

EN LIGNES



REVUE TRIMESTRIELLE
N° 52 - DECEMBRE 2002 - € 7,50

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

Patrimoine Ferroviaire Touristique



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



Toeristisch Spoorpatrimonium

LOCO 2003

Comme il est de tradition, le PFT édite le calendrier LOCO. L'édition 2003 propose dix photos en couleurs et deux en noir et blanc de matériel belge et luxembourgeois : loco Diesel 6007 à Bruxelles-Midi; rame Eurostar à Ashford (GB); loco Diesel 241 DB au Bois du Coucou; AM 96 à Marche-lez-Dames; 1602 à Stolberg; 804 CFL à Spa; 202.002 et 126.112 à Namur; AM ex. 061 SNCB sur le SATTI en Italie; 909 et 854 CFL à Goëbelsmühle; autorail 4404 à Oudenaarde; vapeurs 1.016 et 10.049 à Bruxelles-Midi; 6247 à Eeklo. Il est présenté au format A3, sur papier brillant, avec reliure spiralée.

Acheté avant le 31 décembre, il est vendu au prix de € 9; passé cette date, son prix de vente sera de € 10. Frais d'envoi en sus (550 grammes - voir page 67). Communication : *LOCO 2003*.

Le calendrier sera disponible lors de la journée d'ouverture de Saint-Ghislain le 14 décembre prochain.



Petites annonces

Annnonce privée : gratuite pour les abonnés. Pour les non abonnés : € 3 pour 5 lignes (chaque ligne est composée de 40 caractères, espaces ou signes). Par ligne supplémentaire : € 1.

Annnonce commerciale : € 25 par surface de 6 x 9 cm. Photos et dessins € 25 / pièce. A envoyer par courrier, FAX ou E-mail.

CHERCHE : les références Märklin en "I" suivantes : vapeur 5706; wagons 5851, 5873, 5874 et 5857. Thierry LEMOINE, rue du Camp, 50 7034 Obourg.

Histoire de la Signalisation en Belgique - Tome 2.

Le second tome de l'Histoire de la signalisation ferroviaire belge sortira de presse au début du mois de décembre. Cette partie traite des signaux mécaniques, depuis leurs origines jusqu'aux signaux à trois positions, en passant par les signaux du Nord-Belge, les signaux à deux positions, les disques d'arrêt, les chandeliers, les signaux avertisseurs, etc.

L'ouvrage comporte 252 pages richement illustrées de nombreux dessins et schémas, et agrémentées de 220 photos et cartes postales anciennes, en noir et blanc. Le livre se présente au format A4, avec couverture cartonnée rigide et reliure au fil de lin.

Le prix de vente normal à la boutique ou en magasin est de € 35 (+ frais d'envo - 1250 grammes). Toutefois, nous vous le proposerons au prix exceptionnel de € 30 à Saint-Ghislain le 14 décembre, à l'occasion de la journée Portes Ouvertes.

PHOTO-THEME 46

Série indissociable de 10 photos couleurs au format 10x15, ayant pour thème les automotrices SNCB Budd et "54" en service sur le réseau italien du SATTI.

Prix : € 10 + frais de port (voir page 67 - poids : 75g).

Communication : PHOTO-THEME 46

- 46-01 : ALe 056.010 (voir page 33)
- 46-02 : ALe 056.010 (voir page 33)
- 46-03 : ALe 056.010 (voir pages 34-35)
- 46-04 : ALe 056.010 (voir page 37)
- 46-05 : ALe 056.010 (voir page 38)
- 46-06 : ALe 054.008 (voir page 39)
- 46-07 : ALe 054.008 (voir page 39)
- 46-08 : ALe 054.008 (voir page 39)
- 46-09 : ALe 054.008 (voir page 39)
- 46-10 : ALe 054.008



PFT-agenda

Samedi 7 décembre 2002 :

Voyage à Monschau (Montjoie) à l'occasion du marché de Noël. Parcours en train spécial de Bruxelles à Eupen, puis prolongation par autocar ou autobus de Eupen à Monschau.

Samedi 14 décembre 2002 :

Ouverture de notre abri-musée de Saint-Ghislain et de son shop. Présentation et vente du calendrier LOCO 2003, du livre anniversaire de la Jonction Nord-Midi et du deuxième tome de l'ouvrage sur l'histoire de la signalisation belge. Entrée gratuite de 10 à 17 heures.

Du 15 au 26 mai 2003 :

Grand voyage PFT en Ukraine à bord d'un train-hôtel.

Renseignements : ☎ +32 (0)2.380.72.62 ou +32(0)477.60.13.62. (voir annonce page 4).

Rectifications et précisions EL51

- page 15 : la légende de la photo correspond à celle de la couverture. La photo de la 5930 publiée a été prise entre Ruien et Leupegem, le 25 mai 1987.
- page 43 : les automotrices série 300 ne sont évidemment pas réparées à Salzinnes, mais bien à l'Atelier Central de Mechelen.
- page 53 : la photo du haut montre l'ex. 8503 et non la 8507.
- page 54 : la photo du haut montre la 8518 et non la 8464.
- page 66 : le texte se termine par Ekeren, les mots qui suivent doivent être supprimés.

EN LIGNES

Revue trimestrielle éditée par l'ASBL

PFT

PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE



Rédacteur en chef : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Comité de rédaction

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Baudouin DIEU, Philippe DIEU, Philippe DE GIETER, Christian DOSOGNE, Pierre HERBIET, Garrit JOOS, Kristof AVONDS, Alain DEFECHEREUX, Eric VAN HOECK, Walter PINET.

Remerciements (par ordre alphabétique)

Armand BEERLANDT, William BOECKX, Roger CRIKELAIRE, Pascal DUBOIS, Alain ELOOT, Laurent GARY, Jean-Claude GIRARD, Marc GRIETEN, Dave HABRAKEN, Michel HANSENS, Cor HERMSEN, Philippe HOMBROECKX, Lars LAENEN, Georgy LEJEUNE, Serge MARTIN, Tomas MEYER-EPPLER, Daniel MOENS, Thierry NICOLAS, Charles OCSINBERG, Eric PAULUS, Walter PINET, Philippe SCHOLL, Philippe SMETZ, la SNCB, Philippe STERCKX, Yves STEENEBRUGGEN, Claude VANDECASTEELE, Peter VAN GESTEL, Christian VANHECK, Jef VAN OLMEN, Arno VERHAGEN, Marijn VOCKE, Quintus VOSMAN.

EN LIGNES

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

Adresse

PFT-asbl
Boîte Postale 5
B-1140 Bruxelles 14
☎ GSM : +32(0)475.71.20.28
FAX : +32(0)65.66.45.41
✉ pfttsp@hotmail.com
Internet : www.pfttsp.be

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2003

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de s'abonner en versant une cotisation annuelle de € 34 (étranger : € 39) 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.

Modalités de paiement

- si vous habitez la Belgique, il suffit de verser la somme requise sur le compte bancaire 001-1201789-35 du PFT-Bruxelles.
- si vous habitez l'étranger :
 - et possédez un compte courant postal, vous virez la somme, libellée en euros, sur le compte postal 000-1318999-90 du PFT-Bruxelles. Les personnes résidant en France peuvent virer la somme sur le compte postal 1374917V026 du PFT (59900 Lille);
 - et ne possédez pas de compte courant postal, vous pouvez payer soit par carte Visa ou Eurocard (indiquer les nom et adresse de l'émetteur, le numéro de la carte, la somme en euros, la validité de la carte et la signature), soit par mandat postal international, libellé en euros.

Changement d'adresse

Il suffit de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

Courrier

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

Restauration du matériel

Les personnes désirant participer bénévolement aux activités du PFT ou à l'entretien de la ligne 128 peuvent nous joindre par téléphone ou par écrit.

Schaerbeek : Pierre Herbiet : ☎ +32(0)475.71.20.28
St-Ghislain : Philippe Scholl : ☎ +32(0)477.26.99.79
Ligne 128 : Alain Defechereux : ☎ +32(0)477.98.91.23

Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

Dépôt légal à la parution

EN LIGNES N°52 - décembre 2002



PHOTO-52-01 La 26.101 entre les signaux mécaniques de Sourbrodt, le 22 septembre 2002. Georgy LEJEUNE.

POSTER pages 34-35 : **PHOTO THEME 46** L'ex. automotrice BUDD 133 de la SNCB quitte la gare de Lanzo sur la ligne Gernagnano - Torino du SATTI, le 6 août 2002. Lars LAENEN.

PHOTO-THEME 46 L'automotrice 008 du SATTI (ex. 098 SNCB) dans sa nouvelle décoration. Bosconero, 7 août 2002. Lars LAENEN.

PHOTO 52-02 Les 21 et 22 septembre, un train spécial a circulé entre Liège et Sourbrodt pour la Région Wallonne, remorqué par la 26.101 entre Liège et Trois-Ponts et entre Sourbrodt et Liège au retour. Georgy LEJEUNE.

S O M M A I R E

PFT-Service	2
Editorial	4
Nouvelles du PFT	5
Histoire : la livrée verte "1970"	8
L'Europe à voie étroite	12
1977 : la fin de la vapeur à la DB	20
Hier - Aujourd'hui	28
Actualité étrangère	29
Les BUDD en service au SATTI	33
Actualité belge	40
<i>Statistiques</i>	40
<i>Locomotives électriques</i>	40
<i>Locomotives Diesel</i>	43
<i>Automotrices</i>	46
<i>Autorails</i>	47
<i>Voitures - wagons</i>	48
<i>Infrastructure</i>	49
<i>Actualité diverse</i>	52
<i>Sociétés privées</i>	57
<i>Réseaux touristiques</i>	58
<i>Radiations</i>	59
La Jonction Nord-Midi	63
PFT-Boutique	67

Editorial

C'est à un rythme d'enter que la saison 2002 s'est poursuivie en automne, avec plusieurs grandes manifestations : les Journées du Patrimoine à Saint-Ghislain, les cinquante ans de la Jonction Nord-Midi pendant deux week-ends à Bruxelles, un affrètement très important pendant un week-end en septembre, et deux stands, l'un à Forest et l'autre à Liège.

Un premier bilan de 2002 permet d'ores et déjà d'affirmer qu'il s'agit d'une bonne année, avec de nombreuses manifestations, notamment en collaboration avec la SNCB, plusieurs publications et beaucoup de voyages pour les amateurs; ce sont ainsi pas moins de cinq excursions qui ont été proposées en Belgique, et une à l'étranger. Enfin, côté matériel, trois nouveaux engins ont été sauvagardés : le 4506, la 5183 et la 5941.

Quant à votre revue préférée, elle a changé de look en 2002. Et en 2003 ? Ce sera au rythme de parution d'être modifié...

Puisque 2002 est presque derrière nous, il est temps de penser déjà à 2003 que nous vous souhaitons à ainsi qu'à vos proches et vos familles, excellente.

Bonne lecture.

VOTRE ABONNEMENT

EN LIGNES

2003

L'éditorial vous l'a annoncé : le rythme de parution va être augmenté pour passer à 6 numéros par an... Il y a déjà longtemps que le PFT voulait franchir le pas, notamment pour réaliser le vœux de nombreux lecteurs, mais également pour permettre l'insertion d'un plus grand nombre de documents, dont notre photothèque regorge, et aussi pour suivre de plus près l'actualité.

Ce numéro est donc le dernier à être trimestriel; le numéro 53 sortira dès la mi-janvier, et la publication deviendra alors bimensuelle.

Par la force des choses, nous devons adapter les tarifs aussi bien des abonnements qu'au numéro; le prix de l'abonnement passe à 34 pour un envoi en Belgique, et 39 pour l'étranger.

Nous vous encourageons évidemment à choisir la formule de l'abonnement qui permet au PFT de compter sur une rentrée financière certaine. Celle-ci est utilisée à la réalisation des objectifs de l'association : la sauvegarde, la préservation et la mise en marche sur le réseau de matériel ferroviaire belge. L'abonnement inclut également les numéros spéciaux envoyés quelques fois par an, en fonction de l'actualité.

Pour vous abonner ou prolonger votre abonnement, il suffit, pour la Belgique, de verser la somme de 34 sur le compte 001-1201789-35 du PFT Bruxelles en mentionnant en communication "abonnement 2003"; pour l'étranger, vous pouvez vous référer aux modalités reprises en page 3. Merci pour la confiance que vous accordez au PFT et à ses animateurs.

Du 15 au 26 mai 2003 : le PFT en **UKRAINE**



Du jeudi 15 au lundi 26 mai 2003, le PFT vous convie à un voyage exceptionnel à la découverte des chemins de fer ukrainiens. Le voyage se déroulera entièrement à bord d'un train-hôtel qui comprendra des voitures-couchettes, restaurants et salons. Au départ de Chop (gare frontière avec la Slovaquie et la Hongrie), nous parcourons les lignes vers Turka, Kiev, Cherkassy, Sveskovo, Uzel, Donetsk, Krivoj Rog, Pomochnaïa, Ivanofrankovsk et Kolomyia. Au programme : visite de nombreux dépôts, arrêts-photos, visite d'aciéries, visite de la plus grande mine de fer à ciel ouvert au monde, parcours sur un réseau à voie étroite.

Vu que le nombre minimum de participants est déjà atteint, nous vous confirmons sa mise en marche. Le prix, qui dépend du nombre total de participants, est fixé provisoirement à 1250 maximum. Il comprend l'ensemble du programme proposé et le logement en pension complète à bord du train. En supplément, il faudra payer, selon les options choisies, le prix du trajet en train au départ de la Belgique, le prix du visa pour entrer en Ukraine, ainsi qu'une assurance obligatoire.

RENSEIGNEMENTS ET INSCRIPTION :

PFT - Boîte postale 5 - 1140 Bruxelles 14

☎ +32(0)2.380.72.62 ou +32(0)477.60.13.62

ATTENTION

DATE LIMITE D'INSCRIPTION : 15-12-2002



Nouvelles du PFT



PHOTO 52-03 Lors des portes ouvertes de notre abri-musée de Saint-Ghislain les 7 et 8 septembre, les visiteurs ont pu voir une partie de notre matériel exposé devant le bâtiment; de droite à gauche : les 9209, 8524, 8428, 1805, 6077 et 270.005 (7005). J-L VANDERHAEGEN.

Le Musée de Saint-Ghislain

Les Journées du Patrimoine

Les journées des 7 et 8 septembre resteront marquées à Saint-Ghislain. En effet, ces "Journées du Patrimoine", dont le thème était "Le labeur", ont rassemblé dans une organisation commune à l'initiative du PFT, la SNCB, la Ville de Saint-Ghislain et Märklin. Dans différents sites de la gare étaient proposés des animations, comme la visite des cabines de signalisation, le nettoyage de wagons, des réseaux miniatures, des photos sur les métiers du rail, etc. Ces lieux étaient reliés par les autorails 554.18 et 4605 du PFT qui proposaient un service cadencé aux vingt minutes. On peut affirmer que le succès a été au rendez-vous : 2400 voyageurs ont été recensés dans les autorails pendant les deux jours, et environ 3000 ont visité les animations.

Au Musée du rail proprement dit, plusieurs réseaux de trains miniatures étaient animés par la section "Modélisme" du PFT et des exposants particuliers; diverses expositions étaient présentées au public, comme les képis, chapeaux et casquettes de Jean-Louis Galoux et la philatélie par le Cercle sirautois. Des commerçants et brocanteurs avaient également installé leurs échoppes pour proposer cassettes, trains miniatures, cartes postales, timbres, etc. Le shop et la buvette étaient tenus par les bénévoles du PFT, tandis que la petite restauration était l'oeuvre de l'amicale des Chefs-gardes de Mons.

PHOTO 52-04 La 26.101 à Sourbrodt, le 21 septembre dernier. Nous reviendrons sur ces parcours dans notre prochain numéro. Philippe STERCKX.

Le PFT remercie tous ces animateurs d'avoir contribué à rendre agréables et intéressantes ces deux journées.

L'évolution

L'organisation des Journées du Patrimoine a permis de rendre le lieu un peu plus convivial notamment par l'enlèvement de toutes les pièces qui sont stockées dans le grand hall. Grâce à l'achat de trois wagons fermés déclassés, ces innombrables conteneurs, palettes, box-palettes et autres peuvent à la fois être rangés à l'abri et ne pas occuper inutilement d'espace.

Ceux qui nous ont rendu visite ont pu admirer l'achèvement du travail dans la salle "Modélisme", qui est maintenant complètement terminée. Des volets mécaniques robustes ont été placés grâce à l'intervention des fonds récoltés par la Fondation Roi Baudouin, et les réseaux se sont enrichis de quatre modules gé-

néusement offerts par la firme Märklin. Quelques passionnés se sont montrés intéressés de participer à la construction et l'animation des réseaux; si le coeur vous en dit, n'hésitez pas à rejoindre l'équipe (contact : Jean-Pol Ruelle : ☎ +32.(0)65/67.62.75).

Les travaux sur la grue de 1903 ont été poursuivis, et cet engin a retrouvé sa cabine verte et sa flèche jaune. Enfin, huit vérins hydrauliques ont retrouvé leurs rails de roulement; ils permettront à terme d'assurer le levage d'engins sans avoir recours aux ateliers de la SNCB.

Silence, on tourne !

Le 18 juin dernier, notre abri-musée de Saint-Ghislain a reçu la visite de l'équipe Télé de la RTBF pour le tournage d'une séquence de l'émission "Autant savoir", qui avait pour thème "Le patrimoine", et qui a été diffusée le 4 septembre.





PHOTO 52-05 *Notre grand voyage de l'été nous a mené dans les cantons de l'Est. Notre train, composé six voitures K et de notre inséparable voiture-buffet, était remorqué par les 5133 et 5178. Au départ de Bruxelles, nous avons d'abord rejoint Liège pour ensuite nous diriger vers Trois-Ponts, Bütgenbach, Bullange et enfin Sourbodt.*
Simon DERIDDER, Masta, 10 août 2002.

Pendant quelques heures, les bénévoles du PFT sont devenus acteurs ... Une expérience assez surprenante, puisqu'il faut se conformer précisément aux directives reçues des professionnels de la caméra, quitte à recommencer la même scène plusieurs fois... Et attention de ne pas se trouver, dans les séquences qui se suivent, à des places différentes dans le groupe ! La scripte veille au grain !

Comme le Musée de Saint-Ghislain offre de la place en suffisance, les animateurs de "Autant savoir" en avaient profité pour inviter une seconde équipe, chargée de filmer le déroulement d'un tournage, dans le cadre cette fois de la millième émission diffusée. Le photographe photographié en quelque sorte ...

La ligne 128

Neuf journées de circulation ont été alignées pendant la saison, qui a débuté le 7 juillet et s'est achevée le 25 août. Ces journées comprenaient trois allers-retours de Ciney à Dorinne-Durnal (huit le jour de la brocante de Spontin) et un quatrième aller-retour de Ciney à Spontin. Sur l'en-

A l'occasion de son anniversaire, Arno VERHAGEN a invité ses amis dans un train spécial. Au départ de Essen, la rame, composée de deux voitures K et de la voiture-buffet du PFT et remorquée par la 202.020, a rallié Hasselt via Mol, avec retour à Essen en fin de soirée. Le train est photographié sous le soleil couchant en gare de Diest.
Arno VERHAGEN.

semble de la saison, 2771 personnes, dont 927 pour la seule journée de la brocante de Spontin, sont venues profiter des charmes de la vallée du Bocq en autorail. Deux journées supplémentaires pour "groupes" ont également été organisées. Comparés aux années précédentes, ces chiffres démontrent une progression de la fréquentation de l'ordre de 35% ! C'est l'autorail 4602 qui a effectué l'entièreté de la desserte de cette pittoresque ligne du Condroz, que les bénévoles du PFT s'acharnent à entretenir et remettre en état depuis maintenant 10 ans. La capacité de l'autorail s'est vite montrée insuffisante lors de certains parcours de l'après-midi. La journée la plus marquante a été celle du 4 août, date de la traditionnelle brocante de Spontin. A certaines heures, l'affluence était telle qu'il a fallu, malheureusement, refuser du monde... Le 14 juillet, la ligne a même reçu la vi-

site de M. Dalem, Gouverneur de la Province de Namur, qui a promis son soutien dans les différentes démarches en cours ou à réaliser.

Pour résoudre le problème du manque de places assises à certaines heures, la mise en ligne d'une rame tractée sera probablement envisagée dès l'année prochaine. A cet effet, la reconstruction de l'évitement de la gare de Dorinne-Durnal est au programme des travaux à réaliser durant cet hiver.

La prochaine étape, très importante, est la signature de la convention d'exploitation qui doit être passée entre la SNCB et le PFT. Le projet proposé par la SNCB a été amendé, et on attend les contre-propositions de la SNCB. La signature de cette convention devrait - enfin - permettre et faciliter le développement de la 128 et son prolongement vers Yvoir.



La croissance régulière du nombre de visiteurs démontre que le potentiel de cette ligne est réel.

Comme écrit plus haut, l'hiver prochain sera mis à profit pour réhabiliter l'évitement de Dorinne mais également pour continuer la réfection et l'entretien courant de la voie sur les tronçons parcourus, ainsi que l'élagage des talus.

Il y a dix ans, le 12 septembre 1992, avait lieu la première circulation d'un train PFT sur la ligne 128.

Nous élaborons déjà un programme intéressant pour que 2003 soit un autre tournant de l'histoire de cette ligne.

Si vous désirez faire partie de la sympathique équipe de bénévoles et prendre un bon bol d'air, vous pouvez contacter Alain Defechereux (+32.(0)477.98.91.23).

Le matériel

L'acquisition de matériel ex.SNCB s'est poursuivie, avec le rachat du 4506, ainsi que de trois wagons T-bis, en excellent état, destinés à stocker les pièces détachées qui encombrant Saint-Ghislain.

La 7005, entièrement rénovée, a gagné le Musée de Saint-Ghislain, libérant à Schaerbeek de la place pour la restauration de la 5941. Les travaux sur cette dernière ont été commencés :

décapage, ponçage, mise à l'anti-rouille, enlèvement des parties dégradées, corrodées ou abîmées, comme les longerons des postes de conduite, minés par la rouille. La motorisation de cet engin est bonne, mais les bogies doivent être permutés avec ceux de la 5926. Parallèlement, les travaux sur la 5927 ont repris.

La 5183, acquise également par le PFT, est remise en état mécanique et est donc à nouveau opérationnelle. Après une remise en peinture, elle sera immatriculée et épaulera ainsi les 6077, 6106 et 202.020 pour la traction de trains spéciaux.

Si la restauration de matériel vous intéresse, vous pouvez contacter Pierre Herbiet au +32(0)475.71.20.28.

