

# EN LIGNES

## *Spécial Anniversaire*

PFT  TSP



REVUE TRIMESTRIELLE EDITEE PAR L'ASBL

**Patrimoine  
Ferroviaire  
Touristique**

**N° 35 - Septembre 1998**

VALEUR: 295 FB

BUREAU DE DÉPÔT: 1180 BRUXELLES 18  
EDITEUR RESPONSABLE: KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES



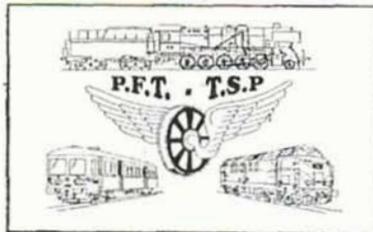
**P.F.T. . T.S.P**



## 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  
FAX : 065/66.45.41

**NUMERO DE TVA**  
BE 435.339.562

#### ABONNEMENT

Pour recevoir "EN LIGNES" tous les trimestres, il suffit de s'abonner en versant une cotisation annuelle de 800 FB (pour l'étranger 900 FB) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant en communication : "nouvel abonnement".

L'abonnement débute avec le premier numéro de l'année, quelle que soit la date de l'abonnement.

#### 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 000-1318999-90 du PFT Bruxelles.
  - et ne possédez pas de compte courant postal, vous nous adressez soit un Eurochèque barré, libellé en francs belges au nom du PFT-Bruxelles, soit un mandat postal international, libellé en francs belges.

#### CHANGEMENT D'ADRESSE

Il suffit simplement de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

#### COURRIER

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

#### 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

Succès de foule incroyable ce samedi 8 août pour le train de nos dix ans : plus de 600 voyageurs ont embarqué dans le convoi à destination de Bütgenbach! Dans les onze voitures emmenées par notre parc Diesel lourd (les 1602, 6077 et 6106!), on comptait deux cents amateurs et pas moins de quatre cents touristes qui venaient avec nous pour la première fois! C'est vrai que l'ambiance était à la fête, puisque le temps superbement chaud se prêtait à merveille à la promenade et à la photographie.

Ce train est sans doute le résultat de nos dix ans d'activités : un bénévolat qui devient presque du professionnalisme, avec toutes les contraintes que cela engendre : places numérotées, réservations par téléphone, envoi des billets à temps, mise à disposition des locomotives, préparation des arrêts-photos, de la rame et du buffet, ...

Malgré une certaine routine, il n'en reste pas moins vrai que gérer un nombre aussi important de passagers souvent exigeants n'est pas une sinécure.

Le travail de dix ans de passion, nous pensons pouvoir enfin vous le présenter en vraie grandeur : en effet, la SNCB vient de nous octroyer la location de l'ancien atelier des wagons de St-Ghislain, dans lequel l'ensemble de la collection pourra être rassemblé. Il reste évidemment à accomplir un travail de remise en état, mais nous disposons - enfin - d'un abri pour notre collection. Ici aussi s'achèvent presque dix ans de tractations à tous niveaux...

En dix ans, beaucoup de chemin a été parcouru; nous vous proposons un historique de notre association dans les pages centrales, en espérant que nous pourrions continuer à vous compter parmi nos fidèles voyageurs, ou tout simplement lecteurs.

## NOUVEAUTE De Knokke à La Panne

Après 43 ans d'absence, le tram relie à nouveau la gare de De Panne (anciennement Adinkerke) au centre de la localité et à l'ensemble de la côte belge.

A l'occasion du prolongement de la ligne ferrée vicinale Knokke - De Panne jusque Adinkerke, les Editions Retro viennent de sortir de presse le second volume de la série consacré aux tramways belges.

A l'aide de 180 plans et cartes postales en noir et blanc, la ligne côtière est décrite en détail; chaque localité traversée est illustrée de documents anciens d'excellente qualité.

Le texte est rédigé en trois langues (français, néerlandais, anglais); le livre est présenté au format A4, sur papier de couleur bistre; il comporte 120 pages.

La reliure est faite au fil de lin et la couverture est cartonnée rigide.

Le PFT distribue ce livre qui est vendu au prix de 1095 F + frais d'envoi (800 grammes).

Pour obtenir cet ouvrage, il suffit de verser la somme correspondante sur le compte 001-1201789-35 du PFT en mentionnant en communication : TRAMWAY COTE.

## PHOTOS DE COUVERTURE

### Première page

**PHOTO 35-01** Le 8 août dernier, le PFT organisait son traditionnel voyage d'été vers les Cantons de l'Est. Le train, composé de onze voitures tractées par trois locomotives, comportait deux tranches réservées l'une aux amateurs et l'autre aux touristes. Parti de Bruxelles, il rejoignit Liège et Raeren où la tranche "Touristes" fut scindée et dirigée immédiatement vers Bütgenbach. Quant aux amateurs, ils se dirigèrent doucement de Raeren à Bütgenbach en photographiant les deux "Gros Nez" 1602 PFT et 1603 Vennbahn qui remorquaient leur train. Après une fusion des deux rames à Weywertz, le convoi retourna à Bruxelles par Stavelot et Trois-Ponts.

A Raeren, avant le départ de la tranche réservée aux amateurs, les deux "Gros nez" CFL posent côte à côte dans les signaux mécaniques. Photo : J-L VANDERLAESEN.

### Dernière page

**PHOTO 35-02** Le 13 avril 1991, le PFT mettait en marche les dernières locomotives électriques de la même génération encore en livrée ancienne. A Schaerbeek, un parallèle rassembla les quatre séries de machines, toutes en décoration différente : la 2244 en vert, la 2318 en jaune, la 2505 en bleu et la 2558 en livrée Bénélux. Photo : Pierre HERBIET.

# EN LIGNES 35

## SEPTEMBRE 1998

### SOMMAIRE

Le mot du Président : .....	2
Actualité étrangère : .....	4
Actualité SNCB	
- Locomotives électriques : .....	10
- Locomotives Diesel : .....	12
- Automotrices électriques : .....	16
- Autorails Diesel : .....	17
- Voitures : .....	18
- Infrastructure : .....	20
- Divers : .....	23
Le PFT : 10 ans déjà : .....	26
Radiations : .....	48
L'actualité en images : .....	50
Les locos séries 13 SNCB - 3000 CFL : .....	53
Le point sur les travaux TGV : .....	59
Hier - Aujourd'hui : .....	63
Retro : il y a 40 ans, l'EXPO 58 : .....	64
Histoire : l'explosion de la 905 : .....	68
Evasion : le train du marché au Bénin : .....	70
PFT-Boutique : .....	71

#### REDACTEUR EN CHEF

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

#### REALISATION

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Baudouin DIEU.

#### REDACTION

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Baudouin DIEU, Philippe DIEU, Pierre HERBIET, Philippe DE GIETER, Hubert DESCHEPPER, Alain DEFECHEREUX, Eric VAN HOECK, Christian DOSOGNE, Garrit JOOS, Pierre BERCHEM, Bob STEPHENSON.

#### REMERCIEMENTS (par ordre alphabétique)

Kristof AVONDS, Tanguy BADIE, Armand BEERLANDT, William BOEKX, Roger CRICELAIRE, Wim DE RIDDER, Pascal DUBOIS, Didier FUNKEN, Jean-Claude GOTBIL, Eddy GOENS, Philippe GOUSSET, Marc GRIETEN, Michel HANSSSENS, Philippe HOMBROEKX, Paul JACOBS, Jean-Pierre KOOB, Geert MAES, Serge MARTIN, Philippe NOTTE, Jaromir PERNICKA, Yves REYNAERT, Marc RIGUELLE, Guy SMETZ, Yves STEENEBRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Armand THONET, Peter VAN GESTEL, Christian VANHECK, Yvo VAN STEENWINKEL, Marijn VOCKE.

### PFT-AGENDA

Samedi 19 septembre :	voyage dans le port d'Anvers (rive gauche); adieu aux locomotives série 70.
Samedi 3 octobre :	navettes en autorail entre Marbehan, Croix-Rouge et Etalle. A confirmer.
Dimanche 11 octobre :	entretien ligne 128. ☎ 075/95.68.93.
Dimanche 18 octobre :	150 ans de chemins de fer à Wlacourt. Navettes avec la 26.101.
Dimanche 15 novembre :	entretien ligne 128. ☎ 075/95.68.93.
Dimanche 13 décembre :	entretien ligne 128. ☎ 075/95.68.93.

## NOUVEAUTE

### PHOTO-THEME N°26

Série indissociable de 13 photos couleurs au format 10x15. La 2220, dernière locomotive électrique de la série 22 en livrée jaune, est récemment ressortie de l'Atelier Central de Salzinnes en décoration bleue. Au total, 13 machines de cette série ont porté la robe jaune. Ce photo-thème comprend une photo de chacune de ces locomotives.

Prix : 500 F (non abonné : 550F) + frais de port (voir page 51).  
Communication : PHOTO-THEME 26.

- 26-01 : 2201 avec train de minerais à Deurne;
- 26-02 : 2202 à Schaerbeek;
- 26-03 : 2206 avec train international à Deurne;
- 26-04 : 2207 en gare de Lot;
- 26-05 : 2209 avec train international à Soignies;
- 26-06 : 2210 avec rame de M2 vertes à Braine-le-Comte;
- 26-07 : 2211 avec rame de M2 vertes à Anderlecht;
- 26-08 : 2217 avec rame de M2 vertes à Itterbeck;
- 26-09 : 2218 avec marchandises à Godarville;
- 26-10 : 2219 + voyageurs à Itterbeck;
- 26-11 : 2220 + voyageurs à Hennuyères;
- 26-12 : 2222 + 2341 verte + minerais à Holleken;
- 26-13 : 2227 à l'ancien pont au-dessus du canal à Halle.

## PETITES ANNONCES

(gratuites pour les abonnés)

- **A VENDRE** : revues ferroviaires : "Le Train" numéros 1 à 116 (en un seul lot). Faire offre à Michel HERBIET, avenue de la Citadelle, 31, 5100 Jambes, ☎ 081/30.22.54.
- **CHERCHE** : képi de chef de gare et de contrôleur. Philippe SMET, rue Neuve 55, 7300 Boussu, ☎ 065/78.54.98.
- **CHERCHE** : des informations concernant la présence et l'origine une voiture-lits type P (inox) portant la décoration TEN simplifiée, c'est-à-dire les inscriptions "Wagon-Lits" en plusieurs langues et sur fond bleu moyen en bandeau supérieur (à la place de la raison sociale de la Compagnie sur fond bleu foncé), au PK 635 de la ligne Paris-Toulouse. La voiture est installée à côté d'une gare dont le nom semble être "Borredon", sur un coupon de voie. Michel VERLINDEN, avenue de l'Opale 123/1, 1030 BRUXELLES. ☎ 02/736.48.08.
- **A VENDRE** : séries de 10 photos ou diapos concernant les autorails de la série 44. Prix : 500 francs par série, port compris. Commande et informations : Kristof DE VEIRMAN, Hafbilckstraat 22, 9940 EVERGEM, ☎ GSM : 0477/501.990.
- **A VENDRE** : train mécanique BING de 1931 avec loco à remontoir, 3 wagons, 18 rails droits, 24 rails courbes, etc. Faire offre à Michel DEMOULIN. ☎ 063/57.61.15.

Le club de train miniature "HET SPOOR" organise les week-ends des 10-11 et 17-18 octobre, de 10.00 à 18.00, une grande exposition où vous pourrez entr'autres admirer deux réseaux en fonctionnement et des vitrines regroupant des modèles de locomotives et voitures principalement belges. Une grande bourse d'échange sera également organisée. Cette manifestation se déroulera dans le local du club situé dans la gare de Sint-Niklaas, Léopold II laan. ☎ 03/766.11.85.

## SUISSE

*Les premières locos électriques de manœuvres et les premières BB des CFF sont retirées du service*

### Les Ee 3/3 16300

En 1928, les CFF mirent en service une série de 16 locomotives électriques de manœuvres à trois essieux, numérotées Ee 3/3 16311 à 16326, basées sur les deux engins prototypes Ee 3/4 16301 et 16302 datant de 1922. Ces machines de 430 kW et d'une masse de 45 t avaient la particularité d'avoir leur cabine de conduite disposée, non pas au centre de la caisse comme pour les séries qui suivirent, mais bien à une des extrémités.

Elles furent visibles sur pratiquement tout le réseau. Leur retrait du service s'étala sur une période de 20 ans, de mai 1977 à novembre 1997. La plupart des locomotives ont toutefois trouvé de nouveaux propriétaires (réseaux privés EBT, VHB, MThB, la Poste et Classic Rail).

### Les Re 4/4 I 10000

Les premières BB à adhérence totale des CFF, les Re 4/4 I, furent construites à 50 exemplaires de 1946 à 1950 par SLM pour la partie mécanique et BBC-Oerlikon et Sécheron pour la partie électrique. Ces petites machines avaient été conçues pour la remorque de trains légers de voyageurs sur les lignes à profil facile. Leur masse totale n'atteignait que 57 t, pour une puissance de 1854 kW.

Les 26 premières, livrées de 1946 à 1948, étaient dotées de la marche en unité multiple et en réversibilité, et étaient pourvues de portes d'intercirculation avec la rame accouplée. Elles possédaient également un frein électrique à récupération.

Les 24 suivantes, dépourvues de ces équipements, étaient facilement reconnaissables à l'absence de portes d'intercirculation.

Initialement numérotées Re 4/4 I 401 à 450, ensuite Re 4/4 I 10001 à 10050, elles ont arpenté l'ensemble du réseau suisse durant près de 50 ans, principalement en tête de trains régionaux. De 1972 à 1977, les Re 4/4 I 10046 et 10050 furent même utilisées pour remorquer les TEE 6-7 "Rheingold" Amsterdam - Genève. Il en alla de même pour les 10033 et 10034 qui tractèrent de 1973 à 1977 les TEE "Bavaria" Zürich - München. Ces quatre machines reçurent à cette occasion la superbe livrée TEE rouge et crème.

L'amortissement des Re 4/4 I fut entamé en 1994 au rythme de la livraison des nouvelles automotrices "Colibri" et des machines Re 460. Les derniers services de ligne ont cessé au mois d'avril 1998. Seules, quelques machines sont actuellement encore



**PHOTO 35-03** La Ee 3/3 16320 manœuvre en gare de Bellinzona le 20 juillet 1981.

utilisées pour effectuer des manœuvres en gare de Bâle. Quatre machines sont déjà sauvegardées : la 10001 comme engin musée en état de marche, et les 10002, 10009 et 10016 par Classic Rail.

## FRANCE

### Des trains de fret sur LGV

Depuis le 13 octobre 1997, deux relations marchandises SERNAM (trains de messageries) empruntent chaque nuit les lignes à grande vitesse, au départ de Paris-Chevaleret vers Orange pour la première, et Toulouse pour la seconde. En attendant le

montage d'anti-enrayeurs sur les wagons, la vitesse de ces convois est limitée à 160 km/h. Après modification, ils circuleront à 200 km/h. Leur remorque est assurée par les BB 22200 équipées de la TVM 430.

En prélude à cette mise en circulation, un wagon équipé de deux bogies Y37A et tracté par une rame TGV, fut testé à grande vitesse jusqu'à 281 km/h, établissant ainsi un record du monde pour un bogie à marchandises.

Si le résultat de ces premiers services devait s'avérer positif, il faut s'attendre à une forte demande pour ce genre de trafic de la part des sociétés de messageries.



**PHOTO 35-04** Le 21 juillet 1981, un train local remorqué par la Re 4/4 I 10008 descend la rampe sud du St.Gothard en direction de Ertsfeld. Il s'agit d'une locomotive de la première série reconnaissable par la présence d'une porte d'intercirculation.

Photos : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



**PHOTO 35-05** La BB 10.003 pendant ses essais en Belgique, entre Tournai et Enghien, peu avant Silly, le 25 avril 1991. Cette machine expérimentale a été remise dans sa version d'origine (BB 15007) au début de l'année. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

### Un TGV pendulaire

La rame TGV Sud-Est 101 est ressortie des ateliers de Bisschheim en mars dernier équipée à titre expérimental d'un dispositif de pendulation des caisses conçu par Fiat. Renommée P01, la rame arbore une nouvelle livrée gris argent et bleu nuit. D'un point de vue technique, tous les bogies des remorques, y compris les deux bogies moteurs qui étaient situés sous les deux remorques extrêmes, ont été remplacés par de nouveaux bogies porteurs pendulaires Y261A fournis par Alstom. La puissance de la rame a ainsi été ramenée à 4400 kW limitant sa vitesse maximale à 220 km/h. L'inclinaison est assurée par des vérins hydrauliques implantés sur les bogies porteurs. L'ordre d'inclinaison est transmis à l'ordinateur de chaque remorque par un gyromètre et un accéléromètre se trouvant dans les motrices.

Les motrices ne pendulent pas mais ont été équipées de barres antirotis pour limiter l'inclinaison de la caisse dans les courbes. Elles ont en outre subi d'importantes modifications sur le plan électrique à la suite de la suppression de deux blocs moteurs.

L'avantage d'un TGV pendulaire serait de pouvoir circuler à une vitesse dépassant 200 km/h sur des lignes classiques en prolongement de certaines lignes à grande vitesse. Par contre, la technologie pendulaire occasionne un surcoût de 10 %, et

nécessite un réaménagement très coûteux des lignes classiques, puisqu'il faut obligatoirement supprimer tous les passages à niveau et adapter la signalisation et les caténaires, tout ceci pour espérer un gain de 6 à 10 minutes au plus par heure.

Depuis le mois d'avril, la rame P01 effectue des essais intensifs en ligne. Une exploitation commerciale pourrait débuter dès l'an 2002.

### La BB 10003 remise au type

En 1974, la BB 15007 fut prélevée du parc pour servir de prototype à la mise au point de l'équipement des futures BB 7200. Renommée 7003, elle ressortit pourvue d'un équipement à hacheurs fonctionnant sous 1,5 kV continu. Après diverses autres expérimentations, la BB 7003 effectua une campagne d'essais aux Pays-Bas, qui se solda par la commande des 1600 et 1700 des NS. En 1984, la BB 7003 fut retransformée et renommée BB 10003, équipée de nouveaux bogies et de moteurs asynchrones alimentés par des onduleurs. Elle servit ainsi notamment de banc d'essais pour l'équipement de traction des Eurostar, ce qui l'amena à procéder à des essais en Belgique en 1991. Sans utilisation depuis quelques années, il a été décidé de la remettre au type. C'est ainsi qu'elle est ressortie d'atelier le 5 mars dernier en retrouvant son numéro d'origine BB 15007.

## ITALIE

### La guerre des graffitis

Le phénomène des graffitis a pris une ampleur démesurée dans toute l'Italie. A Milano, pratiquement tout le matériel roulant est ainsi détérioré. Devant l'ampleur du phénomène, les FS et les compagnies privées ne savent plus à quel saint se vouer. Ainsi, une bande de tagueurs interceptée en plein délit par des policiers a récemment comparu devant un tribunal.

Mais, et c'est à peine croyable, tous ont été relâchés sans la moindre peine, le tribunal ayant jugé qu'il ne pouvait être mis d'entrave à l'art! Alors, dans ces conditions, il n'y a plus aucun frein et il ne faudra pas s'étonner de l'irrésistible extension de cette mode, véritable reflet de la décadence de notre société.

Chez nous, si ce phénomène n'atteint heureusement pas les proportions rencontrées en Italie ou en Allemagne, on peut également s'étonner du fait que l'association MUPDOFER (Musée Privé de Documentation Ferroviaire) qui avait ses locaux à côté de la gare de Bruxelles-Chapelle, a été priée de déménager de manière à pouvoir y établir un musée du graffiti! Ici aussi, on croit rêver...

## AUTRICHE

### Reconversion d'une ligne à voie étroite

La ligne Wieselburg - Gresten des ÖBB a vu circuler son dernier train à voie étroite le vendredi 3 avril 1998. Cette petite ligne de 27 kilomètres établie à l'écartement de 760 mm, a en fait été victime de son propre succès! En effet, ces dernières années, le trafic marchandises a connu une croissance telle que les ÖBB ont décidé de la reconverter à voie normale!

La ligne Wieselburg - Gresten faisait partie d'un vaste réseau à voie étroite dénommé "Krumpfen", et se raccordait à la célèbre Mariazellerbahn. Le gabarit de cette ligne ouverte au trafic le 29 juin 1927, était aménagé de façon à pouvoir transporter des wagons à voie normale sur lorries. A Wieselburg, elle croisait la ligne à voie normale Pöchlarn - Kienberg.

Le succès de la ligne débuta en 1985, lorsque la firme Welser établie à Gresten s'étendit et décida de se raccorder au chemin de fer pour le transport de rouleaux de coils et de produits métalliques. De plus, la ligne possède un autre gros client à Randegg : une scierie.

Quant au service voyageurs, il perdit au fil des ans son importance pour finalement être suspendu le 20 juin 1992. Une réouverture au trafic voyageurs n'est pas prévue après la reconversion de la ligne.

A l'occasion du dernier jour de l'exploitation à voie étroite, les ÖBB avaient préparé

*Le 3 avril 1998, la Mh6 (Krauss Linz 5925/1908) remorque l'avant dernier train régulier de la ligne, ici à Steinakirchen-am-Forst. Ce petit bijou à 4 essieux moteurs émane d'une série de 6 machines construites par Krauss Linz en 1906 et 1908 pour le Mariazellerbahn (Mh 1 à 6), renumérotées plus tard 399.01 à 06 par les ÖBB. D'une puissance de 440 kW et d'une masse de 45t, elles pouvaient circuler à une vitesse de 40 km/h. En 1987, la Mh 6 (ÖBB 399.06) fut restaurée dans sa version d'origine et, depuis lors, mise en tête de nombreux trains spéciaux au départ de St.Pölten. Photo : Wim DERIDDER.*



*Le 3 avril 1998, la 2095.011 (SGP 18155/1962) dessert pour la dernière fois le raccordement de la firme Welser à Gresten. Les 15 locomotives de ce type furent construites de 1958 à 1962. Ces B'B' à transmission hydraulique, d'une masse de 30 t, disposent d'une puissance de 440 kW. Photo : Wim DERIDDER.*

une grande surprise. Deux des quatre derniers trains de marchandises furent en effet remorqué par la locomotive à vapeur Mh 6! Durant le week-end du 4 et 5 avril, la Mh 6 remorqua encore divers trains d'adieu vers Gresten.

Les travaux de reconversion de la ligne débutèrent dès le lendemain, le 6 avril. Le tracé original sera maintenu, à l'exception de la section Perwarth - Randegg qui sera

déplacée sur 1500 m. La réouverture est prévue pour octobre 1998.

### ÖBB : les 1012 en service

Les nouvelles locomotives de la série 1012 sont engagées depuis le début de l'année en service régulier pour la traction des trains de ferroutage Ingolstadt - Brennersee sur le tronçon Kufstein - Brennersee.



Construites à trois exemplaires à l'initiative de l'industrie autrichienne, ces trois machines devaient préfigurer la future locomotive universelle des ÖBB, apte aussi bien à la traction de trains de voyageurs rapides jusqu'à 230 km/h qu'à celle de trains de marchandises lourds.

Leur construction a été réalisée par SGP à Graz, avec équipement électrique Siemens (1012.001), ADtranz (1012.002) ou ELIN (1012.0003). Leur masse atteint 82,3 t.

Grâce à leur grande puissance de 6400 kW, les 1012 sont capables de remorquer des rames de 12 voitures à 220 km/h en plaine, et des trains de voyageurs ou de marchandises de 600 t en rampes de 28 ‰ à 100 km/h (lignes du Tauern, de l'Arlberg et du Brenner).

L'esthétique très réussie des 1012, dans la même lignée que celle des locomotives des séries 1822 et 1014, leur a valu d'obtenir - sans étonnement - le titre de la plus belle locomotive européenne en 1997.

Il est toutefois fort probable que ces engins ne soient jamais construits en grande série, vu la récente commande des 75 locomotives de la série 1016/1116 (voir *EN LIGNES* 33 page 10) basées sur la E152 DB.

## SLOVAQUIE

Les Chemins de fer Slovaques (ZSR) ont entamé un vaste programme de reconstruction de toutes les locomotives Diesel des séries 750, 753 et 754 (ex. séries 478.0, 478.3 et 473.4 des CSD), mieux connues sous le sobriquet de "masque de plongée" à cause de la forme particulière de leur pare-brise, qui n'est pas sans rappeler l'esthétique des automotrices série 900 de la SNCB! Les travaux concernent la reconstruction complète de la caisse, l'installation d'un nouveau moteur Diesel Pielstick 12 PA-4-185 de 1500 kW et d'une nouvelle transmission électrique. Seuls les bogies et le châssis de la locomotive ont en fait été conservés. La première machine reconstruite est sortie d'atelier en septembre 1997 et est renumérotée dans la nouvelle série 755.

➤ *La première machine reconstruite, la 755.001-5, présentée le 7 octobre 1997 lors d'une foire ferroviaire. On remarquera l'allure très futuriste de la caisse, affublée d'une livrée gris foncé.*

*Photo : Jaromir PERNICKA.*

➔ *Il y a un peu plus de deux ans, la compagnie anglaise "Railfreight Distribution" a repeint trois locomotives électriques Class 90 dans les livrées de trois réseaux de pays proches : DB (90129), SNCF (90130) et SNCB (90128)! Armand BEERLANDT a réussi à photographier la 90.028 (ex. 90.128) habillée de la livrée bleu-jaune des engins électriques de la SNCB, et baptisée "Vrachtverbinding" (freat connection), dans la gare de London-Euston, le 30 avril 1998.*



*La nouvelle 1012.003-8 des ÖBB à Kufstein, le 7 avril 1998. Photo : C. VANHECK.*



## ALLEMAGNE

### La catastrophe d'Eschede

Le rail allemand a connu le 3 juin dernier sa pire catastrophe de l'après-guerre. La rupture d'un bandage de roue au troisième essieu de la première remorque de l'ICE 884 München - Hamburg a provoqué le déraillement du train dans la petite gare d'Eschede, à 60 kilomètres au nord d'Hannover. Le bilan fut terrible : 96 morts et 123 blessés.

Contrairement aux ICE2, les remorques des ICE1 ne sont pas équipées de roues monoblocs classiques mais de roues bandagées d'un type assez inhabituel. Le bandage n'est, en effet, pas serti à chaud sur le voile de la roue, mais bloqué par un cercle caoutchouté pressé par un anneau métallique vissé dans le voile. Cette disposition a pour but de réduire le niveau vibratoire.

A partir du 6 juin, la DB retira tous ses ICE1 du service pour procéder à un contrôle par ultrasons de tous les bandages des remorques. Durant cette inspection, les ICE1 durent être remplacés par des rames tractées, la DB devant même demander l'assistance des CFF et des ÖBB pour trouver le matériel nécessaire. Dès le 18 juin, la rame Thalys 4343 fut même utilisée pour assurer les ICE 638/639 Hamburg - Köln - Bonn et retour. Elle ne resta toutefois pas longtemps en service en raison des fortes critiques des voyageurs quant au niveau de confort déplorable!

### Les ICE 2 en service...

La seconde génération de trains à grande



*A Düsseldorf, les voies de la ligne de Duisburg passent sous le bout des pistes de l'aéroport. Avec un peu de patience et un brin de chance, il est possible de saisir un croisement entre train et avion. C'était le cas le 10 mai 1998, lorsque l'atterrissage d'un Boeing 737 de la Lufthansa coïncida avec le passage de l'ICE 944 vers Köln, assuré par un ICE 2 dont la voiture-pilote est en tête de la rame. Photo : Christian VANHECK.*

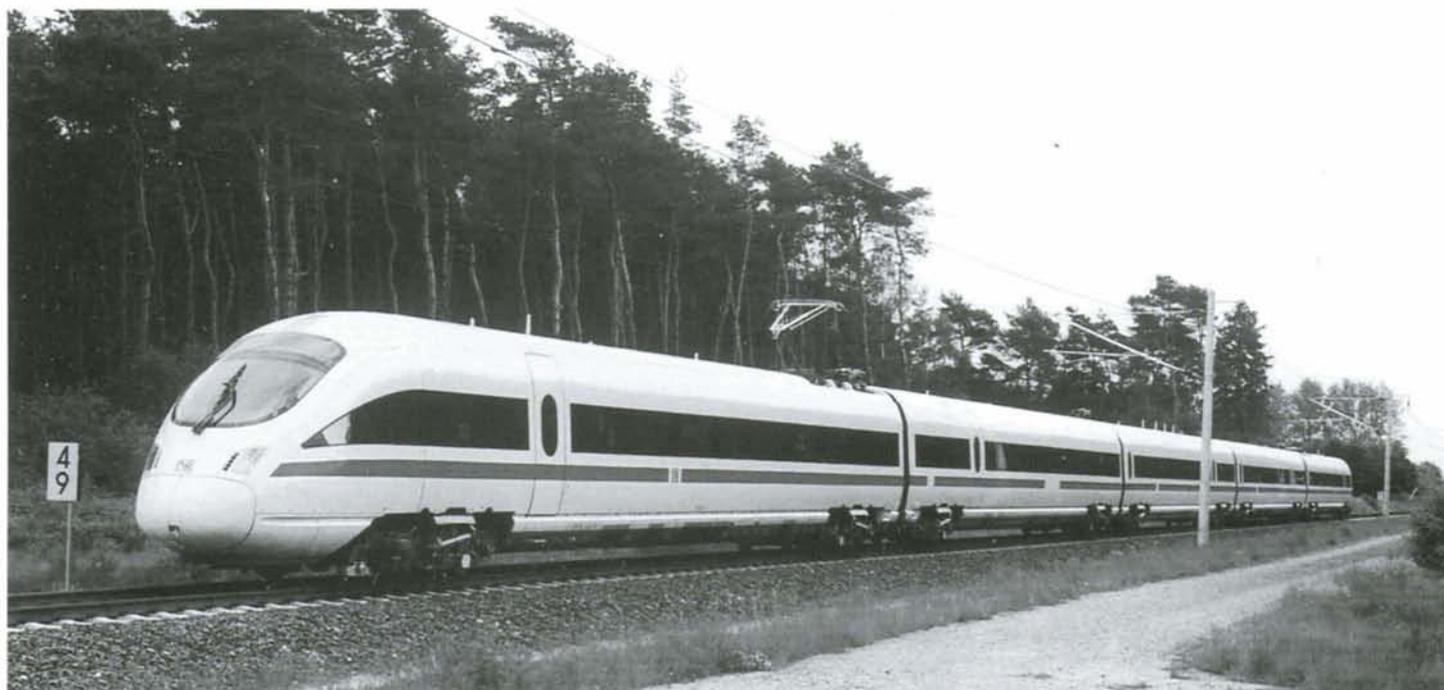
vitesse de la DB, les ICE 2, a été mise en circulation durant le service d'hiver 1997-1998. Contrairement aux ICE 1, il s'agit de rames courtes, formées de 8 véhicules : une motrice (numérotée dans la série 402), 7 voitures, et une voiture-pilote. Au total, la commande porte sur 44 rames. Leur capacité totale atteint 394 places dont 105 en 1ère classe. La motrice développe la même puissance que celles des ICE2 : 5000 kW. La vitesse maximale autorisée est de 280 km/h. Les ICE2 sont engagés progressivement sur Frankfurt-Bremen, München-Bremen, Bonn-Köln-Dortmund-Hannover-Berlin et Bremen-Hannover-Berlin.

### ... et les ICT au banc d'essai

La première rame ICT a entamé ses essais

au début de l'année sur le nouveau locodrome de Siemens à Wegberg-Wildenrath, près de Mönchengladbach, inauguré en 1996.

Grâce à leurs caisses inclinables, les ICT doivent permettre d'accélérer les liaisons intervalles sur les lignes sinueuses. Au total, 43 rames, dont 32 à 7 caisses (série 411 et 11 à cinq caisses (série 415), ont été commandées au consortium DUEWAG, DWA, FIAT et Siemens. La grosse différence par rapport aux ICE est la disposition de la motorisation. Celle-ci n'est plus concentrée dans des motrices comme sur les ICE1 et ICE2, mais répartie sur toute la rame à raison d'un moteur par bogie dans les 2ème, 3ème, 5ème et 6ème voitures (ICT 411) ou dans les 2ème, 3ème et 4ème voitures (ICT 415).



*Une rame pendulaire ICT (composée des voitures d'extrémité 415.081 et 415.581), à l'action sur le locodrome de Wildenrath, le 27 mai 1998. Photo : Yves STEENEBRUGGEN.*

La disposition des essieux des rames est la suivante : ICT 411 : 2'2' + 1A' A1' + 1A' A1' + 2'2' + 1A' A1' + 1A' A1' + 2'2'; ICT 415 : 2'2' + 1A' A1' + 1A' A1' + 1A' A1' + 2'2'. La capacité totale d'une rame 411 atteindra 381 places, dont 53 A, 304 B et 24 dans la voiture-restaurant.

D'une puissance de 4000 kW (ICT 411) ou 3000 kW (ICT 415), ces nouveaux trains pourront circuler à une vitesse maximale de 230 km/h. Ils seront d'abord engagés sur la relation Stuttgart - Zürich, et par la suite sur Berlin - Garmisch-Partenkirchen, Berlin - Stuttgart, Karlsruhe - Salzburg, Frankfurt/M - Dresden, Frankfurt/M - München, et Düsseldorf - Erfurt.

### **La régionalisation des services locaux entraîne la fin du service régulier vapeur à la DBAG**

Depuis quelques années, les Chemins de fer Allemands, la DBAG, cèdent la gestion du trafic local à des opérateurs privés ou aux autorités régionales. On dénombrait ainsi 110 exploitants privés ou régionaux en Allemagne fin 1997 et leur nombre ne cesse de croître. Selon les cas, ces exploitants utilisent les lignes de la DBAG ou des lignes concédées. Environ la moitié assure un service voyageurs.

Depuis le 24 mai 1998, la DBAG n'utilise plus de locomotives à vapeur en service régulier. Jusqu'à cette date, trois lignes à voie étroite étaient encore exploitées intégralement en traction vapeur par la DBAG :

- Freital-Hainsberg - Kurort-Kipsdorf; cette ligne est maintenant gérée par le "Verkehrsverbund Oberelbe", le TEC local. L'avenir de la vapeur y est malheureusement compromis : des autorails modernes seront livrés en 2000;
- Radebeul-Ost - Radeburg; ici aussi, le "Verkehrsverbund Oberelbe" prend la ligne en charge;
- Cranzahl - Oberwiesental. Cette ligne de montagne serpentant en bordure de la frontière tchèque est privatisée et devient le "Fichtelbergbahn". Dans un premier temps, l'exploitation sera encore assurée en traction vapeur.

