

# EN LIGNES



05803



5414306103702

**REVUE BIMESTRIELLE**

**N° 58 - NOVEMBRE 2003 - € 7,00**

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

Patrimoine Ferroviaire Touristique



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



## VOTRE ABONNEMENT

# 2004 EN LIGNES

Le passage de votre revue préférée à un rythme bimestriel à partir de 2003 fut un succès total. Le nombre de lecteurs a connu une forte progression, preuve de l'intérêt de la revue. Après cette année d'essai, le rythme sera maintenu définitivement. De plus, le nombre de pages, initialement fixé à 52, est rapidement passé à 60, soit 360 pages de lecture passionnante par année, sans publicité ou remplissage.

Le prix de l'abonnement reste inchangé, fixé à € 34 pour un envoi en Belgique, mais passe à € 42 pour les envois vers l'étranger, suite à l'augmentation importante des frais postaux. Le numéro en librairie passe à € 8,50. Nous vous encourageons dès lors 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, ainsi que sa présentation au Musée du Rail de Saint-Ghislain.

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 2004"; pour l'étranger, vous pouvez vous référer aux modalités reprises en page 3, en faisant parvenir la somme de € 42.

Le premier numéro de 2004 paraîtra au début du mois de janvier. Pouvez-vous procéder à votre réabonnement avant le 15 décembre ? Merci pour les bénévoles... et pour la confiance que vous accordez au PFT et à ses animateurs.

Le PFT tient ici à remercier toutes les personnes qui ont collaboré de loin ou de près à la rédaction des EN LIGNES pour l'année 2003, et cela d'autant plus que cette collaboration se fait entièrement bénévolement. Vous pouvez ainsi être fiers d'avoir contribué de cette noble façon à la préservation du patrimoine ferroviaire belge. Toute personne collaborant régulièrement à la rédaction se verra offrir un abonnement annuel.

### 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.

**RECHERCHE** : en vue de restaurer une lanterne à pétrole SNCB, fin de convoi (année de fabrication 1946) plans et / ou photos détaillées. ☎ : 081/22.56.11 après 18 h ou [Wanx0979@wanadoo.be](mailto:Wanx0979@wanadoo.be)

**CHERCHE** : documentations sur la ligne à voie étroite de l'île de Nauru (Naoro) dans le Pacifique. Christian Ganzeboer, Warmonderweg 46, 2341 KW Oegstgeest, Nederland. ☎ 00.31.6.18877025.

**A VENDRE** : divers modèles HO SNCB et CFL. Liste sur demande. [h.vanreems@freeler.nl](mailto:h.vanreems@freeler.nl)

**CHERCHE** : les livres suivants : Wiche-  
len n°3 1977; L'architecture des gares situées sur le tronçon entre La Hulpe et Rhisnes 1854-1926 (Violaine Montens d'Oosterwijk); Erpe-Mere n°4 1994; Modifications apportées par les Allemands à l'infrastructure ferroviaire dans la région de Vielsalm pendant la guerre 1914-1948 (tiré à part de la revue Glain et Salm); Images du rail en Belgique (Roger Belot, Editions modernes et illustrées). Dimitri Schönborn, Past. Soetewystr. 38, 2640 Mortsel, [dimitri.schoenborn@id.antwerpen.be](mailto:dimitri.schoenborn@id.antwerpen.be)

### PFT-agenda

#### Samedi 13 décembre 2003

**Portes Ouvertes au Musée du Rail de Saint-Ghislain** : 10% de réduction sur tous les articles de la boutique (sauf calendrier 2004) sur présentation de la carte de membre. Entrée gratuite.

#### Samedi 20 mars 2004 : voyage PFT

#### Samedi 26 juin 2004 : voyage PFT

#### Samedi 7 août 2004 : voyage PFT tout public

#### Samedi 11 et dimanche 12 septembre 2004 :

Journées du patrimoine; ouverture du musée du Rail de Saint-Ghislain.

#### Du 14 au 24 juillet 2005

Grand voyage PFT à bord d'un train hôtel en Biélorussie, Lituanie, Lettonie, Estonie et Russie. Plus de détails dans les prochains mois.

### TOURAIL CFTY

Le club TOURAIL CFTY de Tournai présentera son réseau historique - reconstitution à l'échelle HO de l'ancienne ligne Jurbise - Tournai - Courtrai des années 1842 à 1854 - ainsi que d'autres animations à l'exposition TOURNAY TOYS les 22 et 23 novembre 2003 - Halle aux Draps, Grand-Place à Tournai. ☎ +32.69.23.59.69.

### PHOTO-THEME 55

Série indissociable de 10 photos couleurs au format 10x15, de locomotives de la série 62/63 en livrée verte "1970".

**Prix** : € 15 + frais de port (voir page 59 - poids : 105 g).

**Communication** : PHOTO-THEME 55

- 55-01 : 5147 à Roborst (voir page 46)
- 55-02 : 5103 à Viane-Moerbeke (page 46)
- 55-03 : 5108 à La Brouck (voir page 47)
- 55-04 : 5105 à St. Vincent-Bellefontaine
- 55-05 : 5137 à Houtem
- 55-06 : 5122 à Gent-Zeehaven
- 55-07 : 5153 à Rognon
- 55-08 : 5115 à Gent-Noord
- 55-09 : 5126 à Tertre
- 55-10 : 5105 à Aachen-West
- 55-11 : 5131 à Ottignies
- 55-12 : 5167 à Winterslag
- 55-13 : 5105 à Schaerbeek
- 55-14 : 5142 à Beert-Bellingen
- 55-15 : 5121 à St. Maria-Oudenhove



### Rectifications

#### EN LIGNES 57 page 14 :

- la photo de la 6255 a été prise en août 1977 et non août 1971.

#### EN LIGNES 57 page 24 :

- photo du milieu : il s'agit bien sûr de voitures du type I6 et non I10.

## EN LIGNES

Revue bimestrielle 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, Serge MARTIN, Alain DEFECHEREUX, Eric VAN HOECK, Walter PINET.

#### Remerciements (par ordre alphabétique)

Dominique ALLARD, Felipe ARANDA, Klonos ARTEMIS, Kristof AVONDS, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Johnny BRAUNS, Michel de ESCH, Laurent GARY, Jean-Claude GIRARD, Philippe GOUSSET, Michel HANSSENS, Jean-François HUART, Nikos KLONOS, Lars LAENEN, Serge MARTIN, Tomas MEYER-EPPLER, Eric PAULUS, Christian RUQUOY, Philippe SCHOLL, Guy SMETZ, la SNCB, Philippe STERKX, Yves STEENEBRUGGEN, Claude VANDECASTEELE, Christian VANHECK, 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 40  
B-7000 MONS 1  
☎ 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 : € 42) 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, vous avez plusieurs possibilités :
  - vous pouvez effectuer un virement bancaire en indiquant le code international de la banque (BIC) qui est GEBABEBB ET le numéro complet du compte PFT : BE57-001120178935;
  - vous pouvez payer par carte Visa ou Eurocard, en indiquant les nom et adresse de l'émetteur, le numéro de la carte, la somme en euros, la validité de la carte et la signature;
  - vous pouvez utiliser un mandat postal international, libellé en euros;
  - si vous résidez en France, vous pouvez virer la somme sur le compte postal 1374917V026 du PFT (59900 Lille).

#### 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 58 - novembre 2003



#### COUVERTURE AVANT :

**PHOTO 58-01** Cette année, la saison touristique sur la ligne 128 a été assurée par les 4506 et 4333, accompagnés par la remorque 732.10. Le 9 août, le service était assuré par les deux autorails accouplés, ici à hauteur des anciens fours à chaux de Dorinne.

Alain DEFECHEREUX.

La 436060 de la SNCF a été testée à Graide le 13 septembre dernier, dans le cadre de l'homologation de la série pour circuler sur les lignes SNCB électrifiées en 25 kV 50 Hz.  
Christian VANHECK.

**PHOTO 58-02** La 185 020-4 louée par les CFL, en tête de l'IR 3735 Troisvierges - Luxembourg, à Michelau, le 4 septembre 2003.  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

# S O M M A I R E

PFT-Service 2

Editorial 4

Nouvelles du PFT 5

Actualité étrangère 11

Actualité belge 18

Statistiques 18

Locomotives électriques 18

Locomotives Diesel 21

Automotrices 26

Autorails 27

Voitures 27

Wagons 28

Actualité diverse 30

Réseaux industriels 33

Radiations 34

51 : c'est fini 36

Il y a ... 46

Histoire : la livrée verte "1970" 54

Hier - Aujourd'hui 58

PFT-Boutique 59

# LOCO 2004

Comme il est de tradition, le PFT édite le calendrier LOCO. L'édition 2004 propose onze photos en couleurs et une en noir et blanc de matériel belge et luxembourgeois : autorail 4301 à Orgéo, 5528 à Neerpelt, vapeur type 7 à la sortie de Lille, 6018 à Mellery, 3620 CFL à Erpeldange, 6327 à Bellecourt, 26.101 sur la ligne 128, automotrice postale 973 à Dilbeek, 554.18 à Frameries, 4903 à Beringen-Mijnen, 5174 à Lommel, viaduc de Moresnet au lever du jour.

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 59). Communication : LOCO 2004.



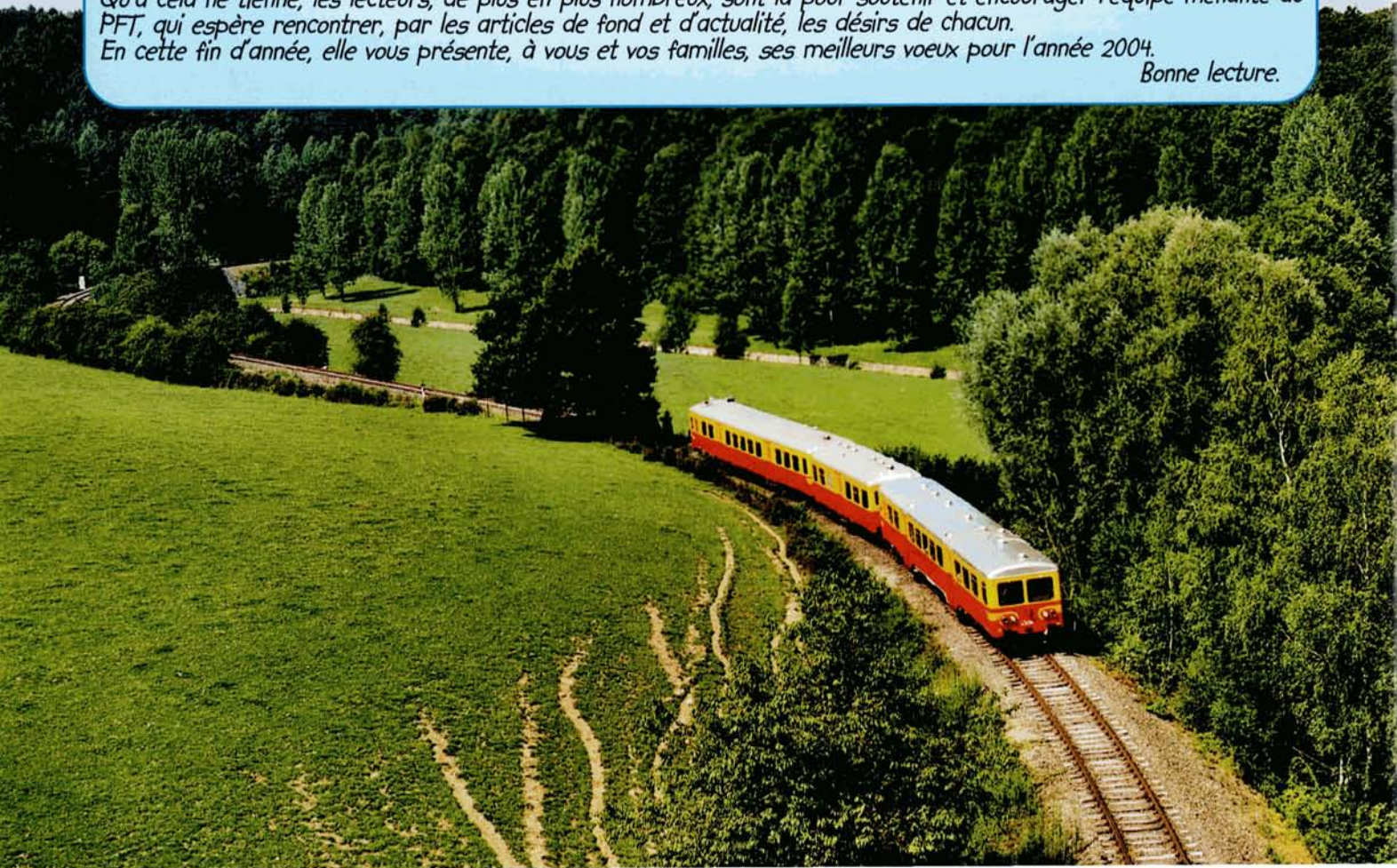
## Editorial

*C'est sous un soleil de plomb que s'est déroulée la journée commémorative des 10 ans d'exploitation de la ligne du Bocq. Très beau programme, mais un peu chaud... Beaucoup (trop) de monde pour le voyage d'adieu aux 51. Ces deux exemples montrent bien le dynamisme de l'association, mais aussi ses limites. Et pourtant, il en faut des amateurs, ne fût-ce que pour régler les factures que nous adresse la SNCB, pour qui nous sommes un "client" simplement un peu particulier, qu'elle a tendance, comme un citron, à presser un peu trop.*

*Qu'à cela ne tienne, les lecteurs, de plus en plus nombreux, sont là pour soutenir et encourager l'équipe menante du PFT, qui espère rencontrer, par les articles de fond et d'actualité, les désirs de chacun.*

*En cette fin d'année, elle vous présente, à vous et vos familles, ses meilleurs vœux pour l'année 2004.*

*Bonne lecture.*



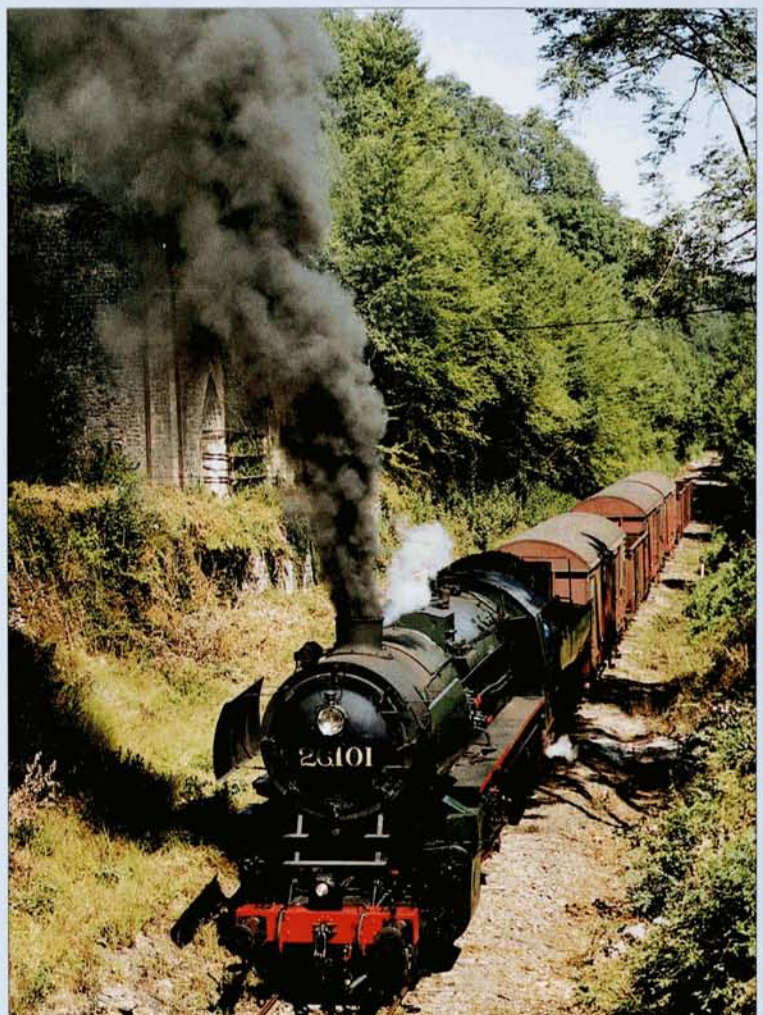
# Nouvelles du PFT



*Pour le 10ème anniversaire de l'exploitation de la ligne 128 par le PFT, la 26.101 remorqua un train de marchandises le 9 août dernier. Ci-dessus - PHOTO 58-03 - Le convoi est ici immortalisé entre Braibant et Sovet. Ci-contre - PHOTO 58-04 - à Dorinne-Durnal. Alain DEFECHEREUX.*

## Les dix ans de la ligne du Bocq

Le samedi 9 août dernier était un grand jour... C'est en effet cette date qui fut choisie pour commémorer le dixième anniversaire de l'exploitation de la ligne du Bocq par le PFT. Aussi le programme proposé avait-il mis les petits plats dans les grands : un train vapeur, composé de la 26.101 du PFT, de six voitures K, de la voiture d'accompagnement et de la voiture-buffet fut mis en marche au départ de Bruxelles. Tender avant, le train s'ébranla jusque Ciney où les participants furent scindés en deux groupes : les "touristes", qui pouvaient poursuivre leur voyage directement jusque Spontin et Dorinne, avec l'après-midi libre, et les amateurs, pour qui un train de marchandises était affrété. En plusieurs endroits de la ligne, le train de marchandises fut photographié au départ des autorails 4506 et 4333 qui le précédaient. Un véritable chassé-croisé orchestré de main de maître, malgré une chaleur suffocante et un manque évident de boissons fraîches. Au retour, le train vapeur arracha ses huit voitures de Spontin, mais n'arriva pas à Senenne suite au rail rendu glissant par un graissage de la courbe réalisé la veille ! Il fallut donc s'y prendre à deux fois, ce qui entraîna un retard de 20 minutes à Spontin et 45 à Bruxelles.