Pour rappel, un des buts du PFT est d'assurer la sauvegarde de matériel ferroviaire ayant circulé sur les voies du réseau belge. Pour ce faire, l'association achète à la SNCB du matériel radié ou sur le point de l'être. Toutefois, lorsqu'il se présente une opportunité dans un autre pays, le PFT n'hésite pas à y acquérir la locomotive convoitée. Ainsi, la 26.101, la 202.020 et bientôt la 230.084, ne sont pas originaires de Belgique, mais des modèles semblables ont circulé chez nous. Mieux vaut une copie conforme que rien du tout...



PHOTO 52-06

La dernière acquisition du PFT : l'autorail 4506. Le 18 août 1985, il assurait un train local entre Dinant et Bertrix, ici photographié sur le tronçon à voie unique entre le pont d'Anseremme et la bifurcation de Neffe. Pierre HERBIET.

LA P8 ROUMAINE

Un des rêves les plus fous du PFT est en train de se réaliser...! Conformément aux prévisions, la restauration de la P8 roumaine 230.084 se poursuit. Le châssis est complètement mis à nu, séparé de la chaudière et de la cabine. Les maîtres-cylindres ont retrouvé leur brillance et différentes pièces ont été sablées, rectifiées et repeintes. Le tender d'origine nécessitant plus de travaux que prévus, notamment par le fait qu'il avait été accidenté, il a été décidé de le remplacer par celui qui était accouplé à une autre 230, acquise par la même occasion. De ce fait, les pièces manquantes sur la 230.084 pourront être prélevées sur cette seconde machine, qui sera revendue comme mitraille



Les travaux à la chaudière et au châssis de notre P8 avancent à grands pas. 25 septembre 2002.

à l'issue de ces opérations.

Ici aussi, nous devons remercier les donateurs : pas moins de 34 lecteurs n'ont pas hésité à acquérir des parts de 250 qui sont utilisées, vous l'aurez remarqué, à faire de ce projet une réalité.

Si l'épopée 230.084 vous intéresse, nous rappelons les moyens de nous aider.

Le PFT émet des parts de 250 qu'il est possible d'acquérir en une ou plusieurs fois. Chaque part est accompagnée d'une convention datée et signée. Il suffit de verser la somme que vous désirez sur le compte 035-4029004-53 ouvert au nom du PFT pour la restauration de la 230.084. En communication, il suffit d'indiquer "230.084 + le nom du donateur".

Ce don n'est toutefois pas déductible des contributions.

Un autre moyen de nous aider financièrement est d'utiliser le compte de projet que nous avons auprès de la Fondation Roi Baudouin, qui concerne l'aménagement du Musée de Saint-Ghislain. Mais si vous nous aidez par ce moyen, l'argent qui ne devra pas être investi à Saint-Ghislain pourra l'être pour la 230.084. Il suffit de verser la somme que vous désirez sur le compte 000-0000004-04 de la Fondation Roi Baudouin, en mentionnant obligatoirement en communication : "L78599 - asbl Patrimoine Ferroviaire Touristique". En début d'année, la Fondation fournira une attestation fiscale permettant de déduire le montant versé de vos contributions, à condition qu'il atteigne au moins 30. Les dons effectués de l'étranger peuvent transiter par des associations similaires qui se chargent de la fois de faire parvenir l'agent sur notre compte et de fournir les attestations fiscales.

Tout renseignement pour les dons effectués depuis l'étranger peuvent être obtenus en formant le +32(0)2.549.02.13 ou par e-mail à l'adresse www.kbs-frb.be.

LA LIVREE VERTE "1970"

5e partie : les 60 prototypes



PHOTO-52-07 Le 30 avril 1986, la 6003 en tête d'une rame de charbon en provenance de Valenciennes et à destination de la cokerie de Tertre, franchit le point frontière de Quiévrain. Rappelons que cette locomotive est préservée par le PFT. *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

Quatre des six 60 prototypes ont porté la décoration verte "1970" : les 6001, 6003, 6004 et 6006. Toutes furent repeintes dans cette livrée en 1972.

- la 6001 est sortie de révision à l'Atelier Central de Salzinnes le 22 mars 1972. Elle restera en vert jusqu'à la fin de 1980, puis sera repeinte en jaune;
- la 6003 fut habillée de la livrée verte "1970" en 1972. Elle conservera cette robe jusqu'à sa mise hors exploitation le 1er décembre 1988;
- la 6004 sortit en vert "1970" le 24 février 1972. Elle recevra la nouvelle décoration jaune en août 1980;
- la 6006 sortit d'atelier dans la robe "1970" le 14 février 1972. Elle sera repeinte en jaune en novembre 1985.

Les quatre machines étaient pourvues de la décoration verte "1970" standard. Aucune particularité dans l'application

Le 1er septembre 1979, la 6003 remorque le train interformation 59830 Merelbeke - Saint-Ghislain, immortalisé entre les gares de Kwatrecht et de Wetteren sur la ligne 50.

Claude VANDECASTEELE.

de la décoration n'est à signaler, à l'exception de la 6006, sur laquelle les grosses bandes jaunes descendaient vers les phares en formant un angle arrondi.

Les deux autres locomotives n'ont jamais été peintes en vert "1970" : la 6002

passa directement en jaune en décembre 1978, tandis que la 6005 laissa sa robe d'origine au vestiaire pour revêtir sa magnifique décoration bleue et jaune lors de sa transformation avec le nouveau moteur ABC et l'équipement pour le chauffage électrique des trains (sortie de transformation en mars 1982).





PHOTO-52-08 *La 6006 de Saint-Ghislain en tête du semi-direct 2497 Schaerbeek - Haine-Saint-Pierre. Braine-le-Comte, 20 août 1982.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 52-09 *Le 22 juillet 1983, la 6006 manoeuvre dans les emprises de la cokerie de Tertre, dont les installations sont aujourd'hui démantelées.*
Pierre HERBIET.





← La 6004 photographée devant l'atelier de Kinkempois, le 21 avril 1979.
Armand BEERLANDT.

↓ PHOTO 52-10
Le 19 octobre 1977, la 6001 quitte la gare de Mons en tête d'un train de wagons de transport de chaux à destination des fours à chaux d'Harmignies (ligne 109 Mons - Harmignies).
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



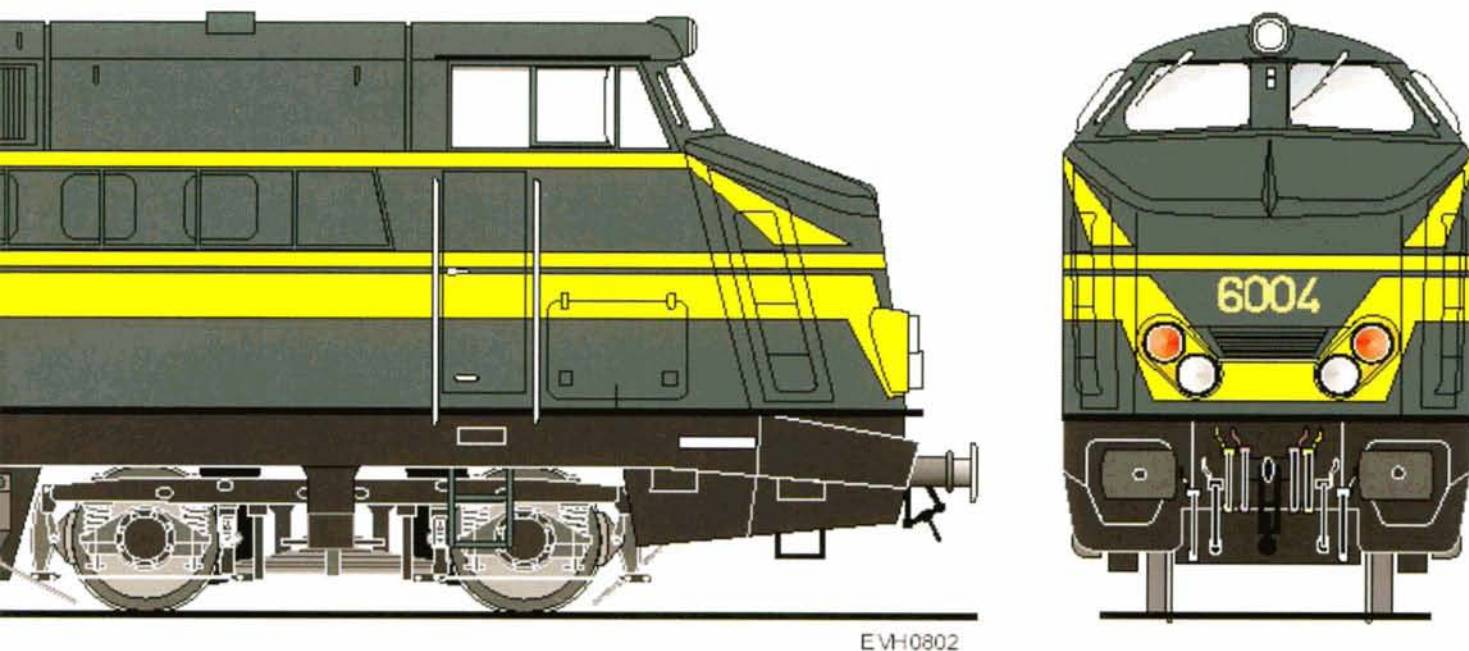


PHOTO 52-11 NB Le 3 janvier 1979, en gare de Tournai, la 6001 attend le départ en tête d'un direct à destination de Charleroi-Sud.
Pierre HERBIET.



L'Europe à voie étroite

(3e partie)



PHOTO 52-12 La ligne Freital - Kippisdorf au temps de la DR. La 99 1747-7 (ex. 99.744, Schwartzkopff 9535 / 1929), actuellement numérotée 099.727, passe à Obercarsdorf en direction de Kippisdorf. Pierre HERBIET, juin 1984.

3. L'ALLEMAGNE

A lors qu'en Autriche, même si elle est encore bien représentée, la traction vapeur n'est plus utilisée que pour des parcours touristiques, en ex. Allemagne de l'Est, plusieurs lignes sont encore quotidiennement exploitées en traction vapeur. Les exemples les plus célèbres sont le réseau du Harz, désormais exploité par le HSB, et les lignes de Saxe. Malheureusement pour ces dernières,

le Ministère de l'Economie du Land de Saxe va commander 10 autorails en Suisse pour remplacer les service réguliers en traction vapeur encore assurés sur cinq lignes (Weißeritztalbahn Freital Hainsberg - Kurort Kippisdorf, Löbnitzdackel Radebeul Ost - Radeburg, Fichtelbergbahn Cranzahl - Kurort Oberwiesenthal, Zittauer Schmalspurbahn Zittau - Kurort Oybin/Kurort Jonsdorf et Döllnitzbahn Oschatz - Mügeln - Kemmlitz). Dès cette année, les subventions cou-

vrant le coût supplémentaire entraîné par la traction vapeur seront supprimées et celle-ci devrait avoir disparu du service régulier à l'horizon 2005.

Malgré la régionalisation ou la cession au privé de la plupart des lignes à voies étroites encore en activité, la Société nationale des Chemins de fer allemands (DBAG) est encore responsable de 66 km de lignes à voie étroite, en majorité héritées de la Deutsche Reichsbahn.



La première ligne se situe sur l'île de **Wangerooe**, située en mer du Nord. A voie de 90 cm, elle assure la correspondance avec les ferries pour amener les voyageurs à la station balnéaire de Wangerooe.

Le matériel moteur à voie de 90 cm est uniquement constitué de 4 locomotives Diesel à transmission hydraulique (399 105 et 106, construites en Roumanie en 1990 sur le modèle L18HC, et 399 107 et 108, à deux essieux, construites par Schöma en 1999).

PHOTO 52-13 Le HSB possède deux anciens autorails rachetés au réseau de l'île de Langeoog : les 187 011 et 187 013, ex. T1 et T4. Ils furent construits en 1955 par Talbot (numéros 97519 et 97520). Norhausen, le 13 mars 2001. Philippe DE GIETER.



Plus intéressantes pour l'amateur, les lignes de Saxe à voie de 75 cm sont intégralement exploitées en traction vapeur, entre Radebeul et Radeburg (17 km) et entre Freital-Hainsberg et Kurort-Kipsdorf (27 km).

Le parc se compose de 11 locomotives à vapeur, les dernières reprises dans les effectifs de la DBAG.

Il s'agit des :

- 99 1564 et 99 1608, issues d'une

série de 96 locomotives compound articulées (020 + 020T) de type Meyer, construites à partir de 1896;

- 99 1734, 99 1741, 99 1746, 99 1747 et 99 1762 provenant d'une série de 32 locomotives de type 1-5-1T construites à partir de 1928;

- 99 1771, 99 1777, 99 1779 et 99 1789 originaires d'une série de 24 grosses locomotives de type 1-5-1T construites à partir de 1952.

Ces deux lignes sont en fait exploitées par le **BRG Servicegesellschaft Leipzig mbH** pour le compte de la DBAG.

Les récentes inondations dans la région de Dresden ont particulièrement touché la ligne du Weißeritzalbahn : depuis le 12 août dernier, elle est fermée à tout trafic suite à la destruction de près de 70% de son infrastructure par la crue de la Weißeritz.



PHOTO 52-58 Le Harzer Schmalspurbahnen est certainement le réseau à voie étroite le plus connu et le plus visité. Le 27 mars 1991, au temps de la DR, la 99 7240-7 (ex. 99.240, Karl Marx Locomotivbau 134.017 / 1954) remorque un train de voyageurs vers Wernigerode, ici visible entre Eisfelder-Talmühle et Netzkater. Une image toujours réalisable aujourd'hui. Pierre HERBIET.

Un groupe de pression s'est rapidement mobilisé pour essayer de sauver la ligne et des circulations ont été organisées sporadiquement sur les quelques tronçons encore parcourables dès le mois de septembre. Vu l'importance des dégâts, la fermeture définitive de la ligne

est à craindre.

Exploitants privés

Outre le réseau ferré national, plusieurs compagnies privées exploitent des lignes à vocation régionale. Parmi

elles, quatorze assurent la desserte de lignes à voie étroite. Il s'agit le plus souvent de lignes dont l'exploitation a été cédée par la DBAG au cours des dernières années, dans le cadre d'une politique de régionalisation des dessertes locales.

PHOTO 52-59 La 99 7245-6 (ex. 99.245, Karl Marx Locomotivbau 134.022 / 1954) en tête d'un train de marchandises transportant des wagons à voie normale sur des trucks porteurs, photographiée entre Stiege et Hasselfelde, en mai 1982. Pierre HERBIET.



Le **HSB (Harzer Schmalspurbahnen)** est depuis le 1er février 1993, l'exploitant des 131 km de voies métriques sillonnant le massif du Harz, en bordure de l'ancienne frontière entre les deux Allemagnes. Plus d'un million de voyageurs sont transportés chaque année, ainsi que 34000 tonnes de marchandises. La traction vapeur est encore une réalité quotidienne et est principalement utilisée pour les trains du Brockenbahn, reliant la ville de Wernigerode (gare de correspondance avec la DBAG) et le sommet du Brocken (1125 m). Les autres lignes du réseau (Wernigerode-Nordhausen, Gernrode - Alexisbad - Harzgerode/Stiege - Hasselefelde et Stiege - Eisfelder-Talmühle) sont principalement desservies en traction Diesel, à l'aide d'autorails et de rames tractées par des locomotives à voie normale montées sur des bogies à voie métrique, même si la traction vapeur y est encore présente. Le HSB dispose de 25 locomotives à vapeur (dont 4 Mallet 020+020T), 11 locomotives Diesel, dont 6 de manoeuvres, et 10 autorails.

Le 1 juin 1998, la DBAG a cédé au **BVO (Busverkehr Ober- und Westerzgebirge Bahn GmbH)** les 17 km de ligne à voie de 75cm longeant la frontière tchèque entre Cranzahl et Oberwiesenthal. Six locomotives à vapeur série 099 700 (disposition d'essieux 1-5-1T) se partagent encore les 5 parcours quotidiens. Une première locomotive Diesel achetée d'occasion en Roumanie (L45H 083) est apparue au dépôt de Oberwiesenthal, et le BVO envisage sérieusement l'acquisition d'autorails légers. Si ce plan se concrétise, la traction vapeur ne serait plus utilisée que pour des parcours spéciaux.

Non loin de là, à l'intersection de l'Allemagne, de la Pologne et de la République Tchèque, le **SOEG (Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH)** dessert les lieux de cure de Kurort Oybin et Kurort Jonsdorf à l'aide d'une dizaine de locomotives à vapeur à voie de 75 cm. Afin de réduire les coûts d'exploitation de ses 15,6 km de lignes, le SOEG a acquis d'occasion trois automotrices électriques du type BDe4/4 auprès du Waldenburgbahn (Suisse) et projette de les transformer en autorails.

→ **PHOTO 52-60**

Le dépôt de Wernigerode du HSB. On peut y voir pas moins de quatre grosses 151 T de la série 99.7200. Pierre HERBIET.



PHOTO 52-28 Un des dix autorails du HSB : le 187 016 (construit par l'atelier DB d'Halberstadt en 1996), non loin de Drei-Annen-Hohne, le 2 avril 1999. Philippe DE GIETER.



La 1-3-1 T n° 21 du HSB en gare de Hasselfelde. Cette machine fut construite en 1939 par Krupp (n° 1876) pour le Nordhausen-Wernigerode Eisenbahn, où elle portait le n° 21. Lors de la reprise du NWE par la DR en 1949, elle reçut le numéro 99 6001. Le 1er janvier 1992, la DBAG lui attribua le numéro 099 120. C'est en 1993 qu'elle fut remise dans son état d'origine. Philippe GOUSSET, janvier 1998.





Dans le Harz, un train de marchandises vient de quitter Alexisbad, et se dirige en direction de Silberhütte et Strassberg. Le HSB possède encore quatre machines de ce type : les 99 5901 à 5903 et 5906. Elles étaient originaires d'une série de 12 locomotives construites par Jung de 1897 à 1898 pour le Nordhausen-Wernigerode Eisenbahn. Pierre HERBIET.

Le Döllnitzbahn possède encore trois petites locomotives à vapeur du type Mallet 020 + 020T de la série 99.1500. Ici, du temps de la DR, passage à Strekwalde de la 99.1582 en tête d'un train de marchandises transportant des wagons à voie normale. Pierre HERBIET.

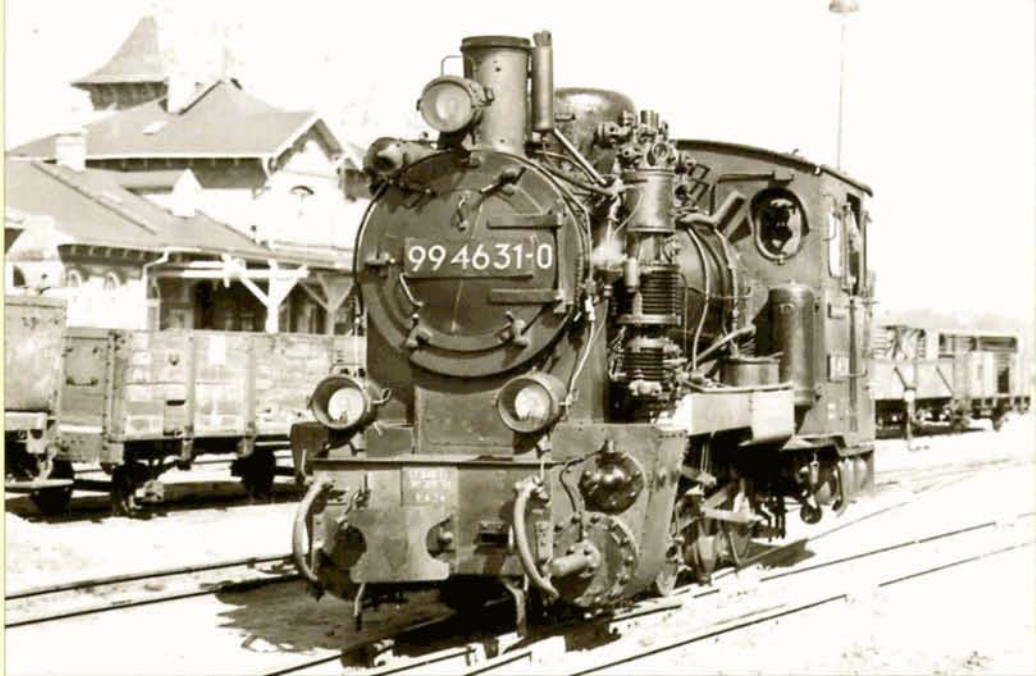


Le **DBG (Döllnitzbahn GmbH)**, propriétaire des 18,7 km de ligne à voie de 75 cm reliant Oschatz à Kemmlitz, se caractérise par la variété de son matériel de traction. Outre trois locomotives à vapeur de type Mallet 020+020T originaires de la DR (99.1561, 99.1574, 99.1584), trois locotracteurs allemands, la 2091 010 ex-ÖBB et la Lyd2 71 ex-CPK assurent l'exploitation de la ligne, principalement axée sur le transport de marchandises, même si depuis deux ans un service voyageurs a été introduit entre Oschatz et Mügeln.

Contrairement aux quatre réseaux évoqués ci-dessus, situés dans des régions au relief accidenté, le **RüKB (Rügische Kleinbahn GmbH & Co.)** étale ses 24 km de lignes à voie de 75 cm sur l'île de Rügen, entre Lauterbach et Göhren. Onze locomotives à vapeur de types divers, assistées par une locomotive Diesel BB achetée d'occasion au StLB en Autriche, sont utilisées pour assurer le service, particulièrement dense en période estivale.

Egalement sur les rives de la mer Baltique, le **MBB (Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH & Co.)** étend ses 15 km de voie de 90 cm entre Bad Döberan et Kühlungsborn. Trois locomotives de type 141T construites en 1932 (ex-DR 99 901 à 903) assurent la totalité du service.

Tout comme l'île de Wangerooge, desservie par la DBAG, les îles de Borkum



Sur l'île de Rügen, le **Rügische Kleinbahn** possède onze locomotives à vapeur de types divers, dont deux identiques à la 030 T ici publiée (les 99.4632 et 4633). Cette machine, mise en service en 1914 (RüKB n° 51M), fut successivement numérotée 99.4631 par la DR en 1949, puis 099.970 en 1993 par la DB. Elle fut réformée en 1995. *Collection : PFT.*

et de Langeoog, en mer du Nord, disposent d'une exploitation ferroviaire reliant le port et la ville principale de l'île. A Borkum, le **BKD, Borkumer Kleinbahn und Dampfschiffahrt GmbH**, exploite 7400 m de ligne à voie de 90 cm, en traction Diesel.