## **DANEMARK**

### **Un nouveau privé : le PBS**

Le nouvel opérateur privé "Privatbahnen Sønderjylland" (PBS) a repris l'exploitation des lignes marchandises de Tønder - Niebüll (Allemagne) et Viborg - Løgstor. Dans ce but, il a acquis quatre "gros nez" des DSB : la MX 1030 et les MY 1110, 1124 et 1132, ainsi que trois locotracteurs à deux essieux. Deux autres MY (les 1107 et 1120) ont été acquises pour pièces. Le trafic venant de Niebüll (des automobiles pour Ribe, une à deux fois par semaine) est assuré en collaboration avec l'opérateur allemand NVAG qui fournit les locomotives. A terme, les locomotives du PBS vont circuler dans toute la partie ouest du Danemark.



*Le nouveau réseau privé danois PBS utilise des "gros nez" MY et MX rachetés aux DSB. PHOTO 35-06 ↑ La MY 1122 a reçu une nouvelle livrée rouge (cabines et nez) et blanc (parois latérales de la caisse). PHOTO 35-07 ↓ La MY 1132 a, quant à elle, été repeinte dans une décoration tricolore : bleu pour la première cabine, rouge pour la seconde, et blanc pour les parois latérales. Tønder, 7 mars 1998. Ph. : P. DE GIETER.*



*PHOTO 35-08 Comme annoncé dans notre précédent numéro, les dernières locomotives de la série 1200 des NS ont été retirées officiellement du service le 28 mars 1998. A cette occasion, les 7 dernières machines (1201, 1214, 1210, 1211, 1221, 1224, 1225) furent rassemblées en gare de Geldermarsen. Toutefois, dès le 30 mars, plusieurs 1200 ont été remises en service à la suite de pénurie d'engins moteurs! Ph. : P. DE GIETER.*

Depuis le 24 mai dernier, le roulement des 12 comprend deux journées sur les IC de la dorsale wallonne. Le 5 juillet, la 1203 entre en gare de La Louvière-Sud en tête du train 935 pour Lille-Flandres. On distingue à gauche, le bâtiment de la gare en voie d'achèvement. Photo : Bob STEPHENSON.



une journée de roulement au-delà du 28 septembre 1997, bien qu'elle fut initialement supprimée dans les projets.

49744 N167 : GZH 17.04 - LJD 18.47.  
44755 N167 : LJD 14.00 - FKR 15.56  
- loco 911 : service marchands Genti - Lille :  
Du lundi au vendredi :

MATERIEL MOTEUR - STATISTIQUES -	
St-Ghislain	FGH :
Gerardtsbergen	FGR A :
Hasselt	FHS :
Herentals	FHT :
Merelbeke	FKR :
Liège-Guillemins	FL :
Leuven	FLV :
Mechelen	FM :
Mouscron	FMG :
Frethun	Fr :
Antwerpen-Noord	FNND :
Antwerpen-Schijnpoort	FNZG :
Tongeren	FTG :
Zottegem	FZT :
Montzen	GMN :
Gent-Zeehaven	GZH :
Kijfhoek	KF :
Libramont	LBR :
Loco électrique à vide pour train...	LE :
Lille-Défilance	LJD :
Lille-Flandres	LF :
LNC	LNC :
Monceau	LNC :
Quévy	LQV :
Luxembourg	LUX :
Bertix	MBX :
Muzen	MIZ :
Stockem	MKM :
ne circule pas	N :
Kinkempois	NK :
Antwerpen-Oorden	OpW :
Overpelt-Werkplaats	R :
roule	rac :
racorodement	RG :
révision générale	RI :
révision intermédiaire	RIK1 :
première révision intermédiaire	RIK2 :
seconde révision intermédiaire	RZ :
rame vide du train (Diesel) ...	SE :
district Sud-Est	SO :
unité multiple	UM :
412 à 416 :	NK
628 à 640 :	FGR A → FGH
682 à 710 :	FSR → NK
711 à 717 :	FSD → NK
735 à 755 :	FSD → FHS
901 à 952 :	FHS → FSR
<b>démolition</b>	
081 (voiture AB) : Brugge, 06/1998	
<b>vente</b>	
ES 106 : Stoomcentrum Maldegem	
<b>abréviations</b>	
1 à 7 :	lundi au dimanche
AW :	Aachen-West
AM :	automotrice
ANC :	Anderlues-Cokerie
Belg. Basis :	Antwerpen Belgische Basis
Bett :	Bettembourg
Bm :	Binche
Blank :	Blankenberge
BlW :	Halén-Werkplaats
Bx :	Bressoux
Du :	Dudange
ER :	rame à vide du train (électrique) ...
Eup :	Eupen
Fam :	Familleux
FBM :	Bruxelles-Midi
FBN :	Bruxelles-Nord
FBPI :	Bruxelles-Petite Ile
FCL :	Châtelet
FCR :	Charleroi Sud
FDD :	Denderleeuw
FDN :	Oudenaarde
FEO :	Ronelt
FFO :	Forest-Midi
485 : 05-03-1998 (AM 96)	
486 : 12-03-1998 (AM 96)	
487 : 20-03-1998 (AM 96)	
488 : 01-04-1998 (AM 96) FHS	
489 : 09-04-1998 (AM 96) FHS	
490 : 24-04-1998 (AM 98) FHS	
501 : 20-05-1998 (AM 96) FHS	
502 : 22-05-1998 (AM 96) FHS	
503 : 26-05-1998 (AM 96) FHS	
504 : xx-06-1998 (AM 96) FHS	
505 : xx-06-1998 (AM 96) FHS	
506 : xx-06-1998 (AM 96) FHS	
507 : xx-06-1998 (AM 96) FHS	
508 : xx-07-1998 (AM 96) FHS	
509 : xx-07-1998 (AM 96) FHS	
1301 : 31-01-1998 FKR	
1302 : 31-03-1998 FKR	
1303 : 08-05-1998 FKR	
ES 510 : 05-1998 district SO (Mons)	
ES 511 : 06-1998 district SE (Jemelle)	
<b>radiations</b>	
5192 : 01-06-1998 (FHS)	
5520 : 01-08-1998 (NK)	
6290 : 01-08-1998 (LNC)	
<b>mutations</b>	
1201 à 1212 : FSD → FKR	
1901 : FBM → FKR	
166 à 168 : FKR → MKM	
221 à 240 : FKR → FGH	
261 à 264 : NK → FGH	
322 à 324 : MKM → FHS	
<b>livraisons d'engins neufs</b>	

Le nouveau service IC-IR 98 appliqué depuis le 24 mai dernier a eu des répercussions non négligeables sur l'utilisation du matériel, tant moteur que remorqué. Aussi allons-nous en exprimer - par série d'engin moteur et remorqué - les effets les plus importants ou intéressants. Sans exception, nous n'évoquons que les circulations dures.

## LOCOMOTIVES ELECTRIQUES

### série 11

● La 1181 est sortie de RG la 01-04-1998.

### série 12

● La série 12 est engagée dans le roulement B9 comportant 10 journées (911 à 920), dont la dernière est toujours assurée par une locomotive Diesel du type BB 67.400 de la SNCF. Contrairement à ce qui avait été écrit dans le EL 33, les BB 67.400 ont conservé

- **loco 912** : service marchandises : 2 allers-retours jusqu'à Frethun, dont un nocturne :  
42414 N67 : MIZ 12.31 - Fr 16.19  
42417 N67 : Fr 17.08 - FKR 19.48
  - **loco 913** : service marchandises entre Gent et Lille (de nuit).
  - **loco 914** : IC-C Oostende - Lille (trains 807, 830, 811, 834, 815, 838, 819, 842), rame réversible avec loco située côté Oostende.
  - **loco 915** : IC-D Liers/Herstal - Lille (trains 928, 908, 936, 916, 942, 922), rame réversible avec loco située côté Lille.
  - **loco 916** : service marchandises entre Gent et Lille :  
49729 N167 : LiD 07.20 - FKR 08.56  
44720 N17 : GZH 10.09 - LiD 12.02  
44833 N17 : LiD 13.25 - GZH 15.00  
40822 N17 : FKR 16.07 - LiD 17.42
  - **loco 917** : service marchandises entre Gent et Lille :  
44830 N167 : FKR 07.07 - LiD 09.03  
47723 N67 : LiD 10.17 - FKR 11.56  
47020 N67 : FKR 13.11 - LiD 14.55  
47727 N7 : LiD 16.17 - GZH 17.58
  - **loco 918** : IC-D Liers/Herstal - Lille (trains 926 (au départ de Mons) -907-933-913-939-919), rame réversible avec loco située côté Lille.
  - **loco 919** :  
TAA 1433 R2 : LiF 07.15 - FSR 09.07  
TAA 1430 R5 : FSR 19.58 - LiF 21.42  
Les autres jours : réserve.
  - **loco 920** : journée marchandises assuré par une BB 67.400 de la SNCF :  
44712 N17 : FKR 08.07 - LiD 09.52  
44721 N167 : LiD 11.10 - GZH 12.58  
44750 N17 : GZH 13.59 - LiD 15.43  
40835 N7 : LiD 17.11 - GZH 18.58
- Le samedi :
- **loco 911** : navettes voyageurs entre Mons et Aulnoye/Maubeuge en remplacement d'une automotrice du type 96 (trains 5700, 5709, 5710, 5713, 5714, 5719, 5720, 5725, 5728, 5737).
  - **loco 912** : service marchandises :  
42400 R6 : MIZ 16.09 - Kortrijk 17.53 (repart vers Frethun à 22.06)
  - **loco 913** : service marchandises entre Gent et Lille :  
44860 R6 : FKR 07.11 - LiD 09.03  
47723 R6 : LiD 10.17 - GZH 11.58  
44974 R16 : GZH 17.04 - LiD 18.47
  - **loco 914** : idem lundi au vendredi.
  - **loco 915** : IC-D Liers - Lille (trains 929, 910, 936, 917, 943), rame réversible avec loco située côté Lille.
  - **loco 916** : service marchandises entre Gent et Lille :  
49729 R6 : LiD 07.20 - GZH 08.57  
44720 N17 : GZH 10.09 - LiD 12.02  
44833 N17 : LiD 13.25 - GZH 15.00  
40822 N17 : FKR 16.07 - LiD 17.42
  - **loco 917** : service marchandises entre Gent et Lille :  
49731 R6 : LiD 08.18 - GZH 09.58  
41706 R6 : FKR 13.15 - LiD 14.44  
47727 N7 : LiD 16.17 - GZH 17.58  
49750 R6 : GZH 19.10 - LiD 20.54
  - **loco 918** : IC-D Liers - Lille (trains 905 (au départ de Mons), 931, 912, 938, 919, 945), rame réversible avec loco située côté Lille.
  - **loco 919** : réserve.
  - **loco 920** : (BB 67.400 SNCF) :  
44712 N17 : FKR 08.07 - LiD 09.52



Le 30 mai 1998, entrée en gare d'Amsterdam CS d'une navette "Sparne Express" Lovers Rail Haarlem-Amsterdam tractée par la 2551. La 2553 se trouve en queue de convoi comme véhicule. En attendant la livraison des voitures M2 supplémentaires rachetées à la SNCB et actuellement en révision dans un atelier français près de Cannes, la rame est composée de voitures ex. DB (deux Aum bleu et crème, une WRm (restaurant) rouge et une Am bleue). La seconde rame engagée sur cette relation est formée des voitures M2 auparavant utilisées sur le « Keukenhof Expres ». Photo : Christian VANHECK.

44759 R6 : LiD 11.24 - GZH 12.58  
44750 N17 : GZH 13.59 - LiD 15.43  
40837 R6 : LiD 17.07 - GZH 18.58

Le dimanche, 5 machines sont actives :

- **loco 913** : navettes voyageurs entre Mons et Aulnoye/Maubeuge (5700, 5709, 5710, 5717, 5720, 5725, 5726, 5735, 5742, 5745).
- **loco 914** : idem lundi au vendredi.
- **loco 915** : IC-D Liers - Lille (trains 928 (au départ de Namur), 909, 935, 916, 942, 923), rame réversible avec loco située côté Lille.
- **loco 916** : TAA 1433 LiF 07.15 - FSR 08.50 et TAA 1430 FSR 19.55 - LiF 21.34.
- **loco 918** : IC-D Liers - Lille (trains 905 (au départ de Mons), 931, 911, 938, 919), rame réversible avec loco située côté Lille.

### série 13

● La mise au point des 13 avance à petits pas. Fin juillet, cinq locomotives étaient livrées, les 1301 à 1305. Les 1303 et 1304 sont arrivées le 26 juin et la 1305 le 13 juillet. La prochaine machine qui sortira de construction sera donc la 3001 CFL.

Voici quelques faits marquants du déroulement des essais :

- durant les deux premières semaines de mai, essai de la 1302 sous 25 kV entre Oetrange et Wasserbillig (réseau CFL);
- le 8 mai, la 1301 a remorqué entre Mouscron et Blaton (2 allers-retours) un train d'essai composé de la voiture de mesures 00011 du service d'études du frein, et de 50 wagons Fes vides. Ce train circulait dans le cadre de la campagne d'essais pour la vérification des performances de freinage de la machine;
- afin de tester l'effort exercé par le panto sur la caténaire, la 1301 effectua les 19, 20 et 22 mai, plusieurs parcours entre

Merelbeke et Kortrijk, avec une rame de 6 voitures. La locomotive ne tractionnait pas, mais était en fait poussée par une 27 accouplée derrière la 1301;

- au début du mois de juin, avant son envoi en Belgique, la 1303 a été testée à la chambre climatique de Wien;
- durant la nuit du 22 au 23 juin : essais à 200 km/h sur la ligne 50A;
- du 25 juin au 31 juillet, des marches d'essai se sont déroulées entre Mouscron et Blaton (3 allers-retours), avec une rame de 6 voitures encadrées par les 1301 et 1302 (1304 à partir du 22/07).

Si tout va bien, les premières 13 pourraient être engagées en service régulier sur les IC-A Oostende-Eupen, dès le 27 septembre (service d'hiver).

Il semblerait que si les 13 se montrent fiables, la SNCB pourrait rapidement commander une seconde tranche, portant sur un lot de 25 à 35 machines, afin de bénéficier de prix attractifs tant que la chaîne de fabrication est en cours.

Vous trouverez une description technique détaillée des locomotives séries 13 SNCB - 3000 CFL aux pages 53 à 58 du présent numéro.

### série 15

● La 1505 est sortie de RI le 12-06-1998.

● Le roulement F9 de la série 15 comporte toujours 2 journées.

Du lundi au vendredi, la première machine assure deux allers-retours entre Eupen ou Welkenraedt et Oostende (IC-A 531-512-540-521).

La seconde 15 remorque le train P 7402 Welkenraedt 06.49 - Bruxelles-Midi 08.42 et 8402 Bruxelles-Midi 17.18 - Welkenraedt 19.09. Durant la période touristique, le train 8402 est prolongé jusqu'à Blankenberge (arrivée 09.50), avec retour à vide de la rame vers Forest-Voitures (Blankenberge 10.48 - FFO 12.20) afin d'assurer le 8402.

Les samedis et dimanches, une seule locomotive est active, avec la remorque des IC-A 529, 510, 538, 520.

● Il semblerait qu'en raison de la mise au point plus longue que prévue des nouvelles locomotives de la série 13, toutes les 15 subiront dans les prochains mois une nouvelle révision afin de prolonger leur existence jusqu'en l'an 2003. Elles pourraient ainsi se voir engagées sur les IR Liège - Luxembourg dès la mise en exploitation de la traction électrique sur la ligne 42 programmée pour mai 1999.

### séries 16/18

● Avec la suppression de l'EC "Memling" 34-35, le roulement D9 commun aux locomotives des séries 16 et 18, s'est vu réduire de 6 à 5 journées. Au programme, 5 allers-retours entre Oostende et Köln :

- loco 1 : IC 411 - 420 - 431
- loco 2 : IC 416
- loco 3 : IC 427 - 438
- loco 4 : IC 419 - 428
- loco 5 : IC 423 - 432

### série 18

● Les trois dernières 18 jouent les prolongations et donnent un sérieux coup de main aux locomotives de la série 16.

### série 20

● Les 2011 et 2014 sont sorties de RI respectivement le 23-06-98 et 06-05-98.

### série 22

● Les 2211 et 2220, les deux dernières 22 jaunes, sont ressorties de RG en décoration bleue, respectivement le 20-04-1998 et 10-06-1998. La 2247 est également sortie de RG le 01-04-1998.

N°	jaune	bleu
2201	03-12-1979	19-01-1990
2202	06-10-1978	07-03-1996
2206	28-10-1977	16-02-1992
2207	22-06-1978	22-11-1996
2209	18-01-1979	01-08-1994
2210	06-09-1978	16-06-1996
2211	10-10-1979	20-04-1998
2217	31-03-1980	09-02-1995
2218	11-08-1978	25-06-1992
2219	09-07-1980	radiée
2220	13-02-1980	10-06-1998
2222	09-11-1978	30-05-1996
2227	06-07-1979	09-06-1982

Le tableau récapitulatif ci-avant reprend les dates de changement de livrées pour les 13 machines ayant porté la livrée jaune.

● Depuis le 24 mai, le roulement des 22 a repris de la vigueur, avec la remorque de pratiquement tous les trains L entre Leuven - Mechelen et Gent, composés de rames de voitures M4.

### série 23

● Sont sorties de révision, les 2342 (LC : 28-05-1998), 2361 (LC : 19-06-1998) et 2376 (LT : 25-06-1998).

### série 25.5

● Le roulement des 25.5 se limite à une seule journée pour la SNCB. Il n'y a pas de service le dimanche :

- 42660 N17 MIZ 02.52 - Kf 04.48
- 44647 N17 Kf 05.35 - FNND 08.23
- 44833 R234 Essen 17.49 Kf 19.48
- 44833 R1 FNND 17.49 Kf 19.24
- 42661 N57 Kf 20.38 - FNND 22.18
- LE 42661 R6 FNZ/G 18.32 - Kf 19.48
- 42661 R6 Kf 20.38 - FSR 23.15

Quatre locomotives sont toujours louées à la compagnie privée néerlandaise Lovers Rail. Elles assurent depuis le 26 mai la remorque de trains entre Amsterdam et Haarlem (deux rames encadrées par deux 25.5).

### série 26

● La 2615 est sortie de RG le 07-05-1998.

### série 27

● Les machines suivantes sont sorties de RIK2 : 2706 (07-05-1998), 2720 (17-06-1998), 2731 (04-05-1998 + réparation après collision avec une grue à Fexhe en juin 1997), 2732 (07-04-1998), 2733 (23-04-1998), 2748 (14-05-1998), 2750 (12-06-1998).

## LOCOMOTIVES DIESEL

### série 51

● La 5105 est sortie de RI le 03-04-1998.

● La 5192, victime de la collision avec la 7101 survenue à Antwerpen-Noord, a finalement été mise définitivement hors service en date du 1er juin 1998. Voir également notre rubrique "Radiations".

● Cinq dépôts se partagent les 76 locomotives toujours en service, avec un total de 34 journées de roulement, soit 3 journées de moins qu'au précédent service.



*Une procédure originale d'acheminement de certains TAA à destination du sud de la France et de l'Italie via Luxembourg a été instaurée depuis le début du service d'été 1998. Le TAA 1375 Schaerbeek - Saint Raphaël - Ventimiglia est remorqué par une locomotive Diesel (à défaut de machine électrique disponible à ce moment de la journée), entre Schaerbeek et Bruxelles-Midi, où ce train rebrousse. La locomotive électrique, la 2005 le jour de la photo, prévue pour assurer la traction du train entre Bruxelles-Midi et Luxembourg est déjà accouplée en queue, sa présence étant indispensable pour assurer la fourniture en énergie électrique aux voitures. Cette méthode d'acheminement originale via la jonction Nord-Midi, traversée deux fois en pleine heure de pointe, a dû être imaginée pour répondre à la demande de la SNCF qui exigeait le classement en queue des wagons porte-autos sur le trajet français, d'autant plus que ce TAA dessert dorénavant la gare centrale de Luxembourg, ce qui nécessite également un rebroussement. Bruxelles-Nord, le 10 juin 1998. Texte et photo : Pierre BERCHEM.*

L'atelier de Schaerbeek n'a toutefois plus de roulement, les 7 machines n'assurant plus que des trains de travaux ou des parcours spéciaux.

### Antwerpen-Dam

série GA - 13 journées - 24 locos

Le roulement est resté assez similaire à celui du service d'hiver. Leurs principales destinations restent Aachen-West, Boom, Budel, Denderleeuw, Essen, Balen-Werkplaatsen, Neerpelt, Kallo, Kiel, Leuven, Mol, Muizen, Schaerbeek, Antwerpen-Noord.

Parmi les beaux services circulant de jour du lundi au vendredi, on retiendra les trains suivants :

- 47664 Neerpelt 09.20 - Budel 09.37
- 49663 Budel 10.30 - Mol 11.30
- 49665 Budel 14.29 - Mol 15.29
- 47239 Oord. 10.35 - AaW 14.24
- 47151 AaW 14.52 - Oord 18.00
- 41145 Belg. Basis 13.43 - AaW 17.13
- 40310 AaW 18.59 - FNND 22.19.

Le service du samedi ne prévoit que quelques mouvements entre les différentes gares marchandises d'Antwerpen (Noord, Schijnpoort, Kallo, Angola,...) et les trains :

- 49072 Wilmarsdonk 12.43 - FDD 14.50
- 47003 FDD 15.35 - FNND 17.30.

Le seul service du dimanche est le train 47024 Montzen 20.21 - FNND 22.50.

### Hasselt

série GB - 11 journées - 15 locos

Les 51 d'Hasselt sont principalement engagées vers Aarschot, Aachen-West, Balen-Werkplaatsen, Mol, Genk, Kinkempois, Kallo, Essen, Tessenderloo et Montzen. De jour, elles n'assurent pratiquement que des parcours locaux. Parmi les onze journées du roulement, trois ne concernent que des navettes dans le noeud industriel de Genk et vers Hasselt. Il n'y a plus de service régulier de jour vers Montzen et Aachen-West, à l'exception du train 47225 (Genk Ford 11.12 - Montzen 12.50) ne circulant que le jeudi.

### Merelbeke

série ZP - 6 journées - 17 locos

Le roulement des 51 de Merelbeke a chuté de 8 à 6 journées. En cause, la perte prévue de la remorque des trains réguliers de charbon vers la centrale électrique de Ruien. Leurs services se voient fortement morcelés, avec de nombreux parcours locaux vers Gent-Noord, Sas van Gent, Aalst, Kortenberg, Lessines, Leuven, Schaerbeek et Antwerpen. Par contre, elles se sont vues confier la remorque de plusieurs trains de voyageurs vers Geraardsbergen, Renaix et même Eeklo. Il s'agit de trains lourds circulant aux heures d'affluence du matin et du soir, du lundi au vendredi :

- Geraardsbergen - Gent : 1875, 1880
- Gent - Geraardsbergen : 1858, 1873



**PHOTO 35-09** Le juin 1998, la 5101 de Schaerbeek a assuré le transfert d'une rame Bénélux vide d'Antwerpen à Roosendaal. Photo : Pierre HERBIET.

- Gent - Renaix : 1956
- Renaix - Gent : 1978
- Gent - Eeklo : 767, 769 et 771
- Eeklo - Gent : 788 et 790.

Parmi les services marchandises intéressants, épinglons les trains de ballast 47676 N67 Quenast 14.48 - Schaerbeek 15.43 (service repris aux 51 de Schaerbeek) et 49679 N67 Schaerbeek 16.22 - Quenast 17.20.

Le samedi voit circuler 5 machines. Les deux premières effectuent des navettes entre Merelbeke, Gent-Zeehaven et Gent-Noord de 05.00 à 13.00; la troisième remorque le train 42922 Leuven 10.00 - Antwerpen-Cirkeldijk 11.40. La quatrième machine assure le planton à Antwerpen-Dam et la cinquième effectue une rotation Schaerbeek - Genk-Goederen (tôt le matin) et retour avec le train 55148 Genk-Goederen 13.53 - Schaerbeek 16.21.

Aucun service n'est prévu le dimanche.

### Monceau

série GN - 4 journées - 13 locos

- (service éventuellement assuré par des 59)
- loco 1 : desserte ligne 138 vers Acoz (2 allers-retours entre 07.00 et 13.30, à vide Jeumont 16.30 44727 17.22 Monceau

- loco 2 : réserve.

- loco 3 : FGH 10.00 77240 10.50 Ath 11.10 77264 12.01 FKR 12.50 77265 13.43 Ath (à vide) FGH 17.35 95550 18.05 LQV.

- loco 4 : R13 : GLI 08.32 38740 10.10 AnC 11.33 77121 12.00 Piéton à vide GLI 17.28 47014 19.10 Maubeuge. R245 : réserve + 47014 GLI 17.28 - Maubeuge 19.10.

**Le samedi :**

95585 Clabecq 11.46 - Monceau 12.51

**Le samedi et dimanche en période touristique :**

Maubeuge 07.22 6703 10.00 Blank 18.56 6753 22.18 Maubeuge.

### **séries 52-53-54**

● Les 52-53-54 sont engagées dans un seul graphique, resté pratiquement inchangé si ce n'est la suppression des 4 journées planton et l'augmentation de 16 à 17 du nombre de journées. Notons en particulier la remorque du train 49970 Dudelange 13.38 - Ronet 18.20 assuré le samedi en triple traction de Virton à Ronet! Elles assurent également de nombreux trains de travaux liés à la modernisation et à l'électrification de l'Athus-Meuse".



**Mission spéciale pour la 5305 le 21 mai : la remorque du train de désherbage entre Bruxelles-Midi et Flémalle-Haute. Le convoi passe à Laeken. Y. VAN STEENWINKEL.**

## Stockem

série GR - 17 journées - 31 locos

### Du lundi au vendredi :

- **GR 01** : Bett 07.41 **41912 N17** 12.35 Ronet 14.35 **47961 N17** 19.24 Bett.
- **GR 02** : aucun service de jour.
- **GR 03** : au départ de Ronet : desserte de Huy, Andenne, Marche-les-Dames.
- **GR 04** : aucun service de jour.
- **GR 05** : MKM 07.40 **76050 N67** (en UM) 08.33 Virton 09.05 **76054 N67** 09.14 racc. Cellulose des Ardennes à Hamoncourt.
- **GR 06** : MKM 14.38 **76042 N67** 15.03 Athus 16.08 **76041 N67** 16.43 MKM.
- **GR 07** : entre 06.00 et 13.00 : deux allers-retours Ronet - Yvoir.
- **GR 08** : MKM 08.33 **74040 N7** 09.03 Athus à vide Virton 15.00 **95548 N567** 16.41 Athus 19.10 **76083 N67** 19.10 MKM (R5 : Rodange 17.55 **76083** 19.30 MKM).
- **GR 09** : en UM avec GR 01.
- **GR 10** : à vide Feluy (R2 : Feluy 08.20 **48943** 10.12 Ronet, à vide Feluy) Feluy 17.29 **77321 N67** 17.29 LNC 18.34 à vide 19.50 Fam 19.50 **38720 N67** 19.58 Manage.
- **GR 11 et 12** : aucun service de jour.
- **GR 13** : réserve.
- **GR 14** : manoeuvres à LBR de 08.00 à 11.00 LBR 11.00 **95534 N67** 11.23 MBX.
- **GR 15** : Marbehan 09.22 **76081 N67** 09.41 MKM à vide Virton racc. Cellulose des Ardennes 16.00 **76055 N67** 16.10 Virton 16.32 **76051** 17.35 MBX.
- **GR 16** : entretien.
- **GR 17** : tous les jours : MBX **7680** Namur **6945** Houyet **RZ** Dinant **6946** Houyet **RZ** Dinant **6947** Houyet **RZ** Dinant **6948** Houyet **ZR** Ronet **8680** MBX.

### Autres services intéressants :

Le lundi : **36822** Ronet 12.00 - Fam 13.52.

Facultatif : MBX 12.19 **76062** 12.35 Jéhonville 13.45 **76063** 14.00 MBX.

### Le samedi :

- **GR01** : **41912** et **47961**
- **49970** Dudelange 13.38 - Ronet 18.20 (de Virton à Ronet : en triple traction!)
- **77650** Namèche 08.30 Kinkempois 09.00
- **55620** (en UM) MKM 09.03 Marbehan
- services voyageurs : MBX 6080 Dinant 6060 MBX (rame encadrée par deux locos).

### Le dimanche :

la série GR n'assure de jour que la traction des trains de voyageurs (GR 17 + 6080-6060 Bertrix-Dinant-Bertrix).

## série 55

- La 5531 est sortie de RI le 30-06-1998.
- La 5520 avariée à la suite d'un tamponnement survenu à Gouvy en novembre 1997, a été retirée définitivement du service le 1er août 1998 (voir notre rubrique "Radiations").
- Les 55 sont engagées dans quatre roulements dont une série spéciale pour les 55 TVM. Par rapport au service d'hiver, aucun changement notable n'est à signaler.

## Kinkempois

série ZE - 4 journées - 8 locos

Ce graphique pour les 55 à chauffage électrique a été réduit d'une journée. Les deux principales modifications sont la suppression de la remorque des TAC entre Arlon et Thionville et l'apparition de deux omnibus allers-retours entre Luxembourg et Kleinbettingen.

### Tous les jours :

- **ZE 01** : Liège **111** Lux **112** Liège **117** Lux **118** (ou **1138**) Liège **4022** Gouvy.
- **ZE 02** : Gouvy **7484 N67** Liers **7489 N67** Liège **118** Lux **120** Liège **125** Lux.
- **ZE 03** : Lux 06.14 **5946** 06.32 Kl 07.06 **5647** 07.27 Lux **110** Liège **115** (ou **1139**) Lux **116** Liège **123** Lux.

- **ZE 04** : Lux **108** Liège **113** Lux **114** Liège **121** Lux **122** Liège.

Signalons encore qu'une des machines assure, de nuit, des mouvements marchandises vers Chertal.

## Kinkempois

série GM - 8 journées

- **GM 01** : NK 15.23 **49605 N7** 15.53 Namèche 16.48 **76021 N67** Huy 17.01 à vide Andenne 18.50 **47634 N267** 19.42 NK.
- **GM 02** : planton.
- **GM 03** : navettes entre les différents raccordements de Cockerill et Chertal.
- **GM 04** : navettes GMN - AaW, et : AaW 10.04 **42174 N7** 13.05 FNZG 13.52 **42175** 17.08 AaW (R1 : **45204** GMN 09.52 - FNND 12.42).
- **GM 05 et 06** : navettes GMN - AaW N17.
- **GM 07** : Andenne 08.30 **47650 N67** 09.00 NK à vide Hasselt 17.40 **47975 R135** 21.36 Gouvy.
- **GM 08** : Marche-les-Dames 17.20 **47652 N67** 18.40 NK.

### Le samedi :

**44936** en UM : Gouvy 13.40 - NK 15.20.

### Le dimanche, il n'y a que deux services :

- NK 11.24 **44209** en UM 12.42 AaW 14.34 **45166** en UM 15.51 NK.
- Le second service est constitué par des navettes vers Chertal.

## Kinkempois

série ZO - 5 journées

Roulement pour les 55 équipées d'une chaudière. Depuis le 30 juin 1998, la desserte de Bullange (trains de grumes) ne s'effectue plus facultativement mais bien régulièrement du lundi au vendredi. Le nombre de journées de la série ZO est ainsi passée de 3 à 5 dès le 30 juin.

- **ZO 01** : Gouvy **7486 N67** Trois-Ponts **ZR 7486** **N67** Gouvy (R5 : à vide Bullange 10.30 **31492** 12.05 Trois-Ponts à vide Gouvy) Gouvy 13.37 **44936 N7** 15.28 NK 16.22 **15510 N67** 17.20 Liers.



Le 10 mai 1998 à 7 heures du matin, la 5523 quitte Bettembourg, après y avoir effectué un arrêt commercial fort matinal (et fort peu utilisé), le seul arrêt du TAA 1378 Ventimiglia - Saint Raphaël - Schaerbeek au Grand Duché. La 55 bleue a relayé une locomotive électrique française à Thionville (F) et restera en tête du train jusqu'à Arlon où elle cédera la place à une machine électrique SNCB qui acheminera le train jusqu'à sa gare terminus bruxelloise. Ces parcours de 55 bleues entre Thionville et Arlon via le triage de Luxembourg et vice-versa (TAA 1375) font désormais partie de l'histoire, car les relais de traction entre les machines électriques belges et françaises s'effectuent dorénavant dans la gare centrale de Luxembourg. Cette disposition est également d'application depuis le 24 mai 1998 pour les autres TAA reliant Schaerbeek au sud de la France et vice-versa via le Grand-Duché. Texte et photo : Pierre BERCHEM.

- **ZO 02** : Gouvy 7485 N67 (R345 : en UM avec ZO 03) Liège 4016 Gouvy (R67 : RZ 4022 Gouvy 18.00 - Liège 19.20)

- **ZO 03** : R345 (en UM avec ZO 02), ensuite Gouvy 7485 Liège 8483 N67 Gouvy

- **ZO 04 et ZO 05 (en unité multiple)** : N567 : Trois-Ponts 06.30 31490 07.55 Bullange 08.30 31490 09.50 Trois-Ponts 12.10 31491 13.35 Bullange 14.15 31492 15.40 Trois-Ponts 16.20 31492 17.14 NK.

Le samedi :

47654 Namèche 11.55 - NK 12.29.

Le dimanche, pas de service.

### série 62/63

● La 6251 est sortie de RI le 10-04-1998.

● La 6290 de Monceau a été définitivement retirée du service au 1er août 1998 (voir notre rubrique "Radiations").

● Les 62/63 sont engagées dans cinq roulements totalisant 49 journées, soit une de moins qu'à l'horaire d'hiver :

### Monceau

#### série ZT - 10 journées

- **ZT 01 à 05** : intégralité du trafic voyageurs sur la ligne 132 Charleroi - Couvin.

- **ZT 06** : au départ de LNC : desserte marchandises de Clabecq, Quenast et FGH (service éventuellement assuré par des 59).