Encore deux vues des festivités liées au 10e anniversaire de la ligne du Chemin de fer Touristique du Bocq. On se délectera de la beauté magnifique des sites traversés par la ligne 128.

Ci-dessus - PHOTO 58-05 - La 26.101 franchit le viaduc de Senenne, en tête de son train de marchandises. Alain DEFECHEREUX.

Ci-dessous - PHOTO 58-06 - Le 4333 et le 4506 encadrant la remorque 732.10, peu avant l'entrée dans la tranchée de Sovet. S. MARTIN.



## Adieu aux 51

Le 13 septembre était organisé l'adieu définitif aux locomotives Diesel de la série 51. Pour ce faire, deux locomotives - les 5175 et 5182 - ont été dégarrées à Antwerpen-Noord et remises en activité par le PFT à l'atelier de Schaerbeek. Les très nombreux participants - environ 300 - se sont d'abord rendus à Genk-Goederen et sur la ligne 21C pour un safari-photo par une belle journée ensoleillée.

Ensuite, le convoi s'est rendu dans les installations de Chertal où, malheureusement, un incident dans l'intérieur de l'usine n'a pas permis de réaliser tout le programme prévu. La fin de la journée a été mise à profit pour visiter l'atelier de Kinkempois et le musée de l'ATF avant de reprendre la route de Bruxelles.

## Sorties avec le 4506

Outre ces deux gros voyages, deux manifestations moins importantes étaient organisées. Profitant de l'affrètement du 4506 par les animateurs de la braderie de Genappe, le PFT a proposé aux amateurs une brève sortie sur la ligne 141 entre Court-St-Etienne et Genappe; c'était le 30 août au matin. Dans l'après-midi de cette journée et le dimanche 31, un millier de personnes ont emprunté les navettes entre Genappe et Bousval, dans le cadre de cette braderie.

Les 20 et 21 septembre, c'est sur la ligne 86 entre Leuze-en-Hainaut et Frasnes-lez-Anvaing que le 4506 était de service. Les amateurs étaient comblés le 20 au matin par un parcours ponctué de nombreux arrêts-photos, tandis que le public était accueilli le sa-



**PHOTO 58-08** A Chertal, la 5175 remorque un train de fonte en fusion. Le programme prévu a malheureusement été contrecarré suite au déraillement d'un locotracteur obstruant une des deux voies d'accès au site. Serge MARTIN.

medi après-midi et le dimanche. Environ 300 voyageurs ont été transportés pendant ces deux journées.

## Le matériel

Comme vous avez pu le constater, un nouvel autorail est venu rejoindre la flotte du matériel roulant agréé : il s'agit de l'autorail 4506 racheté en 2002 et remis en état de circulation l'hiver et le printemps derniers. Beaucoup moins vulnérable que son confrère le 4333, il a déjà participé à de nombreuses excursions, tant sur la ligne du Bocq que sur d'autres lignes du réseau, comme indiqué plus haut.

Actuellement, les travaux de restauration concernent la 5941, qui devrait sortir à la fin de cette année, et la locomotive de manoeuvres 9209. Des travaux

sont également poursuivis sur l'automotrice 082, la 5927, l'autorail 553.29 et le locotracteur 231.01. Il a également été décidé de se séparer de quelques voitures excédentaires qui ne peuvent trouver place sous abri.

Quant à nos deux vapeurs, la 26.101 va être arrêtée pour quelque temps, un retubage complet de la chaudière devant être réalisé par des équipes spécialisées de Pologne ou de Roumanie.

Et la 230.084 roumaine ? Les travaux avancent comme prévu : la chaudière est remontée et a été testée à chaud; les essais sont concluants. Elle doit maintenant être remontée sur le châssis de la locomotive, révisé, puis sera habillée et complétée des divers accessoires. Son retour en Belgique pourrait bien avoir lieu durant l'été prochain.

**PHOTO 58-07** La 5182 en tête du train d'adieu, dans la tranchée de Winterslag.

Serge MARTIN.



## Le grand voyage PFT en Ukraine - 2e partie

### 1.3 Samedi 17 mai 2003

Même si la nuit fut mouvementée, le réveil matinal nous a permis de découvrir l'est de la Slovaquie et ses paysages superbes dominés par les monts enneigés des Tatra. A l'arrivée à Kosice, nous avons juste le temps d'embarquer dans le train D8LK à destination de Kiev. Ce train est composé de deux voitures-lits (une slovaque et une ukrainienne); on nous signale immédiatement que, pour voyager dans ce train, un supplément wagon-lits doit être payé, même si notre destination est la gare de Chop, à une centaine de kilomètres ! Après moult palabres, le prix du supplément est fixé à 5 euros par personne et sans reçu ! Comme par enchantement, l'argent remis disparaît immédiatement dans la poche des deux accompagnateurs de train...

Après une longue halte à la frontière slovaque (gare de Cierna nad Tisou), nous prenons la direction de l'Ukraine, en traversant le rideau de fer, garni de nombreux projecteurs et miradors de surveillance. Peu après, nous atteignons Chop, gare frontière commune à la Slovaquie, la Hongrie et l'Ukraine. Le temps de photographier la locomotive ZSR 140.042-3 (et les trois files de rails), nous sommes accueillis en musique par les



**PHOTO 58-09** Le dimanche 18 mai, lors de la visite du dépôt de Kiev Passagierskya, la splendide locomotive double ChS8-080 fut placée sur la plaque tournante. Cette petite série de 82 machines fut construite de 1987 à 1990 par Skoda. Fonctionnant sous 25 kV, elles délivrent une puissance de 8100 kW et pèsent 175 t. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

membres du personnel de notre train-hôtel. Directement après que les bagages aient été déposés dans les compartiments, le groupe se dirige vers le dépôt, datant de 1900 (du temps de l'empire austro-hongrois). La vapeur a disparu en 1995 (la dernière machine ayant subi une révision générale étant la TE 777, ex-BR 52) et a été remplacée par des locomotives Diesel, parmi lesquelles les fameuses "Taïga Trommel" (en version simple ou double) et les omniprésentes machines de manoeuvres tchèques ChME3. L'atelier (et ses dépendances subordonnées)

occupe 1040 personnes et est responsable de l'entretien de 95 locomotives !

A 12h10, le train spécial 895 Dzherelo s'ébranle, encadré par la VL11M-141 et la VL10-1491. Ces deux locomotives monocourant 3 kV =, d'aspect extérieur quasiment identique, ont été construites en Géorgie, par les usines de Tbilisi; comme la plupart des locomotives soviétiques, elles sont articulées (disposition d'essieux BoBo + BoBo). D'une puissance de 5360 kW, elles ont une vitesse maximale de 100 km/h.

**PHOTO 58-10** Le 18 mai, notre train fut remorqué entre Kiev et Grebenka par la ChS4-075. Cette série de 230 engins fut également produite par Skoda, de 1966 à 1972. Leur puissance atteint 5100 kW et leur masse s'élève à 123 t. Derrière la locomotive : le fourgon, la voiture douche-sauna, la voiture-lits pour le personnel, les deux voitures-restaurants, la voiture bar-salon et les trois voitures-lits du PFT.





Après le repas de midi pris dans la voiture-restaurant, les photographes sont sollicités puisque de nombreux arrêts-photos sont organisés de main de maître, tant par le responsable du groupe, J.-L. Vanderhaegen, que par le machiniste-instructeur qui accompagnera le train durant tout notre séjour. En fin de journée tout particulièrement, le train traverse de superbes paysages semi-montagneux, emprunte des tunnels (tous surveillés par des militaires postés dans des miradors ou guérites) et franchit de nombreux viaducs, en direction de la gare de Lvov.

Mais il est déjà l'heure de souper, qui nous donne l'occasion de faire connaissance avec l'équipe Dzherelo lors d'un banquet de bienvenue. 27 personnes font partie du personnel, parmi lesquelles Valentin, le directeur de la compagnie, Galina, la guide-traductrice, quatre charmantes serveuses, une "pulpeuse" doctoresse (?), des cuisiniers, deux gardes de sécurité et trois musiciens, dont Alexandra (alias Sacha) qui joue de la bandoura (un croisement entre la guitare et la harpe) et qui fera chavirer bien des cœurs (mais votre serviteur étant tenu par le secret professionnel, la discrétion restera de mise tout au long de ces lignes).

Quant au train proprement dit, il se compose de neuf voitures : un fourgon, un wagon douche-sauna, une voiture-lits pour le personnel, deux voitures-restaurants, une voiture bar-salon et trois voitu-



**PHOTO 58-11** *Devant la rotonde du dépôt de Kiev Darnitsa, les ChME3-491 et ChME3-1310 attendent leur prochain service. Les ChME2 (552 kW - 64 ou 74 t) furent construites par CKD à 522 exemplaires de 1959 à 1965. Les ChME3 (993 kW - 123 t) furent produites de 1965 à 2001. Leur nombre total dépasse les 7500 unités et en fait ainsi une des plus grandes séries construites au monde. ChME signifie Chekhoslovatskii manevrovyyi elektricheskoi peredachei (locomotives tchécoslovaques de manœuvre à transmission électrique). Ces deux modèles sont également visibles dans de nombreux pays, notamment de l'Est.*  
Yves STEENEBRUGGEN.

res-lits pour les invités. Elles sont la propriété de Dzherelo, à l'exception d'une voiture-lits louée aux UZ pour la circonstance.

Nous marquons un arrêt prolongé en gare de Lvov, une des principales villes ukrainiennes, ballottée au fil du temps entre la Pologne, l'Autriche et l'Ukraine. Puis, c'est le départ vers Kiev.

#### 1.4 Dimanche 18 mai 2003

Après une nuit réparatrice dans les relativement confortables compartiments des voitures-lits (il y a sept compartiments de deux lits par voiture) et un petit déjeuner typiquement soviétique, nous arrivons à 9h42 en gare de Kiev Passajersky. Nous nous dirigeons immédiatement vers le dépôt adjacent.

**PHOTO 58-12** *A la sortie de Grebenka, une longue rame de tombereaux vient de quitter la gare en direction de Kiev. En tête, la VL80K-393. La sous-série VL80K fut produite à 718 exemplaires de 1963 à 1971 (6320 kW - 188 t). VL signifie Vladimr Lenin, et l'indice K, qu'elles sont pourvues de redresseurs au silicium (kremnievyyi).*  
Jean-François HUART.





*Pour traverser le grand fleuve Dniepr, la ligne est établie sur une longue et impressionnante digue de plusieurs kilomètres de long. En tête de notre train : la 2TE116-777. Au total, les usines de Lugansk ont fourni 1494 machines de ce type. TE signifie Teplovoz elektricheskoi peredachei (Diesel à transmission électrique). Ces monstres affichent une puissance de 4500 kW pour une masse de 276 t.*

*Michel HANSENS.*

160 locomotives électriques 25 kV 50 Hz affectées au service "voyageurs" y sont entretenues : parmi celles-ci, les ChS4, des machines tchèques au look étonnant, les ChS4T, soit la version modernisée, et les ChS8, des locomotives doubles, toujours de construction tchèque. La visite de ce dépôt est aussi l'occasion de découvrir la nouvelle livrée bleue des UZ, qui remplace progressivement le vert clair héritée de l'URSS.

Nous réembarquons dans le train spécial en vue de visiter l'autre dépôt de la capitale ukrainienne, dédié au trafic "marchandises". En gare de Darnitza nous attend un bus qui va nous conduire à l'atelier de traction (qui date de 1931). Une grande variété de matériel est visible: VL80 (machines doubles, alter ego en alternatif des VL 10 et 11), 2M62 ("Taïga Trommel" doubles), 2TE116 (locomotives Diesel doubles également), ChME2 et ChME3.

Mais les photos en ligne sont attendues avec intérêt par les participants. Après un excellent repas de midi dans le train, nous prenons la direction de Grebenka et marquons divers arrêts pour immortaliser la ChS4-075, une CoCo construite par Skoda en 1966 et destinée aux trains de voyageurs sur les lignes électrifiées en 25 kV 50 Hz. La vitesse maximale est de 180 km/h, la puissance développée atteignant 5100 kW.

*Les soirées furent passées en musique et en fête dans la voiture-bar, le tout bien arrosé de vodka !*



A Grebenka, nous abandonnons la traction électrique et empruntons une ligne à voie unique au crochet de l'imposante 2TE116-777. Cette série de locomotives Diesel doubles de disposition CoCo + CoCo a été construite par les usines de Lugansk à partir de 1972. D'une puissance de 4500 kW et d'une vitesse maximale de 100 km/h, elles sont principalement affectées à la remorque de lourds trains de marchandises. Malheureusement, malgré les conditions climatiques optimales, l'intérêt de la machine et l'orientation de la ligne, un seul arrêt-photo a pu être organisé le long du Dniepr. A l'arrivée en gare de Smila, et avant le repas et la soirée musicale, l'opportunité nous est donnée de visiter le dépôt local (hélas dans la pénombre) et d'y découvrir des autorails D1 colorés.

*Jean-François HUART, à suivre...*

## Italie

### Les V200 du FER

Le FER (Ferrovie Emilia Romagna), né de la fusion en 2002 des réseaux FSF, FP, FPS et FBP, possède dix ex. V200 allemandes : 220R01 (ex. 220.006 FSF), 011 (ex. FSF), 028 (ex. SALCEF), 029 (ex. Veltri), 041 (ex. FP), 045 (ex. FSF), 049 (ex. FSF), 051 (ex. FSF), 060 (ex. LA-FESD) et 074 (ex. FP).

Quatre locomotives ont déjà subi une révision générale complète : la 220 006 chez FERVET (remotorisée et renumérotée 220R01), et les 220 049, 051 et 060 en Croatie en 2002-2003, également remotorisées avec deux moteurs Diesel Caterpillar type 3508 de 810 kW.

Elles remorquent principalement des trains de produits sidérurgiques, des céréales et de containers.

Le FER possède 226 km de lignes (Parma-Suzzara-Ferrara-Codigoro, Bologno-Portomaggiore), et possède une licence pour la circulation sur plusieurs lignes des FS, parmi lesquelles : Ferrara - Rimini - Pesaro, Cremona - Montova, Padova - Bologna, Verona - Brescia, Verona - Modena.

**PHOTO 58-13** ↗ Le 6 juin 2003, la 220 049 quitte Suzzara en poussant un train à destination d'une usine située à Tagliata. Cette machine a été révisée en Croatie en 2002.

**PHOTO 58-14** → A Sermide, le 6 juin 2003, la 220.045 (ex. FP, ex. DB), manoeuvre en gare. Au fond à droite, on aperçoit la 220 R01.

**PHOTO 58-15** ↓ La 220 R 01 (ex. 220 006) en tête d'une rame de coils vides, à Codisotto, sur la ligne Parma - Suzzara. Photos : Pierre HERBIET.



**PHOTO 58-16** La société privée **SERFER** (*Servizio Ferroviari*), filiale de **FS-Cargo**, assure divers services, comme la desserte de raccordements ou de ports, ou des travaux de voie. **SERFER** manoeuvre annuellement 600.000 wagons. Son personnel s'élève à plus de 400 travailleurs et son parc de traction comprend 174 locomotives d'origine et de types très diversifiés, parmi lesquelles on retrouve les ex. 8411, 8436, 8438, 8445 (voir **EN LIGNES 58** page 48) et 8446 de la **SNCB**, affectées à Udine, Trieste Aquilinia, Fossano et Jesi. On y trouve également des machines allemandes des séries 211, 212, 216, 260 et 323, dont la locomotive prototype 216 004 que nous voyons ici à San Giorgio de Nogara, sur la ligne Venezia - Trieste, le 7 juin 2003, habillée de la nouvelle décoration **SERFER**.

Pierre **HERBIET**.



### Démolition de la 5933

La 5933 a été démolie au mois d'avril dernier. Pour rappel, cette locomotive, mise hors exploitation le 31 décembre 1986, fut vendue à la société italienne *Gleismac* en novembre 1986, où elle subit une petite révision avec remise en peinture. Après ce lifting, elle reprit du service auprès de la société de travaux de voie Pasolini. Elle fut la seule 59 vendue à l'étranger. Elle a été remplacée par une locomotive roumaine du type 64 (*Gleismac* 1500.016).

**PHOTO 58-17** La 5933 incorporée dans un train de travaux à Ferrara, le 8 avril 1994.

Jean-Luc **VANDERHAEGEN**.

## Espagne

### Modernisation des 2300 de la FEVE

Les *Ferrocarriles Españoles de Via Estrecha* (FEVE - voir **EN LIGNES 55** page 55-57) ont entamé la modernisation complète de 12 autorails doubles de la série 2300 datant de 1984. Le premier autorail est sorti de rénovation en avril 2003, renuméroté 2601 + 2602. Ces rames sont affectées à la ligne Cartagena - Los Nietos.

L'autorail modernisé 2601 + 2602 des FEVE, à Sierra Minera sur la ligne Cartagena - Los Nietos, en avril 2003.

Felipe **ARANDA**.



