avril 2011. Ron SMITH.

de cette année, une nouvelle extension a été mise en service jusqu'à Heuswiler Markt, en utilisant partiellement l'assiette de l'ancienne ligne et des sections nouvelles. En 2013, la ligne atteindra Lebach et aura alors une longueur totale de 44 km. Ces deux extensions, dont les travaux ont débuté en 2004 n'ont pas été sans mal, car des anciens terrains miniers devenus instables ont nécessité le remplacement ou la construction de nou-

veaux ponts, ainsi que le percement d'un tunnel.

Des projets de nouvelles lignes existent mais se heurtent à des problèmes de financement.

Le tram-train de Saarbrücken est devenu très populaire et connaît un succès croissant, avec plus de 60.000 voyageurs transportés quotidiennement. Un bel exemple à suivre !

Ron SMITH.

### Allemagne : avenir incertain pour la Döllnitzbahn

Longue de 18,7 km à l'écartement 0,750 m, exploitée par la *Döllnitzbahn GmbH* et subsidiée par le *Nahverkehrsraum Leipzig* (ZVNL), la *Döllnitzbahn* relie Oschatz à Glossen (voir *EN LIGNES* 52 page 12). Le *Nahverkehrsraum Leipzig* ne voulait plus subsidier la ligne au delà du 7 juillet 2011, signifiant irrémédiablement sa fermeture pour la fin de cet été. Il n'en sera heureusement rien, car la ligne a été sauvée in extremis et provisoirement grâce au gouvernement local de Saxe, qui financera le service jusque fin 2012. Ceci permet de gagner du temps, car un nouveau contrat avec l'Etat de Saxe devrait débuter le 1er janvier 2013 pour l'exploitation de toutes les lignes à voie étroite. Les communes espèrent ainsi que la ligne de Oschatz sera intégrée dans le nouveau contrat.

**PHOTO 105-53** Le 30 mai 2011, un train de voyageurs remorqué par la 199 030 arrive à Schweta. Il s'agit de l'ex. 2091 010 des Chemins de fer autrichiens. Wim DE RIDDER.





**PHOTO 105-54** Situé sur la ligne de la Moselle Trier - Koblenz, le Kaiser Wilhelm Tunnel sera bientôt dédoublé par un tout nouveau tunnel en cours de percement depuis 2010. Long de 4205 m, ce tunnel est situé entre Ediger-Eller et la gare de Cochem. Après la mise en service du nouveau tunnel à simple voie, l'ancien tunnel sera assaini et remis en service, également à simple voie, en 2016. Le 27 juin, un train de déblais provenant du chantier de percement du nouvel ouvrage traverse le pont sur la Moselle à Bullay, en direction de Trier. En tête, la 211 134 de la société allemande RTS (Rail Transport Service); cette machine fut livrée par Krauss-Maffei en 1965 (n° 19254). Après sa radiation au dépôt d'Oldenburg le 17 décembre 1987, elle fut vendue aux Chemins de fer grecs (OSE 418). En septembre 2002, le PEG (Prignitzer Eisenbahn) la rachète. Après révision, elle est remise en activité chez RTS. Christian VANHECK.

## TELEX....

### ALSTOM - FRANCE

● Le 14 juin 2011, Alstom a présenté dans son usine de Reichshoffen (Alsace) le premier train *Régiolis*. *Régiolis*, est issu de la gamme de trains régionaux *Coradia*. Doté d'une grande modularité, *Coradia Polyvalent* est un train régional à un niveau qui offre plusieurs types de configurations techniques et d'aménagements pour les passagers. Il peut circuler à une vitesse de 160 km/h, en version électrique ou bi-mode, et sous deux tensions (25 kV et 1500 V). Il peut être décliné en versions transfrontalières pour circuler sur les réseaux allemand et suisse avec une tension de 15 kV. Son plancher bas intégral permet aux voyageurs de bénéficier d'une accessibilité maximale. Les bogies moteurs placés aux extrémités limitent les vibrations et le niveau sonore. Sa conception répondent à un double objectif : faciliter la maintenance et optimiser le coût global d'exploitation. Fin juin ont débuté les premières phases d'essais au cours desquelles 10 rames participeront aux essais dynamiques dans toute la France.

A ce jour, 166 rames ont déjà été commandées par les régions Alsace, Aquitaine, Auvergne, Basse-Normandie, Haute-Normandie, Lorraine, Midi-Pyrénées, Pays de la Loire, Picardie, Poitou-Charentes et Provence-Alpes-Côte d'Azur. Les livraisons de ces rames interviendront entre mars 2013 et mi-2015.



La première rame *Régiolis* lors de sa présentation à Reichshoffen le 14 juin.

### POLOGNE - TCHEQUIE

● Le 7 avril, les ministres du transport polonais et tchèque ont signé un accord pour la réalisation de deux lignes à grande vitesse entre les deux pays. La première reliera Katowice (PL) à Ostrava (CZ) et fait partie du corridor Warsawa - Wien; la seconde Wrocław (PL) à Praha (CZ), faisant partie du corridor Poznan - München.

### ALSTOM STENDAL

● Lors du salon *Transport Logistic* à München en mai 2011, Alstom Stendal a présenté son projet de locomotive diesel de moyenne puissance type H3. Cette locomotive, destinée aux manœuvres et à la remorque de trains de marchandises légers, pourra circuler à 100 km/h. Avec ses trois essieux, elle pourra être équipée, au choix du client, soit d'une motorisation hybride avec un moteur de 350 kW, un ensemble de batteries, et une transmission électrique, soit de deux moteurs de 350 kW, soit d'un moteur de 1000 kW avec une transmission hydraulique. Des moteurs MTU et Caterpillar seront proposés.



Vue d'artiste de la locomotive de manœuvre H3 développée par Alstom Stendael.

## Autriche

### La nouvelle ligne du Koralmbahn

Le *Koralmbahn* est une ligne nouvelle, longue de 125 km, en construction entre Graz et Klagenfurt. Un tunnel de 32.9 km est le principal élément de cette ligne qui sera ouverte en 2022, principalement pour le transport de fret, mais aussi pour des trains de voyageurs circulant à 250 km/h. Le chantier a été initié en 2002 et planifié de manière à pouvoir utiliser des sections de la ligne sans attendre la mise en service du tunnel du Koralm. Ainsi, depuis décembre 2010, la section Feldkirchen - Werndorf - Wettmannstätten est exploitable commercialement, et un service S-Bahn a été instauré entre Graz et Wettmannstätten, exploité par le GKB (Graz-Köflacher Bahn). Pour assurer cette relation, le GKB a commandé à *Stadler* une série de 13 autorails du type GTW 2/8, mais leur mise en service sur le *Koralmbahn* est retardée par des problèmes avec l'homologation du système de sécurité PZB90. Le GKB a donc été obligé de

**PHOTO 105-56** La 218 156 ex. DB appartenant à la société suisse Heros Rail, louée au GKB, en tête d'un train de voyageurs à Dietmannsdorf, le 8 juin 2011. Michel HANSENS.



