

EN LIGNES



REVUE TRIMESTRIELLE EDITEE PAR L'ASBL

**Patrimoine
Ferroviaire
Touristique**

N° 27 - septembre 1996

VALEUR : 220 FB

Bureau de dépôt : 1180 Bruxelles 18
Editeur responsable : KOOB J-P, Square Vergote 6, 1200 Bruxelles



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



EN LIGNES

Revue trimestrielle éditée par l'ASBL

PFT PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE



ADRESSE PFT-asbl
Avenue des Eglantines, 15
B-1150 Bruxelles
☎ 02/770.51.82
☎ GSM : 075/71.20.28

NUMERO DE TVA
BE 435.339.562

ABONNEMENT

Pour recevoir "EN LIGNES" tous les 3 mois, il suffit de se faire membre du PFT en versant une cotisation annuelle de 700FB (pour l'étranger 800 FB) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant en communication : "membre 1996"

MODALITES DE PAIEMENT

- * si vous habitez la Belgique, il suffit de verser la somme requise sur le compte bancaire 001-1201789-35 de PFT-Bruxelles.
- * si vous habitez l'étranger
 - et possédez un compte courant postal, vous virez la somme, libellée en francs belges, sur le compte postal du PFT Bruxelles 000-1318999-90.
 - et ne possédez pas de compte courant postal, vous nous adressez soit un Euro-chèque barré, libellé en francs belges au nom du PFT-Bruxelles, soit un mandat postal international, libellé en francs belges.

CHANGEMENT D'ADRESSE

Il suffit simplement de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

COURRIER

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

EN LIGNES

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

RESTAURATION DU MATERIEL

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

DEPOT LEGAL A la parution

Le mot du Président

Fantastique ! La rencontre internationale de trains à vapeur organisée à Trois-Ponts sous l'égide de la localité et l'aide de la SNCB a rencontré le succès qu'elle méritait. Cinq locomotives, dont deux étrangères, deux appartenant à des associations et la 29.013 de la SNCB ont ravi les quelques 9.000 spectateurs qui s'étaient rendus sur place en train, en voiture ou ... en autocar faute de places dans les trains ! Bien sûr, ce monde grouillant a empêché la prise de vues correcte; même le bus-photo affrété par nos soins n'a pu rallier Trois-Ponts qu'une demi-heure après l'arrivée du train ! Des milliers de curieux étaient postés le long de la voie ferrée pour ne pas rater le spectacle de cette rame de quinze voitures remorquée en double traction par les 26.101 et 29.013 depuis Liège. Et puis, ce train était formé de trois parcours d'approche fusionnés à Liège, organisés conjointement par le PFT et le GTF, lors d'une première collaboration qui devrait, espérons-le, en précéder d'autres, pour le plus grand plaisir des amateurs.

Ce succès médiatique ne peut qu'encourager le travail des nombreux bénévoles qui animent ces associations de férus de rail, qui peuvent aussi se consacrer à la recherche et à l'histoire. C'est ainsi que vient de sortir de presse le livre consacré aux trams vicinaux de Charleroi et du Centre, publié conjointement par le PFT et l'AFCC. La documentation unique qu'il recèle devrait lui procurer un indéniable succès, comme le présente le folder envoyé aux abonnés.

Enfin, le dernier trimestre de cette année est déjà entamé, et nous proposerons, au vu de l'état d'avancement du planning, de vous emmener visiter le dernier grand chantier du siècle: la ligne TGV en construction. Tous les renseignements dans un prochain "En Lignes" spécial.

Bonne lecture.

NOUVEAUTES

LES TRAMWAYS VICINAUX DE CHARLEROI ET DU CENTRE

Le PFT et l'AFCC (Cheminots de Charleroi) viennent de publier en commun un livre intitulé "Les tramways vicinaux de Charleroi et du Centre".

Le livre est divisé en deux parties; il relate l'histoire complète des chemins de fer vicinaux dans ces deux régions.

Après une présentation de la SNCV, la première partie du livre est consacrée au réseau de Charleroi. Onze chapitres couvrant chacun une zone ou une ligne et ses antennes, en relatent l'histoire détaillée, à l'aide de textes, plans et nombreuses photos souvent inédites.

La deuxième partie, divisée en sept parties, est consacrée au réseau du Centre.

Trois annexes détaillent les films et plaques, la tarification vicinale et le métro léger de Charleroi.

Le livre comporte 228 pages de textes, photos et plans, dont une vingtaine sont en couleurs. Il est présenté au format A4 et relié au fil de lin. La couverture est cartonnée rigide pour que cette publication puisse trouver place dans toute bibliothèque.

Le prix de vente est fixé à 950F, frais de port en sus (voir le tableau figurant au bas de la page PFT-Boutique). Communication à inscrire à la commande : Trams vicinaux.

PHOTO-THEME N°18

Série indissociable de 10 photos couleurs au format 10x15 consacrées aux locomotives polycourant de la série CC 40.100 de la SNCF. Prix : 400 F (non membre 450 F) + frais de port (voir PFT-Boutique page 51). Communication : PHOTO-THEME 18.

- 18-1 : CC 40.101 à Landelies
- 18-2 : CC 40.102 à Hennuyères
- 18-3 : CC 40.103 à Selaigieux
- 18-4 : CC 40.104 à Braine-le-Comte
- 18-5 : CC 40.105 à Hennuyères
- 18-6 : CC 40.106 à Thuin
- 18-7 : CC 40.107 à Bruxelles-Midi
- 18-8 : CC 40.108 à Hal
- 18-9 : CC 40.109 à Château de Seilles
- 18-10 : CC 40.110 à Landelies

Photos de couverture

Première page PHOTO 27-17 Le PFT a organisé le 1er juin un voyage d'adieu aux locomotives électriques de la série 28. Le train est photographié à Alken.

Photo : Christian DOSOGNE.

Dernière page PHOTO 27-18 La 204.004 est photographiée sous la célèbre passerelle à signaux de Roosendaal après avoir assuré le dernier EC82 au départ d'Amsterdam.

Photo : Pierre HERBIET.

EN LIGNES 27

septembre 1996

SOMMAIRE

Le mot du Président	2
Nos voyages	4
Histoire : les projet des autorail type 608.....	9
Portait : la 64.085.....	12
Courrier des lecteurs	14
Actualité étrangère	15
Actualité SNCB	
- Matériel moteur.....	20
- Les nouveaux autorails ES 500.....	26
- Voitures.....	27
- Divers.....	29
- Radiation	31
- L'actualité en images.....	35
- Le point sur les travaux TGV.....	42
Les raccords oubliés : Renault	48
Hier-Aujourd'hui.....	49
PFT-Boutique.....	51

REALISATION

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Baudouin DIEU.

REDACTEUR EN CHEF

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

REDACTION

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Baudouin DIEU, Philippe DIEU, Pierre HERBIET, Serge MARTIN, Alain DEFECHEREUX, Eric VAN HOECK, Christian DOSOGNE, Paul JACOBS.

REMERCIEMENTS

Guy SMETZ, Michel BOURGEOIS, Bob STEPHENSON, Pierre BERCHEM, Pascal DUBOIS, Jean-François HUART, Roger CRIKELAIRE, Serge HOOGSTEYN, Eddy GOENS, Bernard SCORIEL, Tanguy BADIE, Georges BADIE, Michel HANSENS, Julien Mulpas, Philippe VANDELOISE, Philippe STERCK, Didier FUNCKEN.

AGENDA PFT

Samedi 14 septembre : journées portes ouvertes à l'atelier de traction de Kinkempois; ouverture du musée de l'ATF; animations diverses;

Samedi 21 et dimanche 22 septembre : festival vapeur de Mariembourg; parcours d'approche avec la 26.101;

samedi 5 octobre : journée TTB; animations avec la 26.101;

Date à préciser : visite des chantiers TGV

PETITES ANNONCES

(Prix : 300 FB, gratuites pour les membres du PFT)

CHERCHE : Cherche pour exposition permanente dans les anciens Ateliers de traction de Latour tout document relatif à celui-ci (vues des bâtiments, locomotives, faisceaux ...). Ces documents peuvent être achetés, échangés ou empruntés. Dans ce derniers cas, ils seront rendus en bonne et due forme à leur propriétaire dès reproduction. D'avance, merci beaucoup. Arnould David, rue du Chenois 20, 6760 ETHE.

CHERCHE : Photos ou bonnes repros de cartes postales des gares ou points d'arrêt suivants (si possible avec trains) : Nieupoort-Bains, Gosselies, Thuin-Ouest (avant 1970), Biesmes-s/s-Thuin (avant 1970), Forêt-de-Soignes, Watermael (ligne 160 CFEBT), Thorembais-Grand-Leez. Faire offre détaillée. Michel SMET, avenue des Gerfauts 2/39, 1170 Bruxelles.

CHERCHE : une photo ou carte postale de l'ancienne gare de Lausanne. R. BODDEWIJN, Zwartkloosterstraat 46, 2800 Mechelen.

CHERCHE : le livre "LES CHEMINS DE FER BELGES EN COULEURS" par Marijn VOCKE, Pierre HERBIET et Jean-Luc VANDERHAEGEN. Faire offre au PFT qui transmettra.

RECHERCHE dans la région d'Arlon Docteur qui collectionne les képis de chemin de fer. COLLET L., rue François Dive, 26, 5060 SAMBREVILLE.

Le chemin de fer dans l'Entité de Walcourt

Le rail aura bientôt 150 ans en Entre-Sambre-et-Meuse. M.M. LIEVENS P. (pensionné SNCB) et GOLARD R., deux Walcourtiens, publient un livre sur le chemin de fer dans l'Entité. Titre : "Walcourt, une Entité au fil de ses gares". Format 155/240, 300 pages, plus de 350 cartes postales, photos et documents. Prix : 900 frs + 100 frs. de port, sauf pour Walcourt ou enlèvement à Walcourt. Cent exemplaires ont été numérotés - supplément 100 frs, à réserver au préalable, chez Lievens P. L'ouvrage peut être obtenu chez les auteurs :

- LIEVENS Paul, Allée 125e RI 8, 5650 Walcourt (☎ 61.19.28, de préférence le soir);

- GOLARD Roger, rue Closière 2, 5650 Walcourt (☎ 61.29.72).

Il peut également être commandé par versement au compte : 034-1111180-10 de LIEVENS Paul.

N.B. Le C.H.E.W. a déjà publié des mêmes auteurs, le livre "En Entre-Sambre-et-Meuse, quand arriva le Rail". Il reste quelques exemplaires au prix de 700 frs. + 100 frs de frais d'envoi.

SERVICE PHOTOS PFT

Pour rappel, les photographies parues dans les EN LIGNES et portant un numéro (par exemple **PHOTO 27-12**), peuvent être obtenues au format 10 x 15 sur papier brillant, au prix de 40 francs l'unité. Ces photos sont à commander par lettre ou carte postale avant la date limite indiquée à la page 51 des EN LIGNES (PFT-Boutique), et vous seront envoyées +/- 4 semaines après. Dès parution du dernier EN LIGNES, les photos des EN LIGNES précédents ne sont plus disponibles.

ATTENTION : les photos portant en plus du numéro la mention NB (par exemple **PHOTO 27-05 NB**) signifie qu'il s'agit d'un document uniquement disponible en noir et blanc, le prix restant inchangé.

"EN LIGNES" est également accessible sous forme de fichier informatique au 010/65.66.47 (14.4K 8N1) serveur télématique "RAIL" 24 h sur 24 ou par courrier électronique : envoyer un "netmail" à Philippe MATHYUS 2:293/2001.10. En plus, vous pouvez disposer de photos représentant tout le parc moteur SNCB, ainsi que des vues suisses, allemandes, françaises, néerlandaises et luxembourgeoises.

Nos voyages

23 et 30 mars 1996

LE NOEUD DE PIÉTON

Les 23 et 30 mars 1996, le PFT a organisé un intéressant voyage avec l'autorail 4333 dans le noeud ferroviaire de Piéton, dont le passé est intimement lié à l'activité industrielle de la région du Centre. De Bruxelles-Midi, le train spécial s'est rendu à Charleroi-Sud par Luttre et la ligne 124.

A Piéton, le 4333 s'est dirigé vers la cokerie d'Anderlues en empruntant la ligne 251. Cette cokerie (dont la photo orne la page de couverture de *En Lignes 26*) est la plus petite encore en activité en Belgique : elle produit du coke pour Cockerill-Sambre, mais également pour l'Italie. Une visite guidée a d'ailleurs été organisée à notre intention dans cette installation digne d'un temps révolu, et qui plus est, située à la campagne!

Après cette première étape, nous avons repris la direction de Piéton, puis celle de Fontaine-l'Évêque via la ligne 252, autrefois partie intégrante de la dorsale wallonne entre Piéton et Marchienne-au-Pont. Elle dessert deux raccordements, celui des Tréfileries de Fontaine et celui de Bekaert. Cette ligne typique traverse des sites témoins d'un passé industriel chargé, marqué par la présence de terrils et d'anciens charbonnages.



PHOTO 27-42 L'ancienne ligne 112 entre Piéton et Marchienne-au-Pont faisait autrefois partie intégrante de la dorsale wallonne. Mise à simple voie et renumérotée comme ligne industrielle 252, elle n'est aujourd'hui plus parcourable que jusque Fontaine-l'Évêque. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

De retour à Piéton, nous nous sommes dirigés vers le nord en direction de l'Atelier central de la Voie de Bascoup, le long de la ligne 113 (dont l'électrification avait été un moment prévue dans le cadre du plan IC-IR de 1984). Ici aussi, il nous est donné l'occasion de photographier les endroits typiques, tels l'ancien charbonnage de Mariemont-Bascoup, les faisceaux de l'atelier et la "fin" de la ligne avec son butoir classique.

La dernière partie du voyage avait trait à la

visite de deux raccordements situés dans la région de Manage. Le premier est en fait l'ancienne ligne 141 (vers Nivelles) qui dessert le dépôt de voitures Leyland-Fiat et qui franchit le canal Charleroi-Bruxelles à proximité de Seneffe. Le second a son origine à Familleureux et permet la desserte du Parc industriel de Seneffe-Manage.

Après une petite halte à l'ancien dépôt de Braine-le-Comte, nous avons regagné Bruxelles en observant au passage les impressionnants travaux du TGV. En conclusion, une journée intéressante sur des lignes somme toute guère connues des amateurs. Pour les photographes souhaitant exercer leur passion dans la région du Centre, nous rappelons que les horaires des trains circulant dans le noeud de Piéton ont été publiés dans *EN LIGNES 26* (pp. 42 et 43).

J-F HUART.

PHOTO 27-41 ←

Le clou du voyage fut sans conteste la visite de la superbe cokerie d'Anderlues, dont les installations désuètes, enclavées entre un terril et un ancien charbonnage, en font tout son charme.

J-L VANDERHAEGEN.

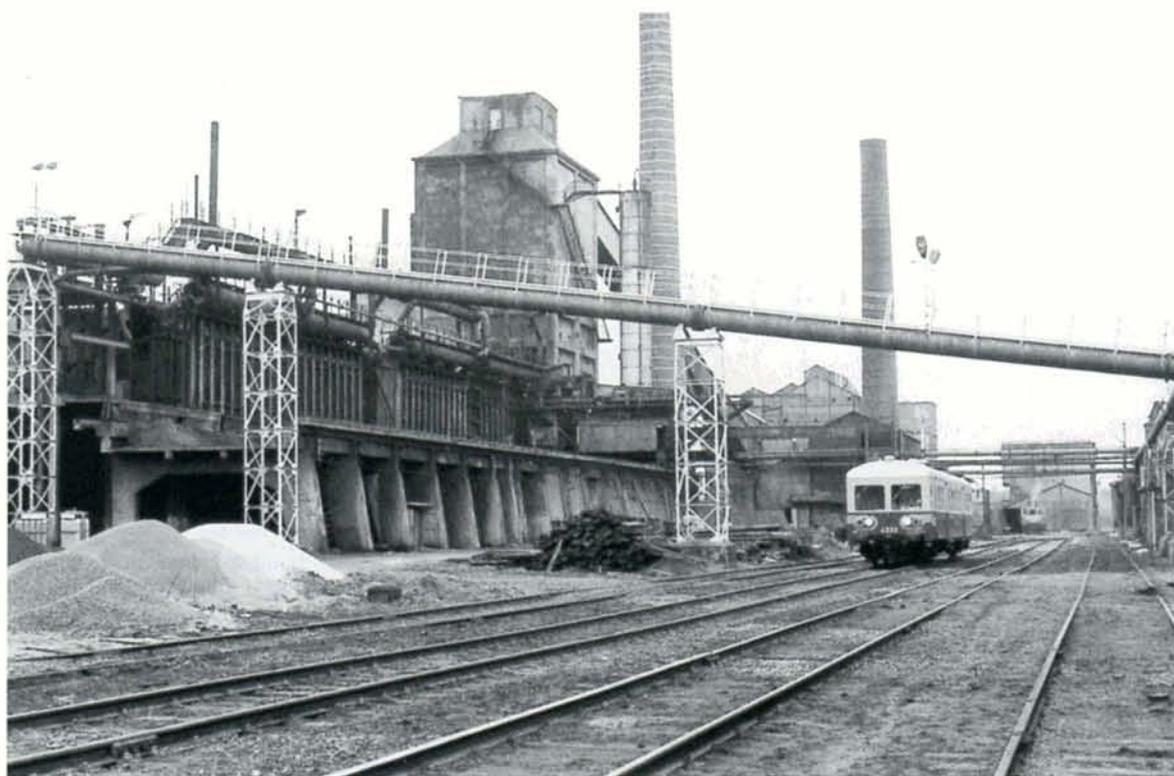




PHOTO 27-44 La 26.101 photographiée sur le superbe viaduc de Chinnet franchissant le Houyoux, à Huy-Sud, lors des navettes Statte-Marchin organisées les 17 et 18 mai pour les Tôleries Delloye-Matthieu de Marchin. Photo : Bernard SCORIEL.



PHOTO 27-43 Le second voyage de l'année était proposé le 4 mai, avec un tour en Flandres. Au départ de Bruxelles, la rame composée de trois voitures M1 et remorquée par la 6106 du PFT, se dirigea d'abord vers Merelbeke où une visite du dépôt était programmée. La seconde étape nous conduisit à Moerbeke-Waas, via la ligne industrielle 204 (Gent-Zeehaven - Gent-Noord) et la ligne 77 (Gent-Noord - Moerbeke). Après retour à Gent, nous avons emprunté la ligne 86 jusqu'à Renaix, non sans avoir effectué un petit détour au départ d'Oudenaarde jusqu'à la centrale électrique de Ruïen par la ligne 85. De Renaix, le train regagna Bruxelles via Oudenaarde et les lignes 89 et 50. Notre photo montre la 6106 devant la centrale électrique de Ruïen. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

LE PFT EN FETE A STATTE

Durant deux week-ends consécutifs du mois de mai, le PFT était en fête à Statte. Les 12 et 16 mai, à l'occasion de la braderie de Moha, le 4333 fut sollicité pour effectuer des navettes entre Statte et Moha (ligne 127). Le succès de cette opération ne s'est pas fait attendre, puisque la capacité de l'auto-rail se révéla rapidement beaucoup trop faible!

Le seconde manifestation s'est déroulée les 17 et 18 mai, à l'occasion du centenaire des Tôleries Delloye-Matthieu (1) et du cinquantième anniversaire de l'arrivée des Italiens en Belgique. Les deux journées "portes ouvertes" furent organisées par Monsieur Charles Delloye et les membres du comité de gestion.

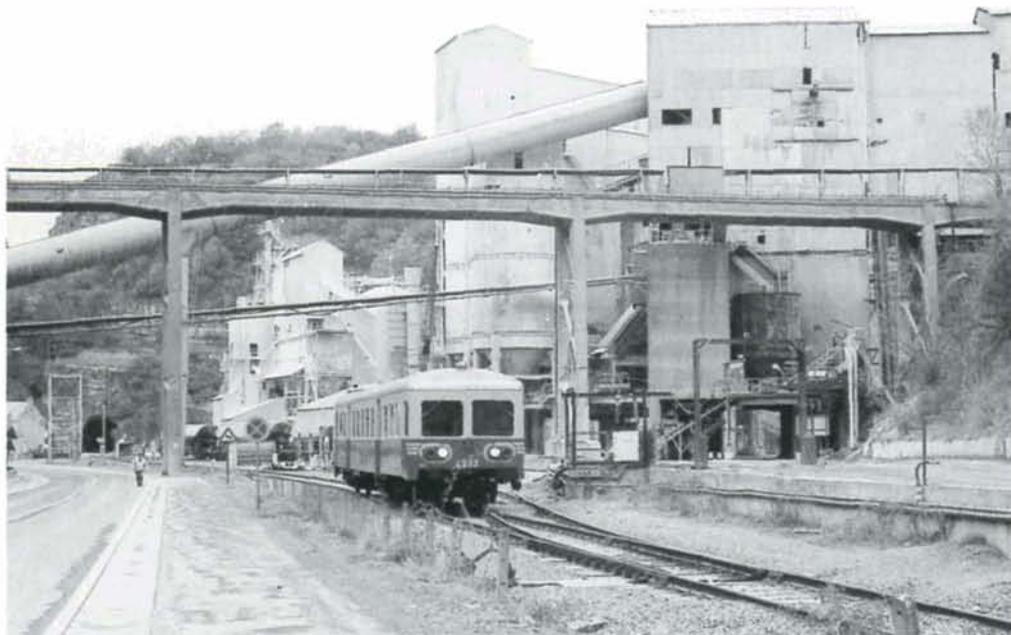
Pour commémorer ce double événement, le programme fut rehaussé par la mise en circulation de navettes (4 par jour) en train à vapeur sur le tronçon utilisé quotidiennement de la ligne 126 entre Statte et Marchin, longue d'environ 6km. Ce fut la 26.101 du PFT qui officia deux jours durant en tête d'une rame de voitures L, épaulée par la diesel 6106 afin d'éviter de fastidieuses manoeuvres de remise en tête.

Les deux premières navettes du vendredi furent littéralement prises d'assaut par les écoles primaires locales dans un brouhaha indescriptible. Toutefois, dès que le train s'élança, le calme revint rapidement chez ces sympathiques petits voyageurs!

L'après-midi, le train afficha également complet.

Samedi matin, le second train était partiellement réservé aux V.I.P. invités de Madame la Sénatrice et Bourgmestre de Huy Anne-Marie Lizin qui embarquèrent, après un petit discours, en gare de Statte. Arrivées à Marchin, celles-ci visitèrent le hall d'exposition de l'usine et les quelques sites de production en activité ouverts au public. Sur le chemin du retour, le train fit une halte exceptionnelle au passage à niveau de Chinet afin de débarquer ces mêmes personnalités pour l'inauguration de la superbe Place des Italiens qui revalorise ainsi ce quartier quelque peu austère de cette belle cité mosane qu'est Huy.

De retour à Statte, une surprise nous attendait! Le quai de la voie 22 était véritable-



Le 12 mai 1996, départ de Moha du 4333 vers Statte. Photo : Didier FUNKEN.

ment noir de monde, à un point tel qu'il fallut refuser une centaine de personnes! Rapidement, nous prîmes la bonne décision d'effectuer un parcours supplémentaire sur le temps imparti et ce en diminuant les temps d'arrêt aux terminus. C'est ainsi qu'il fut possible de contenter tout le monde. Mais le même problème se posa pour le dernier voyage retour de Marchin vers Statte où il y avait plus de voyageurs que de places (même debout) disponibles.

Bilan de ces deux journées : 9 navettes en train à vapeur et plus ou moins 3500 personnes transportées aller-retour.

Pour les Tôleries Delloye-Matthieu aussi,

le bilan est positif avec plus de 5000 visiteurs. Gageons qu'il ne faille pas attendre 100 ans pour organiser à nouveau une aussi intéressante manifestation!