## Luxembourg

### ■ NEG

Pour rappel, les CFL ont acquis la société allemande NEG (Norddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft mbH) le 1er septembre 2001. Par cet achat, la filiale ELC (EuroLuxCargo) des CFL a obtenu une licence pour la circulation en Allemagne. Depuis mars 2002, ELC remorque des trains de marchandises transfrontaliers jusqu'à Trier et Ehrang. Le parc moteur du NEG se compose des locomotives suivantes :

- 01 : locotracteur Mak à 2 essieux utilisé comme réserve à Uetersen (ligne Uetersen - Tornesch (4 km) exploitée par le NEG dans la banlieue de Hamburg);
- 02 : locomotive MaK type G1100 BB, utilisée sur la ligne Uetersen - Tornesch ;
- 03 : ex. 202.242 de la DB;
- 04 : ex. 202.430 de la DB;
- 203.001 : louée depuis juin 2003 chez Alstom, ex. 202.349 de la DB transformée par l'atelier Alstom de Stendal.

**PHOTO 58-19** → La 203.001 louée chez Alstom, manoeuvre dans le port d'Ehrang. La location de cette locomotive cessera lors de la mise en service des deux nouvelles machines 03 et 04.

Pierre HERBIET, 4 juillet 2003.

**PHOTO 58-20** ↓ Comme chaque année, le "Luxembourg-Blankenberge Express" a circulé les dimanches et jours fériés durant la belle saison. Cette année, les voitures I6 de la SNCB qui étaient incorporées dans le passé dans la rame, furent remplacées par deux voitures privées d'origine allemande. Le 13 juillet, elles étaient accrochées derrière la 3019, photographiées non loin de Marloie. J-L VANDERHAEGEN.



**PHOTO 58-18** Les deux nouvelles locomotives du NEG : les 03 et 04, photographiées peu après leur livraison. Ehrang, 4 juillet 2003. Pierre HERBIET.



## CFL

### Location et commande de locomotives du type 185 de Bombardier

● En juillet et août, les CFL ont pris livraison des deux premières des six locomotives de la série 185 louées auprès de la société *Locomotion Capital*. Il s'agit de machines bifréquence du type 185 (25 kV 50 Hz et 15 kV 16,7 Hz), produites par Bombardier. Dès le mois d'août, elles assuraient déjà leurs premiers services, en tête de trains de voyageurs vers Ettelbrück, Troisvierges et Rodange, et des trains de marchandises vers Wasserbillig, en remplacement de machines des séries 3000 et 3600. La série est numérotée 185 519 à 524, et est peinte dans la décoration bleue et grise de *Locomotion Capital*. Ces machines permettront de cesser la location des locomotives Diesel du type ME en 2004 (voir *EN LIGNES* 43 pages 5-7).

● C'est sans surprise que les CFL ont passé commande chez Bombardier le 28 août dernier d'une série de 20 locomotives du type 185.1, aptes à circuler non seulement en Allemagne et France, mais



**La 185 519-6 (Bombardier 2002/33535) en tête de l'RB 3134 Ettelbrück - Luxembourg, à Pettingen, le 21 août 2003. Cette machine est arrivée au Luxembourg le 19 juillet 2003. Guy SMETZ.**

également en Belgique ! Le montant de la commande s'élève à seulement 62 millions d'euros, un prix nettement plus bas que celui payé pour les 3000... Elles seront livrées de septembre 2004 à février 2005 et seront notamment utilisées en trafic voyageurs, en réversibilité avec les nouvelles voitures à deux niveaux commandées chez Bombardier le 26 fé-

vrier dernier (voir *EL* 55 p. 17). Il s'agit là donc d'un nouveau succès pour Bombardier et sa locomotive TRAXX, dont plusieurs centaines d'unités sont déjà en service sur de nombreux réseaux (Allemagne : DB séries 145, 146, 146.1, 185, Connex, RAG, Hoyer, HGK, Rail4Chem, Metronome; Suisse : Re 481 CFF (ex. MThB), Re 482 CFF, Re 485 BLS).

**PHOTO 58-21** La 185 520-4 (Bombardier 2002/33544) est arrivée le 8 août 2003. Le 5 septembre, elle remorquait l'IR 3735 Troisvierges - Luxembourg, ici photographié à Essingen entre Cruchten et Mersch. Pierre HERBIET.



## France

### Les Z 21500 de la SNCF

Le 6 décembre 2002, la SNCF et la région Centre présentèrent au public l'automotrice Z 21507/21508 à Tours. La Z 21500 constitue la variante électrique des autorails X 72500. Ces automotrices bicourant (1,5 kV et 25 kV) sont composées de deux voitures motrices (Bo'Bo') encadrant une remorque. La puissance totale est de 2200 kW, pour une vitesse maximale de 200 km/h, une masse de 180 t et une longueur de 79 m. La capacité s'élève à 209 places assises (36 A et 173 B). A ce jour, 64 rames sont commandées (région Centre 15, Languedoc-Roussillon 7, Bretagne 17, Pays de la Loire 14, Aquitaine 6, Poitou-Charentes 5). Les 15 premières sont en service depuis avril 2003 dans la région Centre, au départ d'Orléans vers Tours, Bourges et Châteauroux, et entre Tours et Poitiers.



PHOTO 58-67 Le 4 septembre 2003, un train Orléans - Bourges assuré par la Z21526 / 21525 arrive à Salbris.  
William BOECKX.

### étranger en bref...

#### SUISSE

● L'ancienne automotrice quadricourant RAe 1053 des CFF, préservée par la "Fondation pour le Patrimoine Historique des CFF", est ressortie de restauration en état de marche et dans sa version TEE rouge et crème le 3 juin 2003. Pour rappel, ces rames ont assuré durant plusieurs années les TEE "Iris" et "Edelweiss" jusqu'à Bruxelles-Midi.

● Les CFF ont commandé 35 nouvelles automotrices quadruples à double étage auprès d'un consortium formé par Siemens et Stadler. Le montant de la commande s'élève à 320 millions d'euros. Destinées au RER de Zürich, ces rames seront livrées de 2005 à 2008. D'une



longueur de 100 m, elles pourront transporter 396 voyageurs assis et 600 debout, à 140 km/h.

● Le Conseil d'Administration des CFF a approuvé l'acquisition de 12 locomotives bicourant supplémentaires pour le trafic entre la Suisse et l'Italie. Un appel d'offres a été lancé. CFF Cargo renforce ainsi la structure de sa filiale *Swiss Rail Cargo Italy*. Avec cette décision, la flotte des CFF pour le trafic avec l'Italie se composera de 33 véhicules : 3 locomoti-

ves Diesel Am 840 en construction chez Vossloh (type G2000) et livrables à partir de décembre 2003; 18 locomotives bicourant du type Re 484 en construction chez Bombardier (livraison de décembre 2004 à la mi-2005); et les 12 machines à commander. L'investissement total s'élève à 170 millions de francs suisses.

#### CHINE

● Les Chemins de fer chinois ont entamé la construction d'une ligne de 1118 km reliant Gormo à Lhasa au Tibet, afin de promouvoir le développement économique de cette région autonome, mais aussi pour accroître le contrôle de Pékin sur la région. Plus de 960 km seront construits au-dessus de 4000 m, avec le point culminant à 5072 m, à Tanggula. Des locomotives Diesel spécialement adaptées (série DF8CJ 9000 développant 2700 kW à 5100 m et 3400 kW à 2800 m) et des voitures pressurisées (comme les avions) seront nécessaires. La construction devrait s'achever en août 2005.

#### ALLEMAGNE

● Fin 2003, la DB et Railion (DB-Cargo) devraient lancer un appel d'offres pour la fourniture de 466 nouvelles locomotives Diesel, dont 233 fermes et 233 en option, destinées à remplacer les machines de la série 218. Cinq constructeurs sont en lice : Siemens, Vossloh, Bombardier, General Motors et Kawasaki.

● La DB a retiré du service les dernières locomotives Diesel de la série 215 le 30 juin 2003. Il subsiste encore 57 machines de la série 225, qui sont des 215 vendues à Railion (DB-Cargo) sur lesquelles la chaudière de chauffage a été démontée, ainsi que 14 de la sous-série

215.9 pour la desserte de la presqu'île de Sylt.

● Depuis le 21 août 2003, DKB/Rurtalbahn, a repris le trafic marchandises sur la ligne Düren - Zülpich. Trois fois par semaine (mardi, jeudi et samedi), un train de lignite en provenance de Frechen circule jusqu'à la papeterie "Kappa Zülpich Papier" à Zülpich. Il est envisagé de transporter de la pâte à papier et des produits finis dans le futur.

La prochaine étape est la reprise du trafic voyageurs entre Düren - Zülpich - Euskirchen, avec 11 points d'arrêts intermédiaires. Le trajet sera effectué en 34 minutes (vitesse maximale : 100 km/h), à l'aide de dix nouveaux autorails du type *Talent*.

#### HONGKONG

● Siemens a livré le 12 septembre 2003 cinq locomotives Diesel du type "Euro-runner" au Kowloon Canton Railway Corporation à HongKong. Ces machines (n° 8001 à 8005) sont fort semblables aux "Hercules" des Chemins de fer autrichiens (série 2016) (voir *EN LIGNES* 50 page 23). Leur vitesse est toutefois limitée à 80 km/h.

#### RAILION BENELUX

● Depuis le mois de septembre, Railion Benelux (ex. NS Cargo) a changé de nom pour devenir *Railion Nederland*. Le terme "Benelux" n'était pas apprécié en Belgique et n'a actuellement pas de raison d'être.

● *Railion Nederland* envisage l'acquisition de plusieurs locomotives Diesel de la Class 66 pour assurer la desserte de Opel à Antwerpen.

## Allemagne

### ■ 103 : fin de parcours !

Cette fois, c'est bien fini : la DB a retiré du service les dernières locomotives électriques de la série 103. Ce sont les 103 113 et 103 221 qui ont circulé une ultime fois le 5 août dernier.

L'origine des 103 remonte au début des années soixante, lorsqu'il s'avéra nécessaire de disposer de locomotives beaucoup plus performantes pour remorquer les TEE et les trains rapides et IC, jusqu'à des vitesses de 200 km/h. Quatre machines prototypes, construites par Henschel et Siemens, furent testées dès 1965 : les E 03 001 à 004 (renumérotées 103 001 à 004 à partir de 1967). Ces engins très élégants, avec leurs cabines de forme ovoïde et habillés de la superbe décoration TEE crème et rouge, ne passèrent pas inaperçus, d'autant plus qu'en juin 1965, ils remorquèrent pour la première fois des trains rapides à 200 km/h entre München et Augsburg.

Les excellents résultats obtenus débouchèrent sur une commande de 145 locomotives : les 103 101 à 245. Elles furent construites de 1967 à 1975 par un groupement composé des firmes Henschel, Krauss-Maffei et Krupp pour la partie mécanique, et de Siemens, BBC et AEG pour la partie électrique.



*La prototype 103 003-0 utilisée par le centre d'essais de Minden. P. HERBIET, 28 mai 1982.*

Plus puissantes que les prototypes - 7780 kW continu au lieu de 6480 kW -, les 103.1 pouvaient même fournir une puissance unihoraire de 10400 kW durant dix minutes ! Leur masse totale s'élevait à 117 t (114 t pour les 103.0), tandis que leur vitesse maximale était limitée à 250 km/h (200 pour les 103.0). Lors d'essais, la 103 118 atteignit même 318 km/h. Toutefois, à la suite d'usure prématurée à la voie, elles furent limitées à 160 km/h, ce jusqu'en 1977 où le 200 km/h fut autorisé sur certaines sections de ligne.

Rapidement, les 103 s'approprièrent la traction des trains rapides, IC, TEE et express lourds, auparavant remorqués par les machines des séries 112 et 110,

à travers toute l'Allemagne et même jusqu'à Wien en Autriche, avalant mensuellement des kilométrages dépassant parfois les 40.000 km.

Jusqu'à la fin des années '80, les 103 étaient les engins les plus prestigieux de la DB. Leur silhouette caractéristique était omniprésente sur tous les documents publicitaires de la DB.

De 1987 à 1989, la DB mit en service les 60 locomotives du type 120. Dès ce moment, les 103 durent partager une partie de leurs services avec les nouvelles venues, marquant ainsi le début de leur déclin.

En juin 1991, les ICE entrèrent en service commercial sur la magistrale München - Stuttgart - Frankfurt - Hamburg.

**PHOTO 58-22** Le 22 juillet 1992, un IC mené par la 103 113-7 traverse le célèbre village de Bacharach, sur la rive gauche du Rhin. Les 103 de série se différencient des quatre prototypes notamment par la double rangée de persiennes. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





Les 103 qui perdirent une partie de leur activité, se virent confier la traction d'autres trains, notamment des IR. Avec l'augmentation constante des relations ICE, la carrière des 103 déclina proportionnellement, d'autant plus que leurs frais d'entretien augmentaient avec l'âge.

Le coup fatal fut porté par la commande des 145 locomotives de la série 101. Mises en service de 1997 à 1999, elles marquèrent vraiment le début de la réforme massive des 103. A ce moment, il était prévu d'arrêter la série pour 2000. Toutefois, à la suite de problèmes aux séries 101 et 120, plusieurs 103 ont bénéficié de plusieurs sursis successifs jusqu'en janvier 2003. Peu après, plusieurs machines ont une fois de plus dû être réactivées, toujours par manque d'engins. Dans les mois qui suivirent, elles furent garées une à une jusqu'au mois d'août dernier, clôturant cette fois définitivement leur carrière. Plusieurs machines sont conservées (# : en état de marche) : E03 001 (# DB); 103 002 (DDM Neuenmarkt-Wisberg); 103 101 (Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein); 103 113 (# DB, Frankfurt); 103 132 (Eisenbahnmuseum Nördlingen); 103 167 (# Deutsche Verkehrsmuseum); 103 184 (Museumslokomotive Köln); 103 197 (monument à Opladen); 103 220 (DGEG à Neustadt); 750 003 (103 222) (FTZ Minden pour trains de mesures); 103 224 (DDM Neuenmarkt-Wisberg); 103 226 (Verein zur Erhaltung der BR 103, Gelsenkirchen-Bismarck); 103 233 (# DB Dortmund); 103 235 (# FTZ München, louée à DB System Technik); 103 245 (# R&T München).



**PHOTO 58-23** Les 103 ont connu 4 décorations principales : TEE, rouge, Lufthansa et "Touristik Zug". Cette dernière n'habilla que la 103 220, vue à Aachen-Hbf. Ph. DE GIETER, 4-3-2000.



**PHOTO 58-24** Le D423 Oostende-Köln, à Eischweiler, le 20 avril 2001. Pierre HERBIET.

**PHOTO 58-25** Le 4 avril 2002, le train d'acheminement de matériel vide 92791 Koblenz-Frankfurt, longe la rive droite du Rhin dans les environs de Lorch. Pas moins de trois 103 se trouvent en tête de la rame (103 136-0 + 103 182 + 103 226). Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## RECTIFICATIONS

EL 55 page 18 : il y a : 4405 vendu SCM 03-2002, il faut 03-2003.  
EL 57 page 22 : dans sorties de parc il y a : 6298 : 05-08-03, il faut **6284**. Dans mises en parc, il y a 6284 : 05-08-03 : il faut **6298**.

## LIVRAISONS

(La date communiquée est celle de la réception provisoire partielle)

4182 : 09-12-02 FKR  
4183 : 24-01-03 FKR  
4188 : 18-11-02 FKR  
4189 : 27-11-02 FKR  
4190 : 17-12-02 FKR

## ENGINS RADIÉS

2361 : 24-04-03 FNND  
6245 : 01-10-03 FKR  
7302 : 01-10-03 FKR  
7312 : 01-10-03 GCR  
8225 : 01-10-03 NK

## MUTATIONS

4111 : FHS → MKM 09-08-03  
4112 : FHS → MKM 30-08-03  
4115 : FHS → MKM 09-08-03  
4124 : FHS → MKM 30-08-03  
4125 : FHS → MKM 09-08-03  
4126 : FHS → MKM 09-08-03  
4127 : FHS → MKM 30-08-03  
4128 : FHS → MKM 09-08-03  
4129 : MKM → FHS 09-08-03  
4130 : MKM → FHS 09-08-03

4131 : MKM → FHS 09-08-03  
4132 : FHS → MKM 30-08-03  
4133 : MKM → FHS 09-08-03  
4134 : FHS → MKM 30-08-03  
4135 : MKM → FHS 09-08-03  
4137 : FHS → MKM 30-08-03  
6284 : FNND → FKR 01-10-03  
6323 : INF (NK) → INF (GCR) 01-10-03  
6328 : INF (NK) → INF (GCR) 01-10-03

7791 : FNND → FKR 01-10-03  
7792 : FNND → FKR 01-10-03  
7793 : FNND → FKR 01-10-03  
7794 : FNND → FKR 01-10-03  
7795 : FNND → FKR 01-10-03

## SORTIES DE RÉVISION

706 : 26-09-03 M  
1183 : 03-10-03 RG  
2147 : 16-09-03 RIK2  
2155 : 22-08-03 RIK2  
2302 : 06-06-03 RG  
2365 : 28-08-03 LT  
2376 : 12-08-03 LC  
2602 : 11-07-03 RG  
2610 : 18-07-03 LC  
2615 : 16-06-03 LT  
2626 : 16-09-03 LC  
2707 : 14-08-03 RG  
2712 : 25-06-03 RG  
2725 : 29-09-03 RG  
2738 : 29-08-03 RG  
2740 : 29-05-03 RG  
6313 : 19-06-03 RI + TBL2  
6324 : 23-10-03 RI + TBL2  
7365 : 17-07-03 RG

7366 : 24-09-03 RG  
8223 : 28-08-03 RG  
8245 : 07-07-03 RG

## LOCATION

5507 : ACTS 22-09-03 au 03-10-03

## VENTES

4001 : PFT 09-03 (ex. CFV3V)  
5117 : PFT (pour pièces) 09-03  
5120 : CFV3V  
5122 : Ventura (Italie) 08-03  
5135 : Ventura (Italie) 10-03

## DÉMOLITIONS

5319 : 06-03 FAZ  
ES 4612 : 08-03 Maldegem  
ES 204 : 08-03 Maldegem

## ABRÉVIATIONS

ER : rame à vide du train x  
FAZ : Salzinnes  
FBM : Bruxelles-Midi  
FCL : Châtelet  
FDD : Denderleeuw  
FDN : Oudenaarde  
FDR : Dendermonde  
FHS : Hasselt  
FKR : Merelbeke  
FLD : Landen  
FLN : Lessines  
FLV : Leuven  
FM : Mechelen  
FMN : Manage  
FMS : Mons

FN : Antwerpen-Centraal  
FNND : Antwerpen-Noord  
FQ : Erquennes  
FR : Brugge  
FSD : Oostende  
FSR : Schaerbeek  
FZT : Zottegem  
GCR : Charleroi-Sud  
INF : Direction Infrastructure  
LC : révision confort  
LJ : Jemelle  
LK : Kortrijk  
LL : Arlon  
LNC : Monceau  
LT : révision technique  
LUX : Luxembourg  
M : modernisée  
MKM : Stockem  
NK : Kinkempois  
RE : rame électrique à vide  
RIK2 : 2ème révision intermédiaire  
RG : révision générale  
TBL2 : transmission balise loco-motive de deuxième génération  
U : en unité multiple  
UM : en unité multiple  
① : le lundi  
② : le mardi  
③ : le mercredi  
④ : le jeudi  
⑤ : le vendredi  
⑥ : le samedi  
⑦ : le dimanche  
=: parcours de la loco à vide

## Locomotives électriques

### série 15

● L'avenir des 15 semble assuré, puisque le projet d'assurer dès le 15 décembre 2003 les trains P Liège ↔ Gouvy, soit par des autorails de la série 41, soit par des 16, a été abandonné.