**PHOTO 105-55** La 2016 906 de RTS louée par le GKB, en gare de Gross Sankt Florian, le 30 mai 2011. William BOECKX.

trouver du matériel de remplacement : des locomotives du type ER 20 *Siemens* de RTS Swietelsky (les 2016 905, 906 et 907) et des locomotives de la série 218 originaires des Chemins de fer allemands (DB) appartenant à la société

suisse *Heros Rail Rent GmbH*. Ces machines sont louées et utilisées avec des rames de voitures à deux niveaux du GKB. *Heros Rail Rent GmbH* possède les 218 117 et 218 156 ex-DB.

William BOECKX.



## **GKB :** **les 5063 en service**

Les 13 nouveaux autorails *Stadler* type GTW 2/8 de la série 5063 ont été mis momentanément en service sur la ligne Ebiswald - Graz (via Lieboch) et Köflach - Graz, en attendant l'homologation de leur équipement de sécurité PZB. Ils peuvent transporter 141 voyageurs assis, à 140 km/h maximum.

**PHOTO 105-57** →  
L'autorail GTW 2/6 n° 5063 003 en gare de Gross Sankt Florian, le 30 mai 2011. William BOECKX.



## **StLB : engagement des automotrices Stadler**

Le *Steirmärkische Landesbahn* (StLB) a réceptionné de septembre à octobre 2010 trois automotrices GTW 2/6 de *Stadler* (StLB 4062 001 à 003). Ces rames connaissent également des problèmes d'homologation. En attendant d'obtenir celle-ci, elles sont engagées sur la ligne Ubelbach - Peggau. Ces automotrices, d'une puissance de 1100 kW et pouvant circuler à 140 km/h, ont une capacité de 97 places assises.

← **PHOTO 105-58**  
L'automotrice 4062 002 du STL arrivant en gare de Ubelbach le 31 mai 2011. William BOECKX.



## **Mariazellerbahn**

Depuis le 12 décembre 2010, l'exploitation de la célèbre *Mariazellerbahn* est passée des ÖBB au Növog (Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH - voir EL 101 page 37). Sur les parois latérales du matériel, un petit logo *Növog* a été placé. En outre, la ligne Obergrafendorf - Mank (voir EL 101 page 37) est sauvée. Les bourgmestres ont réussi à convaincre le Növog de la garder en état. A partir de 2012, un service touristique y sera organisé.

**PHOTO 105-59** → Le 24 mai 2011, en gare de Obergrafendorf, la 1099.002, datant de 1911 et toujours habillée dans la livrée ÖBB, attend son prochain départ. A droite, un drapeau signale le nom du nouvel exploitant. William BOECKX.



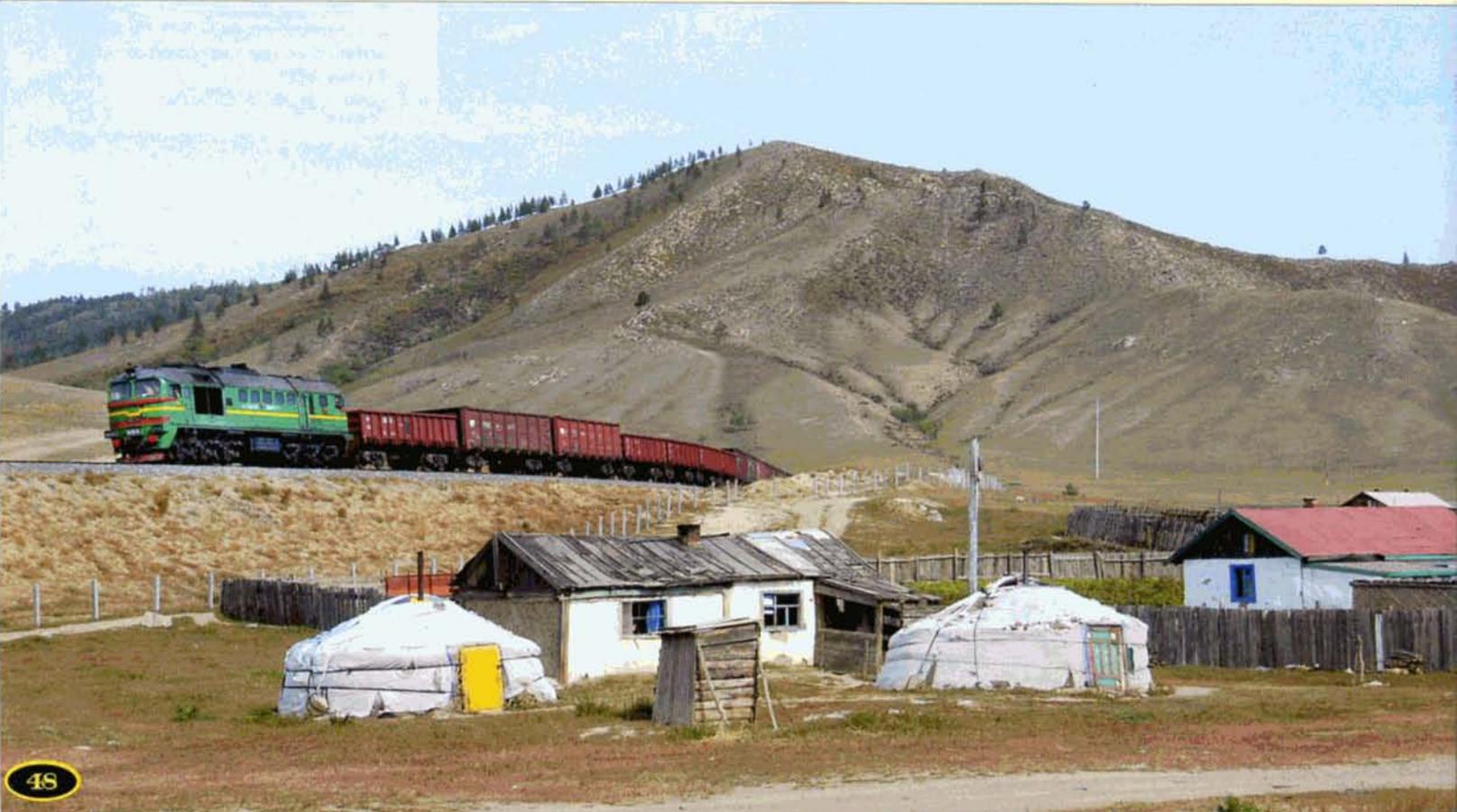
# Le rail en Mongolie



D'une superficie égale à 1.568.000 km<sup>2</sup> et comptant 2,8 millions d'habitants, la Mongolie est traversée du nord au sud par une ligne de chemin de fer, le "Transmongolien". Etablie à l'écartement de 1520 mm et d'une longueur de 1150 km, elle relie Sūchbaatar à la frontière russe à Zamyun Uud à la frontière chinoise.

