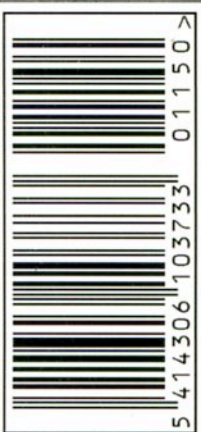


EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 115 - JUIN 2013 - € 9,00
SUISSE : 14,00 CHF
N° AGRÉMENT : P501041 - BUREAU DE DÉPÔT : BE-9000 GENT 1
ÉDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, BE-1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



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



Toerisme en Spoorpatrimonium

L'hiver froid et rigoureux que nous avons connu a fortement ralenti les travaux, que ce soit sur le matériel, sur l'infrastructure de la ligne du Bocq ou dans nos ateliers de Saint-Ghislain. Même le voyage d'adieu aux automotrices électriques s'est déroulé en partie sous la neige !

Heureusement, deux affrètements sont venus égayer cet hiver pourni, l'un pour Crossrail, l'autre pour Tuc-Rail, deux opérateurs ferroviaires.

Ce n'est pas pour autant que toutes les activités se sont mises en veilleuse : quelques livres en sont au stade de la finition et devraient voir le jour avant la fin de l'année. Cinq sont actuellement au programme !

Quelques nouveaux bénévoles sont aussi venus rejoindre le rang des actifs, les quelques heures – plutôt jours ! – qu'ils nous proposent allègent d'autant la tâche des habitués. N'hésitez pas à faire de même et venez les rejoindre !

Bonne lecture.



PHOTO 115-01 Notre premier voyage de l'année s'est déroulé dans la neige. Arrêt-photo à la sortie du tunnel du Horloz sur la ligne 36A Voroux - Kinkempois. Gwenaël PIERART, 23 mars 2013.

Petites annonces

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

RECHERCHE : A vendre : matériel "Märklin" HO état neuf. Liste sur demande. S'adresser à coppe-jeanpaul@skynet.be ou par ☎ : 00.32.(0)472/28.08.50.

A VENDRE : Märklin M-rails et aiguillages. Valeur en 2000 : €1500. Utilisé mais en bon état. Paquet à prix avantageux.
Info : Van Cauter, ☎ : +32.(0)2/306.58.92

NOUVEAU
COLLECTION NOS CHEMINS DE FER
NOS TRAMWAYS 1
VOIR ENCART CENTRAL

Rectifications

EN LIGNES 114

- **page 17** : dans le tableau, il y a 5113 démolie à Ronet, il faut **Schaerbeek**; pour la 5179 démolie 12-2012, il faut en **01-2005**; pour les 5139 et 5151, il y a démolies à Ronet, il faut **Bressoux**.
- **page 17** : dans le texte sur la gare de Neerpelt nous écrivons que le passage à niveau côté Mol sera supprimé, en fait il subsistera (voir plan du bas).



PFT-agenda

- **samedi 22 juin** : voyage PFT : "adieu aux locomotives série 11", voir encart central.
- **samedi 7 et dimanche 8 septembre** : journées du Patrimoine – ouverture du Musée du rail de Saint-Ghislain; bourse d'échange le samedi 7.
- **dimanche 15 septembre** : "Événement Thomas", la petite locomotive des dessins animés, à Spontin.
- **Tous les samedis, dimanches et jours fériés de juillet à septembre** : circulations sur la ligne du Bocq - voir encart central

Le VLATAM (Vlaams Tram- en Autobus-museum) organise le 22 et 23 juin une brocante (tram et train) dans le musée, situé dans l'ancien dépôt Groenenhoek (Diksmuidelaan 42, 2600 Berchem). Ouverture de 11.00 à 17.00 h.
Entrée gratuite.

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, Baudouin DIEU, Philippe DE GIETER, Pierre HERBIET, Serge MARTIN, Alain DEFECHEREUX, Eric VANHOECK, Walter PINET.

Remerciements (par ordre alphabétique) :

Dominique ALLARD, Tanguy BADIE, Günther BARTH, Armand BEERLANDT, Williams BOECKX, Johny BRAUNS, Julien CASIER, Mattias CATRY, Corentin CAUWELIER, Thierry COCHIN, Michel de ESCH, Freddy DELARBRE, Simon DE RIDDER, Kevin DERUYCK, Roel DESAEGHER, Endy ENGELEN, Robert FONTEYNE, Didier FUNKEN, Luk GIBENS, Philippe GOUSSET, Zsolt HALASZ, Michel HANSSSENS, Thierry HEYLEN, Philippe HOMBROECKX, Artémis KLONOS, Vincent LINDERS, Georgy LEJEUNE, François POBEZ, Peter RABIJN, Marc RIGUELLE, Christian RUQUOY, Maarten SCHOUBBEN, Guy SMETZ, le Groupe SNCB, STADLER, Yves STEENE-BRUGGEN, Michel THIRY, Christian VANHECK, Tim VAN ROOY, Thomas VAN WETTEREN, Eddy VERVOORT.

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 2013

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de verser une cotisation annuelle de € 38 (étranger : € 44) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant "EN LIGNES 2013". L'abonnement débute avec le premier numéro de l'année, quelle que soit la date de l'abonnement.

Modalités de paiement

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

N'oubliez pas de mentionner les articles souhaités.

Changement d'adresse

Il suffit de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

Courrier

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

Restauration du matériel et exploitation

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

Schaerbeek : Pierre Herbiet : ☎ +32.(0)473/39.35.54
St-Ghislain : 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 115-02 Depuis le 7 avril, c'est DB Schenker qui assure la traction du train de dolomie au départ de Jemelle vers Beverwijk. Le 7 avril, passage à Comblain du train vide 49663. Ce train ne circule que le dimanche (Sittard 12.33 - Kinkempois 13.31/814.45 - Jemelle 16.12) Michel HANSSSENS.

EN LIGNES 115 - JUIN 2013

sommaire



8
La 2309 sauvegardée par le PFT



24
Les locomotives de la série 23 - III



52
Le rail au Bangladesh



58
Les voitures SNCB 2318 à 2336

2 PFT-Service - Editorial

4 News PFT

8 la 2309

10 Actualité belge

10 statistiques - locomotives

16 automotrices - TGV

18 voitures

20 divers

22 radiations

24 La série 23 - III

38 Privés

44 Touristiques

46 Actualité étrangère

46 Croatie

47 France

48 Hongrie - Grèce

49 Maroc

50 Espagne

51 Stadler - Télex

52 Le rail au Bangladesh

56 Les plus petits trains

58 Voitures 2318-2336

61 Curiosité ferroviaire

62 Hier - aujourd'hui

63 Les plus beaux sites

64 Nées en Belgique

66 il y a ...

COUVERTURE ARRIÈRE

← Il devient rare de voir des 55 circuler en ligne. Le plus souvent, elles sont remplacées par des 77. Le 17 janvier, les 5515 et 5508 viennent de quitter Quenast en tête d'un train de ballast. Corentin CAUWELIER.

PHOTO 115-03 Le 30 avril, les 6253 et 6255 ont remorqué un train de ballast entre Lessines et Muizen, photographié au Bois du Coucou. Christian AUQUIERE.





Voyage Samedi 23 mars

C'est en partie sous la neige et par un froid de canard que s'est déroulée la première activité de l'année. Près de 250 participants s'étaient donné rendez-vous pour ce périple consacré aux automotrices électriques doubles, derniers exemplaires de la série 151 à 270 (type 62) et 595 à 600 (type 70 "Sabena"). Ce sont les 599 (Sabena) et 268 qui ont été choisies; le train a parcouru quelques lignes sur lesquelles ne passe aucun train régulier de voyageurs : la ligne 36A entre Voroux et Kinkempois, la 24 entre Visé et Montzen, la 39 entre Montzen et Welkenraedt, et la 125A entre Flémalle et Kinkempois.

Comme d'habitude, de nombreux arrêts-photos ont été organisés; ils ont permis d'immortaliser une dernière fois ces engins qui affichent malgré tout un âge respectable de 50 ans pour les plus anciennes !

Saint-Ghislain Musée du rail

Les activités sur le matériel roulant se sont fortement ralenties; seules nos deux



PHOTO 115-05 Voyage d'adieu aux automotrices des séries 151 à 270 et 595 à 600. Arrêt-photo dans la remarquable gare de Trooz. PFT.

machines à vapeur - la 26.101 et la petite "La Meuse" - ont fait l'objet de toutes les attentions. Les travaux sur le 4605, la 5149 et la 6266 sont momentanément arrêtés par le froid.

Néanmoins, l'aménagement du lieu se poursuit, et notamment la préparation liée aux futurs travaux de réfection de la toiture.

Atelier de traction de Saint-Ghislain

Ici par contre, les travaux ont pu se poursuivre malgré le froid. Le réfectoire pour les bénévoles est terminé et les sanitaires sont presque opérationnels. L'eau a pu être rétablie après visite approfondie

des installations.

Le matériel irrécupérable ou sans intérêt a été démolé sur place et un bon nettoyage des fosses a commencé.

Quatre des six portes sectionnelles ont été remises en service et les deux qui avaient été vandalisées ont été réparées. Enfin, le bâtiment est sécurisé par une alarme anti-intrusion.

Le but est de rendre cet atelier opérationnel rapidement pour pouvoir y transférer les activités de réparation et de restauration des engins. Faut-il encore rappeler qu'il est conçu pour ce travail ...

Et dernière bonne nouvelle, un des bénévoles actifs à Saint-Ghislain - et sur d'autres sites aussi ! - s'est proposé

PHOTO 115-06 A Waremme, le train fut pris dans une tempête de neige. PFT.





← PHOTO 115-07

Le 15 mars, le PFT a assuré un train charter entre Bruxelles-Midi et Ottignies pour le compte de TUC-Rail. La rame, composée de deux voitures K et de la voiture-buffet 9001, était encadrée par les 202.020 et 6077. Passage en gare de Groenedael. PFT.

comme responsable de l'atelier de traction. Merci Franck !

Vous aussi voulez rejoindre les équipes de bénévoles à Saint-Ghislain ? N'hésitez pas à contacter Baudouin Dieu au +32.(0)475/95.68.93.

Schaerbeek

Les activités à Schaerbeek où l'atelier n'est pas chauffé ont fortement été entravées par l'hiver exceptionnellement long, qui nous a empêché d'effectuer certains travaux, comme la peinture ou encore l'essai hydraulique de la chaudière de la P8.

Nos bénévoles s'activent sur plusieurs gros chantiers :

- **voiture M1 n° 42.097** : sa restauration intérieure est entièrement terminée. Il reste à réaliser la révision des bogies et de l'équipement de frein, le nettoyage des soubassements de la caisse, le remontage des portes dont certaines ont dû être reconstruites, et la peinture finale de la caisse.
- **5927** : ce chantier se termine également. Elle est extérieurement terminée.

Les bogies et les moteurs de traction ont été révisés et peints. Il reste à achever le réglage du moteur Diesel et le remontage des équipements dans les cabines de conduite.

- **64.169** : tous les 3 ans, la chaudière de notre P8 doit subir un essai hydraulique en présence d'un organisme de sécurité agréé. Cette épreuve n'est pas une simple affaire. Il faut en effet démonter une grande partie des éléments raccordés à la chaudière et placer des plaques à leur emplacement (chappelles d'admission de l'eau, soupapes de sécurité, déboureur, sifflet, modérateur, etc.). Le froid de l'hiver a fortement ralenti l'opération : pas question en effet de mettre de l'eau dans la chaudière avec le gel persistant. L'essai est programmé durant le mois de mai, au moment où ce numéro sera sous presse.

- **4602** : tous les 15 ans, les essieux des véhicules homologués pour circuler sur le réseau doivent subir une révision et un contrôle par ultrasons. Il faut alors lever l'engin en atelier, puis démonter les bogies pour retirer les essieux. Ici également, cette opération n'est pas facile. Dans le cas d'un 46, elle est heu-

reusement assez simple.

Les essieux révisés ont été livrés par l'Atelier Central de Mechelen au début du mois de mai. L'autorail pourra ensuite reprendre du service sur la ligne du Bocq.

- **voitures Mitropa** : ici aussi les travaux se terminent. Il ne reste, en gros, qu'à les peindre extérieurement; elles pourront ensuite rejoindre la gare de Spontin où elles serviront à accueillir les visiteurs.

- **Ty2-7173** : ce chantier attendait le retour de la douceur pour pouvoir entamer la phase finale de mise en peinture, après quoi la machine pourra rejoindre son nouveau propriétaire à Oostmalle.

A côté de ces chantiers, il a fallu préparer le matériel devant circuler (*Valentrain*, trains charters pour *Crossrail* et *TUC-Rail*, train pour des conducteurs pensionnés de Mons (20 avril), train *Télévie* (20 avril), etc.

Comme on le voit, le travail ne manque pas. Vous aussi vous voulez rejoindre les équipes de bénévoles à Schaerbeek ? N'hésitez pas à contacter Pierre Herbiet au +32.(0)473/39.35.54.

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 le remplacement 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.

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.



CHEMIN DE FER DU BOCQ

En prévision de la rénovation de la voie entre Purnode et Evrehailles-Bauche, l'équipe du Bocq s'est attelée à injecter un nombre suffisant de traverses sous la voie afin de sécuriser celle-ci pour permettre le passage de la grue rail-route et de la débroussailleuse. En effet, la solution la plus facile pour acheminer les matériaux de rénovation sur place s'avère être ... le rail lui-même ! C'est en fin de journée le dimanche 31 mars que l'équipe a atteint le passage à niveau n° 2, marquant l'entrée du village de Bauche. C'était la première fois depuis les années '70 qu'un engin sur rail aussi lourd n'était arrivé à cet endroit.

Parallèlement à cette progression, une réunion d'information s'est tenue au village pour rassurer les riverains sur les intentions du PFT. Le projet a été accueilli positivement et avec sympathie par les habitants, voisins de la voie ferrée.

Le 8 avril c'était au tour de la débroussailleuse de passer sur la voie provisoirement ressuscitée pour en rafraîchir les abords.

PHOTO 115-09 Le dimanche 31 mars, un nombre suffisant de traverses a pu être placé sous la voie au delà du "pont du mort" vers Bauche. En fin de journée, le passage à niveau du hameau était atteint par la grue rail-route. Le 8 avril, c'était au tour de la débroussailleuse de passer sur la voie provisoirement ressuscitée pour dégager les abords de la voie en vue de l'arrivée des nouveaux matériaux qui seront stockés le long du site. PFT-CFB.



PHOTO 115-08 Le PFT a acquis l'ancienne voiture 00052 du train de relevage de l'atelier de Schaerbeek. Elle est utilisée comme voiture de service pour les trains de travaux sur la ligne du Bocq, en remplacement de l'autorail ES102 dont la place pour le rangement de l'outillage était devenue trop étroite. Le 22 avril, elle était incorporée dans un train de travaux encadrée par les 5215 et 7341. Passage à Senenne. PFT-CFB.

Pour terminer le programme d'entretien annuel, début mai, ce sont encore 70 traverses qui ont été remplacées entre les tunnels de Lèche et de Purnode.

Le prochain projet à se concrétiser sera la construction de la voie "A" en gare de Spontin pour accueillir la voiture *Mitropa*. Le 30 mars dernier, l'autorail de service ES102 a été remplacé par l'ancienne voiture du train de relevage de Schaerbeek. Arrivé sur la ligne du Bocq en 2004, l'autorail ES102 a servi d'engin de service pour l'acheminement des matériaux et

des bénévoles sur les différents chantiers de voie. La collection d'outillage spécialisé de la voie s'étant étoffée au fil des ans, cet autorail était devenu trop exigu, nécessitant son remplacement. Il est retourné à St Ghislain le 14 avril où il sera exposé comme pièce de musée. Profitant de ce transfert, la 7341 est venue remplacer la locomotive ex-CFL 806 dont les roues sont à limite d'usure.

Cette loco se trouve également au musée de St Ghislain en attendant sa rénovation.





PHOTO 115-10 ↑ Le 30 mars, deux parcours spéciaux ont été mis en marche pour rapatrier du matériel dont le PFT a la gestion. Après avoir transféré de Salzinnes à Ciney la voiture 00052 de l'ancien train de secours de Schaerbeek, la 210.077 (6077) et la 202.020 encadrant une voiture K se sont rendues à Stockem pour prendre en charge les 5205, 5215, 5315, 5217 et 5318 ainsi que les 7336, 7341, 7316, 7377 et 7390. Ces engins avaient pour destination Ciney, Schaerbeek et Saint-Ghislain. Le long train circulant sous le régime du transport exceptionnel, est photographié entre Lavaux et Neufchâteau. Peter RABIJN.

↓ La seconde partie du transfert s'est déroulé le 14 avril, de Ciney à Saint-Ghislain. En raison de nombreux chantiers de voie, l'itinéraire du train fut tracé par Gembloux, Ottignies, Leuven, Aarschot, Lier, Muizen et Schaerbeek. Passage du convoi à Lint, sur la ligne 13 Lier - Kontich. Dans l'ordre : 6077 + 5205 + 5318 + 5315 + 7390 + 7336 + 7377 + 7376 + ES102 + une voiture K1 + 806 CFL + 5217 + 202.020. Dennis VANSUMMEREN





LA 2309 ACQUISE PAR LE PFT

Où s'arrêtera la collection du PFT? Elle s'est encore enrichie d'une nouvelle locomotive : la 2309.

Avant l'arrivée des 96 nouvelles locomotives de la série 18, la série 23 (ex. type 123) était, avec ses 83 unités, la plus importante du parc électrique de la SNCB. Cette série de machines a marqué l'histoire de la traction électrique. Bonnes à tout faire, robustes et d'une grande fiabilité, elles ont été visibles partout sur le réseau, et cela durant plus d'un demi-siècle (56 ans pour certaines, comme la 2309 !).

Elles apparurent sur le réseau en 1955, conçues spécialement pour circuler sur la ligne du Luxembourg.



PHOTO 115-12 Le 14 avril 1979, la 2309 remorque un train de minéral entre Antwerpen-Stocatra et Kinkempois, au passage en gare de Gingelom (ligne 36 Bruxelles - Liège). *Thierry HEYLEN.*

PHOTO 115-13 ↓ Le 4 juillet 1981, la 2309 stationne en gare de Jemelle en tête d'un train spécial composé d'anciennes voitures de la SNCF. Les quatre premières voitures sont particulièrement intéressantes. Elles font partie d'une série de 40 voitures pour trains rapides commandées par la Compagnie du Nord (dernière commande passée par le Nord) et livrées directement à la SNCF entre 1938 et 1939 (la SNCF fut créée en 1938). La répartition de ces voitures à couloir central et plates-formes d'accès aux extrémités, était de 10 voitures A3B5, 5 voitures A2B4D, 20 voitures C10 et 5 voitures C7D (A, B, C = 1e, 2e et 3e classe; D = compartiment à bagages; le chiffre indique le nombre de compartiments). Les 4 premières voitures sur la photo sont des B10 (ex. C10). L'assemblage de ces voitures était basé sur celui des 270 voitures mises en service par le Nord entre 1927 et 1936. Elles s'en différenciaient principalement par leur allègement de 4 t et leur confort amélioré notamment par une meilleure insonorisation, et leurs toilettes contiguës aux plates-formes alors que sur les autres séries, les toilettes étaient situées au milieu des voitures. En 1980, 27 voitures de cette série étaient encore reprises dans le parc de la SNCF. *Pierre HERBIET.*





Dérivées des locomotives du type 122 (série 22), les 23 avaient été pourvues d'un freinage électrique par récupération très utile sur les longues pentes de ladite ligne (voir *EN LIGNES* 113 page 30).

Construite par *La Brugeoise & Nivelles* à Nivelles, la 2309 fut prise en écriture le 10 janvier 1956 à l'atelier de Bruxelles-Midi. Après son rodage, elle fut affectée à Kinkempois à partir du 6 février 1956. Par la suite, elle changea 12 fois d'atelier propriétaire.

C'est probablement en avril 1976 qu'elle est sortie de révision équipée des doubles phares rouge-blanc et des câblots pour la circulation en unité multiple. Ces travaux furent menés à bien par l'atelier de Ronet en faveur d'une révision limitée.

Le 25 février 1988, elle sortit de Révision Générale à l'Atelier Central de Salzennes, repeinte dans la décoration bleue. Elle ne connut pas la livrée jaune.

Elle subit par la suite encore deux autres révisions à Salzennes : une Révision Technique (sortie le 4 février 2004) et une Révision Confort (sortie le 16 juin 2009). Durant cette dernière opération, elle fut équipée du système de sécurité TBL1+.

Le 5 novembre 2010, elle fut mutée de l'atelier d'Antwerpen-Noord vers celui de Kinkempois, et termina sa carrière avec les 2311, 2315 et 2334 au service d'allège des trains sur les plans inclinés de Liège. Ces quatre locomotives - les dernières de la série 23 - furent radiées en bloc le 10 septembre 2012.

Après quelques petits travaux d'entretien, elle rejoindra la collection de locomotives au Musée de Saint-Ghislain.

PHOTO 115-14 → *La 2309 quitte Jette en direction de Bruxelles-Nord le 21 décembre 1983.* Pierre HERBIET.

PHOTO 115-15 ↓ *Le 18 août 2009, la 2309 attend le départ à Schaerbeek en tête du train P8010 à destination de Sint-Niklaas.* Serge MARTIN.