- **ZT 07** : 44765 N167 Jeumont 08.55 - LNC 09.48 puis desserte de Manage et Feluy (service éventuellement assuré par des 59).

- **ZT 08** : desserte de Manage, Feluy, Braine-le-Comte, remorque du train de produits pétroliers 48941 entre Feluy (15.50) et Ronet (17.50) et du train 41912 Ronet 18.58 - Manage raccordement Axial 20.50.

- **ZT 09** : navettes entre Ath et Ghislenghien, ensuite : 77241 Ath 16.10 - FGH 17.20.

- **ZT 10** : navettes entre FGH et le raccordement Kemira (ligne 100).

Le samedi, en plus du trafic voyageurs sur la ligne 132, les 62 ne sont engagées que sur le train 67204 LNC 08.49 - FGH 10.00. Aucune prestation marchandises n'est assurée le dimanche.

### Merelbeke

#### série ZC - 15 journées

La série ZC regroupant les 62 pourvues d'une chaudière de chauffage concerne essentiellement le trafic voyageurs entre Geraardsbergen - Gent - Renaix, et Gent - Eeklo. Les 62 assurent toutefois du lundi au vendredi quelques nouvelles prestations marchandises dont les relais à Oudenaarde des trains de charbon amenés en traction électrique pour la centrale électrique de Ruien :

- 39930 Oudenaarde 06.37 - Ruien 07.00  
- 39931 Ruien 08.00 - Oudenaarde 08.52  
- 39932 Oudenaarde 09.15 - Ruien 09.40  
- 39933 Ruien 11.00 - Oudenaarde 11.51



*Le rapatriement vers l'atelier de Merelbeke de la 6206 accidentée à Renaix (voir EL 34), s'est déroulé le 20 mai dernier. Pour permettre ce transfert, la cabine de conduite démolie a dû être entièrement démontée! Photo : Philippe NOTTE.*

- 39934 Oudenaarde 11.55 - Ruien 12.20  
- 39945 Ruien 13.20 - Oudenaarde 14.05.

Au départ de Kortrijk, deux trains de desserte locale sont assurés vers Roeselare et Oudenaarde :

- 95650 Kortrijk 10.05 - Roeselare 11.00  
- 95651 Roeselare 12.20 - Kortrijk 12.45  
- 79130 Kortrijk 13.20 - Oudenaarde 14.21  
- 79131 Oudenaarde 14.42 - Kortrijk 15.19.

### Merelbeke

#### série GG - 7 journées

La série GG ne concerne que le trafic marchandises, limité quasiment à des mouvements locaux :

- **GG 01 à 04** : navettes entre Gent-Zeehaven, Merelbeke, Gent-Noord, Sas van Gent, et le port de Gent.

- **GG 05** : mouvements vers Brugge, Zeebrugge et Ramskapel.

- **GG 06** : trains locaux vers Aalst, Gent-Zeehaven et Gent-Rodenhuize.

- **GG 07** : uniquement de nuit, trains vers Kortrijk et Muizen.

Le samedi, seuls les trains 55934 Zeebrugge 10.18 - Brugge 10.33 et 55935 Brugge 11.14 Ramskapel 11.33 sont assurés. Il n'y a pas de service le dimanche.

### Hasselt

#### série ZH - 12 journées

La majorité des services concernent l'intégralité du trafic voyageurs entre Antwerpen et Neerpelt, et entre Hasselt et Mol. Elles remorquent également tous les jours durant la période estivale le train touristique 6712 Neerpelt 07.46 - Blankenberge 10.17 et 6762 Blankenberge 18.43 - Neerpelt 21.19.

En trafic marchandises, elles assurent les trains suivants (du lundi au vendredi) :

- 53220 Tessenderlo 16.33 - FNND 18.20  
- 42901 Angola 19.28 - Leuven 21.08  
- 42922 Leuven 10.00 - Cirkeldijk 11.40  
- 42921 Cirkeldijk 12.48 - Leuven 14.22  
- 62500 FNND 08.10 - Mol 09.42

- 72510 Mol 10.18 - racc. EMGO 10.53 Neerpelt 13.17

- 72514 Neerpelt 13.45 - OpW 13.54  
- 72515 OpW 14.42 - Neerpelt 14.55  
- 72511 Neerpelt 15.53 - Mol 16.30

### Kinkempois

#### série GU - 5 journées

Tous les jours, uniquement des navettes entre les différents raccordements de Cockerill, dont les trains de fonte en fusion circulant entre Ougrée, Seraing et l'aciérie de Chertal.

### série 70

● Le roulement des 70 reste inchangé, avec 3 journées (série RA) :

- **RA 01-02** : N67 : manoeuvres et dessertes des raccordements portuaires au départ de Kallo. Le samedi : retour des deux locos vers l'atelier d'Antwerpen-Dam (Kallo 12.10 - Dam 12.49).

- **RA 03** : N67 desserte et manoeuvres à Kiel et Boom :

- 62900 FNND 05.39 - Kiel 06.24  
- 72930 Kiel 07.10 - Boom 07.29  
- 72931 Boom 09.28 - Kiel 10.06  
- 72932 Kiel 11.38 - Boom 11.59  
- 72935 Boom 17.40 - Kiel 18.00  
- 52120 Kiel 18.37 - FNZG 18.53

### série 73

● Sont sorties de RG, les 7333 (20-05-1998), 7347 (20-04-1998) et 7368 (09-06-1998).

● Le dépôt d'Hasselt engage du lundi au vendredi 4 locomotives dans la série RB :

- **RB 01** : desserte du zoning industriel de Tessenderlo avec les trains suivants :  
- 74490 Hasselt 07.44 - Tessenderlo 08.55  
- 74491 Tessenderlo 13.35 - Diest 13.53  
- 74492 Diest 14.25 - Tessenderlo 14.44  
- 95441 Tessenderlo 16.59 - Hasselt 18.02

- **RB 02** : navettes dans le zoning industriel de Genk.
- **RB 03** : desserte locale au départ de Herentals :
  - 95440 Mol 07.40 - FHT 08.41
  - 72440 FHT 08.52 - racc. Transterm 09.00
  - 72441 racc. Transterm 09.20 - FHT 09.30
  - 72420 FHT 12.34 - Olen 12.44
  - 72421 Olen 13.14 - FHT 13.24
  - 72442 FHT 16.52 - racc. Transterm 17.00
  - 72443 racc. Transterm 17.52 - FHT 18.02
  - 52326 FHT 18.20 - Mol 18.44.
- **RB 04** : manoeuvres à Winterslag.

Le samedi, un train de locomotives circule toujours entre Mol et l'Atelier de Hasselt selon l'horaire suivant : Mol 09.26 - Hasselt 10.13, Hasselt 11.50 - Mol 11.43.

D'autres 73 sont également utilisées sur des services de manoeuvres à Hasselt et à Leuven.

### série 76

- Les 7608 et 7625 seront prochainement envoyées à l'atelier de Tilburg aux Pays-Bas pour révision de leur moteur Diesel. Il avait initialement été envisagé de radier la 7625.

- La location envisagée par Lovers Rail de quelques 76 ne se fera pas en raison du fait que les 76 ne sont pas équipées de l'ATB, dispositif indispensable pour circuler sur les voies des NS.

### série 82

- La 8249 est sortie de RG le 30-04-1998.

## AUTOMOTRICES ELECTRIQUES

### De nouvelles AM à l'étude

- Pour le futur réseau RER de Bruxelles, une nouvelle automotrice quadruple est à l'étude. Une tranche de 100 unités pourrait rapidement être commandée dès le début des travaux. Un nouvel atelier serait simultanément construit pour leur entretien, probablement à Schaerbeek.

### série 129-150 (Budd)

- Initialement, il était programmé de déclasser les automotrices Budd lors de l'application du service d'été. A cette fin, les entretiens furent suspendus dès le 24 mai. Mais, à la suite des difficultés rencontrées par la mise en oeuvre du nouveau service IC-IR 98, il a été décidé de postposer cette mesure jusqu'au prochain horaire d'hiver. En pratique, elles joueront plus que probablement les prolongations au moins jusqu'à la fin de l'année.

- La firme italienne ayant racheté les 142, 144 et 149, a par ailleurs pris une option



**PHOTO 35-10** La voiture intermédiaire de l'automotrice 405 portant l'inscription "Brussels Airport Express". Mons, 14 juin 1998. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

pour l'acquisition de cinq rames supplémentaires, toutes non modernisées. A noter que les trois premières rames seront mises en service sur le réseau privé du LFI (Società la Ferroviaria Italiana), exploitant, au départ de Arezzo, les lignes de Stia et de Sinalunga (voir EL 18 pages 16 à 20).

### série 151-270

- Les deux dernières automotrices vertes de la tranche 151 à 270, les 257 et 267, sont respectivement ressorties de RI en bordeaux, le 05-06-1998 et 17-06-1998.

### série 301-440 (Break)

- L'automotrice 405 est ressortie le 20 mai dernier de l'Atelier Central de Mechelen, décorée de l'inscription "Brussels Airport Express", apposée en grand sur les deux parois latérales de la voiture intermédiaire.

Tous les caractères sont de couleur bleue,

sauf les trois premières lettres de Airport, d'un graphisme différent et de teinte rouge. En outre, la silhouette d'un avion au décollage est dessinée en rouge après le mot Airport. L'ensemble de cette décoration est apposé à l'aide d'autocollants. Neuf autres automotrices Break devraient recevoir prochainement cette décoration.

#### **Rectification :**

Dans le EL 33 page 23, une inversion de numéros a été faite : c'est la 420 qui fut victime de la collision au passage à niveau d'Antoing le 27-10-1997 et non la 387 qui elle s'était "envolée" à Kaaskerke.

### série 441-490, 501-570 (AM 96)

- A la suite de fortes vibrations apparaissant au dessus de 100 km/h dans les voitures motrices pendant les périodes de traction, toutes les automotrices devront retourner à la BN à Brugge afin de recevoir des poutrelles de renfort dans le châssis.



**PHOTO 35-11** Depuis le 25 mai, les Break sont désormais visibles en semaine dans la gare frontalière de Quévy, avec les nouveaux IR-J Quévy - Bruxelles-National-Aéroport. Le 29 mai, le train 3707 assuré par les 321 + 348 attend l'heure de départ à Quévy. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

● Depuis le changement d'horaires, les AM 96 sont apparues sur la dorsale wallonne, entre Herstal et Lille, et assurent les trains suivants :

**du lundi au vendredi :**

Herstal - Lille : 930\*, 935  
 Lille - Herstal : 909, 918, 921  
 Tournai - Lille : 931, 932, 937, 938, 940, 941, 4933  
 Lille - Tournai : 910\*, 912, 914\*, 915, 920, 929, 4918

**le samedi :**

Liers - Lille : 904, 906, 927, 928, 930\*, 932, 933, 934, 935, 937, 939, 940, 941, 942, 944  
 Lille - Liers : 907, 908, 909, 911, 913, 914, 915, 916, 918, 920, 921  
 Tournai - Lille : 926  
 Lille - Tournai : 923

**le dimanche :**

Liers - Lille : 927, 929, 930, 932, 933, 934, 936\*, 937\*, 939, 940, 941, 943\*, 944  
 Lille - Liers : 904, 906 (3 AM), 907, 908, 910, 911, 913, 914, 915, 917\*, 918\*, 920, 921, 922

\* = 2 AM accouplées

En dehors de ces services, les AM 96 assurent tous les IC-C entre Antwerpen et Kortrijk ou Lille, et tous les IC-E Knokke/Blankenberge - Hasselt. Au fur et à mesure de leur livraison, les AM 96 monocourant (501 à 570) sont uniquement engagées sur les IC-E.

**série 600-700**

● Un nouvel accident grave s'est produit le 30 avril sur la ligne 125 à Bas-Oha. Peu avant le passage de l'IR 2144 Namur-Liège, une partie de la falaise jouxtant la ligne s'est éboulée, obstruant complètement les deux voies. L'automotrice 663 assurant le 2144 n'a pu s'arrêter avant l'énorme tas de roches. Par miracle, elle ne s'encastra pas dans l'amas de pierres, mais l'escalada! La première voiture s'est immobilisée au sommet de l'éboulis, en équilibre instable. Si les conséquences pour l'infrastructure furent très importantes - la ligne n'ayant été que partiellement remise en service sur une voie le 4 mai à 16.00 - il n'y eut heureusement que quelques blessés légers.

● La modernisation de la 606 prend tout doucement forme. Ainsi, tous les châssis des fenêtres ont été remplacés. Le pare-brise occulté du compartiment haute tension (voiture B) a été entièrement supprimé comme ce fut le cas sur les automotrices postales 961-975 lors de leur transformation.

**série 961-975 (Postale)**

● Une seconde AM postale, la 965, est sortie de RI le 26 juin 1998, repeinte dans la nouvelle décoration comme la 968.

● services assurés par les automotrices postales (uniquement les parcours de jour), pas de service le week-end :



La voiture B de l'automotrice 663, en équilibre instable au sommet de l'éboulis. Bas-Oha, 1er mai 1998. Photos : Guy SMETZ et Marc GRIETEN.



- 15101 FBPI 07.13 - Berchem 08.06
- 15102 FBPI 15.28 - Berchem 16.12
- 15107 Berchem 13.55 - FBPI 14.48
- 15108 Berchem 19.59 - FBPI 20.48
- 15111 FBPI 07.16 - Gent-St.P. 07.58
- 15112 FBPI 15.16 - Gent-St.P. 15.58
- 15117 Gent-St.P. 14.07 - FBPI 14.43
- 15118 Gent-St.P. 19.29 - FBPI 20.43
- 15121 Gent-St.P. 10.02 - Berchem 11.04
- 15122 Gent-St.P. 16.39 - Berchem 18.01
- 15125 Berchem 11.37 - Gent-St.P. 12.38
- 15126 Berchem 18.36 - Gent-St.P. 19.38
- 15131 FBPI 07.22 - FL 09.00
- 15132 FBPI 15.22 - FL 16.40
- 15137 FL 13.10 - FBPI 14.52
- 15138 FL 19.10 - FBPI 20.52
- 15141 FBPI 07.10 - FCR 08.12
- 15142 FBPI 15.25 - FCR 16.35
- 15147 FCR 13.30 - FBPI 14.37
- 15148 FCR 19.19 - FBPI 20.32

**AUTORAILS DIESEL**

**série 44**

● Contrairement à ce qui avait été prévu, l'atelier de Merelbeke a conservé ses 44, lesquels sont toujours utilisés pour assurer le service voyageurs sur la ligne 82 Aalst - Burst. Comme nouveauté, on trouve la prolongation du train 7978 Aalst 12.26 - Burst 12.42 jusqu'à Zottegem 12.58, puis retour à vide à Burst en vue d'assurer le 7979 Burst 13.34 - Aalst 13.50. Ce sont toutefois toujours des rames tractées qui assurent les trains du matin et du soir, les 44 n'étant généralement utilisés que sur les trains circulant vers 12.00-13.00.



**PHOTO 35-12** Le train P 7879 Aalst - Zottegem marque l'arrêt à Hillegem, le 29 mai 1998. Photo : William BOECKX.

Un parcours à vide entre Aalst et Merelbeke est toujours prévu du lundi au vendredi selon l'horaire suivant :

Aalst 09.10 - Merelbeke 09.38

Merelbeke 11.20 - Aalst 11.50.

La mutation des 44 vers Stockem est toute-fois toujours attendue.

### série ES 100

- L'autorail ES 106 a été vendu au SCM et a rejoint Maldegem en juillet 1998.

## VOITURES

### I4

- Sept voitures I4 ont été mises hors service par le PV n° 2 de 1998, le 21 avril 1998. Il s'agit des 13.202, 13.203, 13.205, 13.206, 13.207, 13.208 et 13.209 (cette dernière est destinée au futur musée SNCB). Il ne subsiste ainsi que 8 voitures à l'effectif, toutes placées en réserve.

### I6-I10

- Les voitures internationales du type I6 et I10 ont vu leur utilisation s'intensifier sur des trains P en trafic intérieur. Voici le roulement de ces rames et leur composition théorique :

**rame M61 de FBM** (9 B I10 + 1 A I10 + 1 B I6)

N67 : Landen 7310 FBM 8310 Landen

**rame M62 de FBM** (1 A I10 + 6 B I10 + 1 B I6)

N67 : FGH 7800 FBM RE 8256 FBM 8256 FM 8803 Mons

**rame M61 de FSD** (2 A I6 + 5 B I10)

R : FSD 415 Köln 424 FSD

- rames M65 et 66 de FSD** (il s'agit de deux rames composées de 1 A I6 + 3 B I10 accouplées en renfort (sauf pour les IC 522 et 527) et engagées sur un roulement de deux jours) :

N67 : FSD 507 GWK 537 FSD 522 GWK 527 FSD 514 Eup 542 FSD

R67 : FSD 522 GWK 527 FSD.

**rame M69 de FSD** (rame de 4 B I10 accouplée en renfort)

N67 : FSD 415 Aachen 424 FSD

R6 : FSD 517 Eup

R7 : FBM 540 Eup 532 FSD 517 Eup.

**rame M70 de FSD** (rame de 3 B I10 accouplée en renfort)

N67 : FSD 419 Köln 428 FSD.

Les 35 voitures B climatisées sont utilisées dans les trains internationaux suivants :

- 5 dans la rame M61 assurant les IC 415/424 FSD-Köln;
- 2 dans l'EN 224/225 FSD-Wien;
- 2 dans l'INT 498/499 FBM-Basel;
- 2 (en livrée Memling) dans l'INT 295/296 FBM-Basel;
- 1 dans le 298/299 FBM-Luxembourg;
- 1 dans l'EC Iris 96/97 FBM-Chur;
- 1 (en livrée Memling) dans l'INT 102/103 FBM-Luxembourg;
- 2 (en livrée Memling) dans l'EC Vauban

90/91 FBM-Milano. Une 3ème voiture est incorporée dans le 91 jusqu'à Luxembourg, retour dans le 296;

- les autres voitures sont en réserve.

- La SNCB envisage de transformer cinq voitures I10 B : quatre en RESTO et une en voiture bar-dancing (pour remplacer la SR 01).

- C'est finalement à partir du 15 mai que les I10 ont été engagées sur les relations IR Liège-Luxembourg en remplacement des M4 (le premier train à bénéficier des I10 fut l'IR 123 quittant Liège-Guillemins à 19.18). Les rames sont composées de deux voitures B, d'une A et d'un fourgon Dms avec logo "vélo". Seuls les trains P restent assurés en M4.

### I11

- Depuis le 24 mai, tous les IC Charleroi-Sud - Antwerpen-Centraal sont composés uniquement de voitures I11. Les voitures M4BD ont été remplacées par des voitures-pilotes I11. Toutes les rames sont toujours encadrées par deux locomotives série 21 ou 27. A noter que, lorsque les pupitres de conduite seront montés dans les voitures-pilotes, les trains resteront encadrés par deux locomotives, du fait que seules les machines de la série 13 seront aptes à fonctionner en réversibilité avec les I11.

### K4

- Les voitures K4 forment un total de 8 rames gérées par la gare de Schaerbeek. Elles sont engagées du lundi au vendredi sur des trains P reliant la capitale à Châtelet, Tournai, Mouscron, Quévy, Binche, Oostende et Leuven.

**M45 et M49** (ces deux rames circulent dans un roulement de 2 journées) :

FSR 7519 FTY 08.43 ER 7519 10.30

FSR 8802 LQV RE 7741 LVR RE 7741

Bin 7741 FSR 8741 Bin RE 7519 FSR



**Le train P8803 Mechelen - Mons, composé 8 voitures I6/I10, photographié à son passage à Forest-Midi le 15 juin 1996. Photo : Christian DOSOGNE.**



**PHOTO 35-13** Depuis le 16 mai, tous les IR Liège-Luxembourg et retour sont composés de voitures du type I10. Le 20 mai, l'IR 119 à destination de Luxembourg, approche de Vielsalm. La voie B vers Liège est hors service depuis le 17 mai. Photo : A. DEFECHEREUX.

**M46** : FCL 7724 MTB RE 8721 FSR  
8721 FCL

**M47** : FSD 7002 FLV 7314 FFO RE 8007  
FSR 8007 FSD

**M48** : FCL 7721 FSR 8720 FCL

**M50** : FCL 7725 FSR RE 8725 FVV 8725  
FCL

**M51** : FCL 7101 FSR 8103 FCL

**M52** : FTY RE 7520 FMC 7520 FSR  
8511 FTY

## M5

● Les voitures M5 forment un total de 13 rames gérées par les gare de Schaerbeek (8) et Bruxelles-Midi (5). Elles sont engagées selon le roulement suivant :

**Bruxelles-Midi N67 :**

**M90** : Huy 7405 FBM 8405 Huy

**M91** : LJ 7602 FBM 8600 LJ

**M92** : LJ 7600 FBM 8602 LJ

**M93** : FTG 7364 FBM 8362 FTG

**M94** : FL RE 7401 Waremmes 7401 FBM  
8401 GWK ER 8401 FL

**FSR N67 :**

**M90** : Mou 7515 FSR 8512 Mou

**M91** : FGRA 7474 FSR 8574 FGRA

**M92** : FDN 7903 FSR 8904 FDN

**M93** : LK 7906 FSR 8905 LK

**M94** : FCL 7723 FM 7258 FBM RE 8724  
FM 8724 FCL

**M95** : FZT 7904 FSR 8903 FZT

**M96** : FSR RE 7230 FNC 07.40 7230  
08.25 FBM ER 7230 FSR - réserve

**R67 en période touristique**

**M91** : LL 6705 Blank 6755 LL

**M93** : FTG 6713 Blank 6763 FTG



Depuis le 25 mai, les voitures du type K4 fréquentent de manière régulière la ligne 96. Ici, le P8741 Schaerbeek - Binche descend du viaduc de Lot sur la ligne 96N, le 12 juin 1998. Photo : Christian DOSOGNE.

## Resto

● Vu l'étréoussesse de l'effectif des voitures Resto, la SNCB loue depuis cet été deux voitures-buffet des NS. En pratique, 4 Resto sont utilisés conjointement avec une voiture NS :

**RESTO 1** : 1375/1378 R357 FSR - St. Raphaël

**RESTO 2** : 1177/1170 R5 FSR - Ventimiglia

**RESTO 3** : R5 : 1290/1291 FSR - Rimini,  
R3 : 1486/1487 FSR - Irun

**RESTO 4** : 1481/1484 R135 : FSR - Port-Bou

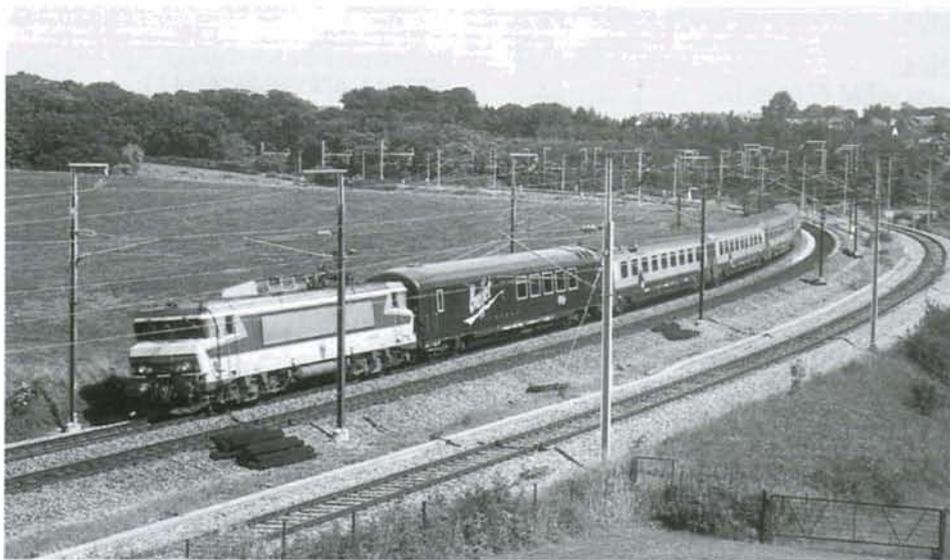
**BUFFET NS** : EC 90/91 R FBM - Basel

La seconde voiture NS assure la réserve.

## fourgon Dms

● Le roulement international ne prévoit plus l'utilisation que de 6 fourgons Dms. Trois, aménagés pour le transport de vélos, sont incorporés dans les rames assurant les IR Liège-Luxembourg. Deux autres sont incorporés dans les INT 499/498 de Bruxelles-Midi à Bâle. Le sixième fourgon est utilisé dans la rame assurant l'IC 415/424 Oostende - Köln. Des fourgons Dms peuvent toutefois remplacer des voitures-pilotes I11 défectueuses ou entrant en atelier pour montage de leur poste de conduite.

En trafic intérieur, un seul Dms est utilisé. Il est incorporé dans les IC 527/522 Welkenraedt - Oostende et retour.



Afin d'assurer tous les services de voitures-restaurants prévus dans les roulements pendant la haute saison d'été 1998 avec une certaine aisance, la SNCB a été obligée de louer aux NS deux voitures-buffet. C'est ainsi que le samedi 13 juin, une voiture-buffet des NS figurait dans la rame de l'EC 91 Vauban Bruxelles - Milano, apportant ainsi un cachet original à cette composition déjà fort colorée. Détail piquant, les voitures Resto de la SNCB tout comme les voitures-buffet des NS sont d'anciennes voitures du type Grill-Express de la SNCF transformées! Sur la photo, on aperçoit l'EC "Vauban" remorqué par la BB 15052 de la SNCF à Fentange, à quelques kilomètres au sud de Luxembourg où la ligne 6 Luxembourg - Bettembourg-frontière est encore en tronc commun avec la ligne 4a. La ligne à voie unique située à droite de la photo permet d'atteindre Wasserbilibig (et la frontière allemande) en quittant la gare centrale de Luxembourg par le sud.

Photo et texte : Pierre BERCHEM.



**PHOTO 35-14** Afin de pallier aux problèmes de capacité rencontrés à Antwerpen, un nouveau train P (7230) composé d'une rame de M5 (M96 de Schaerbeek) a été mis en marche quelques jours après le 24 mai, entre Antwerpen et Bruxelles-Midi. Le 4 juin, ce train, remorqué par la 2713, attend l'heure de départ à Antwerpen-Centraal. Seules les trois voies situées à droite (8, 9 et 10) sont encore en service. Alain DEFECHEREUX.

## Wagons

● De nouveaux wagons pour le transport de coils du type Shimmms 3614D7, analo-

gues aux 3614D6, sont en cours de livraison à la SNCB. Leurs châssis sont construits par l'Atelier Central de Cuesmes, et montés sur des bogies construits par Arad en Roumanie. Le parachèvement des wagons est réalisé par l'Atelier Central de Gentbrugge. Les 50 unités sont numérotées 31 88 4670 401 à 450, et peintes dans la nouvelle couleur verte de B-Cargo.



Un des nouveaux wagons Shimmms 3614D7 pour transport de coils, non achevé, en partance pour Gentbrugge. Mons, 10 avril 1998. Roger CRKELAIRE.

## INFRASTRUCTURE

### ligne 36C

La nouvelle gare de Bruxelles-National-Aéroport ouverte le 1er mai dernier, a officiellement été inaugurée quelques jours plus tard, le 25 mai.

Située perpendiculairement par rapport à l'ancienne gare, elle dispose de trois voies à quais d'une longueur de 385 m. Elle est accessible par un nouveau tracé d'une longueur totale de 1600 m dont les 1000 derniers mètres sont établis en tunnel en passant sous la piste d'atterrissage 07.

Du 1er au 23 mai, la ligne fut exploitée uniquement sur la voie B (voie normale de l'Aéroport en direction de Zaventem), le temps d'araser le talus, de niveler la plateforme, de poser et d'électrifier la nouvelle voie A, ce qui fut réalisé de justesse pour le 24 mai.

## ligne 42

Afin de permettre la poursuite des travaux d'électrification, la circulation sur la ligne 42 a été interrompue entre Aywaille et Trois-Ponts du 2 mars au 24 juin, ainsi que les 30 juin, 1er et 2 juillet, du lundi au jeudi de 08.15 à 15.30 et les vendredis de 08.30 à 13.30. Des autobus assuraient un service de substitution entre les deux gares, avec des retards moyens de 15 minutes. Comme il n'est pas possible d'effectuer des remises en tête à Aywaille, les IR 115 à 120 étaient encadrés par deux machines.

C'est à partir du dimanche 17 mai que la section Trois-Ponts - Vielsalm a été mise à simple voie par la suppression de la voie B. Durant ce week-end, les trains ont été remplacés par des autobus entre Gouvy et Trois-Ponts pour permettre le placement d'un nouvel aiguillage à la sortie de Vielsalm vers Trois-Ponts.

Le week-end des 13 et 14 juin fut mis à profit pour réaliser d'importants travaux de signalisation à Trois-Ponts ainsi que la pose d'un nouvel aiguillage implanté après le tunnel de Trois-Ponts vers Vielsalm. Le service des trains a également été remplacé par des autobus. Le train saisonnier 1139-1138 Zandvoort-Luxembourg et retour a été dévié par les lignes 43 et 162, remorqué intégralement en traction électrique.

Les courbes de la voie A entre Trois-Ponts - Vielsalm seront prochainement ripées de façon à pouvoir augmenter la vitesse autorisée.

Signalons encore que, du 22 juin au 3 juillet, sauf le week-end, l'IR 4022 (dernier train au départ de Liège pour Gouvy), a été remplacé par un autobus sur tout son parcours; l'arrivée à Gouvy était prévue à 01.25 au lieu de 00.22...!

➤ **Zaventem, 23 mai 98.** Les derniers réglages sont effectués sur la caténaire de la nouvelle voie A de la ligne 36C à l'aide de l'automotrice ES 202, tandis que l'automotrice 905 quitte l'aéroport en direction de Bruxelles.  
Photo : Bob STEPHENSON.

➔ Dans la soirée du samedi 30 mai, un nouveau pont en béton a été chargé sur un wagon dans la cour à marchandises de Trois-Ponts, à l'aide de la grue "Juliette" du train de relevage de Kinkempois. Durant la nuit du 30 au 31 mai, celui-ci a été placé à Roanne-Coo à hauteur de la BK 51. Ce petit pont destiné aux piétons et cyclistes a été coulé sur place, à Trois-Ponts.  
Photo : Peter VAN GESTEL.



*Suite à l'interruption complète de la circulation des trains sur la ligne de l'Amblève pour cause de travaux d'électrification durant le week-end des 13 et 14 juin, les INT 1139 et 1138 Eindhoven-Luxembourg et retour ont été détournés entre Rivage et Luxembourg via les lignes de l'Ourthe et du Luxembourg. Sur ce cliché réalisé le 13 juin, on voit l'INT 1138 traverser, sans y marquer l'arrêt, la gare d'Arlon. A Marloie, ce train quittera la ligne 162 pour parcourir l'intégralité de la ligne 43. Il s'agit probablement de la première fois que ce train est remorqué en traction électrique sur tout son parcours. Derrière la 2113, on reconnaît le fourgon-vélos des NS ainsi qu'une voiture-buffet, la nouveauté de la saison d'été 1998 pour ce train devenant ainsi le train de prestige de la liaison Liège - Luxembourg. Texte et photo : Pierre BERCHEM.*



## ligne 50A

C'est durant le week-end du 1er au 3 mai dernier que fut assemblé le troisième et dernier pont au-dessus du canal du Schipdonk à Landegem. Cet ouvrage de 86 m de longueur, 10,2 m de largeur, et d'une masse de 651 t, permettra le passage des deux voies rapides de la ligne 50A. Durant son montage, la voie B fut interdite à la circulation, le trafic étant reporté sur la voie A. Les trains locaux furent remplacés par des bus entre Gent-St.P. et Aalter, tandis que les IC faisaient un arrêt supplémentaire à Aalter pour assurer les correspondances. C'est une grue géante qui a procédé à l'assemblage des différents éléments du pont, en les faisant passer au-dessus de la voie B. Les travaux de pose des deux voies rapides étaient déjà bien entamés avant la construction du pont. Enfin, c'est le 15 mars qu'a été mis en service le nouveau bâtiment de la gare, et le 11 mai les deux nouveaux quais.

Pour rappel, ces travaux ont pour but de porter le gabarit du canal du Schipdonk à 1350 tonnes. Le passage de la ligne 50A au-dessus du canal à Landegem constituait un des principaux goulots d'étranglement tant en largeur qu'en hauteur. C'est ainsi qu'il fut décidé, en 1983, de remplacer l'ancien pont par un ensemble de trois nouveaux ouvrages. Les premiers travaux débutèrent en 1986 avec la construction de deux nouveaux ponts à simple voie établis parallèlement de part et d'autre de l'ancien ouvrage. En 1994, débuta l'aménagement de l'assiette des deux nouvelles voies, construites en remblai et mises en service le 24 novembre 1996.

L'ensemble des travaux de Landegem, dont l'investissement global s'élève à un demi milliard de francs, dont 25 millions pour la nouvelle gare, s'inscrivent également dans le programme de mise à quatre voies de la ligne 50A entre Gent et Brugge. La pose des troisième et quatrième voie devrait débuter en 2001. Tous les passages à niveaux seront supprimés et la vitesse portée à 200 km/h. La fin des travaux est attendue pour 2010.



Après 18 ans d'interruption, le service voyageurs a été rétabli entre Boom et Puurs. Ici, le train inaugural en gare de Puurs le 19 mai 98. Photo : Geert MAES.



L'assemblage du troisième pont à Landegem, le 2 mai 1998. Photo : Marc GRIETEN.



PHOTO 35-15 Depuis le mois de juillet, la ligne 165 Bertrix - Libramont est désormais flanquée de poteaux de caténaire. Le 15 juillet, un train de travaux tracté par la 6274 opère à Recogne. Photo : William BOECKX.

## ligne 52

Fermée depuis le 1er juin 1980 afin de permettre les travaux d'élargissement du canal maritime, la section Boom-Puurs (4,5 km) de la ligne 52 a finalement été rouverte au trafic voyageurs le 25 mai dernier. Depuis le début du mois de mai, à titre d'essai, les

trains L Antwerpen - Boom étaient déjà systématiquement prolongés jusqu'à Puurs, mais à vide. L'inauguration officielle s'est déroulée le mardi 19 mai. Durant les allocutions, on a pu entendre le souhait d'établir un point d'arrêt à Ruisbroek et d'établir un service le week-end. Le public pu faire connaissance de la ligne le vendredi 22 mai.