Qu'il me soit ici permis de remercier au nom du PFT le comité de gestion des Tôleries Delloye-Matthieu, le chef de gare de Huy, les agents en service et le personnel de la gare de Statte.

Philippe STERCK.

(1) : filiale du groupe Cockerill-Sambre, les Tôleries Delloye-Matthieu (T.D.M.), occupent environ 300 personnes, et produisent des aciers électrozingués notamment vers le marché automobile.



Une navette Statte-Marchin à l'arrêt de Huy-Sud le 18 mai 1996. Photo : Philippe VANDELOISE.

7 au 14 avril 1996 VOYAGE EN POLOGNE

Préliminaires

En avril 1993, le PFT organisait son premier voyage hors des frontières nationales. Le choix de la destination n'avait à l'époque guère posé de problèmes. L'achat en Pologne de la locomotive à vapeur 26.101 par quelques membres de l'A.S.B.L. leur avait fait découvrir un pays fabuleux pour tout amateur de chemins de fer qui se respecte. Ce voyage fut un réel succès : variété des machines sous pression, nombreux panaches, choix pertinent des arrêts-photos, soleil et ambiance excellente.

Trois ans plus tard, les mêmes organisateurs décidaient de renouveler l'expérience. But du voyage, comme en 1993 d'ailleurs : Wolsztyn, une petite bourgade située à 100 km environ de la frontière allemande et à 80 km au sud-ouest de Poznan. Cette ville de 13.000 habitants ne présenterait de prime abord aucun intérêt, si ce n'est à la rigueur son lac; elle est toutefois devenue célèbre auprès des ferroviathes de par la présence du tout dernier dépôt de locomotives à vapeur à voie normale encore utilisées en service régulier en Europe.

Le but de cet article est d'essayer de synthétiser les activités qui ont été proposées aux quarante participants. Les lecteurs intéressés par une description plus précise du pays visité et de ses principales caractéristiques pourront utilement se référer au compte-rendu du voyage organisé en 1993, publié dans les numéros 15 à 17 de *EN LIGNES*. Il en est de même pour la présentation des Chemins de fer polonais (PKP-Polskje Koleje Pantswowe) et des principa-

les séries de locomotives qui sont inscrites à son inventaire.

1. Dimanche 7 et lundi 8 avril 1996

La différence majeure entre les deux voyages organisés vers la Pologne a trait au mode de déplacement des participants. Alors qu'en 1993, le car avait été choisi, cette année, c'est le train qui a été préféré. Et c'est tout naturellement que les quarante membres PFT inscrits au périple se sont retrouvés le dimanche 7 avril aux alentours de 15h30 à la gare de Bruxelles-Midi en vue d'embarquer dans le E241 "*Ost-West Express*" Bruxelles-Cologne-Varsovie-Kiev.

C'est à 15h55 précises que la 2750 et ses six voitures quittent la principale gare de la capitale en direction de Liège-Guillemins et d'Aachen, où deux locomotives de la série 112 basées au dépôt de Berlin-Hbf prennent le relais. Alors que les plus endurcis se documentent en lisant la brochure préparée par le rédac'chef de *EN LIGNES* ou "discutent le coup" en se rappelant des souvenirs "fumants" de 1993, d'autres tentent de se reposer en prévision d'une journée du lundi qui risque de s'avérer épuisante.

Nous arrivons à Frankfurt/Oder vers 3h00. Là, une impressionnante armada de policiers et de douaniers munis de cachets et de timbres à date divers vérifient les passeports. Toutefois, pas besoin cette fois-ci de bac de bière pour franchir la frontière! Il faut d'ailleurs remarquer que la gare de Frankfurt a fortement changé de physiologie en quelques années : l'aspect le plus marquant est certainement l'absence de grillages si caractéristiques (du moins avant le processus de démocratisation de l'ex-bloc de l'Est). Après ce "sym-

pathique" petit intermède, c'est au crochet de la locomotive diesel SU45-225 (une Co'Co' de 1700 CV, appartenant à une série de 265 machines construites de 1967 à 1977) que nous prenons la direction de Rzepin (prononcer Gepin), où nous arrivons quelques minutes plus tard, à 4h08 précises.

Nous y sommes accueillis par le deuxième organisateur attitré du PFT, parti en éclaireur quelques jours plus tôt. Il s'est débrouillé pour que nous puissions bénéficier d'un petit déjeuner hautement réparateur. Mais déjà, le soleil commence à pointer le bout de son nez (il se lève très tôt à l'est), et les appareils photos sortent peu à peu des sacs; il est ainsi possible de fixer sur la pellicule les engins diesels et électriques de l'annexe-traction de Rzepin, subordonnée à l'atelier de Zbaszynek. Sont tout particulièrement repérées, quelques EU07 et ET22 (les deux séries de locomotives électriques les plus populaires en Pologne), une doublette d'EN57 (les automotrices triples classiques du réseau à la livrée jaune et bleue) et une EP09, soit la dernière série de machines électriques livrées et destinées à la traction des trains à grande vitesse (160km/h).

Mais à l'horizon, un panache de fumée est observé : la Ty2-406 du dépôt de Wolsztyn est en effet annoncée et vient se mettre en tête du train spécial PFT composé pour la circonstance de trois voitures de deuxième classe. Plus besoin de présenter les locomotives Ty2 tant elles sont célèbres en Europe puisqu'elles appartiennent à la série des *Kriegsloks* BR52 construites à plus de 6000 exemplaires pour les besoins de la Seconde Guerre mondiale. Rappelons que la 26.101, la machine à vapeur du PFT, appartient à cette série.



PHOTO 27-46 La Ty2-406 photographiée dans la fabuleuse campagne polonaise près de Sulecin le 8 avril 1996.
Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 27-23 Puissant démarrage de l'impressionnante Pacific Pm36-2. Nowy Widzim, 9 avril 1996.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

C'est à 8h05 que le train M44640 quitte Rzepin en direction de Wolsztyn, par le chemin des écoliers, mené par une équipe de conduite du PFT! Nous empruntons en effet dans un premier temps la ligne 335 en direction de Miedzyrzecz, qui n'est actuellement plus exploitée en régime voyageurs; chez nous, elle pourrait être assimilée à une ligne à exploitation simplifiée. Elle a conservé tout son charme d'antan, à savoir les signaux mécaniques, les poteaux télégraphiques, les châteaux d'eau, les gares et les postes de signalisation typiques, etc. Elle présente de plus la particularité de traverser des paysages variés où se succèdent dunes, forêts, plaines et lacs. Elle est bien entendu propice à de nombreux arrêts-photos orchestrés de main de maître par l'organisateur selon un principe bien précis : à chaque arrêt, les voyageurs sont débarqués, se mettent en place pendant que le train refoule; celui-ci effectue alors un passage en pleine puissance puis un arrêt d'urgence. C'est au pas de course que les photographes regagnent ensuite le train. Une telle opération s'est répétée des dizaines de fois tout au long du voyage!

Nous arrivons à Miedzyrzecz avec deux heures de retard, ce qui perturbe le programme de la journée mais nous permet de découvrir du matériel diesel d'origine roumaine en tête de rames omnibus à deux niveaux. Nous repartons ensuite via la ligne 343 vers Zbaszynek (ex-Neu Bentschen), où nous visitons l'important dépôt, puis vers Zbaszyn (ex-Bentschen). De là, nous empruntons la ligne 328 vers Wolsztyn, où nous arrivons fourbus vers 18h00, après environ 10 heures de trajet,

124 km et une trentaine d'arrêts-photos. Nous sommes alors conduits vers notre hôtel, où nous est servi le repas du soir.

2. Mardi 9 avril 1996

Cette deuxième journée s'annonce passionnante puisqu'elle met en scène, dans un premier temps, la machine Pm36-2, et ensuite, la fabuleuse Ty51. La Pacific Pm36-2 est une des plus prestigieuses locomotives à vapeur des PKP. Les deux machines de la série Pm36 ont été construites en 1937. La Pm36-1 s'est retrouvée en URSS après la guerre et a été démolie en 1952. Quant à la Pm36-2, c'est en Autriche qu'elle se trouvait à la fin de la guerre; elle a été restituée aux PKP en 1947. A sa mise hors service, elle fut exposée au musée de Varsovie; c'est à l'occasion du 150ème anniversaire des Chemins de fer polonais qu'elle fut restaurée par les ateliers de Pila. Depuis lors, elle assure des trains spéciaux (voire même sporadiquement des services réguliers) au départ de Wolsztyn.

Vers 8h30, notre train spécial M33640 quitte Wolsztyn en direction de Leszno, à 47 km au sud-est. Ici aussi, de très nombreux arrêts-photos (avec départs simulés) sont prévus dans les endroits typiques de la ligne. Il faut savoir que la plupart des lignes secondaires polonaises sont encore exploitées "à l'ancienne", et dès lors offrent la possibilité d'observer de nombreuses curiosités que les organisateurs PFT ont toujours eu le soin de mettre en évidence. Ajoutons à cela que le hasard permet également de saisir des clichés originaux, tels par exemple, celui d'un paysan

labourant son champ avec un cheval et qui, pour 20 zlotys (260 FB), a accepté de poser à côté de la Pm36!

Nous arrivons à Leszno vers 13h00 où l'opportunité nous est donnée de visiter le dépôt, responsable de l'entretien de locos électriques ET22 et de petites séries de locotracteurs. Une curiosité est visible à l'intérieur de l'atelier, à savoir la Ty2-1086 qui assure la chauffe du bâtiment. Nous repartons ensuite vers Koscian (comme dirait Richard, le chanteur larmoyant...) en empruntant la ligne 330 Wrocław-Poznan, puis vers Grodzisk Wielkopolski via la ligne à exploitation simplifiée 329. A l'entrée de cette gare, nous avons la chance de photographier un parallèle entre la Pm36-2 et un "voyageurs" régulier Poznan-Wolsztyn remorqué par une Ol49.

De Grodzisk Wielkopolski à Wolsztyn, c'est la Ty51-223 qui prend la relève. Les Ty51 sont les plus grosses locomotives à vapeur des PKP, conçues sur base des Ty246 d'origine américaine. Elles étaient destinées à remorquer des trains de 2000 à 2400 tonnes en rampe de 8‰. L'alimentation du foyer se fait à l'aide d'un stoker. 251 machines furent construites de 1951 à 1957, dont 210 pour les PKP. Leur puissance est de 2160 CV, leur vitesse maximale de 80km/h; la disposition d'essieu est du type 1-5-0. Ces 29 kilomètres resteront dans la mémoire des participants comme parmi les plus formidables du voyage, et cela en raison de l'impression de puissance dégagée par cette locomotive Ty51.

A suivre...

Jean-François HUART.

Les projets d'autorails du type 608

Avant de construire un engin, de nombreux projets sont étudiés et dessinés, et par la suite, lorsqu'ils ne sont pas retenus, rangés au fond d'un tiroir. Les autorails du type 608 ont connu un nombre particulièrement élevé de projets, dont vous découvrirez ceux proposés par les Ateliers de Construction de Familleureux.

C'est au début des années trente que la SNCB entreprit d'expérimenter la traction par autorail diesel ou à vapeur, dans le but de réduire les coûts d'exploitation. Rapidement, entre 1930 et 1933, plusieurs petites séries d'engins de types très divers virent le jour.

Après ces premiers balbutiements, les premières leçons étaient tirées et, en 1934, tous nos constructeurs élaborèrent divers projets devant notamment aboutir à la construction en grand nombre d'un autorail standard à caisse unique et à bogies. Seuls trois des nombreux projets proposés seront effectivement exécutés, sous forme de prototypes :

- en 1935 : le 605.01 construit par les Usines de Braine-le-Comte, pourvu d'un moteur diesel Carels construit sous licence Ganz;
- en 1936 : le 606.01 (renuméroté 607.01 en 1953) construit par Baume et Mercier et également équipé d'un moteur Carels mais plus puissant;
- et toujours en 1936 : le 607.01 construit par les Forges et Usines d'Haine-St.Pierre, pourvu d'un moteur diesel Mercedes-Benz.

Après les premiers résultats, la SNCB opta pour l'autorail 607.01, mais pourvu d'une motorisation Carels. Six engins de présérie furent livrés à la veille de la seconde Guerre Mondiale en 1939 : les 608.01 à 608.06.

Parmi les nombreux projets non réalisés, ce sont probablement les deux études dessinées par les Ateliers de Construction de Familleureux qui étaient les plus originales et inattendues. Il s'agissait ni plus ni moins d'une voiture du type L modifiée en autorail!

Les deux projets partaient de la même base, et possédaient un aménagement intérieur identique. La différence résidait dans le mode de propulsion. Le premier autorail était équipé de deux moteurs diesel, tandis que le second fonctionnait à la vapeur.

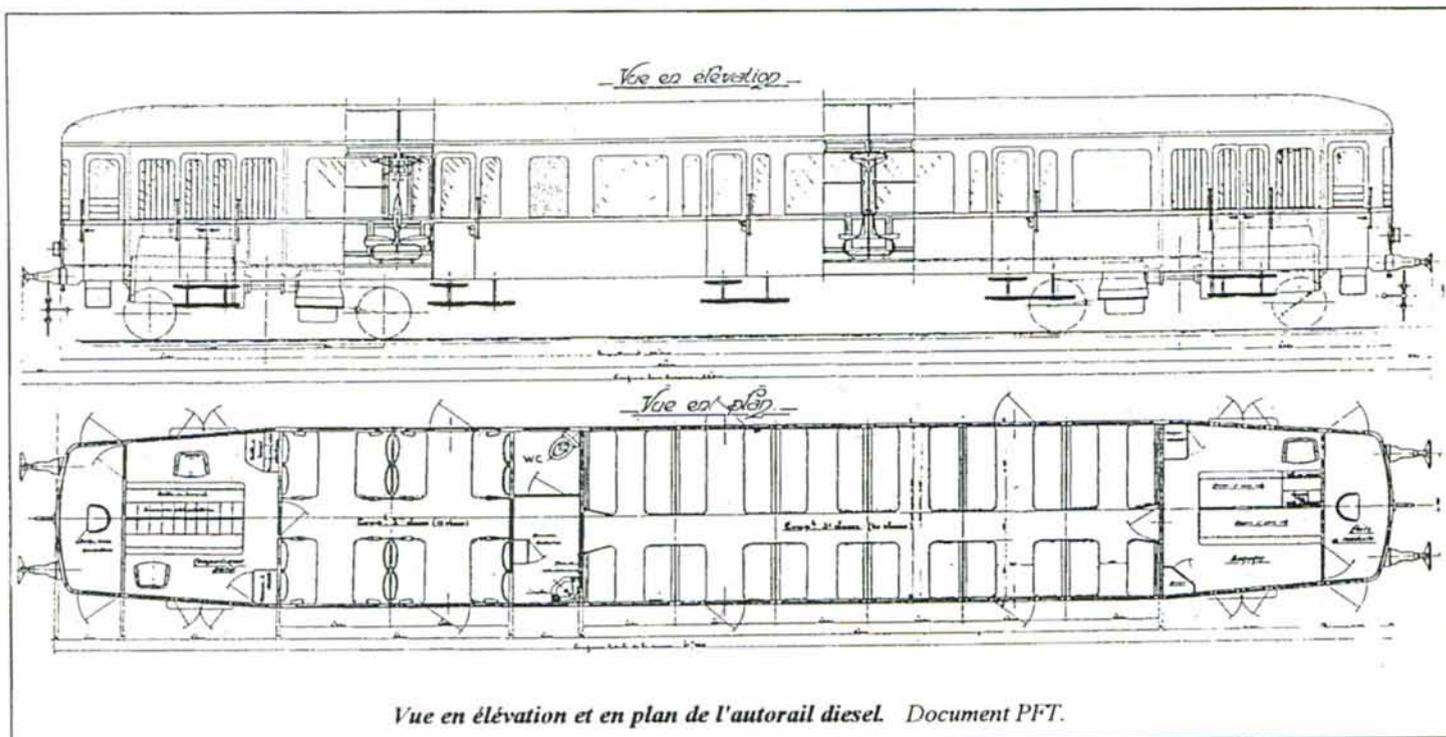
La caisse des deux versions était dérivée de la voiture du type L, à laquelle on avait ajouté à chacune des extrémités les cabines de conduite et la motorisation. La caisse présentait le même galbe caractéristique des voitures L, arrondi à sa partie inférieure. Il faut ici préciser que Familleureux avait reçu le 10 janvier 1932, l'adjudication pour la construction des 50 voitures L mixtes 1ère et 2ème classe (série 30.001 à 30.050), qui furent livrées à la SNCB d'octobre 1933 à mai

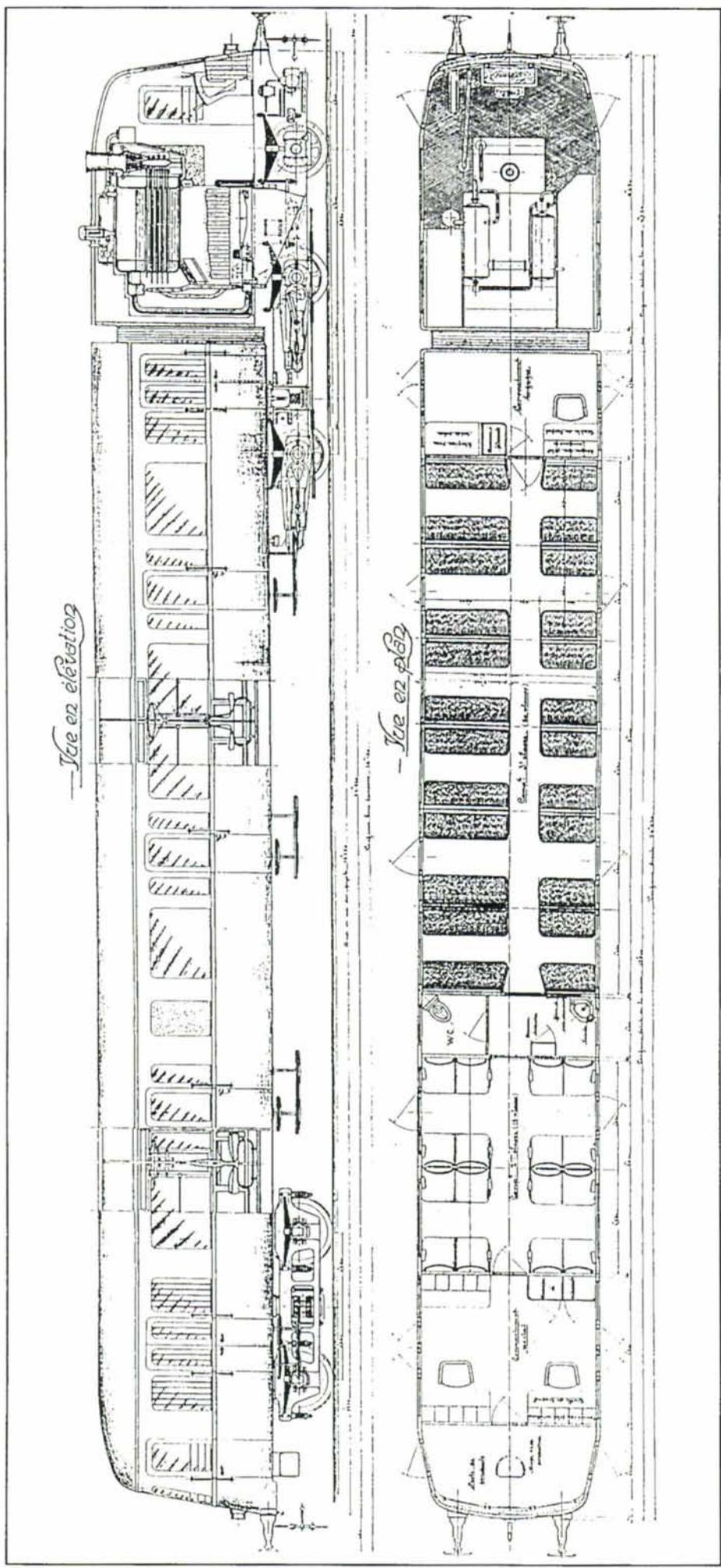
1934.

L'aménagement intérieur mixte 2ème et 3ème classe, à couloir central, était divisé en deux compartiments :

- un petit compartiment de 2ème classe comprenant 16 places assises (2 + 2 places de front, sièges avec coussins recouverts de velours);

MODIFICATIONS	SOCIÉTÉ ANONYME ATELIERS DE CONSTRUCTION DE FAMILLEUREUX
	N° 44.257
Affaire n° 10.806	
<i>Voiture automotrice</i>	
2 ^{ème} CLASSE : 16 places assises - 3 ^{ème} CL. 60 places assises	
<i>Ensemble</i>	
Echelle 1/20	





MODIFICATIONS	SOCIÉTÉ ANDRYME SA
	ATELIERS DE CONSTRUCTION DE LA FAMILLEUREUX
	Date: 13-14-34. N° 44.278.

Affaire n° 10.806

Automotrice à vapeur
avec chaudière à marche continue type U.M.H.

2^e classe : 16 places assises • 3^e classe : 60 places assises

- Ensemble -

E. B. B. B.

- un grand compartiment de 3^eème classe offrant 60 places assises (2 + 3 places de front, banquettes en bois).

Les deux compartiments étaient séparés par un sas d'un mètre de largeur, dans lequel était aménagé, d'un côté un W-C, et de l'autre côté un espace ouvert comprenant un lavabo et une armoire contenant le contrôle électrique de l'engin.

L'accès à la voiture était absolument identique aux voitures du type L, et comprenait 3 portes pivotantes, arrondies dans leur partie inférieure, situées dans les longs pans de la caisse et donnant accès direct aux compartiments. La disposition des fenêtres était également identique aux voitures L.

Particularités propres aux deux projets

autorail diesel

La caisse de l'autorail, allongée par la présence des deux cabines de conduite, atteignait 21,100m, contre 18m pour les voitures du type L.

Les deux moteurs diesel équipant l'engin étaient logés sur chaque bogie et étaient accouplés à une transmission hydraulique attaquant l'essieu intérieur de chaque bogie. Configuration des essieux : (1A) (A1).

Un compartiment postal était aménagé à l'arrière d'une des deux cabines de conduite; la table de tri était située sur le capot du moteur diesel.

Au dessus du second bogie, à hauteur du capot moteur, était aménagé un emplacement pour le chef de train, et un espace pour les bagages.

L'accès aux compartiments postal et de bagages se faisait de chaque côté de la voiture, par une double porte pivotante. En outre, chaque poste de conduite était accessible extérieurement par deux portes pivotantes, et intérieurement par une porte donnant dans le compartiment postal ou à bagages.