CARTE D'IDENTITÉ

Nom : 2309, ex. 123.009
 10-01-1956
 Lieu de naissance : Nivelles
 Parents : BN, ACEC-SEM
 Domiciles: 10-01-1956 Bruxelles-Midi
 06-02-1956 kinkempois
 30-09-1956 Stockem
 29-06-1957 Ronet
 05-02-1958 Bruxelles-Midi
 28-09-1958 Ronet
 01-03-1969 Stockem
 27-09-1970 Ronet
 10-01-1983 Bruxelles-Midi
 01-06-1984 Ronet
 01-02-1994 Merelbeke
 25-01-1996 Antwerpen-Dam
 21-03-2000 Antwerpen-Noord
 05-11-2010 Kinkempois
 Mise à la retraite : 10-09-2012
 Sauvegarde : PFT, 22 avril 2013



Locomotives

série 12

● Les 12 locomotives de la série 12 ont finalement trouvé un acquéreur, une nouvelle société privée tchèque. La 1203 a quitté la Belgique le 9 avril à destination de Prevov. Elle sera testée sur le circuit d'essai de Vélím en vue d'obtenir l'homologation de la série. Les 11 machines suivantes attendent à Stockem leur départ pour la Tchéquie.

série 13

● La 1326, victime d'un important incendie sur l'Athus-Meuse au mois de juin 2012, ne sera finalement pas réparée. La machine était entrée à l'Atelier Central de Salzinnes en octobre de l'année passée pour une éventuelle remise en service en prélevant des pièces sur la 1318. Les réparations de la 1308, endommagée lors d'une collision à Antwerpen-Noord en avril 2012, ont été entamées en ce début d'année.

Le roulement de la série 13 dans le nord de la France (graphique F4) a été réduit à sa plus simple expression avec une seule journée en tout et pour tout. Il s'agit d'une conséquence de la remise en service de la série 29 qui assure la majorité des services auparavant confiés aux 13. Voici la liste des trains circulant de jour :

44801 Ⓞ XFTGR 18.42 - LNC 21.01
44824 Ⓞ LNC 14.56 - XFTGR 17.05
47741 Ⓞ LFLZ 12.46 - LNC 14.05

47826 Ⓞ LNC 04.56 - XFFAR 07.38
47849 Ⓞ XFFAR 09.15 - GLI 11.53
48704 Ⓞ FSRV 14.15 - XFTGR 17.55
48732 Ⓞ FLS 11.39 - LNC 13.34/15.59 - XFTGR 17.56
48810 Ⓞ LNC 16.32 - XFTGR 18.49
49803 Ⓞ XFTGR 08.58 - LNC 11.06
49803 Ⓞ XFTGR 08.52 - FLS 13.05
49821 Ⓞ XFTGR 07.40 - FLS 11.48
49824 Ⓞ LNC 15.59 - XFTGR 17.55

Le graphique F5, concernant la série 13 en trafic marchandises intérieur, est lui passé de six à neuf journées, conséquence de l'utilisation des 2835, 2836, 2838, 2839 et 2840 sur le nouveau service *Benelux*.

Voici les nouveaux trains circulant de jour :

37910 Ⓞ FCLF 15.10 - FGZH 18.02
37915 Ⓞ FLN 19.40 - FGZH 20.50
37941 Ⓞ FEQM 17.40 - FGZH 19.09
37941 Ⓞ FEQM 16.22 - FGZH 18.30
37945 Ⓞ GLI 08.14 - FGZH 10.20
39411 Ⓞ FGZH 08.54 - NK 11.30
39710 Ⓞ FGZH 11.54 - FCLF 14.21
39715 Ⓞ FGZH 18.49 - FLN 19.57
39741 Ⓞ FGZH 13.39 - FEQM 15.57
39741 Ⓞ FGZH 13.10 - FEQM 15.34
39745 Ⓞ FGZH 12.37 - GLI 14.38
40318 Ⓞ LZR 19.02 - FNND 21.08
40321 Ⓞ FNND 06.12 - LZR 08.40
40321 Ⓞ FNND 06.00 - BRAM 08.08
43721 Ⓞ LZR 15.15 - BRAM 15.35
47739 Ⓞ FGZH 10.57 - FIZG 11.59
48763 Ⓞ FIZG 12.45 - FGZH 14.01
49859 Ⓞ FNND 14.50 - LZR 16.55
51200 Ⓞ LZR 10.29 - FNND 12.48
52904 Ⓞ FNND 14.04 - FGZH 15.21
59202 Ⓞ FGZH 16.37 - FNND 17.50
71303 Ⓞ BRAM 16.45 - LZR 17.05
71304 Ⓞ LZR 18.12 - BRAM 18.32

Atelier Central de Salzinnes Programme 2013

En 2013, il est prévu le passage en révision de 38 locomotives :

- série 13 : 19 révisions intermédiaires;
- série 21 : 4 révisions générales et une révision intermédiaire;
- série 27 : 13 révisions intermédiaires;
- série 3000 CFL : une révision intermédiaire (3008).

Abréviations : BRAM : Zeebrugge-Ramskapelle, FCLF : Châtelet-Formation, FEQM : Clabecq-Marchandises, FGZH : Gent-Zeehaven, FIZG : Muizen-Goederen, FNND : Antwerpen-Noord, FLN : Lessines, FLS : Aalst, FSRV : Schaerbeek-Formation, GLI : La Louvière-Industrielle, NK : Kinkempois, LFLZ : Feluy-Zoning, LNC : Monceau, LZR : Zeebrugge, XFFAR : Fargniers (F), XFTGR : Tergnier (F).

série 20

● Cela va très mal pour la série 20. Elle a subi une nouvelle purge et voit ses effectifs réduits à seulement six exemplaires. Les 2009, 2012, 2014 et 2023 d'Antwerpen-Noord ont été radiées tandis que la 2024 a été mutée sur papier vers Stockem qui devient l'ultime refuge de la série. Les machines équipées du *Memor 2+* (2001 à 2007) ne sont guère mieux loties avec la radiation des 2002 et 2006 qui étaient en parc respectivement depuis juillet 2012 et février 2013.

RECTIFICATIONS

Dans le EL 114, page 6, dans "démolitions", il faut retirer la 258.

MISES EN SERVICE

08056 : 25-01-2013 GCR
08057 : 25-01-2013 GCR
08058 : 25-01-2013 GCR
08059 : 25-01-2013 GCR
08060 : 25-01-2013 GCR
08061 : 25-01-2013 GCR
08062 : 20-02-2013 GCR
08063 : 20-02-2013 GCR
08064 : 20-02-2013 GCR
08065 : 20-02-2013 GCR
08066 : 20-02-2013 GCR
08068 : 13-03-2013 GCR
08069 : 13-03-2013 GCR
08070 : 13-03-2013 GCR
08071 : 03-04-2013 GCR
08072 : 03-04-2013 GCR
08073 : 03-04-2013 GCR
08538 : 25-01-2013 MKM
08539 : 25-01-2013 MKM
08540 : 19-02-2013 MKM
08541 : 19-02-2013 MKM
08542 : 13-03-2013 MKM
08543 : 13-03-2013 MKM

08544 : 03-04-2013 MKM
08545 : 03-04-2013 MKM

RADIATIONS

196 : 10-04-2013 FSD
243 : 10-04-2013 NK
246 : 14-03-2013 NK
2002 : 27-03-2013 MKM
2006 : 14-04-2013 MKM
2009 : 03-04-2013 FNND
2012 : 26-03-2013 FNND
2014 : 19-03-2013 FNND
2023 : 03-04-2013 FNND
2801 : 27-03-2013 FNND

MUTATIONS

153 : MKM → NK 03-02-2013
154 : MKM → NK 03-02-2013
155 : MKM → NK 03-02-2013
156 : MKM → NK 03-02-2013
157 : MKM → NK 03-02-2013
174 : MKM → NK 03-02-2013
175 : MKM → NK 03-02-2013
176 : MKM → NK 03-02-2013
177 : MKM → NK 03-02-2013
178 : MKM → NK 03-02-2013
243 : MKM → NK 03-02-2013
244 : MKM → NK 03-02-2013
246 : MKM → NK 03-02-2013

247 : MKM → NK 03-02-2013
248 : MKM → NK 03-02-2013
701 à 706 : GCR → NK 21-04-2013
709 : GCR → NK 21-04-2013
731 : GCR → NK 21-04-2013
739 : GCR → FSD 03-02-2013
740 : GCR → FSD 03-02-2013
741 : GCR → FSD 03-02-2013
742 : GCR → FSD 03-02-2013
743 : GCR → FSD 03-02-2013
744 : GCR → FSD 03-02-2013
745 : GCR → FSD 03-02-2013
2024 : FNND → MKM 19-03-2013
7813 : GCR → FNND 26-02-2013
7834 : FNND → GCR 26-02-2013
7836 : NK → GCR 26-02-2013
7836 : CGR → FNND 21-04-2013
7846 : NK → FNND 21-04-2013
7864 : FKR → GCR 21-04-2013
7865 : FKR → GCR 21-04-2013

SORTIES DE RÉVISION

305 : 04-2013 MOD
343 : 20-03-2013 MOD
347 : 03-2013 MOD
354 : 26-03-2013 MOD

MISES EN PARC

196 : 21-04-2013

243 : 21-04-2013
246 : 21-04-2013
595 : 21-04-2013
1326 : 11-01-2013 FNND
2009 : 27-02-2013 FNND
2014 : 19-03-2013 FNND
2023 : 28-02-2013 FNND
5507 : 21-04-2013
5517 : 21-04-2013
5523 : 21-04-2013
5526 : 21-04-2013
5533 : 21-04-2013
7744 : 26-02-2013 FNND

DÉMOLITIONS

4905 : Leuven, 04-2013

ABRÉVIATIONS

FHS : Hasselt
FKR : Merelbeke
FNND : Antwerpen-Noord
FSD : Oostende
FSR : Schaerbeek
GCR : Charleroi-Sud
GR : grande révision
LNC : Monceau
MKM : Stockem
MOD : modernisée
NK : Kinkempois

série 21

● Le roulement des locomotives de la série 21 s'étoffe à nouveau avec sept journées supplémentaires, le portant à 44 jours. Il s'agit de services de pointe assurés précédemment par la série 27 :

- 7010 Sint-Niklaas - Schaerbeek
- 8010 Schaerbeek - Sint-Niklaas
- 7074 Aalst - Bruxelles-Ouest
- 8067 Bruxelles-Midi - Denderleeuw
- 8955 Denderleeuw - Geraardsbergen
- 7909 Oudenaarde - Schaerbeek
- 8902 Schaerbeek - Oudenaarde
- 7993 Kortrijk - Brugge
- 8993 Brugge - Kortrijk
- 7282 Aarschot - Antwerpen-Noorderdokken
- 8281 Antwerpen-Noorderdokken - Aarschot
- 7215 Aarschot - Antwerpen-Berchem
- 8282 Antwerpen-Noorderdokken - Aarschot
- 7283 Aarschot - Antwerpen-Noorderdokken
- 8215 Antwerpen-Haven - Aarschot



Le 24 mars, la 1801 en route vers l'usine Siemens de München-Allach pour y subir un retrofit, traverse la gare de Mainz Hbf. Elle est remorquée par la locomotive Diesel PCW 7 de Siemens. Günther BARTHS.

↓ La 2024, la dernière machine active à Antwerpen-Noord, a été mutée à Stockem le 19 mars. Le 14 mars, elle assurait le train de coils 29941 entre Gent-Zeehaven et Kinkempois, ici en passage à Bleret sur la ligne 36 entre Remicourt et Waremme. Il s'agit d'un des tout derniers trains assurés par une 20 d'Antwerpen-Noord. Didier FUNKEN.



série 28

● Contre toute attente, la 2801 a été rendue à *Alpha Trains* à la fin du mois de mars. Si, lors de la mise en service du service *Fyra*, SNCB-Technics avait effectivement prévu le retour des 2801 à 2803 à leur propriétaire durant le mois de mars de cette année, les problèmes rencontrés par les rames V250 et la mise en place d'un service de substitution ont largement modifiés la donne. La SNCB a obtenu la prolongation du contrat de location des 2802 et 2803, mais *Alpha Trains* avait déjà trouvé un autre client pour la 186 123.

La série 28 continue d'assurer un petit nombre de trains de marchandises en trafic intérieur via le roulement F0, mais celui-ci ne se compose plus que de deux journées :

F001

39610 ②⑤ FGZH 08.54 - NK 12.18
 36910 ②⑤ NK 13.27 - FGZH 16.02
 40321 ④ FNND 06.12 - BRAM 08.40
 51200 ④ LZR 10.29 - FNND 12.48
 52904 ④ FNND 14.04 - FGZH 15.21
 59202 ④ FGZH 16.37 - FNND 17.50
 71303 ①③ BRAM 16.45 - LZR 17.05
 71304 ①③ LZR 18.12 - BRAM 18.32
 39715 ② FGZH 17.40 - FLN 18.49
 37915 ② FLN 19.40 - FGZH 20.50
 39741 ⑥ FGZH 08.58 - FEQM 11.05
 37942 ⑥ FEQM 12.14 - FGZH 13.50

F002

49856 ③ LZR 08.04 - FNND 10.10
 43525 ②-⑤ BRAM 14.42 - FNND 16.53

Abréviations : BRAM : Zeebrugge-Ramskapelle, FEQM : Clabecq-Marchandises, FGZH : Gent-Zeehaven, FLN : Lessines, FNND : Antwerpen-Noord, LZR : Zeebrugge, NK : Kinkempois.

série 29

● Depuis le 8 avril, les cinq locomotives de la série 29 sont à nouveau dotées d'un roulement comprenant pas moins de cinq journées. Les TRAXX sont réapparues sur la plupart des relations qu'elles assuraient jusqu'à leur restitution à *Alpha Trains* fin 2012 (voir *EN LIGNES* 113 page 9).

Du lundi au vendredi

F901

47826 ①-④ LNC 04.56 - XFFAR 07.38
 47849 ①-④ XFFAR 09.15 - GLI 11.53
 49808 ①-④ GLI 12.57 - LNC 13.24
 48737 ⑤ XFTGR 09.05 - FSRV 12.47
 44824 ①-③ LNC 14.56 - XFTGR 17.05
 44801 ②③ XFTGR 18.42 - LNC 21.01
 49829 ⑤ XFTGR 19.39 - LNC 21.52

F902

41800 ⑤ LZR 07.40 - XFDOU 10.05
 40441 ④ XFCAF 10.00 - FIZG 13.37
 40444 ①-④ FIZG 15.23 - XFCAF 19.46

F903

43115 ② XFBOB 04.59 - FNND 10.42
 47802 ①③④⑤ FNND 04.48 - XFVS 09.14
 47807 ①③④⑤ XFVS 11.15 - FNWHZ 14.35
 46430 ② RHODE 12.32 - LKV 14.42/17.12
 -XFFHS 19.49

F904

41800 ①-③ LZR 07.40 - XFDOU 10.05
 44909 ①-③ XFSOM 12.57 - LZR 15.14

48732 ④ FLS 14.18 - XFTGR 17.56

F905

47802 ② FNND 04.48 - XFVS 09.14
 47807 ② XFVS 11.15 - FNWHZ 14.35
 43197 ③⑤ XFBOB 04.59 - FNND 10.42
 43115 ④ XFBOB 04.59 - FNND 10.42

Samedi et dimanche

F901

44824 ⑥ LNC 08.07 - XFTGR 09.59
 44801 ⑥ XFTGR 12.20 - LNC 14.26

F902

46443 ⑥ XFFHS 04.15 - RHODE 08.24
 40443 ⑥ XFCAF 15.50 - FNND 19.35
 43197 ⑦ XFBOB 04.59 - LKV 08.34

F903

43115 ⑥ XFBOB 04.59 - FNND 10.50
 43194 ⑥ FNND 13.20 - LKV 15.12/18.07 -
 XFBOB 21.30

F904

47807 ⑥ XFVS 07.45 - FNWHZ 10.52

F905

Réserve

Abréviations :

FIZG : Muizen-Goederen, FLS : Aalst, FNND : Antwerpen-Noord, FNWHZ : Antwerpen-Waaslandhaven Zuid, FSRV : Schaerbeek-Formation, GLI : La Louvière-Industrielle, LKV : Kortrijk, LNC : Monceau, LZR : Zeebrugge, RHODE : Antwerpen-Rhodesië, XFBOB : Bobigny (FR), XFCAF : Calais-Frethun (FR), XFDOU : Dourges Delta 3 (FR), XFFAR : Fargniers (FR), XFFHS : Calais-Frethun Faisceau Tunnel (FR), XFTGR : Tergnier (FR), XFVS : Valenciennes (FR).



← Le 30 mars, les 2381 + 2382 + 2315 + 2311 + 2334 attendent leur ferrailage devant la porte du démolisseur Van Heyghen à Gent-Darsen dans le port de Gent. Eddy VERVOORT.

série 62/63

● La 6253 est sortie de Grande Révision le 11 avril, repeinte dans la nouvelle décoration bleue d'*Infrabel*, identique à la 6255. Deux autres 62 subissent actuellement une Grande Révision à l'Atelier Central de Salzinnes : les 6283 et 6296. La 6246 suivra. Il serait prévu de faire subir dans les prochaines semaines une Grande Révision à une 55 de *TUC-Rail*. Elle pourrait alors ressortir dans une toute nouvelle livrée.

série 77/78

● Les machines de la série 77 assurent de nouveau des services de ligne visibles de jours :

34610 ②④ RFVS 19.48 - RBURG 00.20

36410 ②④ RBURG 03.35 - RFVS 07.11

51200 ⑥ LZR 10.26 - FNND 13.09

Abréviations : FNND : Antwerpen-Noord, LZR : Zeebrugge, RBURG : Raccordement Burgo-Ardenne (Virton), RFVS : Raccordement Visé-CBR.

série 84

● Dans *EN LIGNES 114* page 11 nous annonçons qu'il ne restait que deux 84 en Belgique : la 8428 au PFT et la 8441 à l'atelier d'Antwerpen-Noord. Il subsiste



↑ *Le Treski n'a circulé qu'une seule fois en ce début d'année, à l'occasion des congés du carnaval. Il a relié Bruxelles-Midi à Zell am See en Autriche le 8 février, avec retour en Belgique le 17 février. Le voici à son arrivée à Bruxelles-Midi, remorqué depuis Aachen Hbf par les 2837 et 2802. Le train poursuivra à vide jusqu'à Oostende.*
Vincent LINDERS.

encore trois machines à l'ancien atelier des wagons de Hasselt aujourd'hui occupé par *Infrabel*. Ces machines, les 8433, 8454 et 8455, ont bien été vendues à un ferrailleur mais ne sont pas encore démolies.

En Italie, il subsiste encore quatre locomotives auprès de la société privée *Serfer* à Trieste (8436, 8438, 8445 et 8446). La 8411 qui se trouvait également en Italie chez *Serfer* a été démolie.

PHOTO 115-16 ↓ *Durant les mois de février et mars, les navettes de brames entre l'usine Aperam de Genk (ex. ALZ) et l'usine CARLAM de Châtelet, bien que reprises dans le roulement des 13, ont été assurés par des locomotives de la série 28 afin d'augmenter la régularité. Le 18 février, la 2808 assure le train 33741 Genk-Goederen 14.43 – Châtelet 17.28. Passage du train à Cheratte.*
Michel de ESCH.





↓ PHOTO 115-17 Le départ des 23 pour la démolition s'est poursuivi jusqu'au printemps. Le 25 février, passage à Weerde des 2323 + 2344 + 2304 + 2369 + 2306 et 2332, achevées par la 7855 d'Antwerpen-Noord à Monceau. Elles furent démolies dans le courant du mois de mai au chantier Keyser à Courcelles. Roel DESAEGHER.

↑ Le 21 mars, transfert de Kinkempois vers Gent-Zeehaven des 2324 + 2357 + 2381 + 2382 + 2315 + 2311 et 2334, destinées au le chantier de démolition Van Heyghen. Passage à Bleret sur la ligne 36 entre Remicourt et Waremme. Didier FUNKEN.





PHOTO 115-18 ↑ Les locomotives de la série 77/78 sont de plus en plus souvent utilisées par Infrabel. Le 18 janvier, un train de ballast remorqué par les 7869 et 7868 a traversé la Jonction Nord-Midi. Le voici dans le grill de sortie de Bruxelles-Nord en route vers Schaerbeek. *Pierre HERBIET.*

↓ La seconde locomotive de la série 62 rénovée, la 6253, est sortie de l'Atelier Central de Salzinnes le 11 avril. Le 30 avril, elle a remorqué en unité multiple avec la 6255 un train de ballast entre Lessines et Muizen. Passage à Silly sur la ligne 94 entre Ath et Enghien. *Corentin CAUWELIER.*



Automotrices

Desiro

Depuis le 4 avril, deux automotrices *Desiro* ont été introduites sur les trains L de la relation Braine-le-Comte (FBC) - Leuven (FLV). Elles assurent les trains suivants :

La première automotrice arrive avec le train 4355 Charleroi-Sud - FBC. Elle assure ensuite les trains 3755 FBC - FLV, 3678 FLV - FBC (2 automotrices), 3759 FBC - FLV, 3682 FLV - FBC, 3666 FBC - FLV (2 automotrices), 3789 FLV - FBC. Retour à Charleroi-Sud avec le 4389.