Chaque pays dispose de sites ferroviaires grandioses. En Mongolie, c'est à Khonkhor (à 50 km au sud d'Ulaanbaatar) qu'il faut se rendre pour observer les convois qui franchissent le "Bumbat Pass". En direction d'Ulaanbaatar, un couplage de 2TE116 louées aux Chemins de fer russes (afin de disposer de locomotives plus puissantes que les "Taïga Trommel" M62 et 2M62) s'engage dans la grande boucle qui lui permettra d'atteindre la gare de Khonkhor (en arrière-plan). 16 septembre 2010. Jean-François HUART.

Le caractère mongol de la photo est bien représenté au travers de la présence de yourtes le long d'un nouvel embranchement ferroviaire vers une mine de minerai de fer, entre les gares de Eruu et de Zagaan Khaalga (à mi-chemin entre Darchan et Sūchbaatar, dans le nord du pays). C'est la M62YM-015 qui est en tête de la rame marchandises. 19 septembre 2010. Jean-François HUART.





*Le train 272 en provenance de Süchbaatar quitte la gare d'Emeelt et va parcourir les derniers kilomètres qui le séparent de la capitale Ulaanbaatar. Il est tracté par la M62YM-010. 15 septembre 2010. Jean-François HUART.*

*Toujours dans le Bumbat Pass, le train 286 Ulaanbaatar - Sainshand grimpe péniblement la côte menant à la gare de Bayan avec, en tête, la 2M62-0498 et la 2M62-061A. 16 septembre 2010. Jean-François HUART.*





*Pays montagneux et désertique, la Mongolie présente peu de paysages comprenant des plans d'eau. C'est le cas pourtant entre les gares de Darchan-1 et Darchan-2 où est photographié le train 272 Sūchbaatar-Ulaanbaatar remorqué par la 2M62M-062. 19 septembre 2010. Jean-François HUART.*

*Nouveauté sur le réseau mongol : la 2TE116UM-001. Elle remorque un train de marchandises en provenance de la frontière chinoise et à destination d'Ulaanbaatar. La construction des 2TE116U (pour la Russie) et 2TE116UM (23 unités pour la Mongolie) a débuté en 2010 chez Lugansk. Ces locomotives doubles sont équipées de moteurs Diesel Kolomna. Leur puissance s'élève à 7210 CV pour les 2TE116U et 8160 CV pour les 2TE116UM. Outre leur puissance plus élevée, les 2TE116UM se distinguent des 2TE116U par leurs filtres doubles destinés à faire face aux tempêtes de sable. Khonkhor, 16 septembre 2010. Jean-François HUART.*





Un train de marchandises vient de quitter la gare de Zuunharaa et se dirige vers le sud-est en direction d'Ulaanbaatar. Il est remorqué par la 2ZAGAL-007, une ex-2TE10 (2TE10M-3128) modernisée par General Electric. A noter que les 5 premières ZAGAL sont issues d'ex. 2M62, les sixième et septième, d'ex. 2TE10. 17 septembre 2010. Jean-François HUART.

Une image qui va se raréfier. Depuis l'apparition de locomotives 2TE116 prises en location auprès des RZD (Chemins de fer russes), les "Taiga Trommel" se font moins présentes en tête des trains de marchandises le long du Transmongolien. Dans le désert de Gobi, la 2M62M-062 approche de la gare de Sainshand. 22 septembre 2010. Jean-François HUART.





**PHOTO 105-68** Le 11 mai, l'automotrice historique assure un parcours entre Antwerpen-Centraal et Bruxelles-Nord, ici en passage au saut-de-mouton de Weerde. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

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

suite des numéros 98, 99, 101, 102, 103 et 104

### L'automotrice-musée

On se souviendra que les deux dernières rames de 1935, les A11 et A12, furent utilisées pour la dernière fois le 20 août 1962. Officiellement, elles furent radiées par le PV 67 du 3 mars 1964.

A ce moment, la SNCB décida de préserver une automotrice. Son choix se porta sur la rame A12, qui était composée des motrices 213.012 et 217.012, encadrant les remorques 212.211 et 215.205.

L'automotrice fut alors envoyée au dépôt de Leuven, où elle resta durant près de 20 ans garée à l'extérieur.

Au début de 1983, elle fut transférée à l'Atelier Central de Mechelen afin d'être entièrement restaurée et remise en ordre de marche dans la perspective des festivités liées au 50<sup>e</sup> anniversaire de la traction électrique et du 150<sup>e</sup> anniversaire des chemins de fer en Belgique, dont les deux dates coïncidaient en mai 1985.



La rame historique A12 garée devant l'abri-musée de Leuven en août 1978. Collection PFT.



**PHOTO-THEME 105** *L'automotrice historique a effectué son premier parcours d'essai le 31 janvier 1985. Par la suite, tous les jeudis, elle sera testée entre Mechelen et Landen. A ce moment, elle n'avait pas encore reçu sa peinture définitive. Le 24 mars, passage à Hever sur la ligne 53, lors du retour vers Mechelen. Pierre HERBIET.*

**PHOTO-THEME 105** *Le 31 janvier 1985, la rame A12 arrive à Leuven, lors d'un trajet vers Landen. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



#### PHOTO 105-69

Au début du mois d'avril, l'automotrice reçut sa peinture définitive. Le 2 mai 1985, l'atelier de traction électrique de Schaerbeek procéda aux derniers réglages et vérifications.

Pierre HERBIET.

L'automotrice fut remise dans son état d'origine, dans la belle livrée bleu et crème. Elle conserva toutefois ses deux phares blancs, ce qui est historiquement incorrect puisqu'à cette époque elle n'avait qu'un seul feu blanc (les deux feux blancs ne furent placés qu'à partir de 1954, alors que la livrée bleu et crème était abandonnée).