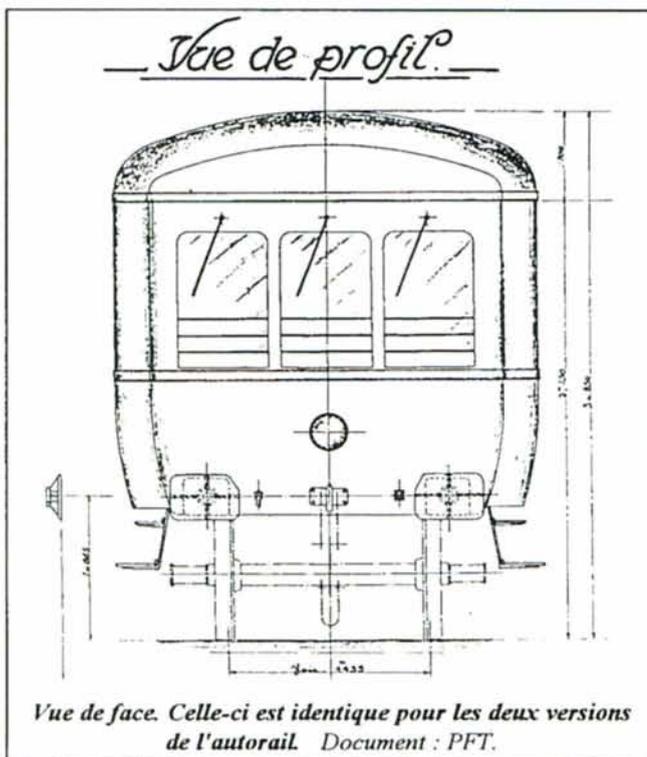
autorail à vapeur

Le second projet était très particulier de par la disposition de la motorisation dans un élément indépendant. En fait, on avait réuni une petite machine à vapeur et une voiture. L'autorail était ainsi constitué de deux parties distinctes :

- une grande caisse formant la voiture de l'autorail (longueur : 19,800m). L'aménagement intérieur était absolument identique à l'engin diesel, y compris la cabine de conduite qui, toutefois, présentait une face avant inclinée au lieu de droite, et le compartiment postal. Les compartiments à bagages et de service étaient situés à l'autre extrémité de la voiture;
- et un petit élément de 4,730m qui était en fait solidaire du bogie moteur, dans lequel étaient logés la chaudière et le poste de conduite principal.

Les deux éléments étaient reliés ensemble par un soufflet d'intercirculation, et reposaient en commun sur le bogie moteur. La longueur hors tout de l'autorail atteignait ainsi 26,130 m.

Le bogie moteur très long (empattement : 5,200 m) formait en fait un seul bloc avec l'élément moteur. L'extrémité de la voiture

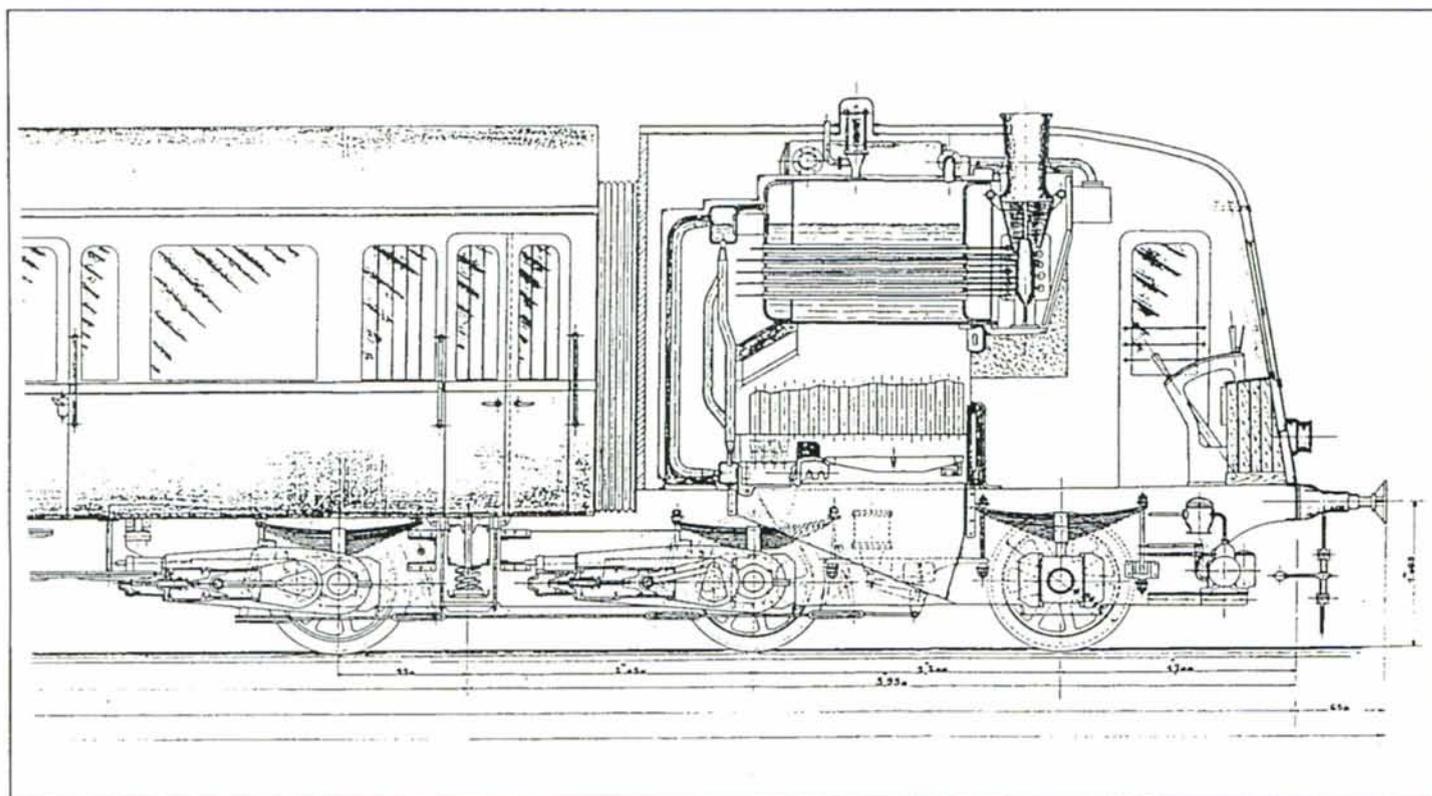


venait s'articuler sur un pivot central situé entre le 2^{ème} et 3^{ème} essieu du bogie. Il comportait trois essieux, dont les deux intérieurs étaient moteurs, actionnés individuellement par un piston relié à l'essieu par une petite bielle, un faux essieu et une manivelle. La disposition des essieux de l'autorail était du type AAI - 2. Le bogie porteur, situé à l'extrémité de la voiture, était dérivé du type I de la SNCB.

La chaudière à vapeur était à marche continue du type U.M.H. (Usines Métallurgiques du Hainaut).

Aucun des deux projets n'a donc été retenu. On peut d'ailleurs se poser la question de savoir si la version à vapeur aurait été d'une réelle fiabilité vu les innovations techniques qu'elle comportait, sans compter les coûts d'entretien, la consommation et l'autonomie qui n'auraient inmanquablement pas pu rivaliser avec l'autorail diesel.

Quoi qu'il en soit, on peut regretter qu'aucun des deux engins n'ait vu le jour, rien que pour le côté remarquable qu'ils auraient constitué.



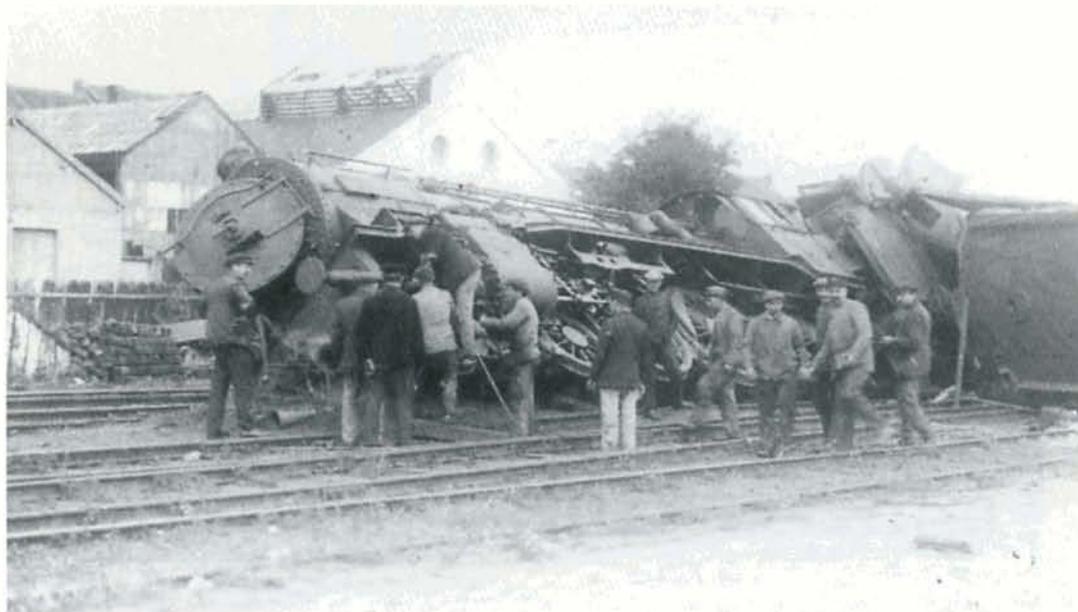
A propos de la 64.085

Dans notre EN LIGNES 23 page 9, nous avons publié une photographie montrant le déraillement d'un train remorqué par une locomotive prussienne du type P8 (futur type 64 de l'Etat belge), dont nous ignorions la date et le lieu.

Monsieur Michel BOURGEOIS a découvert la solution de l'énigme dans l'hebdomadaire "Notre Pays" daté du 27 juillet 1919, dont voici le récit complet :

Catastrophe de Chemin de Fer à Lembecq.

*18 TUES - 501 BLESSES.
Le train qui part de
Bruxelles-Midi à 2h40 a
dérailé au sortir de
la gare de Lembecq,
près de Hal.*



Une photographie montrant la catastrophe de Lembeek, prise peu après le déraillement. Ce document a même été publié sous forme de carte postale. Collection : Bernard SCORIEL.



La même locomotive photographiée au dépôt de Haine-St.Pierre, trente-trois années plus tard, le 9 mars 1952, accouplée au tender 22.219. On remarquera la grosse pièce en acier moulé supportant la coulisse et la glissière de tête du piston, indiquant qu'il s'agit d'une P8 de la seconde série. Collection : SNCB.

C'est en passant sur un excentrique que la locomotive est sortie des rails, provoquant la catastrophe. Le fracas a été terrible. La locomotive est couchée sur le flanc, les roues complètement entrées en terre. Le fourgon, littéralement réduit en miettes, s'est écrasé contre la machine, tandis que la première voiture de voyageurs, défoncée, ne comptait plus qu'un compartiment à peu près intact. La troisième voiture a, par la violence du choc, sauté des rails et s'est mise en travers de la voie. Tout cela constitue un amas informe où l'on aurait presque peine à reconnaître des voitures de chemin de fer. Les voies parallèles sont jonchées de débris : portières, châssis, morceaux de toit arrachés, marchepieds déchiquetés. Les secours sont immédiatement organisés. Ouvriers de chemins de fer et soldats anglais retirent à grand-peine les voyageurs de

dessous les débris, d'où s'échappent les cris ou râles des blessés. Treize cadavres sont sortis successivement des décombres. Après identification, ils sont déposés dans le hall des bagages de la gare de Lembecq. Beaucoup de permissionnaires et de démobilisés avaient pris place dans le train sinistré. Un cas particulièrement navrant est celui d'une jeune femme qui était venue chercher son mari, récemment démobilisé à Bruxelles; tous deux sont morts dans la catastrophe. "

La 64.085

Cette locomotive fut construite par Schwartzkopff à Berlin en 1917, sous le numéro de construction 6394, et livrée aux chemins de fer prussiens (KPEV) sous le numéro "Stettin 2485". Il s'agissait d'une P8 de la seconde série.

Elle fut cédée à la Belgique au titre des dommages de guerre accordés par le Traité de Versailles du 28 juin 1918, et incorpo-

rée dans le parc de l'Etat belge.

La catastrophe de Lembeck s'est donc produite quelques jours seulement après son arrivée à l'Etat belge!

En 1925, elle fut incorporée dans le type 64 sous le numéro 6485. A la SNCB, elle gardera ce numéro jusqu'en 1945; ensuite, elle deviendra la 64.085.

Après 1945, elle fut pourvue d'une cheminée belge à chapiteau, sans capuchon (étouffoir d'échappement).

En 1950 ou 1951, son réchauffeur Knorr fut supprimé et remplacé par un injecteur à vapeur d'échappement.

Elle fut accouplée jusqu'en 1960 à un tender de 22 m³ du type 36 numéroté 22.219, ensuite au tender 22.042, identique au précédent.

La 64.085 termina sa carrière à la remise de Ath en août 1963. Elle se trouvait affectée à ce dépôt depuis au moins l'année 1952.

Sources :

- *Vapeur en Belgique*, Phil DAMBLY.
- *Documentation du PFT*.



Une autre photographie de la 64.085 prise devant la remise de Ath, le 17 décembre 1956. On remarquera son parfait état d'entretien, et sa porte de boîte à fumée ornée d'une petite étoile avec une plume (un lecteur peut-il nous renseigner sur cet ornement : fantaisie de l'équipe de conduite?). Elle est toujours munie de sa porte de boîte à fumée et de ses soupapes du type Ramsbottom d'origine. On distingue également le gros tuyau sortant de la boîte à fumée et se dirigeant vers la cabine de conduite, servant pour amener de la vapeur d'échappement vers l'injecteur Metcalfe. Par rapport au document précédent, on comparera la taille plus petite des chiffres du numéro apposé sur la porte de la boîte à fumée. A gauche, on aperçoit la 31.156 du dépôt de Dendermonde. Collection : Guy SMETZ.

De Monsieur HENRI de Liège

Quel est le principe de télécommande des locomotives de la série 74?

Dans le cadre de la modernisation de la gare de triage d'Antwerpen-Noord, la SNCB a installé, à partir de 1991, une commande à distance sur les locomotives de la série 74, afin d'effectuer le triage automatique des trains sur les bosses.

Cet équipement fourni par la firme allemande Krauss-Maffei, permet le fonctionnement automatique à une vitesse programmée transmise par liaison radio. Cette vitesse est maintenue constante indépendamment de la charge du train jusqu'au moment où la consigne est modifiée.

Les manœuvres sont faites par deux locomotives couplées en unité multiple et raccordées entre elles par une connexion. Une des deux machines est équipée d'un poste récepteur radio. Cette locomotive est appelée "maître". La seconde machine, dépourvue d'un poste radio, est appelée "esclave". La commande de celle-ci est transmise par le maître. De ce fait, un couplage de locomotives doit toujours être composé d'un maître et d'un esclave. En cas de nécessité, un maître peut toujours être utilisé comme esclave.

Fonctionnement

La vitesse imposée est transmise par radio à la locomotive (maître) qui transforme le signal sous forme digitale.

La régulation de la vitesse est effectuée en agissant sur :

- la puissance du moteur diesel, par la régulation de la pression d'air de la commande;
- le remplissage du transformateur de couple de la transmission Voith, par un électroaimant monté sur le distributeur principal;
- les freins, par le réglage de la pression dans les cylindres de freins.

En cas d'anomalies pendant la marche, plusieurs sécurités agissent et provoquent l'arrêt du convoi.

En outre, les locomotives sont pourvues d'un système antipatinage et anti-enrayage (ABS).

Circulation

Les 74 peuvent être conduites de trois façons différentes :



PHOTO 27-27 La 7401 accouplée à la 7402 sur la bosse du faisceau C2 de la gare de formation d'Antwerpen-Noord, le 4 juin 1995. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

- conduite normale manuelle par le conducteur;
- conduite automatique à distance commandée par un poste de signalisation;
- conduite semi-automatique par le conducteur en cas d'interruption de la liaison radio.

En cas de commande automatique, 16 vitesses différentes prédéterminées peuvent être imposées :

- 0 km/h;
- 14 vitesses de 2 km/h jusqu'à 5,9 km/h avec un pas de 0,3 km/h;
- 10 km/h.

On distingue également deux régimes de circulation : la marche normale et la pousse sur la bosse de triage.

Dans tous les cas, le conducteur reste présent sur la locomotive maître et actionne la veille automatique même en cas de commande automatique.

Dans le cas où la liaison radio est interrompue, un coffret installé dans le poste de conduite permet une commande semi-automatique réglée par le conducteur avec les mêmes possibilités que celles de la commande automatique.

Transformation

Au total, huit locomotives de la série 74 ont été modifiées de 1991 à 1992:

- 7401 xs
- 7402 xm
- 7403 xs
- 7404 xm
- 7405 xs
- 7406 xm
- 7407 xs
- 7408 xm

xs = esclave, xm = maître

Par manque de crédits, seul le faisceau C2 de la gare d'Antwerpen-Noord a effectivement été entièrement modernisé. La suspension des travaux au faisceau B2 a interrompu la modification complète des 74; c'est ainsi que les deux dernières locomotives n'ont à ce jour pas été équipées pour la commande automatique.

Courrier d'une lectrice

Une compagne d'un amateur du rail nous a envoyé le portrait de son Amateur du rail tel qu'elle le voit à travers la pratique de son hobby.

"Hobby"

Le long d'un quai de gare, un homme armé d'un appareil photographique se promène, anxieux, tout en jetant un regard autour de lui, ne voulant pas sombrer dans le "dramatique" si par malheur un train venait à avoir du retard.

Cet homme si pacifiquement armé, est arrivé à marier patience et persévérance; aussi bonnes gens, ne soyez pas étonnés s'il vous commente l'indicateur pour la France, car cet amateur du rail est un passionné.

Un train vient de passer, une photo vient de l'immortaliser... "pourvu qu'il n'y ait aucune zone d'ombre" pense l'Amateur, sinon, quelle honte!

Ce mordu de la voie ferrée, si je le connais bien, c'est tout simplement parce que cet Homme est mien, et même si une belle Locomotive fait son bonheur, c'est moi qui suis assise en "Première Classe" dans son coeur.

M.D.

ITALIE

Mise en service des premières rames Pendolino "Cisalpino"

En 1994, les chemins de fer italiens (FS) et suisses (CFF et BLS) ont commandé auprès de FIAT-Ferroviana une série de 7 rames à caisses pendulaires, destinées à assurer des nouvelles relations rapides au départ de Milano vers Bern, Genève et Zurich. C'est une société dénommée "Cisalpino" (constituée pour 50 % par les FS, 33,3 % par les CFF et 16,6 % par le BLS), qui assure l'exploitation.

Désignés ETR 470, ces nouveaux trains sont identiques aux 10 rames ETR 460 des FS, à l'exception de la tension d'alimentation bicourant 3 kV = et 25 kV 50 Hz (voir EN LIGNES 18).

Chaque rame se compose de 9 voitures, dont 6 sont motorisées, selon la succession suivante : motrice (avec poste de conduite) + motrice + remorque + remorque (voiture bar) + motrice + motrice + remorque + motrice + motrice (avec poste de conduite). Contrairement aux TGV français, chaque voiture est montée sur deux bogies. La capacité totale est de 510 places assises, réparties dans 3 voitures de 1ère classe, 5 voitures de 2ème classe, et une voiture bar-buffet.

Afin de procurer une fiabilité maximale, l'équipement de traction est divisé en trois unités de traction indépendantes, alimentées via un groupe hacheur/onduleur GTO. Chaque unité développe 2.000 kW et est montée sur deux voitures motrices. La rame possède 12 moteurs de traction, 4 par unité (un moteur par bogie), du type asynchrone triphasé, d'une puissance continue de 500 kW. La puissance continue totale atteint 6.000 kW pour une vitesse maximale de 250 km/h.

La masse totale de la rame a pu être réduite à 433,5 t, par la construction des caisses dans un alliage léger fait d'aluminium principalement. La faible masse par essieu, avoisinant les 12 t, permet de réduire fortement les sollicitations à la voie.

Le système d'inclinaison Pendolino à commande hydraulique est entièrement situé sous les caisses, sur les bogies. Il permet d'augmenter significativement la vitesse dans les courbes, sans modification des voies et de l'infrastructure, tout en garantissant un haut niveau de confort. Le train est



Le premier Pendolino ETR 470 "Cisalpino" photographié lors d'essais à Brigue en Suisse le 11 février 1996. La livrée de la rame est blanche, avec une bande bleue en bas de caisse, une ceinture verte à hauteur des phares, et une large bande noire autour des fenêtres, baies et pare-brise. L'avantage des rames ETR 460, 470 et 480, dont la vitesse limite atteint 250 km/h, est de pouvoir circuler sur les lignes classiques à une vitesse nettement plus élevée qu'un train normal, alors que les TGV circulant en dehors des lignes à grande vitesse sont limités aux vitesses des trains conventionnels. De par leurs caractéristiques générales, les rames Pendolino ETR 460 des FS constitueraient le matériel idéal pour l'exploitation de la ligne du Luxembourg, ainsi que celle de Liège à Luxembourg. Aucune étude ne serait à réaliser, les rames ETR 460 (3 kV) et ETR 480 (3 kV et 25 kV 50 Hz) étant alimentées aux tensions belges. Seule une adaptation de la signalisation serait à réaliser. On peut toujours rêver...

Photo : F. CASTIGLIONI.

en mesure d'aborder les courbes à une vitesse supérieure de 35 % par rapport à un train classique.

Ajoutons encore que, pour faciliter le voyage, tous les billets sont valables dans les Cisalpino, moyennant un supplément de 12FS (300FB) en seconde classe, et 19FS (475FB) en première classe.

Pendolino ETR 460 et ETR 480

Les 3 dernières rames ETR 460 des FS (pour rappel : 10 rames commandées) seront équipées pour pouvoir circuler en France sous 1.500 V continu (relations Torino et Milano vers Lyon).

Par ailleurs, une troisième version pouvant circuler sur les lignes à grande vitesse italiennes électrifiées en courant monophasé 25 kV 50 Hz sont en cours de montage. Désignées ETR 480, les 20 rames commandées sont destinées à la relation Torino/Milano - Roma via Genova et Pisa.

Nouveau succès pour FIAT

Les CP (chemins de fer portugais) ont commandé chez FIAT-Ferroviana une série

de 10 automotrices électriques, composées de 6 voitures à caisse inclinable du type Pendolino.

Ces nouvelles rames sont destinées à la relation Lisbonne - Porto.

Simultanément, la RENFE (chemins de fer espagnols) a commandé chez FIAT, en collaboration avec GEC-Alsthom, une série de 10 automotrices triples à caisse inclinable, destinées aux collectivités locales de Barcelone, Madrid, et Valence.

Après l'Italie, la Suisse, l'Allemagne, la Finlande et la République tchèque, FIAT (et son système Pendolino) ne cesse donc de renforcer son succès sur un marché très concurrentiel.

Nouvelles du SATTI

Le SATTI a commandé chez FIAT-Ferroviana une série de 7 automotrices doubles à deux niveaux, destinées à remplacer les rames tractées par les vénérables E626.

En outre, le SATTI a ordonné en janvier dernier, la transformation supplémentaire de quatre automotrices ex. SNCB du type 1954, auprès des ateliers Metalmeccanica Milanese, ce qui portera à 8 le nombre de rames belges.

SUISSE

La fin des "Reines" du Lötschberg

La mise en service des 8 nouvelles locomotives électriques du type Re 465 (1), a permis au BLS (Bern-Lötschberg-Simplon) de retirer du service les dernières vénérables machines du type Ae 6/8.

L'origine de la série remonte à 1924, lorsque le BLS décida d'acquérir, en prévision de l'augmentation du trafic tant marchandises que voyageurs, un nouveau type de locomotives beaucoup plus puissantes que les Be 5/7 151 à 163 (1-E-1 à transmission par bielles) datant de 1913 (2).

(1) : ces engins sont directement issus de la série Re 460 des CFF. Ils furent livrés en 1995 par ABB-SLM et développent une puissance de 7000 kW.

(2) : la ligne du Lötschberg fut la première ligne au monde, à écartement normal, électrifiée en courant alternatif à basse fréquence (15 kV-16 Hz 2/3), en 1913.

Après divers projets, le BLS opta pour la machine proposée par Sécheron : une puissante 1 Co'Co' 1 capable de remorquer 550 t en rampe de 27 ‰ à 50 km/h. Les deux premières locomotives furent livrées en 1926, et numérotées 201-202.