La seconde *Desiro* provient de Schaerbeek et assure d'abord les trains 4225 Bruxelles-National-Aéroport - Bruxelles-Midi et 4206 Bruxelles-Midi - FLV. Elle assure ensuite les trains suivants sur la ligne 96 : 3678 FLV - FBC (2 automotrices), 3761 FBC - FLV, 3684 FLV - FBC, 3666 FBC - FLV (2 automotrices), 3790 FLV - FBC, 3770 FBC - FLV. Retour à Schaerbeek à vide.

TGV

Reprise des Thalys sur la dorsale wallonne et au départ d'Oostende

Les relations *Thalys* Liège - Paris et Oostende - Paris qui avaient été suspendues depuis le 12 novembre 2012 ont été remises en route le 7 avril. Cette suspension du service avait été dictée pour permettre les opérations de maintenance sur la flotte des rames *Thalys*. Les horaires n'ont pas été modifiés.



PHOTO 115-19 ↑ Le 17 avril, la 08017 assure le train L3682 Leuven - Braine-le-Comte. Elle est photographiée à Stéhoux, entre Tubize et Braine-le-Comte. Serge MARTIN.



PHOTO 115-20 Pratiquement chaque semaine, des automotrices de la série 151 à 270 sont acheminées pour démolition. Le 11 avril, la 263 est transférée par la 7859 de Muizen vers le chantier de ferrailage Casier à Deerlijk (sur la ligne 89 entre Oudenaarde et Kortrijk). Roel DESAEGHER.



← Une par une, les rames *Thalys* PBKA se rendent aux ateliers SNCF de Bischheim (banlieue de Strasbourg) via les LGV Nord et Est, pour une intervention sur les motrices (renfort châssis et structure) qui a pour but de prolonger leur vie de 4 ou 5 ans.

Le 11 mars, c'était au tour de la rame 4345 de quitter l'Atelier de Forest pour la gare de formation de Hausbergen. La rame fut ensuite prise en charge par une machine de manœuvre pour la rentrer dans les ateliers tout proches.

Vue prise sur la voie d'évitement de Hochfelden (Bas-Rhin), gare située entre Saverne et Strasbourg. Dominique ALLARD.



Thalys des Neiges

PHOTO 115-21 ↑ Le 9 février 2013, passage à Feissons-sur-Isère (FR), entre Albertville et Moûtiers, du Thalys des Neiges 99221 - Amsterdam / Bruxelles-Midi - Bourg-St-Maurice, composé des rames 4304 et 4534. Ce jour là, le TGV accusait un retard de 2h30 dû au remplacement inopiné de la rame en provenance d'Amsterdam réalisé à Bruxelles-Midi. Le parcours fut de ce fait limité à Moûtiers.

Ce TGV a circulé tous les samedis du 22 décembre 2012 au 13 avril 2013 (origine uniquement Bruxelles-Midi à partir du 30 mars 2013). Dominique ALLARD.

Thalys Jean Paul Gaultier

PHOTO 115-22 →

PHOTO 115-23 ↘

Le styliste, grand couturier et créateur de parfum français Jean Paul Gaultier a organisé du 10 février au 12 mai une exposition internationale dans le Kunsthal à Rotterdam, intitulée "The fashion world of Jean Paul Gaultier - from the sidewalk to the catwalk" (La planète mode de Jean Paul Gaultier, de la rue aux étoiles). Dans cette exposition, on pouvait voir quelque 140 créations originales du début des années 1970 à aujourd'hui issues de ses propres collections de haute couture et de prêt-à-porter. Elles étaient mises en scène par des mannequins interactifs. Des enregistrements de défilés, des programmes de télévision, des films, des vidéos, des croquis complètent la planète Gaultier. A cette occasion, la rame Thalys PBKA 4322 a reçu un pelliculage spécial. Bruxelles-Midi 4 mars 2013. Armand BEERLANDT.



Voitures

- Deux voitures du type I6 ont été réformées à la suite des coûts de réparation trop élevés. Il s'agit de la I6 A 11609 et de la I6 B 12642.

- Le PFT a l'ancienne voiture de secours 00052 du train de relevage de Schaerbeek. Elle remplace l'autorail ES102 sur la ligne du Bocq pour les trains de travaux (voir aussi page 6).

PHOTO 115-24 → Depuis le début de l'année, la SNCB-Holding fait le ménage à Leuven. L'abri-musée doit être vidé, et le matériel se trouvant à l'extérieur, souvent à l'état de ruine, doit être démolé ou évacué. C'est ainsi que la voiture type I1 n° 12.024 (UIC 51 88 2140 112-3, construite par Ragheno et mise en service le 19 février 1934 sous le numéro 13.050, radiée le 12 mai 1980) a été démolie dans le courant du mois d'avril, simultanément avec l'autorail 4905 (voir page 45). Cette voiture avait initialement été préservée pour le futur musée de la SNCB. Le 4 avril, la grue de démolition était déjà sur place.

Johny BRAUNS.



↓ **PHOTO 115-25** Le samedi 14 avril 2013, l'agence allemande AKE EisenbahnTouristik a mis en route un train spécial entre Koblenz, en Allemagne, et le parc floral Keukenhof de Lisse, aux Pays-Bas. La rame de voitures historiques allemandes, dont une voiture panoramique du TEE Rheingold, était renforcée par la voiture I10 11714 louée à la SNCB. Sur le parcours néerlandais, entre Emmerich et Leiden-CS, le train était remorqué par Raillexperts avec la 9905 de LOCON (ex-1836 NS). LOCON possède 7 locomotives de ce type (ex-NS 1827, 1828, 1831, 1833, 1834, 1836 et 1837). Passage du train 13482 Emmerich - Leiden en gare de Nieuw-Vennep (entre Schiphol et Leiden), le 14 avril 2013. Philippe DE GIETER.





↓ PHOTO 115-26 De temps en temps, la TRAXX 186 235 de HSA (Hispeed Alliance) intervient dans le roulement des 28 sur les IC Benelux Bruxelles - Den Haag. Le 19 mars, elle assurait l'IC 1250 Bruxelles-Midi - Den Haag CS, ici en passage à Ekeren. LUK GIBENS.

↑ A partir du mois d'avril, plusieurs trains Intersoc composés de voitures-couchettes du type I6 ont été mis en marche. Comme ces voitures ne circulent plus en trafic régulier, il fallait s'assurer de leur bon fonctionnement. A cette fin, huit voitures ont assuré de la mi-mars jusqu'au 4 avril les trains P7993 Kortrijk 07.15 - Brugge 08.09 et retour P8993 Brugge 16.47 - Kortrijk 17.39. En plus des huit voitures-couchettes, une M4 A était placée en milieu de rame. En temps normal, cette rame n'est formée que de cinq voitures du type M4. Le 27 mars, le train P8993 quitte Lichtervelde en direction de Kortrijk. Mattias CATRY.



Toujours des vols de cuivre

Depuis plusieurs années, le vol de cuivre à la SNCB ne cesse d'augmenter de manière inquiétante. Ces vols entraînent des perturbations énormes dans le trafic ferroviaire. Ainsi, en 2012, le nombre de minutes de retard a atteint 52.000 contre 32.000 en 2011.

Bien que le nombre de vols soit en forte croissance, la quantité de câbles dérobés est en diminution : une cinquantaine de kilomètres en 2012, contre 180 en 2011.

Pour *Infrabel*, cette situation a occasionné une perte de quelque 8 millions d'euros en 2012, et nécessite l'emploi d'une septantaine de personnes travaillant à temps plein.

Réintroduction des trains de voyageurs sur quatre lignes ?

Le gouvernement flamand a établi une liste de 51 projets prioritaires pour la mobilité par rail en Flandre. Parmi ceux-ci figurent la réintroduction du service voyageurs sur quatre lignes.

Ligne 204

La ligne industrielle 204 reliant Gent-Zeehaven à Gent-Noord (Zelzate) pourrait bientôt être desservie par des trains de voyageurs, tel est le souhait du gouvernement flamand et de l'association des usagers. Cette ligne desservant une grande partie du port de Gent pourrait intéresser 15% des personnes travaillant dans cette zone. Nous avons déjà traité de ce projet dans *EN LIGNES* 105 page 31.

Ligne 58

Le gouvernement flamand souhaite également étudier la possibilité de réintroduire un service voyageurs entre Eeklo et Maldegem, par la prolongation des trains Gent-Sint-Pieters - Eeklo. Cette zone est densément peuplée et ce service intéresserait beaucoup de monde. L'association des usagers a immédiatement réagi positivement. Ce projet a toutefois un obstacle délicat par le fait que la ligne est exploitée par nos amis du *Stoom Centrum Maldegem*. Ces deux projets s'inscrivent dans le contexte de la création d'un réseau RER autour de la ville de Gent.

Lignes 29 et 17

Le ministre de la Mobilité de la région flamande va étudier la possibilité de rouvrir deux anciennes lignes : Aarschot - Herentals (ligne 29) et Diest - Leopoldsborg (ligne 17).

Sur la ligne 29, le trafic voyageurs avait été supprimé en 1959. L'assiette est aujourd'hui transformée en piste cyclable.



PHOTO 115-27 ↑ - **PHOTO 115-28** ↓ La dernière des quatre voies qui franchissait encore l'ancien pont au-dessus de la Nèthe - la voie B vers Bruxelles de la ligne 27 - a été déplacée vers le nouveau pont durant le week-end des 16 et 17 février. La passerelle pour piéton est restée accessible jusqu'au 1er mars, après quoi les usagers ont dû emprunter la nouvelle passerelle située de l'autre côté. La dépose de l'ancien pont a rapidement débuté, avec l'enlèvement des tabliers métalliques, suivie de la démolition de la maçonnerie. Ces deux photos ont été prises le 11 mars 2013. La partie en maçonnerie correspond au pont datant de 1920, sur lequel, passaient les deux voies d'origine. C'est en 1931 que la ligne fut dédoublée, par le placement de deux nouveaux ponts métalliques flanqués de part en part du pont d'origine, et supportés par des piliers en pierre qui étaient adossés aux piliers de l'ouvrage existant. Au sujet de ce pont, voir *EN LIGNES* 94 pages 30 à 35). Armand BEERLANDT.



Sur la ligne 17, c'est en 1957 que la SNCB a suspendu le service voyageurs. La ligne est aujourd'hui toujours desservie par des trains de marchandises entre Diest et le zoning industriel de Tessenderlo.

L'étude devra déterminer si l'exploitation de ces deux lignes est économiquement

possible et à l'aide de quel matériel (train, tram ou train-tram).

Ligne 21

Toujours dans les 51 projets prioritaires se trouve la mise à double voie de la section Landen - Alken, seule section de la ligne toujours exploitée à simple voie.



← PHOTO 115-29

L'ancien atelier de la CIWLT d'Oostende a été rasé de mars à avril 2013. Après la cessation des activités de la CIWLT, il avait été occupé par la société RSI (Rail Service International), jusqu'à sa faillite en 2007. RSI avait entrepris la transformation des automotrices postales pour des réseaux italiens (voir EN LIGNES 68 pages 36-37). Cette photo a été prise le 17 avril. A droite de l'image, on voit l'atelier des voitures de la SNCB.

Philippe HOMBROECKX.

PHOTO 115-30 → - PHOTO 115-31 ↓

L'hiver 2012-2013 a été particulièrement long, froid et neigeux. Les chutes de neige ont souvent été accompagnées de grands vents, ce qui a engendré la formation de congères particulièrement importantes.

Sur la ligne 161 Bruxelles - Namur, des endroits très exposés ont été envahis par des congères dont certaines atteignent 3 m de haut et recouvraient même entièrement certains signaux ! Ce fut le cas entre Chastre et Gembloux, et entre Loncée et Rhisnes. Un chasse-neige a même été envoyé sur place. D'autres lignes ont également été affectées par ce phénomène : L140 Ottignies - Charleroi-Ouest et L75 Tournai - Mouscron. Sur cette dernière, l'intervention d'un chasse-neige a été demandée. Mais l'engin stationné à Ronet n'était pas en ordre de marche..., c'est donc la 7340 de Stockem qui est intervenue. Ces deux photos ont été prises à Ernage, entre Ottignies et Gembloux, le 13 mars 2013.

Alain DEFECHEREUX.



2605

Livraison à la SNCB : 09-09-1964
Numérotation : 126.005 : 09-09-1964
 2605 01-01-1971
Dépôts successifs : Ronet : 09-09-1964
 ⇒ Stockem : 03-06-1984
 ⇒ Monceau : 27-09-1993
 ⇒ Charleroi-Sud : 05-03-2000

Mise hors exploitation : 21-03-2012

PHOTO 115-32 *Bifurcation de Linkebeek, 15 avril 1980.*
 2605 + 2310.
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2606

Livraison à la SNCB : 10-07-1969
Numérotation : 126.101 : 10-07-1969
 2606 01-01-1971
Dépôts successifs : Ronet : 10-07-1969
 ⇒ Stockem : 03-06-1984
 ⇒ Monceau : 27-09-1993
 ⇒ Charleroi-Sud : 05-03-2000

Mise hors exploitation : 21-03-2012

PHOTO 115-33 *Bruxelles-Midi, 17 avril 1978.*
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2607

Livraison à la SNCB : 16-07-1969
Numérotation : 126.102 : 16-07-1969
 2607 01-01-1971
Dépôts successifs : Ronet : 16-07-1969
 ⇒ Stockem : 03-06-1984
 ⇒ Monceau : 27-09-1993
 ⇒ Charleroi-Sud : 05-03-2000

Mise hors exploitation : 15-12-2011

PHOTO 115-34 *Gastuche, 21 mars 1989.*
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2608

Livraison à la SNCB : 14-08-1969
Numérotation : 126.103 : 14-08-1969
 2608 01-01-1971
Dépôts successifs : Ronet : 14-08-1969
 ⇒ Stockem : 03-06-1984
 ⇒ Monceau : 27-09-1993
 ⇒ Charleroi-Sud : 05-03-2000

Mise hors exploitation : 21-03-2012

PHOTO 115-35 *Schaerbeek, 30 août 1979.*
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2609

Livraison à la SNCB : 01-09-1969
Numérotation : 126.104 : 01-09-1969
2609 01-01-1971
Dépôts successifs : Ronet : 01-09-1969
⇒ Stockem : 03-06-1984
⇒ Monceau : 27-09-1993
⇒ Charleroi-Sud : 05-03-2000

Mise hors exploitation : 15-12-2011

PHOTO 115-36 Remersdael, 30 mars 2007.
Michel HANSSENS.



2610

Livraison à la SNCB : 16-09-1964
Numérotation : 126.105 : 16-09-1964
2610 01-01-1971
Dépôts successifs : Ronet : 16-09-1964
⇒ Stockem : 03-06-1984
⇒ Monceau : 27-09-1993
⇒ Charleroi-Sud : 05-03-2000

Mise hors exploitation : 15-12-2011

PHOTO 115-37 Franière, 14 octobre 2009.
François POBEZ.



2611

Livraison à la SNCB : 02-10-1969
Numérotation : 126.106 : 02-10-1969
2611 06-07-1956
Dépôts successifs : Ronet : 02-10-1969
⇒ Stockem : 03-06-1984
⇒ Monceau : 27-09-1993
⇒ Charleroi-Sud : 05-03-2000

Mise hors exploitation : 21-03-2012

PHOTO 115-38 Hennuyères, 1er août 2011.
Yves STEENEBRUGGEN.



2612

Livraison à la SNCB : 20-10-1969
Numérotation : 126.107 : 20-10-1969
2612 01-01-1971
Dépôts successifs : Ronet : 20-10-1969
⇒ Stockem : 03-06-1984
⇒ Monceau : 27-09-1993
⇒ Charleroi-Sud : 05-03-2000

Mise hors exploitation : 15-12-2011

PHOTO 115-39 Langdorp, 25 juin 2010.
Philippe DE GIETER.





PHOTO 115-40 Le 11 avril 1991, la 2371 remorque une rame de minerais vides entre Kinkempoï et Antwerpen-Zandvliet. Le train franchit le superbe viaduc du Horloz, sur la ligne 36A Kinkempoï - Voroux. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

La série 23 (3e partie)

Années 1980 (suite)

Le 3 juin 1984 fut appliqué le plan de restructuration de la SNCB. A ce moment, toutes les 23 déménagèrent : les 2301 à 2363 retournèrent à Ronet, atelier qui les avait perdues un an auparavant (le 10 janvier 1983); et les 2364 à 2383 à Kinkempoï. Cette nouvelle situation restera inchangée jusqu'à la fin des an-

nées '1980.

Deux nouveaux graphiques furent créés : A3 pour les machines de Ronet et B3 pour celles de Kinkempoï. Désormais, les 23 se voyaient cantonnées essentiellement au trafic des marchandises; seuls quelques trains de voyageurs faisaient encore partie de leurs prestations.

Les 23 affectées à Kinkempoï ne circu-

laient qu'en trafic marchandises. Au départ de Kinkempoï, elles reliaient Hasselt, Antwerpen (Schijnpoort, Noord, Stocatra), Montzen. Sur la dorsale wallonne, elles circulaient de Montzen à Erquelines, Jeumont, Saint-Ghislain. Kinkempoï, Ronet. On les trouvait encore entre Saint-Ghislain et Châtelet, et entre Ronet et Manage.

Le roulement de Ronet comportait



PHOTO 115-41

Le 11 juillet 1989, une rame vide composée intégralement de voitures internationales du type I2 arrive à Libramont. Le train ramène vers Bruxelles des enfants de cheminots revenant de vacances, dans le cadre de "Vacances vivantes". Aujourd'hui, les "Vacances Vivantes" existent toujours, et les enfants sont transportés en ... autocar !

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

quelques prestations voyageurs, notamment des trains P, mais également le train international 119 Bruxelles-Midi - Luxembourg. Elles remorquaient des trains au départ de (et vice-versa) Bruxelles vers Landen, Ottignies, Leuven, Charleroi, Namur et Oostende; entre Ottignies - Leuven, Ottignies - Namur, Namur - Huy, Huy - Liers, Liège - Waremme, Namur - Jemelle. Elles assuraient également l'allège de quelques trains sur les plans inclinés de Liège.

En service marchandises, on les trouvait surtout sur la ligne du Luxembourg, de Luxembourg, Arlon et Stockem vers Ronet, Schaerbeek et Leuven, la plupart du temps en unité multiple. Elles circulaient également sur l'axe Pays-Bas - France, entre Roosendaal et Essen vers Mons et Quévy. Elles remorquaient encore des trains entre Muizen - Leuven, Muizen - Quévy, Leuven - Ronet, Kinkempois - Hasselt, Antwerpen-Schijnpoort - Mons et Quévy, Schaerbeek - Ronet, Schaerbeek - Quévy.

Ces deux graphiques ne comportaient donc que 33 journées pour 83 locomotives. Les 23 ne chômaient pas pour autant, elles assuraient de nombreux trains spéciaux partout sur le réseau, y compris des trains de voyageurs comme par exemple les trains internationaux saisonniers.

Autre nouveauté, la 2208, qui était spécialisée depuis de longues années pour l'allège des trains sur les plans inclinés



PHOTO 115-42 Un train de charbon en provenance d'Antwerpen-Lillo et à destination de la cokerie de Seraing, passe à Landen. A sa tête, les 2318 et 2361. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

de Liège, fut remplacée par la 2383.

Avec la progression des électrifications, le rayon d'action des 23 s'élargit au fil du temps : ligne 140 Ottignies - Charleroi (1er juin 1986), 90-92 Denderleeuw - Ath - Jurbise (25 mai 1988), 73 Deinze - De Panne (2 juin 1996).

Le service du 24 janvier 1988, par exem-

ple, comprenait 32 jours de roulement pour les 23 de Ronet, et 17 jours pour celles de Kinkempois.

Les 23 de Ronet rayonnaient partout sur le réseau : sur la ligne du Luxembourg au départ de Stockem ou Arlon, elles reliaient Ronet, Schaerbeek, Monceau, Leuven, Vilvoorde, Zeebrugge, Essen.

PHOTO 115-43 Le 23 mai 2001, un train de conteneurs en provenance de France passe à la bifurcation de Linkebeek, sur la ligne 26 (Halle - Schaerbeek). La 2342 assure sa traction entre Quévy et Antwerpen-Noord. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 115-44 Les 2338 et 2356 viennent d'arriver à Clabecq avec un train de minéral en provenance d'Antwerpen-Zandvliet. Les deux machines vont maintenant pousser la rame dans le raccordement 5 pour le déchargement. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

De Quévy, elles se dirigeaient vers Schaerbeek, Denderleeuw, Vilvoorde, Zeebrugge. De Jeumont et Erquelines, elles circulaient vers Monceau, Luttre, Châtelet, Leuven, Kinkempois. Le roulement prévoyait encore la traction de trains de Vilvoorde à Tamines, de Kinkempois à Monceau, de Monceau à La Louvière-Gare Industrielle. Elles assureraient pratiquement tous les trains de minéral au départ du port d'Antwerpen vers Monceau, Charleroi, Ronet et Clabecq. Côté voyageurs, elles étaient toujours

engagées sur des trains P bien qu'une partie fut transférée aux machines de Kinkempois.

Alors qu'auparavant les 23 de Kinkempois n'assuraient pas de trains de voyageurs en trafic régulier, elles étaient à nouveau engagées sur des trains P repris du roulement des 23 de Ronet. Parmi ces parcours, citons les trains internationaux 109 "Grand Ducal" Bruxelles-Midi - Luxembourg, 235 Liège - Aachen et 234 Aachen - Liège.