Elle effectua son premier essai en ligne le jeudi 31 janvier 1985, entre Mechelen et Leuven. A ce moment, elle n'avait pas encore reçu sa peinture définitive; seule la couche de couleur primaire avait été appliquée sur la carrosserie. Par la suite, elle fut envoyée en ligne tous les jeudis, pour un parcours d'essai aller-retour entre Mechelen et Landen. Le 28 mars, elle fut testée jusqu'à Arlon afin de vérifier son comportement sur les longues rampes de 16‰ de la ligne du Luxembourg.

Au début du mois d'avril, elle entra à nouveau à l'Atelier Central de Mechelen pour recevoir cette fois sa peinture définitive.

Le lundi 6 mai 1985, soit 50 ans et un jour après l'inauguration de la traction électrique entre Bruxelles-Nord et Antwerpen-Centraal (pour rappel le 5 mai 1935), l'automotrice effectua son premier grand parcours historique entre Bruxelles-Central et Mechelen en présence du roi Baudouin. Le retour à Bruxelles s'effectua à bord d'un train historique composé de voitures du type L et remorqué par l'Atlantic 12.004.

Par la suite, jusqu'au mois d'octobre, l'automotrice effectua de nombreux parcours historiques dans tout le pays :

- 11, 12, 25 et 26 mai : Bruxelles-Midi ↔ Antwerpen-Centraal;
- 18 et 19 mai : Bruxelles-Midi ↔ Mechelen;
- 1er juin : Mons ↔ Saint-Ghislain;
- 8 juin : Luttre ↔ Charleroi-Sud;
- 9 juin : Gent-St.P. ↔ Dendermonde;
- 15 juin : Arlon ↔ Marloie;
- 6 et 7 juillet : Brugge ↔ Knokke;
- 13 et 14 juillet : Brugge ↔ Blankenberge;
- 20 et 21 juillet : Brugge ↔ Oostende;
- 24, 25 août et 15 septembre : Leuven ↔ Mechelen;
- 28 et 29 septembre : Mechelen ↔ Gent-Sint-Pieters;
- 12 octobre : Arlon ↔ Luxembourg;
- 19 et 20 octobre : Liège ↔ Verviers.



#### PHOTO 105-70 ↑ - PHOTO-THEME 105 ↓

Le 3 mai, l'automotrice effectua un dernier parcours d'essai entre Leuven et Landen. Ces deux photos ont été prises lors de son passage en gare de Tienen à l'aller et au retour. Pierre HERBIET.





**PHOTO-THEME 105** *L'automotrice historique débuta les parcours pour le public le 11 mai. Les 18 et 19 mai, elle circulait entre Bruxelles et Mechelen, photographiée à Weerde lors d'un trajet vers Bruxelles.* Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Après cette année festive, les sorties de la rame historique se feront malheureusement très rares. Elle participa notamment aux fêtes du 150e anniversaire de l'arrivée du rail à Liège, où elle effectua un parcours jusqu'à Aachen Hbf. Le 31 mars 1990, elle fut affrétée une dernière fois par le PFT pour le grand voyage "Mémorial électrique" qui aligna également les 101.012 (2912) et 120.002 (2802). L'automotrice fut ensuite "oubliée" dans l'ancien atelier des voitures de Schaerbeek, où des infiltrations d'eau et des coulées de béton pourri ont provoqué d'énormes dégâts à la carrosserie. Quel gâchis...

Depuis quelques années, elle est garée avec les voitures royales sur une des trois voies isolées dans l'atelier Diesel de Schaerbeek.

Son avenir est incertain, puisqu'il n'est pas prévu dans l'état actuel des choses de la préserver intégralement. Dans le futur musée des chemins de fer de Schaerbeek, seule une des motrices serait présentée, par manque de place. Réduite à trois caisses, l'automotrice n'aurait alors plus aucun avenir.

*Le 15 juin, le public pouvait parcourir la ligne du Luxembourg entre Marloie et Arlon. Passage dans les courbes de Poix-Saint-Hubert, en direction d'Arlon.*  
Pierre HERBIET.



De nombreuses activités furent organisées à l'occasion du 150e anniversaire du rail à Liège en juin 1988. A cette occasion, l'automotrice de 1935 effectua le 26 juin un aller-retour entre Liège-Guillemins et Aachen Hbf !

**PHOTO-THEME 105** →

La date du 26 juin coïncidait avec l'arrêt de circulation des autorails de la série 46 entre Welkenraedt et Aachen Hbf. Voici un parallèle entre la rame historique et le 4608 qui assurait l'ultime parcours régulier d'un 46 à Aachen Hbf.  
Michel HANSSSENS.



**PHOTO-THEME 105** →

L'automotrice sous la marquise d'Aachen Hbf.  
Pierre HERBIET.



**PHOTO-THEME 105** ↓

Lors du voyage du retour vers Liège, l'automotrice vient de traverser le Buschtunnel long de près de 700 m, et arrivera dans quelques instants à la frontière belge.  
Pierre HERBIET.





**PHOTO 105-71** Le 31 mars 1990, le PFT organisait un voyage baptisé "Mémorial de la traction électrique", sur l'axe Antwerpen - Bruxelles - Charleroi. Il mit en scène l'automotrice de 1935, la 101.012 (2912) et la 120.002 (2802). Cette dernière fut, pour l'occasion, remise dans sa version des années '60. L'automotrice pavoise sous la coupole d'Antwerpen-Centraal. PFT.

**PHOTO-THEME 105** A la sortie de la verrière d'Antwerpen-Centraal, les trois vedettes du jour se laissent photographier par les nombreux participants. Certainement un des voyages PFT qui a le plus marqué les amateurs ! PFT.





↑ Les 28 et 29 septembre, l'automotrice assurait des parcours entre Mechelen et Gent-Sint-Pieters. La voici à l'arrêt en gare de Dendermonde le 28 septembre.  
Wim WINDEY.

→ Les 20 et 21 juillet, la rame historique circulait entre Brugge et Oostende. L'automotrice passe à Oudenburg, en direction de Brugge.  
Hubert DESCHEPPER.

↓ **PHOTO-THEME 105**

Le 8 juin 1985, l'automotrice assurait des navettes entre Charleroi-Sud et Luttre. Arrivée en gare de Luttre.  
Serge MARTIN.





## Les plus beaux sites de Belgique

### Landelies

La ligne 130A Charleroi - Erquelinnes ne supporte qu'un trafic voyageurs très faible : un train local par heure, parfois prolongé jusqu'à Jeumont en France. Ils sont tous assurés par des automotrices doubles. Par contre, le trafic marchandises est très important, drainant un flux venant d'Allemagne, des régions industrielles liégeoise et carolorégienne, vers tout le nord de la France et le tunnel sous la Manche. Les trains sont remorqués par des locomotives électriques polytensions : 36000 SNCF, 12 et 29 SNCB, ainsi que locomotives Diesel de la série 67400 de la SNCF. Situé entre les gares de Landelies et de Thuin, la sortie sud du tunnel de Landelies offre un beau point de vue en direction d'Erquelinnes. Un peu plus loin, toujours en direction d'Erquelinnes, un autre site permet en fin de journée de photographier les trains venant de Charleroi.