L'**IL (Inselbahn Langeoog)** ne comporte que 3 km de voie métrique et dispose de 7 petites locomotives Diesel.

Certainement l'exploitation à voie étroite la plus proche de nos frontières, le **BSEG**

(**Brohltal Schmalspur-Eisenbahn Betriebs-GmbH**) opère un service marchandises entre Brenk, où se trouve une carrière de phonolithe (une pierre volcanique utilisée pour la fabrication du verre), et Brohl. Cette carrière, située à l'écart du réseau routier, est desservie depuis la construction de la ligne et, malgré plusieurs changements de propriétaires, reste fidèle au rail. A l'origine, la phonolithe était chargée dans des tombereaux et transbordée sur bateau au port de Brohl. Suite à de nombreuses plaintes des riverains, l'exploitation a été suspendue le 25 avril 1995.

PHOTO 52-56 Sur le **SOEG**, à l'époque de la DR, en gare de **Obersdorf-Oberdorf**, un train de voyageurs en provenance de **Zittau** croise un train de marchandises transportant des wagons posés sur des lorries. *Jean-Luc VANDERHAEGEN, 20 mars 1991.*



Le BSEG et l'AG Steinindustrie, propriétaires de la carrière, se sont alors mis à la recherche d'une solution. La construction de silos au port de Brohl a été refusée par la commune pour des raisons esthétiques, et la proposition de construire une route sur l'assiette de la voie ferrée n'a heureusement pas été suivie. L'exploitation marchandise a pu reprendre le 17 février 1999. La phonolithe est désormais chargée dans des conteneurs à Brenk et ces conteneurs sont acheminés à Brohl où ils sont transbordés sur camion. Le train circule le lundi, mercredi et vendredi, remorqué par l'autorail T30 (construit par Fuchs en 1956 et acheté d'occasion au WEG en 1989), aidé par les locomotives à trois essieux D1 à D3 (construites par O&K en 1965).

Les wagons porte-conteneurs ont été achetés à la FEVE, en Espagne, en 1998. La locomotive FEVE 1405, une BB construite par Henschel en 1966, a été acquise par la même occasion. La mise en service des wagons a été réalisée en priorité, les travaux d'adaptation de la locomotive sont encore en cours.

Le relief de cette ligne à voie métrique longue de 17,6 km est particulièrement difficile : la ligne est en rampe continue entre Brohl (kilomètre 0, altitude 67m) et le terminus de Engeln (kilomètre 17,5, altitude 465m) avec une moyenne de 22 pour mille. La section terminale est la plus raide : entre Oberzissen et Engeln, la différence d'altitude est de 235 m pour une distance de 5,5 km, soit une rampe moyenne de 43 pour mille ! Cette section était à l'origine équipée d'une crémaillère.

Il est possible de découvrir cette ligne, sinuant au coeur d'un massif d'origine volcanique, en utilisant le *Vulkan Express*, le service touristique du BSEG, mis en ligne le mardi, jeudi, samedi et dimanche. Pour les circulations touristiques, les locomotives à vapeur Px48 3906 et 3913 ont été achetées en Pologne, mais ne sont utilisées que sporadiquement. L'autorail VT30 est le plus souvent utilisé avec quelques voitures et une des locomotives O&K en allège.

Non loin de là, sur l'autre rive du Rhin, le **Drachenfelsbahn - Bergbahnen im Siebengebirge AG** est l'exploitant d'une courte ligne à voie métrique à crémaillère de 1500 m, électrifiée en 750 V continu, reliant Königswinter au Plateau de Drachenfels, dominant la vallée du Rhin. Cinq petites automotrices à deux essieux construites entre 1953 et 1960 par Rastatt assurent la navette.

PHOTO 52-57 Une des cinq petites automotrices à deux essieux à crémaillère du *Drachenfelsbahn*. J-L VDH, 1er mai 1980.



PHOTO 52-62 Le "Vulkan Express" permet de découvrir la ligne. Le plus souvent, il est assuré par l'autorail VT30. Le 8 septembre 2002, il vient de quitter la gare de Burgbrohl et se dirige vers Engeln. Cet autorail à bogies (Bo'Bo') construit par Fuchs en 1956 (n° 9053), est propulsé par 4 moteurs Diesel Büssing de 125 kW. Originaire du réseau à voie étroite du WEG (ligne Amstetten - Laichingen), il fut acquis par le BSEG en 1987. Ph. DE GIETER.



PHOTO 52-63 Toujours sur le Brohltalbahn, les locomotives D1 (O&K 26528 / 1965) et D2 (O&K 26529 / 1965) remorquent le "Vulkan Express" en direction de Brohl. On remarquera que les machines sont pourvues de tampons permettant de manoeuvrer des wagons à voie normale. Brenk, 8 septembre 2002. Philippe DE GIETER.



Dans les Alpes bavaroises, deux chemins de fer à voie étroite et à crémaillère permettent aux touristes d'atteindre les sommets.

Le plus célèbre est le **BZB (Bayerische Zugspitzbahn AG)** à Garmisch-Partenkirchen. Ses 19 kilomètres de voie métrique électrifiée en 1500 V continu sont parcourus par des locomotives électriques construites en 1929 et par des automotrices électriques construites entre 1954 et 1987.

Le **Wendelsteinbahn**, 8 kilomètres de voie métrique également électrifiés en 1500 V continu, est situé à Brannenburg-Waching. L'exploitation régulière est assurée par deux automotrices doubles du type Beh 4/8 construites en 1990 par SLM, mais trois locomotives électriques de 1912 et de 1935 sont conservées en état de marche pour les pointes de trafic et des parcours spéciaux

Toujours en Bavière, au sud-est de München, le **Chiemseebahn** assure quant à lui la liaison entre la gare DBAG de Prien et le terminal des bateaux du lac de Chiemsee. A but principalement touristique, cette ligne de 1700 m à voie métrique est parcourue par une locomotive à vapeur de type 020T construite en 1887. Une petite locomotive Diesel à deux essieux construite par Jung en 1962 et esthétiquement identique à la machine à vapeur, assure la réserve et les parcours en basse saison.

Il reste encore deux derniers réseaux à traiter, lesquels s'apparentent plus à des réseaux de tramways.

Le **Oberrheinische Eisenbahn Gesellschaft AG (OEG)**, exploite dans la région de Mannheim un vaste réseau suburbain à voie métrique s'étendant sur 58,8 km et électrifié en 750 V continu. L'exploitation est assurée à l'aide d'une cinquantaine de trams, la plupart articulés.

Le **Rhein-Haardtahn GmbH (RHB)** exploite une ligne suburbaine de 16,3 km à voie métrique électrifiée en 750 V continu entre Bad Dürkheim - Ludwigshafen et Mannheim. Le parc se compose d'une dizaine de trams articulés.

PHOTO 52-90 Une des deux automotrices Beh 4/8 du Wendelsteinbahn, photographiée à Brannenburg le 4 avril 1999. Pierre HERBIET.

Le Chiemseebahn est exploité à l'aide d'une petite locomotive à vapeur à deux essieux construite par Krauss en 1887 (numéro 1813). Le 13 juin 1985, elle attend le départ à Chiemsee. A droite, on voit une autre machine à l'esthétique identique mais à traction Diesel. Walter PINET.



En 1987, le Bayerische Zugspitzbahn a mis en service deux nouvelles automotrices doubles, construites par SLM, MAN et Siemens. La Beh 4/8 n° 10 à la gare de Kreuzteckbahn, en février 1995. Wolfgang WALPER.



Il y a 25 ans : la fin de la traction vapeur à la DB



Il y a 25 ans, le 26 octobre 1977 à 16h04 très exactement, la dernière locomotive à vapeur de la DB fut arrêtée.

L'occasion nous est ici donnée de retracer les dernières années de la traction vapeur à la DB, vécues par les amateurs.

Il y a 25 ans, le 26 octobre 1977, cessa l'ère de la traction à vapeur à la DB (Deutsche Bundesbahn), soit un peu plus de dix ans après la SNCB. A 16h04 très précisément, la locomotive 043 903-4 du dépôt de Emden, fut définitivement éteinte et garée, après avoir assuré un ultime train de secours entre Oldersum et Emden.

Se terminait ainsi pour des milliers d'amateurs de vapeurs, non seulement allemands mais du monde entier, une intense période de chasse photographique. Les dernières locomotives à vapeur en pleine action soulevaient ainsi un sentiment mélancolique, grandissant au fur et à mesure qu'approchait inéluctablement la fin...

La fin de la traction à vapeur en Allemagne de l'Ouest ne se termina toutefois pas en douceur. Jusqu'en 1975, on pouvait en effet encore admirer sur la ligne Rheine - Emden - Norddeich des trains rapides remorqués par des énormes *Pacific* à trois cylindres du type 012. Les deux derniers trains en traction vapeur y circulèrent dans l'après-midi du 31 mai 1975, remorqués par les machines 012 081-6 et 012 063-4. Après cette date, et jusqu'en 1977, il était tou-

Un train de calcaire remorqué par la 051 694-8 (ex. 50 1694) arrive dans la gare de triage de Gremberg, le 18 juin 1973. Cette machine fut réformée un an plus tard, le 9 juin 1974, dans le même dépôt.

Walter PINET.

jours possible de voir dans différents endroits du pays de lourds trains de marchandises remorqués en traction vapeur, en particulier par des grosses *Decapod* à trois cylindres (1-5-0) des types 043 et 044.

En tant que jeunes amateurs de trains, nous savions que le temps de la traction à vapeur en Belgique était définitivement terminé (inouvable fut le journal télévisé du 20 décembre 1966, montrant la 29.013 remorquant le dernier train officiel

entre Ath et Denderleeuw...).

Bien que les informations pratiques n'étaient pas disponibles, nous savions fort bien que des locomotives à vapeur étaient toujours en activité en France et en Allemagne. A l'occasion d'un grand tour d'une dizaine de jours en Belgique durant l'été 1967, nous avons eu l'occasion de voir des machines à vapeur françaises à Mouscron et allemandes à Montzen, où le but était de les photographier sur l'imposant viaduc de Moresnet.

La première locomotive à vapeur que nous avons vue lors d'un périple de dix jours à travers la Belgique, est la 50 788 du dépôt d'Aachen-West. Cette rencontre inattendue nous mena au septième ciel ! Malheureusement, le personnel de la gare n'apprécia pas notre présence, si bien que nous avons été éjectés hors des installations ! A ce moment, nous ignorions que, de l'autre côté de la frontière, la photographie et la visite des dépôts ne posaient absolument aucun problème... Montzen, 20 juillet 1967.

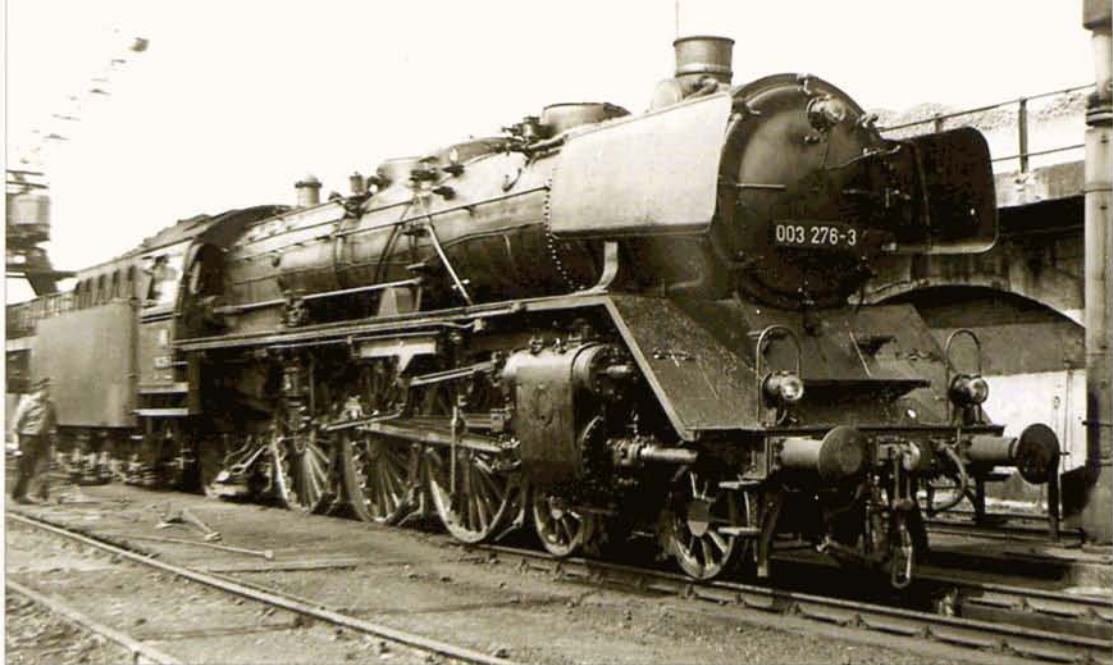
Walter PINET.



A ce moment, tous les trains remorqués par la DB entre Aachen-West et Montzen étaient encore assurés en vapeur, à l'exclusion de toute autre machine Diesel allemande !

Renseignements pris, il s'avéra que les vapeurs circulant jusqu'à Montzen étaient stationnées au dépôt d'Aachen-West, encore 100% vapeur.

Durant les dix années qui suivirent, de 1967 à 1977, l'engouement pour la vapeur allait nous inciter à effectuer de nombreuses visites en Allemagne de l'Ouest. Nous logions dans des auberges de jeunesse, bon marché, dans lesquels nous rencontrions d'autres amateurs de vapeur (allemands, anglais, néerlandais, japonais, français et bien sûr belges...), ce qui permettait d'échanger des informations et ainsi de savoir où dénicher les dernières locomotives.



En 1969, le dépôt de Gremberg possédait encore deux Pacific du type 003. Leur tâche quotidienne était la remorque d'un train de permissionnaires (TPJ) entre Troisdorf et Siegen. Ce train avait pour origine Bruxelles-Nord (départ 14.00). A Aachen, la machine belge cédait la place à une locomotive électrique de la DB, qui amenait le train jusqu'à Troisdorf, à une dizaine de kilomètres de Köln. C'est ici que la 003 reprenait le relais (départ 17.00) pour mener le convoi à son terminus à Siegen (arrivée 18.30). Ce document, immortalisé le 11 août 1969, montre la 003 276-3 (ex. 03 276, Borsig 14668/1937) au dépôt de Gremberg, lors de sa préparation en vue de la remorque du TPJ. A Siegen, la machine et l'équipe resteront découcher. Le lendemain, au petit matin, elle faisaient le chemin en sens inverse. A partir du début de 1971, ce parcours fut repris par une locomotive du type 050. La 003 276-3 fut réformée le 15 décembre 1971. Walter PINET.

La locomotive 01 062 en tête d'un train de voyageurs Koblenz - Trier à Cochem, le 11 septembre 1969. La ligne de la Moselle était encore un vrai paradis pour les amateurs de locomotives à vapeur : aussi bien la journée que la nuit, les trains de marchandises tractés par des locomotives BR 44 se succédaient et quelques dizaines de locomotives de plusieurs séries - mais surtout des BR 44 - étaient stationnées dans les dépôts situés aux extrémités de la ligne (Erhang, Trier et Koblenz-Mosel). Bien que des machines Diesel tractaient déjà beaucoup de trains de voyageurs, on pouvait encore y rencontrer régulièrement des machines BR 23, et sporadiquement une BR 01, en tête de trains locaux ou semi-directs. La Pacific 01 062 du dépôt de Erhang (portant encore son ancien numéro) était une des dernières de sa série à ne pas avoir été reconstruite. Sortie des Ateliers Schwartzkopff en 1928 (numéro 9016), elle fut mise en service au dépôt de Honnover-Ost et sera réformée à Erhang le 22 septembre 1970. Jef VAN OLMEN.



A la fin des années soixante, commencent à paraître des informations reprenant les dépôts et les services assurés par la vapeur, nous facilitant ainsi grandement nos recherches et nos déplacements.

De plus, l'accomplissement de notre service militaire en Allemagne nous donna une occasion supplémentaire de voir des machines à vapeur, et même, lors de déplacements par rail vers des camps de manoeuvres, d'être remorqués à plusieurs reprises en traction vapeur !

Au début, nos moyens financiers étant limités, la qualité de nos photos n'était pas toujours excellente mais, avec le temps et l'augmentation de notre pouvoir d'achat, nous avons pu acquérir de bons appareils photos. Du noir et blanc, on passa ainsi à la dia couleur ! En regardant aujourd'hui notre collection, nous nous rendons compte que nous avons finalement peu de prises de vue en ligne, la majorité étant réalisée dans les gares et surtout dans les dépôts. Il faut dire que les amateurs avaient assez facilement accès aux dépôts, où le spectacle était garanti ! Il suffisait de se présenter chez le "Lokleitung", après quoi il était possible de



La Pacific 001 202-1 assoupit sa soif à Hof, son dépôt d'attache, le 5 août 1972. Le légendaire dépôt de Hof (au Nord-Est de la Bavière) était le dernier où les locomotives de la série 001 (Pacific, deux cylindres) étaient stationnées : 7 machines non-reconstruites (dont la 001 202-1) et 8 machines reconstruites (avec nouvelle chaudière). Ces machines étaient surtout actives sur les lignes de Hof vers Lichtenfels/Bamberg - avec son fameux plan incliné "Schiefe Ebene" - et vers Regensburg. En 1973, le dernier train vapeur passant par cette ligne fut tracté par une 001 de Hof. Au début de l'année 1975, l'époque "vapeur" se terminait à Hof, avec la mise hors service des dernières BR 50 qui y étaient stationnées. Réformée le 5 décembre 1974, la 01 202 fut préservée par l'association suisse "Verein Pacific 01 202". Jef VAN OLMEN.

voguer dans les installations à ses risques et périls. Parfois, il était possible en une demi-journée de voir évoluer un grand nombre de locomotives :

20, 30 ou même plus : entrée et sortie du dépôt, approvisionnement en eau, charbon, sable, ou encore vidange des cendriers et des boîtes à fumée.

Le 27 juillet 1977, un train rapide quitte la gare de Emden-West, remorqué par la Pacific 012 055-0. Jusqu'en 1975, pratiquement tous les trains de voyageurs rapides étaient tractés par les Pacific BR 012, les plus puissantes de la DB. Avec leurs roues de 2 mètres de diamètre, elles atteignaient facilement la vitesse de 140 km/h. A l'origine, elles étaient chauffées au charbon et désignées dans la série 01.10. A partir de 1953, un certain nombre d'entre elles furent transformées pour la chauffe au fuel. Lors de la renumérotation de 1969, les 01.10 charbon furent numérotées dans la série BR 011, et les machines au fuel en BR 012. Jean-Claude GIRARD.



La ligne Lauda - Crailsheim est située dans une région baptisée "Romantische Strasse". Le 18 juin 1975, la 050 833-3 quitte la gare de Bad Mergentheim avec un omnibus Crailsheim - Lauda. Les locomotives de la série 050-053 étaient de loin les plus nombreuses. Au 1er janvier 1975, on comptait encore 375 machines, dont 373 sous pression ! A titre de comparaison, à cette date, il subsistait 8 BR 012, 34 BR 023, 35 BR 042, 23 BR 043 et 140 BR 044, soit 615 locomotives, réparties dans 20 dépôts. Walter PINET.



Le 8 avril 1969, un train lourd de coke en direction de Montzen en Belgique est allégé par deux BR 050 : les machines 051 524-7 (avec un tender baignoire) et la 50 787 (encore avec son ancien numéro). La photo a été prise près de l'entrée du tunnel de Botzelaer. Dans quelques minutes, les deux locomotives retourneront vers Aachen-West, où elles sont stationnées. La caténaire est déjà installée (jusqu'à l'entrée du tunnel) et certains trains sont déjà allégés par des locomotives électriques. En 1969, le dépôt de Aachen-West abritait encore 17 BR 050 et 7 BR 055. Les dernières BR 050 de Aachen-West (qui venaient régulièrement à Montzen) seront actives jusqu'en 1971. Jef VAN OLMEN.



Köln-Eifeltor était un des derniers dépôts à posséder dans son effectif de lourdes locomotives-tenders prussiennes du type T16.1 (les machines héritées en Belgique formèrent le type 98 de la SNCB). En octobre 1971, la 094 561-8 y assurait encore des manoeuvres. Elle termina sa carrière au dépôt de Emden, où elle fut retirée de l'exploitation le 6 mars 1974. Walter PINET.

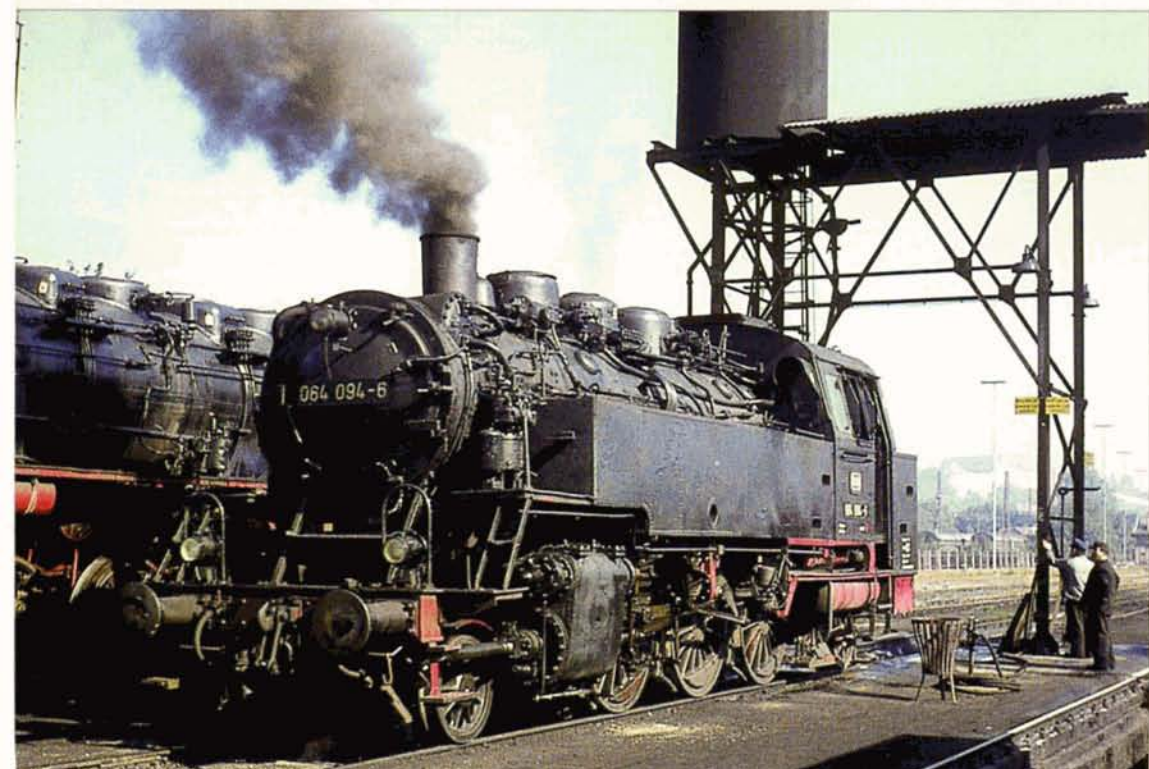




Le 18 septembre 1970, la 078 453-8, une ancienne locomotive prussienne du type T18, quitte le dépôt de Tübingen en vue de tracter un train vers Rottweil. A ce moment, les dernières 2-3-2 T de cette série étaient concentrées au dépôt de Rottweil. La toute dernière, la 078 246-7, y terminera sa carrière le 31 décembre 1974. Jef VAN OLMEN.