● A partir du 16 septembre, la 1503 a de nouveau remorqué le train de mesures (contrôle du déaxement des caténaires). La rame était composée de la voiture 00800 et de deux fourgons DMS ou deux voitures M4.

Le 16 septembre, le train a effectué le trajet Kinkempois - Liège - Herstal - Hasselt - Genk - Hasselt - Landen - Schaer-

Le 24 septembre 2003, la 1503 évolue en gare de Maastricht pour se remettre en tête du train de mesures (parcours Schaerbeek - Charleroi - Namur - Kinkempois - Maastricht et retour).  
Laurent GARY.

beek; le 17 un aller-retour Schaerbeek - Oostende; le 18 Schaerbeek - Aachen-Hbf, le 22 Schaerbeek - Quévy; le 23 Schaerbeek - Roosendaal, et le 24 Schaerbeek - Maastricht.

Comme seules les 1501 et 1504 étaient disponibles à Gouvy pour assurer les trains P, deux 55 bleues furent détachées à Gouvy pour remplacer la 1503.

### série 16

● A la suite des tests opérés le 11 juillet, le train de télécommunication a parcouru à nouveau l'"Athus-Meuse" jusqu'à Virton les 9 et 10 septembre. Cette fois, la rame était encadrée par la 1601 côté Virton et la 1608 côté Dinant. Le 9 septembre, le train a circulé de Schaerbeek à Virton, avec retour à Bertrix.





**PHOTO 58-65** Comme signalé dans notre précédent numéro, depuis le 1er septembre 2003, l'EN 324-325 "Donauwalzer" Wien ↔ Bruxelles, est tracté entre Aachen-Hbf et Bruxelles-Midi par une 16. Le 26 septembre, ce service était assuré par la 1604, ici à l'entrée des quais de Bruxelles-Nord. Ce train, entièrement exploité par les ÖBB, sera supprimé le 14 décembre 2003. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Le lendemain, la rame a effectué un aller-retour entre Bertrix et Dinant, puis a rejoint Schaerbeek.

### série 22

● Le 15 décembre prochain, le roulement des 22 subira une nouvelle réduction, et passera de 12 à 9 journées, avec la perte des services suivants (voir EN LIGNES 56 page 33) :

- **A202** : LNC 08.25 - **77070** - 08.48 FLN à vide FMS 14.20 - **47003** - 15.33 FDD 16.45 - **49072** - 17.59 FMS);

- **A211** : **7001** Kortrijk - Schaerbeek et **8001** Etterbeek - Poperinge);

- **A212** : **7008** Poperinge - Etterbeek et **8008** Etterbeek - Kortrijk).

Ces journées sont reprises dans le roulement des locomotives des série 21 (A211 + 212) et 23 (A202).

A noter que les 25 sont utilisées dans le roulement des 22.

### série 23

● A partir du 15 décembre prochain, les 23 cèderont 6 journées de leur rou-

lement aux locomotives de la série 21. Il s'agit de services reprenant les trains de voyageurs suivants : 7094 FDR - FBM, 7097 FDR - FLV, 7773 FMN - FQ, 7907 FDN - FSR, 7968 FZT - FBM, 7993 LK - FR, 8095 FBM - FDR, 8097 FM - FDR, 8397 FLV - FM, 8906 FSR - FDN, 8969 FBM - FZT, 8993 FR - LK.

Le roulement des 23 récupérera la journée A202 du graphique des 22 (voir série 22), et 4 journées marchandises provenant du roulement des 21.

**PHOTO 58-66** Le 18 septembre 2003, le train de mesures s'est rendu à Aachen-Hbf, toujours remorqué par la 1503. Celle-ci est spécialement équipée de deux pantographes comportant des repères permettant à la caméra de la voiture 00800 de contrôler le désaxement des caténaires. Le train arrive ici à Aachen-Süd, lors de son retour vers Schaerbeek. Pierre HERBIET.





**PHOTO 58-26 ↑**

*Les 9 et 10 septembre 2003, le train de mesures de télécommunication a parcouru l'"Athus-Meuse" entre (Schaerbeek) - Dinant et Virton. La rame est formée de la 1601, suivie d'une voiture du type M4, de la voiture ES 00800, d'une seconde M4 et de la 1608. Le train vient de passer à Paliseul et se dirige vers Bertrix.*

**PHOTO 58-27 →**

*A Virton, lorsque la 1608 fut mise sous tension, l'équipement déclencha immédiatement mettant hors service la machine ! La 1601 a donc dû se remettre en tête du train et assurer la suite des parcours. Florenville, 9 septembre 2003.*

**PHOTO 58-28 ↓**

*L'arrivée en gare de Virton.  
Photos Serge MARTIN, 9 septembre 2003.*



## Locomotives Diesel

### série 51

● Le dernier acte de la vie des 51 à la SNCB s'est joué les 11 et 13 septembre derniers. A ce moment, il ne subsistait plus que deux locomotives reprises aux inventaires : la 5175 et 5182, dont la mise hors service avait été postposée au 15 septembre 2003 afin de pouvoir remorquer le train d'adieu organisé par le PFT le samedi 13 septembre. Deux jours avant, le jeudi 11 septembre, les deux machines furent testées en ligne, afin de s'assurer de leur fonctionnement. On se rappellera qu'elles avaient en effet été placées en parc avec 13 autres locomotives le 15 décembre 2002. Elles remorquèrent ainsi le train 51700 entre Schaerbeek et Monceau, en compagnie de la 2355, avec retour à vide. Après le voyage PFT du 13 septembre, les 5175 et 5182 furent mises définitivement hors exploitation, mettant ainsi un terme à la série à la SNCB.

● Pendant ce temps, l'atelier d'Antwerpen-Noord a réactivé la 5122 rachetée par la société italienne de travaux de voie VENTURA. La locomotive a été testée dans le port d'Antwerpen le 29 septembre dernier, et devrait quitter la Belgique dans les prochains jours. Il s'agit de la première 51 revendue à une société privée.

● Le PFT a acquit une troisième 51 : la 5117. Celle-ci ne servira qu'à disposer d'une banque de pièces pour l'entretien des 5128 et 5183, ainsi que pour la restauration de la caisse de la 6003.

### séries 52-53

● Dans quelques jours, le 13 décembre, les 52 et 53 seront toutes remplacées par des locomotives de la série 77/78. Il était initialement prévu de les muter à la Direction Infrastructure pour les réutiliser sur les trains de travaux (TGV et RER) mais, aux dernières nouvelles, il semblerait que l'on s'oriente vers leur mise hors exploitation définitive.

● La 5319 a été ferrailée dans le courant du mois d'août 2003, en deux parties à Stockem et à Ronet. Pour rappel, cette locomotive fut endommagée lors d'une collision survenue à Bettembourg le 2 août 2000.

#### PHOTO 58-29 ↗

Les 5175 et 5182 testées en tête du 51700 Schaerbeek - Monceau, en vue de leur grand voyage d'adieu organisé par le PFT le surlendemain. Holleken, 11 septembre 2003. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

#### PHOTO 58-31 →

Voici les restes de la 5319, parmi les vestiges d'autres engins ferrailés. Ronet, août 2003. Pierre HERBIET.



PHOTO 58-29 Le transfert de l'Atelier d'Antwerpen-Noord vers Schaerbeek des 5175 et 5182 fut réalisé par la 5166 (la locomotive-musée SNCB). Antwerpen-Oost, août 2003. Pierre HERBIET.



## série 55

● Comme indiqué dans le tableau du précédent *EN LIGNES*, la 5513 a été mise hors exploitation le 1er septembre 2003, suite à l'usure importante de son moteur Diesel. L'effectif total de la série est ainsi réduit à 36 machines.

● Dans le courant de 2004, il est programmé d'arrêter 5 locomotives, de manière à ramener l'effectif à 31 unités pour décembre 2004.

## série 62/63

● Le 14 décembre, les 62/63 subiront un recul sérieux, puisque toutes les machines de l'atelier d'Antwerpen-Noord devraient être remplacées par des 77/78. Seuls les dépôts de Merelbeke (roulement GG de 8 jours), Kinkempois (roulement GU de 2 jours uniquement pour la traction en UM du train de bois entre Kinkempois - Trois-Ponts et Bullange : voir journées GU03 + 03 dans *EL 57* page 27, ne circule plus que les ②④⑥ + desserte de Bierset en fin de soirée) et Charleroi-Sud (roulement ZT de 6 jours resté inchangé : voir *EL 57* page 27) conserveront leurs 62/63, vrai-



**PHOTO 58-32** Le 18 août 2003, les 5509 et 5506 TVM ont remorqué un train de conteneurs entre Leuven et Ronet, ici photographié dans les environs de Pecrot (ligne 139 Leuven - Ottignies).

Alain DEFECHEREUX.

semblablement jusqu'en mai 2004. A ce moment, il ne pourrait subsister comme locomotives Diesel de ligne à la Direction Train que les 55 et les quatre 62/63 TBL2. L'effectif des 62/63 pour la Direction Train devrait malgré cela encore compter 30 unités en décembre 2004, mais sans roulement propre.

● La 6245 de Merelbeke a été mise hors exploitation le 1er octobre 2003, à la suite d'une masse à la génératrice principale.

● L'entretien des 6323 et 6328 affectées à la Direction Infrastructure, a été attribué à Kinkempois au lieu de Charleroi-Sud-Quai, le 1er octobre 2003.

**PHOTO 58-33** Un nouveau train de coke circule entre la cokerie de Seraing et Creutzwald. ARCELOR prévoit en fait de maintenir en activité la cokerie de Seraing durant une dizaine d'années pour alimenter des sites sidérurgiques en France, alors que les hauts fourneaux d'Ougrée et de Seraing seront arrêtés en 2005 et 2007. Passage du train de coke 49975 à Esneux, le 2 août 2003. Le train est composé d'une rame homogène d'anciens wagons du type Fc.

Serge MARTIN.



Voici encore deux photos de la 7502 en service en Italie (voir *EN LIGNES* 57 page 49).

**PHOTO 58-34** → En gare de Cetra-ro (ligne Napoli - Paola), la 7502 est dépassée par la E 656 428 des FS.

**PHOTO 58-35** ↘ A Fuscaldo (toujours sur la ligne Napoli - Paola), la 7502 manoeuvre des wagons de ballast. Pierre HERBIET, 3 juin 2003.

### série 73

● La réforme de la première sous-série des 73 (7301 à 7335) a débuté. Après la réforme des 7307, 7315, 7319, 7329 et 7334, deux autres machines ont été mises hors exploitation le 1er octobre : les 7302 et 7312, pour avarie à leur moteur Diesel. Actuellement, seules les locomotives accidentées ou gravement avariées sont concernées.

### série 80

● La 8062 a été vendue au réseau touristique allemand MOK : Museumseisenbahn Küstenbahn Ostfriesland e.V. (<http://www.mkoev.de>). Le MOK exploite la ligne Norden - Hagen - Westerende - Dornum, dans l'extrême nord-ouest de l'Allemagne.

### série 82

● Voici encore une série dont la réforme débutera prochainement. Pour décembre 2004, il est prévu de ramener l'effectif à seulement 55 unités. La première machine radiée (après la 8275) est la 8225, mise hors exploitation le 01-10-2003, à la suite d'une collision survenue à Kinkempois le 17-09-2003. La série compte donc actuellement 73 unités (la 8275 ayant été réformée le 01-02-2002 (voir *EL* 50 page 30).

### série 91

● Plus que jamais, les petits locotracteurs de la série 91 sont en danger. Il est en effet question de réformer en bloc l'ensemble de la série pour la fin de l'année. Quelques dépôts doutent toutefois du bien fondé d'une telle mesure, car ils devraient assurer certains services légers avec des engins beaucoup plus gros (73, 77/78 ou 82).

**PHOTO 58-36** A Francavilla Angitola-Filadelfia (ligne Paola - Reggio Calabria), deux anciennes locomotives de la SNCB sont présentes sur un important chantier de voie : une ex. 80 non identifiable, et la 6047, toutes deux appartenant à l'importante société VENTURA. Pierre HERBIET, 4 juin 2003.



**série 77/78**

● Le 8 août 2003, le ministère néerlandais des Transports (Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Rail) a délivré une autorisation provisoire (valable jusqu'au 31 décembre 2003) pour la circulation des 7719 à 7870 sur le réseau NS.

Cette autorisation est, en fait, scindée en trois selon l'équipement des locomotives :

**7719 à 7770**

Ces locomotives disposent de la radio sol-train, mais n'ont pas l'ATB. Elles sont autorisées sur les tronçons frontaliers : Essen - Roosendaal, Visé - Maastricht, Neerpelt - Weert et la Flandre Zélandaise (Zelzate - Terneuzen - Axel). Les 7701 à 7718 ne sont pas autorisées vu qu'elles possèdent un attelage automatique BSI.

**7771 à 7790**

Ces locomotives disposent de la radio sol-train et de l'ATB. Elles sont autorisées sur l'ensemble du réseau NS.

**7791 à 7870**

Ces locomotives n'ont ni radio, ni ATB. Elles peuvent circuler sur l'ensemble du réseau NS, mais uniquement comme locomotive intercalaire dans une UM (unité multiple) triple.

↓ **Le train 40822 Kijfhoek - Merelbeke, remorqué par les 7777 + 7783. Dordrecht-Zuid, 14 août 2002.**

Michel de ESCH.



**A partir du 14 août 2003, la SNCB a organisé plusieurs parcours d'initiation sur les 77 ATB vers les Pays-Bas. Celles-ci remorquaient le train 40822 Kijfhoek - Merelbeke en remplacement de la 25.5 prévue (le parcours aller s'effectuant à vide). Ci-dessus : le 19 août, les 7789 + 7788 attendent l'heure de départ de Kijfhoek. A gauche, la 6477 de Railion Nederland effectue des manoeuvres tandis qu'à droite, la 6514 attend l'ouverture du signal. Ci-dessous : le 28 août, les 7784 + 7783 prêtes au départ à Kijfhoek. Sur une voie parallèle se trouve la 1619 de Railion Nederland.** Christian VANHECK.







**Toujours dans le cadre de la formation des conducteurs , le 40822 fut remorqué le 5 septembre 2003 par une UM triple de 77 (7774 + 7792 + 7778) de Kijfhoek à Merelbeke. La présence de la 7792, machine dépourvue de radio et d'ATB, est autorisée aux Pays-Bas, car elle est encadrée par deux locomotives qui, elles, disposent de ces deux équipements. Le train est photographié dans les environs de Zevenbergen.**  
*Christian VANHECK.*

Pour les trois sous-séries, afin de garantir la visibilité des signaux bas (implantés à droite) depuis les postes de conduite principaux (implantés à gauche), les locomotives doivent toujours rouler avec le petit capot en avant.

Dès que l'autorisation fut délivrée, la SNCB entama à partir du 14 août des parcours d'initiation pour le personnel de conduite. Les 77 assuraient la traction du train 40822 Kijfhoek 11.53 - Merelbeke 14.40, en lieu et place de la 25.5 normalement prévue (le parcours vers Kijfhoek s'effectuait à vide).

● Maintenant que les 7771 à 7790 sont autorisées à circuler aux Pays-Bas, il serait question de louer quelques machines à *Railion Nederland*. On peut réellement se poser des questions sur le bien-fondé d'une telle décision car, d'un côté, la SNCB refuse la vente de locomotives réformées à des sociétés privées (par exemple des 51 à CFD-Locom pour les travaux du TGV Est en France, ou des 76 pour une société privée dans le port de Rotterdam), et d'un autre côté va louer des locomotives modernes à un de ses plus grands concurrents : *Railion Nederland* ! Ce projet a déjà soulevé une vague de protestation auprès du personnel du dépôt d'Antwerpen-Noord.  
 Ajoutons encore que *Railion Nederland*

envisage de remorquer les trains Opel directement jusqu'à l'usine d'Antwerpen; peut-être en se servant des 77 de la SNCB ?

● Le 14 décembre prochain, les roulements des 77/78 seront en forte croissance. A Antwerpen-Noord, ils reprendront tous les services assurés par les 62/63. De ce fait, le roulement ZA des 77/78 passera de 11 à 28 journées.