↑ **PHOTO 105-62** Le 19 avril 2011, passage du train E44824 Monceau - Tergnier à la sortie du tunnel de Landelies. Serge MARTIN.

↓ **PHOTO 105-63** Le même jour, en fin de journée et 4 kilomètres plus loin, à Thuin, la 36013 remorque le train de coils E44824 Chertal - Revigny. Serge MARTIN.



# Les wagons-ferry pour transport de coils type 5030H0

## Construction

En 1979, *Linke Hofmann Busch* (LHB) construisit une série de 75 wagons-ferry à bogies et capots télescopiques destinés au transport de coils, pour le compte de la firme de location de wagons VTG. Ces véhicules furent utilisés au Royaume-Uni. Ils reçurent le code lettres Taffhis et les numéros UIC 21 70 059 9 000 à 074.

En 1980, ils sont renumérotés 33 70 589 9 000 à 074. ils garderont ces numéros jusqu'en 1989.

En 1985, *Linke Hofmann Busch* livra deux nouvelles séries de wagons :

- 30 pour VTG au Royaume-Uni, avec les numéros 30 70 589 9 075 à 104;
- 50 wagons pour VTG en Allemagne, où ils reçoivent les numéros UIC 33 80 474 6 400 à 449 et le code lettres Sfhimmns.

En 1989, l'ensemble des wagons est repris par la firme *Tiphook Rail* section anglaise ou allemande suivant les séries. Ils conservent leur livrée grise mais avec l'inscription *Tiphook*.

En 1996, les 50 wagons allemands sont renumérotés 33 80 466 7 000 à 049 et commencent à recevoir une nouvelle couleur bleu nuit avec l'inscription *Tiphook Rail*.

En 1997, les wagons *Tiphook Rail* anglais sont renumérotés pour devenir les 33 70 089 9 000 à 104. Ils sont repris une troisième fois vers 1997-1998 par la société *General Electric Railways Services* (GERS). Simultanément, les wagons allemands sont peu à peu repris par la GERS anglaise, où il sont renumérotés à partir de 33 70 089 9 000, dans la même série que les wagons anglais.

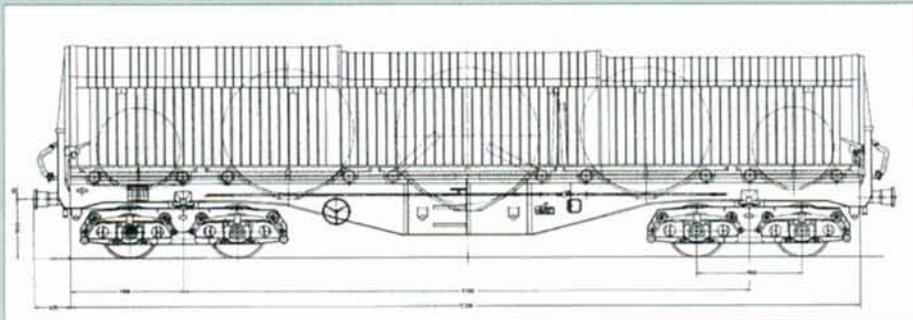
Tous ces wagons ne se différencient que par quelques détails techniques au niveau des freins, attelages et suspensions.

La première série construite en 1979 avait le frein à air, le frein à vacuum et une conduite blanche. Ils étaient équipés d'un l'attelage à vis aux normes UIC.

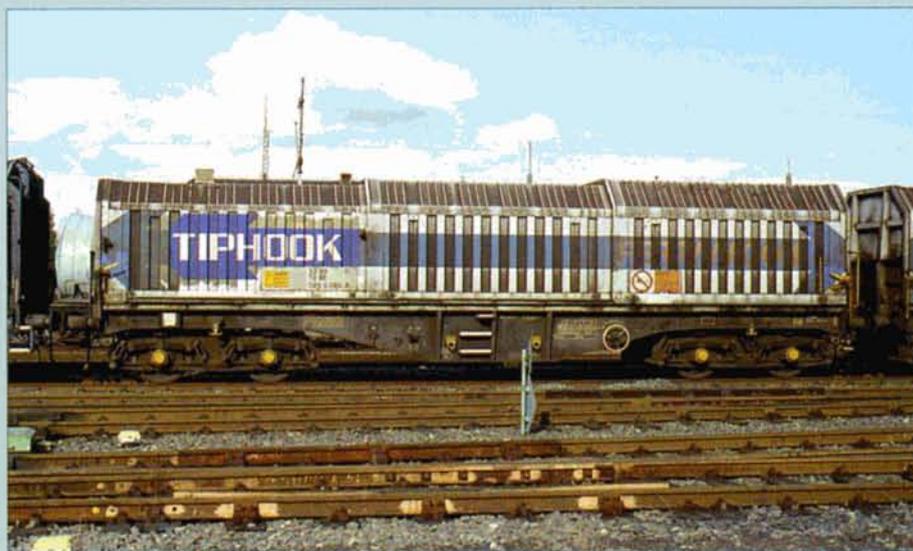
Les wagons de la série 33 70 589 9 075 à 104 étaient équipés d'attelages à vis internationaux et d'un accélérateur de vidange intervenant en cas de freinage d'urgence.

VTG et *Tiphook Rail* sont des sociétés de location de wagons. Si des wagons devaient être loués à des firmes sur le continent, il n'y avait pas de problèmes pour

→ Le wagon VTG anglais 33 70 589 9 087-2 au Wolverhampton Steel Terminal, le 29 mars 1989. Il a été construit par LHB en 1985. Paul BARTLETT.



Le wagon VTG anglais 21 70 059 9 004-6 P, photographié à Parkeston Quay, le 9 juin 1981. Viktor SCHIFFER.



↑ Le wagon Tiphook anglais 33 70 589 9 086-8P à Köln le 5 avril 1994. Viktor SCHIFFER.