Ces imposantes machines de 20,260 m de longueur et d'une masse totale de 141,6 t (masse adhérente : 115 t), étaient, avec 3310kW, les plus puissantes du monde à caisse unique. Leurs caractéristiques étaient pour l'époque une véritable révolution technologique. La caisse, fournie par la firme italienne Breda, reposait sur deux énormes bogies comportant chacun quatre essieux, dont trois étaient moteurs (type 1 Co'). Les traverses de tête étaient solidaires des bogies.

Devant les très bons résultats obtenus, le BLS commanda deux locomotives supplémentaires : les 203 et 204, fournies par les mêmes constructeurs en 1931.

Durant le début des années trente, leur vitesse maximale, alors limitée à 75 km/h, fut relevée à 90 km/h par changement du rapport d'engrenages.

Quatre nouvelles machines complétèrent encore la série : les 205 et 206 en 1939, la 207 en 1941, et la 208 en 1943. La partie

mécanique fut fournie par SLM.

Elles se différenciaient des 4 premières locomotives par la forme arrondie des cabines de conduite, ainsi que par leur puissance portée à 3880 kW. De 1955 à 1956, les 201 à 204 furent transformées avec les caractéristiques de la seconde série.

Au début des années soixante, le BLS entama la modernisation des Ae 6/8. Les principales transformations concernèrent le remplacement du transformateur, du gradateur et du compresseur, la modification de la suspension primaire, l'augmentation de la vitesse maximale de 90 à 100 km/h et de la puissance à 4400 kW (6000 CV).

Tout au long de leur longue carrière, les Ae 6/8 auront donné pleine satisfaction, aussi bien en tête de trains de voyageurs que de marchandises. Depuis la fin des années quatre-vingts, elles n'étaient plus utilisées que pour remorquer des trains locaux de marchandises au départ de Thun vers Göppenstein (gare située de l'autre côté du tunnel du Lötschberg) et Interlaken.

Plusieurs locomotives sont d'ores et déjà préservées. Espérons que l'unique survivante de la première série, la 203, soit elle aussi sauvegardée et remise un jour dans sa version d'origine, avec ses cabines droites.



PHOTO 27-14 Pendant plus de 50 ans, les Ae 6/8 auront sillonné la difficile ligne du Lötschberg. Ici, la 206 en tête d'un train local pour Thun photographié dans la gare de Blausee-Mütholz, située dans les fameuses courbes avec tunnels hélicoïdaux permettant à la ligne de s'élever vers Ka:dersteg. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

ALLEMAGNE

Le nouveau Schienenbus de la DB

La DB a pris livraison du premier autorail à double étage du type 670, série d'autorails légers à deux essieux (1'-A') d'une toute nouvelle conception, construite par Waggonbau Dessau. Ces engins sont équipés d'un moteur diesel MTU 6 cylindres de 250 kW. La caisse est construite en alliage léger à haute résistance. Sa longueur atteint 16,332m. La masse totale de l'autorail est de 32t, sa capacité de 78 places assises et 32 places debout. La vitesse maximale est fixée à 100 km/h.

Au total, 20 autorails ont été commandés, et seront affectés sur des petites lignes secondaires. Le 670.001 a été présenté le 14 mars 1996 à Erfurt.



Le nouvel autorail léger à deux étages construit par Waggonbau Dessau. Ici, l'engin prototype duquel découle la série 670 de la DB.

Talbot présente son "Talent"

Au début de l'année, la firme Talbot d'Aachen (récemment acquise par Bombardier) a présenté un autorail d'un tout nouveau concept, dénommé "Talent" (TAlbot-LEichtbau-Niederflur-Triebzug - autorail régional léger de Talbot).

Cet autorail est spécialement conçu pour assurer d'une manière extrêmement économique le trafic régional sur les petites lignes. Sa construction modulaire permet de construire des versions à 2, 3 ou 4 éléments articulés, avec une grande gamme d'aménagements intérieurs.

Chaque autorail sera propulsé par deux moteurs diesel de type automobile de 191kW (version à deux caisses) ou 257kW. Une version électrique et à moteur à gaz est également disponible. La vitesse maximale atteint 100 à 150 km/h suivant les modèles. Suivant le nombre de caisses (2, 3 ou 4), le nombre total de places assises est de 72, 80, 112 ou 144, et de 84, 121, 177 ou 233



La première locomotive diesel de la série 344-345-346 (ex. série 144-145-146 de l'ex. DR) est ressortie, après révision, dans la nouvelle livrée rouge de la DB. Il s'agit de la 345.1231-7 du dépôt de Seddin vue le 18 mai 1996. Photo : Yves STEENEBRUGGEN.

places debout. La masse totale atteint seulement 37,2t pour un autorail double et 59t pour la version à 4 éléments.

GRECE

Les chemins de fer grecs optent pour la "Mercedes" du rail.

En 1995, en prévision de la mise en service de la traction électrique en 1998 sur la ligne Thessaloniki-Idomeni-Gevgelija, les chemins de fer grecs (OSE) ont lancé un appel d'offres européen. Fin 1995, cinq engins restaient en compétition : l'Euro-Sprinter de Krauss-Maffei/Siemens, la Re 460 suisse, la "Sybic" française, la 1822 autrichienne et la 120 de la DB (Henschel/ABB).

Contrairement à la SNCB, les OSE ont

opté pour la "Mercedes" du rail, en commandant une première série de 6 locomotives électriques de 5500 kW basées sur l'"EuroSprinter" de Krauss-Maffei/Siemens, qui remporte ainsi un nouveau succès.

Les OSE ont également commandé une série de 15 nouvelles locomotives diesel (plus 10 en option) de 2100 kW, destinées à la grande artère Athènes-Thessaloniki.

Ces machines à quatre essieux (Bo'Bo') seront construites par ABB-Henschel, et pourront éventuellement être facilement reconverties en locomotives électriques. Elles seront pourvues de deux moteurs diesel MTU de 1050 kW, et d'une transmission électrique triphasée. Leur vitesse maximale sera de 200 km/h, mais limitée en service à 160 km/h.



L'autorail "TALENT" de Talbot photographié à Aachen le 10 mai 1996, lors d'une présentation. On remarquera sa forme aérodynamique très futuriste. Roger CRİKELAIRE.

POLOGNE

Fermeture de la ligne Sroda - Zaniemysl

Le 2 juin dernier, la plus célèbre ligne à voie étroite des chemins de fer polonais (PKP) qui relie Sroda à Zaniemysl, a été fermée à tout trafic.

Cette petite ligne de 14 kilomètres de longueur, à l'écartement de 750mm (à l'origine 1.000mm !), était bien connue des participants aux deux grands voyages organisés par le PFT en Pologne en 1993 et en avril 1996. Sa particularité résidait dans son exploitation assurée 100 % en traction vapeur, privilège que seule en Pologne la ligne Gniezno-Powidz, également visitée par le PFT, possède encore aujourd'hui en service régulier, mais qui n'est toutefois plus ouverte qu'au trafic des marchandises.

De plus, le réseau de Sroda avait réussi à traverser le temps en conservant l'intégralité de son décor d'origine.

A de nombreuses reprises, la ligne avait été menacée de fermeture mais, on ne sait d'ailleurs trop comment, elle bénéficia de sursis successifs, qui l'ont permis de survivre jusqu'au 1er juin dernier. Il faut bien admettre que l'état de la voie était lamentable, et que la vitesse commerciale des trains ne dépassait guère les 15km/h. Ainsi, pour parcourir les 14 kilomètres de la ligne, la durée moyenne du trajet, avec 6 arrêts intermédiaires, approchait une heure ! Le service comprenait 4 allers-retours par jour, tous assurés par une des quatre locomotives du type Px48 affectées au dépôt de



PHOTO 27-24 Le train 7254 Zaniemysl 10.20 - Sroda 11.17, attend l'heure de départ. En tête, la merveilleuse Px48-1726. Zaniemysl, 20 juin 1990. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Sroda. Le trafic marchandises était devenu très faible, constitué principalement de wagons de charbon posés sur des trucks porteurs, et accrochés en queue des trains de voyageurs.

Espérons qu'une association polonaise puisse préserver l'ensemble de ce réseau, car il en vaut vraiment la peine.

USA

FOX et AMTRAK optent pour le TGV

Florida Overland Express (FOX) qui re-

liera les villes de Miami, Orlando et Tampa à 320 km/h, et l'AMTRAK pour la ligne du corridor Nord-Est (Boston-New York-Washington) ont tous deux opté pour le TGV français. L'ICE allemand et l'X2000 suédois sont ainsi une nouvelle fois vaincus sur le fil !

Les rames seront construites par GEC-Alsthom et Bombardier.

Le 15 mars dernier, l'AMTRAK a passé une commande ferme de 12 rames plus 6 en option. Elles se composeront de deux motrices de chacune 4600 kW, encadrant 6 voitures offrant une capacité totale de 345 places. Contrairement au TGV, chaque voiture sera montée sur deux bogies, vu leur plus grande longueur et seront munies d'un dispositif d'inclinaison des caisses genre "Pendolino" qui sera particulièrement utile sur la section New York - Boston.

Baptisé "American Flyer", le TGV d'AMTRAK reliera dès l'an 2000 New York à Washington en 2h45 au lieu de 3h00 actuellement, et New York à Boston en 3 heures au lieu de 4h30. A noter que la vitesse maximale qui sera pratiquée ne dépassera pas 240 km/h, les trains empruntant en effet les lignes existantes modernisées.

Pour sa part, FOX a commandé le 27 février dernier des rames semblables dont nous ignorons actuellement les caractéristiques. En l'an 2004, Miami ne sera plus qu'à 93 minutes d'Orlando, et en 2008, il ne faudra plus que 55 minutes pour relier Orlando à Tampa (la distance Miami-Tampa est de 513 km).



PHOTO 27-25 Une image bucolique, à l'heure du TGV : le dépôt de Sroda tel qu'il se présentait jusqu'au 1er juin dernier. A droite : la Px 48-1726, à gauche : la Px 48-1907. 20 juin 1990.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

ALLEMAGNE

Deux Pacific à l'honneur

Deux locomotives à vapeur du type "Pacific", et non des moindres, ont récemment été remises en état de marche.

La première machine, la 01.1102, n'est certes pas la seule de sa série à fumer à nouveau, mais elle a la particularité d'avoir été restaurée munie d'un carénage. Ce carénage a d'ailleurs suscité une vigoureuse polémique, car cette locomotive n'en a jamais été pourvue. La 01.1102 émane d'une série de 55 Pacific lourdes, à 3 cylindres compound, construites de 1937 à 1940 par BMAG (Schwartzkopff), dont quelques unités avaient été carénées. Au milieu des années cinquante, 44 machines furent modifiées pour la chauffe au fuel, et renommées plus tard dans la série 012. Les dernières 01.1000 ont été retirées du service au dépôt de Rheine en 1975. Ajoutons encore que la 01.1102 avait été placée en monument dans la gare de Bebra après sa radiation.

La seconde machine est une élégante Pacific bavaroise de la série S 3/6, à 4 cylindres compound et à surchauffe. Il s'agit de la 3673 (ex. DB 18.478) restaurée dans sa version d'origine à l'initiative du Bayerische Eisenbahnmuseum de Nördlingen. De 1908 à 1918, Maffei avait livré 71 machines de ce type aux chemins de fer royaux bavarois. Elles se différencient des séries ultérieures par leur cabine "coupe-vent" et leur porte de boîte à fumée conique. Après sa radiation en 1960 au dépôt de Ulm, la 18.478 avait été préservée par un particulier en Suisse.

DANEMARK

Des nouvelles diesel

Les chemins de fer danois (DSB) ont commandé auprès de la firme allemande MaK, une nouvelle série de 20 locomotives diesel (plus 20 en option) à deux essieux, d'une puissance de 400 kW, appelées à remplacer les anciennes machines du type MII. Cette commande fait suite à l'annulation en 1993 de l'achat des locotracteurs CMI (voir EN LIGNES 18 p. 32 et 22 p. 32). Les nouvelles machines seront livrées de fin 1996 à la mi-1997.

PAYS-BAS

Adieu aux "Hondekop"

Les célèbres automotrices "Hondekop" (tête de chien) des NS, ont quitté la scène ferroviaire des Pays-Bas au début du mois de janvier dernier. Elles avaient été mises en service de 1956 à 1962, en deux versions différentes : 68 automotrices doubles et 72 automotrices quadruples.



La 01.1102 carénée (BMAG 11.359/1939), photographiée à Koblenz-HBF le 12 mai 1996. Photo : Bernard SCORIEL.



La majestueuse S 3/6 bavaroise photographiée sur la plaque tournante du dépôt de Luxembourg le 24 mai 1996. Photo : Bernard SCORIEL.

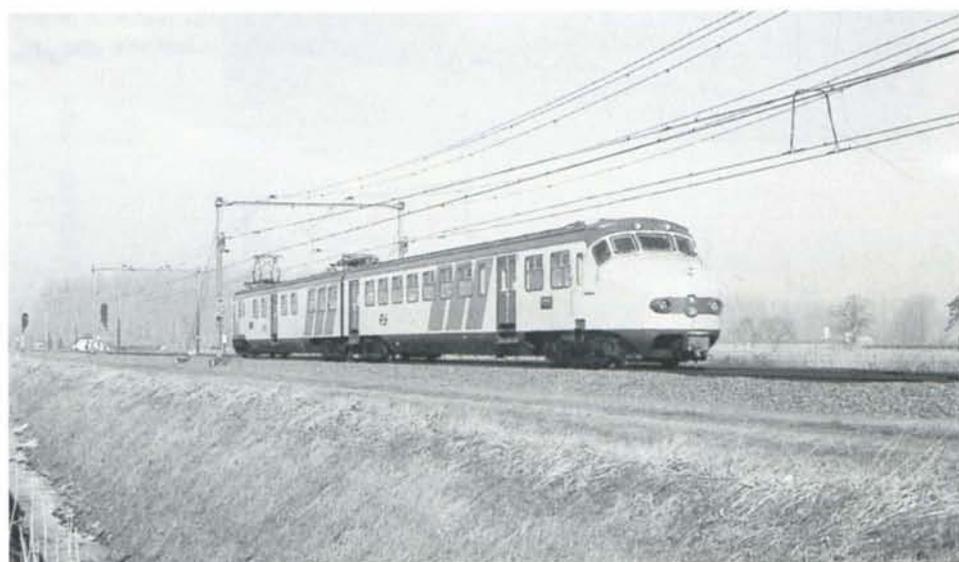


PHOTO 27-26 Durant de nombreuses années, les automotrices "Hondekop" (tête de chien) ont symbolisé l'image des NS. Leur retrait définitif du service marque ainsi la fin de toute une époque. L'automotrice "Hondekop" double 389, photographiée entre Tilburg et Eindhoven, à Boxtel, le 2 février 1987. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

L'ETE DES NOUVELLES LIVREES

L'été nous a apporté une belle palette de nouvelles couleurs. Ce n'est en effet pas moins de sept nouvelles livrées qui ont fleuri sur le matériel roulant, sans compter le programme de rénovation des voitures du type M4 qui a démarré au mois de juin!

Cette nouvelle collection de robes concerne:

- l'automotrice expérimentale 106;
- les locomotives diesel de la série 55 TVM;
- l'autorail ES 410;
- l'autorail ES 502;
- les voitures-lits T2;
- les voitures Expo "Technorame";
- les wagons trémies du type Fals.

Pour le détail des nouvelles couleurs, voir les rubriques par série d'engins.

LOCOMOTIVES ELECTRIQUES

série 12

Le nouveau roulement des locomotives de la série 12 s'est vu adjoindre, à partir du 2 juin, une journée supplémentaire soit 12 services (911 à 922) au lieu de 11. Ce nouveau service (922) est toutefois en principe attribué à la 1901, avec les navettes locales entre Mons et Lille.

La journée 921 est toujours assurée par une locomotive diesel de la série BB 67.400 de la SNCF (trains de jours ne circulant pas le dimanche : 44712 Merelbeke 7.42 - Lille Délivrance 9.40, retour à Merelbeke à vide,

44750 Merelbeke 13.56 - Lille-Délivrance 15.42, 40835 Lille-Délivrance 16.48 - Merelbeke 18.40, 47782 Merelbeke 19.59 - Lille Délivrance 21.42).

Le diagramme 917 est réservé aux nouvelles navettes entre Mons et Aulnoye.

La nouvelle relation internationale instaurée au départ d'Oostende vers Lille-Flandres (3 allers-retours) est également entrée dans l'attribution des 12. Ces trains sont assurés par une rame réversible M4, la 12 étant située côté Lille.

Comme autre particularité, signalons la remorque, le vendredi, du train international 1236 (Schaerbeek-Lourdes), entre Schaerbeek et Lille. La 12 est expédiée à Schaerbeek comme véhicule, en queue de l'IC 740 Oostende 15.59 - Schaerbeek 18.44.

Par ailleurs, la 1206 a subi une révision intermédiaire (RIK2) le 19 juin 1996.

série 13

La SNCB tient à démentir les affirmations contenues dans l'article "Le feuilleton de la commande des nouvelles locomotives - Les dés étaient pipés" paru dans EN LIGNES n° 25.

"L'attribution de la commande s'est faite sur base des critères d'attribution prévus au marché. La procédure s'est déroulée suivant la procédure négociée, conformément à la Directive Européenne applicable à la SNCB depuis le 1er janvier 1993.

Les compensations économiques n'ont jamais été mises en discussion lors des négociations; la SNCB s'est bornée à prendre acte des montages industriels que les

divers candidats avaient introduits. Les dernières offres ont été déposées auprès d'un huissier de justice qui a procédé à l'ouverture et rédigé le procès-verbal.

Grâce à la vive compétition, les prix ont été réduits de plus de 20 % par rapport aux marchés antérieurs à la procédure de mise en compétition européenne.

L'offre retenue, approuvée par le Conseil d'Administration de la SNCB et ratifiée par le Ministre de tutelle, est la plus économique, exprimée en prix fermes et non révisables, sur base de prescriptions identiques imposées aux 3 firmes appelées à émettre simultanément leur dernière offre".

série 15

La 1503 est sortie de révision générale le 21 mai 1996.

En outre, toutes les 15 ont été mutées le 2 juin de l'atelier d'Oostende vers celui de Kinkempois, en raison du fait qu'elles ne circulent plus exclusivement qu'entre Liège et Paris, en tête des trains internationaux.

Leur roulement comporte trois journées :

- journée 951 : INT 242 L-P, INT 243 P-L;

- journée 952 : EC 33 L-P, 32 P-L;

- journée 953 : EC 30 L-P, 31 P-L.

L = Liège-Guillemins, P = Paris-Nord.

séries 16 et 18

En raison des nombreuses avaries dont sont victimes les 16, leur roulement a été amputé d'une journée, passant ainsi de 7 à 6 services, les deux derniers (5 et 6) étant toujours confiés aux locomotives de la série 18.



PHOTO 27-30 Du 7 au 30 mai, la 1901 a effectué une campagne d'essai en France en vue de son homologation sur le réseau SNCF. Le train d'essai stationne en gare de Hirson. Photo : Philippe DIEU.



PHOTO 27-40 Insolite rencontre en gare de Anor avec les 6019 et 6086 des Carrières de Wallers, en juin 1996. Photo : Philippe DIEU.

série 19

Comme signalé dans notre numéro précédent, la 1901 a effectué du 7 au 30 mai une série de parcours d'essais sur le tronçon Hirson-Aulnoye, avec pour but son homologation sur le réseau SNCF électrifié en 25 kV 50 Hz.

La 1901 était attelée à deux voitures électrotechniques de la SNCF et à la BB 26.083 du dépôt de Dijon-Perrigny. Ces quatre véhicules formaient un bloc indivisible suite à la présence de nombreuses liaisons électriques. Les trains d'essais étaient constitués de wagons couverts à bogies représentant une charge de 1.300 t.

La 1901 assurait la traction en dehors des zones des gares d'Aulnoye et de Hirson, où ce rôle était repris par la BB 26.083.

La 1901 est maintenant autorisée à circuler sur le tronçon SNCF entre Blandain (frontière) et Lille, sous réserve d'une limitation de vitesse à 120 km/h (la SNCB n'a en fait pas introduit de demande de circulation pour d'autres tronçons de lignes).

Depuis le 2 juin, la 1901 est englobée dans le roulement des locomotives de la série 12. Elle assure toujours la journée 12, c'est-à-dire tous les trains L (!) Mons-Lille.

séries 20 et 21

Sont ressorties de révision intermédiaire les 2012 (RI 21-06-96), 2145 (RIK1 17-04-1996), 2147 (RIK1 08-05-1996), 2126 (RIK1 29-05-1996) et 2150 (28-06-1996).

série 22

La 2222 (ex. décoration jaune) est ressortie de révision générale le 30 mai dernier, habillée de la livrée bleue. Le nombre de 22 encore pourvues de l'ancienne décoration jaune est désormais limité à trois engins : 2207, 2209 et 2220.

série 23

La 2351 est ressortie de révision technique le 17-04-1996, tandis que la 2316 est ressortie de révision confort le 02-05-1996.



Le train d'essai 967924 en direction d'Aulnoye, photographié à Fourmies le 21 mai 1996.
Photo : Bob Stephenson.



PHOTO 27-15 La 2556 photographiée en tête d'un court train de marchandises à destination d'Antwerpen. Monceau, 21 juin 1996. Photo : Alain DEFECHEREUX.

série 25

La 2509 (ex. livrée jaune) est sortie de révision générale (RG) le 26 juin 1996, repeinte dans la livrée bleue. Seules les 2511 et 2512 portent toujours l'ancienne livrée jaune.

série 25.5

Toujours aucune décision quant au sort des 25.5. En attendant, depuis le 2 juin, les 8 locomotives sont le plus souvent garées à l'atelier d'Antwerpen-Dam. De temps en temps, une machine est utilisée pour assurer un parcours marchandises supplémentaire au départ d'Antwerpen vers Schaerbeek, Quévy, Merelbeke (train de charbon!), Roosendaal et même Montzen! Sporadiquement, elles assurent également la remorque des internationaux 288-289 vers ou de Quévy, ainsi que les trains de pélerins de Lourdes.

En outre, la 2552 est ressortie de révision technique le 13 juin 1996.

série 26

La 2624 est sortie de RG le 8 mai 1996.

série 27

La 2704 est sortie de RIK2 le 21 juin 1996.

LOCOMOTIVES DIESEL

série 51

La 5173 est ressortie de RG le 23-04-1996.

série 52

La 5214 est sortie de RI le 14-04-1996.

série 55

Après la 5506, la 5509 est ressortie de révision générale équipée de la TVM 430, le 28 mai 1996.

Afin de les différencier des 55 normales, les deux locomotives ont reçu une livrée jaune modifiée :

- la fine bande verte faisant le tour de la caisse a été repeinte en rouge;
- les lettres TVM sont apposées sous les numéros latéraux.

La 5506 n'a donc gardé sa livrée jaune "normale" que quelques jours!

En outre, comme ce fut le cas de la 5506, la 5509 a été mutée dès le 28 mai de Kinkempois à Schaerbeek.

série 62

Suite à l'électrification de la ligne 73, les 6213 et 6214 ont été mutées de Merelbeke à Monceau le 29 mai 1996.



PHOTO 27-28 Les deux premières 55 "TVM", les 5506 et 5509, garées à Ath le 20 juin 1996. La petite ligne ceinturant la caisse est de couleur rouge. Photo : J-M HOTTON.



PHOTO 27-29 La 5506 n'aura porté que quelques jours la livrée jaune "normale". Elle est ici vue en gare de Braine-le-Comte en mai 1996. Photo : Philippe DIEU.

La 6263 (ex. livrée verte "1971") est ressortie de révision intermédiaire le 29 mai dernier, en livrée jaune. Cette locomotive qui était affectée au Département Infrastructure (district Sud-Est), a été échangée le jour de sa sortie de Salzinnes contre la 6289 de Kinkempois.