De même, à Kinkempois, les services des 62/63 et certains trains assurés par les 55 et les 82 seront repris par les 77/78. En outre, les 77/78 de Kinkempois reprendront également l'ensemble du roulement GR des 52-53 de Stokkem. Le roulement ZD des 77/78 passera ainsi de 9 à 21 journées. A Merelbeke, il est envisagé de remplacer les 73 manoeuvrant dans le port de Zeebrugge par des 77/78.

**Le 6 août 2003, le train de minerais de zinc 49663 Budel - Antwerpen-Lillo, fut exceptionnellement remorqué en triple traction par les 6231 + 7789 + 7786, ici à Neerpelt.**  
*Michel de ESCH.*



## Le retour de la 106

Après plusieurs mois de garage, l'automotrice 106 qui, pour rappel, est modifiée en laboratoire roulant, a repris du service au début du mois de septembre après quelques adaptations techniques, et une révision sommaire de la caisse.

Les 9 et 10 septembre 2003, elle a effectué une campagne d'essais sur la ligne 144 entre Gembloux et Moustier. Le but était la détection des signaux GPS dans des zones au relief difficile. La ligne 144, très sinueuse, valonnée et comprenant des tunnels, convenait parfaitement pour ces mesures. Une des faces avant fut équipée d'un échafaudage destiné à supporter une caméra servant à repérer les sites présentant des problèmes de transmission.

Fin septembre, elle parcourut plusieurs fois la ligne 124 entre Bruxelles-Midi et Charleroi; et à la mi-octobre, elle circula durant deux semaines de nouveau sur la ligne 144 au départ de Gembloux.

### PHOTO 58-37 ↑

*Passage de la 106 à Chapelle-Dieu en direction de Gembloux, le 11 septembre 2003.*

### PHOTO 58-38 ↗

*L'automotrice à Mazy lors d'un trajet vers Moustier.*

### PHOTO 58-39 ↓

*Après la campagne d'essais, la 106 regagne l'atelier de Kinkempois. Pierre HERBIET, 11 septembre 2003.*



## Démolition de l'autorail de mesure M422

L'autorail de mesure M422 a été démolé le 10 septembre 2003.

Ce petit d'engin à deux essieux, construit par Matisa, fut mis en service en 1974. D'une longueur de 12,800 m, il pesait 22 t et était équipé d'un moteur Diesel *General Motors* de 175 CV.

Il était spécialement équipé pour l'auscultation des voies. Une table de mesures, complétée par un analyseur numérique, permettait l'enregistrement simultané de sept paramètres différents de l'état de la voie, et ce à la vitesse normale en ligne de 80 km/h. Les résultats des mesures étaient enregistrés de trois façons différentes :

- de manière analogique : sous forme d'un graphique;
- numériquement, sous forme chiffrée;
- avec sauvegarde des données sur disquettes, ce qui permettait des analyses plus techniques afin de mieux planifier les travaux d'entretien.

Pour effectuer les mesures, l'engin était muni d'essieux mesureurs spéciaux escamotables.

Le M422 parcourait l'ensemble des lignes du réseau deux fois par an, généralement avant et après l'hiver (octobre / novembre - mars / avril). Les résultats des mesures étaient évalués en trois critères :

- le niveau de qualité général de la voie;
- les défauts singuliers (traités lors du premier entretien);
- les défauts hors-tolérances, (nécessitant une intervention immédiate).

Le M422 fut garé vers 1998 suite à un incendie en gare de Libramont. Il est depuis remplacé par le nouvel autorail de mesures EM130 (voir *EN LIGNES 40* page 30).



L'autorail M422 dans sa version originale. Bruxelles-Midi, 26 mars 1981. J-L VANDERHAEGEN.

PHOTO 58-40 L'autorail dans sa nouvelle décoration jaune et bleue. Schaerbeek, 18 janvier 1996. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## Voitures - wagons

### voitures M5

● Depuis le 1er septembre 2003, les IC N Bruxelles-Midi ↔ Antwerpen-Centraal sont assurés par des rames de voitures du type M6. De ce fait, les trois rames de M5 qui assuraient cette liaison ont été réaffectées à d'autres relations (trains P) :

- **7092 + 8095** : FDR 07.73 - FBM 08.29 / FBM 17.20 - FDR 18.11 (cette rame n'est composée que de 5 voitures et est remorquée par une 22, 23 ou 25 !)
- **7513 + 8514** : FTY 06.28 - FSR 07.42 / FSR 17.31 - FMC 19.04 (à vide FTY).

### voitures M6

● La SNCB devrait prochainement commander d'une tranche supplémentaire de 150 M6, dont certaines avec poste de conduite. Le but est de remplacer les anciennes automotrices de la série 151 à 270.

Plus de la moitié des 260 voitures du type M6 était livrée au début de l'été. Elles sont affectées à Châtelet et à Kortrijk. Depuis le 1er septembre, elles assurent tous les IC N Bruxelles-Midi ↔ Antwerpen-Centraal, en remplacement des voitures du type M5. Etant donné qu'il n'y a pas de voitures-pilotes, ces trains sont encadrés par deux locomotives des séries 21 ou 27. A ce sujet,

beaucoup s'étonnent que la SNCB n'ait pas commandé à l'origine de voitures-pilotes. La raison est bien simple : la SNCB ignorait quelle série de locomotives remorqueraient les M6 (21/27, 13 ou une nouvelle série ?).

Châtelet possède 7 rames assurant le roulement suivant :

- **M59 + M60** ①-② : LUX 2129 FBM 09.43 - ER 2129 - 11.09 FCL 16.32 - RE 2117 - 17.33 FBM 2117 LUX  
(M59 ⑥⑦ : LUX 2131 FBM 2112 LUX 2139 FBM 2120 LUX)  
(M60 ③ : LUX 2140 FBM 2221 LJ à vide LL)
- **M61 + M62** ①-⑦ : LUX 2128 FBM 2116 LUX (⑥⑦ : LUX 2129 FBM 2110 LUX 2137 FBM 2118 LUX).

*En période touristique, l'IC J 2139 Luxembourg - Bruxelles-Midi est assuré en M6 les week-ends et jours fériés. Le 16 août 2003, il quitte Luxembourg vers Bruxelles, remorqué par la 2010.*  
Christian VANHECK.

**M63, M64, M65** : tous les IC-N FBM ↔ FN, ainsi que les trains P 7726 FCL - FBM et 8720 FBM - FCL

Kortrijk dispose de 12 rames de voitures M6, engagées sur les services suivants :

- **M51** : FSD 7003 FSR 8005 LK
- **M52** : LK 7004 FSR à vide FLD 8006 FSD
- **M53 et M54** : réserve
- **M55 à M62** : tous les IC K Gent-St. Pieters ↔ Genk

### Fourgons générateurs

● Une utilisation inattendue des deux derniers fourgons-générateurs bleus de la série 77900 a été décidée au mois d'août. Ils sont en effet réutilisés par B-Cargo dans le cadre des transports de matières radioactives circulant régulièrement entre Vlissingen et La Hague, entre Vlissingen et Mouscron, pour assurer le chauffage de la voiture d'accompagnement. L'entretien de ces véhicules reste assuré par l'atelier de Schaerbeek.

↗ *Le 21 août 2003, la 2629 remplaça une locomotive de la série 20 en tête de l'IC J 2116 Bruxelles-Midi - Luxembourg. Le train quitte Bruxelles-Schuman. A l'arrière plan, le chantier du Berlaymont.*  
Christian VANHECK.

→ *Progressivement, toutes les séries de wagons passant en révision reçoivent la nouvelle décoration B-Cargo. Cette petite série de wagons classés dans le type 3212B4 de la SNCB ont été mis en service à partir de 1984. Ici, un des premiers wagons Kps repeints (21 88 339 5 093-2) à Marcinelle, le 3 septembre 2003.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## Un wagon unique

En 1984, la SNCB mit en service un nouveau wagon prototype à six essieux pour le transport de coils et de brames jusqu'à une température de 300°. Ce wagon est en définitive resté un exemplaire unique. Numéroté UIC 82 88 484 8 000-6 et inventorié dans le type Sammps (type SNCB 3614C0), il circule actuellement toujours sur notre réseau.

D'une longueur totale de 15,250 m, ce grand véhicule est équipé de deux bogies construits par Braine-le-Comte, pouvant supporter une charge par essieu de 25 tonnes.

Il est pourvu de 5 berceaux pour le transport de coils d'un diamètre maximum de 2,250 m. Le dessus de ces berceaux présente une large surface plane sur laquelle on peut poser des brames.

Il peut transporter une charge maximale de 75 tonnes et est autorisé à circuler à 100 km/h en charge, et 120 km/h à vide.

Ce wagon est d'autant plus difficile à dénicher qu'il est bien sûr un exemplaire unique. Lors du voyage d'adieu aux locomotives de la série 59 organisé par le PFT le 11 mai 2002, les participants attentifs ont pu le voir dans le faisceau marchandises de Genk-Goederen. Aux amateurs intéressés, bonne chasse...



**PHOTO 58-41** Le Sammps type SNCB 3614C0 à Ronet. Ce wagon peut transporter indifféremment des brames ou des coils.  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## De nouveaux wagons porte-conteneurs

La société TRW (Transport - Route - Wagon) (voir *EL 49* page 54-55) prend livraison depuis le 28 août d'une nouvelle série de 75 wagons pour le transport de caisses mobiles du type Sggns (type SNCB 6432B0 - UIC 33 88 457 7 100 à 174). Entièrement étudiés en Belgique, ils sont construits en France, par ARBEL - FAUVET-RAIL à Douai. D'une masse vide de +/- 22,5 t, ils peuvent transporter des charges maximale de +/- 67,3 t. Notons que ces wagons sont peints dans la nouvelle livrée bleue de TRW.



**PHOTO 58-42** Le second wagon Sggns (UIC 33 88 457 7 101-7 P) de la nouvelle série, à Schaerbeek, le 17 septembre 2003. Il fut mis en service à la fin du mois d'août. Au début du mois d'octobre, 15 wagons étaient en service. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

## Divers

### Les nouveaux horaires internationaux du 14 décembre 2003

Le 14 décembre marquera la fin de la quasi totalité du trafic international classique. Cette mesure fait suite au nouveau concept européen des chemins de fer, qui oblige le réseau mettant le train en marche à se charger de la totalité des coûts. On se demande bien où l'Europe veut en venir, alors qu'elle annonçait le retour de l'âge d'or du rail... Il faudrait plutôt dire l'âge d'or de l'automobile, car à force de prendre des décisions pour soi-disant redynamiser le rail, en mettant en concurrence chaque réseau et en libéralisant le trafic, le seul et unique bénéficiaire sera bien l'automobile et non le rail...

Seuls subsisteront le trafic Bénélux Bruxelles ↔ Amsterdam, et (momentanément ?) les trains suivants (à noter que l'EN "Donauwalzer" 325/324 Bruxelles-Midi ↔ Wien, exploité par les ÖBB, devrait également être supprimé) :

- EC "Vauban" 91/90 ①-⑦ : Bruxelles-Midi ↔ Milano;
- EC "Iris" 97/96 ①-⑦ : Bruxelles-Midi ↔ Chur;
- 243/242 ①-⑦ : Paris-Nord ↔ Berlin (exploité par la DB);
- EC "Jean Monnet" 295/296 ①-⑦ : Bruxelles-Midi ↔ Strasbourg;

Côté TGV, deux nouvelles relations sont créées : la première circulera les samedis entre Bruxelles et Bordeaux (Bruxelles-Midi 05.58 - Futuroscope 09.21/ 09.26 - Bordeaux-Saint-Jean 11.06; Bordeaux-Saint-Jean 15.10 - Futuroscope 17.05/ 17.10 - Bruxelles-Midi 20.29); la seconde entre Paris et l'aéroport de Bruxelles-National. Thalys et la compagnie SN Brussels Airlines ont signé un accord de coopération permettant de joindre en Thalys une fois par jour la gare de Paris-Nord à l'aéroport de Bruxelles-National, via Bruxelles-Midi. Thalys y emmènera les clients ayant un vol avec la compagnie SN Brussels, suivant l'horaire ci-après :

**9307 (⑥ 9311 - ⑦ 9309)**

Paris Nord 06.25 (⑥ 7.27 - ⑦ 06.55)  
 Bruxelles-Midi 07.50/08.12 (⑥ 08.50/56 - ⑦ 08.20/25)  
 Brux. Aéroport : 08.32 (⑥ 09.15 - ⑦ 08.45)

**9318 (⑥⑦ 9320)**

Brux. Aéroport : 09.29 (⑥⑦ 10.00)  
 Bruxelles-Midi 09.53/10.10 (⑥⑦ 10.20/40)  
 Paris Nord : 11.35 (⑥⑦ 12.05)

En ce qui concerne les Eurostar, le trafic n'est actuellement pas compétitif et son déficit est loin d'être négligeable dans les caisses de la SNCB. Comme il ne s'agit pas d'une mission de service public, des mesures seront prises. En attendant ces décisions, et sous toute réserve, les relations actuelles sont maintenues.

### Nouveau service rapide entre Bruxelles et Luxembourg

A partir du 15 décembre, trois nouvelles relations rapides seront mises en marche entre Bruxelles et Luxembourg du lundi au vendredi, avec arrêts à Namur, Jemelle (un train), Libramont et Arlon, assurées par des automotrices du type 96. Ces nouvelles relations remplaceront les EC suivants : 103/102 "Le Grand Ducal" Bruxelles-Midi - Luxembourg; 105/104 "Etoile d'Europe" Bruxelles-Midi - Luxembourg.

	4606	4614	4618		4629	4632	4640
Brux-Midi	06.16	14.16	18.11	Luxembourg	07.06	10.06	18.06
Brux-Cent.	06.19/20	14.19/20	18.14/15	Arlon	07.23/25	10.23/25	18.23/25
Brux-Nord	06.23/25	14.23/25	18.18/20	Libramont	07.51/52	10.52/54	18.52/54
Brux-Schu.	06.31/33	14.31/33	18.27/28	Jemelle	08.12/13	P	P
Brux-Lux.	06.35/37	14.35/37	18.30/32	Namur	08.47/50	11.46/49	19.46/49
Namur	07.10/13	15.10/13	19.10/15	Brux-Lux.	09.26/28	12.22/24	20.22/24
Jemelle	P	P	19.50/51	Brux-Schu.	09.30/32	12.26/27	20.26/27
Libramont	08.06/08	16.06/08	20.13/14	Brux-Nord	09.39/44	12.34/36	20.34/36
Arlon	08.35/37	16.35/37	20.40/42	Brux-Cent.	09.47/48	12.39/40	20.39/40
Luxembourg	08.54	16.54	20.59	Brux-Midi	09.51	12.43	20.43

Le nombre de relations Thalys Paris ↔ Köln sera réduit de 7 à 6 par la suppression des trains 9445 (Paris 15.55 - Bruxelles 17.28 - Köln 20.01) et 9412 (Köln 06.01 - Bruxelles 08.32 - Paris 10.05).

### Thalys en baisse

Durant les 6 premiers mois de l'année, Thalys a, pour la première fois de son existence, enregistré une perte de trafic de 3,6 %, correspondant à une baisse de 2,4 % de ses revenus. Si le trafic entre Bruxelles et Paris est resté stable, les relations vers Amsterdam et Köln ont connu une chute respective de 11 et 16 %. Thalys explique ce mauvais résultat par le contexte économique peu favorable en France et la concurrence des compagnies aériennes à bas prix.

### Bientôt le rétablissement d'une relation vers Moscou ?

Il serait question que le train Moscou - Köln, dont la DB voulait la suppression, soit maintenu, et même prolongé jusqu'à Bruxelles sur demande du Ministère des affaires étrangères russe, lequel prendra en charge la totalité du coût.

### Les trains non fumeurs

En phase avec les décisions européennes, et suivant la stratégie menée avec succès par d'autres sociétés de transport, la SNCB a décidé, à partir du 1er janvier 2004, de rendre tous les trains du trafic intérieur non fumeurs. Cette mesure était en discussion depuis plusieurs années, menée fermement par le sénateur Francis Poty. Le 29 février 2002, le Sénat avait déjà voté la proposition de loi d'interdiction totale de fumer dans les trains.

Depuis 1990, l'interdiction du fumer était imposée dans les gares. Certains types de matériels sont déjà non-fumeurs : les Thalys en confort 1 et les Eurostar depuis le 1er octobre 2001, les nouveaux

autorails de la série 41, et les automotrices de la série 900 depuis cette année. La modification des compartiments fumeurs nécessitera un investissement d'un million d'euros (suppression des cendriers, des bandes bleues, des pictogrammes et remplacement des tablettes). La SNCB mènera parallèlement une vaste campagne de sensibilisation sur les méfaits du tabac. A noter que les Pays-Bas interdiront également de fumer dans les trains et les gares à partir du 1er janvier 2004.

### La côte à la cote cet été

L'été 2003 restera non seulement dans les annales de la météorologie, mais également dans celles de la SNCB, puisque pas moins de 1.610.000 voyageurs se sont rendus à la côte durant les mois de juillet et d'août, soit une augmentation de 20 % par rapport à l'année passée.

### La gare de Bastogne fermée

Depuis le 1er juillet dernier, les guichets de la gare de Bastogne-Sud ont définitivement été fermés. Cette mesure aurait dû intervenir le 15 décembre 2002, mais avait été postposée (voir EL 54 page 52). Les voyageurs ont la possibilité de se procurer des billets SNCB au bureau du Syndicat d'Initiative de Bastogne.