La locomotive 55 4220 était affectée au service des manoeuvres lourdes ("Verschiebedienst") à la gare de triage de Gremberg près de Köln. Bien que la nouvelle numérotation des engins de traction ait été introduite à la Deutsche Bundesbahn le 1er janvier 1968, la machine ne dispose pas encore de ses nouvelles plaques d'immatriculation. Les dernières G 8.1 de la DB, connues en Belgique comme type 81, étaient stationnées au dépôt de Gremberg où elles terminèrent leur vie le 21 décembre 1972. Gremberg, 9 août 1968. Jef VAN OLMEN.



La locomotive-tender 064 094-6 (Humboldt n° 1821 / 1928) photographiée à Tübingen, son dépôt d'attache, le 10 septembre 1970. Au début des années septante, la traction à vapeur était encore fort présente dans toute cette région du Bade-Württemberg. Les dernière 064 y furent réformées le 8 novembre 1972. La 064 094-6 se trouve aujourd'hui auprès du Eisenbahnmuseum Kornwestheim. Jef VAN OLMEN.



↑ Le 10 septembre 1970, la 038 631-8 quitte la plaque tournante du dépôt de Tübingen. Cette ancienne machine prussienne du type P8 (qui forma le type 64 à la SNCB) était accouplée à un tender baignoire. Les P8 stationnées à Tübingen étaient engagées sur les lignes vers Sigmaringen, Sindelfingen, Rottweil, Freudenstadt, etc. Les dernières P8 furent réformées au dépôt de Rottweil en 1974.

Jef VAN OLMEN.

Les énormes Decapod (1-5-0) à 3 cylindres du type 44 étaient visibles sur l'ensemble du réseau allemand. Ces machines de 169 tonnes, également dénommées "Jumbo", étaient utilisées pour tracter les trains lourds de marchandises. Le 20 septembre 1973, la 044 180-8 remorquait une lourde rame de charbon, ici dans les environs de Lingen.

Walter PINET.



La ligne reliant Rheine à Emden, une ville portuaire située à l'embouchure de l'Ems, supportait non seulement un important trafic voyageurs, mais également un intense trafic marchandises. Les Mikado (1-4-1) du type 042 (ex. 041 transformé pour la chauffe au fuel) étaient essentiellement utilisées pour la remorque des trains de marchandises légers. Le 11 mai 1974, la 042 083-5 (ex. 41 083-Krupp 1905 / 1939) est photographiée au lever du soleil à la sortie de Rheine. Cette machine sera réformée le 17 décembre 1976.

Walter PINET.





Le 27 juillet 1971, départ de la gare de Emden d'un train rapide remorqué par la 012 055-0. Construite par BMAG (numéro 11311) en 1939 et numérotée 01 1055, elle fut modifiée pour la chauffe au fuel le 12 août 1958, et sera radiée simultanément avec les dernières machines de sa série, le 2 juillet 1975.

Jean-Claude GIRARD.

A la fin des années soixante, il y avait encore un très grand nombre de types (BR) de locomotives en service. Au 1er janvier 1967, on dénombrait ainsi pas moins de 2971 unités.

Au début de 1968, aux portes de la Belgique à Aachen-West, aux côtés des incontournables BR 50-52, on pouvait également voir des BR 55 (0-4-0 prussiennes G8.1), et surtout des *Pacific* BR 03.

A partir de 1971-1972, le remplacement de la traction à vapeur s'accéléra au profit du Diesel. Au 1er janvier 1972, l'effectif était ainsi descendu à 1384 unités, réparties dans 49 dépôts à travers toute l'Allemagne.

Une à une, les séries allaient s'éteindre : en 1971, les BR 042 (1-4-1); en 1972, les BR 003, 055 et 082 (0-5-0); en 1973, les BR 011(2-3-1) et 065 (1-4-2 T); en 1974, les BR 001, 38 (P8), 064 (1-3-1

T), 78 (2-3-2 T prussiennes T12), 086 (1-4-1 T) et 094 (0-5-0 prussiennes T16); en 1975, les BR 012 (2-3-1 fuel) et 023 (1-3-1), et enfin en 1977 les séries subsistantes : BR 042 (1-4-1 fuel), 043 (1-5-0 fuel), 044 (1-5-0) et 050-052.

Dans les dernières années, de nombreux parcours d'adieu furent organisés dans pratiquement tous les dépôts, attirant à chaque reprise des milliers et des milliers de fanatiques

Une des dernières séries de locomotives à vapeur construites pour la DB fut la série 23. Les 105 machines furent livrées entre 1950 et décembre 1959. La 23 105 fut l'ultime machine à vapeur mise en service par la DB. Un des derniers dépôts à héberger des BR 023 fut celui de Crailsheim. Le 17 juin 1975, la 023 002-9 (Henschel 28612 / 1950) attend en gare de Crailsheim le départ en tête d'un train local à destination de Lauda. Le photographe eut l'intense et inoubliable plaisir de pouvoir effectuer ce trajet dans la cabine de la machine !
Walter PINET.



La locomotive 052 928-9 quitte la gare de Stolberg-Hbf en direction de Aachen, le 1er avril 1975. Stolberg était le dernier dépôt du district (Bundesbahndirektion) de Köln qui abritait des locomotives à vapeur (locomotives BR 50), jusqu'en 1976. Ces dernières machines venaient régulièrement à Raeren, entre autres, avec des trains militaires. Stolberg est très connu auprès des amateurs belges de machines à vapeur par la manifestation inoubliable d'adieu à la vapeur ("Dampfloks-Abschiedsfest") qui y fut organisée les 3 et 4 avril 1976. Jef VAN OLMEN.



de la vapeur. On se souviendra en particulier des festivités qui se sont ainsi déroulées à Gelsenkirchen-Bismarck et à Rheine en 1977 et, à deux pas de la frontière belge, celles, inoubliables, du dépôt de Stolberg organisées les 3 et 4 avril 1976.

Après la fin de la traction à vapeur en oc-

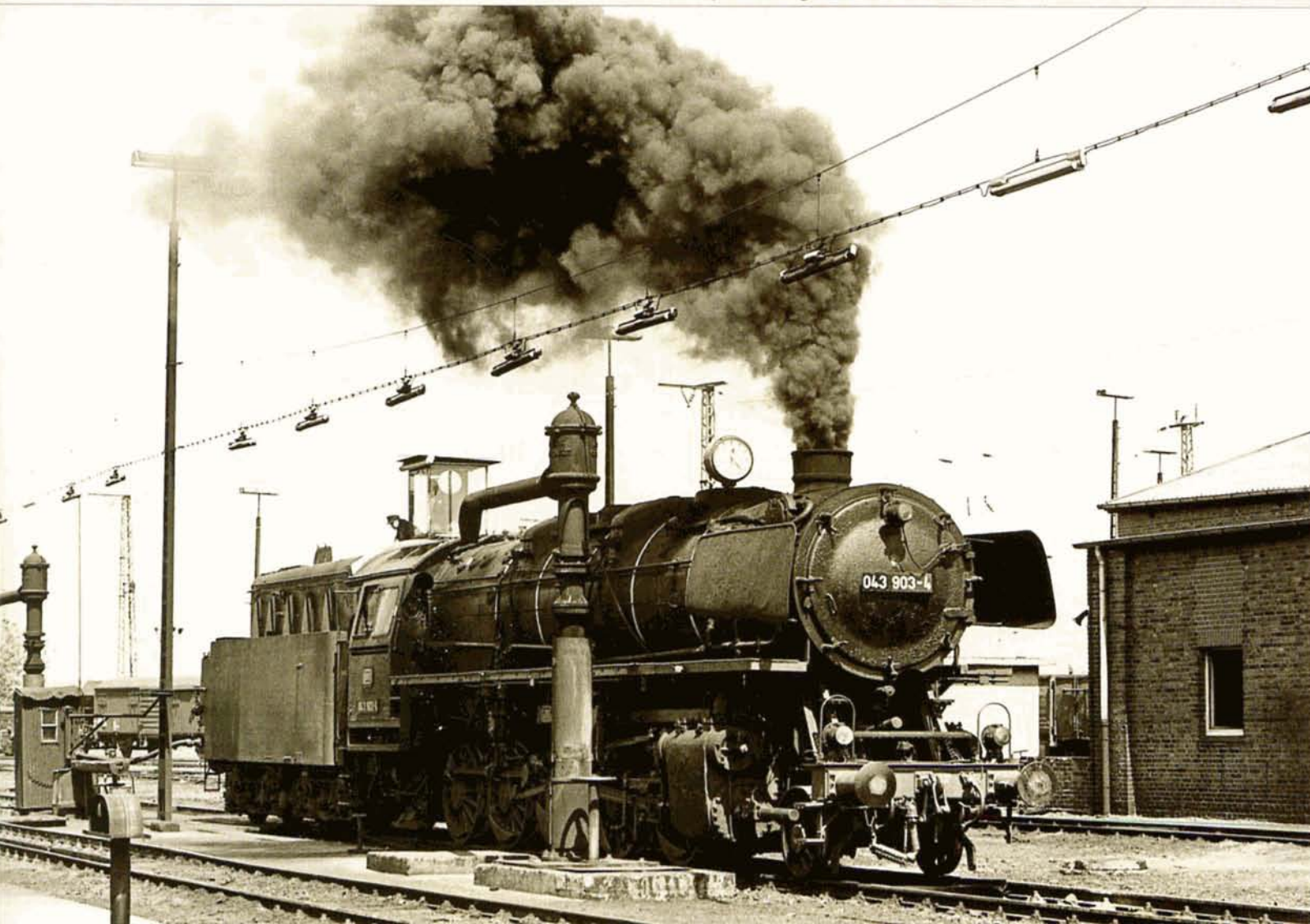
tobre 1977, la DB interdira tout parcours vapeur sur son réseau ! Il fallut attendre 1985, l'année du 150e anniversaire de l'arrivée du rail en Allemagne, pour voir cette interdiction levée, et à nouveau se régaler de la circulation de locomotives à vapeur sur le réseau de la DB !

Entretemps, tous les amateurs avaient

découvert une "autre" Allemagne. A la Deutsche Reichsbahn, on retrouva, à la fin des années septante, une situation similaire à celle de la DB dix ans plus tôt ! La chasse à la vapeur pouvait à nouveau commencer, mais ceci est bien sûr une autre histoire...

Walter PINET, Jef VAN OLMEN.

PHOTO 52-14 NB Le 25 mai 1977, à Rheine, derniers préparatifs de la 043 903-4 avant son prochain service. A ce moment, personne ne savait qu'elle aura, cinq mois plus tard, le triste privilège d'assurer le tout dernier service en traction vapeur à la DB. Cette locomotive fut construite en France par la Compagnie Générale de Construction des Locomotives Batignolles-Chatillons à Nantes (numéro de construction 965). Elle fut livrée à la DRG le 26 octobre 1943, affectée au dépôt de Würzburg et immatriculée 44 903 ÜK. Elle fut modifiée pour la chauffe au fuel le 15 juin 1960. Cette machine historique est érigée en monument à Emden. Eric VAN HOECK.



11. Ruysbroeck La Gare

Hier

La section Bruxelles (gare des Bogards) à Tubize de l'actuelle ligne 96 Bruxelles - Mons fut mise en service le 16 mai 1840 par les Chemins de fer de l'Etat belge. Au départ de Bruxelles, la deuxième gare rencontrée est celle de Ruysbroek, originellement écrite "Ruysbroeck". La carte postale ci-dessus fut immortalisée peu avant la première guerre mondiale. A cette époque, il n'y avait que deux voies et le block 3 se trouvait en face de la gare. Celui-ci sera déplacé dans une annexe contre la gare côté Halle, lors de la mise à trois voies de la ligne. Le passage à niveau fut supprimé au début dans les années '80, remplacé par un tunnel. Lors des débuts de la mise à 4 voies de la ligne dans le cadre des travaux TGV, la gare fut démolie en avril 1994, pour laisser place aujourd'hui à un simple point d'arrêt, comme on peut le voir sur le document ci-dessous pris exactement du même endroit le 30 juin 2002.

Christian DOSOGNE.

Aujourd'hui

Grèce - Allemagne

Retour des V 200.1 en Allemagne !

En 1989, après la radiation des dernières 221 (ex. V200.1) de la DB en 1988, les Chemins de fer grecs (OSE) rachetèrent d'occasion une série de 20 locomotives : les 221 105, 106, 107, 112, 117, 119, 121, 122, 124, 126, 127, 129, 133, 134, 136, 137, 138, 145, 146 et 147, renumérotées dans l'ordre dans la série A-411 à 430.

Elles furent utilisées tant en trafic voyageurs que marchandises, principalement sur la transversale Athènes - Thessalonique. Ces machines n'ont jamais supporté le climat aride de la Grèce, si bien que presque toutes étaient déjà retirées du service en 1990. La société privée PEG (Prignitzer Eisenbahn Gesellschaft), toujours à la recherche de matériel d'occasion, a racheté l'ensemble de la série. Il faut en effet savoir que la DB ne vend généralement pas son matériel réformé afin d'éviter la concurrence des opérateurs privés. C'est pour cette raison que de nombreuses locomotives d'origine allemande sont acquises à l'étranger. Débarquées au port de Wismar le 4 juin, toutes ne seront toute-



PHOTO 52-15 Le 4 juin 2002, sur un quai du port de Wismar, la V 200.06 du PEG (ex. ST 44.733 des PKP - Chemins de fer polonais) s'apprête à remorquer un lot de 14 V 200.1 de retour de Grèce.
Pascal DUBOIS.

fois pas remises en activité, certaines servant en effet de banque de pièces.

A noter que le PEG a également acquis deux locomotives électriques du type E

94 : la E 94 052 (ex. DR 252 052) et la E 94 051, qui se trouvait en monument à Siegen ! Ces "crocodiles" reprendront bientôt du service commercial en tête de trains de marchandises !

PHOTO 52-16 La A-420 (ex. 221 122 et ex. V200.122 de la DB - Krauss-Maffei 19242/1964) en tête du train 602 Pirée - Thessalonique. Avlona, 7 août 1996. La DB a possédé 50 machines de ce type (V200.101 à 150) construites par Krauss-Maffei de 1962 à 1968, faisant suite aux V200.001 à 086 mises en service de 1956 à 1960.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



■ rail4chem

Comme nous l'annoncions dans notre *EN LIGNES 50* page 20, Siemens construit actuellement 42 locomotives du type *Taurus* pour sa division "Siemens Dispolok". Parmi celles-ci, la ES 64 U2 - 005 (bitension 15 kV 16,7 Hz et 25 kV 50 Hz) a été prise en leasing par rail4chem. Cette machine assure la traction du train de nuit EN 110/111 Berlin ↔ Malmö (Suède) entre Berlin et Sassnitz. La traversée maritime est réalisée par ferry entre Sassnitz et Treleborg en Suède.



PHOTO 52-17 →

La *Taurus* de rail4chem garée à Berlin-Lichtenberg en tête de la rame de l'EN 110 Berlin - Malmö, le 19 juillet 2002. Kristof AVONDS.

PHOTO 52-18 →

Comme mentionné dans notre précédent numéro, les Chemins de fer hongrois (MAV) ont mis en service une série de 10 locomotives du type *Taurus*, numérotées 1047.001 à 010. Notre photo montre la 1047 003-7 remorquant l'IC 937 Sopron - Budapest-Keleti. Sopron, 10 septembre 2002. Kristof AVONDS.



■ étranger en bref...

SUISSE : CFF - BLS

● Les CFF ont commandé une série de 60 locomotives diesels-hydrauliques de 1500 kW du type G1206 de Vossloh. Ces machines, qui formeront la série Am 843, seront réparties à raison de 40 pour CFF Cargo, 15 pour l'infrastructure et 5 pour la division voyageurs.

● Les dix locomotives bi-fréquence (15 kV 16,7 Hz - 25 kV 50 Hz) identiques aux 185 de la DB commandées par les CFF à Bombardier ont été mises en service durant l'été dernier (série CFF Re 482 000 à 009). Très satisfaits de leurs performances, les CFF ont rapidement signé un contrat pour la fourniture de 40 machines supplémentaires. Dix locomotives identiques ont également été commandées par le BLS. Leur livraison s'étalera de décembre 2002 à l'été 2003. Dans un premier temps, elles seront affectées aux trafics vers l'Allemagne, et permettront aussi la radiation des dernières machines anciennes des séries Ae 4/4 et Ae 8/8.

LUXEMBOURG

● Les CFL ont repris en leasing pour une durée de deux ans auprès de Vossloh deux locomotives de manœuvres du type MK provenant des Chemins de fer danois : les MK 602 et 603 (voir *EN LIGNES 33* page 14). Ces deux machines sont renumérotées 220 121 et 220 122.

ITALIE

● Faisant suite aux essais réalisés avec la BB 36059 de la SNCF, la société privée *Del Fungo Giera Servizi Ferroviari SpA* (DFG), a signé un contrat avec Alstom pour l'acquisition de 50 locomotives de ce type, ainsi que de 30 machines Diesel du type *Prima*. Ces engins seront utilisés pour assurer le trafic marchandises dans le centre de l'Italie, et jusqu'à Alessandria.

ITALIE - SERBIE

● Les locomotives électriques BoBo des séries 491 (19 unités) et 492 (6 unités) des FS ont finalement trouvé un repreneur : elles ont en effet été vendues aux Chemins de fer serbes.

Construites de 1987 à 1990 pour l'électrification en 25 kV du réseau de Sardaigne, ces machines n'ont jamais été mises en service en raison de l'abandon de l'électrification pour des raisons économique-politiques. Depuis lors, les FS, dont le réseau est exclusivement électrifié en 3 kV continu, cherchaient à les revendre. Ainsi, après avoir été testées en France en 1990 et en Hongrie en 2001, elles vont donc enfin pouvoir entamer leur carrière.

ITALIE - FRANCE

● Le 19 mars 2002, les ministres des Transports français et italien ont inauguré le début des travaux du percement du tunnel devant relier la France et l'Italie entre St.Jean-de-Maurienne et Susa. Long de 52,7 km, cet ouvrage fera partie de la future liaison à grande vitesse Lyon - Torino. Il verra passer non seulement des trains de voyageurs rapides, mais également l'énorme trafic marchandises transitant entre les deux pays, ainsi que des navettes de camions. La mise en service est prévue pour 2012.



La 1111 en double avec la 1042 à Atvidaberg, le 11 juin 2002, en tête d'un train à destination de Vasteras.

Thierry NICOLAS.

■ Suède : les "gros nez" du BK Tag

La société privée BK Tag possède six "gros nez" acquis d'occasion auprès des Chemins de fer danois : les MX 1012, 1024 (pour pièces), 1027 (pour pièces) et 1042, et les MY 1111 et 1141. Le BK Tag exploite plusieurs liaisons marchandises et voyageurs à travers la Suède, principalement dans les lignes ou régions de Tranaas, Nässjö, Vetlanda, Borlänge, Malung, Oskarshamn et Silverdalen.

LOCOMOTION CAPITAL

● La société de leasing de matériel roulant *Locomotion Capital*, dont le siège social se trouve en Belgique, a commandé le 5 juillet dernier à Bombardier cinq locomotives bitensions du type 185. La valeur du contrat s'élève à 14 millions. Ces machines viendront renforcer les 16 locomotives des séries 145 et 185 déjà en exploitation chez Locomotion Capital, et permettront de faire face à l'augmentation croissante du trafic.

FRANCE : bientôt des trams-trains

● Le 14 juillet, la SNCF a commandé 15 trams-trains "Avanto" à Siemens. Ils seront mis en service en banlieue parisienne sur la ligne Aulnay - Bondy, laquelle sera entièrement adaptée à leur circulation. Les premiers éléments sont attendus pour octobre 2003.

PORTUGAL : une ligne TGV ?

● Le nouveau gouvernement portugais a décidé de construire une ligne à grande vitesse de Lisboa à Madrid en passant par Porto et Vigo (en Espagne). Cette ligne sera établie à l'écartement normal (1,435 m) et permettra d'attein-

dre une vitesse de 350 km/h. Les travaux devraient s'étaler de 2007 à 2012.

ALLEMAGNE

● Après 7 ans de travaux, la liaison à grande vitesse Köln - Frankfurt / Main a été inaugurée le 25 juillet dernier. Les deux cités sont désormais reliées en 58 minutes au lieu de 2h12 auparavant. Le service précommercial démarra le 1er août avec l'instauration de 7 relations, soit un ICE toutes les deux heures. Dès le 15 septembre, la fréquence passa à un ICE par heure. A partir du 15 décembre prochain, la ligne verra non seulement transiter des ICE en provenance du nord de l'Allemagne vers le sud et vice-versa, mais également trois relations ICE Frankfurt ↔ Bruxelles. Les deux métropoles seront alors reliées en 3h32 au lieu de 5h10 avant le 14 décembre.

Les particularités de cette nouvelle ligne longue de 177 km (219 km au total en comptant les raccordements) résident d'une part dans les fortes rampes atteignant par endroit 40 %, et dans la voie reposant sur un double socle de béton. Cette technique, bien que plus

chère qu'une voie sur ballast, devrait s'avérer plus économique à long terme. On dénombre au total 30 tunnels d'une longueur cumulée de 47 km ainsi que 18 viaducs totalisant 6 km. La vitesse maximale autorisée s'élève à 300 km/h. Contrairement aux autres lignes à grande vitesse allemandes, vu ses spécificités, elle ne verra pas transiter de trafic marchandises. Au départ de Köln, la nouvelle ligne est établie sur une vingtaine de kilomètres le long de l'ancienne ligne, jusqu'à Siegburg. Une boucle permettra de desservir en 2004 l'aéroport de Köln-Bonn. A Siegburg débute le nouveau tracé en site propre, établi parallèlement à l'autoroute A3. Peu avant Frankfurt, la ligne est scindée en deux branches : la première se dirige directement vers Frankfurt/Main, tandis que la seconde effectue une boucle via l'aéroport. Trois gares sont établies le long de la ligne : Siegburg ICE, Montabaur et Limburg Sud, toutes disposant de deux voies de garage. Pour 2010, 20 à 25 millions de voyageurs devraient emprunter la ligne, contre 11 à 12 millions avant sa mise en service, via la ligne du Rhin.