Comme prévu, mais avec beaucoup de retard, la 6256 est ressortie le 11 juillet, après révision à l'atelier de Merelbeke, dans une livrée verte, alors qu'elle était auparavant pourvue de la livrée jaune! Sa décoration est identique à celle de la 6219, une variante de la livrée "1971" (voir EN LIGNES 20 pages 24 et 26).

série 73

Les 7321 et 7351 sont ressorties de RG, respectivement le 25 avril et le 7 juin 1996.



PHOTO 27-31 Le nouveau pupitre de conduite des 55 TVM. A droite, la partie TVM. Photo : Serge MARTIN.

série 77

Les quatre fournisseurs potentiels restant en piste dans le cadre de la construction des nouvelles locomotives de la série 77 (voir EN LIGNES 25 page 19) sont :

- ADtranz (ABB Daimler Benz Transportation) (Allemagne);
- Siemens (Allemagne);
- Jenbacher Werke (Autriche);
- GEC-Alsthom (France).

L'engin se rapprochant le plus des caractéristiques des futures 77, est celui construit par Jenbacher pour les chemins de fer autrichiens (série 2068 ÖBB) (voir EN LIGNES 8 p.39).

série 80

La 8035, dont les marchepieds et les rambarde avaient été adaptés en 1992 pour lui permettre de circuler sur le chantier TGV en gare de Bruxelles-Midi, a été remise dans son état original (voir EN LIGNES 14 page 25).

série 81

Sur demande de CMI (Cockerill Mechanical Industries), deux locotracteurs initialement prévus pour les chemins de fer danois (DSB) mais non livrés suite aux litiges opposant CMI et les DSB (voir EN LIGNES 16 page 34 et 18 page 32), sont affectés depuis le 31 mai 1996, et ce pour une période de 6 mois, au dépôt de Kinkempois,

dans le but d'évaluer une fois de plus leurs aptitudes. Afin de faciliter leur insertion dans le parc de Kinkempois, les deux machines sont provisoirement numérotées 8101 et 8102 (numéros de construction CMI : 4395/1996 et 4397/1996). Ces essais n'ont donc rien à voir avec une perspective d'achat d'engins similaires par la SNCB.

Précisons qu'actuellement quatre autres locomotives prévues pour les DSB sont en service : les 502 et 505 (numérotation DSB) à Carlam (Châtelet) (voir EN LIGNES 22 page 32) et, plus récemment depuis le mois de février 1996, les 501 et 504 se trouvent en leasing chez la firme ALZ à Genk. En service régulier, ces quatre engins circulent normalement toujours accouplés par deux en unité multiple.

séries 73 et 82

Quatre locomotives de la série 82 et une locomotive de la série 73 ont été modifiées de mars à avril pour pouvoir porter les socs chasse-neige qui, auparavant, étaient montés sur des 84. A cette occasion, les phares de ces machines ont été surélevés de 150 mm, afin que la lame chasse-neige en position relevée ne vienne masquer les phares. Il s'agit des machines suivantes (entre parenthèses : le lieu d'utilisation) :

- 7340 Stockem (Stockem);
- 8221 Kinkempois (Kinkempois);
- 8223 Kinkempois (Ronet);
- 8253 Kinkempois (Montzen);
- 8220 Kinkempois (Gouvy).



PHOTO 27-32 La 8223 adaptée pour supporter les socs chasse-neige. On remarquera les phares surélevés d'une vingtaine de centimètres. Kinkempois, 29 juin 1996. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

série 83

Les définitives locomotives de la série 83 garées depuis plusieurs années à l'atelier de Monceau (8301, 8302, 8303, 8304, 8305, 8310, 8311, 8312, 8313, 8314, 8315, 8316, 8317, 8320, 8321, 8322, 8323, 8324 et 8325) ont été démolies pendant les mois de juin, juillet et août dernier à Monceau. La première machine est passée au trépas le 21 juin.



PHOTO 27-33 Les deux 81 photographiées à Kinkempois le 29 juin 1996. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 27-34 La démolition des dernières locomotives de la série 83 dans l'enceinte de l'atelier de Monceau, le 26 juin 1996. Photo : Alain DEFECHEREUX.

série 84

Suite à la radiation de la 8449, la 8465 du dépôt de Monceau a été mutée au Département Infrastructure district Sud-Ouest le 29 mai dernier (garage de Mons).

En outre, la 8466 est ressortie de RG le 13 mai 1996.

séries 91 et 92

Pour la première fois, les radiations ont touché la série 91. Ainsi, au 1er mai 1996, les locotracteurs suivants ont été mis hors service : 9102, 9103, 9104, 9113, 9114, 9120, 9129, 9131, 9133, 9139 et 9143.

Les 9113 et 9120 sont destinés à la vente, tandis que tous les autres sont voués à la démolition, exception faite du 9131 qui sera réutilisé à l'atelier central de Salzinnes en remplacement du 9206 retiré définitivement du service.

Pour rappel, le 9206 était utilisé depuis mai 1991 pour assurer les manoeuvres internes à l'atelier de Salzinnes

Voir également notre rubrique radiation.

AUTOMOTRICES ELECTRIQUES

automotrice 106

L'automotrice 106, pour rappel transformée en laboratoire pour la mise au point et la présentation du dispositif de répétition des signaux TBL2, est sortie de l'atelier de Kinkempois dans le courant du mois de juin, après révision.

A cette occasion, l'automotrice a été entièrement repeinte en vert, avec une touche d'orange sur les coquilles des phares, ainsi

que sur l'encadrement des soufflets et des passerelles d'intercirculation.

Le lundi 17 juin, la 106 a été acheminée de Kinkempois à Ath pour procéder à une première campagne d'essais sur le site expérimental TBL2 entre Ath et Enghien en compagnie de la 441, et ce jusqu'au vendredi 21 juin.

Par la suite, la 106 retourna à l'atelier de Kinkempois où elle reçut sa décoration définitive : un énorme chiffre 2 de couleur rose apposé aux quatre extrémités de l'automotrice sur toute la hauteur de la caisse. Un grand sigle TBL2 est inscrit au milieu de chaque voiture. La mention GEC-ALSTHOM et le logo SNCB sont appliqués à l'extrémité de chaque voiture du côté intérieur de la rame. Enfin, la 106 a également retrouvé ses numéros. Le moins que l'on puisse dire, c'est que cette livrée très spé-

ciale est loin de passer inaperçue.

série 151-270

Les rames suivantes sont ressorties dans la livrée bordeaux après révision générale (RG) ou intermédiaire (RI) : 153 (RI 09-05-1996), 154 (RI 14-06-1996), 174 (RG 14-05-1996), 194 (RI 04-04-1996), 204 (RI 29-04-1996), 209 (RI 12-06-1996), 222 (RI 11-04-1996), 260 (RI 05-07-1996).

série 441-445 (type 96)

La 442 a été livrée à la SNCB le 29 mars 1996, suivie au mois de juin par la 443.

Après quelques préparatifs, la 442 a pris le 9 avril le chemin de l'Autriche (comme marchandises roulante) pour se rendre à la chambre climatique de l'ERRI (European Rail Research Institute, organisme ayant succédé à l'ORE : Office de Recherches et d'Essais) se trouvant à l'Arsenal de Vienne, afin d'y subir les traditionnels tests de son comportement dans des conditions extrêmes de températures (chauffage, climatisation, accouplement, freinage, etc.). Son retour en Belgique s'est opéré le 4 juin. La rame fut directement renvoyée chez Bombardier Eurorail à Brugge pour y subir un lifting complet.

En raison du retard que prendra l'homologation des automotrices 96 par la SNCF, leur mise en service commercial ne se fera en aucun cas avant le mois de décembre.

L'homologation de circulation sur le réseau français doit en effet s'effectuer avec deux automotrices accouplées. Or, les essais en Belgique prenant eux-mêmes un sérieux retard, les automotrices ne pourront être mises à disposition de la SNCF avant le mois d'octobre prochain.



PHOTO 27-35 L'automotrice 106 telle qu'elle se présentait le 17 juin 1996 à Ath, avant de recevoir sa décoration définitive. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Fin juin, la 106 reçut sa décoration définitive, appliquée à l'aide d'autocollants. Ses numéros ne sont pas encore peints. Elle est photographiée dans l'atelier de Kinkempois, lors du voyage PFT du 29 juin 1996. Photo : Christian DOSOGNE.

série 600-700

Les rames suivantes sont ressorties dans la livrée bordeaux après révision générale (RG) ou intermédiaire (RI) : 642 (RG 06-06-1996), 657 (RG 12-04-1996), 680 (RI 03-04-1996), 682 (RI 18-04-1996), 686 (RI 6-1996), 693 (RI 13-05-1996), 695 (RI 13-05-1996), 706 (RI 13-03-1996), 734 (RI 26-06-1996), 744 (RI 21-02-1996), 750 (RI 03-07-1996), 752 (RI 23-05-1996), 753 (RI 10-06-1996), 757 (4-1996), 760 (RI 14-04-1996), 778 (RI 30-05-1996).

série 961-975

Depuis le 2 juin, un nouveau service postal circule entre Bruxelles-Petite-Ile et le centre de tri postal de Charleroi-Sud. Ce service remplace en fait celui qui circulait vers le centre de tri de Mons. L'automotrice quitte Charleroi-Sud à 13.05 pour arriver à Bruxelles-Petite-Ile vers 14.00. Elle repart ensuite à 15.02 en direction de Charleroi.

AUTORAILS DIESEL

série 41

Au total, 8 firmes ont répondu à l'appel d'offres lancé par la SNCB pour la commande d'une série de 80 autorails doubles qui formeront la nouvelle série 41 (voir EN LIGNES 25 page 21). Il s'agit des firmes suivantes :

- Siemens (Allemagne);
- Bombardier-Eurorail (Canada);
- Jenbacher Werke (Autriche);
- ADtranz (ABB Daimler Benz Transportation) (Allemagne);

- FIAT (Italie);
- Breda (Italie);
- CAF (Espagne);
- GEC-Aslthom (France).

Les deux autorails se rapprochant le plus des exigences de la SNCB, et qui demanderont donc le moins de travaux d'adaptation et d'études, sont ceux construits par Jenbacher Werke pour les chemins de fer autrichiens (série 5147 des ÖBB) et par ADtranz pour les chemins de fer allemands (VT 629 de la DB)

AUTORAILS DU SERVICE ES

autorails ES 400

Dans le courant du mois de mai, l'ES 410 de Visé (ex. 4315) est enfin sorti de transformation, équipé d'un nouveau moteur Mercedes (à l'instar des ES 401 à 406).

Avant de recevoir sa livrée définitive, il circula durant une quinzaine de jours entièrement peint en jaune. On compte désormais pas moins de 6 décorations différentes pour les 8 ES 400 actuellement en service!

- ES 401 : caisse verte avec moustaches jaunes;
- ES 402, 403 : caisse rouge ceinturée d'une bande jaune;
- ES 405, 407 : caisse jaune avec moustaches noires;
- ES 406 : caisse rouge ceinturée d'une bande blanche, bande jaune autour des phares;

- ES 409 : caisse rouge ceinturée d'une bande blanche, contours des pare-brise et fenêtres des cabines jaunes;
- ES 410 : caisse jaune avec, au bas de la caisse, une grosse bande bleue et une petite bande rouge, traverses des faces avant zébrées jaune et noir.

En outre, la mise en service de l'ES 410 permettra de mettre l'autorail 4612 définitivement hors exploitation.

VOITURES

type M2 : premières radiations

Le nouveau service d'été a entraîné la mise en garage de plusieurs dizaines de voitures du type M2, dont bon nombre d'exemplaires vieillissent fort mal. L'amortissement de la série a ainsi débuté et se poursuivra au rythme de la livraison des voitures I11 et des automotrices type 96; il devrait fortement s'accélérer lorsque les nouvelles voitures à deux niveaux du type M6 apparaîtront.

type M4 : le programme de modernisation a démarré

Le programme de rénovation des voitures du type M4 a démarré dans le courant du mois de juin. Les deux premières voitures sont sorties le 4 juillet de l'Atelier central de Mechelen, et intégrées dès le 4 juillet dans la rame M84, en compagnie des deux voitures prototypes 51.049 et 52.417 (voir EN LIGNES 26 page 21).

Au moment où paraîtra ce numéro, la première voiture-pilote ADx 58.036 sera sortie de modernisation dans la nouvelle teinte.



Le 21 mai 1996, l'ES 410 (ex. 4315) de Visé, a effectué un parcours jusqu'à Gouvy. A ce moment, il n'avait pas encore reçu sa livrée définitive. L'engin est photographié à Quarreux. Photo : Michel HANSSENS.



PHOTO 27-36 *Le 22 juin dernier, petit parallèle à Visé-Bas entre le 4333 et son frère jumeau métamorphosé : l'ES 410 dans sa toute nouvelle tenue. Photo : Alain DEFECHEREUX.*

LES NOUVEAUX AUTORAIS ES 500

Le premier autorail ES de la série 500 est arrivé en Belgique au milieu du mois de juin : il s'agit de l'ES 502 qui sera affecté au district Nord-Est à Antwerpen-Oost.

Pour rappel, faisant suite à un appel d'offres lancé le 13 janvier 1995, la SNCB a commandé auprès de la firme suisse MATISA une série de 11 autorails ES 500.

CARACTERISTIQUES GENERALES

Ces nouveaux autorails ressemblent en fait très fort à l'autorail autrichien X552.004 testé début 1994 par la SNCB (voir EN LIGNES 18 page 40).

Les ES 500 sont montés sur deux bogies, dont un seul est moteur (B'-2').

La longueur hors tout atteint 16,040m, la largeur 3,000m et la hauteur maximale 4,550m.

Les roues ont un diamètre de 0,840m.

La masse à vide est de 50t, et en pleine charge de 55t.

MOTORISATION-TRANSMISSION

L'autorail est équipé de deux moteurs diesel Deutz, servant respectivement pour la traction en ligne, et pour les petits déplacements sur les chantiers.

Le premier moteur est du type

BF8M1015C, à 8 cylindres en V, d'une puissance de 330 kW. Il est accouplé à une transmission hydraulique Voith du type T211rzz avec boîte à vitesse hydrodynamique à deux rapports complètement automatiques, entraînant les deux essieux du bogie moteur.

Le second moteur est du type BF6M1012, à 6 cylindres en ligne, d'une puissance de 93 kW. Il est accouplé à une transmission hydrostatique Sauer. Il n'est utilisé que pour commander les petits déplacements de l'autorail sur les chantiers.

L'autorail peut circuler à une vitesse de 100km/h (120km/h remorqué comme véhicule). Avec une charge remorquée de 120t, sa vitesse est de 85km/h. Sur les chantiers, la vitesse maximale est limitée à 10km/h. A noter que les déplacements de l'autorail sur les chantiers peuvent directement être commandés à partir d'une des plates-formes ou de la nacelle.

AMENAGEMENT-EQUIPEMENT

L'aménagement intérieur se compose de deux cabines de conduite, d'un réfectoire de 8 m² et d'un atelier avec une aire de stockage de 19,5 m².

L'autorail est muni de deux plates-formes à commande hydraulique.

La première, de 5m x 1,8m, peut pivoter vers la gauche ou la droite avec un angle de 90°, et s'élever de 3,750m au repos, à 5,300m au maximum.

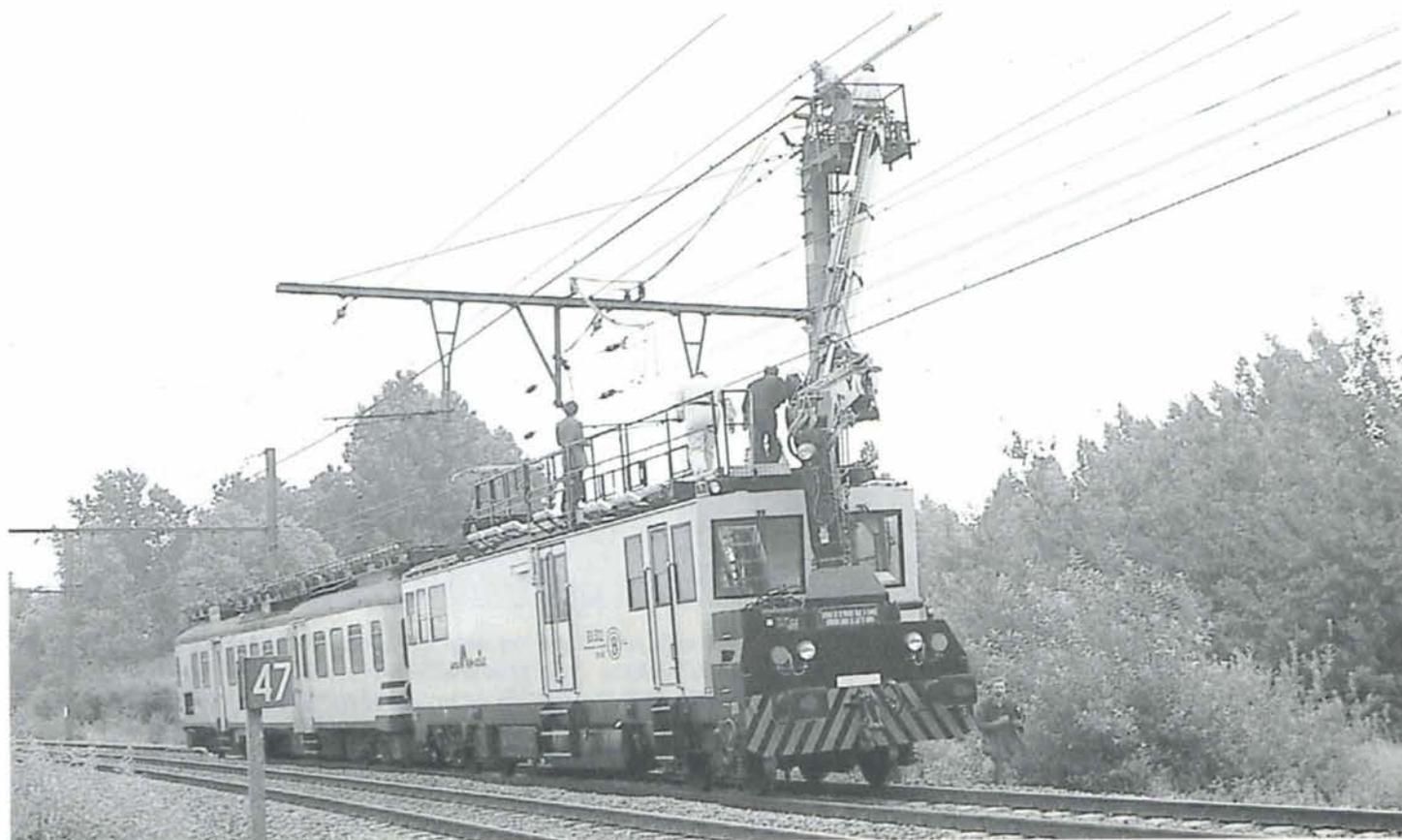
La seconde plate-forme, de même dimension, ne peut se mouvoir que verticalement, de 3,750m au repos, à 4,250m en position de travail.

L'autorail dispose encore d'un bras mobile capable de soulever des charges de 19t, et pouvant supporter une nacelle. La nacelle, de 1,2m x 0,8m, peut accueillir deux personnes, et est capable de virer vers la droite ou la gauche d'un angle de 90°, de s'élever à une hauteur de 12,2m et de s'abaisser jusqu'à 3m en-dessous du niveau des rails. Le bras mobile peut s'élever à une hauteur de 14m, s'étendre horizontalement à 8,8m, et tourner sur un angle de 400°. Sa commande est hydraulique, actionnée manuellement ou par radio.

L'autorail est en outre pourvu d'un pantographe Faiveley permettant d'effectuer des mesures et les réglages de la caténaire.

L'AVENIR

En outre, le dernier exemplaire, l'ES 511, sera spécialement équipé de la TVM 430 pour opérer sur la ligne à grande vitesse entre la frontière française et Bruxelles.



Première utilisation en service de l'autorail ES 502, sur la ligne 52 à Antwerpen-Kiel le 6 juillet 1996. Par précaution, l'engin était accompagné de l'ES 405 (ex. 4326). La nacelle dont est équipé l'engin permet de supprimer le besoin d'amener, avec l'autorail, un wagon porte-nacelle COMET. La décoration est entièrement jaune, avec des zébrures noires et orange à l'avant. Photo : B. Stephenson.

Les voitures-lits type M changent de robe

Les ex. voitures-lits du pool TEN du type M de la CIWL, reçoivent progressivement, lors de leur passage en révision générale, une nouvelle livrée bleu foncé, avec une bande rouge en bas de la caisse. Actuellement, quatre voitures sont déjà repeintes : les 4744, 4745, 4749 et 4756.

Fourgons Dms

Au total, 8 fourgons Dms ont déjà été repeints aux couleurs des voitures du type I11: 17.403, 17.404, 17.412, 17.414, 17.419, 17.425, 17.426 et 17.428.

Des voitures Expo en livrée I11!

Les voitures "Expo" (ex. voitures type II transformées) subissent à tour de rôle une révision générale à l'atelier central de Mechelen, durant laquelle ils perdent leur décoration "Technorame" pour revêtir la nouvelle livrée I11 identique à celle appliquée sur les fourgons DMS intégrés dans les rames de I11!

Les fourgons suivants sont déjà repeints :

- 17.805 : 15-06-1996;
- 17.806 : 03-06-1996;
- 17.808 : 21-06-1996;
- 17.809 : 03-06-1996;
- 17.810 : 21-06-1996.

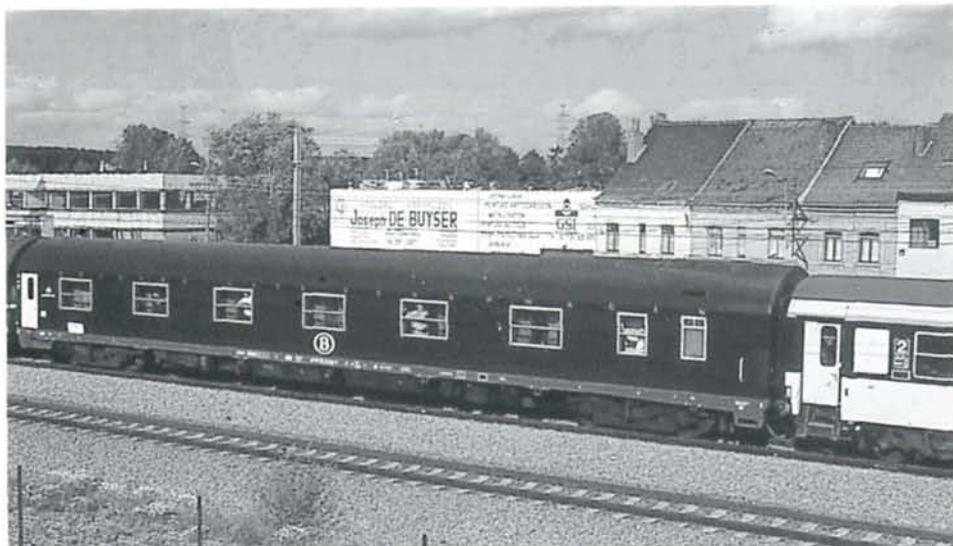
Une voiture TEE pour le musée

La voiture TEE 61 88 2989 980-5 (B9^{tu} ex. A8tu première tranche PBA, n° 151 SNCB) est arrivée à Leuven le 10 avril dernier, en vue de sa préservation pour le futur musée.