### Hausse des tarifs

Le 1er février 2004, la SNCB devrait augmenter ses tarifs d'une valeur moyenne de 3,16 %. Cette hausse s'explique par le mauvais résultat global pour les 6 premiers mois de l'année : déficit de € 149,1 millions contre 121,7 en 2002, alors que le chiffre d'affaires s'élève à € 1,072 milliards, soit 2,3 % en-dessous du budget. La SNCB explique ces résultats par la chute du trafic international (-2,4 % de voyageurs), alors que le nombre de voyageurs en trafic intérieur a augmenté de 2,4 %.



## ■ La fin des Trains-Autos

La fin des Trains-Autos à la SNCB est effective depuis le 26 septembre 2003, lorsque le dernier Denderleeuw / Bressoux - Saint-Raphaël et le dernier Denderleeuw - Bologna ont circulé pour la dernière fois, avec retour le 27 septembre. Le 12 septembre, deux autres Trains-Autos célèbres ont circulé pour la dernière fois : le 1291 "Freccia del Sole" Denderleeuw - Bologna et le "Camino Azul" 1439 Bressoux / Denderleeuw - Port-Bou. Pour l'occasion, les locomotives de remorque furent décorées de drapeaux et de plaques d'adieu par le personnel de conduite du dépôt de Schaerbeek. Ci-dessus - PHOTO 58-43 - Le Freccia del Sole, tracté par la 2145. Ci-dessous - PHOTO 58-44 - Le Camino Azul, assuré en unité multiple par les 2311 et 2355. Les deux photos ont été prises entre La Hulpe et Genval.

Pierre HERBIET.





*La 436060 de la SNCF en tête du train d'essai photographiée peu avant la gare de Graide (côté Dinant), le 13 septembre 2003.  
Christian VANHECK.*

### **Essai d'une 436000 de la SNCF à Graide**

Dans le cadre de l'homologation de la circulation des 436000 de la SNCF sur les lignes SNCB électrifiées en 25 kV 50 Hz, des essais de compatibilité électromagnétique avec la signalation ont eu lieu à Graide le 13 septembre 2003. La rame d'essai était composée de la 436060 (côté Bertrix), de 6 voitures du type K4 et de la 1328 accouplée côté Dinant.

*Le train d'essai en gare de Graide le 13 septembre 2003.*

*Christian VANHECK.*





## Réseaux industriels

### Suppression du raccordement George et Cie de Marchienne

Le ferrailleur S.A. George et Cie a supprimé le raccordement de son site de Marchienne-au-Pont. Les manœuvres y étaient assurées par un locotracteur Cockerill (n° 3560/1957) originaire de la cokerie Carcoke du Marly à Haren. Cette machine a été revendue au début de l'année à Bolempré, une autre entreprise de démolition, dont le chantier est situé à Marchienne-Zone, pour remplacer un ancien locotracteur à deux essieux d'origine allemande.



Le locotracteur Cockerill (3560/1957) sur le raccordement du ferrailleur George et Cie à Marchienne-au-Pont, le 7 octobre 1995. Kristof AVONDS.

### A propos du locotracteur en monument à Sprimont

Petit rappel historique. L'implantation d'un réseau ferroviaire entre les vallées de l'Ourthe et de la Vesdre s'est concrétisée en 1886 par la construction du premier chemin de fer vicinal à voie normale du groupe de Liège - Limbourg.

La ligne Poulseur - Sprimont est ouverte au service marchandises le 9 décembre 1887 et le 1er mars 1888 au service voyageurs. De nombreuses industries sont raccordées au réseau (les carrières d'Ogné, les fours à chaux de Chanxhe, la carrière Merbes, l'union coopérative de Fond-Leval pour ne citer que les plus importantes). Le vicinal participe activement au développement économique de Sprimont. En 1907, il est décidé de prolonger cette ligne jusqu'à Trooz. La longueur est ainsi amenée à 22 km avec 21 points d'arrêts.

Des bâtiments furent construits à Poulseur, Fond-Leval, Gomzé-Andoumont et Trooz. Le nouveau tronçon est déjà arrêté en 1938 et démonté l'année suivante, mais la partie initiale subsistera jusqu'en 1965.

En 1961, un sursaut est ressenti, car un contrat est passé entre les Pays-Bas et les carrières Merbes. C'est ainsi qu'environ 700 tonnes, soit 40 wagons par jour, quittent Sprimont vers Poulseur.

Le 30 avril 1965, la locomotive 801 effectue son dernier voyage. Après près de 80 ans, le vicinal quitte le paysage de Sprimont.

Au vu de ce qui précède, il était tout à fait normal, dans le cadre de l'aménagement du carrefour de Fond-Leval, d'évoquer le chemin de fer et la pierre.

En collaboration avec l'Administration communale de Sprimont, l'asbl CFS (Chemin de Fer de Sprimont) a récupéré et restauré extérieurement un locotracteur qui a été implanté à l'endroit où se situait la gare.

L'autre extrémité du carrefour est ornée d'une pyramide en pierre, fruit de la collaboration des carrières avec le Musée de la Pierre et l'Administration communale de Sprimont. L'inauguration de cet aménagement a eu lieu le 31 août 2002.

Le locotracteur fut construit par Orenstein-Koppel (O&K) en 1960, sous le numéro 26115. Il fut utilisé sur le raccordement FIAT de Waterloo. Après la fermeture vers la fin des années 1980, la machine fut acquise par LOCOREM dans l'espoir d'une éventuelle revente.



Le locotracteur O&K placé en monument au carrefour de Fond-Leval à Sprimont. La machine a été repeinte dans une livrée vicinale. Philippe STERKX, 15 juin 2003.

La même locomotive, sur le raccordement FIAT de Waterloo, le 17 janvier 1980. Elle était peinte en rouge. Pierre HERBIET.



# Radiations

Cette fois, la fin des locomotives Diesel de ligne est bien en vue. Le 14 décembre prochain, les 52 et 53 de Stockem cèderont leur roulement aux 77/78 de Kinkempois, et seront alors vraisemblablement mises hors exploitation. A la même date, toutes les 62/63 d'Antwerpen-Noord perdront également leurs services au profit toujours des 77/78. Il ne subsistera donc au-delà du 14 décembre que les 55, et quelques 62/63 à Kinkempois, Merelbeke et Monceau. Mais d'ores et déjà, il est programmé de les arrêter vers mai 2004...

Fin 2004, il ne devrait donc subsister

que des 55, dont l'effectif pourrait être réduit à 31 unités, et les 62/63 TBL2.

A noter que la 5513 a été retirée de l'exploitation le 1er septembre 2003 pour mauvais état général de son moteur Diesel, et la 6245 le 1er octobre 2003 pour masse à la génératrice principale. Du côté des machines de manoeuvres, toutes les séries anciennes sont menacées. Ainsi, pour le 14 décembre, les 91 utilisées par la Direction Train pourraient être retirées du service. Les locomotives de la première tranche des séries 73 et 82 sont également en voie d'amortissement. Les 7302 et 7312 ont

été réformées le 1er octobre 2003, pour avarie à leur moteur Diesel, ramenant l'effectif original de 95 unités à 88. La 8225, accidentée, ne sera pas réparée et a été mise hors service le 1er octobre 2003. Pour fin 2004, l'effectif des 82 devrait descendre de 73 à 55 unités.

En ce qui concerne le matériel électrique, les dernières automotrices postales ont été garées le 13 octobre 2003. Les locomotives de la série 22 perdront 3 services le 14 décembre, ramenant leur roulement de 12 à seulement 9 journées.

## 8034

**Livraison à la SNCB :** 25-01-1961 (constructeur : A.B.R.)

**Numérotation :** 260.034 : 25-01-1961 - 31-12-1970  
8034 : 01-01-1971 - 01-03-2003

**Dépôts successifs :** Merelbeke : 26-01-1961 - 15-01-1988  
Schaerbeek : 15-01-1988 - 01-03-2003

**Décorations successives :** livrée d'origine : 01-1961 - 02-1979  
livrée verte + Z jaune : 04-1979 - 03-2003

**Mise hors exploitation :** 01-03-2003 (déstandardisation)



PHOTO 58-45 Bruxelles-Midi, 12-04-1991. J-L VDH.

## 8035

**Livraison à la SNCB :** 31-01-1961 (constructeur : A.B.R.)

**Numérotation :** 260.035 : 31-01-1961 - 31-12-1970  
8035 : 01-01-1971 - 01-03-2003

**Dépôts successifs :** Merelbeke : 31-01-1961 - 15-01-1988  
Schaerbeek : 15-01-1988 - 01-03-2003

**Décorations successives :** livrée d'origine : 01-1961 - 10-1975  
livrée verte + Z jaune : 01-1976 - 03-2003

**Mise hors exploitation :** 01-03-2003 (déstandardisation)



PHOTO 58-46 Forest-Midi, 31-05-1988. J-L VDH.

## 8037

**Livraison à la SNCB :** 14-02-1961 (constructeur : A.B.R.)

**Numérotation :** 260.037 : 14-02-1961 - 31-12-1970  
8037 : 01-01-1971 - 01-03-2003

**Dépôts successifs :** Merelbeke : 17-02-1961 - 15-01-1988  
Schaerbeek : 15-01-1988 - 01-03-2003

**Décorations successives :** livrée d'origine : 02-1961 - 03-1975  
livrée verte + Z jaune : 06-1975 - 03-2003

**Mise hors exploitation :** 01-03-2003 (déstandardisation)



PHOTO 58-47 ATD Schaerbeek, 31-05-1988. J-L VDH.

## 8040

**Livraison à la SNCB :** 30-03-1961 (constructeur : A.B.R.)

**Numérotation :** 260.040 : 30-03-1961 - 31-12-1970  
8040 : 01-01-1971 - 01-03-2003

**Dépôts successifs :** Merelbeke : 30-03-1961 - 15-01-1988  
Schaerbeek : 15-01-1988 - 01-03-2003

**Décorations successives :** livrée d'origine : 03-1961 - 01-1975  
livrée verte + Z jaune : 04-1975 - 03-2003

**Mise hors exploitation :** 01-03-2003 (déstandardisation)

**PHOTO 58-48** *Schaerbeek (port de Bruxelles), 8 mai 1996.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



## 8045

**Livraison à la SNCB :** 11-05-1963 (constructeur : B.N. à Nivelles)

**Numérotation :** 260.045 : 11-05-1963 - 31-12-1970  
8045 : 01-01-1971 - 01-03-2003

**Dépôts successifs :** Schaerbeek : 11-05-1963 - 13-01-1964  
Monceau : 13-01-1964 - 17-10-1966  
Schaerbeek : 13-10-1966 - 30-04-1971

Sint-Niklaas (Merelbeke) : 30-04-1971 - 09-07-1980

Merelbeke : 09-07-1980 - 15-01-1988

Schaerbeek : 15-01-1988 - 01-03-2003

**Décorations successives :** livrée d'origine : 05-1963 - 04-1980  
livrée verte + Z jaune : 06-1980 - 03-2003

**Mise hors exploitation :** 01-03-2003 (déstandardisation)

**PHOTO 58-49** *ATD Schaerbeek, 25-04-1996.* J-L VDH.



## 8047

**Livraison à la SNCB :** 04-07-1963 (constructeur : B.N. à Nivelles)

**Numérotation :** 260.047 : 04-07-1963 - 31-12-1970  
8047 : 01-01-1971 - 01-03-2003

**Dépôts successifs :** Monceau : 04-07-1963 - 03-10-1966  
Schaerbeek : 03-10-1966 - 01-03-2003

**Décorations successives :** livrée d'origine : 07-1963 - 07-1981  
livrée verte + Z jaune : 10-1981 - 03-2003

**Mise hors exploitation :** 01-03-2003 (déstandardisation)

**PHOTO 58-50** *Schaerbeek (port de Bruxelles), juin 2002.*  
Pierre HERBIET.



## 8051

**Livraison à la SNCB :** 16-07-1963 (constructeur : B.N. à Nivelles)

**Numérotation :** 260.051 : 16-07-1963 - 31-12-1970  
8051 : 01-01-1971 - 01-03-2003

**Dépôts successifs :** Schaerbeek : 16-07-1963 - 01-03-2003

**Décorations successives :** livrée d'origine : 7-1963 - 10-1985  
livrée verte + Z jaune : 12-1985 - 03-2003

**Mise hors exploitation :** 01-03-2003 (déstandardisation)

**PHOTO 58-51** *Schaerbeek groupe B, 9 juillet 1983.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



# 51 : C'EST FINI ! (suite et fin)



La 5119 du dépôt de Kortrijk, en tête d'un semi-direct Schaerbeek - Poperinge. Comines, 14 avril 1982.

Pierre HERBIET.

Au départ de Schaerbeek, leurs roulements les emmenaient principalement vers Piéton, Binche, Ath, Tournai, Lessines, Geraardsbergen, Zottegem, Oudenaarde, Kortrijk, Dendermonde, Sint-Niklaas, Clabecq, Quenast et Montzen. Plus tard, les 5104, 5106 et 5163 se virent affectées à la remorque des TEE (Paris) - Bruxelles-Midi - Amsterdam-CS. Pour cela, leur vitesse maximale fut portée de 120 à 140 km/h.

Au dépôt de Kortrijk, elles tournaient vers Bruxelles, Brugge, Blankenberge,

leper, Poperinge, Saint-Ghislain, Mons et Charleroi. Plus tard, elles reçurent des prestations vers Lille.

A Monceau, les 200 circulaient vers Ottignies, Leuven, Ronet, Kinkempois, Liège-Vennes, Liège-Guillemins, Erquelines, Jeumont, Mons, Saint-Ghislain, Ath, Walcourt, Haine-St. Pierre, La Louvière, Denderleeuw, Schaerbeek, Clabecq, Genvai et Mont-St. Guibert.

Les types 200 de Dendermonde, étaient engagées vers Bruxelles,

Tournai, Lille, Lokeren, Denderleeuw, Zottegem, Kortrijk et Muizen.

Les destinations préférées des types 200 de Tournai étaient la dorsale-walonne et ses antennes : Kortrijk, Blaton, Saint-Ghislain, Tertre, Quiévrain, Mons, Charleroi, ainsi que Bruxelles, Ath, Lille, et Geraardsbergen.

Enfin, à Hasselt elles étaient utilisées dans tout le bassin minier campinois, vers Liège, Kinkempois, Flémalle-Haute, Statte, Rivage, Montzen, Aachen-West, Maastricht, Mol, Herentals, Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Noord, Muizen, Schaerbeek, Aarschot, Leuven et Landen.

A la fin de 1966, lors de la suppression de la traction vapeur et les remaniements du parc qui en découla, la répartition des types 200 était la suivante : Hasselt (27), Schaerbeek (21), Monceau (18), Dendermonde (12), Tournai (8) et Kortrijk (7).

*A la suite du grand froid sévissant en ce début du mois de janvier 1982, le train de minéral 39701 Gent-Sifferdok - Monceau fut supprimé. La 5148 de Monceau retourne ainsi à vide vers son dépôt d'attache. Enghien, 13 janvier 1982. Pierre HERBIET.*



**PHOTO-THEME 55** *La 5137 du dépôt de Kortrijk, en tête d'un semi-direct en provenance de Schaerbeek en route vers Poperinge, immortalisé dans les environs de Houtem, en mai 1984.* Pierre HERBIET.

Leurs services se maintiendront ainsi durant une dizaine d'années, jusqu'au milieu des années '70. C'est à ce moment que débuta un vaste programme d'électrification élaboré consécutivement à la grave crise pétrolière qui secoua le monde à cette époque.

Entre-temps, le 1er janvier 1971, elles furent rebaptisées 5101 à 5193.

Au fur et à mesure de l'extension de la traction électrique, leur rayon d'action diminua, surtout en trafic voyageurs, entraînant des remaniements de leur effectif. Les 51 ne furent pas pour autant réformées, sauf en cas d'accident grave, mais reprirent la place d'autres séries en cours d'amortissement : les 59 et les 60/61. C'est ainsi que les ateliers de Saint-Ghislain, Merelbeke et Antwerpen-Dam se virent doter de 51 dès le début des années '80. En 1990, l'effectif, qui comptait encore 86 unités, s'établissait comme suit : Antwerpen-Dam (28), Hasselt (20), Merelbeke (16), Monceau (14) et Schaerbeek (8).

Dans les années '90, avec la poursuite des électrifications, les 51 ne seront pratiquement plus visibles en tête de trains de voyageurs. Le gros de leur travail était alors le trafic marchandises, souvent



même sur des lignes électrifiées, ceci pour une question de manque d'engins électriques, mais aussi parce que la traction Diesel était moins onéreuse !

A partir de cette époque, les machines subissant des avaries graves n'étaient plus réparées. Au 1er janvier 2000, il ne subsistait plus que 67 locomotives, affectées à Antwerpen-Dam (27), Merelbeke (18), Monceau (12) et Hasselt

(10). Le dernier acte de leur carrière se joua dans les quatre premières années du nouveau millénaire. C'est en effet en 2000 que débuta la livraison des 90 nouvelles machines de la série 77 et des 96 autorails de la série 41.

Le 10 juin 2001, l'atelier de Hasselt céda l'entretien de ses 51 au nouvel atelier d'Antwerpen-Noord, mais cela ne changea rien à leurs roulements.

**PHOTO-THEME 55** *En juillet 1986, la 5122 de Schaerbeek remorqua un train spécial de vacanciers, constitué d'anciennes voitures-couchettes de la SNCF. Originaire d'Eeklo, le convoi arrive ici à Gent-Dampoort.* Pierre HERBIET.





**PHOTO-THEME 55** Le 27 janvier 1989, la 5115 de Merelbeke remorquait un train spécial de fonte en fusion en provenance de Sidmar et à destination de Dunkerque. A De Panne, la 5115 sera relayée par une machine française. Gent-Noord (ligne industrielle 204).  
Pierre HERBIET.