En trafic fret, on les trouvait entre Schaerbeek et Stockem, Stockem - Luxembourg, Schaerbeek - Kinkempois, Ronet - Antwerpen-Noord, Monceau - Kinkempois, Monceau - Montzen, Saint-Ghislain - Montzen, Montzen - Kinkempois, Kinkempois - Antwerpen, Ronet - Stockem, Ronet - Schaerbeek.

Années 1990

Le 25 mai 1990, toutes les 23 furent concentrées à l'atelier de Ronet, de par le transfert des 2363 à 2383 en provenance de Kinkempois. C'est la première et dernière fois de leur carrière que les 83 machines furent regroupées dans un seul atelier. Leur utilisation restait inchangée. Il faut signaler ici que les dépôts d'affectation ne concernent que l'entretien des locomotives. Leur utilisation n'a donc rien à voir avec leur dépôt titulaire.

L'année 1994 fut marquée par de nouveaux remue-ménages. Ainsi, le 1er février 1994, toutes les 23 quittèrent Ronet vers Merelbeke (les 2301 à 2350) et Oostende (2351 à 2383).

PHOTO 115-45 Tout au long de leur carrière, les 23 ont assuré de nombreux trains spéciaux. Le 18 août 1989, la 2356 s'appête à quitter La Louvière-Sud avec un train de pèlerins se rendant à Lourdes. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 115-46 Le 17 juillet 2003, passage à Marloie du train 41924, assuré entre Stockem et Antwerpen-Noord par les 2306 et 2308. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Le 29 mai, la 2383 toujours affectée à la pousse des trains sur les plans inclinés de Liège fut mutée à Kinkempois. Le 19 décembre, les 2301 à 2320 déménagèrent à nouveau, cette fois de Merelbeke à Antwerpen-Dam.

En 1998, une nouvelle menace se profilait pour les 23. Il s'agissait de l'arrivée des premières locomotives de la série 13, augurant l'électrification prochaine de "l'Athus-Meuse" avec le transfert du trafic fret de la ligne du Luxembourg vers cet axe.

Années 2000

C'est le 19 novembre 2002 que "l'Athus-Meuse" fut mise sous tension (25 kV). Les trains de marchandises désertèrent alors progressivement la ligne du Luxembourg au profit de cet axe. Ce sont les nouvelles 13 qui s'approprièrent tous les trains de marchandises, à l'exception de quelques rares parcours toujours tracés par la ligne du Luxembourg.

Le 1er octobre 1998 fut marqué par la première radiation de la série : celle de la 2307 qui avait été gravement endommagée lors d'une collision survenue à Hatrival le 13 mai 1992.

PHOTO 115-47 La 2340 en tête de l'international 109 "Grand Ducal" Bruxelles-Midi - Luxembourg photographié entre Chastre et Ernage le 27 juin 1986. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Le 23 mai 1999, la 2383 quitta Kinkempois pour retourner au dépôt d'Oostende. Le 21 mars 2000, les 2301 à 2306 et 2308 à 2320 affectées à Antwerpen-Dam furent mutées au nouvel atelier d'Antwerpen-Noord.

Le 28 janvier 2001, à la suite de l'arrivée des 13, Merelbeke céda ses 23 (2321 à 2350) à Antwerpen-Noord.

Un nouveau gros mais dernier remaniement fut opéré le 7 janvier 2002, avec le départ des 2351 à 2383 d'Oostende à Antwerpen-Noord, où les 82 machines se retrouvèrent réunies.

Le 13 mars 2002, la 2361 est gravement accidentée lors d'un tamponnement à Marbehan. La machine radiée le 24 avril 2003 fut ainsi la seconde machine de sa série à quitter la scène.

Le 9 décembre 2007, les 23 durent céder 6 journées voyageurs au roulement des locomotives de la série 21. Cette perte fut toutefois compensée par l'arrivée de quatre journées marchandises en provenance du roulement des 21. Au total, le graphique marchandises totalisait encore 51 journées. On les trouvait toujours partout sur le réseau, y compris, mais discrètement, sur la ligne du Luxembourg.





PHOTO 115-48 ↑ Le 8 septembre 2009, la 2378 ramène vers Jeumont une rame vide ayant assuré un train de pèlerinage pour Lourdes. Passage à Couillet. Serge MARTIN.

PHOTO 115-49 ↓ Un autre train spécial pour la 2331, la remorque d'un convoi militaire entre Montzen et Antwerpen-Noord. Passage à Remersdael le 27 juillet 2006. Michel HANSSENS.



Elles assuraient un grand nombre de rotations au départ du port de Zeebrugge vers Antwerpen, Stockem, Montzen, Ronet, Oostende. Au départ de Gent-Zeehaven, elles reliaient Châtelet, Jemelle, Hasselt. De Montzen, elles assuraient des trains vers Monceau, Forest-Midi, Schaerbeek, Antwerpen. De Ronet, elles se dirigeaient vers Monceau, Kinkempois, Zeebrugge.

En prévision de la mise en service de la traction électrique entre Montzen et Aachen West le 14 décembre 2008, *B-Cargo* prit en location 40 locomotives du type TRAXX (2804 à 2843). Ces machines furent mises en service entre juin 2008 et juillet 2009, ce qui portera un rude coup pour les 23. Elles profitèrent toutefois de l'amortissement des dernières locomotives des séries 22 et 25, desquelles elles héritèrent tous les services voyageurs (placées en réserve, les 22 et 25 seront radiées le 7 avril 2009). Leur roulement voyageurs passa ainsi de 13 à 21 journées.

Le 23 mars 2009, les 2381 à 2383 affectées aux allèges sur les plans inclinés de Liège furent mutées vers Kinkempois. L'année suivante, elles furent remplacées par les 2309 (5 novembre 2011), 2311 (5 novembre 2011), 2315 (2 février 2010) et 2334 (10 décembre



PHOTO 115-50 A chaque nouvelle électrification de ligne, le rayon d'action des 23 s'étendit. La ligne 140 Ottignies - Charleroi-Ouest fut mise sous tension le 31 mai 1987. Dès ce moment, cette ligne devint un axe fret très important. Le 28 octobre 2008, les 2338 et 2306 remorquent la rame de minerai 32702 entre Antwerpen-Zandvliet et le faisceau Blanchisserie (Marcinelle). Le train passe à côté de l'abbaye de Villers-la-Ville. Serge MARTIN.

2010), lesquelles furent mutées d'Antwerpen-Noord à Kinkempois (la date de leur mutation est donnée entre parenthèse). Ces machines avaient subi à l'Atelier Central de Salzinnes une dernière Révision Confort (2309 et

2315) ou Technique (2311 et 2334) durant laquelle elles furent équipées du dispositif de sécurité TBL1+ (dispositif qui ne servit à rien, car pour alléger les trains vers Ans, il fallait isoler cet équipement !).

PHOTO 115-51 La ligne 43 Angleur - Marloie fut mise sous tension le 23 mai 1993. Le 5 mai 2008, un train de ballast passe à Comblain-la-Tour en direction de Marloie. Michel HANSSSENS.



La série 23

Le premier grand recul fut constaté le 20 avril 2009. A cette date, le roulement marchandises passa de 52 à 14 journées, tandis que le roulement voyageurs gagna un service pour passer à 22 journées. Certains trains étaient même remorqués par deux locomotives accouplées en unité multiple, ceci dans le seul but de maintenir l'effectif en bon état de marche.

La situation des 23 évolua alors rapidement. Deux mois plus tard, le roulement marchandises descendait à 10 journées. Le 13 décembre, il ne restait plus que 7 journées, tandis qu'un premier lot de 8 locomotives fut radié (2301, 2324, 2327, 2344, 2366, 2374, 2376 et 2378).

L'arrivée des nouvelles locomotives de la série 18 n'arrangea pas les choses, le tout aggravé par la crise économique et la fermeture de nombreux sites industriels qui utilisaient le rail, comme la sidérurgie wallonne.

PHOTO 115-52 ↗ A partir du 7 janvier, toutes les 23 se retrouvèrent concentrées à l'atelier d'Antwerpen-Noord, soit 82 unités vu la radiation de la 2307. C'est dans cet établissement qu'elles termineront leur carrière, à l'exception des 2309, 2311, 2315 et 2334 affectées à Klnkempois. Le 17 janvier 2007, quatre 23 subissaient des travaux d'entretien.

Pierre HERBIET.

PHOTO 115-53 → Le 31 mai 1994, passage à Drongen d'un train de minéral en provenance du port de Zeebrugge à destination des hauts fourneaux de Seraing et Ougrée.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 115-54 ↓ Le 23 avril 2010, la 2315 remorque un train de brames vide entre La Louvière-Industrielle et Gent-Zeehaven, en passage à Mévergnies-Attre sur la ligne 90 Jurbise - Ath. Serge MARTIN.





PHOTO 115-56 ↑ Le 10 avril 2008, les 2304 et 2325 remorquent une rame de citernes à pétrole en provenance de Feluy-Zoning à destination de Luxembourg. Le train se trouve à mi chemin entre Courrière et Assesse. Michel HANSENS.

PHOTO 115-55 ↑ Les 23 étaient visibles sur l'ensemble du réseau, comme ici sur l'axe Zeebrugge - Arlon. Le 21 mars 2009, les 2315 et 2375 viennent de quitter Zeebrugge en tête d'une rame à la composition fort réduite. Le train va bientôt franchir la bifurcation de Dudzele, point de jonction avec la ligne venant de Knokke. Serge MARTIN.





PHOTO 115-57 ↑ A partir d'avril 2009, les trains P 7724-8724 Châtelet - Schaerbeek et retour furent assurés par un couplage de deux 23 en unité multiple. Le but était de maintenir les machines excédentaires en bon état de marche. Le 18 mars 2010, le P8724 approche de Luttre avec, en tête, les 2326 et 2350. Serge MARTIN.

PHOTO 115-58 ↓ Le 16 juillet 2009, la 2301 remorque le train P8723 Schaerbeek - Châtelet, ici photographié entre Lillois et Baulers. Yves STEENEBRUGGEN.





PHOTO 115-59 ↑ Les 23 circulaient souvent un unité multiple avec les locomotives de la série 26. Le 2 avril 2009, un train de conteneurs vides vient de quitter Zeebrugge avec les 2367 et 2618 en tête. Serge MARTIN.

PHOTO 115-60 ↓ Le 2 mars 2010, le train de coils 39940 Gent-Zeehaven - Genk-Goederen passe à Zichem, tracté par les 2357 et 2344. Serge MARTIN.





Les 23 à nos frontières

← PHOTO 115-61

Les 23 ont circulé jusqu'aux frontières des quatre pays limitrophes : Quévy, Jeumont, Luxembourg, Aachen Hbf et Essen. Exceptionnellement, elles ont également atteint les gares de Roosendaal et Maastricht. Le 12 avril 2007, la 2339 remorqua l'EC 91 "Vauban" entre Bruxelles-Midi et Luxembourg, en remplacement d'une locomotive défectueuse de la série 20. La voici lors de son évolution en gare de Luxembourg.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



← PHOTO 115-62

Le 5 juillet 2002, la 2327 côtoie les BB 66309 et 66110 de la SNCF dans la gare frontière de Quévy.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

↓ PHOTO 115-63

Le 7 juin 2006 en gare de Montzen, la 2379 côtoie la 241 803 de la DB.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 115-64 →

Le 3 août 1991, la 2317 vient d'arriver à Essen avec un train en provenance de Schaerbeek. Elle va être relayée par la 6423 des NS.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 115-65 →

La 2355 en gare d'Aachen Hbf en juillet 1977. La machine arbore la livrée jaune prototype; nous y reviendrons dans notre prochain numéro.

Julien CASIER, collection PFT.



PHOTO 115-66 ↓

La 2341 en gare de Jeumont, en tête d'un train non identifié le 26 mai 1989. Dominique ALLARD.



La série 23

Derniers tours de roue

Le 11 décembre 2011, le roulement des nouvelles locomotives de la série 18 comprenait 21 journées, libérant autant de locomotives (séries 13 et 27) qui elles-mêmes, en cascade, reprendront d'autres services au détriment des 23. A ce moment, le roulement marchandises des 23 disparut totalement, tandis que le graphique voyageurs tomba à seulement 9 jours et concernaient des trains P Adinkerke - Gent, Dendermonde - Leuven, Leuven - Mechelen, Denderleeuw - Gent, Aarschot - Berchem, Aalst - Schaerbeek, Bruxelles-Midi - Gent, Bruxelles-Midi - Hasselt, Bruxelles-Midi - Dendermonde et Hasselt - Aarschot. A cette date, l'effectif de la série tomba à seulement 26 unités.

Le couperet tomba le 1er mars 2012 : les 23 perdirent leur roulement voyageurs, repris en grande partie par les locomotives de la série 21. A ce moment, pratiquement toutes les 23 restantes furent arrêtées, à l'exception de quelques machines conservées en service jusqu'à leur prochaine date d'entretien. C'est le 3 avril que circula le tout dernier train remorqué par une 23 : le P8282 Antwerpen-Noorderdokken - Aarschot assuré par la 2365. Pour plus de détails concernant leurs derniers tours de roue, nous vous renvoyons dans *EN LIGNES* 109 pages 10-11.

Le 23 juin, le PFT organisa un voyage d'adieu qui mit à l'honneur une dernière fois les 2365 et 2364.

Le tout dernier acte de la série se joua en



Le 26 octobre 2011, le train de coils vide 37440 Châtelet - Genk-Goederen débouche du tunnel de Sclaingneaux. Guy SMETZ.

septembre 2012, lorsqu'il fut décidé d'arrêter les quatre machines assurant les allèges sur les plans inclinés de Liège. Le dernier service fut assuré par la 2315 le 9 septembre. Le lendemain, les quatre locomotives furent radiées.

A l'heure actuelle, la quasi totalité des 23 ont déjà été démolies, soit chez *Keizer* à Courcelles, soit chez *Van Heyghen* à Gent. La 2383 est conservée par la SNCB-Holding comme "pot de fleur"; le PFT a acquis la 2309 en état de marche (voir pages 8-9). La 2329 est utilisée à Antwerpen-Schijnpoort pour tester le chauffage des trains, tandis que les 2320

et 2321 assurent le préchauffage des trains et les essais de chauffage à Hasselt.

Les 23 auront donc arpenté le réseau durant près de 60 ans. Incroyables et bonnes à tout faire, elles furent probablement avec les 22 et 25 les locomotives les plus robustes et fiables du réseau. Elles n'étaient certes pas fort confortables pour les conducteurs avec leurs cabines étroites et les entrées d'air qui, en hiver, les transformaient en réfrigérateur. Jamais plus la SNCB ne possèdera des engins d'une telle qualité.

A suivre...



N°	RADIATION	DÉMOLITION OU SITUATION ACTUELLE	N°	11-12-2011	++ Keyzer à Courcelles, 05-2012
2301	12-12-2009	en attente de démolition à Antwerpen	2344	11-12-2011	++ Keyzer à Courcelles, 05-2012
2302	29-09-2005 (1)	++ atelier d'Antwerpen-Noord, 02-2007	2345	13-12-2011	en attente de démolition à Antwerpen
2303	11-12-2011	en attente de démolition à Antwerpen	2346	17-05-2011	++ Keyzer à Courcelles, 05-2012
2304	11-12-2011	++ Keyzer à Courcelles, 05-2012	2347	25-03-2010	++ Keyzer à Courcelles, 05-2012
2305	05-07-2005 (2)	++ atelier de Salzannes, 02-2008	2348	24-01-2012	++ Keyzer à Courcelles, 05-2012
2306	15-12-2011	++ Keyzer à Courcelles, 05-2012	2349	03-04-2012	++ Van Heyghen à Gent-Zeehaven, 02-2013
2307	01-10-1998 (3)	++ à Salzannes et à Bressoux, 01-2003	2350	15-12-2011	++ Van Heyghen à Gent-Zeehaven, 04-2013
2308	12-12-2011	++ Van Heyghen à Gent-Zeehaven, 04-2013	2351	03-04-2012	++ Van Heyghen à Gent-Zeehaven, 02-2013
2309	10-09-2012	préservée par le PFT, 03-2013	2352	11-12-2011	++ Van Heyghen à Gent-Zeehaven, 11-2012
2310	15-12-2011	++ Van Heyghen à Gent-Zeehaven, 11-2012	2353	15-12-2010	en attente de démolition à Antwerpen
2311	10-09-2012	++ Van Heyghen à Gent-Zeehaven, 04-2013	2354	07-02-2010	++ Van Heyghen à Gent-Zeehaven, 11-2012
2312	13-12-2011	en attente de démolition à Antwerpen	2355	14-03-2012	en attente de démolition à Antwerpen
2313	16-08-2010	++ Keyzer à Courcelles, 05-2012	2356	07-01-2011	++ Keyzer à Courcelles, 05-2012
2314	03-04-2012	en attente de démolition à Antwerpen	2357	03-04-2012	++ Van Heyghen à Gent-Zeehaven, 04-2013
2315	10-09-2012	++ Van Heyghen à Gent-Zeehaven, 04-2013	2358	15-04-2010	en attente de démolition à Antwerpen
2316	14-03-2012	en attente de démolition à Antwerpen	2359	15-12-2011	en attente de démolition à Antwerpen
2317	01-08-2011	++ Keyzer à Courcelles, 05-2012	2360	16-03-2012	++ Van Heyghen à Gent-Zeehaven, 04-2013
2318	15-12-2011	en attente de démolition à Antwerpen	2361	24-04-2003 (4)	++ Salzannes 2003
2319	22-12-2010	++ Keyzer à Courcelles, 05-2012	2362	14-03-2012	en attente de démolition à Antwerpen
2320	12-12-2012	préchauffage des trains à Hasselt	2363	11-12-2011	en attente de démolition à Antwerpen
2321	12-11-2012	préchauffage des trains à Hasselt	2364	25-06-2012	++ Van Heyghen à Gent-Zeehaven, 04-2013
2322	26-05-2010	en attente de démolition à Antwerpen	2365	25-06-2012	++ Van Heyghen à Gent-Zeehaven, 04-2013
2323	11-12-2011	++ Keyzer à Courcelles, 05-2012	2366	12-12-2009	++ Keyzer à Courcelles, 05-2012
2324	12-12-2009	++ Van Heyghen à Gent-Zeehaven, 03-2013	2367	03-04-2012	Van Heyghen à Gent-Zeehaven, 02-2013
2325	14-03-2012	en attente de démolition à Antwerpen	2368	26-03-2012	++ Van Heyghen à Gent-Zeehaven, 02-2013
2326	08-12-2010	++ Van Heyghen à Gent-Zeehaven, 04-2013	2369	15-12-2011	++ Keyzer à Courcelles, 05-2012
2327	12-12-2009	++ Van Heyghen à Gent-Zeehaven 10-2012	2370	02-04-2012	++ Van Heyghen à Gent-Zeehaven, 04-2013
2328	03-04-2012	++ Van Heyghen à Gent-Zeehaven, 02-2013	2371	08-03-2012	++ Van Heyghen à Gent-Zeehaven, 02-2013
2329	11-12-2011	préchauffage des trains à Antw.-Schijnpoort	2372	01-04-2012	++ Van Heyghen à Gent-Zeehaven, 04-2013
2330	15-12-2011	en attente de démolition à Antwerpen	2373	11-10-2012	++ Van Heyghen à Gent-Zeehaven, 11-2012
2331	16-01-2012	++ Keyzer à Courcelles, 05-2012	2374	03-04-2012	++ Van Heyghen à Gent-Zeehaven, 02-2013
2332	15-12-2011	++ Keyzer à Courcelles, 01/02-2013	2375	07-12-2011	en attente de démolition à Antwerpen
2333	09-02-2012	++ Keyzer à Courcelles, 05-2012	2376	12-12-2009	++ Van Heyghen à Gent-Zeehaven, 04-2013
2334	10-09-2012	++ Van Heyghen à Gent-Zeehaven, 04-2013	2377	15-12-2011	++ Van Heyghen à Gent-Zeehaven, 02-2013
2335	03-01-2012	en attente de démolition à Antwerpen	2378	12-12-2009	++ Van Heyghen à Gent-Zeehaven, 11-2012
2336	10-03-2010	++ Keyzer à Courcelles, 05-2012	2379	15-04-2010	en attente de démolition à Antwerpen
2337	13-10-2011	++ Keyzer à Courcelles, 05-2012	2380	15-04-2010	++ Van Heyghen à Gent-Zeehaven, 11-2012
2338	21-12-2011	en attente de démolition à Antwerpen	2381	31-12-2010	++ Van Heyghen à Gent-Zeehaven, 04-2013
2339	03-04-2012	++ Van Heyghen à Gent-Zeehaven, 02-2013	2382	31-12-2010	++ Van Heyghen à Gent-Zeehaven, 04-2013
2340	03-04-2012	en attente de démolition à Antwerpen	2383	15-10-2010	préservée par B-Holding, 05-2012
2341	14-03-2012	++ Van Heyghen à Gent-Zeehaven, 04-2013			
2342	26-03-2012	++ Van Heyghen à Gent-Zeehaven, 02-2013			
2343	03-04-2012	en attente de démolition à Antwerpen			

(1) accident à Antwerpen-Noord le 7 août 2005

(2) accident à Lier le 3 juin 2004

(3) collision à Hatrival le 13 mai 1992

(4) accident à Marbehan le 13 mars 2002

← PHOTO 115-67

Les 23 au quotidien. Le 3 avril 2009, la 2309 en tête du train P8511 Schaerbeek - Tournai passe à hauteur des installations de la défunte gare de Bierghes. A ce moment, cette machine était loin de se douter qu'elle serait préservée par le PFT.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 115-68 →

Le 22 avril 2010, la 2328 assurant le train P8067 Bruxelles-Midi - Denderleeuw - Geraardsbergen arrive à Iddergem (ligne 90 Denderleeuw - Geraardsbergen). Le printemps arrive, les cerisiers du Japon sont en fleur.