DIVERS

Quelques changements apparus au 2 juin dernier

Outre la mise en service des TGV Thalys entre Paris-Bruxelles-Amsterdam et Liège, de l'électrification de la 73 Deinze - De Panne et de l'instauration de trois navettes entre Oostende et Lille-Flandres (rame réversible M4 + locomotive série 12), on note quelques modifications, notamment dans l'affectation du matériel. Ainsi, les IRk Sint-Niklaas - Leuven, et ceux de la relation IRm Charleroi - Liers, ne sont plus assurés par des rames de voitures M2 remorquées par des 22, 23 ou 25, mais remplacés par des automotrices doubles classiques. Il subsiste toutefois une rame tractée de voitures M4 dans le roulement des IRm. Autres nouveautés attendues, le détournement de l'international 295 "Edelweiss"



La voiture-lits 4744 dans sa nouvelle livrée SNCB, incorporée dans le Camino Azul. Cette voiture fait partie d'une série de 20 véhicules (4741 à 4760) construits en 1964 par FIAT. Lot, 8 juillet 1996. Photo : Christian DOSOGNE.



PHOTO 27-37 Le fourgon Expo 17806 dans la livrée I11. Schaerbeek, 5 juin. J-L VDH



PHOTO 27-38 Depuis le printemps, les wagons du type Fals destinés au transport de charbon, ressortent de révision dans la nouvelle livrée vert pomme de "B-Cargo". Le Fals 32 88 663 656 0-8 à Antwerpen-Lillo, le 26 juin 1996. Ph. : J-L VANDERHAEGEN.

Bruxelles-Midi - Milan du lundi au vendredi via les lignes 124 et 130 (Bruxelles - Charleroi - Namur), et des internationaux 1386-1381 "Flandre Riviera" Bruxelles-Midi - Ventimiglia et retour, par la ligne 94 et Lille. Entre Tournai et Lille, la traction

de ces trains est reprise par une locomotive diesel du type BB 67.400 de la SNCF. Les relais s'opèrent aux heures suivantes à Tournai :

- 1186 : 20.00/20.15;
- 1381 : 09.10/09.22.



Ci-dessus PHOTO 27-19

Relais de traction à Tournai de l'international 1381 "Flandre Riviera" Ventimiglia - Bruxelles-Midi circulant depuis le 2 juin via la ligne 94. Juin 1996.

Photo : P. DUBOIS.

Ci-contre →

C'est l'automotrice 408 qui eut le privilège d'assurer le train inaugural ministériel de la traction électrique sur la ligne 73 De Panne - Deinze, le 28 mai dernier. Elle est ici photographiée devant la gare de De Panne entièrement rénovée.

Photo : Eddy GOENS.

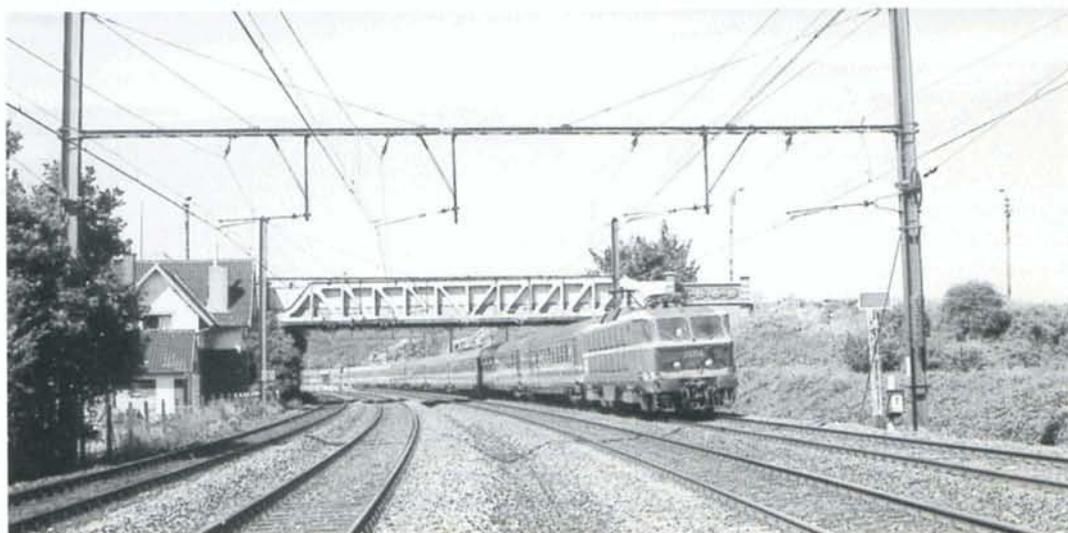


En bas ↘

PHOTO 27-45

Depuis le 2 juin, l'international 295 "Edelweiss" circule via les lignes 124 et 130, Bruxelles-Midi - Charleroi - Namur. Incompréhensiblement, ce train n'achemine plus de voiture-restaurant, alors qu'il circule à l'heure idéale pour ce genre de prestation. L'international 295 "Edelweiss" à Courcelles le 17 juin 1996.

Photo : P. DUBOIS.



Le point sur l'électrification

Le sacrifice de l'Athus-Meuse au nom de l'électrification se poursuit. Voici la situation des travaux début juillet.

Sur la première section, entre Dinant et Houyet, les travaux concernent toujours la mise à gabarit des tunnels d'Anseremme et de Furfooz.

Entre Houyet et Beauraing, le placement des poteaux est en cours sur la voie B (vers Dinant).

Au-delà de Beauraing, les poteaux sont plantés le long de la voie A (vers Dinant) jusqu'à Martouzin.

De la sortie du tunnel de Pondrôme jusqu'à l'entrée du tunnel de Vonèche, tous les poteaux sont en place le long des deux voies.



Une image déconcertante : la gare de Pondrôme défigurée par les poteaux. Le train de pétrole 47919 est remorqué par les 5312 et 5320, le 5 juillet 1996.

Photo : Georges BADIE.

Entre Vonèche et l'entrée du tunnel de Gedinne, de nombreux poteaux sont implantés.

De Gedinne à Bertrix, pratiquement tous les poteaux sont en place.

En fait, les gares de Beauraing, Vonèche, Gedinne, Graide et Paliseul sont encore dépourvues de leurs poteaux.

Suppression du 48911

Le plus célèbre des trains de marchandises de la SNCB, le 48911 Antwerpen-Zandvliet - Belval, a été définitivement supprimé le 2 juin dernier.

Pendant un peu plus de 10 ans, ce train de minerais a suscité un émerveillement allant jusqu'à l'extase auprès de centaines d'amateurs. La raison en est simple : tout d'abord, ce train, qui quittait Ronet vers 10h40 pour arriver à Athus vers 14h30, circulait dans la plage d'ensoleillement idéal, et ce sur une des plus spectaculaires lignes de Belgique. De plus, sa lourde charge (près de 2000 t), permettait aux amateurs disposant d'une voiture, de le suivre et de le rattraper au moins une dizaine de fois entre Anseremme et Florenville, surtout sur la section Beauraing-Graide où il montait quasiment au pas d'homme.



En raison de son gabarit trop étroit pour la traction électrique, le célèbre pont de Nollevaux à Paliseul a été démoli durant le printemps. Photo : Georges BADIE, 4 juin 96.

Ce spectacle était non seulement de toute beauté pour les yeux, mais également un vrai régal pour les oreilles, surtout à Vonèche où le hurlement des moteurs diesel s'entendait près de 30 minutes avant son passage.

Le 48911 était remorqué par deux locomotives des séries 52, 53 ou 54. A partir du 26 septembre 1994, sa traction fut reprise par deux machines de la série 1800 des CFL, au plus grand plaisir d'ailleurs des amateurs puisque, à ce moment, toutes les 52, 53 et 54 étaient équipées de nouvelles et inesthétiques cabines flottantes...

Depuis le début de l'année, ce train ne circulait plus que facultativement, suite à la mise en service d'une aciérie électrique à Belval.

Ajoutons encore qu'à plusieurs reprises, lors de voyages dans la région, le PFT a

toujours inclus ce train dans le programme des arrêt photos.

Déraillement d'un wagon de minerais aux conséquences catastrophiques

Un wagon du train 48909 (dernier train de minerais régulier circulant entre Antwerpen et Belval), a déraillé à la sortie de Beauraing, et a endommagé toutes les traverses jusqu'à l'entrée de Gedinne - soit environ 16 kilomètres - où le train a pu être arrêté à l'intervention du signaleur de Vonèche ayant remarqué le fait. La voie A est ainsi interdite à toute circulation entre Beauraing et Gedinne, et ce pour plusieurs mois! Tous les trains réguliers Athus-Ronet sont détournés via Bertrix-Libramont et la ligne 162.



Après la gare de Gedinne, c'est maintenant au tour de celle de Graide de subir d'importants travaux de voie. 5 juillet 1996. Photo : Georges BADIE.

Radiations

Durant le second trimestre de l'année, la SNCB a procédé à un grand nettoyage dans le rang des locotracteurs de la série 91, dont certaines unités étaient déjà garées depuis plusieurs mois, voire même depuis plusieurs années.

Au total, 11 machines ont été mises hors exploitation à la date du 1er mai 1996. Il s'agit des 9102, 9103, 9104, 9113, 9114, 9120, 9129, 9131, 9133, 9139 et 9143. C'est la première fois que des radiations

touchent la série 91.

L'origine de leur amortissement s'explique par les nombreuses restructurations d'installations de gares et d'ateliers, amenant un surplus d'engins. De même, les 91 affectés au Département Infrastructure se voient souvent remplacés par des engins plus puissants des séries 62 et 84.

Parmi ces locotracteurs, deux sont destinés à la vente en état de marche : les 9113 et

9120; les autres seront ferrillés, exception faite du 9131 qui a repris du service à l'atelier central de Salzinnes (pour assurer les manoeuvres internes) en remplacement de la 9206.

La 9206, mise hors exploitation le 31 décembre 1990 mais utilisée depuis le 11 mai 1995 pour assurer les manoeuvres à Salzinnes, a été garée en attente de ferrillage.

A cela s'ajoute la radiation de la 8449, suite à une avarie grave au moteur diesel.

9102

Constructeur : Cockerill-Ougrée à Seraing, n° 3817

Livraison : 06-03-1961 à Ronet

Numérotation : 06-03-1961 - 31-12-1970 : 230.002

01-01-1971 - -1975 : 9002
1975 - 01-05-1996 : 9102

Radiation : suite déstandardisation
mise hors exploitation : 01-05-1996

Dépôts successifs : Ronet ⇌ Kortrijk ⇌ (01-11-1985)
IPV Gent (Kortrijk) puis District
Nord-Ouest, garage de Deinze



PHOTO 27-01 Le 12 octobre 1988, le 9102 assure un train de travaux à Geraardsbergen. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

9103

Constructeur : Cockerill-Ougrée à Seraing, n° 3818

Livraison : 10-03-1961 à Ronet

Numérotation : 10-03-1961 - 31-12-1970 : 230.003

01-01-1971 - -1975 : 9003
1975 - 01-05-1996 : 9103

Radiation : suite déstandardisation
mise hors exploitation : 01-05-1996

Dépôts successifs : Ronet ⇌ Kortrijk ⇌ (01-11-1985)
IPV Gent (Kortrijk) puis District
Nord-Ouest, garage de Deinze



PHOTO 27-02 Le 9103 manoeuvre en gare de Kortrijk le 6 juillet 1981. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN

9104

Constructeur : Cockerill-Ougrée à Seraing, n° 3819

Livraison : 20-03-1961 à Ronet

Numérotation : 20-03-1961 - 31-12-1970 : 230.004

01-01-1971 - -1975 : 9004
1975 - 01-05-1996 : 9104

Radiation : suite déstandardisation
mise hors exploitation : 01-05-1996

Dépôts successifs : Ronet ⇌ Kortrijk ⇌ (31-12-1990)
IPV Gent (Kortrijk) puis District
Nord-Ouest, garage de Deinze



PHOTO 27-03 Le 9104 entre deux services. Kortrijk, 12 septembre 1985. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN

9113

Constructeur : Ateliers Belges Réunis (ABR), n° 3848

Livraison : 14-08-1963 à St.Ghislain

Numérotation : 14-08-1963 - 31-12-1970 : 230.103
01-01-1971 - 01-05-1996 : 9113

Radiation : suite déstandardisation
mise hors exploitation : 01-05-1996

Dépôts successifs : St.Ghislain ⇌ (01-06-1993) Monceau

PHOTO 27-04 *Le 9113 manoeuvre à Ath le 20 mai 1981.*
Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN



9114

Constructeur : Ateliers Belges Réunis (ABR), n° 3849

Livraison : 03-09-1963 à St.Ghislain

Numérotation : 03-09-1963 - 31-12-1970 : 230.104
01-01-1971 - 01-05-1996 : 9114

Radiation : suite déstandardisation
mise hors exploitation : 01-05-1996

Dépôts successifs : St.Ghislain ⇌ (01-06-1993) Monceau

PHOTO 27-05 NB *Le 9114 manoeuvre deux wagons de charbon à Ath, sous l'ancien pont à hauteur de la remise, le 31 octobre 1978.* Photo : Pierre HERBIET



9120

Constructeur : Ateliers Belges Réunis (ABR), n° 3855

Livraison : 08-11-1963 à St.Ghislain

Numérotation : 08-11-1963 - 31-12-1970 : 230.110
01-01-1971 - 01-05-1996 : 9120

Radiation : suite déstandardisation
mise hors exploitation : 01-05-1996

Dépôts successifs : St.Ghislain ⇌ (01-06-1993) Monceau

PHOTO 27-06 *Le 9120 amène une rame de voitures M2 à quai Mons, 3 septembre 1993.* Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN



9129

Constructeur : Ateliers Belges Réunis (ABR), n° 3864

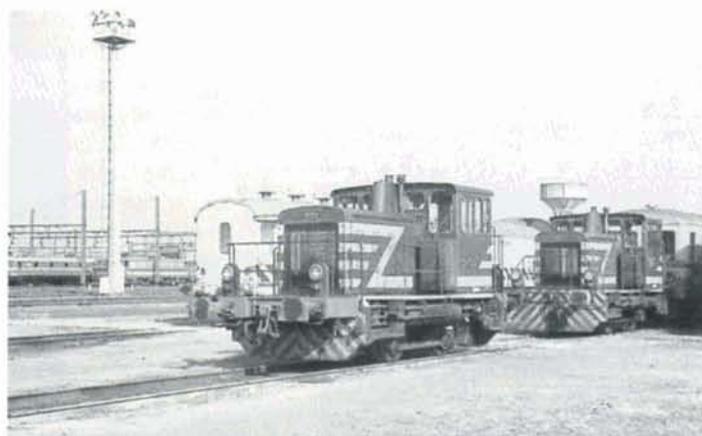
Livraison : 23-03-1964 à Stockem

Numérotation : 23-03-1964 - 31-12-1970 : 230.119
01-01-1971 - 01-05-1996 : 9129

Radiation : suite déstandardisation
mise hors exploitation : 01-05-1996

Dépôts successifs : Stockem ⇌ St.Ghislain ⇌ Merelbeke
⇌ (01-06-1990) Antwerpen-Dam

PHOTO 27-07 *Le 9129 garé à l'atelier de Merelbeke le 8 juillet 1988.* Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN



9131

Constructeur : Ateliers Belges Réunis (ABR), n° 3866

Livraison : 05-05-1964 à St.Ghislain

Numérotation : 05-05-1964 - 31-12-1970 : 230.121
01-01-1971 - 01-05-1996 : 9131

Radiation : suite déstandardisation
mise hors exploitation : 01-05-1996

Dépôts successifs : St.Ghislain ⇌ (01-06-1993) Monceau

PHOTO 27-08 *Les 9131, 9117 et 9115 garés à Mons.
29 décembre 1985. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN*



9133

Constructeur : Ateliers Belges Réunis (ABR), n° 3868

Livraison : 19-06-1964 à St.Ghislain

Numérotation : 03-09-1964 - 31-12-1970 : 230.123
01-01-1971 - 01-05-1996 : 9133

Radiation : suite déstandardisation
mise hors exploitation : 01-05-1996

Dépôts successifs : St.Ghislain ⇌ (01-06-1993) Monceau

PHOTO 27-09 *Le 9133, reconstruit, remorque un long
train de wagons plats entre Enghien et Braine-le-Comte.
Rognon, 5 juillet 1983. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



9139

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles, n° 3873

Livraison : 08-11-1964 à Ronet

Numérotation : 08-11-1964 - 31-12-1970 : 230.129
01-01-1971 - 01-05-1996 : 9139

Radiation : suite déstandardisation
mise hors exploitation : 01-05-1996

Dépôts successifs : Ronet ⇌ Schaerbeek ⇌ Merelbeke ⇌
(01-06-1990) Antwerpen-Dam

PHOTO 27-10 *Le 9139, reconstruit, stationne au dépôt
d'Antwerpen-Dam. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN*



9143

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles, n° 3878

Livraison : 16-10-1964 à Ronet

Numérotation : 16-10-1964 - 31-12-1970 : 230.133
01-01-1971 - 01-05-1996 : 9143

Radiation : suite déstandardisation
mise hors exploitation : 01-05-1996

Dépôts successifs : Ronet ⇌ (01-05-1994) Kinkempois

PHOTO 27-11 *Le 9143 à Jemelle le 27 février 1993.
Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN*



9206

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles
Livraison : 23-08-1960 à Schaerbeek
Numérotation : 23-08-1960 - 31-12-1970 : 232.006
01-01-1971 - 01-05-1996 : 9206
Radiation : suite déstandardisation, PV 317 du
21-11-1990, hors écriture le 31-12-90.
Remise en service à l'atelier central de
Salzinnes le 11-05-1991.
Mise hors service définitive : 01-05-1996

Dépôts successifs : Schaerbeek ⇌ (13-03-74) IPV Liège à Angleur

PHOTO 27-12 La 9206 photographiée devant l'atelier central de Salzinnes le 17 mars 1993. Elle a perdu sa livrée d'origine à l'issue de sa révision générale le 24 mai 1982. Photo : Serge MARTIN.



8449

Constructeur : Ateliers Belges Réunis (ABR)
Livraison : 10-06-1963 à Haine-St.Pierre
Numérotation : 10-06-1963 - 31-12-1970 : 250.124
01-01-1971 - 01-05-1996 : 8449
Radiation : suite avarie au moteur diesel
mise hors exploitation : 01-05-1996

Dépôts successifs : Haine-St.Pierre ⇌ (09-1992)
Oostende ⇌ (01-05-1994) Département Infrastructure,
district Sud-Ouest, dépôt de Monceau

PHOTO 27-13 La 8449 photographiée dans la gare de triage d'Haine-St.Pierre, le 9 février 1982. J-L VANDERHAEGEN.



Les locomotives articulées "Golwé"

En 1925, un nouveau type de locomotives à vapeur articulées fut mis au point aux "Forges Usines et Fonderies" de Haine-Saint-Pierre. Il s'agissait de la "Golwé", du nom des deux ingénieurs suisse Goldschmid et Weber, respectivement directeur et ingénieur à "F.U.F."

La "Golwé" était en fait une amélioration du système "Garratt". Sur les "Golwé", le premier truck moteur portait la chaudière, alors que le second était chargé de l'approvisionnement. L'avantage d'une telle disposition était que l'on pouvait réaliser des machines plus courtes, tout en maintenant les avantages des Garratt. Les Golwé étaient ainsi d'un entretien beaucoup plus aisé, et donc moins coûteuses.

Les premiers plans furent tracés en 1925. Dès ce moment, pour toute commande d'une étude de locomotives, F.U.F. proposait systématiquement une "Golwé", sauf si le client avait imposé ses désirs. Malgré le grand nombre de "Golwé" étudiées, dont un impressionnant projet pour la SNCB, seul un très petit nombre fut effectivement construit.

Les quatre premières Golwé apparurent en 1927. Il s'agissait de 1C C1 destinées aux chemins de fer Abidjan-Niger (Côte d'Ivoire). En 1929, trois autres 1C C1 sont mises en service sur le Congo-Océan (Afrique Equatoriale Française). Ces machines étaient similaires, à quelques détails près, à celles fournies à la Côte d'Ivoire. En 1935, le Congo-Océan réceptionna deux machines identiques, construites par la société de construction "Os Satiqualles". Cinq autres machines 1C C2 suivirent en 1938, version également étudiée par F.U.F.

Ces dernières furent cédées à l'Angola au début des années 50, suite à la diésélisation du Congo-Océan.

En attendant de revenir beaucoup plus en détail sur ce passionnant sujet, nous laissons à l'émerveillement de nos lecteurs un de ces plans, dont nous n'avons pu retrouver pour quelle compagnie il fut dessiné. Si certains d'entre vous peuvent nous donner de plus amples renseignements sur ce projet, ou sur les locomotives commandées à F.U.F. à partir de 1925, nous serions heureux d'en prendre connaissance.

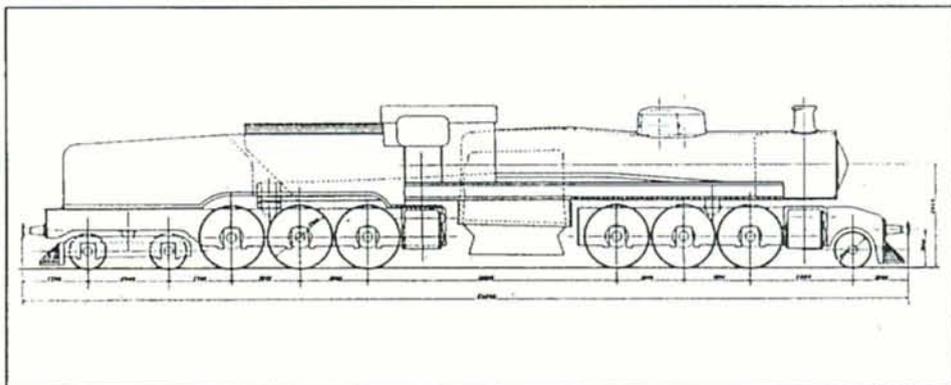




PHOTO 27-39 Depuis le 2 juin dernier, le train de minerais 48911 Antwerpen-Zandvliet - Belval est définitivement supprimé. Le 9 avril 1992, sa traction était assurée par les 5320 (ex. 5210) et 5316. La photo est prise aux environs des Epioux. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Depuis le 2 juin dernier, les internationaux 1381/1386 "Flandre-Rivière" transitent par Tournai et Lille. Ici, le 1386 Bruxelles-Midi - Vihtimiglia, photographié lors de son passage au point frontière de Blandain, le 3 juin 1996. Photo : Philippe GOUSSET.

CFI : c'est fini!

Le 3 juin dernier, dans le plus grand anonymat, le CFI a cessé son transport par voie ferrée, marquant ainsi la fin du dernier réseau privé subsistant en Belgique, et de par la même, la fin de toute une époque.

Le CFI - Chemin de Fer Industriel du port de Vilvoorde et extensions Hauwaert - (rebaptisé le 8 décembre 1972 en "Chemin de Fer Industriel du port de Vilvoorde et extensions Compagnie de Fret International S.A.", en abrégé : "CFI-Group") a largement contribué au développement et à l'essor de la vaste zone industrielle s'étendant au nord de Bruxelles, et en particulier à Vilvoorde. Deux chiffres peuvent facilement mettre en évidence l'importance que revêtit ce réseau : après la Seconde Guerre mondiale, le CFI desservait pas moins de 250 raccordements, représentant un trafic journalier de plus de 900 wagons!

Le CFI est pourtant toujours resté fort méconnu et ignoré des amateurs.



Autre site industriel fermé le 2 juin dernier : la cokerie de Zeebrugge qui fait partie du groupe Carcoke. Le Gouvernement flamand exigeait la pose de filtres antipollution, opération qui représentait un investissement insoutenable de près d'un milliard de francs! Conséquence : la direction a tout simplement décidé la fermeture. Sur notre document, le locotracteur Cockerill de la firme Glaverbel située juste à côté assure exceptionnellement les manoeuvres à la place du locotracteur de la cokerie, indisponible. Photo : Christian DOSOGNE.