**PHOTO-THEME 55** La courte ligne 100 Saint-Ghislain - Tertre longe une réserve naturelle. Le 24 avril 1987, la 5126 de Saint-Ghislain, se dirige vers l'usine Carbochimique de Tertre en tête d'un train de produits chimiques. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





*Le 6 septembre 1983, la 5167 du dépôt de Hasselt accomplit le traditionnel parcours d'essai vers Givet, après sa sortie de révision générale. Elle se trouve ici à Anseremme, lors du parcours de retour, en tête de l'omnibus 6585 Givet - Namur, secondée par la 5403. Pierre HERBIET.*

**PHOTO-THEME 55** *Un lourd train de charbon en provenance du port de Gent, remorqué par les 5153 et 5131 de Monceau, sur la défunte ligne 123 Enghien - Braine-le-Comte. Rognon, septembre 1986. Pierre HERBIET.*





**PHOTO-THEME 55** La 5131 du dépôt de Monceau, toujours dans sa décoration d'origine, quitte Ottignies en tête d'un omnibus à destination de Charleroi. Le pont visible à l'arrière du train est celui de la ligne 161 Bruxelles - Namur. Yves STEENEBRUGGEN, mai 1972.

Durant leur carrière, les 51 ont porté trois décorations différentes : la livrée d'origine (avec ancienne et nouvelle numérotation), la livrée verte "1970" (certaines en ancienne numérotation) et la livrée jaune.

Le 13 juillet 1982, les 5128 + 5136 + 5145, toutes habillées de la livrée verte "1970", tractent le direct 3664 Kortrijk - Schaerbeek. La présence de deux 51 supplémentaires était justifiée pour éviter des parcours à vide (machines utilisées pour l'heure de pointe du soir). Pierre HERBIET.







**PHOTO-THEME 55** C'est la 5142 qui sert de prototype pour l'élaboration de la nouvelle décoration jaune à appliquer sur les locomotives Diesel de ligne. Le 13 mai 1982, elle remorquait un long semi-direct Schaerbeek - Mouscron, composé de voitures du type M2, ici peu avant point d'arrêt de Beert-Bellingen. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

**PHOTO-THEME 55** La 5121 en tête du train de minerai 39701 Gent-Sifferdok - Monceau à Viane-Moerbeke sur la ligne 122 Melle - Zottegem - Geraardsbergen, le 11 mars 1984. Pierre HERBIET.





*Le photographe a eu beaucoup de chance : croisement de deux trains de conteneurs remorqués par des 51 sur le viaduc de Moresnet.  
Lars LAENEN, février 2003.*

## LES DERNIERES SEMAINES DES 51

*Le train de sable 47575 Balen Werkplaatsen - Hasselt, photographié à Balen-Wezel sur la ligne 19 Neerpelt - Mol. Serge MARTIN.*





*Encore le train de sable 47975, cette fois dans les environs de Balen, sur la ligne 15 Mol - Hasselt, le 17 février 2003. Serge MARTIN.*

**PHOTO-THEME 55** *La 5167 en fin de carrière, en tête d'une rame vide à destination du raccordement ALZ dans le zoning industriel de Genk. Winterslag, 21 mars 2003. Serge MARTIN.*





**PHOTO-THEME 55**

*Le 15 février 2003, la 5105 évolue dans la gare d'Aachen-West pour se mettre en tête d'une rame à destination de la Belgique.*  
Yves STEENEBRUGGEN.

Le 15 juin 2002 marqua un tournant décisif de la série. A cette date, vingt 51 furent réformées en bloc sans motif particulier, tandis que les ateliers de Charleroi-Sud (nouvel atelier ayant repris celui de Monceau) et de Merelbeke perdirent tout leur effectif (voir *EL 51* p. 38 à 42). Dans ces deux dépôts, elles furent remplacées par des 77 et par des 62 libérées du trafic voyageurs par les autorails de la série 41. Seules subsistaient alors 30 locomotives rassemblées à Antwerpen-Noord.



Le second coup fatal fut asséné le 15 décembre 2002, avec la mise hors service de 15 machines. Les 15 survivantes tournaient alors dans un roulement de 10 jours, essentiellement dans tout le nord-est du réseau (Antwerpen, Schaerbeek, Leuven, Hasselt, Genk, Budel, Aachen-West, Montzen, Kinkempois). Au 1er avril 2003, il était prévu d'arrêter définitivement la série. Toutefois, un ultime roulement de 4 jours fut encore attribué à 6 machines, vu le manque d'engins autorisés à circuler en Allemagne jusqu'à Aachen-West.

*Le 20 février 2003, le train 40221 Herentals - Aachen-West franchit le viaduc de Fourn.*  
Michel HANSSENS.

**PHOTO-THEME 55** ↓ *Le rame vide de minerai de zinc Budel - Antwerpen-Lillo, du temps où il était encore remorqué en simple traction et composé de wagons du type Fals. Mol (ligne 19 Neerpelt - Mol), le 26 mai 1999.*  
Pierre HERBIET.



Au mois de mai, il fut décidé de mettre définitivement fin à la série au 15 juin 2003. Les sorties des machines survivantes étaient toutefois devenues rares : la 5142 circula pour la dernière fois le 3 avril, la 5154 le 4 avril, la 5185 le 5 avril, la 5167 le 30 mai, la 5101 le 4 juin. Durant la dernière semaine, les deux dernières locomotives, les 5105 et 5174, ne firent que quelques rares sorties. Le mardi 10 juin, la 5174 assura encore un service, mais rentra au dépôt d'Antwerpen avariée. Le jour suivant, aucune 51 ne fut visible. Le jeudi 12 juin, la 5105 assura un aller-retour entre Antwerpen et Bruxelles-Petite-Île. Le 13 juin, la même machine remorqua un train vers Schaerbeek et, ensuite, alla secourir une 77 tombée en détresse dans les environs de Muizen ! C'est la 5105 qui eut le triste privilège d'assurer l'ultime service le samedi 14 juin. La journée débuta par la remorque d'un train de pétrole d'Antwerpen-Petroleum à Antwerpen-Noord. Ensuite, elle fut envoyée à vide à la gare frontalière de Essen où elle relaya le train 42653 à destination d'Antwerpen-Berendrecht. Après passage à l'atelier d'Antwerpen-Noord, elle rejoignit à vide Denderleeuw. Au départ de cette gare, elle remorqua un ultime train : le 44922 Denderleeuw - Antwerpen-Petroleum. Il y a 37 ans, c'était déjà dans cette gare qu'arriva le tout dernier parcours vapeur ! Une page de la traction Diesel en Belgique était ainsi tournée...

Précisons pour terminer que les 15 locomotives mises en parc le 15-12-2002 ont été mises hors exploitation le 01-08-2003 (les 5132, 5133, 5146, 5156, 5157, 5158, 5162, 5164, 5166, 5168, 5172, 5173 et 5180) ou le 15-09-2003 (5175 et 5182). Ces deux dernières furent en effet choisies pour assurer le train d'adieu organisé par le PFT le 13 septembre dernier). Notons qu'elles furent testées le 11 septembre en tête du train 51700 Schaerbeek - Monceau, afin de s'assurer de leur bon fonctionnement après 9 mois d'immobilisation.

Quatre locomotives sont actuellement préservées à titre historique : la 5166 par la SNCB à Antwerpen-Noord, les 5128 et 5183 par le PFT; la 5120 par le CFV3V; une locomotive; et deux vendues : les 5122 et 5135 à la société de travaux de voie italienne Ventura. Il n'est pas exclu que certaines machines pourraient être acquises par des sociétés privées étrangères, mais jusqu'à présent aucune vente n'est conclue. Le refus de la SNCB de vendre à des opérateurs privés géographiquement proche de la SNCB (notamment CFD-Locorem pour assurer les trains de travaux sur la LGV Est en France) les condamne avec quasi certitude au chalumeau... Ceci n'empêchera certainement pas les sociétés privées d'acquiescer du matériel en occasion, mais dans les pays de l'Est....



*La 5167 circula pour la dernière fois le 30 mai 2003. Quelques jours auparavant, le 8 mai 2003, elle remorqua le train 40221 Herentals - Aachen-West - Gremberg, photographié à la sortie de la gare de Leopoldsburg.*

*Johnny BRAUNS.*



*Le 14 juin 2003, dernier jour des 51, la 5105 attend le départ à Essen en tête du train 42653 à destination d'Antwerpen-Berendrecht.*

*Serge MARTIN.*

**PHOTO-THEME 55** *L'ultime parcours assuré par la 5105 : le train 44922 Denderleeuw - Antwerpen-Petroleum. Schaerbeek, 14 juin 2003.*

*Jean-Luc VANDERHAEGEN.*





***il y a 50 ans ...***

**PHOTO BD-160** *Il y a 50 ans débutait la construction des locomotives électriques du type 122, la future série 22, aux Ateliers Métallurgiques de Nivelles. Voici une caisse en cours d'assemblage, le 21 novembre 1953. Bruno DEDONCKER, collection PFT.*

**PHOTO 58-52 NB** *Le 9 novembre 1978, un train de minerais vide à destination des mines lorraines, débouche du tunnel d'Houyet-Ardenne. En tête, la 5316 du dépôt de Latour. Eric VAN HOECK.*

***il y a 25 ans ...***



# *il y a 10 ans ...*

**PHOTO 58-53** *Il y a 10 ans, le dernier "gros nez" entra à l'Atelier Central de Salzinnes pour révision générale et transformation en cabines flottantes. Il s'agit de la 5320 (ex. 5210), qui ressortit d'atelier le 14 octobre 1993. Le 7 novembre 1989, elle assurait la desserte de Marche-les-Dames. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



# L'Europe à voie étroite



**PHOTO 58-54** Le 9 août 1996, deux Ganz-Mavag de la série 6461-6471 assurant le train 301 Kyparissia - Pirée, franchissent le célèbre canal de Corinthe. Ce canal fut creusé de 1882 à 1893, est long de 6.343 m, large de 24,60 m, profond de 8 m, et ses parois atteignent une hauteur maximale de 79,50 m. Il permet de relier le golfe de Corinthe au golfe de Saronique. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

## 6. LA GRECE

*L'OSE (Organismos Sidirodromon Ellados) est le seul opérateur ferroviaire présent en Grèce, et, aux côtés de 1565 kilomètres de voie normale (voir En Lignes 48 page 27), son réseau comporte 934 kilomètres de voies étroites, justifiées par le relief tourmenté du pays.*

**PHOTO 58-55** Le train 1441 Nafplio - Argos, assuré par l'autorail double 5527/6527. Ces autorails pour trains locaux furent construits à 10 unités (5521/6521 à 5530/6530) par Hellenic Shipyards en 1991. Chaque voiture est équipée d'un moteur Diesel MAN de 305 kW et d'une transmission hydraulique attaquant tous les essieux. D'une masse totale de 66,9 t, ils peuvent circuler à 100 km/h maximum. Nafplio, 4 janvier 2001. Philippe DE GIETER.



### Le réseau du Péloponnèse

Les caractéristiques géographiques de la presqu'île du Péloponnèse ont justifié le choix de la voie métrique pour la construction du réseau ferré au sud d'Athènes.

Le réseau actuel, 892 kilomètres au total, est en réalité une grande boucle

suivant approximativement les côtes de l'île (Corinthe - Patras - Pírgos - Kalonero - Zevgolatío - Tripoli - Argos - Corinthe), sur laquelle viennent se greffer plusieurs antennes. La plus importante d'entre elles relie Corinthe à la capitale du pays, Athènes. Sur cette antenne, la section Aghios Anargiri - Elefsis est à trois files de rail (voie métrique et voie normale) pour la desserte d'un important complexe industriel et portuaire.

Les antennes Kavasilla - Killini, Pírgos - Katakolo et Pírgos - Olympia ont été fermées au trafic voyageurs en 1997, 1998 et 2003 respectivement, en raison de travaux urgents à effectuer (mauvais état de l'infrastructure).

Pour accéder à la Grèce depuis l'Europe Occidentale sans traverser l'ex-Yougoslavie ou la Roumanie et la Bulgarie, la solution qui s'impose comporte une traversée en bateau de la mer Adriatique, avec débarquement à Patras. La relation Patras - Athènes est dès lors très fréquentée, particulièrement pendant la saison touristique. Quatre trains Intercity circulent entre Le Pirée et Patras (dont un jusque Pírgos et deux jusque Kyparissia). Un train de nuit relie Kyparissia au Pirée.



Outre le service Intercity, des trains locaux assurés pour la plupart par autorails desservent les différentes antennes ou les gares intermédiaires entre Patras et Le Pirée.

L'état de la voie entre Kalonero et Zevgolatio ne permet plus le passage de trains lourds. Pour maintenir un bouclage complet de la presqu'île, le service y est maintenu, sous la forme d'un train mixte composé d'une locomotive Mitsubishi A9400, d'une voiture et d'un wagon marchandises.

Le trafic marchandises est très limité, et ne consiste plus qu'en un aller retour hebdomadaire entre Le Pirée et Kiparissia, et le train mixte Kalonero - Zevgolatio. Le train de pétrole Aspropyrgos - Megalopolis a cessé de circuler en mars 2001, entraînant la fermeture de l'antenne Lefktron - Megalopolis.

**L'IC 10 Pirée - Patras, assuré par une rame IC de la série 1500, longe en corniche le golfe de Saronique. Cette ligne est actuellement en cours de reconversion à voie normale. Megara, 9 août 1996.**  
J-L VANDERHAEGEN.





**PHOTO 58-56** En gare de Corinthe, le 1er janvier 2001, départ de l'IC 21 Pirghos - Le Pirée, assuré par l'autorail triple 1503 + 5503 + 6503. Sur cette série d'autorails, seules les voitures 5500 et 6500 sont motrices, équipées chacune d'un moteur Diesel MAN de 398 kW et d'une transmission hydraulique. Vitesse maximale : 100 km/h. Philippe DE GIETER.

La CC Alstom 9207 en tête d'un train local à Kalonero. Ces locomotives étaient équipées d'un moteur Diesel Semt-Pielstick de 1800 CV. D'une masse de 81 t, elles pouvaient circuler à 90 km/h. Les dernières ont été mises hors service en 2002. Klonos ARTEMIS.



Le parc de traction est souvent composé d'engins basés sur ceux circulant à voie normale.

Pour assurer le service voyageurs, l'OSE dispose de 31 autorails à voie métrique, répartis en trois séries, selon le type de train à assurer :

- 11 autorails doubles AA6460 construits par Ganz-Mavag à partir de 1986, utilisés sur les services régionaux;
- 10 rames Diesel Intercity triples série 6500 (6501 + 5501 + 1501 à 6510 + 5510 + 1510), d'origine allemande (MAN), construites de 1991 à 1992;
- 10 autorails doubles série 6520 (6521 + 5521 à 6530 + 5530) construits par MAN et Hellenic Shipyards en 1991 pour les trains locaux.

Douze nouveaux autorails de type GTW2/6 construits par Stadler, qui initialement, et pour d'évidentes raisons politiques, devaient être assemblés par Hellenic Shipyards sont en construction et devraient entrer en service en 2004, à l'occasion des jeux olympiques organisés à Athènes. L'assemblage final est réalisé depuis août 2003 par les Rhätische Bahn (RhB) en Suisse, suite aux nombreux problèmes causés par le processus de privatisation de Hellenic Shipyards.

Pour le service marchandises, la traction des trains de voyageurs les plus fréquentés (Kiparissia - Le Pirée), où même pour aider les autorails devenus poussifs avec l'âge à réaliser leurs services sans s'essouffler, l'OSE dispose d'un parc de 12 locomotives du type A9100 (A9101 à 9112) : des Co'Co' construites par Alco à partir de 1965, et de 20 locomotives du type A9400 (A9401 à A9420) : des petites B'B' construites par Mitsubishi à partir de 1967. La dernière A9200 a été radiée en 2002 (10 locomotives Co'Co' construites par Alstom en 1967). La commande de 10 nouvelles locomotives passée auprès de ADTranz en septembre 1999 a été annulée, en raison de la décision de mise à voie normale d'une grande partie du réseau (voir plus loin).

Dans le cadre d'un vaste programme de modernisation du réseau grec (voir EN LIGNES 48 pages 24 à 29), la section Athènes - Corinthe - Patras est en cours de reconstruction, avec modification du tracé et mise à voie normale, ainsi que l'antenne de 5 kilomètres reliant Isthmos à Loutaki et la section Corinthe - Nafplio.

Cette nouvelle ligne devait être mise en service entre Corinthe et Athènes (72 km) avant les jeux olympiques de 2004, mais les travaux ont pris un tel retard, principalement au niveau du franchissement du canal de Corinthe, qu'il est peu probable que cette échéance sera respectée. La prolongation de la ligne à voie normale jusque Pirghos a également été envisagée.

Si tous ces projets aboutissent, le célèbre réseau à voie étroite du Péloponèse se verra réduit aux lignes Argos - Tripoli - Kalamata, Pirghos - Kalamata, Kalonero - Kiparissia et Alfiousa - Olympia.

**PHOTO 58-57** ↗ *La BB Mitsubishi 9420 à Corinthe, le 8 août 1996. Les 20 machines de ce type, mises en service en 1967, sont équipées de deux moteurs GM 71N de 237 kW et d'une transmission hydro-mécanique. Leur masse s'élève à 48 t et leur vitesse maximale est fixée à 90 km/h.*  
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

**PHOTO 58-58** → *L'autorail A6466 à Kalamata. Ces rames triples, composées d'une motrice, d'une remorque intermédiaire et d'une voiture-pilote, furent construites à 11 unités par Ganz-Mavag en 1983. Elles sont pourvues d'un moteur Diesel SEMT-Pielstick de 840 kW.*  
Philippe DE GIETER, 3 janvier 2001.