Finlande : la ligne musée de Jokioinen

Dans le sud-ouest de la Finlande se trouve une ligne musée à voie étroite (écartement 750 mm) reliant Humppila à Jokioinen (14 km). Cette section faisait partie de la ligne Humppila - Forssa, longue de 23 km et mise en service en 1898 par le Jokioisten Rautatie. Le trafic voyageurs y fut supprimé en 1954 et le trafic marchandises en 1974. En 1973, un groupe d'amateurs décida de remettre la section Jokioinen à Minkiö en service, ce qui fut fait pour 1978. De 1992 à 1994, la ligne fut reconstruite de Minkiö à Humppila. Un musée est aménagé dans la gare de Minkiö, et présente un large éventail du matériel roulant ayant circulé sur les réseaux à voie étroite en Finlande. Mais, la pièce la plus intéressante pour nous, amateurs belges, est la locomotive-tender 1-3-1 T n° 4 originaire du Jokioisten Rautatie. Cette machine fut en effet construite en Belgique, par les Ateliers Métallurgiques de Tubize en 1947 (numéro de construction 2365), et a été admirablement bien restaurée; en état de marche, elle assure le trafic touristique sur la ligne.



La locomotive n° 4 du Jokioisten Rautatie construite par Tubize en 1947, en tête d'un train touristique. Minkiö, 25 juin 2002. Tomas MEYER-EPPLER.

Pays-Bas

Railion a décidé le remplacement de l'ancien sigle des NS par le logo "railion" sur tout son matériel moteur. Auparavant, seules les locomotives passant en révision ressortaient repeintes dans la livrée rouge avec logo Railion.

La 6485 a perdu le sigle des NS au profit du logo "Railion". Dordrecht-Zuid, 12 septembre 2002. Armand BEERLANDT.



Les automotrices Budd en service sur le



Le SATTI a mis en service au mois de juin dernier les trois automotrices Budd ex. SNCB qui avaient été acquises au début de 1999. Après le LFI, c'est donc le second réseau italien à engager des Budd.

Pour rappel (voir aussi *EN LIGNES* n° 17 pages 26 à 31 et n° 18 pages 21 à 24), le SATTI (Società per Azioni Trasporti Torinesi Intercomunali), séduit par l'exploitation d'anciennes automotrices SNCB sur le réseau de l'ATCM entre Modena et Sassuolo (voir *EN LIGNES* 16), avait racheté en 1992 les automotrices SNCB 058, 061, 099 et 529, suivies en 1996 par les 073, 078, 083 et 098. Plus récemment, en 1999, ce fut au tour de trois automotrices Budd : les 133, 145 et 148.

Les quatre premières rames, entièrement reconstruites et renumérotées ALe + Le 054 001 à 004, furent mises en service sur la ligne de Torino Dora à Germagnano à partir du service d'été 1994 (le 31 mars 1994 pour la première).

En 1998, ce fut au tour des ex. 073, 078, 083 et 098 de sortir de rénovation, renumérotées à la suite des autres, de ALe + Le 054 005 à 008.

Lorsque le SATTI débuta les travaux d'électrification de la ligne reliant Setti-

PHOTO-THEME 46 Le 6 août dernier, la ALe 056 010 + Le 056.010 assure un train entre Torino Dora et Germagnano. Il s'agit de l'ex. 133 de la SNCB ! Lars LAENEN.

mo Torinese à Rivarolo, il décida d'acquérir trois automotrices Budd ex. SNCB par l'entremise de la société Visali. Il s'agit des 133, 145 et 148, arrivées en Italie en 1999.

En 2001 et 2002, les trois automotrices furent entièrement reconstruites et re-

numérotées ALe + Le 056 009 à 011.

Ces travaux furent exécutés par les ateliers "Metalmeccanica Milanese" à Morretta, la société qui avait déjà rénové les huit automotrices du SATTI (ALe + Le 054 001 à 008) et les trois Budd du LFI (La Ferroviaria Italiana) (voir *EN LIGNES* n°40 pages 43-46).

PHOTO-THEME 46 Contrairement au LFI, les automotrices du SATTI ont conservé les plaques SNCB indiquant la classe de la voiture. Il n'y a toutefois plus de première classe. L'ancien compartiment de première classe attenant à la cabine de conduite a été supprimé afin de pouvoir y loger l'armoire électrique haute tension; sa fenêtre a même été obturée. Germagnano, 6 août 2002. Lars LAENEN.







Le réseau du SATTI

Le SATTI exploite deux lignes séparées l'une de l'autre :

- Torino Dora - Ceres (43 km);
- Settimo Torinese - Pont Canavese (43 km).

La première ligne fut mise en service par étape de 1868 à 1915, par le FTC : "Ferrovia Torino Ceres". Au départ de Torino, la ligne est établie en plaine jusqu'à Lanzo. Elle s'élève ensuite brusquement en montagne, où les rampes atteignent 35 ‰.

Devant l'importance grandissante du trafic, et au vu des difficultés de la traction sur la section montagneuse, le FTC décida peu après la première guerre mondiale d'électrifier la ligne. La tension choisie fut le 4.000 Volts continu. Il s'agissait alors de la première application du courant continu en Italie. A cette époque, les FS électrifièrent leur réseau en courant triphasé 3000 Volts. Le choix du FTC s'explique par le fait que le courant continu était en plein essor. Mieux valait donc opter pour ce courant plutôt que d'investir dans un courant sans avenir. Par la suite, les FS allaient d'ailleurs progressivement reconverter les lignes électrifiées du triphasé au continu (3000 V), opération qui s'étala jusqu'au milieu des années 1970. L'électrification du FTC joua d'ailleurs un rôle certain dans le choix que firent les FS au milieu des années 1920.

La mise en service de la traction électrique entre Torino et Ceres fut inaugurée en 1921.

A partir du 29 mars 1933, le réseau fut fusionné avec la "Società Anonima della Ferrovia Centrale e Tramvie del Canavese" pour former le "Ferrovia Torino Nord" (FTN).

C'est en 1959 que l'exploitation du FTN fut reprise par le SATTI, une grosse société de transport urbain (bus, tram) de la ville de Torino. Peu après, il fut décidé de moderniser entièrement la ligne (gares, signalisation, matériel roulant, nouveau dépôt à Cirié en remplacement de celui de Torino Ponte Mosca) et de la réélectrifier toujours en courant continu, mais en 3000 Volts. Les travaux débutèrent en 1985 et sont actuellement toujours en cours.

A la suite de l'effondrement d'un pont après des pluies torrentielles en 1993, la circulation est interrompue entre Germagnano et Ceres (10 km). Cette



section n'a d'ailleurs toujours pas été réélectrifiée.

Pour plus de détails sur l'histoire de cette ligne et de son exploitation, voir *EN LIGNES 17* pages 26 à 33.

L'origine de la seconde ligne est particulière. En effet, ouverte le 20 juin 1866, elle fut initialement exploitée entre Settimo et Rivarolo en traction chevaline. Le trajet s'effectuait à l'aide d'une voiture d'une capacité de 60 places, tirée par un couple de chevaux. La durée du parcours (23 km) atteignait environ deux heures.

Le 1er décembre 1885 fut créée la nouvelle société FCC : "Società Anonima della Ferrovia Centrale e Tramvie del Canavese". Elle prolongea la ligne de Rivarolo à Castellamonte en 1886 (16,3 km). Il fallut attendre deux ans pour voir apparaître la traction à vapeur.

En 1906, le réseau fut complété par une antenne se détachant de Rivarolo (après un changement de front) vers Pont Canavese (7,2 km).

La création de ce réseau permit le développement économique et social de toute la région.

Le 29 mars 1933, le FCC fut englobé

dans le FTN : "Ferrovia Torino Nord". Ce dernier investit massivement pour moderniser tant les lignes que le matériel roulant, notamment par l'acquisition d'autorails Diesel.

Comme nous l'avons déjà dit plus haut, c'est en 1959 que le réseau passa sous le contrôle du SATTI.

Actuellement, la ligne débute à la gare de Settimo Torinese, située sur la grande magistrale vers Milano, à une quinzaine de kilomètres du centre de Torino.

Jusqu'à Rivarolo, le centre névralgique du réseau où se situe entre autres le dépôt, la ligne est établie en plaine. Au-delà de Rivarolo, les deux antennes sont montagneuses, en rampes continues de 15 ‰ vers Pont Canavese et 18 ‰ vers Castellamonte.

A la fin des années 1980, l'exploitation de l'antenne vers Castellamonte fut suspendue, en raison de problèmes liés à la sécurité (infrastructure ancienne, voie en accotement avec la route, nombreux passages à niveau).

Vers la fin des années 1990, le SATTI décida de moderniser la ligne de Pont Canavese, avec notamment son électrification. La traction électrique y fut inaugurée en juin 2002.

Caisse

Les travaux les plus importants ont concerné le déplacement des cabines de conduite de la droite vers la gauche, ce qui a nécessité le recul de l'armoire haute tension (laquelle se trouve dans la voiture B ex. AB) dans l'ancien compartiment de 1^e classe qui attenait à la cabine de conduite. La fenêtre de gauche de ce compartiment a été supprimée.

A l'emplacement original des deux postes de conduite, deux petits locaux pour le personnel d'accompagnement ont été aménagés. L'ancien compartiment du chef de train SNCB, qui était situé à l'arrière du fourgon (voiture BD), est réaménagé avec deux banquettes de 4 places chacune.

La seconde modification d'importance concerne la suppression des pare-brise arrondis d'origine et leur substitution par deux petites baies accompagnées de deux petites fenêtres installées sur l'arrondi de l'extrémité de la caisse.

Sur les longs pans, toutes les fenêtres ont été remplacées par de nouvelles baies comportant deux parties, dont la supérieure peut être ouverte.

De nouvelles coquilles de phares ont été montées, lesquelles comportent un feu blanc et un feu rouge du modèle unifié italien. Le phare de gau-



Gros plan sur la paroi latérale. On remarquera les nouvelles fenêtres et le sigle SATTI accompagné du numéro de l'automotrice. Lars LAENEN.

che (l'automotrice étant vue de face) est en outre pourvu d'un petit feu vert, situé entre le feu blanc et le feu rouge.

Un nouveau phare blanc frontal a été installé au dessus de la porte d'intercirculation.

Partie électrique et pneumatique

Le câblage électrique haute et basse tension a partiellement été renouvelé et fortement simplifié.

Tous les équipements des postes de

conduite ont été conservés (interrupteurs, manipulateur, robinet de frein FVEL5, lampes de contrôles, robinets d'air, etc.) mais réencastrés dans de nouvelles cloisons et coffrages.

Les pantographes ont été échangés contre des modèles italiens à raquette courbée.

Les klaxons SNCB ont été remplacés par des petits sifflets typiquement italiens, installés au-dessus de chaque poste de conduite.

PHOTO-THEME 46 L'automotrice Le + ALe 056 010 quitte la gare de Mathi en direction de Torino Dora. Lars LAENEN, 6 août 2002.





PHOTO-THEME 46 L'automotrice ALe + Le 056.010 (ex. 145 SNCB) attend son prochain service à Germagnano, le 6 août 2002. Lars LAENEN.

Aménagement intérieur

L'aménagement intérieur n'a subi qu'une modernisation sommaire. Il faut ici préciser que le SATTI n'a acquis que des Budd qui n'avaient pas été modernisées par la SNCB. Ainsi, les panneaux en bois vernis ont pratiquement tous été conservés.

Les sièges d'origine ont été conservés et recouverts d'un nouveau similicuir. Comme il n'y a qu'une classe unique, le velours des fauteuils des anciens compartiments de 1^e classe a été remplacé par du similicuir. La capacité totale en places assises de l'automotrice atteint 186 places. A noter qu'il n'y a pas d'espace fumeurs.

La plupart des inscriptions intérieures ont été remplacées par des marquages en italien. Certaines inscriptions bilingues français-néerlandais sont restées en place, comme sur les portes des toilettes.

Les panneaux en bois qui recouvraient d'origine le plancher ont été remplacés par du linoléum.

Décoration - numérotation

Contrairement aux Budd du LFI, la caisse n'a pas été repeinte, à l'exception des faces avant des cabines de condui-

te dont la couleur de fond est le gris clair, le pourtour des phares est orange ainsi que la porte d'intercirculation; enfin, l'encadrement de la porte d'intercirculation est peint en gris foncé.

Les portes d'accès sont repeintes en orange, sauf celles du fourgon qui sont en gris clair.

La toiture et le bas de caisse sont repeints en gris foncé, et les pantos en rouge.

Les automotrices ont été renumérotées à la suite des autres : ALe + Le 056.009 à 011, dans l'ordre les ex. 133, 145 et 148 SNCB.

- "ALe" signifie automotrice légère électrique (ex. voiture AB SNCB);
- "Le" signifie remorque légère d'automotrice (ex. voiture BD SNCB) (bien qu'étant motorisée);
- "056" désigne le type SNCB "56".

Ces numéros, accompagnés du logo SATTI sont inscrits en orange sur une plaque placée au milieu de chaque long pan des deux voitures. De plus, le numéro à trois chiffres est inscrit comme à l'époque SNCB, en orange, sur le côté des faces avant.

Le service

Torino Dora - Germagnano

Deux trains par heure circulent tous les

jours entre Torino Dora et Germagnano, sauf entre 09.00 et 11.00 où ils sont limités à Cirié. Le premier train quitte Torino Dora à 05.13, le dernier à 19.43. En sens inverse, le premier service quitte Germagnano à 06.14, le dernier à 20.44. Trois trains ont comme origine la gare FS de Torino Porta Suza; en sens inverse, deux y ont leur terminus.

Le week-end, le service est identique à l'exception du tronçon Cirié - Germagnano, où seul un train circule par heure.

Settimo - Pont Canavese

En moyenne, le tronçon Settimo - Rivarolo est desservi par un train par heure, deux durant les heures de pointe. Il n'y a pas de trains entre 09.00 et 11.00. Au-delà, 10 trains circulent jusqu'à Cuorné (la section Cuorné à Pont Canavese étant en travaux). La gare d'origine est généralement celle de Torino Dora ou de Torino Porta Suza. Le premier train quitte Torino Porta Suza à 07.47, le dernier à 21.37. En sens inverse, le premier train quitte Cuorné à 06.15, le dernier à 19.56.

Le service du week-end est moins étoffé, avec 8 allers-retours.

A noter que des parcours de substitution en bus complètent le service des deux lignes, notamment tôt le matin ou tard le soir.



Une nouvelle livrée pour le SATTI

Peu après la sortie de rénovation des deux premières Budd, le SATTI a décidé d'appliquer une toute nouvelle décoration sur son matériel. Cette livrée est en fait déjà d'application sur les bus du SATTI depuis plusieurs années.

Si la couleur de fond de la caisse reste le gris clair, l'orange a complètement disparu au profit d'une harmonie entre du bleu et du jaune, ainsi qu'une pointe de rouge sur les faces avant; le tout forme un ensemble très réussi.

La première automotrice repeinte dans cette splendide décoration est la ALe + Le 054.008 (l'ex. 098 de la SNCB).

La troisième automotrice Budd toujours en cours de rénovation pourrait même directement sortir pourvue de cette robe.

↑ PHOTO-THEME 46
La ALe + Le 054.008 (ex. 098 SNCB) quitte la gare de Bosconero en direction de Rovarolo.

↖ PHOTO-THEME 46
Toujours à Bosconero, croisement entre la Le + ALe 054.005 (ex. 073 SNCB) et la Le + ALe 054.008.

← PHOTO-THEME 46
Gros plan sur la ALe + Le 054.008 en gare de Rivarolo.
Lars LAENEN, 6 août 2002.



Actualité belge

LIVRAISONS

4173 : 05-03-02 FKR
4179 : 09-06-02 FKR
4180 : 24-06-02 FKR
4181 : 30-09-02 FKR

ENGINES RADIÉS

1505 : ? NK
5527 : 02-09-02 NK
4407 : 15-08-02 MKM
4410 : 15-08-02 MKM
7605 : 01-09-02 FSR
7622 : 01-09-02 FSR
9108 : 01-11-02 FSR
9112 : 01-11-02 GCRA
9121 : 01-11-02 FSR
9137 : 01-11-02 GCRA

MUTATIONS

1181 à 1192 : FBM → FSR 07-10-02
4176 : FKR → GCRA 11-07-02
4178 : FKR → GCRA 11-07-02
4179 : FKR → GCRA 11-07-02

4180 : FKR → GCRA 11-07-02
8249 : FKR → FSR 18-10-02
8251 : FKR → FSR 18-10-02

ENGINES SORTIS DE PARC

2110 : 14-10-02

SORTIES DE RÉVISIONS

642 : 08-07-02 M
643 : 12-09-02 M
646 : 09-10-02 M
648 : 06-06-02 M
650 : 27-07-02 M
660 : 25-07-02 M
1181 : 21-06-02 RI
1190 : 26-07-02 RI
1605 : 10-09-02 RI
2126 : 03-09-02 RIK2
2136 : 21-08-02 RIK2
2338 : 29-07-02 LC
2347 : 07-10-02 LC

2360 : 02-10-02 LT
2366 : 29-08-02 LT
2370 : 18-10-02 LT
2375 : 18-09-02 LC
2552 : 10-09-02 LC
5533 : 16-09-02 RI + ATB
7393 : 10-07-02 RG
7407 : 27-08-02 RG
8257 : 01-10-02 RG

VENTES

4403 : Stoom Centrum Maldegem
4505 : Patrimoine historique SNCB
4506 : PFT 10-2002
5166 : Patrimoine historique SNCB
5917 : Patrimoine historique SNCB
9112 : MARCY International N.V.

ABRÉVIATIONS

AC : Atelier Central
BTG : Bettembourg (L)
CGRA : Charleroi-Sud Atelier
FBM : Bruxelles-Midi

FEO : Ronet
FGZH : Gent-Zeehaven
FKR : Merelbeke
FLV : Leuven
FNND : Antwerpen-Noord
FSR : Schaerbeek
L : révision intermédiaire
LC : révision confort
LT : révision technique
LZR : Zeebrugge
M : modernisée
MBX : Bertrix
MKM : Stockem
MUN : Mulhouse-Nord (F)
MZS : Metz Sablon (F)
NK : Kinkempois
RG : révision générale
RHODE : Antwerpen-Rhodésie
RI : révision intermédiaire
RI2 : 2e révision intermédiaire
RIK1 : 1e révision intermédiaire
RIK2 : 2e révision intermédiaire
STL : Saint-Louis (F)
TBL : Transmission Balise Loco
THL : Thionville (F)
WPY : Woippy (F)

Locomotives électriques

série 16

● Dans quelques jours, les 16 perdront la remorque des IC A Oostende - Köln. Que vont-elles devenir après cette date fatidique ? Aux dernières nouvelles, elles devraient toutes être garées en parc en attendant une bien hypothétique réutilisation. Initialement, il avait été question de les maintenir en état de marche au moins jusqu'en 2005, jusqu'à la livraison de nouvelles locomotives polycourant (série 14?). Deux machines étaient même programmées pour subir une révision intermédiaire en 2003 à l'Atelier Central de Salzinnes. Comme elles seront toujours pourvues de l'INDUSI pour la circulation sur le réseau allemand, il avait été envisagé de leur faire remorquer les trains internationaux classiques subsistants, ainsi que des trains P rapides comportant peu d'arrêts circulant tant sur les lignes électrifiées en 3 kV que 25 kV. Tout ceci semble donc abandonné...

série 18

● La 1801 a été remise en état de marche à l'AC Salzinnes, afin de tester les voitures (I10) sortant de révision, en attendant la mise en service d'une installation d'alimentation fixe. La 1803 a de ce fait été arrêtée et sera prochainement envoyée à Ronet.

PHOTO 52-19 La 1605 est ressortie de révision intermédiaire le 10 septembre. Elle est ici visible à sa sortie de l'Atelier Central de Salzinnes, poussée par la 8069 jusque Ronet. S'agissait-il de la dernière sortie d'une 16 ?
Pierre HERBIET.



Le 4 septembre, la 1201 a effectué une petite escapade en Hollande, pour prendre en relais à Roosendaal un convoi transportant des déchets radioactifs à destination de Lahague en France. Le train est photographié à Nispen, sur la section frontalière entre Roosendaal et Essen.
Marijn VOCKE.





Le 28 septembre, le Groupement "1501" (une association néerlandaise qui préserve entre autres la 1501 des NS) a organisé un parcours spécial entre Rotterdam et la Miljoenenlijn dans le Limbourg néerlandais. La rame était composée de cinq voitures, dont deux couchettes et une buffet. La traction fut assurée alternativement par la 1501 SNCB à l'aller, et par la 1501 des NS au retour.

PHOTO 52-20 ↑ Passage du train spécial à la sortie de Vught.

PHOTO 52-21 → Parallèle entre les deux 1501 à Sittard.
Pierre HERBIET.

PHOTO 52-22 ↓ Comme l'année dernière, les 15 ont assuré la traction du Train Auto 1430 "Pyrénées Express" Bressoux - Lourdes, entre Bressoux et Tourcoing. Remicourt, le 15 août 2002. Lars LAENEN.



série 22

● Connex a décidé d'assurer des services voyageurs en Pologne. A cette fin, cette société s'intéresse sérieusement à l'acquisition de plusieurs locomotives de la série 22, accompagnées de voitures du type M2. Les Chemins de fer polonais (PKP) voyant d'un mauvais oeil la concurrence de firmes privées, refusent de vendre du matériel d'occasion; c'est donc pour cette raison que Connex se tourne vers la SNCB, qui dispose de matériel électrique 3000V (la même tension que celle utilisée en Pologne).

Affaire à suivre...

PHOTO 52-23 ↗ Un premier lot de 7 locomotives de la série 22 est arrivé à l'atelier de Stockem durant le mois de septembre dernier, remorqué par la 5209. *Philippe HOMBROECKX.*

→ Le 29 juillet 2002, présence inhabituelle en gare de Verviers de la 2503 fraîchement repeinte (sortie de révision le 17 juin 2002), à l'occasion de la remorque d'un train de mesures des caténaires avec la voiture 00800.