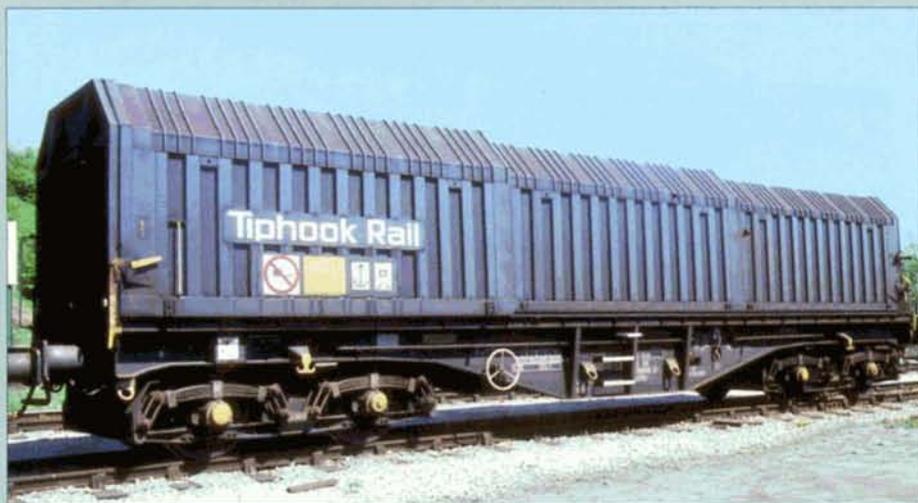




← Le wagon VTG-Allemagne 33 80 474 6 442-9P photographié dans les docks de Cardiff, le 26 avril 1986. Il a été construit par LHB en 1985. Paul BARTLETT.



↑ Le wagon Tiphook Rail Allemagne 33 80 466 7 027-9 construit par LHB en 1985, photographié à Wakefield Kirkgate le 12 mai 2001. Paul BARTLETT.



↖ Le wagon Tiphook Rail anglais 33 70 089 9 046-3, construit par LHB en 1979, photographié à Wakefield Kirkgate le 12 mai 2001. Tiphook Rail leur appliqua une nouvelle livrée bleu nuit. Paul BARTLETT.



← Un des 22 wagons VTG loués à la SBA (Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats). Le wagon porte le n° 31 88 476 7 011-0 et est classé dans le type SNCB 5030H0. Beaucoup de personnes ont vu ces wagons sans s'apercevoir qu'ils avaient un n° SNCB. La photo a été prise à Châtelet en 1986. Roger CRİKELAIRE.

ceux répondant aux exigences de l'UIC. Les codes-lettres ne sont pas toujours très clairs. En principe, les wagons construits pour la VTG anglaise et *Tiphook Rail* anglais sont des Taffhis, mais du fait qu'ils étaient souvent loués sur le continent, on les vit avec d'autres codes-lettres comme par exemple Ssis ou Sfhis. Sur la plupart des wagons anglais, le code-lettres n'était pas inscrit.

Les wagons de la VTG allemande ou *Tiphook* allemande étaient des Sfhimmns. On les vit également avec d'autres codes-lettres, par exemple Sfhis.

Souvent, quand les wagons avaient déjà reçu un autre numéro consécutivement à leur location dans un autre pays, le code-lettres ne correspondait plus.

### Les wagons loués par la Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats

En 1986, la *Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats* (SBA) conclut un contrat d'environ un an pour le transport de coils entre les usines métallurgiques CARLAM à Châtelet (B) et ARBED à Dudelange (L).

Pour exécuter ce contrat, la SBA loua 22 de ces wagons à la VTG. Ils furent numérotés 31 88 467 7 000 à 021, code-lettres Sfhimmns. Ce code-lettres fait penser que ces wagons provenaient d'Allemagne.

Chaque fois qu'un wagon était loué à une autre firme ou dans un autre pays, on effaçait le numéro ou une partie de celui-ci, ainsi que le code-lettres, avec de la peinture noire. Ainsi, un amateur averti pouvait voir l'ancien numéro à travers la peinture fraîche. Le wagon 31 88 476 7 000 était avant le 33 70 589 9 023, ex. 21 70 059 9 023 Taffhis, provenant de la VTG anglaise. Par surcroît, celui-ci était muni d'attelages à vis internationaux que la VTG dut remplacer par des attelages à vis aux normes de l'UIC. Cela prouve que ces 22 wagons loués par la SBA provenaient de séries différentes.



Sous la peinture noire fraîche, on peut encore lire le code-lettre Sfhimmns. Le numéro a été repeint partiellement. Remarquez le B dans le cercle, qui aurait dû être BR. Roger CRİKELAIRE.

La SNCB leur attribua le type 5030H0. Etant donné qu'ils étaient "hors inventaire", un Z dans un rectangle noir avait été apposé. Durant leur utilisation par la SBA, ils n'ont jamais traversé la Manche vers le Royaume-Uni.

## Les wagons loués dans d'autres pays

Des wagons allemands et anglais furent loués en Suisse (séries 31 85 474 6 400 et 31 85 589 9 000).

Des wagons allemands ont été loués en Autriche. Leur gare d'attache était SATI dans le port d'Antwerpen, une société spécialisée dans l'entretien de wagons. Cette firme a été reprise par Cobelfret en 2001, puis par Shunter en 2010.

Ces wagons n'étaient pas fort appréciés par les clients. Ils prenaient la pluie et la neige, entraînant une dégradation des rouleaux de tôle (rouille). En plus, la moindre bosse dans les capots télescopiques empêchait ceux-ci de coulisser normalement, et il fallait recourir souvent - au grand effroi du personnel de la VTG - à l'utilisation de clarks pour les manoeuvrer. A l'instar des wagons belges qui connaissaient les mêmes problèmes, un certain nombre d'entre eux furent transformés en wagons à bache. En Belgique, les wagons des types SNCB 3614D7, D8 et D9 sont également d'anciens wagons à capots télescopiques transformés avec des baches.

Le numéro anglais 33 70 589 9 102 a été utilisé deux fois; le cas n'est pas unique. Le premier exemplaire a été construit par Linke Hofmann en 1978. Une seconde photo nous

↗ Le wagon Tiphook Rail Allemagne loué en Autriche portant le n° 33 70 589 9 089-2. Remarquez que le véhicule a reçu des bogies belges du type Y 25. La photo a été prise chez SATI, dans le port d'Antwerpen le 13 septembre 1997. Roger CRİKELAIRE.

**PHOTO 105-64** Le 1er novembre 2005, passage en gare de Newport d'un train de coils remorqué par la 09 015 de DB Schenker (ex. EWS). Derrière le premier wagon à capot télescopique, on voit un ancien wagon à capot transformé en wagon à bache. P. HERBIET.



↑ Photo du second wagon ayant eu le n° 33 70 589 102-3. Construit en 1985 par Waggon Union, il a récupéré le numéro d'un wagon à capot télescopique réformé ou transformé. Cardiff Tidal Sidings, 26 avril 1986. Paul BARTLETT.