Des rames tractées circulent dorénavant sur la ligne 52. Le 22 juin, le P8250 Antwerpen - Puurs-St. Niklaas, tracté par la 2514, franchit le pont au-dessus du Rupel. E. GOENS.

Plus de 4000 personnes ont ainsi été transportés gratuitement entre Boom et Puurs. L'investissement global de la réouverture, l'électrification et la modernisation de la ligne s'élève à 275 millions de francs.

### **ligne 165 Bertrix - Athus**

Les travaux d'électrification continuent leur progression. Au début du mois de juillet, la seule section encore dépourvue de poteaux se situait entre Bertrix et Florenville.

### **Antwerpen-Centraal**

En prélude aux travaux de creusement du tunnel ferroviaire sous Antwerpen et la construction d'une gare souterraine sous l'actuelle gare, le faisceau de voies de garage situé dans le triangle des lignes 12/25/27A entre Berchem et Antwerpen-Centraal a été désaffecté et immédiatement démonté en avril dernier.

Dès le 25 mai, lors de la mise en place du nouvel horaire, seules les voies 8, 9 et 10 d'Antwerpen-Centraal ont été maintenues en service pour permettre la construction de la gare provisoire, entraînant d'énormes problèmes d'exploitation, malgré la déviation des trains de la ligne 15 (IR de Neerpelt) vers Antwerpen-Oost et la limitation de bon nombre de trains locaux à Berchem. Selon le planning des travaux, les voies 1, 2 et 3 renouvelées devraient être remises en service le 19 septembre, tandis que la voie 4 sera maintenue pour les trains de travaux. En novembre, on procédera à la démolition des maisons de la Korte Kievitstraat (rue située à droite des voies en entrant à Antwerpen-Centraal, juste avant le domaine du Zoo). Le creusement du tunnel sous la gare débutera en 1999 et sous la ville en septembre 2001.

### **Liège-Guillemins**

Le chantier de construction de la nouvelle gare de Liège-Guillemins a débuté au mois de juin. Les premiers travaux concernent le réaménagement du gril d'entrée côté



**PHOTO 35-17** La nouvelle gare de Welkenraedt en cours de parachèvement. A gauche de celle-ci, on voit la gare actuelle et un morceau de la toute première gare. Photo : William BOECKX, 21-06-1998.



**PHOTO 35-16** Au début de l'année, le château d'eau situé à Bruxelles-Petite Ile, dans le triangle formé par les lignes 28, 28/1 et 96B, a été démoli. Le 16 avril 1996, la rame de l'INT 1181 était transférée de Bruxelles-Midi à Forest-Midi par la 2801. DEFECHEREUX.

Bruxelles, afin de construire le tunnel qui doit permettre aux trains venant de Liège-Palais de passer sous la ligne 36 et de déboucher à droite de la gare du côté de la colline de Cointe. Le tunnel actuel permettant aux trains venant de Bruxelles de se diriger vers Verviers ou Visé sans cisailler les voies vers les lignes 43 et 125, sera de ce fait supprimé. Le nouvel emplacement de la gare se situera à +/- 150 m de l'actuelle gare, en direction d'Angleur. Elle a été conçue par un architecte espagnol. Une voûte monumentale de verre et d'acier, de 220 m de longueur, surplombera la gare.

## **DIVERS**

### **Nouveaux horaires IC-IR 98**

La mise en vigueur des nouveaux horaires le 24 mai dernier n'a pas été sans poser d'énormes problèmes, principalement de capacité et de régularité. Les principaux points noirs relevés furent les gares d'Antwerpen-Centraal (où le nombre de voie est limité à 3 au lieu de 10 et la gare de Berchem absolument pas conçue comme gare de correspondance à grande capacité), Dendermonde, Denderleeuw et Leuven.

L'allongement du temps de parcours entre Leuven et Bruxelles de 16 à 23 minutes en vue des très importants travaux de quadruplement des voies, a provoqué pas mal de récriminations de clients qui sont des milliers à voyager journalièrement sur cette ligne. Il faut préciser que le nombre de trains a quasiment doublé sur cette section. L'utilisation intensive du matériel, l'augmentation de la densité des circulations et la multiplicité des itinéraires, ont rendu le réseau beaucoup plus sensible aux perturbations. Le moindre incident ou retard se répercute en cascade sur une grande partie du réseau. C'est ainsi qu'un retard sur les lignes 125 et 130 (dorsale wallonne) se répercute sur les lignes 124 ou 161, puis sur la ligne 25 (et même 12 jusqu'à Roosendaal!)

ou jusqu'à Kortrijk pour certains IC Liège - Namur - Bruxelles dont la rame est immédiatement réutilisée pour assurer des trains P vers Poperinge. De même, un retard sur la ligne 37, et ce sont les voyageurs des lignes 96 et 97 qui en font maintenant les frais.

Devant le mécontentement des usagers, le monde politique a sévèrement critiqué les dirigeants de la SNCB, allant même jusqu'à demander la démission d'Etienne Schoupe. Parmi les hommes politiques les plus virulents, certains ont déjà oublié qu'ils sont responsables du désastreux plan de restructuration appliqué le 3 juin 1984, et qu'ils sont donc en bonne partie responsables de ce que la SNCB s'est vue contrainte d'élaborer un nouveau service avec des moyens insuffisants tant en matériel qu'en personnel. Il faut pourtant admettre que ce nouveau plan de transport n'est pas mauvais du tout, des adaptations devant simplement être faites afin de pouvoir réduire les retards, par exemple en allongeant les temps d'arrêt dans les gares terminus de manière à résorber les retards éventuels, et en adaptant la capacité des trains à la demande réelle.

Devant cette situation, la direction de la SNCB a instauré un comité de crise dès le 26 mai, et a déjà apporté de nombreux ajustements d'horaires et de capacité des trains de pointe.

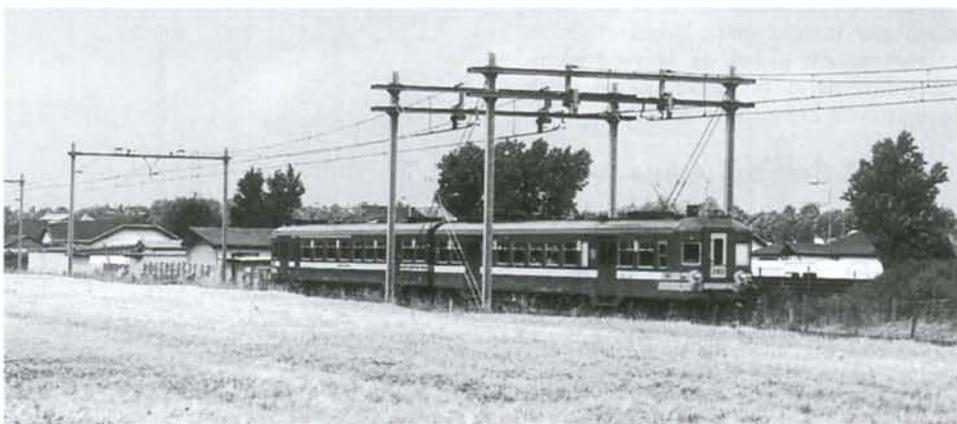
Le Conseil d'Administration de la Société a en outre pris plusieurs décisions lors de sa séance du 18 juin :

- afin de compenser les désagréments causés par le lancement du nouveau plan IC/IR 98, une réduction de 10 % sur le prix de la carte-train sera offerte au mois de septembre aux clients qui ont subi des difficultés;
- meilleure information de la clientèle concernant les retards ligne par ligne;
- renforcement du service de médiation;
- création d'une journée du chemin de fer afin de familiariser le public avec les techniques et l'organisation ferroviaire;
- des adaptations seront introduites dès l'entrée en vigueur de l'horaire d'hiver le 27 septembre, sur base des enseignements tirés de l'expérience des nouveaux horaires.

- des adaptations ponctuelles seront déjà introduites dès le 1er septembre, par exemple pour répondre aux problèmes spécifiques de la clientèle scolaire;
- des adaptations plus importantes seront introduites lors de l'entrée en vigueur des horaires du service d'été, le 24 mai 1999. Elles seront basées sur une analyse précise des besoins de la clientèle reposant sur une enquête réalisée auprès de celle-ci, sur l'expérience acquise sur une plus longue durée du plan IC/IR; elles tiendront compte des moyens disponibles en infrastructure et en matériel roulant.

Côté matériel roulant, voici les compositions et trajets intéressants, nouveaux ou particuliers :

- IC-D Liège - Lille : 3 types de matériel assurent le service : 27 + M4 (limitée à Tournai avec correspondance pour Lille en AM 96), 12 + rame réversible de M4 renouvelées, ou des AM type 96;
- IC-F Quiévrain - Bruxelles - Verviers : rames réversibles 21 + M4 renouvelées (loco située côté Quiévrain, toutes les rames ne sont toutefois pas réversibles);
- IC-H Schaerbeek - Mouscron : rames réversibles 21/27 + M4 renouvelées (loco située côté Mouscron);
- IC-J 2128 Luxembourg 05.27 - Bruxelles-Midi 08.24, est prolongé vers De panne (A. 10.10) et Oostende (A. 09.48) avec scindage à Gent-St.P. Il s'agit d'un des plus longs parcours assuré sur le réseau (+/- 370 km);
- IC-M Bruxelles - Namur - Liège/Dinant : AM série 300. Certains trains circulant aux heures de pointe sont toutefois remplacés par des rames tractées 21/27 + M4 obligeant les voyageurs vers Dinant de changer de train (cas des trains 2536 et 2537 au départ de Liège et 2508 au départ de Bruxelles). Les 2435, 2536 et 2537 sont en outre prolongés au delà de Bruxelles-Midi jusqu'à Poperinge (2435) ou Kortrijk (2536, 2537) via Gent en tant que P8001, P8005 et P8008. Il en va de même des 2407, 2508 et 2509 originaires de Gent-St.P. ou de Poperinge (2509) et circulant jusqu'à Bruxelles avec respectivement les numéros



Depuis l'entrée en vigueur du plan IC-IR 98, les relations cadencées directes IC entre Maastricht et Knokke et vice-versa ont été remplacées par une relation L à cadence horaire entre Liège-Palais et Maastricht et par une relation IR Antwerpen - Liège-Guillemins prolongée toutes les deux heures jusque Maastricht sans le moindre arrêt intermédiaire. Toutes ces relations entre Liège et Maastricht sont dorénavant assurées par des automotrices doubles classiques, ce qui représente une certaine diminution du niveau de confort. Le 17 juin 1998, la 240 assurant le train L 5383 Maastricht - Liège-Palais franchit pantographe abaissé "l'écluse" de Gronsveld située à quelques kilomètres à peine au sud de Maastricht. Texte et photo : Pierre BERCHEM.

- P7001, P7004 et P7008 (il s'agit là d'exemples type d'utilisation rationnelle du matériel mais qui rend très fragile la ponctualité);
- IR-c Antwerpen - Hasselt - Liège - Maastricht : AM doubles classiques;
- IR-f Kortrijk - Mechelen : 22 + M4;
- L Mechelen - Leuven : 22 + M4;
- L Mons - Aulnoye : AM 96, sauf le week-end où le service est assuré par une 12 + rame réversible de M4 renouvelées;
- L Charleroi - Manage - La Louvière - Piéton - Charleroi : AM série 900;
- L Liège-Palais - Maastricht : AM doubles classiques.

### Horaires TGV

Le nouveau service pour les TGV n'a subi que quelques modifications concernant des adaptations d'horaires et la prolongation du TGV 9536 FBM (départ 11.25) jusqu'à Perpignan (arrivée 19.09) (retour : 9575 Perpignan 11.38 - FBM 19.58).

### Service des 215 DB en Belgique

Le roulement GS des locomotives Diesel de la série 215 de la DB conduites par des conducteurs SNCB de Montzen et de Hasselt a été remanié et est passé de 5 à 4 journées.

On ne trouve plus aucun service vers Antwerpen. Le plus gros du travail est constitué par d'innombrables mouvements sur le tronçon frontalier entre Montzen et Aachen-West. A part ces navettes, on trouve le jour les trains suivants :

- 49226 N167 AaW 10.30 - GKF 12.22
- 49236 N167 AaW 08.25 - GKF 10.10
- 47229 N167 GKF 10.34 - AaW 12.41
- 47231 N67 GKF 14.14 - AaW 16.36
- 47237 N67 GKF 17.22 - AaW 18.55
- 45164 N67 GMN 16.42 - NK 17.37

Le lundi, elles assurent également les trains suivants :

- 45162 GMN 11.35 - NK 12.21
- 55128 NK 18.30 - Bx 18.56
- 64410 NK 20.05 - GKF 21.40



Depuis le 24 mai, les 215 de la DB ne circulent plus au-delà de Genk en service régulier. Jusqu'au samedi 23 mai, deux 215 circulaient chaque samedi jusqu'à Antwerpen, et repartaient en fin d'après-midi en UM vers Aachen. Deux images du passé : ci-dessus à gauche : le 16 mai 1998, deux 215 côtoient une 73 et des 76 à l'atelier d'Antwerpen-Dam. Photo : Marijn VOCKE. A droite : PHOTO 35-18 Le dernier 42177, remorqué par les 215.025 et 215.026, à Antwerpen-Schijnpoort, le 23 mai 1998. Photo : Kristof AVONDS.



Depuis le 24 mai dernier, les 1800 CFL assurent des omnibus Luxembourg-Arlon. Le 13 juin, le train 5913 attend l'heure de départ en gare d'Arlon. Photo : Tanguy BADIE.

Le samedi, le seul parcours au-delà de Montzen est réalisé en tête du 40208 Montzen 17.30 - Kinkempois 18.21.

Le dimanche, elles n'assurent que le 40200 AaW 12.22 - NK 13.50 (retour à vide).

### Service des 1800 CFL

Les locomotives de la série 1800 des CFL sont engagées dans un roulement comportant 15 journées. Peu de changements notables sont intervenus. Elles relient toujours Luxembourg, Dudelange, Stockem, Arlon, Metz, Trier, Wasserbillig, Troisvierges, Ronet, Esch, etc. La nouveauté est le prolongement à Arlon de trois omnibus Luxembourg - Kleinbettingen du lundi au vendredi :

- 5932 Lux 12.15 - Arlon 12.40
- 5913 Arlon 13.43 - Lux 14.08
- 5934 Lux 14.15 - Arlon 14.40
- 5915 Arlon 15.43 - Lux 16.08
- 5936 Lux 16.15 - Arlon 16.40
- 5917 Arlon 16.43 - Lux 17.40

Le samedi : 5932-5913.

- Autres services intéressants :
- 47973 N17 (UM) FEO 02.14 - Du 09.69
  - 49950 N67 (UM) Lux 20.33 - FEO 01.32
  - 49970 N67 (UM) Du 13.38 - Ro 18.34
  - 47971 N17 (UM) FEO 23.10 - Du 04.30
  - 42208 R24 Metz 18.05 - Bet 19.27
  - 41912 R17 Bet 07.41-FEO 12.35
  - 49206 R7 Metz 11.53 - Stockem 14.42

En trafic voyageurs, elles assurent encore les trains suivants :

- 769 N67 Lux - Troisvierges
- 3049, 3057 Lux - Trier Hbf
- 3052, 3058 Trier Hbf - Lux

La quinzième journée est toujours assurée par une CC 72000 de la SNCF dont voici les circulations de jour (circule uniquement du mardi au samedi) : Stockem 06.54 47913 09.49 Thionville à vide Stockem 10.40 44947 13.00 Woippy à vide Metz.

### Les bons résultats de 1997

L'année 1997 aura été un bon cru pour la SNCB puisqu'elle enregistre une progression dans tous ses domaines d'activité.

Le nombre de voyageurs a subi une hausse de 1,3 %, correspondant à 6.984 millions de voyageurs/km (+ 2,9 %) et à une recette de 16.433 millions de francs (+ 6 %). Le nombre de billets à prix plein a connu une hausse de 10,7 % en voyageurs/km et de 15,5 % en produits. On note la progression des formules spéciales suivantes :

- Pass : + 6,7 %;
- billets Week-end : + 6,3 %;
- B-Excursions et Evénements : + 13,4 %;
- "Un jour à la mer / en Ardenne : + 25 %;
- formules promotionnelles de fin d'année : + 63,8 %
- carte-train Reflex (travailleurs à temps partiel) : + 72 %.

Du côté du trafic à grande vitesse, Thalys enregistre une hausse du nombre de voyageurs/km de 22 % et Eurostar de 16,5 %. Thalys et Eurostar représentent 38 % des recettes et 46 % du trafic voyageurs international.

Le trafic des marchandises par wagons complets s'est élevé à 7.465 millions de tonnes/km, soit une progression de 3 % et une recette de 11.377 millions de francs (+ 4,1 %). L'industrie lourde est toujours à la base de l'activité avec 56 % des tonnages par kilomètre transportés. Parmi les hausses appréciables, on trouve : le transport de produits métallurgiques vers les Pays-Bas (+ 108 %), la France (+ 39 %), l'Allemagne (+ 17 %), le Grand-Duché de Luxembourg (+ 18 %), en transit (+ 45 %) et en trafic intérieur (+ 29 %).

ABX réalise des résultats très positifs avec un chiffre d'affaires de 2.870 millions de

francs (+ 14 %). Le nombre d'envois a été de 6.691 millions, soit une hausse de 17 %.

### ABX rachète THL

ABX a repris les activités du transporteur allemand Thyssen Haniel Logistics/ Bahntrans (THL), plaçant ainsi la SNCB parmi les 10 entreprises les plus importantes dans ce secteur en Europe.

En acquérant THL, ABX est maintenant directement présente dans six pays européens (Belgique, Allemagne, Luxembourg, Pays-Bas, Suisse et Espagne), renforce sa position tant à l'import qu'à l'export et devient pour l'overseas (distribution d'envois dans le monde entier par voie aérienne ou par maritime) l'interlocuteur pour le réseau mondial de THL. ABX offre au monde maritime belge un éventail de transport complet via le concept du service "de A à Z", qui obtient ainsi un large éventail de possibilités vers l'hinterland européen.

Le groupe THL emploie plus de 7.900 personnes. Son infrastructure totalise un million de m<sup>2</sup> d'entrepôts et d'aires de transbordement et 217 sites répartis sur les cinq continents.

THL couvre une soixantaine de sociétés dans le monde, réparties en cinq secteurs d'activités: Euro-Groupage (comprend la société Bahntrans, le numéro un du marché de la messagerie en Allemagne), Euro-Logistic (services de stockage et de préparation de commande), Euro-Carrier (distribution par camions), Inland Waterway Shipping (transport fluvial par barge), Air/Ocean Freight (transport aérien et maritime, avec des bureaux en Europe, Asie, USA, Canada, Amérique du Sud, Japon, Afrique du Sud, Arabie Saoudite, Israël et Australie).

# Le PFT : 10 ans déjà

## Si nous devons faire un bilan...

Après 10 ans d'existence, le PFT peut se vanter de sauvegarder la collection privée de matériel la plus riche du pays. C'est également le PFT qui possède le plus grand nombre d'engins moteurs historiques en état de marche autorisés à circuler sur le réseau SNCB. Même le « Patrimoine historique » de la SNCB ne dispose pas d'autant d'engins en ordre de marche...

## Les débuts...

Au commencement, il n'y avait rien. Rien qu'une bande de copains que l'intérêt de la chose ferroviaire avait rassemblé et qui, animés du désir de faire autre chose que de simples photos ou mener des discussions de salon, décidèrent de mettre leurs idées en pratique.

Tout débuta en 1984, lorsque trois de ces amateurs plus audacieux décidèrent d'allier leurs efforts et économies pour sauvegarder un autorail de la série 49. Le choix se porta sur le 4906 retiré du service en juillet 1984 à Montzen. Sa remise en état fut menée à bien par une petite poignée de bricoleurs dans l'atelier d'Haine-St.Pierre. Il fut restauré dans sa version des années '50, en deux tons de verts, et retrouva son ancien numéro : 553.29. A l'issue des travaux, l'engin fut dirigé vers Mariembourg où il reprit du service sur la ligne de Treignes. Au début de 1988, il est entièrement passé aux mains du PFT qui, auparavant, en détenait seulement un tiers des parts.

Devant le succès de la restauration du 4906, quatre autres amateurs comptant parmi les futurs membres fondateurs du PFT, acquirent en juin 1986 l'autorail 4618 du dépôt d'Haine-St.Pierre.

Cet engin fut restauré à l'atelier de Bruxelles-Midi, dans sa version des années '50, avec caisse entièrement vert foncé, deux phares blancs par face, et renuméroté 554.18.

En 1987, tandis que des tractations étaient entreprises pour le rachat d'un autorail de la série 43, la remorque à deux essieux 732.10 de Bertrix fut acquise.

1988 fut une année clé. C'est en effet le 14 mai qu'eut lieu le premier voyage organisé par les futurs membres fondateurs du PFT : un parcours d'adieu inoubliable aux locomotives de la série 204 et aux voitures internationales du type II. Cette organisation bouleversa entièrement le concept de tous les voyages organisés jusqu'alors par d'autres associations, même à l'étranger! Il visait à recréer, l'espace d'une journée, l'ambiance ferroviaire d'antan non seulement quant aux lignes parcourues mais également au matériel utilisé.

C'est également en 1988 que se concrétisa le rachat de l'autorail 4333, choisi parce qu'il était un des rares à avoir conservé son aménagement pratiquement d'origine, avec des panneaux en bois. Le financement de son acquisition nécessita le rassemblement des économies de huit amateurs, tous bien sûr futurs membres fondateurs du PFT. Peu après, l'autorail Brossel 551.26 fut égale-

ment sauvegardé par deux de ces amateurs.

Le point commun à toutes ces acquisitions et organisations était l'action prépondérante de Pierre Herbiet. Sans son inébranlable dynamisme et sa compétence extrêmement approfondie tant en matière technique qu'historique, le PFT n'aurait jamais existé!

## La naissance du PFT

Devant l'ampleur que prirent les ambitions de ce groupement d'amateurs, tant pour gérer, restaurer et exploiter ce patrimoine, que pour financer de nouvelles acquisitions et organiser de nouveaux voyages, il était devenu indispensable de fonder une association afin d'acquiescer la personnalité juridique et de mettre en place une organisation plus rigoureuse, autant en raison de problèmes d'assurance et de responsabilité vis à vis des tiers, que dans l'optique de nos futurs rapports avec la SNCB. C'est ainsi que parurent au Moniteur Belge du 11 août 1988 les statuts de ce qui allait s'appeler officiellement Patrimoine Ferroviaire Touristique - Toeristisch Spoor Patrimonium.

L'organisation de voyages et la publication de divers ouvrages allaient permettre au PFT de disposer de fonds afin de mener à bien les buts qu'il s'était fixés : restauration et sauvegarde de matériel.

Dès ce moment, les activités se développèrent tous azimuts, les voyages tenant le haut du pavé : les simples balades en "pétrole" étaient devenues de véritables voyages organisés, attirant une foule de plus en plus nombreuse, séduite par la nouveauté et la qualité du produit.

On compta jusqu'à 450 participants ! La raison d'un tel succès ? Elle tient selon nous en seul principe : se mettre à la place de l'amateur, et lui offrir ce que nous aurions nous-même souhaité. C'est pourquoi nous avons toujours essayé d'organiser des périples commémoratifs en l'honneur d'une série d'engin ou d'une ligne dont le déclin se faisait inexorablement sentir, de sélectionner les parcours les plus intéressants, établissant les horaires en fonction de la position du soleil, prospectant les abords des lignes parfois plusieurs semaines auparavant pour déterminer les endroits les plus propices aux prises de vue. Les organisateurs n'ont jamais hésité à payer de leur personne pour débroussailler les talus, confectionner les fameux "lunch-packets" aux petites heures, aménager les voitures, remuer ciel et terre pour arriver à présenter au public un beau parallèle de véhicules (pensez au rassemblement des automotrices postales à Schaerbeek en 1989 !).



**PHOTO 35-19** Le 553.29, ex. 4906, fut le premier engin restauré par les futurs artisans du PFT. Il est vu ici à Ecaussines-Nord, sur la défunte ligne 106, le 2 mai 1987. VDH.

Les suivis en bus furent une autre idée unanimement appréciée : plutôt que d'imposer aux amateurs des débarquements acrobatiques et dangereux qui auraient fait perdre beaucoup de temps, il nous avait paru plus intéressant de les amener directement à pied d'oeuvre, allant même jusqu'à répartir les participants selon le type de prise de vue, vidéo ou photos. L'organisation en fut difficile ; il y eut inévitablement des rendez-vous manqués...

Du côté du matériel, les débuts furent marqués par une utilisation intensive du matériel moteur SNCB, que nous allions jusqu'à repeindre complètement, voire même remodeler des éléments de carrosserie. Ainsi, pas moins de 11 engins de la SNCB passèrent dans les mains du PFT : 204.003 (5403), 204.004 (5404), 201.001 (5930), 210.034 (6034), 201.010 (5910), 5919, 212.144 (6244), 120.002 (2802), 202.017 (204.003), 228.531 (531), 6501 (7501). L'ambiance était indescriptible, autant parmi les barbouilleurs que dans certains bureaux de la rue de France... On s'en souvient encore.

Au fil des ans et des acquisitions, on retrouva de plus en plus en tête des trains spéciaux le matériel appartenant à l'Association.

Le succès suscite la jalousie ! Certaines personnes qui nous considéraient avec condescendance ou amusement tant que nous arpentions les lignes secondaires en autorail, y virent bientôt une menace pour ce qu'elles estimaient être leur monopole. Nous ne nous étendrons pas sur les coups



**PHOTO 35-20** Le 14 mai 1988, les futurs membres fondateurs du PFT organisèrent le fameux voyage d'adieu aux locomotives de la série 204. A cette occasion, elles furent présentées en diverses versions (dont une à simples phares!), les 204.003 et 204.004 ayant été repeintes pour la circonstance. A Bertrix, un parallèle rassembla les quatre 54 existantes; de gauche à droite, les 5401, 204.003, 204.004 et 5407. Pierre HERBIET.

bas que nous portèrent certaines personnes; cela serait leur donner une importance qu'elles n'ont pas.

### Le matériel

Après les premières acquisitions (553.29, 554.18, 732.10, 4333 et 551.26), apparut notre premier gros engin : la locomotive 6077 rachetée en 1989. Entièrement restaurée dans sa version d'origine, elle reprit du service dès mars 1992.

En septembre 1989, grâce au bénéfice engendré par la parution du livre "Les Chemins de Fer Belges en couleurs", le PFT put acquérir la célèbre voiture-buffet 11.901, tant appréciée lors des voyages.

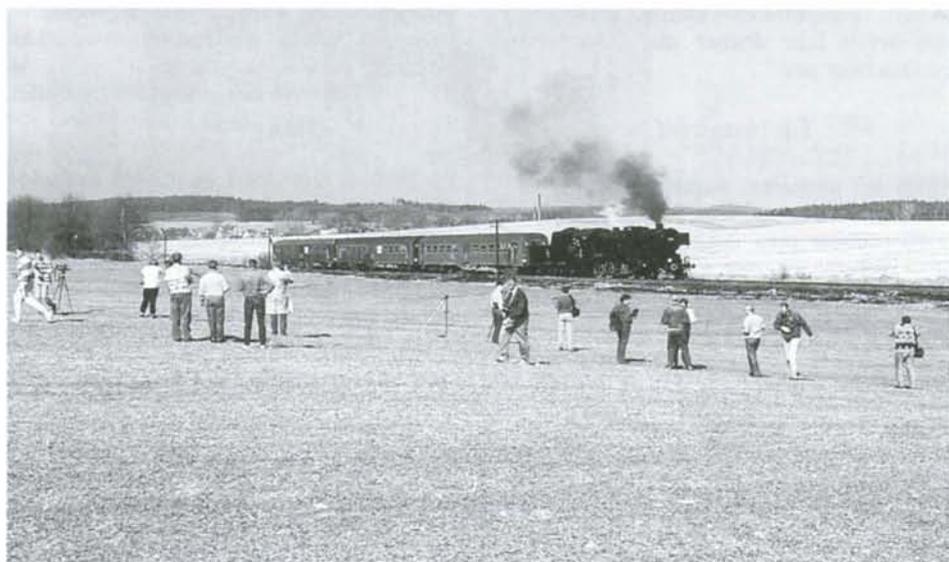
En 1990, le parc s'enrichit d'abord de l'autorail 4605, rapidement restauré dans sa version finale; et ensuite, du joyau de notre collection, à savoir la locomotive à vapeur Ty2-3554, future 26.101 sur laquelle nous allons nous étendre plus longuement.

**PHOTO 35-21** Les premiers engins du PFT. De gauche à droite : le 554.18 (4618), la 210.077 (6077) accouplée à la voiture-buffet 11.901, et le 4605. Atelier des voitures de Mons, 20 mai 1992. Photo : Serge MARTIN.





*L'ambiance des arrêts-photos. Ci-dessus : en gare de Bastogne où près de 200 photographes attendent l'arrivée du train (voyage AFB, 25-08-90). A. THONET. Ci-dessous : lors de notre second voyage en Pologne, en avril 1995. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



La visite d'une délégation en Pologne déboucha le 30 juin sur le rachat de cette machine, originellement 52.3554 de la Deutsche Reichsbahn, identique aux types 26 acquises par la SNCB en 1945. Le PFT n'ayant pas les moyens financiers pour s'offrir cette pièce de choix, c'est une vingtaine de membres actifs du PFT qui rassembla ses économies, soit plus de trois millions de francs...

Après son retour en Belgique, la machine fut restaurée conformément au type 26 belge et renumérotée 26.101. Après d'interminables tracasseries administratives, la 26.101 fut enfin autorisée à circuler sur le réseau en septembre 1994 (plus de 4 ans après son achat !), et ce n'est qu'en 1997 qu'elle fut officiellement immatriculée par la SNCB. Nul doute que cette pièce marqua le véritable aboutissement du PFT.

Il se passera ensuite trois années durant laquelle plusieurs voitures du type M1 furent acquises. En 1993, la collection

s'agrandit, avec l'acquisition de pas moins six engins moteurs et diverses voitures. Il en alla tout d'abord de la 5204. Depuis plusieurs années, le PFT avait tenté en vain d'acquérir une locomotive de la série 52 ou 53. Comme ces séries n'étaient pas à vendre, le PFT tenta de convaincre les responsables de conserver une 52 ou 53 avec ses cabines d'origine, le PFT s'engageant alors à la racheter après sa radiation. Notre choix s'était en particulier porté sur la 5319, puis la 5209 dont l'état général de la carrosserie était très satisfaisant, ce qui n'était pas le cas des autres machines et certainement pas des 54 dont la caisse était plus que "pourrie". Ici aussi, ces démarches n'aboutirent pas, et c'est avec beaucoup d'amertume que l'on vit une à une les dernières machines non transformées entrer à l'Atelier Central de Salzinnes - parfois même plus tôt que prévu - et en ressortir affublées des horribles cabines flottantes. Une dernière possibilité d'acquérir un "gros nez" s'offrit toutefois encore au PFT. Il s'agissait de la

5204. Cette locomotive fut déclassée en février 1989 pour avarie grave à son moteur Diesel.

A cette époque il n'était pas question de maintenir en service au-delà de 1990 les 54, et les 52-53 non modifiées. Le choix fait plus tard de reconverter l'"Athus-Meuse" comme axe de transit pour l'écoulement de tout le trafic marchandises à destination de l'est de la France, la Suisse et l'Italie, devait toutefois annuler cette décision; mais, pour la 5204, elle vint un rien trop tard, sans quoi elle aurait été réparée et transformée. Il est toutefois peu probable de la revoir circuler un jour, la caisse est en effet entièrement vide, dépourvue de tout son appareillage moteur et des pupitres de conduite; dans cet état, le coût de sa remise en ordre de marche dépasse largement les 15 millions de francs; mais on ne pouvait tout de même pas laisser filer à la ferraille cette superbe pièce.

Ce fut ensuite au tour de l'acquisition des deux locomotives Diesel provenant des carrières CCB d'Havannes, originaires de la Wehrmacht, dont une des deux sera remise dans la version SNCB (231.002), ainsi que du fourgon Expo-Shop 77.302. L'année se termina en beauté par le rachat de l'ensemble de la collection de matériel sauvegardé par M. Delcart et jusque là utilisé par le BVS sur la ligne touristique Dendermonde - Puurs. Il s'agit des 5927, 6106, 4602, de trois voitures M1 dont une voiture-pilote, et du fourgon 17.107.

Après une nouvelle trêve de trois années, le PFT décida de sauvegarder la locomotive prototype 6003, choix judicieux vu que les cinq autres machines ont été ferrillées. Tout comme pour la 5204, une remise en état de marche est quasiment exclue en raison du coût d'une telle opération. Tout au plus pourrait-on envisager de l'utiliser dans le futur comme voiture-pilote. Durant cette même année, une seconde voiture-buffet, la 11.908, fut rachetée au CFV3V afin de servir de véhicule d'accompagnement pour la 26.101.

Enfin, les deux dernières acquisitions, et non des moindres, concernent tout d'abord l'automotrice électrique 082, notre premier engin électrique, et ensuite la 1602 CFL rachetée à la firme Märklin.

Comme on le constatera, le parc du PFT recèle des pièces de choix, parmi lesquelles des engins devenus uniques : les 26.101, 6003, 5204, 6106, 4233, 082, CCB 215 et 216, et la remorque 732.10.

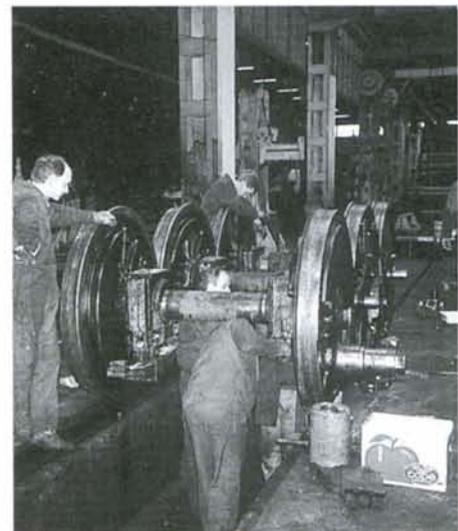
La majorité de ce matériel est en fait propriété des membres, qui en confient la gestion à l'asbl. Toute la maintenance et les travaux de restauration sont menés à bien par une équipe de bénévoles, malheureusement trop réduite par rapport à l'ampleur de la tâche. Tout ce petit monde rogne sur ses heures de liberté pour vous offrir de l'inédit, avec le souci constant de la sécurité et de la fiabilité.