Serge MARTIN.





● Comme déjà annoncé dans *EN LIGNES* 113 page 38, depuis le 9 décembre 2012, Euro Cargo Rail (ECR) assure en collaboration avec Crossrail un trafic d'eau minérale pour le compte de la société 2XL entre Evian / Volvic (FR) et le terminal 2XL dans le port de Zeebrugge. Cette relation circule 6 fois par semaine, du lundi au samedi, avec les horaires suivants :

42835	Tergnier	06.10
	Mouscron	08.16/18
	Lichtervelde	08.57
	Brugge	09.17 P
	Zeebrugge	09.34
42832	Zeebrugge	21.02
	Tergnier	00.36

Entre Tergnier et Zeebrugge, le train est remorqué par une locomotive Diesel de la Class 77 d'ECR. Un conducteur Crossrail assure la conduite entre Somain et Zeebrugge.

● Depuis le 4 mars, Crossrail a débuté pour le compte de Shuttlewise une nouvelle relation de conteneurs entre le port de Gent (Mercator dok) et Mortara en Italie. Shuttlewise assure déjà depuis plusieurs années deux autres relations vers Mortara, au départ de Rotterdam et de Krefeld. Avec cette troisième relation qui circule 5 fois par semaine, la société a trouvé un nouveau point stratégique intéressant les régions de Zeebrugge, Antwerpen, Lille, Terneuzen et Gent. En 2012, Shuttlewise a assuré 860 trains et transporté plus de 35000 conteneurs.



PHOTO 115-69 ↑ Le 29 février, le train 42832 accusait plusieurs heures de retard. Il est garé dans la gare marchandises de Kortrijk. Simon DE RIDDER.



PHOTO 115-70 ↑ - PHOTO 115-71 ↓ Le 6 mars, une Class 77 manoeuvre la rame dans les installations 2XL de Zeebrugge. Simon DE RIDDER.





Le 1er mars, la DE6312 "Alix" a transféré une rame de minerai entre Antwerpen-Zandvliet et le chantier de démolition Casier à Deerlijk. Ces wagons du type Falls 1000H0 appartenaient à la société allemande VTG-Belgium qui les louait à Xpedys. Ils étaient garés sans service depuis 2008, année de l'arrêt du haut fourneau Carsid de Marcinelle. D'autres wagons suivront la même destinée dans les prochaines semaines. Notre photo montre l'arrivée du train à Deerlijk. Kevin DERUYCK.

PHOTO 115-72 ↓ Après sa révision subie à l'atelier de Cottbus, la DE6308, baptisée "Anja" a repris du service dans le courant du mois de mars. La voici à la bifurcation de Nieuw-Dak à Genk, en tête du train 49699 Novara - Genk-Haven, le 14 mars 2013. Rappelons que cette machine avait été victime d'une collision à Glons le 4 mars 2010. Sur ses flancs latéraux, elle porte l'indication "Repaired by Electromotive and DB Cottbus" (réparée par Electromotive et DB Cottbus). Le parc de Crossrail comprend encore cinq machines non peintes en rouge : les PB14 et PB15 (décoration verte Ascendos Rail), et les DE6306, DE6307 et DE6309 (décoration grise). Maarten SCHOUBBEN.





DB Schenker Nederland n'effectue finalement pas la desserte de l'usine Segal d'Yvoz-Ramet qui reste confiée à SNCB-Logistics. Le trafic de et vers Hermalle-sous-Huy est lui assuré par Railtraxx pour le compte de DB Schenker qui doit faire face à un manque de machines aptes au réseau belge. L'opérateur ne peut en effet compter que sur les 6505 à 6514 et 6516 à 6520 pour assurer ses nombreux contrats en Belgique. Pour rappel, la 6515 a été détruite lors de la terrible collision de Barendrecht (NL) le 24 septembre 2009. Voici les nouveaux horaires de la desserte d'Hermalle (NH) (NK= Kinkempois)

61401 ②④ NK 12.15 – NH 12.37
61401 ⑥ NK 11.27 – NH 11.46
61402 ②④ NH 13.52 – NK 14.13
61402 ⑥ NH 12.49 – NK 13.10
61403 ① NK 10.21 – NH 10.54
61403 ③⑤ NK 11.02 – NH 11.27
61404 ① NH 11.50 – NK 12.28
61404 ③⑤ NH 12.26 – NK 12.46

Transports exceptionnels vers Terneuzen

Une zone portuaire et industrielle importante est située le long du canal de Gent à Terneuzen. Elle constitue, aux Pays-Bas et en Flandre, une zone portuaire de transbordement d'environ 75 millions de tonnes par an. Il s'agit d'une des plus importantes voies navigables du Benelux en tant qu'élément du transport de marchandises de et vers la Belgique, le Nord de la France et l'Allemagne.

Le pont tournant actuel situé près de Sluis-

PHOTO 115-73 ↓ - PHOTO 115-74 → Le 8 avril, passage à Hombeek (ligne 53 entre Mechelen et Dendermonde) d'un train transportant des voussoirs pour le tunnel de Terneuzen. Roel DESAEGHER.



Un train de coke circule 6 fois par semaine entre la cokerie de Seraing et le site Arcelor Mittal de Bremen. Ces trains sont assurés par DB Schenker à l'aide d'une locomotive de la série 6500. Le seul train photographiable sur le parcours en Belgique est une rame vide circulant le dimanche avec l'horaire suivant : 48551 Bremen Stahlwerken 20.00 (R6) - Sittard 10.44/11.30 (R7) - Visé 12.04 - Seraing 12.21. Tous les autres trains circulent de nuit. Le dimanche 7 avril, passage du 48551 Bremen Stahlwerken - Seraing à Cheratte, remorqué par la 6516. Michel de ESCH.

kil constitue une traversée importante du canal pour le trafic routier et ferroviaire, et un goulot d'étranglement. Il s'ouvre en moyenne 23 fois par jour pour la navigation, soit plus de 5 heures, et engendre de longues attentes pour les usagers et la navigation. C'est la raison de la construction du tunnel sous le canal. Le tunnel de Sluiskil aura une longueur de plus de un kilomètre et passera à 34 m sous le canal. Il s'agira d'un tunnel foré à 2 tubes à 2 voies chacun. Le pont actuel sur le canal restera en service pour le trafic lent, le trafic ferroviaire et la circulation

locale. Le tunnel pourrait être mis en service fin 2014.

Les voussoirs qui formeront les parois du tunnel sont construits par la société Max Bögl à Hamminkeln en Allemagne. Ils sont transportés par des trains complets mis en marche au départ de Wesel jusqu'à Axel, via Emmerich, Roosendaal, Antwerpen, Mechelen, Gent-Zeehaven en Terneuzen. Une cinquantaine de trains sera nécessaire, au rythme d'un train par semaine, dont le premier a circulé le 17 décembre 2012. Ils sont tractés par DB Schenker à l'aide de deux locomotives Diesel de la série 6500.



PKP Cargo

L'opérateur PKP Cargo, détenteur d'un certificat de sécurité pour le réseau belge depuis le 11 octobre 2012, a assuré ses premiers trains sur le réseau belge. Il s'agit d'un trafic de voitures Opel Astra en provenance de Gliwice dans le sud de la Pologne, et à destination du port de Zeebrugge. PKP Cargo ne disposant actuellement pas de locomotives aptes à circuler sur le réseau belge, c'est Railtraxx qui assure la traction des trains entre Aachen-West et Zeebrugge.



Un nouveau trafic pour Railtraxx

Le transport de bananes par train au départ du port d'Antwerpen est supprimé depuis une dizaine d'années.

Dans les prochains jours, Railtraxx réactivera ce trafic, avec comme destination les magasins Migros via Basel.

Pour assurer ce transport, Railtraxx a pris en location une série de 12 wagons frigorifiques. Plusieurs dizaines de ces wagons appartenant à Interfigo étaient garés hors service depuis plusieurs années à Schaerbeek. Ces 12 wagons, révisés à Hagen (DE), formeront trois



↑ Un des 12 wagons frigorifiques pris en location par Railtraxx (n° NEV 37 80 D-BUVL 877 3 826-6). Ces véhicules sont équipés d'un groupe électrogène (visible à l'extrémité droite du wagon) fournissant l'énergie pour le fonctionnement des frigos. Antwerpen, quai 216, 10 avril 2013. Luk GIBENS.

rames de 4 wagons.

Trois fois par semaine, une rame sera chargée au quai 216 (Leopolddok, à côté du faisceau Congo), puis incorporée dans un train de conteneurs entre le Main Hub

d'Antwerpen-Noord et Basel.

En prévision de ce trafic, Railtraxx a effectué le 10 avril un parcours d'essai jusqu'au quai 216 à l'aide de la Class 66 PB20 et de l'un des 12 wagons.

↓ PHOTO 115-102 La PB20 de Railtraxx, lors du parcours d'essai jusqu'au quai 216, le 10 avril 2013. Luk GIBENS.





↑ Le 18 mars, un train de mesure néerlandais a parcouru la ligne Maastricht - Visé. L'autorail de mesure UFM 120 appartenant à la société Eurailscout, était encadré par deux locomotives de Rail Feeding : la G2000 n° 1102 et la Class 66 n° 513-8. Le train vient de franchir le panneau frontière et va bientôt arriver à Visé. Corentin CAUWELIER.



← Les travaux de transformation de la gare de Rotterdam se poursuivent. Rail Feeding assure toujours les trains d'approvisionnement du chantier. Le 9 avril, la 107 (ex. 7378 SNCB) assistée de la 23 (ex. V100 DR) déplace quelques wagons chargés de matériaux. Michel de ESCH.

↓ Le train de dolomie circulant entre Hermalle-sous-Huy et Veendam est assuré entre Onnen et Sittard par HUSA. Il s'agit de la seule relation régulière assurée par une 1600 de HUSA. Le 18 février, passage du train 49667 (Veendam - Hermalle) à Echt. Il est tracté par la 1619 tandis que les 1605 et 653-05 sont en véhicule. Michel de ESCH.





↑ La 66021 de Captrain remorque un train de charbon en provenance de Born. Il est composé de nouveau wagons du type Facnps. Born, 18 février 2013. Michel de ESCH.

→ PHOTO 115-75 On se rappellera que SNCB-Logistics a stoppé le leasing de la 5709 le 29 octobre 2012. La machine est aujourd'hui louée par "Eiffage Travaux Maritimes et Fluviaux" (ETMF), une entreprise française de travaux publics qui utilise déjà une autre G2000. Le 25 avril, elle se trouvait à l'atelier d'Antwerpen-Noord, en attente de départ pour la France. Elle porte des autocollants ETMF placés sur les anciens numéros SNCB. Luk GIBENS.

PHOTO 115-76 ↓ Le 6 mars, passage à Hasselt de la Class 66 n° 29002 de Rurtalbahn (92 80 1266 006-6 D - RTB) remorquant le train de minerai de zinc 48511 Antwerpen-D.S.-Groenland (11.24) - Stolberg (17.23). Ce train circule les lundi, mercredi et vendredi. Tim VAN ROOY.



SNCB-Holding

Depuis quelques mois, la SNCB-Holding s'active à préparer le matériel qui sera exposé dans le musée de Schaerbeek. Simultanément, elle doit vider tout le matériel se trouvant dans les abris-musées de Leuven (pour fin juin) et d'Haine-Saint-Pierre (pour fin décembre). L'atelier de Leuven doit être démolli pour faire place à un nouveau parking.

Après le transfert pour restauration des 18.051 et 1152 (type 51) vers l'Atelier Central de Gentbrugge le 20 septembre 2012, et de la 10.018 vers l'atelier des wagons de Kinkempois le 23 novembre 2012, c'est la 12.004 qui a été acheminée de Leuven à l'atelier des wagons de Kinkempois le 27 mars.

↓ La locomotive "Energie 507" de la Collection Thiel - Boon s'est rendue par ses propres moyens d'Athus à Maldegem (à 40 km/h !) en vue de participer au festival du Stoomcentrum Maldegem durant le week-end des 4 et 5 mai. Le SCM et la SNCB-Holding ont profité de ce parcours pour transférer deux voitures K1 qui se trouvaient à l'abri-musée d'Haine-Saint-Pierre. Il s'agit des voitures 22.004 (B11) et 29.009 (B7D) cédées au SCM. L'Energie 507 a donc effectué une escale à Haine-Saint-Pierre où les deux voitures furent ajoutées au convoi, photographié au passage à Neufvilles, sur la ligne 96 entre Soignies et Jurbise, le 4 avril. Rappelons que cette machine réside à l'AMTF (Association des Musées et Tourisme Ferroviaires) qui exploite la ligne touristique "Train 1900" Pétange - Fond de Gras - Rodange.
Corentin CAUWELIER.



↑ Le 27 mars 2012, transfert de la 12.004 de Leuven à Kinkempois. Arrêt technique en gare de Landen. Gwenaël PIERART.

↓ La 12.004 est prise en main à Kinkempois le 19 avril 2013. Georgy LEJEUNE.



Contrairement aux trois machines précédentes, la type 12 a pu être acheminée par rail, remorquée par la 201.010.

Au retour vers Liège, la 201.010 prit en remorque la 2383 préservée par la SNCB-Holding, et la 2309 sauvée par le PFT.

Le 26 mars, la 1503 et la voiture TEE 46 ont quitté Haine-Saint-Pierre pour l'atelier des wagon de Monceau. La 1503 sera restaurée dans sa version d'origine. La 6041 se trouve en rénovation à l'atelier de Charleroi-Sud. L'automotrice de 1935 a été envoyée à l'atelier des wagons de Monceau le 6 mai. La 211.006 (6406) sera restaurée vers le mois de septembre.

Le matériel dont la SNCB-Holding ne souhaite pas la sauvegarde sera soit cédé ou donné en gestion aux associations belges, soit démolé. Nous aurons l'occasion d'en reparler plus en détails dans un prochain numéro.

↓ *Le 26 mars, acheminement de la 1503 et de la voiture TEE 46 entre l'abri-musée d'Haine-Saint-Pierre et l'atelier des wagons de Monceau, pour restauration. Passage à Morlanwelz.* Andy ENGELEN.



PHOTO 115-77 ↑ L'autorail 4905 qui a terminé sa carrière comme autorail ES (entretien des caténaies) à Jemelle et garé depuis plusieurs années à l'abri-musée de Leuven, a été démolé dans le courant du mois d'avril. Le 4 avril, le 4905 attend l'arrivée des ferrailleurs près de la remise. Johnny BRAUNS.



Croatie

La fin du 3000 V

Le réseau croate fut électrifié au temps de la Yougoslavie. De 1952 à 1966, la ligne Zagreb - Rijeka (229 km) fut mise sous tension avec une caténaire 3000 V continu, avant la décision prise au milieu des années '1960 de poursuivre les électrifications avec du 25.000 V monophasé. Au milieu des années '1980, la conversion de la ligne Zagreb - Rijeka fut entamée et réalisée jusque Moravice (139 km). La réélectrification en 25 kV de la section Moravice - Rijeka, retardée par le conflit yougoslave, ne fut réalisée qu'en 2012, entraînant la disparition du 3000 V en Croatie et rendant inutiles les locomotives série 1061 des Chemins de fer croates (HZ).

Les 1061 étaient des locomotives Bo'Bo'Bo' similaires aux E636 des FS (Chemins de fer italiens) et classées dans la série 362 aux JZ (Chemins de fer yougoslaves). Elles ont été livrées par la firme italienne *Ansaldo-Breda* de 1960 à 1964 (362.001 à 019) et en 1968-69 (362.101 à 110). Conçues pour la circulation sur les lignes à profil difficile, elles pouvaient circuler à 120 km/h et disposaient de 2640 kW (sous série 362.0) ou 2835 kW (sous-série 362.1).



Le 4 septembre 2005, deux trains de marchandises remorqués par des 1061 attendent le départ en gare de Rijeka. A l'avant-plan, la 1061.105 (ex. JZ 362 105, constructeur *Ansaldo* 804/1968) avec cabines de conduite modernisées. Cette machine a été vendue au *Ferrovia Nord Milano* (E660.003) où elle n'a jamais été utilisée. *Thierry COCHIN*.

En 1988 et 1991, en vue de la conversion en 25 kV de la ligne Zagreb - Rijeka, les 362 106 et 362 003 JZ avaient été transformées pour la circulation sous 25 kV et renumérotées 462.001 et 002 (ensuite 1161.001 et 002 aux HZ). Après la dissolution de la Yougoslavie,

les 362 furent réparties entre la Croatie (33 locomotives) et la Slovénie (17 locomotives). La dernière 362 slovène a été arrêtée le 2 mai 2009 (voir *EN LIGNES* 93 page 52) et les locomotives croates ont assuré leur dernier train à la mi-décembre 2012.

Le 6 avril 1998, passage à Delvace d'un train de voyageurs Rijeka - Zagreb. En gare de Moravice, la 1061.018 (*Ansaldo* 392/1962) sera relayée par une locomotive 25 kV. *Alain DEFECHEREUX*.



France

Les Z6100 nous ont quitté

Les "P'tits Gris" de Paris-Nord (dénomination populaire à Paris pour désigner les automotrices Z6100) ont effectué leurs derniers tours de roue le 10 janvier 2013, au départ de Paris-Nord. Les dernières circulations furent assurées par les Z6166, Z6151 et Z6147 sur la relation *Transilien* Paris-Nord - Persant-Beaumont.

Livrées entre juillet 1965 et octobre 1971 par *Carel et Fouché*, *Alstom* et *CEM*, ces 65 automotrices triples 25 kV 50Hz (Z6101 à 6185) ont été le quotidien des navetteurs utilisant les lignes RER de la banlieue nord de Paris pendant 48 ans. D'une puissance de 615 kW, elles offraient 273 places, dont 36 en première classe, et pouvaient circuler à 120 km/h. Leur caisse en acier inoxydable était fabriquée suivant le procédé *Budd*, comme celle des automotrices type '56 de la SNCF.

La commande des Z6100 fut réalisée dans le cadre de l'électrification de la banlieue Nord, permettant d'éliminer les locomotives à vapeur série 141TC qui y circulèrent jusqu'en 1970.

Quatre rames prototypes, numérotées Z9056 à Z9059 (renumérotées ensuite Z6006 à Z6009) ont été livrées en 1960 au dépôt de La Chapelle. Elles seront utilisées en service commercial jusqu'en octobre 1995, dans le roulement des automotrices de série.

Pendant toute leur carrière, les Z6100 ont été abritées à La Chapelle. Les premières automotrices livrées furent engagées sur Paris - Crépy en Valois et Paris - Creil. Les électrifications progressant dans les années '1960, les Z6100 enva-



PHOTO 115-78 L'automotrice Z6180 marque l'arrêt en gare d'Auvers-sur-Oise, en banlieue parisienne le 26 juillet 2012. Philippe DE GIETER.

hissent la banlieue Nord et sont omniprésentes sur les axes de Paris-Nord à Pontoise et Valmondois ainsi que de Paris à Persant-Beaumont et Luzarches via Montsoult-Maffliers. A partir de 1999, l'arrivée des automotrices à deux niveaux série Z20500 sur les services au départ de Paris-Nord permet le transfert de certaines rames vers la transversale Pontoise - Creil et sur Paris - Beauvais.

L'élimination de ce matériel au confort d'un autre âge fut entamée en 2004. Dans un premier temps, elles furent remplacées par des rames tractées avec des BB17000, mais c'est la mise en service des nouvelles automotrices *Transilien* série Z50000 (voir *EN LIGNES 111*, page 58) qui permit leur

élimination définitive.

Treize automotrices ont été vendues aux CFR en Roumanie, où elles ont rejoint les Z261 et Z262 des Chemins de fer luxembourgeois (ex-Z6169 et Z6168 SNCF, achetées par les CFL en 1982 et radiées en 2006). La Z6180 a été acquise par l'APPG Nord (Association pour la Préservation d'un "P'tit Gris" du Nord) et la Z6181 rejoindra les collections de la *Cité du Train* à Mulhouse.

De l'autre côté de Paris, une cinquantaine de Z5300, la version 1500 V du "P'tit Gris", est encore utilisée au départ de Paris-Montparnasse vers Rambouillet (*Transilien* ligne N) et sur les lignes *Transilien* D et R autour de Melun.



PHOTO 115-79 L'automotrice Z6133 de la SNCF circule aujourd'hui en Roumanie pour les Chemins de fer roumains (CFR) où elle est numérotée 58-3002-1. Elle avait débuté sa carrière le 27 mai 1970 et fut réformée par la SNCF le 15 décembre 2007 au dépôt de Paris-La Chapelle. La voici en gare de Tinosu le 22 août 2009. Philippe DE GIETER.

Hongrie

Des locomotives hybrides à voie étroite

Le chemin de fer forestier de Szilvássvár exploite une ligne à voie étroite (760 mm) d'une longueur de 4 km, entre Szilvássvár et la fameuse vallée de Szalajka. Ce chemin de fer forestier est un des plus fréquentés de Hongrie, avec plus de 120.000 voyageurs en 2012.