Michel HANSSENS.



La locomotive 1608

"Belgian Kids' Foundation"



Le mardi 24 septembre, en gare de Bruxelles-Midi, la SNCB et Märklin ont officiellement présenté à la presse la 1608 dans sa nouvelle livrée dorée, créée dans le cadre d'une opération philanthropique en faveur de la Fondation Scientifique de l'Hôpital Universitaire des Enfants Reine Fabiola, la "Belgian Kid's Foundation".

Le but essentiel de cette Fondation est de recueillir des fonds pour constituer un capital qui permettra chaque année de distribuer un certain nombre de bourses à de jeunes médecins sélectionnés en fonction des travaux de recherche qu'ils proposent. Le compte de la Fondation est le 310-12166887-56 - website : www.kidsfoundation.be.

Bien que déjà repeinte depuis le 28 avril 2001 (voir *EL 46* page 22), la 1608 a donc dû attendre 17 mois pour que cette opération soit mise sur pied. La machine a été décorée du logo de la «Kid's Foundation» ainsi que d'un dessin d'un enfant soigné à l'hôpital. Märklin versera € 10 par modèle miniature Ho de la 1608 vendu.

Arrivée de la 1608 (en panne !) à Bruxelles-Midi, pour sa présentation. DOSOGNE.



Locomotives Diesel

série 51

● Le 15 décembre prochain marquera un nouveau recul important des 51, puisque l'effectif total sera ramené à seulement 15 machines, dont 9 avec un nouveau soubassement de moteur Diesel : les 5101, 5105, 5122, 5127, 5142, 5143, 5167, 5174 et 5178; et 6 avec un ancien soubassement : les 5110, 5132, 5154, 5170, 5185 et 5186. Six autres machines, les 5117, 5157, 5158, 5162, 5166 et 5168 seront toutefois prolongées de quelques semaines, le temps d'initier tous les conducteurs des dépôts de Mol et Leuven à la conduite des 77.

● Plusieurs firmes ou réseaux commencent à s'intéresser aux 51. Il en va d'abord des traditionnelles firmes italiennes de travaux de voies. L'importateur de matériel *Visali* a ainsi pris une option pour l'acquisition des 5107, 5109, 5111, 5118 et, pour pièces, de la 5135. Ces machines devraient être remises en état de marche par la firme française CFD, dans son atelier de Montmirail. Dans ce cas, elles seront testées sur les lignes du CFD avant leur envoi en Italie !

Le second pays intéressé est le Gabon, par l'intermédiaire de TransurbConsult. Si ce marché se concrétise, les machines seraient expédiées en Afrique par bateau (5104, 07, 08, 09, 11, 18, 21, 31, 35 et 93).

● La 5166 a été cédée au patrimoine historique de la SNCB.

séries 52-53-54

● Les 52-53-54 qui sont ou seront affectées à TUC Rail seront prochainement mutées de l'atelier de Stockem vers celui de Schaerbeek.

série 59

● Les trois dernières 59 (5916, 5917 et 5946) utilisées à la base travaux de Voroux, ont été arrêtées le 15 novembre dernier. La 5917 devrait être reprise par la SNCB dans sa collection de matériel historique.

Comme prévu, depuis le samedi 3 août, la totalité du trafic voyageurs sur la ligne 132 Charleroi - Couvin est assuré par les autorails de la série 41. C'est la 6243 qui assura le jour précédent le dernier train tracté sur la ligne. A cette occasion, elle portait un écriteau "mon dernier train" durant tout son service. Elle est ici visible en tête du L4665 Charleroi-Sud - Couvin, à Walcourt.
Guy SMETZ.



PHOTO 52-24 Depuis leur utilisation par TUC Rail, les quatre 53 concernées (5307, 5308, 5312 et 5313) sont visibles sur des lignes sur lesquelles on n'avait pas l'habitude de les voir. Le 12 juillet 2002, les 5313 et 5312 traversent la gare de Ath en tête d'un train de ballast en provenance de Lessines pour Voroux. Philippe SCHOLL.



PHOTO 52-25 Le 30 août dernier, les 5514 + 5512 TVM ont rapatrié la rame Eurostar 3004/3003, défectueuse, de Mouscron à l'atelier de Bruxelles-Midi, vue au départ à Mouscron. Lars LAENEN.

série 76

● Les 7605 et 7622 ont été radiées le 1er septembre 2002, suite à une avarie grave à leur moteur Diesel (bris de cylindre).

Les autres machines devraient toutes être réformées pour la fin de l'année.

● Les 21 machines de la série 76 subsistantes en état de marche sont officiellement à vendre depuis le 30 sep-

tembre dernier, ainsi que les 7605 et 7622, pour pièces.

CFD-Locorem a déjà marqué son intérêt pour le rachat d'une locomotive.

série 75

● Les 7502 et 7503 qui se trouvent à l'atelier d'Antwerpen-Noord et qui auraient dû partir en Italie (voir *EL 51* page 37), sont à nouveau à vendre. Avis aux amateurs...



Les 55 et 62 louées par



PHOTO 52-26 Le 13 juillet, les 6237 et 6304 remorquent un train de conteneurs entre le triage de Kijfhoek et le port de Rotterdam, ici à Barendrecht. Pierre HERBIET.

Après bien des tracasseries administratives, l'autorisation de circuler sur l'ensemble du réseau ferré néerlandais a été délivrée le 25 juillet 2002 pour les 5517 et 5526. Presque immédiatement, l'opérateur privé ACTS a sollicité la SNCB pour louer une des deux locomotives. ACTS est, en effet, confronté à un manque de matériel important suite aux collisions des 6703, 6704 et 6705 (voir *EN LIGNES* 51 page 34) et à de multiples indisponibilités dans la série 1250 (ex. loco-

motives électriques de la série 1200 des NS).

Par conséquent, la 5526 fut expédiée aux Pays-Bas dès le 19 août. Elle a été immédiatement utilisée pour assurer la traction de trains entre Kijfhoek et Coevorden ou Veendam. Suite à des avaries ou à la nécessité d'effectuer des opérations d'entretien, il a été plusieurs fois procédé à des échanges entre la 5526 et la 5517. A la mi-septembre, les deux

machines furent même durant quelques jours utilisées simultanément par ACTS.

Cette location devrait prendre fin lorsque les machines Diesel de la Class 58 rachetées d'occasion à EWS seront disponibles.

ACTS loue également depuis le mois de mai trois locomotives de la série 62 : les 6220, 6237 et 6304. Les deux premières sont arrivées au mois de mai, la dernière le 28 juin. Comme elles ne sont pas pourvues de l'ATB, elles ne circulent que sur les lignes non équipées (port de Rotterdam entre Kijfhoek et Maasvlakte) ou en double traction en seconde position. Cette location devrait prendre fin après le retour de révision et réparation des 6703 et 6705 (ex. 6391 et 6393 SNCB), lesquelles se trouvent depuis le mois de septembre dans un atelier en Tchéquie !



PHOTO 52-27 Le 9 août, un train de conteneurs ACTS remorqué par la 6237 de la SNCB accompagnée de la 6702 ACTS (ex. 6325 SNCB), traverse la gare de Zwolle. William BOECKX.



↑ Le 16 septembre, la 5517 accouplée à la 6204, remorque le train 60249 Veendam - Maasvlakte, ici en passage en gare de Geldermalsen. Marijn VOCKE.

→ Le 29 juin 2002, passage à Utrecht du "Leeuwaarden Shuttle", remorqué par la 1253 et la 6237 de la SNCB. Quintus VOSMAN.

⊥ Le 4 septembre, le train ACTS 60221 Rotterdam-Botlek - Coevorden était remorqué par les 5526 et 6304, en passage à Waalhaven. Le lendemain, la 5526 regagnait la Belgique. Marijn VOCKE.



Les 71 en Italie

Les 7102 et 7103 acquises par la firme italienne CLF (Costruzione Linee Ferroviaria) au début de 2001, et transférées vers l'Italie en juillet 2001 (voir *EN LIGNES* 49 page 29) ont été remises en état de marche, et renumérotées respectivement 24 et 25. A noter que les ex. 7504 à 7506, également acquises par CLF, ont été numérotées 26 à 28.

On voit ici la 24, l'ex. 7103, dans l'atelier CLF de Reggio Emilia durant les travaux de remise en ordre de marche, le 13 mai 2002. Dr. Guenther BARTHS.



Automotrices

série 300 "Break"

● Le 23 juillet dernier, un accident aussi rare qu'inexplicable s'est produit à Lede sur la ligne 50 entre Aalst et Gent. Il s'agit du découplage accidentel qui s'est produit dans une rame composée de quatre automotrices Break (dans l'ordre, les 388, 361, 358 et 373) qui assuraient l'IC K 2237 Genk - Gent-Sint-Pieters.

Peu après le démarrage de la gare d'Aalst, l'automotrice 388, qui se trouvait en tête, s'est découplée des trois autres. Comme ce matériel est équipé d'un attelage automatique Scharfenberg, le découplage n'a pas produit la

vidange de la conduite générale du frein. Le conducteur ne s'est donc aperçu de rien, si bien qu'il continua d'accélérer avec la 388 seule, tandis que la seconde partie du train poursuivait sur sa lancée en dérive. Trois kilomètres après Aalst, la 388 a entamé un freinage en vue de marquer l'arrêt prévu à la gare de Lede. Peu après son arrêt, elle fut emboutie par les trois autres automotrices qui circulaient encore à une vitesse de +/- 60 km/h. Le choc fut très violent comme en témoigne la photo publiée ci-dessous. Toutes les cabines de conduites des quatre Break (sauf les deux cabines extrêmes du train) furent sérieusement endommagées. On dénombra malheureusement une vingtaine de blessés, dont un grave.

Si des ruptures d'attelage ne sont pas rares, notamment dans les trains de marchandises, elles n'entraînent jamais d'accident, l'interruption de la conduite générale du frein provoquant toujours un freinage d'urgence par vidange de cette conduite.

Dans le cas des Break et des autres matériels équipés de l'attelage Scharfenberg (automotrices séries "96" et 900, et autorails série 41), le découplage isole automatiquement la conduite du frein, laquelle ne se vide donc pas.

A la Direction de la SNCB, on ne s'explique pas de la raison de ce découplage : usure mécanique ou actionnement électrique intempestif du dispositif de découplage ? Quoi qu'il en soit, les responsables de la SNCB examinent de très près la question, car un tel incident pourrait provoquer une véritable catastrophe : imaginez un découplage sur les plans inclinés de Liège ou sur la ligne du Luxembourg !

Les automotrices 358 et 361 garées en gare d'Aalst témoignent de la violence du choc. Alain ELOOT, 27 juillet 2002.



série 601-782

● Alors que les 60 premières automotrices de la série 600 sont pratiquement déjà toutes modernisées, on assistera bientôt à la sortie de la 706. Il s'agira de la première automotrice de la série 700 à être modernisée.

série 961-975 (postales)

● La suppression envisagée des trains postaux le 1er janvier 2003 semblerait avoir été postposée ou même abandonnée, à la suite des fortes pressions du Gouvernement fédéral. Déjà, le projet de *La Poste* de ramener à cinq le nombre de centres de tri avait été ouvertement critiqué et bloqué par le Gouvernement (voir *EL* 46 page 29). Les automotrices postales continueront donc à circuler en 2003.



↑ La relation Thalys Genève - Bruxelles a été supprimée le 2 septembre dernier (voir EL 51 p. 46). Le 25 août, un des derniers Thalys Genève - Bruxelles traverse Satigny, une localité située entre Genève et La Plaine. Cette section suisse présente plusieurs particularités : la caténaire est alimentée en 1,5 kV par la SNCF, les aiguillages et les signaux de manoeuvres sont CFF, tandis que les grands signaux CFF sont à signification SNCF. Enfin, les gares sont d'inspiration suisse et les maisons de garde-barrières de construction française PLM !
Michel HANSENS.

Autorails

série 44-45

● Les deux derniers autorails de la série 44, les 4407 et 4410, ont été retirés de l'exploitation le 15 août. Depuis lors, il ne subsiste plus que les 4501 et 4505 en service, lesquels assurent encore sporadiquement des trains au départ de Bertrix en remplacement de 41. Leur réforme interviendra normalement le 15 décembre.

● Sans réponse des Chemins de fer roumains (CFR), les 44-45 ont été remis en vente fin septembre. La société Connex s'est alors montrée intéressée et a pris une option pour l'acquisition d'un premier lot de cinq autorails : 4402, 4404, 4406, 4407 et 4405 (ce dernier pour pièces), pour une utilisation en ... Pologne (!) dans la région de Katowice. Connex est également intéressée par des locomotives de la série 22 et des voitures M2. Entre-temps, les CFR, non satisfaits des autorails rachetés d'occasion à la DB (série 771-772), se sont de nouveau montrés intéressés par le rachat des 44-45 ! Affaire à suivre donc...

● Trois autorails sont d'ores et déjà préservés : les 4403 (Stoom Centrum Maldegem), 4506 (PFT) et 4505 (SNCB).



Les ES 200 en Italie

On se rappellera que la SNCB avait vendu en 2000 cinq autorails ES en Italie : les ES 201, 207, 209, 210 et 211. Tous sont toujours en attente de réhabilitation, les ES 209, 210 et 211 à Gazo di Bigarello (nos deux photos), et les ES 201 et 204 à Marmirolo.
PHOTO 52-29 ↑ L'ES 209 lors du passage de l'autorail ALn 668 1716 des FS (FIAT 1972).
PHOTO 52-30 ↓ Les ES 210 et 211.
Lars LAENEN, 7 août 2002.



Voitures - wagons

voitures K4

● Durant l'été, la plupart des voitures du type K4 louées aux Pays-Bas sont revenues comme prévu en Belgique. Elles se trouvent toutes à Schaerbeek, où elles sont préparées afin de reprendre du service en remplacement de voitures du type M2. Il est envisagé de faire subir une révision intermédiaire à certaines d'entre elles, opération qui pourrait être réalisée par l'Atelier Central de Salzinnes. Depuis le début du mois d'octobre, plusieurs rames de K4 ont déjà été remises en service au départ de Schaerbeek (notamment vers Tournai, Dendermonde et Arlon).

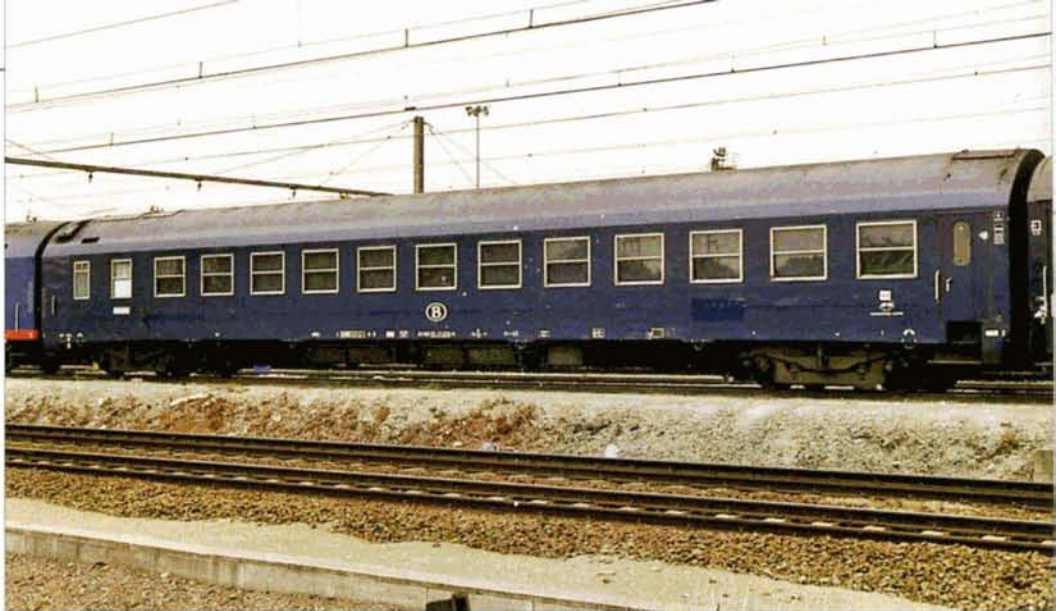


PHOTO 52-31 La voiture-lits CIWLT MU 4743 qui était immatriculée aux NS UIC 61 84 72 71 313-9 est passée en gestion le 2 septembre 2002 à la SNCB sous le numéro UIC 61 88 7271 315-0 et renumérotée CIWLT 4745, en remplacement de la voiture MU incendiée en juillet 2000 (voir EL 48 p. 43). Cette voiture est restée dans son état NS, entièrement en bleu nuit; seuls les logos NS ont été supprimés. Forest-Midi, 17-09-2002. J-L VDH.

Nouvel horizon pour la Bar-Dancing 17.901

L'ancienne voiture Bar-Dancing 17.901 a trouvé une nouvelle jeunesse. Modifiée en salle de jeu pour enfants, elle se trouve désormais logée dans le nouveau garage de vente d'automobiles "Nearly New Car Center" situé le long de la Groenendaallaan à Antwerpen. Cette voiture du type I1 fut mise en service en 1939 sous le numéro 10.089. En 1974, elle fut renumérotée 12.248 (transformation de A2 - B6 en B8). C'est en 1978 qu'elle avait été transformée en voiture Bar-Dancing.

La 17.901 dans le garage "Nearly New Car Center" à Antwerpen.
Charles OCSINBERG, 22 juillet 2002.



Des Shimmns 3614D8 en Suède

Depuis le mois d'août, la SNCB loue une série de 50 wagons Shimmns type 3614D8 (numéros compris entre 467 0 500 à 599) à la société suédoise Green Cargo (l'équivalent suédois de B Cargo). Ce n'est pas la première fois que Green Cargo loue des wagons à la SNCB; depuis quelques années, des tombereaux du type Fas pour le transport de ferraille s'y trouvent déjà.

Le Shimmns 31 74 467 0 529-3 GC (Green Cargo). A droite, on voit la nouvelle numérotation apposée sur un autre wagon (74 GC au lieu de 88 SNCB, et la modification du chiffre d'auto-contrôle). Atelier des wagons de Kinkempois, 2 août 2002. Roger CRIKELAIRE.



Infrastructure

ligne 25N

Le Gouvernement flamand a donné son feu vert pour l'établissement de la ligne rapide devant relier l'aéroport de Bruxelles-National à la ligne 25 vers Antwerpen. L'approbation du tracé constitue une étape importante dans la réalisation du fameux "diabolo". Au départ de la gare de l'Aéroport, la ligne 36C sera prolongée pour rejoindre, en tunnel, l'autoroute E19 à hauteur de Machelen. A cet endroit la ligne se scindera en deux branches : la première retournera vers Bruxelles, tandis que la seconde se dirigera vers Mechelen en étant établie dans la berme centrale de la E19 jusqu'à Zemst, où elle rejoindra l'actuelle ligne 25. L'investissement est évalué entre 330 et 370 millions, pour une ouverture prévue vers 2012.

ligne 50A

● Une nouvelle section de la ligne 50A a vu sa vitesse maximale portée à 160 km/h le 30 juin dernier, entre la BK 13.707 et la BK 18.100. En outre, la bifurcation de St.Katherina-Lombeek comprise dans cette section, a également vu sa vitesse augmentée de 90 à 120 km/h pour les trains bifurquant vers Denderleeuw.

ligne 53a

● La vitesse de référence de la ligne 53a Mechelen - Leuven est passée de 120 à 140 km/h au mois de juin dernier. Depuis le 23 juin, elle est autorisée sur la voie A entre Haacht (BK 58,640) et Hambos (BK 52,810), et depuis le 30 juin sur la voie B.

axe "Athus-Meuse"

Dans quelques jours, la SNCB inaugurerait officiellement l'électrification de l'"Athus-Meuse". La ligne est en fait déjà sous tension depuis le 15 septembre :

ligne 166 :

- de la BK 1.346 (bifurcation de Neffe à la BK 4.948 (Anseremme) : en 3 kV=;
- de la BK 4.948 (Anseremme) à la BK 73.691 (Bertrix) : en 25 kV 50 Hz;

ligne 165 :

- de la BK 73.691 (Bertrix) à la BK 141.794 (Athus) : en 25 kV 50 Hz, y compris la courbe de raccordement entre Aubange et Rodange (BK 140.440 à 140.880);

ligne 167

- de la BK 213.370 (Athus) à 210.249 (Messancy) : en 25 kV 50 Hz;
- de la BK 210.249 (Messancy) à la BK 203.100 (Autelbas) : en 3 kV =.



La 1360 eut le privilège de circuler pour la première fois sur l'"Athus-Meuse" le lundi 30 septembre, ici à la sortie du tunnel d'Houyet. Christian VANHECK.

Le premier parcours d'essai en traction électrique fut organisé le lundi 30 septembre. C'est la 1360, accouplée à la 5318, qui eut le privilège de parcourir pour la première fois l'"Athus-Meuse" entre Bertrix et Dinant (deux allers-retours sur chaque voie).

Rénovation à Charleroi-Sud

La gare de Charleroi-Sud sera prochainement rénovée. Le premier volet comprend la modernisation des quais, de la sonorisation, du téléaffichage, de l'amélioration de l'accessibilité pour les personnes moins valides, et le développement de commerces. Les travaux d'un coût de 5,1 millions s'étaleront jusqu'en 2005.

Le second volet portera sur les aménagements du tracé des voies côté Namur afin d'augmenter la vitesse, de l'allongement des quais, du renouvellement des voies et de la signalisation à quai. Les travaux s'étaleront jusqu'en 2004 pour un coût évalué à € 9,6 millions.

Une nouvelle gare à Gembloux

Le projet pour la construction d'une nouvelle gare à Gembloux a été dévoilé. Le bâtiment, qui ressemblera à celui d'Ottignies, sera érigé à hauteur de l'actuelle gare des autobus. Les quais seront élargis et modernisés. Une passerelle permettra aux piétons de se rendre de l'autre côté de la gare.



Les travaux du second accès au port d'Antwerpen ont débuté au début de l'été. Au départ d'Antwerpen-Noord, la nouvelle ligne sera parallèle à la ligne 27A jusqu'à un peu après Ekeren, puis bifurquera vers le nord-est pour relier Lier et la ligne 16 (Lier - Aarschot). La mise en service de cette nouvelle ligne est prévue pour 2009. Vue des travaux de terrassement de la nouvelle ligne, parallèle à la ligne 27A, ici à la sortie d'Antwerpen-Noord, le 7 août.