Le PFT au travail.  
 ← Travaux de carrosserie sur le 4333 à Haine-St.Pierre.

↙ Derniers préparatifs de la 26.101 avant sa première sortie en avril 1994 à Schaerbeek.

↘ Le débroussaillage de la ligne 128, un dimanche de janvier 1997.



↑ Une équipe du PFT en plein travail sur les essieux de la 26.101, après leur passage aux ultrasons. Atelier de Schaerbeek, 28 février 1997.



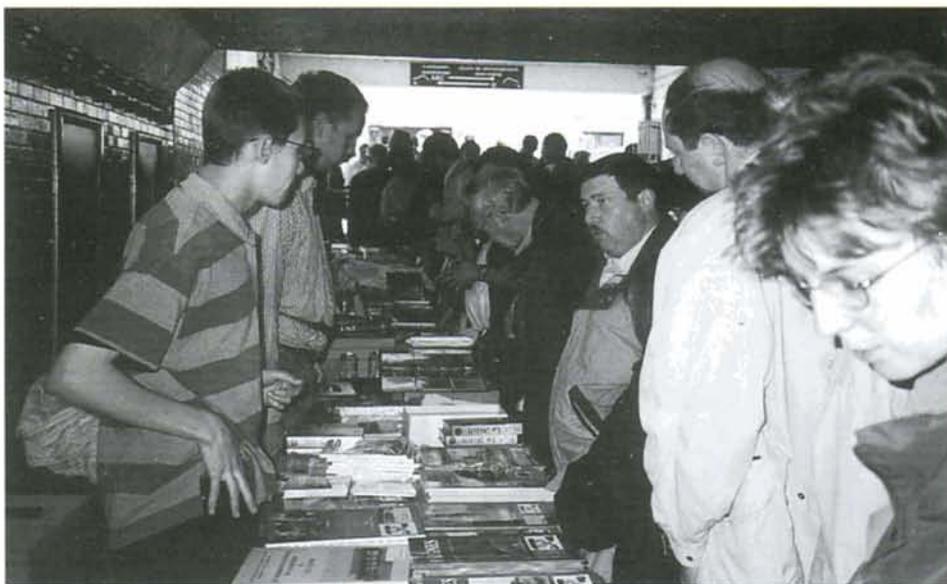
La plupart des engins autorisés à circuler sur le réseau SNCB sont immatriculés, prouvant ainsi si besoin était, le sérieux du travail effectué. Et il faut le préciser, **sans aucun subsidé**, à l'exception de l'aide financière de Cockerill par l'entremise de Philippe STERCK pour la sauvegarde de la 6003. Les fonds nécessaires proviennent des voyages, des abonnements, de la vente des publications, et aussi des économies personnelles des propriétaires.

### Une ligne touristique

Dès ses débuts, le PFT a tenté de dénicher une ligne qu'il aurait pu exploiter. Nous avons jeté notre dévolu sur la défunte ligne 106 Clabecq - Ecaussinnes, qui nous semblait tout à fait appropriée pour réaliser nos objectifs, somme toute modestes. L'affaire fit long feu puisque la ligne fut démontée pour d'obscures raisons... Et des bruits de couloir désagréables commencèrent à circuler, à propos d'une concurrence insupportable de notre part. Loin de nous décourager, nous avons prospecté ailleurs, et collaboré pendant un an à l'exploitation de la ligne de la Molinee, où notre 4618 fut mis à contribution. Le site était admirable et les projets séduisants, mais l'affaire capota à cause d'une gestion déplorable et d'administrateurs indécis.

Nous nous rabattîmes alors sur une autre ligne située à proximité et non dénuée de charme : Ciney - Spontin - Yvoir.





*Grande animation au stand PFT où les visiteurs peuvent se procurer nos ouvrages.*

Celle-ci compte sans conteste parmi les lignes les plus belles et les plus impressionnantes du réseau, surtout pour la section Spontin - Yvoir. L'infrastructure était en bon état entre Ciney et Spontin, et nous entreprîmes dès 1992 de la rendre à nouveau parcourable, travail ardu et de longue haleine (le débroussaillage est effectué presque mensuellement depuis cinq ans), grâce auquel nous avons pu effectuer de nombreux parcours, tant en autorail qu'en vapeur.

Ce fut aussi le début d'une franche collaboration avec le PTVF, le Petit Train à Vapeur de Forest. Les pourparlers sont toujours en cours avec les autorités locales, et nous espérons aboutir un jour et pouvoir rouvrir la ligne de bout en bout.

En attendant, nous travaillons avec grand plaisir avec des Associations telles que le BVS ou le SCM qui exploitent respectivement les lignes touristiques de Denendermonde - Puurs et Maldegem - Eeklo.

### **Les publications**

Une Association n'est pas grand-chose si elle ne dispose pas d'un lien informatif avec ses membres. C'est ainsi que le périodique "EN LIGNES" fut mis en chantier. Le premier numéro parut en février 1990. Là aussi, que de chemin parcouru! Les débuts furent artisanaux, chacun tapant son article à la maison et le faisant parvenir au rédacteur en chef, qui faisait la mise en page dans sa cuisine en collant les "oeuvres" sur des feuilles de papier. Le tout était alors empaqueté, direction Etterbeek, où les photocopieuses fleurissent comme les pâquerettes sur une pelouse. Les copies faites, retour à la "maison d'édition", où une après-midi se passait à tourner autour d'une table pour assembler les feuillets et les faire passer à l'agrafeur, puis à l'étiqueteur et enfin au timbreur. La fête se terminait souvent par un gueuleton. Ambiance folklorique et bon

enfant, qui s'est hélas un peu perdue avec l'évolution des techniques utilisées : ce fut l'achat d'une photocopine (pardon, photocopieuse), permettant un sérieux gain de temps et surtout une amélioration substantielle de la qualité. Des photos "noir et blanc", on passa aux épreuves tramées, où on apercevait même des détails dans les ombres... La présentation fut plus soignée grâce au recours au traitement de texte. Bientôt insatisfaits du résultat, nous confiâmes nos travaux à un imprimeur de métier, et la couleur fit son apparition. Le résultat, vous l'avez sous les yeux : ce qui est devenu une véritable revue de qualité : de l'information, de l'actualité, de l'histoire, etc., le tout sans la moindre publicité!

EN LIGNES n'est pas tout : des numéros spéciaux viennent compléter les parutions trimestrielles. Nous avons édité d'autres ouvrages, dont la qualité s'est elle aussi améliorée au fil du temps (mais là encore, nous avons le sentiment d'avoir marché sur les pieds de quelqu'un. Il y a décidément beaucoup de gens qui ont les orteils sensibles).

En plus de nos archives propres, déjà considérables, nous avons pu rassembler des documents de grande valeur, dont les collections photographiques Kerr et Bruno Dedoncker, ainsi que l'iconographie de Rail Photo. De nombreux amateurs nous confient leur documentation; nous disposons de collaborateurs fidèles, grâce auxquels l'actualité est bien couverte. Que tout ce monde soit ici chaleureusement remercié.

L'organisation de voyages a pris de l'ampleur, avec les deux mémorables périples en Pologne et l'inoubliable pèlerinage en Hongrie.

Plus récemment, nous avons créé une nouvelle branche d'activité : PFT-Vidéo. La première cassette est apparue au début du mois de juin et connaît un succès inespéré.

A côté de toutes ces activités visibles, il y a d'autres secteurs qui se passent dans l'ombre et sans lesquelles pourtant le PFT ne pourrait vivre. On pense ici à la comptabilité, au secrétariat, à l'envoi des EN LIGNES et des commandes de livres ou autres choses comme les billets pour nos voyages, à la rédaction des EN LIGNES et autres ouvrages. N'oublions pas non plus la traduction en néerlandais des EN LIGNES et autres documents, travail ingrat et (trop) souvent critiqué. Pourtant, le PFT est une des rares associations à faire l'effort de traduire en deux langues...

L'ensemble de ces tâches demande un travail difficile et ardu occupant la plus grande partie des heures (pour ne pas dire la totalité) de loisirs des responsables, et ceci, répétons-le encore une fois, entièrement bénévolement. Une attention particulière pour nos épouses : leur compréhension et leur aide efficace sont un énorme stimulant!

### **L'avenir**

En dix ans, même les autorités de la SNCB ont pris conscience de l'intérêt de notre association, dont la revue trimestrielle est lue au plus haut niveau...

C'est ainsi que, après quelques années et un parcours difficile, est née une réglementation qui autorise, sous certaines conditions, les circulations de matériel privé sur le réseau national. Tous les propriétaires sont donc mis sur un même niveau d'égalité, et nous nous en félicitons.

Dix ans, c'est aussi l'âge de raison; et un de nos objectifs vient de se concrétiser : la SNCB met à notre disposition à des conditions intéressantes un abri pour le matériel. Il s'agit de l'ancien atelier des wagons de St-Ghislain, dans lequel une partie de la collection déménagera prochainement. Il ne restera plus qu'à aménager dignement ce lieu pour que l'on puisse enfin vous présenter notre matériel...

Et puis, il y a la 128. La aussi, les choses bougent. La Région wallonne marque en effet un vif intérêt à notre action; l'année 1999 sera sans doute décisive dans ce dossier.

Et puis... et puis... il y a le reste! Les publications, les cartes postales, les photos, les voyages. Nous pensons aussi à une seconde locomotive à vapeur.

Dans toute association, il y a une tâche qui convient à chacun. Pourquoi pas à vous? Nous vous attendons...

Nous pouvons donc nous sentir légitimement fiers du travail accompli! Après dix ans, nous sommes toujours là, et bien là! En grande partie grâce à vous qui nous suivez fidèlement. Votre intérêt pour nos activités est le plus beau des encouragements. Nous continuerons ensemble... si vous le voulez.

# 1988



**PHOTO-THEME 7** *Le premier voyage organisé dès la création du PFT se déroula le 6 août. Ce fut un périple inoubliable, qui mit en scène les trois séries d'engins Diesel à chauffage électrique : la 6005, la 6215 et la 5521, dans une des plus belles régions du pays, la ligne de l'Amblève jusqu'à Troisvierges. Les trois vedettes du jour sont ici visibles à la sortie du tunnel de Trois-Ponts. Photo : P. DIEU.*

**PHOTO 35-22** *Le second périple du PFT fut organisé le 29 octobre, avec comme thème l'adieu aux locomotives de la série 59. Pour cette occasion, le PFT n'hésita pas à repeindre et à remettre leurs simples phares blancs et d'anciennes livrées aux machines 201.010 (ex. 5910), en décoration d'origine, et 201.001 (ex. 5930) aux couleurs de l'"Expo 58". Après un grand parallèle organisé devant la remise d'Antwerpen-Dam rassemblant six 59 revêtues chacune d'une robe différente, nous devions effectuer une balade en Campine. Malheureusement, un accident à un passage à niveau survenu au train qui nous précédait, bouleversa entièrement le programme du voyage. Sur ce document, on voit la 201.001 et 201.010 en tête de notre train en gare d'Herentals. Photo : Serge MARTIN.*





**PHOTO 35-23** *Le premier voyage de 1989 prit une tournure totalement inattendue. Le but était de parcourir la ligne Athus-Meuse dans un décor enneigé. Pour ce faire, trois dates avaient été retenues. Si la neige était absente à la première date, il était automatiquement reporté à la seconde puis à la troisième. En définitive, à défaut de neige, notre voyage d'hiver se déroula donc à la dernière date retenue, le 11 mars, mais sous une chaleur et un soleil d'été! La vedette du jour était la 6244, qui après être passée entre les mains du PFT, s'était retrouvée dans sa version d'origine, numérotée 212.144! Nous la voyons ici quitter la gare d'Houyet en direction de Bertrix. Grâce à notre initiative et à la bienveillance du Département Matériel de la SNCB, cette locomotive est passée en révision générale, et en est ressortie en livrée verte! Grâce à nous, la SNCB a ainsi pris conscience de l'intérêt de la préservation d'engins en livrée originale...  
Photo : Pierre HERBIET.*

**PHOTO 35-24** *Après sa restauration, le 554.18 fut mis à contribution sur la remarquable ligne de la Molignée, entre Falaën et Ermeton-sur-Biert. Malheureusement, la gestion déplorable du TTMM (Train Touristique de La Meuse et de la Molignée) fit capoter les beaux projets. Quel dommage... L'autorail, en provenance de Maredsous, arrive ici au pittoresque village de Sosoye. Pascal DUBOIS.*



1990 88



**PHOTO 35-25** L'année 1990 fut un cru exceptionnel, tant sur le plan des voyages que celui des acquisitions. La saison débuta le 31 mars avec le "Mémorial électrique" qui fut probablement la plus spectaculaire organisation du PFT. Ce premier périple tout électrique du PFT mit en scène la machine musée 101.012 (2912), sur laquelle le PFT avait appliqué des moustaches jaunes, et la 2802. Cette dernière subit une véritable métamorphose : outre sa remise à simples phares, le PFT la repeignit en deux tons de vert avec moustaches jaunes. D'Antwerpen à Schaerbeek, la 120.002 remorqua une rame de M1 via la ligne 25, tandis que la 101.012 tractait un marchandises qui circula en parallèle sur la ligne 27; ce qui donna lieu à plusieurs rencontres extraordinaires, comme celle-ci au saut-de-mouton de St.Katelijne-Waver. Photo : Pierre HERBIET.

**PHOTO 35-26** Le premier voyage vapeur du PFT proposé le 28 avril n'était pas une excursion banale. La vénérable 29.013 fut en effet mise en action en tête d'une rame complète de wagons tombereaux à deux essieux, et ce entre Dinant et Bertrix, ligne qui, jusqu'alors, avait su préserver tout son cachet d'antan. Parallèlement, trois bus-photos avaient été mis en marche, et suivaient le train. La 29.013 approche de Graide. Photo : Baudouin DIEU.





**PHOTO 35-27** Le 22 juin se déroula le plus long voyage organisé par le PFT : un train commémoratif Bruxelles-Paris comme en 1960. L'itinéraire à l'aller était fort original, puisqu'il passait par des lignes caractérisées encore par des signaux mécaniques, gares typiques, poteaux télégraphiques, etc. La rame, composée de 5 voitures du type I2 et d'un fourgon, était remorquée par les incontournables 204.003 et 204.004. Le train visita successivement Aulnoye, Hirson, Laon, Soissons et enfin, Paris-Est, le retour s'effectuant par la ligne classique. Un arrêt-photo fut organisé dans la remarquable gare de Marle-sur-Serre. Photo : Pascal DUBOIS.

**PHOTO 35-28** C'est le 30 juin 1990 que le PFT acheta sa locomotive à vapeur, la Ty2-3554, future 26.101. Après une première révision réalisée au dépôt de Szczakowa-Jaworsno, elle fut testée durant 5 jours dans les carrières de sable aux abords de Katowice. C'est dans ce décor lunaire très particulier et méconnu que la Ty2-3554 évolua de 1963 à 1990, en tête de trains de sable de 2000 tonnes. Ce sable sert à combler les galeries des mines de charbon épuisées! L'énorme excavatrice géante visible dans le lointain, à hauteur de la cheminée de la machine, ronge jour et nuit un peu plus le terrain. La région de Katowice compte plus d'une centaine de carrières de sable comme celle-ci. Le réseau desservant cet ensemble atteint plus de 900 kilomètres de voie! Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



1992



**PHOTO 35-29** *Après sa restauration complète et quelques furtives apparitions lors de "Portes Ouvertes", notre 210.077 (6077) effectua son premier voyage officiel le 8 août, avec une longue excursion qui, au départ de Bruxelles, la mena sur la Vennbahn. Ce voyage marqua vraiment le début des parcours effectués sur le réseau avec notre propre matériel. Nous la voyons ici parmi les signaux mécaniques de la gare de Raeren. Photo : Philippe HOMBROECKX.*

**PHOTO 35-30** *La date du 12 septembre est également historique, puisqu'elle correspond aux premières circulations sur la ligne 128 entre Ciney et Spontin. Ce jour-là, deux autorails du PFT, les 4605 et 554.18, eurent l'occasion de la parcourir. Le 4605 s'apprête à quitter la gare de Spontin vers Spontin-Sources, lieu qu'il atteindra après avoir traversé un long tunnel de 500 mètres. Photo : B. DIEU.*



1993 ☺☺☺☺☺



**PHOTO 35-31** Côté matériel, l'année 1993 vit notre patrimoine s'enrichir de pas moins une dizaine de pièces, avec le rachat des 5927, 6106, 4602, des deux locotracteurs CCB ex. V36 allemands, et plusieurs voitures et fourgons. Le 26 juin, un parcours d'adieu aux auto-motrices "Marelli" et 500 nous mena au départ de Bruxelles à Aachen en Allemagne, tandis que le retour s'effectua via Liège, la ligne de l'Ourthe et Namur. Pour cette occasion, une des faces avant de la 531 fut remise dans sa version d'origine, avec des simples phares blancs. Nous la voyons ici devant la remarquable gare de Trooz. Photo : Philippe GOUSSET.

**PHOTO 35-32** Le premier grand voyage organisé à l'étranger par le PFT se déroula durant les vacances de Pâques en Pologne. A ce moment, la vapeur était encore bien présente au dépôt de Wolsztyn, avec plus d'une dizaine de locomotives sous pression assurant le service. Ce périple fut extraordinaire, tant par le temps ensoleillé du premier au dernier jour, que par la qualité du programme proposé. Le 12 avril, (lundi de Pâques), un train spécial fut mis en marche par le PFT entre Wolsztyn et Nowa Sol, composé de trois "boîtes à tonnerre" remorquées par la splendide Mikado Pt 47-65. Dans la typique gare de Lipiny Ordzankie, un arrêt photo fut marqué, qui nous vaut cette splendide vue. Photo : Pascal DUBOIS.

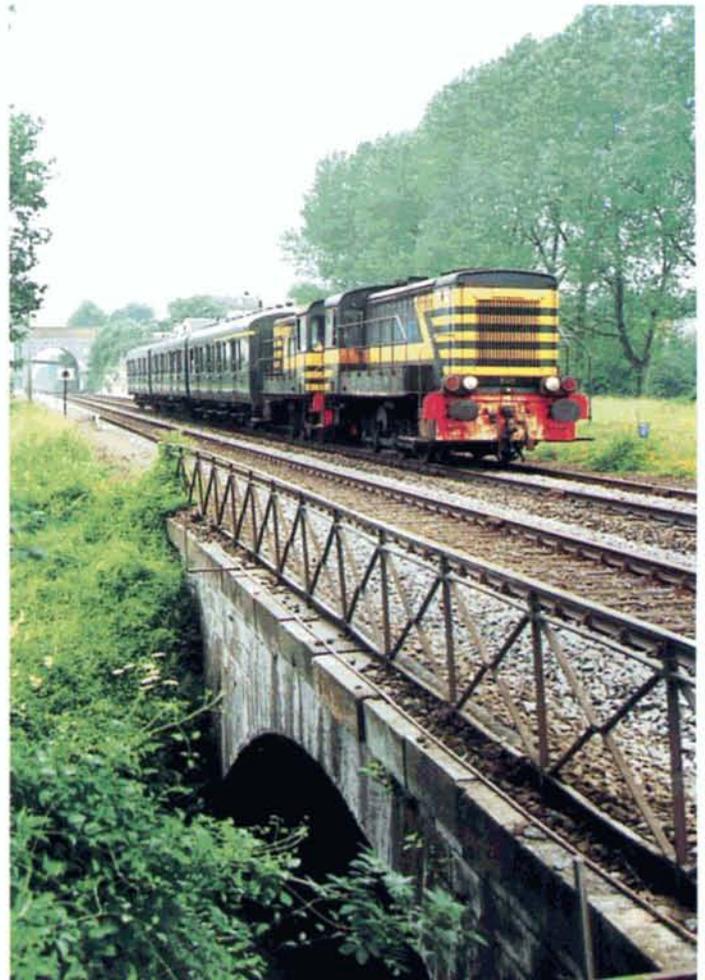




**PHOTO 35-33** *Après trois années de tracasseries administratives, de travaux d'homologation et de patience, nos efforts furent enfin couronnés le 10 août, lorsque la 26.101 put effectuer ses premiers tours de roue sur le réseau en tête d'une rame d'essai composée de 8 voitures. C'est sans avarie aucune ni problèmes techniques qu'elle accomplit les deux allers-retours prévus entre Schaerbeek et Mechelen. La machine passe à Eppegem en direction de Mechelen. Photo : Serge MARTIN.*

**PHOTO 35-34** *C'est également en 1994 que la 5927 entama sa nouvelle carrière au PFT. Après un grand voyage sur l'Athus-Meuse organisé le 7 mai, elle fut la vedette de notre grand voyage d'été qui nous mena, le 9 juillet, dans les cantons de l'Est. Elle est ici photographiée au pied du signal d'entrée de la gare de Raeren. Cet engin est actuellement en révision générale. JP KOOB.*

**PHOTO 35-35** *Le PFT a organisé de nombreux trains d'adieu, soit à une ligne, soit à une série d'engins moteurs ou de voitures. Le 25 juin, en guise d'adieu aux locomotives de manoeuvres de la série 83, les amateurs purent prendre place à bord de trois voitures L remorquées par les 8319 et 8304, pour une excursion dans l'Entre-Sambre-et-Meuse. Le train se trouve ici à Pry. Ph. DIEU.*





Deux vues anciennes pour illustrer notre unique acquisition en 1995 : la locomotive Diesel 6003 (ex. 210.003). Les six prototypes numérotés 201.001 à 210.006, futurs 6001 à 6006, furent construits en 1960 par Cockerill. Par rapport aux 210 de série, elles avaient la particularité d'avoir une caisse semblable aux types 200 (future série 51), mais raccourcie. Ci-contre en 1962 à Kortrijk.

Photo : Daniel THIELEMANS.

↓ **PHOTO 35-36** La 6003 est devenue une pièce unique, les 5 autres machines ayant toutes été démolies. Elle est ici visible dans le décor des Forges de Clabecq. Photo : Pierre HERBIET.

↓ **PHOTO 35-37**

C'est en 1995, après le remplacement complet de son système de freinage, que la 26.101 entama réellement ses premiers grands voyages. Sa première longue excursion organisée le 6 août, la mena de Bruxelles à Spontin. Deux semaines plus tard, elle n'eut pas peur d'affronter la ligne "Athus-Meuse" et ses redoutables rampes, entre Dinant et Bertrix. Nous la voyons ici en plein effort à la sortie de Ponderôme. Par prudence, la 204.004 fut accouplée derrière la vapeur, mais n'eut pas à intervenir.

Photo : Serge MARTIN.

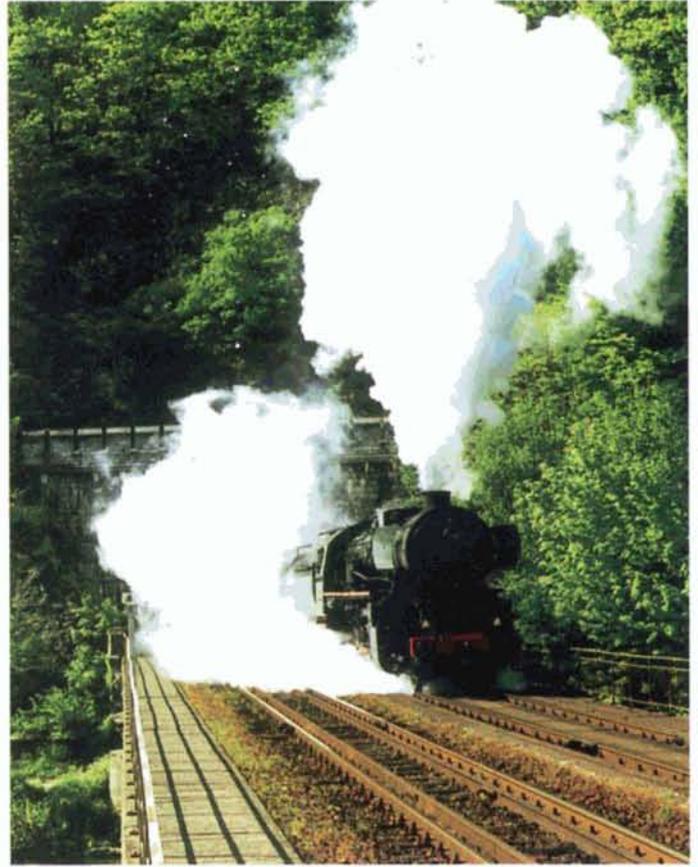
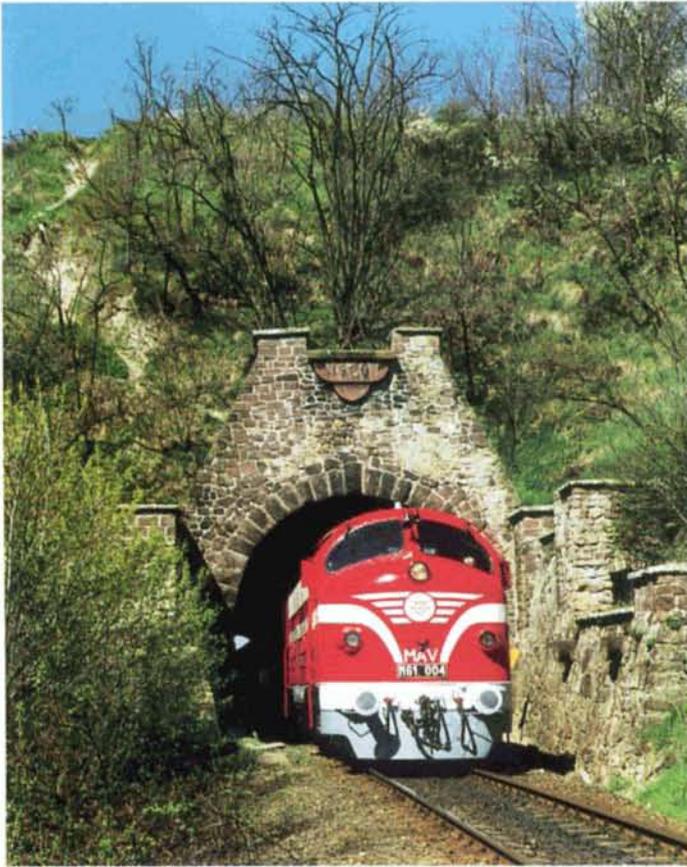




**PHOTO 35-38** *Après son acquisition en 1993, le PFT effectua une révision complète du moteur Diesel de la 6106. C'est en 1995 qu'elle reprit le service. En 1996, elle eut l'occasion de parcourir la ligne 128 entre Ciney et Spontin, ici photographiée alors qu'elle franchit le Bocq à Senenne. Photo : Philippe HOMBROECKX.*

**PHOTO BD-045** *Les activités du PFT ne se limitent pas seulement à la préservation de matériel historique et à l'organisation de voyages; elles comprennent également une branche Editions, avec bien sûr le périodique trimestriel EN LIGNES, mais également la publication d'ouvrages, cartes postales et même cassettes vidéos. Pour cela, le PFT dispose d'une énorme documentation et d'une gigantesque photothèque rassemblant actuellement près d'un demi million de documents. C'est en 1996 qu'elle s'est enrichie de la célèbre collection du regretté Bruno DEDONCKER, dont nous avons choisi cette vue pour en illustrer la qualité et la richesse. En février 1955, la 29.182 du dépôt de Kinkempois remorque l'International 176 Liège-Vivegnis 12.03 - Paris-Nord 18.02. Cette machine, construite par la Canadian Locomotive Company à Kingston (Ontario) sous le numéro 2309, fut livrée le 4 juillet 1946 à l'Atelier d'Hasselt. En janvier 1949, elle déménagea au dépôt de Liège et ensuite, en septembre 1953, à Kinkempois. Elle termina sa carrière de février 1962 à octobre 1964 à Herbenthal où elle fut rayée des inventaires le 30 décembre 1964.*





**PHOTO 35-39** *Après deux inoubliables périples en Pologne, c'est en Hongrie que le PFT convia ses membres à son troisième grand voyage à l'étranger. Pourquoi la Hongrie? Tout simplement pour découvrir les dernières locomotives Diesel de la série M61, les cousines de l'Est de nos "gros nez". Un des moments forts fut certainement la mise en marche d'un train spécial remorqué par la M61.004 - la seule machine repeinte dans sa livrée d'origine - dans la superbe région du lac Balaton. Notre vedette est ici arrêtée à la sortie du tunnel de Balatonkenese Udulotelep. J-L VDH.*

**PHOTO 35-40** *Tout au long de l'année 1997, c'est la 26.101 qui tint le rôle principal de nos activités. Ainsi, elle effectua une longue prestation en Gaume, qui la mena à Arlon, Athus, Virton, Bertrix et retour à Bruxelles! Il y eut également deux mémorables voyages sur la ligne 42 jusqu'à Gouvy, une participation aux week-ends de fête du SCM entre Eeklo et Maldegem et du BVS entre Dendermonde et Puurs, les quatre journées de Tubize organisées par Märklin et le voyage du 24 mai dans la région de Dinant illustré ici par la sortie en beauté du tunnel d'Houyet. Ph. DIEU.*

**PHOTO 35-41** *Plusieurs journées de fête organisées à Huy furent l'occasion pour notre matériel de se balader sur les lignes 126 Statte-Moha et 127 Statte-Marchin. C'est au cours d'une de ces randonnées que fut photographié le 4333 à la sortie du tunnel de Moha.*





**PHOTO 35-42** Notre collection de matériel s'est enrichie au début de l'année par le rachat d'une pièce de choix : la 1602 des CFL. Cette locomotive a rapidement été mise aux normes de la SNCB et immatriculée durant le mois de juin. Elle effectua son premier voyage PFT le 2 août, en compagnie de la 26.101 avec laquelle elle circula entre Ciney et Spontin. A Senenne, le train est photographié du viaduc autoroutier de Sovet alors qu'il se dirige vers Spontin. En queue, on aperçoit la 26.101. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

**PHOTO 35-43** C'est avec la 1806 que fut entamée la nouvelle saison touristique, le 21 mars. Cette célèbre série de locomotives polycourant sera en effet définitivement retirée du service cette année, détrônée par le TGV. Notre train, composé de quatre voitures internationales du type I4, qui elles aussi pour la même raison vivent leurs derniers jours, nous mena, au départ de Bruxelles, d'abord à Poperinge, ensuite à De Panne via Kortrijk et Ingelmunster, des lignes qui n'avaient jamais vu passer ce genre de locomotives. En revenant de Ieper, un arrêt-photo fut marqué peu avant la gare de Comines. Photo : Yves STEENEBRUGGEN.



# LE MATERIEL PRESERVE PAR LE PFT

En dix ans, le PFT a rassemblé une collection de matériel sans cesse plus grande et plus variée, qui est également devenue la plus importante et la plus riche du pays après, bien sûr, celle de la SNCB.

Au total, le PFT possède 9 locomotives Diesel, une locomotive à vapeur, 6 autorails, une automotrice électrique, une remorque d'autorail, 10 voitures à voyageurs dont deux voitures-buffet, deux fourgons et une dizaine de wagons de marchandises utilisés comme véhicules de service (locaux, magasins d'outillage et de stockage de pièces, wagon désherbeur).

Une partie de ce patrimoine est entièrement restauré et en état de marche. Certains véhicules sont même immatriculés pour circuler sur le réseau de la SNCB (6077, 6106, 26.101, 1602 CFL, 4333, 4602, 4605, voiture-buffet 11.901).

La plupart des véhicules n'appartient pas en propre au PFT, mais à des personnes privées (souvent membres du Conseil d'administration du PFT) qui lui en confient la gestion.

Pour arriver à ce résultat, il faut encore répéter que le PFT n'a jamais bénéficié du

moindre subside, à l'exception toutefois d'une aide financière offerte par Cockerill grâce à l'action de Philippe STERCK, ce qui a permis de sauvegarder la 6003.

Il faut également préciser que la restauration du matériel est l'oeuvre d'une toute petite équipe, composée uniquement de bénévoles. Que tous ces acteurs soient ici remerciés pour leur courage et leur persévérance, car il en faut.

Le catalogue ci-après reprend l'ensemble du matériel préservé et géré par le PFT, à l'exclusion des wagons divers et de service.

## 26.101



**Constructeur :** Krauss-Maffei 16.691/1943  
**Origine :** livrée à la DR le 30-08-1943, numéro 52.3554.  
 1943-1945 : DR, dépôt de Linz  
 1945-1948 : armée rouge, zone de Vienne  
 1948-1967 : SZD (URSS), TE 3554  
 1967-1993 : PKP (Pologne), Ty2-3554  
 dépôt de Szczakawa-Jaworzno  
**PFT :** 16-08-1990  
**Etat au 1-9-1998 :** en état de marche, remise dans la version type 26 de la SNCB, numérotée 26.101, immatriculée à la SNCB.

**PHOTO 35-44** La 26.101 devant l'atelier de Bertrix, le 19 août 1995. Photo : Philippe DIEU.

## 5204



**Constructeur :** AFB, La Croyère 141/1955  
**Origine :** livrée à la SNCB le 20-04-1955, numéro 202.004 (renumérotée 5204 le 01-01-1971).  
 1955-1955 : dépôt de Ilaine-St.Pierre (pour réception)  
 1955-1972 : dépôt de Latour  
 1972-1978 : dépôt de Stockem  
 1978-1989 : dépôt de Latour  
 Φ : 01-05-1989  
**PFT :** 1993  
**Etat au 1-9-1998 :** machine démotorisée, en attente de restauration.

**PHOTO 35-45** La 5204 en tête d'une rame de minerai lorrain. Gendron-Celles, 11-09-83. J-L VANDERHAEGEN.

## 1602 CFL



**Constructeur :** AFB, La Croyère 156/1955  
**Origine :** commandée par la SNCB (aurait dû porter le numéro 202.020), mais livrée aux CFL comme 1602.  
 Radiée en 1995.  
 Vendue à Märklin en 1996.  
**PFT :** 1998  
**Etat au 1-9-1998 :** en état de marche, immatriculée à la SNCB.