Le parc de traction est composé de trois grosses locomotives du type Mk 48, d'une petite LOWA L-60 et la locomotive à vapeur 394.057 (actuellement non en état de marche).

Le propriétaire de la ligne, le *EGE-RERDŐ Forestry Company*, est aidé financièrement par des subsides européens pour la reconstruction de la gare terminus à Szalajka, et pour la transformation d'une des locomotives Diesel, la Mk 48-403, afin de diminuer les émissions de gaz d'échappement. Cette locomotive avait été construite par RÁBA en 1960 et disposait alors d'une



La Mk 48-403 avant sa transformation en locomotive hybride. Zsolt HALASZ.

puissance de 110 kW. Durant sa transformation, sa transmission hydraulique a été remplacée par une transmission électrique. Elle a reçu un nouveau moteur Diesel Cummins QSB6.7 de 204 kW. Elle a en outre été équipée d'un gros bloc de batteries lui permettant de circuler avec

le moteur Diesel à l'arrêt. Ainsi rénovée, elle est la deuxième machine à voie étroite hybride au monde. Elle a été inaugurée le 16 mars à Szilvássvár.

Zsolt HALASZ.

Grèce

Inauguration de la nouvelle ligne vers le port de Ikonio

Les Chemins de fer grecs (OSE) ont inauguré le 28 février une nouvelle ligne de 17 km de longueur, reliant la gare de Thriasio (sur l'axe Athènes - Kiato) au terminal conteneurs du port de Ikonio, lequel est situé à proximité du grand port de Pirée.

Cette ligne a un profil très difficile. A simple voie, elle comporte 10 ponts totalisant une longueur de 1400 m, et 7 tunnels totalisant +/- 7.000 m. Sa déclivité atteint par endroit 17‰. La vitesse est actuellement limitée entre 50 et 70 km/h, mais sera portée à 90 km/h après la fin des opérations de ballastage.

La construction de la ligne déjà annoncée en 2000 a pris beaucoup de retard en raison des graves problèmes financiers que connaît la Grèce. Son coût, de l'ordre de €156 millions, a été financé pour 50% par des fonds nationaux et 50% par des fonds de cohésion.

L'achèvement de la ligne était une condition nécessaire pour la conclusion d'un accord entre le géant américain d'électronique *Hewlett-Packard*, l'opérateur chinois *Cosco* et l'opérateur des Chemins de fer grecs *Trainose*.

La Grèce mise beaucoup sur ce nouveau complexe qui pourrait créer de nombreux emplois. Il est en effet idéale-



Pour l'inauguration de la nouvelle ligne, un train spécial a été mis en marche, composé des autorails OSE 560 904 et 560 914 (construction Stadler, type GTW 2/6). Nikos KOLONOS.

ment situé pour l'acheminement des marchandises en provenance d'Asie. Le trajet par bateau pour atteindre ce port gagne en effet une semaine par rapport aux ports de Rotterdam ou Hambourg. Plusieurs importantes multinationales sont intéressées pour l'acheminement de leurs marchandises, comme *IKEA*, *Dell*, *LG*, *Samsung*, *Lenovo*, *Sony* et *Hyundai*.

Hewlett-Packard (HP) a immédiatement planifié l'envoi de 16.000 à 20.000 conte-

neurs par an vers le Pirée. Ces conteneurs en transit partiront ensuite vers l'Europe centrale et de l'Est. HP a déjà signé un contrat avec *Trainose* pour la mise en marche de deux trains par semaine, dans un premier temps, à destination de la Tchéquie.

Trainose mise sur des entrées financières de l'ordre de €10 millions par an pour commencer, qui devraient rapidement atteindre les €70 millions.

Artemis KOLONOS.

Maroc

Réforme des E-1000

En 1975, la firme polonaise *Państwowa Fabryka Wagonów* (Pafawag) a livré une série de 23 locomotives Co'Co' électriques aux Chemins de fer marocains (ONCF). Elles étaient identiques aux ET22 livrées en 1183 exemplaires en Pologne entre 1969 et 1989, ne s'en différenciant que par un système de refroidissement plus efficace, une peinture plus résistante, pour faire face au climat africain, et une différence de gabarit en hauteur, la E-1000 étant 25 cm plus basse. D'une puissance de 3120 kW, elles peuvent circuler à 125 km/h.

D'abord utilisées en tête des trains express les plus prestigieux jusque dans les années '1990, elles furent ensuite reléguées au service marchandises suite à l'arrivée de nouvelles locomotives d'origine japonaise; leur activité devint alors très réduite, entraînant déjà les premières réformes. En 2003, trois E-1000 furent revendues à *Chem Trans Logistics* (CTL), un opérateur ferroviaire actif dans leur pays d'origine. Révisées par ZNTK en 2004, les E-1003, E-1018 et E-1021 circulent désormais en Pologne, renumérotées dans l'ordre ET22-



PHOTO 115-80 Le 9 octobre 1998, la E-1001 remorque le train de marchandises 255 Casablanca - Oued Zem. Passage dans les environs de Sidi el Aidi. Marc RIGUELLE.

R001 à R003.

Les six locomotives encore en service à ce moment se retrouvaient en tête de trains de marchandises entre Marrakech et Safi, et entre Casablanca et une papeterie située entre Kenitra et Sidi Kacem. En août 2007, il ne restait plus que trois locomotives en service, sans roulement propre, au dépôt de Casablanca.

Le dernier acte s'est joué en 2012, avec le retour en Pologne de huit locomotives

(E-1002, E-1006, E-1008, E-1012, E-1015, E-1016, E-1019 et E-1022) vendues à la firme *Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego* à Olesnica (ZNTK). La E-1019 avait été utilisée par le PFT le 29 octobre 2000 pour un train spécial Casablanca - Marrakech composé de voitures K2 ex-SNCB. Elles seront adaptées pour la circulation sur le réseau polonais et revendues aux opérateurs ferroviaires intéressés.

PHOTO 115-81 Lors de son premier grand voyage au Maroc en octobre 2000, le PFT affréta un train entre Casablanca-Voyageurs et Marrakech tracté par la E-1019. Arrêt photo à Mechra Benabbou. PFT.



Espagne

Une nouvelle LGV en service

Un nouveau tronçon de ligne à grande vitesse a été mis en service le 8 janvier 2013, entre Barcelona et Figueras (131 km). Cette section permet de relier le réseau AVE au reste du réseau européen, et fait partie de la LGV qui reliera fin 2013 Paris à Barcelona. A ce moment, il ne faudra plus que 5h45 pour relier les deux villes. Le service direct reliant Lille / Paris / Marseille, d'une part, et Barcelona / Madrid, d'autre part, pourrait débuter le 1er juin. En attendant, deux TGV français assurent quotidiennement la liaison Paris - Figueras, en correspondance avec 8 TGV espagnols vers Barcelona et Madrid.

FEVE

La société espagnole *Ferrocarriles de Via Estrecha* (FEVE) a été dissoute le 31 décembre 2012 et ses activités intégrées à celles des réseaux à voie large et à voie normale : exploitation par la RENFE et gestion de l'infrastructure par l'ADIF.

La FEVE avait été créée en 1965, succédant à l'EFE (*Explotación de Ferrocarriles por el Estado*), née en 1926 et qui avait progressivement incorporé les chemins de fer privés en difficulté. En 1941,



Le 5 avril 2013, l'AVE 3093, assuré par une rame non identifiée, en provenance de Madrid-Atocha va rentrer en gare de Figueras-Vilafant, à une trentaine de km de la frontière française. A noter, à gauche de la photo, la courbe de raccord à 3 files de rails (mixte voie normale / voie large) électrifiée en 3 kV, qui permet de relier Figueras-Vilafant à l'ancienne ligne Portbou - Barcelona. Une des deux voies de cette ligne à l'écartement espagnol a été équipée d'un troisième rail de Vilamalla à Barcelona, soit sur près de 150 km, pour permettre aux trains à voie normale de l'emprunter : cela permet de voir quelques appareils de voie très spéciaux. Dominique ALLARD.

la société nationale des chemins de fer espagnols RENFE fut créée pour la gestion du réseau à voie large, et l'EFE devint de facto un exploitant de réseau à voie étroite, continuant à absorber les réseaux indépendants devenus non rentables, ce qui fut reflété par le changement de nom en 1965.

A partir de 1978, avec la politique de régionalisation mise en place en Espagne, les lignes de la FEVE furent progressivement cédées aux gouvernements régionaux, ne laissant à la FEVE que les lignes des provinces de Murcia et le ré-

seau s'étendant depuis les Asturies le long de la côte Atlantique, soit 1194 km, dont 316 électrifiés.

La gestion de la FEVE avait été fortement critiquée ces derniers mois, avec un déficit de l'ordre de 150 millions d'euros par an et des dépenses inconsidérées, comme par exemple la modification de la motrice ex-SNCV 9665 en prototype de tram fonctionnant à l'hydrogène, projet resté sans suite après la présentation de la motrice transformée en septembre 2011 (voir EN LIGNES 106, page 35).

PHOTO 115-82 Depuis la dissolution de la FEVE, les logos RENFE apparaissent sur le matériel de l'ex-FEVE, comme sur l'autorail 2905 assurant un train Barrio - León à Pardavé le 28 février 2013. Les douze autorails diesels-hydrauliques série 2900 ont été livrés par CAF et Sunsundegui en 2010 et 2011. D'une puissance de 360 kW, ils offrent 32 places et peuvent circuler à 120km/h. Philippe DE GIETER.



Suisse

Encore de nouvelles commandes pour Stadler

Presque chaque semaine, *Stadler* peut annoncer un nouveau contrat pour la fourniture d'automotrices. Déjà fournisseur des chemins de fer estoniens et biélorusse, la firme suisse vient d'obtenir un premier contrat en Russie. *Stadler* livrera des automotrices à deux niveaux à *Aeroexpress*, la société assurant les relations ferroviaires entre Moskva et ses trois aéroports. Le contrat de base porte sur la livraison de 172 voitures, plus 60 en option. Ces nouveaux trains entreront en service en 2015.



Vue d'artiste des futures automotrices Stadler pour la société russe Aeroexpress.

En Suisse, les Transports de la région Morges / Bière / Cossonay (MBC), les Transports Vallée de Joux- Yverdon - Ste-Croix (TRAVYS), la Compagnie du chemin de fer Montreux-Oberland Bernois (MOB) et les Transports publics fribourgeois (TPF) ont commandés 17 automotrices à *Stadler*, pour une valeur de 150 millions de francs suisses.

Les quatre entreprises exploitent des lignes à voie étroite dans les cantons de Vaud, Fribourg et Berne et se sont entendues pour composer un cahier des charges qui puisse satisfaire aux besoins de chaque entité, tout en réduisant les coûts par économie d'échelle.

TELEX....

Autriche

- Le *Steiermarkbahn*, une filiale du *Steiermärkische Landesbahnen* (STLB), a repris le 2 avril aux Chemins de fer autrichiens l'exploitation marchandises de la ligne Friedbeg - Oberwart. Cette ligne de 25 km avait été entièrement renouvelée en 2010. Malgré ce lourd investissement, le service voyageurs fut arrêté un an plus tard, le 1er août 2011. Il était prévu de supprimer le trafic marchandises fin mars 2013 mais, au dernier moment, on réussit à l'éviter, grâce au *Steiermarkbahn*. Cette société dessert maintenant une fois par jour la ligne, au départ de Wiener Neustadt jusqu'à Oberwart, principalement avec des pro-

Composées de deux ou trois voitures, les nouvelles rames seront progressivement livrées de janvier 2015 à juillet 2016, quatre rames sont destinées au MOB pour remplacer des automotrices de la série 4000 datant de 1968, quatre iront aux MBC, trois chez TRAVYS, et six aux TPF.



Vue d'artiste des automotrices Stadler pour MBC.



Vue d'artiste des automotrices Stadler pour le MOB.



Vue d'artiste des automotrices Stadler pour TRAVYS.

duits métallurgiques, du pétrole et du bois. Le service est assuré à l'aide d'une des deux locomotives Diesel du type ER20 de la compagnie (2016.901 et 2016.902).

- Les ÖBB ont mis en service le 9 décembre 2012 la nouvelle ligne rapide entre Wien et St-Pölten, permettant un gain de temps compris entre 15 et 25 minutes. L'investissement s'élève à € 2,8 milliards, financés par l'Etat autrichien, les ÖBB et l'Union Européenne.

France

- La SNCF a démarré le 2 avril 2013 une nouvelle offre TGV low cost baptisée OUIGO. Ces trains sont assurés par quatre rames TGV duplex (n° 760 à 763) entièrement réaménagées, avec uniquement des



Vue d'artiste des automotrices Stadler pour les TPF.

Stadler a aussi remporté un premier contrat dans les Balkans où 21 automotrices quadruples du type *Flirt* seront livrées aux Chemins de fer serbes (ŽS), pour les trains de banlieue à Beograd (Belgrade). Elles seront mises en service à partir de l'automne 2014.



Vue d'artiste des automotrices Flirt destinées aux Chemins de fer serbes.

Enfin, en Hongrie, *Stadler* livrera 48 automotrices du type *Flirt* supplémentaires, commandées conjointement par les MAV (42 rames) et le GySEV (6 rames), ce qui portera le nombre d'automotrices *Flirt* en service en Hongrie à 122.

places de 2e classe et sans voiture-bar. Ces rames sont reconnaissables à leur livrée bleue. Les billets ne sont disponibles que par Internet, selon un prix variable allant de € 10 à € 85. Ces TGV ne sont accessibles qu'au départ de Marne-la-Vallée-Chessy, et relie suivant les trains Lyon-Part Dieu, Marseille et Montpellier, avec des arrêts intermédiaires.

Chine

- Le 26 décembre 2012, les Chemins de fer chinois ont inauguré la ligne à grande vitesse reliant Beijing (Pékin) à Guanzhou (Canton). Longue de 2298 km, elle est la plus longue du réseau chinois. Les trains y circulent à 300 km/h et mettent environ 8 heures pour relier les deux villes, en desservant Shijiazhuang, Zhengzhou, Wuhan, Changsha, Zhuzhou et Cheshou.

Bangladesch Railway



↑ PHOTO 115-83 Ancien Pakistan oriental, créé lors de la partition des Indes après la guerre, le Bangladesh est devenu indépendant en 1971. Avec plus de 123.000.000 d'habitants, il figure parmi les pays les plus densément peuplés du monde (plus de 1 000 habitants/km²) mais il est aussi parmi les plus pauvres. Le 12 janvier 2013, dans la banlieue de la capitale Dhaka, un train remorqué par la 2804 à voie étroite se faufile entre les habitations de fortune et les ordures ménagères. Ces machines ont été construites à 10 unités par DLW à Varanasi en Inde.

↓ PHOTO 115-84 Le réseau bangali s'étend sur 2858 km, dont 660 km à voie large (écartement indien de 1,676 m) et le reste à voie métrique. Voici la locomotive à voie large n°6409, prise en gare de Dhaka Cantonment, le 13 janvier 2013. Les locomotives de ce type, basées sur les Alco, ont également été construites par Varanasi, en Inde, en 2001 à 13 exemplaires. Yves STEENEBRUGGEN.





↑ PHOTO 115-85 - ↓ PHOTO 115-86 Entre 1953 et 1956, General Motors a livré une série de 39 locomotives du type GM B12 à voie métrique. Numérotées 2001 à 2039, elles constituent les plus vieilles machines du réseau. Seules quelques exemplaires circulent encore. Le 13 janvier 2013, la 2021 (ci-dessus) qui a perdu une partie de son carénage à l'avant du bogie, et la 2023 (ci-dessous) remorquent des trains de conteneurs, photographiés le long des étangs d'élevage de poissons-chats. Yves STEENEBRUGGEN.





↑ PHOTO 115-87 - ↓ PHOTO 115-88 Le pèlerinage du Hadj à Tongi (ville située à 40 Km au nord de Dhaka) est probablement la seconde plus grande manifestation musulmane après le grand pèlerinage de la Mecque. Près de 2.000.000 de fidèles s'y sont rendus pour un week-end de prières et d'enseignement religieux. Les routes, déjà sursaturées en période normale, ont été coupées à la circulation automobile, et les pèlerins n'avaient dès lors plus d'autre choix : ou bien y aller à pied, ou bien essayer de trouver une place sur n'importe quel train ! Voici deux trains pris d'assaut, à Dhaka Cantonment, le 13 janvier 2013. Le moindre cm² est occupé. Certains se trouvent même au-dessus du groupe de refroidissement et de la tuyère d'échappement. Mais comment font-ils pour survivre? Les deux trains à voie métrique sont remorqués par des locomotives Co'Co' de la série 2300 (2317 au-dessus, 2322 en-dessous), construites en Inde à 24 exemplaires par la MLW en 1968-1969. Yves STEENEBRUGGEN.





↑ PHOTO 115-89 - ↓ PHOTO 115-90 Le 13 janvier 2013, en gare de Dhaka Bimanbandar, les conseils de ne pas traverser les voies sont scrupuleusement suivis ! Les risques encourus sont énormes : visibilité du conducteur particulièrement limitée, nombreuses chutes de pèlerins, accidents sur la voie, ... Des grappes humaines ont entièrement envahi la 2508 ci-dessus (série de locomotives à voie métrique livrée par Hitachi à 18 exemplaires en 1980-1981), et la 2914 ci-dessous (série de 16 engins à voie métrique construits par Rotem en 2004 et 2006). Sur ces huit premières photos, on remarquera que les voies sont à trois files de rails pour la circulation aussi bien des trains à voie métrique que des trains à voie large. Yves STEENEBRUGGEN.



LES PLUS PETITS TRAINS AU MONDE



Dans le EL 112 nous vous avons parlé de l'Inde et d'un des chemins de fer les plus petits au monde : le Neral - Mattheran à voie de deux pieds (610 mm). Il existe encore deux endroits de ce type en Inde : le *Darjeeling Himalayan Railway* et le *Passenger Service Gwalior - Sheopur Kalan*. On ne trouve pas de plus petit écartement sur la planète pour assurer des trains de voyageurs en service public.

↑ *Mondialement connue, la ligne du Darjeeling Himalayan Railway (DHR) est actuellement coupée suite à un éboulement. Seule la section terminale Kurseong – Ghoom – Darjeeling reste parcourue par deux paires de trains Diesel quotidiens deux fois plus lents que la route mais moitié moins chers... Sonada, novembre 2012. Thomas VAN WETTEREN.*

↓ *Les Indian Railways exploitent toujours des trains à vapeur sur le DHR, classé monument Unesco. Ceux-ci sont destinés aux touristes pour un parcours vers Ghoom et retour. Le prix du billet est en conséquence. La 802 est du type 0-4-0 construite en 1927 à Glasgow par North British Locomotive Co. Atelier de Darjeeling, novembre 2012. Thomas VAN WETTEREN.*





↑ Dernière des lignes de l'ex-Scindia State Railway à ne pas avoir été convertie à l'écartement large, Gwalior - Sheopur Kalan s'étend sur 199 km. Elle traverse des zones rurales mal desservies par la route. Tous les trains sont bondés au point que les plus valides s'installent sur le toit. Sikroda, novembre 2012. Thomas VAN WETTEREN.

↓ La section à travers la vieille ville de Gwalior sera supprimée pour une jonction au nord de l'agglomération. Le train se faufile à travers les collines en milieu urbain. Il faut fermer la route sur près de 300 m, probablement le passage à niveau le plus long au monde ! Gwalior, novembre 2012. Thomas VAN WETTEREN.



Voitures SNCB type Z n° 2318-2336 ex. Nord-Belge CC 321 à 354

A partir de 1897, la *Compagnie du Nord-Belge* mit en service une série de 34 voitures de 3e classe, à deux essieux, sans intercirculation, sans toilette, d'une capacité de 60 places assises. Elles étaient destinées aux services locaux.

Numérotées CC 321 à 354, elles furent construites en trois tranches :

- CC 321 à 328 par les ateliers de la compagnie à Saint-Martin en 1897;
- CC 329 à 346 par les ateliers *La Métallurgique* à Nivelles en 1902;
- CC 347 à 354 par les ateliers de la compagnie à Saint-Martin en 1904.

L'aménagement de ces voitures comprenait 6 compartiments de 10 places chacun (2 x 5 places de front). L'ouverture des portières était de 0,600 m. L'éclairage se faisait électriquement.

Leur longueur totale s'élevait à 10,720 m (CC 321 à 328) ou 10,820 m (CC 329 à 354). L'entr'axe des essieux était de 5,700 m et la largeur maximale de 3,024 m.

Les dimensions de la caisse étaient les suivantes : châssis : 9,700 m; longueur totale : 10,700 m; largeur intérieure 2,582 m (CC 321 à 328) ou 2,550 (CC

329 à 354); hauteur intérieure : 2,055 m. La hauteur du plancher au-dessus du rail s'élevait à 1,250 m.

Leur masse à vide était de 12,1 t pour les CC 321 à 346, et 12 t pour les CC 347 à 354.

Elles étaient pourvues du frein *Westinghouse* et d'un chauffage à vapeur.

Lors de l'inventaire du matériel de janvier 1930, l'effectif s'élevait à 19 unités. Les CC 327, 329, 330, 331, 333, 334, 337, 339, 342, 346 et 348 à 353 n'existaient plus, probablement perdues durant la Première Guerre mondiale.

A la suite de l'invasion de la Belgique en mai 1940, la reprise du *Nord-Belge* a été précipitée.