Le PFT éditera très prochainement un numéro hors série exceptionnel de EN LIGNES (hors série n°3), qui sera entre autres consacré à ce remarquable réseau industriel.



PHOTO 27-16 Le 3 juin dernier, le locotracteur n°10 (Cockerill 4334/1981) remorque le tout dernier train du CFI, une rame vide de charbon en provenance de la centrale électrique Electrabel de Vilvoorde. On remarque, sur la gauche, le canal de Willebroeck et le nouveau pont levant du Vuurkruizenlaan. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Pour commémorer la fin de la circulation des trains internationaux classiques entre Paris et Amsterdam, le tout dernier EC 82 "Etoile du Nord", (dernière relation composée de voitures TEE inox PBA), a été remorqué d'Amsterdam à Roosendaal par la majestueuse 204.004.

↑ PHOTO 27-21 L'EC 82 à son arrivée à Roosendaal.

↓ PHOTO 27-22 A Roosendaal, la 204.004 a cédé sa place à la 1505 qui, pour la circonstance était pavoisée de petits drapeaux belges et français. Photos : Pierre HERBIET.



La nouvelle relation Mons-Aulnoye

Depuis le 2 juin, en compensation de la suppression des trains internationaux Bruxelles-Paris et retour qui faisaient arrêt à Mons, une nouvelle relation L est instaurée entre Mons et Aulnoye (France), dont le premier parcours le matin est prolongé jusqu'à Maubeuge (voir EN LIGNES 25). Ces trains sont normalement assurés par une rame réversible composée de voitures M4 et d'une locomotive de la série 12. Toutefois, par manque de matériel, une rame de trois voitures I4 et des locomotives des séries 15 et 18 ont dû intervenir fréquemment durant tout le mois de juin.



En haut ↗ : Le 7 juin, la 1501 remplace une machine de la série 12. Après avoir assuré le train 5952 Mons-Maubeuge, la rame s'apprête à rejoindre Aulnoye.

Photo : Pierre BERCHEM.

Ci-contre → **PHOTO 27-55**

Le train 5968 Mons-Aulnoye vient de passer le point frontière de Quévy le 13 juin 1996.

Photo : Serge MARTIN.



En bas ↓ **PHOTO 27-20**

Le même train remorqué par la 1501 le 4 juin 1996, en passage à Blaregnies.

Photo : Philippe DIEU.





Ci-dessus ↑ **PHOTO 27-56**
 Le 10 juin 1996, la rame réversible
 M4 indisponible fut à nouveau
 remplacée par trois voitures I4. Le
 train 5968 Mons-Aulnoye, remor-
 qué par la 1210, est photographié
 entre Cuesmes et Frameries.
 Photo : Serge MARTIN.



Ci-contre → **PHOTO 27-57**
 Encore le train 5968, cette fois
 assuré intégralement par le
 matériel prévu. La voiture-pilote
 M4 est toujours située côté
 Aulnoye. Blaregnies, 3 juin 1996.
 Photo : Philippe DIEU.



Une image devenue désormais
 classique de notre paysage ferro-
 viaire : une rame TGV "Thalys" en
 gare d'Antwerpen-Centraal. La
 rame 4538 est exposée au public
 quelques jours avant le démarrage
 du nouveau service d'été du 2 juin.
 Photo : R. CRIKELAIRE, 4 mai 1996.



Le dernier TAC diesel

Le 31 mai dernier, la ligne 42 a vu circuler pour la toute dernière fois le TAC 1397 Bressoux-St-Raphaël. Depuis lors, ce parcours emprunte la ligne 43 jusqu'à Marloie, et ensuite la ligne 162 vers Luxembourg. Le dernier TAC diesel était assuré par les 5541 et 5515. Pour la circonstance, une plaque commémorative était fixée à l'avant de la 5541 "Dernier TAC diesel FBX-FVY 31.05.1996". Il s'agissait du dernier service typique de la ligne 42 qui, décidément, a perdu toute son importance durant ces dernières années.

Ci-dessus ↑ *Le dernier TAC à Bovigny.*

Ci-contre → *C'est la 3618 des CFL qui a assuré le relais à Gouvy. Cinq-Fontaines, 31 mai 1996.*

Photos : Philippe STERCK.



Le SCM (Stoom Centrum Maldegem) a récemment acquis plusieurs nouvelles locomotives à vapeur d'origine polonaise. Il s'agit de machines industrielles du type TKh (0-3-0 T) et TKp (0-4-0 T); mais la pièce maîtresse est une superbe 0149 des PKP (1-3-1 pour services voyageurs). Le 5 mai dernier, l'0149 fut présentée pour la première fois sous pression à Maldegem. Photo : B. SCORIEL.



*Le 1er et 2 juin dernier, l'association française COPEF a organisé au départ de Paris un grand périple d'adieu aux CC 40.100 et aux voitures TEE Inox. Le train, remorqué par les CC 40.109 et 40.110 et composé de 4 voitures TEE et de la voiture restaurant du COPEF, est photographié à Bruxelles-Ouest sur la ligne 28, au côté d'une rame du métro et du garage Vandermeeren de la STIB.
Dia : Christian DOSOGNE.*

PHOTO 27-58 ↓ *Le retour vers Paris, le 2 juin, fut assuré jusqu'à Aulnoye par une double traction formée de la 1505 et de la 204.004, vue au passage à Blaregnies. Photo : Philippe DIEU.*



Le point sur les travaux TGV

Tandis que le 2 juin les premiers TGV commerciaux empruntaient le nouveau tronçon belge de ligne à grande vitesse, les travaux se poursuivent intensément sur la seconde partie de la première branche; la totalité de la ligne pourrait être mise en service plus tôt que prévu, en décembre 97 au lieu de janvier 98.

Nous reprenons, comme d'habitude, une visite des différents chantiers. La situation est arrêtée le 1er août.

L1 Frontière française - Bruxelles

Frontière française - Antoing

Dès le 2 mai, aussitôt les essais terminés, la ligne a été "remise au Transport", ce qui signifie donc que l'initiation du personnel - et des conducteurs en particulier - a pu s'effectuer. Plusieurs marches d'endurance et d'essais ont eut lieu, dont certaines accessibles au personnel de la SNCB qui devait ainsi découvrir le nouveau service offert à la clientèle, et le promouvoir directement. Depuis le 2 juin, 13 paires de TGV empruntent le premier tronçon de la LGV belge, entre la bifurcation d'Antoing et la frontière française.

Au dessus **PHOTO 27-47**

A hauteur du village de Wasmes-Audemez-Briffoeil, la plate-forme doit encore recevoir la sous-couche. Les caniveaux sont posés, de même que les cunettes qui reçoivent l'eau de ruissellement. 19 juillet 1996. Photo : Baudouin DIEU

Au centre **PHOTO 27-48**

A Barry, le pont qui enjambe la route Leuze-Péruwelz ainsi que les talus l'encadrant sont terminés. La voie est ici en surplomb, contrairement à la majorité du tracé qui est littéralement "enfermé" pour "cacher le train". 19 juillet 1996.

Photo : Baudouin DIEU

Ci-contre

La base du Coucou photographiée depuis la route Meslin-Arbre. Dans le fond, les voies du faisceau de réception; à l'avant-plan, la fosse et la maintenance; à droite, les voies de garage des engins d'entreprises et de formation des trains de travaux. 28 mai 1996.

Photo : Eric BOIS D'ENGHIEN.





L'approvisionnement des bases est effectué à l'aide de locomotives détachées pour les travaux TGV. Quatre 59 assurent la traction du train 95769 St-Druon-Coucou par Tournai. Havinnes, 27 juin 1996. Photo : Julien MULPAS.

Quatre de ces trains ont pour origine ou destination Amsterdam, deux Liège et un Anvers. Le reste provient de Bruxelles que tous desservent d'ailleurs. Il faut ajouter les TGV qui ne passent pas par Paris : un Montpellier-Bruxelles et un Bruxelles-Marseille.

Sont exclus de la nouvelle ligne, les Eurostar de Londres, un TGV Bruxelles-Montpellier, un Marseille-Bruxelles et un Bruxelles-Nice et retour, qui continuent à emprunter la ligne 94 via Lille.

Le meilleur temps de parcours Bruxelles-Paris a ainsi été ramené à 2h03, au lieu de 2h40.

Le 2 juin au matin, Ducasse de Mons oblige, c'est en fanfare sur l'air du "Doudou" que s'est arrêtée la première rame en gare de Mons, sous les yeux de plusieurs centaines de personnes venues admirer le "train-éclair". Il ne reste qu'à espérer que l'engouement des premiers jours se transforme en clientèle ferroviaire assidue...

La maintenance de la ligne en service est confiée à "l'arrondissement LGV", provisoirement implanté à Antoing; les locomotives 5506 et 5509, destinées à circuler sur la LGV, portent maintenant un bandeau de caisse rouge et la mention TVM inscrite en grand sur chacun des flancs. Elles restent néanmoins gérées par la cellule technique de Mons, qui les affecte, au besoin, aux travaux programmés sur la ligne en service.

La commande des installations est du ressort du block 12, installé dans les bâtiments de la direction des chemins

de fer à Bruxelles près de la gare du Midi et décrit dans le précédent numéro.

La base de St-Druon

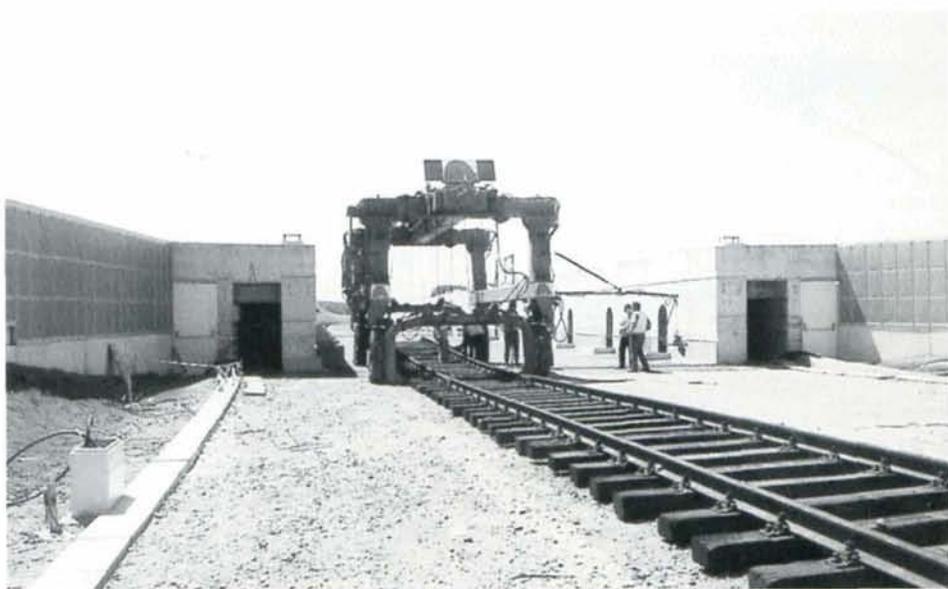
Ici aussi, les prévisions se sont confirmées; pendant que la base du Coucou tourne à plein, presque aucune activité ne subsiste sur le site d'Antoing; seule, la maintenance des locomotives et des wagons est effectuée, et des navettes sont programmées, parfois plusieurs fois par jour, entre St-Druon et le Coucou. La base sortira de sa léthargie lors de la construction du troisième tronçon, entre Antoing et Ath, vers la fin du mois de septembre.

Antoing - viaduc d'Arbre

Les terrassements et les travaux de génie

civil touchent à leur fin; les ouvrages d'art sont terminés, la couche de forme est placée. Seule doit encore être déversée la sous-couche pour que la plate-forme puisse être mise à disposition en deux fois, vers la fin du mois d'août entre Antoing et Leuze, et à la fin du mois de septembre entre Leuze et le viaduc d'Arbre.

Les engins de pose de voie débiteront alors leur travail le 23 septembre précisément. Dès que la jonction sera faite sur le viaduc d'Arbre, il sera possible d'atteindre la tête de ligne au départ de St-Druon, ce qui permettra aux entreprises de pose de caténaire de débiter le chantier par le tronçon Ath-Rebecq. Le rythme de travail maximal - voies et caténaires simultanément - sera atteint en décembre et janvier prochains.



L'îlot se construit vers le viaduc d'Arbre. Le portique à pneus dépose ses coupons de rails pré-montés à l'entrée du viaduc côté Enghien. Arbre, 30 mai 1996.

Photo : Roger CRIKELAIRE.

Viaduc d'Arbre

Le chantier du viaduc d'Arbre touche à sa fin, alors qu'il accumule près d'une année de retard... Les cinq dernières travées côté Antoing sont en cours de construction ou de parachèvement. L'étanchéité de la moitié de l'ouvrage est terminée, ce qui a permis sa mise à disposition et la pose des voies. Ce travail permettra une mise en charge et les mesures de stabilité. La totalité du viaduc devrait être mis à disposition à la fin du mois de septembre.

Viaduc d'Arbre - Rebecq - Lembeek

Aussitôt le premier tronçon mis en service, la base de St-Druon a été abandonnée par la plus grande partie du personnel et du matériel, au profit de celle du Coucou, beaucoup plus exiguë. Entre le viaduc et Lembeek, la plate-forme est mise à disposition des entreprises de poses de voies jusqu'au viaduc de Rebecq (nom officiel de l'ouvrage situé au lieu-dit "Quenestine") et c'est ainsi que dès le 13 mai, les premiers trains de travaux posaient les voies qui permettent d'atteindre la LGV au départ de la base; le ballet des trains pouvait alors commencer. La première partie du travail a consisté à poser la voie provisoire entre la base et le milieu du viaduc d'Arbre, en utilisant la méthode employée sur le premier tronçon. Une description détaillée de la pose de voies a été faite dans le numéro 24 de EN LIGNES. Pour rappel, il s'agit en premier lieu de poser à même la plate-forme à l'aide d'un portique sur pneus des coupons de 18 mètres de voie pré-assemblés, puis d'y substituer la voie définitive après déchargement des longs rails. Cette opération a duré environ trois semaines, au terme desquels le chantier a été retourné pour démarrer vers Tubize. Le rythme maximal - quatre trains de ballast et un train de traverses béton par jour, deux trains de longs rails par semaine - a été atteint dès le 18 juin. Le 18 juillet déjà, la voie provisoire était posée jusqu'au viaduc de Rebecq et les premiers wagons rapatriaient à St-Druon les coupons de voies provisoires en vue du troisième tronçon. Le viaduc de Rebecq n'étant pas achevé, il s'ensuit un report de la pose voies au delà jusque Lembeek au mois de décembre seulement. Au début du mois de septembre, la totalité de la voie sera posée et le chantier redéménagera à St-Druon pour accomplir la pose des tronçons Antoing-Arbre et Rebecq-Lembeek. Les cinq travées du viaduc de Rebecq sont terminées mais l'étanchéité de l'ouvrage n'est pas réalisée.



PHOTO 27-49 Le viaduc d'Arbre photographié depuis Chièvres vers Bruxelles. Cinq travées doivent encore être parachevées et terminées. Chièvres, 19 juillet 1996. Photo : B. DIEU.



PHOTO 27-50 Le ballast du tronçon Arbre-Lembeek est fourni par les Carrières Unies de Lessines, à raison d'au maximum cinq trains par jour. Les locomotives qui en assurent la remorque proviennent de la base du Coucou, telles ces deux 55 photographiées en gare de Lessines le 22 juillet en tête du train ZZ95760 Lessines-Coucou. Photo : B. DIEU.



PHOTO 27-51 Un des nombreux trains de travaux parcourt la ligne nouvelle entre la base du Coucou et le viaduc de Rebecq. A Silly, le train de ramassage 117 opère dans la voie A le long de la ligne 94 le 22 juillet 1996. Photo : B. DIEU.

De même, entre Rebecq et la tranchée couverte de Tubize, un ouvrage d'art est encore en construction, ce qui empêche la terminaison des travaux de génie civil.

La tranchée couverte et le viaduc de Tubize sont virtuellement terminés, de même que celui de Lembeek. Dans cette dernière gare, les murs de soutènement ont reçu une couche de peinture grise antigriffitis, dont ils étaient déjà largement recouverts...

Halle - Bruxelles

À l'entrée de Halle côté Mons, les culées du viaduc qui permettra aux deux voies TGV d'enjamber le canal Bruxelles-Charleroi sont construites et l'on s'affaire à préparer la mise en place de l'ouvrage métallique. Un peu plus loin, la trémie d'accès au tunnel des voies TGV est en construction, ainsi que celle des voies de la ligne 96. Le tunnel sera donc accessible côté Mons également. Côté Bruxelles, la future voie de la ligne 26 a été mise en service, de même que les deux voies de garage qui la ceignent. Restent à parachever les deux voies réservées au service Infrastructure, pour le garage des wagons. La bifurcation LGV/L94/L96, située à hauteur de l'ancien block 7 est opérationnelle, sauf en ce qui concerne l'accès aux voies TGV qui ne sont pas posées.

Entre Halle et Lot exclus, la situation est définitive. La plate-forme TGV est réalisée complètement mais n'est pas encore garnie. D'importants travaux restent à effectuer en gare de Lot, comme le remplacement du pont sur la Senne notamment. Le viaduc prend sa forme définitive, avec ses travées peintes en couleur ocre. On s'occupe actuellement à replacer la voie A (venant de Bruxelles) de la ligne 96 sous les piles.

Entre Lot et Ruisbroek, le terrassement des voies TGV - coincées entre les deux voies de la ligne 96 - est commencé; l'ancien ballast est évacué par camions grâce à deux passages à niveau de service qui enjambent la voie A de la ligne 96. Le tapis géotextile est déroulé avant déversage du nouveau ballast, stocké sur l'ancienne cour à marchandises de Ruisbroek.

Entre Ruisbroek et Forest, certains appareils de la nouvelle bifurcation de Ruisbroek sont en service; ils permettront prochainement de dévier les trains par les futures voies TGV afin de pouvoir remplacer l'ancien pont métallique sur la Senne emprunté par les voies de la ligne 96.



Au départ de la voie 2, le train de traverses béton dépose son chargement dans la voie adjacente à l'aide d'une grue munie d'un palan. Hoves, 10 juillet 1996. Dia : Christian DOSOGNE.



PHOTO 27-52 Le viaduc de Lembeek aboutit à l'emplacement de l'ancienne cour à marchandises. Il surplombe les voies de la ligne 96 avant de se diriger vers l'autoroute A8. Lembeek, 22 juillet 1996. Photo : Baudouin DIEU.



L'entrée de la gare de Halle côté Mons. On aperçoit distinctement le pertuis des futures voies de la ligne 96 (au centre) tandis qu'à droite passeront les deux voies TGV dont le talus n'est pas encore terminé. Halle, 25 juin 1996. Dia : Christian DOSOGNE.



PHOTO 27-53 *Entre Lot et Ruisbroek, la voie unique de la ligne 96A et la voie B de la ligne 96 ont été déposées pour laisser la place aux deux voies TGV. L'ancien ballast est enlevé et remplacé par un matériau neuf posé sur tissu géotextile. Ruisbroek, 22 juillet 1996. Photo : B. DIEU.*

Enfin, à Forest, les quais des futures voies vers Bruxelles des lignes 96 et 96A sont construits; les trains empruntant la ligne 96A devraient y faire arrêt dès la fin du mois d'août. Une passerelle provisoire permet d'y avoir accès. La mise en service de la nouvelle gare en-

traînera la coupure des deux voies de la ligne 96A et le report du trafic soit sur la ligne 96, soit sur la voie D0 qui permettra aux trains de passer dans la gare de formation de Forest. Cette opération est nécessaire pour terminer la construction du viaduc de la voie A de la ligne 96A, inter-

rompu à hauteur de la gare de Forest.

L2, L3 Bruxelles - frontière allemande

Les travaux en gare de Voroux ont commencé comme prévu, à la mi-mai. Le faisceau d'échange a été démonté et quelques voies sont déjà en cours de reconstruction.



Côté Bruxelles, le grill qui permettra aux trains d'emprunter la ligne TGV, la ligne 96, la ligne 94 ou la ligne 26 est construit et emprunté par les trains réguliers. L'ancien international 282 Bruxelles-Paris, assuré par la 1804, franchit les nouveaux appareils. Halle, 25 mai 1996. Christian DOSOGNE.



Ci-contre PHOTO 27-59 A Voroux, le faisceau de réception est en cours de réfection par l'entreprise Taverne de Torhout. Les voies qui seront reconstruits seront utilisées pour la réception des trains d'approvisionnement de la LGV. Voroux, mai 1996. Photo : B. DIEU.

Aucun élément nouveau n'est venu étayer l'actualité sur ce tronçon de ligne.

L4 Bruxelles - frontière hollandaise

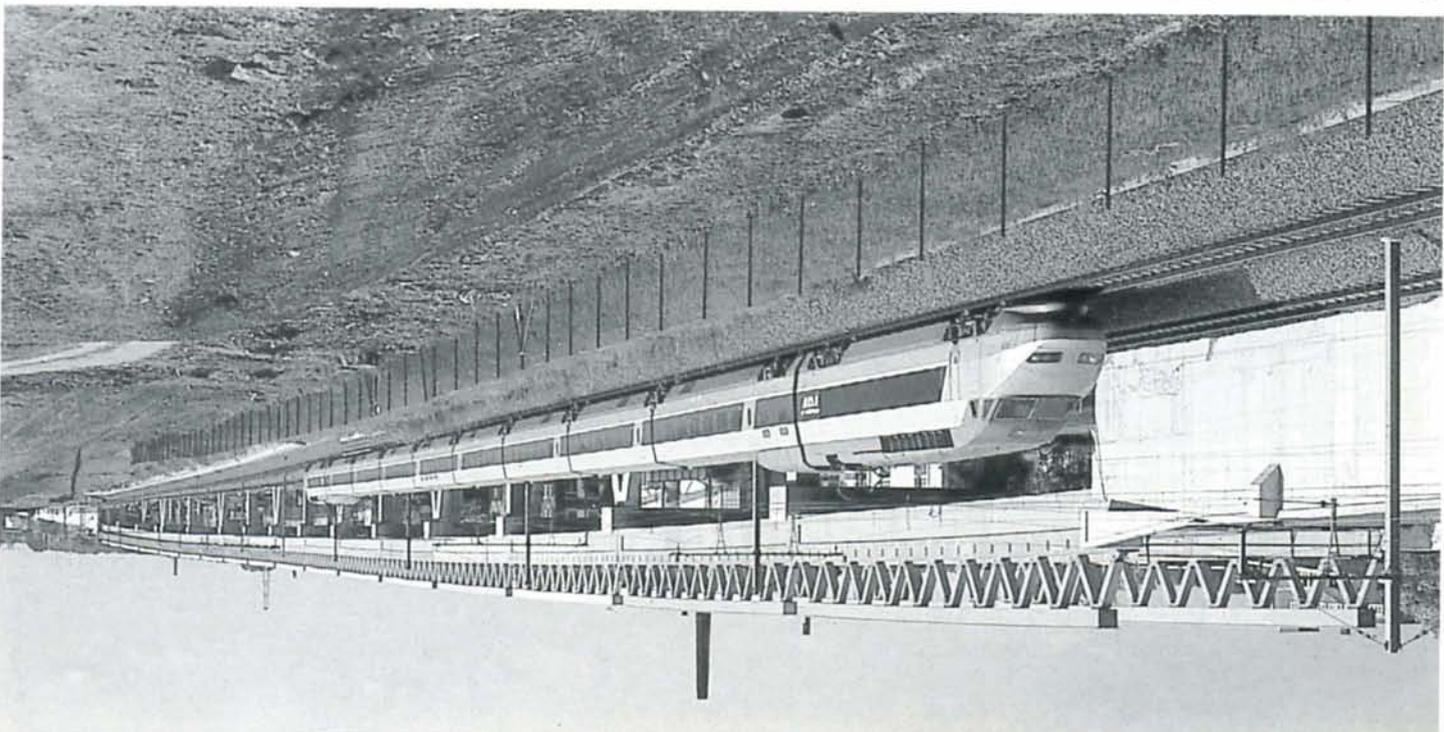
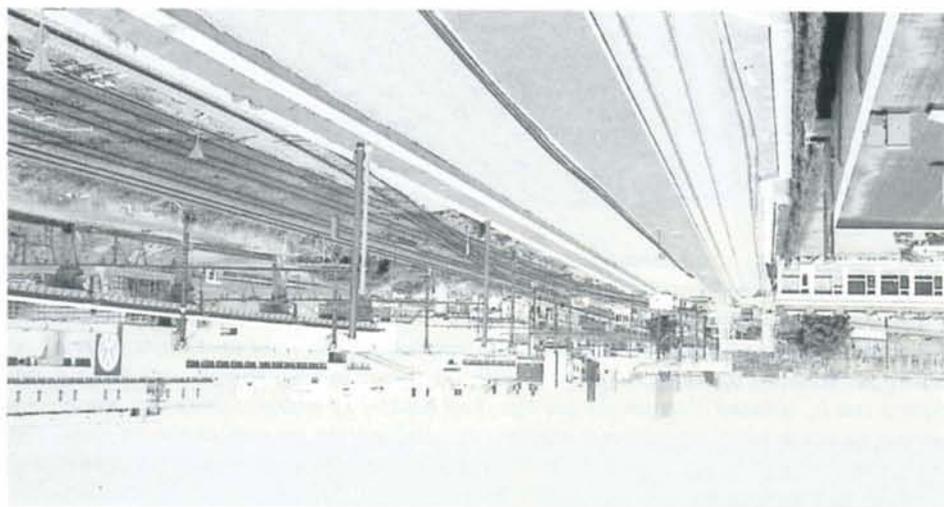
De l'autre côté de Liège, la construction d'une galerie de reconnaissance à hauteur du futur tunnel de Soumagne a été adjugée; elle devrait permettre de mieux se rendre compte de la qualité des terrains qui seront rencontrés.