**PHOTO 35-46** La 1602 en route vers Luxembourg. Pettingen, 12 février 1984. Photo : Pascal DUBOIS.



## 6003

**Constructeur :** Cockerill-Ougrée 3697/1961  
**Origine :** livrée à la SNCB le 04-09-1961, numéro : 210.003 (renumérotée 6003 le 01-01-1971).  
 1961-1965 : dépôt de Schaerbeek  
 1965-1966 : dépôt de Hasselt  
 1966-1974 : dépôt de Kinkempois  
 1974-1988 : dépôt de St.Ghislain  
 ☿ : 01-12-1988

**PFT :** 01-09-1996  
**Etat au 1-9-1998 :** machine démotorisée, en attente de restauration.

**PHOTO 35-47** *La 6003 en tête d'un train de marchandises provenant de Valenciennes, franchit le point frontière de Quiévrain, le 30 avril 1986.*

*Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



## 6052

**Constructeur :** Cockerill-Ougrée 4060/1965  
**Origine :** livrée à la SNCB le 12-02-1965, numéro : 210.052 (renumérotée 6052 le 01-01-1971).  
 1965-1987 : dépôt de St.Ghislain  
 ☿ : 01-12-1987

**PFT :** 10-1995  
**Etat au 1-9-1998 :** sert de magasin de pièces pour les 6077 et 6106. Elle pourrait être restaurée extérieurement.

**PHOTO 35-48** *Un train Lille-Schaerbeek remorqué par la 6052 en double avec la 6089 démarre de Baisieux, le 28 mai 1987. Photo : Serge MARTIN.*



## 210.077 / 6077

**Constructeur :** Cockerill-Ougrée 4108/1965  
**Origine :** livrée à la SNCB le 08-09-1965, numéro : 210.077 (renumérotée 6077 le 01-01-1971).  
 1965-1970 : dépôt de Kinkempois  
 1970-1986 : dépôt de Hasselt  
 ☿ : 01-08-1986

**PFT :** 1989  
**Etat au 1-9-1998 :** en état de marche et entièrement restaurée dans sa version d'origine; immatriculée à la SNCB.

**PHOTO 35-49** *La 6077 en tête d'un train de marchandises Quiévrain-St. Ghislain, franchit le signal avertisseur de Boussu. Photo : Serge MARTIN.*



## 6106

**Constructeur :** Cockerill-Ougrée 4127/1966  
**Origine :** livrée à la SNCB le 27-01-1966, numéro : 210.206 (renumérotée 6106 le 01-01-1971).  
 1966-1985 : dépôt de Merelbeke  
 ☿ : 01-12-1985  
 1987 : vendue à M. Delcart (BVS)

**PFT :** 12-1993  
**Etat au 1-9-1998 :** en état de marche dans sa version finale jaune; immatriculée à la SNCB.

**PHOTO 35-50** *Retour vers Stockem du train de marchandises organisé par le PFT le 28 juin 1997. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



## 5927

**Constructeur :** Baume et Merpent, Cockerill 3432/1955  
**Origine :** livrée à la SNCB le 04-05-1955, numéro 201.027 (renumérotée 5927 le 01-01-1971).  
 1955-1955 : dépôt de Kinkempois  
 1955-1986 : dépôt de Haine-St.Pierre  
 1986-1987 : dépôt de Merelbeke  
 † : 31-12-1987  
 1988 : vendue à M. Delcart (BVS)  
 12-1993  
**PFT :**  
**Etat au 1-9-1998 :** en cours de restauration et d'immatriculation.  
**PHOTO 35-51 :** *Un train de coils La Louvière G.I. - Athus remorqué par les 5927 et 5929, passe à Flavinne le 12 juillet 1985. Photo : Pierre HERBIET.*



## 231.002 (CCB 216)

**Constructeur :** ? / 1941-1943?  
**Origine :** Wehrmacht (armée allemande), type WR360C14  
 1944-196x : ?  
 196x-1993 : CCB 216  
**PFT :** 03-1993  
**Etat au 1-2-1994 :** en attente de restauration dans la version SNCB; sera numérotée 231.002  
**PHOTO 35-52 :** *La SNCB a possédé une ex. V36 numérotée 231.01 puis 231.001. La CCB 216 sera restaurée conformément au modèle SNCB et numérotée 231.002. CCB 216 + CCB 215 à Havinnes, 29 mai 1993. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



## CCB 215

**Constructeur :** ? / 1941-1943 ?  
**Origine :** Wehrmacht (armée allemande), type WR360C14  
 1944-196x : ?  
 196x-1993 : CCB 215  
**PFT :** 03-1993  
**Etat au 1-9-1998 :** en attente de restauration dans sa version CCB.  
**PHOTO 35-53 :** *La 215 photographiée avec la 216 à Havinnes, le 28 mai 1987. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



## 082

**Constructeur :** La Brugeoise & Delcuve, 1954  
**Origine :** livrée à la SNCB sous le numéro 228.082 (renumérotée 082 le 01-01-1971).  
 1954-1965 : dépôt de Kinkempois  
 1965-1976 : dépôt de Schaerbeek  
 1976-1983 : dépôt de Kinkempois  
 1983-1991 : dépôt de Ronet  
 1991-1992 : dépôt de Haine-St.Pierre  
 1992-1995 : dépôt de St.Ghislain  
 † : 24-09-1995  
**PFT :** 10-1997  
**Etat au 1-9-1998 :** en attente de restauration  
**PHOTO 35-54 :** *Ottignies, 21 août 1982. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

## 4602



**Constructeur :** Ragheno à Mechelen, 1952  
**Origine :** livré à la SNCB en 1952, numéro : 554.02 (renuméroté 4602 le 01-01-1971).  
1952-1959 : dépôt de Brugge  
1959-1962 : dépôt de Merelbeke (détaché à Brugge)  
1962-1965 : dépôt de Haine-St.Pierre  
1965-1990 : dépôt de St.Ghislain (détaché à Ath)  
⚡ : 23-11-1987  
1987 : vendu à M. Delcart (BVS)

**PFT :** 12-1993  
**Etat au 1-9-1998 :** entièrement restauré en version rouge-jaune finale et immatriculé à la SNCB.

**PHOTO 35-55** *Le 4602 devant la remise de Ath le 8 janvier 1985.*  
Photo : Pascal DUBOIS.

## 4605



**Constructeur :** Ragheno à Mechelen, 1952  
**Origine :** livré à la SNCB le 30-08-1952, numéro : 554.05 (renuméroté 4605 le 01-01-1971).  
1952-1959 : dépôt de Brugge  
1959-1962 : dépôt de Merelbeke (détaché à Brugge)  
1962-1965 : dépôt de Haine-St.Pierre  
1965-1990 : dépôt de St.Ghislain (détaché à Ath)  
⚡ : 05-04-1990

**PFT :** 04-1990  
**Etat au 1-9-1998 :** entièrement restauré en version rouge-jaune finale et immatriculé à la SNCB.

**PHOTO 35-56** *Le 4605 en balade sur l'Athus-Meuse.*  
Vonêche, 12 septembre 1992. Photo : S. MARTIN.

## 554.18 (4618)



**Constructeur :** Ragheno à Mechelen, 1952  
**Origine :** livré à la SNCB le 30-08-1952, numéro : 554.18 (renuméroté 4618 le 01-01-1971).  
1952-1986 : dépôt de Haine-St.Pierre  
⚡ : 06-1986

**PFT :** 06-1986  
**Etat au 1-9-1998 :** entièrement restauré en version des années '50, en deux tons de vert avec simples phares blancs. Immatriculé à la SNCB, mais ne peut rouler suite à des modifications à effectuer au circuit de freinage.

**PHOTO 35-57** *Le 554.18 parmi les signaux mécaniques de la gare de Quiévrain, le 1er mai 1989.*  
Photo : Serge MARTIN.

## 553.29 (4906)



**Constructeur :** Ateliers Germain, 1942 (moteur Diesel Brossel)  
**Origine :** livré à la SNCB en 1942 (numéro 554.04 de 1942 à 1946, numéro 553.29 de 1946 à 1971, numéro 4906 de 1971 à 1984).  
⚡ : 07-1984 au dépôt de Montzen.

Vendu en 1985 à MM. Geerincx (CFV3V), Dandois (CFV3V) et Herbiet (PFT); roule au CFV3V.  
06-1998

**PFT :** 06-1998  
**Etat au 1-9-1998 :** en état de marché, restauré dans la livrée à deux tons de verts et simples phares blancs, en cours d'immatriculation à la SNCB.

**PHOTO 35-58** *Le 553.29 fraîchement restauré photographié sur la défunte ligne 106 à Ecaussinnes-Nord.*  
Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 4333

**Constructeur :** Ateliers Métallurgiques de Nivelles, 1955  
**Origine :** livré à la SNCB le 18-02-1955, numéro 602.03 (renuméroté 4233 le 01-01-71 puis 4333 le 08-12-72).  
 1955-1957 : dépôt de Bruxelles-Midi (autorails)  
 1957-1971 : dépôt de Schaerbeek  
 1971-1972 : dépôt de Stockem  
 1972-1978 : dépôt de Bertrix  
 1978-1984 : dépôt de Kortrijk  
 Φ : 09-11-1984

**PFT :** 1988

**État au 1-9-1998 :** entièrement restauré dans sa version rouge et jaune finale, et immatriculé auprès de la SNCB.

**PHOTO 35-59** *Le 4333 à Tournai le 5 mai 90. A droite, on voit un autorail français assurant une liaison vers Lille.*



## 551.26

**Constructeur :** Atelier Central de Mechelen, 1939 (moteur Brossel)  
**Origine :** livré à la SNCB en 1939 (numéro 622.52 de 1939 à 1941, numéro 551.26 de 1941 à 1961)  
 Φ : 1961 au dépôt de Gouvy  
 1961-1979 : service ES à Jemelle (numéro ES 308)  
 1979-1984 : utilisé pour manoeuvrer les bogies d'autorails au dépôt de Bertrix

**PFT :** 1988

**État au 1-9-1998 :** en cours de restauration

**PHOTO 35-60** *Le 551.26 est notre plus vieux et plus petit engin moteur, ici visible à Paliseul lors de son transfert de Bertrix à Schaerbeek le 25 août 1989.*

*Photo : Pierre HERBIET.*



## remorque d'autorail 732.10

**Constructeur :** Ateliers Métallurgiques de Nivelles, 1954

**Origine :** SNCB, numéro 732.10  
 Φ : 9-11-1984 au dépôt de Bertrix

**PFT :** 1987

**État au 1-9-1998 :** restauration presque terminée

**PHOTO 35-61 :** *La remorque 732.10 photographiée derrière le 4315, lors de son transfert de Bertrix vers Haine-St.Pierre, Courcelles-Centre, 9 février 1987.*

*Photo : Philippe DIEU.*



## voitures-buffet 11.901 et 11.908

**Constructeur :** Ragheno à Mechelen, 1952

**Origine :** 1952-1956 : SNCB, I2-A 10.427 et a2b6 10.154  
 1956-1963 : SNCB, I2-A 11.127 et A8 11.134  
 1963-1989 : SNCB, voitures-buffet 11.901 et 11.908  
 Φ : 1989

**PFT :** 10-9-1989 (11.901) et 1996 (11.908)

**État au 1-9-1998 :** 11.901 : opérationnelle, immatriculée à la SNCB  
 11.908 : entièrement restaurée et reconvertie en véhicule de service accompagnant la locomotive à vapeur 26.101; en cours d'immatriculation à la SNCB.

**PHOTO 35-62** *La 11.901 à Mons, le 18 septembre 1992.*

*Photo : Serge MARTIN.*



## voitures type M1

Numéros et constructeurs : 42.011 (B10), La Dyle 1937  
 42.193 (B10), Enghien 1937  
 43.032 (A5B4), La Dyle 1937  
 43.046 (A5B4), La Dyle 1937  
 49.051 (BD) La Dyle 1937  
 43.002 (A5B4), La Dyle 1937  
 42.044 (B10), A.M. de Nivelles 1937

PFT :

Etat au 1-9-1998 :

PHOTO 35-63

en attente de restauration  
 Le PFT possède 8 voitures du type M1. Quatre sont ici visibles, dont la voiture de 2ème classe 42.193 en tête. Braine-le Comte, 22 février 1991.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## voiture-pilote M1 49.098

Numéro : 49.098 (B8Dx)

Constructeur : Seneffe, 1937

PFT : 1993 (ex. collection Delcart)

Etat au 1-9-1998 : en attente de restauration

PHOTO 35-64 : Quiévrain, 7 mai 1982.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## fourgon 17.107

Constructeur : Haine-St.Pierre, 1938

Origine : SNCB 14.161 puis 17.107

PFT : 1993 (ex. collection Delcart)

Etat au 1-9-1998 : en attente de restauration

Le fourgon 17.107 photographié le 25 juillet 1984 à Schaerbeek. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## fourgon Expo 77.302

Constructeur : Le Roeulx 02/1935

Origine : 1935-1957 : 44.053 (fourgon)

1957-1961 : 77.025 (fourgon)

1961-1985 : 17.302 (transport poussin)

1985-1992 : 77.302 (Expo-Shop)

♣ : 1992

PFT : 1993

Etat au 1-9-1998 : en cours de restauration

PHOTO 35-65 : Le fourgon Expo-Shop 77.302. A droite : le 77.301. Schaerbeek, 18 octobre 1991.

Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

# Radiations

Le parc Diesel de ligne s'est vu réduire de trois locomotives, les 5192, 5520 et 6290, toutes victimes d'accident.

On se rappellera que la 5192 était entrée en collision avec la 7101 à Antwerpen-Noord le 8 novembre 1997. Il fut tout d'abord envisagé de radier les deux machines, mais seule la 7101 fut retirée du service, tandis que la décision concernant la 5192 fut postposée. Le Département du Matériel a finalement décidé son déclassement en date

du 1er juin 1998.

En ce qui concerne la 5520, elle fut fortement endommagée lors d'un tamponnement avec une rame marchandises en gare de Gouvy, le 22 novembre 1997.

Quant à la 6290, elle fut tamponnée à l'arrêt par la 7315 sur une voie accessoire à Feluy-Zoning, le 16 août 1996. Si la 7315 s'en tira pratiquement intacte, la caisse de la 6290 fut pliée du côté du poste de con-

duite 2.

La radiation de ces trois locomotives était prévisible puisque, comme on le sait, tous les engins Diesel accidentés ou gravement avariés sont généralement systématiquement déclassés.

Les trois automotrices Budd vendues en Italie (142, 144 et 149) n'ont toujours pas été retirées de l'exploitation. Cette mesure administrative interviendra dans les prochains jours avec effet rétroactif.

## 5192

**Constructeur :** Cockerill Ougrée, caisse FUF, 1961

**Livraison à la SNCB :** 20-08-1963

**Numérotation :** 200.092 : 20-08-1963 - 31-12-1970  
5192 : 01-01-1971 - 01-06-1998

**Décorations successives :** livrée d'origine : 08-1963 - 11-1975  
livrée verte 1970 : 12-1975 - 09-1979  
livrée jaune : 12-1979 - 06-1998

**Dépôts successifs :** Dendermonde : 20-08-1963 - 30-08-1963  
Schaerbeek : 20-08-1963 - 14-09-1964  
Hasselt : 14-09-1964 - 01-06-1998

**Radiation :** suite accident du 8-11-97 à Antwerpen-Noord

**Mise hors exploitation :** 01-06-1998



**PHOTO 35-66** Le 16 avril 1980, un train de charbon en provenance des mines limbourgeoises arrive à Aarschot. On remarquera la poussière de charbon s'envolant au-dessus des wagons. Photo : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

# 5520

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles

Livraison à la SNCB : 16-10-1961

Numérotation : 205.020 : 16-10-1961 - 31-12-1970  
5520 : 01-01-1971 - 01-08-1998

Radiation : suite tamponnement à Gouvy le 22-11-97  
mise hors exploitation le 01-08-1998

Dépôts successifs :

Kinkempois : 16-10-1961 - 12-07-1968  
Gouvy : 12-07-1968 - 29-05-1974  
Kinkempois : 29-05-1974 - 22-06-1977  
Montzen : 22-06-1977 - 25-02-1992  
Kinkempois : 25-02-1992 - 01-08-1998

Décorations successives :

livrée d'origine : 10-61 - 05-74  
livrée verte "1970" : 05-74 - 03-82  
livrée jaune : 03-82 - 08-98



PHOTO 35-67 Départ de Vielsalm du train touristique 3550 "L'Ardennais" Luxembourg-Antwerpen-Centraal, le 3 juin 1982. Photo : P. HERBIET.

# 6290

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles

Livraison à la SNCB : 07-03-1966

Numérotation : 221.190 : 07-03-1966 - 31-12-1970  
6290 : 01-01-1971 - 01-08-1998

Radiation : suite collision à Feluy-Zoning le 16-08-1996  
mise hors exploitation le 01-08-1998

Dépôts successifs :

Kortrijk : 15-03-1966 - 30-09-1991  
Monceau : 30-09-1991 - 01-08-1998

Décorations successives :

livrée d'origine : 06-66 - 01-74  
livrée verte "1970" : 01-74 - 06-81  
livrée jaune : 06-81 - 08-98

PHOTO 35-68 Le 17 février 1983, un omnibus Gent St. P. -Oude-naarde approche du point d'arrêt de Eke-Nazareth. Photo : J.-L. VDH.



## L'ACTUALITE EN IMAGES

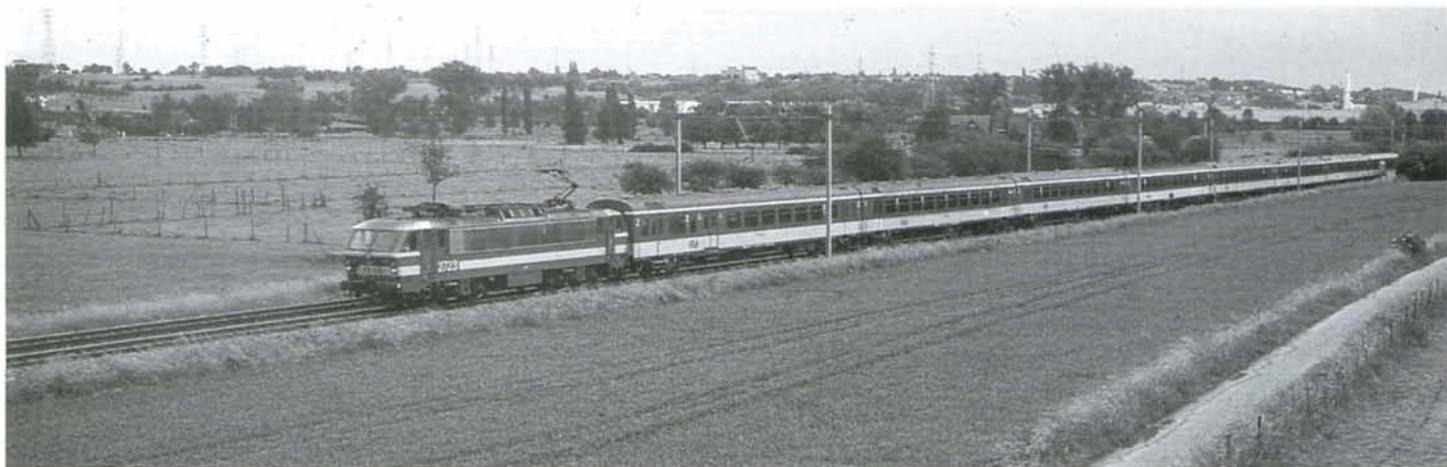


Le 23 juin, le GAR a organisé un train spécial au départ de Luxembourg, par l'itinéraire du Freightway Muizen-Bettembourg. Le train rejoignit d'abord Bruxelles via Rodange et l'«Athus-Meuse», et continua ensuite vers la gare de triage d'Antwerpen-Noord. Le retour à Bruxelles s'effectua via St.Niklaas et Gent-St.P. Après un arrêt de 4 heures à Bruxelles, le train reprit le chemin de Luxembourg via les lignes 161 et 162, Athus et Rodange. La rame, composée de 3 voitures Wegmann dont la fameuse voiture Rendez-vous, est visible sur le document de gauche à la voie 5 de Bruxelles-Midi, et sur la photo de droite en gare de Gent-St.P. Notez la remise "au type" de la 1801, qui a retrouvé tous ses hublots suite à l'enlèvement en début d'année 1998 des immenses autocollants RTL apposés il y a deux ans sur les faces latérales dans le cadre des festivités du 50ème anniversaire des CFL. Photos : Pierre BERCHEM et Yves REYNAERT.

→ Pour fêter le départ à la retraite du chef-instructeur Marcel Goka, la 1.002 effectua le 20 juin un voyage entre Kinkempois et Montzen. Avant de prendre le chemin du retour, la Pacific fut virée sur la plaque tournante de Montzen, une des toutes dernières utilisables sur le réseau. M. Goka était bien connu des vaporistes du PFT, puisqu'il accompagnait régulièrement la 26.101. Photo : Didier FUNKEN.

↓ Le 31 mai, la 5519 CFL assura un train spécial de Luxembourg à Givet via l'«Athus-Meuse», vue au passage à Houyet, dernière gare encore vierge de poteaux sur la ligne 166! Photo : Tanguy BADIE.





Depuis le nouvel horaire d'été, l'International 1139/1138 "Ardennen Expres" Zandvoort - Luxembourg, circule dorénavant les samedis et dimanches. Une voiture-buffet des NS a été incorporée dans la rame. On peut même parfois y voir une voiture Bénélux rouge-jaune (la composition des rames Bénélux a en effet été réduite de 7 à 6 voitures depuis le 24 mai). Le 7 juin, l'"Ardennen Expres", composé de 8 voitures ICR des NS dont 2 Bénélux, vient de franchir le point frontière de Visé-Eijsden lors de son retour. Photo : M. HANSSSENS.



← Du 24 mai jusqu'au début du mois de juillet, les voyageurs de Gouvy ont bénéficié d'une relation directe pour Paris-Est! En effet, durant cette période, les CFL ont assuré le train 6306 Gouvy 05.51 - Luxembourg 07.03, à l'aide de la rame de voitures CORAIL de la SNCF servant pour l'INT 353/2 Luxembourg - Paris-Est. La rame en provenance de Luxembourg arrivait à vide à Gouvy vers 05.25. Après son retour à Luxembourg avec le 6306, elle était immédiatement réutilisée pour l'INT de Paris. A la suite de problèmes techniques, une rame de voitures Wegmann fut utilisée dès le mois de juillet pour assurer le 6306. L'International Gouvy - Paris-Est en gare de Gouvy, le 19 juin 1998. Photo : Marc RIGUELLE.

↓ Le 17 juin 1998, les 5916 et 5917 remorquent un train de fonte en fusion entre Seraing et Marchienne. La rame, qui comporte trois wagons-torpilles, longe la Meuse peu avant Namur. Photo : Didier FUNKEN.



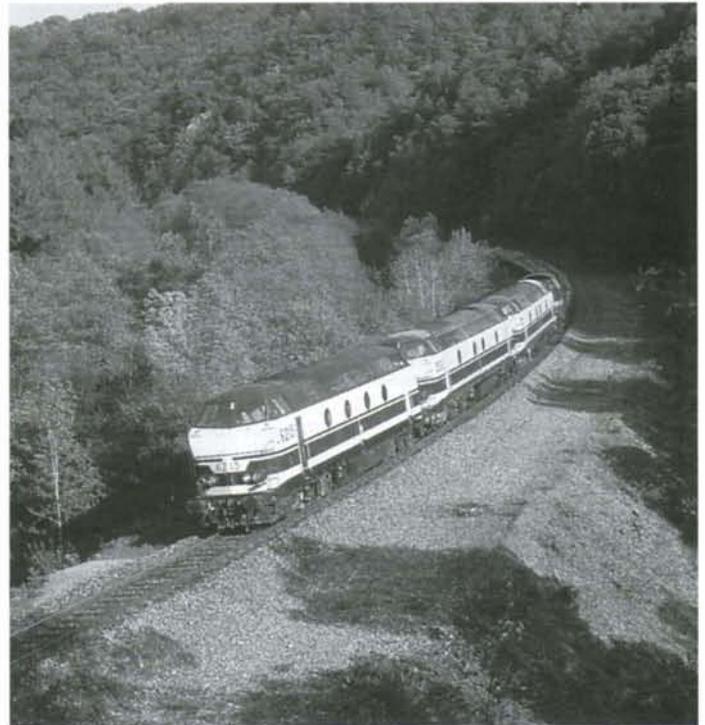


Une des dernières circulations d'une 215 de la DB en tête du 45206 Montzen - Antwerpen-Noord, longe le Demer à Testelt, le 9 mai 1998. Photo : Michel HANSENS.

→ Belle composition de machines en tête d'un train de marchandises Gouvy - Kinkempois passant à Xhierfomont peu avant la pose des poteaux supports de caténaies. En tête, la 6215 de l'Infra, suivie de deux 55 et d'une 73! Photo : Michel HANSENS.



PHOTO 35-69 ↑ La remorque d'autorail 732.10 du PFT a été transférée de l'atelier d'Haine-St. Pierre vers celui de Schaerbeek à l'aide de la 6106. La restauration de ce véhicule est actuellement arrivée en phase terminale; reste à franchir l'étape de l'immatriculation par la SNCB. Photo : Philippe DIEU.



Après 20 ans de discussions et d'interminables palabres, le prolongement de ligne vicinale de la Côte jusqu'en gare de De Panne est enfin réalité depuis le 26 juin dernier. Ci-dessus à gauche, c'est la motrice 6044 qui assura le tram inaugural, ici en gare de De Panne. A l'arrière-plan, on aperçoit l'IR 3635 à son arrivée (AM 371). A droite, la motrice 6013 garée à De Panne en réserve pour l'inauguration, décorée d'une pub "B-Excursions". Photos : Marc GRIETEN.

# LES NOUVELLES LOCOMOTIVES ELECTRIQUES SERIE 13 SNCB / 3000 CFL

## Introduction

Les 80 locomotives électriques commandées conjointement par les CFL et la SNCB en décembre 1995 auprès de GEC-Alsthom marquent sans conteste un tournant dans l'histoire de la traction électrique des deux compagnies ferroviaires, tant du point de vue technique que des possibilités offertes à l'exploitation.

Aussi nous a-t-il paru intéressant de profiter du début de la livraison de ces machines pour publier une description certes technique, mais néanmoins accessible au plus grand nombre.

Les caractéristiques décrites ci-après sont communes aux HLE 13 SNCB et aux 3000 CFL, même si cela n'est pas mentionné explicitement dans la suite du texte.

Les 13/3000 sont des locomotives bitension, 3 kV CC et 25 kV 50 Hz ~, destinées à rouler sur les réseaux CFL, SNCB et SNCF. Elles doivent également pouvoir atteindre, avec des performances limitées, les gares NS de Roosendaal et Maastricht électrifiées en 1,5 kV CC.

Il s'agit de locomotives à 2 bogies bimoteurs à 2 essieux, développant une puissance continue de 5000 kW et capables d'atteindre 200 km/h.

La SNCB prévoit d'utiliser ses HLE 13 sur les relations suivantes :

- l'« Athus-Meuse », axe en cours d'électrification et devant délester la ligne 162 de son trafic marchandises;

- Liège-Luxembourg, relation qui sera exploitée en traction électrique dès l'été 1999;
- Oostende-Eupen et Antwerpen-Charleroi, avec des rames réversibles de voitures I11 (à l'horizon 2002, la relation IC Oostende-Eupen empruntera la LGV entre Leuven et Ans).

On constate immédiatement qu'à l'exception de la liaison Antwerpen-Charleroi, toutes les autres relations prévues justifient l'équipement bitension des HLE 13.

Les CFL remplaceront leurs locomotives Diesel série 1800 et électriques série 3600 par les nouvelles 3000. Celles-ci seront utilisées en pool avec les machines belges sur les liaisons vers Liège et sur l'« Athus-Meuse ».

## Partie mécanique

### 1. Structure et aménagement de caisse

La caisse des HLE 13 présente une très forte filiation avec les BB 36000 SNCF. Elle est entièrement métallique et constitue un ensemble autoportant réalisé presque entièrement en acier semi-inoxydable. Elle comprend le châssis, les faces latérales et les cabines de conduite avec leurs toitures.

Le transformateur principal est installé sous la caisse. Les selfs de lissage de chacune des quatre chaînes de traction sont installées au-dessus de la cuve du transformateur, dans le circuit de refroidissement du transformateur

et des résistances de freinage. Les deux réservoirs principaux de 500 litres chacun sont également montés sous la caisse ainsi que le réservoir d'eau de 160 litres pour le lave-mains destiné au conducteur.

Deux couloirs latéraux relient les cabines de conduite entr'elles. On y trouve les quatre portes d'accès extérieures. Un couloir transversal relie les deux couloirs latéraux.

En parcourant la salle des machines de la cabine 1 vers la cabine 2, on trouve successivement :

- la climatisation de la cabine 1;
- la moto-pompe;
- les deux compresseurs principaux avec sécheur d'air;
- les ventilateurs des convertisseurs statiques (CVS) et des moteurs de traction 1 et 2;
- les convertisseurs statiques (CVS) avec la charge-batterie;
- le câble 25 kV reliant la toiture au transformateur;
- le couloir transversal joignant les deux couloirs latéraux;
- le lave-mains;
- le bloc appareillage contenant les armoires haute et basse tension, l'électronique de la radio sol-train, le disjoncteur courant continu (DJCC), les résistances du frein rhéostatique, les boîtiers électroniques du KVB et de la TBL, les unités de commande du système informatique embarqué, l'enregistreur d'événements, les électroniques de conjugaison des freins électrique et pneumatique ainsi que l'anti-enrayage et l'antipatinage;
- le bloc traction avec les 4 groupes hacheur / redresseur + onduleur à 2 niveaux;
- les ventilateurs du bloc traction et des moteurs de traction 3 et 4;
- le panneau pneumatique;
- la climatisation de la cabine 2 et l'armoire vestiaire.

La batterie est installée sous le platelage d'un des deux couloirs latéraux.

La toiture est composée de trois parties amovibles qui dégagent toute la longueur de la salle des machines. Ceci facilite la mise en place ou le retrait des différents équipements. La partie centrale reprend le lanterneau de sortie de l'air de refroidissement des résistances du frein rhéostatique.

Les faces avant sont formées de carénages en polyester. Originellement, ils devaient avoir la même forme que ceux des BB 36000 SNCF, mais ils ont dû être modifiés car ils ne permettaient pas de répondre aux exigences de la SNCB en matière de déflexion de l'air lors du croisement de deux trains.



La 1301 en tête d'un train d'essai composé de la voiture de mesures 00011 du service d'études du frein et de 50 wagons Fcs vides. Ce train circulait dans le cadre de la campagne d'essais pour la vérification des performances de freinage de la 1301. Maubray, 8 mai 1998. Photo : Christian VANHECK.



La 1302 durant sa campagne d'essais au Grand-Duché. Le 19 mai, elle remorquait un train de ballast, accompagnée par la locomotive Diesel 855, ici à l'entrée de la gare de Wasserbillig. Photo : Tanguy BADIE.

L'entr'axe des voies à la SNCB est, en effet, généralement plus faible qu'à la SNCF. Il faut donc dévier l'air plutôt vers le haut que vers les faces latérales.

## 2. Bogies

Les bogies sont du type à deux essieux et bimoteurs.

Les châssis de bogies sont constitués de caissons mécano-soudés en acier.

Chaque châssis de bogie comporte deux longerons symétriques en forme de col de

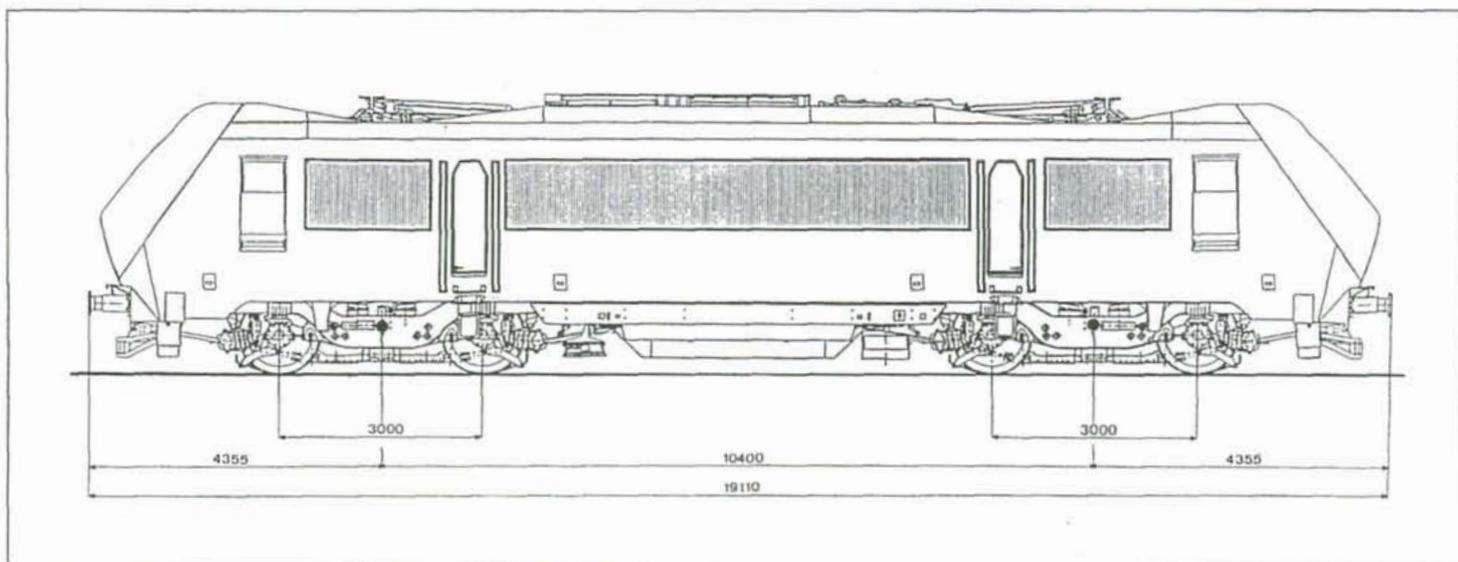
cygne reliés par une traverse centrale et deux traverses extrêmes. Sur la traverse centrale, on trouve des fixations des moteurs de traction et des réducteurs, les butées limitant le débattement transversal et les fixations d'amortisseurs. Sous la traverse centrale se trouvent les points d'ancrage de la traction basse et la brosse de contact pour la répétition des signaux. Les traverses extrêmes supportent les unités de frein, le troisième point de fixation du moteur de traction et les butées de sécurité dans le sens longitudinal. Sur les longerons, on trouve les fixations des amortisseurs antilacet et le système de graissage

des bourrelets de roues.