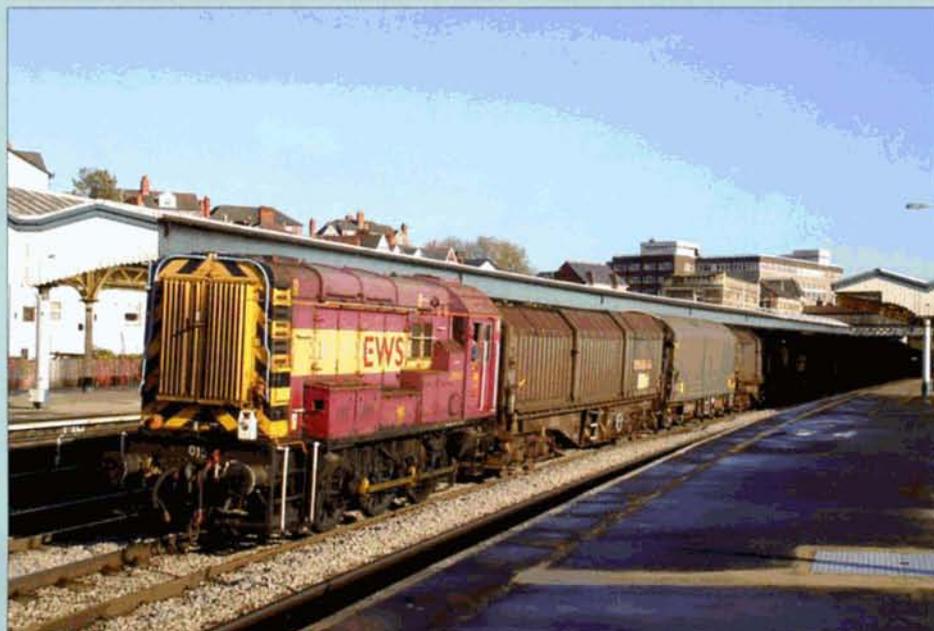
montre le wagon avec le même numéro mais construit par Waggon Union en 1985. En fait, un de ces wagons a reçu un numéro anglais de wagons transformés en wagons à bache, ou de wagons déjà hors service.

Déjà, lorsque ces wagons appartenait encore à la Tiphook Rail, ils ne subissaient plus beaucoup d'entretien et leur couleur devenait indéfinissable. Une fois repris par General Electric, ce ne fut pas beaucoup mieux. Plus de la moitié des wagons ne portaient même plus leur nom de propriétaire !

Actuellement, les wagons General Electric sont en service dans une relation entre le Royaume-Uni et Beverwijk aux Pays-Bas, via le tunnel sous la Manche et Antwerpen.

*Cet article n'a pu être réalisé qu'avec l'aide de Mr Bayliff et ses amis intéressés dans les wagons de marchandises, Mr Paul Bartlett, ainsi que celle de Mr G. Mulier de l'AC de Gentbrugge (SNCB), Mr Schiffer et Mr Crikelaire. Tous nos remerciements vont à ces personnes qui nous ont fait parvenir des documents, photos ou documentation.*

Charles OCSINBERG.

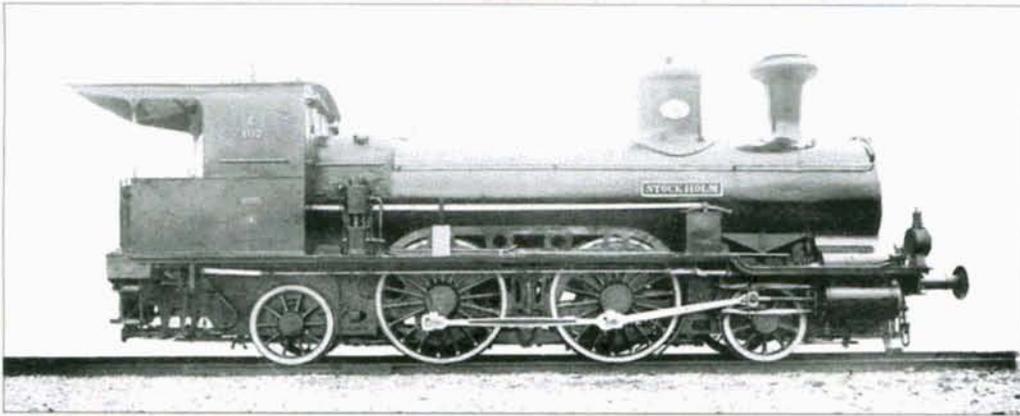


# Nées en Belgique

## Allemagne :

### Königlich Württembergische Staats-Eisenbahn 1B1 type E

Les constructeurs belges n'ont livré que très peu de locomotives en Allemagne. En 1892, *Cockerill* a toutefois construit une série de dix 1B1 à 3 cylindres, pour le *Königlich Württembergische Staats-Eisenbahn*. Destinées aux trains rapides, elles furent classées dans le type E, avec les numéros 401 à 410 (*Cockerill* n° 1680 à 1689). Cette commande chez *Cockerill* s'explique par le fait que la *Maschinenfabrik Esslingen* avait reçu une importante commande pour la livraison de locomotives à cinq essieux moteurs pour trains de marchandises (*Württembergische Staats-Eisenbahn* type G) et ne pouvaient pas garantir la livraison des machines pour express dans le délai souhaité. Le diamètre des roues était de 1,650 m pour les roues motrices et 1,045 m pour les roues porteuses. La chaudière était timbrée à 12 kg/cm<sup>2</sup>. Leur masse totale s'élevait à 55,2 t, dont 29,2 adhérentes. Elles possédaient 3 cylindres, dont un à haute pression installé à l'intérieur du châssis et deux à basse pression, situés à l'extérieur. Ils étaient identiques, avec un diamètre de 420 mm pour une course de 560 mm. Toutes les locomotives étaient baptisées d'un nom de capitales européennes : 401 "Brüssel", 402 "Stockholm", 403 "Athen", 404 "London", 405 "Amsterdam", 406 "Madrid", 407 "Sofia", 408 "Odessa", 409 "Petersburg", 410 "Riga". Aucune machine ne survécut au-delà de 1921 et n'entra donc dans le parc de la DR.



La 1B1 type E n° 402 "Stockholm" photographiée à sa sortie d'usine.  
Collection Bruno DEDONCKER / PFT.