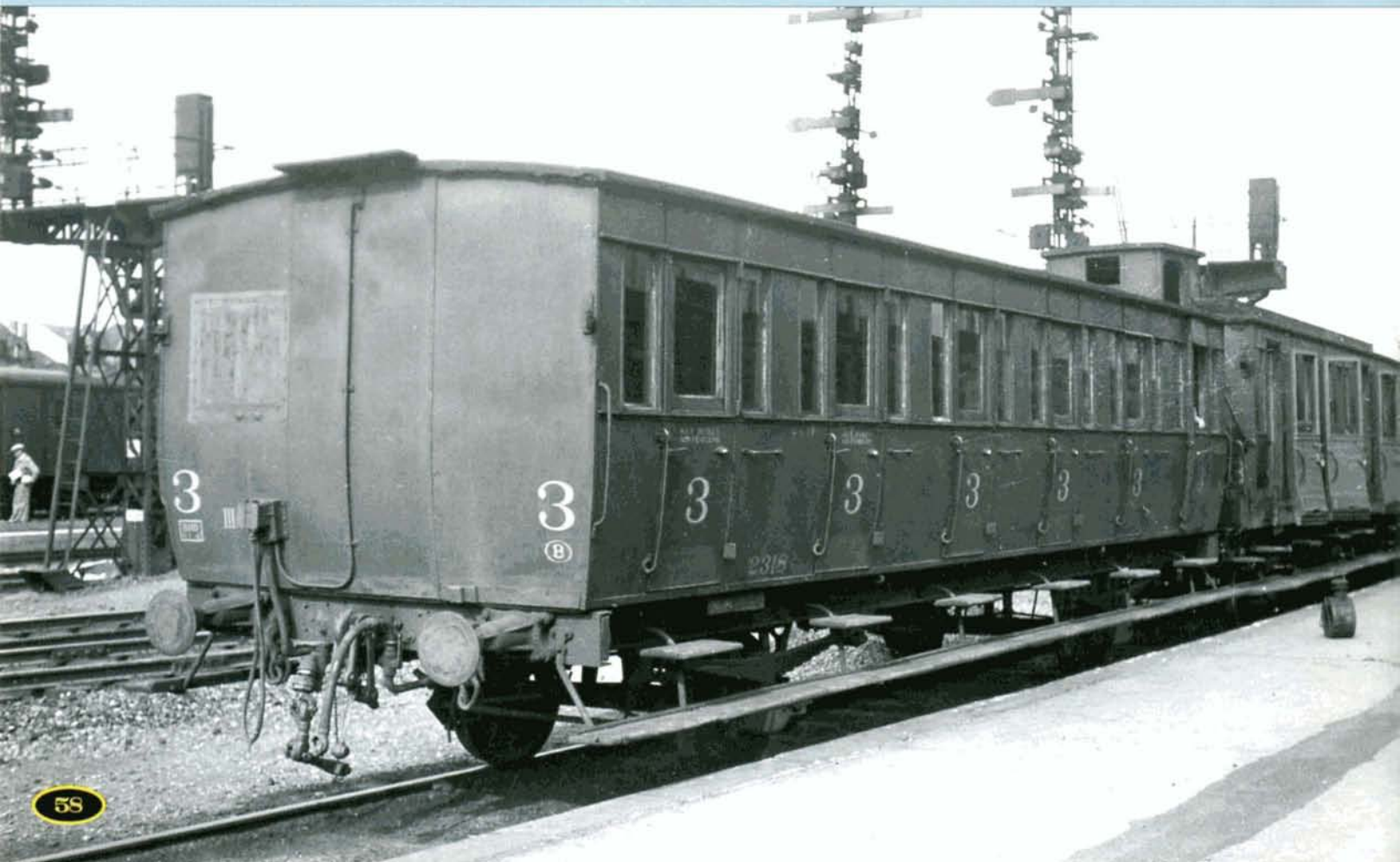
Il semble que dès 1941-1942, les véhicules provenant du *Nord-Belge* étaient déjà renumérotés par la SNCB.

Pour la série CC 321 à 354, la renumérotation était la suivante:

- CC 321 → 2318 (6) (7)
- CC 322 → 2319 (6)
- CC 323 → 2320 (6)

- CC 324 → 2321 (6) (7)
- CC 325 → 2322 (5)
- CC 326 → 2323 (3)
- CC 327 radiée avant 01-1930
- CC 328 → 2324 (5)
- CC 329 → 2325 (1)
- CC 330 radiée avant 01-1930
- CC 331 radiée avant 01-1930
- CC 332 → 2326 (6)
- CC 333 radiée avant 01-1930
- CC 334 radiée avant 01-1930
- CC 335 → 2327 (6)
- CC 336 → 2328 NR (8)
- CC 337 radiée avant 01-1930
- CC 338 → 2329 (6)
- CC 339 radiée avant 01-1930
- CC 340 → 2330 (6)
- CC 341 → 2331NR (8)
- CC 342 radiée avant 01-1930
- CC 343 → 2332 (2)
- CC 344 → 2333 (6) (7)
- CC 345 → 2334 (5)
- CC 346 radiée avant 01-1930
- CC 347 → 2335 (3)
- CC 348 radiée avant 01-1930
- CC 349 radiée avant 01-1930
- CC 350 radiée avant 01-1930
- CC 351 radiée avant 01-1930
- CC 352 radiée avant 01-1930
- CC 353 radiée avant 01-1930
- CC 354 → 2336 (4)

PHOTO 115-91 NB ↓ La voiture 2318 photographiée dans une gare non identifiée. Date inconnue.
Photo DESBARAX, collection Bruno DEDONCKER / PFT.



Remarques

- (1) La voiture 2325 figure sur le PV (procès verbal) de mise hors service n° 43 du 19 mai 1942.
- (2) La voiture SNCB n° 2332 figure sur le PV n° 58 du 19 juin 1942. Elle est indiquée avec la double numérotation, soit *Nord-Belge* n° 343.
- (3) Les voitures SNCB n° 2323 et 2335 figurent sur le PV n° 47 du 30 août 1944. Elles sont reprises dans les tableaux de l'effectif des voitures du type Z, de même que les autres unités qui seront mises hors service ultérieurement (1945, 1948, 1949, ...).
- (4) La voiture SNCB n° 2336 est reprise sur le PV n° 168 du 30 juin 1945.
- (5) Les voitures SNCB n° 2322, 2324 et 2334 sont reprises sur le PV n° 140

du 27 août 1948.

- (6) Les voitures SNCB n° 2318, 2319, 2320, 2321, 2326, 2327, 2329, 2330 et 2333 figurent sur le PV de révision n° 130 du 30 juin 1949. Ce PV met fin à l'utilisation des voitures anciennes à deux essieux provenant du *Nord-Belge*, dépourvues de W.C.
- (7) Après le PV de révision n° 130 du 30 juin 1949 (voir (6), les voitures 2318, 2321 et 2333 (rame Namur Z101) sont maintenues en usage pour le transport du personnel au départ de la gare de Namur vers l'atelier de traction et l'atelier des wagons de Ronet. En mai 1950, cette rame de service quittait Namur à 07.38 pour arriver à l'atelier de Ronet à 07.48 (train n° 5929); en fin d'après-midi, elle partait de Ronet à 16.43 pour arriver à Namur à 16.53 (train n° 5972). Elles seront seulement retirées de l'effectif des voitures provenant du

Nord-Belge en novembre 1951 (avec mention de cet emploi).

- (8) Les voitures SNCB 2328 et 2331 sont des véhicules perdus au cours de la Seconde Guerre. Elles n'ont jamais été retrouvées d'où la mention NR = non recensées (CIRI). Après les échanges avec l'Allemagne de l'Ouest, l'Autriche, la Hongrie, la Pologne et d'autres pays amis (1950-1953), la SNCB a fait ses comptes au niveau des pertes. Ceux-ci seront seulement clôturés en décembre 1954. Les voitures *Nord-Belge* perdues ont été alors soustraites des effectifs.

Après leur mise hors service, plusieurs voitures sont devenues des véhicules de service.

Avec nos remerciements à Michel THIRY pour sa précieuse collaboration.



PHOTO 115-92 NB ↑ Une des voitures a été déclassée en véhicule de service et utilisée par le service ES (Electricité et Signalisation) en gare de Deinze. Elle portait le numéro 190.806. Deinze, 14 mai 1962. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.

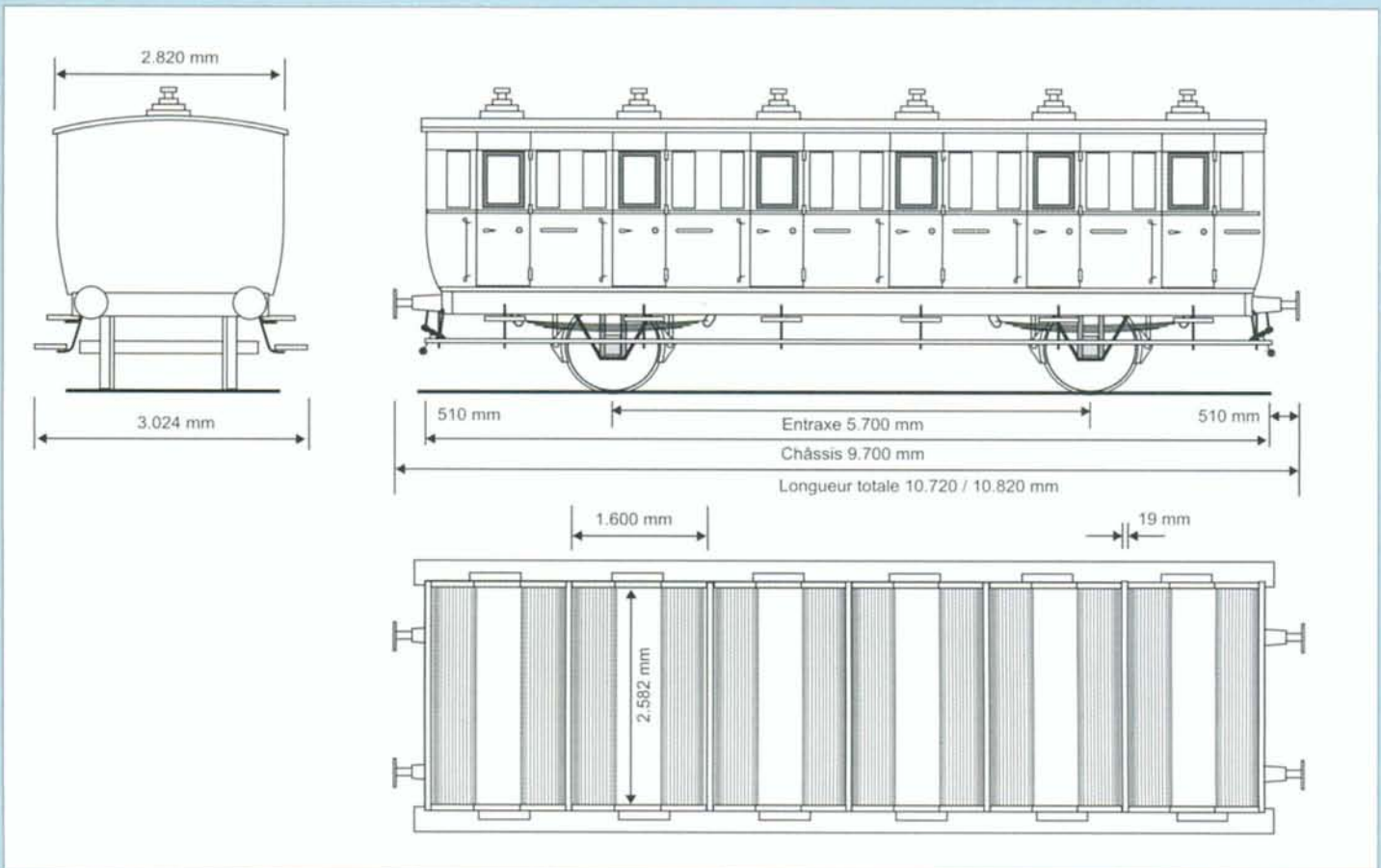
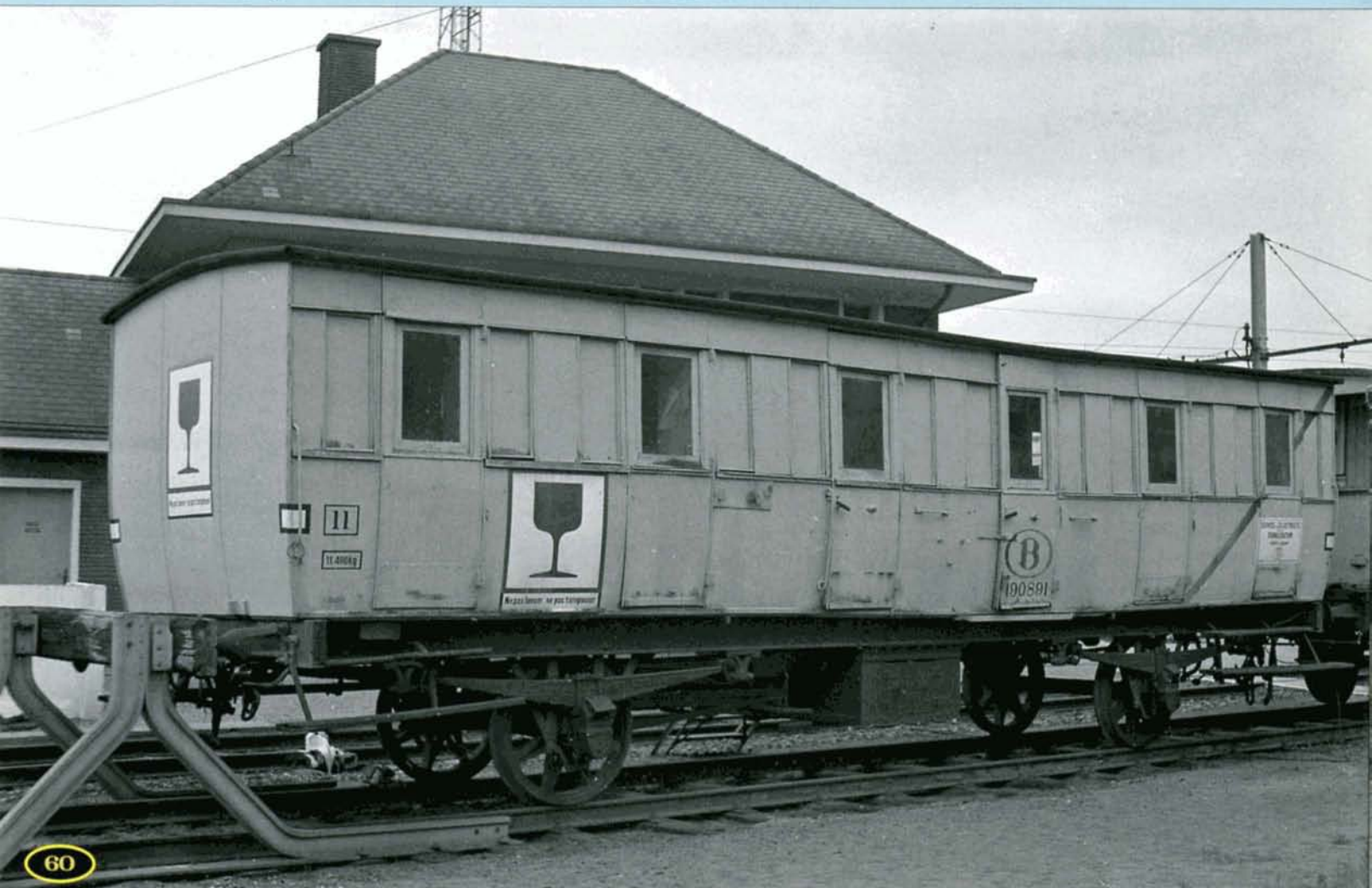


PHOTO 115-93 NB ↓ Une autre voiture a été déclassée en véhicule de service n° 190.891, et utilisée par les service ES en gare de Namur. Namur, 2 juillet 1962. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.



Une bien curieuse locomotive

Durant les premières années des chemins de fer, beaucoup de techniques furent étudiées pour tenter d'améliorer les performances des locomotives. Beaucoup furent très curieuses, comme celle que nous allons découvrir ci-après.

En 1881, l'ingénieur américain Fontaine construisit aux Etats-Unis une locomotive très spéciale pouvant atteindre la vitesse de 130 km/h, et ce malgré que ses roues motrices avaient un diamètre faible (1,77 m). M. Fontaine n'avait pas voulu adopter des roues de grand diamètre comme c'était le cas en France sur les *Crampton* et des machines d'express à deux essieux couplés sur lesquelles le diamètre atteignait 2,10 m. Des roues aussi grandes nécessitaient en effet de devoir relever l'axe de la chaudière, ce qui augmentait les oscillations durant la marche et pouvait entraîner des déraillements, surtout sur les voies manquant de stabilité, comme c'est généralement le cas pour la plupart des chemins de fer américains. Sur les locomotives à roues de 2 m de diamètre lancées à une vitesse de 100 km/h, les roues effectuent pas moins de 250 tours par minute, et les coups de piston atteignent 500, soit environ 8 à 9 coups par seconde ! Aller au-delà devient dangereux. Pour obtenir une grande vitesse avec des roues de faible diamètre, il fallait donc augmenter le nombre de tours des roues et multiplier les coups de pistons, ce qui était impossible. M. Fontaine adopta une solution des plus curieuses : il plaça au-dessus de la chaudière un espèce d'essieu dont les deux roues étaient directement actionnées par les pistons. Cet essieu commandait l'unique essieu moteur par l'intermédiaire de deux roues à friction, d'un diamètre plus petit, calées sur l'essieu moteur. La vitesse des roues à friction de l'essieu supérieur se trouvait augmentée dans le rapport des rayons des deux roues motrices concentriques, et donnait ainsi une vitesse de marche beaucoup plus élevée.

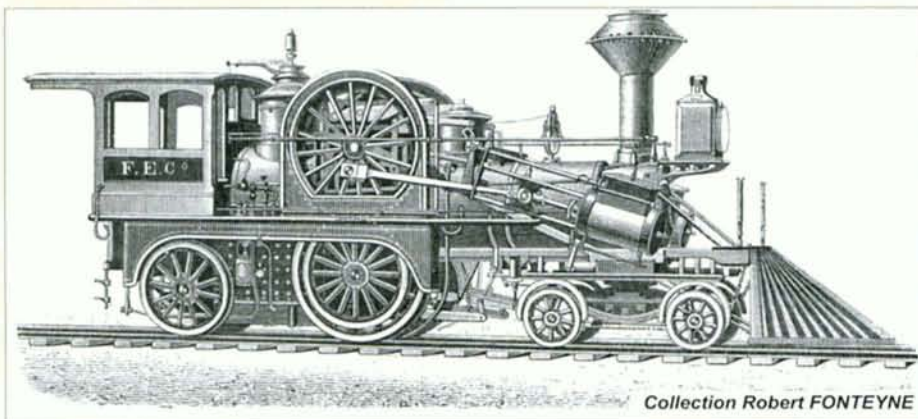
Afin d'augmenter l'adhérence entre les roues à friction supérieures et inférieures, un compresseur spécial fut placé et assurait continuellement un frottement suffisant pour l'entraînement. La machine était munie à cet effet d'une pompe à air placée à portée de main du mécanicien et commandant l'essieu supérieur par l'intermédiaire d'une série de leviers convenablement disposés : on réglait l'adhérence d'après l'effort à développer suivant les circonstances, et on arrivait ainsi à éviter tout patinage.

Les deux blocs-cylindres étaient reportés au niveau de l'axe de la chaudière et étaient inclinés pour diminuer l'espace occupé.

Les pistons avaient une course de 600 mm et un diamètre de 400 mm. La chaudière avait un diamètre de 1,20 m pour une longueur de seulement 3,50 m. La surface de chauffe du foyer atteignait 1,20 m².

Cette étrange machine fut utilisée quelques temps sur une ligne du sud du Canada et aurait donné des résultats satisfaisants.