Les essais de la LGV2



Le 8 août 2002, le train de mesure français (mesure des courants vagabonds) passe à Lincenay sur la LGV2. Les deux véhicules de mesures sont encadrés par les BB 67251 et 67250 de la SNCF (dépôt de Nevers). Il s'agit des ex. BB 67086 et BB 67080 transformées pour pouvoir circuler sur les LGV en France (trains de secours et de maintenance).

Le premier parcours d'une locomotive électrique sur la LGV2 eut lieu le 14 août dernier, avec la 1358. La machine circule ici dans les environs de Voroux.

Le 31 juillet, un train composé de la 5515 et d'une voiture I11 Bdx, a parcouru la LGV2 afin de tester les circuits de voie. Photos : Michel HANSENS.





*Le 5 août, le train de mesure SNCF passe en gare de Ans.
Michel HANSENS.*

La rame d'essai retourna en France le 19 août. Entre Voroux et Kinkempois, elle fut remorquée par l'infatigable 5917, tandis que c'est la 5308 qui assura le transfert de Kinkempois à Jeumont.

Ci-contre : passage à Engis avec la 5308 en tête. Michel HANSENS.

Ci-dessous : passage à Grâce-Hollogne sur la ligne 36A. On distingue en queue de la rame la 5308. Serge MARTIN.



Divers

Encore de mauvaises nouvelles pour le Rhin d'Acier

Des ingénieurs allemands ont déclaré que la meilleure solution pour acheminer le trafic entre le port d'Antwerpen et le bassin de la Ruhr restait la ligne classique via Montzen. Ils proposent seulement la remise à niveau de cet axe. La réouverture de la ligne historique du Rhin d'Acier exigerait toujours d'après ces ingénieurs des investissements beaucoup trop lourds, que les 50 kilomètres de différence entre les deux lignes ne peuvent justifier. Voici donc encore un peu d'huile sur le feu de ce dossier très controversé aux Pays-Bas.

La "Key Card" est là

Comme déjà annoncé dans notre *EL 50* page 51, la carte "courte distance", baptisée "Key Card", est disponible depuis le 15 juin. Au prix de € 5,40, elle permet d'effectuer 6 trajets simples de 9 kilomètres maximum en seconde classe. Avant d'embarquer dans le train, le voyageur est tenu d'inscrire la date et les gares de départ et de destination. Elle ne peut toutefois pas être utilisée au sein de la Région de Bruxelles-Capitale pour laquelle il existe déjà une intégration tarifaire totale pour les billets et les cartes multivoyages avec la STIB. Le lancement de la Key Card est accompagnée de la suppression de la carte agglomération à Charleroi, Liège, Antwerpen et Gent, de la suppression de la carte Ozone pour les distances inférieures ou égale à 9 km, et d'une baisse des tarifs de la carte Ozone pour les distances entre 10 et 14 km.

Train gratuit pour étudiants à Gent

Depuis le 1er octobre, les étudiants de la ville de Gent âgés de 12 à 15 ans peuvent se rendre gratuitement en train à l'école entre les gares de Gent-St. Pieters, Gent-Dampoort, Wondelgem, Gentbrugge et Drongen. Sept mille étudiants sont concernés par cette initiative.



PHOTO 52-32 La draisine 205 préservée par le Patrimoine Historique de la SNCB a quitté l'atelier de Schaerbeek à destination de l'abri d'Haine-St.Pierre, remorquée par la 6298. Ce véhicule fut construit par l'Atelier Central de Luttre en 1963 et servit comme engin d'inspection des voies. En 1973, la draisine fut entièrement modernisée à l'Atelier Central de Mechelen. Schaerbeek, 17 juillet 2002. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

L'Atelier Central de Leuven

L'ancien Atelier Central de Leuven a été racheté par la ville de Leuven. Sur ce vaste terrain, la ville prévoit de construire 70 logements sociaux,

70 maisons pour revenus moyens et 185 maisons qui seront à vendre. Des magasins et un parc compléteront l'ensemble. La SNCB a commencé l'assainissement du site au mois d'octobre.



Le nouveau terminal TRW de Bierset a été ouvert au trafic le 15 juin dernier (voir *EL 50* page 50). Ci-dessus : le 13 juillet, un train remorqué par les 7756 et 7749 vient de quitter le terminal à destination de Schaerbeek, et passe à hauteur de la bifurcation de Voroux (vers Kinkempois par la ligne 36A). Ci-dessous : le 22 juin, le train était assuré par les 6263 et 6331, ici au départ du terminal. A l'arrière plan, on voit la ligne 36 et la LGV2. Michel HANSENS.





PHOTO 52-33 Les derniers moments de la 29.279. Derrière, on distingue la A621.11. La 29.279 fut construite par Alco en 1946 (numéro 74764). Elle fut mise en service à Stockem le 28-09-1946. Elle fut successivement mutée à Herbesthal (07-1954), Ronet (10-1959), Jemelle (09-1963) et Kortrijk (09-1965), où elle fut radiée le 09-10-1965. A ce moment, elle fut transformée en chaudière mobile A621.202 et servit à cette tâche jusqu'en 1977 à Schaerbeek. Elle fut transférée à Leuven en octobre 1980. Quant à la A621.11, il s'agit de la 44.021 (ex. 4421) construite par La Biesme en 1902 (numéro 1347) et réformée le 03-08-1948. Leuven, 15 septembre 2002. Pierre HERBIET.

■ Démolition de deux locomotives à vapeur !

L'ancien atelier de traction de Leuven, qui sert actuellement d'abri aux pièces historiques de la SNCB, doit laisser la place dès l'année prochaine à un vaste parking pour voyageurs. La SNCB se prépare donc à vider les lieux et déménager ses pièces de collection vers un autre abri, non encore déterminé à ce jour.

N'ayant pas le désir de conserver certains engins qui font doublon avec d'autres déjà préservés, elle a décidé de les démolir sur place. Parmi ceux-ci, on trouvait l'ancienne 29.279 et la 44.021. Au début du mois de septembre, les ferrailleurs passèrent à l'acte, soulevant de nombreuses protestations dans le milieu des amateurs.

Le PFT, dans son action de sauvegarde du matériel roulant, a déjà été confronté à ce problème crucial : faut-il conserver plusieurs exemplaires d'un même type de matériel ? La décision finale tient souvent compte de plusieurs facteurs, comme la place disponible, ou l'état général de l'engin. En fin de compte, c'est la sagesse qui l'emporte...

S'il est vrai que la démolition des deux locomotives a soulevé une certaine indignation, il faut bien avouer que leur état général, aussi bien intérieur qu'extérieur, n'était pas très reluisant; aucune affectation future n'aurait pu leur

être trouvée sans investissement considérable. Peut-être maintenant conviendrait-il mieux de se soucier du matériel qui se trouve à l'extérieur, lui trouver un abri, le restaurer, avant qu'il ne soit trop tard ? Au travail ...



L'élément ABD de l'autorail 654.02, à Leuven, le 08-11-1998. R. CRICKELAIRE.

Les changements du 15-12-02

Après pas mal d'incertitudes, il est maintenant certain que les ICE3 viendront bien à Bruxelles; ils ne pourront toutefois pas circuler sur la L2, leur équipement TBL2 n'étant pas encore homologué. Les horaires donnés dans notre précédent *EN LIGNES* seront donc adaptés.

Côté trains internationaux classiques, voici les principales modifications :

- l'incorporation de voitures I11 dans les EC 91/90 *Vauban*;
- la suppression du Train Auto Denderleeuw - Salzburg - Innsbruck;
- l'EN Donauwalzer Bruxelles-Midi - Wien-Süd sera exclusivement composé de voitures autrichiennes;
- le train de nuit 288/289 Amsterdam - Paris et retour n'effectuera plus aucun arrêt commercial en Belgique;
- la DB mettra en route un nouveau Train Auto entre Berlin et Bordeaux, via la Belgique. Ce train ne fera que transiter sans arrêt commercial;
- enfin, l'*Ardennen Express* Amsterdam - Luxembourg, dont il avait été question de faire circuler à nouveau, mais à l'aller le vendredi, et au retour le samedi, sera en définitive supprimé.

La paire de trains P vers Gouvy en voitures I11 sera finalement maintenue via la L2. En fait, ce service sera combiné avec les IC-A entre Oostende et Eupen. Le matin, la rame du 7444 continuera à vide de Bruxelles-Midi à Oostende (ER 7444) pour retrouver le roulement des IC-A. Le soir, une autre rame IC-A, à son arrivée à Oostende, ira à vide à Bruxelles-Midi (RE 8444) en vue d'assurer le 8444 vers Gouvy.

L'autre changement important concerne la mise en service de la traction électrique sur l'Athus-Meuse et la circulation des 13 jusqu'à Mulhouse-Nord et même Saint-Louis, près de Bâle. Voici les trains de jour circulant du mardi au samedi au-delà de Thionville :

43201 MZS 10.17 - MUN 14.18
 44938 MUN 15.50 - THL 21.50
 42913 THL 07.45 - STL 12.49
 43988 STL 16.30 - THL 22.10
 43956 STL 12.50 - FNND 01.36 (pas samedi)
 42317 MZS 12.25 - MUN 16.20 (pas samedi)
 42916 STL 11.13 - THL 15.40
 43955 THL 07.41 - MUN 12.05 (pas samedi)
 40926 MUN 13.21 - BTG 18.02

Trains circulant de jour du mardi au samedi via l'Athus-Meuse :

40939 : FEO 06.28 - **MBX 08.09** - THL 10.15
 40943 FEO 08.28 - **MBX 10.09** - THL 12.18
 47913 RHODE 05.40 - **MBX 10.31** - THL 12.38
 41501 FLV 09.59 - **MBX 13.09** - BTG 14.53
 44947 FEO 11.51 - **MBX 13.32** - WPY 16.00
 40923 FNND 11.28 - **MBX 16.09** - THL 18.11
 49938 THL 05.05 - **MBX 08.31** - RHODE 13.44
 47934 BTG 08.41 - **MBX 10.31** - FNND 14.53
 41216 BTG 11.01 - **MBX 12.55** - FNND 17.20
 42916 THL 16.40 - **MBX 14.32** - FLV 22.52
 49970 BTG 14.43 - **MBX 16.32** - FGZH 21.19
 44928 BTG 15.02 - **MBX 16.55** - FNND 21.08



Le train de désherbage anglais a effectué en septembre et octobre une seconde campagne de désherbage. Le 19 septembre, il traversait la gare de Bruxelles-Nord encadré par les 5301 et 5320, pour se rendre à Namur. Christian VANHECK.



PHOTO 52-34 Le 3 septembre, la 5501 TVM a transféré le train de désherbage de Schaerbeek à Mons, ici à Ghlin. Alain DEFECHEREUX.

PHOTO 52-35 Le seul parcours régulier remorqué par les locomotives du type ME 26 des CFL, circulant en Belgique de jour est le train 44978 Bettembourg 18.58 - Stockem 19.57. Le 2 août dernier, il était tracté par la ME 26-12, ici en passage à la gare d'Arlon. La machine retourne ensuite à vide de Stockem à Bettembourg. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





Le 29 juillet, un train de pèlerins a circulé au départ des Pays-Bas vers Lourdes. La rame, remorquée par la 2104, était pour le moins originale et colorée, composée comme suit : une voiture de 1e classe auparavant incorporée dans l'"OverNight Express" entre Amsterdam et Milano (ces voitures furent acquises d'occasion en Allemagne (ex. voitures Avmz¹¹¹ de la DB, spécialement construites à partir de 1962 pour assurer le "Rheingold"), deux ex. voitures-couchettes de la DB, une voiture buffet, une voiture BD de la SNCF, une seconde voiture ex. Overnight Express, une voiture de l'agence TUI, et enfin une voiture-ambulance de la SNCF. La rame franchit le point frontière hollando-belge de Eisden. Laurent GARY.

Le 21 septembre, à l'occasion des 20 ans de mariage de "Brigitte et Steven", un train spécial a été mis en marche pour un tour pratiquement complet de la Belgique : Beveren - Antwerpen - Leuven - Liège - Vielsalm - Liège - Hasselt - Aarschot - Lier - Schaerbeek - Ottignies - Gembloux - Jemeppe-sur-Sambre - Charleroi - Mons - Tournai - Kortrijk - Brugge - Oostende - Gent - Melsele ! La rame était composée de deux voitures-lits du type MU et de la nouvelle voiture bar-dancing 17.903. Le train fut tracté sur tout son parcours par la 1503. Le train passe à Esneux. Philippe STERCKX.



PHOTO 52-36 Depuis le mois de juin, de nouveaux wagons pour le transport de ciment circulent entre Havinnes et la France. Ces véhicules, appartenant à la firme italienne Ciments Calcia (Italcementi Group), sont immatriculés à la SNCF. Le 1er juillet, une rame complète de nouveaux wagons approche de Mons, remorquée par deux 62. La charge à l'essieu de ces wagons est de 22,5 tonnes au lieu de 20 tonnes pour un wagon traditionnel. Pierre HERBIET.





Le "Tchernobyl Express"

Des enfants victimes de la catastrophe de Tchernobyl ont cette année également eu l'occasion de passer des vacances dans des familles d'accueil en Belgique et en France. Trois trains composés intégralement de voitures polonaises ont circulé en juillet et août via Aachen, Schaerbeek, Tournai et Lille. A Schaerbeek, une partie de la rame était découplée et garée, tandis que la seconde partie poursuivait vers Lille. Cette année, le train était repris en relais en gare de Tournai par une locomotive Diesel de la SNCF.

Le 30 juillet, la traction entre Tournai et Lille et vice-versa fut assurée par la BB 467 592, une machine normalement dédiée au trafic fret ! Le hasard veut que la livrée de la machine est en parfaite harmonie avec celle des voitures PKP ! Ci-contre PHOTO 52-38 → Le train prêt au départ en gare de Tournai. P. HERBIET. Ci-dessous : le Tchernobyl Express à la sortie de Tournai. Jean-Claude GIRARD.

PHOTO 52-37 Le 29 août, le "Tchernobyl Express" vient de quitter Tournai à destination de Lille, remorqué par la BB 567 617 du dépôt de Longeau. Cette locomotive arbore la nouvelle décoration multi-service de la SNCF. Pierre HERBIET.



Sociétés privées



CFD LOCOREM

● La 8462, rachetée par CFD-Locorem le 30 janvier 2002, a été remise en service dans le courant du mois d'août, après avoir été révisée et repeinte dans la même décoration (bleu clair zébré de lignes noires) que la machine CFD-Locorem se trouvant à la base travaux de Schaerbeek depuis le mois de mai 2001 (machine BB du type 432 - voir *EL* 47 p. 44). Après avoir été exposée à Liège du 27 au 29 septembre (Salon Mini-Maxi), elle fut expédiée chez ALZ à Genk pour remplacer la 8464 défectueuse.

La 8464 a en effet subi d'importants dégâts à sa transmission lors de manoeuvres chez ALZ. CFD-Locorem envisage même de la réformer et d'acquérir deux autres locomotives de la même série qui pourraient profiter de certains organes de la 8464. Son remplacement a d'abord été assuré par la locomotive Renault (voir *EL* 47 p. 45), ensuite par la 8462.

● Le 24 septembre, une locomotive Moyse à bogies acquise par CFD-Locorem a été mise en service chez ALZ. Quant à la 8518, elle a été envoyée le 4 novembre dernier sur un chantier de voie Soluxtrafer au Grand-Duché de Luxembourg. Après son retour prévu pour début 2003, elle retournera chez ALZ. A ce moment, la 8462 devrait être mutée à la base travaux TGV de Schaerbeek, où elle rejoindra la BB type 432.

PHOTO 52-41 L'ex. 8462 à sa sortie de révision de CFD-Locorem à Sclessin.

Pierre HERBIET, 1er octobre 2002.



PHOTO 52-39 La locomotive Moyse lors de son déchargement chez ALZ à Genk. Cette machine de CFD-Locorem de 580 kW à transmission par chaîne devrait rester à demeure chez ALZ à Genk.

Pierre HERBIET, 24 septembre 2002.



PHOTO 52-40 CFD-Locorem a loué à la société GENIFER l'ex. 212 282-8 de la DB (Mak 1000.329/1965, réformée le 03-12-2001 à Osnabrück). Cette machine travaille avec l'ex. 8503 sur un chantier Strukton à Antwerpen-Noord.

Eric PAULUS, 15 septembre 2002.





C'est depuis le 5 août 2002 que la ES 64 U2 - 101 circule avec le logo DLC. Le 17 septembre 2002, elle assurait le train 46305 entre Aachen-West et Nürnberg. Le train traverse ici la gare d'Aachen-Hbf. Christian VANHECK.

Le Rail Rebecq Rognon (RRR) a sauvé les petites locomotives Moës et Ruston de la briquetterie de Ploegseert. Depuis 2001, le transport d'argile n'est plus assuré par train, mais bien par une bande transporteuse. Voir à ce sujet EL 41 p. 10-12). Le 20 mai, la machine 6001 s'apprête au départ en gare de Rebecq. Roger CRIKELAIRE.

Réseaux touristiques

BVS

Durant l'entre-saison 2001-2002, les membres actifs du BVS ont poursuivi la restauration de plusieurs véhicules.

L'engin le plus insolite est certainement une antique draisine construite pour l'Etat belge par Billard à Tours en France en 1920 (l'année du début des activités de Billard). Son châssis est métallique, et sa caisse en bois. Elle est équipée d'un moteur à essence Ford. La transmission mécanique est réalisée à l'aide d'une boîte de vitesses reliée par chaîne aux essieux.

Elle fut utilisée pour l'inspection des lignes et pour le transport des ouvriers vers les chantiers de voies. Elle termina sa carrière au début des années '70 dans la région de Roeselare.

D'abord acquise par un particulier, elle fut ensuite rachetée par des membres du BVS, lesquels l'ont entièrement restaurée. Il doit certainement s'agir du plus vieil engin à moteur thermique de la SNCB existant encore aujourd'hui.

La restauration du locotracteur Deutz 56552 entamée en janvier 2001, s'est achevée en juillet. Repeint dans la livrée qui habillait la 9901 de la SNCB (voir EL 43 p. 12-18), il est rebaptisé 9902 "Marijke". Cette machine, livrée le 8 juin 1957, était auparavant en service chez Ideal Standard à Houdeng-Goegnies.

La restauration du fourgon 16069, débutée en février 2001, s'est clôturée en mai 2002. L'aménagement intérieur a été remis dans son état d'origine. Ce véhicule faisait partie d'une série de 500 fourgons métalliques (16.000 à 16.499) construits à partir de 1947. Ils disposaient de deux compartiments : le premier était destiné au chef de train, le second pouvait contenir 4 tonnes de marchandises.



La draisine Billard de 1920 à Sint-Amands, le 29 juin 2002.

Cor HERMSEN.

Le 9902 "Marijke" (Deutz 56552 / 1957). Cor HERMSEN, août 2002.

Le fourgon 16069 en juillet 2001 pendant sa restauration. C. HERMSEN.



Radiations

Après l'hécatombe sans précédent du printemps, l'été a été plus calme, avec la réforme de dix engins moteurs :

- le 15-08-2002 : les deux derniers 44, les 4407 et 4410;
- le 01-09-2002 : les 7605 et 7621;
- le 02-09-2002 : la 5527;
- le 01-11-2002 : les 9108, 9112, 9121 et 9137;
- et enfin la 1505, dont la date de mise hors exploitation n'est toujours pas connue. Celle-ci était placée en parc

depuis le 13 septembre 2000 à la suite d'un incendie électrique. La machine a été vendue fin septembre pour ferrailage.

Le 15 décembre prochain, lors du changement d'horaire, il faut s'attendre à une nouvelle vague de radiations de grande ampleur. Les locomotives de la série 51 sont en première ligne, puisque, sur les 30 machines subsistant encore, 9 seront retirées du service. En cause : la livrai-

son des locomotives de la série 77. Ensuite, il faudra s'attendre à la réforme d'une grande partie des machines de manoeuvres de la série 80, qui seront remplacées par des 82 libérées notamment de Merelbeke.

La série 76 est également en ligne de mire et pourrait même disparaître dès le 15 décembre.

Enfin, les deux derniers autorails de la série 45, les 4501 et 4505, seront également retirés de l'exploitation.

5115

Livraison à la SNCB : 19-03-1962 (Cockerill 3747)

Numérotation : 200.015 : 19-03-1962 - 31-12-1970
5115 : 01-01-1971 - 01-04-2002

Dépôts successifs : Schaerbeek : 19-03-1962 - 28-05-1978
Monceau : 28-05-1978 -
Tournai : - 03-06-1984
St. Ghislain : 03-06-1984 - 31-05-1987
Merelbeke : 31-05-1987 - 01-05-1999

Antwerpen-Dam/Noord : 01-05-1999 - 01-04-2002

Livrées successives : livrée origine : 19-03-1962
vert 1970 : ?
jaune : 24-07-1981

Mise hors exploitation : 01-04-2002 (usure moteur Diesel)

PHOTO 52-42 Direct Schaerbeek - Lille. Lot, 14-04-1980.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



5193

Livraison à la SNCB : 29-08-1963 (Cockerill 3917)

Numérotation : 200.093 : 29-08-1963 - 31-12-1970
5193 : 01-01-1971 - 01-04-2002

Dépôts successifs : Schaerbeek : 29-08-1963 - 26-09-1964
Hasselt : 26-09-1964 - 07-11-1973
Kortrijk : 07-11-1973 - 11-04-1974
Hasselt : 11-04-1974 - 10-06-2001

Antwerp. Dam/Noord : 10-06-2001 - 01-04-2002

Livrées successives : livrée d'origine : 29-08-1963
vert 1970 : 14-07-1972
jaune : 27-02-1980

Mise hors exploitation : 01-04-02 (avarie génératrice principale)

PHOTO 52-43 Winterslag, 27 février 1986. Pierre HERBIET.



5314

Livraison à la SNCB : 05-09-1955 (AFB 133)

Numérotation : 203.014 : 25-09-1955 - 31-12-1970
5314 : 01-01-1971 - 01-04-2002

Dépôts successifs : Latour : 25-09-1955 - 26-10-1992
Stockem : 26-10-1992 - 01-04-2002

Cabines flottantes : 30-04-1982

Mise hors exploitation : 01-04-2002 (à la suite de la collision de Rhisnes le 6 décembre 2001)

PHOTO 52-44 5314 + 5201. Arlon, 15 mars 1979. J-L VDH.