## Allemagne :

### Wagon tombereau pour le Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn

En 1918, un wagon tombereau provenant de la SNCV resta en Allemagne et fut vendu à la GMWE (*Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn*), qui exploitait la ligne à voie métrique reliant Gera-Pforten à Wuitz-Mummsdorf (31,2 km). Le GMWE a acheté plusieurs wagons d'origine belge. Ce wagon-ci reçut le numéro 322. Comme toutes les sociétés privées, la GMWE fut reprise par la DR en 1949. Le wagon fut classé comme type Ow10 et reçut le numéro 99-62-81. Il resta en activité jusqu'en 1963.

La ligne fut fermée le 3 mai 1969, après un orage violent qui provoqua des inondations. La DR avait ainsi trouvé une bonne raison pour se débarrasser d'une ligne déficitaire.



Le wagon DR 99-62-81, ex. GMWE 322, ex. SNCV. Collection Wim DE RIDDER.

*il y a 30 ans ...*



*Pour faire face à l'extension continue du réseau électrifié, la SNCB avait commandé à la fin des années '70 une nouvelle génération d'automotrices doubles aptes à circuler à 160 km/h. Elles se distinguaient très sensiblement des modèles précédents; c'est pourquoi elles furent appelées "Break" (cassure). Livrées à 140 unités entre 1981 et 1984, ces automotrices furent numérotées de 301 à 440. La 301 fut livrée à la SNCB le 17 novembre 1981. Quelques jours plus tard, le 2 décembre, elle effectua un parcours d'essai entre Brugge et Bruxelles, vue ici à son passage à Gent-Sint-Pieters. Pierre HERBIET.*

**PHOTO 105-65** *Jusqu'au 28 septembre 1988, le train Huckepack Neuss - Antwerpen - Zeebrugge transportant des remorques routières était tracté entre Neuss (D) et Neerpelt via Roermond (NL) par une locomotive Diesel de la DB du type 211 ou 215. Dès le 29 septembre, il fut remorqué de bout en bout, de Neuss à Antwerpen-Schijnpoot par une locomotive du type 215 de la DB. Le 19 octobre 1988, c'est la 215 024 qui assurait le service. Elle est ici prête à Antwerpen-Schijnpoot pour le voyage de retour vers Neuss. Elle rencontra la 201.030 qui venait d'être repeinte par le PFT dans la livrée verte simplifiée des années '60, et qui attendait le départ pour effectuer un parcours d'essai jusqu'à Boom. Le 29 octobre, le PFT l'utilisa avec la 201.010 (également repeinte par le PFT dans sa version d'origine), pour le grand voyage d'adieu aux 59. Il s'agissait en réalité de la 5930 maquillée en 201.001, qui finit sa vie sur la Vennbahn. A gauche, la 2154 a relayé la 215 024 et attend le départ vers Zeebrugge. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

*il y a 25 ans ...*



## il y a 25 ans...



**PHOTO 105-66** Le 16 juin 1986, la 7201 était transférée de l'atelier d'Antwerpen-Dam vers le ferrailleur Stevens situé dans le port de Bruxelles, le long du canal. Il s'agit en réalité de la 7214, renumérotée 7201 en toute fin de carrière. En effet, la 7214 a été radiée le 17 octobre 1985. Il fut toutefois décidé de la remettre en service grâce à des pièces récupérées sur la 7201, laquelle n'était pas encore réformée. Afin d'éviter de devoir réactiver sur papier la 7214; il fut décidé de la renuméroté 7201<sup>2</sup>. La 7201<sup>2</sup> ne bénéficia que de quelques jours de répit, puisqu'elle fut déjà radiée le 1er décembre 1985. Notre photo la montre à son arrivée chez le ferrailleur. Elle est manoeuvrée par l'ex. 9901 et sera ferrillée pour la fin du mois de juin. Ce raccordement, aujourd'hui désaffecté, était accessible au départ de Bruxelles-Tour & Taxi et le pont au-dessus du canal visible derrière l'ex. 9901. Pierre HERBIET.

**PHOTO 105-67** Le 6 octobre 1991, un autorail historique du type VT12.5 (613) de la DB était affrété pour réaliser un train charter jusqu'à Brugge et Oostende. Son voyage du retour se déroula le 11 octobre. Construits à 12 exemplaires en 1953 et 1957 (VT12 501 à 512 puis 612.501 à 512), ces autorails furent engagés pour des trains régionaux rapides. Une série de 20 autorails similaires avaient été mises en service un an plus tôt, les VT08.5, pour trains rapides, qui de 1954 à 1957 furent utilisés jusqu'en Belgique pour assurer des TEE ("Paris - Ruhr", "Saphir"). Jean-Luc VANDERHAEGEN.

## il y a 20 ans...



*Hier*

La gare de Ronquière disposait, comme la majorité des gares, d'une cour à marchandises et de plusieurs raccordements. La vue du haut a été prise vers 1905. Une voie d'évitement permettait le croisement des trains. A droite, on aperçoit un wagon plat chargé d'énormes blocs de pierre. Une rampe de chargement est visible en face du bâtiment. Aujourd'hui, il ne reste plus que la gare, appartenant à la Ville de Braine-le-Comte et occupée par une association locale. L'assiette de la voie est transformée en piste cyclable. Au milieu de l'image, on distingue une ancienne voiture M1 acquise par des scouts en 1988, et aujourd'hui abandonnée. Collection PFT.

*Aujourd'hui*

# 1983



En août 1983, le 4614 effectua une excursion sur la ligne 106 pour le compte du GTF. Un arrêt-photo fut marqué à hauteur de la gare. Firmin DE RIDDER.

La ligne 106 (ex. 108) Lembeek - Clabecq - Ecaussinnes-Carières fut mise en service en deux étapes : Clabecq - Virginal le 21 janvier 1884 et Lembeek - Clabecq, Virginal - Ecaussinnes-Carières le 20 mai 1884. La ligne est toujours restée à simple voie. Après la guerre, elle perdit au fil du temps et des restructurations son importance. Le service voyageurs fut totalement supprimé le 1er juin 1984, 100 ans exactement après son inauguration.... A partir de ce moment, elle ne resta parcourue que par un unique parcours de locomotives à vide : LZ78460 Haine-St-Pierre - Clabecq. Elle fut finalement mise hors service le 30 mai 1985 entre Clabecq et Ecaussinnes-Nord, et le 1er octobre 1985 entre Ecaussinnes-Nord et Ecaussinnes-Carières. Entièrement défermée en 1989, une grande partie de la ligne est aujourd'hui transformée en RAVeL.

**PHOTO 105-68** Le 553.29 (4906) fut restauré à l'atelier d'Haine-St-Pierre par une équipe qui formera plus tard le PFT. Le 2 mai 1987, il fut testé sur la ligne 106. Il s'agit ici du tout dernier parcours ayant circulé sur l'entièreté de la ligne avant son démontage. Ph. DIEU.

# 1987