Les roues ont un diamètre de 1160 mm à l'état neuf et de 1090 mm à l'état usé.

Les suspensions primaire et secondaire sont réalisées à l'aide de ressorts hélicoïdaux.

Les 13 sont les premières locomotives de la SNCB à être équipées de freins à disque en plus des traditionnels freins à blocs. Par bogie, on trouve quatre unités de frein agissant sur les deux disques flasqués sur chaque roue ainsi que quatre unités de frein à blocs (1 bloc par roue).





Le 15 mai dernier, la 1301 effectua plusieurs parcours entre Merelbeke et Kortrijk dans le but de tester l'effort exercé par le panto sur la caténaire. La locomotive ne tractionnait pas, elle était en fait poussée par la 1201. Le train d'essai composé de 6 voitures 16/110 arrive ici en gare de Gent-St.Pieters. Photo : Roger CRİKELAIRE.

Le recours au frein à disque permet, par rapport à une locomotive qui en est dépourvue, d'augmenter - en restant dans les limites permises par l'adhérence - l'effort de ralentissement réalisé par le frein pneumatique tout en n'exerçant pas de force supplémentaire sur les surfaces de roulement des roues, ce qui serait préjudiciable pour leur tenue dans le temps.

Ainsi, sur les 13, l'effort de freinage pneumatique est réalisé à 80 % par le frein à disques et à 20 % seulement par le frein à blocs dont la fonction est dès lors plutôt d'assurer un nettoyage de la surface de roulement des roues.

L'usage du frein à disque sur les locomotives, même s'il ne s'agit pas à proprement parler d'une nouveauté puisque les locomotives Rc des SJ (Chemins de fer Suédois) en sont équipées depuis belle lurette, devient de plus en plus courant sur les locomotives récentes de grande puissance; les BB 36000 SNCF ainsi que les E 101, 145 et 152 DB en sont équipées.

Par bogie, trois unités de frein à disque sont munies d'un frein à ressort faisant office de frein de parking.

Les moteurs de traction sont entièrement suspendus sur le châssis de bogie, la transmission du couple moteur aux essieux s'effectuant par une transmission à arbre creux assez classique du type "Jacquemin".

Le réducteur est flasqué sur le moteur de traction. Le pignon du moteur (23 dents) engrène avec la roue intermédiaire (45

dents) calée sur un axe tournant. Cette roue intermédiaire engrène à son tour sur la roue dentée principale (91 dents). Tous les engrenages et roulements contenus dans le réducteur sont lubrifiés à l'huile par barbotage. Tous les engrenages sont à dentures droites; leur rapport de transmission est de 3,96.

La roue dentée principale est liée au premier anneau dansant qui est lui-même relié au second par un arbre creux. Le second anneau dansant est lié rigidement à l'essieu. Les jonctions des deux anneaux dansants avec l'arbre creux sont munies d'éléments amortisseurs destinés à rattraper les mouvements relatifs de l'essieu vis-à-vis du moteur et de la transmission.

L'entraînement caisse-bogie est réalisé, pour chaque bogie, par deux barres de traction en acier forgé placées dans l'axe longitudinal de la locomotive et par deux triangles suspendus sous la traverse centrale et les moteurs de traction. Quel que soit le sens de marche, seule une barre par bogie travaille en traction. Les jeux existants entre les barres et leurs fixations évitent de soumettre l'autre barre à un effort de compression avec le risque de flambement que cela comporterait.

## Frein et équipements pneumatiques

La locomotive est équipée d'un frein direct et d'un frein automatique agissant de façon indépendante sur chacun des bogies.

Le frein direct est purement pneumatique.

Le robinet du frein automatique est du type à impulsions électriques : l'importance de la vidange (ou de la réalimentation) de la conduite générale du frein automatique (en abrégé, CGFA) est proportionnelle au temps durant lequel le robinet de frein est placé dans la position de serrage (ou de desserrage).

En cas de défektivité électrique du robinet du mécanicien, il est possible de basculer le robinet du frein direct en robinet de secours pour le frein automatique. Les variations de pression dans la conduite générale sont alors commandées pneumatiquement.

Le frein dynamique (frein à récupération ou rhéostatique) peut être commandé par deux voies différentes : soit directement par le manipulateur de traction, ou par la variation de pression dans la CGFA. Si le frein dynamique est commandé simultanément par les deux voies, c'est la demande la plus élevée qui est prise en compte.

La locomotive est équipée d'un dispositif de conjugaison (blending, en jargon technique) des freins dynamique et à friction (disques et sabots). La priorité est donnée au frein dynamique.

Les 13 sont également équipées d'un système d'anti-enrayage réglant, de façon continue et essieu par essieu, la pression dans les différents cylindres de frein afin d'utiliser au mieux l'adhérence disponible lors du freinage.

## Partie électrique

### 1. Equipements en toiture et dispositif de palpage

L'équipement électrique est réparti dans et sous la caisse ainsi qu'en toiture.

Les éléments suivants sont montés sur la toiture :

- le pantographe 25 kV (côté PC 1);
- le pantographe 3 kV (côté PC 2);
- le sectionneur de mise à la terre de la ligne de toiture (en abrégé, SMT);
- l'éclateur protégeant l'équipement électrique contre les surtensions dues, par exemple, à la foudre, en circulation sous 25 kV;
- le transformateur du circuit de palpage;
- le parafoudre protégeant l'équipement électrique contre les surtensions en circulation sous 3 kV;
- le commutateur de sélection entre 3 kV et 25 kV (en abrégé, CCA);
- le disjoncteur principal pour la circulation sous 25 kV.

Au repos, le commutateur CCA se trouve en position 25 kV, ce qui place l'entrée du disjoncteur principal pour la circulation sous 3 kV (en abrégé, DJCC) à la terre. En outre, les deux disjoncteurs principaux (DJCA et DJCC) sont ouverts.

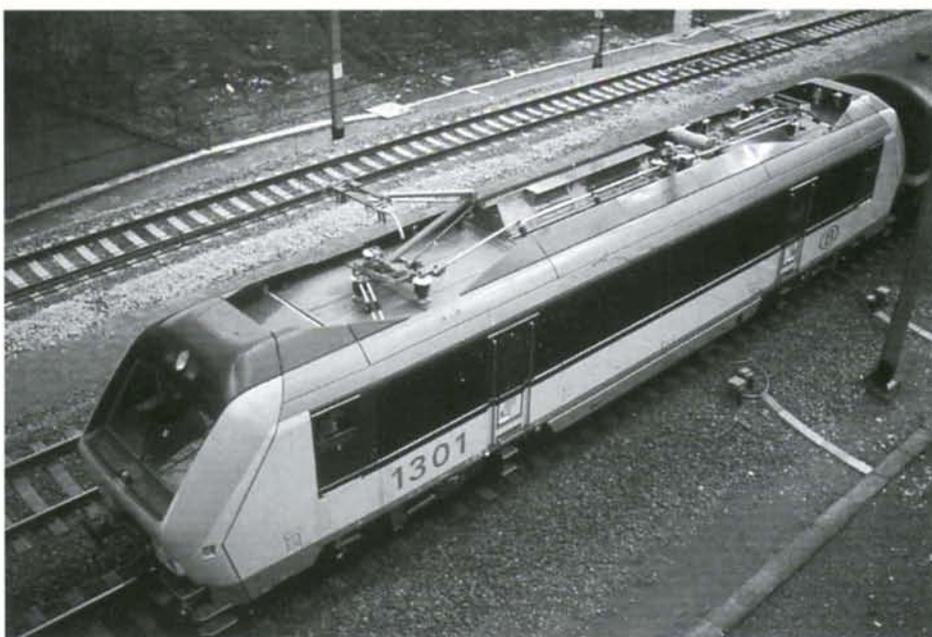
Lors de la mise en service de la locomotive, le conducteur sélectionne un des deux pantographes et en commande la montée. Le dispositif de palpage vérifie le type de tension présente et provoque l'abaissement du pantographe si elle ne correspond pas à celle choisie par le conducteur. Si le choix du pantographe est correct, le commutateur de toiture se déplace en position 3 kV si la tension caténaire est continue ou reste en position de mise à la terre si la tension caténaire est le 25 kV 50 Hz.

### 2. Eléments communs en amont des chaînes de traction

Lors de la circulation sous 25 kV, l'enroulement primaire du transformateur est alimenté, depuis le panto 1, au travers du DJCA et d'un transformateur d'intensité.

Au secondaire du transformateur, on trouve les quatre enroulements alimentant chacun une des quatre chaînes de traction indépendantes ainsi que l'enroulement 1500V 50 Hz de la ligne de chauffage-train.

(N.B. : signalons que, contrairement aux locomotives de la série 12, les 13 n'ont pas la faculté d'alimenter aussi la ligne de chauffage train en 3 kV CC lorsque la tension caténaire est du 25 kV 50 Hz. Cette disposition est utilisée pour la desserte de Lille à l'aide de voitures M4, ce qui n'entre nullement dans les futures attributions des HLE 13).



Vue en gros plan de la toiture. Le panto 3 kV côté PC 2 est levé. Bois du Coucon, 21 mars 1998. Photo : Christian DOSOGNE.

En ce qui concerne la circulation sous 3 kV, l'équipement de traction est alimenté, à partir du panto 2, au travers du CCA et du disjoncteur principal DJCC. Ce dernier, en se fermant, ponté le circuit de charge du filtre d'entrée.

En aval du DJCC, on trouve l'alimentation de la ligne de chauffage train, le filtre d'entrée (dont la self est placée dans la cuve du transformateur principal) et le filtre 50 Hz. C'est à partir des filtres communs que s'effectue l'alimentation des quatre chaînes de traction.

### 3. Chaînes de traction

Afin de garantir une fiabilité maximale en service, chacun des quatre moteurs de traction est alimenté par sa propre chaîne de traction totalement indépendante des autres. La défaillance de l'une d'elles permet donc de conserver 75 % de la puissance normale.

(N.B. : par comparaison, les machines de la génération précédente (11, 12, 20, 21 et 27) ne comportent que deux chaînes de traction (des hacheurs en l'occurrence) alimentant chacune tous les moteurs de traction d'un même bogie. L'avarie d'un hacheur réduit donc la puissance disponible de moitié. Même la 1901 fut encore conçue sur ce principe, puisqu'elle ne comporte que deux onduleurs alimentant chacun deux moteurs de traction triphasés en parallèle. La 1901 ne peut donc pas être considérée comme un véritable prototype des 13).

Chacune des quatre chaînes de traction comporte trois éléments principaux : le bloc hacheur/redresseur, le rhéostat de freinage et l'onduleur.

Chaque bloc hacheur/redresseur comprend essentiellement quatre groupes d'éléments semi-conducteurs : deux composés chacun de deux GTO en parallèle couplés à une diode antiparallèle commune et deux composés chacun d'un GTO couplé à une diode antiparallèle. A l'aide de quatre sélecteurs, ces groupes sont combinés de façon à constituer soit un redresseur en cas d'alimentation sous 25 kV, soit un hacheur lors de la circulation sous 3 kV. Quelle que soit la tension caténaire, le bloc hacheur/redresseur permet le freinage en récupération.

La présence du bloc hacheur/redresseur résulte de la nécessité de limiter à 2400 V maximum la tension aux bornes de l'onduleur de traction dit du type "à 2 niveaux". Une tension d'entrée plus élevée, qui aurait permis l'alimentation directe à partir de la tension caténaire en 3 kV, aurait imposé le passage à un onduleur dit du type "à 3 niveaux" pour tenir compte de la tension inverse admissible par les GTO.

Cependant, un onduleur à 3 niveaux comporte deux fois plus de semi-conducteurs qu'un onduleur à 2 niveaux, ce qui aurait entraîné de sérieux problèmes de poids et d'encombrement. Comme, d'autre part, la présence d'un redresseur aurait de toute façon été nécessaire pour la circulation sous 25 kV, la solution adoptée par ACEC-Transport apparaît comme la plus rationnelle.

(N.B. : dans un onduleur à 2 niveaux, une alternance, positive ou négative, de la tension de sortie ne présente que deux niveaux de tension : le 0 V et la tension maximale. Dans un onduleur à 3 niveaux, une alternance de la tension de sortie possède trois niveaux : le 0 V, la moitié de la tension maximale et la tension maximale).

Le rhéostat de freinage permet de dissiper en chaleur l'énergie cinétique, préalablement convertie en énergie électrique par l'onduleur, lorsque le freinage par récupération n'est pas possible.

L'onduleur de traction à 2 niveaux convertit la tension continue issue du bloc hacheur/redresseur en une tension alternative, variable en fréquence et en amplitude, appliquée au moteur de traction triphasé du type "à cage d'écureuil". Ce type de moteur présente deux gros avantages vis-à-vis du moteur série à courant continu : l'absence de collecteur, ce qui réduit fortement les opérations de maintenance, et un encombrement réduit pour une puissance et une vitesse de rotation identiques.

Chaque onduleur est constitué de six GTO et de leurs diodes antiparallèles. Il fonctionne dans les quatre quadrants du diagramme effort-vitesse, ce qui signifie qu'il permet aussi bien la traction que le renvoi d'énergie et ce dans les deux sens de marche. L'inversion du sens de rotation du moteur s'effectue par modification de l'ordre d'allumage des GTO, ce qui modifie l'ordre de succession des phases.

Le refroidissement des semi-conducteurs de puissance (GTO et diodes) s'effectue à l'aide de caloducs. Il s'agit d'enceintes fermées contenant du fréon et comportant un radiateur à leur partie supérieure. Le fréon est vaporisé par le dégagement de chaleur des semi-conducteurs. Cette vapeur s'élève dans le caloduc refroidi par air, ce qui entraîne la condensation du fréon qui s'écoule vers le fond du caloduc où il est à nouveau vaporisé. Ce système a comme avantage l'absence de pompe de circulation du fluide caloporteur.

#### 4. Alimentation des auxiliaires

Les 13 sont équipées de deux convertisseurs statiques (en abrégé, CVS) délivrant une tension continue de 110 V et une tension triphasée 3 x 380 V 50 Hz.

Le CVS1 est alimenté par le bloc hacheur/redresseur 1 tandis que le CVS2 est alimenté par le bloc hacheur/redresseur 3.

Les CVS alimentent les éléments suivants :

- les 2 moteurs-compresseurs d'air;
- les 4 moteurs-ventilateurs des moteurs de traction;
- les 2 moteurs-ventilateurs des snubbers (cellule de commande de l'allumage et de l'extinction des GTO);
- les 2 moteurs-ventilateurs du transformateur et des selfs;
- les 2 pompes à huile du transformateur;
- la charge batterie.

Afin d'obtenir la plus grande disponibilité possible, chaque CVS alimente la moitié des moteurs de chacun des groupes repris ci-dessus.

#### 5. Système Informatique

Les 13 sont équipées d'un système informatique embarqué ayant trois fonctions essentielles :

- le contrôle de l'ensemble des équipements de la machine;
- l'assistance au conducteur (introduction des paramètres du train, aide au test journalier à la mise en service, guide de dépannage);
- l'assistance au personnel de maintenance (mémorisation des défauts, visualisation en temps réel de l'état des équipements et de certains paramètres).

Le système comprend deux unités de traitement connectées à un "bus de véhicule" parcourant toute la locomotive afin d'assurer les échanges d'informations de et vers les sous-systèmes (chaînes de traction, CVS, modules d'entrée-sortie, équipement TBL,...).

Pour communiquer avec le réseau informatique, le conducteur dispose, dans chaque poste de conduite, d'un clavier et d'un écran disposés à droite sur la table de bord.

Pour la première fois sur une locomotive SNCB, la commande de la marche en UM (Unité Multiple) et en réversibilité (avec les voitures I11) ne nécessite plus la présence de coupleurs multi-broches spécifiques mais s'effectue, grâce à la technique du multiplexage, à l'aide de quatre des fils du coupleur de sonorisation UTC.

*(N.B. : dans la technique du multiplexage, les différentes informations et ordres transmis entre les véhicules sont codés*

*sous forme binaire et envoyés à la suite les uns des autres dans le même support de transmission).*

#### 6. Radio, interphonie et systèmes de sécurité

Les 13 sont équipées du même système de radio sol-train et d'interphonie que les TGV-PBKA et les AM 96.

Les systèmes de sécurité suivants sont montés à bord des locomotives :

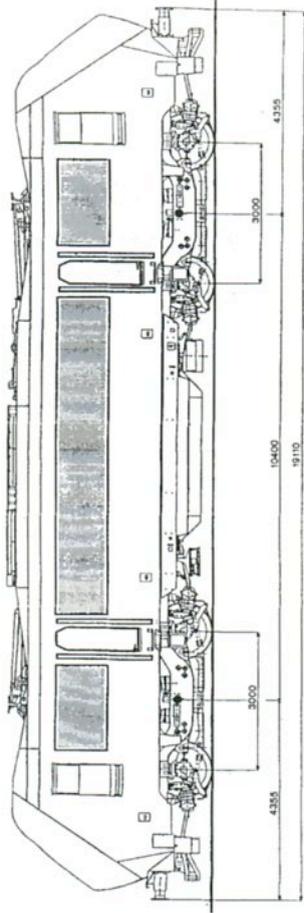
- veille automatique classique à trois positions. Toutefois, le conducteur a la faculté de réarmer le système soit en enfonçant la pédale, soit en la relâchant;
- répétition des signaux par le système brosse-crocodile;
- TBL2 avec adaptation du traitement du signal du crocodile pour la circulation sur le réseau SNCF;
- KVB (contrôle de vitesse par balises) pour la circulation sur le réseau SNCF;
- enregistreur statique d'événements du type TELOC 2200 (déjà monté sur les AM 96).

Tout comme les systèmes classiques, le TELOC 2200 enregistre l'évolution de la vitesse en fonction de la distance parcourue, les informations transmises par les signaux ainsi que les réactions du conducteur. La différence fondamentale est que les informations sont stockées sur une disquette et non plus imprimées à l'aide de stylets sur une bande de papier calque. De plus, le TELOC 2200 peut parfaitement servir à enregistrer d'autres paramètres durant les parcours.



*Passage à De Pinte en direction de Kortrijk du train d'essai de mesure de l'effort exercé par le panto sur la caténaire, le 15 mai 1998. Photo : Armand BEERLANDT.*

# LOCOMOTIVE ELECTRIQUE SERIES 13 SNCB / 3000 CFL



## Généralités

**Effectif** : ..... 60 SNCB + 20 CFL

**Type** : ..... Bo'Bo'

**Tensions d'alimentation** : ..... 3 kV CC  
1,5 kV CC (avec puissance limitée)  
25 kV 50 Hz

**Poids total** : ..... 90 tonnes

**Masse par essieu** : ..... 22,5 tonnes

**Puissance** :  
- Traction : ..... 5200 kW  
- Freinage récupération : ..... 3000 kW  
- Freinage rhéostatique : ..... 2500 kW

**Effort de traction max. au démarrage** :  
..... 28,8 kN

**Vitesse maximale** : ..... 200 km/h

**Diamètres des roues neuves** : ..... 1160mm

**Nu­mérotation** : ..... 1301-1360 SNCB  
3001-3020 CFL

## Caisse

**Constructeur** : ..... GEC-Alsthom, 1997

**Freinage** : frein automatique de service et frein direct de manoeuvre. Frein électrique rhéostati­que ou à récupération dirigé par "blending", qui règle la proportion entre électrique et pneumati­que.

Robinet de mécanicien du type à impulsions électriques.

La locomotive est pourvue d'un frein antipati­nage.

Deux compresseurs Knorr SL20 alimentent deux réservoirs d'une capacité totale de 500 litres.

Un frein à vis placé dans chaque cabine de con­duite agit chacun sur trois blocs-frein d'un bogie.

**Bogie** : la locomotive est équipée de bogies ACR avec suspensions primaire et secondaire à res­orts hélicoïdaux.

**Chauffage** : les cabines de conduite sont clima­ti­sées.

## Equipement de traction

**Constructeur** : ..... GEC-Alsthom

**Configuration** : une chaîne de traction par moteur. Une chaîne de traction comprend un bloc d'entrée servant de hacheur sous 3 kV et de pont redresseur 4 quadrants sous 25 kV, une résistance de freinage rhéostatique de 8,8  $\Omega$  commandée par un thyristor GTO et un onduleur 4 quadrants de type "2 niveaux".

**Moteur de Traction** : type 4PXA4339B

- Nombre : ..... 4

- Suspension : ..... élastique sur trois points

- Puissance unihoraire : ..... 1300 kW

**Transformateur** : constructeur Pauwels Trafo Belgium. Puissance : 6,3 MVA.

**Tension secondaire** :  
- Traction : ..... 4 x 1520 V (1375 kVA)  
- Chauffage : ..... 1520 V ( $T^{\circ} < 10^{\circ}$  800 kVA)  
..... ( $T^{\circ} > 10^{\circ}$  600 kVA)

**Rapport d'engrenages** : ..... 3,96

**Transmission** : ..... type Jacquemin

## Appareillage auxiliaire

**Onduleurs auxiliaires** : deux onduleurs alimen­tent les ventilateurs, compresseurs et charge­batterie

- Puissance : ..... 150 kVA

- Tension de sortie : 3 x 380 V 50 Hz, 110 V =

**Moteur compresseur** :  
- Nombre : ..... 2

- Type : ..... triphasé asynchrone

- Vitesse : ..... 3000 tr/min

- Tension d'alimentation : ..... 380 V

- Puissance : ..... 15,5 kW

- Pression : ..... 10 bars

**Moteur-ventilateur** :  
- Nombre : ..... 4

- Type : ..... triphasé asynchrone 3000 tr/mi,

- Puissance : .....  $\leq$  15 kW

- Débit : ..... 135 m<sup>3</sup>/min

**Deux moteur-ventilateurs Snubbers**

**Deux moteur-ventilateurs transfo + selfs d'entrée**

**Deux pompes à huile**

**Chauffage train** :  
- 3 kV sur réseau 3 kV  
- 1,5 kV 50 Hz sur réseau 25 kV 50 Hz

**Batterie** : type Ni-Ca 110 V 90 Ah.

Tension de charge : 114 V.

# Le point sur les travaux TGV

Les travaux se poursuivent sur les grands chantiers ouverts, que ce soit le long de l'autoroute E40, à Bruxelles, à Hergenrath ou à Antwerpen. Tour d'horizon de ces travaux, dont la situation est arrêtée au 15 août.

## L1 Frontière française - Bruxelles

### Base de St-Druon

Un petit crochet par la base de St-Druon, définitivement fermée le 1er juin. Néanmoins, quelques mouvements de camions ont été enregistrés dans le courant du mois de juillet pour la mise en décharge de quelque six mille mètres cubes de terre provenant d'un éboulement le long de la LGV.

Les travaux de démontage débuteront à la fin du mois de septembre; les longueurs de voie prémontées, rails, traverses et appareils de voies seront transférés vers Voroux où ils serviront à la future base de travaux. Il en sera de même des bâtiments provisoires. Quant au site, un tiers de la surface devrait retourner à l'agriculture, les deux autres tiers étant réservés à un usage industriel.

### Halle-Bruxelles

Les deux voies provisoires restant encore en surface en gare de Halle ont été démontées et ont laissé la place aux engins de génie civil qui s'affairent à créer la plate-forme des futures voies 1 à 3. L'enlèvement des terres est déjà effectué et l'on s'active actuellement à bétonner le radier. Pour rappel, une partie de la dalle du tunnel a été construite avant la création de la gare provisoire; il reste donc à terminer cette voûte, confectonner les accès et évacuer les terres qui y sont enfermées.

Enfin, la gare provisoire côté Quai aux Grains a été fermée et les bureaux sont maintenant transférés de l'autre côté, à proximité de la gare bus et de l'emplacement de la nouvelle gare.

A Lot, les travaux préparatoires au remplacement du pont métallique sur la Senne et la mise en conformité du point d'arrêt ont commencé par la mise en place de nouveaux poteaux de caténaires.

A Ruisbroek, l'électrification du nouveau faisceau Volkswagen se poursuit; les caténaires sont maintenant tirées et la mise en service des nouvelles installations est prévue pour la fin du mois de septembre; à ce moment, tous les trains destinés ou en provenance des usines Volkswagen seront formés sur les sept voies électrifiées du faisceau, accessibles par la ligne 96B côté Bruxelles ou 96 côté Mons.



Venant de Liège par Bruxelles, un train IC pour Quévy, voiture-pilote en queue, passe la bifurcation des lignes 96 et 94 en gare de Halle côté Mons. On aperçoit les travaux de terrassement qui permettront, à terme, la séparation totale des trafics des deux lignes. Halle, 17 juillet 1998. Dia : Christian DOSOGNE.



Une dernière vue de ce que furent les travaux de Halle : le démontage de la gare provisoire est terminé. Là où il y eut à un certain moment sept voies, il ne reste qu'une dalle de béton... Halle, 27 mai 1998. Dia : Christian DOSOGNE.



La ligne 96 photographiée depuis le pont métallique de la ligne 28 à l'entrée de Bruxelles, vers Mons. La plate-forme est élargie pour laisser la place à sept voies : deux pour la 96, deux pour la LGV, deux pour la 50A et une voie de manoeuvres. Forest, 21 mai 1998. Dia : Christian DOSOGNE.

Les voies de l'ancien faisceau "Put" seront alors déclassées pour permettre le comblement de la tranchée et l'aménagement des voies TGV entre Forest et Bruxelles-Midi. A l'entrée de Bruxelles-Midi, le pont métallique qui permet à la ligne 28/3 (qui relie la ligne 124 Bruxelles-Charleroi à la ligne de ceinture ouest 28) a été rehaussé et a subi une cure de jouvence. Une seule voie sera remise en service sur ce tronçon qui en comportait deux à l'origine. Un nouveau pont, qui remplace le talus qui enjambait l'ancien atelier des autorails, franchira les voies des lignes 96, 50A et LGV; il est établi entre ce viaduc métallique et le raccord côté Petite-Ile.

A Bruxelles-Midi enfin ont débuté les travaux de construction des piles du futur pont qui permettra aux TGV venant de France d'accéder, sans traverser à niveau, au terminal TGV côté voies 1 à 6.

## L2 Bruxelles-frontière allemande

### Schaerbeek-Leuven

Les travaux de génie civil ont commencé à Zaventem et Diegem : ils concernent la construction de murs de soutènement pour permettre de libérer l'emprise nécessaire à la pose de quatre voies.

En effet, entre Bruxelles et Leuven, les deux voies TGV seront placées au milieu des voies de la ligne 36, comme entre Ruisbroek et Halle, et pourront être parcourues à 200km/h seulement.

A Leuven, côté Bruxelles, les nouvelles voies des lignes 35 et 53 sont posées. Dans un premier temps, les deux voies de la ligne 35 seront utilisées par les trains de la ligne 53 (basculement prévu le dernier week-end du mois d'août), et celles de la ligne 53 par les trains de la ligne 36 (basculement prévu au mois de novembre). De ce fait, l'emprise de la ligne 36 ainsi libérée permettra les travaux de rectification de la courbe. Côté Liège, l'emprise de l'ancienne voie lente vers Liège est libérée pour permettre la construction d'ouvrages d'art qui permettront en phase finale à la ligne 139 de passer sous les voies de la ligne 36 et LGV, et le rétablissement de la ligne 36/2 (raccord de la ligne 36 vers le faisceau marchandises).

### Leuven-Waremme-L36

Sur ce chantier ouvert le long de l'autoroute E40, les travaux de génie civil avancent sans trop de retard, la pose de la superstructure devant débuter en mars 2000.

On peut maintenant estimer aux deux tiers de la longueur les terrassements en cours; les travaux les plus importants se situent à Waremme et Berloz.



**PHOTO 35-71** Vue générale de la gare de Leuven prise vers Bruxelles. A gauche, la voie est utilisée dans les deux sens par les trains de voyageurs de la ligne d'Ottignies; au centre, les deux voies de la ligne 36. A droite, l'accès au faisceau Q est supprimé; tous les trains de marchandises ont le relais reporté à la formation côté Bruxelles. Leuven, 17 août 1998. Photo : Baudouin DIEU.



**PHOTO 35-72** La situation à l'entrée de Leuven côté Liège : un train IC pour Cologne se dirige vers l'Allemagne par la voie A de la ligne 36; en bas, la voie qui permet aux trains de marchandises de la ligne 36 d'accéder aux faisceaux marchandises de Leuven; dans le fond, la voie de la ligne 139 vouée à la même fonction. A droite, les terrassements qui laisseront place aux voies A des lignes 36 et 36/2. La voie TGV passera à l'emplacement actuel de la ligne 36. Leuven, 16 août 1998. Photo : B. DIEU.



**PHOTO 35-73** A hauteur du parking autoroutier de Bettincourt près de Waremme, les travaux TGV ont nécessité la démolition partielle d'un pont. Le train passera à droite, légèrement en contrebas. Bettincourt, 17 août 1998. Photo : Baudouin DIEU.

### L36N Fexhe-Ans

Les travaux de rectification de la ligne 36 entre Fexhe et Ans arrivent dans leur phase finale; la mise en service de la voie B (vers Bruxelles) est prévue dans la deuxième moitié du mois d'octobre, celle de la voie A l'étant pour la fin de l'année.

Dès ce moment, la bifurcation de Voroux (ligne 36/36A vers Kinkempois) sera à nouveau opérationnelle. Toutefois, aucun train de marchandises ne devrait y circuler, les travaux prévus au viaduc de Horloz interdisant tout passage de trains...

La gare d'Ans sera dans un premier temps dotée de deux voies à quai : la voie 5 vers Bruxelles, et la voie 4 vers Liège, cette dernière étant en fait une voie d'évitement commune aux voies 3 et 5.

### Base de Voroux

Les travaux d'aménagement et de construction de la future base de travaux de Voroux débuteront dans le courant du mois de septembre; la plupart des matériaux proviendront de la base de St-Druon grâce à des trains spéciaux mis en marche à la demande; ne sont toutefois pas concernés par un transport ferroviaire les bâtiments provisoires (conteneurs) et le ballast.

Les travaux de démontage de St-Druon et de construction de Voroux iront de pair, l'adjudicataire (Galère/Soluxtrafer) étant le même.

### Liège-Guillemins

Ici aussi, de gros travaux sont en cours du côté des plans inclinés. En effet, un ouvrage d'art devant permettre aux voies venant de Liège-Palais de passer sous la future ligne 36 exige la destruction d'une partie du viaduc autoroutier et sa reconstruction; les travaux sont menés en étroite collaboration avec le MET, qui prévoit un rétablissement de la situation normale le 31 janvier 2000 précisément, avec l'inauguration de l'autoroute passant sous la colline de Cointe. Aucun retard ne peut donc être permis...

### Liège-frontière allemande

Il est maintenant acquis que le TGV jouira d'un site propre entre Chênée et Welkenraedt, la mise en service de cette section devant intervenir en 2005. En attendant, les travaux de rectification des courbes à Hergenrath, près de la frontière allemande, se poursuivent, de même que la construction du viaduc de Hammerbrücke. Après construction de la pile centrale devant supporter les poutrelles constitutives du nouveau pont, la première partie de l'armature (celle côté Allemagne) supportant les deux voies a été lancée pendant les nuits des 18/19 et 19/20 mai.

Une grue géante de la firme Sarens, opérant depuis le sol, a déchargé les poutres de 34 mètres de long des wagons qui se trouvaient



Les travaux de terrassement à hauteur de Waremme nécessitent le fonçage de pieux. A droite, l'autoroute E40 Bruxelles-Liège. Photo : Armand THONET.



PHOTO 35-74 La gare de Fexhe-le-Haut-Clocher perdra, avant la fin de l'année, sa voie centrale, qui permettait aux trains empruntant la ligne 36A de stationner. Les quais seront remis aux normes et alignés; dans le même temps, le personnel affecté à la traversée à niveau des voyageurs, sera rendu disponible...

Fexhe, 17 août 1998. Photo : B. DIEU.



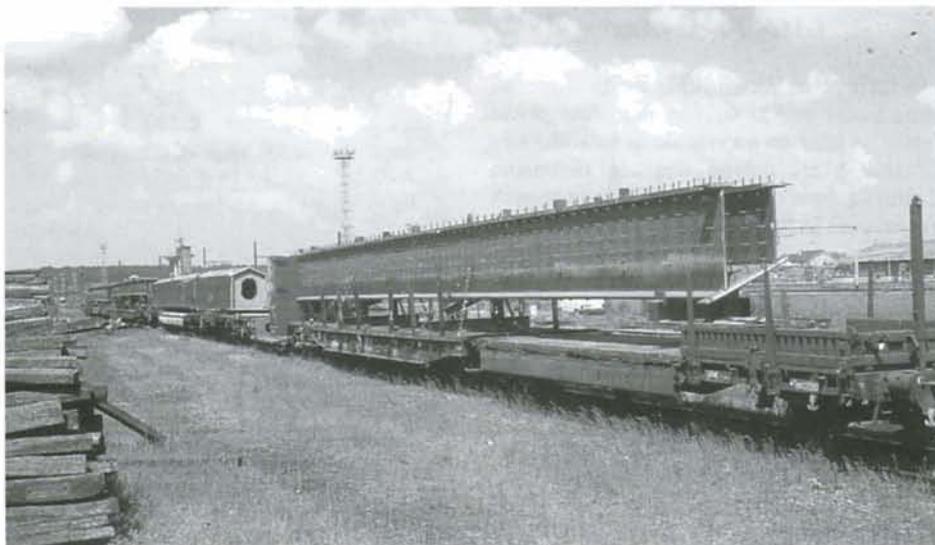
PHOTO 35-75 Les travaux à hauteur du futur point d'arrêt de Voroux, sur la ligne 36 nouvelle. A gauche, les deux voies de la ligne 36; à droite, la voie d'accès et la voie de départ de la future base, dont le faisceau de réception se trouve dans le fond (les poteaux caténaires y sont encore présents!). A l'extrême droite, l'ancienne bosse de triage, avec sa loge et l'éclairage... Voroux, 17 août 1998. Photo : Baudouin DIEU.

sur l'ancien ouvrage. Ces poutres ont été mise en place sur deux piles provisoires avant d'être assemblées pour former un ensemble rigide de 100 mètres de long. La même opération se répétera pour la seconde partie de l'ouvrage dans le courant du mois d'octobre.