↓ *La CC ALCO A 9102 en tête d'une rame de citernes à Nemea, sur la ligne Corinthe - Argos. Les 9100 sont équipées d'un moteur Diesel ALCO 251B de 1350 CV. D'une masse de 80,3 t, elles peuvent atteindre 96 km/h.*  
Nikos KLONOS.



## Diakofto - Kalavrita

Pour relier Diakofto à Kalavrita, c'est une ligne à crémaillère qu'il a fallu construire. Mise en service en 1896, elle se distingue par son écartement peu répandu de 75 cm (l'écartement de 76 cm étant beaucoup plus courant), ce qui lui permet de se faufiler au travers des gorges du Bouraikos, mais n'a pas permis d'éviter la construction de 14 tunnels. Longue de 23 km, elle comporte des sections en simple adhérence (19,4 km) et trois à crémaillère (total 3,6 km). La rampe maximale est de 35 pour mille en adhérence et 145 pour mille sur la section à crémaillère; les courbes descendent parfois à 30 m de rayon, et la dénivellation entre les deux gares est de 700 m.

La desserte de cette ligne, principalement fréquentée par les touristes, est assurée par six autorails triples construits par Billard en 1958 (3001 à 3003) et Decauville en 1967 (3004 et 3005). Ces six engins sont constitués de deux voitures-pilotes dont une motrice encadrant un minuscule élément équipé d'un groupe électrogène. Le service proposé comporte quatre aller-retours quotidiens. Ici aussi, une commande de matériel neuf a été envisagée, mais est restée sans suite.

En raison de travaux importants à réaliser, le service a été suspendu en 2003.



**PHOTO 58-59** Le train 3334 en provenance de Diakofto arrive à Kalavrita, assuré par l'autorail triple 3005. Les six autorails de ce type sont très particuliers. Ils sont en effet constitués de trois véhicules : une voiture motrice à bogies (masse 12 t), un petit élément à deux essieux équipé d'un groupe électrogène (masse 8t) de 260 kW (3001-3003) ou 375 kW (3004-3005) fournissant du courant à la voiture motrice, et une remorque avec poste de conduite (masse 8,5 t). Leur vitesse maximale atteint 40 km/h en simple adhérence, et 10 km/h avec crémaillère. A l'origine, il était prévu d'électrifier la ligne, et de modifier ces autorails en automotrices.

Philippe DE GIETER, 1er janvier 2001.

Longue de 80 km, la ligne à voie métrique reliant Paleofarsalos à Kalambaka, la ville établie au pied des célèbres rochers portant à leur sommet les monastères baptisés "Météores" (de "metéora" signifiant "suspendus dans les airs", a été reconvertie en 2002 à l'écartement normal. Le 30 juillet 1991, l'autorail double 6522/5522 vient de quitter Kalambaka.

Tomas MEYER-EPPLER.



**PHOTO 58-60**

*A Kalamata, le bel autorail historique 3AK 640.02 est conservé en état de marche. Ces autorails triples furent construits à 13 exemplaires (640.01 à 13) par De Dietrich de 1950 à 1952. Ils étaient équipés de deux moteurs Diesel Saurer de 240 kW et d'une transmission mécanique. Ils pouvaient atteindre 90 km/h.*  
Philippe DE GIETER, 3 janvier 2001.



**Volos**

Dans le centre du pays, en Thessalie, une ligne à voie métrique reliait Volos à Kalambaka. La seule section encore exploitée, entre Paleofarsalos et Kalambaka (ville célèbre pour les monastères des météores) a été rouverte en mars 2001, après sa reconversion à voie normale.

Une ligne à voie de 60 cm reliait également Volos à Milles (28 km). Seule la section Ano Lechonia - Milles (16 km) est toujours exploitée aujourd'hui par l'OSE, mais dans un but touristique, alors que le service régulier a été suspendu en 1971.

En février 2000, Schöma a livré deux locomotives Diesel imitant grossièrement le design d'une locomotive à vapeur, pour remplacer les quatre locomotives à vapeur qui, depuis lors, ne sont plus utilisées qu'exceptionnellement. Trois des quatre locomotives préservées sont belges : la 2 est une 130T construite à Tubize (numéro de construction 1339, en 1903) tandis que la 4 et la 5 sont des

130T de Haine-Saint-Pierre (1140 et 1141, de 1912).

L'arrivée à Volos de trois lignes à écartements différents (voie normale Larissa - Volos, voie métrique Kalambaka - Volos et voie de 60 cm Milles - Volos) a eu pour conséquence la construction d'une section à voie unique, mais à trois écartements ! Cette curieuse section, reliant la gare au port à travers la ville, souvent en chaussée, servait également de départ à la voie de 60 cm vers Milles. Elle est désormais hors service, mais il est encore possible d'observer la complexité de l'infrastructure, particulièrement à hauteur des évitements.

**Krioneri - Agrinon**

Dans le nord-ouest du pays, totalement isolée du reste du réseau ferré, une ligne à voie métrique reliait jusqu'en 1970 Krioneri à Agrinon. Sa réouverture a été envisagée et aurait dû avoir lieu en 1998, mais le manque de moyens financiers a provoqué l'arrêt des travaux de remise en état.

**Patrimoine**

Outre de nombreuses locomotives garées en attente de démolition, plusieurs locomotives à voie étroite sont conservées, soit placées en monument, soit dans des musées.

A Athènes, le musée des chemins de fer présente cinq locomotives à voie métrique, dont deux machines construites à Couillet : la 7.005, une 030T de 1888 et la 7.211, une 130T de 1890 (numéro de construction 953).

A Kalamata, le site de l'ancienne gare a été transformé en musée en plein air et plusieurs compositions de trains y ont été reconstituées. Au total, 6 locomotives à vapeur et l'autorail De Dietrich ABK640.03 sont présentés.

Pour assurer des trains spéciaux sur la ligne Diakofto - Kalavrita, la 8.001 (une 031T Cail de 1891, à crémaillère) est abritée à Kalavrita.

L'autorail double 42.001 construit par LKW-Uerdingen en 1937 est conservé à Volos.

Philippe DE GIETER

**PHOTO 58-61**

*Dans le musée établi dans l'ancienne gare de Kalamata, six locomotives à vapeur sont présentées, accouplées à des rames diverses. Ici, la 130 T Z<sup>S</sup> 7535, qui est en réalité la Z<sup>S</sup> 7.551.*

Philippe DE GIETER, 3 janvier 2001.



# LA LIVREE VERTE "1970" : LES 64



**PHOTO-THEME 56** Le 21 avril 1981, la 6406 attend le départ en gare de As, en tête de l'omnibus 6483 As - Hasselt - Tongeren. La 6406 fut la seule 64 qui conserva ses simples phares blancs d'origine toute sa carrière. *Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

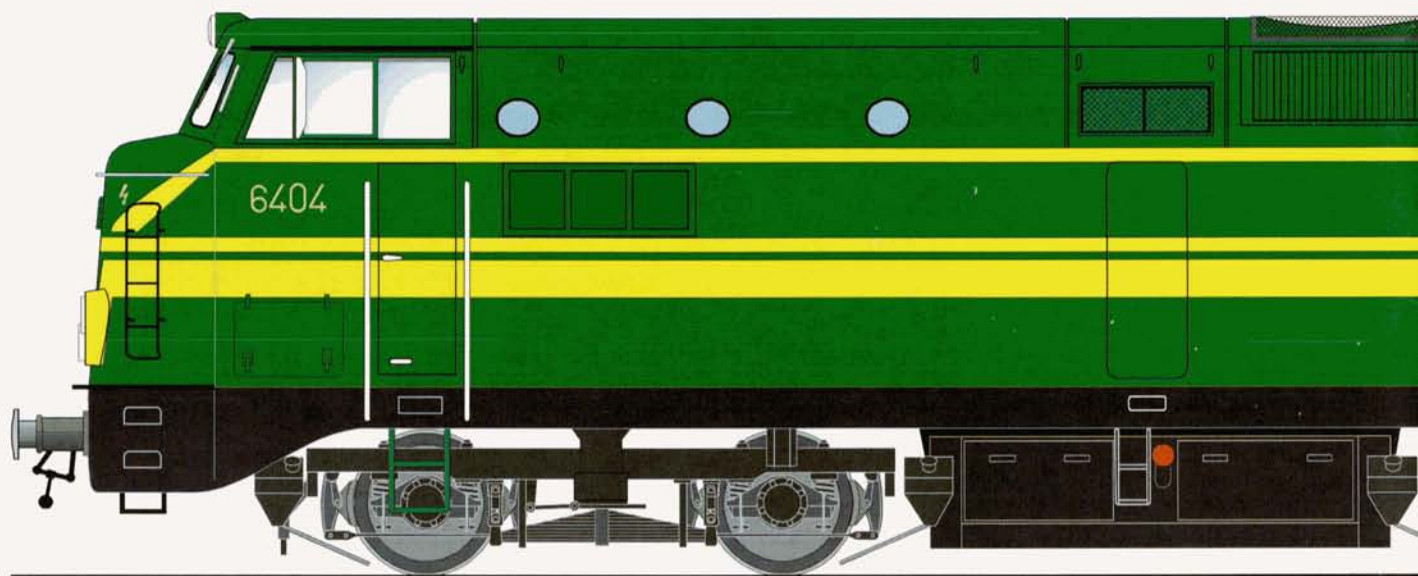
Les six locomotives prototypes à transmission hydraulique de la série 64 ont toutes porté la décoration verte "1970", à partir du début ou du milieu des années septante, et ce jusqu'à leur mise hors exploitation.

Comme pour les autres séries de locomotives, la livrée verte "1970" des 64 se compose de trois bandes jaunes parallèles aboutissant sur les faces avant :

- une fine ligne de 10 cm de largeur, disposée juste en-dessous des grilles d'aération se trouvant sur chaque paroi latérale. Cette ligne ceinture entièrement la caisse de l'engin, sans changer de hauteur;
- une grosse bande de 30 cm de largeur peinte au milieu de caisse, juste en-dessous de la fine ligne de 10 cm. Sur les faces avant, à hau-

teur des phares, la bande descend par un raccord pour ensuite relier les deux blocs de phares;

- une fine ligne de 10 cm de largeur apposée à la jonction entre le haut de la caisse et la toiture. Aux extrémités des parois latérales, cette ligne descend vers les blocs de phares en suivant l'angle de l'arête des faces avant, tout en s'élargissant vers le bas.





**PHOTO-THEME 56** Le 22 avril 1982, la 6402 remorquait l'omnibus 6483 As - Hasselt - Tongeren, ici à son arrivée à Winterslag. Le service voyageurs sur la ligne 21 bis Eisdén - As - Hasselt fut supprimé le 2 juin 1984.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Le numéro de l'engin était inscrit au milieu des nez, sur la petite porte donnant accès à l'intérieur des nez, en caractères de 27 cm de hauteur de couleur jaune ou chamois.

Seule la 6406 était différente. Elle reçut la livrée "1970" lors d'un grand entretien réalisé à Hasselt, son atelier propriétaire, du 12 janvier au 21 avril 1971. A cette occasion, elle conserva ses sim-

ples phares blancs d'origine, de telle sorte que la décoration dût être adaptée. Ainsi, la bande jaune reliant les phares était plus haute et interrompue pour permettre l'inscription du numéro. De plus, les angles formés par la grosse bande jaune étaient arrondis, et la couleur jaune utilisée était plus pâle. La 6406 ne passa jamais en grande révision, si bien qu'elle subsista dans cet état jusqu'à sa mise hors exploitation le

5 avril 1983.

Les autres locomotives furent repeintes à l'Atelier Central de Salzinnes lors de leur grande révision. Voici les dates d'entrée et de sortie de révision :

- 6401 : du 31-12-1971 au 05-07-1972;
- 6402 : du 30-07-1973 au 28-01-1974;
- 6403 : du 26-08-1974 au 30-01-1975;
- 6404 : du 31-08-1972 au 24-04-1973;
- 6405 : du 02-03-1973 au 10-10-1973.





↑ Le samedi 24 mars 1979, le semi-direct 2211 Leuven - Hasselt - Eisden arrive à Zichem. Les rames de voitures M2 étaient fort rares sur la ligne 21 bis et la ligne 35, l'essentiel du service étant assuré par des voitures M1. Ce train, composé de voitures M2, ne circulait que les samedis et dimanches. Le dimanche, il était limité à Hasselt. Claude VANDECASTEELE.

### PHOTO-THEME 56

Série indissociable de 10 photos couleurs au format 10x15, de locomotives de la série 64 en livrée verte "1970".

**Prix :** € 10 + frais de port (voir page 59 - poids : 75 g).

**Communication :** PHOTO-THEME 55

56-01 : 6406 à As (voir page 54)	56-06 : 6403 à Zolder
56-02 : 6402 à Winterslag (voir page 55)	56-07 : 6403 à Givet
56-03 : 6406 à Landen (voir page 57)	56-08 : 6404 à Hasselt
56-04 : 6403 à Leuven	56-09 : 6401 à Schulen
56-05 : 6401 à Liège-G. (voir page 57)	56-10 : 6405 à Diest

↓ Le 25 juin 1981, à Eisden, la 6402 en tête de l'omnibus 6489 à destination de Hasselt, attend l'heure de départ. Pierre HERBIET.







**PHOTO-THEME 56** *Le 6 avril 1982, le caboteur 63543 quitte Landen à destination de Hasselt, et vient de passer sous la ligne 36. Ce parcours circulait tous les mardis et jeudis.*

*Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

**PHOTO-THEME 56** *Le 23 mai 1981, la 6401 attend le départ à Liège-Guillemins, en tête de l'omnibus 9566 pour Hasselt. Ce train ne circulait avec une 64 que les samedis et dimanches.*

*Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



*Hier*



La gare de Gendron-Celles est située à mi chemin entre Anseremme et Houyet. La section Houyet - Gendron-Celles fut mise en service le 1er avril 1896 par l'Etat Belge, tandis que le tronçon en amont fut inauguré le 27 juillet 1896. La gare n'a pas survécu à la grande modernisation de l'"Athus-Meuse". Seules subsistent l'ancienne cabine et la partie latérale du bâtiment, utilisées pour des raisons de service.

PHOTO 58-62 Le 28 avril 1986, le train de minerais 48911 Antwerpen-Belval traverse la gare, mené par la 5204.

PHOTO 58-63 Aujourd'hui, les autorails de la série 41 se sont accaparés de l'intégralité du service voyageurs, tandis que le trafic marchandises est le monopole des locomotives de la série 13 de la SNCB et 3000 des CFL. Le 18 décembre 2002, le 4133 assurant le train L 6060 Dinant - Bertrix - Libramont s'arrête à Gendron-Celles.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

*Aujourd'hui*



# Livres

## 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
- Histoire de la signalisation en Belgique Tome 1 €24,50 950 g
- Tome 2 €35,00 1250 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
- CINEY - YVOIR** €16,95 750 g



## 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 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
- Architecture des gares (tome I) €46,64 1050 g
- Tram Antwerpen (en néerlandais) €20,00 450 g
- Croix de Hesbaye €24,00 990 g
- La gare de Morlanwelz €17,00 950 g
- Balade vicinale en Belgique €45,00 1205 g
- LA GARE ET LA VILLE** €€€,00 850 g



# En Lignes

## En Lignes

- abonnement 2003 Belgique € 34,00
- étranger (Europe) € 42,00
- étranger (hors Europe) € 49,00
- numéros 19 à 20 par numéro : € 3,97 100 g
- numéros 27 et 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 52 par numéro : € 7,50 260 g
- numéros 53 à 57 par numéro : € 7,00 260 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 les EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 58-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 58-29 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 30-12-2003; date de livraison: +/- 15-02-2004. Les photos des EN LIGNES précédents ne sont plus disponibles !

Renseignements et commandes :

☎ +32.65.72.80.72 - Fax : +32.65.66.45.41 - ✉ philippe.scholl@swing.be

- Prix par photo € 1,00 7 g

## Photos BD (Bruno DEDONCKER)

Les photos de Bruno DEDONCKER publiées dans les 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

ww-Pochettes de 10 ou 15 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° 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° 44 : La locomotive 8275 € 10,00 75 g
- N° 45 : Locomotives série 59 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 46 : Les automotrices Budd SNCB sur le SATTI € 10,00 75 g
- N° 47 : Les 60/61 en vert "1970" (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 48 : L'atelier de Bertrix € 10,00 75 g
- N° 49 : Les 62/63 en vert "1970 Salzinnes" € 10,00 75 g
- N° 50 : Les 62/63 en vert "1970 Latour" € 10,00 75 g
- N° 51 : Voyage d'adieu des locos série 80 € 10,00 75 g
- N° 52 : Les 62/63 en vert "1970 Kortrijk" € 10,00 75 g
- N° 53 : Automotrices postales (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 54 : Les 62/63 en livrée transitoire € 10,00 75 g

PHOTO-THEME 55 : Locomotives série 51 : voir page 2  
PHOTO-THEME 56 : Locomotives série 64 : voir page 56



# Articles divers

## Pin's - CD-Rom

- Pin's locomotive Diesel type 201 € 2,50 16 g
- Pin's locomotive Diesel série 60 verte € 2,50 16 g
- Pin's locomotive Diesel série 60 jaune € 2,50 16 g
- Pin's locomotive électrique 101.012 bicolore € 2,50 16 g
- Pin's locomotive électrique 101.012 vert foncé € 2,50 16 g
- Pin's locomotive à vapeur type 81 € 2,50 16 g
- CD-rom : la ligne 128 € 15,00 150 g

## Cassette vidéo

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

**LA LIGNE 128**  
en vidéo



## 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, Evrehaillies (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, 2003 : par calendrier : € 5,00 550 g
- 2004 € 9,00 550 g

# Commande et frais d'envoi

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

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

jusque 350 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	€ 14,50