Le pont à deux arches qui enjambe la ligne 36 côté Liège est démolit. Il sera remplacé par un ouvrage en béton en dessous duquel se trouvera la bifurcation LGV/L36.

Bien que plus courtes, elles devraient permettre l'arrivée des trains d'approvisionnement en provenance de Kinkepois. Le faisceau de triage est démonté et les terrassements des futures voies de la ligne 36, qui couperont l'ancienne gare littéralement en deux, ont débuté.

Venant de Paris, un TGV longe le viaduc de Lot, caractérisé par sa superstructure métallique qui sera peinte en orange. Lot, 8 juillet 1996. Dia : Christian DOSOGNE.

PHOTO 27-54 Forest-Midi. A gauche, la future voie B de la ligne 96A, dont le quai est accessible par la passerelle visible au fond. A droite, le futur quai de la voie B de la ligne 96 est déjà construit. Entre ces deux quais se trouveront une voie en impasse et une voie qui permettra l'accès au faisceau de Forest. Forest, 22 juillet 1996. Photo : B. DIEU.

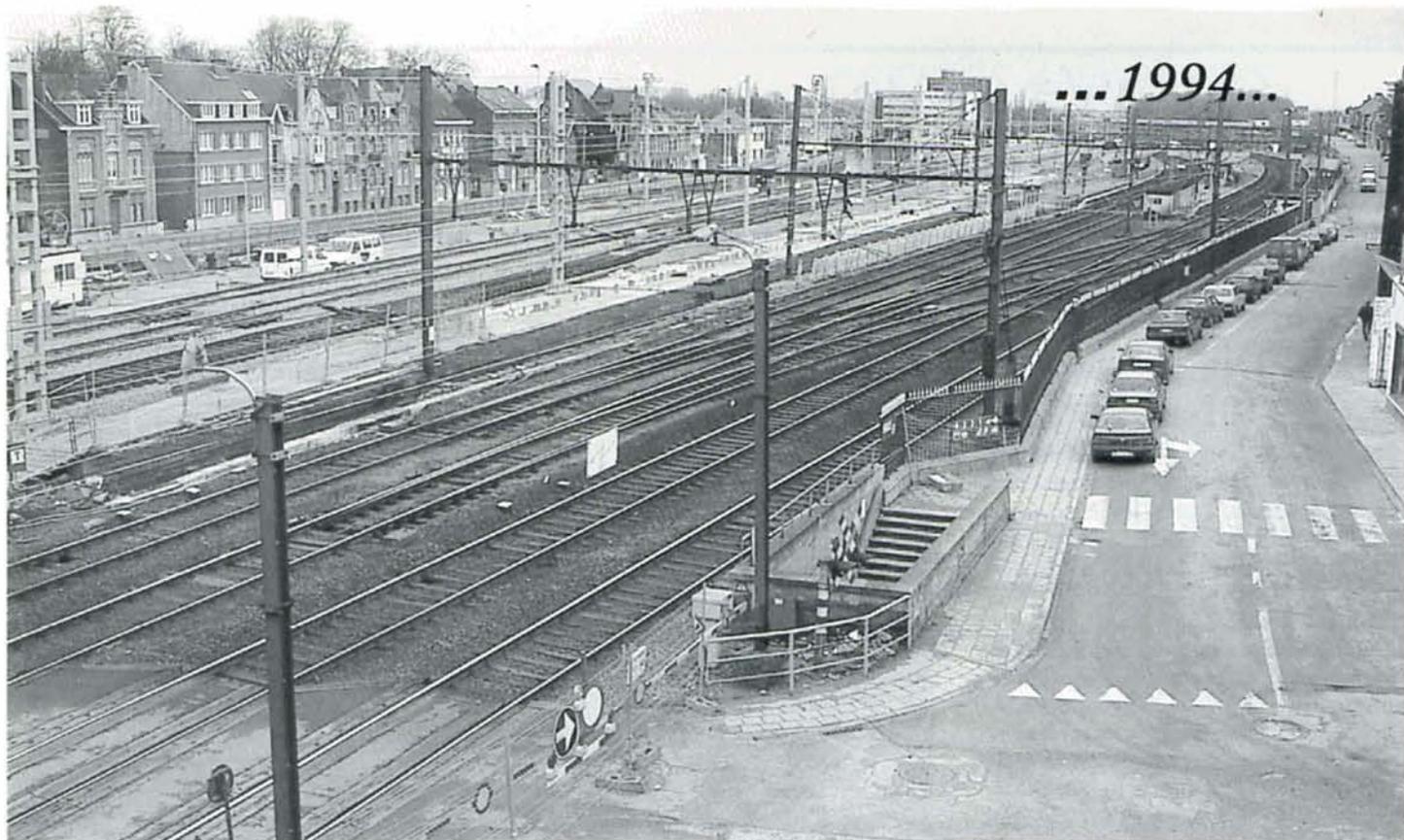




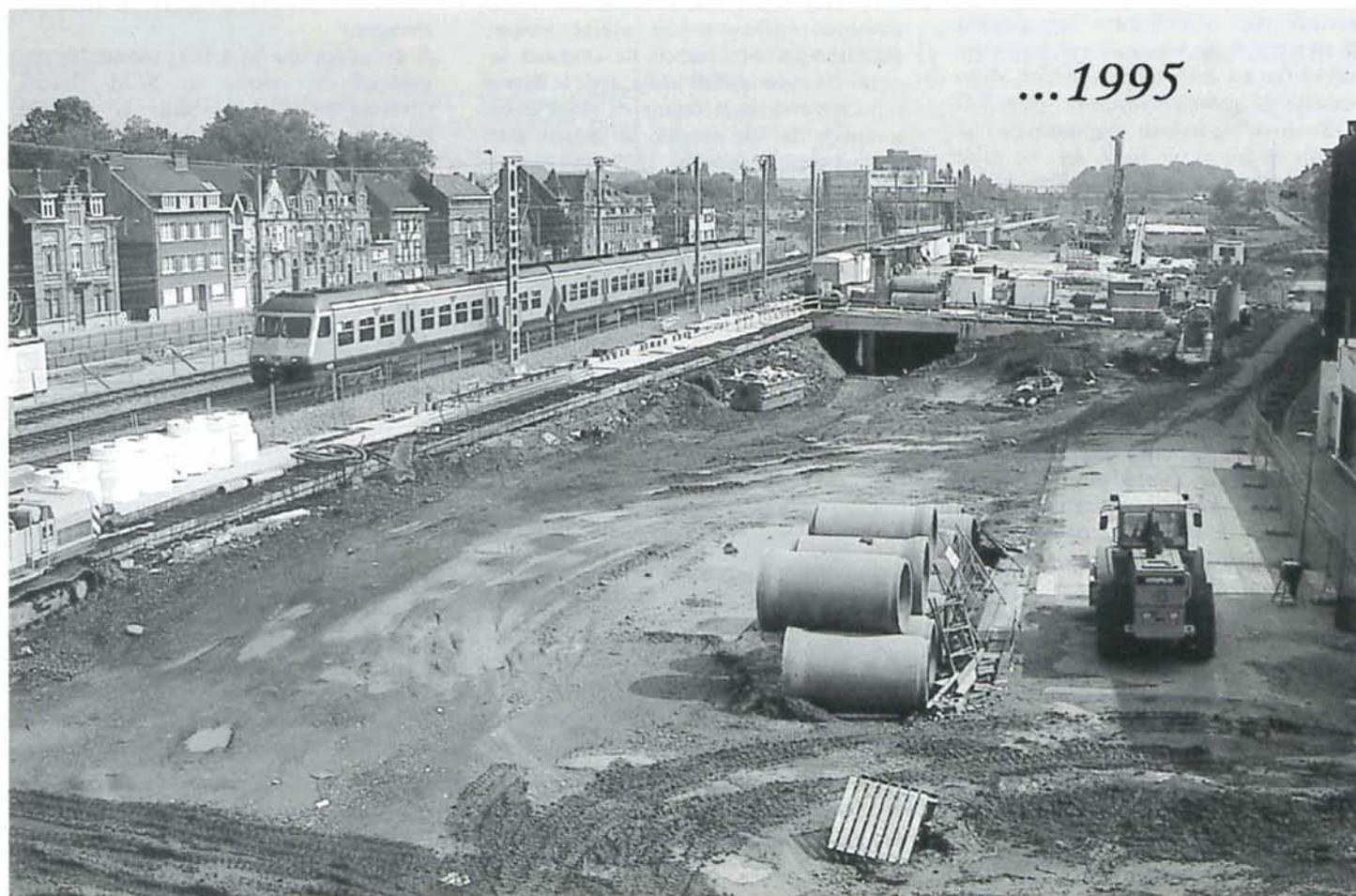
Hier...aujourd'hui

Avec ce numéro, nous entamons une nouvelle rubrique intitulée "Hier...Aujourd'hui", mettant en comparaison des photographies prises exactement du même endroit, mais à plusieurs années d'intervalle. L'évolution de nos chemins de fer est ainsi spectaculairement mise en évidence. Ces quatre photos de la gare de Halle ont été prises à environ 70 ans d'intervalle. Le document du haut date du début des années 1920. On remarquera que seules les deux voies de la ligne 96 traversaient à cette époque la gare; la bifurcation de la ligne 94 vers Tournai se trouvait juste après les quais. Plus tard, pour permettre le détournement de la ligne 94 et le passage des quatre voies, les quais furent déplacés avant la gare, et une cabine de signalisation fut érigée à sa gauche. On remarquera également les deux chandeliers en cours de montage à l'extrémité des deux quais. La seconde photographie est prise 70 ans plus tard, le 10 avril 1990, du même endroit, mais à hauteur des voies. La 2556 remorque exceptionnellement un IC Schaerbeek-Tournai. Collection et photo : Christian DOSOGNE.





*Le même site photographié seulement 4 années plus tard, en décembre 1994. Les travaux TGV battent leur plein, La gare de Halle et sa cabine ont été sacrifiées. Les nouvelles voies et quais de la gare provisoire sont en cours de construction sur un plan parallèle aux anciennes voies. Quelques semaines après, sur le quatrième document, les anciennes voies sont démontées pour permettre le creusement du tunnel dans lequel passeront dans quelques mois la ligne TGV et les voies des lignes 94 et 96. Si l'on compare cette vue avec la première, on constatera que seules trois maisons situées sur la gauche ont pu traverser indemnes ces décennies. Dans quelques années, ce site sera une fois de plus totalement bouleversé, par la mise en tunnel de toutes les voies et l'aménagement d'une nouvelle place; à suivre donc...
Photos : Christian DOSOGNE.*



Les raccordements oubliés : **L'USINE RENAULT DE VILVOORDE**

L'usine automobile Renault, implantée à Vilvoorde, possédait autrefois deux raccordements.

Le premier, toujours en exploitation, est situé dans la cour à marchandises de la gare de Vilvoorde. Il ne sert que pour le chargement des voitures neuves sur des wagons porte-autos. Toutes les manoeuvres sont effectuées par la SNCB, à l'aide d'une locomotive du type 80 du dépôt de Schaerbeek.

Le second raccordement, aujourd'hui entièrement défermé, se trouvait à Haren-Buda, en contrebas à gauche de la ligne 25 en allant vers Antwerpen. Ce raccordement n'était pas relié au réseau de la SNCB, mais bien à celui du CFI (Chemin de Fer Industriel), lui-même en connexion avec la gare à marchandises SNCB d'Haren-Nord. Ce raccordement servait à la réception de trains complets d'approvisionnement de pièces, en provenance des usines mères Renault en France.

Ce transport cessa vers le début des années quatre-vingts. Les nombreuses grèves à la SNCB qui ont marqué le début de cette décennie sont partiellement responsables du report vers la route de cet important marché (un ou deux trains complets d'une trentaine de grands wagons du type Rils ("Débach-vit") par jour. Aujourd'hui, tout ce trafic se fait par la route, à l'aide d'une grosse cavalerie de poids lourds Renault...

Pour manoeuvrer les wagons, Renault possédait deux locomotives diesel à deux essieux. La première machine était d'un modèle unique, "bricolée" par Renault. Il faut préciser que Renault a connu jadis une très grande activité dans le domaine de la construction ferroviaire, notamment dans le secteur d'autorails pour la SNCF. Le secteur ferroviaire a totalement été abandonné voici plusieurs dizaines d'années. L'engin possédait une cabine sans portes, flanquée de deux capots symétriques. Les deux essieux étaient reliés par bielles à un faux essieu, lequel était situé entre les deux essieux moteurs. La locomotive était peinte en rouge, avec traverses de tête, buttoirs, mains courantes et encadrements des fenêtres en blanc.



La première locomotive Renault, de construction locale, photographiée le long de l'usine Renault en septembre 1979. Photo : Pierre HERBIET.

La seconde machine était d'un modèle nettement plus récent. Nous ignorons totalement son origine et son constructeur. Elle possédait également une cabine unique, encadrée par deux capots de longueur inégale. Sa couleur était jaune, avec le dessus des capots et de la cabine en blanc et les traverses de tête rouges; le châssis était noir et gris. Le numéro 1209 était apposé sur les flancs de la cabine.

Après la cessation des activités, les deux locomotives furent acquises par le M.S.T.B. (Museum Spoorwegen Twee Bruggen).

A l'abandon du M.S.T.B., l'ensemble du matériel fut vendu au SCM (Stoom Centrum Maldegem). Seule la machine moderne a été conservée, la locomotive Renault ayant malheureusement été démolie.



La seconde locomotive utilisée par Renault était d'un type nettement plus moderne. Elle est ici visible lors de manoeuvres sur le raccordement Renault, en contrebas du point d'arrêt d'Haren-Buda sur la ligne 25, en janvier 1980. Photo : Pierre HERBIET.

PFT BOUTIQUE

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

LIVRES

	PRIX (BEF)		POIDS
	membre	non membre	
<input type="checkbox"/> Réédition de l'indicateur SNCB de 1935..... (PFT-Edition).....	795	895	615g
<input type="checkbox"/> Les lignes ferrées de Mons et du Borinage..... (PFT-Edition).....	390	450	400g
<input type="checkbox"/> Aperçu de la signalisation ferroviaire belge..... (PFT-Edition).....	395	395	255g
<input type="checkbox"/> Promenade ferroviaire au pays d'Ath..... (PFT-Edition).....	750	850	860g
<input type="checkbox"/> Le rail bruxellois en images..... (PFT-Edition).....	450	490	550g
<input type="checkbox"/> Les trams verts de Charleroi en images..... (PFT-Edition).....	490	560	550g
<input type="checkbox"/> La gare de Ath à 100 ans.....	360	360	300g
<input type="checkbox"/> La ligne de chemin de fer 128 Ciney-Yvoir.....	295	295	255g
<input type="checkbox"/> Vapeur en Belgique, tome I (Phil DAMBLY).....	1800	1950	1390g
<input type="checkbox"/> Vapeur en Belgique, tome II (Phil DAMBLY).....	1950	2200	1905g
<input type="checkbox"/> Inventaire des gares belges.....	750	750	1050g
<input type="checkbox"/> Petite Histoire de la gare de Namur de 1843 à 1935.....	320	350	390g
<input type="checkbox"/> La ligne 126 Statte - Landen.....	395	395	550g
<input type="checkbox"/> Plan des Chemins de Fer houillers du Couchant de Mons.....	375	300	250g
<input type="checkbox"/> La signalisation ferroviaire luxembourgeoise (CFLL-Edition).....	295	295	150g
<input type="checkbox"/> Histoire de la signalisation ferroviaire en Belgique (PFT-Edition).....	990	1190	950g
<input checked="" type="checkbox"/> Les tramways victoriaux de Charleroi et du Centre (PFT-Edition).....	950	1150	950g NOUVEAU

FICHES D'IDENTITE

<input type="checkbox"/> séparées 6001-6091 (accompagnées d'une pochette plastifiée) - par fiche.....	35	45	20g
<input type="checkbox"/> séparées 6101-6115 (accompagnées d'une pochette plastifiée) - par fiche.....	35	45	20g
<input type="checkbox"/> séparées 6401-6406 (accompagnées d'une pochette plastifiée) - par fiche.....	35	45	20g
<input type="checkbox"/> séparées 6501-6506 (accompagnées d'une pochette plastifiée) - par fiche.....	35	45	20g
<input type="checkbox"/> séparées 6601-6606 (accompagnées d'une pochette plastifiée) - par fiche.....	35	45	20g
<input type="checkbox"/> brochure 6001-6015 (avec photos couleurs 9x13).....	400	450	165g
<input type="checkbox"/> brochure 6016-6030 (avec photos couleurs 9x13).....	400	450	165g
<input type="checkbox"/> brochure 6031-6045 (avec photos couleurs 9x13).....	400	450	165g
<input type="checkbox"/> brochure 6046-6060 (avec photos couleurs 9x13).....	400	450	165g
<input type="checkbox"/> brochure 6061-6075 (avec photos couleurs 9x13).....	400	450	165g
<input type="checkbox"/> brochure 6076-6091 (avec photos couleurs 9x13).....	400	450	165g
<input type="checkbox"/> brochure 6101-6115 (avec photos couleurs 9x13).....	400	450	165g
<input type="checkbox"/> brochure 6401-6406 + 6501-6506 + 6601-6603 (avec photos couleurs 9x13).....	400	450	165g

EN LIGNES

<input type="checkbox"/> numéros 1 à 8..... le numéro.....	80	80	100g
<input type="checkbox"/> numéros 9 à 11..... le numéro.....	120	120	150g
<input type="checkbox"/> numéros 12 à 15..... le numéro.....	140	140	165g
<input type="checkbox"/> numéros 16 à 20..... le numéro.....	160	160	210g
<input type="checkbox"/> numéros 22 à 24 (n° 21 épuisé)..... le numéro.....	180	180	210g
<input type="checkbox"/> numéro 25..... le numéro.....	220	220	210g
<input type="checkbox"/> HORS SERIE N°1 : LES LOCOMOTIVES DIESEL SERIE 83.....	395	450	255g
<input type="checkbox"/> HORS SERIE N°2 : LES LOCOMOTIVES SERIE 1600 CFL.....	595	650	255g

CALENDRIERS 1979, 1980, 1982 à 1989, 1991, 1992, 1993, 1995

CALENDRIER 1996 (édition PFT-Ediblanchart).....	200	300	255g
CALENDRIER 1996 (édition PFT-Ediblanchart).....	345	395	255g

CARTES POSTALES

<input type="checkbox"/> séries 1 à 6 (12 vues SNCB + CFL dans une pochette plastifiée (PFT-Edition/Ediblanchart) par pochette.....	150	150	105g
---	-----	-----	------

PIN'S

<input type="checkbox"/> locomotive diesel série 201..... (PFT-Edition).....	150	150	15g
<input type="checkbox"/> locomotive diesel série 60 verte ou jaune (à spécifier)..... (PFT-Edition).....	150	150	15g
<input type="checkbox"/> autorail 4333 + remorque 732.10..... (PFT-Edition).....	150	150	14g
<input type="checkbox"/> locomotive électrique 101.012..... bicolor + moustaches jaunes (PFT-Edition).....	150	150	16g
<input type="checkbox"/> locomotive électrique 101.012..... vert foncé + moustaches jaunes (PFT-Edition).....	150	150	16g
<input type="checkbox"/> locomotive à vapeur type 81..... (PFT-Edition).....	150	150	16g

PHOTOS PFT (pochettes de 10 photos (photo-thème n°15 : 17 photos) couleurs 10x15)

<input type="checkbox"/> thème n° 1 : voyage PFT locomotives type 204 (14 mai 1988).....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 2 : essai locomotive espagnole 252.001 en Belgique.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 3 : locomotive 6036.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 4 : locomotive 6215.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 5 : autorails étrangers en Belgique.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 7 : voyage 6005 + 6215.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 8 : livrées prototypes ou spéciales.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 9 : automotrices ex-SNCB sur le SATTI en Italie.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 10 : voyage PFT Bruxelles-Köln avec la 204.003 et la 5407.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 11 : ligne 123 Enghien - Braine-le-Comte.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 12 : automotrice quadruple 808 VTM.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 13 : La passerelle de Sourbrodt.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 14 : La ligne 89, section Zottegem-Oudenaarde.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 15 : Les 17 locomotives de la série 23 ayant porté la livrée jaune.....	600	700	120g
<input type="checkbox"/> thème n° 16 : Locomotives diesel prototypes de la série 60.....	400	450	75g
<input type="checkbox"/> thème n° 17 : la locomotive 212.144.....	400	450	75g
<input checked="" type="checkbox"/> thème n° 18 : les CC 40.100 de la SNCF (voir page 2).....	400	450	75g NOUVEAU

PHOTOS "EN LIGNES" N° 27 : les photos publiées, portant un numéro, peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB qui sont des photos noir et blanc.

ATTENTION : numéro(s) à préciser à la commande sur carte postale, lettre ou fax. Date limite de commande : le 10/10/96, date de livraison: +/- 10/11/96. Les photos

des "EN LIGNES" précédents ne sont plus disponibles ! Renseignements: ☎ 065/72.80.72 Fax : 065/66.45.41

Prix par photo.....	40	50	7g
---------------------	----	----	----

FRAIS D'ENVOI : calculez le poids des articles commandés et ajoutez le montant des frais d'envoi à votre commande.

POIDS	FRAIS D'ENVOI		POIDS	FRAIS D'ENVOI	
	BELGIQUE	ETRANGER		BELGIQUE	ETRANGER
jusque 100g	40F	40F	jusque 2000g	110F	260F
jusque 250g	55F	65F	jusque 3000g	145F	370F
jusque 500g	65F	110F	jusque 4000g	180F	480F
jusque 1000g	75F	190F	jusque 5000g	220F	590F