8461

Livraison à la SNCB : 27-10-1960

Numérotation :
 252.101 : 27-10-1960 - 31-12-1970
 8526 : 01-01-1971 - 28-06-1974
 8461 : 16-06-1975 - 01-03-2002

Dépôts successifs : Monceau : 27-10-1960 - 17-05-1961
 Antwerp.-Dam : 17-05-1961 - 28-02-1983
 Hasselt : 28-02-1983 - 28-10-1963
 Antw. Dam/Noord : 28-10-1983 - 01-05-2002

Mise hors exploitation : 01-05-2002 (déstandardisation)

PHOTO 52-45

Antwerpen-Noord, 13 août 1982.
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8463

Livraison à la SNCB : 06-03-1959

Numérotation :
 250.028 : 06-03-1959 - -10-1959
 252.103 : -10-1959 - 31-12-1970
 8528 : 01-01-1971 - 15-06-1974
 8463 : 15-06-1974 - 01-04-2002

Dépôts successifs : Monceau : 06-03-1959 - 06-10-1961
 Antwerp. Dam : 06-10-1961 - 25-05-1965
 Hasselt : 25-05-1965 - 24-12-1968
 Antwerp. Dam : 24-12-1968 - 28-02-1983
 Hasselt : 28-02-1983 - 28-11-1983
 Antwerp. Dam : 28-11-1983 - 01-06-1995
 Monceau : 01-06-1995 - 30-11-1995
 Antwerp. Dam : 30-11-1995 - 01-04-2002

Mise hors exploitation : 01-04-2002 (déstandardisation)



PHOTO 52-46 Antwerpen-Dam, 6 mars 1982. J-L VANDERHAEGEN.

8467

Livraison à la SNCB : 25-02-1959

Numérotation :
 252.032 : 25-02-1959 - -10-1959
 252.107 : -10-1959 - 31-12-1970
 8532 : 01-01-1971 - 18-04-1975
 8767 : 23-02-1976 - 01-04-2002

Dépôts successifs : Monceau : 25-02-1959 - 16-10-1961
 Antw. Dam : 16-10-1961 - 22-01-1962
 Monceau : 22-01-1962 - 21-10-1969
 Antw. Dam : 21-10-1969 - 10-10-1977
 Montzen : 10-10-1977 - 15-11-1977
 Antw. Dam : 15-11-1977 - 09-05-1978
 Hasselt : 09-05-1978 - 23-12-1979
 Antw. Dam : 23-12-1979 - 01-05-1980
 Hasselt : 01-05-1980 - 09-02-1985
 Antw. Dam : 09-02-1985 - 01-09-1995
 Monceau : 01-09-1995 - 23-01-1996
 Antw. Dam/Noord : 23-01-1996 - 01-04-2002

Mise hors exploitation : 01-04-2002 (déstandardisation)

Photo ci-contre :

La 252.107 à Antwerpen-Dam, le 15 septembre 1964. Au 1er janvier 1971, elle deviendra la 8532 et, après le remplacement du moteur Diesel SEM par un moteur ABC (du 18-04-1975 au 23-02-1976), elle sera renumérotée 8467.

Daniel THIELEMANS.



PHOTO 52-47 Atelier Central de Mechelen, 19 septembre 1977.
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8509

Livraison à la SNCB : 30-11-1956 (constructeur : FUF 2158)

Numérotation : 252.009 : 30-11-1956 - 31-12-1970
8509 : 01-01-1971 - 01-05-2002

Dépôts successifs : Antw. Dam/Noord : 30-11-1956 - 01-05-2002

Mise hors exploitation : 01-05-2002 (déstandardisation)

PHOTO 52-48

Atelier des wagons d'Antwerpen-Noord,
21 mars 2002. Pierre HERBIET.



8510

Livraison à la SNCB : 05-12-1956 (constructeur : FUF 2159)

Numérotation : 252.010 : 05-12-1956 - 31-12-1970
8510 : 01-01-1971 - 01-04-2002

Dépôts successifs : Antw. Dam/Noord : 05-12-1956 - 01-04-2002

Mise hors exploitation : 01-04-2002 (déstandardisation)

PHOTO 52-49

Antwerpen-Belgische Basis.
Jean-Luc VANDERHAEGEN, 22-10-1985.



8511

Livraison à la SNCB : 14-12-1956 (constructeur : FUF 2160)

Numérotation : 252.011 : 14-12-1956 - 31-12-1970
8511 : 01-01-1971 - 01-04-2002

Dépôts successifs : Antw. Dam/Noord : 14-12-1956 - 01-04-2002

Mise hors exploitation : 01-04-2002 (déstandardisation)

PHOTO 52-50

Antwerpen-Lillo, 13 février 1988.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8515

Livraison à la SNCB : 14-01-1957 (constructeur : FUF 2164)

Numérotation : 252.015 : 14-01-1957 - 31-12-1970
8515 : 01-01-1971 - 01-05-2002

Dépôts successifs : Antwer.-Dam : 14-01-1957 - 08-02-1977
Kortrijk : 08-02-1977 - 07-05-1977
Leuven : 07-05-1977 - 16-12-1977
Antwer. dam : 16-12-1977 - 19-03-1979
Hasselt : 19-03-1979 - 23-12-1979
Antw. Dam / Noord : 23-12-1979 - 01-05-2002

Mise hors exploitation : 01-05-2002 (déstandardisation)

PHOTO 52-51

Atelier d'Antwerpen-Dam, 1er juin 1999.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8516

Livraison à la SNCB : 19-11-1956 (constructeur: FUF 2165)

Numérotation : 252.016 : 19-11-1956 - 31-12-1970
8516 : 01-01-1971 - 01-04-2002

Dépôts successifs : Monceau : 30-11-1956 - 19-09-1961
Antw.-Dam/Noord : 19-09-1961 - 01-04-2002

Mise hors exploitation : 01-04-2002 (déstandardisation)

PHOTO 52-52 Antwerpen-Oorderen, 20 mai 1986. P. HERBIET.



8518

Livraison à la SNCB : 21-03-1957 (constructeur : FUF 2167)

Numérotation : 252.018 : 21-03-1957 - 31-12-1970
8518 : 01-01-1971 - 01-04-2002

Dépôts successifs : Monceau : 21-03-1957 - 12-07-1963
Antw.-Dam/Noord : 12-07-1963 - 01-04-2002

Mise hors exploitation : 01-04-2002 (déstandardisation)
vendue à CFD-Locorem en avril 2002

PHOTO 52-53 Antwerpen-Noord, 21 mars 1998.
Pierre HERBIET.



8519

Livraison à la SNCB : 28-03-1957 (constructeur : FUF 2168)

Numérotation : 252.019 : 28-03-1957 - 31-12-1970
8519 : 01-01-1971 - 01-05-2002

Dépôts successifs : Monceau : 28-03-1957 - 03-10-1963
Antw.-Dam/Noord : 03-10-1963 - 01-04-2002

Mise hors exploitation : 01-05-2002 (déstandardisation)

PHOTO 52-54 Atelier d'Antwerpen-Dam, 30 juin 2001. Le groupe de refroidissement de cette machine était pourvu d'un panneau à volets provenant d'une locomotive de la série 84.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



8520

Livraison à la SNCB : 18-04-1957 (constructeur : FUF 2169)

Numérotation : 252.020 : 18-04-1957 - 31-12-1970
8520 : 01-01-1971 - 01-04-2002

Dépôts successifs : Monceau : 18-04-1957 - 26-02-1960
Antw. Dam : 26-02-1960 - 17-03-1960
Monceau : 17-03-1960 - 05-07-1963
Antw.-Dam/Noord : 05-07-1963 - 01-04-2002

Mise hors exploitation : 01-04-2002 (déstandardisation)

PHOTO 52-55 Antwerpen-Oorderen, 22 octobre 1985.
Pierre HERBIET.



LA JONCTION NORD-MIDI

1952-2002



PHOTO BD-147 Le 10 juillet 1954, un train composé de voitures du type L vient de surgir du tunnel de la Jonction et traverse la Halte de Bruxelles-Chapelle. En tête, la 62.009 de Bruxelles-Midi. Il s'agit d'une locomotive prussienne du type S10² construite par Hanomag en 1916 (numéro 7686). Elle sera mise hors service dix mois plus tard, en avril 1955.

Bruno DEDONCKER; collection : PFT.

La première gare de Bruxelles fut celle de l'Allée Verte, mise en service le 5 mai 1835 lorsque les premiers trains relient Bruxelles à Malines, marquant ainsi le début de la création d'un réseau de chemins de fer en Belgique. Quelques années plus tard, le 17 juillet 1840, la ligne de " la frontière de France " nécessita la création d'une seconde gare établie sur un terrain qui se trouvait près de la rue des Bogards, près de l'actuelle Place Rouppe.

L'extension rapide du réseau ferré entraîna une évolution croissante des besoins et, rapidement, la nécessité d'agrandir ces deux gares et les relier se fit sentir.

Le premier projet de Jonction date de 1837, avec un tracé par les boulevards extérieurs; ce raccordement-jonction

sera mis en service en 1840, en même temps que la nouvelle gare du Nord, déplacée sur un terrain disponible près du Jardin Botanique.

Cette première " Jonction ", qui en fait ne fut utilisée que par de rares trains de marchandises, fut loin de donner toute satisfaction, et son abandon fut déjà effectif en 1871, lorsque l'actuelle ligne de ceinture 28 sera mise en service.

De nombreux projets se succédèrent pour relier entre elles les gares du Nord et du Midi; certains prévoyaient un tracé en surface à travers la ville, d'autres en souterrain, d'autres encore par une large boucle dans la campagne bruxelloise, etc.

Finalement, le projet retenu prévit un

tracé à flanc du coteau Est de la vallée de la Senne, avec une gare centrale dans Bruxelles, dans le quartier de la Putterie.

Les travaux débutèrent en 1911 déjà, et avancèrent au gré des déblocages de crédits, expropriations et guerres, tant et si bien que Bruxelles se trouva éventrée pendant plus de vingt ans.

En 1935, l'Etat décida de créer l'O.N.J. - Office National pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi - dont l'objectif était de mettre en service rapidement la Jonction, en adaptant les gares de Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord et en créant les trois haltes intermédiaires (Central, Chapelle et Congrès), tout en s'assurant d'un financement convenable.

La gare des Bogards étant rapidement devenue trop étroite et comme il n'était pas possible d'agrandir et d'étendre ses installations, il fut décidé de construire une nouvelle station : la gare du Midi. Pour ce faire, l'Etat avait acquis des terrains dans les marais de la Senne en dehors de l'enceinte de la ville. Lors de sa mise en service en 1861, le Midi était la plus grande gare voyageurs du pays.

Sur la carte postale ci-contre, on découvre très bien la place de la Constitution aménagée devant la gare. Oblitération : 10 novembre 1914.





PHOTO BD-148 *Vue prise en 1950 depuis Forest vers la gare du Midi. A gauche, douze voies sont en service, en impasse toutefois côté Jonction. A droite, en bas, les voies provisoires servent au départ des trains de la ligne de Charleroi. Les pylônes supports de caténaires ainsi que les portiques souples transversaux sont montés.*
Bruno DEDONCKER; collection PFT.

Les travaux débutèrent immédiatement, et il était prévu de les achever pour 1943. Mais la seconde guerre en décida autrement, si bien que la Jonction ne put être ouverte au public que le 4 octobre 1952.

Depuis, elle est considérée comme le maillon central du réseau belge et, lorsque la Jonction tousse, c'est tout le

réseau qui éternue. A elle seule, elle bat plusieurs records, comme le nombre de circulations et la fréquentation.

Du 5 au 13 octobre dernier, la SNCB a commémoré les cinquante ans d'exploitation de la Jonction, en faisant appel notamment au PFT pour assurer une animation avec la locomotive vapeur

26.101. Les deux week-ends des 5/6 et 12/13, la vaillante locomotive a assuré pas moins de 36 tours de Bruxelles par la ligne 28, Bruxelles-Nord, la Jonction et Bruxelles-Midi, à la grande joie de milliers de curieux qui ont pu découvrir et la vapeur, et le PFT. Nous reviendrons sur cet événement dans notre prochain numéro.

PHOTO BD-149 *En gare du Nord, trois voies permettent de traiter le trafic des trains électriques de la ligne d'Anvers, sur les quais 10, 11 et 12. La caténaire de la gare "basse" a déjà disparu dans le cadre des travaux de rehaussement des voies. A gauche, un signal électrique de la signalisation De Rechter.*
Bruno DEDONCKER, 1950; collection : PFT.





PHOTO BD-150 La locomotive électrique 101.005 effectue un service d'allège et va se placer en tête d'un train qui empruntera la Jonction. A hauteur du block provisoire 1bis, elle dépasse la 10.003. Dans le cul-de-sac qui court jusqu'au viaduc du boulevard du Midi se trouve une Pacific type 1. Bruxelles-Midi, décembre 1952.
Bruno DEDONCKER; collection : PFT.

PHOTO BD-151 Le 10 juillet 1954, un long train composé de voitures du type L remorquées par la 7.005 vient de surgir du tunnel et traverse la Halte de Bruxelles-Chapelle.
Bruno DEDONCKER; collection : PFT.





PHOTO BD-152 Le 7 juin 1959, à hauteur de la grande passerelle à signaux implantée à l'entrée de Bruxelles-Midi, un train composé de trois automotrices, dont une quadruple en tête suivie de deux doubles, assure une relation Antwerpen - Charleroi. B. DEDONCKER; collection : PFT.

A l'occasion du 50e anniversaire de la Jonction Nord-Midi, la SNCB a émis une série de trois timbres. Le premier, d'une valeur de € 1 représente une rame Thalys avec, en fond, la gare du Nord; le second, d'une valeur de € 2, montre une locomotive du type 13 avec la gare Centrale en fond; le troisième, d'une valeur de € 5 représente une rame Eurostar avec, en arrière-plan, la gare du Midi. Les trois timbres sont placés sur un fond représentant la copie d'un timbre édité en 1952 à l'occasion de l'inauguration de la Jonction. On peut se les procurer à la SNCB, rue de France, 54-56, 1070 Bruxelles, bureau UCC CO 013 (tf : +32(0)2/525.22.18).



NOUVEAU !!

LA JONCTION NORD-MIDI 1952-2002

Les 50 ans de la Jonction sont aussi l'occasion d'évoquer en texte et en images son histoire. Ainsi, le PFT a-t-il sorti de presse -en français et en néerlandais - un ouvrage de 132 pages présenté au format A4 avec couverture cartonnée rigide et reliure au fil de lin. On y trouve l'historique, la construction des tunnels et viaducs, la description des cinq gares ou haltes, ainsi que la traction, l'évolution et l'avenir.

194 photos en noir et blanc, 30 photos en couleurs, 9 cartes et 12 schémas forment l'illustration.

Ce très bel ouvrage est disponible au prix de € 35, plus les frais d'envoi (950 grammes). Pour l'obtenir, il suffit de suivre les modalités de paiement reprises en page 3, en indiquant en référence " JONCTION " pour une livraison en français ou " VERBINDING " pour un ouvrage en néerlandais.

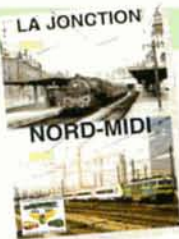
Il est également disponible au Musée du Chemin de fer à Bruxelles-Nord, et dans quelques magasins spécialisés, dont la liste est reprise dans le *EN LIGNES* 50 page 2.

A titre promotionnel, il sera vendu € 30 au Musée du Rail de Saint-Ghislain le 14 décembre.



PFT-Editions

- Les locomotives Diesel type 201 - série 59 € 49,00 1905 g
- Promenade ferroviaire au Pays d'Ath € 18,60 860 g
- Le rail Bruxellois en images € 11,16 550 g
- Indicateur de 1935 (réédition) € 19,70 615 g
- Indicateur de 1940 (réédition) € 6,50 250 g
- Les trams verts de Charleroi en images € 12,15 550g
- Histoire de la signalisation en Belgique € 24,54 950 g
- Le chemin de fer en Hesbaye liégeoise € 23,55 750 g
- Les traways vicinaux de Charleroi et du Centre € 23,55 950 g
- Le rail à Mons et dans le Borinage € 23,50 750 g
- Un siècle de vapeur € 23,50 750 g
- SNCB 75 NMBS € 35,00 1250 g



LA JONCTION NORD-MIDI

194 photos - 132 pages
format A4

PRIX : € 35 - 950 gr
VOIR PAGE 66

Autres éditions

- Vapeur en Belgique - tome I (par Phil Dambly) € 48,34 1390 g
- tome II (par Phil Dambly) € 48,34 1905 g
- Petite histoire de la gare de Namur € 7,93 390 g
- La ligne 128 Ciney - Yvoir € 7,31 550 g
- La ligne du Luxembourg (Ed. CFFL) € 24,60 7650 g
- Les locos polycourant de Paris-Bruxelles - volume I € 36,69 400 g
- volume II € 36,69 550 g
- Les Vicinaux du groupe de Leuven € 24,54 800 g
- En Belgique sur les rails d'autrefois (Ed. du Cabri) € 32,23 750 g
- Les Vicinaux du Brabant € 42,14 1300 g
- Les locomotives à vapeur types 64 et 81 € 32,23 850 g
- Trams en Ardennes (Tramfan - Zoom n°2) € 20,00 750 g
- BRUXELLES - TERVUREN (Ediblanchart) € 57,00 1250 g
- DE ANTWERPSE TRAM (en néerlandais) € 20,00 550 g
- Architecture des gares en Belgique € 46,64 1100 g

UN SIECLE DE VAPEUR



En Lignes

En Lignes

- abonnement 2003 Belgique € 34,00
- (6 numéros) étranger (Europe) € 39,00
- étranger (hors Europe) € 49,00
- numéros 19 à 20 par numéro : € 3,97 100 g
- numéros 29 à 31 par numéro : € 5,45 100 g
- numéros 39, 40 par numéro : € 5,95 100 g
- numéros 41 à 45 par numéro : € 7,50 210 g
- numéros 46 à 51 par numéro : € 7,50 260 g
- reliure pour EN LIGNES € 11,16 550 g

En Lignes hors série

- N° 1 : Les locomotives Diesel série 83 € 9,79 255 g
- N° 2 : Les locomotives série 1600 CFL € 14,75 255 g
- N° 3 : Les locomotives Diesel type 230-231 € 12,27 210 g
- N° 4 : Les locomotives Diesel série 92 € 14,75 255 g



Photos

Photos EN LIGNES

Les photos publiées dans EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 52-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 52-29 NB) qui sont des photos noir et blanc. ATTENTION : numéro(s) à préciser à la commande sur carte postale, lettre, internet ou fax. Date limite de commande : le 20-01-2003; date de livraison: +/- 30-03-2003. Les photos des EN LIGNES précédents ne sont plus disponibles !

Renseignements et commandes :

+32 (0)65.72.80.72 - Fax : +32(0)65.66.45.41 - pfttsp@hotmail.com

- Prix par photo € 1,00 7 g

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, internet ou fax. Pas de date limite, toutes les photos sont disponibles.

- Prix par photo € 3,72 7 g

Photos-thèmes

Pochettes de 10 photos couleurs 10x15 cm (■ = en noir-blanc)

- N° 6 : Les automotrices ex. SNCB en Italie € 10,00 75 g
- N° 23 : Les voitures M3 ex. SNCB en Italie € 10,00 75 g
- N° 24 : Locos série 15 sur les lignes 125-130 € 10,00 75 g
- N° 30 BD ■ : Un samedi-midi à Lot (EL 38 p. 12) € 30,00 75 g
- N° 31 : Voyage PFT au Danemark (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 36 : Locos à vapeur préservées par la SNCB € 10,00 75 g
- N° 38 : Les signaux mécaniques de Florenville € 10,00 75 g
- N° 39 : Trains de minerai Cockerill-Sambre € 10,00 75 g
- N° 40 : La gare de Schaerbeek-Formation € 10,00 75 g
- N° 41 : Locomotives série 51 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 42 : Locomotives séries 52-53-54 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 43 : Locomotives série 55 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 44 : La locomotive 8275 € 10,00 75 g
- N° 45 : Locomotives série 59 en vert "1970" € 10,00 75 g



PHOTO-THEME 46
Les automotrices ex.SNCB sur le SATTI
voir page 2



Articles divers

Pin's

- Locomotive Diesel type 201 € 2,48 16 g
- Locomotive Diesel série 60 verte € 2,48 16 g
- Locomotive Diesel série 60 jaune € 2,48 16 g
- Locomotive électrique 101.012 bicolor € 2,48 16 g
- Locomotive électrique 101.012 vert foncé € 2,48 16 g
- Locomotive à vapeur type 81 € 2,48 16 g

Cassette vidéo

- La ligne 128 Ciney-Spontin-Yvoir € 21,00 300 g

LA LIGNE 128
en vidéo



Les commandes sont reçues uniquement par virement sur le compte bancaire 001-1201789-35 du PFT Bruxelles. Pour les lecteurs résidant à l'étranger : voir les modalités de paiement à la page 3. Tous nos articles sont disponibles lors des journées "Portes ouvertes" de notre abri-musée de St-Ghislain. La plupart des articles sont également disponibles lors des voyages ou activités diverses.

FRAIS D'ENVOI (régime NON-PRIOR) : calculez le poids des articles commandés et ajoutez le montant des frais d'envoi à votre commande

	BELGIQUE	ETRANGER (Europe)
jusque 50g	€ 0,90	€ 0,90
jusque 100 g	€ 0,90	€ 1,15
jusque 350 g	€ 1,40	€ 2,60

Cartes postales

- Série 1 à 7 (12 vues SNCB + CFL par série) € 3,72 105 g
- CP 8 à 17 : 10 cartes noir et blanc des gares de Spontin, Frameries, Ciney (2 X), Gouvy, St. Ghislain, Trois-Ponts, Remouchamps et Huy € 5,00 80 g
- CP 21-28 : 8 CP des gares de Dorinne, Evrehailles (2 X), Purnode, Mons (2 X), St. Ghislain, et du viaduc d'Yvoir. € 4,00 60 g
- CP 29-36 : 8 CP gares de Brugge, Oostende, Marbehan, Bruxelles € 4,00 60 g

Calendriers LOCO

- Années disponibles : 1979, 1980, 1982-1989, 1991-1993, 1995, 1997, 1998, 2001 :
par calendrier : € 5,00 550 g
- Calendrier LOCO 2003 (VOIR PAGE 2) € 10,00 550 g

Commande et frais d'envoi

jusque 500 g	€ 2,60	€ 4,70
jusque 1000 g	€ 3,30	€ 5,00
jusque 2000 g	€ 3,90	€ 10,90
jusque 3000 g	€ 5,60	€ 14,50
jusque 4000 g	€ 6,45	€ 14,50
jusque 5000 g	€ 7,20	€

■ ARTICLE EN VOIE D'EPUISEMENT