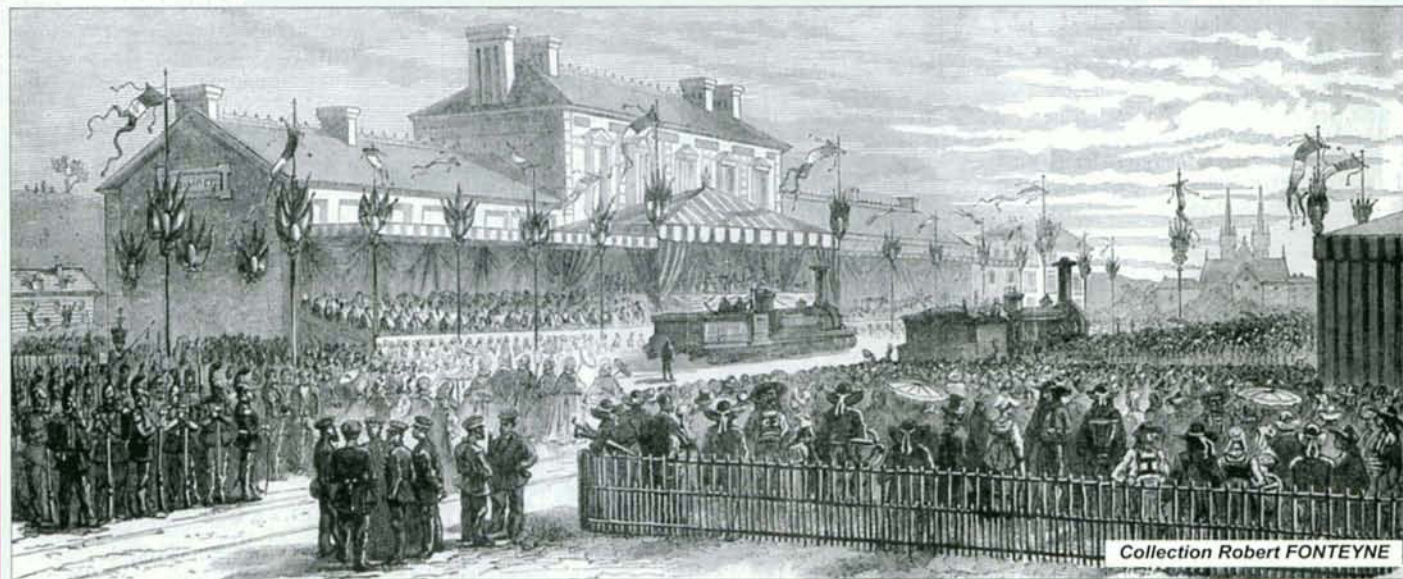
Elle ne connut toutefois pas de débouché, car l'installation était particulièrement compliquée et la machine ne pouvait donner qu'un effort très limité.



Collection Robert FONTEYNE

Inauguration du chemin de fer de Quimper à Lorient

Dans les années '1800, l'inauguration des nouvelles lignes donnait toujours lieu à de fastueuses fêtes, comme en témoigne ce dessin. Il montre les fêtes et réjouissances de l'inauguration du chemin de fer de Quimper à Lorient (65 km) par la *Compagnie du Paris - Orléans*. Cela se passait le 8 septembre 1863 à Quimper. Pour l'occasion, une vaste tribune avait été érigée, dans laquelle avaient pris place les autorités ainsi qu'un archevêque qui bénissait les locomotives. Une foule très nombreuse assistait à cet évènement. Désormais, Quimper n'était plus qu'à 17 heures de Paris, une performance pour l'époque.



Collection Robert FONTEYNE

Hier

PHOTO 115-94 ↑ - PHOTO 115-95 ↓ La ligne 154 Namur - Dinant a été électrifiée le 27 mai 1990. Entre ces deux vues distantes d'un peu plus de 30 ans, seuls les poteaux et les caténaires sont venus s'ajouter. En outre, la végétation qui bordait le talus a été supprimée lors de l'élargissement de la route. Ci-dessus, le 21 mai 1981, passage de l'omnibus 6588 Givet - Namur. Ce jour là, ce train était tracté par la 6059 qui effectuait son parcours d'essai après Révision Générale. La 6051 l'accompagnait en cas de défaillance. Aujourd'hui, c'est surtout le matériel roulant qui a changé sur la ligne. La traction Diesel a totalement disparu en service régulier. Le trafic voyageurs est dominé par les automotrices Break (série 301 à 440). Seuls quelques rares trains sont composés par du matériel différent aux heures de pointe, comme deux IC-M Dinant - Bruxelles-Midi le matin, avec retour en fin d'après-midi, assurés par des rames réversibles de voitures à double étage de type M6 remorquées par des locomotives des séries 18 ou 19, où encore une automotrice Desiro assurant une relation P Bertrix - Namur et retour en fin d'après-midi. Le 4 avril 2013, passage de l'IC-M 2416 Bruxelles-Midi - Dinant, poussé par la 1831. Photos Jean-Luc VANDERHAEGEN.





Les plus beaux sites de Belgique

Florée

162

Entre Florée et Natoye, sur la ligne du Luxembourg, un dégagement permet de réaliser de magnifiques photos. Le soleil y est idéalement située à partir de 13h30. Ce site est accessible à pied par un chemin de terre qui, autrefois, traversait la ligne. Le passage à niveau n'existe plus aujourd'hui. Il faut compter entre 20 et 25 minutes à pied pour s'y rendre à partir des points d'arrêt de Florée ou de Natoye. Le trafic de base est constitué en semaine chaque heure par un IC et un train L complétés aux heures de pointe par plusieurs trains P, ainsi que l'IC "Iris". Le trafic marchandises n'est plus qu'occasionnel.

↑ Le 13 mai 2012, passage de l'IC 97 "Iris" Bruxelles-Midi - Zürich, au crochet de la 1358. Certainement le plus beau train circulant sur la ligne. François POBEZ.

↓ PHOTO 115-96 La 2002 en tête du train P8600 Bruxelles-Midi - Luxembourg. Serge MARTIN.



ESPAGNE : Bt Couillet

Real Compañía Asturiana de Minas de Carbón, Torrelavega

La *Real Compañía Asturiana de Minas de Carbón* fut créée en 1833 à l'aide de capitaux belges et espagnols, pour l'exploitation de charbon. En 1853, le belge J. Hauzeur décida de convertir la société pour une production sidérurgique. C'est ainsi que fut fondée à Bruxelles le 30 mai 1853 la *Compagnie Royale Asturienne de Mines*, avec des capitaux majoritairement belges. Cette importante société minière et sidérurgique possède des installations en Espagne, Belgique, France, Tunisie, Maroc et Norvège. Elle est spécialisée dans la production de zinc, plomb et cuivre.

A Reocin, près de Torrelavega (ville située au nord de l'Espagne non loin de Santander), se trouvait une mine de zinc. Celle-ci était reliée par un réseau industriel de +/- 5 km à écartement métrique à une fonderie établie à Suances. La mine de Reocin était desservie par deux réseaux établis aux écartements de 550 mm et 750 mm. Sur les voies à l'écartement de 550 mm circulaient entre autre 9 petites locomotives-tenders à deux essieux fournies par les *Usines Métallurgiques du Hainaut* à Couillet dont voici le détail (classées par numéro de construction) :

- 468 / 1880 - n° 3 "Margarita"
- 531 / 1880
- 540 / 1881
- 572 / 1881
- 573 / 1881
- 574 / 1881
- 575 / 1881
- 583 / 1881
- 1378 / 1903
- 1454 / 1906 - n° 11 "Maria"
- 1455 / 1906

Toutes ces locomotives existaient encore en 1968 mais étaient garées hors service.

En 1979, l'entreprise entra en pleine crise économique. En 1981, elle intégra la société *Asturiana de Zinc S.A.*, actuellement AZSA et partenaire du groupe multinational XSATRA.

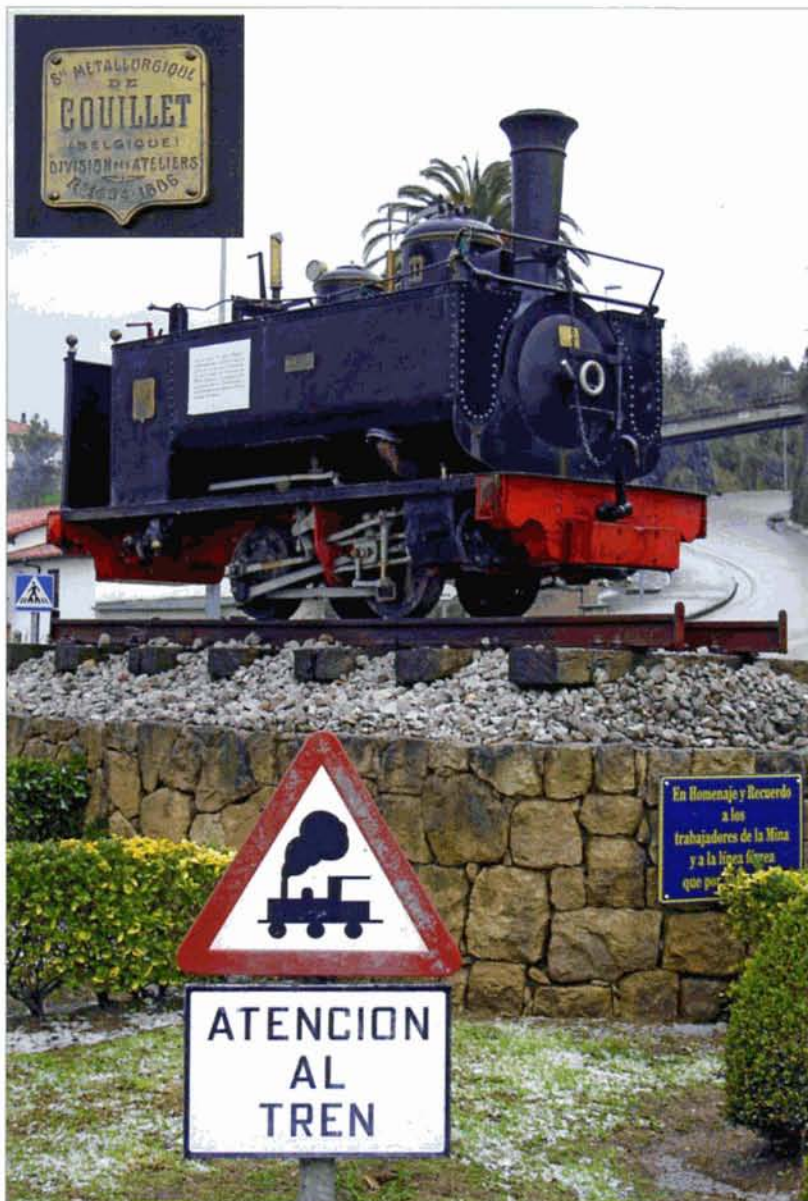
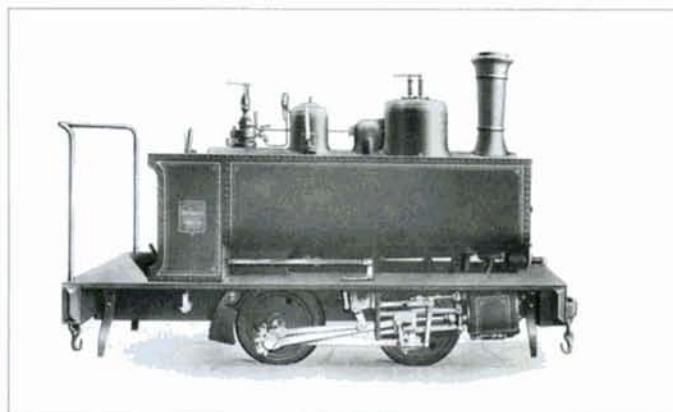
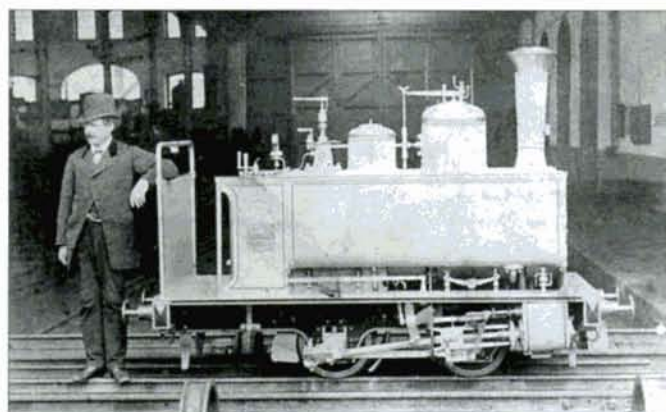


PHOTO 115-97 La locomotive n° 11 "Maria" (Couillet 1455/1906) placée en monument à Torrelavega. Philippe DE GIETER, 25 février 2013.



Une photo extraite du catalogue Couillet de 1926 montre une locomotive semblable à celles livrées en Espagne. Ce type d'engin était livrable pour des écartements de voies allant de 420 à 800 mm. Leur masse à vide s'élevait à 2,5 t et en charge à 3,15 t. Collection PFT.



Voici une photo montrant la machine n° 380 de 1877. Elle fut présentée à l'Exposition Universelle de 1878 à Paris, puis fut livrée via Decauville à l'entreprise Lepoutre & Héricourt et utilisée pour les travaux d'agrandissement de la gare de Reuilly. Catalogue Couillet de 1904. Collection PFT.

FRANCE : Bt La Meuse Société des Aciéries de Micheville

Dans son parc de traction, la *Société des Aciéries de Micheville* possédait neuf petites locomotives-tenders à vapeur à deux essieux construites par *La Meuse*. Cinq étaient à écartement métrique tandis que les quatre autres étaient à l'écartement de 600 mm. Voici la liste de ces machines, classées par le numéro de construction *La Meuse* :

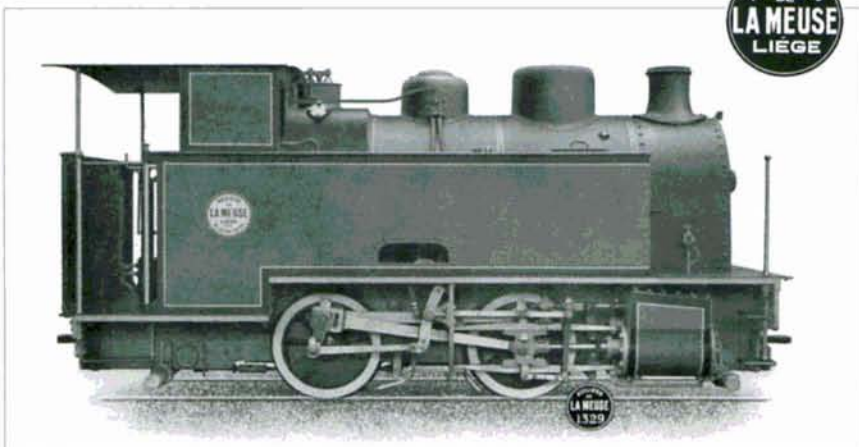
- 2152 / 1908 - écartement 0,600 m - n° 25?
- 2153 / 1908 - écartement 0,600 m
- 2741 / 1914 - écartement 1,000 m - n° 38
- 2742 / 1914 - écartement 1,000 m - n° 39
- 3042 / 1923 - écartement 0,600 m
- 3315 / 1928 - écartement 1,000 m - n° 46
- 3316 / 1928 - écartement 1,000 m - n° 47 ?
- 3318 / 1928 - écartement 0,600 m - n° 47 ?
- 3380 / 1929 - écartement 0,600 m

Plus aucune de ces locomotives n'était en service en 1965.

La machine n° 38 existe toujours et est placée en monument à la place Jeanne d'Arc à Villerupt.

L'origine de cette société remonte à 1872 par l'extraction de minerai de fer. En 1873, l'ingénieur belge Eugène Boulanger de Châtelet proposa à la société de passer du commerce

du minerai à la création d'une usine sidérurgique. Le premier haut fourneau fut construit à Micheville en 1873, sur le modèle des installations les plus modernes de Cleveland en Angleterre. Un second haut fourneau fut allumé en 1881. En 1895, une nouvelle aciérie *Thomas* fut mise en service. En 1908, six hauts fourneaux étaient en activité produisant annuellement 390 000 tonnes de fonte. C'est en 1914 que la société fut renommée *Société des Aciéries de Micheville*. En 1950, la société fut reprise par *SI-DELOR (Union Sidérurgique Lorraine)*, elle-même absorbée en 1968 par *WENDEL*. Les hauts fourneaux furent arrêtés en 1974, et une nouvelle firme fut créée : la *Société des Laminoirs de Villerupt*. L'usine cessa toute activité en 1986.



La machine n° 46 (3315 / 1928) à écartement métrique, extraite du catalogue *La Meuse* de 1934. Malgré sa taille à gabarit réduit, elle avait un poids en service de 24 t. Le diamètre de ses roues était de 0,850 m. Collection PFT.



PHOTO 115-98 La machine à voie métrique n° 38 (*La Meuse* 2741 / 1914) placée en monument à Villerupt. Philippe DE GIETER, 15 août 2012.

il y a 60 ans ...

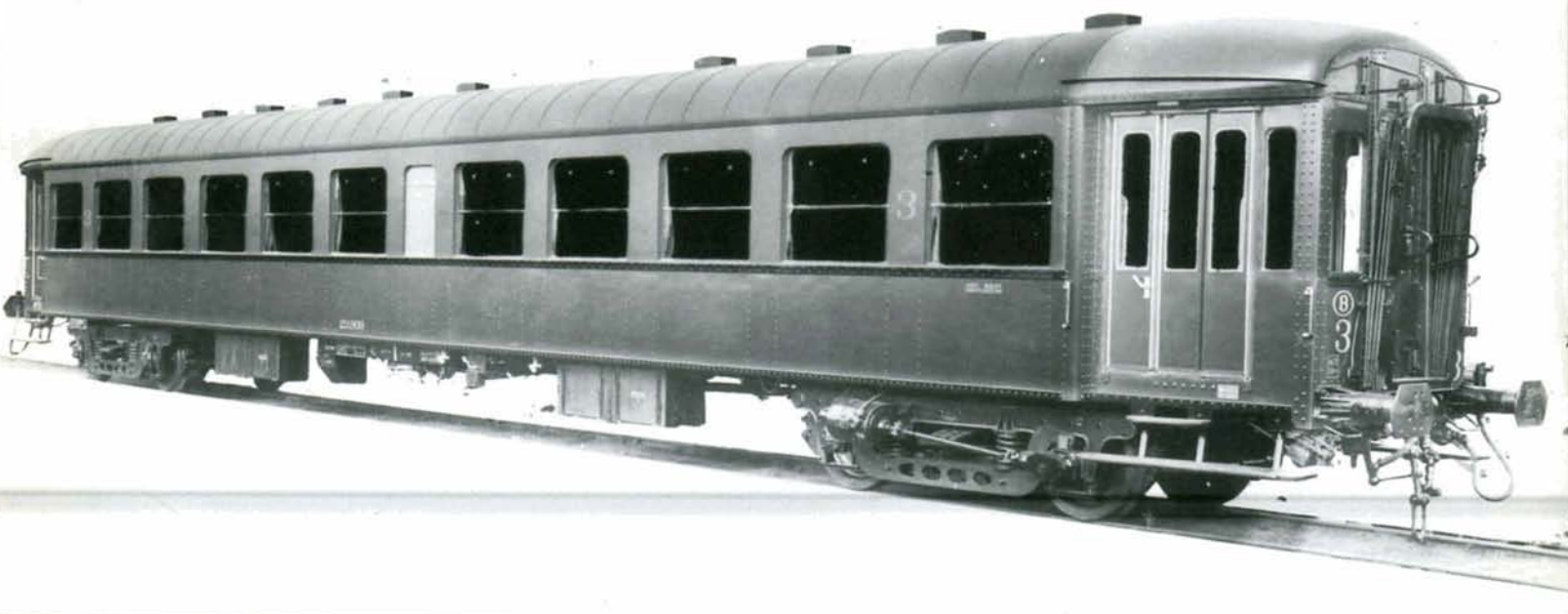


PHOTO 115-99 Après les remous de la Seconde Guerre mondiale, la SNCB se trouvait devant un manque de voitures. Vu l'urgence, il ne fut pas possible d'étudier un nouveau type de véhicule. C'est ainsi que la SNCB passa commande d'une série de 136 voitures basées sur les K1. Classées dans le type K2, elles s'en différenciaient principalement par les portes pliantes à trois vantaux. La K2 comprenait trois sous-séries : 116 voitures de 3e classe C11 (puis B11), livrées entre juillet et novembre 1953 et numérotées 23.249 à 23.364 (renumérotées 22.201 à 22.316 en 1956); 10 voitures C7p mixtes 3e classe/fourgon (puis B7D), livrées entre juillet et octobre 1953 et numérotées 42.352 à 42.361 (renumérotées 27.128 à 27.137 en 1956, puis 29.201 à 29.210); et 10 voitures C10r de 3e classe comportant un petit compartiment pour un snack-bar (puis B10r), livrées entre août et novembre 1953, et numérotées 23.901 à 23.910 (puis 22.901 à 22.910 en 1956 puis 22.317 à 22.326 après la suppression du snack-bar vers 1966). Voici la voiture C10r 23.909 photographiée à sa sortie d'usine à Familleureux. Elle fut livrée à la SNCB le 25 novembre 1953, sera renumérotée 22.909 en 1956 et 22.325 en 1966. Il n'existe plus aucune K2 en Belgique. Collection PFT.

PHOTO 115-100 En juillet 1963 sortit d'atelier la première motrice de la série 4000 de la STIB. La série 4000 fut produite à 43 unités, par la transformation d'anciennes motrices standard à deux essieux accouplées par deux. Cette photo montre la 4001 posant au dépôt de l'avenue du Roi à Forest. Elle fut assemblée avec les motrices 1005 et 1042. Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT.



il y a 60 ans ...

il y a 30 ans ...



PHOTO 115-101 Le 24 juin 1983, le Groupement des Amis du Rail (GAR) affrêta l'autorail Westwaggon Z211/201 pour un voyage de Luxembourg à Maastricht et retour. Le voici lors du parcours aller, en passage à Tilff. Pierre HERBIET.

Il y a 20 ans, le 22 mai 1993, le 4510 assura le dernier train de voyageurs sur la section encore exploitée de la ligne 163, Libramont - Bastogne-Nord. Le lendemain le trafic voyageurs fut remplacé par des bus... Le dernier caboteur circula sur la ligne deux jours plus tard, le 24 mai 1993. C'est la 5314 qui assura ce service, ici en manoeuvre à Bastogne-Sud. Tanguy BADIE.

il y a 20 ans ...