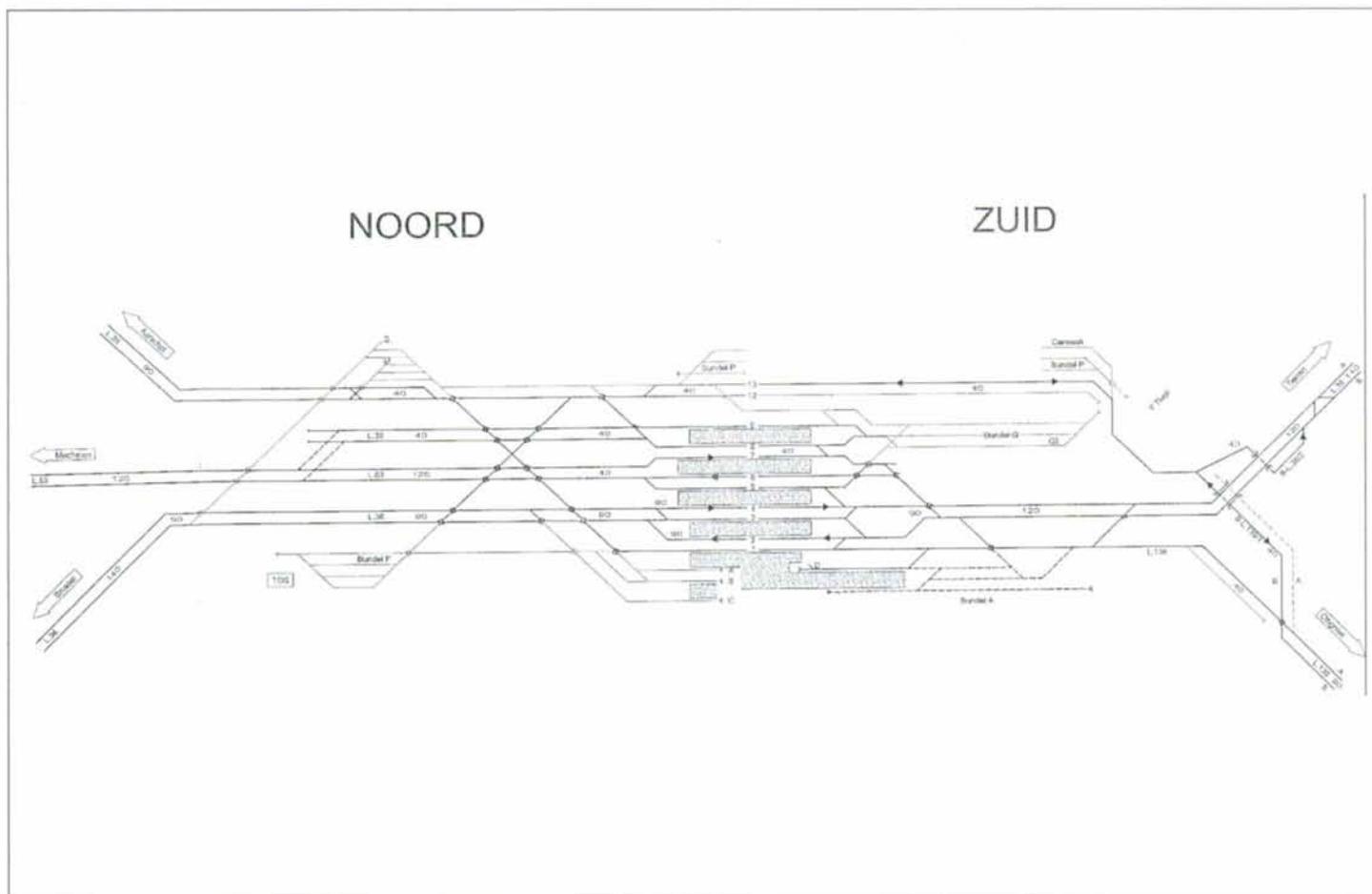
### L3 Bruxelles-frontière hollandaise

#### Antwerpen-Centraal

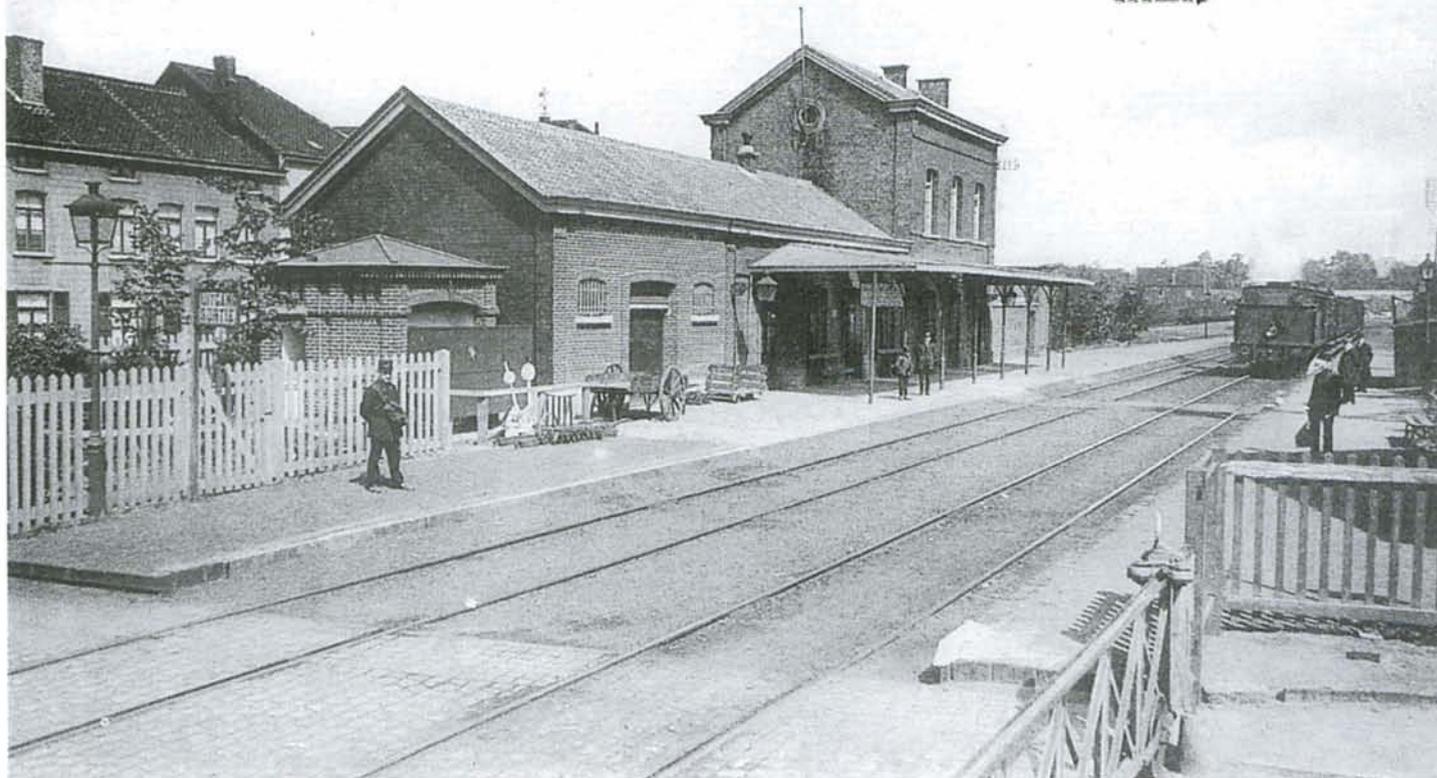
La situation en gare d'Antwerpen est décrite dans la rubrique « Actualités ». La gare actuelle d'Antwerpen-Centraal retrouvera, dès le 19 septembre, l'usage des voies 1 à 3 avec quais prolongés; à la même date, les voies 8, 9 et 10 seront désaffectées si bien que les problèmes de capacité rencontrés ne seront pas résolus...



Les éléments du viaduc de Hammerbrücke ont été transportés par voie ferrée. A Montzen le 18 mai, le chargement est garé en attente d'expédition.  
Dia : Michel HANSENS.



Plan schématique des travaux à Leuven : le faisceau A (centre routier) est hors service, de même que les voies latérales côté Bruxelles. Les nouvelles voies des lignes 35 et 53 sont posées, mais seront d'abord utilisées respectivement par les trains des lignes 53 et 36 afin de permettre le dégagement de l'emprise. Côté Liège, une seule voie est banalisée pour l'accès aux faisceaux des trains de marchandises provenant ou se dirigeant vers les lignes 36 et 139. Document : TUC RAIL.



### Woluwé-St-Lambert, hier et aujourd'hui.

La gare de Woluwé-St-Lambert était établie à mi chemin sur la ligne reliant Bruxelles-Quartier Léopold à Tervuren. Cette ligne de 14 kilomètres fut mise en service de 1881 à 1882 par l'Etat belge. En 1929, La SNCB céda ses droits d'exploitation à la Société Générale de Chemins de fer Economiques. En 1930 fut constituée la Société du Chemin de fer électrique de Bruxelles à Tervuren. Celle-ci entreprit rapidement l'électrification de la ligne, laquelle fut inaugurée le 1er décembre 1931. La ligne servit ainsi de banc d'essai pour l'électrification du réseau. L'exploitation de la ligne cessa il y a juste 40 ans, le 31 décembre 1958. Dès janvier 1959, la SNCB reprit la desserte marchandises, en traction vapeur puis Diesel jusqu'au 11 mars 1970, date de fermeture définitive de la ligne. Le document ci-dessus montre la gare de Woluwé-St-Lambert dans les années '20, alors qu'elle était exploitée par l'Etat belge. A droite, on aperçoit l'arrivée d'un train de voyageurs venant de Tervuren. Aujourd'hui (photo ci-dessous), plus aucun vestige ne subsiste; à l'emplacement de la gare, un petit parc a été aménagé, tandis que l'assiette de la voie a été reconverte en chemin de promenade. Le seul point commun aux deux photos est la rangée de maisons visible à gauche, lesquelles ont toutefois été quelque peu modifiées.

### AUJOURD'HUI



## L'Expo 58 (II)



En attendant leur transfert vers la gare de Jette pour ensuite rejoindre par camions le site de l'Exposition, les engins moteurs sont rassemblés à Bruxelles-Ouest.

↑ **PHOTO BD-037** Deux locomotives représentent la traction Diesel de grande puissance en France et en Allemagne : à droite, la 060 DB-18 de la SNCF, future CC 65.018. Cette série de locomotives à six essieux moteurs fut construite à 20 exemplaires de 1956 à 1960 par Alsthom. D'une masse de 112 t, elles étaient pourvues de deux moteurs Diesel MGO développant 900 ch et pouvaient circuler à 130 km/h. Les dernières CC 65.000 furent retirées du service en septembre 1988 (CC 65.018 : ♣ 12-1987 à Nantes). A gauche, la V 200.049 de la DB (puis 220.049). Également équipées de deux moteurs Diesel de 1100 ch, les V200 furent construites par Krupp et Krauss-Maffei, et mises en service en 1953. Pourvues d'une transmission mécanique, elles avaient une masse de 80 t et une vitesse maximale de 140 km/h. Les dernières V220 furent radiées en 1984. Depuis 1982, la 220.049 circule en Italie sur le réseau privé FSF. Bruxelles-Ouest, 15 février 1958. Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



**PHOTO BD-038** Toujours à Bruxelles-Ouest, le 12 février 1958, on voit à droite la BB 16002 de la SNCF et à gauche l'automotrice électrique ALe 660.015 des FS. Les BB 16000 monophasé 25 kV 50 Hz furent construites à 62 unités. D'une puissance de 3620 kW et d'une masse de 84 t, elles peuvent rouler à 160 km/h. Ces machines sont actuellement toujours en activité. Les 15 ALe 660 à courant continu 3 kV des FS apparurent en 1955. D'une puissance de 760 kW, elles peuvent circuler à 150 km/h. Quelques exemplaires terminent actuellement leur carrière au dépôt de Venezia Mestre. Photo : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



Deux locomotives électriques suisses chargées sur les remorques routières, prêtes au départ vers le Heysel.

↑ **PHOTO BD-039** La machine de manoeuvres Ee 3/3 16504. Cette série de 6 locomotives fut mise en service de 1957 à 1958. D'une puissance de 540 kW et d'une masse de 45 t, elles peuvent atteindre la vitesse de 45 km/h. On aperçoit à l'arrière-plan la gare de Jette, 21 février 1958.

↓ **PHOTO BD-040** L'Ae 6/6 11427 fait partie d'une série de 120 locomotives construites en 1952 et de 1957 à 1963 par BBC, MFO et SLM. D'une masse de 120 t et d'une puissance de 4410 kW, les Ae 6/6 peuvent circuler à 125 km/h. Jette, 13 février 1958. Ces deux séries de machines sont actuellement toujours en activité. Photos : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.





**PHOTO BD-041** ↑ et **PHOTO BD-042** ↓ C'est durant la nuit du 14 au 15 février 1958 que fut acheminée l'Ae 6/6 1427 vers le site de l'Expo. Ces deux documents montrent le convoi avançant sur l'avenue Stiennon, tandis que deux voitures échelles de la STIB assurent le relèvement des caténaires du réseau de tramways. Photos : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.





**PHOTO BD-043** ↑ et **PHOTO BD-044** ↓ L'unique locomotive électrique présentée par la SNCB était la 122.038. Il s'agissait en réalité de la 122.210 renumérotée 122.038" le 28 janvier 1958, après démontage de son équipement bicourant (bien que préparée pour figurer à l'Expo, il était apparu souhaitable de ne pas immobiliser une machine pourvue d'un tel équipement auquel on attachait beaucoup d'importance à l'époque. Originellement, cette locomotive a porté le numéro 122.050 jusqu'en mai 1957). La première 122.038 fut renumérotée 122.210" le 16 avril 1958 après montage de l'équipement bitension provenant de la 122.210'. La 122.038 fut transportée vers le Heysel le 18 février 1958 à l'aide du tracteur de la société française SCETA. Ci-dessus : lors des derniers préparatifs avant le départ; ci-dessous : à l'avenue du Sacré-Coeur. Photos : Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



# Histoire : l'explosion de la 905

## Origine du type 9

En 1905, l'Etat belge mit en service quatre locomotives prototypes du type 2-3-0 (Then Wheel), dont deux à simple expansion construites par La Meuse, les 3302 (à vapeur saturée) et 3303 (munie d'un surchauffeur Schmidt), et deux du système compound, construites par Cockerill, les 3301 (à vapeur saturée) et 3304 (équipée d'un surchauffeur Cockerill). Les deux premières machines (3302 et 3303) furent classées dans le type 9, tandis que les deux suivantes (3301 et 3304) furent désignées type 19.

La même année, huit exemplaires supplémentaires, dérivés de la 3304, furent livrés par Cockerill. Ces locomotives classées dans le type 19 bis reçurent les numéros 3293 à 3300.

Seules les 3302 et 3303 donnèrent les résultats escomptés, si bien qu'une série de

64 locomotives fut commandée sur base de la 3303. Ces machines, mises en service de 1909 à 1914, furent intégrées dans le type 9 et numérotées de 4001 à 4064.

Les "Type 9" étaient principalement utilisées pour la remorque d'Express sur toutes les lignes principales du réseau, exception faite de la ligne du Luxembourg. Leurs principaux dépôts d'attache furent Schaerbeek, Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord et Berchem.

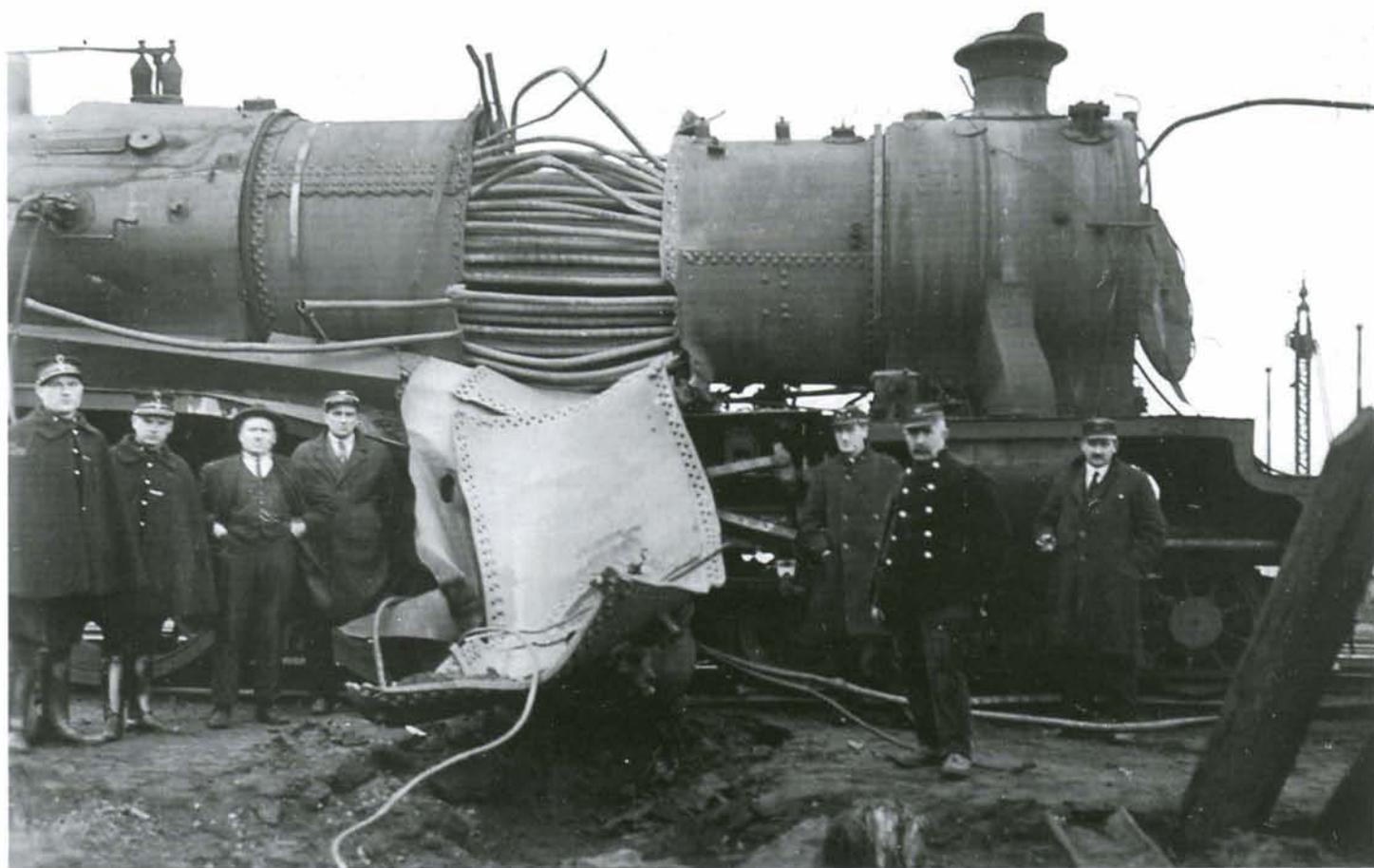
En 1931, les 43 unités encore reprises à l'effectif furent renumérotées 900 à 942 par la SNCB (les 21 locomotives manquantes ayant été perdues durant la Première Guerre mondiale). Lors de la renumérotation de 1946, on dénombrait 42 machines, renumérotées 9001 à 9042. Toutes furent radiées en bloc en juin 1951, aux dépôts de Landen, Leuven et Ronet; certaines ne circulaient toutefois déjà plus depuis plusieurs années.

## L'explosion de la 905

La 4045, construite par La Meuse (n° 2237), fut d'abord présentée à l'Exposition universelle de Bruxelles de 1910, avant d'être livrée à l'Etat belge le 1er janvier 1911. Cette locomotive avait la particularité de posséder des couvre-roues rectilignes communs aux trois essieux couplés, probablement pour sa figuration à l'Exposition de 1910, alors que sur toutes les autres machines de la série 4000, chaque roue avait son propre couvre-roues.

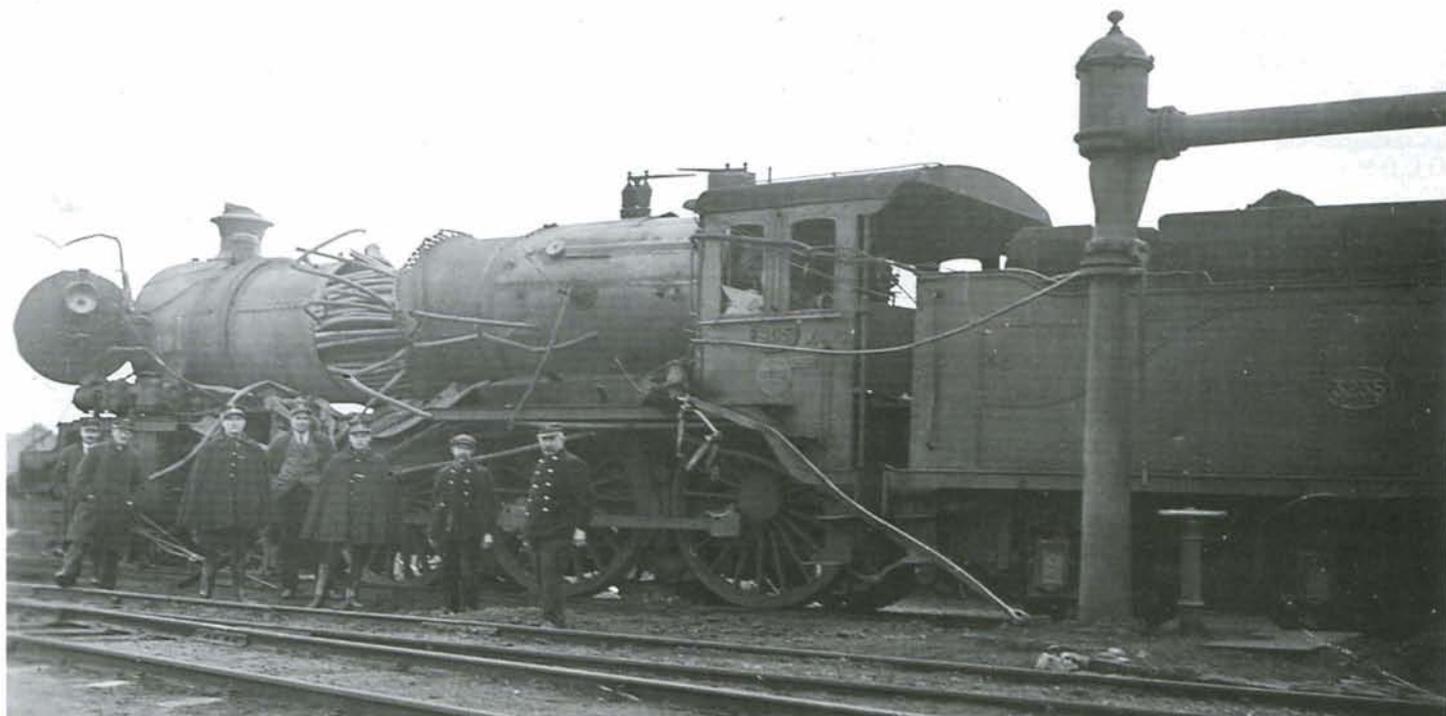
Au début de 1932, cette locomotive, qui fut renumérotée 905 le 1er octobre 1931, fut victime de l'explosion de sa chaudière. Cet incident est survenu à Weelde, gare frontalière belge située sur la ligne internationale Turnhout - Tilburg.

Comme sa réparation aurait exigé des frais importants, dont le remplacement de la chaudière, il fut décidé de radier la machine en avril 1932.



*Cette vue montre fort bien l'endroit où s'est produite l'explosion dans la chaudière de la 905, à hauteur de la seconde virole sur laquelle se trouve le dôme de prise de vapeur. La tôle constituant la virole s'est déployée comme une boîte de conserve, malgré ses quelque 2 centimètres d'épaisseur! Toutes les rivures tant longitudinales que transversales ont lâché. L'ensemble du faisceau tubulaire est fortement endommagé, certains tubes ayant même été expulsés à l'extérieur et recourbés à 180°. Sous l'effet de l'explosion, la tôle de la virole a provoqué un trou dans le sol, tandis qu'une clôture formée de planches a été soufflée. Le tablier a été arraché de même que les tôles d'habillage. A gauche, au-dessus des têtes des quatre personnages, on aperçoit le couvre-roues commun aux trois essieux couplés.*

*Photo : N.H. ALBERDA, collection PFT.*



*Toute la tuyauterie extérieure ainsi que la barre de relevage du mécanisme ont littéralement été expulsées, certains tuyaux se sont même enroulés autour de l'abri de la machine! La 905 était à ce moment accouplée au tender à trois essieux numéroté 3235. Sur le document du bas, on distingue que la voie sur laquelle se trouvait la locomotive a été fortement sollicitée. Le souffle de l'explosion a également ouvert en grand la porte de la boîte à fumée. Sur les trois photos présentées, on remarquera la présence des six mêmes personnages. Photo : N.H. ALBERDA, collection PFT.*



# Évasion : le train du marché au Bénin

Ici, le train est à l'image du pays, pauvre et peu développé. Malgré la forte concurrence des "Taxis-Brousse" et des bus, les fidèles du rail continuent pourtant de transporter leurs biens dans des wagons dégingués de la Compagnie des Chemins de fer du Bénin (O.C.B.N.).

En ce mercredi, jour de marché, l'effervescence du départ est grande en gare de Bohicon. Le personnel tente une dernière fois de m'empêcher de prendre ce train dangereux, mais plutôt l'Express de 14.30. Je suis cheminot, et je décide malgré tout d'embarquer dans ce convoi pour une nouvelle aventure ferroviaire.

Ce train relie Bohicon à la capitale Cotonou, située à 135 km du golfe de Guinée. Pour beaucoup de voyageurs, le train reste le seul moyen de transport. De Bohicon à Cotonou, le billet coûte 800 francs C.F.A., soit environ 50 FB, pour, si tout va bien, quatre heures de train. Ici, les trains sont lents et vétustes, mais très pittoresques. Un voyage en train a toutes les chances de rester un des grands moments de votre séjour en Afrique.

Il est 12h10, l'heure de départ. Dans un grand vacarme, le convoi s'ébranle et atteint la vitesse moyenne de ... 40 km/h! Dans les voitures en bois et sans vitres, le vent s'engouffre dans le compartiment, mais il est le bienvenu avec la température atteignant déjà 35° C. La locomotive Diesel BB est française, construite par Alsthom. Les voitures sont également de construction



*A l'intérieur du train du marché, les voyageurs et leurs encombrantes marchandises sont entassés dans cet inconfortable wagon où les banquettes en bois sont disposées longitudinalement le long des parois latérales de la caisse. Photo : Jean-Claude GODTBIL.*

française : Douai, 1960. Parfois, le train atteint la vitesse vertigineuse de 50 km/h. Les voyageurs surveillent en permanence leurs bagages, car le vol est à l'image du train.

Entre Bohicon et Cotonou, c'est la brousse. Le train s'arrête quelques fois pour décharger les marchandises achetées au marché

de Bohicon, toujours dans une pagaille indescriptible. Sur le chemin qui borde la voie, hommes, femmes et enfants interrompent un instant leur dur labeur, pour lever leurs bras et saluer le passage du train. Après 4 heures de trajet, nous arrivons à Cotonou, capitale du Bénin.

Jean-Claude GODTBIL.

## L'OCBN

L'OCBN (Organisation Commune Bénin-Niger des Chemins de fer et des Transports) exploite trois lignes à écartement métrique totalisant 578 km. La première ligne, longue de 438 km, relie Cotonou à Parakou via Pahou; la seconde de 107 km relie Cotonou à Pobé; et la troisième, longue de 33 km, relie Pahou à Ségboroué.

Le parc roulant compte 20 locomotives Diesel BB Alsthom, 8 autorails Soulé, 43 voitures et 360 wagons.

Le réseau ferroviaire est très rudimentaire, mais la reconstruction et la modernisation sont en bonne voie.



*Effervescence autour du train du marché lors de son arrivée en gare de Cotonou. Les quatre wagons en bois de la rame sont remorqués par la BB Diesel 502 construite par Alsthom. Photo : Jean-Claude GODTBIL.*

# 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. La plupart des articles sont également disponibles lors des voyages ou activités diverses.

## LIVRES

	PRIX (BEF)	POIDS
	abo - non abo	
<input type="checkbox"/> Réédition de l'indicateur SNCB de 1935 (PFT-Edition)	795 895 615g	
<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 trains 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"/> Histoire de la ligne 150 Tamines-Dinant-Jernelle	700 700 750g	
<input type="checkbox"/> Petite Histoire gare de Namur de 1843 à 1935 (PFT-Edition)	320 350 390g	
<input type="checkbox"/> Les tramways vicinaux de Charleroi et du Centre (PFT-Edition)	950 1150 950g	
<input type="checkbox"/> La signalisation ferroviaire luxembourgeoise (CFFL-Edition)	295 295 150g	
<input type="checkbox"/> Histoire de la signalisation ferroviaire en Belgique - Tome I (PFT-Edition)	990 1190 950g	
<input type="checkbox"/> Les locomotives polycourant de l'artère Paris-Bruxelles (Les Editions du Cabri)	volume 1 1480 1480 400g	
	volume 2 1480 1480 400g	

**La ligne du Luxembourg (CFFL)..... 870.. 870.. 520g**

## FICHES D'IDENTITE (toutes avec une photo couleurs 9 x 13)

<input type="checkbox"/> séparées (chaque fiche est accompagnée d'une pochette plastifiée) -			
6001-91, 6101-15, 6401-06, 6501-06, 6601-03	par fiche :	35 45 20g	
<input type="checkbox"/> brochure 6001-6015		400 450 165g	
<input type="checkbox"/> brochure 6016-6030		400 450 165g	
<input type="checkbox"/> brochure 6031-6045		400 450 165g	
<input type="checkbox"/> brochure 6046-6060		400 450 165g	
<input type="checkbox"/> brochure 6061-6075		400 450 165g	
<input type="checkbox"/> brochure 6076-6091		400 450 165g	
<input type="checkbox"/> brochure 6101-6115		400 450 165g	
<input type="checkbox"/> brochure 6401-6406 + 6501-6506 + 6601-6603		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 (n° 17 et 18 épuisés)	le numéro	160 160 210g
<input type="checkbox"/> numéros 22 à 24 (n° 21 et 25 épuisés)	le numéro	180 180 210g
<input type="checkbox"/> numéros 26 à 32	le numéro	220 220 210g
<input type="checkbox"/> numéros 33 et 34	le numéro	240 240 210g

## EN LIGNES HORS SERIE

<input type="checkbox"/> N°1 : LES LOCOMOTIVES DIESEL SERIE 83	395 450 255g
<input type="checkbox"/> N°2 : LES LOCOMOTIVES SERIE 1600 CFL	595 650 255g

**Les locomotives Diesel type 230-231 ..... 495.. 550.. 210g**  
 **Les locomotives Diesel série 92..... 595.. 650.. 255g**

## RELIURE POUR " EN LIGNES "

<input type="checkbox"/>	450 450 500g
--------------------------	--------------

## CALENDRIERS

<input type="checkbox"/> 1979, 1980, 1982 à 1989, 1991, à 1993, 1995, 1997 par année :	200 300 255g
<input type="checkbox"/> LOCO 98	345 395 255g

## CARTES POSTALES (Edition PFT-Ediblanchart)

<input type="checkbox"/> séries 1 à 6 (12 vues SNCB et CFL par série) par série	150 150 105g
---	--------------

## PIN'S (PFT-Edition)

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

## PHOTOS THEME (PFT-Edition)

### pochettes de 10 photos couleurs format 10x15

<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° 9 : automotrices ex-SNCB sur le SATTI en Italie	400 450 75g
<input type="checkbox"/> thème n° 10 : voyage PFT Bruxelles-Köln 204.003 + 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° 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 type="checkbox"/> thème n° 18 : les CC 40.100 de la SNCF	400 450 75g
<input type="checkbox"/> thème n° 19 : la ligne 75 Deuze-De Panne avant électrification	400 450 75g
<input type="checkbox"/> thème n° 20 : les signaux mécaniques de la gare de Frasnes-lez-Anvaing	400 450 75g
<input type="checkbox"/> thème n° 21 : les autorails série 40	400 450 75g
<input type="checkbox"/> thème n° 22 : la gare de Vonêche	400 450 75g
<input type="checkbox"/> thème n° 23 : les voitures M3 en Italie (FNM)	400 450 75g
<input type="checkbox"/> thème n° 24 : HLE 15 sur les lignes 125-130	400 450 75g
<input type="checkbox"/> thème n° 25 : les 9 locos série 25 en jaune	400 450 75g

**thème 26 : les 13 locos série 22 en jaune..... 500.. 550 95g**

## PHOTOS BD (Bruno DEDONCKER)

Les photos de Bruno DEDONCKER publiées dans EN LIGNES, et portant la mention PHOTO BD-xxx, peuvent être obtenues au format 13x18 cm sur papier noir-blanc brillant. Numéro(s) à préciser sur carte postale, lettre ou fax.

<input type="checkbox"/> Prix par photo	150 170 7g
---	------------

## PHOTOS EN LIGNES

Les photos publiées portant un numéro (par exemple PHOTO 35-24), 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 10/10/98; date de livraison: +/- 20/11/98.

Les photos des EN LIGNES précédents ne sont plus disponibles ! Renseignements et commande : ☎ 065/72.80.72 Fax : 065/66.45.41

<input type="checkbox"/> 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	
	BELGIQUE	ETRANGER
jusque 100g	40F	40F
jusque 250g	55F	60F
jusque 350 g	65F	90F
jusque 500g	90F	90F
jusque 1000g	120F	160F
jusque 2000g	145F	260F
jusque 3000g	220F	370F
jusque 4000g	220F	480F
jusque 5000g	220F	590F

## NOUVEAUTE

### CASSETTE VIDEO PFT LA 26.101 DU PFT

Cette première cassette vidéo VHS éditée par le PFT nous montre la Ty2-3554, future 26.101, en service dans les sablières en Pologne, les travaux de révision effectués par l'atelier polonais d'Olesnica, les premiers essais en vue de l'agrément en Belgique et les premiers voyages sur le réseau.

<b>Réalisation :</b>	Pascal DUBOIS
<b>Durée :</b>	64 minutes
<b>Prix :</b>	495 F + frais de port (600g)
<b>Communication :</b>	K7 - 26101

